

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ

YASAMA DÖNEMİ

24

YASAMA YILI

2

**KAMU İKTİSADİ TEŞEBBÜSLERİ
KOMİSYONU**

TUTANAK DERGİSİ

02 Kasım 2011 Çarşamba

KAMU İKTİSADİ TEŞEBBÜSLERİ KOMİSYONU

GÖRÜŞME TUTANAKLARI

02 Kasım 2011 Çarşamba

----0----

K O N U

	<u>Sayfa</u>
Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi ve bağlı ortaklıklar, tasfiye halinde Türk Emlak Bankası Anonim Şirketi ve TÜBİTAK Marmara Teknokent Anonim Şirketi 2009 yılına ait bilanço ve netice hesaplarının görüşmeleri.	1:102

İ Ç İ N D E K İ L E R

	<u>İİ</u>	<u>Sayfa</u>
BİRİNCİ OTURUM		1:76
Süleyman KARAMAN (TCDD Genel Müdürü)		2:10, 12, 13:14, 15, 16, 34:36, 39:41, 47:49, 51, 53:54, 54:55, 60, 62, 65, 74:76
Aykut ERDOĞDU	İstanbul	11:12, 13, 14, 19, 20:22, 24, 30:31, 33, 37:38, 44, 67:69, 84:85, 87, 95
Tufan KÖSE	Çorum	11, 71:72
Öneri 1		12
Cevap 1		12:13
Mehmet TURŞAK (TCDD APK Dairesi Başkanı)		12:13, 17:19, 41:42
Haydar AKAR	Kocaeli	14:15, 15:16, 32:33, 39, 40, 43, 44, 45:46, 52, 54, 55,

Ahmet YENİ	Samsun	60, 63:65, 74, 75, 83:84, 93
Sayıştay Temsilcisi		16, 20:21,23, 28, 31, 32, 63
		17, 33:34, 39, 41, 49:50,
		51:52, 53, 57, 60, 76, 83
Öneri 2		17
Kamer GENÇ	Tunceli	19:26, 29:30, 31, 33, 34,
		38:39, 43, 59, 60, 61, 66,
		73
Ziver ÖZDEMİR	Batman	21, 24, 31, 70, 84, 93
Harun KARACA	İstanbul	24:25, 72:73
Ali SARIBAŞ	Çanakkale	26:27, 52:53, 69:70, 97:98,
		98:99, 100
İsmail GÜNEŞ	Uşak	29, 43:44, 101
Tufan KÖSE	Çorum	27:28, 71:72
Mehmet GELDİ	Giresun	31:32, 54, 73
Öneri 3		41
Mehmet ŞEKER	Gaziantep	42:43, 44, 62, 66:67, 86, 98
Aydın BIYIKLIOĞLU	Trabzon	44:45, 71, 101
Mehmet Cemal ÖZTAYLAN	Balıkesir	46
Şenol GÜRŞAN	Kırklareli	46
Öneri 4		55:56
Cevap 4		56:57
Öneri 5		57
Hayri AVCI (TÜLOMSAŞ Genel Müdürü)		58:59, 59, 61
Bakanlık Temsilcisi		60
Öneri 6		60:61
Öneri 7		61
İbrahim ERTİRYAKİ (TÜVASAŞ Genel Müdürü)		61, 62
Öneri 8		63
Cevap		63
Mehmet Ali OKUR	Kocaeli	64
Bülent BELEN	Tekirdağ	65, 85:86
Adnan YILMAZ	Erzurum	70:71
Ali Gültekin KILINÇ	Aydın	72

İKİNCİ OTURUM

M. Zeki SAYIN (Emlak Bankası Anonim Şirketi		77:102
Yönetim Kurulu Başkanı) (Tasfiye Kurulu Üyesi)		78:80, 81:83, 86:88
Öneri 1		80:81
Öneri 2		83
Tasfiye Kurulu Üyesi		87:88
Dr. A. Birol ALTAN (Marmara TEKNOKENT A.Ş.		89:92, 92, 93, 94, 96, 97,
Genel Müdürü)		98, 100, 101, 102
Öneri 1		92
Mehmet DOMAÇ	İstanbul	93, 100:101
Marmara Araştırma Merkezi Başkanı		94:95
Öneri 2		96
YDK Temsilcisi		97, 99
Öneri 3		100

Açılma Saati: 10.37
Kapanma Saati: 17.07

02 Kasım 2011 Çarşamba

BİRİNCİ OTURUM

Açılma Saati: 10.37

BAŞKAN: Fahrettin POYRAZ (Bilecik)

BAŞKAN VEKİLİ: Ahmet YENİ (Samsun)

KÂTİP: Faruk SEPTİOĞLU (Elâzığ)

-----0-----

BAŞKAN – Komisyonumuzun değerli üyeleri, Sayıştay Başkanlığının, kamu kurumlarımızın ve basınımızın değerli temsilcileri; hepiniz hoş geldiniz.

24' üncü Yasama Dönemi İkinci Yasama Yılı' nın 7' nci Birleşimini açıyorum.

Bugün gündemimizde sırasıyla Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolu İşletmesi ve bağlı ortaklıkları, tasfiye hâlinde Türk Emlak Bankası Anonim Şirketi ve TÜBİTAK Marmara Teknokent Anonim Şirketinin 2009 yılına ait bilanço ve netice hesaplarının görüşmeleri yer almaktadır.

Değerli üyeler, çalışmalarımıza Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi ve bağlı ortaklıkların 2009 yılına ait bilanço ve netice hesaplarının görüşmeleriyle başlıyoruz.

Bildiğiniz gibi, demir yolları ülkemizde geçmiş cumhuriyet öncesine kadar giden, yaklaşık yüz elli yıllık bir geçmişe sahip en eski kamu hizmetlerinden birisidir. Ulaştırma sistemi bir ülke ekonomisinin en önemli altyapılarından birini oluşturmaktadır. Ülkemizde demir yolu bağlamında ulaştırma sistemleri cumhuriyetin ilk yıllarında bir kısım çalışmalar yapılmışsa da gelişmiş ülkelerdeki gibi ekonomik ve sosyal koşullardaki değişimlere paralel ve planlı bir biçimde gelişme gösterememiş, özellikle demir yolları ve deniz yollarından yeterince yararlanmayan bir ulaştırma yapısı oluşmuştur. Son dönemde demir yolu ulaşımının ulaştırmada öncelikli sektör olarak ele alınmış olması çok daha ucuz ve çevre dostu bir ulaşım sistemi olan demir yollarına yönelik önemli projeler başlatılmış, bu kapsamda Ankara-Eskişehir ve Ankara-Konya hızlı tren hattı çalışmalarının tamamlanması memnuniyet vericidir. Daha süratli bir demir yolu ulaşımını sağlayacak devam eden diğer hızlı tren projelerinin de bir an önce hayata geçirilmesi hiç şüphesiz hepimizin arzusudur.

Şimdi Komisyonumuzu bilgilendirmek üzere Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürü Süleyman Karaman' a söz vereceğim. Öncesinde, toplantımıza katılan kurum yetkilileri ile diğer kuruluş temsilcilerimizin Komisyonumuza kendilerini tanıtmalarını rica ediyorum.

(Bürokratlar kendilerini tanıttı)

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Süleyman Bey, mikrofonunuzu açıyorum, herhâlde sunumunuz olacak.

Buyurun.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN - Sayın Başkanım, Değerli Komisyon üyeleri; zatıalileriniz başta olmak üzere Komisyonun değerli üyeleri ile Sayıştay denetçilerini ve salonda hazır bulunan kurum ve kuruluş temsilcilerini şahsım ve Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları ailesi adına saygıyla selamlıyorum.

Sayın Başkanım, müsaade ederseniz, öncelikle beş dakikalık bir tanıtım filmi ve daha sonra da faaliyetlerimiz hakkında bilgi arz etmek istiyorum.

BAŞKAN – Buyurun.

(TCDD tanıtım filmi gösterildi)

KAMER GENÇ (Tunceli) – Ya bunları bize izletmenin ne anlamı var?

ADNAN YILMAZ (Erzurum) – Biz yeni seyrediyoruz.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Hayır, yani AKP'nin propagandasını biliyoruz.

AHMET YENİ (Samsun) – Dinlemek istemeyen serbest.

BAŞKAN – Ya, Kamer Bey...

KAMER GENÇ (Tunceli) – Hayır, yani Sayın Başkan, ben Tayyip'in konuşmasını dinlemek istemiyorum.

AHMET YENİ (Samsun) – Ülkenin Başbakanı bel! Ne biçim konuşuyorsun öyle?

BAŞKAN – Sakin ol, sakin ol.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Dinlemek zorunda mıyım?

AHMET YENİ (Samsun) – Zorundasın tabii.

BAŞKAN – Arkadaşlar, lütfen...

KAMER GENÇ (Tunceli) – Ne demek, ben burada propaganda mı dinleyeceğim?

BAŞKAN – Kamer Bey...

AHMET YENİ (Samsun) – Türkiye Cumhuriyeti Başbakanı konuşuyor.

BAŞKAN – Kamer Bey...

KAMER GENÇ (Tunceli) – Kim konuşursa konuşsun ya. Biz burada, Komisyon görevini yapsın, kendi propagandasını yapmasın.

BAŞKAN – Kamer Bey...

AHMET YENİ (Samsun) – Rahatsız olma bu güzelliklerden.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Hayır, rahatsız... Ya bu olur mu?

AHMET YENİ (Samsun) – Bak, oraya bak.

BAŞKAN – Bir saniye...

KAMER GENÇ (Tunceli) – Senden mi öğreneceğim...

AHMET YENİ (Samsun) – Öğreneceksin tabii...

KAMER GENÇ (Tunceli) – Ya, biraz terbiye sınırları içinde konuş.

BAŞKAN – Kamer Bey...

ADNAN YILMAZ (Erzurum) – Ben ilk defa izliyorum Kamer Bey.

BAŞKAN – Komisyon üyesi arkadaşlarımız, birazdan söz vereceğim, eleştirilerinizi getirirsiniz. Müsaade buyurun.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Ama bu zaman kaybı.

BAŞKAN – Şimdi ne diyeceksin?

KAMER GENÇ (Tunceli) – Bunlara gerek yok.

AHMET YENİ (Samsun) – Gelişmeden niye rahatsız oluyorsunuz bu kadar?

KAMER GENÇ (Tunceli) – Rahatsız olduğumuz yok. Bunlardan her gün bahsediliyor.

AHMET YENİ (Samsun) – Ülkemiz geliyor, geliyor.

BAŞKAN – Tamam Ahmet Bey.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Sayın Başkanım, değerli Komisyon üyeleri; konuşmamda, demir yollarımızın mevcut durumu tanıtım CD'sinde kısaca anlatıldığından daha çok faaliyetlerimiz, projelerimiz ve hedeflerimiz hakkında özet bilgiler arz etmek istiyorum.

Sayın Başkan, değerli üyeler; cumhuriyetimizin kurulduğu 1923'te 4.136 kilometre demir yolu ağına sahip olan Türkiye'de 1923-1950 yılları arasında 3.764 kilometre, 1951-2002 yılları arasında ise sadece 945 kilometre yeni yol ağı yapılmıştır. 2003-2010 döneminde 1.076 kilometre yeni demir yolu yapılmıştır. 1.630 kilometre yüksek hızlı ve konvansiyonel tren hattının inşaatı hâlen devam etmektedir. Böylece, 1950 yılından 2003 yılına kadar yılda 18 kilometre olan yol yapımı, 2003-2010 döneminde yılda 135 kilometreye çıkmıştır.

Bizzat Atatürk tarafından refah ve ümran yolu olarak kabul edilen ve bir modernleşme projesi olarak başlatılan demir yolu hamlesi maalesef 1950 yılından sonra yavaşlamıştır. Yarım asırlık ihmalin ardından, 58'nci Cumhuriyet Hükûmetiyle birlikte demir yolu yeniden cumhuriyetin ilk yıllarında olduğu gibi devlet politikası olarak ele alınmış ve tabiri caizse demir yolu seferberliği başlatılmıştır. Demir yolunun devlet politikası olarak benimsenmesi akabinde, dört ana başlık altında özetlenebilecek çalışmalar eş zamanlı olarak başlatılmıştır. Bu başlıkları başta çekirdek hızlı tren ağı olmak üzere yüksek hızlı tren hatları yapımı, mevcut yolların ve araç parkının yenilenmesi, mevcut demir yolu ağının üretim merkezlerine ve limanlara bağlanması, özel sektörle birlikte yerli bir demir yolu endüstrisi oluşturulması, lojistik merkezler kurularak ülkemizin bölgesinde önemli bir lojistik üs haline getirilmesi şeklinde özetlemek mümkündür.

Dokuzuncu Kalkınma Planında, yüksek hızlı tren hatlarının yaygınlaştırılarak Ankara merkez olmak üzere İstanbul-Ankara-Sivas, Ankara-Afyon-İzmir, Ankara-Konya koridorlarını kapsayan çekirdek yüksek hızlı tren ağının oluşturulması öncelik olarak belirlenmiştir. Demir yoluna verilen

önem yatırım planlamasında kendisini göstermiş, 2000 yılında 75 milyon TL olan demir yolu sektörü ödeneği 2011 yılında 41 kat artarak yaklaşık 3,4 milyar TL'ye ulaşmıştır.

Bu çerçevede yüksek hızlı tren projelerine göz atacak olursak Ankara-İstanbul Yüksek Hızlı Tren Projesi, Ankara-Eskişehir, Eskişehir-Köseköy ve Köseköy-Gebze kesimlerinden oluşmaktadır. Ankara-Eskişehir hattı 13 Mart 2009 tarihinde hızlı tren işletmeciliğine açılarak insanlarımızın hizmetine sunulmuştur. Türkiye, dünyada 8'inci ve Avrupa'da 6'ncı hızlı tren işletmecisi ülke konumuna ulaşmıştır. Açıldığı tarihten 2011 Eylül sonuna kadar yaklaşık 4,5 milyon yolcunun taşındığı bu hattımızda günde karşılıklı 20 sefer yapılarak ortalama 6 bin yolcu taşınmaktadır. Açılan hızlı tren hattımızda yolcu taşımacılığı yapmak için 250 kilometre hıza uygun işletmecilik yapılabilen 12 adet hızlı tren seti temin edilmiştir. Eskişehir-Köseköy kesiminde yüzde 50 fiziksel ilerleme sağlanmıştır. 56 kilometrelik Köseköy-Gebze kesiminin inşaatı, ülkemiz ulaşım tarihinde ilk defa Avrupa Birliği katılım öncesi mali destek hibesinden temin edilen 120 milyon avroluk finansmanla yapılmaya başlanmıştır. Söz konusu projenin finansmanının yüzde 85'i Avrupa Birliği katılım öncesi mali yardım aracından, yüzde 15'i de AYB kredisinden sağlanmaktadır. Projenin sözleşmesi 14/10/2011 tarihinde imzalanmış olup inşaatı başlanmıştır.

Eskişehir-Köseköy ve Köseköy-Gebze kesimlerinin de tamamlanması ile Ankara-İstanbul koridorumuzun mesafesi 576 kilometreden 523 kilometreye, seyahat süresi ise 7 saatten yaklaşık 3 saate düşecektir.

212 kilometrelik Ankara-Konya hızlı tren hattının inşaat çalışmaları 2010 yılında tamamlanarak test sürüşlerine başlanmış olup 29 Ağustos 2011 tarihinden itibaren ticari yolcu taşımacılığına başlanmıştır. Böylece, Ankara-Konya arasındaki 10 saat 30 dakikalık seyahat süresi 1 saat 30 dakikaya, İstanbul-Konya arasındaki 12 saat 30 dakikalık seyahat süresi ise Eskişehir- İstanbul kesiminin tamamlanması ile 3 saat 30 dakikaya inecektir. Açıldığı günden 2011 Eylül ayı sonuna kadar 119 bin yolcu taşınmıştır.

Ülkemizin doğu-batı koridorunda inşaatı devam eden bir diğer projemiz Ankara-Sivas hızlı tren hattıdır. Projenin tamamı 405 kilometre olup ilk etabı olan 251 kilometrelik Yerköy-Sivas bölümünün altyapısında çalışmalar devam etmektedir. Projenin 141 kilometrelik Ankara (Kayaş)-Yerköy arasının uygulama projelerinin yapımı tamamlanma aşamasında olup 2011 yılı sonuna kadar altyapı ihalesine çıkılacaktır. Projenin tamamlanması ile birlikte seyahat süresi Ankara-Sivas arasında 2 saat, İstanbul-Sivas arasında ise 5 saat olacaktır.

Demir yolu şebekemize bağlı olmayan ve ülkemizin önemli bir sanayi, turizm ve ticaret merkezi olan Bursa'nın demir yolu ağına bağlanması ve Bursa-Ankara ve Bursa-İzmir hızlı tren projelerinin tesis edilmesi için Bursa-Bilecik hattı projelendirilmiştir. Bu proje ile yüksek standartlı, çift

hatlı, elektrikli, sinyalli yaklaşık 110 kilometre yeni demir yolu yapılarak yüksek hızlı demir yolu hattının Bursa ile bağlantısı planlanmıştır. Projenin 75 kilometrelik Bursa-Yenişehir etabının ihalesi yapılmış, değerlendirme bugün tamamlanmıştır. Altyapı inşaatına yıl sonuna doğru başlanması planlanmaktadır. Projenin tamamlanması ile birlikte Ankara-Bursa, İstanbul-Bursa arası seyahat süresi iki saat on beş dakika olacaktır.

Ankara-İzmir yüksek hızlı tren hattı 2011 yılı yatırım programına alınmıştır. Mevcut güzergâhta Ankara-İzmir arası 824 kilometre olup seyahat süresi ise 14 saat sürmektedir. Bu proje sayesinde Ankara-İzmir arası mesafe yaklaşık 200 kilometre kısalarak 624 kilometreye ve seyahat süresi de 3 saat 30 dakikaya inecektir. Ankara-İzmir yüksek hızlı tren projesinin ilk etabı Polatlı-Afyonkarahisar kesiminin ihalesi 14/12/2011 tarihinde yapılacaktır. Diğer kesimlerin ihalesinin 2012 yılında yapılması planlanmaktadır.

2011 yılı yatırım programına alınan bir diğer projemiz de Ankara-Sivas hattının devamı olan Sivas-Erzincan Yüksek Hızlı Tren Hattıdır. Ankara-Sivas Yüksek Hızlı Demiryolu Projesi'nin güzergâhı olarak devamı niteliğindeki Sivas-Erzincan hattında baraj yapılacağından Yüksek Hızlı Demiryolu Projesine de TCDD'nin 2011 Yılı Yatırım Programı'nda yer verilmiştir. Daha önce DLH Genel Müdürlüğü tarafından projelendirilen ve büyük oranda mevcut hat güzergâhı ile kesişmekte olup standartları düşük olan hatta alternatif güzergâh araştırması yapılmıştır. Yapılan avan proje çalışmasında onaylı 300 kilometre uzunluğundaki güney hattın yerine kuzeyde 235 kilometre uzunluğunda yeni yüksek standartlı alternatif bir güzergâh belirlenmiştir. Sivas-Erzincan arasında tespit edilen bu güzergâhın uygulama projelerinin hazırlanması için ihaleye çıkılmıştır.

Bugüne kadar tamamlanan ve yapımı devam eden yüksek hızlı tren hatları, Türkiye'nin 2023 hedeflerindeki çekirdek ağına da altlığını oluşturmaktadır. Bu çerçevede oluşturulan vizyona göre 2023 yılına kadar 10.000 kilometre yüksek hızlı ve 4.000 kilometre de konvansiyonel olmak üzere toplam 14.000 kilometre yol inşa edilecek ve toplam hattımız 25.940 kilometreye ulaşacaktır.

Sayın Başkan, değerli komisyon üyeleri; yüksek hızlı tren hatları kadar yüksek hızlı tren garları da büyük önem taşımaktadır. Hızlı tren işleticisi ülkelerde hızlı tren garları bir yaşam merkezi hüviyetine sahiptir. Aynı anlayışla, geleneksel mimari dokuyla uyumlu ilk yüksek hızlı tren garının Ankara'da yapılması planlanmıştır.

Hızlı Tren Gar Binası yap-işlet-devret modeliyle yaptırılacaktır. 3/5/2010 tarihli Yüksek Planlama Kurulu onayı alınmış olup, yap-işlet-devret modeliyle yapılabilmesi için çalışmalar sürdürülmektedir. Hızlı Tren Gar, yolcuların her türlü ihtiyacının karşılanmasının yanında Ankara için de bir cazibe merkezi olacak şekilde inşa edilecektir.

Polatlı hızlı tren garı 16 Şubat 2011 tarihinde hizmete alınmıştır. Diğer taraftan hızlı tren güzergâhlarında bulunan Eskişehir, Konya, Kayseri, Sivas, Bursa başta olmak üzere 11 merkezde de aynı modelle yüksek hızlı tren garı yapımı planlanmaktadır.

Sayın Başkan, değerli üyeler; hızlı tren projeleriyle eş zamanlı olarak mevcut hatların yenilenmesi de büyük önem arz etmektedir. 2003-2010 yılları arasında 5.687 kilometre yenileme ve bakım yapılmıştır. 1856 yılından bu yana el değmeyen Aydın-İzmir hattı ve yüz yıl önce yapılan Gazi antep-Mardin demiryolu ilk defa yenilenmiş; Çobanbey'den Suriye ile üçüncü bir sınır kapısı daha hizmete verilmiştir.

2009 yılı içerisinde 423 kilometre yol yenilemesi, 23 kilometre takviye pozu gerçekleştirilmiştir 2010 yılında ise 627 kilometre yol yenilemesi yapılarak bir yılda yapılan en yüksek yol yenileme rakamına ulaşılmıştır. 2011 yılında bugüne kadar özel sektörle birlikte 725 kilometre yol yenilemesi yapılmış olup yıl sonu itibarıyla de 820 kilometre yol yenilemesi gerçekleştirilmesi hedeflenmiştir. Bu kapsamda, Sandıklı-Denizli ve Kütahya-Balıkesir arasındaki toplam 315 kilometrelik yolun yenilenmesi özel sektör tarafından gerçekleştirilmesi hedeflenmiş olup yenileme çalışmaları devam etmektedir.

Kuruluşumuz, 2002- 2011 tarihleri arasında KARDEMİR'den toplam 274 bin ton ray satın alarak yerli üretime destek olmuştur. Böylece ithal edilen demiryolunun ana malzemelerinden biri olan ray yerli piyasadan temin edilebilir hâle gelmiştir. Yine kırk yıl aradan sonra bir ilimiz daha demiryolu ağına bağlanmıştır. Halkalı-Kapıkule hattını Tekirdağ Limanı'na bağlayan 31 kilometrelik Tekirdağ-Muratlı hattı 23/8/2010 tarihinde hizmete girmiştir. Ülkemizin İran ile ticaretinde önemli bir rolü olan Van Gölü geçişinin rehabilite edilmesi için 2 adet feribotun yapımı devam etmektedir Feribot yapım işinin yüzde 40'ı tamamlanmıştır. Feribotlar işletmeye alındığında vagon taşıma kapasitesi 3 katına çıkacaktır.

Kara yolu ağının genişlemesi ve kara yolu araçlarının artmasıyla karayolu-demiryolu kesişim noktası olan hemzemin geçitler kaza kara noktası hâline gelmiştir. Bir kara yolu kazası olan hemzemin geçit kazasının basın yayın organlarında da demiryolu kazası olarak anılması ve can kayıpları treni seven herkesi derinden yaralamaktadır. Tren yolunda seyrine devam ederken kara yolu aracı tüm uyarı ve güvenlik tedbirlerini dikkate almadan göz göre göre, hemzemin geçitten geçmeye çalışarak kazaya sebep olmakta ve neticede kabahat trene yüklenmektedir. 2010 yılında meydana gelen 45 hemzemin geçit kazasından 10 tanesi, bariyer kapalı olduğu hâlde, sürücünün bariyeri de aşarak trene çarpması sonucu meydana gelmiştir.

Kazaları azaltmak için, kuruluş olarak yeni yaptığımız hatlarda araç geçişlerini alt ve üst geçit yoluyla sağlayarak hemzemin geçide yer vermiyoruz. Mevcut hatlarda demiryolundan sonradan geçitten kaynaklanan hemzemin geçitleri de kontrollü hâle getiriyoruz. Son yıllarda hemzemin

geçitlerde yapılan yoğun çalışmalar neticesinde, toplam 3.400 hemzemin geçidin 1.027 adedi kontrollü hâle getirilmiştir. Geri kalanların da öncelik sırasına göre kontrollü hâle dönüştürülmesi çalışmaları devam etmektedir. 2011 yılında ise 150 adet hemzemin geçit daha kontrollü hâle getirilecektir. Bu çalışmalar sonucunda 2000 yılında 361 olan hemzemin geçit kaza sayısı 2010 yılında 45'e düşmüştür. Her kontrollü geçidin maliyeti yaklaşık 50 bin TL olup bu sistemlerde kullanılan malzemelerin büyük kısmı ithal yoluyla sağlanmaktadır. Yerli teknolojiler ile üretiminin sağlanması amacıyla TÜBİTAK ile ortak ARGE projesi yürütülmesi için çalışmalar devam etmektedir.

Hat kabiliyetini ve güvenliğini artıran sinyalizasyon projelerinin yaygınlaştırılması kapsamında ise önemli bir yük aksı olan yaklaşık 500 kilometrelik Kayseri-Niğde-Mersin-Adana-Osmaniye demiryolunda sinyalizasyon projesinde yapım çalışmaları devam etmekte olup 2012 yılında tamamlanacaktır.

Ayrıca, kömür ve cevher yolu olan 415 kilometrelik tek hatlı Irmak-Karabük-Zonguldak demiryolunun sinyalizasyon, telekomünikasyon ve altyapı iyileştirmesi projesinin, maliyetinin yarısı İPA fonundan karşılanacak olup 3/10/2011 tarihinde ihalesi yapılmıştır.

Yunanistan bağlantısını sağlayan Pehlivan köyü-Uzunköprü hattının rehabilitasyonu ile sinyal ve elektrifikasyonunun ihaleleri yapılarak yapımına başlandı. 2012 yılında tamamlanarak işletmeye alınacaktır.

Diğer yandan, Bandırma-Menemen ve Eskişehir-Balıkesir hatlarının sinyal ve elektrifikasyonları programa alınmış olup ihaleleri yapılmaktadır. Eskişehir-Balıkesir hattı sinyal projesinin ihalesi 9 Mart 2011 tarihinde yapılmıştır. Sözleşme yapılması için davet yapılmıştır.

Güney komşu ülkeleriyle sınır ticaretinin artması ve güneydoğu illerimizin gelişmesine olumlu katkı sağlanması için, Hükümetimizin 2008 yılında oluşturduğu "GAP Eylem Planı"na TCDD'nin 8 projesi dâhil edilmiştir. Bu kapsamda; Nusaybin Aktarma İstasyonu Düzenlemesi, Başpınar Lojistik Köyü Düzenlemesi, Yol Yenilemesi, Fevzipaşa Varyantı ve Akçagöz-Başpınar Varyantı, Mustafayavuz-Çobanbey Varyantı, Mürşitpınar-Şanlıurfa Kuzey Demiryolu, Nusaybin-Cizre-Silopi-Habur Demiryolu ve Habur Lojistik Merkezi projeleri yer almaktadır.

Sayın Başkan, değerli üyeler; kamusuyla özel sektörüyle, yerli bir demiryolu endüstrisi oluşturmaya yönelik çalışmalar da yüksek hızlı tren yolu yapımı ve mevcut yolların iyileştirilmesi projeleriyle eş zamanlı olarak devam etmektedir. Bu kapsamda, 2008 yılında Adapazarı'nda, her türlü elektrikli dizi, metro aracı ve hızlı tren setleri üretmek için demiryolu-özel sektör- yabancı yatırımcı ortaklığında EUROTİM şirketi kurulmuştur. İstanbul Büyükşehir Belediyesinin Taksim Metrosu araçları, Kuruluşumuza ait 32 banliyö setinin üretimi bu fabrikada yapılmıştır. Marmaray'da işletilecek olan tren setlerinin üretimi de burada yapılmaktadır. KARDEMİR, hızlı tren raylarını üretebilecek şekilde yatırım yapmıştır. Sakarya, Ankara, Konya ve Afyon'da özel sektör tarafından

hızlı tren hatlarına travers üreten fabrikalar kurulmuştur. Erzincan'da yerli ve yabancı müteşebbis iş birliği ile kurulan ray bağlantı elemanları fabrikası üretiminin büyük bir kısmını ihraç etmektedir. Bugüne kadar yurt dışından temin edilen tekerlek takımlarının Kırıkkale'de üretilmesi için Makine Kimya Endüstrisi Kurumuyla stratejik işbirliğine gidilmiştir. Çankırı'da hızlı tren yolu makaslarını üretmek üzere özel sektörle işbirliği hâlinde kurulan VADEMSAŞ'ta deneme üretimleri başlamıştır. Sivas'ta hızlı tren hatları, ağır demiryolu hatları, metro hatları vb için travers ve diğer beton ürünlerini üretecek olan SİTAŞ 5 Mayıs 2011 tarihinde kurulmuş ve 2012 yılında üretime başlayacaktır.

Bu çabalarla demiryolu sanayisinin oluşumu ve özel sektörle birlikte sektörün ihtiyacı olan her türlü demiryolu aracı ve malzemesinin yerli üretimi hedeflenmektedir. Diğer yandan, bu hedeflerin gerçekleştirilmesini destekleyecek şekilde Kuruluşumuz bünyesinde Demiryolu Araştırma ve Teknoloji Merkezi kurulmuştur.

TÜBİTAK ile Kamu Projeleri-KAMAG kapsamında ortak yürütülen Kompozit Fren Pabucu Üretimi ve Elektrikli Loko Eğitim Simülatörü projeleri tamamlanmıştır. Ulusal Demiryolu Sinyalizasyon Projesi'nde test aşamasına geçilmiştir. Daraları Hafifletilmiş Yük Vagonları, E-1000 Elektrikli Yerli Loko Üretimi ve Dispeçer Eğitim Simülatörü projeleri de devam etmektedir.

Üniversiteler ile demiryolu yatırımları , eğitim ve işletmecilik konularında iş birliğine gidilmektedir. Özellikle Yüksek Hızlı Tren proje, imalat ve işletmecilik süreçlerinde üniversitemizin bilgi ve deneyimlerinden yararlanılmaktadır. Örneğin, Boğaziçi Üniversitesi Kandilli Rasathanesi ve Deprem Araştırma Enstitüsü ile yüksek hızlı tren hatları için deprem erken uyarı sistemleri ile teçhiz edilmesi hususunda iş birliği yapılmaktadır.

Sayın Başkan, değerli üyeler; yolcularımıza daha rahat ve konforlu seyahat imkânı veren 12 adet yeni ray otobüsü temin edilerek yollarını tamamen yenilediğimiz Adana-Mersin, İzmir Aydın ve Eskişehir Kütahya ve Tekirdağ-Muratlı hatlarında sefere verilmiştir. Yenilenen ve tren ihtiyacı olan diğer güzergâhlar için, 84 araçtan oluşan 24 ray otobüsü setinin imalatına Adapazarı'nda TÜVASAŞ tesislerinde başlamıştır. 2011 yılında 3 vagonlu 11 adet ray otobüsünün imalatı programlanmıştır. Bu yıl 1 adet tren seti Basmane Tire arasında çalışmaya başlamıştır.

Ortalama 35 yaşın üstünde trenlerin çalıştığı Ankara Banliyösü için 32 adet metro standardında banliyö treni temin edilerek Sincan-Kayaş ve Gebze-Halkalı hatlarında sefere konulmuştur. Şehir içi banliyö taşımacılığı alanında İstanbul'da MARMARAY Projesi, Ankara'da Başkentray Projesi, İzmir'de EGERAY Projeleri başlatılmıştır.

TCDD ile İzmir Büyükşehir Belediyesinin ortaklığında kurulan İZBAN AŞ tarafından Cumaovası-Aliağa arasında 79 kilometrelik güzergâhta 6 Mart 2011 tarihinden itibaren metro standartlarında düzenli banliyö işletmeciliğine başlamıştır. Güzergâhın Tepeköy'e kadar uzatılması için 7 Ekim 2011 tarihinde yapılan temel atma töreni ile ikinci hattın yapımına başlamıştır.

Başkentray Projesi'nin 1. etabı olan Ankara-Sincan arasında kuzeyde bulunan yolun yanına bir yol ilavesi için çalışmalara başlanmış olup 2012 yılında tamamlanacaktır. 2. etabın ihale hazırlıkları devam etmekte olup 2011 yılında ihalesi yapılacak ve proje tamamlandığında metro standardında banliyö işletmeciliği yapılacaktır.

Asya ile Avrupa arasında kesintisiz demiryolu ulaşımını sağlayacak olan 76 kilometre uzunluğundaki Marmaray Projesi'nde Boğaz Tüp Geçiş İnşaatı tamamlanmıştır. Bu güzergâhtaki üst yapı, elektromekanik ve istasyon yapım ihale sözleşmesi yapılmıştır. İşe başlanmak üzeredir. Bu hatta işletilecek setlerin ihalesi yapılmış olup temin süreci devam etmektedir.

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

Eskişehir'deki TÜLOMSAŞ fabrikasında yüzde 51 yerli katkı payıyla 89 adet DE ana hat lokomotifi üretilerek hizmete verilmiştir. İslam Kalkınma Bankası kredili ve yerli katkı paylı 80 adet elektrikli lokomotifin lisans haklarını da içerecek şekilde Eskişehir'de üretilmesi için sözleşme imzalanmıştır. 25 Şubat 2011 tarihinde işe başlanmıştır. İlk elektrikli lokomotifin teslimatı 2013'ün Nisan ayında yapılacaktır. Eskişehir ve Sivas'ta 2009 yılında 849 adet, 2010 yılında ise 680 adet yük vagonu üretilerek hizmete verilmiştir. 2011 yılında eylül ayı sonu itibarıyla 300 adet yük vagonu üretilmiştir. Bağlı Ortaklığımız TÜLOMSAŞ ile General Electric Transportation arasında yapılan iş birliği ile yüksek çekişli lokomotiflerin üretimlerinin Türkiye'de yapılması ve ilerleyen aşamalarda Avrupa ve Asya ülkelerine ihracı planlanmaktadır. İlk lokomotifin imalatı 28 Şubat 2011 tarihinde tamamlanmıştır.

Sayın Başkan, komisyonun değerli üyeleri; Türkiye, modern ipek demiryolunun merkezinde bulunması, kıtalar arası konumu ve coğrafi nitelikleri itibarıyla lojistik üs olma kabiliyetini haiz bir ülkedir. Ülkemizin küresel ölçekte rekabet gücünü artırmak amacıyla ilk etapta 19 adet lojistik merkez planlanmış ve inşaatlarına başlanmıştır.

Üreticinin, taşıyıcının ve tüketicinin ihtiyaç ve taleplerine göre dizayn edilen lojistik merkezler; İstanbul-Halkalı, İstanbul-Yeşilbayır, Kocaeli-Köseköy, Kayseri-Boğazköprü, Samsun-Gelemen, Eskişehir-Hasanbey, Uşak, Denizli-Kaklık, Bilecik-Bozüyük, Balıkesir-Gökköy, Mersin-Yenice, Erzurum-Palandöken, Konya-Kayacık, Kahramanmaraş-Türkoğlu, Sivas, Kars, Mardin, İzmir-Kemalpaşa ve Şırnak-Habur'da inşa edilmektedir.

Denizli-Kaklık, İzmit-Köseköy, Samsun-Gelemen, Eskişehir-Hasanbey, Kayseri-Boğazköprü Lojistik Merkezlerinin 1. etap işleri tamamlanmış olup Denizli-Kaklık, İzmit-Köseköy, Samsun-Gelemen hizmete açılmış, Eskişehir Lojistik Merkezinin 2. etap işlerine başlanmıştır. Diğer merkezlerin proje hazırlama ve kamulaştırma işleri devam etmektedir.

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

Demiryolu yük taşıma sistemine uymayan perakende taşımacılıktan blok tren uygulamasına geçtiğimiz 2003 yılından bu yana, yeterli olmasa da TCDD 154 yıllık tarihinin en fazla yükünü taşımıştır. 2010 yılında 24,3 milyon ton yük taşınarak 2002 yılına göre yük taşıma miktarında yüzde 67, yük taşıma gelirinde ise yüzde 206 artış sağlanmıştır. 2011 yılında da 25,3 milyon ton yük taşıması beklenmektedir.

Özel sektörün kendi vagonuyla yük taşıması ve vagon kiralaması teşvik edilmiş, bu çerçevede 44 adet firmayla taşımacılık sözleşmesi imzalanmıştır. 2.666 adet özel sektöre ait vagonla hatlarımızda taşıma yapılmakta olup bu vagonlarla 4,2 milyon ton yük taşıması yapılmış, genel taşıma içerisinde özel sektörün oranı yüzde 20'ye ulaşmıştır.

Günlük blok tren seferiyle yapılan yurt içi yük taşımacılığı yanında, Avrupa, Ortadoğu ve Orta Asya ülkelerine blok yük taşımacılığı yapılmaktadır.

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

Karadeniz üzerinden Türkiye-Rusya, Samsun-Kavkaz tren ferisi işletmeciliği konusunda anlaşma imzalanmış olup limanlarda gerekli düzenlemeler yapılmıştır. 22 Ocak 2011 tarihinde ilk sefer yapılmıştır. Bugüne kadar 11 sefer yapılarak, 154 vagon ile 7.905 ton taşınmıştır.

Yurt içindeki üretim merkezlerinin, fabrikaların, organize sanayi bölgelerinin demiryoluna bağlanması öncelikli olarak ele alınmakta, yerel yönetimler ve özel sektör kuruluşlarıyla iş birliği yoluna gidilmektedir.

Yüksek Hızlı Tren bağlantılı konvansiyonel trenler ile Ankara-İstanbul arasında seyahat süresi beş buçuk saate, Yüksek Hızlı Tren bağlantılı ray otobüsleri ile Ankara-Kütahya arasında seyahat süresi üç saate, Yüksek Hızlı Tren bağlantılı otobüsler ile Ankara-Bursa arasında seyahat süresi dört saate indirilmiştir.

Türkiye-Balkanlar ve Türkiye-İran arasındaki yolcu taşımacılığına ek olarak, Gaziantep-Halep arasında tren seferleri de devam etmektedir.

2003 yılında sadece 41 noktada bilgisayarlı bilet satışı ve yolcu hizmeti verilirken, bugün itibariyle 234 işyerinde bilgisayarlı sisteme geçilmiştir.

Sayın Başkan, değerli üyeler; saygıdeğer heyetinize demiryollarına verdiği destekten dolayı bir kez daha şükranlarımı arz diyor, beni sabırla dinlediğiniz için teşekkürlerimi arz ediyorum.

BAŞKAN – Biz teşekkür ediyoruz.

Aykut Bey, size kısa bir söz vereceğim, sonra önerilere geçeceğim.

Buyurun.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; burası Türkiye Büyük Millet Meclisinin Kamu İktisadi Teşebbüsleri Komisyonu, denetimle görevli bir komisyon ve iktidarla, muhalefetle birlikte hem Kamu İktisadi Teşebbüsünün faaliyetlerini denetlemek ve gerekiyorsa onlara yardımcı olmak için bir araya geldiğimiz komisyon. Ancak burada yapılan sunumlarda, burada gösterilen filmleri bir parti propagandasına dönüştürmek, gerçekten bürokratin tarafsızlığına hiç yakıştıramıyorum. Sonuçta Devlet Demiryolları bir partinin malı değil, bir partinin de bütçesini kullanmıyor, bu halkın, bu milletin malı. Onun için bürokratlardan ricam, gerek sunumlarında gerekse bu tip slayt gösterilerinde tarafsızlıklarını korumaları, eğer Hükûmeti anlatması gereken biri varsa ilgili bakan buraya gelir, kendisi üyesi olduğu Hükûmeti anlatır ancak siyasetten daha çok siyasi olmak Türk bürokrasisine sadece zarar verir. Ben şunu söylemek istiyorum: Evet, Demir Demiryollarına yapılan yatırımları takdir etmek gerekiyorsa gerçekten takdir ederiz, hiç bunda bizim çekincemiz olmaz ancak şunu da söyleyeyim, madem böyle bir konu açıldı, Devlet Demiryollarının önemli bir şekilde bütçe geliri Türk Telekomun özelleştirilmesidir ve Türk Telekom da Devlet Demiryolları da Atatürk, İnönü...

BAŞKAN – Aykut Bey...

AYKUT ERDOĞDU (Devamla) – Bitireyim Sayın Başkan, bitiriyorum, konuyla ilgili.

Atatürk'ün, İnönü'nün, Menderes'in...

BAŞKAN – Yani bunu genel değerlendirmelerde değerlendirebiliriz.

AYKUT ERDOĞDU (Devamla) – Başkanım, bölmeyin bir dakika içinde bitiriyorum.

BAŞKAN – Şimdi, usulün dışına çıkarak size söz verdim ve şu anda önümde ışıklar yanmaya başladı. Ben arkadaşlarımızın rahatsızlığını kısa bir biçimde dile getirin diye söz verdim ama şu anda bakın önümde üç tane ışık yanıyor.

AYKUT ERDOĞDU (Devamla) – Tamam, onlar da konuşsunlar Başkan, biz dinleriz.

BAŞKAN – Ama bakın, bizim bir çalışma usulümüz var yani burada istisnayı genelleştirmeyelim. Bakın, genel faaliyetlerle ilgili olarak, Demiryollarının genel faaliyetleriyle ilgili olarak...

AYKUT ERDOĞDU (Devamla) – O zaman bitiriyorum tamam. Konuşmamı bitireyim, bütünlüğü bozulmasın.

TUFAN KÖSE (Çorum) – Sayın Başkan, slayt gösteri var. Slayt gösterildiyse hemen akabinde bunları söylemek ayıp mı, ne var?

BAŞKAN – Hayır, siz yoktunuz, başka özel bir durum oldu, o özel duruma ilişkin bir söz verdik.

