

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ
KAMU İKTİSADİ TEŞEBBÜSLERİ KOMİSYONU
TUTANAK DERGİSİ

4'üncü Toplantı
17 Nisan 2025 Perşembe

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

İÇİNDEKİLER

I.- GÖRÜŞÜLEN KONULAR

II.- OTURUM BAŞKANLARININ KONUŞMALARI

- 1.- Komisyon Başkanı Mustafa Savaş'ın, Komisyonun bugünkü gündemine ilişkin açıklaması
- 2.- Komisyon Başkanı Mustafa Savaş'ın, Zonguldak Milletvekili Deniz Yavuzylmaz'ın yaptığı açıklamasında geçen bazı ifadelerine ilişkin açıklaması

III.- AÇIKLAMALAR

- 1.- Zonguldak Milletvekili Deniz Yavuzylmaz'ın, Komisyonun bazı toplantılarının basına açık veya kapalı yapılacağıyla ilgili Meclisin resmi internet sitesindeki bültene ve ajans veya basın kuruluşlarının toplantıyı takibine ilişkin açıklaması

IV.- İHTİSAS KOMİSYONLARI

A) Görüşmeler

- 1.- Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) İşletmesi Genel Müdürlüğünün 2021 ve 2022 yıllarına ait bilanço ve netice hesaplarının görüşmeleri
- 2.- TCDD Taşımacılık Anonim Şirketinin 2021 ve 2022 yıllarına ait bilanço ve netice hesaplarının görüşmeleri
- 3.- TCDD Teknik Mühendislik ve Müşavirlik Anonim Şirketinin 2021 ve 2022 yıllarına ait bilanço ve netice hesaplarının görüşmeleri
- 4.- Türkiye Raylı Sistem Araçları Sanayii Anonim Şirketinin (TÜRASAŞ) 2021 ve 2022 yıllarına ait bilanço ve netice hesaplarının görüşmeleri

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ
KAMU İKTİSADİ TEŞEBBÜSLERİ KOMİSYONU

-----0-----

4'üncü Toplantı
17 Nisan 2025 Perşembe

-----0-----

I.- GÖRÜŞÜLEN KONULAR

TBMM Kamu İktisadi Teşebbüsleri Komisyonu saat 11.05'te açıldı.

Komisyon Başkanı Mustafa Savaş,
Komisyonun bugünkü gündemine,
Zonguldak Milletvekili Deniz Yavuzıılmaz'ın yaptığı açıklamasında geçen bazı ifadelerine,
İlişkin açıklama yaptı.

Zonguldak Milletvekili Deniz Yavuzıılmaz, Komisyonun bazı toplantılarının basına açık veya kapalı yapılacağıyla ilgili Meclisin resmî internet sitesindeki bültene ve ajans veya basın kuruluşlarının toplantıyı takibine ilişkin açıklama yaptı.

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) İşletmesi Genel Müdürlüğünün 2021 ve 2022 yıllarına ait bilanço ve netice hesapları, görüşmeleri yapılarak ibra edildi.

TCDD Taşımacılık Anonim Şirketinin 2021 ve 2022 yıllarına ait bilanço ve netice hesapları, görüşmeleri yapılarak genel görüşmeye sunuldu.

TCDD Teknik Mühendislik ve Müşavirlik Anonim Şirketinin 2021 ve 2022 yıllarına ait bilanço ve netice hesapları, görüşmeleri yapılarak genel görüşmeye sunuldu.

Türkiye Raylı Sistem Araçları Sanayii Anonim Şirketinin (TÜRASAŞ) 2021 ve 2022 yıllarına ait bilanço ve netice hesapları, görüşmeleri yapılarak ibra edildi.

Komisyon gündeminde görüşülecek başka konu bulunmadığından, Türkiye Elektrik İletim Anonim Şirketi ve Türkiye Elektrik Dağıtım Anonim Şirketinin 2021 ve 2022 yıllarına ait bilanço ve netice hesaplarını görüşmek için 22 Nisan 2025 Salı günü saat 14.30'da toplanmak üzere toplantıya 16.04'te son verildi.

17 Nisan 2025 Perşembe
BİRİNCİ OTURUM
Açılma Saati: 11.05
BAŞKAN: Mustafa SAVAŞ (Aydın)
BAŞKAN VEKİLİ: Yüksel COŞKUNYÜREK (Bolu)
SÖZCÜ: Mevlüt KARAKAYA (Ankara)
KÂTİP: Durmuş Ali KESKİNKILIÇ (Karabük)
----- 0 -----

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

28'inci Yasama Dönemi Üçüncü Yasama Yılı'nın 4'üncü Birleşimini açıyorum.

II.- OTURUM BAŞKANLARININ KONUŞMALARI

1.- Komisyon Başkanı Mustafa Savaş'ın, Komisyonun bugünkü gündemine ilişkin açıklaması

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Bugünkü gündemimizde Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü ile bağlı ortaklığı Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Taşımacılık Anonim Şirketi, TCDD Teknik Mühendislik ve Müşavirlik Anonim Şirketi ve Türkiye Raylı Sistem Araçları Sanayi Anonim Şirketinin 2021 ve 2022 yıllarının bilanço ve netice hesapları yer almaktadır.

Toplantımıza Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğüyle başlıyoruz.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Sayın Başkanım, benim usul yönünden bir sorum var, o soruyu sorduktan sonra toplantıya başlarsak devamını ilgilendiren bir konu.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Genel Müdürümüze söz vereyim...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Hayır, basınla ilgili olduğu için toplantının başında sormam gerekiyor.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Buyurun Sayın Yavuzyılmaz.

III.- AÇIKLAMALAR

1.- Zonguldak Milletvekili Deniz Yavuzyılmaz'ın, Komisyonun bazı toplantılarının basına açık veya kapalı yapılacağıyla ilgili Meclisin resmî internet sitesindeki bültene ve ajans veya basın kuruluşlarının toplantıyı takibine ilişkin açıklaması

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Sayın Başkan, geçtiğimiz dönemde biz hem KİT alt komisyonlarını yaptık hem KİT üst komisyonlarını... Geçtiğimiz yasama yılında da KİT Komisyonunda hem KİT Komisyonundaki kurum, kuruluş, şirketlere ait alt komisyon hem de üst komisyon toplantılarını yapmıştık. Toplantılar yapılmadan önce toplantıların usulüne ilişkin olarak genel bir bilgilendirme KİT Komisyonu Başkanlığı tarafından yapılıyor. KİT alt komisyonunda tutanak tutulmuyor örnek olarak.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Evet, evet.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - KİT üst komisyonunda tutanaklar tutuluyor.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Tutanak var, evet.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Daha önceki uygulamalarda üst komisyon toplantılarında basın, toplantıları canlı olarak takip edebiliyordu, aynı zamanda not tutabiliyordu. Toplantının başında bir görüntü kaydına siz müsaade ediyorsunuz, ilerleyen aşamasında bir görüntü kaydı almamak suretiyle dilerse takip edebilmek için kendi ses kaydını yapıyor, dilerse notlarını tutuyor, hızlı bir şekilde kuruma ilişkin durumları basına aktarabiliyorlardı. Ancak Türkiye Büyük Millet Meclisinin "Komisyon Toplantıları ve Gündemleri" başlıklı yayınladığı bültende ilginç bir durum var. Bu durum şu, bugünü örnek olarak söylüyorum: Şu anda biz Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğü'nün komisyon denetim toplantısını yapacağız, ardından da TCDD Taşımacılık AŞ'nin toplantısını yapacağız; burada, bu bültende yazdığı üzere bu iki toplantı basına açık. Ancak bir sonraki toplantımız Devlet Demiryolları Teknik Mühendislik ve Müşavirlik AŞ toplantısı basına kapalı görünüyor. Basına kapalı olmasını gerektirecek herhangi bir gizli bilginin görüşüleceği, konuşulacağı bir toplantı değil. Aynı şekilde, Türkiye Raylı Sistem Araçları Sanayi AŞ yine basına kapalı görünüyor; bir çelişki. Önümüzdeki hafta salı günü yapacağımız Türkiye Elektrik İletim AŞ basına açık ancak aynı gün yapacağımız TEDAŞ'ın komisyon denetim toplantısı basına kapalı, bir sonraki hafta TOKİ'nin toplantısı basına kapalı.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Sayın Yavuzyılmaz, neyin dokümanı onlar?

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Bu, Türkiye Büyük Millet Meclisinin resmî internet sitesinden aldığımız döküm.

ALİ TAYLAN ÖZTAYLAN (Balıkesir) - TBMM'nin sitesi değil mi?

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Evet, evet "tbmm.gov.tr"de. Basın da buradan takip ettiği için tabii... Dolayısıyla - kapalı ve açık şeklinde- burada basına yönelik bir bu kararın neden alındığı konusunda büyük soru işaretleri var; bunu aydınlatmanızı sizden rica edeceğim.

Diğer taraftan da Komisyon toplantısını yani bugünkü Komisyon ve daha sonraki günlerdeki Komisyon toplantılarında ajansların veya burada faaliyet gösterme yetkisine sahip olan tüm basın kuruluşlarının yine toplantıları takip etmesi konusunda engelleyici değil kolaylaştırıcı bir tutum almanızı sizden talep ediyoruz.

Teşekkür ediyorum.

II.- OTURUM BAŞKANLARININ KONUŞMALARI (Devam)

2.- Komisyon Başkanı Mustafa Savaş'ın, Zonguldak Milletvekili Deniz Yavuzyılmaz'ın yaptığı açıklamasında geçen bazı ifadelerine ilişkin açıklaması

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Şimdi, bugüne kadar bizim basına yönelik bir engellememiz olmadı. Basına ayrılan bölümde basın mensupları basın bültenlerini kendileri hazırladılar, gerektiğinde fotoğraf çekimlerini yaptılar. Bugüne kadar o şeffaflıkla devam ettik, bundan sonra da devam ederiz.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Yok, yani ben bir sorun olduğundan hareketle konuyu açtım aslında. Salı günü ANKA Haber Ajansının bir muhabirine yönelik olarak burada çalışma koşullarını kolaylaştırmaya dönük değil de daha engellemeye dönük bir tutum alındığı yönünde bilgim var. Bana da aslında hızlı bir şekilde ulaşmıştı konu. Dün itibarıyla da buna benzer bir durum...

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Hayır, o arkadaşlarımız geldiler zaten...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Çözüldü mü sorun?

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - "Bize ayrılan bölüm yok." şeklinde bir ifade de bulununca ben de "Arkadaşlar, kamu kurumlarından da arkadaşlarımız geliyor, fiziki konum itibarıyla şu anda yer yok ama uygun bir yer bulduğumuzda sizin için yer ayarlarız." dedim.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Tamam, yani?

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - "Tamam." dediler, teşekkür ettiler yani bizim öyle bir kısıtlamamız, "Burada yer yok, burada oturamazsınız, burada bulunamazsınız." şeklinde bir beyanımız olmadı; kendileri de bize teşekkür etti aslında.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Tamam, şu anda böyle bir sorunun olmadığını ve olmayacağını beyan etmiş oluyorsunuz.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Yok, tabii ki yok.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Tamam.

Basına açık ve kapalı konusundaki Meclisin resmî internet sitesindeki bu bültenle ilgili ne diyorsunuz Başkanım?

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Onu ben bir göreyim; ilgili arkadaşlarımızla, Meclis Başkanlığımızla biz görüşürüz.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Başkanım, bir de soru olarak şunu sormak istiyorum: KİT Komisyonunda denetlediğimiz kurum, kuruluş veya şirketler içinde basına kapalı olmasını gerektirecek bir denetim uygulaması var mı?

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Zaten şu anda bütün konuşmalar, değerlendirmeler, sorular, yorumlar tutanak altına alınıyor ve bunlar da açıklanıyor, yayınlanıyor yani burada gizli saklı bir şey ki; kapalı bir ortam yok, gizli oturum yok.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Tamam yani gizlilik gerektirecek bir durum yok.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - E, yok; görüyorsunuz zaten siz de, geçen dönem beş yıl beraber çalıştık.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Hayır, ben görüyorum da sanırım Meclis Başkanlığı onu görmüyor, orada bir hata yapılmış anladığım kadarıyla.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Biz ilgili arkadaşlarla konuşuruz Sayın Yavuzylmaz.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Peki.