AYKUT ERDOĞDU (Devamla) – Tamam, bitiriyorum.

BAŞKAN – Lütfen toparlayın.

AYKUT ERDOĞDU (Devamla) – Sadece şunu söylüyorum: Atatürk, İnönü, Menderes, Demirel, Ecevit, Erbakan, bunların hepsi bu ülkeye bir değer kattı, bu cumhuriyeti 2003'ten başlayan bir zihniyetle algılamanızı gerçekten çok yadırgıyorum.

Çok teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Evet, değerli arkadaşlar, diğer söz isteyen arkadaşlara müsaade ederlerse söz vermeyeyim çünkü başka polemiklere girmeyelim, biz şu anda işimizi yapalım.

Teşekkür ediyorum uyarılarınız için, arkadaşlarımız bu anlamda daha hassas olurlar bir dahaki toplantılarda ama burada neticesinde faaliyetleriyle ilgili olarak bir sunum yapma niyetiyle bu işi yaptıkları da aşikâr, bir parti ismi de geçtiğine biz de şahit olmadık.

Konuyla ilgili olarak değerli arkadaşlar, Devlet Demiryolları ve bağlı ortaklıklarla ilgili olarak 8 adet öneri vardır.

İlk öneriyi okutuyorum:

Öneri 1:

Kuruluşta Kurumsal Kaynak Planlaması Sistemi kurulması amacıyla yürütülmekte olan çalışmaların sonuçlarından da yararlanılarak TCDD'nin teknolojik gelişmelere uygun daha etkin bir teşkilat yapısına kavuşturulması; bu konuda, demiryolu sektörünün modernizasyonu ile TCDD'nin yeniden yapılandırılması amacına yönelik olarak ve Avrupa Birliği mevzuatına uyum sağlamak üzere hazırlanan, Türk Demiryolu sektörünün ve TCDD'nin yeniden yapılandırılmasına ilişkin kanun tasarılarının yasalştırılması konusundaki çaba ve girişimlerin sürdürülmesi.

BAŞKAN – Evet, cevabı alalım, buyurun.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Efendim, müsaade ederseniz APK Daire Başkanımız cevabı okuyacak.

BAŞKAN – Buyurun Başkanım.

TCDD APK DAİRESİ BAŞKANI MEHMET TURŞAK –

Cevap 1:

Türk demiryolu sektörünün yasal ve yapısal çerçevesinin AB mevzuatına uygun bir şekilde oluşturulmasını sağlamak üzere AB tarafından finanse edilen Türk Demiryolu Sektörünün Yeniden Yapılandırılması ve Güçlendirilmesi Projesi kapsamında hazırlanan ilgili kanun ve yönetmelik tasarıları 15/7/2008 tarihinde Bakanlığımıza gönderilmiştir.

Kanun ve yönetmelik tasarılarının yayımlanması hedefi doğrultusunda Bakanlığımızca yürütülen çalışmalara Kuruluşumuz tarafından gerekli destek sağlanmaktadır.

Diğer yandan 2007 yılında çalışmalarına başlanılan KKY (Kurumsal Kaynak Yönetimi) Projesi'nde geçici kabul çalışmaları 30/7/2010 tarihinde tamamlanmıştır. Bazı modülleri canlıya alınan, bazı modüllerinde canlı test kullanımları devam eden projede tüm modüllerin canlı kullanıma geçirilmesi çalışmaları devam etmektedir. Bu amaçla 1/1/2011 tarihinden itibaren tüm gelir ve giderler KKY'ye girilmeye başlanmıştır. 2011 yılı bilançoları Kurumsal Kaynak Yönetimi üzerinden hazırlanacaktır.

Kurumsal Kaynak Yönetimi Projesi; TCDD'nin çağdaş, teknolojik gelişmelere uygun ve daha etkin bir teşkilat yapısına kavuşturulmasına yardımcı olacak, demiryolu sektörünün modernizasyonu ile TCDD'nin yeniden yapılandırılmasını sağlamak üzere Avrupa Birliği mevzuatına uygun olarak hazırlanan kanun tasarılarının yasalaştırılması konusundaki çalışmaları destekleyecektir.

BAŞKAN – Aykut Bey, buyurun.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Sayın Başkan, bu Kurumsal Kaynak Planlaması dediğimiz, uluslararası literatürde Enterprise Resource Planning denilen ERP sistemlerinden bahsedilmektedir ve Kamu İktisadi Teşebbüsleri yaklaşık on beş yıldır Kurumsal Kaynak Planlaması adı altında, bunu kurumunuzu istisna tutarak söylüyorum ama genel bir tespit anlamında söylüyorum, o Amerikan yazılım şirketlerine 3-3,5 milyon dolar her yıl para aktarmaktadır. Bu Kurumsal Kaynak Planlaması bir yönetim anlayışıyla ilgilidir, sadece bir muhasebe anlayışıyla değil. O kurumun kaynak planlaması, toplantı yönetimi, görev ve sorumlulukların her şeyinin elektronik verilerle takip edildiği ve yönetimin de buna göre yapıldığı bir sistemi anlatmaktadır. Benim kamu tecrübem şunu göstermektedir ki işte ne yazık ki geçmiş dönemlerde yine yani söylemek zorundayım ama böyle prezantabl bayanları ve erkekleri bu kurumlara göndererek bu kurumlara 3-5 milyon dolarlara bu projeler satıldıktan sonra ertesi sene de bu kurumlarda bu kullanılmadığı için hepsi çöpe atılmaktadır. Şu an sistematikte de benzer bir süreç olmaması için kurumun uyarılması gerekmektedir ve bunun içinde her şeyden önce o kurumun personelinin ve yönetiminin bu sistemi kabul etmesi gerekiyor, bu sistemi öğrenmesi gerekiyor, buna da yani çok özür diliyorum, bu konudaki eğitimimin büyük bir kısmını yurt dışında aldığım için, yurt dışında sahiplenme herhâlde tam şeyi, sahiplenme olarak yapılması gerekiyor. Bu konuda kurumun uyarılmasını ve ileriki dönemlerde bu önerinin takip edilerek kurumda bu programın aktif olarak kullanılıp kullanılmamasını öneriyorum.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Biz teşekkür ediyoruz.

Süleyman Bey, Aykut Bey'in belirttiği hususlarla ilgili olarak buyurun.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Sayın Başkanım, gerçekten bu zor bir proje, hak veriyorum Sayın Vekilimize ama biz bir ilki başlattık, HAVELSAN'la yerli olarak yaptık tamamen. Şu anda Demiryollarında çalışan hiçbir yabancı yoktur. Evet, kurumumuzda

bilgisayarlı yönetim sistemleriyle ilgili sıkıntılar var, bunu da biz bir kısmını kullanıyoruz, bir kısmını çözmeye çalışıyoruz ama şu bir gerçek ki Sayın Vekilimin haklı olduğu yerler olsa bile biz bu sistemlere alışmak zorundayız yani bunu kurumlarımıza getirmek durumundayız. Şu anda yarısından çoğunu kullanıyoruz, diğerlerini de kullanmak için büyük çaba gösteriyoruz ve yerli firma yapıyor. Tabii ki yabancı bazı programlardan yardım alıyoruz ama yerli firmayla ilk defa yaptık yani diğer bir millî kuruluşumuzla, HAVELSAN'la ve başarılı olacağımızı düşünüyoruz.

Teşekkür ediyoruz.

BAŞKAN – Ekleme yapmak istediğiniz bir husus mu var?

Buyurun.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Şimdi Sayın Başkan, bu aslında demin söyleyecektim ama belki genel görüşmeye saklamak gerekiyor ama yeri gelmişken söyleyeyim. Şimdi, bu yazılım sektörü çok önemli bir sektör bu ülke için ve bir sektörde yatırım yapmadan önce her şeyden önce onun pazarlamasını ve altyapı sisteminin hazırlamadığınız takdirde o sektörler çöker ki Türkiye’de bunların birçok örneği vardır. Aslında baktığımızda bizim kamu kurumlarımızda yani Kamu İktisadi Teşebbüslerimizin çok önemli bir şekilde ERP sistemi ihtiyaçları var. O zaman başka ülkelere altyapı da dâhil para vereceğimize kendimiz işte bu HAVELSAN, TÜBİTAK veya işte bu tip kurumlarla birleştirerek bu sektörü bir bölgede mesela diyorum bir silikon vadisi projesi gibi bu yazılım projesini bütün kurumlara ortak yaparsak hem e-goverment projesinde birbiriyle paralel çalışabilir sistemleri kurmuş oluruz hem de yerli bir sektörün önemli bir şekilde kuruluş masraflarını, bebek endüstri masraflarını da kamu kurumlarına finanse ettirerek bir süre sonra yazılım sektörü projemiz olur ve bunu ihraç etmeye başlarız. Onun için en azından Kamu İktisadi Teşebbüslerinin ERP sistemlerinin yerli olarak yazılımı konusunda bir tavsiye kararı alma ve ilgili kurumlarla Devlet Demiryollarını da belki model göstererek başlamanın çok yararlı olduğunu düşünüyorum.

Çok teşekkür ederim.

BAŞKAN – Haydar Bey, buyurun.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Ben, Aykut Bey’in dilek ve temennilerine katılıyorum ancak yazılım sektöründen geldiğim için dünyada bu konuda ERP konusunda uzmanlaşmış firmalar var. BEAN dediğimiz, SAP dediğimiz, bütün dünya ülkelerinde kullanılan sistemler var. 92 yılından beri incelediğimde, kitapçık içerisinde yerini bulmaya çalışıyorum, bilgi işlem konusunda, yazılım konusunda çok başarısız bir süreç geçirmiş bu Demiryolları. Niye başarısız bir süreç geçirmiş diyorum çünkü ben 1986 yılında Ankara’dan ayrıldıktan sonra birkaç defa geldiğimde, ilk defa on-line bilet kesen Devlet Demiryollarıydı, Ankara Garı’nda kesiyordu ama geldiği noktada bu işlerin çok gerisinde kaldığı görülmekte ve hatta incelediğimde de sadece şubelerde bilet kesmenin dışında bilgi işlem sektöründe hiç ileri gidemediği konusunda bir fikre sahip olmaya başladım yani ne ERP

konusunda ne de başka yazılımlar konusunda Devlet Demiryollarının çok önde olmasına rağmen diğer devlet kuruluşlarına nazaran çok o tarihlerde, 92 tarihlerinde, geldiği noktada çok gerisinde kaldığı ve yine Aykut Bey'in dediği gibi, dışarıdan birtakım şeylere projeler yaptırılmış, yaklaşık 3,5 milyon avro tutuyor ve bu 3,5 milyon avroda hiçbir sonuç alınamamış. HAVELSAN'a gelinmiş, yerli şirket denmiş, bu yerli şirket devlet şirketi diye geçiyor, ona da baktığım zaman süreç çok aşılmış, hâlen test çalışmasına yeni başlamışsınız, üç yıl içerisinde de bunu devreye almayı planlıyorsunuz. Yani gerçekten, TCDD'nin yani Devlet Demiryollarının bu kadar geri kalmasını anlamış değilim yani burada bir başarı öyküsü de yok, bir doğru yönetim de olmadığını düşünüyorum ve paranın da israf edildiğini düşünüyorum.

BAŞKAN – Evet, Süleyman Bey, ne diyorsunuz arkadaşlarımızın eleştirilerine.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Yani bu bilgilerin bir kısmı belki eksik yani biz bir kere devreye aldık, büyük bir kısmını kullanıyoruz, modül olarak kullanıyoruz, diğerlerini de kullanmak için büyük bir çaba gösteriyoruz. Bilgisayar kullanımında ise yani burada...

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Sayın Genel Müdür, okuduğum için...

BAŞKAN – Şimdi Haydar Bey, raporlar güncel olmadığı için, oradan kaynaklanan problemler olabilir.

Buyurun.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Burada basından arkadaşlar da var, Ulaştırma Bakanımızın tabiriyle söylüyorum, bilgi işlem sektörünün başı Ulaştırma Bakanlığı, en iyi bizim kullandığımızı söyler bilgi iletişim teknolojilerini. Bilet satışında birtakım sıkıntılar var, yeni bir program yaptık ama bu yani Türk Hava Yollarıyla karşılaştırıldığında onun bir ortak sistemi var bütün dünyada kullanılan, bizse yeni yapıyoruz, onun için bazı aksaklıklar var ama şu anda her yerde bilet satabiliyoruz, on-line olarak İnternette bilet satabiliyoruz yani bilgisayarla ilgili biz bu teknolojiyi kullandığımızı düşünüyorum ama eksiklerimiz olabilir, daha dikkat edeceğiz.

Sonuç olarak bir millî kuruluşumuzla yani biz istersek bunu ihale eder, dışarıdan alabilirdik ama biz de Sayın Vekilimizin düşündüğü gibi yani yerli bir üretim yapabilir miyiz diye baş başa verdik. Evet, bazı gecikmeler oldu ama bütün bunlara rağmen Türkiye'de bu sistemi öğrenen yüzlerce arkadaşımız var şu anda, hepsi Türk, hepsi bu sistemi oturtmak için uğraşıyorlar ve de inşallah oturtacağız diye düşünüyorum.

BAŞKAN – Ekleme yapacak bir husus mu var?

Buyurun.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Şimdi, ERP sistemlerinin çok geç devreye alınması veya çok geç kullanılması, aynı zamanda o işletmenin verimliliğini de, maliyetlerini de önemli ölçüde etkilemektedir. Yani bir örnek verirsek, şu anda siz bir tuşa bastığınızda tüm alanlarındaki, tüm

işletmelerinizdeki stokları görebiliyorsanız ve bu stoklar üzerinden on-line ihtiyaç olan yerlerde kullanma şansına sahipseniz ki bunları maillerle veya başka yöntemler bulmuşsunuz, onlarla yapmaya çalışıyorsunuz, bu hâlen çok geri olduğumuzu gösteriyor bu anlamda.

Sayın Genel Müdürüm, burada başarısız olduğumuzu kabul etmek lazım. Bir başarısızlığı vurgulamaya çalışmıyorum. Yani Devlet Demiryollarının o tarihlerden sonra bu kadar geri kalmasını anlamış değılim. Yani gerçekten Devlet Demiryollarının verimli hâle getirilebilmesi, stokların düzenli ve iyi kullanılabilmesi, Adapazarı'ndaki bir stokun Ardahan'da kullanılabilmesi için bu sistemlere çok acil ihtiyacımız olduğunu düşünüyorum. Yani bu böyle, üç sene gecikmeyle, bir üç sene daha test usulüyle geçilecek sistemler değıil. Demiryollarının ayağı kalkabilmesi için bunların çok hızlı devreye alınması gerektiğine inanıyorum.

Sağ olun.

BAŞKAN – Evet, Süleyman Bey, ekleyeceğıiniz bir husus var mı?

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Başkanım, sadece şunu arz etmek istiyorum: Biz bu stok kontrollerini de... Bu sistem de çalışıyor, şu anda malzemeleri girmeye çalışıyoruz. Şöyle bir sıkıntımız var: Yani geçmişten beri malzemeler çok dağınik olduğu için onları girmeye çalışıyoruz. Sanırım bir iki ay içerisinde bütün sistemi göreceğıiz, şu anda bir kısmını görüyoruz. Yani bilgi girişinde bazı zaman alan sistemler var, bunları bitireceğıiz ve bu sene sonuna doğru ya da 2012'de full kullanmaya başlayacağız ve yerli bir ERP sistemimiz olacak inşallah, temennimiz.

BAŞKAN – Ahmet Bey, buyurun.

AHMET YENİ (Samsun) – Sayın Başkan, değıerli arkadaşlarım; ben bir cümleyle ifade etmek istiyorum. Konu da şu: Devlet Demiryollarımız -bunu sonradan söyleyecektim ama baştan söyleyeyim şimdiden- gerçekten başarılıdır. Devlet Demiryolları şu veya bu şekilde başarısız demekle kimse bu başarıyı örtemez. Bunun böyle baştan bilinmesini rica ediyorum. Yani bu kadar güzellikleri... “Devlet Demiryolları başarısız.” demekle neye varmak istiyoruz? Arkadaşlar, baksanız da bakmasanız da, görseniz de görmeseniz de Devlet Demiryolları ulaşımımız Türkiye'de başarılıdır, her alanda başarılıdır. Tebrik ediyorum.

BAŞKAN – Evet.

Değıerli arkadaşlar, tabii yorumlar değıişik olabilir ama Haydar Bey'in kastettiğı sadece belli bir konuya münhasır olarak...

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Söz verirsiniz Ahmet Bey'e cevap vermek istiyorum.

BAŞKAN – Karşılıklı girmeyelim. Biz onu belli bir konuya münhasır olarak algıladık.

Teşekkür ediyorum katkılarınız için, görüşleriniz için.

Öneri devam eden bir öneri. İzleme noktasında...

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Sadece kurumsal kaynak yönetimi değil, hem sektörün yeniden yapılandırılması hem de TCDD'nin yeniden teşkilat yapısının oluşturulması amacıyla hazırlanmış iki tane kanun taslağı var. Onların da yasallaşmasında yarar görüyoruz. Bu nedenle, uygun görülürse Komisyonumuzun gündeminde kalmasında fayda var.

BAŞKAN – Peki.

Önerinin gündemde tutulmasını oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

2 numaralı öneriyi okutuyorum:

Öneri 2:

TCDD'nin hizmet kalitesinin iyileştirilmesi ve rekabet gücünün yükseltilmesi için;

Elektrifikasyon uygulamaları esasen hızlı ve ekonomik cer çekim gücü temin etmesinin yanında yol eğiminin getirdiği sorunları da azaltacak nitelik taşıdığından, genel iyileştirme programları çerçevesinde elektrifikasyon uygulamalarının yaygınlaştırılması,

Ray temininde ortaya çıkan aksaklıklar giderilmek suretiyle yol yenileme ve bakım çalışmalarına etkinlik kazandırılması; bu kapsamda öncelikler tespit edilerek teknik ömrünü tamamlamış demiryolu hatlarının bir plan ve program dahilinde yenilenmesi,

Cer gücünün etkin, verimli kullanılması ile yakıt tasarrufu sağlayarak cer giderlerinin azaltılmasını da sağlayacak yöndeki çalışmaların artırılması, cer araç parkının, taşıma maliyetlerinin düşürülmesine direkt katkı sağlamak üzere yakıt tasarrufunu mümkün kılacak yönde yenilenmesi,

Demiryolu tren trafiğinin güvenli, düzenli ve modern işletmecilik kurallarına uygun sevk ve idaresi için, hat uzunluklarının ve çift hatlı yolların artırılması ve demiryolu hatlarında sinyalizasyon sisteminin yaygınlaştırılması yönündeki çalışmalara etkinlik kazandırılması.

BAŞKAN – Cevabı alalım.

Buyurun.

TCDD APK DAİRESİ BAŞKANI MEHMET TURŞAK – Hâlen şebekedeki elektrifikasyonlu hatlarımızın toplamı 3.161 kilometre olup, (Ankara-Konya Yüksek Hızlı Tren Hattı dâhil) bunun 888 kilometresi hızlı tren hatlarıdır. Yüksek hızlı tren hatlarının işletmeye alınması ile birlikte toplam hattımız 11.940 kilometreye yükselmiştir. Bu hatların yüzde 26'sı elektrikli dir. Genel iyileştirme programları çerçevesinde elektrifikasyon uygulamalarına, özellikle yük taşımacılığının yoğun olduğu ve hat kabiliyeti ve kapasitesi bakımından darboğaz teşkil eden hat kesimlerine öncelik verilmek suretiyle ve finansman olanakları çerçevesinde şebeke genelinde devam edilmektedir. Diğer yandan, yeni hızlı tren güzergâhları sinyalizasyonlu, elektrifikasyonlu ve çift hatlı olarak projelendirilmektedir. Bu kapsamda, Ankara-İstanbul Hızlı Tren Projesi'nin ilk etabı olan 206 kilometrelik Sincan-Hasan bey 220 kilometrelik (çift hat) bölümü işletmeye açılmış, 14 Mart 2009

tarihinden itibaren Ankara-Eskişehir arasında yüksek hızlı tren seferlerine başlanmıştır. Ayrıca Ankara-Konya yüksek hızlı tren hattı inşaatı tamamlanarak 23 Ağustos 2011 tarihinde işletmeye açılmıştır.

Diğer yandan, 2015 yılına kadar şebekemizde 5.309 kilometre elektrifikasyon tesisinin yapılması programlanmış olup bunun 2.974 kilometresi yüksek hızlı tren hatlarında, 2.335 kilometresi ise konvansiyonel hatlarda gerçekleştirilecektir.

Yol yenileme çalışmalarının, herhangi bir aksaklığa meydan verilmeden sağlıklı bir şekilde yürütülebilmesi amacıyla ihtiyaç duyulan 250 bin ton rayın ilk dilimi olan ve İslam Kalkınma Bankasından temin edilen kredi ile finansmanı sağlanan 125 bin ton rayın tamamı ülkemize gelmiştir. İkinci parti 125 bin ton ray temini kapsamında İslam Kalkınma Bankası ile kredinin kullanımı için gerekli izinler alınmış olup, temini konusunda gerekli çalışmalar sürdürülmektedir.

Ayrıca, yol yenileme ve bakım çalışmalarının yürütülmesi amacıyla Kardemir AŞ' den 2002-2011 Eylül sonu itibarıyla toplam 274 bin ton ray alınmıştır.

Travers fabrikalarımızda üretilen traverslerin dışında özel sektörden B70 beton travers teminine devam edilerek, yoğun bir şekilde yol yenileme çalışmaları sürdürülmüştür.

Cer gücünün etkin ve verimli kullanılması ile yakıt tasarrufu sağlayarak cer giderlerinin azaltılması amacıyla özellikle yük trenlerini çeken dizel lokomotiflerin, tren trafiği nedeniyle uzun süre beklemeleri sırasında ve soğuk havalarda depo, atölyelerde beklemeler esnasında dizel motor suyunun donmaması, gerekirse klimaların beslenmesi için rölantide çalıştırılmaması için dizel elektrikli 33000 tipi lokomotiflerde 60 adet yardımcı güç ünitesi temin edilmiştir. 50 adedinin lokomotiflere montajı tamamlanmış olup, 10 adedinin montajı devam etmektedir.

Ayrıca 2011 yatırım programında yer alan 50 adet için TÜLOMSAŞ tarafından ihalesi yapılarak sözleşmesi imzalanmıştır. 2012 yılı başından itibaren dizel elektrikli 33000 ve 22000 tipi lokomotiflere montajlarına başlanacaktır.

Yolcu taşımacılığında lokomotif artı vagonlardan oluşan klasik trenler yerine enerji tüketimi daha düşük DMU/EMU setlerinin kullanılmasına karar verilmiş olup, bu setler araç parkımıza dâhil edilmiştir.

Yolcu ve yük trafiği açısından yoğun olan hat kesimlerindeki tren trafiğinin rahatlatılması ve hat kapasitesinin artırılması amacıyla belli kesimlerde çift hat yapılması ile ilgili proje çalışmaları yapılmaktadır.

Bu kapsamda, Cumaovası-Tepeköy, Tepeköy-Selçuk, Tekirdağ-Muratlı, Menemen-Manisa, Konya-Karaman-Ulukışla, İncirlik-Toprakkale, Boğazköprü-Ulukışla, Mustafa Yavuz-Akçakale, Akçakale-Nusaybin ve Kütahya-Tavşanlı arasının çift hatlı hâle getirilmesi ile Mersin-Adana arası 3' üncü ve 4' üncü hatların yapılması ile ilgili çalışmalar devam etmektedir.

2015 yılına kadar şebekemizde 4.419 kilometre sinyalizasyon tesisinin yapılması programlanmış olup, bunun 2.974 kilometresi yüksek hızlı tren hatlarında gerçekleştirilecektir.

BAŞKAN – Öneriyle ilgili olarak...

Aykut Bey, buyurun.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Sayın Başkan, sayın üyeler; şimdi, burada üç yüz sayfalık bir Devlet Demiryolları var. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu eski adıyla, yeni adıyla Sayıştay'ın raporunu gerçekten bir buçuk gün verip satır satır ben okudum. Sayın meslektaşlarım, sizleri kırmak için söylemiyorum ama bu rapor bir denetim raporu değil, bu rapor idarenin faaliyet raporu. Şimdi, ben bakıyorum, şimdi şu okuduğumuz öneriye bakıyorum, yani elbette ki denetimde çok önemli konularda yönetime değer katacak önerilerde bulunmak gerekmektedir ancak şu verilen şey, öneri, ona verilen cevap bu Komisyon için vakit kaybıdır. Şimdi ben raporun içine bakıyorum, raporun içinde mesela bir yerde, birçok yerde diyor ki... Mesela 380 milyon avroluk bir ihale 600 küsur milyon avro olmuş, bu öneri değil yani burada 200 küsur milyon avroluk bir artış ihale edilene öneri olarak getirilmemiş, cer sistemlerinin modernizasyonudur da şudur budur. Gerçekten bu mal mülk size emanet arkadaşlar. Biz gidip o kurumlarda o belgeleri görmeyeceğiz. Bu tüyü bitmemiş yetimin hakkını siz görüyor olacaksınız ve bence bu, yönetime de doğru bir mesaj vermiyor, bu, yönetim için de iyi bir şey değil. Yani ben kendi yönettiğim bir kurumda böyle bir raporla... Ve raporun birçok şeyinde diyor ki “Genel Müdürlüğümüz... Genel Müdürlüğümüz...” Yani Genel Müdürlüğün word dosyası olarak verdiği şey rapora yapıştırılmış, control+cut, control+paste edilmiş. Yani bu doğru, anlamlı bir yaklaşım değil. Şimdi, biz Devlet Demiryollarıyla alakalı yarın öbür gün tespitlerde bulunduğumuzda bu devlet memuru için denetim görevini ihmal ederek bir sorumluluğa varabilir. Ben kırmak için söylemiyorum ama bizim gözümüz, kulağımız, her şeyimiz sizsiniz, sizden rica ediyorum. Denetçinin risk alanları bellidir, denetçi için risk bellidir yani önemli olarak incelenmesi gereken işlemler bellidir. Bu konuda daha dikkatli davranmanızı rica ediyorum.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Evet, Kamer Bey, buyurun.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Sayın arkadaşlar, tabii ki Devlet Demiryolları ülkemizin gurur duyduğu bir kurum. Bu kurum Türkiye'nin gelişmesine en büyük katkı sağlayabilecek akıllıca, planlıca, iyi yatırımlar yapıldığı takdirde. Ama bizim isteğimiz, burada istiyoruz ki bu hizmet daha iyi yapılsın. Bir İstanbul-Ankara Hızlı Tren Projesi için 4,7 katrilyon lira ödenek öngörülüyor, denetlediğimiz sene de 2,7 katrilyon lira para harcanmış. Arkadaşlar, devletin bu kadar kıt kaynaklarına rağmen, biz istiyoruz ki Aslında tabii ki 1950'den sonra demir yolu politikası Türkiye'de hakikaten, özellikle emperyalist güçlerin Türkiye'nin ekonomisini çökertmek için başvurdukları bir sistemdir.

Biraz önce Aykut Bey'in dediğini ben her defasında söylüyorum. Bakın, maalesef YDK doğru dürüst rapor düzenlemiyor. Arkadaşlar, bu kadar büyük harcamaların yapıldığı bir kurumu inceliyoruz. Şimdi, sizin bize getirdiğiniz önerilerde mesela travers fabrikasını... Bakın, traversi kimden almış? Bize dışarıdan intikal eden olaylar var. Şimdi, bu travers konusunda Devlet Demiryollarının çok sağlıklı bir alış yapmadığı görülüyor. Mesela raporun 200'üncü sırasında Betra Anonim Şirketi'nden 2006'da, 2007'de, 2008'de, 2009'da, 2010'da bir alımlar var. Alımlar da milyon eurolar, avrolar. Şimdi, arkadaşlar, bize gelen bilgiye göre, maalesef, siyasi iktidarın üst düzey yetkililerinin de ortak olduğu ve kurduğu şirketler...

BAŞKAN – Kim bunlar? Kim bunlar?

AHMET YENİ (Samsun) – Söyleyin isimlerini, bilelim.

KAMER GENÇ (Devamla) – Yahu, sen, şimdi... Git, araştır işte.

AHMET YENİ (Samsun) – Siz söyleyin burada. Ulu orta konuşmayın öyle!

KAMER GENÇ (Devamla) – Söyleyeceğim. Ama ben arkadaşlara söylüyorum, sen konuşma! Sen orada ne diyorsun, orada!

AHMET YENİ (Samsun) – Çamur atıp duruyorsunuz be!

KAMER GENÇ (Devamla) – Otur, sus! Bir daha müdahale edersen perişan ederim seni!

AHMET YENİ (Samsun) – Hadi bakayım, et bakayım! Gel!

KAMER GENÇ (Devamla) – Ezeceğim seni bak! Otur yerine!

BAŞKAN – Sakin ol... Sakin ol...

AHMET YENİ (Samsun) – Ulu orta konuşuyorsunuz be!

KAMER GENÇ (Tunceli) – Kimleri savunuyorsun sen be! Ben sana bir şey dedim mi!

BAŞKAN – Kamer Bey... Kamer Bey...

KAMER GENÇ (Devamla) – Sayın Başkan, o sussun...

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Söz alsın o da konuşsun...

BAŞKAN – Aykut Bey, bir saniye...

KAMER GENÇ (Devamla) – Ben diyorum ki bu arkadaşlarımıza...

BAŞKAN – Kamer Bey... Kamer Bey...

AHMET YENİ (Samsun) – Ağzından çıkanı kulakların duymuyor be!

BAŞKAN – Bir saniye Ahmet Bey...

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Ahmet Bey, sakin olun. Söyleyeceğiniz bir şey varsa söz alıp konuşun.

BAŞKAN – Bir saniye... Kamer Bey...

AHMET YENİ (Samsun) – Suçlarken bir şey demiyorsunuz Aykut Bey, suçluyor...

KAMER GENÇ (Devamla) – Bu işin içinde değil sen...

BAŞKAN – Bir saniye... Mikrofonlar kapalı Kamer Bey, bir saniye...

KAMER GENÇ (Tunceli) – Sayın Başkan...

BAŞKAN – Kayıtlara girmiyor konuştuğun, mikrofonu kapattım.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Nasıl kesiyorsun!

BAŞKAN – Bir saniye... Herhâlde düzeni sağlamak da...

KAMER GENÇ (Tunceli) – Böyle bir şey var mı ya!

BAŞKAN – Bir dakika...

KAMER GENÇ (Tunceli) – Böyle bir usul var mı!

BAŞKAN – Var tabii. Düzeni sağlamak benim görevim.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Yok böyle bir usul, yok!

BAŞKAN – Düzeni sağlamak benim görevim. Bir müsaade et...

KAMER GENÇ (Tunceli) – Böyle bir usul yok, kesemezsin.

BAŞKAN – Keserim.

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – Kamer Bey, sakın olun. Sükuneti sağlamak için kesti.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Yahu, kesemez sözümü...

BAŞKAN – Keserim. Bir saniye izin ver.

KAMER GENÇ (Tunceli) – O düğmeyi oynamak için vermemişler senin eline.

BAŞKAN – Senin önüne de ağzına geleni, aklına geleni söyle diye vermemişler. Bir izin ver!

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Niye sözünü kesiyorsunuz? Adamın bir izahatı var.

BAŞKAN – Bir saniye... Kamer Bey, buraya bakar mısınız?

AHMET YENİ (Samsun) – İftira atmak yok!

BAŞKAN – Bir saniye Ahmet Bey...

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Nereden biliyorsunuz doğru olmadığını Ahmet Bey?

AHMET YENİ (Samsun) – Belgeyle konuşacaksınız, belgeyle!

BAŞKAN – Bir saniye Ahmet Bey ya!

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Bağıramazsınız, susturamazsınız. Milletin malı, senin malın değil!

BAŞKAN – Arkadaşlar... Arkadaşlar...

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Her istediğimizi söyleyeceğiz burada!

BAŞKAN – Aykut Bey, bir saniye...

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Senin paran değil, yetimin parası...

BAŞKAN – Arkadaşlar... Arkadaşlar... Bir saniye arkadaşlar...

46'ncı madde: Komisyon toplantılarının düzeni...

Kamer Bey, dinleyin lütfen.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Ya bana onları okumana gerek yok.

BAŞKAN - “Bir komisyonda söz kesilir, şahsiyatla uğraşılır...”

KAMER GENÇ (Tunceli) – Şahsiyatla uğraşmıyorum ki...

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Kendi kesti sözü, Başkan.

BAŞKAN – Ya izin verin arkadaş... Bak, hâlâ aynısını yapıyorsun.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Kardeşim, ben Sayıştay’a...

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Grup olarak bırakıp çıkar, Meclis Başkanı'na gideriz.

BAŞKAN – Buyurun arkadaşlar, istediğinizi yapmakta özgürsünüz.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Ben buraya milletin oyuyla geldim. Ahmet Bey susturamaz bizi!

BAŞKAN – İstediklerinizi yapmakta özgür...

KAMER GENÇ (Tunceli) – Sen Ahmet Bey’i...

BAŞKAN – Bir saniye... Ahmet Bey’i savunduğum yok.

Arkadaşlar, ben size maddeyi hatırlatıyorum. Ahmet Bey’i falan savunduğum yok, izin verin.

“Bir komisyonda söz kesilir...” Kim kesebilir? Ahmet Bey kesebilir, başkası da kesebilir, herhangi bir komisyon üyesi de yapabilir. “... şahsiyatla uğraşılır ve düzeni bozma hareketlerinde bulunulursa komisyon başkanı düzeni sağlar; gerekiyorsa toplantıya ara verir veya erteleyerek durumu gereği yapılmak üzere Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanı'na bildirir.”

Şimdi, dolayısıyla, komisyon başkanının şusu var, busu var, şusu yok, busu yok gibi tartışmaya girmeye gerek yok. Bizim görevimiz düzeni sağlamak. Arkadaşlarımızdan ricamız şudur: Sözleri mümkün olduğu kadar kesmemeye çalışıyoruz, süre sınırlaması yapmıyoruz ama temiz bir lisanla konuşalım, birbirimize saygılı olalım ve herhangi bir iddiada bulunuyorsak da karanlığa taş atmak yerine lütfen iddianızın arkasında durun, ismini de cismini de konuyu da alenen söyleyin. Burada basın mensubu arkadaşlarımız var, onlar da duysunlar, millet de duysun. Yani kimdir şimdi bu AK PARTİ’nin üst düzey yöneticileri? Söyleyin, biz de duyalım.

Buyurun, mikrofonunuzu açtım.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Şimdi, Sayın Başkan, milletvekilinin ne zaman sözünün kesileceği İç Tüzük’te belirtilmiştir. Ben kendilerine ağır laflar...

BAŞKAN – Okudum işte. Şu anda okudum. Bakın, size hatırlattım görevi.

KAMER GENÇ (Devamla) – Bir dakika canım, bir dinle yani. Sen konuştun ben seni dinledim, şimdi sen de beni dinle.

BAŞKAN – Buyur, devam et, dinliyorum.

KAMER GENÇ (Devamla) – Ama ikide bir bana cevap verme. Ben konuşmamı bitireceğim, sen bana cevap vereceksin. Sen canının istediği zaman araya girip de benim konuşmamı kesemezsin.

BAŞKAN – Benim sana cevap verme mecburiyetim yok Kamer Bey, benim toplantıyı yönetme görevim var.

Buyurun.

KAMER GENÇ (Devamla) – Yahu yönetirsin, yönetmenin de bir usulü var. Yönetmek ne demek? Yani ben seni de tenkit edebilirim, sen dinleyeceksin, konuşmam bittikten sonra dersin ki: “Arkadaş, sen burada yanlış söyledin.” Yoksa ikide bir benim konuşmama müdahale ederek beni kesemezsin. Bu usul böyle yani bunu bilmiyorsan...

BAŞKAN – Kamer Bey, ben nasıl yöneteceğimi biliyorum, siz kendinize saklayın bilginizi.

KAMER GENÇ (Devamla) – Ben ne dedim? Bakın, ben kimseyi itham etmedim.

BAŞKAN – Devam edin, konuya girin.

KAMER GENÇ (Devamla) – E bir dakika canım, konuşma işte! Bir dakika...

Ben ne dedim? Dedim ki... Bu Betra Anonim Şirketi, bir de şey var Railone Limited Şirketi var. Şimdi, bu, özellikle AKP hükûmete geldikten sonra bazı vatandaşların dikkatlerini çekmek için gidildi dış ülkelerde bazı paravan şirketler kuruldu. Bu paravan şirketler, işte, dışarıdan şirket geliyor, ihaleye giriyor izlenimini yaratmak için. Ondan sonra böyle yabancı şirket...

BAŞKAN – Süleyman Bey, bunları lütfen not alın.

KAMER GENÇ (Devamla) – Lütfen, bir beni...

AHMET YENİ (Samsun) – Paravanları söyleyin.

BAŞKAN – Bu paravanları vesaireyi sizden bekliyoruz. Kime yaptınız, lütfen tek tek söyleyeceksiniz.

KAMER GENÇ (Devamla) – Yahu, konuşma kardeşim, ben bir bitireyim canım. Niye...

BAŞKAN – Buyurun, buyurun devam edin.

KAMER GENÇ (Devamla) – Sen ananın karnında nasıl durdun ya? Böyle bir şey olur mu!

BAŞKAN – Kamer Bey, sizi terbiyeye, nezakete davet ediyorum.

KAMER GENÇ (Devamla) – Nezaketi...

BAŞKAN – Sözünü kestim şu anda.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Kesme işte!

BAŞKAN – Yani ananın karnında nasıl durdun diye bir şey olabilir mi ya! Bu nasıl terbiyesizlik böyle!

KAMER GENÇ (Tunceli) – Terbiyesizlik yapan sensin çünkü benim ikide bir sözümü kesiyorsun ya!

BAŞKAN – Ya yaşından başından...

KAMER GENÇ (Tunceli) – Ya arkadaş, ben şimdiye kadar konuşabildim mi?

BAŞKAN – Evet, başka söz isteyen arkadaşımız var mı?

KAMER GENÇ (Tunceli) – Şimdi vermiyor musun sözü?

BAŞKAN – Ananın karnında durma sözünü geri alırsan vereceğim.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Hayır, ben dedim ki... Bunda anormal bir şey yok. Tez canlı olan...

BAŞKAN – Başka söz alan arkadaşımız...

Harun Bey, buyurun.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Ya olur mu, bana söz vermek zorundasın!

HARUN KARACA (İstanbul) – Sayın Başkan, değerli arkadaşlar...

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – Ama hakaret noktasına geldi.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Hakaret etmedim kardeşim. Ne hakareti!

BAŞKAN – Daha ne diyeceksin canım!

HARUN KARACA (Devamlı) – Ben konuşurum Kamer Bey, siz benim sözümü kesemezsiniz.

BAŞKAN – Harun Bey, buyurun.

HARUN KARACA (Devamlı) – Ben size müdahale etmedim. Ben söz aldım ve konuşuyorum.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – E, kestiniz sözünü adamın!

HARUN KARACA (Devamlı) – Kimse kimsenin sözünü kesmiyor, Başkanın inisiyatifi.

BAŞKAN – Ben Komisyon üyelerimizi temiz bir üslupla konuşmaya davet ederim. Eğer temiz bir üslup kullanılmazsa ve ısrarcı olunursa sözü keserim. Bakın, az önce okudum. Az önce 46'ncı maddeyi okudum.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Okumana gerek yok.

BAŞKAN – Bana kanun bu yetkiyi veriyor. Temiz bir üslupla konuşmazsanız gene sözünüzü keserim.

Harun Bey, buyurun.

HARUN KARACA (Devamlı) – Arkadaşlar...

KAMER GENÇ (Tunceli) – Efendim, yani tahammülünüz yok. Bizim burada...

HARUN KARACA (Devamlı) – Tahammülümüz falan var Kamer Bey, istediğiniz yerde, istediğiniz kadar konuşabilirsiniz biz kimseye... İsteddiğiniz yerde konuşabilirsiniz istediğiniz kadar ama edebe davet ediyoruz.

Şimdi, ben daha önce de komisyon toplantılarında da burada söylemişim, özellikle tekrar hatırlatıyorum. Bakın, genel görüşmelerle ilgili konuşacağımız konularla öneriyle ilgili konulan konuları birbirine karıştırıyoruz, bir.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Benim bakışım...

HARUN KARACA (Devamlı) – Bakıyorum, ben de bakıyorum, öneriye bakıyorum Kamer Bey.

KAMER GENÇ (Tunceli) –... yok mu orada?

HARUN KARACA (Devamlı) – Kamer Bey, ben öneriye de bakıyorum.

BAŞKAN – Kamer Bey, beni eleştiriyordunuz, arkadaşları eleştiriyordunuz, şu anda siz söz kesiyorsunuz.

HARUN KARACA (Devamlı) – Ve şunu söyleyeyim: Burada iftira atarak bir yere gidemezsiniz. Bakın, her konuşmanızda her ihalede şöyle yolsuzluk, böyle yolsuzluk...

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Yalan mı söylüyor? Neresi iftira? Genel müdürler kabul ediyor, sen kabul etmiyorsun.

HARUN KARACA (Devamlı) – Hangi genel müdür kabul etmiş ya Aykut Bey?

KAMER GENÇ (Tunceli) – Ya, ortada...

HARUN KARACA (Devamlı) – Genel görüşmede konuşacağınız şeyleri lütfen genel görüşmede konuşun. Burada kimseye de iftira atmayın. Bir belgeniz, bir şeyiniz varsa gidersiniz mahkemeye verirsiniz. Burada da konuşacaklarınızı belgeli konuşursunuz.

Sayıştay raporunda burada her seferinde aynı şeyleri temcit pilavı gibi konuşmanın da bir anlamı yok. Sayıştay raporu şöyle, böyle... Sayıştay raporuna aldıklarınızı konuşuyorsunuz ya. Burada konuştuğumuz şeylerin tamamı...

Peki, ben gündeme sadık kalarak...

BAŞKAN – Evet, teşekkür ediyorum.

Evet, arkadaşlar, öneriyle ilgili olarak...