IV.- İHTİSAS KOMİSYONLARI

A) Görüşmeler

1.- Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) İşletmesi Genel Müdürlüğünün 2021 ve 2022 yıllarına ait bilanço ve netice hesaplarının görüşmeleri

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Şimdi Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğümüzden başlamak üzere toplantımıza katılan kurum ve Sayıştay temsilcilerimizin kendilerini Komisyonumuzu tanıtmalarını rica ediyorum.

(Katılımcılar kendilerini tanıttılar)

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Teşekkür ediyorum.

Sunumunu yapması için sözü ben Sayın Genel Müdürümüze ileteceğim.

Sayın Genel Müdürüm, sunumunuz kaç slayttan oluşuyor?

TCDD GENEL MÜDÜRÜ VEYSİ KURT - 38 Başkanım.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Üyelerimize dağıttınız mı?

TCDD GENEL MÜDÜRÜ VEYSİ KURT - Dijitalde.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Dijitalden mi vereceksiniz sunumdan sonra?

TCDD GENEL MÜDÜRÜ VEYSİ KURT - Evet Sayın Başkanım.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Tamam. Sunumdan sonra dijital ortamda.

Evet, buyurun Sayın Genel Müdürüm.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ VEYSİ KURT - Sayın Başkanım, Komisyonumuzun değerli üyeleri, Sayıştayımızın değerli denetçileri, Bakanlık temsilcileri, basın; tüm hazırlarını sözlerime başlarken yüz altmış sekiz yıllık Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğü ailesi adına saygıyla ve hürmetle selamlamak istiyorum.

Değerli Başkanım, Türkiye, Asya ile Avrupa arasında 760 milyar dolarlık ticari ve ekonomik hareketliliğin merkezinde, gelişmeye devam eden demir yolları ve kara yolu ağı, üç tarafını çevreleyen denizleri ve limanları, havacılık sektörü ve lojistik altyapısıyla bir "hub" konumundadır. Stratejik konumuyla bulunduğu coğrafyanın en önemli ve değerli lojistik üssü olma potansiyeline sahip ülkedir. Ülkemizin bu potansiyelini hayata geçirmek için son yirmi iki yılda 62,8 milyar doları demir yolu sektörüne olmak üzere ulaştırma sektörüne 280 milyar dolar tutarında yatırım yapılmış, demir yolu sektörüne yapılan yatırımın yüzde 60'ı olan 37,7 milyar doları teşekkülümüzce gerçekleştirilmiştir. Yapılan bu yatırımlarla 2.251 kilometresi yüksek hızlı tren, 720 kilometresi konvansiyonel tren olmak üzere toplamda 2.971 kilometre demir yolu yapımı, 5.152 kilometre elektrifikasyon, 5.541 kilometre sinyalizasyon, konvansiyonel hatların yenileme ve komple bakımları, 13,6 milyon ton kapasiteye sahip 12 adet lojistik merkez yapımı, 31 adet yüksek hızlı tren seti temini, yol makineleri parkı yenileme ve modernizasyonu, tarihi ve kültürel mirasımız olan gar ve istasyonlarımızın yenilenmeleri ile modern gar ve istasyon yapımları ile hızlı tren hatları, Marmaray, Kars-Tiflis gibi önemli projeler gerçekleştirilmiştir. Yapılan yatırımlarla birlikte 2.251 kilometre hızlı demir yolu ağıımızla insanımız yeni bir ulaşım konforuyla tanıştırılmış, ülkemiz dünyada 8'inci, Avrupa'da 6'ncı yüksek hızlı tren işletmecisi konumuna getirilmiştir. Bu dönemde demir yolu uzunluğumuz 10.948 kilometreden 13.919 kilometrelere, çift hatlarımızın oranı yüzde 5'lerden yüzde 17'lere, sinyalli hat uzunluğumuz 2.505 kilometreden 8.046 kilometrelere, elektrikli hat uzunluğumuz 2.122 kilometreden 7.274

kilometrelere, yıllık taşınan yük miktarı 15 milyon ton mertebelerinden 40 milyon ton mertebelerine, taşımacılık anlayışımız yük ambarı yaklaşımından ülke sathına yayılı lojistik merkezlere ve blok tren taşımacılığına, demir yolu lojistiği ve yük taşımacılığında tekeldi bir yapıdan özel sektörün ve kamunun birlikte çalışabildiği ve rekabet edebildiği rekabetçi bir yapıya kavuşturulmuştur.

Sayın Başkanım, Değerli Komisyon üyeleri; 2013 yılında yayımlanan 6461 sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun kapsamında teşekkülümüz altyapı işletmeciliği olarak yeni hatların inşası, trenlerin seyrüseferi, trafik yönetimi ile tüm hatların bakım onarımı ve liman ve feribot işletmeciliği görevlerini ifa etmeye devam etmektedir. Yolcu, yük ve lojistik hizmetler bağlı ortaklığımız TCDD Taşımacılık AŞ tarafından ifa edilmektedir. Sektörde yük taşımacılığında özel sektöre ait 3 demir yolu tren işletmecisi, yolcu taşımacılığında ise TCDD Taşımacılık AŞ, İZBAN olmak üzere 2 DTİ faaliyetlerini sürdürmektedir. 4'üncü özel sektör firması daha DTİ olabilmek için Bakanlığımızdan yetki belgesi almıştır. Hâlen şebekemizde 937 gar ve istasyon, 7 liman, 4 feribot, 12 lojistik merkez ve 223 yükleme merkezi, 286 iltisak hattı, 397 bakım aracı, 1.100 hizmet vagonu, 9 bin bina ve 358 milyon metrekare arsa ve araziyle milletimize hizmet etmeye devam etmekteyiz. Bu altyapıyla günlük 1.452 tren trafiğini yönetirken her gün yaklaşık 100 bin ton yük taşımacılığı, 30 bin yüksek hızlı tren yolcu taşımacılığı, 40 bin konvansiyonel tren yolcu taşımacılığı ve 1 milyona yakın kent içi yolcu taşımacılığıyla yolumuza devam etmekteyiz.

Teşekkülümüz mali yapısı ve altyapısıyla ülkemizin ulaşım sistemindeki stratejik önemini korumaktadır. 2025 yılı itibarıyla nominal sermayemiz 526,1 milyar TL'ye, toplam varlık değerimiz ise 383,8 milyar TL'ye ulaşmıştır. Toplam bütçemiz 194,6 milyar TL'dir ve bu bütçenin yarısı işletme, diğer yarısı ise yatırımlardan oluşmaktadır.

Bugün itibarıyla teşekkülümüz kendisine verilen bu görevleri, işçi ve memur olmak üzere 11.830 personel ve yaklaşık 4 bin hizmet alımı personeli olmak üzere 16 bin kişiyle hizmetlerini sürdürmektedir. Projelerimiz kapsamında 220 şantiyede 13 bin yüklenici çalışanıyla yaklaşık 29 bin kişilik bir istihdam hem yeni hatların inşası ve bakımı hem de trenlerin seyrüseferi, gar ve istasyon hizmetleri ve liman faaliyetlerini sürdürmektedir.

Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı hedefleri doğrultusunda 3.830 kilometresi hızlı tren, 186 kilometresi konvansiyonel hat olmak üzere 4.016 kilometrelik yeni demir yolu hattı yapım çalışmaları ise sürdürülmektedir. Doğu-batı ve kuzey-güney akslarında yeni taşıma koridorlarının oluşturulması amacıyla 5.360 kilometrelik demir yolu hattında etüt ve proje çalışmaları ise devam etmektedir. Ayrıca, 135 kilometre uzunluğundaki Karaman-Ulukışla, 286 kilometre uzunluğundaki Mersin-Adana-Osmaniye-Gaziantep, 505 kilometre uzunluğundaki Ankara-İzmir, 201 kilometre uzunluğundaki Bandırma-Bursa-Yenişehir-Osmaneli, 229 kilometrelik Halkalı-Kapıkule hattının 150 kilometresi (Çerkezköy-Kapıkule kesimi), 120 kilometre uzunluğundaki Kırıkkale Delice-Çorum hızlı tren projelerimiz ile 18 kilometre uzunluğundaki Başkentray'ı Yenikent'e bağlayan Sincan-Yenikent projelerimiz ile 56 kilometre uzunluğundaki Köseköy-Gebze arasında kapasite artışı sağlayacak olan projelerimizin de inşaat çalışmaları devam etmektedir. 2024 yılında yürüdüğümüz bu çalışmalarla sadece 27 milyon metreküp kazı dolgu çalışması yaptık; 10,7 kilometrelik tünel tamamladık, 63 alt ve üst geçit tamamladık, 68 köprü ve viyadük tamamladık ve Ankara'dan Adana'ya ulaşacak kadar, yaklaşık 459 kilometre yeni hat inşa ettik ve serdik.

Demir yolu taşımacılığında elektrik enerjisinin kullanılması, taşıma maliyetlerini düşürmek ve çevreye duyarlı bir işletmeyi sağlamak adına büyük önem taşımaktadır. Bu çerçevede 915 kilometrelik hat kesiminde elektrifikasyon sistemlerinin yapımına 2.926 kilometrelik kesimde ise proje ve planlama çalışmalarına devam ediyoruz Sayın Başkanım. Benzer şekilde emniyet ve kapasite artışına büyük katkı sağlayan sinyalizasyon projelerinde önemli ilerlemeler sağladık. 1.460 kilometrelik hatta sinyalizasyon yapım çalışmalarına, 2.558 kilometrelik hatta ise proje ve planlama çalışmalarına devam ediyoruz.

2024 yılı itibarıyla toplam 99 proje kapsamında 52 milyar TL yatırım harcaması gerçekleştirdik. Bu projeler sayesinde yük ve yolcu taşımacılığında önemli artışlar sağlanmıştır. 2024 yılında 350 milyon yolcu taşınırken limanlarımızda 8,3 milyon ton yük elleçlenmiş, 476,7 bin ton feribot taşımacılığı gerçekleşmiştir.

Sayın Başkanım, Değerli Komisyon üyeleri; 6 Şubat 2023 tarihinde meydana gelen ve hepimizi derinden üzen Kahramanmaraş merkezli depremde 11 ilimizden geçen demir yolu hatlarımız, binalarımız ve tesislerimiz de maalesef etkilenmiştir. Deprem hasarlarının giderilmesi için bugüne kadar 19 milyar TL'si yatırım harcaması, yaklaşık 200 milyon TL'si cari gider olmak üzere toplamda 19,2 milyar lira harcaması yapılmıştır. Önemli bir yük koridoru olan ve depremde büyük hasar gören Malatya-Narlı-Nurdağı kesiminin açılması için yapılan çalışmalarımız son aşamaya gelmiş ve inşallah önümüzdeki bir ay içerisinde burayı aktive etmeyi planlıyoruz.

TCDD olarak hayata geçirdiğimiz diğer önemli bir proje kent içi banliyö sistemleriyle özellikle büyükşehirlerimizin ulaşım ve trafik problemi çözümüne sağladığımız katkılardır. Bu kapsamda Ankara'da Başkentray, İstanbul'da, Marmaray ve Sirkeci-Kazlıçeşme hattı, İzmir'de İZBAN, Gaziantep'te Gaziray ve Sakarya'da Adaray projeleriyle 5 şehirde 291 kilometreye yakın ulusal demir yolu ağı üzerinde kent içi banliyö hizmeti sunulmaktadır. Konya'da yapım çalışmaları devam eden 23 kilometre uzunluğundaki Konyaray Banliyö Hattı Projesi'nin kısa sürede tamamlanarak vatandaşlarımızın hizmetine sunulmasını planlamaktayız.