HARUN KARACA (İstanbul) – Gündeme sadık kalınmasını teklif ediyorum Başkanım.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Öneriyle ilgili konuşuyordum...

BAŞKAN – Hiç de öneriyle ilgili konuşmuyorsunuz Kamer Bey.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Ya kardeşim, sen okumamışsın, burada ne diyor? “Travers fabrikalarımızda üretilen traverslerin dışında özel sektörden alınıyor.” Bu özel sektörden niye alınıyor? Burada alınan özel sektörler var. Bu kişilerin AKP’ye yakın ortaklarını öğrenmek istiyorum. Ben Sayıştay’ dan öğrenmek istiyorum. Bakın, şurada...

BAŞKAN – Bu öneriyle ilgili olarak...

KAMER GENÇ (Tunceli) – Öneri efendim, öneri bu. Bak sen öneride ne var bilmiyorsun işte, bak.

BAŞKAN – Nereden bilmiyorum ya!

KAMER GENÇ (Tunceli) – Ray temininde ortaya çıkan...

BAŞKAN – Travers diyorsun.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Efendim?

BAŞKAN – Travers diyorsun, ray mı diyorsun?

KAMER GENÇ (Tunceli) – Travers tabii yani...

BAŞKAN – Ray mı diyorsun, travers mi? İki farklı biliyorsun. Rayın altına döşenene travers deniliyor.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Üçüncü paragrafta ne diyor? “Ray temininde ortaya çıkan aksaklıklar giderilmek suretiyle...”

BAŞKAN – Şu anda mikrofonunuz kapalı, kayıtlara girmiyor.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Yani ama sen şimdi keyfî yönetiyorsun bak. Böyle yaparsan bu Komisyon çalışmaz.

BAŞKAN – Ben keyfî yönetmiyorum. Ben sizi temiz bir üslupla, lisanla konuşmaya davet ediyorum.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Ben burada anormal bir şey söylemedim.

BAŞKAN – Eğer siz hakaretvari konuşmaya devam ederseniz...

KAMER GENÇ (Tunceli) – Sen ikide bir benim sözümü kesersen...

BAŞKAN – ...sadece sizin için değil, hangi Komisyon üyesi temiz bir üslupla konuşmazsa sözünü kesmeyi kanun bana emrediyor.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Ben temiz üslupla konuştum.

BAŞKAN – Ali Bey, buyurun.

ALİ SARIBAŞ (Çanakkale) – Efendim, önce, baştan beri, bu dönem başladığımızdan beri bir usul üzerinde tartışıyoruz ama usulü bir daha hatırlatmak istiyorum. Bir sözcü cümlesini bitirmeden ya da toparlamadan, bir başlangıç ya da orta cümlesinde kesildiği anda ifade etmek istediğini ne biz anlayabiliriz ne kimse anlayabilir. Onun için, sözlerin kesilmesi konuşmacının dikkatini dağıtacağı gibi farklı bir hususta da tahrik unsuru oluşturabilir. Bu anlamda Başkan da dâhil herkes birbiriyle sözler... Saygıyı kimseye öğretecek hâlimiz yok çünkü tüm milletvekili arkadaşlarımız bunların hepsini bilirler. Önemli olan, burada konuşma üslubu içerisinde birimizin sözünü bitirip de en sonuna noktayı koyar, mikrofonu açar, o da söz hakkı alır, ona cevap verir. Böyle olduğu sürece, yönetim tarzında böyle bir üslup olursa hiçbir şekilde farklı bir biçimde de burada ahenk bozulmaz. Ama siz buradan, karşıdaki arkadaşım konuşurken ben buradan ona, sözünü, mikrofonu ikide bir, daha cümlesinin eylem fiilini bitirmeden söylerseniz, ne demek istediğine müdahale ederseniz o insan haklı olarak, ister istemez, beyninin arkasında kuracağı ikinci, üçüncü cümledeki ifadeleri de toparlayamadığı için bir kızgınlık hâli doğar. Şimdi, bu çok doğru bir şey değildir, bu bir etki tepki meselesidir. Onun için, bence yönetim tarzında bu usulse arkadaşımı uyardığı gibi konu üzerinde konuşursak, yönetim biçiminde de... Eğer siz şimdi benim mikrofonumu kestiğiniz anda bundan sonra

söyleyeceğim cümle içerisinde ne anlattığımı anlayamazsınız ve ben de burada mecburen, elimde olmayarak, haklı olarak, fiziksel olarak tepki göstermek zorunda kalırım. Önce burada da bir anlaşalım.

İki: Bence bu usul hakkında konulardan bir tanesi de burada yazılan, ifade edilenleri sormak kadar doğal bir şey yok. Zaten elimize verilen dar kalıp içerisinde yazılanların burada konuşulması, sorulması, bu madde içerisinde ilgili bölümde sorulması da çok doğaldır. Buna tepki göstermenin anlamı da yok. Eğer Komisyon, adı üzerinde arkada yazan KİT Komisyonuysa burada hiçbir arkadaşımız bu devletin denetimi veya kurumların denetiminde söz alıp konuşamayacaksa burada bulunmamızın anlamı yok. Biz buraya bir denetleme görevi yapmaya geldiysek, burada konuşamıyorsa, ifade edemiyorsa, söz kesiliyorsa bunun anlamı burada bu eylemin, bu denetimin gerçekleşmediği anlamı çıkar, ben öyle anlarım. Onun için, lütfen, ben bu konuya biraz daha böyle bakalım diye düşünüyorum.

Ve şöyle bir soru: Az önceki arkadaşlarımız da Sayıştay üyesi arkadaşlarımız da çok alıngan... Onun için de söylemiyorum ama 2006, 2007, 2008, 2009... 503 milyon liradan başlayarak bugüne kadar 515 milyon 860 bin 370 liraya kadar kurum hep zarar etmiş, artarak zarar etmiş. Böyle bir zararda öneriler geliyor, Sayıştay bu öneriler kısmından çok... Bu zararın nedenleri, niçinleri, alımında, ihalede ya da başka bir şeyde bir sorun yok mu? Devam ediyorum: Niçin hep kurum zarar etmiştir? Aynı zamanda, gene ödemelerinde yükümlülüklerini yerine getiremediği görülüyor. Bu 2'nci öneri de dâhil olmak üzere, bununla ilgili niye bir araştırma veya başka bir şekilde Sayıştay ya da ilgili denetçi arkadaşlar getirmiyor? Önce böyle bir kurumda, yurt dışından paraların alındığı, kredilerin yüzde 51'lere kadar arttığı bir dönem içerisinde, bir denetimin, hangi kurum olursa olsun, özel sektör içerisinde de bu kadar hiç tertemiz bir öneri ve denetim raporu olabilir mi? Soru işareti burada ve bunların ben cevabını almak istiyorum. Gerçekten de anlamakta zorluk çekiyorum. Tamam, yatırım yapabilirsin ama niçin üç yıllık gecikme? Bu kurum niye zarar ettiriliyor? Neden bu kadar önlem alınmıyor? İhalelerde mi yanlışlık var, mal alımında mı yanlışlık var? Mutlaka bir nedeni vardır ama bunları görmek istiyorum. Bunun cevabını veremediğiniz zaman, ben burada bir üye olarak bunun karşılığını alamadığım zaman bu kurum hakkında denetlenmiş olarak, kendimi burada görevimi yapmış olarak hissedemem. Burada tavsiye müşavirlik firması gibi sadece o kurumun ne yönde gideceği, bundan sonra hangi yöne yönelirse daha iyi olabileceği gibi, tutulmuş müşavir özel firması gibi bir tavsiye kararının olması anlamı çıkıyor ki beni çok hoşnutsuz etti. Onun için de bu konudaki görüşlerimin ve sorularımın mutlaka cevaplarını istiyorum.

Çok teşekkür ederim.

BAŞKAN – Evet, Tufan Bey, buyurun.

TUFAN KÖSE (Çorum) – Ben de bir cümle konuşacağım.

Sayın Başkanım, aşağı yukarı bir ay oldu Komisyon toplanalı. Şimdi, samimiyetle söylüyorum, Komisyon Başkanlığınızdan ve yönetiminizden çok ağır bir şikâyetim yok. Ancak, Anadolu’da bir tabir vardır, “Taç giyen baş akıllanır.” diye. Biz, buradaki arkadaşlarımız rahat rahat konuşabiliriz, söz kesebiliriz ama yanı başınızda oturan Başkan Vekilimiz Ahmet Bey bu gibi konuşmalarla geriyor.

AHMET YENİ (Samsun) – Kişiselleştirmeyin.

TUFAN KÖSE (Devamla) – Kişiselleştiriyorum, söz benim. Sen lafa girmeseydin bu ortam bu kadar gerilmeyecekti, birinci şeyim bu.

Öncelikle Ahmet Bey’in üslubuna dikkat etmesini, o konuda sizin önlem almanızı rica ediyorum. Yani problem ondan kaynaklanıyor. Bu kadar konuşma olmayacaktı.

AHMET YENİ (Samsun) – Sizin sağınızdaki...

TUFAN KÖSE (Devamla) – İzin verirseniz... İzin ver, bak hâlâ kesiyorsun. Taç giyen baş akıllanır. Sen taç giymişsin, Başkan Vekili olmuşsun, akıllanacaksın, bizden daha akıllı olacaksın.

BAŞKAN – Evet, devam edin lütfen.

TUFAN KÖSE (Devamla) – Sayın Başkanım, şimdi, Kamer Bey’in üslubunda eksiklik olabilir, ben Kamer Bey’in avukatı değilim -arzu ederse avukatlığını da yaparım yalnız- ancak Kamer Bey bir sözünü bitirmiş olsa idi hakikaten iftira atıyorsa, hakikaten altyapısız, verisiz konuşuyor ise biz de eleştirelim. Ama bir anlatsın bakalım, meramını anlatsın da bittikten sonra cevap verilsin. Yani bitmeden...

BAŞKAN – Şimdi vereceğim söz, tekrar.

TUFAN KÖSE (Devamla) – Kamer Bey’e mi?

BAŞKAN – Tabii.

TUFAN KÖSE (Devamla) – Ama şeyi geçti, işin büyüğü bozuldu yani Ahmet Bey oradan Komisyon Başkan Vekili olarak toplantının ahengini bozdu. Bu kadar bürokratin önünde de...

BAŞKAN – Şimdi, Tufan Bey, bir saniye...

TUFAN KÖSE (Devamla) – Bitiyor, ben uzun konuşmayacağım zaten, bitiyor benim konuşmam.

BAŞKAN – Buyurun, bitirin.

TUFAN KÖSE (Devamla) – Ahmet Bey hâlâ şey olmuyor oradan, duramıyor yani duramıyor. 4’üncü dönem yok Ahmet Bey, 4’üncü dönem yok.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Değerli arkadaşlar, yani üslup noktasında, evet, Tufan Bey’in görüşlerine tamamen katılıyorum. Zaten bizim de yapmaya çalıştığımız şey bu ama şu hassasiyeti de özellikle muhalefetteki arkadaşlarımızın göstermesini de biz bekliyoruz. Bakın, buradaki arkadaşlarımız sabırla

dinliyorlar. Yani burada birtakım ithamlar noktasında yani bir şeyler söyleniyorsa biz diyoruz ki: “Lütfen, açıkça, ismen, cismen, alenen söyleyin; hep birlikte takipçisi olalım.” Farklı düşünen var mı Komisyon üyesi arkadaşlarımız? Yok. O zaman bizim bunu söylemek ve bu beklenti içinde olmamız da hakkımız. Kamer Bey’den ricamız, eğer ortaya bir iddia atacaksanız -şimdi sözü vereceğim- iddianızı lütfen sarıh bir şekilde, açık bir şekilde ortaya koyun, hep birlikte takipçisi olalım ama muğlak ifadelerle, suçlayıcı ifadelerle konuşmak bu kadar tecrübeli bir siyasetçi olarak açık söyleyeyim size de yakışmıyor.

Buyurun, mikrofonunuzu açtım.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Değerli arkadaşlar, ben burada... Bakın, cevapta deniliyor ki: “Travers fabrikalarımızda üretilen traverslerin dışında özel sektörden B70 beton travers teminine devam edilerek...” diyor, raporun ilgili bölgelerinde de bu konuda bilgi var. Şimdi, burada alınan traverslerin... Ben bunu söylüyorum. Ben konuşmam sırasında ne dedim? Dedim ki: Yani bize birtakım dışarıdan bilgiler geliyor ve bu bilgilerin tabii ki doğruluğunu da bilmiyoruz. Bir kısmı da...

BAŞKAN – Soralı m o zaman.

KAMER GENÇ (Devamla) – Soruyoruz işte, bırakmıyorsun ki.

BAŞKAN – Buyurun.

KAMER GENÇ (Devamla) – Konuşma kardeşim, bana ne müdahale ediyorsun ya, Allah Allah!

Dedim ki: Şurada travers aldığınız bir firma var. Bu firmanın ortakları kimlerdir? İşte, almış... Sayıştay’ın yani... Arkadaşımız dedi, arkadaş bizim burada eksik bilgiyle gelmemizin nedeni Yüksek Denetleme Kurulu raporlarının eksik olmasındandır, muğlak olmasındandır. Biz diyoruz ki: “Kardeşim, karşımıza getirdiğiniz raporda, bir, hangi ihaleler yapılmış? İhaleleri kimler almış?” Onların da isimlerini söyleyin. Belki benim akrabam alıyor, belki ben gittim, siyasi iktidarla anlaştım, “Yahu, ben size geçeceğim ama şu ihaleyi de bana verin, benim akrabalarım verin...” Diyoruz ki: “Her şey şeffaf olsun.” Bundan rahatsız mı oluyorsunuz arkadaşlar?

İSMAİL GÜNEŞ (Uşak) – Siz öyle mi yapıyordunuz?

KAMER GENÇ (Devamla) – Efendim?

İSMAİL GÜNEŞ (Uşak) – Siz iktidardayken öyle mi yapıyordunuz?

KAMER GENÇ (Devamla) – Yahu, ben diyorum ya, Allah Allah! Ben diyorum ki: Yani şurada bu Betra Anonim Şirketinin ortakları kimdir kardeşim? Niye tek satıcı?

Bize gelen bilgilere göre, özellikle Devlet Demiryolları... Bakın, burada, Yüksek Denetleme Kurulunun raporunda da var, diyor ki: “Mesela, işte, Afyon, Sivas’ta beton travers fabrikaları sahaları genişletilerek bunlardan travers alınabilir.” Siz de raporunuzda “Bu hususlara sürat kazandırın.” diyorsunuz ama arkadaşlar, burada 40-50 milyon avro’luk ihaleler yapılmış. Tek firmaya veriliyor. Biz

bilmiyor muyuz ki -ben arkadaşları da tenkit etmiyorum- bazı firmalar, bazı devlet kurumlarındaki yöneticiler, kendilerine yakın özel teşebbüsten mal alabilmek için devletin fabrikalarını çalıştırmıyorlar. Ben bu arkadaşları kastetmiyorum. Onun için, ben diyorum ki burada alınan bu traversleri niye tek kişiden aldınız?

Şimdi, burada, arkadaşlar, 740-750 milyon avro'luk ihaleler var. Bu ihaleler dünyada çok yüksek ihalelerdir ve bu ihaleler yapılırken acaba kişilere... Yani, daha doğrusu, Kamu İhale Kanunu'na göre ihaleye yeterli derece iştirak sağlanmış mıdır? Şimdi, mesela, Kardemir'in verdiği birtakım malzemeler alınmamış. Raporda böyle bir geçiyor, ondan sonra bir şey söylemiyor. Biz, tabii ki zamanımız çok az olduğu için her şeyi enine boyuna, uzun uzadıya okuyamıyoruz. Okuyoruz da... Yani niye peki Kardemir'de, işte ray temini konusunda -onun da verdiği bir ihale- yerli firma olmasına rağmen o tercih edilmemiş, başka firmalardan alınmış? İşte, bizim istediğimiz...

Şimdi, burada, tabii ki her şeyi dört dörtlük bilsek, yani tam bilsek onları zaten söyleriz, söylemek için kimseden çekinmiyoruz ama bize dışarıdan birtakım söylentiler geliyor, o söylentilere bakıyoruz... Mesela bu travers raylar da, işte gördüm, yani hep dışarıdan alınmış, hem de tek firmadan alınmış ve çok büyük miktarda alınmış. Dolayısıyla -devletin bu konudaki gayreti de yok, Genel Müdürlüğün- bunu bir defa açıklasınlar. Bizim de burada sağlıklı inceleme yapabilmemiz için, dediğim gibi, Sayıştay raporlarının çok açık olması lazım. Kaç tane personel çalıştırıyor, hangi usullerle personel alıyor -imtihanla mı alıyor, KPDS'yle mi alıyor- ne kadar ihale yapılmış, kimlere yapılmış Kamu İhale Kanununa göre, bunları raporlarınızda belirtin arkadaşlar. Yoksa ki biz burada, ondan sonra, idarenin faaliyet raporunu okuyup... Ben şahsen, vicdanen bu denetimlerden rahatsızım. Niye? Çünkü her şeyi bilerek bir denetim yaptığımı inanmıyorum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Evet, Aykut Bey, buyurun.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Sayın Başkan, öncelikle ben de Ahmet Bey'in tavrından hiç memnun değilim. Kamer Bey çok önemli bir konuyu gündeme getiriyor arkadaşlar. Şimdi siz diyorsunuz ki: "İftira ediyor." Biz, size olan nezaketimizden bazı şeyleri kuruma soruyoruz. O zaman net olarak soruyorum: Şimdi, Ahmet Beyciğim, bir siyasi büyüğünün, sizin partinizin büyüğünün yakını bir yerden ihale almışsa bu bizim için incelenmesi gereken bir konudur.

Şimdi soruyorum: Betra Anonim Şirketinin ortağı Sayın Başbakanımız Recep Tayyip Erdoğan'ın dünürü müdür, değil midir? Buna idare cevap verecek. Betra Anonim Şirketi dokuz on tane ihaleyi üstü üste bu konuda almış mıdır, almamış mıdır? Elbette ki muhalefet partisi olarak bundan rahatsız olacağız. Bizim de Genel Başkanımızın dünürü gider de kendi yönettiği kurumdan bir şey alırsa bize sorun arkadaşlar. Bunu sormamız lazım çünkü bu yetim hakkı. Biz bunun için

mücadele ediyoruz. “Bize iftira ediyorsunuz.” Biz bunu dile getirmek istemiyoruz, siz bizi iftirayla suçluyorsunuz.

Şimdi soruyorum, diyorum ki: Bu Betra Anonim Şirketi ve ortakları Devlet Demiryollarından hangi ihaleleri almıştır? İkinci olarak: Milletin temsilcisi olarak, bu ihalenin şartnamesini, sözleşmesini, ödeme belgelerini ve zeyilnamelerinin tamamını belge olarak Cumhuriyet Halk Partisi Grubu adına istiyorum ve bunları görmeye Bilgi Edinme Kanunu’na göre da hakkım var ve bu Komisyon kayıtlarına geçecek şekilde bunların bütün belgelerini istiyorum.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Evet, Ahmet Bey, buyurun.

AHMET YENİ (Samsun) – Değerli arkadaşlar, burada herkes kendi görüşlerini söyleyebilir, onda serbest ancak bilgiye, belgeye dayanmadan suçlamalara başladığımız zaman bunun sonu gelmez. Onun için, Aykut Bey’in sorduğu gibi sorular sorulur, hep beraber bunları öğreniriz. Komple bir sistemi sorgulamak etmek bize yakışmıyor, uymuyor. Ben onu söylemek istedim.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Yahu, sen, sana yakışanı yap!

BAŞKAN – Kamer Bey...

KAMER GENÇ (Tunceli) – Yap sen, boş ver!

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – Aynı hatayı yapıyorsunuz.

BAŞKAN – Hem eleştiriyorsunuz, hem aynısını yapıyorsunuz ya!

AHMET YENİ (Devamla) – Sayın Tufan Bey, ben Kamer Bey’in suçlamaları başlayınca tabii ki tepki göstermek zorundayım ama sorusunu sorduğunda problem yok. Biz de soralım, o firma kimdir, ortakları kimdir, bunları soralım ama “Bunlar AK PARTİ üst düzey yönetici.” dediğin zaman...

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Ben demedim ama siz söylediniz.

AHMET YENİ (Devamla) – Siz söylemediniz, Kamer Bey söyledi.

...ben buna tepki gösterdim, buna her zaman tepki gösteririm. Bilgiye, belgeye dayanmayan konuşmalar burada yapılamaz.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Mehmet Bey, buyurun.

MEHMET GELDİ (Giresun) – Sayın Başkanım, özellikle Cumhuriyet Halk Partisinden arkadaşlarımız, Komisyon üyesi arkadaşlarımız konuşurken... Mesela, Kamer Bey başlarken, genelde hep üslubu, önce özünü anlatmıyor da manşetlik kısmını söylüyor ve direkt, hemen soruyu sormak yerine saldırıya geçiyor. Bu sefer itiraz yükseldiği zaman, bizden bir arkadaş cevap veriyor, arkadaşlar hepsi beraber cevap veriyor. Ya bizler de hep beraber cevap versek burada anarşi olur. Yani bir kere, soruyu sormak... Sorulabilir, denetim faaliyeti yapılabilir, tamam, güzel ama soruyu sorduğumuz

zaman... Örneğin, geçmiş komisyon toplantılarında da oldu, çok olağanüstü, büyük iddialar ortaya atıldı, cevapları verildi, hiç itiraz edilmedi ama ben buradan özellikle kameralar çekerken söylenen tondaki üslubu... Cevap verildikten sonra en azından “Teşekkür ediyorum, aydınlandık.” dersiniz veya bir şey dersiniz. Yani çok ağır iddialı konular dahi, “Baktık, yok böyle bir şey.” dendiği hâlde... Ayrıca, Aykut Bey çok fazla da söz alıyor ama denetimle ilgili sorduğu için hiç biz tepki de göstermiyoruz, dinliyoruz. Yani bunun için...

KAMER GENÇ (Tunceli) – Bizim konuşmalarımızı tutanaklardan okuyun.

MEHMET GELDİ (Devamla) – Lütfen... Bizim en tecrübelimiz sizsiniz.

BAŞKAN – Kamer Bey...

MEHMET GELDİ (Devamla) – En tecrübelimiz sizsiniz. Yani burada içeriği doldurarak konuşursak, yani üslubu saldırı mahiyetine getirmezsek daha iyi olur.

BAŞKAN – Evet, teşekkür ediyorum.

Haydar Bey, son sözü size vereceğim.

Buyurun.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Çok kısa söyleyeceğim.

Ahmet Bey ustalık dönemini yaşıyor, ikinci dönemi, bize de örnek olması...

AHMET YENİ (Samsun) – Tüzük değiştirsem gelirim yine.

HAYDAR AKAR (Devamla) – Tamam.

Bize de örnek olması gerekiyor ama...

BAŞKAN – Evet, teşekkür...

HAYDAR AKAR (Devamla) – Ben kitapçıktan bilgi işlem konusunda, konusunda yeterince çaba sarf etmediklerini düşündüğümü, hatta çok geç kalındığını... Hatta burada da yazıyor, işte 2007’de bitmesi gereken projelerin hâlen devam ettiğini. Bunlardan rahatsızlıklarımı söyledim ve bu yazılımlar olmazsa işletmenin verimliliğinin, kârlılığının doğru hesaplanamayacağını söyledim ve stoklarını da verimli kullanamayacağını söyledim.

Şimdi, Ahmet Bey, bunları söyledim, siz kalktınız oradan dediniz ki bana: “Kimse TCDD’yi başarısızlıkla suçlayamaz.”

BAŞKAN – Yahu, başa dönmeyelim.

AHMET YENİ (Samsun) – Yok öyle bir şey, şimdi söylemedim Haydar Bey.

BAŞKAN – Haydar Bey...

HAYDAR AKAR (Devamla) – Öyle söylediniz. Böyle bir suçlama da yapmadığım gibi, söylediğim spesifik bir konuydu ama hepimiz tarafından o konuda doğru işlerin yapılmasını teşvik etmek zorundayız. Yapmamız gereken bu.

Bir kez daha söylüyorum, bakın, her toplantıda bunu söylüyorum, sanki biz burada savcı, bütün gelen devlet kurumlarını yargılamaya çalışan, onların açıklarını bulmaya çalışan bir grup, siz de karşımızda bunların hepsinin çok pozitif olduğunu, her şeyi düzgün yaptıklarını savunan bir avukat grubu gibi bir sonuç çıkıyor.

BAŞKAN – Öyle bir şey yok.

HAYDAR AKAR (Devamla) – Zaman zaman bazı kurumlarda çok da güzel şeyler yapılıyor, arkadaşlara teşekkür ediyoruz, başarılı kuruluşlara.

Şimdi ben size söylüyorum, 2005'ten beri Genel Müdürü olan bir kuruluştaki -özel sektörden örnek veriyorum- ve her sene zarar eden bir kuruluştaki Genel Müdürün durma şansı var mı? Bırakın Genel Müdürü, orada çalışan personelin bile durma şansı yoktu.

BAŞKAN – Soralım zararların sebebini.

HAYDAR AKAR (Devamla) – Şimdi, 2006 yılından beri sürekli zarar eden bir kuruluş.

BAŞKAN – Soralım.

Şimdi, önce size söz vereyim.

Evet, buyurun, şu raporları nasıl hazırlıyorsunuz, biz de öğrenelim.

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Sayın Başkanım, değerli milletvekilleri; bu rapor bir faaliyet raporu değildir, bu rapor çağdaş denetim raporudur, sadece yurt içinde değil, yurt dışında da gıptayla bakılan bir rapordur bu rapor. Önce Yüksek Denetleme Kurulu, şimdi de Sayıştay raporları performans denetimini esas alan raporlardır. Bizim raporlarımız Türkiye Büyük Millet Meclisi KİT Komisyonunun denetimine esas teşkil eden raporlardır. Burada denetim esasları da yer almaktadır kanunda.

Raporumuzda bütün bilgiler mevcuttur, bütün ihaleleri kim almış onlar mevcuttur. 160 sayfa “Yatırımlar” bölümünde projeler açıklanmıştır, onlar mevcuttur. Kaç personel alındı, onlar mevcuttur. Hiçbir şey eksik değildir, bizim raporlarımız tamdır. Bize yöneltilen soyut suçlamaları da kabul etmiyoruz ve özellikle Sayın Kamer Genç Milletvekilimizin “Şunlara söylüyorum.” falan şeklindeki tavrı gerçekten çok üzücü.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Sayın Başkan, Sayın Denetçi böyle konuşamaz.

BAŞKAN – Bir saniye... Bir saniye Aykut Bey.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Üzücüyse, efendim, firmaları denetlemiyor mu?

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Firmaları söyleyeceğim.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Ortakları kim? Ortakları kim?

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Betra'yla ilgili olarak size gelen bilgiler bize önce geldi. Biz bunların didik didik, tek tek dosyalarını inceledik Sayın Başkanım.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Burada yok bir şey.

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Sayın Milletvekilim, lütfen bir dinlerseniz eğer.

Biz Betra firmasıyla ilgili olarak bütün dosyaları inceledik, hâlen devam ediyoruz incelemeye. Hâlen bu firmayla alımlar yapılıyor. B-70 tipi travers alımına ihtiyacı var kuruluşun, yol yenileme çalışmalarında bunları kullanıyor. Uluslararası açık ihaleye çıkmış, teklif gelmemiş. Önce iptal etmişler, sonra tekrar tekrar çıkmışlar, sonra Betra firması geliyor, teklif veriyor, arkasından firma sayısı çoğalıyor, rekabet artıyor.

BAŞKAN – Usulde eksiklik var mı?

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Usulde hiçbir eksiklik yok.

BAŞKAN – Yani, ilanda, efendim, rekabette?

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Hayır, tamamen kamu ihale mevzuatına uygun olarak yürütülmüş bir ihale. Eğer biz tespit etseydik buraya getirirdik. Hâlen de devam ediyoruz incelemelere bütün dosyaları, burada bir eksiklik göremedik. Suçun unsurları oluşmadan bir şey yazamayız, soruşturma isteyemeyiz, bu doğru bir şey olmaz. Biz olaylara siyaset penceresinden bakmıyoruz, objektif bakıyoruz ve kuruluşun bütün sorunlarını ve bu sorunlara ilişkin çözüm önerilerini buraya getirdik. Varsa bunun dışında bir şey tekrar biz bakarız ama 2009 yılında yazılmış bir raporu getirip iki yıl sonra bugünkü şartlarda değerlendirmek ve eksik olarak nitelenmek çok çok yanlış. Şimdi burada rekabetçi...

BAŞKAN – Şimdi siz kanaat belirtmeyin de yani arkadaşlarımızın size yönelik olarak itham ettiği eksikler eğer yoksa ona “Yok.” deyin veyahut da gösterin.

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Sayın Başkanım, biz bu ihalenin sonunda yeterli rekabet oluşmadığı yönünde eleştirimizi getirmişiz ve bir öneri getirmişiz, demişiz ki: “B-70 tipi traversin temini için çıkılan ihalelere yeterli teklif gelmemesinin nedenlerinin araştırılması ve ihalelerde yeterli rekabet ortamı sağlanmasına yönelik girişimlerde bulunulması. Ayrıca, Afyon ve Sivas beton travers fabrikalarının sahalarından uygun görülen arazi bölümlerinde yapıların kiralanması ve kira bedelinin TCDD’de hisse payı olarak değerlendirilmesi şeklinde uygulanarak kuruluşça üretilemeyen tip ve standarttaki beton travers üretimine imkân verecek iştiraklerin kurulması.” Bu traversin üretilmesine yönelik, bu rekabetin oluşturulmasına yönelik öneride de bulunmuştu o dönemde. Yani “Bu raporda hiçbir şey yok.” demek, Sayın Başkanım, doğru değil.

Arz ederim.

BAŞKAN – Evet, teşekkür ediyoruz.

Şimdi, Süleyman Bey, buyurun.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Sayın Başkan, müsaade ederseniz, önce bu ihaleyle ilgili bilgiler arz etmek istiyorum.

Bir kere, biz kamu kuruluşuyuz ve kamuda her şey belirlenmiş. Kamu İhale Kanunu var, bu kanuna göre ihaleye çıkıyoruz ve bu ihaleye çıktuktan sonra, ister tek firma girsin ister çok firma girsin, gerçekten, bu ihaleyi böyle sonuçlandırıyoruz. Kaldı ki bu konuyla ilgili çok soru önergesi de geldi ve biz bunları cevaplandırdık, böyle bir şeyin olmadığını... Bu, Türkiye’de kurulmuş ilk travers fabrikası. Belki Türkiye’de yüksek hızlı tren...

KAMER GENÇ (Tunceli) – Kaç senesinde kuruldu, onu bir söyleyebilir misiniz? Hangi sene kuruldu?

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – 2000 civarında diye biliyorum.

KAMER GENÇ (Tunceli) – 2003’te herhâlde.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Daha önce, yani 2003’ten önce.

KAMER GENÇ (Tunceli) – 2003 veya 2004’tür.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Konu şöyle: Yani Türkiye’de yüksek hızlı tren üretimine başlanınca görüldü ki... Daha önce görülüp ihtiyaç olduğu için herhâlde travers fabrikası kuruldu. İlk hızlı trenin traversleri dışarıdan ithal edildi. Yani Türkiye’de yüksek hızlı tren traversi yoktu. Onun üzerine, bunu biz kabullenmedik ve ihaleye çıktık. Sonuçta, dışarıdan da ihaleye girenler oldu, yurt dışından da, yurt içinden de, bu fabrika kazandı bazı ihaleleri. Biz, Kamu İhale Kanunu’na göre ortakları kimdir, bunu her ihalede analiz etmiyoruz ama bununla ilgili çalışmalar yapıldı, böyle bir şeye biz rastlamadık. Ancak daha sonra Türkiye’de yüksek hızlı tren ihalesinin hakikaten oluşacağını, böyle bir sanayinin gelişeceğini fark eden kuruluşlar travers fabrikaları kurmaya başladılar. Bunların içerisinde biz de varız. Biz de dedik ki... Böyle bir rekabet ortamının daha iyi olması için kendimiz bile ortak olarak travers fabrikası kuruyoruz, Sivas’ta da, Afyon’da da. Sonra, sonuç olarak biz ihaleyi Kamu İhale Kanunu’na göre yaptık ve buna göre aldık. Kimin ihaleyi kazandığı zaten Kamu İhale Kanunu’na göre belirleniyor. Dünyaya açık ihaleler yaptık o ihalelerde.

Diğer taraftan, müsaade ederseniz, bu işletme verimliliğiyle ilgili Sayın Vekilimin, yani Mehmet Bey’in tabii tavsiyelerine hakikaten önem vereceğiz daha da iyi olması için ama yani biz verimliliği bu...

BAŞKAN – Haydar Bey mi diyecektiniz?

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Pardon, Haydar Bey’in. Özür dilerim.

Haydar Bey’in tavsiyelerine önem vereceğiz ama biz verimliliği kurumsal kaynak yönetiminden önce de hesaplıyorduk, şimdi de inşallah o daha iyi devreye girerse hesaplarız.

Diğer taraftan, bu zarar meselesi... Evet, Demiryollarının maalesef bu kadarı. Yani şimdi rakamlar vermeyeyim, geçmişte daha fazla zarar ediyordu, şimdi de zarar ediyor, bir miktar daha zarar

edecek. Zaten bu yatırımlar da bu zarar üzerine kuruldu. Biz şöyle bir tavsiye getirdik brifingimizde, dedik ki: Bu Demiryolları sürekli zarar ediyor, bu zararı acaba yatırıma dönüştürsek daha kâra geçebilir miyiz diye hesaplar yaptık. Dünya Bankasına yaptırdık, biz yaptık, üniversitelerimiz yaptı ve sonuçta şöyle bir karar alındı: Demiryollarının zararı, yollarının tek hat olmasına ve yüz elli yıldır yenilenmemesine bağlandı. Yani İzmir-Aydın hattı Türkiye'nin ilk tren hattı, yüz yıl sonra, iki sene önce yenileyebildik. Şu anda da yollarımızın yüzde 70 civarını yeniledik. İnşallah, yollar yenilenirse, bu hızlı tren hatları devreye girerse 2015'in sonuna doğru biz de zararımızı belki sıfıra indireceğiz diye hedefliyoruz. Yani sonuçta, ya zarar ederek devam edecekti ya da kapatılacaktı. Yani bunun bilimsel olarak kâr etmesi, bu hâliyle kâr etmesi, bakılmayan yollarla, alınmayan araçlarla kâr etmesi mümkün değildi. Zaten onun için Hükümet buna karar verdi. Şöyle bir karar verdi: Yatırım yapalım, demir yolları gelişsin ve devlete yük olmaktan kurtaralım. Yani şu anda gerçekten demir yollarının yükünü devlet çekiyor. Hâlbuki, tersi olması lazım, demir yollarının devletin yükünü çekmesi lazım. Buna biz katılıyoruz. Onun için yatırımlara başlandı ve de hedefimiz 2015'te bunu yapmak.

Bunu başka ülkeler de yaptılar. Almanya 1990'da zarar ediyordu. Bu zararı önlemek için 100 milyar euro yatırım yaptı ve sonuçta, bugün kâra geçti. Biz de daha çok -biraz önce arz etmeye çalıştım- uluslararası taşımacılıkta çok taşımacılık yapalım diye Edirne'den Kars'a kadar bağlantı kurmaya çalışıyoruz. Avrupa'dan Asya'ya, Asya'dan Avrupa'ya 75 milyar dolarlık navlun bedeli yük var ve biz bunun hiçbir şeyini alamıyoruz çünkü Türkiye, baktığınız zaman, sanki Asya'yla Avrupa'nın ortasında köprü gibi gözüktüyor haritaya baktığınızda ama iki ucu kesik demir yolu açısından köprü; Boğaz kesik, Ermenistan sınırı kesik, Van Gölü kesik, Irak kesik, her tarafı kesik, iki kıta arasında köprü gibi. İşte, bu köprüyü kurmak için Kars-Tiflis'i başlattık, tüp geçit başlandı, Van Gölü'nde feribota geçildi, Irak'la bağlantılar, Suriye'yle bağlantılar yapılıyor. İnşallah, iki sene sonra bu sistemler devreye girecek ve Türkiye'de demir yollarında da kârlı bir dönem başlayacak. Bundan önce de zarar etti. Yani ben onu isterseniz rakam rakam verebilirim. 1990'dan 2000'e kadar 10 milyar dolar, daha sonra yine bir 8 milyar dolar zarar etmiş bir kuruluş. Daha önceleri de, 50'den beri zarar ediyor. Bunu engellemek için bütün gücümüzle uğraşıyoruz.

Sonuç olarak, müsaade ederseniz, biz ihaleleri, gerçekten, bir kamu görevlisi olarak, Kamu İhale Kanunu'nun bize verdiği yetkiye göre genelde açık ihale ediyoruz. Malzemeleri öyle temin ediyoruz. Dolayısıyla da bu ihalelerle ilgili zaten çok da önerilere cevap verdik.

Arz ederim.

BAŞKAN – Evet, Aykut Bey'in talebi vardı.

Şunu yapabilirsiniz: Yani şu anda burada cevaplandıramadığınız hususları ve yazılı olarak istenen belgeleri Komisyonumuzun tutanakları size iletildikten itibaren on beş gün içinde Komisyonumuza iletebilirsiniz.

Eklemeniz mi var Aykut Bey?

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Sayın Başkan, değerli üyeler; şimdi, ben burada meslektaşlarımın kalbini kıracak veya onlarla tartışmaya girecek değilim ama şunu söyleyeyim: Yani bu raporu eleştirirken hangi geçmişle, hangi background'la eleştirdiğimi söyleyeyim. İngiltere ve Amerika'da certified internal auditor sınavlarını birincilikle geçmiş bir adam olarak, Türkiye'ye uluslararası denetim standartları konusunda eğitim veren bir adam olarak ben bunu söylüyorum. Bunu sizi kırmak için söylemedim, size olan ihtiyacımızı söylemek için söyledim. Ama bir siyasetçi gibi bunu konuşmanızı... Gerçekten, belki kırdığımız için siz böyle söylüyorsunuz. Eğer kırdıysam özür diliyorum, devlet bürokratlarını kırmak bize göre bir şey değil.

İkincisi: Kamu Mali Yönetimi ve Kontrol Kanunu da ve Sayıştay Kanunu da uluslararası standartlarda denetimi bize öneriyor ve denetimin, ne olur, "Etik Standartlar" diye bir başlığı var. Etik standartlarda kimlerin, hangi yönetimlerle, nasıl ilişkiye gireceği belli. Onun için bu siyasal bir şey değil. Uluslararası denetim standartlarında biz inceleme yapıyorsak... Örneğin, Bakırköy Belediyesi Cumhuriyet Halk Partisinin yönetiminde. Bakırköy Belediye Başkanının bir akrabası orada ihale alıyorsa, o etik standartlara, dolayısıyla kurallara aykırıdır. O raporda yazılması gerekiyor. Bunu uluslararası standartlar itibarıyla söylüyorum.

İkincisi: Sayın Genel Müdürüm, ihalelerinizden, evet, ben de baktım, bir kısmı açık ihale, diğer kısmı 3/G yani Kamu İhale Kanunu kapsamında değil. İkincisi, şunu rica ediyorum bütün teknokratlardan: Ne olur, biz milletvekilleri... Elbet bir algı olabilir siyasetçi hakkında ama ne olur zekâmızı ve bilgimizi hafife almayın. Ben bir açık ihale yaparım arkadaşlar, derim ki: "Açık ihale yapıyorum, herkes katılabilir." Bir şart koyarım, "Şu kadar fabrika tesisi olan veya şu kadar travers satmış olan..." derim, o firmadan başka kimse giremez. Buna "firma tarifi" denir. Onun için, hiç suçlamıyorum, sakın yanlış anlamayın. Evet, açık ihale çok güzel bir şeydir, çok teşekkür ediyorum ama Kamu İhale Kanunu'nun temel şeyi rekabettir. Şimdi, bu rekabetin sağlanmadığı zaten burada belli. Biz onun için diyoruz ki şimdi bir şeyi iddia etmeyelim, kimsenin kalbini kırmayalım, belgelerini bekliyoruz. Ama bütün belgeleri, o konudaki şikâyetleri, zeyilnameleri, ihale şartnamelerini ve bunu milletin vekili olarak görmeye hakkım var çünkü oradaki denetçiler beni temsilen gidiyor oraya. Ben milletin vekiliyim, onlar da benim vekilim, onların gördüğü her belgeyi görme hakkım var. Onun için, rica ediyorum, bütün o dosyayı görüp... Gördükten sonra, zaten, bir şey yoksa teşekkür ederiz Sayın Genel Müdürüm.

Ayrıca şeyi söyleyeyim, Devlet Demiryolları stratejik olarak -konuyla ilgili değil ama kalplerini kazanmak için, kırmamak için söylüyorum- çok önemli bir yer çünkü zaten bu petrol lobicileri bu ülkenin belini kırmış. Yani onun için Devlet Demiryollarına yapacağınız her türlü yatırımda zaten... Elbette ki eleştirimiz olacak, zarar ediyorsunuz, bir sürü sermaye konulmuş, hâlâ

böyle bir şey var. “Ne yapabiliriz?” diye konuşacağız. Bunu kırıcı olarak algılamayın. Bu ülkede hepimizin bir fonksiyonu var. Ben milletvekiliyim, siz yöneticisiniz, milletin malına sahip çıkıyoruz. Bunu kişisel kabul etmeyin.

Çok teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Evet, Kamer Bey, son sözü size vereceğim, eksik kalan varsa tamamlayın.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Biraz önce arkadaşımız dedi: “Kamer Genç sinirlidir, hemen şey ediyor.” Böyle bir şey yok kardeşim, ben kısa konuşup düşüncelerimi söylüyorum. Dolayısıyla benim öyle kimseye karşı bir kinim de yok, nefretim de yok ama ben otuz seneye yakın buradayım, bu Türkiye niye bu duruma geldi çok iyi biliyorum. Onun için, fazla da gitmeye gerek yok.