Sayın Başkanım, Ticaret Bakanlığı verilerine göre Türkiye'nin 2024 yılı ihracatının 262 milyar dolar olduğu, bunun yüzde 56'sının deniz yolu, yüzde 33'ünün kara yolu, yüzde 10'unun hava yolu ve yüzde 1'e yakınının ise demir yoluyla taşındığını görüyoruz. Türkiye, küresel ticaretteki mevcut konumunu güçlendirmek ve demir yolu ulaşımının taşımacılıktaki payını artırmak için yatırımlarına gerçekten hızla devam etmektedir. Bu kapsamda Türkiye'den geçen taşıma koridorları üzerinde demir yolu altyapısının güçlendirilmesi, sanayicilerimizin yükünü demir yoluyla taşıyarak rekabet gücünün artırılması için lojistik merkezlerin ve iltisak hatlarının yaygınlaştırılması ülkemizin önemli hedefleri arasında yer almaktadır. Bu hedefler doğrultusunda ilgili ülkelerle iş birliği içerisinde geliştirilen Çin-Hazar-Türkiye-Avrupa destinasyonunda Orta Koridor'un güçlendirilmesi amacıyla yoğun bir çalışma yürütülmektedir. Orta Koridor'un şüphesiz en önemli ayaklarından biri olan Bakü-Tiflis-Kars demir yolunun hizmete açılmasıyla Çin'den Avrupa'ya lojistik faaliyetlerde kesintisiz demir yolu sevkiyatının önü açılmış ve devam etmektedir.

Diğer bir önemli proje olan Marmaray'la birlikte Asya ile Avrupa, İstanbul Boğazı üzerinden demir yolu hattıyla birbirine bağlanmıştır. Boğazlardan farklı bir demir yolu geçişine imkân sağlayacak 120 kilometre uzunluğundaki Gebze-Yavuz Sultan

Selim Köprüsü-İstanbul Havalimanı-Çatalca Demir Yolu Projesi ile Divriği-Kars arasındaki mevcut hattımızın altyapı standartlarının yükseltilmesi amacıyla proje çalışmalarımız, ihale süreçleri ve kredi süreçleri devam etmektedir. Ülkemizin konumunu güçlendirmek adına Orta Koridor'a ilave olarak Basra Körfezi'ndeki Faw Limanı orijinli Çin-Basra-Türkiye-Avrupa destinasyonunda Kalkınma Yolu Koridoru da bölge ülkeleriyle gerçekleştirilen iş birliği çerçevesinde hızla devam etmektedir. Kalkınma Yolu Koridoru, tarih, kültür ve ekonomik açıdan bölgeye önemli fırsatlar sunarken Hint Okyanusu'nu Avrupa'ya, Akdeniz'e, Karadeniz'e ve Kafkasya'ya çok daha kısa sürelerle bağlamayı hedeflemektedir.

Sayın Başkanım, 6.314 kilometrelik Kalkınma Yolu Koridoru'nun 1.200 kilometresi Irak sınırlarından, 2.100 kilometresi ise ülkemiz üzerinden geçmektedir. Bu koridor üzerinde yapımı devam eden toplam 928 kilometre uzunluğundaki projelere ek olarak toplam uzunluğu 501 kilometre olan Gaziantep-Şanlıurfa-Mardin-Nusaybin-Ovaköy proje çalışmalarımız ve yatırıma alma programları devam etmektedir. Projenin 127 kilometre uzunluğundaki Nusaybin-Cizre-Ovaköy ve 136 kilometre uzunluğundaki Gaziantep-Şanlıurfa kesiminin projeleri tamamlanmıştır. 180 kilometrelik Şanlıurfa-Mardin ve 58 kilometrelik Mardin-Nusaybin kesimlerinin proje çalışmaları devam etmektedir.

Sayın Başkanım, Değerli Komisyon üyeleri; diğer bir önemli konu olan lojistik merkezler ve iltisak hatlarının yaygınlaştırılması için de çalışmalarımız büyük bir kararlılıkla devam etmektedir. Hizmete alınan 12 adet lojistik merkezle lojistik sektörüne 5,1 milyon metrekare alan ve 13,6 milyon ton ilave kapasite oluşturulmuştur. Yapımı ve proje çalışmaları devam eden 12 adet lojistik merkezimizin tamamlanmasıyla lojistik sektörüne 19 milyon metrekare alan ve 73,2 milyon ton ilave kapasite oluşturulacaktır. Demir yollarında toplam taşımaların yüzde 41,4'ünü gerçekleştirdiğimiz iltisak hatlarımızın yaygınlaştırılması, fabrika, liman ve OSB'lerin demir yolu hatlarına bağlantısının sağlanması için çalışmalarımız diğer kurumlarımızla birlikte devam etmektedir.

Son yıllarda başlayan demir yolu seferberliği sürecinde belirlenen en önemli hedeflerinden biri de Sayın Başkanım, değerli üyeler; yerli demir yolu sanayisinin oluşturulması hedefidir. Bu süreçte, yeni teknolojilerin ülkemize kazandırılması, yurt dışına olan bağımlılığın azaltılması, cari açığın düşürülmesi için millî/yerli üretim politikaları da ön plana çıkarılmıştır. Bu politikalar çerçevesinde inşa ettiğimiz yüksek hızlı tren, hızlı tren ve konvansiyonel tren hatlarımızla elektrifikasyonda yüzde 10 olan yerlilik oranları yüzde 95'lere, sinyalizasyonda yüzde 17 olan yerlilik oranları yüzde 40'lara, üst yapıda yüzde 11 olan yerlilik oranları yüzde 95'lere ve altyapıda yüzde 96 olan yerlilik oranlarımız yüzde 100'lere çıkarılmıştır.

Diğer önemli bir husus ise çevre duyarlılığının ön planda tutulmasıdır. Paris İklim Anlaşması kapsamında 2053 sıfır karbon emisyonu hedefine ulaşılması için biz de TCDD olarak gerekli adımları atıyor, projelerimizi ve planlarımızı bu hedefe uygun olarak önceliklendiriyoruz.

Bu kapsamda, yenilenebilir enerji kaynaklarının demir yollarında kullanımı için Marmaray'da 10 megavat gücünde çatı tipi GES (Güneş Enerji Sistemi) projemizin inşaatı devam etmektedir. Ankara Polatlı'da 70 mw GES projemiz 2025 yılı yatırım programına alınmıştır.

Kahramanmaraş'ta ve Sivas'ta da yine bu projelerimiz devam ediyor. Totalde 200 mw'lık bir yeşil enerji proje hedefimiz de devam etmektedir Sayın Başkanım.

Türkiye Yüzyılı'nda demir yolu sektörüne yönelik yapılan yatırımlarla birlikte gelişmiş bir demir yolu altyapısı inşa etmeyi gerçekten hedefliyoruz. Ülkemizin doğu-batı ve kuzey-güney ulaşım koridorlarında daha hızlı, daha güvenli ve ekonomik bir demir yolu taşımacılığı yaparak ülkemizin ekonomisine daha fazla katkı sağlamaya çalışıyoruz, istiyoruz, çalışıyoruz.

Bu süreçte bizlere her zaman destek olan Sayıştay denetçilerimize teşekkürlerimi ifade ediyorum. Hazırlanan demir yolu denetim raporlarında yer alan bulgu ve önerilerin çok değerli olduğunu ve bu öneriler doğrultusunda iş ve işlemlerimizi yerine getirdiğimizi ifade etmek istiyorum.

Bu yatırım ve hizmetleri yerine getirirken bizlere her zaman destek olan, görüş ve önerileriyle ufkumuzu genişleten Değerli Komisyonumuza, Başkanlarımıza, alt Komisyon üyelerine, Bakanlık personeline, Hazine ve Cumhurbaşkanlığı personelimize ve yetkililerimize hakikaten içten şükranlarımızı sunuyoruz.

Bizleri dinlediğiniz çok teşekkür ediyorum. Hepinize tekrar saygılar sunuyorum.

Denetim raporumuzun ve görüşmelerinin ülkemize, milletimize ve kuruluşumuza hayırlı uğurlu olmasını diliyorum.

Teşekkürler efendim.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Teşekkür ediyorum Sayın Genel Müdürüm.

Şimdi önerilerin görüşmelerine başlıyoruz.

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü'nün 2021 Yılı Alt Komisyon Raporu'nda öneri bulunmamaktadır.

2022 yılı Alt Komisyon Raporu'nda ise 3 öneri bulunmaktadır.

Şimdi 2022 yılı önerilerinin görüşülmesine başlıyoruz.

Kurumun 2022 yılına ait 1 no.lu önerisini okutuyorum:

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ - Öneri 1:

TCDD Genel Müdürlüğü tarafından, elektrik giderlerinde tasarruf sağlanabilmesini teminen, elektrik bedellerinin trafo kurulum güç kapasitelerine göre değil de fiilî alışı kapasitesi dikkate alınarak ödenmesine yönelik düzenleme yapılması hususunda ilgili merciler nezdinde tekrar girişimde bulunulması önerilir.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Evet, yanıt için...

Buyurun.

TCDD GENEL MÜDÜR YARDIMCISI İSMAİL HAKKI MURTAZAOĞLU - Konuyla ilgili 5/2/2024 tarih ve (782-269) sayılı yazıyla "Elektrifikasyon hatlarını besleyen trafo merkezlerine ait sistem kullanım bedeli hakkındaki Elektrik Piyasası Bağlantı ve Sistem Kullanım Yönetmeliği'ne ek madde olarak ulusal demir yolu hattını besleyen iletim sistemine doğrudan bağlı kullanıcılar sistem kullanım ücreti ödemezler." maddesinin eklenmesi hususu EPDK'ye iletilmiştir. Talebimizle ilgili herhangi bir gelişme olmaması üzerine 21/3/2025 tarih (120-74-84) sayılı yazıyla transformatör merkezlerimizin sistem kullanım bedellerinin talep

edilen güce göre hesaplanması ve ödemeye esas olmak üzere yılda 2 kez kullanılan elektrik güç kapasitesinin belirlenmesinin sağlanması için TEİAŞ'a talepte bulunulmuş olup konu Sayıştay önerisi doğrultusunda yakından takip edilmeye devam edilmektedir.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Evet, teşekkür ederim.

Öneri üzerine söz almak isteyen üyemiz var mı?

Sayın Tahtasız, buyurun.

MEHMET TAHTASIZ (Çorum) - Sayın Başkan, Sayın Genel Müdür; bulgu (7.2.2) de 2021 yılı Sayıştayın Devlet Demiryolları Denetim Raporu'nda yer alan bulgu önerilerinden 2 no.lu bulgu ve öneri (7.2.2)'nin gereğinin yapılıp yapılmadığı hususunda devam eden yıllarda 2022 ve 2023 yılı denetim raporlarında bilgi verilmemiştir. Oysa çok önemli bir bulgu ve öneridir fakat bu öneri 2021 yılından sonra âdeta buharlaşmıştır. Sayıştayın izlemesinde olan bir bulgu olmasına rağmen 2022-2023 yılları denetim raporlarında tek kelime yok. Oysa önerinin ve bulgunun içeriği oldukça önemli. Gereği yapılmış olsa dahi bilgi verilmesi gerekiyor. Gereği yapılmamışsa da bu konu 2022 ve 2023 yılları raporlarında ele alınmalıydı, öneri gereği yerine getirilinceye kadar Sayıştay konuyu izlemeliydi. Bu nedenle Sayıştay raporu eksiktir, Sayıştay görevini eksik yapmıştır. Bu konuda öncelikle Sayıştaydan açıklama bekliyoruz.

Bulguya geçecek olursak, kamulaştırma davaları ile icra ve diğer davaların takibi için serbest avukatlarla imzalanan vekâlet sözleşmelerinin mevzuata aykırı olmasından bahsediliyor. Oldukça büyük rakamlar konuşuluyor ve burnumuza da çok pis kokular geliyor Sayın Genel Müdür. Sayıştayın bu bulguyu ortaya koyarak çok önemli bir iş çıkardığını söyleyebiliriz ancak 2022 yılından sonra bulgunun neden buharlaştığını, Komisyona neden sonuçlarıyla ilgili bilgi verilmemişti anlamakta zorlanıyoruz. Ben de burada hem Komisyon üyelerinin hem Sayıştay denetçilerimizin hem de Devlet Demir Yolları yönetiminin hafızasını bir tazeleyeyim: Devlet Demiryolları bünyesinde o dönem 50'ye yakın avukat bulunmasına rağmen mevzuata aykırı bir şekilde 12 serbest avukatla sözleşme imzalanmış ve aralarında AKP'li il yöneticilerinin de olduğu bu avukatlara milyonlar aktarılmıştır, bunlar kimdir açıklanmalı. Sonra, Sayıştay bunu tespit edip uyarınca, sözleşmeler on ay sonra feshedilmiş fakat on aylık süre zarfında 29 milyon TL, dolar bazında yaklaşık 4 milyon dolar kanunsuz ödeme yapılmış Başkanım, dinlerseniz...

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Dinliyorum, yalnız sizin anlattığınız üst Komisyonun konusu değil ama Sayın Tahtasız.

MEHMET TAHTASIZ (Çorum) - Bugünkü kurla...

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Bakın, dinlememi istiyorsunuz ama sizin gündeme taşıdığınız konu alt Komisyonun...

MEHMET TAHTASIZ (Çorum) - Haklısınız; bu konu iç edilmiş çünkü AKP'leri ilgilendiriyor, AKP il başkanlarını, il yöneticilerini ilgilendiriyor. (AK PARTİ sıralarından gürültüler)

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Bakın, Sayın Tahtasız, üst Komisyon gündeminde çıkmayan bir konuyu burada gündeme getiriyorsunuz.

ALİ KIRATLI (Mersin) - Sizin belediyelerinizde avukatlara verdiğiniz işleri biz konuşuyor muyuz? Bugünkü gündemle ne alakası var konunun?

MEHMET TAHTASIZ (Çorum) - Dinleyin, cevap verirsiniz Başkanım.

Bugünkü kurla 150 milyon lira gibi büyük bir vurgundan bahsediyoruz.

Sayın Başkan, Sayın Genel Müdür; bugünkü kurla -Sayıştaya da sesleniyoruz- 150 milyon liralık bir vurgundan bahsediyoruz, bu milletin yenen parasından bahsediyoruz.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Ya siz Komisyonun gündemi olmayan bir konuyu buraya getiriyorsunuz.

ALİ KIRATLI (Mersin) - Bırakın bu işleri! Belediyelerde avukatlara verilenlerin hiç biri konuşulmuyor!

MEHMET TAHTASIZ (Çorum) - Sözleşme imzalanan ve milyonlar aktarılan avukatların AKP'de siyaset yapan isimler olduğu ve avukatlardan birinin İstanbul AKP içerisinde etkin biri olduğu, 3'ünün ise AKP Gaziantep, Samsun ve Sinop İl Başkanlığında görev yaptığı, Sayıştay ve...

MEHMET DEMİR (Kütahya) - Basın açıklamasında anlatırsınız bunları

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Arkadaşlar yerelin siyasetinden polemik yaparak besleniyorlar.

Eser ve hizmet siyasetinden besleniyorsunuz. Lütfen bunlara malzeme vermeyin.

MEHMET TAHTASIZ (Çorum) - Dinleyin, dinleyin! Siz sorarsınız, biz de size cevap veririz, dinleyin.

ALİ KIRATLI (Mersin) - İstanbul'da yapılan usulsüzlükleri anlatacak mısın?

MEHMET TAHTASIZ (Çorum) - Ben burada Sayıştaya söylüyorum, Başkana söylüyorum ve Genel Müdüre söylüyorum.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Bakın Sayın Tahtasız, tekrar söylüyorum, bunu sürekli yapıyorsunuz.

MEHMET TAHTASIZ (Çorum) - Sayıştay bu usulsüzlüğü tespit etmeseydi, o dönem için devlet...

ALİ KIRATLI (Mersin) - İstanbul'daki gündemi anlatın siz bize ya!

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Sanki Komisyonda değilmiş, miting alanındaymiş gibi konuşma yapıyorsunuz.

MEHMET TAHTASIZ (Çorum) - O zaman tekrar ediyorum. Sözleşme imzalanan ve milyonlar aktarılan avukatların AKP'de siyaset yapan isimler olduğu belirlenirken, bu avukatlardan birinin İstanbul'da AKP içerisinde etkin biri olduğu, 3'ünün ise AKP Gaziantep, Samsun ve Sinop il yönetim kurullarında görev yaptığı, Sayıştay bu usulsüzlüğü tespit etmeseydi o dönem için Devlet Demiryolları kasasından...

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Biz niye alt Komisyon toplantılarını koyduk?

MEHMET TAHTASIZ (Çorum) - ...400 milyon TL yani 54 milyon dolar yani bugünkü parayla 2 milyardan fazla para devletin, milletin kasasından çıkacaktı.

MEHMET DEMİR (Kütahya) - Yalan!

MEHMET TAHTASIZ (Çorum) - Gerçekten korkunç bir rakam ve bu bir soygundur.

ALİ KIRATLI (Mersin) - Sayın Tahtasız, ilk fırsatta söz aldığımızda Eş Genel Başkanınızın İstanbul'da yapmış olduğu olduğu yolsuzluk ve...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Saygılı ol, saygılı! Devlet Demiryollarıyla ilgili konuşuluyor!

MEHMET TAHTASIZ (Çorum) - Devlet Demiryollarını konuşuyorum!

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Ben de Cumhurbaşkanının İBB Başkanı olduğu dönemdeki AKBİL yolsuzluğunu konuşurum.

ALİ KIRATLI (Mersin) - Saygıyı senden öğrenmeyeceğim!

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Saygılı ol! Konu, Devlet Demiryolları!

ALİ KIRATLI (Mersin) - Beni bu millet seçmiş ve göndermiştir, saygıyı senden öğrenmeyeceğim!

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - İlgili Vekil Devlet Demiryollarıyla ilgili konuşuyor! Devlet Demiryollarıyla ilgili konuşuyor!

ALİ KIRATLI (Mersin) - Önce haddini bileceksin!

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Varsa cevabın, Devlet Demiryollarıyla ilgili cevabını verirsin.

ALİ KIRATLI (Mersin) - Hadsizliğin lüzumu yok!

MEHMET TAHTASIZ (Çorum) - Sayın Ali Vekil, sizi ilgilendiren bir konu yok! Siz de denetçisiniz, siz de şu anda KİT Komisyonu üyesisiniz, varsa bir hırsızlık hep beraber çıkartacağız.

ALİ KIRATLI (Mersin) - Alt Komisyonun gündemini buraya getirip, burada bir miting alanındaymış gibi, burada gündem olmayan konuyu konuşmayın!

MEHMET TAHTASIZ (Çorum) - Evet, Devlet Demiryollarında bu işin başında 1'inci Hukuk Müşaviri -isim veriyorum- Ercan Atasever vardı. Şimdi, kendisi nerede bilmiyorum. Hakkında görevi kötüye kullanma, haksız menfaat sağlama suçlarıyla soruşturma açıldı mı, açılmadı mı? Bunu da bilmek istiyoruz.

Sayın Genel Müdür, avukatlara ödenen milyonları geri aldınız mı, almadınız mı? Sayın Genel Müdürüm, bunu, burada, bizzat sormak istiyorum. Siz bu parayı aldınız mı, almadınız mı? Cevap istiyorum; yoksa milletin bugünkü değerle 150 milyonunu yandaş avukatlara peşkeş mi çektiniz?

ALİ TEMÜR (Giresun) - Onu siz yaparsınız!

MEHMET TAHTASIZ (Çorum) - O hâlde, cevap vermeyecekseniz, buradan kamu adına soralım, bu zamana kadar gereği yapılmadıysa, KİT Komisyonu olarak gereğini yapalım.

ALİ KIRATLI (Mersin) - Battı, battı! İstanbul Belediyesi battı!

MEHMET TAHTASIZ (Çorum) - Kurum, zararı tespit etmiş midir? Tespit edildiyse kurumun zararı ne kadar olmuştur? Sözleşme kapsamında mevzuata aykırı olarak yapılan ödemeler yani 2021 yılı için 4 milyon dolar -bugünkü kurla 150 milyon TL- sözleşme yapılan avukatlardan geri alınmış mıdır? Bahse konu bu 12 avukat kimdir? O dönemde 12 avukatla yapılan sözleşmeyi ve avukatların isimlerini tarafımıza bildirmenizi istiyoruz. Söz konusu avukatlık hizmetleri alımı işi ve işiyle ilgili işlemler ve bu işletmeyle yapılan sözleşmeler, bu sorumluların sorumluluk vereceği tespiti yapılmış mıdır? 1. Hukuk Müşaviri Ercan Atasever ve başka isimler hakkında soruşturma açılmış mıdır? Açılmışsa soruşturmanın sonucu nedir? Hukuk Müşaviriniz Ercan Atasever şu anda nerede görev yapmaktadır? Yapılacak tespitin sonucuna göre, gereği için kanunun tüm yetkileriyle Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Teftiş Kurulu Başkanlığınca soruşturulması yapılmış mıdır?

Sayın Genel Müdür, tüm bu soruların...

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Sayın Tahtasız...

MEHMET TAHTASIZ (Çorum) - ...hakkında hem Komisyonda sözlü hem de yazılı olarak bilgi istiyorum.

Saygılar sunuyorum.

2022 bulgu (7.4.3)'e gelecek olursak, bu bulguda doğrudan temin yoluyla yapılan alımlardan bahsediliyor. Siz sunumunuzda AKP iktidarından önce bu ülkede demir yolu yapılmamış gibi, cumhuriyetin ilk döneminde, on yılda Türkiye demir ağlarla örülmemiş gibi bir konuşma yapıp sadece son yirmi üç yılda yapılanları aktardığınız için ben de son yirmi üç yılla ilgili bazı sorular soracağım.

ALİ KIRATLI (Mersin) - Ne yapalım? Kara trenle devam mı etseydik Sayın Tahtasız?

MEHMET TAHTASIZ (Çorum) - Ben yirmi üç yılla devam ediyorum. Devlet Demiryolları tarafından son yirmi üç yılda doğrudan temin yoluyla yapılan alımların yıl bazında ve toplam tutarları nedir? Bunu istiyoruz. Devlet Demiryolları tarafından son yirmi üç yılda Kamu İhale Kanunu'nun 21/(b) maddesine göre yapılan ihale sayısı ve bu ihalelerin toplam tutarları yıl bazında genel toplamda ne kadardır? Devlet Demiryolları tarafından son yirmi üç yılda açık ihale usulüyle yapılan ihale sayısı ve bu ihalelerin toplam tutarları yıl bazında ve genel toplamda ne kadardır?

Bir de yine bu bulguda sormuş olayım. Kurumun 2024 yılı kâr ve zararı nedir? 2024 yılı dâhil olmak üzere, kurumun son yirmi üç yıllık kâr ve zararını yıl yıl bize vererseniz memnun olurum.

Saygıyla.

Yalnız vatandaşımız da şunu bilsin: "21/(b)" deyince 21/(b) deprem, sel, doğal afet olduğunda yapılması gereken bir ihale iken AKP döneminde bu ihale sırf birilerine işi adrese teslim yapmak için maalesef bu maddeyle yapılıyor. Açık usul yapıp herkesi ihaleye çağırıyor.

Saygılar sunarım.

ALİ KIRATLI (Mersin) - Biz şöyle yapalım: 195 milyon liraya Muş'tan tatlıyı acil koduyla doğrudan teminle yapalım.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Peki, teşekkür ediyorum Sayın Tahtasız.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Ben size yaptığınız 21/(b)'deki usulsüz ihaleleri...

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Buyurun Sayın Polat.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Sayıştayın zaten raporlarında var usulsüzlük.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Arkadaşlar, Sayın Polat'a söz verdik, dinleyin.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Karayolları Genel Müdürlüğünün Sayıştay raporları... (AK PARTİ sıralarından gürültüler)

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Sayın Polat'ı dinleyelim lütfen.

MAHİR POLAT (İzmir) - Arkadaşlar...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Konuşalım, her şeyi konuşalım.