Şimdi, Sayıştay Denetçisi arkadaşımızın sözlerine özellikle... Arkadaşım, yani sizin raporunuzu... Ben de vergi denetmenliği yaptım, Danıştay’da on dört sene hâkimlik, savcılık yaptım, bir hesap uzmanının, bir maliye müfettişinin, bir vergi denetmeninin gelen raporlarını inceledim. Yani denetim raporlarının burada denetimi sağlayacak nitelikte olması lazım. Biraz önce Genel Müdür dedi ki: “Biz çok eskiden de traversleri aldık.” Hayır, 2006’dan beri ilk defa almışsınız ve hatta, bize gelen bir söylentiye göre, hızlı trenin kaza yapmasının nedeni, bu traverslerinin çok zayıf olmasından dolayı ve dayanacak vasıftaki traverslerin alınmaması nedeniyle o hızlı tren kazanın meydana geldiği söylendi. Bakın yani, şimdi biz burada kimseyi itham etmiyoruz ve burada bu Betra... Bakın, siz söylemediniz hâlâ, Betra Anonim Şirketinin ortaklarını da söylemediniz. Şimdi, arkadaşımız da dedi ki: İşte, “Tayyip Bey’in dünürü” falan gibi laflar etti. Ben hakikaten bilmiyorum, yani sadece iyi niyetle öğrenmek istedim.

Onun için, arkadaşım, bakın, ben denetim raporlarında bizim istediğimiz... Bakın, benim bir maliyeci olarak burada sağlıklı denetim yapabilmemiz için ihalelerin...

BAŞKAN – Toparlayalım Kamer Bey.

KAMER GENÇ (Devamla) – Toparlıyorum.

Şimdi, tamam, açık ihaleyle yapılsa bile acaba gerçekten herkesin duyurabileceği şekilde ilanlar yapıldı mı? Şartnamesi tayin edilirken, Aykut Bey’in dediği gibi, sırf gözünün üzerinde şu tarafa bakan... Yani çok özel şartlar konuldu mu, bunlara bakmak lazım. Bu kadar geniş rapora şey yok, yani olayların böyle hikâye tarafını anlatmaya gerek yok. Bizim de şartlarımız parlamenter olarak çok dar, çok az zaman ayırabildiğimiz için bunları net olarak ortaya koymamız lazım. Bizim kimseyi itham etme şeyimiz yok ama bakın, hâlâ sorduğumuz sorunun cevabını alamadık.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Evet, şimdi...

KAMER GENÇ (Devamla) – “Niye ray alımıyla ilgili olarak yapılan ihalede Kardemir tercih edilmedi?” dedim, ona da cevap verilmedi.

BAŞKAN – Evet, şimdi Kamer Bey şunu soruyor Sayıştay Temsilcisi arkadaşlarımıza: Yani bu ismi geçen ihalede Kamu İhale Kanunu’na ve yönetmeliklere aykırı hususlar var mı? Yani ilanından tutun, şartname hazırlanırken belli bir firmanın tarif edilip edilmediği, rekabetin engellendiği veyahut da rekabetin tam oluşmadığı noktasında, siz bu noktada inceleme yaptınız mı, yapmadınız mı?

Bir de Sayın Genel Müdüre şunu sordu... Aslında soruyla bitirmedi, onu da ben sormuş olayım. Kamer Bey’in söylediği o hızlı tren kazası, “travers yandaş firmadan” dediğiniz hangi firmaysa, ondan aldığınız traversler sonucu mu oldu? Ne çıktı bilirkişi raporları? Onu da bir bizimle paylaşırsanız...

Evet, buyurun.

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Efendim, bu ihalelerle ilgili olarak mevzuata biz mevzuata aykırı bir husus tespit edemedik ancak yeterli rekabet oluşmadığı noktasında tespitimiz zaten var, burada var. Rekabet oluşmamış burada ama “Bu mevzuata aykırı.” diyemiyoruz çünkü açık ihale, uluslararası açık ihale yapılmış, yeterlilik teklifi gelmemiş. Yeterli rekabet oluşturulmasına yönelik tespit ve öneriyi getirmişiz, onu koymuşuz ortaya. Biz şimdi raporlarımızda, hani “İhale yapılmış, bu ihale uygundur, usulüne uygun ilana çıkmıştır.” falan diye, bu şekilde yazarsak zaten raporun hacmi de değişir, onu yazamıyoruz. Biz sadece sorun olan kısımları yazıyoruz, onları yazıyoruz. Dediğim gibi, bu travers alımıyla ilgili incelemeler bizim hâlen, şu anda bile devam ediyor, onları tetkik ediyoruz.

Arz ederim.

BAŞKAN – Süleyman Bey, buyurun.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Öncelikle, müsaade ederseniz, bu Kardemir ihalesiyle ilgili bir açıklama arz etmek istiyorum.

Bir kere, ihaleyi biz vermiyoruz -yani, niye verdiniz, niye vermediniz- ihaleyi müteahhitler alıyor. Yani biz istediğimize veremiyoruz, bunu bir kere böyle ifade edeyim müsaade ederseniz.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Malzeme alıyor galiba.

BAŞKAN – Kamer Bey, ifade ediyor.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Bu Kardemir de olsa, ihale kanunlarına göre, yüzde 15 de avantaj veriyoruz yerli üretime. Buna rağmen, bazen, bazı ülkelerde daha ucuz veriyorlar. Onun için ucuz olanı almak zorundayız, kanunen böyle. Ama aslında Kardemir bizden çok ihale aldı, biz oradan çok ray aldık. Bir ihalede, sanıyorum, yurt dışından daha ucuz fiyat teklifi gelince alamadık. Öyle diyeyim, yani o ihaleyi alamadık. Küçük bir ihaleydi zaten.

Diğer taraftan, bu Türkiye’de hızlı tren kazası olmadı. Yani hangi kaza olduğunu bilmiyorum da...

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Pamukova.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Yani eğer bu normal Pamukova kazasını...

BAŞKAN – Hangisini kastediyorsunuz Kamer Bey?

KAMER GENÇ (Tunceli) – Pamukova işte.

BAŞKAN – Pamukova'yı kastediyormuş.

Buyurun.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Pamukova kazasındaki traversler, hâlâ, eskiden kullanılmış, 49'luk, yani o firmanın üretmediği 49'luk firmalar ve kendi üretimimiz. Traversle hiçbir ilgisi yoktur. Bütün incelemelerde, bunun bir sürücü hatası olduğunu, yani 80 kilometre yerine 135 kilometre gittiği için trenin raydan çıktığını, hâlâ o yolun aynı şekilde durduğunu, şu anda da trenlerin o yoldan öyle geçtiğini ama maalesef... Nasıl oldu? Ne oldu? 80 kilometre yerine 135'le gidince raydan çıktı. Şimdi de bir tren 80 kilometreyle oradan gitse yine raydan çıkar.

BAŞKAN – 135 kilometreyle.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Onun için, bu incelemeler sonucunda, 80 yerine 132 kilometreyle geçince raydan çıktı tren.

Traversler bizim üretimimiz, TCDD üretimi, raylar ithal raylardı. Yolla ilgili hiçbir sorun olmadığı raporlardan gözükür.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – O günün şartlarında uygun değildi.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Elbette. Hızlı trenimiz yoktu o günkü şartlarda.

BAŞKAN – Hızlandırılmış tren değil o.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Hızlandırılmış tren de yoktur Başkanım. Bu konu, gerçekten, bizi müthiş kelime hatalarına sokan bir konu. Dünyada üç tane tren var: Birisi konvansiyonel tren. Eğer bir trenin hızı 160 kilometrenin altındaysa, gördüğünüz zaman, bu konvansiyonel tren. 260'la 200 arasındaysa, 250 arasındaysa hızlı tren, 250'nin üzerinde yüksek hızlı tren. Böyle "hızlandırılmış tren" diye bir şey yok. Bu nereden çıkarıldı, nasıl çıkarıldı? Bizim resmî kayıtlarımızda da yok. Dolayısıyla -ben kimseyi de yermek istemiyorum- böyle bir resmî, ne Demiryollarında ne dünyada hızlandırılmış, hızlı hâle getirilmiş bilmem ne tren yok. Yani konvansiyonel trendi, maksimum hızı 140 kilometreydi, ancak o bölgede 80 kilometreyle geçilmesi gerekirdi, o kullanıcılar on dört sene o bölgeden 80'in altında geçtiler, ilk defa 80'in üzerinde geçtikleri için böyle bir kaza oldu. Bundan sonra da biz çalıştık, bu tren kontrol sistemleri geldi. Şu anda birçok yerde, makinist istese de onu geçemez ama sonra kuruldu bazı sistemler.

Arz ederim efendim.

BAŞKAN – Şimdi, bir kısım üye arkadaşlarımızın yazılı olarak talep ettiği hususlar vardı, onları da yazılı olarak verirsiniz.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Tamam efendim.

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – İzlemede kalsın efendim.

BAŞKAN - Evet, şu anda önerinin izlemede kalmasını talep ediyorsunuz.

Evet, önerinin izlemede kalmasını oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

3 numaralı öneriyi okutuyorum:

Öneri 3:

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

BAŞKAN – Evet, cevabı alalım ama cevap çok uzun, özetlersek memnun oluruz.

Buyurun.

TCDD APK DAİRESİ BAŞKANI MEHMET TURŞAK - Cevap -3 Şebekemizdeki hemzemin geçit sayısı seyrüsefer, can ve mal güvenliğini tehlikeye düşürebilecek ve zaman içerisinde işlevini yitirenlerin kapatılması suretiyle 4.750 adetten 3.400 adede düşürülmüştür. Bu geçitlerin alt ve üstgeçit haline dönüştürülmek suretiyle kaldırılması konusunda ilgili kamu kurum ve kuruluşları ve belediyelerle sürekli görüşülerek imkânlar dahilinde alt ve üst geçit haline dönüştürülmesi için çalışmalar yapılmaktadır.

Ayrıca, sinyalizasyon projeleri kapsamında 620 adet hemzemin geçit korumalı hâle dönüştürülecektir.

Yeni inşa edilen hızlı ve konvansiyonel hatlarda ise hemzemin geçitlere müsaade edilmemektedir.

Hemzemin geçitlerin niteliği ve hangi yola ait olduğu 1980'li yıllarda kesinleşmiştir. Yargıtay, bu yıllarda verdiği kararlar ile hemzemin geçitlerin karayoluna ait olduğunu belirtmiştir. Bilahare 18/10/1983 tarihli Resmî Gazete'de yayınlanan 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nda; hemzemin geçitler tanımlanmış, kara yolu kapsamı içinde yer almıştır.

Kara yolları üzerinde hemzemin geçit tesisi; 5393 sayılı Belediye Kanunu'nun 15. maddesinin (p) fıkrasında, 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu'nun 7. maddesinin (f) fıkrasında, Büyükşehir Belediyeleri Koordinasyon Merkezleri Yönetmeliğinin 18. maddesinde, mahalli ihtiyaç ve şartlara göre trafik düzeni ve güvenliğini sağlamak amacıyla gerekli tedbirleri almakla görevli ve yetkili kılınmıştır.

Karayolu idarelerinin kendi geçit bekçilerini kullanırken, Kuruluşumuz ile olan ilişkisi de 1996 tarih ve 22512 sayılı Resmî Gazetede yayınlanan Hemzemin Geçitlerin Korunması Bakımı, Geçit Bekçilerinin Görevlerine Dair Yönetmelikte yapılmıştır.

Hemzemin geçitlerle ilgili olarak Kuruluşumuz açısından ilk düzenleme; Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü Kuruluşu Hakkında 28/10/1983 Tarihli ve 119 Sayılı; KHK ile yapılmıştır. 119 sayılı KHK 20. maddesi "Demiryolunun karayolu (devlet, il, köy yolları ve benzerleri) ile yaptığı kesişmelerde demiryolu anayol sayılır. Karayolunun bağlı olduğu merci ve kuruluşlar alt ve üst geçit yapmak zorundadırlar. Demiryolu trafik düzeninin gerektirdiği hallerde söz konusu yollara ait geçitler ile görüşe engel teşkil eden tesisler kime ait olursa olsun kaldırılır. Demiryolu üstünde seyreden araçların karayolundaki araçlara göre geçiş üstünlüğü vardır." şeklindedir.

Teklif 27.4.1992 tarih 1992/T-29 sayılı YPK kararı ile kabul edilmiştir. Yürürlükteki mevzuat "Demiryolunun karayolu, köy yolu ve benzeri yollar ile yaptığı kesişmelerde demiryolu ana yol sayılır. Bu kesişmelerde yapılan yeni yolun bağlı olduğu Kurum veya Kuruluş alt ve üst geçit yapmak ve diğer emniyet tedbirlerini almakla yükümlüdür. Demiryolu trafik düzeninin gerektirdiği hallerde söz konusu yollara ait geçitler ile görüşe engel teşkil eden tesisler kime ait olursa olsun kaldırılır. Demiryolu üstünde seyreden araçların kara yolu, köy yolu ve benzeri yollardaki araçlara göre geçiş üstünlüğü vardır" şeklindedir.

Neticeten hemzemin geçitler; yargı uygulaması ve yasa hükmü uyarınca karayoluna aittir.

BAŞKAN – Evet, Mehmet Bey, buyurun, söz talebiniz var.

MEHMET ŞEKER (Gaziantep) - Sayın Başkan, teşekkür ederim.

Türkiye'de ciddi demir yollarındaki kazalarda çok insan hayatını kaybetmiştir bugüne kadar. Buradaki en büyük sıkıntı da yine tabii cevapta da gördüğümüz gibi, 1983 yılından beri karar verilememiş yani bu işleri kim organize edecek, kara yolları mı, demir yolları mı? Yapılan görüşmeler var, kanun hükmünde kararnamelerle "Kara yolunun bağlı olduğu merci ve kuruluşlar, alt ve üst geçit yapmak zorundadır." denilmiş ama maalesef bugüne kadar bu suç işlenmiş, yapılmamış.

Şimdi, Sayın Genel Müdürüm, bu hemzemin geçitlerinde sizler de biliyorsunuz, bizler de zaman zaman geçiyoruz buralardan, geçerken bir ok var kapatan yolu, bir de karşı tarafında var ama görüyoruz ki oradan bazı sürücüler, genç arkadaşlar, kayakta slalom yapar gibi oradan geçiyorlar ve

bunlar da kazalara sebep olabiliyor. Bunun gelişmiş ülkelerde daha modern yapılma imkânı var, bizim ülkemizde de var. Hatta bunun için çok ciddi paralar gerektiğini de tahmin etmiyorum. Bizim Gaziantep'te böyle yerler var ve bunlar kazalara sebebiyet verdi ve pek çok insanın da ölümüne sebebiyet verdi. Bunları düzeltmek için bir plan, programınız var mı, bunları sizler mi yapacaksınız, Karayolları mı yapacak, daha doğrusu bunları uzatmak ve geçişe izin vermeyecek şekilde yapmak mümkün mü?

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Evet, teşekkür ediyorum.

İsmail Bey, buyurun.

İSMAİL GÜNEŞ (Uşak) – Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; yaklaşık bir aydır burada çalışıyoruz. Benim de bu ilk dönemim. Gerçekten de biz burada önemli işler yaptığımızı zannediyorduk, biz öyle zannediyorduk.

Şimdi, tabii ki bu ülkedeki her yetimin hakkını biz de koruyoruz, korumak da mecburiyetindeyiz ama sanki muhalefetteki milletvekili arkadaşlar, konuyu bildiği hâlde, ihaleler nasıl yapıldığı hâlde, ihalelerin kimlere verilip kimlere verilemeyeceğini bildiği hâlde, Kamu İhale Kurumu tarafından bunlar kontrol edildiği hâlde, mahkemelere açık olduğu hâlde, sanki bir şeyler varmış gibi her oturumda dile getirip ama hiçbir sonuç göstermemeleri üzücü olarak ben burada vurgulamak istiyorum.

Şimdi, Kamu İhale Kanunu'na göre yani bunu siz CHP'li mi, MHP'li mi, yoksa AK PARTİ'li mi diye ayırt etme diye bir yetkiniz yoktur. Bu teknik şartnameye uygun mudur, fiyat uygun mudur, ona bakılır, kesinlikle ona bakılır. Onun haricinde eğer siz kamu ihale... Siz belediyelerde öyle yapıyorsanız onu biz bilmiyoruz. Biz, diğer kurum ve kuruluşlarda hakkaniyet içinde yapıyoruz.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Siz yapıyorsunuz, siz yapıyorsunuz ne demek?

BAŞKAN – Lütfen arkadaşlar...

İSMAİL GÜNEŞ (Uşak) - Özellikle biz bunu vurgulamak istiyoruz. Biz, bundan özellikle rahatsızız ama burada gerçekten bu kuruluşlarda herhangi bir usulsüzlük, yolsuzluk varsa biz bunu gerçekten araştıralım, bunun üzerine gidelim ama ithamda bulunup arkasını getirmemek gerçekten de o konu...

KAMER GENÇ (Tunceli) – Tek firmaya vermiş devamlı ya!

İSMAİL GÜNEŞ (Uşak) – Eğer siz ihaleye giriyorsanız, ihaleye de başka firma girmiyorsa, bunu yaklaşık maliyetinizin üstünde değilseniz, dünya piyasasının üzerinde değilse bunu almanızda bir sakınca yok.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Niye girmiyor?

İSMAİL GÜNEŞ (Uşak) - Eğer daha önce yurt dışından alındığından bu kat kat misli fiyatla alındıysa o zaman tabii ki suçtur, eğer onun altında alındıysa bu suç değildir. Bunu siz de biliyorsunuz, biz de biliyoruz. Diğer taraftan, tabii ki bu maddeyle ilgili...

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Biliyor musunuz ihale sonuçlarını?

İSMAİL GÜNEŞ (Uşak) – Onu ben bileyim.

BAŞKAN – Arkadaşlar, dinleyelim.

İSMAİL GÜNEŞ (Uşak) – Onu ben bilirim, onu ben biliyorum.

BAŞKAN – Siz devam edin İsmail Bey.

İSMAİL GÜNEŞ (Uşak) – Sizi de millet gönderdi, bizi de millet gönderdi. Siz bizi sorguya çekmek zorunda değilsiniz.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Ne alakası var? Adil seçim yap...

BAŞKAN – Aykut Bey...

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – “Siz de biliyorsunuz, biz de biliyoruz.” diyor.

BAŞKAN – Seçim konusunu niye sokuyorsunuz şimdi?

İSMAİL GÜNEŞ (Uşak) – Bir dakika... Bir dakika...

Ne alakası var? Şimdi, tabii, buradaki, bu Devlet Demir Yollarındaki şaha kalkış bazı arkadaşları rahatsız ediyor. Biz, inşallah bu şaha kalkışı daha da arttıracamız yani.

Arkadaşlar, konuya geliyorum şimdi. Bu hemzemin geçitlerle ilgili gerçekten de Türkiye’de çok fazla problemlerimiz var bizim. Önceki yıllara göre bu hemzemin geçitleri hiç kontrollü değildi. Bizim şehrimizde de gençlerimiz, insanlarımız öldü ve şimdi bir bariyer sistemi getirildi. Sayın Mehmet Bey’in dediği gibi, bu bariyerler bazen bozulabiliyor, tren gelmediği hâlde tren geliyormuş gibi gösteriyor, uzun süreli kapalı kalıyor ve kapalı kalışlarda da insanlar aradan geçiyor. Yani bu aradan geçişi önleyecek bir tedbirin alınması lazım. Tabii ki diğer taraftan da Devlet Demir Yollarımız, şehir içinde kaldığı için bir sürü hemzemin geçidi var. Bunların her birine alt geçit, üst geçit yapmak mümkün değil. Bunun en güzeli, devlet demir yollarını şehir dışına çıkarmak lazım ve gerçekten de bu şekilde bir önlem alırsak biz -yani hızlı tren yapmak da çok para ama yavaş yavaş geliyor- inşallah bu şekilde yaparsak daha iyi olur diye düşünüyorum.

Ben, teşekkür ediyorum, saygılar sunuyorum.

BAŞKAN – Aydın Bey, buyurun.

AYDIN BIYIKLIOĞLU (Trabzon) – Sayın Başkan, arkadaşlar; şimdi, tabii, ben, Sayın Genel Müdürüm ve ekibini tebrik ediyorum. Sebebi şu: Bir ölüyü diriltmeye çalışılıyor gerçekten. Tabii böyle bir kurumun da başlangıç olarak, zarar olarak hesaplarının -çünkü yatırdığınız parayı bir yerden alacaksınız- görünmesini normal karşılıyorum. Eğer hakikaten normal işletme şartında olsaydı

başka türlü bir yaklaşım içinde olurdum. Şimdi, bu açıdan, yapılan çalışmalar da kendini gösteriyor. Ben yani bir bilim insanı olarak olaya bakarak bunları söyledim.

Şimdi, bu hemzemin geçitlerindeki kazalar gerçekten yıllardan beri benim de dikkatimi şahsen çekiyor. Bunların, benim şahsi kanaatim, yani kot noktası var sanki burada, yükselti durumu, geçiş noktasında araçların durması, tam ona da trenin rastlaması ve kazaların olması. Bir kısmı muhtemelen böyledir. Yani üzerine biraz teknik bir çalışma yapılarak yani siz düz bir yolda giderken aracınızı sürme noktasındaki refleksleriniz ile bir engeli geçmedeki refleksleriniz farklı oluyor. İkisi bir araya geldiği zaman da kaza kaçınılmaz oluyor diye bu zamana kadarki gözlemlerimi kanaat olarak söylüyorum.

İkinci olarak da bugünkü modern bilgilenme yani bu algılama sistemi anlamında söylüyorum elektronik olarak, bu bariyer sisteminin mutlaka bir modernleştirilmesi lazım yani bir tren geliyor, şu mesafededir, hemzemin geçitte karşılaşacak olduğu konum belli, burada mutlaka bu bariyer sisteminin otomatik olarak devreye girmesi lazım. Tabii belki bir yatırım ama insan olunca yani bunlardan kaçmamak lazım geldiği kanaatindeyim. Üzerine çalışılırsa iyi sonuçlar alınacak olduğunu da düşünüyorum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN- Teşekkür ediyoruz.

Haydar Bey, buyurun.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Şimdi, trenleri iyi bilirim çünkü öğrenciliğimde kara lokomotifle başladık, sonra talebe treni vardı Konya'ya çalışan onlara bindik, sonra hızlı tren, hızlı tren demeyeyim, elektrikli trenler geldiğinde de çok sevinmiştik ama elektrikli trenler sizin döneminizde gelmedi, onu söyleyeyim yani başka bir dönemde başka bir Hükümet zamanında geldi. Demek ki dünyanın gidişatına göre, ülkenin gelişmesine göre zaman zaman iyi şeyler yapılıyor ve bu iyi şeyleri de hep beraber desteklemek zorundayız. Hızlı tren bu ülkeye gerek deniliyorsa bu hızlı trenin gerekliliğini hepimiz belirtmek zorundayız yani siz yapıyorsunuz biz yapıyoruz olayında değiliz. Burada da yaptığımız iş farklı bir iş.

Ayrıca ikide bir oradan lafa karışıp da sizin belediyeleriniz böyle mi yapıyor, böyle mi yapıyor diye... Öğleden sonra ben size Kocaeli Kartepe Belediyesinin teknik tutanaklarını getireceğim, size getireceğim özel, getireceğim, sizin belediye başkanınızın, sizin oradaki ilçe başkanınızın nasıl bir paylaşım içerisinde olduğunu savcılığın teknik tutanaklarından vereceğim size. Bir daha da ikide bir "Sizin belediyeleriniz böyle mi yapıyor?" demeyin lütfen. Biz nasıl itham etmiyorsak sizi kişisel olarak veya belediyelerinizi, siz de etmeyin.

Şimdi gelelim bu bariyerler konusuna. Bariyerlerin denetimi sizde, yapımı sizde anladığım kadarıyla personeli de siz temin ediyorsunuz ama oradaki kamu kurum, kuruluşlar, büyükşehir

belediyeleri, belediyeler, daha sonra siz bunları tahakkuk etmeye çalışıyorsunuz anladığım kadarıyla ama hiçbir belediye vergi ödemediği gibi, SSK primi ödemediği gibi bu paraları da ödemiyor. Benim burada bir önerim olacak, nasıl olur bilmiyorum ama. İşte bunun belediyelerden değil, tamamen Devlet Demir Yollarına bırakılması ve oradaki imar planlarıyla birlikte çalışarak ama paranın oradan talep edilmesi anlamında söylemiyorum, birlikte çalışılacak, o bariyerlerin daha modern hâle getirilmesi, sizin denetiminizde daha modern hâle getirilmesinin -ihtiyaçlara cevap verecek şekilde- daha uygun olduğunu düşünüyorum. Çünkü belediyelerden para almayı beklerseniz –bayağı da borç oluşmuş- çok beklersiniz diye düşünüyorum. Bunun da bu şekilde değiştirilmesi gerekiyor.

BAŞKAN – Görüşleriniz için, öneri için teşekkür ediyoruz.

Cemal Bey, buyurun.

MEHMET CEMAL ÖZTAYLAN (Balıkesir) – Sayın Genel Müdürüm, ben, size teşekkür etmek için söz aldım. Teşekkürüm de şundan: Hemzemin geçitlerde geçen traktörlerin, geçen taksilerin, erkek geçerse midesinin bulandığını, hamile bayanlar geçerse çocuklarını düşürdüğü bugüne kadar vaka idi. Bunları plastiklerle kaplayıp işte yeni modernize ettiniz. Bu düşükleri vesaire geçişleri daha kolaylaştırdınız ondan dolayı da teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Şenol Bey, buyurun.

ŞENOL GÜRŞAN (Kırklareli) – Teşekkür ederim Başkanım.

Ben de Kırklareli Lüleburgaz ilçesinde Kayabeyli köyündeki bir hemzemin geçitle ilgili vatandaşların bize aktardığı bir sıkıntıyı dile getirmek istiyorum. Köyü ziyaret ettiğimizde normal kara yolu değil, tarla yolunda hemzemin geçit varmış fakat bir kaza olmuş tabii orada, ölümlü bir kaza ve akabinde de geçit kapatılmış. Tarla yolu olduğu için aslında belki de yüz yılda bir olacak bir kaza yani. Fakat kapatılmasından dolayı köylüler büyük sıkıntıda çünkü aşağı yukarı 2-3 kilometre öteden dolanıp köye gidip geliyorlar, tarlalarına ulaşmakta sıkıntı çekiyorlar. Dolayısıyla hem zaman tasarrufu hem maliyetler açısından bir sıkıntı. Bu konuda da gerekli yazışmalar da yapılmış ama tabii reddedilmiş. Benden de böyle bir talepleri de oldu. Bunu tekrar ben burada bir dile getirmek istedim.

Bir de Aykut Bey'e bir şey söyleyeyim. Şimdi, Aykut Bey seçimlerin adil olmadığını, şirketlerden falan bahsediyor. Kırklareli'nde demek ki CHP'li şirketler çok fazla para harcıyorlar, Kırklareli'nde birinci parti oldu CHP. Onu da ben de bir araştırayım bakayım, hangi şirketler ne kadar para harcıyor?

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Evet, arada öyle latife olarak kabul etmek lazım. Karşılıklı siyasi şeyler olur.

Süleyman Bey, notları aldınız. Şimdi sorular ve yorumlar noktasında cevapları ve yorumunuzu alalım.

Buyurun.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Sayın Başkanım, gerçekten bu hemzemin geçitler, demir yollarının izahta da zorlandığı bir hadise olarak bizim çok önem verdiğimiz ve de çok sıkıntı çektiğimiz bir konu. Konu şöyle: Demir yolları ülkede çalışıyor, sonra kara yolları gelişmeye başlıyor. Kara yolları tabii demir yollarından geçecek. Demir yollarından bütün kara yolları geçmek istiyor ama demir yolları da hiç kimseye izin vermiyor. Dolayısıyla geçemezsin kavgası çıkınca bu konu gündeme geliyor ve Bakanlar Kurulunun gündemine geliyor, yok, sonra Yüksek Planlama Kuruluna gidiyor. Yüksek Planlama Kurulunda çok uzun tartışmalar oluyor, bunu kim yapsın? Oradaki tartışmalar şöyle geliyor: Eğer Demir Yolları yaparsa, biraz önce Sayın Kırklareli Vekilimizin bahsettiği gibi, kimi tarlasından, kimi işte ilçenin bir ucundan, bir ortasından, herkes binlerce geçit ister nasıl olsa Demiryolları yapacak. Bu tartışmaları da önlemek için diyorlar ki kim sonra geçerse tedbiri o alacak.

Şimdi, biz, Demiryolları olarak, yeni bir yol yapıyorsak işte hızlı tren hatları ya da konvansiyonel hatlar, hangi kara yolunu kesiyorsak oraya alt ve üst geçit yapıyoruz. Aslında Karayollarının, sadece Karayolları Genel Müdürlüğü değil, belediyeler, Köy Hizmetleri, işte özel yollar, bunlar eğer demir yolunda bir geçiş yapacaksa alt ya da üst geçit geçmesi lazım ama bu olmuyor. Ne olmuş sonra? Bu karar çıktıktan sonra herkes geçmeye başlamış, hiç kimse tedbir almamış yani belediye oradan, işte Demir Yollarından rica minnet almış iznini geçiyor. Ben buraya tedbir alacağım demiş ama almamış. Bunun üzerine, 2003, 2004 yılında inceledik, bu grafikte de görüldüğü gibi, baktık ki çok kaza var. Onun üzerine Sayın Bakanımın talimatıyla biz de çalıştık, dedik ki bu tedbirleri kimse almayacak, biz en iyisi bunları yapalım kendi gücümüzle ve belediyeleri de görevlendirelim, sadece belediyeler değil, Karayolları –Karayolları kendisi yapıyor- özel sektör, valilikler, işte özel... Buraya da fatura edelim. Neyini fatura edelim? Sadece aldığımız malzemeyi fatura edelim. İşçiliğini biz yapalım, yine görevler onda olsun. Onun için belediyelere fatura ediyoruz ama onlar da ödemiyorlar işin açığı. Biz ödesin ya da ödemesin onun değil de yani Yüksek Planlama Kurulunun kararını uygulamaya çalışıyoruz. Böylece ya belediyelerin yaptıkları da var, bizim yaptıklarımız da var. Şu ana kadar bin civarında böyle geçit yaptık, altüst geçitler de yaptık, kontrollü hâle de getirdik. İşte alt zeminlerini biraz önce Sayın Vekilim dedi, hakikaten, Aydın Bey, alt kaplamaların iyi olması lazım. Araç hangi hızla geliyorsa oradan geçebilmesi lazım. Gelip orada yüklü kamyonlar takıldıkça kaza oluyor. Bunların hepsini tespit ettik ve eğer hakikaten İnternet'e girip bakılırsa dört yıldır sadece bu konuyla, ekipler kurduk, uğraşıyoruz. Bunu yapmayı çalışıyoruz, düzgün geçişi ama tek çözüm alt ve üst geçitler yapmak. Başka çözümü bunun yok. Dolayısıyla buna uğraşıyoruz.

Diğer taraftan, hakikaten slalom yapıyorlar yani üç türlü kaza tespit ediyoruz. Birisi, treni bekleme sabrı olmayanlar. İkincisi, ilk defa ehliyet almış tren yolundan geçenler, ne olduğunu

bilmiyorlar. Buna bile tedbir alıyoruz. Bir ilimizde eğer tren yolu yoksa, orada yeni ehliyet alan arkadaşlar hiç tren yolundan geçmemişse bir gün tren yoluyla karşılaştığında burada da şaşıyorlar. Onun için de 500 metre uzaktan, 300 metre, 200 metre, 100 metre böyle ışıklar koyuyoruz yani bariyerler, tren yolu, tehlikeli dikkat edin diye dünya standardının da ötesinde tedbirler almaya çalışıyoruz.

Sayın Mehmet Şeker Vekilimizin dediği bazı geçitlerde slalom yoluyla yapmalarını biz de tespit ettik, haklı da orada. Dünya Demiryolları Birliği bir standart koymuş. Yani bazı şeyler de bir standart içinde olmazsak da sıkıntıya giriyoruz. Demiş ki geliş yolunda bir bariyer olacak, geçiş yolunda... Niye bunu yapmış? Herhangi bir şekilde diyelim ki bariyeri geçti araç, tam da tren geliyor geri kaçacak. Bariyer olduğu için vurup geri kaçmaz, bilmez onun neden yapıldığını. Aslında zararlı madde değil ama bilmez. Onun için slalom yapıp geri kaçması için yapılmış bunlar ama bizim vatandaşlarımız genelde öne doğru slalom yapıyor. Onun üzerine, biz, Dünya Demiryolları Birliğinin antrparantez onu da söyleyeyim, yönetim kurulundayız da Türkiye olarak yani bu gelişmeler dolayısıyla orada da görevimiz var. Gittik oraya teklif verdik, dedik ki yani bu tek taraflı olunca bazı sıkıntılar çıkıyor, bunun standardını değiştirebilir miyiz? Onlar da dediler ki... Bir de İtalyanlar başvurular, iki ülke, dolayısıyla bunu çalıştık ve değiştirdik. Şimdi, geçen seneden itibaren tamamen kapatıyoruz, artık standart hâle geldiği için, standart oluşturduk ve tamamen kapatıyoruz. Böylece standarda geçmiş olduk.

Bu bariyerlerin denetiminin bize verilmesi teklifi geldi, sanırım Haydar Bey'den geldi. Yani bu denetim ya da yapım bize verilirse bu çalışma devam ediyor. Bize verilirse bunu biz de başaramayabiliriz çünkü o zaman belediyeler ya da valilikler her yere geçit istiyor. Trenimiz de yürümüyor, bu kadar geçidi biz de yapamıyoruz. Eğer geçit lazımsa böyle karar verilmiş. Biz çok inledik burada, bir vekilimiz de, Yozgat Milletvekilimiz de bu konu üzerinde çok çalıştı, komisyonlar kurdu ve sonuçta şu, kime yol lazımsa tedbiri o alacak. Böylece bu tedbirin böyle alınabildiğini, dünyada da incelediğimizde böyle olduğunu yani ben Süleyman Karaman olarak demir yolundan geçmek istiyorsam kendim tedbirimi alıp ben geçeceğim şeklinde olduğunun kararını verdik ve şimdilik böyle gidiyoruz.

Sayın Vekilimize biz de teşekkürlerimizi arz ediyoruz. Gerçekten bu konuyla ilgili çalışmalarımız süratle devam ediyor. Bütün geçitleri kontrollü hâle getirmek ya da alt-üst geçit hâline getirmek için var gücümüzle çalışıyoruz.

Arz ederim.

BAŞKAN – Evet, şimdi, Sayıştay olarak tabii bu öneriyi getirdiniz.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Özür dilerim. Bir konuyu daha arz etmek istiyorum. Sayın Vekilim İsmail Bey böyle bir teklif getirdi, demir yollarını şehir dışına çıkarmak.

Yani, Sayın Vekilim, bu, dünyada çok uygulanamıyor çünkü siz demir yolu istasyonunu nereye getirirseniz orada şehir oluşuyor. Yani biz diyelim ki herhangi bir şehirde, isterseniz Uşak'ta yapalım, iki sene sonra, önce Demiryolları lojman kuruyor, sonra orada oturanlar, çay satanlar, sonra orası şehirleşiyor ve on yıl sonra şehir içinde kalıyor. Bazı tren istasyonları şehir dışındaymış kurulduğunda. Dolayısıyla şu ana kadar biz sadece Kayseri'de, o da Kayseri'de işte bir projeler var, o projeye engel olmak için, bir de U gibi girdiği için Kayseri'ye giriyor, dışarıya bir tek orada uygulamaya çalışıyoruz ama biz de daha demir yolunu yapmadan şehir oluştu. İsterseniz gidip bakalım orada yerleşmeler başladı, işte arsalar arttı. Dolayısıyla bu çözüm tartışılabilir ancak biz bunu şehir dışına değil de daha çok alt ve üst geçitlerle toparlamaya çalışıyoruz.

Arz ederim efendim.

BAŞKAN – Evet, buyurun, söz talebiniz vardı.

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Şimdi, Sayın Genel Müdürümüz çok detaylı olarak anlattı tabii bunu. Bizim bu önerideki asıl muradımız, tabii ilgili mevzuata, YPK kararlarına göre belediyeler, Karayolları filan yapacak bunu. Buna rağmen Devlet Demiryolları bunları yapıyor ve parasını da alamadı, mahkemelere düştü. 35 milyon liralık bir alacakları var, alamıyorlar. Bizim bu önerideki muradımız özet olarak, her şeye rağmen bir mevzuat değişikliği yapılsın ama yine Devlet Demiryolları bunları yapsın ama birtakım sorunlar yine çıkmayacak mı? Çıkacak ama en doğrusunu, en iyisini Devlet Demiryollarının yapacağı kanaatinde olduğumuz için öneriyi biz getirdik. Biraz daha detaylı bilgi vermek istiyoruz müsaade ederseniz.

BAŞKAN – Buyurun.

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Efendim, bu hemzemin geçidi konusu gerçekten çok önemli bir konu. Ne kadar tedbir alınıralsa alınsın çok sayıda kazalar meydana geliyor. 2009 yılında 85 geçit çarpışması meydana gelmiş, 38 kişi hayatını kaybetmiş. Son on yıla baktığımızda, 1.900 kaza meydana gelmiş ve 472 vatandaşımız hayatını kaybetmiş, çok sayıda da yaralı var ve çok büyük maddi kayıplar var. Dolayısıyla bu konu üzerinde çok titizlikle durulmasında fayda var.

Şimdi, hemzemin geçidi konusunun yapımı önemli bir sorun. Bu konuda Sayın Genel Müdür bahsetti, bir Yüksek Planlama Kurulu kararı çıktı geçmişte, ana statüde değişiklik yaptı ve bu hemzemin geçitlerinin yapımını belediyelere ve Karayolları idaresine bıraktı ancak belediyeler hemzemin geçitleri yapmıyor, yapamıyor. Onun yerine TCDD de kendisi yapıyor fakat parasını alamıyor. Çok sayıda dava oluştu. Şu an itibarıyla da 35 milyon lira civarında alacağı var ve ihtilaflar sürüyor.

Bizim buradaki önerimiz şu: Türkiye'deki bütün hemzemin geçitler gözden geçirilsin. Öyle hemzemin geçitler var ki oraya hemzemin geçit yapılması bile doğru değil. Oraya mutlak surette alt geçit veya üst geçit yapılarak o hemzemin geçidin ortadan kaldırılması daha doğru çünkü orada insanlar var, araçlar var, okul var, ne bileyim, çok sayıda kazaya açık bir ortam söz konusu. Onların mutlak surette ortadan kaldırılması lazım.

Dolayısıyla bizim buradaki önerimiz, bir hemzemin geçit iyileştirme ve yenileme projesi kapsamında bütün hemzemin geçitlerin gözden geçirilmesi, hangi noktalara alt geçit, üst geçit yapılacak, hangi noktalara hemzemin geçit yapılacak, onların hangileri kontrollü olacak, bunun tespitinin yapılması bir proje kapsamında. Bu projenin finansmanı konusu ise ayrı bir konu tabii. Bunun finansmanı Dünya Bankasından sağlanabilir veya TCDD'nin yol bakım onarım giderleri karşılığı hazineden aldığı ödenek kapsamında temin edilebilir çünkü meydana gelen kazalar nedeniyle ortaya çıkan maliyetler çok daha fazla bunlardan. Dolayısıyla hemzemin geçit yapılacaksa mutlak surette TCDD yapmalı bize göre. Belediyeler bunu yapamaz. Çatalağzı Belediyesi -şurada var, listeleri var bizde- 117 tane belediye, bunu hangi standarda göre yapacak? Diyelim ki yapmaya karar verdi, hangi uluslararası standarda göre yapacak ve bu malzemeler ithal malzemeler, bunu nasıl temin edecek tek başına küçük belediye? Belediyelerimiz zaten zaman zaman çoğunlukla kendi personelinin ücretlerini bile ödemekte zorlanıyor, bunları yapamıyorlar. Dolayısıyla bu işi TCDD'nin yürütmesi lazım. Ancak bir proje kapsamında olmalı ve ilgili dairelerle, ilgili kuruluşlarla, valilikler, belediyeler, Karayolları idaresiyle birlikte, Kalkınma Bakanlığı ve Hazine Müsteşarlığının görüşleri de alınarak bu konu etraflıca etüt edilmelidir.

Arz ederim.

BAŞKAN – Şimdi, Süleyman Bey, arkadaşlarımız tabii görüşlerini ortaya koydular. Sunumuzda dikkatimi çekti, yani siz Devlet Demiryolları veya Ulaştırma Bakanlığı olarak hafif raylı taşıma sistemlerine bile destek verip, belediyelere destek verip onların tamamlanması noktasında bir çalışma yaptınız. Bakanlığı genel anlamda kastediyorum.

Şimdi, bir taraftan belediyelere bu anlamda bu kadar büyük miktarda rakamlara destek verirken yani Sayıştay temsilcisi arkadaşlarımızın ve komisyon üyesi arkadaşlarımızın ifade ettiği gibi, belediyelerden, diğer küçük belediyelerden, bu yaklaşık 35 milyon lira dediniz, şu anda, şimdilik bu kadar bir rakam teşkil ediyor yani bunun tahsili pek de mümkün gözüküyor ve bu sürekli devam edecek olan bir süreç. Bu belediyelerden bunları beklemek de açıkçası biraz gerçekçi olmaz gibime geliyor yani özellikle bu son KHK'yle bilemiyorum yeni bir düzenleme yapılırken yeni çerçevede bu tekrar gözden geçirilmesi gerekmez mi? Yani bu konuda bir çalışma yapmak daha sağlıklı olur gibi.

Yani sonuçta, evet, siz de haklısınız “Biz yaparsak herkes bizden ister, talep eder.” diyorsunuz ama onlar isteyecek, zaten istemek vatandaşın hakkı ama hangisinin gerçekten bir ihtiyaca

bağlı olup olmadığı noktasında karar verme noktasında da karar merci de siz olursunuz yani bu karışıklığı giderme noktası bir çalışma yapmamız gerekir. Benim de şahsi kanaatim bu, bunu da söyleyeyim.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Sayın Başkanım, şimdi, zaten bu konu sadece bariyer sistemiyle çözülecek bir konu değil.

BAŞKAN – Değil.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Yani biraz önce arz etmeye çalıştım 46 tane kaza var 2010 yılında, bunun 10 tanesi bariyer kapalıyken ki kaza, 10 civarında da yani tren geçmiş, gelip trene vuran bir kaza yani trene vuran araçların kazası. Dolayısıyla bu trenle aracın kesişmemesi lazım. Şöyle bir esprisi var -çok sıkıntılı- mesela kara yollarında kırmızı ışık geçişi kaza olma ihtimali var ama tren yollarında kırmızı ışık geçişi kesin kaza, kırmızıda tren var yani kara yolunda kırmızı yanar ama araç olmayabilir ama demir yollarında kırmızı yanıyorsa araç var. Bunu anlatmaya çalışıyoruz.

Şunu arz etmek istiyorum: Yani sadece bariyer sistemiyle de çözülmüyor bu konu. Onun için burada alt ve üst geçit yapmak lazım. Şimdi, biz, bazı belediyelerle konuşuyoruz, diyoruz ki işte ortadan bir tane geçiş yapalım, arkadaşlar işte gelsin buradan geçsinler. O görev bize olduğu zaman kıyameti koparacaklar, en az on tane isteyecekler. İşte mesela Eskişehir, hiçbir şey anlamadığımız için alttan geçiyoruz, tamamen yeraltından. Bu da müthiş bir maliyet getiriyor. İzmir öyle, anlamıyoruz. Yani belediye kendisi, belediye bütçe vererek kendisi yaptığı takdirde ihtiyacı kadarını yapıyor. Eğer biz “Nereden yapalım?” diye sorduğumuz zaman ihtiyacın 50 misline çıkanlar var. Her 10 kilometre... İşte, biraz önce Sayın Vekilim söyledi. İşte, tarlanın ortasına ben yani traktör geçecek, yapamadığı için arkadaşlar, orayı kapatıp geriden dönmek... Belki çiftçilere de yazık yani benim ona da bir itirazım yok ama bu geçidi kim yapacak? Yani bir traktör geçecek, ben yapacağım geçit, altüst geçit. Bu, hakikaten çözümü zor olan bir şey, bu çok tartışılmış ve sonuçta biz gene demiryolları olarak diyoruz ki biz zaten elimizden geleni yapıyoruz. Yani bütçe olarak yapabildiğimiz her şeyi yapıyoruz. Sadece belediyelere fatura ediyoruz, onlar da ödemiyorlar, illa ödesinler diye böyle şey de yapmıyoruz. Ancak, şunu yapmak istiyoruz: Yüksek Planlama Kurulunun 1980’de aldığı kararları hukuki olarak uygulamaya çalışıyoruz, hem işimizi yapıyoruz hem de onu uyguluyoruz. Şimdi bu görev bize verildiği takdirde 4 bin olan şu anda tespit ettiğimiz geçit sayısı, emin olun, 14 bin olur. Biz hiç kimseyle çözemeyiz diye korkuyoruz ama yani bu bir karar verilebilecekse...

Arz ederim efendim.

BAŞKAN – Evet, ne diyorsunuz o zaman?

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Gündemde kalsın diyoruz.

BAŞKAN – Niye gündemde kalsın?

Yani şu anda siz bir görüş olarak söylediniz, Komisyon üyesi arkadaşlar görüşlerini söylediler, kurum da görüşünü söyledi. Yani şimdi gündemde kalıp da önümüzdeki sene gelecek, üç saat daha bunu konuşacağız.

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Ama çözülüyor ki...

BAŞKAN – Çözülüyor da bakın, şimdi, siz bir usul tespit ettiniz. Kurum da diyor ki “Ben şu andaki mevcut yürürlükteki mevzuat çerçevesinde bunu zaten böyle yapmak durumundayım.” diyor.

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Öyle değil efendim.

BAŞKAN – Niye değil?

Buyurun.

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Efendim, şu andaki yürürlükte olan mevzuat, ana statü belediyelere bırakıyor, belediyeler yapmıyor. TCDD yapıyor zaten şu anda bunu fakat parasını istiyor, vermiyor. Oraya bekçi koyuyor TCDD, onun parasını da istiyor, onu da vermiyor. Bekçiyi eğitiyor, onun parasını da istiyor, onu da vermiyor. şimdi burada çok ciddi bir sorun var. şimdi, bu konunun etüt edilmesi lazım Sayın Başkanım.

BAŞKAN – Anlıyorum da...

Genel Müdür de şunu söylüyor: Orada –üstü kapalı ima ediyor bir kısmını da – diyor ki: “Bu görevi kanunen bize verirsiniz, her yerel yönetici, belediye başkanları, belde belediye başkanları, köy muhtarları önce gelecek sizin başınızı ağrıtabak, siz de bizim başımızı ağrıtabacaksınız.” Yani ben onun neyi kastettiğini anlıyorum ve “Gerekli gereksiz noktasında bu sıkıntıyı yaşayacağız.” diyor. Ama şu anda bizim yaptığımız... Zaten yapıyoruz.

Bir öneri getirin yani ne yapacağız o zaman? Tamam, tartıştık bu konuyu. Gündemde bırakalım dediğiniz zaman önümüzdeki sene Türkiye Devlet Demiryolları hesap ve işlemlerini görüşürken bu konuyu tekrar okuyacağız, muhtemelen cevaplar aynı şekilde olacak ve muhtemelen - Komisyon üyesi arkadaşlarımız- benzer konuları tekrar tartışacağız.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Denetçiler tespit etmeyecek mi bu konuyu?

BAŞKAN – Hayır, gündemde bırakıyoruz dediğimiz zaman...

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Seneye denetçiler bunu tekrar tespit etmeyecekler mi?

BAŞKAN – Buyurun Ali Bey.

ALİ SARIBAŞ (Çanakkale) - şimdi, tabii, Sayıştay haklı olarak diyor ki burada, sürekli, yasalasması gereken bu sorunun çözülmesi gerektiğini ifade ediyor, net. Yani burada bir para alacağı var, kalıyor. Kâğıt üzerinde doğru, yasa buna elvermiyor, orada kalıyor. Yani diyor ki Sayıştayın çok net ifadesi “Bu konu izlemeye kalsın.” ya da bu konu da zaten biz de hepimiz hemfikiriz. Öncelikle bu konudaki düzenlemenin yetkisinin mutlaka çözülmesi gerektiğini... Yoksa bu alacak burada kalacak,

yasaya uygun değil, her dönem bu gelecek. Bu konuda bir düzenlemenin şart olduğunu ifade ediyor. Benim net olarak algıladığım bu.

İkinci şık, ben yine katkıda bulunmak için, Türkiye’de yani hem yerel yönetim hem kamu ve genelde baktığımızda bu sorunun czm bir kere tek elde toplanmadığı sürece mümkün değildir. Her kavşak, her zemin ya da her kesişen ulaşım ağlarının kesiştiği nokta özel czmlere tabidir. Yani her özel czm de her küçük noktada, köyde, belde de şehirde teknik eleman gerektirir. Teknik elemanla birlikte statüleri bilen ve bu konuda uzmanlaşmış insanların az önce söylediği gibi standartları bilmesi gerekir. Ne kadar bu sorundan kasak da ne kadar yapsak da hızlı tren ve bu ifadeyle, işte bugünkü  kategoride en küçük konvansiyonel tren de yapsanız bu sorunun czlmesi gerekir cnk Türkiye’nin bir kangrenidir bu. Yani bu konuda, czm konusunda mutlaka bir czm üretilmeli, can kaybı var. En cok da kazaların olduğu... Siz istediğiniz kadar ulaşımı czseniz yani yapsanız da mutlaka bu hemzemin geçitlerin Bizim Türkiye’deki Türk insanının bugünkü koşulları içerisinde bunun czlmesinin bir yetkilisi olması gerektiğini ifade ediyorlar ki doğru söylüyorlar. Başka türlü Türkiye’de bu hemzemin geitlerindeki kazaları nleme şansı yoktur. Ben de Sayıştayın bu görüşüne katılıyorum. Cnk bu yasal düzenlemenin ortadan kalkması için izlenmesi gerektiğine inanıyorum.

Çok teşekkür ederim.

BAşKAN – Peki.

Buyurun.

SAYIşTAY TEMSİLCİSİ – Sayın Başkanım, Sayın Vekilimiz de cok yerinde tespitlerde bulundu. Gerçekten, son on yılda 500 vatandaşımız hayatını kaybetti. Buradaki kazalar tren yolu kazası sayılmıyor, demir yolu kazası, kara yolu kazası sayılıyor. Biz, mutlak suretle buna bir czm bulmak zorundayız. Bizim nerimiz zaten bu konunun etüt edilmesi. Yani ilgili kurum ve kuruluşlarca etüt edilsin. Etüt sonucunda densin ki şu anki uygulama doğrudur, devam... Tamam o zaman ama etüt edilmeden, bu konu araştırılmadan sadece geçmiş yıllarda yapılmış tespitlere dayanılarak bir şey de söylemek doğru değil.

BAşKAN – Etüt yaptık mı Süleyman Bey?

Buyurun.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Sayın Başkanım, biz tabii bu konularla ilgili bütün yerlerde yani 4 bin tane şu anda geçit var, bunun binini kontrol altına aldık yani ya alt-üst geçitlerle ya da bariyerlerle. 3 bini daha henüz calışıyor ve bununla ilgili bütün bölgelerde arkadaşlar nasıl yapılacağına dair... İşte, yolların daha düzenli geçmesi için etütler yapıyor.

Ancak bizim burada arz etmek istediğimiz, bu konu otuz yıl önce zaten czlmş yani karar almışlar; kime ihtiyaç varsa o geçecek, o tedbir alacak şeklinde. Mesela, böyle bir şey olsa, Demiryollarına verilse, bir özel sektör bir yerde ev, bir yerde fabrika açsa ben nasıl yapacağım onu?

Yani böyle şeyler de geliyor. Dolayısıyla bizim fikrimiz, bu konunun, Karayollarının yani kara yolu araçlarının konusu olduğunu düşünüyoruz, biz böyle düşünüyoruz. Dolayısıyla kara yolu araçlarını yönetenler alması lazım diye düşünüyoruz ama biz gene de yapıyoruz yani yapıp fatura ediyoruz.

BAŞKAN – Haydar Bey, bağlayalım bu konuyu artık. 03.48

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Evet, bağlayalım.

Ben Devlet Demiryollarının bu işi üstlenmesi taraftarıyım, standardizasyon anlamında. Çünkü beldeden geçiyorsunuz, köyden geçiyorsunuz, belediye olan yerlerden geçiyorsunuz, muhtarlıklardan geçiyorsunuz. O zaman köydeki muhtar da bu bariyeri kendisi yapacak, hemzemin geçidi kendisi yapacak, bu olmaz. İstanbul’da nasıl bir standart kullanıyorsanız Çemişgezek’te de aynı standartta Devlet Demiryollarının... Buradaki korku biz siyasetlerin baskısı. Yani benim köyümde bir hemzemin geçidin yapılması veya yeni bir yolun yapılması, bu. Ama bundan da kaçarak, evet açıkçası bundan da kaçarak Sayın Genel Müdürüm bu işi kurtaramayız. Bana göre Devlet Demiryollarının üstlenmesi gerekiyor.

BAŞKAN – Mehmet Bey, son sözü size veriyorum, bağlayacağım.

MEHMET GELDİ (Giresun) – Şimdi, bu konuda problem var ortada. Probleme baktığımız zaman çözülmesi gereken problem ama Devlet Demiryollarına bunu verdiğiniz zaman bu işin altından kalkma şansı yok yani burada çünkü sürekli ilave yollar en ufak beldeden tutun da hepsinde bunlar gündeme gelecek. Problem zaten şu hâliyle çözülmüş vaziyette. Demiryolları yeni bir hat yaparsa zaten yapmak zorunda. Sonradan yapan kimse planlamasını ona göre yapacak ve ona göre yatırımla yola çıkacak. Bu nedenle, tabii, fiilen de kazalar açısından baktığınızda, Devlet Demiryollarının bu konuda tedbirler alması gerekiyor ama hemzemin geçidi alt geçide, üst geçide çıkaralım. Bunun sorumluluğunu vermeye kalktığınızda bu işin hiç çözülme şansı yok.

BAŞKAN – Sayıştay yetkilisi arkadaşlarımız zaten bir etüt çalışması istemişler.

Bunu biz izleyelim. Önümüzdeki dönem eğer çalışmalara göre bakarsınız, bir ilerleme kaydedemediysek tekrar zaten getirmek sizin elinizde.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Sayın Başkan...

BAŞKAN - Bitirelim artık Süleyman Bey.

Bu konuyla ilgili mi bir şey söyleyeceksin?

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Evet, Sayın Vekilimin, Haydar Bey’in dediğiyle ilgili.

Bir kere burada bir yanlış anlama var. Siz geçiyorsunuz, yapın diyor ya biz geçmiyoruz aslında. Biz önceden geçmişiz de kara yolları geçiyor. Dolayısıyla bu sistemi bir iyi anlatıp arz etmek lazım. Biz geçtiğimiz yerlerde zaten tedbir alıyoruz. Gidelim mesela Ankara-Konya, hiçbir kara yolu

aracı demir yoluna çıkamaz ya da Kars-Tiflis. Yeni yaptıklarımızda kesinlikle bu tedbiri alıyoruz. Biz geçtikten sonra geçenler tedbir alsın diye karar alınmış, biz onu daha çok tutuyoruz.

Arz ederim.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Otoyollar yapılıyor. Otoyoldan yeni bir yol, üzerinden, yanından açıp da orada bariyeri kesip de geçemiyoruz ki. Devlet Demiryollarında böyle yapacaklar, her şey usulüne uygun olacak. Yeni kara yolu yapıyorsa...

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Biz yeni yaparken yapıyoruz Sayın Vekilim.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Kara yolu diyorum.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Ayrıca biz alıyoruz da sadece belediyeler para ödemesini diye tartışıyoruz. Ödemezse ödemesinler, başka da...

BAŞKAN – Sen öyle deme şimdi, başkanlar duyar bak bunu.

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

Diğer öneriyi okutuyorum:

Öneri 4:

Demiryollarına ilişkin standardizasyon, araştırma, test ve sertifikasyon konusu ile ilgili olarak;

Demiryolu ile ilgili altyapı, sistem, her türlü araç, gereç ve malzemeye ilişkin ulusal standartların hazırlanması, geliştirilmesi ve güncellenmesi için Türk Standartları Enstitüsü (TSE) nezdinde girişimlerde bulunulması; bu konuda TSE bünyesinde teşkil edilen, uluslararası ve Avrupa Birliği standart kuruluşlarının faaliyetlerinin yürütüldüğü teknik komite ve alt komite çalışmalarını takip eden ve bu komitelerce hazırlanan taslak verileri inceleyip ülke görüşünü oluşturan ulusal teknik komitelerde TCDD ve bağlı ortaklık temsilcilerinin de görev alması hususu üzerinde durulması;

Avrupa Birliği karşılıklı işletilebilirlik teknik şartları TSİ (Technical Specification for Interoperability) sertifika belgesi bulunmayan yük vagonlarının 2011 yılından itibaren Avrupa demiryollarında işletilemeyeceği hususu dikkate alınarak, bağlı ortaklıklarca üretilen yük vagonlarının ve parçalarının, Avrupa Birliği normlarına göre sertifikalandırılması konusunda yürütülen çalışmaların bir an önce sonuçlandırılması,

Demiryolları ile ilgili kapsamlı araştırmalar yapmak ve geleceğe dönük yatırım ve işletme politikalarına katkıda bulunmak üzere teşkil edilen Demiryolu Araştırma ve Teknoloji Merkezinin kuruluşunun bir an önce tamamlanarak gerekli çalışmalara başlanması,

Yurtiçinde Üçüncü Şahıslarca Üretilen Yük Vagonu ve Vagon Ana Aksamalarının Teknik Kabulü Hakkında Yönetmelik gereği, bağlı ortaklıklar ve üçüncü şahıslarda üretilen yük vagonlarının, demiryolu yapısına ve işletme güvenliğine uygunluk yönünden testlerini yapmak ve

sertifikalandırmak üzere 2012 yılı sonuna kadar oluşturulması öngörülen, özerk yapıdaki akredite servislerin kurulması için gerekli girişimlerde bulunulması.

BAŞKAN – Evet, cevabı alalım.

Cevap:

Demiryolu altyapısı ve üstyapısında kullanılan malzemeler UIC, EN, demiryolu konusunda gelişmiş ülkelerdeki standartlara uygun olarak kullanılmakta ve inşaatları da buna göre yapılmaktadır.

Demiryolu ile ilgili alt yapı, sistem, her türlü araç, gereç ve malzemeye ilişkin ulusal standartların hazırlanması, geliştirilmesi ve güncelleştirilmesi için Türk Standartları Enstitüsü nezdinde 1995-2001 yılları arasında Kuruluşumuz uzmanlarının da yer aldığı "Özel Daimi Komite" tarafından 100'ü aşkın Avrupa Standardı (EN) ve ilişkili UIC Standardı TSE Standardına dönüştürülerek kullanıma sunulmuştur.

Diğer taraftan TSE ile potansiyel işbirliği konularını belirlemek üzere kurulan komisyon çalışmaları neticesinde protokol taslağı hazırlanmış olup, imzalanma aşamasına gelmiştir.

Protokol kapsamında TSE tarafından oluşturulacak Ulusal Teknik Komiteye TCDD'den de personel görevlendirilecektir.

Ayrıca, Sinyalizasyon, Elektrifikasyon ve Telekomünikasyon tesisleri uluslararası standartlara göre tesis edilmektedir.

Avrupa Birliği karşılıklı işletilebilirlik teknik şartları TSİ sertifika belgesi bulunmayan yük vagonlarının 2011 yılından itibaren Avrupa Demiryollarında işletilemeyeceği hususu dikkate alınarak, Kuruluşumuz ile bağlı ortaklıklarımız tarafından, üretilen yük vagonlarının ve parçalarının, Avrupa Birliği normlarına göre sertifikalandırılması konusundaki çalışmalar devam etmektedir.

Bağlı ortaklarımızdan TÜLOMSAŞ, TÜDEMSAŞ, TÜVASAŞ Genel Müdürlüğünce karşılıklı işletilebilirlik standartlarına uygun yolcu, yük vagonu ve demir yolu araçları üretilmektedir.

Kafkasya, Avrupa ve Asya'nın demiryolu üssü olmayı 2023 yılı hedeflerine koyan ülkemizin, bu hedeflerine ulaşmasında teknolojik altyapısının güçlendirilmesi zorunluluk hâline gelmiştir. Bu kapsamda hazırlanan 10. Ulaştırma Şurası Demiryolu Sektör Raporunda da ülkemizde, demiryolu araştırmalarına öncülük edecek bir araştırma ve teknoloji merkezinin kurulmasının önemine değinilmiş, demir yolu sektöründeki tüm aktörleri bir araya getiren ve ileriye dönük demiryolu Ar-Ge ihtiyaçlarının belirlendiği ve çözüme kavuşturulduğu Demiryolu Enstitüsünün kurulması, alınan kararlar arasında yerini almıştır.

Bu kapsamda, Kuruluşumuz bünyesinde 2009 yılında "Demiryolu Araştırma ve Teknoloji Merkezi" kurulmuştur.

Özerk yapıdaki akredite servislerin kurulup onaylama işlemleri TÜRKAİ tarafından yürütülmektedir. Genel Müdürlüğümüzce gerekli girişimlerde bulunulmuştur.

Sonuçta, yönetmeliğin devreye alınabilmesi için Türkiye'de akredite edilmiş teknik servislerin oluşması beklenmektedir.

BAŞKAN – Söz talebi? Yok.

Şimdi, bir kısmı herhâlde yerine getirilmiş şeylerin.

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Bir an evvel tamamlanması gerekiyor, izleyelim.

BAŞKAN – O zaman şöyle: Yerine getirilen -bu Araştırma ve Teknoloji Merkezi gibi kurduk diyorlar- o hususları çıkartalım. Üzerine çalışılacak olan hususların izlenmesi noktasında Komisyonumuzun oyunu alalım.

Yerine getirilen hususların çıkartılması ve çalışmaları devam eden hususların da izlenmesi hususunu oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Diğer öneriyi okutuyorum, buyurun:

Öneri 5:

TÜLOMSAŞ'ta TCDD'ye yapılan satışların yanı sıra, ulusal ve uluslararası alanda alternatif piyasalara yönelik satışlarda kaydedilen gelişmeler ve General Electric Firması ile Avrupa Pazarına yönelik olarak tasarlanmış olan yüksek teknolojlili lokomotif imali ve uluslararası piyasaya satışı konusunda sağlanan iş birliği ile önemli bir atılım içine giren şirketin, hedeflerini gerçekleştirebilmesi ve daha kârlı, verimli ve etkin bir konuma gelebilmesi için;

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

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

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

1981 yılında yürürlüğe konulmuş olan 2522 sayılı "Kamu Kuruluşlarının Yurtdışındaki İhalelere Katılması Hakkında Kanun" uyarınca, yurt dışı ihalelere katılabilmek için Bakanlar Kurulu kararı gerektiğinden, Şirketin ihracat faaliyetlerindeki gelişmeler de dikkate alınarak; yurt dışı ihalelerde her defasında Bakanlar Kurulu kararına müracaat etme yerine, zaman kaybını önlemeye ve daha süratli hareket etmeye imkan verecek bir yasal düzenleme yapılması hususunun tüm yönleriyle değerlendirilmesi amacıyla ilgili merciler nezdinde girişimlerde bulunulması.

BAŞKAN – Hayri Bey, siz cevaplandırmak isterseniz size vereyim sözü.

Buyurun.

TÜLOMSAŞ GENEL MÜDÜRÜ HAYRİ AVCI - Öneride belirtilen hususlar Şirketimizin hedeflerindendir. Misyonumuz gereğince öncelikli işimiz ana kuruluşumuz TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğünün tüm taleplerini teknolojik ve ekonomik olarak en uygun bir şekilde karşılamaktır. Ayrıca ülkemizin demir yolu araçları üretiminde, özellikle lokomotif imalatı konusunda tek kuruluşu olan şirketimizin gerek yurt içi ve gerekse yurt dışı pazarları izlemesi, oluşan talepleri karşılayarak ülkemiz ekonomisine katma değer sağlaması da hedeflenmiştir.

Bu amaca yönelik olarak, öncelikle 2023 yılı vizyonu doğrultusunda mevcut üretim faaliyetlerimiz ve ürün konseptimiz yeniden tanımlanmıştır. Bu çerçevede,

Lokomotif Projelerimiz, özellikle şirketimizin GE arasında gerçekleştirilen stratejik ortaklık anlaşması kapsamında -üretimlere- şu an çalışma devam etmektedir ve 2011 yılı Kasım ayı yani bu ayın sonunda inşallah ilk lokomotif üretimine başlıyoruz, Avrupa'ya ihraç amaçlı.

Bunun dışında, yine aynı kapsamda 1 adet lokomotif İngiltere'ye ihraç etmek üzere ürettik ve bunun da testleri devam etmektedir.

Diğer bir konu, TCDD'nin ihtiyacı olan 80 adet elektrikli lokomotifin %35 yerli katkı oranıyla ilgili çalışmalar devam etmektedir. 2012 yılında üretimle ilgili çalışmaları başlatacağız.

Yine Irak'la ilgili çalışmalarımız, 30 adet ana hat lokomotif ve 12 adet manevra lokomotifinin üretilmesi, karşılanması konusundaki çalışmalar devam etmektedir.

Yine yurt dışı piyasaya yönelik olarak yurt içindeki tüm lokomotif ihtiyaçlarını şirketimiz başarıyla karşılamaktadır. Bu kapsamda Erdemir'de 2 adet, Taşkömürü İşletmesinden de 1 adet olmak üzere alınan siparişler bu ayın sonunda teslim edilecektir.

Yine ikinci ürün olarak belirlemiş olduğumuz ve yeni üretim konseptimiz kapsamında cer motoru imalatına yönelik ise Bombardier Almanya firmasına ve ayrıca Marmaray araçlarında kullanılmak üzere Hyundai Rotem firmasına 240 adet olmak üzere cer motoru siparişi alınmış ve imalatına başlanmıştır.

Tayland'da yine bir yerleşik bir firma ile Tayland Demiryollarının ihtiyacını karşılamak üzere tesis kurdurulmuş ve oraya bilgi ve lojistik destek verilerek orada cer motoruyla ilgili bakım ve imal işlemi başlatılmıştır.

Diğer bir projemiz ise yeni üretim konseptimiz gereğince ana ürün olarak tanımlanan dizel motor projelerimizdir. Bu dizel motor projemiz dizel lokomotiflerde kullanılmak üzere Tayland'a yerleşik bir firma ve yine Fransa'daki bir firmayla motor ihracatımız devam etmektedir.

Başlatmış olduğumuz, son bir yıl içerisinde özellikle ülkemizdeki denizcilik sektöründe kullanılmak üzere motorumuzun marine sertifikası alması için çalışmalar tamamlanmış ve Türk Loyd'u tarafından 2011 yılında yapılan denetim sonucunda Tip Onay Sertifikası almaya hak kazanmıştır. Bu motorlar jeneratör motoru, gemi ana motoru olarak kullanılmak üzere onaylanmıştır.

Bu şekilde, ilk defa 2.500 beygir gücünde bir Türk motoru denizcilik sektöründe kullanılmaya başlanacaktır.

Yük vagonu projelerimiz ise yine ithalden gelen ve ithal vagonların engellenmesi ve yerli üretimin arttırılması amacıyla yapılan çalışma sonuçlandırılmış ve artık 2010 yılından itibaren ülkemizdeki tüm lojistik firmalarımızın ve özel kuruluşlarımızın, TCDD dışındaki tüm kuruluşlarımızın vagon ihtiyacı şirketimiz tarafından başarıyla karşılanmaktadır. Bu kapsamda 2010 yılında 222 adet, 2011 yılında 144 adet ve 2012 yılında yine şu andaki son rakama göre 424 adet siparişimiz alınmış ve devam etmekte bu çalışma.

Yine bu kapsamda, şirketimizin beşinci ana ürünü olan tramvay projelerimizse devam etmektedir ve Gaziantep Büyükşehir Belediyesine ait 15 adet tramvay aracının komple modernizasyonu gerçekleştirilmiş, bu kapsamdaki bu araçlar Almanya'da çok büyük ilgi çekmiştir. Mart ayında şirketimizi bir belediye ziyaret ederek bu konuda ilgilendiğini göstermiştir.

Şirketimizin yurt dışındaki ihalelere katılmasının kolaylaştırılması ve hızlandırılmasıyla ilgili öneri ve hususlar Ulaştırma Bakanlığımıza ve ana kuruluşumuza iletilmiştir.

Arz ederim efendim.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Kamer Bey, buyurun.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Bu Marmaray Projesi ne durumda? Bunun için 240 adet cer motoru siparişi aldığınızı söylüyorsunuz. Bu 2011 Kasım ayında başlayacak diyorsunuz. Bu proje evvela ne zaman bitecek? Kasımda bu 240 adet cer motoru siparişine başlayacağınıza göre bunu proje bitimine yetiştirecekler midir? Onu öğrenmek istiyorum.

BAŞKAN – Buyurun.

TÜLOMSAŞ GENEL MÜDÜRÜ HAYRİ AVCI – Marmaray Projesi devam eden projedir ve bunun kendi konseptine uygun olarak üretilmekte olan araçların, biz yerli katkı oranı içerisinde cer motoru üretmesiyle ilgili kısmı onlardan aldık ve bu işi yapacağız.

240 adet motorla ilgili genel teslimat programımızda. Marmaray araçlarının Hyundai Rotem firmasının kendi araç teslim programına uygun olarak gerçekleştirilecektir. Onun için bizim şu anda yaptığımız üretim iş planına göre cer motorlarının teslimatı ürün teslimatıyla paralellik arz etmektedir. Onun için bu konuda bizim yapmış olduğumuz iş programı da bu kapsamdadır. Yani biz sadece cer motoru imal ettiğimiz için aracın kendisini Hyundai Rotem firması, Adapazarı'ndaki Eurotem şirketinde yapmaktadır ve bu arada biz sadece cer motoru değil, onun bojisini de yapmaktayız.

Arz ederim efendim.

BAŞKAN – Süleyman Bey, eklemek istediğiniz bir husus var mı?

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Sayın Başkanım, Marmaray Projesi 2013 sonu hedef, bütün projeler ona göre başlamış. Bu araçlarsa bir kısmı üretilmiş, bir kısmı da devam ediyor. Şu anda Edirne’de ve Adapazarı’nda var. 240 tane de o araçların bitim yani 2013 sonuna kadar üretilecek.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Bir kısmı stoklarda...

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Bir kısmı yurt dışında üretildi, bir kısmı...

KAMER GENÇ (Tunceli) – 2013’te bitecek mi bu?

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – 2013 sonu hedefimiz, bütün ihaleler ona göre hedef alındı, 2013 sonu.

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz.

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Bizim bu önerimizin epeyce önemli kısımları yerine getirildi. Bizim asıl üzerinde durmak istediğimiz, 1980 yılında çıkan bir kanun gereği Bakanlar Kurulunun - kamu kuruluşlarını, bütün kamu kuruluşlarını ilgilendiriyor bu- yurt dışı ihalelerine katılma müsaadesi vermesi gerekiyor. Aradan otuz yıl geçti, ülkemizin şartları değişti, sık sık ihalelere çıkılıyor, Bakanlar Kurulunun gündemi de malum. Yani gidip izin almak ciddi bir zaman kaybı oluyor. Bunun biz asıl düzeltilmesi istiyoruz.

BAŞKAN – O konuda zaten biz yazıyı yazdık diyorlar şeye.

Peki bu Demiryolları olarak ne yaptınız? Yani Devlet Demiryolları olarak siz de yazıyı yazmışsınız.

Bakanlık temsilcisi arkadaşımız burada mı?

Evet, size yazı yazılmış.

Buyurun.

BAKANLIK TEMSİLCİSİ – Sayın Başkanım, konuyla ilgili gerekli girişimleri sürdürüyoruz.

BAŞKAN – Hızlandırılabilir ama yani şimdi sürdürüyoruz derken...

Evet, konunun o zaman izlenmesi hususunu oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Diğer öneriyi okutuyorum:

Öneri 6:

TÜLOMSAŞ’ta daimi statüdeki işçi personelin %46’sının 26 yıl üzeri ve %35’inin 21-25 yıl arası hizmetinin bulunduğu, memur ve sözleşmeli personelin ise yaklaşık yarısının emekli olabilecek konumda olduğu, dolayısıyla emekli olabilecek durumdaki personelin ayrılmaları halinde, üretimde ve hizmetlerde aksamalar meydana gelebileceği, personel yetersizliğinden kaynaklanan aksaklıkların daha da artacağı ve mevcut bilgi birikimi ve tecrübeye kısa zamanda giderilemeyecek önemli kayıplar

yaşanabileceği hususu dikkate alınarak; öncelikle kritik pozisyonlarda olmak üzere, ortaya çıkan personel ihtiyacının karşılanması için ilgili merciler nezdinde girişimde bulunulması,

BAŞKAN – Hayri Bey, buyurun.

TÜLOMSAŞ GENEL MÜDÜRÜ HAYRİ AVCI - Efendim, cevap veriyorum:

Kamu İktisadi Teşebbüsleri ve Bağlı Ortaklıkları'nın 2010 yılı Genel Yatırım ve Finansman Programının Tespitine ilişkin 12.10.2009 tarih ve 2009/15514 sayılı Bakanlar Kurulu Kararının eki kararın "İlave Atamalar" hükmü gereğince Mali İşler Dairesi Başkanlığı'na 5 memur personel ve üretimde aksama olabilecek yerlerde istihdam edilmek üzere 78 daimi işçi göreve başlatılmıştır. Ayrıca 2011 yılına ait Genel Yatırım ve Finansman Programı'nın istihdama ilişkin ilave istihdam kapsamında 5 idari personel ile Ar-Ge ve mühendislik alanlarında çalıştırılmak üzere ihtiyaç duyulan 20 mühendis olmak üzere toplam 25 memur personel talebinde bulunulmuş olup, 24 memur personel göreve başlatılmıştır.

BAŞKAN – İhtiyacımızı gördük diyorlar. O zaman bunu çıkartalım diyorsunuz.

Önerinin gündemden çıkartılması hususunu oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Diğer öneriyi okutuyorum:

Öneri 7:

TÜVASAŞ'ın iş hacminin gün geçtikçe büyümesine karşılık işçi personel sayısının yıldan yıla azalması nedeniyle imalat ve onarım faaliyetlerinde ortaya çıkan işgücü açığının, özellikle yeni bir proje olan Dizel Tren Seti (DMU) üretimi de göz önünde bulundurularak bir an önce giderilmesi konusunda gerekli çalışmaların başlatılması,

BAŞKAN – Evet, İbrahim Bey, buyurun.

TÜVASAŞ GENEL MÜDÜRÜ İBRAHİM ERTİRYAKİ - 2010 Yılı Yatırım ve Finansman Kararnamesi kapsamında alınması planlanan 60 daimi işçi 14 Şubat 2011 tarihinde işbaşı yaptırılmıştır. Buna ilaveten 2011 Yılı Yatırım ve Finansman Kararnamesi kapsamında 55 daimi işçi için gerekli izinler alınmış olup, ilgili kurumlar nezdinde girişimler sürdürülmektedir.

Arz ederim.

BAŞKAN – Buyurun Kamer Bey.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Sayın Başkan, bu işçilerin nasıl göreve alındığını öğrenmek istiyorum.

BAŞKAN – Hangi kriterlere göre...

KAMER GENÇ (Tunceli) – Hangi kriterlere yani neye göre seçiyorlar, ben o konuda...

BAŞKAN – İbrahim Bey, buyurun.

TÜVASAŞ GENEL MÜDÜRÜ İBRAHİM ERTİRYAKİ- Efendim, tamamen mevzuata uygun olarak İş Kanunu ve İŞKUR marifetiyle bunlar alınmaktadır ve KPSS puanlarına göre İŞKUR bize özelliklerini belirttiğimiz elemanları göndermektedir. Biz de buna göre iş başı yaptırılmaktayız.

BAŞKAN – Mehmet Bey, buyurun.

MEHMET ŞEKER (Gaziantep) – Sayın Başkanım, benim anladığım kadarıyla bu işi yapan elemanlar özelliği olan insanlardır, sıradan işçiler değil bunlar. Tabii ki bu yatırım, finansman kararına göre de... Biraz önceki maddede görüştük, emekli olacak çok ciddi şekilde yüzde 50'ye yakın personelleri var. Bu emekli olanların da yüzde 10'unu galiba alabiliyorsunuz. Bununla ilgili de ilgili kurumlar nezdinde girişimler sürmektedir deniliyor. Yani buradan şunu anlayabilir miyiz: Yeterli işçi sayınız yok, yeterli teknik eleman sayınızda sıkıntı var ve bunları yerine koyamıyoruz şeklinde anlayabilir miyiz bunu?

BAŞKAN – İbrahim Bey, buyurun.

TÜVASAŞ GENEL MÜDÜRÜ İBRAHİM ERTİRYAKİ- Aynen öyle kabul edebiliriz efendim. Özellikle TÜVASAŞ olarak biz demir yollarına yapmış olduğumuz bu dizel tren setle ilgili olarak tabii büyük ölçüde iş gücü açığımız söz konusu. Ancak bu yıl içerisinde bu 55 işçiyi de bu yönde alabilirsek bu açığımızı gidermiş olacağız kısmen.

BAŞKAN – Peki, şu anda probleminiz var mı? Yani zaten 60'ını aldık diyorsunuz, 55'le ilgili olarak izin aldık. Yani süreç mi devam ediyor?

TÜVASAŞ GENEL MÜDÜRÜ İBRAHİM ERTİRYAKİ- Süreç devam ediyor.

BAŞKAN – Yani İŞKUR'a yazı yazıp oradan... Yani o zaman işe alım süreci devam ediyor.

TÜVASAŞ GENEL MÜDÜRÜ İBRAHİM ERTİRYAKİ- Evet.

BAŞKAN – Bunları aldıktan sonra gerekirse tekrar alırız diyorsunuz. Yani Mehmet Bey'in sorduğu yani bunlar bir anlamda yeterli mi, hâlâ açığınız devam ediyor mu, onları ne yapacaksınız?

TÜVASAŞ GENEL MÜDÜRÜ İBRAHİM ERTİRYAKİ- Efendim, müsaade edildiği ölçüde almaya çalışacağız tabii ki.

BAŞKAN – Buyurun Süleyman Bey.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Şimdi, Başkanım, tabii, iş gücü açığı daha önceki yıllarda demir yolu yan sanayisinin gelişimi az olduğu için, gerçekten bütün ihtiyaçlar Demiryollarında karşılanıyordu. Hâlbuki, şimdi artık yan sanayi de gelişmeye başladığı için birçok kesimi biz dışarıda yaptırıyoruz, yani içeride ihtiyacımız olan elemanları alıyoruz ama birçoğunu da dışarıda yan sanayine yaptırıyoruz. Böylece Türkiye'de demir yolu sanayisi oluşmaya başlıyor. Eğer, biz her şeyi Demiryollarında yapmaya kalkarsak sanayi oluşturmakta zorlanırsınız, öyle diyeyim. Onun için, o hesapları yapıyoruz, mümkün mertebe dışarıyla da destek alarak, orada da bir sanayi oluşturmaya çalışarak içeride ihtiyaçlarımızı görmeye çalışıyoruz.

BAŞKAN – Tamam o zaman, zaten bunun bir kısmını karşılamışlar. İsterseniz gündemden çıkaralım. Seneye yine böyle bir konuyla karşılaşsınız zaten önümüze getirebilirsiniz.

7 No.lu önerinin gündemden çıkarılmasını oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

8 No.lu öneriyi okutuyorum:

Öneri 8 :

Sayıştay raporlarında yer alan diğer öneri ve tavsiyelerin de yerine getirilmesi,

BAŞKAN – Cevabı alalım.

Cevap:

Raporun ilgili bölümlerinde yer alan diğer öneri ve tavsiyeler de yerine getirilecektir.

BAŞKAN – Diğer öneri ve tavsiyelerle ilgili olarak söz talebi yok.

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

Kurumun genel faaliyetleriyle ilgili olarak söz talebi...

Süleyman Bey, not alırsanız, önce üyelerimize söz vereceğim, sonra hepsini birlikte siz yanıtlayacaksınız. Teknik inceleme gerektiren hususlarda da -az önce de hatırlattım- komisyon tutanaklarının tebliğinden itibaren on beş gün içinde yazılı olarak da cevap verebilirsiniz.

Buyurun Ahmet Bey.

AHMET YENİ (Samsun) – Sayın Genel Müdürüm, Samsun’dan Ankara’ya gelebilmek için birçok vilayeti dolaşıyoruz. Şimdi, yeni çalışmada Samsun-Amasya-Çorum-Kırıkkale-Ankara hattında bir çalışma yapılıyor. Bu çalışma ne aşamada? Bu yük taşımak için yapılan bir çalışma ve yanında da hızlı tren çalışması söz konusu. Bu çalışmalar ne aşamada? Ne zaman bitiriliyor? Bu konuda bilgi istiyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Haydar Bey, buyurun.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Sayın Genel Müdürüm, Adapazarı-İstanbul hızlı tren çalışmaları nedeniyle Adapazarı-İstanbul hattının otuz üç ay süreyle ulaşıma kapatılacağı söylenmektedir. Tabii bu banliyö trenlerine ulaşıma kapatılacak, yani şehirlerarası trenlere değil. Burada binlerce vatandaş seyahat etmektedir. Yani, çok basit bir örnek vereceğim, örneğin Şirinsulhiye köyündeki bir vatandaş Derbent istasyonuna gelerek Tuzla’daki tersanelere gitmekte, yine Adapazarı’ndan İstanbul’daki işyerlerine giden, İstanbul’daki işyerlerinden Adapazarı ve İzmit’e gelen birçok insan var. Otuz üç ay çok uzun bir süre. Bunların -paso deriz biz, öğrenciyken çok paso alırdık- pasoyla ucuz seyahat etme imkânları vardı, yani bugün 12 TL İzmit’ten İstanbul’a, Harem’e ulaşım, gidiş-geliş 24 TL. Bunu trenle yaptığınız zaman 5 TL’ye, 6 TL’ye falan getiriyorsunuz. Tersanelerde veya başka kurumlarda 600 TL alan, 800 TL alan vatandaşların bu ulaşimleri nasıl sağlanacak? Bu

konuda bir düşünceniz var mı? Yani, tamam, güzel şeyler yapacağız, hızlı tren mutlaka olmalı ama hızlı treni yaparken de insanları mağdur etmememiz gerektiğini düşünüyorum. Bu konuda bir çalışmanız var mı?

Yine, Köseköy lojistik üssü olarak düşünülüyor Kocaeli'nde. Köseköy bugün İzmit Kartepe ilçesine bağlı. Yalnız Kartepe ilçesi bundan üç yıl veya dört yıl evvel oluşturuldu, yeni ilçe kapsamında olup İzmit'in göbeğinde olan ve Kartepe ilçesinin merkezi durumunda. Bütün Köseköy tren istasyonunun etrafı konut alanlarıyla ve fabrikalarla dolu. Burada nasıl bir lojistik üssü kurduk? Bir kısmını bitirdik diyorsunuz, devamı da gelecek diyorsunuz, nasıl düşünüyorsunuz? Çünkü, şu anda yapılan hesaplara göre günde 2 bin TIR Kocaeli'ne girmekte. Köseköy lojistik üssü olduktan sonra günlük 10 bin TIR Kocaeli'ne veya Köseköy'e -direkt Köseköy demeyeceğim ama- Kocaeli'nin sanayi kenti olması nedeniyle kente girmesi düşünülüyor. Bunun büyük bir kısmı da Köseköy lojistik üssü olarak tanımladığınız yerden mal taşıyacak ama şu anda baktığımızda Köseköy'ün hem denizle ilgili hem de çevre kara yollarıyla ilgili bir ulaşım sıkıntısı var ve kent merkezinde kalmış. Yani, oraya yığacağınız konteynırlar, oraya taşıyacağınız konteynırlar hem sizin açınızdan çok verimli olmayacak hem de çevre kirliliği anlamında çok büyük problemler yaratacak, yani TIR'ların girişi anlamında. Bu konuda ne düşünüyorsunuz?