MEHMET DEMİR (Kütahya) - Dün gelmediniz ya, o yüzden...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Her şeyi...

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Arkadaşlar, Sayın Polat'a söz verdim. Arkadaşlar, lütfen...

MAHİR POLAT (İzmir) - Çok kıymetli arkadaşlar, Değerli Genel Müdürüm; hoş geldiniz.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Arkadaşlar, lütfen...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Biz mert insanlarız, mert.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Sayın Yavuzılmaz, lütfen...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Sen merak etme.

MAHİR POLAT (İzmir) - Az önce Sayın Başkan "Alt komisyonda bu konuları hallettik." demişti.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Hallettik demedim, lütfen...

MAHİR POLAT (İzmir) - "Konuşuldu." denmişti.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Alt komisyondan üste çıkmadım. Hallettik ne demek ya? Konuşmadığım şeyi konuşmuş gibi söyleme lütfen. Düzelt ama...

MAHİR POLAT (İzmir) - Başkanım, konuşmamı bitireyim, ondan sonra beni düzeltin.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - "Hallettik" ne demek yani?

MAHİR POLAT (İzmir) - Şimdi, Başkanım, araya girerseniz...

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Hallettik demedim ama ya.

MAHİR POLAT (İzmir) - Şimdi, siz burada Başkansınız. Tamam mı? Burada araya girerseniz benim bütünlüğümü bozarsınız. Sonra düzeltmeniz gereken bir şey olursa düzeltin lütfen, olur mu?

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Peki, buyurun, devam edin.

MAHİR POLAT (İzmir) - Alt komisyonda demokrasi, çoğulcu demokrasi işlemiyor, çoğunlukçu demokrasi işliyor.

Ben bu Sayın Tahtasız'ın konuştuğu konuşmayı, soruları alt Komisyonda sordum, üst Komisyona taşınması yönünde oy kullandım. Maalesef, çoğunlukçu demokrasinin olduğu yerde sayısal olarak yeterli olmadığım için çıkartamadık. Elbette ki bunlarla ilgili verilecek cevaplar olmalı ve sormamız gerekiyor bu soruları, arkadaşlarımızın sorması gerekiyor.

Bir de yani "Senin şu yolsuzluğun var, benim bu yolsuzluğum var..." Bu, Türkiye'yi açmaza götürür, Türkiye'de bir yolsuzluk varsa hep beraber bu yolsuzlukların üzerine gitmenin hepimizin temel görevi olması gerektiğini düşünüyorum ben.

Şimdi, değerli arkadaşlar, bu 7.3.4 elektrik enerjisi sistemi kullanım bedellerinin kullanılan elektrik güç kapasitesinin yerine trafo kurulumu, bu maddeyle ilgili üst Komisyona çıkmasına hep beraber karar verdik. Karar vermemizin sebebi şöyle: Kurumun burada hukuksal olarak bir problemi vardı, bir kanun değişikliğine ihtiyaç vardı. Sayın Süleyman Karaman döneminde de böyle şeylerin olduğunu ve çözülemediğini söylemişlerdi. Bir kanun değişikliğiyle olacaktı. Biz o zaman Sayın Genel Müdüre ve bürokratlara şunu demiştik: "Hazırlığınızı yapın, üst Komisyonda bunu konuşalım, kanun teklifini birlikte verip düzeltelim." Görüyoruz ki bu konuyla ilgili herhangi bir düzenleme sizin tarafınızdan Komisyonumuza, Alt Komisyonumuzdaki Başkana, Sözcüye de iletilmemiş. Dolayısıyla kurum bu konuda zarar etmeye başlıyor yani bir elektrik piyasası düzenlemesiyle ilgili bir kanun değişikliğinde KİT'in önemli bir -Devlet Demiryollarının- zararından geriye dönülebilirmiş.

Ben bu bağlamda bu bulguyla ilgili yine soru sormak isterim. Burada kurumun katlandığı mali kayıp bugün itibarıyla toplamda ne kadar olmuştur? TEİAŞ'a yapılan yılda 2 kez kullanılan elektrik güç kapasitesinin belirlenmesi talebinin sonucu ne olmuştur? Bunları merak ediyorum, bunları cevaplırsınız.

Diğer bulgular da konuşacağım Sayın Başkanım.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Teşekkür ediyorum Sayın Polat.

Buyurun Sayın Zabun.

OSMAN ZABUN (İsparta) - Evet Başkanım, ben de özellikle bu elektrik enerji sistemi kullanım bedellerinin kurumun lehine olacak şekilde düzenlenmesiyle ilgili sürecin takip edilmesinin ve mutlaka bunun kurum yararına olacağı kanaatindeyim.

Diğer usule ilişkin konulara yani madde kapsamından, öneri kapsamından çıkmamak için şimdi girmeyeceğim, geneli üzerinde değerlendireceğim. Vermiş olduğum usul dersine kendim uyacağım.

Teşekkür ederim Başkanım.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Peki, teşekkür ederim Sayın Zabun.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Biz de geneli üzerine bırakıyoruz.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Peki, Sayın Yavuzılmaz.

Buyurun Sayın Temür.

ALİ TEMÜR (Giresun) - Sayın Başkanım, Değerli Genel Müdürüm, çok değerli arkadaşlar; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Bu 7.3.4'ün elektrik kullanım ücretleriyle alakalı alt Komisyonda ciddi tartışmalar, incelemeler yaptık ve sonuçta bunun düzeltilmesi için biz de siyaseten destek olacağımızı ifade ettik. Zaten arkadaşlar, -bunun cevabını da- 21/3/2025 tarihli sayılı yazıyla transformatör merkezlerimizin sistem kullanım bedellerinin talep edilen güce göre hesaplanması ve ödemeye esas olmak üzere 2 kez kullanılan elektrik güç kapasitelerinin belirlenmesinin sağlanması için TEİAŞ'a talepte bulunmuş. Konu Sayıştay önerisi doğrultusunda inceleniyor. Yani bu, arkadaşlarımızın takip ettiği bir konu, alt komisyonda da ciddi ciddi tartıştık. Bu, mutlaka siyaseten kanun teklifi hâline getirilip ya da Enerji Bakanlığımızla görüşülmesi gereken bir konu.

Ben arz ediyorum efendim.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Peki, teşekkür ediyorum Sayın Temür.

Sayıştayın önerisiyle ilgili görüşünü alalım.

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ - Konunun izlemede kalması önerilir.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Önerinin Sayıştay tarafından izlenmesini oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Kurumun 2022 yılına ait 2 no.lu önerisini okutuyorum:

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ - Öneri 2:

TCDD Genel Müdürlüğü tarafından, fiili imkânsızlıktan dolayı ödemek zorunda kaldığı reaktif yük ihlal bedeline ilişkin belirtilen kurumlar nezdinde yapılan girişimlerden herhangi bir sonuç alınmadığından kanuni düzenleme için yasama organı nezdinde girişimde bulunulması önerilir.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Buyurun yanıt için.

TCDD GENEL MÜDÜR YARDIMCISI İSMAİL HAKKI MURTAZAOĞLU - Teşekkürümüze ait diğer sistemlerini besleyen TEİAŞ iletim sistemine bağlı olan trafo merkezimizde reaktif yük sınırları aşımı olan yerler için sistem kullanım ceza ücreti reaktif yük ödenmektedir. Söz konusu reaktif yük aşımalarının önüne geçebilmek için kompanzasyon sistemi kurmak amacıyla en fazla reaktif yük bulunan 15 adet transformatör merkezimizde kurulacak uygun kompanzasyon sistemleri için TÜBİTAK'tan raporlama hizmete alınmıştır. En fazla reaktif yük ödediğimiz Etimesgut Transformatör Merkezi için TÜBİTAK'ın raporu doğrultusunda kurulacak kompanzasyon sistemi için piyasa araştırması yapılmış ve fiyat teklifi alınmış, alınan fiyatlarla yapılan fizibilite çalışmaları neticesinde yapılması planlanan kompanzasyon sisteminin kurulum maliyetinin geri dönüşünün yaklaşık altmış altı yılı bulunduğu hesaplanmıştır. 2024 yılı için avro kuru 37,68 olarak alınmıştır. Sistemin kullanacağı elektrik giderleri, sistem bakım masrafları ve yedek malzeme fiyatları dâhil edilmemiştir. Kamu kaynaklarının verimli kullanılması göz önünde bulundurulduğunda harcanacak yatırım miktarlarının getireceği faydanın çok ötesinde olmasından dolayı reaktif yük aşım bedellerinin ödenmesinin daha uygun olacağı değerlendirilmektedir. Ayrıca, trafo merkezlerimizin reaktif yük aşımaları düzenli olarak izlenmekte ve öneri doğrultusunda konu yakından takip edilmektedir.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Peki, teşekkür ederim.

Sayın Polat, söz almak istiyor.

Buyurun Sayın Polat.

MAHİR POLAT (İzmir) - Ya, şimdi, bunu alt komisyonda da tartıştık. Bir kurumun, özellikle kamuya ait bir kurumun gerekli düzenlemeleri ve yatırımları yapmak yerine cezayı kabullenmesi kabul edilebilir bir mantık değil. Cezadan olabildiğince kaçınıp olabildiğince işimizi iyi yapmamız ve kurumumuzu zarar ettirmememiz gerekiyor. Verdiğiniz cevabı çok sağlıklı bulmuyorum ben yani şöyle: Elektrik enerjisi tüketimi, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları bütçesinin gider kalemi içerisinde en önemli paya sahip. Şimdi, biz hep konuştuk, enerji, yenilenebilir enerji buna yatırım yapılması... Yapmaya çalışıyorsunuz ama yeterli yatırımlarınızı yenilenebilir enerjiyle ilgili yapmıyorsunuz. Cezaya katlanarak gereğini yapmamak doğru bir mantık değil, bu başka şeyleri de doğurur bize. O yüzden bence siz alt komisyonda gerçekten dersinizi çalışmamışsınız çünkü biz alt komisyondan bunları yukarı çıkartırken siz her iki konuda da, her iki bulguda da yasal düzenleme önerilerinizle birlikte gelecektiniz, biz de burada bunları değerlendirecektik. Mesela öyle şeyler var ki değerli arkadaşlar, mesela raylarla ilgili çok yüksek bakım ve onarım bedeli ödüyorsunuz. Neden oluyor bunlar? Hem doğal koşullardan oluyor hem de ağır yüklerden kaynaklı raylarınızda yıpranmalar oluyor. Bunu da ben alt komisyonda gündeme getirdim. Bununla ilgili verdiğiniz cevaplar da yeterli değil "mış" gibi yapmaya yönelik yatırımlar. Mesela elektronik kantar kurulumlarıyla ilgili karar almışsınız. Kaç tane kurdunuz? Yok. Yani böyle yaparak kamunun... Zaten bu KİT zarar ediyor, geneli üzerinde konuşacağız. Bu eleştirileri dikkate almayarak zararı daha da derinleştirdiğinizi düşünüyoruz. Dolayısıyla burada hiç kimse Devlet Demiryollarının düşmanı değil, hiç kimse kamunun malının düşmanı değil, hepimiz bir şekilde buradaki zararları ya da usulsüzlükleri ortadan nasıl kaldırabiliriz, bununla uğraşıyoruz, siz de buna odaklansanız daha iyi olur. Buraya verdiğiniz cevap, cezaya katlanıp gereğini yapmamak, çok doğru bir mantık değil. Yine de ben bir tane soru sorayım size: 2. Bölge, 3. Bölge ve 6. Bölge Müdürlüklerinde yapılması gereken yatırım bedeli ne kadardır ve bu yatırımın geri dönüşü kaç yıldır?

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Peki, teşekkür ediyorum Sayın Polat.

Sayıştayın öneriyle ilgili görüşünü alalım.

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ - Konunun izlemeye kalması önerilir.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Önerinin Sayıştay tarafından izlenmesini oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Kurumun 2022 yılına ait 3 no.lu genel önerisini okutuyorum:

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ - Öneri 3:

2022 Yılı Sayıştay Denetim Raporu'nda yer alan diğer bulgu ve önerilerin yerine getirilmesi önerilir.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Yanıt için buyurun.