Yine, İstanbul-Ankara hattında İzmit geçişinin -ben AKP Kocaelili milletvekili arkadaşlarımla görüştüğümde bu bayramda- dağ kesimine, yani ikinci otoyolun geçtiği, hatta üçüncü otoyolun düşünüldüğü tarafa kaydırılması planlarının yapıldığı söyleniyor. Ben de bu proje destek vereceğimi söyledim -yani biz muhalefet olarak da- böyle bir şeyi becerebilirsek, yapabilirsek bu İzmit'i kurtarmak anlamında çok büyük bir adım atmış...

MEHMET ALİ OKUR (Kocaeli) – Kuzeyden...

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Kuzeyden... Evet, Mehmet Okur da Kocaeli Milletvekili olduğu için bu konuda beraber, hemfikir olduğumuzu düşünüyorum.

Belli hızlı tren projesi başlatılmış ve bir kısmına da çalışmaları başlatıldığı için, böyle bir şey gelirse karşınıza ne düşünüyorsunuz? Nasıl bir tedbir aldınız? Projeyi yarım mı bırakacağız diye düşünüyorum. Yine, yol o tarafa kaydırılırsa Köseköy lojistik üssü kendiliğinden ortadan kalkmış oluyor.

Bir de Kocaeli'nde on altı adet OSB (organize sanayi bölgesi) var. Bunlardan üç tanesi İzmit'te: Alikahya, Asım Kibar ve Arslanbey. Bildiğim kadarıyla bunların hiçbirine bir demir yolu bağlantısı yok. Yine, Gebze ve Dilovası bölgesinde on üç tane organize sanayi bölgemiz var, bunların hiçbirinde de tren bağlantımız yok. Buradaki önerim şu olacaktır: Aslında yük taşımacılığında bayağı gerideyiz. Tabii, emperyalist güçlerin ülkedeki kamyon trafiğini yaratma konusundaki becerilerini biz

trenle yük taşıma konusunda daha ileri götürmek durumundayız. Bunlarla ilgili bir bağlantı yapmayı planlıyor musunuz?

Bilgişlem konusunu daha önce söyledim -Ahmet Bey'in karşı çıkmasına rağmen- bir daha girmeyeceğim ama bir kez daha söylüyorum: Bilgişlem ve yazılım konusunda benim beklediğim TCDD bu değildi, çünkü ilk yıllarda, henüz yeni kompüterler, person kompüterler ortaya çıkmaya başladığında bunun iyi bir uygulamasını ben TCDD'de görmüştüm ama 2011 yılı itibarıyla çok geride olduğumuzu düşünüyorum. Bu konuda umarım daha teşvik edici, daha gayret edici bir çalışma yaparsınız.

Bir de aslında öneriler kısmına gelmesi gereken planlama -sayfa 49'da bu raporda- 2009 planının bile altı ay sonra yapıldığı... Yani, bir kurumda -49'uncu sayfaya açıp bakarsanız, ben de okuyabilirim ama- eğer planlama, aktüel yılın planlaması o yıl içerisinde ve altı ay sonra yapılıyorsa, o kurumdan çok başarı beklememek lazım diye düşünüyorum. Yani, bir finans ayrılmış, para ayrılmış ama bunun planlaması altı ay sonra yapılmış. Bu da bana göre olmaması gereken şeylerden bir tanesi.

Yine, 68'inci sayfada hurda satışıyla ilgili, hem de yüklü bir hurda satışı var. Bu hurda satışı Makine Kimya Endüstrisine yapılıyor, bir kısmı da özel sektöre yapılıyor ama demir aksam Makine Kimya Endüstrisine yapılıyor. Bunun özel bir nedeni mi var? Çünkü, buradan da büyük paralar temin edebileceğini düşünüyorum.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Kanun gereği.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Kanun gereği, evet. Okudum ama bu değiştirilebilir çünkü artık özel sektör bu işlerde bayağı ileri gitti ve Makine Kimya Endüstrisi de gidiyor bunu özel sektöre yaptırıyor, özel sektöre satıyor. Bunu da düzeltmek lazım. Buradan da bir kayıp olduğunu düşünüyorum.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Bülent Bey, buyurun.

BÜLENT BELEN (Tekirdağ) – Sayın Başkan, Bursa Milletvekili Necati Özensoy bir yakınının vefatı dolayısıyla İzmir'e gitti. Benim sormamı istediği bir soru var, onu soracağım: Bursa-Bilecik-Ankara hattı ne zaman bitecek? Bunu öğrenmek istiyor.

Ben de Tekirdağ Milletvekili olarak -Sayın Genel Müdürüm sunuşunda anlattı- Tekirdağ-Muratlı hızlı tren seferleri... Yani, bu tren seferinden ne kadar zarar ettiğini merak ediyorum kurumun, çünkü Tekirdağ'daki istasyon şehir merkezine yaklaşık 4 kilometre uzaklıkta ve benim vatandaşlardan öğrendiğim kadarıyla günde üç defa tren seferi var, her seferinde yolcu sayısı 30'u bulmuyor. Bu seferleri ekonomik olmadığı için iptal etmeyi düşünüyor musunuz?

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Kamer Bey, buyurun.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Teşekkür ederim.

Evvela, Denetleme Kurulu raporunda da var, keşiflerin gerçekçi yapılmadığı ve önemli keşif artışları meydana geldiği belirtilmektedir birçok ihalelerde. Bu neden böyle yapılmaktadır? Çünkü bu keşif daha önceden düşük yapılırsa veya eksik yapılırsa, sonra ek ihale bedelleri verilirse bu hakikaten idare için çok sıkıntı yaratabilir, ihaleye katılanlar için de sıkıntı yaratabilir.

Bu denetim raporunun 256'ncı sayfasında NTMK-EAST girişiminden 32 milyon 550 bin liralık bir alacağınız olduğu belirtilmektedir. Bu alacak hangi yılda doğmuştur? Neden doğmuştur? Şöyle bir şeyden mi acaba: Yani, bir gerekli teminat alınmadan, gerekli ihtimam gösterilmeden bu firmaya iş yapmadığı hâlde büyük paralar ödendi, sonradan firma, işte işini yapmayınca ihalesi feshedildi.

Mesela, Eskişehir Gar Geçiş Projesi'ni alan firmaya -yani bize intikal eden bir bilgiye göre- sözleşme bedelinin yüzde 66'lık kısmı ödenmiş ama hâlâ iş yüzde 32 seviyesinde. Bu doğru mudur?

Yine, Esenkent-İnönü arası kaç liraya ihale edilmiştir? Hangi firmaya ihale edilmiştir? Açık ihale midir? Onu öğrenmek istiyorum.

Esenkent-Eskişehir hattı güvenlik kontrolü yapılmış mıdır? Bu güvenlik kontrolü yapılmak için kime ihale verilmiştir? Bugüne kadar yapılmamışsa sebebi nedir?

Eskişehir-İnönü arası altyapı işleri kimlere verilmiştir? Bunlar süresinde bitirilmiş midir, bitirilmemiş midir?

Yine, Eskişehir-İnönü üstyapı işleri kimlere verilmiştir? Bunları ayrıntılı olarak istiyorum. Yine ihale usullerini istiyorum.

Eskişehir Gar Geçiş Projesi kimlere verilmiştir? Süresinde bitirilmiş midir? Keşif artışı var mıdır?

Köseköy-Vezirhan kesimi hangi firmaya verilmiştir? Süre uzatımı var mıdır? İhale artış bedeli var mıdır?

Bir de kurumunuzun vergi dairelerine ne kadar borcu var? Onu öğrenmek istiyorum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Mehmet Bey, buyurun.

MEHMET ŞEKER (Gaziantep) – Benim de Sayın Genel Müdüre sorularım olacak.

Biliyorsunuz, Türkiye'nin, topraklarımızın yüzde 66'sı deprem bölgesi. Bu tabii doğal bir afet, yapacak bir şeyimiz yok. Allah'tan gelene yapacak bir şeyimiz yok ama tedbir almak zorundayız. Sizler bu hızlı trenlerde ya da yüksek hızlı trenlerde bununla ilgili çalışmalar yapıyor musunuz? Allah göstermesin böyle bir şey olduğunda pek çok insanın öleceğini biliyoruz, onun için böyle bir tedbir alıyor musunuz?

Onun dışında, şimdi, yurt dışına çıktığımızda şehir içerisindeki tren garlarının çok güzel dizayn edildiğini, alışveriş merkezleri yapıldığını, orada insanların indikten sonra hem yiyecek içecek ihtiyaçlarını giderdiğini hem de alışveriş yaptıklarını biliyoruz. Türkiye'deki şehir merkezlerinde kalan bu garlar için böyle bir planınız var mı ya da çok merkezde kalanların yerlerini değiştirerek oraları daha rantabl kullanmayı, Müdürlüğünüzün kâr amaçlı yerler yapmasını düşünüyor musunuz?

1 metrekairelik rayın bizdeki maliyeti ne kadar? Döşeme olarak söylüyorum. Yurt dışında ne kadar maliyeti var? Bununla ilgili bilgi almak istiyorum.

Bir de sizin 2008'de almış olduğunuz kararlarda Suriye'yle ilgili bir demir yolu anlaşması vardı, ne durumdadır? Herhangi bir planı, programı var mı?

Yine, Ankara Milletvekili arkadaşımız varsa beni bağışlasınlar ama bunu da sormak istiyorum: Başkentray'ı siz üstlendiniz, Ulaştırma Bakanlığı üstlendi. Şu anda onunla ilgili bir çalışma var mı, yok mu? Onu öğrenmek istiyorum.

Son olarak da kendi şehrimle ilgili... Sayın Genel Müdürüm, Gaziantep'te biliyorsunuz demir yolu organize sanayinin bir, iki ve üçüncüsünün arasından geçiyor, şehir merkezine geliyor. Şehir merkezinden sonra da devam ediyor. Yine, Nizip'e doğru giderken küçük sanayi dediğimiz, yaklaşık yirmi beş bin, otuz bin tane iş yerinin olduğu yerden geçiyor. Artık bunları daha rantabl kullanabilmek için buralarda insan taşımacılığı yapmamız lazım. Bakın, ben size bir, iki, üçüncü organize sanayide çalışan işçi sayısını söyleyeyim: 100 bin sigortalı işçi çalışıyor, kayıtlı. Kayıt dışı da en az 50 bin kişi vardır. Bunların taşımaları otobüslerle, dolmuşlarla yapılmaktadır ve çok da ciddi bir maliyet ve petrol gideri maalesef gündeme gelmektedir. Bununla ilgili çalışmalarınız var mı?

Bunlara cevap vererseniz, teşekkür ederim, sağ olun.

BAŞKAN – Aykut Bey, buyurun.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Sayın Başkan, sayın komisyon üyeleri; öncelikle tabii Devlet Demiryollarıyla ilgili görüşlerimizi açıklarken benim en büyük korkum, bir yurtsever olarak Devlet Demiryolu yatırımlarının psikolojik veya fiilî önüne geçmekten çok korkarım, çünkü Türk ekonomi tarihini ve Türk global enerji piyasalarını iyi bilenler bilir ki, Devlet Demiryollarının önünde yıllarca bir petrol lobisi, ki petrol üretmediğimizi ve hangi ülkelerin ürettiğini de, hangi şirketlerin ürettiğini de bilenler bunun ne kadar önemli olduğunu anlarlar. Onun için, Devlet Demiryolları yatırımlarını artırarak devam etmek zorundayız. Bu ülkenin geleceği için devam etmek zorundayız ve iki tane temel sektörümüz var, ulaştırma ve enerji, bu ülkenin geleceğini oluşturmada son derece önemli. Bugün bu ülkenin düştüğü durum, geçmişte birlikte yapılan hatalar aslında bu ülkenin kalkınmışlığı üzerinde önemli bir etki yarattı. Onun için, öncelikle onu söyleyeyim, Devlet Demiryolu yatırımlarına devam edilmeli ve kara yolu yatırımcılığından demir yolu yatırımcılığına ve deniz yolu taşımacılığına dönülmesi önemli.

İkinci husus -bu tabii söyleyeceğimiz şeyler de söylemek zorunda olduğumuz şeyler- Devlet Demiryollarına baktığımızda 2005 yılından itibaren Hazine tarafından içine yaklaşık 11 milyar lira sermaye konulduğunu görüyoruz. 2005 öncesinde de bir miktar sermaye konuldu. Şimdi, bu tip kamu KİT'lerine iki şekilde para aktarılır arkadaşlar: Bunun birincisi görev zararındır, yani bir görev verirsiniz, zarar eder, içine para koyarsınız ya da sermaye koyarsınız çünkü finansal yapıları yetmediği için. Baktığımız da çok ciddi bir şekilde Hazine Devlet Demiryollarının işine para koyuyor. İkinci husus, yabancı kaynaklar dediğimiz -yani bir nevi borç olarak düşünün bunu- borcunda ciddi bir artış var; 2,584'e gelmiş. Ama, bundan daha önemlisi birikmiş kâr-zarara baktığımızda 6 milyar liraya yakın bir zarar görünmekte Devlet Demiryolları açısından.

Doğrudur, yatırım yapan kuruluşlarda zarar olabilir ama zararı engelleyecek mekanizmalar da olabilir. İşte, burada akıllı davranmak zorundayız. Mesela, siz hani çıkıp da -siz veya biz demeyeyim ama- siyasetin bir tarafı çıkıp da "Biz, Demiryolları böyle yüksek hızlı proje yaptık." derse ve karşı taraf da derse: "Kardeşim, ihale yapmayı biliyorsan her şeyi yaparsın." Ben buradan Eskimolara kadar hızlı tren yaparım, ihale yaparım, burada Eskimo'ya kadar ihale yapılacak... Mühim olan doğru kararları verebilmemiz, mühim olan doğru ihaleleri yapabilmemiz, kıt kamu kaynaklarını doğru alanlara transfer edebilmemiz.

İşte, bu süreçte de benim tavsiyem şu: Bir grup insan vardır, sırf bu aşırı siyasi reklam dolayısıyla trene binmez, çünkü gerçekten rahatsız olur, ki ben Erzurumluyum, Erzurum-Kars arası çok o kara trenlerle gidip gelmişliğim vardır, benim için de romantik bir anlamı vardır bu tren meselesinin, ama baktığımızda Devlet Demiryollarının bu zararı, makroekonomik göstergeleri tehdit edecek boyuta gidebilir, ki enerji KİT'lerinde göreceğiz arkadaşlar. Enerji KİT'lerinde çok büyük birikmiş zararlar var, yani KİT'lerin zararları makroekonomik dengelerimizi etkileyecek noktalara geldi.

Bir diğer mesele Devlet Demiryollarıyla alakalı. Devlet Demiryollarının çok önemli bir şekilde yurt dışında kredi temin etmesi söz konusu. Yurt dışından kredi temin ettiğimizde satın alma yöntemi olarak 4734 sayılı Kanun'u kullanmamamız gerekiyor. Ya kreditor kuruluşunun alım şartlarına uyuyorsunuz ya da kendiniz, yani Kamu İhale Kanunu dışına taşıyabiliyorsunuz. Bunun rekabeti engelleyici bir etki doğurmaması gerekmekte.

Bir de benim düşündüğüm, herhâlde Devlet Demiryollarında özelleştirmeye ilgili bir sürecin içine sokulması düşüncesi olabilir, o konudaki gelişmeleri merak ediyorum. Bir rapor hâlinde... Şimdi cevaplamak çok uzun sürebilir bunu.

Devlet Demiryollarındaki çok ciddi bir sıkıntı. Şimdi bir ihale yapılmadan önce arkadaşlar, bu ihaleyle alakalı maliyet planları çıkarılır. Mesela diyelim demir yolu yapacaksınız bir yerde, ne kadar dolgu yapacaksınız, ne kadar kazı yapacaksınız, eğimi ne kadar, ray ne kadar kullanacaksınız,

bütün bu maliyetleri hazırlarsınız ve bir maliyet hesabıyla sözleşme çıkarsınız, ihaleye çıkarsınız. O ihaleye teklif veren insanlar derki: “Bu 420 milyon euroluk bir iş. Ben bu kadar sabit masraf edeceğim, bu kadar makine, ekipman taşıyacağım, bunun da sabit maliyeti şudur.” Ama, siz ihaleden bir yıl sonra bunda yüzde 100 artış yaparsanız, işte o zaman ihaleye ilk giren insanlar bu durumu bilmediği için teklif verdiği zaman düşük teklif şansı ortadan kalkar. Bunun içindir ki Kamu İhale Kanunu derki: “Yüzde 10’ un üzerinde çok zor koşullar olmadığı sürece buna artırma yapamazsınız.” Böyle bir iş yapacaksınız, ikinci ihale yapmak zorundasınız. Devlet Demiryollarının birçok ihalesinde yüzde 10, yüzde 15 değil, yüzde 60, yüzde 70 artışlar var, bu Kamu İhale Kanunu’ na aykırıdır, doğru da değildir ama ben inanıyorum ki bunun şey sebepleri vardır, teknik sebeplerden ortaya çıkmıştır. Teknik sebep de, maliyetleri kim hesaplıyorsa Sayın Genel Müdürüm bu işlerde, kim çıkıyorsa, demek ki doğru bir hesaplama yapmıyor. Oradaki matematiksel hesaplamalarını, oradaki yüzeysel hesaplamalarını, coğrafi hesaplamalarını yeterli yapmadığı için sonuçta bu hata çıkıyor, çünkü bu Toplu Konut İdaresindeki projeler gibi, avam projesi olmadan ihaleye çıkılması gibi... Bu konuda dikkatinizi çekiyorum ve ileriki tarihlerde bir yargılama konusu olabilir, bunu da söylüyorum.

Devlet Demiryollarını daha önümüzde çok konuşacağız. O istediğim belgeler sabittir, tekrar hatırlatıyorum.

Bir de ben Belen İnşaatla ilgili bilgileri istiyorum. Belen İnşaat -bu Hasan Dağcı’ ya ait orada olan- hangi ihaleler verilmiştir ve bu ihalelerle ilgili belgelerin de gönderilmesini rica ediyorum.

Çok teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Ali Bey, buyurun.

ALİ SARIBAŞ (Çanakkale) – Sayın Başkan, Değerli KİT Komisyonu üyesi arkadaşlarım; öncelikle gençliğimizden beri Türkiye’deki yanlış ulaşım ağının kara yolların da oluşu ve gidişinden dolayı çok rahatsız olduğumuzu... Yıllardır, üniversite yıllarımızdan beri devam ediyor. Özellikle Türkiye’nin sanayileşmesi ve özellikle de Türk insanının ulaşımının çözülmesi, çok geniş bir yüzölçümü içerisinde, üç tarafı denizle çevrili olan deniz yolları ve yine özellikle toplu taşıma içerisinde yer alan Devlet Demiryolları ağının genişlemesi, bu konuda, mutlaka öncelikli olarak bu konunun ele alınması ve özellikle de Türkiye’nin bu sorununu, raporlarda da belirtildiği gibi gelişmiş ülkelerdeki, Devlet Demiryollarına çözüm olan 120 bin kilometreye getirilmesi, bence hedeflenmesi de doğru olabilir.

Ancak, bu arada ben bu konudaki sıcak yaklaşımı belirtmek istiyorum Devlet Demiryollarına ama bu vesileyle de Türkiye’nin en uç kısmı, batıda yaşayan ve oranın Çanakkale Milletvekili olarak da, haklı olarak harita içerisinde ulaşımı en kolay görünen yer Çanakkale gibi görünmesine rağmen, Türkiye’de ulaşımı en zor olan yer Çanakkale’dir. Bu anlamda, bundan yanlış anımsamıyorsa on dört yıl önce Bandırma, Biga, Çan, Çanakkale, yani hem ulaşım hem yük

açısından, bizim bölgenin sanayisinin gelişmesi ve Çanakkale'deki limanın bitmesine rağmen bunu sanayiyle buluşturmanın bir gereği olarak Devlet Demiryollarının buraya sıcak baktığını ve bu konuda da çalışmalar yaptığını ve takip ettiğim dönem içerisinde de bunun mutlaka yapılacağı hep söylenmişti. Bu konuda ne aşamadayız? Çünkü, Bandırma açısından sonraki ağı bağlanarak da bu sorunun çözülebileceğine inanıyorum. Çünkü, özellikle bu konu Çanakkale ve batıda İstanbul ve bölgedeki sanayimizin gelişmesi açısından ve özellikle de ulaşım açısından bu bahsettiğimiz ağlar içerisinde bağlandığımızda da ulaşımın Çanakkale açısından kolay, toplu ve kara yolları ağının hâlâ bitirilmemesi açısından demir yollarının bağlanmasının da çok faydalı olacağı inancındayım. Yani, bir başka şehirde de ülke açısından çok rantabl bir proje olduğunu söylemek istiyorum.

İkinci sorum: İstanbul Milletvekillerim başışlasınlar ama benim için ulaşım ağı içerisinde - sizin de sitem ettiğiniz- Boğazlarımız, göllerimiz ağımızın parçalarını bölüyor ve dünya demir yollarıyla ağınızın kopuk olup ve bu konuda başarı sağlamadığını, kâr marjının da düştüğünü biliyorum. Bu konuda Marmararay gündemden düşmeyen ve yıllardır da neden, niçin oldukları sorularının karşılığında... Oradaki kazılardan dolayı mıdır? Verdiğimiz firmadaki aksaklıklardan dolayı mıdır? Firmayla problem, el çektirilip yeniden başlatılmış mıdır? Az önce ifade ettiğiniz gibi 2013 yılında -projenin bitirileceği tarihi sanki öyle söylediniz- bu tarihe kadar geç kalmasının asıl nedenleri finansman sorunu olduğu mudur? Yoksa arkeolojik gerekçeler ya da deniz içerisindeki çözümsüzlükler midir? Kamuoyu bu konuda beklentiler içerisinde. Ben de bu konudaki sorularıma yanıt verirseniz ve maliyetini de son hâliyle bildirirseniz çok teşekkür ederim.

Başarılar diliyorum.

BAŞKAN – Ziver Bey, buyurun.

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – Sayın Başkan, değerli milletvekili arkadaşlarım; ben de bir soru sormak istiyorum.

Özellikle bu denetim raporlarında gözlemlediğim kadarıyla hemen hemen bütün bölgelerimizde yenileme projeleri var veyahut iyileştirmeler veyahut da yeni projeler var. Ben de Güneydoğu Anadolu Bölgesi'nde ilimi de ilgilendiren, son durağı Kurtalan olan Kurtalan hattıyla ilgili hiçbir cümleye, kelimeye rastlamadım. Bununla ilgili acaba Devlet Demiryollarının böyle bir planı, bir projesi, bir önerisi olacak mı? Bunu sormak istiyorum.

BAŞKAN – Adnan Bey, buyurun.

ADNAN YILMAZ (Erzurum) – Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

Ben de Genel Müdürümüze birkaç tane soru sormak istiyorum.

Birincisi: Ülkemizin doğu-batı koridorunda inşaatı devam eden bir diğer proje Ankara-Sivas hızlı tren hattı var. Buna ilave olarak 2011 yılında programa alınan ve diğer projelerle Ankara-Sivas hattını devam eden Sivas-Erzincan yüksek hızlı tren hattı vardır. Ben de öteden beri bir tren yolcusu

olarak -memuriyete başladığım ve bugüne kadar geldiğim zamanlarda- Erzurum-Hasankale, Erzurum-Ilıca hattında banliyö trenlerinde giden bir şahıs olarak, bizim Erzincan-Erzurum, Erzincan-Kars hattında hızlı tren veya yüksek tren hattını düşünüyor musunuz? Neden bu Erzincan'a kadar devam ediyor da, Kars'a kadar devam etmiyor?

Diğer bir konu: Bu yakın zamanda hakikaten Adapazarı'nda, çok güzel bir otuz beş sene üstlerinde trenlerde çalıştığınıza, Ankara banliyösünde otuz iki adet metro standardında banliyö tren hattını yenileyerek başladığınıza çok teşekkür ederim, ancak bunun, bu yenilenmeyi Hasankale-Erzurum, Hasankale-Ilıca hattında da düşünüyor musunuz?

Son sorum: 1973 yılında başlamış olduğum kamu kuruluşunda -bu Ankara Milletvekillerinden özür dileyerek söylüyorum varsa arkadaşlarım- bu Çiftlik kavşağında bulunan bu hatta bir çalışmayı düşünüyor musunuz? Yoksa burada bir engelleme mi vardır? Bu engellemeler kimler tarafından yapılıyor?

Her ne kadar İstanbul Milletvekili arkadaşım "Biz Erzurumluyuz" diyorsak da bunlar İstanbul'da yaşıyor Sayın Genel Müdürüm, biz Erzurum'da yaşıyoruz. O bakımdan ben Erzurum'a giderken Kurban Bayramı arifesinde bu banliyö tren hattının değişeceğine dair vatandaşlarıma bir müjde verebilir miyim?

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Aydın Bey, buyurun.

AYDIN BIYIKOĞLU (Trabzon) – Sayın Başkan, kıymetli arkadaşlar; ben de Genel Müdürümüzden şunu öğrenmek istiyorum: Bu Erzincan-Trabzon demir yolu hattıyla ilgili planlama ve projelendirme anlamında ne gibi çalışmalar vardır? Bilgilendirirseniz...

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Buyurun.

TAYFUN KÖSE (Çorum) – Sayın Başkanım, ben de Sayın Genel Müdürden birkaç şey soracağım.

Öncelikle, yeni bir demir yolu hattı kurmak için baz alınan temel kriterler nelerdir, yeni bir hat açmak için, yeni bir yol kurmak için?

İkincisi: Bir yere konvansiyonel hat ya da yüksek hızlı tren hattı yolu döşeme noktasında karar verirken ana kriterleriniz nelerdir? Neleri baz alıyorsunuz? İkinci sorum bu.

Üçüncü sorum: 1 kilometre yüksek hızlı tren hattı yolu yapmakla 1 kilometre konvansiyonel tren yolu yapmanın arasındaki maliyetler nelerdir, maliyet farkları nelerdir?

Bu 800 bin kilometrelik yolu yenilemek zorunda olduğumuz raporlarınızda yazılı. Bunları yenilemeden yeni yolları yapmak ya da bunları yenilerken yeni yolları yapmak nasıl olacak? Bu konularda bizi aydınlatırsanız sevinirim.

Son olarak da, şimdi, benim seçim bölgem Çorum. Çorum’da yıllardır böyle bir demir yolu geliyor, gidiyor. Ben “Ya, bunun fizibilitesi bile yok arkadaşlar, bunu doğru söylemiyorlar.” diyorum - Biraz şey söyleyeyim, öyle demiyorum aslında da- biz açıklama yapıyoruz bir, iki ay geçmiyor ki yeniden demir yolu geliyor, özellikle bir şeyler olacağı zaman.

Şimdi, Çorum’a ben baktım burada, “Hedef 2023” kitabınızda da baktım, Çorum’la ilgili bir hat yok. Aslında olması da gerekiyor ama niye yapılmıyor ya da yapılacaksa ne zaman yapılacak? Bu konuda da bir detaylı, ayrıntılı bilgi verirsiniz... Ama ne hızlı tren projenizde var ne de konvansiyonel tren projenizde var Çorum. Yoksa da sizin ağzınızdan duyalım da Çorum’a gidince ben “Yok. Doğru söylemiyorlar.” diyeyim.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Gültekin Bey, buyurun.

ALİ GÜLTEKİN KILINÇ (Aydın) – Sayın Başkanım, teşekkür ederim.

Sayın Genel Müdürüm, bu İzmir-Nazilli seferlerini belli dönemlerde aşırı bilet kesildiği, yolcularla demir yolu görevlileri arasında kavgalar çıktığı tarafıma iletiliyor. Burada sefer sayılarında artış mı olabilir, bu izdihamın giderilmesi konusunda ne yapılabilir?

Bir de Çine-Aydın demir yolu konusunda ciddi bir beklenti var, bu konuda herhangi bir çalışma var mı, ben onları merak ediyorum.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Evet, Tufan Bey, tamamlayın.

TUFAN KÖSE (Çorum) – Sayın Başkanım, bir cümle zaten sorum: Bu Haydarpaşa Tren Garı’yla ilgili özelleştirmesiyle veya kamuda kalmasıyla ya da kullanım şeklinin değiştirilmesiyle ilgili Genel Müdürlüğünüzün bir projesi var mı? Bu konuyu da aydınlatırsanız seviniriz.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Harun Bey, buyurun.

HARUN KARACA (İstanbul) – Sayın Başkanım, değerli arkadaşlar; öncelikle şunu ifade etmeden geçemeyeceğim: Son turdaki genel görüşmelerdeki yapmış olduğumuz eleştiri, dilek, temenni vesairenden dolayı herkese ayrı ayrı teşekkür ediyorum. Gerçekten bize yakışan bir eleştiri, dilek ve temenniler oldu. Yani her şeyi istediğimiz gibi söyleyelim ama birbirimizi incitmeden, kırmadan. Ben ondan dolayı arkadaşlarıma teşekkür ediyorum.

Ayrıca, Devlet Demiryollarının “Marifet iltifata tabidir.” düşüncesiyle zaten arkadaşlarım yeteri kadar şeyler söyledi. Ben, tabii... Devlet Demiryolları, bizim için, ülkemiz için çok önemli. Gerek yük taşımacılığının gerek yolcu taşımacılığının ulaşımındaki velhasıl tüm paylarının artırılmasından dolayı, gösterilen hassasiyetten dolayı tüm, yani görevde bulunan genel müdüründen çalışanlarına, yönetim kurulu üyelerine vesair, tamamına teşekkür ediyorum.

Ayrıca, tabii, Türkiye'nin böyle bir vizyona ihtiyacı var, bunu da artırarak devam etmemiz, biz Mediste bulunan arkadaşlarımız, bürokraside bulunan arkadaşlarımız, onun için hepimiz el birliğiyle verirsek demir yollarını biz harekete geçiririz, ayağa kaldırırız ve bugüne kadarki yapmış oldukları çalışmalardan dolayı teşekkür ediyorum.

Ben, özellikle İstanbul Marmaray'ın da zamanında bitirilmesini... Çünkü herkes kendi ili veya ilçeleriyle ilgili bir şeyler söylüyor, İstanbul da dünya kenti, Marmaray'ın zamanında bitirilmesi İstanbul açısından çok önemli. Onun için, bu konuda daha hassas ve gayretli davranmalarını temenni ediyor, hepinize saygılar sunuyorum, sağ olun.

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz.

Mehmet Bey, son dakika her zamanki gibi, buyurun.

MEHMET GELDİ (Giresun) – Sayın Genel Müdürüm, gerçekten demir yolu taşımacılığında olsun, gelecekle ilgili, yüksek hızlı tren hattında olsun, yani genelde gerek iktidar gerek muhalefet yanlısının ortak görüşü, bu sisteme ağırlık verilmesi ve enerjide dışa bağımlılıktan kurtarılmanız konusunda ortak bir mutabakat var.

Gelecekle ilgili olarak Sivas-Erzincan yüksek hızlı tren hattı açıklandı, planlama içerisinde. Ayrıca, Trabzon-Erzincan hattı da açıklandı. Trabzon-Samsun olarak hat planlaması var mı, bu düşünüldüğünde çünkü Trabzon Limanı'nın kapasitesi bugün geldiği doluluk oranına baktığımızda Tirebolu Limanı var en uygun şekilde ve karla mücadelenin en az olduğu Tirebolu-Torul hattı var. Güzergâh düşünürken bunlar dikkate alınıyor mu? Gelecekte Trabzon-Samsun hattının gündeme alınması durumunda bunlar planlanıyor mu?

Teşekkür ediyorum.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Sayın Başkan...

BAŞKAN – Kamer Bey, daha sorulara cevap almadık.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Bir şeyi unuttum. Ayaş Tüneli'yle ilgili soru soracaktım.

BAŞKAN – Buyurun.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Bu Ayaş Tüneli'ni bitiremediniz bir türlü, gerçi 10 kilometrenin 8 kilometresi yapılmış ama 2 kilometresi daha yapılmamış. Bu her sene 500 milyar lira bir para ödeniyor. Bu Tünel'in müteahhidine mi ödeniyor? Kimdir müteahhidi? Devamlı bakım için...

Bir de bu tren yolu kazasıyla ilgili olarak bilirkişi raporları düzenlenmişti, o raporların son durumunu istiyorum efendim.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Süleyman Bey, buyurun.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Sayın Başkanım, müsaade ederseniz sırasıyla burada verebileceğim cevapları burada, diğerlerini de yazılı olarak arz etmek istiyorum.

Sayın Ahmet Yeni'nin... Samsun-Ankara arasındaki çalışmalar şu anda proje çalışmaları devam ediyor. Bu, haritada da görüldüğü gibi...

BAŞKAN – Çorum dâhil mi buna?

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Çorum dâhil evet.

BAŞKAN – Tufan Bey sordu.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Yani Ankara... Irmak'tan başlayarak Çorum, Amasya ve Samsun hattında proje çalışmaları devam ediyor. Her ne kadar bu şu anda yatırım programına alınmadı ama projenin büyüklüğüne göre yatırım programına alınıp alınmayacağına daha sonra karar verilecek. Bu 2012 yılının sonunda projeler bitecek ve maliyeti belirlenecek, bütçeye göre ne zaman yapılacağına karar verilecek.

Sayın Haydar Akar “Banliyö treni kapanınca ne olacak?” dedi. Elbette bu İstanbul Adapazarı'yla ilgili İstanbul hızlı tren hattını yapmak için burada biz yolu bir süre kapatmak zorundayız. Bu, şu anda Kocaeli Belediyesiyle de bu konular görüşüldü, otobüslerle o süre içerisinde taşımak zorunda kalıyoruz. Biz de yani başka bir çözüm yolu şu anda bulamıyoruz, otobüsle taşıyacağız.

Lojistik köy, yani Köseköy bu bölgede gerçekten lojistik açısından hem denize yakınlığı hem kara yolu, demir yolu birleşimi dolayısıyla da lojistik köy burada önemli. Şu anda 750 dönümlük yerde çalışmalarımız devam ediyor. Bu Köseköy'ü bitirdikten sonra ikinci bir projemiz var, Muallimköy'de çalışmalar sürüyor. Buranın Gebze Dilovası yakınında her ikisinde hem tren hem kara yolu erişimi olacağından orada çok büyük sanayi siteleri var, oraya hizmet etmeye çalışıyoruz.

Yani, belki şu tartışılabilir: Daha iyi bir yer olabilir miydi? Çok araştırma yaptık, trenin o bölgede, yani kuzeye çıkamayacağı için o bölgede bulabileceğimiz boş alan sadece orası gözüküyordu. Yani şey yapılacak kadar boş alan bir tek orada vardı.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Hiç boş yer yoktu.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Ama ayrıca da tabii taşıma koridorlarının, modlarının da birleştiği yer olması lazım. Dolayısıyla şimdi orayı seçtik. Organize sanayi bölgelerinde elbette tren hatlarının bağlanmasını hem taşımacılıkta hem yük taşımacılığında olmasını biz de çok istiyoruz ama organize sanayi bölgeleri kurulurken maalesef geçmişte tren hiç düşünülmemiş. Yani trenden 200 metre yukarılara organize sanayi bölgeleri yapılmış, tren o bölgelerde bazısına gidemiyor, gidebileceklerine de devam ediyoruz.

Hurda satışıyla ilgili bir soru vardı, biz hurda satışını kendimiz yapmak istedik ama kanunen Makine Kimya görev onun olduğu için oraya vermek zorundayız. Bunun için Bakanlar Kurulu kararı çıkardık ama iptal edildi. Yani hurdamızın satışını şu anda Danıştay kararıyla Makine Kimyaya vermek zorundayız. Biz de o görevi, öyle Makine Kimyaya vererek yapıyoruz.

Sayın Vekilin bir bilgi işlemle ilgili... Tam ona katılamıyoruz, biz elimizden geldiğince en iyi kullanmaya ve yerleştirmeye çalışıyoruz. Orada takdir edilmeyi biraz bekliyorduk. Hakikaten yerli bir kurumsal kaynak yönetimini birlikte yapmaya ama inşallah o günler de gelir diye düşünüyoruz.

Sayın Özensoy Tekirdağ-Muratlı tren hattını...

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Planla ilgili bir sorum daha vardı.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Onları müsaade ederseniz yazılı olarak göndereceğim, başka sorular da var.

Şimdi Tekirdağ-Muratlı tren hattını biz yük hattı olarak planladık, yük hattı olarak yapıyoruz. Orada limanda...

BAŞKAN – Sayın Genel Müdürüm, Genel Kurul herhâlde açılma noktasında çoğunluk sağlamış, ara vermiş, biraz hızlanalım, bir kısmını da yazılı olarak şey yaparsak...

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Tamam Başkanım.

Yani Tekirdağ-Muratlı hattını biz yük treni olarak planladık, yolculuktan daha ziyade ama orada limanlar arası bir Bandırma'yla Tekirdağ arasında bir gemi taşımacılığı yaptıktan sonra hem de Derince-Tekirdağ yoğunlaşacak. Ayrıca da ikinci hat yapımına başlıyoruz. Onun için de bu ara yolcu seferlerini durdurmayı da planlıyoruz ikinci hat yapılıncaya kadar.

Sayın Kamer Genç, Eskişehir gar geçişi ve bu gibi firmaların hepsinin listesini size arz edeceğiz daha sonra.

Kurumun vergi borcu 146 milyon TL civarında şu anda.

Bursa ihalesi bugün sonuçlandı, yani yönetimden geçtikten sonra temel atacağız ama Ankara-Bursa 2016 sonu gibi gözüküyor şu anda tam şeyini de veremiyoruz, şundan dolayı hakikaten Yenişehir ile Bilecek arasında bağlantı projesi henüz tam bitmediği için o bittikten sonra açıklayacağız.

“Bir yere hızlı tren yolu ya da konvansiyon hatta nasıl karar veriyoruz?” Sayın Tufan Köse Bey’in sorusu. Burada şöyle yaptık Sayın Başkanım: Şûra topladık ve bu şûrada üniversiteler, sivil toplum kuruluşları ve Ulaştırma Bakanlığının bu işi bilenleri bir proje yaptı ve bunu yansıtmaya çalıştık buraya da. Burada, yani Türkiye’de hangi ihtiyaçlar varsa ona göre planladık.

İzmir-Nazilli seferlerini artırmayı planlıyoruz.

Sayın Mehmet Şeker... Sivas-Erzincan, evet bu yani tartışmalı bir konu Erzurumlular ve de Karşılar açısından ama biz Sivas-Erzincan projesi zaten doğu-batı hattı üzerinde devam ediyor diye

planlamaya alındı ancak Sivas-Erzincan arası 120 kilometrelik kısım baraj altında kaldığı için o daha önceye alındı. Devam edecek, yani haritada görebiliyorsanız orada da var. Bizim bütün hedefimiz Edirne’den Kars ve komşu ülkelere kadar hızlı tren... Yüksek hızlı demiyoruz, Sivas’a kadar yüksek hızlı.

Sayın Başkanım, müsaade ederseniz diğerlerini yazılı olarak vereceğim.

Arz ederim.

BAŞKAN – Evet.

Komisyonumuzun değerli üyeleri Devlet Demiryolu İşletmesi ile bağlı ortaklıkları olan Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayi Anonim Şirketi, Türkiye Vagon Sanayi Anonim Şirketi ve Türkiye Demiryolu Makineleri Sanayi Anonim Şirketinin 2009 yılına ilişkin bilanço ve netice hesaplarına ait alt komisyon raporunun sonuç bölümünü okutuyorum:

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Sonuç:

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolu İşletmesi Genel Müdürlüğünün 2009 yılı bilançosu ve 515 milyon 868 bin 370,70 Türk lirası, dönem zararıyla kapanan gelir tablosu tasvibe sunulur.

Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayi Anonim Şirketinin 2009 yılı bilançosu ve 2 milyon 98 bin 944,67 Türk lirası dönem kârı ile kapanan gelir tablosu tasvibe sunulur.

Türkiye Vagon Sanayi Anonim Şirketinin 2009 yılı bilançosu ve 645 bin 913,46 Türk lirası dönem kârı ile kapanan gelir tablosu tasvibe sunulur.

Türkiye Demiryolu Makineleri Sanayi Anonim Şirketinin 2009 yılı bilançosu ve 16 milyon 894 bin 667,45 Türk lirası dönem zararı ile kapanan gelir tablosu tasvibe sunulur.

BAŞKAN – Komisyonumuzun değerli üyeleri Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolu İşletmesi ile bağlı ortaklıkları olan Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayi Anonim Şirketi, Türkiye Vagon Sanayi Anonim Şirketi ile Türkiye Demiryolu Makineleri Sanayi Anonim Şirketinin 2009 yılına ilişkin bilanço ve netice hesapları tasviplerinize sunulur: Tasvip edenler... Tasvip etmeyenler... Tasvip edilmiştir.

Size söz vermiyoruz Süleyman Bey, teşekkürleri zaten biliyoruz, çalışmalarınızda başarılar diliyoruz.

Toplantımıza 15.30’a kadar ara veriyorum.

Kapanma Saati: 14.13

İKİNCİ OTURUM

Açılma Saati: 15.35

BAŞKAN: Fahrettin POYRAZ (Bilecik)

BAŞKAN VEKİLİ: Ahmet YENİ (Samsun)

SÖZCÜ: Murat GÖKTÜRK (Nevşehir)

KÂTİP: Faruk SEPTİOĞLU (Elâzığ)

-----0-----

BAŞKAN – Komisyonumuzun değerli üyeleri, toplantımıza kaldığımız yerden devam ediyoruz.

Toplantımıza başlamadan önce, Komisyonumuza yeni seçilen Mehmet Domaç beye de hoş geldiniz diyoruz, hayırlı, uğurlu olsun diyoruz.

Değerli üyeler, çalışmalarımıza, tasfiye halinde Emlak Bankası Anonim Şirketinin 2009 yılına ait bilanço ve netice hesaplarının görüşmelerine devam ediyoruz. Emlak Bankası ilk olarak ülkemizde konut yapma girişimlerini desteklemek, gerekli kredileri sağlamak amacıyla 1926 yılında Emlak ve Eytam Bankası adı altında kurulmuştur. 1946 yılında değişen koşullara paralel olarak bankanın yeniden yapılanması gündeme gelmiş ve bu amaçla Türkiye Emlak Kredi Bankası Anonim Ortaklığı adı altında yeni bir oluşuma girilmiştir. 1988 yılında Türkiye Emlak Kredi Bankası ile yeni bir kamu bankası olan Anadolu Bankası birleşerek Türkiye Emlak Bankası kurulmuş, 1992 yılında Denizcilik Bankası da Emlak Bankasına devredilmiştir. Bu tarihten sonra, Türkiye Emlak Bankası konut, dış ticaret ve denizcilik sektörlerinde sektör bankası görevini üstlenmiş ve konut alanında önemli projeler gerçekleştirmiştir. Ancak hatırlayacağınız gibi, o yıllarda maalesef diğer bütün kamu bankalarımızda olduğu gibi, banka kaynakları kârlı ve verimli bir biçimde kullanılamamış, bunun neticesinde bankanın takipteki alacakları önemli boyutta artmıştır. Bunun üzerine kamu bankalarımızın yeniden yapılandırılması ve finans yapılarının güçlendirilmesine yönelik olarak 25 Kasım 2000 tarihinde yürürlüğe giren 4603 sayılı Kanun çıkarılmış ve bu kanunla üç kamu bankasının çağdaş bankacılığın yanı sıra özelleştirmeye hazırlanmaları sağlanacak şekilde yeniden yapılandırılmaları amaçlanmıştır. Yine bu kanun uyarınca, Emlak Bankasının bankacılık işlemlerini yapmak ve mevduat kabul etme izni 9 Temmuz 2001 tarihinde sona ermiş ve 2001 yılından sonra da banka tasfiye sürecine girmiştir.

Şimdi, kurum hakkında Komisyonumuza bilgilendirmek üzere tasfiye hâlinde Emlak Bankası Anonim Şirketi Yönetim Kurulu Başkanı Sayın Zeki Sayın'a söz vereceğim. Öncesinde, toplantımıza katılan kurum yetkilileriyle diğer kuruluş temsilcilerinin Komisyonumuza kendilerini tanıtılmalarını rica ediyorum.

Buyurun efendim.

(Bürokratlar kendilerini tanıtılar)

BAŞKAN – Zeki bey, buyurun.

EMLAK BANKASI ANONİM ŞİRKETİ YÖNETİM KURULU BAŞKANI ZEKİ SAYIN - Sayın Başkan, sayın milletvekilleri, değerli hazır n; bilindiği üzere Türkiye Emlak Bankası A.Ő. 4603 sayılı Kanun uyarınca diğer kamu bankaları ile birlikte yeniden yapılandırılma kapsamına alınmış, 06/07/2001 tarihinde 4684 sayılı Kanunla da tasfiye sürecine girmiştir. 2001/2202 sayılı Bakanlar Kurulu kararı kapsamında ticari gayrimenkulleri TOKİ'ye, bankacılık faaliyetleri ile ilgili iş ve işlemleri de T.C. Ziraat Bankası A.Ő.'ne devredilerek bankacılık lisansı iptal edilmiştir. 14/09/2001 tarihinde yapılan olağanüstü Genel Kurul toplantısında, tasfiye, yönetim ve denetim kurullarının oluşturulması ile tasfiye h lindeki Türkiye Emlak Bankası A.Ő.'nin tasfiye süreci hukuken ve fiilen başlatılmıştır. Kamu İktisadi Teşebbüsleri Komisyonu 1986 yılında aldığı bir kararla, tasfiye haline giren kamu kuruluşlarını Komisyon denetiminden çıkartmıştır. Bu sebeple 06/07/2001 tarihinden itibaren Tasfiye Hâlinde Türkiye Emlak Bankası A.Ő.'nin faaliyetleri ve hesapları Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu denetçileri tarafından her yıl incelenmiş olmasına rağmen Kamu İktisadi Teşebbüsleri Komisyonunda g r Ő lememiŐtir. Daha sonraları, Kamu İktisadi Teşebbüsleri Komisyonunun 10/12/2009 tarihli 14'üncü BirleŐiminde, tasfiye halinde olan kamu őirketlerinin de tekrar Komisyon denetimi kapsamına alınmasına karar vermiş ve Bankamızın 06/07/2001-2008 yılları arasındaki faaliyetlerini kapsayan Yüksek Denetleme Kurulu raporları geçen yıl Sayın Komisyonunuzun denetiminden geçmiş, bu yıl da 2009 yılı Sayıştay raporları Sayın Komisyonunuzun denetimine sunulmuştur.

İdari Yapısı:

Bankamız 14/09/2001 tarihli olağanüstü Genel Kurul kararı doğrultusunda oluşturulan 6 üyeli Yönetim Kurulu ve 3 üyeli Tasfiye Kurulu tarafından yönetilmektedir. Ayrıca 2 adet Denetleme Kurulu  yesi bulunmaktadır.

Tasfiyeye 249 adet personelle baŐlanılmış, 31/09/2011 itibariyle ise faaliyetlerimiz, 50'si, TC. Ziraat Bankası A.Ő.'nce geçici olarak görevlendirilen, 59 personel 1475 sayılı Yasa kapsamında bankamız tarafından açıktan atanan 50 personelle birlikte toplam 109 personel ile yürütülmektedir. Bu personelin 39 adedi avukat, 21 adedi takip memuru, kalanı ise idari ve teknik personeldir.

Mali Yapısı:

30/09/2011 itibariyle aktif toplamımız 3.011 Milyon TL'dir. Aktifteki en önemli kalemimiz TOKİ'ye devredilen gayrimenkul ve menkuller karşılığı alınan özel tertip DİBS'ler ve KEY hesapları karşılığı alınan DİBS toplamı olan 1.309 milyon TL'dir. İkinci kalem ise tasfiye olunacak alacaklar olup anapara bakiyesi (brüt) 932 milyon TL'dir. En büyük alacaklarımız ise T.C.Hazine Müsteşarlığı

olup alacak bakiyesi 1.863 milyon TL'dir. Sıra cetvelindeki diğer alacaklılarımızın sayısı 315 adet, tutarı ise 11 milyon TL'dir.

Bankamızın 30/09/2011 dönem kârı 656 milyon TL, tasfiye sürecinde yıllar itibariyle elde ettiği kârların toplamı ise 477 milyon TL'dir.

Banka, tasfiye sürecinde yaptığı tahsilatlardan elde ettiği fonlardan T.C. Hazine Müsteşarlığına toplam 1 milyar TL kaynak aktarmıştır.

Tasfiye Olunacak Alacaklar Hakkında Genel Bilgiler:

30/09/2011 tarihi itibariyle tasfiye olunacak alacaklarımızın (yeniden yapılandırılanlar ve masraflardan alacaklar dâhil) toplamı (brüt) 971 Milyon TL olup, 7.074 adet firma üzerindedir.

Tasfiye olunacak alacaklar hesaplarında izlenilen firmaların 195 adedi ile 440 milyon TL üzerinden protokol imzalanmıştır.

Tasfiyenin başlangıcından 30/09/2011 tarihine kadar yapılan toplam tahsilat tutarı ise; 623 milyon anapara, 345 milyon TL faiz, 12 milyon TL masraf karşılığı olmak üzere toplam 980 milyon TL'dir.

Diğer Faaliyetlerimiz:

-2001/2202 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı gereği bankamızın TOKİ'ye devretmesi gereken bankacılık dışı menkul ve gayrimenkullerin tespiti taraflar arasında yapılan protokol ile belirlenmiş belirlenen bu gayrimenkullerin devir işlemi tamamlanmış, devir edilen gayrimenkullere ilişkin olarak 1.248 milyon TL tutarında DİBS alınmış ancak, bu DİBS'lerin vade başlangıçları Yüksek Planlama Kurulu kararları üç kez ertelendiğinden henüz tahsilat yapılamamıştır. Son alınan Yüksek Planlama kararına göre ödeme başlangıcı 15/08/2012 tarihi olacaktır.

-Toplam 6.536 adet yuva kredisi müşterisinden 6.468 adedi tasfiye edilmiştir. 30/09/2011 itibariyle kalan yuva kredisi müşterisi sayısı 68, kalan alacak tutarı ise 5 milyon TL'dir.

-Alacaklardan dolayı edinilen gayrimenkullerin toplamı 583 adet olup, aktif değeri 60 milyon TL'dir. Bunlardan aktif değeri 51 milyon TL olan 504 adedi 96 milyon TL'na satılmış ve bu işlemlerden dolayı 45 milyon TL kâr elde edilmiştir.

-Mülga T. Emlak Bankası A.Ş. tarafından üretilip satışı yapılan ancak, tapusu verilemeyen 10.253 adet tapudan 10.015 adedi verilmiş kalan 238 adet tapu da en kısa zamanda verilecektir.

Sayın Başkan, sayın milletvekilleri; son zamanlarda basında da çok fazla konu edilen ve KEY diye tabir edilen, Emlak Konut Gayrimenkul Yatırımı Ortaklığı'nın (EKGYO) % 61 hissesinin sahibi olan Konut Edindirme Yardımı hak sahiplerinin tespiti, bu hak sahiplerine ödenecek ana paraların ve nemaların hesaplanması görevi de 5664 sayılı Kanunla Bankamıza verilmiş, Bankamız da bu görevi son derece kısıtlı imkanlarla ve az sayıdaki personeline rağmen başarı ile yürütülmüş ve yürütülmeye devam edilmektedir.

Bu kapsamda 30/09/2011 itibariyle tespiti yapılan KEY hak sahibi sayısı 12.535.523 kişiye ulaşmış, yapılacak ödeme tutarı ise 4 milyar TL'ni geçmiştir. Ödeme yapılan hak sahibi sayısı ise 8 milyon kişi civarında, yapılan toplam ödeme ise 3,5 milyar TL'nin üzerindedir.

En son, T.C. kimlik numarası bulunamadığı için KEY alacağını alamayan hak sahiplerinin de sorunun çözümü amacıyla yeni bir yasal düzenleme hazırlığı yapılmaktadır.

E) Sonuç:

Bankanın tasfiyesinin Hazineye etkisi;_30/09/2011 tarihi itibariyle bankamız bilanço rakamlarına göre; bankalardaki mevduatımız, TOKİ'ye devredilen kıymetler karşılığı alınan Devlet İç Borçlanma Senetleri, canlı krediler (yuva kredileri ve yeniden yapılandırılan TOA), faiz gelir reeskontları ve kamu kurumlarından alacaklarımızın toplamının 2,3 milyar TL olduğu, toplam borcumuzun ise 1,9 milyar TL olduğu, arada banka lehine 400 milyon TL fark bulunduğu görülmektedir. Yani banka, bilançosundaki 932 milyon TL tutarındaki kanuni takipteki alacağını hiç hesaba katmadan bile mevcut kıymetleri ve diğer alacaklarının tahsili ile bütün borçlarını ödeyebilmekte ve 400 milyon TL artıya geçmektedir.

Banka, kanuni takipteki alacaklarının sadece anapara tutarının % 50'sini (466 milyon TL) bile tahsil etmesi durumunda toplamda 866 milyon TL artıya geçecektir.

Görüldüğü gibi, bankanın tasfiyesinin hiç bir şekilde Hazineye ilave yük getirmeyeceği gibi, tasfiye sonunda tüm borçlar ödendikten sonra Hazineye ciddi tutarda ilave kaynak aktarılabileceği görülmektedir.

Ayrıca, tasfiye sürecinde, bankanın personel ve işletme giderleri borçlulardan yapılan tahsilatlardan değil, diğer gelirlerden (gayrimenkul satış kârları, icra inkâr tazminatları vs.) elde edilen fonlarla karşılanmaktadır. Bu nedenle borçlulardan yapılan tahsilatların tamamı faiz gelirleri ile birlikte T.C.Hazine Müsteşarlığına aktarılmaktadır.

T.Emlak Bankasının tasfiyesine ilişkin çalışmalar hızla sürdürülmektedir.

Saygılarımızla arz ederiz efendim.

BAŞKAN – Evet, teşekkür ediyorum.

Kuruma ilişkin olarak iki ana öneri vardır, ilk öneriyi okutuyorum:

Öneri 1- 06/07/2001 tarihinde başlayan tasfiye sürecinin üzerinden geçen dokuz yılda tasfiye edilecek alacaklardan yüzde 42'si oranında 488 milyon TL anaparanın yanı sıra 293 milyon TL faiz tahsil edilmiş ise de, tahsilat açısından mali yapısı zayıf ve sorunlu firmaların kaldığı bir döneme girildiği, tahsilatların son yıllarda düştüğü, kanuni takip sürecinin uzun yıllar aldığı dikkate alınarak, genel uygulamalar kapsamında ödeme planına bağlanmış bulunan 267 protokollü firmadan alacakların tahsili yönündeki çabaların sürdürülmesinin yanı sıra, banka Tasfiye Kurulunun yetkileri kapsamında, takipteki firmaların ayrı ayrı değerlendirilerek, firma bazında peşin ödeme ya da taksitlendirmenin

teşvik edilmesi, vade sınırlamasının esnetilmesi, anapara veya faiz indirimine gidilmesi, gayrimenkul-borç takası uygulamasının başlatılması gibi ek tedbirlerin alınarak, bir an önce alacakların tahsilatının ve tasfiye sürecinin hızlandırılması.

BAŞKAN – Cevabı alalım.

EMLAK BANKASI ANONİM ŞİRKETİ YÖNETİM KURULU BAŞKANI ZEKİ SAYIN – Bankanın tasfiye sürecine girdiği 06/07/2001 tarihinden bu yana gerek idari yollarla gerekse yasal takip yoluyla sürdürülen tasfiye çalışmaları sonucunda 30/09/2011 tarihi itibarıyla 623 milyon TL anapara, 345 milyon TL faiz ve 12 milyon TL masraf olmak üzere toplam 980 milyon TL tahsilat sağlanmıştır.

Yapılan bu tahsilatlar ile bankaya devredilen toplam 16.116 adet borçludan 9.042 adedinden olan alacaklarımız tahsil edilerek tasfiye edilmiş, 30/09/2011 itibarıyla borçlu sayısı 7.074'e düşmüştür.

30/09/2011 tarihi itibarıyla 7.074 adet borçluya ait 971 milyon TL'lik toplam kayıtlı borç tutarının 195 adette 440 milyon TL'lik kısmı protokole bağlanmış olup, protokoller yakinen izlenmektedir. Kalan 6.879 adet borçluya ait 531 milyon TL'lik kayıtlı borç tutarının tahsili için yasal takip işlemleri etkin bir şekilde sürdürülmektedir.

Ancak, tasfiyenin doğal süreci gereği tahsilatlar giderek azalma eğilimine girmiştir. Zira, ödeme gücü bulunan ve yeterli teminata sahip borçlulardan idari ve yasal yollardan tahsilatlar yapılarak bir çoğunun dosyası kapatılmıştır.

Borcunu ödeyemeyen ve bankamıza borçlu kalan firmaların büyük çoğunluğunun ödeme güçlerini yitirdikleri, ticari faaliyetlerini durdurdıkları veya yeterli fon yaratacak faaliyet gösteremedikleri gibi kredilerin teminatında bulunan maddi teminatların da nakde çevrilmiş olması yanı sıra dünya ekonomisinde yaşanan durgunluk bankamızca yapılan tahsilatlarda da bir azalmaya sebep olmuştur.

Gelinen aşamada geriye teminatı yetersiz, ödeme gücü sınırlı borçluların kalmış olması ve bu borçlular için mevcut bankamız indirim uygulamaları ile çözüm üretilmesinin gittikçe zorlaşıyor olması hususları, yeni indirim uygulamalarının getirilmesini zorunlu kılmıştır.

Bir çok banka da (kamu-özel) takipteki alacaklarını bir an önce tahsil edebilmek amacıyla indirim uygulamalarına gitmektedir. Bütün bu hususlar göz önünde bulundurularak, bir taraftan tahsilatın artırılması, bir taraftan da tasfiye sürecinin hızlandırılması amacıyla bazı tedbirlerin alınması gündeme getirilmiş, Tasfiye Kurulunun 14/09/2010 tarih 124 no'lu kararı ile; ödeme güçlerinin sınırlı olması nedeniyle bankamız indirim uygulamaları çerçevesinde borçlarını kapatamayan ve haklarında yürütülen yasal takipler sonucu dosyaları aciz vesikasına bağlanmış veya bağlama aşamasında olan

borçlular ile hâlen haklarında yasal takipler devam etmekte olan borçlular için teşvik edici borç ödeme olanakları getirilmiştir.

Bankamız alacaklarının tahsil edilerek tasfiye edilmesi amacıyla bankamız Tasfiye Kurulu tarafından alınan kararların merkez ve taşra hukuk koordinatörlüğüne anlatılması ve firma bazında alınabilecek idari ve yasal önlemleri görüşmek üzere 30/09/2010 tarihinde düzenlenen toplantıda, bankamız portföyünde yer alan ve 50 bin TL ve üzerinde riski bulunan firmalar tek tek değerlendirilmiş, yasal takiplerde gelinen aşama, teminat durumları, firmaların faaliyetlerine devam edip etmedikleri, ortak ve/veya kefillerinin durumları hakkındaki son bilgiler gözden geçirilerek alınmış olan yeni indirimli ödeme olanakları çerçevesinde firma bazında değerlendirmeler yapılmış ve alınabilecek idari ve yasal önlemler belirlenerek borçlu firma ve kefilleriyle temas kurularak yeni uygulamalar hakkında bilgilendirilmeleri karara bağlanmıştır.

Alınan karar doğrultusunda bir taraftan büyük montanlı firmalarla görüşmeler sürdürülürken, diğer taraftan indirimli ödeme olanakları, borçluların bankamız nezdindeki adreslerine mektup yazılmak suretiyle duyurulmuştur. Bu çerçevede, borçları aciz vesikasına bağlanmış 890 adet, borçları aciz vesikasına bağlanma aşamasında olan 969 adet ve takip işlemleri sürmekte olan 81 adet olmak üzere toplam 1.940 borçlu ve kefillerinin adreslerine mektup gönderilmiştir.

Alacakların tahsiline yönelik olarak Tasfiye Kurulu kararı ile getirilen teşvik edici borç ödeme olanakları kapsamında 524 adet ödeme teklifi alınmış ve bugüne kadar işlemleri sonuçlandırılan 455 adet firmanın borçları 11.142.840 USD, 1.488.362 euro ve 24.016 bin TL üzerinden protokole bağlanmıştır. Yapılan protokoller doğrultusunda 3.645 bin TL, 370.835 euro ve 23.958 USD anapara, 3.978 bin TL, 109.482 USD ve 15.000 euro faiz tahsilatı sağlanmıştır.

Ayrıca, kayıtlı bakiyesi 64.364 bin TL olan 6 kod no'lu grup firmalarından olan alacaklarımız, 90.447 bin TL üzerinden TMSF'na temlik edilmek suretiyle tahsil edilerek tasfiye edilmiştir.

14/09/2010 tarih, 124 no'lu Tasfiye Kurulu kararı ile getirilen indirim olanaklarının yürürlüğe girdiği tarihten bu yana bir yılı aşkın bir sürenin geçmiş olması, bu sürede bir kısım borçluların indirim olanaklarından yararlanmak suretiyle borçlarını ödemiş olmaları, kalan borçluların ödeme kabiliyetlerinin göreceli olarak daha da düşük olması, gerek emek ve zaman kaybının önlenmesi gerekse ilave masraflara neden olunmaması açısından yasal yollarla tahsil imkânı bulunmayan bu borçlulardan kısmen de olsa alacaklarımızın tahsilinin sağlanabilmesini teminen, YDK'nın bu konudaki temennileri de göz önünde bulundurularak mevcut indirim uygulamaları, Tasfiye Kurulunun 06/10/2011 tarih, 168 no'lu kararı ile revize edilmiştir.

Buna göre mevcut uygulamalara ilave olarak, borç tasfiyesinde uygulanmakta olan iskonto oranları yükseltilmiş, orijinal borç tutarı dışında, yasal takibe konu edilen borç tutarı üzerinden de vadeliendirme veya peşin ödemede iskonto olanakları getirilmiştir.

Bankamız alacaklarının tasfiyesi amacıyla Tasfiye Kurulu kararları ile alınmış olan teşvik edici borç ödeme olanakları çerçevesinde, borçlularla temas kurularak alacaklarımızın tahsil ve tasfiyesine yönelik çalışmalarımız sürdürülmektedir.

BAŞKAN – Öneriyle ilgili olarak söz talebi? Yok.

Şu anda süreç devam ediyor herhâlde.

Buyurun.

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Sayın Başkanım, bankanın öneriye verdiği cevap yeterli olup, öneriyle ilgili sonuçlar yakından takip edilmektedir.

Arz ediyorum.

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

2 numaralı öneriyi okutuyorum:

Öneri 2:

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

BAŞKAN – Cevabı alalım.

TASFİYE KURULU ÜYESİ M. ZEKİ SAYIN – Raporun ilgili kısımlarında belirtilen öneri ve tavsiyelere uyulacaktır.

BAŞKAN – Evet, söz talebi yok.

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

Genel olarak söz talebinde bulunan arkadaşımız varsa...

Haydar Bey buyurun.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Sayın Müdürüm, şeyi merak ediyorum. Bu Tasfiye Kurulu...

BAŞKAN – Haydar Bey, izin verir misiniz bir saniye.

Zeki Bey, şimdi, arkadaşlarımızın sorularını lütfen not alın. Teknik çalışmayı gerektiren bir husus olursa da komisyon tutanaklarımızın tarafınıza iletilmesinden itibaren on beş gün içinde yazılı olarak da cevaplandırabilirsiniz. En son sözü size vereceğim.

Buyurun.

HAYDAR AKAR (Devamla) – Bu 6/7/2001 tarihinde 4684 sayılı Kanun'la tasfiye sürecine girmiştir ve tasfiye süreci devam ediyor. 2001-2011 on yıl geçti. Sizce kaç yıl daha geçecek? Bu birinci sorum. Yani bu borçları nasıl bir ödeme planıyla alacaksınız ve kaç yıl daha bu Tasfiye Kurulu böyle devam edecek?

Bir de, on yıldır 249 personelle başlamışsınız, bugün 50 ilaveyle 109' a çıkmışsınız, 50 Ziraat Bankasına geçici yollamışsınız, düşmüşsünüz de, 50 Ziraat Bankasına yollamışsınız, 109' a çıkmışsınız. Sonra da “Bu personelin 39 adedi avukat, 21 adedi takip memuru olup kalanı da idari ve teknik personeldir.” diyor. Bu kadar gerçekten ihtiyaç var mı on yıldır devam eden bir Tasfiye Kurulu için? Veya şunu da sorayım yönetmelikleri, kanunları çok iyi bilmediğim için: Başka bir yöntemi yok mudur bunun başka bir kurum veya geçen de aynı şeyle karşılaştık. Mesela Özelleştirme İdaresi bir kurumu özelleştirmiş. Onun borçları, alacakları olduğu için Tasfiye Kurulu devam ediyor ama Özelleştirme İdaresinde birçok avukat olmasına, personel olmasına rağmen bir de o kurumda da personel ve avukat tutulmuş. Bunun başka bir yöntemi olmalı diye düşünüyorum. Yani bu kurum gerçekten on yıl geçmiş, tasfiye olmamış, borçlu ve alacak takibi yapıyorsa başka bir kuruma devredebilir bu borç ve alacakları, o kurum üzerinden de bunlar takip edilebilir diye de düşünüyorum.

BAŞKAN – Aykut Bey, buyurun.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Sayın Başkan, değerli üyeler; öncelikle şunu söyleyeyim: Tasfiye Halindeki Emlak Bankası'nda hem bir meslektaşım hem de Hazinesiden arkadaşlarım var. Kendilerini de şahsen tanıyorum ve eminim ki hata yapılmasına müsaade etmeyecek kadar da iyi bürokratlardır. Bu eleştirilerim tabii genel şey anlamında, bu KEY ödemeleriyle alakalı. Şimdi, AKP'li arkadaşlar, sağ olsunlar, hep böyle KEY ödemelerini yaptıkları için propaganda yaparlar. Ben de teşekkür ediyorum. Aynı zamanda kamu çalışanıyım, KEY ödemesinden de aldım ama. Şimdi...

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – Siz de bizim propagandamızı yapıyorsunuz.

AYKUT ERDOĞDU (Devamla) – Şimdi, hayatta aceleci olmamak lazım Hocam. Ben bir CHP'li olarak hiçbir zaman AKP'nin propagandasını yapmam, beğensem yaparım da beğenmiyorum.

Şeyi söyleyeyim ne kadar para toplanmış...

BAŞKAN – Hayatta da büyük konuşmamak lazım Aykut Bey.

AYKUT ERDOĞDU (Devamla) – Latife ediyorum, kırmak için söylemiyorum.

Şimdi, toplanan paralar 01/01/87-01/06/87 arasında -bu arada Abdullah üstadımı söylemeye gerek yok, o bizim üstadımızdır, hani demin isimleri sayarken şey olmasın- 3.500 lira toplanmış. 01/06/87-01/89 7 bin lira, toplamda 16 bin lira o zamanın parası para toplanıyor arkadaşlar. Daha sonra Emlak Bankasına bu Konut Edindirme Yardımı olarak veriliyor -Bu Emlak Bankasının sürecini çok detaylı anlatmıyorum yani zaten Hazinesdeki ve diğer arkadaşlar bu süreci çok iyi biliyorlar- ve daha sonra bunlar karşılığındaki gayrimenkuller aynı sermaye olarak TOKİ'nin iştirakine veriliyor. Verilen sermaye tutarı 387 trilyon lira. Ne zaman verilmiş? 1999.

Şimdi şöyle düşünün: Ben kamu çalışanıyım. Benim hakkım karşılığında 387 trilyon lira Emlak Bankasına para veriliyor değil mi? Ben bir kapitalist olsaydım, sermayedar olsaydım minimum nasıl değerlerdik biz bunu? Hazine iç borçlanma senediyle değerlendirirdik minimum yani standart bir

oran olarak baktığınızda. Bunun net bugünkü değerini hazine iç borçlanma senedi üzerinde hesaplandığınızda 2007 sonu itibarıyla değer ne kadar çıkıyor biliyor musunuz? 10,7 milyar lira. Yani ben bir kamu çalışanı olarak benim gayrimenkullerimin değeri 10,7 milyar lira. Peki, bu gayrimenkuller neler arkadaşlar? İstanbul'un, İzmir'in, Ankara'nın en güzel yerinde kentin içerisinde kalmış son derece kıymetli gayrimenkuller. Peki, bunlar ne yapıldı? Benim gibi kamu çalışanlarına hiç sorulmadan arsa karşılığı gelir ortaklığı modeli altında biliyorsunuz kanuni dayanağı olmadan verildi. Onun için de bu KEY ödemeleri tesadüf değil arkadaşlar. Sakın böyle çok şey yapmayalım. Bu bir hukuki zorunluluk çünkü benim gibi adamlar çıkacaktı "Kardeşim, bu arsa benim, sen bana sormadan bunu nasıl böyle yaparsın?" dememesi için de bu KEY ödemeleri işte, Banka Yönetim Kurulu tarafından hesaplandı -şimdi hesaplama yöntemine geleceğim- ve ödendi, 4 milyar civarında bir şey ödendi ve ben yarısını bile alamadım.

Şimdi, bu ödenen paraları dolara çevirip faiz oranı olarak koysan 2.123 dolar çıkıyor. Şimdi KEY ödemesi alan vatandaşların aldığı paralara bir bakmak lazım. Şimdi, başka yerden bir tabii... Üstat gülümsüyor, yok bunlar teknik tespitler, şey anlamında söylüyorum yani bu ödenen paraların yani bu KEY karşılığı bize ödenen paralarla ilgili bir kanun çıkıyor. Kanunda ne diyor biliyor musunuz arkadaşlar? "Bununla alakalı dava açılmaz." diyor. Ortaçağda krallara bile dava açılır. Bunun iki tane kötü örneği var. Daha öncesinde bir kere daha bu kamu bankalarıyla ilgili böyle bir "dava açılmaz" yani hukuktan bağımsız olmak, hukukun etkilerinin işlememesi kanunu çıkarılmıştır. Bunlar çok yanlış şeyler. Anayasa'nın eşitlik ilkesine aykırı. Ne demek dava açılmaz? Elbette ki açılmalıdır ama sizin döneminizde çıkan bir yasada ki bunu da söylüyorum daha önce de böyle bir yasa çıktı, bunlar doğru şeyler değil.

Şimdi, ben özetle bunları anlattıktan sonra bu KEY ödemelerinin yapılma şeyiyle ilgili şunu Sayın Başkandan rica ediyorum: Hesaplama yöntemleriyle alakalı detaylı bilgi istiyorum. Nasıl hesaplandı? Kişilerin bu parası nasıl ödendi?

İkincisi: Hukuki bir değerlendirme istiyorum yani bu gayrimenkuller hak sahiplerine sorulmadan yasadan önce nasıl böyle değerlendirildi? Bu konuda bilgi verirseler çok teşekkür ediyorum.

Ben çalışmalarını için de sayın Tasfiye Kuruluna çok teşekkür ediyorum, sağ olun.

BAŞKAN – Bülent Bey buyurun.

BÜLENT BELEN (Tekirdağ) – Sayın Başkan, benim de gelir tablosunda dikkatimi çeken bir maliyeci olduğum için personel giderleri yani tasfiyeye girmiş bir kurumda 4.353.132 lira 63 kuruş personel gideri çok yüksek bir gider değil mi? Bir.

İki, Tasfiye Kurulu üyelerinin aldıkları ücret bu personel giderlerine dâhil mi? Bu konularda bilgi istiyorum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz.

Mehmet Bey buyurun.

MEHMET ŞEKER (Gaziantep) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Burada alacakların tahsiline yönelik olarak yapılan bir anlaşma var, son 11 milyon 142 bin dolar gözüktüyor, 1 milyon 488 bin de euro. Yaklaşık üzerinden bir yıl geçmiş, toplamına euro dersek 400 bin euro kadar tahsil edilmiş. Bu hızla gidersek bunun on yıl gibi bir süreyi belki de daha fazla bir süreyi bulacağı gözüktüyor. Bununla ilgili bir süreç var mı? Yasal takip bunlarla ilgili başlatılacak mı?

Onun dışında da, alacaklarınızın büyük bir kısmı, takipteki alacaklarınızın özellikle 217 milyon liralık kısmı daha çok denizcilik sektöründe iş yapan firmalara ait. Bu firmaların da şu anki yasal durumları, çalışmaları, işlerini yapıyorlar mı? Bir gelirleri var mı? Gemicilikte faaliyet gösteriyorlar mı? Bunları tahsil etmek için yasal yollara başvurduğunuz mu? Bununla ilgili bilgi almak istiyorum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Zeki Bey buyurun.

TASFİYE KURULU ÜYESİ M. ZEKİ SAYIN – Ben teşekkür ediyorum.

Biz tahsilatımızla ilgili biraz önceki konuşmamızda aşağı yukarı teferruatıyla bilgi verdik. Yalnız tahsilatımızın gecikmesinde bizim tek silahımız yurt dışı yasağı idi. Yurt dışı yasağını Anayasa Mahkemesinin iptal etmesi sonucunda maalesef bazı parayı alan kişileri Bankamıza bile getirme imkânımız olmuyor.

Yaptığımız protokollerde 2014'e kadar protokol yapıyoruz, bunun üzerinde bir protokol yapmıyoruz. Tabiatıyla alacaklarımız gidecek de... Teminatların yok olması sonucunda tahsilatlarımız azalıyor ve biraz önce de verdiğimiz cevapta da anlaşıldığı gibi ya aciz vesikası alıyoruz ya da bazı indirimler yaparak onları davet ediyoruz, tahsilatlarımıza devam ediyoruz. 2014'ün üzerinde şimdi düşünmüyoruz.

Personel fazlalığına gelince aslında personelimiz devamlı azalmaktadır. Bunun 50 tanesi, Emlak Bankası tasfiyeye başladığı anda sıfırla başlamıştır, hiçbir personel yoktur. Ziraat Bankası tasfiyesine yardımcı olacak şekilde ayarlanmış ve gerekli, kanunun bize verdiği yetkiye göre de Emlak Bankası personel almaya devam etmiştir ama personelimiz devamlı azalmaktadır. İş biten personelimizi Ziraat Bankası mensubuysa Ziraat Bankasına iade ediyoruz ve orada çalışmasına devam ediyor. Dikkat edersek personelimiz 109 kişiye düşmüştür, bundan sonra da düşmeye devam edecektir.

Bütün bankamızın cari harcamaları tahsil ettiğimiz kredilerden harcanmıyor tamamen elde ettiğimiz kârlardan. Bu elde ettiğimiz kârlar da biz icra yoluyla veya satıştan aldığımız

gayrimenkulleri ekspertiz şirketlerine onun değerlerini buluyoruz, bir muhammen bedel çıkarıyoruz, onun üzerinden satıyoruz. Oradan elde ettiğimiz kârlarla tamamen cari masraflarımız oradan karşılanıyor ve kredilerden elde ettiğimiz, tahsil ettiğimiz gelirleri, faiz gelirlerini hazineye aktarıyoruz.

TASFİYE KURULU ÜYESİ – Personel giderleri brüt rakamıdır bu. Bunun içine Tasfiye Kurulu üyelerinin ücretleri de dâhildir.

BAŞKAN – Evet, devam edin.

TASFİYE KURULU ÜYESİ M. ZEKİ SAYIN (Devamla) – KEY’le ilgili olarak Emlak Bankası, Emlak Gayrimenkul Yatırım Ortaklığına parayı aktarmıştır sizin de söylediğiniz gibi ve bu kanun çıkarken de 1987-95 arasında personelden bu para kesilmemiştir, tamamen işverenler tarafından ödenmiştir bu paralar. Bunlar 2007’ye kadar ödenmemiştir. Bunların ödenmesi devletin personeline hiçbir borcu kalmasın düşüncesi içerisinde kanun çıkarılmış ve Emlak Gayrimenkul Yatırım Ortaklığının yüzde 61 hissesi KEY sahiplerinin, Konut Edindirme Yardımının sahiplerininindir. Bu ödeme çıkarılırken “isteyen hisse senetlerini alır, isteyen parasını alır” şeklinde çıkarılmıştır. Bunun nemalarının hesaplanması Emlak Bankasına verilmiştir. Aslında tamamen bu iş Emlak Gayrimenkul Yatırım Ortaklığının olduğu hâlde Emlak Bankasının hesaplayacağı düşünüldükten bu görev bize verilmiştir. Sadece kurumların gönderdiği bilgiler ışığında o tarihte kesilirken mevduata verilen faizler üzerinden hesaplar yapılmış ve ödeme yapılmıştır. Eğer Emlak Gayrimenkul Yatırım Ortaklığında yüzde 61 hissesi KEY sahipleri hepsi hisse senetlerini istemiş olsalardı bu şirketin yani Emlak Gayrimenkul Yatırım Ortaklığının yüzde 61’ine sahip olurlardı ama birçok kişi parayı istemişlerdir ve para ödenmiştir.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – 216 kişi de hisse senedi istedi. İstemesinler diye de kanun, Hazine neyse...

TASFİYE KURULU ÜYESİ M. ZEKİ SAYIN (Devamla) – Tasfiye süreci, biz, biraz önce söylediğim gibi, 2014’e kadar protokol yapıyoruz. 2014’ü çıkmıyoruz. Bundan sonrası da nasıl olur bilemiyorum tabii, tahsilat durumu gittikçe azalmaktadır ama biraz önce konuşmamda söylediğim gibi biz kalan borcumuzun yüzde 50’sini bile tahsil etmiş olsak hazineye bir yük teşkil etmeyecektir.

BAŞKAN – Evet, var mı daha başka bir şey?

TASFİYE KURULU ÜYESİ M. ZEKİ SAYIN (Devamla) – Evet, KEY’lerin hesaplanmasının teferruatını istiyor musunuz efendim?

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Evet yazılı olarak bir zahmet. Bir de hukuki boyutunu istemiştin.

TASFİYE KURULU ÜYESİ M. ZEKİ SAYIN (Devamla) – Yazılı olarak verelim mi?

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Yazılı olarak on beş gün içerisinde verebiliyorsunuz.

TASFİYE KURULU ÜYESİ M. ZEKİ SAYIN (Devamla) – Yazılı olarak verelim efendim.

Denizcilikle ilgili suallerimizi de arkadaşımız arz edecek.

TASFİYE KURULU ÜYESİ – Efendim, Sayın Milletvekilim “11 milyon dolar protokol yapılmış, çok az bir tahsilat yapılmış, bu hızla nasıl gider?” dedi. Bu 11 milyon dolarlık protokol aciz vesikasına bağlamış olan yani hiç tahsil imkânı olmayan firmalardan yaptığımız protokoller ve o protokoller çerçevesinde tahsil ettiğimiz paralar ve faizlerdir yani aciz vesikasına bağlandığı için tamamıyla zarara gidebilecek firmalar. Biz onun için sistemler geliştiriyoruz.

Denizcilik sektörüyle ilgili kısa bilgi arz edeyim efendim: Bankamızca denizcilik sektöründe faaliyet gösteren 153 firma kredilendirilmiş. Bunun 79 adet firmadan olan alacaklarımız tahsil edilerek tasfiye edilmiştir, dosyaları kapatılmıştır. 20 adet firmayla protokollerimiz devam etmektedir. 54 adet firma hakkında da yasal takip işlemlerimiz devam etmektedir. Bugüne kadar 165 milyon dolar denizcilik firmalarından tahsilat yaptık efendim.

Arz ederim.

BAŞKAN – Evet, teşekkür ederim.

Var mı Zeki Bey eksik kalan?

TASFİYE KURULU ÜYESİ M. ZEKİ SAYIN – Hayır, teşekkür ediyoruz efendim.

BAŞKAN – Komisyonumuzun değerli üyeleri, Tasfiye Halinde Emlak Bankası Anonim Şirketinin 2009 Yılına İlişkin Bilanço ve Netice Hesaplarına Ait Alt Komisyon Raporu’nun sonuç bölümünü okutuyorum:

Sonuç:

Tasfiye Halinde Türkiye Emlak Bankası A.Ş.’nin 14.06.2010 tarihindeki kendi Genel Kurulunda kabul edilen 2009 yılı bilançosu ve 2.130.747,32 Türk Lirası dönem kârı ile kapanan gelir tablosu genel görüşmeye sunulur.

BAŞKAN – Komisyonumuzun değerli üyeleri, Tasfiye Halinde Emlak Bankası Anonim Şirketinin 2009 yılına ilişkin bilanço ve netice hesapları genel görüşlerinize sunulmuştur.

Şimdi, biz çalışmalarımıza devam edeceğiz.

Zeki Bey, son söyleyecek bir sözünüz varsa mikrofonunuzu tekrar açayım, müsaade isteyeceğiz sizden.

TASFİYE KURULU ÜYESİ M. ZEKİ SAYIN – Efendim, sayın heyetinize teşekkür ederim.

BAŞKAN – Biz de sizlere teşekkür ediyor, çalışmalarınızda başarılar diliyoruz.

Diğer Marmara Teknokent görevlisi arkadaşlarımızı içeri davet edelim.

Değerli üyeler, çalışmalarımıza TÜBİTAK Marmara Teknokent Anonim Şirketinin 2009 yılına ait bilanço ve netice hesaplarını görüşmeyle devam ediyoruz.

Marmara Teknokent Anonim Şirketi sermayesinin yüzde 96'sı TÜBİTAK'a ait olan 2003 yılında kurulmuş bir şirkettir. Ülkemizde kurulan ilk teknopark uygulaması 1980'li yıllarda Orta Doğu Teknik Üniversitesi bünyesinde başlamış, TÜBİTAK da 1992 yılında Marmara Araştırma Merkezi bünyesinde Teknoloji Geliştirme Merkezini kurarak teknopark hizmetleri vermeye başlamıştır.

2001 yılında çıkarılan 4691 sayılı Teknoloji Geliştirme Bölgeleri Kanunu "teknopark" yerine "teknoloji geliştirme bölgesi" kavramını getirmiş, bu bölgelerin işletilmesi görevini de anonim şirket statüsündeki şirketlerin yerine getirmesini öngörmüştür. Marmara Teknokent Anonim Şirketi de TÜBİTAK'ın Marmara Araştırma Merkezi bünyesindeki teknopark faaliyetleri çerçevesinde kurulan teknoloji serbest bölgesi ile teknoloji geliştirme bölgesinin işletmesini yerine getirmektedir.

Üniversite ve sanayi arasındaki araştırma, geliştirme, iş birliği ileri teknolojileri yakalamada büyük önem taşımaktadır. Bu amaçlara hizmet eden teknoparklarımızın sayısı son yıllarda otuzu geçmiştir. Özellikle yüksek nitelikli altyapı olanakları sunan ve çeşitli sektörlerdeki birçok ileri teknoloji üreten şirketlerin sanayi ve bilim kuruluşlarının, ARGE birimlerinin ve sanayi-üniversite ortak girişimlerinin yer aldığı teknoparklarımızın hem sayısal hem de verimlilik açısından çok daha ileri seviyelere gelmesini diliyorum.

Şimdi, kurum hakkında Komisyonumuzu bilgilendirmek üzere TÜBİTAK Marmara Teknokent Anonim Şirketi Genel Müdürü Birol Altan'a söz vereceğim.

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

(Bürokratlar kendilerini tanıttı)

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz.

Sayın Altan buyurun.