TCDD GENEL MÜDÜR YARDIMCISI İSMAİL HAKKI MURTAZAOĞLU - 2022 Yılı Sayıştay Denetim Raporu'nda yer alan diğer bulgu ve önerilerin de yerine getirilmesinde azami hassasiyet gösterilecektir.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Peki, teşekkür ederim.

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

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

Böylelikle önerilerin görüşmeleri tamamlanmıştır.

Şimdi geneli üzerinde görüşmelere geçiyoruz.

Geneli üzerinde söz almak isteyen üyelerimize ben söz vereceğim.

Buyurun Sayın Yavuzylmaz.

DENİZ YAVUZYLMAZ (Zonguldak) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri, değerli bürokratlar; şu anda Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğü'nün KİT üst komisyon toplantısını yapıyoruz. Üzülüyorum çünkü -bizim burada görevimiz- kurumun eksik yaptığı veya doğru yaptığı, netice itibarıyla bizler tarafından bir süzgeçten geçirilmesi gereken, denetlenmesi gereken tüm iş ve işlemlerin önümüze bir Sayıştay raporuyla gelmemiş olması ve yine bunu bu sistemin yarattığı bir sorun olarak görüyoruz, alt

komisyonlardaki Cumhur İttifakı bileşenlerinin aritmetik çoğunluğu, maalesef, Sayıştay raporlarına girmiş olan bulguların da üst komisyona gelmesine engel oluyor. Peki, bu duruma engel olunduğunda bu bulgular, bu usulsüzlükler veya Sayıştay raporuna konu olan tüm iş ve işlemler birden bire buharlaşarak ortadan kalkıyor mu? Hayır.

Şimdi, öncelikle Devlet Demiryollarının yıllar içindeki bir dönem zararına bakalım: Kurumun 2019 yılındaki zararı 2 milyar 546 milyon lira, 2020 yılında 3 milyar 866 milyon lira, 2021 yılında 4 milyar lira, 2022 yılında 6 milyar 386 milyon lira, 2023 yılında 11 milyar 491 milyon lira yani 2019 yılından 2023 yılına kadar Devlet Demiryollarının zararı yüzde 1.012 artmış durumda. Şimdi, Devlet Demiryolları bünyesinin altında daha önce Taşımacılık AŞ de vardı. Tabii, taşımacılık gibi faaliyetler özellikle sadece kâr amacı güderek yapılmayan faaliyetler olduğu için, hâliyle vatandaşın tren biletlerine yansıyan tutarların da çok yüksek olmamasında bir kamu yararı olduğu için Devlet Demiryollarının zararıyla ilgili değerlendirme yapılırken bunu da dikkate alıyorduk. Ancak zararı oluşturan temel unsur, acaba arkasına saklanan bu bilet fiyatlarına uygulanan indirimler vesaire, bunun gibi vatandaşın dönük hizmetler mi? Maalesef öyle değil, maalesef değil. Bakın, öncelikle kurumun işleyişinde çok büyük problemler var. Problemleri bize kim söylüyor? Sayıştay söylüyor. Ne zaman söylemiş? 2020 yılında söylemiş. Bakalım, 2020 yılından sonra bu biraz sonra ifade edeceğim kurumun işleyişiyle ve çalışma barışıyla ilgili sorun ortadan kalkmış mı. Size bunu soru olarak yöneltiyorum yıllar itibarıyla. Raporda yazdığı üzere diyor ki: "Görevde yükselme ve ünvan değişikliği yönetmeliğine tabi müdür atamalarının..." Yani ancak sınava girerek atanabilecek müdürlerin "...yönetmelikte öngörülen görevde yükselme sınavıyla yapılmamış olması" diyor. Yani Devlet Demiryollarındaki müdürleri atamışsınız ancak yönetmelikte öngörülen görevde yükselme sınavına sokmadan bunu yapmışsınız. Şimdi, bunu yapmak bir kurnazlık gerektirir. Öyle, açıktan, yönetmeliğe aykırı devlet memurlarının işlem tesis etmesi mümkün değil. Bakalım nasıl yapmışsınız. Bakın, diyor ki Sayıştay: "Görevde yükselme sınavına tabi olarak kadrolara sınavsız olarak atama yapıldığı tespit edilmiştir." Sonra burada bir tablo yayımlıyor. Burada 40 müdür ataması var, usulsüz olarak yapılan, 40 atama. Bakalım bu atamaları iptal ettiniz mi, yapılması gerektiği şekline dönüştürdünüz mü, Sayıştayın bulgusunun gereğini yerine getirdiniz mi; yoksa, Sayıştayın bulgusunun gereğini yerine getirmeyerek devlete kafa mı tuttunuz. Bu sorunun cevabını siz vereceksiniz. Ben bulguyu okuyorum: Bakın, bulguda "Asaleten atanan müdürlük, koruma ve güvenlik müdürü atandığıyla aynı gün..." Normalde burada sınavla atanabilmesi mümkünken ne yapılmış? Önce misafirhane müdürü yapılmış, sonra aynı gün, hop, koruma ve güvenlik müdürü olmuş; ne güzel, değil mi? Sihirli bir değnek dokunmuş, misafirhane müdürüyken öyle olmuş. Sonra, bakalım, birisi gar müdürü olmuş ama sınavla olabiliyor, sınava girmemiş, ne olmuş önce? Hop, o da misafirhane müdürü, aa! Beş gün sonra gar müdür vekili olarak atanmış. Şube müdürü var -burada personelin numaraları da var, bir kısmı kapatılmak üzere- şube müdürü olmuş, sınava girmemiş, aa, o da misafirhane müdürü olmuş önce, sonra oradan sınavsız geçmiş. Misafirhane müdürü olan bir başkası destek hizmetleri müdürü olmuş sınavsız. Misafirhane müdürü olan birisi yine aynı gün şube müdürü vekili olmuş, misafirhane müdürü olan birisi yine bir gün sonra şube müdürü olmuş; böyle gidiyor ve bir de teslim alma müdürü yapıyorsunuz önce, sonra oradan onun üstüne basıp böyle teslim alma müdürü hüllesiyle, misafirhane müdürü hüllesiyle birden bire şube müdürü oluyor, koruma ve güvenlik müdürü oluyor, gar müdürü oluyor. Bunları yapmışsınız. Bu, kanunlara aykırı arkadaşlar. Bu işlemleri iptal ettiniz mi? Bu şekilde 2020 Yılı Sayıştay Raporu'na giren 40 atama var, usulsüz atama var. Ya, şimdi, hani "liyakatsizlik, liyakatsizlik" diyoruz ya, işte bunun adı "liyakatsizlik" bunun adı "hak yemek"tir. Dolayısıyla soru bu. Eğer bu atamaları iptal etmediyseniz hangi gerekçeyle iptal etmediniz? Devlet Demiryollarında bu kadar misafirhane müdürü ve teslim alma müdürü olması zaten pratikte mümkün değil. Bunun yanıtını sizden burada bekliyorum.

Diğer bir konu araç konusu. Tabii, çok fazla bulgu var ama şuradan açayım hemen. Gerçi ezbere de söyleyebilirim ama... Ben ezbere söyleyeyim. Bir bulgunun içinde Devlet Demiryollarının, bir işin kontrol edilmesiyle ilgili olarak burada işi alan şirketten şirketin taahhüt ettiği araçları teslim etmemesi, daha doğrusu, şartnamede yazdığı şekilde teslim etmemesi dolayısıyla bir itirazı var. Yani diyor ki: "Bana sıfır araç verecektin ama 20 bin kilometrede bir araç verdin. 4x4 bir araç verecektin, onun yerine sade bir Passat verdin, Ford Focus araç verdin." gibi bir tespiti var. Şimdi bu tespit de şunu değerlendirmemiz gerekiyor: Aslında bir işin ihale edilmesinde işi alan şirketin kamu idarecilerine araç temin etmesi aslında doğru değil. Tabii, yasalara, şu anki yasalara bir aykırılık içermiyor ama doğru da değil. Neden doğru değil? Çünkü bu, istismara açık bir konu aslında. Bakın, burada, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının 2019 yılı Sayıştay Raporu var. Sayıştay raporunda buna benzer bir konuyla ilgili diyor ki: "İdarenin gerçekleştirdiği yapım ve danışmanlık işleri sözleşmesinin 'Diğer hususlar' bölümünde işin gerektirdiği ihtiyacı ve kapsamını aşacak şekilde birçok otomobil temin edecek hükümler konulduğu tespit edilmiştir." Yani bu ihaleyi alan şirketlerin aslında oradaki bu kontrollük vazifesini yapacak kamu idarecilerine ihtiyaçlarının üzerinde bir otomobil veya araç gereç temin ettikleri yönünde tespitler var. Şimdi, bu işi bakın nereye gidiyor, size açıklayayım, diyor ki Sayıştay raporu: "Sözleşmeye bağlanan işler kapsamında çok sayıda otomobil temin edilmiştir. Lüks araçların tamamı -Sayıştayın ifadesi bu- lüks araçların tamamı Bakanlık merkez teşkilatınca kullanılmaktadır." Yani Devlet Demiryollarına veya Karayolları Genel Müdürlüğüne böyle 4x4 araç, lüks araç temin edildiği durumlarda bunun istismarının yapıldığı burada belirtiliyor. Araçların zaten takibi yapıldığında araçların şantiye bölgelerinde değil, kent merkezlerinde Bakanlık bünyesinde kullanıldığı görülüyor ve bunlar da lüks araçlar olarak tarif ediliyor. Dolayısıyla bu uygulamanın aslında tekrar değerlendirilmesi gerekiyor. Türkiye Cumhuriyeti devleti büyük bir devlettir; bakanlıklar bünyesindeki araçlarıyla, araç filolarıyla birlikte bu ihtiyaçlar karşılanabilir. Dolayısıyla bir ihale edilecek bir şirkete menfaat teminine dönebilecek bir kullanım veya kamu idarecisinin inisiyatifine bırakılmış bir istismar açıklığı alanı oluşturmaya gerek yok.

Diğer bir konu -değerli arkadaşlar- 2021 ve 2022 yıllarının Sayıştay Raporu'nda olup ancak üst komisyona çıkmayan bir konu, o da T26 Tüneli.

Şimdi, değerli arkadaşlar, T26 Tüneli Ankara-İstanbul Demir Yolu Hattı Rehabilitasyon Projesi kapsamında Vezirhan-İnönü arası ikinci kesim yapım işleri için iki Çinli şirkete, Cengiz İnşaat ve İçtaş İnşaat ihale edilmiş 610 milyon dolara. Bu kısımda bir problem yok ancak devamında yedi yüz otuz günde bitirilmesi gereken iş bitirilemiyor, bin dokuz yüz yirmi iki gün daha ilave süre veriliyor. Daha sonra Bakanlar Kurulu kararıyla ancak verilebilen iş artışı oranı olan yüzde 40'lık iş artışı bu şirketlere veriliyor yani 244 milyon dolar daha ek ödenek veriliyor. Ama bu ödenek ancak bir şartla veriliyor Bakanlar Kurulu kararıyla; o da

işin tamamlanması şartıyla verilebiliyor. Neticede Devlet Demiryolları bu şirketlere toplam 847 milyon dolar ödeme yapıyor ancak iş yine tamamlanmıyor. Ancak işin tamamlanması şartıyla Bakanlar Kurulu tarafından yüzde 40'lık iş artışı verildiği için ne yapılacak? İşte burada şirketler yeni bir kurnazlık yapıyorlar ve işi tamamlanmış göstermek için işin kapsamının içinde olan ancak tamamlanmayan 200 milyon dolarlık kısmını işin kapsamından çıkarıyor ve neticesinde böylelikle 200 milyon dolarlık yeni bir ihale yapılmak zorunda kalınıyor ve aslında parasını aldıkları ama yapmadıkları bir işin tekrar ihale edilmesiyle birlikte büyük bir vurgun yapılmış oluyor.