MARMARA TEKNOKENT A.Ş. GENEL MÜDÜRÜ DR. A. BİROL ALTAN – Efendim, müsaade buyurursanız sizlerce de matluba uygunsa esasen önünüzde olan dosyalarda, kayda geçmesi herhâlde gerektiği için bir genel müdüre atfen tanzim edilmiş bir konuşma metni var ama bu fevkalade uzun. Kaldı ki biraz evvel Komisyonumuzda kıraat edilen bilgi notu çerçevesinde şirketin genel mahiyeti ve karakterine dâhil mufassal orada detaylar vardı ama ben hassaten hazırladığım daha kısa bir metin üzerinde önemi haiz olduğunu düşündüğüm bazı hususları arz etmeye çalışacağım. Bu kifayet etmezse gayet tabii ki tensip buyuracağınız herhangi bir hususta ilave bilgi arz edeceğim.

Marmara Teknokent biraz evvel de belirtildiği üzere TÜBİTAK MAM Teknoloji Geliştirme Bölgesi ve TÜBİTAK MAM Teknoloji Serbest Bölgesini kurup işletmek üzere -bu çok önemli- Türk Ticaret Kanunu esası ve çerçevesinde kurulmuş olan bir anonim şirket. Ortakları biraz evvel belirtildi yüzde 96 TÜBİTAK ve hangi süreç içinde Marmara Teknokentin geliştiği de belirtildi. Ona da temas etmeyeceğim.

TÜBİTAK MAM Teknokentin toplam 60 hektar alanı içinde 24 hektarı teknoloji geliştirme bölgesi vasfını haiz. Bunun 36 hektarı Bakanlar Kurulunun 1999 tarihinde aldığı bir kararla TÜBİTAK Marmara Araştırma Merkezi Teknoloji Serbest Bölgesi olarak tefrik edilmiş. Bölgenin kurulup işletilmesinde TÜBİTAK MAM yetkili kılınmış olduğu için konuya ilişkin kuruluş ve işletme sözleşmesini TÜBİTAK MAM ile Dış Ticaret Müsteşarlığı akdediyorlar 2000 yılında bu serbest bölge vasfını da haiz olan teknoloji geliştirme bölgesini işletmek üzere. Şirketin merkezi -burası da çok enteresan ve önemli bizim operasyonumuz için- 2003 yılında TÜBİTAK Teknoloji Geliştirme Bölgesi yönetici şirketi olarak keza şubesi ise 2004 yılında TÜBİTAK MAM Serbest Bölgesi kurucu işleticisi olarak tefrik ediliyor. Kendisine verilen bu görevleri yürütmek üzere TÜBİTAK Gebze yerleşkesinde TÜBİTAK mülkiyetinde bulunan 60 hektar arazi, üzerinde bulunan tüm yapılar, demirbaş vesair müktesebatıyla birlikte bu her iki bölge için farklı tarihlerde olmak üzere -eğer öyle bir soru olursa onun cevabını da arz ederim, tarihleri farklıdır- MARTEK'e tahsis ediliyor.

MARTEK bölgede geçerli olan mevzuat çerçevesinde ARGE faaliyetlerini, bu faaliyetlerin tabi oldukları kanuni teşviklere uygun mahiyette yürütülüp yürütülmediğini kontrol etmekle ve ayrıca bölgenin bakım ve idamesini yapmak ve keza bölge sakinlerinin ihtiyacı olan hizmetleri sunmakla mükelleftir. Yani bölgede yürütülen, icra edilen herhangi bir projenin müellifi MARTEK değildir ama onların murakabesinin kontrolünü yapmaktadır.

MARTEK A.Ş. genel bütçeden herhangi bir tahsisat almamakta olup yaklaşık yıllık ortalama 10 milyon TL geliri, 8 milyon Türk lirası da gideri olan bir bütçe büyüklüğüne sahiptir. Bu hizmetlerini 19'u kadrolu ve 54 de dışarıdan alınan "taşeron" diye tabir edilen dış yükleniciler vasıtasıyla icra etmektedir.

MARTEK 4691 sayılı -bu Teknoloji Geliştirme Bölgeleri Kanunu malumunuz- Kanun'un hedefleri doğrultusunda aşağıdaki işlevleri yerine getirmektedir, getirmeye çalışmaktadır. TÜBİTAK MAM Teknokentte ARGE faaliyetinde bulunan firmalara imkân ve destek sağlamak, bölgede faaliyet gösteren firmaların ARGE faaliyetleri kapsamında kanun ve kanunlarca -birden fazla kanunun tabii yürürlükte olduğu veya bölgedeki faaliyetleri teşmil edilebileceği bir durum var- bunlar çerçevesinde kazandıkları hakları teşvik ve destekleri faydalanmaları için gerekli proje ve personel denetimini yapmak. ARGE firmalarının ihtiyaçları doğrultusunda eğitim, test, kalibrasyon ve benzeri teknik hizmetler ile marka tescil, telif hakları, patent alma, teknoloji transferi, pazarlama, ihracat konularında danışmanlık hizmetlerinin verilmesini sağlamak. Bunu gayet tabii ki 19 kişilik bir kadroyla yapamayacağını takdir buyurursunuz. Bu konularda danışmanlık veyahut da çevremizde bulunan akademik kabiliyetler bilgi birikimini devreye sokarak ve bazı sair unsurlara da gerekiyorsa başvurarak yapmaya çalışıyoruz. TÜBİTAK'ın kendi içinde de kısmen menkuldür, keza dışarıdan.

MARTEK, muhasebe, proje takip ve değerlendirme, bilgi işlem, teknik destek, personel vesaire gibi ana faaliyetlerini kadrolu personeliyle, diğer hizmetlerini ise güvenlik, temizlik, peyzaj gibi hizmet alımı şeklinde yürütmektedir.

MARTEK A.Ş.'nin yönetici şirketi olduğu TÜBİTAK MAM Teknokentte bilişim sektörü en fazla projenin üretildiği sektör olarak ön plandadır. Bunun yanında ileri malzeme, materyal, elektronik, savunma sistemleri ve çevre konularında proje çalışmaları yürümektedir.

Şimdi, 2009 yılı murakabe konusu olduğundan yüksek Komisyonunuzda, bu Komisyona 2009 yılına dair çok özet bazı sayısal bilgileri arz edeceğim. Bunların 2011 yılına dair hangi mecrada seyrettiği veyahut da şu anki rakamlar merak ve soru konusu olursa onları da behemehal arz edebilirim.

Başvuru sayısı yıl sonu itibarıyla 2009'da TEKSEB'de yani serbest bölge olan tarafta kümülatif olarak 2001'den itibaren alınan başvuru sayısı 124'e, teknoloji geliştirme bölgesinde ise 81'e ulaşmıştır. 2009 yılında 15 müracaat var.

Faaliyet gösteren firma sayılarımız aynı yılın sonunda TEKSEB'de toplam olarak 34 firma, açık alanda da 6 firma olmak üzere -kapalı alanda 34, açık alanda 6- toplam 40 firmamız var, geliştirme bölgesinde ise 26 firmamız var.

Personel istihdamımız bu denetim yılı sonu itibarıyla 1.630; bu 2011 yılında 2.100'e baliğ olmuştur. Geliştirme bölgesinde ise daha mahdut bir sayı var, 101.

Proje sayıları serbest bölge tarafında 84, yani Teknoloji Geliştirme Serbest Bölgesi tarafında 84, Teknoloji Geliştirme Bölgesi'nde ise 40 proje var, bunların üzerinde çalışmalar -tabii daha fazlaları da zaman içinde bunlara ilave oldu- sürüyor.

TÜBİTAK ile ortak proje çalışmaları, zaten malumunuz veçhile bu teknoparklar hep bir üniversite veyahut da akademik bir ortama yakın olarak kuruluyorlar, bütün dünyada da böyle. Buradaki en büyük sinerji de gayet tabii ki Türkiye'nin en ana, büyük araştırma merkezi olan TÜBİTAK Marmara Araştırma Merkezi, onlarla bir ortak mesai hep arzu edilen bir şey. Bu dönem itibarıyla 8 ortak proje geliştiriliyor. ARGE ticaret hacmi, bu dönem içinde TEKSEB'te yaklaşık 162 milyon Amerikan Doları bir ticaret hacmi var. 2011'in eylül ayı, bu ay itibarıyla veyahut da geçen ay itibarıyla bu 148 milyon dolardır, geliştirme bölgesinde ise 25 milyon dolarlık bir ticaret hacmi söz konusu. 2011 için 36'dır.

Bugüne kadar kümülatif olarak, 2001'den itibaren serbest bölgede 386 milyon dolar, bu 2009 yılı için, 2011 için 703 milyon dolar, geliştirme bölgesinde ise 90 milyon dolar, keza 2011 için 155 milyon dolar, ARGE ticaret hacmine ulaşılmış bulunmaktadır.

İhracat yurt dışına, yani bölgeden yurt dışına, serbest bölgede yaklaşık 79 milyon dolar, 2011 için 169, geliştirme bölgesinde ise 12 milyon dolar, 2011 için 15 milyon dolar, kümülatif ihracat rakamı vardır.

İthalat, yurt dışından bölgeye, yıl sonu itibarıyla TEKSEB'te 8 milyon, Geliştirme Bölgesi'nde ise 16 milyon gibi bir kümülatif ithalat rakamı var.

Türkiye'nin teknolojik bağımsızlığını yaratması ve sürdürülebilmesi için var olan nitelikli insan gücü ve altyapısını bilimsel ve teknolojik çözümler üretmeye yönlendirmesi ve katma değeri yüksek ürün ve hizmet üretmesi şarttır. Bu ana hedef istikamette MARTEK Anonim Şirketinin uluslararası ölçekte ileri ve yeni teknolojilerin geliştirilmesi hedefiyle çalışan TÜBİTAK MAM Teknokent faaliyetlerinin en verimli şekilde yürütülmesine, en iyi tarzda destek olmaya devam edeceğine inanıyoruz, devam etmeye gayret etmektedir.

Saygılarımla arz ederim.

BAŞKAN – Evet, teşekkür ediyoruz.

Önerilere geçiyoruz.

Öneri 1'i okutuyorum:

ÖNERİ 1:

Teknoloji Geliştirme Bölgesi'nde (TEKGEB) yeni alanların oluşturulması amacıyla hazırlanan imar planının onaylanması ve uygulanmasında gerekli olan, TEKGEB sınırları içerisinde bulunan taşınmazlara ait güncel tapu kayıtlarına göre bu taşınmazların maliki kurumun muvafakatinin alınması ve saha içerisindeki kapanmış yollara, yol fazlalarının tescilinin yapılması için ilgili merciler nezdinde girişimlerde bulunulması.

BAŞKAN – Cevabı kim okuyacak?

MARMARA TEKNOKENT A.Ş. GENEL MÜDÜRÜ A. BİROL ALTAN – Ben arz edeyim Sayın Başkanım.

Şimdi, efendim, buna, tabii gene dosyada olan bir cevap var, ama ben gene yüksek müsaadenizle daha sarıh, daha güncel bir cevabı arz etmeye çalışayım, çünkü kanunda son yapılan değişiklikle, yani Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığının kurulması ve keza 6170 sayılı, 4691 sayılı Kanun'a yapılan değişiklikle, daha önce belediyenin de müdahil olduğu bu teknoloji geliştirme bölgelerindeki yapılanma ve projelendirme meseleleri, tamamen artık belediyelerin uhdesinden çıkmış durumdadır. Mevcut büyük kadastral sınırlara saygı göstermek kaydıyla, buraların içindeki projelendirme ve ruhsatlandırma işlemlerinin tümü artık Bakanlığın murakabesi altındadır, bu hâle gelmiştir. Bakanlığın yönetmeliği henüz tamamlanmadı, ama çalışmalar ve keza kanunun vazettiği prensipler bu istikamette.

BAŞKAN – Evet, 1’inci öneriyle ilgili söz almak isteyen arkadaşımız var mı? Evet, sistemde gözükmüyor ama ben tekrar soruyorum.

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – Yok.

BAŞKAN – Yoktur diyorsunuz.

Efendim, bu kurumun alt komisyon başkanlığını da ben yaptığım için tekrar soruyorum.

Haydar Bey, buyurun.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Evet, organize sanayi bölgelerine benzer bir şey çıkartılar anladığım kadarıyla. Organize sanayi bölgelerinde de en büyük Kocaeli’ndeki sıkıntılardan bir tanesi bu bayrağı eksik organize sanayi bölgelerinin, hiçbir büyükşehir belediyesi ve bulunduğu yerdeki belediyeler, bunların imar mevzuatlarına ve çevre mevzuatlarına müdahale edemiyorlar, yani Çevre Müdürlüğü, İl Müdürlüğü veya belediyenin çevre birimleri, Allah’tan burada böyle bir olay olmayacak, yani endüstriyel nitelikte olmadığı için böyle bir olay olmayacak ama, yine de onlara benzerse olayın sonucu kötü olabilir diye düşünüyorum, benzetmemek lazım.

BAŞKAN – Tamam, teşekkür ediyoruz.

Buyurun.

MEHMET DOMAÇ (İstanbul) – Çok teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Sayın Başkana bir soru sormak istiyorum ben.

1.730 firması var teknokentlerde Türkiye’nin, bu rakamlardan görülüyor anladığım kadarıyla. 301 başvuru olmuş 2011 yılında, bu firma sayısına göre çok düşük bir rakam değil mi? Patent başvurusu.

BAŞKAN – Şimdi soruları alın, daha sonra cevap vereceksiniz.

MARMARA TEKNOKENT A.Ş. GENEL MÜDÜRÜ A. BİROL ALTAN – Ben hemen cevap verebilirim efendim.

BAŞKAN – Ben size söz verince vereceksiniz, biraz bekleyin.

Evet, buyurun.

MEHMET DOMAÇ (İstanbul) – Bir şey daha söylemek istiyorum. Burada tespitlerimde biyoteknolojiyle ilgili bir çalışma grubu da, bölümü de var sanıyorum.

Türkiye’de örneğin ilaç alanında yaklaşık 800 milyon dolarlık biyoteknoloji ürünü ithal ediliyor. Bu ürünlerin hemen hemen hepsi Türkiye’de üretilebilecek ürünler, yani büyük bir kısmı üretilebilecek ürünler, patentten kurtulmuş ürünler ve Türkiye’de çalışması yapılabilecek ürünler. Bu biyoteknoloji çalışması içerisinde ilaçla ilgili bir çalışmanız var mı?

Teşekkür ederim, sağ olun.

BAŞKAN – Evet, buyurunuz Sayın Başkan.

MARMARA TEKNOKENT A.Ş. GENEL MÜDÜRÜ A. BİROL ALTAN – Efendim, bu soruya şimdiye kadar derlediğimiz kendi mütevazı bilgimiz dahilinde cevap vermeye çalışacağım, yoksa bunun tümünün ben ustadı değilim, benim sektörüm biraz farklı, tecrübem de farklı alanlarda, ama 1.730 firma derken, evvela tabii firmaların cesametini, hacmini bir tahlil etmek lazım, bunların içinde inkübatör seviyesinde olan, yani minimumu 2 kişilikten oluşan firmalar da var. Bu 1.730'un herhâlde önemli bir kısmını şöyle bu kategoriden çıkartabiliriz, yani inkübasyon faaliyetinde bulunanları dışarıya çıkartırsak, herhâlde yüzler mertebesinde büyükçe firmalar gündemde kalabilir. Tabii, bu tahmin kesinlikle.

Patent başvurusu meselesine gelince, şimdi Türkiye'de malumunuz sıfırdan bir teknoloji inovasyonu, teknoloji geliştirmesi yapmıyoruz, yapamıyoruz, bu tabii derin bir analiz konusu.

Patent, uluslararası patent veyahut da mahallî, yurt içinde geçerli patent diye, orayı da tefrik etmek lazım. Uluslararası patent dediğimiz zaman, bunun gerçek anlamda, farklı, yeni, topyekûn dünyada emsali olmayan bir gelişme olması lazım. Bu tabii çok arzu edilir bir şey, takdir buyurursunuz, hepimizin arzusu, ama Türkiye'nin sanayisinin altyapısının realiteleri, İsviçre'ninkinden de, Amerika'ninkinden de farklı, bizim dertlerimiz farklı.

Dolayısıyla, sanayi uygulaması olan faydalı keşif patenti veyahut da Türkiye'nin dertlerine derman olma potansiyeli olan şeylerin, Türkiye'de hiç yapılmamış olan şeylerin mahallî patentlerine daha fazla bir başvuru belki vaki oluyor burada, uluslararası patentimiz yok. Bir de şahsi bir görüşümü arz edeyim, size tamamen katılıyorum, keşke daha fazla olsa, ama Türkiye'nin realiteleri çerçevesinde, patentten ziyade yeni mamul, yeni ürün, rekabet vasfı olan, piyasaya cazip gelebilecek, ihracat cazibesi olabilecek bir şeyi ortaya koymak daha önemli, çünkü bazen patent olarak bir şeyi alıyorsunuz, fevkalade enteresan bir vasfı var, ama o bir ürüne dönmüyor, ürün hâline döndükten sonra bir mana ifade etmiyor, çok orijinal bir yaklaşım olabilir bir meseleye, ama ürünün cazibesi olmuyor. En alt çizgide, gayet tabii ki size katılıyorum, 301'den fazla olsa da keşke bunun 30 tanesi de ürüne dönse, ama durum bu.

Biyoteknoloji meselesine gelince, arzu ederseniz, eğer kendileri de uygun görürlerse, Marmara Araştırma Merkezi'nin Başkanı, keza bizim de yönetim kurulu başkanımız burada, biyoteknoloji Marmara Araştırma'ya bağlıdır, onlar cevap versinler.

BAŞKAN – Buyurun.

MARMARA ARAŞTIRMA MERKEZİ BAŞKANI – Evet, tekrar hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Biyoteknoloji alanında şu anda yapılan, kendi yaptığımız çalışmalar var, fakat teknopark içerisindeki firmalarla çok yoğun çalışmalarımız yok, fakat teknopark içerisinde örneğin Mol İmaj firması bu dediğiniz ilaçlardan üretiyorlar, özellikle radyoaktif maddelerle ilgili, farmasötik üretiyorlar

yani ve bunun üzerinde de çalışmalar yapıyorlar. Bizimle şu anda doğrudan Marmara Araştırma Merkezi enstitüleriyle, projeleri henüz yok, şu anda bir çalışma başlatmak istiyoruz, orada da daha ziyade bu yapılan haplardan kanserin önceden tespiti için, bir cihaz geliştirmek için ön çalışmalarını yapıyoruz.

Onun dışında benim bildiğim ciddi bir çalışma henüz yok, ama Mol İmaj orada sırf bu amaçla kurulmuş bir şirkettir ve faal olarak da çalışıyor.

BAŞKAN – Buyurun Aykut Bey.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Sayın Başkan, değerli üyeler; tabii şimdi çok yorulduğumuz için, bu yolsuzluklar, kötü yönetim konusunda, aslında asıl konuşacağımız konu bunlar da, hem vaktimiz hem isteğimiz kalmıyor, yani bu ülkeye değer katacak konuşmalar.

İşte, yüksek teknolojiyle üretim, daha ileri bir medeniyet seviyesi, bunun altyapısal koşulları, çok güzel tartışma. Sadece şunu söyleyeyim. Yaklaşık beş altı yıl yurt dışında eğitim aldım, her zaman oturuyordum bir şeye ve diyordum ki neyi farklı yapmış, yani bu batı medeniyeti bizim ülkemizden neyi farklı yapmış da ara bu kadar açılmış diye. Aslında baktığınızda da işte temel bu şeylerde sıkıntı oluyordu. Sadece bir şeyi söyleyeyim, bizim çok temel bir eksikliğimiz var, üniversitelerimizin laboratuvarlarının endüstrinin kendisi olmaması. Benim okulumda, üstelik Türk çocuklar, benim de Erzurum'dan olan arkadaşlarım, postak yapan çocuklar şunun üzerine çalışıyordu. Bir kolun 360 derecelik hareketini yapacak ve bir elin bütün her şeyini yapacak, çünkü 360 derece dönemiyor. Bunu yaptığında ortopedi ameliyatlarında ne oluyordu? İncecik bir noktadan giriyor, içerde her şeyi yapıyor ve hasta bir buçuk gün içerisinde taburcu oluyor.

Başka bir teknolojiden bahsedeyim. Voice Strike Cognition diyorlar, ses tanıma. Bir milyonda 999.999 güven aralığında sesi tanıdığınızda ne oluyor biliyor musunuz? Açıyorsunuz bankaya, ben Aykut Erdoğan, hesabımı aç diyorsunuz, bilgisayar açıyor, bütün memureler aradan çıkıyor.

İşte, bu teknolojileri bizim ülkemiz geliştirebilmiş olsa, biz işte tonlarca buğday verip küçücük bir CD veya küçücük bir ilaç almamış olacağız. İşte, bu projeler bunun için çok önemli. Keşke bunları daha detaylı konuşabilsek, altyapısal koşullarını.

Bir de şunu söyleyeyim, Edison lambayı bilim için bulmadı, ticaret için buldu, para kazanmak için buldu. Amerika'da hep şöyle bir şey vardır, göl kıyısında kayığın içerisinde zengin olmuş bir profesör. Benim okuduğum okulun yanına koskoca bir bina yapıldı, tek amacı okulumdaki buluşları izlemektir ve 26 milyon dolardı, 8 metrekarelik odanın fiyatı.

İşte, Türkiye'de bu altyapısal koşulları hazırladığımızda, çok daha güçlü, çok daha müreffeh bir ülke oluruz.

Özür dilerim, vaktinizi aldım, teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Evet, yolsuzluk ve benzeri konular varsa yorulmak yok, durmak yok, gece gündüz çalışıp o yolsuzlukların üzerine gideriz arkadaşlar. Yani burada böyle bir şey varsa, onu da...

Evet, cevaplanacak bir şey yok.

MARMARA TEKNOKENT A.Ş. GENEL MÜDÜRÜ A. BİROL ALTAN – Sayın Başkanım, müsaade buyurur musunuz.

BAŞKAN – Buyurun.

MARMARA TEKNOKENT A.Ş. GENEL MÜDÜRÜ A. BİROL ALTAN – Bu biraz evvel biyoteknoloji meselesi çok enteresan bir şey, çok kısa bir şey arz edeceğim, yani zaman da tutabilirsiniz, bir dakikayı geçmeyecek.

Şimdi, teferruatına girmedik ama, malumunuz, eminim, bu genetik kodun kırılması meselesi 1990’larda başladı. Amerika’da Enerji Bakanlığının uhdesindeydi bu mesele, Human Genom Projesi. Kompüterlerin gelişmesi ve proses hızının artmasıyla tahmin edilenden, yani 2020’den çok daha önce bu kırıldı. İlk genetik kodların kırıldığı tarih yaklaşık 2002 zannediyorum, 2002 tarihinde onu takip ederek, ben derhâl yazdım, bütün kodların kırılımını bana yollayın diye. Şu anda benim evimde, mutfakta, 24 tane kromozomun altındaki tüm genlerin neye işaret ettiği, etmediği, kocaman poster olarak var. Şimdi milyonlarca, yüz milyonlarca, belki de milyarlarca dolar yatırıp, on binlerce insan uğraştı yıllarca ve bunu kırdılar, getirdiler. Yani bir genetik araştırma yapacağınız zaman, orada yapacağınız mutasyonun, değişikliğin hangi genin hangi mertebede neye tekabül ettiğini çok iyi tahlil etmek, bunu bilmek lazım. Biz, tabii, temel bilimlerden uzak olduğumuz için, daha ziyade uygulamalı araştırmalar, uygulamalı bilim yapıyoruz, bunu da tabii bir kısmı muğlak kalıyor, bir kısmı ancak bir noktadan sonra devam ediyor.

Arz ederim.

BAŞKAN – Değerli arkadaşlar, 1’inci öneri yerine getirilmemiş, izleniyor, devam ediyoruz, imar durumu halledilmemiş.

Onun için, 1’inci önerinin izlemeye alınmasını oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Öneri 2’yi okutuyorum:

ÖNERİ 2:

TÜBİTAK iç denetim birimince hazırlanan ve yargıya intikal eden 13/08/2010 tarih ve 2010-1101-1112/01 sayılı inceleme raporuyla ilgili işlemlerin yakinen takibi ile raporda belirtilen şirket alacaklarının tahsil edilmesi hususunda gerekli çabanın sarf edilmesi.

BAŞKAN – Evet, buyurun.

MARMARA TEKNOKENT A.Ş. GENEL MÜDÜRÜ A. BİROL ALTAN – Efendim, evvela, Komisyona şunu arz edeyim: Bu benim dönemimin öncesi bir şey, bu kucağımızda bulduğumuz bir mesele.

Ondan sonra cevaplara geçeyim.

Hepsini mufassal olarak arz edeyim mi efendim, yoksa genel mi?

BAŞKAN – Devlette devamlılık vardır, siz de geçmişle alakalı aldınız götürüyorsunuz.

Buyurun, cevabı alalım.

MARMARA TEKNOKENT A.Ş. GENEL MÜDÜRÜ A. BİROL ALTAN – Sağ olun.

13/08/2010 tarih ve 2010-1101-1112/01 sayılı TÜBİTAK İç denetim Raporu’nda belirtilen Marmara Teknokent A.Ş’nin Gümüş Yemek Üretim Hizmetleri San. Ve Tic. Ltd. Şti’nden olan alacağı sulh yoluyla ilgili firmadan tahsil edilmiş olup, mezkûr rapora ilişkin Gümüş Yemek firması için yapılan işlemler aşağıda maddeler hâlinde açıklanmıştır.

BAŞKAN – Bu halledilmiş mi, Sayıştaya soruyorum.

YDK TEMSİLCİSİ – Sayın Başkanım, tabii, bu bizim denetimlerimizden sonra gelişmiş, gerçekleşmiş olaylar. Bu seneki denetimlerimizde kontrol edeceğiz, varsa bir eksiklik yüce Medisin huzuruna getireceğiz.

Arz ederim.

BAŞKAN – Evet, halledilmiş, gündemden çıkaralım.

Yani sonuçta paralar tahsil edilmiş, bir problem gözüküyor.

YDK TEMSİLCİSİ – Evet, biz madde madde okuduk Başkanım, tahsil edildiğini söylüyorlar, bir eksiklik varsa...

BAŞKAN – Değerli arkadaşlar, bu gereği yerine getirilmiş, inceleme devam ediyor, herhangi bir şey olursa tekrar gündeme getirebilirler.

Evet, buyurun.

ALİ SARIBAŞ (Çanakkale) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın üyeler; bu Gümüş Yemek firması, tabii bu küçük küçük kiralara var, sözleşmesinde maddeler olmasına rağmen, bir ilave yapıyorum. 7.437,84 ABD Doları ve bir de ayrıca 34.699 TL bir enerji giderleri. Ben burada rastlamadıklarımı daha farklı boyutlarda sormak istiyorum, bu maddede var ve özellikle de sözleşmesinde olmasına rağmen, neden takip edilmediği ve bu sözleşmesine konulmasına rağmen de bunun bu yönetimce takip edilmeyen yöneticiler hakkında arkadaşlarımız bir soruşturma ya da herhangi bir işlem yaptılar mı? Çünkü sonuçta bir sözleşme yapıyorsunuz, tahsilini yapıyorsunuz, doğrudur, alıyorsunuz, ama denetim olmadan, yani bir insan bu sözleşmede olmasına rağmen, o şirketin, yüklenici firmanın gerekli sözleşmedeki akitlerini yerine getirmemesi, sözleşmeyi

ihlal etmesi demektir. Bu ihlali kontroller zamanında eğer Sayıştay bulmasaydı ya da kendi denetim, iç denetim içerisindeki ilgili arkadaşlar hakkında bir işlem yapılmıştır, bunu sormak istiyorum.

Çok teşekkür ederim.

BAŞKAN – Evet, bir eksiklikler olmuş ama sonuçta parayı almış mıyız? Almışsınız.

Evet, teşekkür ediyorum.

2'inci öneriyi gündemden çıkarıyoruz. Tekrar problem gelirse takip edecekler.

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

Evet, öneri 3...

ALİ SARIBAŞ (Çanakkale) – Sayın Başkan, ama burada bir yanlış yapıyoruz...

MEHMET ŞEKER (Gaziantep) – Alacaklar var, mahkemelik olanlar var...

BAŞKAN – Bu öneriyi oyladık bitti, daha sonraki...

MEHMET ŞEKER (Gaziantep) – Ama daha tahsil olmamış.

BAŞKAN – İşte, tamamını bitirmiş olduk, tamamı tahsil oldu bunun.

Şu son paragrafı okur musunuz cevabını.

MARMARA TEKNOKENT A.Ş. GENEL MÜDÜRÜ A. BİROL ALTAN – Son paragrafı okuyorum:

“Ayrıca raporda belirtilmeyen bu konuyla ilgili olarak daha sonra doğmuş şirketlerden kaynaklanan alacakları için Gebze icra müdürlüklerinde takipler başlatılmış, Gebze hukuk mahkemelerinde davalar açılmış ve gereken mercilere itirazlar yapılmıştır. Dava ve takipler derdesttir. Yargı süreci devam etmektedir ve Marmara Teknokent A.Ş. tarafından yargılamanın aksamaması için gerekli tüm çaba ve özen gösterilmektedir.”

Efendim, ifade edilen her şeyin gereği yapıldı mümkün olan mertebede, hatta sınırları zorlayarak.

BAŞKAN – Buyurun.

MEHMET ŞEKER (Gaziantep) – Efendim, burada sadece o tahsil edilen bir tanesi, onun dışında duruşması 11'inci ayın içerisinde olacak mahkemeler var, devam ediyor, bu alacaklar tahsil edilmemiş. Yani bu konuda Sayıştay görevlisi arkadaşlar, tahmin ediyorum izleyelim diyecekler, çünkü bunlar sonuçlanmamışlar, dava devam ediyor, paralar alınmamış.

BAŞKAN – Evet, buyurun.

ALİ SARIBAŞ (Çanakkale) – Efendim, demin konuşmam yarıda kaldı, Entosav ve Yazgül firmaları var, yine devam eden, bunlar içerisinde, sadece Gümüş Yemek firması değil, onun içerisinde 83.953 TL masraf yapıldı ve bu paranın da yine başka tarafa yemek verildiği hâlde tahsil edilmediği konuları var. Yani firma yükümlülüklerini yerine getirmemiş, ama onu yapmış. Yani böyle bir, şimdi biz bunu nasıl aklıyoruz? Yani birden izlemeden kaldırmamamız gerekiyor.

Devam ediyorum, daha burada eski Genel Müdürün bir 1.726,40 liralık bir araç kiralaması var. Yani bu aracı istediği gibi kullanmış, ondan dolayı görevden alınmış ve yine araç bedelinin alınıp alınmadığı soruları var, bir işlem yapılmış mıdır?

Devam edersek, Dış Ticaret Müsteşarlığı, Gümrük Müsteşarlığı personeline verilen yemek var. Bu yemeğin karşılığında yükümlülüklerini mecburen yerine getirmiş arkadaşlar, ama yemeğin karşısında 16.753 ABD Doları yemek bedeli... Bu personele verilen yemek tekrar tahsil edilmiş midir? Buradaki bunların hepsi gerçekleşmemiş. Yani bunları bir bilerek, bu kadar alt alta koyduğumuzda bunda bir sorumluluk yok mudur? Bu kadar tahsilatın içerisinde, eski Genel Müdür de dâhil olmak üzere, aracı, zevki sefa sürmesi, onun karşısında paraların alınıp alınmadığı, bunları bence izlemek gerekir ve bundaki yasal sorumluluklar yapılmış mıdır, bunları sormak gerekir diye düşünüyorum.

BAŞKAN – Değerli arkadaşlar, tabii, bunları Sayıştayımız bu seneki çalışmalarında zaten takip ediyor, bunları yok saymıyoruz, bu dosyalar tekrar inceleniyor, devam ediyor. Yalnız burada tahsil edilmiştir, tahsil edilmiştir şeklinde gittiği için...

ALİ SARIBAŞ (Çanakkale) – Yok öyle bir şey Sayın Başkan.

BAŞKAN – Evet, yani böyle gidiyor.

Şöyle yapabilir miyiz bir saniye.

Değerli arkadaşlar, sonuçlananlar var bunların içerisinde, onları çıkaralım, sonuçlanmayanları izleyelim.

Evet, Sayıştaya soruyorum, ne diyorsunuz?

YDK TEMSİLCİSİ – Efendim, şirket gereken teşebbüslerde bulundu, davalar açıldı, elbette ki bu davalar hemen de sonuçlanmayacak, biz takip edeceğiz bunları, bu alacakları, davaların aşamasına göre takip edeceğiz. Eski Genel Müdür için, hem disiplin kurulu hem birtakım yaptırımlar uygulandı, davalar devam ediyor, biz de gelişme sürecini izleyeceğiz efendim.

Arz ederim.

BAŞKAN – Evet, değerli arkadaşlar, tekrar soruyorum, 2'nci maddeyi tekrar izlemeye alıyoruz, heyetimiz öyle diyor, ama ben şahsen çok katılmıyorum ona, yani izlenmesine, zaten çoğu halledilmiş ve Sayıştay'ımız tekrar denetimine devam edecek, biz de alt komisyona gittiğimizde bunu orada yaşayacağız, ama heyetimize tekrar soruyorum:

2'nci önerinin izlenmeye alınıp alınmamasını oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmiştir.

2 numaralı öneri izleniyor.

Sayıştay'ımıza ilave iş çıkardık.

Öneri 3'ü okutuyorum.

ÖNERİ 3:

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

BAŞKAN – Cevap.

Buyurun.

MARMARA TEKNOKENT A.Ş. GENEL MÜDÜRÜ A. BİROL ALTAN – Arz edeyim efendim.

Bunlar iç öneriler babında bize intikal etmiş olan tavsiyeler. Birincisi, teşkilat şemasının...

BAŞKAN – Yani yerine getirilecektir.

MARMARA TEKNOKENT A.Ş. GENEL MÜDÜRÜ A. BİROL ALTAN – Evet, o zaman behemehâl cevabı arz edeyim efendim.

BAŞKAN – Cevapları istemiyoruz, yerine getirilecektir.

MARMARA TEKNOKENT A.Ş. GENEL MÜDÜRÜ A. BİROL ALTAN – Getirildi zaten efendim.

BAŞKAN – Şimdi, değerli arkadaşlar, 3'üncü öneriyle ilgili söz talebi var.

Buyurun.

ALİ SARIBAŞ (Çanakkale) – Evet, Sayın Başkan, değerli üyeler; efendim, bu konuda tabii, arkadaşlarla birlikte dikkatimizi çekmesi gereken konular var, bir tanesi de bu araç alımıyla ilgili, 3'üncü madde ve diğer öneriler içerisinde.

Özellikle araç alımlarının fiyatının bir otomobilin yüzde 50'si kadar yıllık kira ödendiği ortaya çıkmış. Yani çok dikkat çekici bir şey, yani ben de bu işin içinden gelecek olsam, ben her sene bu işe girerim, çok da güzel cazip bir teklif, kiralayabilirim.

Ayrıca, iki aracın tahsili, personelleri de şartnamede olmasına rağmen, onlar tarafından da yine karşılanmıyor, kurum tarafından karşılandığı ortaya çıkıyor. Oldukça ilginç geldi bana, onun için de ben özellikle bu konuya dikkat çekmek istiyorum. Dünyanın hiçbir yerinde aldığı aracın yüzde 50'si kadar kira bir yıl içerisinde olduğu görülmemiştir, yine bundan önceki maddelerde olduğu gibi, sözleşmeye konmasına rağmen, idarece takip edilmeyen ve bunu idarece yükümlünün getirmesi gereken yüklenici firmanın getirmeyip ona kâr sağlandığı ve onun adına da, firmanın yerine de kamu kurumu, yani ihaleye çıkaran firmamızın da bunun adına kendileri bu işi yaptığı için de ayrıca bir kâr onlara sağladığı görülüyor, bunun cevabını almak istiyorum.

BAŞKAN – Evet, buyurun sayın milletvekilim.

MEHMET DOMAÇ (İstanbul) - Benim bu 3'üncü öneriyle ilgili değil, konu biteceği için bir önerim var, daha doğrusu bir dileğim var, onu söyleyeyim:

Kanada'da çok teknopark ve teknokent dolaşan bir arkadaşınız olarak oradaki kiralarla bizim kiralari karşılaştırdığımda, Kanada'da yer açmanın çok daha uygun olduğunu düşünüyorum, yani 14,3

ABD dolarlık bir metrekare kirası herhâlde Türkiye’de herkese nasip olmayan bir kira bedelidir. Herkese nasip olmaz böyle kira. Onun için, bu işler yapılırken, amaç teşviktir, ARGE’yi artırmaktır, geliştirmektir. Bu gelişimi sağlayabilmek için de oradaki insanları orada barındırmaktır amaç, barındırabilmek için de bunu uygun tutmak gerekir. Çok net söylüyorum, bugün Ankara’da, İstanbul’da, garanti edin, size 9 dolara, 8 dolara sizin evsafınızın çok üzerinde alanlar yaparlar, çok üstünde yani siz beş sene kira garantisi verin bu şekilde, çok üstünde yer yaparlar. Onun için, bunları gözden geçirmek lazım. Bunlara yeniden bakmak lazım. ARGE diyorsak, ARGE’yi teşvik edeceğiz diyorsak, geliştireceğiz diyorsak, bu ülkede bir şey yapacağız diyorsak bunlara yeniden bakmak, yeniden gözden geçirmek lazım.

Ben sadece böyle bir öneride bulunuyorum yani gerçekten bu ülkenin müteşebbisleri bunun çok ucuzunda, çok altında yer yapar teslim ederler ve aynı nitelikte olur, çok daha iyi nitelikte olur.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Söyleyeceğiniz bir şey var mı?

Buyurun.

MARMARA TEKNOKENT A.Ş GENEL MÜDÜRÜ A. BİROL ALTAN – Efendim, gayet tabii yani devlet böyle bir sübvansiyon verirse fevkalade olur. Ona iştirak etmemek mümkün değil. Yalnız bir hususu da açıklığa kavuşturayım: Bu rakamlar altyapıyı havi yani altyapı hizmetlerini, temizliği, oranın idamesini, otoparkını, soğutmasını, ısıtmasını, tüm peyzajını, güvenliğini, her şeyi ihtiva eden değerler. Bilmiyorum, o dikkatten kaçmış olabilir mi?

İkincisi, bu, tabii bizim kendimizin öyle deklare ettiği bir şey değil. Bunlar Dış Ticaret Müsteşarlığı tarafından onaylanıyor, onların da tasvibiyle diğer serbest bölgelerde de uygulanan bir tarife ama topyekûn keşke sıfıra indirilebilse.

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz.

3 No’lu önerinin izlemeye alınmasını oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Edilmiştir.

Komisyonumuzun değerli üyeleri, şimdi de genel olarak soru-cevap işlemine geçiyoruz.

Buyurun Doktor Bey.

İSMAİL GÜNEŞ (Uşak) – Sayın Başkanım, değerli milletvekili arkadaşlar; bu, bizim ilgi alanımızın dışında ve bilgi alanımızın da dışında olan bir konu olduğu için daha çok bu konuda bizi aydınlatmanızı istirham edeceğim yani bizim şehrimizde de bir üniversite var, sanayi var, sizlerden nasıl faydalanabiliriz biz? Çalışma düzeni nedir? Daha çok bunları merak ediyorum ben.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Kısa bir bilgi rica ediyoruz.

Buyurun.

MARMARA TEKNOKENT A.Ş GENEL MÜDÜRÜ A. BİROL ALTAN – Efendim, Sayın Uşak Milletvekilimizden geldiği için, benim baba tarafım Perdahçızadelerden, Tarakçılardan, kaydımız da Uşak'ta.

BAŞKAN – Burası bir ihtisas komisyonu. Öyle torpil geçmek yok.

MARMARA TEKNOKENT A.Ş GENEL MÜDÜRÜ A. BİROL ALTAN – Bunu, o zaman duyulmamış addedelim, zabıtlardan çıkartalım bunu.

BAŞKAN – Kayda geçti.

MARMARA TEKNOKENT A.Ş GENEL MÜDÜRÜ A. BİROL ALTAN – Efendim, o hususlarda, gayet tabii biz kendi kapasitemizde, şahsi olarak hem de kurumumuz olarak, TÜBİTAK olarak her türlü yardımı yaparız, istişarelerimiz var. Bu pek sihirli bir mesele de değil yani kaideleri, normları, standartları, tatbikatları dünyada belli. Siz arzu ettiğiniz zaman bizimle temas edin, biz sizinle temas edelim, gereken her şeyi yapalım.

BAŞKAN – Komisyonumuzun değerli üyeleri, TÜBİTAK Marmara Teknokent Anonim Şirketinin 2009 yılına ilişkin bilanço ve netice hesaplarına ait alt komisyon raporunun sonuç bölümünü okutuyorum:

Sonuç:

Marmara Teknokent A.Ş.'nin 25/03/2010 tarihinde kendi Genel Kurulunda kabul edilen 2009 yılı bilançosu ve 2.942.834,65 Türk Lirası dönem kârı ile kapanan gelir tablosu genel görüşmeye sunulur.

BAŞKAN – Değerli arkadaşlar, genel görüşlerinize sunulmuştur.

Sayın Genel Müdürümüz, ekleyeceğimiz bir şey var mı, teşekkür anlamında mikrofonunuzu açtım.

MARMARA TEKNOKENT A.Ş GENEL MÜDÜRÜ A. BİROL ALTAN – Efendim, ben gösterilen alakaya, teveccühe ve anlayışa çok teşekkür ederim.

Sağ olun.

BAŞKAN – Komisyonumuzun değerli üyeleri, böylelikle, TÜBİTAK Marmara Teknokent Anonim Şirketinin 2009 yılına ilişkin bilanço ve netice hesaplarının görüşülmesi tamamlanmıştır.

Komisyonumuzun değerli üyeleri, Türkiye İhracat Kredi Bankası Eximbank, Türkiye Denizcilik İşletmeleri Genel Müdürlüğü, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü 2009 yılına ait faaliyetlerinin denetim görüşmelerini yapmak için 3 Kasım 2011 Perşembe günü saat 10.30'da toplanmak üzere komisyonumuzun bugünkü toplantısını kapatıyorum.

Hepinize teşekkür ediyorum.

Kapanma Saati: 17.07