Değerli dostlar, şimdi, peki, bu işin maliyet süreci neden sürekli artıyor yıllar içinde? Yani yıllardır, hâlâ şu anda da devam eden ve bitmeyen ve rekor sürede hâlâ tamamlanamayan bu T26 Tüneli'yle ilgili süreç neden hâlâ devam ediyor? Çünkü bu şirketler projenin içinde T26 Tüneli'nin 1.020 metresini hatalı deliyorlar ve tünelin üstünde göçükler oluşuyor. Bakın, burada göçükler yani dünyada ilk üstü açık tünel. Bakın, demir yolu tüneli burada; Google Earth'ten tespit ettiğimiz tünelin üstündeki açıklıklar. Aynı zamanda, ben şöyle tam yerini de göstereyim T26 Tüneli'nin; bakın, burada "Vezirhan" yazan bölgenin yakınında T26 Tüneli.

Tünel tamamlanamadığı için bu kez de bir baypas hattı yapılması gerekiyor hat açılsın diye. Tabii, baypas hattının da parasını Devlet Demiryolları ödüyor ve böylelikle "hızlı tren" "yüksek hızlı tren" cümlelerinin arasında yavaş tren hayata geçirilmiş oluyor aslında. Yani tren bu bölgeye geldiğinde -baypas hattı noktasında- saatte 50-60 kilometre hıza düşmek zorunda kalıyor.

Tünelin tamamlanması için yeni bir ihale yapılıyor; ihale pazarlık usulüyle yapılıyor. İş tamamlandı göstermek için tamamlanamayan kısmını işin kapsamından çıkaranlar, bu kez tekrar pazarlık usulü ihaleyle yeniden ihaleyi alıyorlar ve o kısmını da dönemin kuruyula 219 milyon dolara almış oluyorlar.

Değerli dostlar, sonuç itibarıyla sözleşme fiyatları ile tünelin maliyeti 59 milyon dolar ancak Devlet Demiryollarının tünel için ödediği tutar 322 milyon dolar, aradaki fark 262 milyon dolar, durum bu. Bakın, şöyle size biraz daha 4 kalemde ifade edeyim: İlk ihalede 1.020 metre hatalı imalat yapılan tünel kısmı için ödenen tutar 30 milyon dolar; geçici baypas hattının -tünel hatalı yapıldığı için- maliyeti 51 milyon dolar; T26 Tüneli'nin ikinci ihale sözleşme tutarı 219 milyon dolar; ikinci ihale sözleşmesinin keşif artışı tutarı 20 milyon dolar; toplam 322 milyon dolar. Buradaki tünelin ilk sözleşmedeki maliyetini -59 milyon doları- çıkardığımızda geriye kalıyor 262 milyon dolar.

Şimdi, bu konuyla ilgili Sayıştayın 2021 yılında bulgusu var, 2022 yılında da var, hatta şöyle ben size göstereyim: Bakın, 2016 yılı Sayıştay Raporu'nda da bulgu var. Bakın, hatta bu konuyla ilgili aynı zamanda Teftiş Kurulunun hazırladığı bir rapor var burada. Şimdi, ben buradaki tutarları bu Teftiş Kurulu raporundan aldım; bakın, bu ifade ettiğim tutarların hepsi burada. Şimdi, size bir enteresanlıktan bahsedip bu T26 Tüneli'nin güncel durumunu, bugüne kadar Devlet Demiryollarına maliyetini ve T26 Tüneli'nin sözleşmedeki maliyetiyle kıyaslamasını yapmasını istiyorum.

Bakın, ikinci kesim demir yolu hattının içinde bir de DT-36 delme Tüneli var. Teftiş Kurulunun hazırladığı rapora göre, DT-36 delme Tüneli'nin sözleşme keşif tutarı 10 milyon 227 bin dolar, son onaylı keşifte ise tutar 88 milyon 944 bin dolara çıkmış, aradaki fark 78 milyon dolar. DT-35 delme tünelinin sözleşme keşif tutarı 2 milyon 195 bin dolar, son on aylık keşifteki maliyeti 57 milyon 795 bin dolara çıkmış, aradaki fark 55 milyon dolar. 2,2 milyon dolara mal edilecek sözleşmedeki tünel 57 milyon dolara mal edilmiş. DT-19 tüneline de yine aynı şekilde 32 milyon dolarlık sözleşme keşif bedeli var, o da çıkmış 38 milyon dolara.

Şimdi, ben, buradaki tünel sayılarının ne olduğunu, toplam tünel maliyetinin nereden nereye gittiğini soruyorum. Yani belki tünellerin sayısı değişti, kimi uzadı, kimi kısaldı, toplam birim maliyet, delme maliyeti keşifte neydi, sözleşme keşfinde, şimdi neye dönüştü, size onu sormak istiyorum.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Toparlayalım Sayın Yavuzylmaz.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Geneli üzerine bırakınca Başkanım, böyle oluyor. Şimdi, hızlı bir şekilde devam etmeye çalışacağım.

ALİ TEMÜR (Giresun) - Tüneli çok yapmışsınız, içinden çıkamıyor.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Nasıl?

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - "Tüneli çok yapmışsınız, içinden çıkamaz." diyor.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Tüneli o kadar çok yapıyorlar ki bitmiyor bir türlü, hâlâ bitmedi, hâlâ bitmedi.

ALİ TEMÜR (Giresun) - Çok yaptık çok, şaşırdınız hangisini söyleyeceğinizi.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Buyurun Sayın Yavuzylmaz, devam edin.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Şimdi, Teftiş Kurulu raporu detaylı olunca kelimelerimi dikkatli seçmeye çalışıyorum ama yani siz tabii şey yaparsanız ben de ifade ederim yani rakamlarla konuşmaya çalışıyorum o yüzden.

Şimdi, değerli arkadaşlar, 2011 ve 2012 yılı Sayıştay Raporlarında aslında bulunup da yukarıya çıkmayan çok çarpıcı hususlar var, onlara mümkün olduğunca kısa değineceğim.

Bakın, diyor ki: "Tren planlama ve optimizasyon..."

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Son üç dakikanız var Sayın Yavuzylmaz.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Başkanım, tamamlamam lazım, diğerlerinde konuşmadım, hepsine değineceğim ama kısa değineceğim.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Lütfen...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - "Tren planlama ve optimizasyon ile merkezleştirilmiş yüksek hızlı tren trafik yönetimi ve izleme sistemlerinin temini kapsamında yapılan hizmet alım ihalesine ilişkin tespitler." Burada bir iş yaptırıyorsunuz, işte 107 eksik var, buna rağmen "Aslında burasının ön kabulü yapılabilir." demişsiniz ve ön kabulünü yapmışsınız ancak kesin kabule geldiği anda buradaki kesin kabul heyeti diyor ki: "Bu iş bu şekilde teslim alınamaz çünkü bu işin sadece yüzde 14,67'si tamamlanmıştır." Yani şimdi bu işin ön kabulünü kim yaptı? Ve sadece yüzde 14,67'si tamamlanmış bir sinyalizasyon sistemini nasıl devreye aldılar? Alamadıysa o hattı bu hâliyle nasıl çalıştırdılar, can güvenliğini nasıl tehdit ettiler? Ve neticesinde bu sürenin içinde de kesin teminat mektubunun süresinin uzatılmadığı ve dolayısıyla da burada bir kamu zararı olduğu belirtiliyor ve

Teftiş Kurulunun da bu konuyla ilgili harekete geçmesi isteniyor. Teftiş Kurulunu harekete geçirdiniz mi? Soru bu. Yani bir marşandiz kazası daha yaşamamak gerekiyor.

Şimdi, bir diğer konu, 2022 yılı Sayıştay Raporu'nda yer alan kritik bir konu, yeni birim fiyat belirlenirken aynı mahiyetteki iş kaleminin dikkate alınmaması. Şimdi, bakın, bu da bir şirket, bir kurnazlık var burada, kurnazlık şu: Şimdi, bir şirket bir işi alıyor, o şirketin yaptığı sözleşmenin içinde diyor ki: 500 gram/metrekarelik geotekstil keçe serilmesi işi var. Ancak, daha sonra bu 500 gram/metrekarelik geotekstil keçe serilmesi işindeki malzeme kalemi 250 gram/metrekarelik bir ürünle değiştiriliyor. Bu kez değiştirilince de şirket diyor ki: "Ben yeni birim fiyat yapacağım." Yani malzeme aynı, paketi farklı sadece, buna göre bir değişiklik yapacağım diyor ve neticede 250 gram için, iş kaleminin yaklaşık maliyeti için Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığının yayınladığı poz kullanılarak, yüzde 34,14 indirimli olarak şirket 2,72 lira teklif vermiş yani benzer iş kalemine uygulanan yüzde 34,14'lük kırımın 500 gram bölü metrekare geotekstil keçe serilmesi kalemi için de 3,98 TL olarak uygulanması gerekirken, bu çok daha yüksek bir tutarla uygulanmış yani 6 liranın üzerinde bir tutarla uygulandığı yazıyor. Benim sorum şu: Toplamda bu sözleşmenin içindeki bu kalemle ilgili ne kadarlık bir tutar uygulanmıştır? Buna benzer pozlar var mı, varsa yeni birim fiyat yapılarak bu sözleşme kapsamında şirkete ne ödenmiştir? Şirket hangi şirkettir, adı nedir? Kirada bulunan arsa, arazi, bina, tesis listenizi istiyorum. Kira tutarı, kiralayanın adı, sözleşme tarihi, sözleşmenin bitiş tarihi, aynı zamanda bu kiralanan yerin adı; bunların tümünü il il sizden liste olarak istiyorum.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Teşekkür edelim mi Sayın Yavuzylmaz?

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Topluyorum, sanırım iki tane kaldı.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Peki.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - "Kayaş-Elmadağ kesimi altyapı ikmal inşaatı işi ihalesinde cezai müeyyidenin uygulanmaması." diyor. İfade ettiğim araç konusu burada geçerli. Dolayısıyla burada da ihale edilirken ihaleyi alan şirketlerden işverenin yani Devlet Demiryollarının kontrollerini, denetim gerçekleştirmesi için bir araç temini yoluna gitmesi yerine, Devlet Demiryolları envanterinde kullanılan veya Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı envanterindeki araçları kullanmak suretiyle şirket ve Devlet Demiryolları, kamu-işveren arasındaki bağın ve ölçünün korunmasının sağlanması gerektiğini ifade etmek istiyorum.

Şimdi, bir bulgu var, bu bulgu çok kritik alt komisyondan üste çıkmamış ama çok enteresan. Yani bu bulgu; uzun zamandır yolsuzluk, usulsüzlük, kamu zararı veya Sayıştay bulguları üzerinde inceleme yapıyorum ama bu gerçekten çok acayip geldi yani burada da bir devleti ve Devlet Demiryollarını küçük görme ve bir şekilde ya torpilli bir şirket ya şirket arkasına devlet kurumundan daha güçlü olduğunu düşündüğü bir yapıyı almış. Bunun ne olduğunu iyi anlamamız lazım; bu ülke darbe girişimlerine de maruz kalmış bir ülkedir, o yüzden bu "yapılar" derken bunu dikkatli bir şekilde seçerek söylüyorum. Diyor ki: "4'üncü Bölge Müdürlüğünde, kira süresi biten taşınmazların yeni sözleşmelerle aynı üst kiracıya kullandırılması." Kim bu şirket? Önce bunu sorayım. Sonra diyor ki: "Yap-işlet-devret modeline göre üzerinde süpermarket ve eklentileri yapılmak üzere kiralanan toplam 7.320 metrekarelik taşınmazın idareye teslim edilmesi gereken 2011 yılından bu yana on yıllık sözleşmelerle üst kiracı olan kiracıya sürekli kiralandığı ve üst kiracının, alt kiracılara da kiralama yapmak suretiyle idare taşınmazları üzerinden bir işlem tesis etmeden kâr ettiği belirtiliyor." Yani diyor ki: Kiralamış Devlet Demiryollarından, on yıllığına kiralamış, bunu kiralarken orada taahhüt ettiği işleri aslında yapmış yani binaları tesis etmiş ve o sürenin içinde binalarla ilgili maliyetini çıkarmış ancak devam eden yıllar içinde on yıl daha sözleşmeyi uzatarak cüzi bir rakamla, kârının üstüne kâr koyarken, hiçbir maliyeti yokken, en ufak bir alın teri dökmeden Devlet Demiryollarına aylık olarak 157 bin lira kira öderken, kendisi alt kiracılarından 330 bin lira aylık kira almış, almaya da devam ediyor. Sayıştay bulgusunda yer alıyor. Yani ben baktım; 2022 yılı için aylık 157 bin lira kira bugün neye karşılık geliyor diye. Bugün karşılık geldiği tutar 300 bin liranın üzerinde. Aynı zamanda da bu şirketin fazladan kazandığı, en ufak bir emek harcamadan kazandığı tutardan bahsediyorum, yıllık yaklaşık 4 milyon lira dolayısıyla on yılda da hiçbir emek harcamadan 40 milyon lirayı kasasını indiriyor. Bu arada, Devlet Demiryollarının uyarıları var, çeşitli uyarıları var, talepleri var ancak bu talepleri de bu şirket yerine getirmiyor. Şirket kim, bu tip bir sözleşme nasıl yapılıyor, neden Devlet Demiryolları -hâlihazırda süpermarketi de var, yanına başka bina da yapılmış, zaten maliyeti şirkete ödenmiş, şirket bunu ilk on yılda karşılamış- o şirkete kiralamak suretiyle bu sözleşmeyi devam ettiriyor, o şirket de alt kiracı bulup işi yaptırıyor? Oysa Devlet Demiryolları zaten malın sahibi, kendisi alt kiraya verse çok ciddi bir kâr elde etmiş olacak, hatta zarar etmiş olmayacak veya gelirinden kayıp yaşamamış olacak.

Şimdi, bir konu, son konu, bu da çok kritik bir konu. 6'ncı Bölge Müdürlüğünde kiralanan taşınmazın kiracısına uygulanması gereken cezai müeyyidelerin uygulanmaması. Şimdi, bir öncekini "torpilli şirket" diye tarif ettim, o torpilli ise bu süper torpilli çünkü buradaki bulgu oldukça çarpıcı, diyor ki: "Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü tarafından ihalesi yapılan, daha önceden yüzde 42'lik kısmı tamamlanmış olan işi, tamamlanmış olan inşaatla on sekiz yıl on bir aya kadar irtifak hakkı tesisi modeliyle kiralamak suretiyle değerlendirilmesi işi 2007 yılında kiracıya teslim edilmiştir. İş değişikliği gerekçesiyle 3 kere sözleşme değiştirilmiş, iş kapsamında kiracının istemiş olduğu bütün süre uzatımları verilmiş, kiracıya yeni sözleşmeler için idare tarafından sunulan şartların bazılarının kiracı tarafından kabul edilmediği, kabul edilmediği için yumuşatıldığı veya uygulanmadığı, idarenin ise kiralayan vasfıyla hiçbir cezai müeyyide uygulamadığı tespit edilmiştir." Kim bu şirket? Ve devam ediyor: "İmar durumu turizm tesis alanı olan ve sözleşmeye göre hastane ve eklentileri olarak kullanılacağı belirtilen taşınmaz için 2007 yılında sözleşme imzalanmış, sözleşme süresi 2026'ya kadar devam ediyor, on ayı ruhsat, on sekiz ayı inşaat süresi olmak üzere toplam yirmi sekiz ay işletme süresi olarak belirlenmiş ve idari şartnamenin 49'uncu maddesine göre her gecikilen takvim günü için sözleşme bedelinin binde 4'ü oranında gecikme cezası kesilir." diye belirtilmiş. Kestiniz mi, kesmediyseniz niye kesmediniz? Sayıştayın ifadesiyle okuyorum aynen: "'Yap-işlet-devret'e benzeyen -olan da değil, benzeyen- söz konusu iş 2021 tarihinde hastane olarak işletmeye açılmıştır." Başka bir deyişle, sözleşme imza tarihinden on üç yıl dört ay altı gün sonra hastane açılmış, ana sözleşmenin üzerine 3 kez ek sözleşme imzalamışsınız ve sözleşme konusu söz konusu taşınmazın hastane olarak kullanılmayacağı gerekçesiyle de 2009 yılında ek sözleşme yapılmış, kiracı "Ben oteli, burayı, hastane olarak kullandığım bu binayı dört yıldızlı bir otele çevireceğim." demiş, daha sonra dört yıldızlı bir otel olarak faaliyete geçebilecekken kendisi bu izni henüz almadan, beş yıldızlı otel konumuna geçirmek için harekete geçmiş ve neticesinde 2014 yılındaki ek sözleşmeye kadar hiçbir işlem tesis etmemiş. İdare tarafından kiracıya hiçbir cezai müeyyide uygulanmamış. Yaklaşık iki yıl on aylık süreç beş yıldızlı

otele dönüştürülmek için yazışmalarla geçirilmiş, kiracının beş yıldızlı otel inşaatı için maliyeti arttığı gerekçesiyle sözleşme süresinin 2036'ya uzatılmasını talep etmiş. 2026'yı 2036'ya uzatmak istiyor kendisi dört yıldızlı oteli beş yıldızlıya çevirmek istediği için. Ankara Üniversitesinin fizibilite raporunda, sözleşme süresinin 2031'de bitirilmesi gerektiği ifade edilmiş ancak idarenin ve Ankara Üniversitesinin düşüncesi kiracı nezdinde kabul görmemiştir. Yani şimdi, Devlet Demiryolları, Ankara Üniversitesi bir konuda işveren olarak, malın mülkün sahibi olarak süresi de neredeyse dolmuş, kamuya devredilecek olan beş yıldızlı otel durumundaki bir binayı devralacakken inceletmiyor, araştırıyor "2031 yılına kadar ancak sizin süreniz uzatılabilir." diyor, bu şirket kim ki Devlet Demiryollarının, Ankara Üniversitesinin yani devletin verdiği bu kararı kabul etmiyor. "Kabul etmiyor." yazıyor. Bakın, devamını okuyorum, diyor ki: "İşin sonunda kiracının istediği şekilde otel beş yıldızlıya, süre de 2036 yılına uzatılmıştır. Ya, kim bu şirket? İnanılmaz, dehşet verici. İdarenin beş yıldızlı otel kurulması için kiracının geçmiş borçlarını ödemesi talebini de şirket kabul etmemiş, "Ben ancak bunun yüzde 20'sini öderim." demiş. Yahu, bu ayrıcalıkları biz şuradan, Meclisten dışarı çıkalım, sokakta ilk gördüğümüz, mesleğini hiç bilmediğimiz herhangi bir vatandaşımıza verelim, Türkiye'nin önde gelen iş insanlarından biri olur. Ve kafa tutuyor aynı zamanda, devam ediyor. Neticede, sözleşme süresi on yıldan nereye geldi biliyor musunuz arkadaşlar? Yirmi dokuz yıla çıkarıldı -ya, inanılmaz- 2036 yılına kadar uzatılmış durumda. Yüzde 20 de kira ödüyor, beş yıldızlı bir oteli de oldu, çok güzel, böyle devam ediyor.

Dolayısıyla, toparlıyorum, bitiriyorum. Değerli arkadaşlar, son kısmı Sayıştay raporundan okuyorum, bu konuyla ilgili ne işlem tesis ettiniz, onu da size şimdiden soruyorum; diyor ki: "İdari on üç yıllık süre zarfında cezai müeyyideleri uygulamamıştır. Teminatları gelir kaydederek sözleşme fesih yollarını tercih etmemiştir. Kiracının neredeyse her talebi kabul edilmiştir." Sayıştay yazıyor bunu. "Ayrıca, idarenin ihaleye çıktığı ilk koşullar ile sonraki koşullar tamamen farklı olduğu için Taşınmaz Kira Yönetmeliği'ndeki rekabet koşulları zedelenmiştir." Yani çok kibar bir ifadeyle... Sayıştay denetçilerimiz çok nazik ve çok kibarlar, bunu anlıyorum yani "İhalenin edimini fesat karıştırılmıştır." diyecekler de diyemedikleri için bunu diyorlar. "Sözleşme süresi ileri atılmış, taşınmaz konusu alanın parsel durumu ve yatırım maliyeti miktarları değiştirilmiştir. 2007 dönemindeki ihale koşullarından tamamen farklı bir kiralama ortaya çıkmıştır." Diyor ki: "Bu konunun tüm yönleriyle soruşturulması gerekmektedir." Ve bu bulguyu, bu kadar net bir bulguyu ve dava konusu edilmesi gereken bir bulguyu, teftiş kurulunun harekete geçmesi gereken bulguyu, geçmişe dönük olarak kararlar alıp, işlem tesis edip kamu zararını ilgili şirketten tahsil etmesi gereken yetkililer alt komisyondan üst komisyona çıkarmadılar. Bunu ben KİT Komisyonu üyelerimizin ve milletimizin takdirine sunuyorum. Bu konuyla ilgili teftiş kurulunu harekete geçirdiniz mi, ne yaptınız, hangi genel müdürlerin dönemlerini kapsamaktadır bu süreçler; bu konuyla ilgili sizden detaylı bir açıklama bekliyorum.

Geneli üzerindeydi, bir de iyi niyet dileklerini ileteyim. Devlet Demiryollarının bugüne kadar oluşturduğu kurum kültürünün devam etmesini diliyorum. Özellikle, sinyalizasyon sistem ağının hızlı bir şekilde ama çok dikkatli ve güvenli bir şekilde tüm Türkiye'de tesis edilmesiyle birlikte, demir yolu ağının genişlemesini, hizmetlerinizin yanlışları düzeltmek, doğruların üstüne doğru koymak suretiyle devam etmesini diliyorum, başarılar diliyorum.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Teşekkür ediyorum Sayın Yavuzylmaz.

Buyurun Sayın Polat.

MAHİR POLAT (İzmir) - Sayın Başkanım, Devlet Demiryollarının değerli bürokratları, milletvekili arkadaşlarım, Sayıştayımızın değerli arkadaşları; hepinizi selamlıyorum.

Geneli üzerinde değerlendirmelerime başlamadan önce, Türkiye'nin en değerli kurumlarından bir tanesini konuşuyoruz; çok zengin bir kurum, zenginliğinin kendisinin de farkında olmadığı bir kurum. Hangi mal varlığı var, nerede var, kime kiralamış bunları elektronik sisteme daha henüz yeterince taşıyamadığı için kendi zenginliğinin de tam anlamıyla farkında olmayan bir kurumu konuşuyoruz. Bu anlamda, bunların hızlıca iyileştirilmesini ve milletin malını nerede, kimin kiraladığının, ne kadar malının olduğunun bir tıkla öğrenilebileceği bu çağda bir yönetim anlayışına geçmesini temenni ederek başlıyorum.

Öncelikle, kurumun genel itibarıyla bir değerlendirmesini yapacak olursak Devlet Demiryolları Taşımacılık, Devlet Demiryolları Teknik Mühendislik ve Müşavirlik, TÜRASAŞ ve Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğü raporlarından çıkan tek sonuç var: Tek kelimeyle, zarar. Kurumun tüm faaliyetlerinde zarar etmesi aslında yönetim anlayışının sonucunda gelinen noktayı açıkça ortaya koymaktadır. Bu yönetim anlayışı bugüne sâri bir şey değil, düne ve ondan önceki günden beri gelen bir şey; umarım bu yönetim o geçmişten gelen bütün kusurları toplama yönünde bir irade koyar. Denetim raporlarında yer alan bulgular ve tespitler, kurumun stratejik planlardan uzak, hesapsız ve plansız bir şekilde yönetildiğini gözler önüne sermektedir. Kurumun başarısızlığındaki iki belirleyici etken kurum yöneticilerinin veya bürokratlarının görevini layıkıyla yerine getirmemesinden mi, yoksa kurum idaresinin tam anlamıyla kendilerine bırakılmamasından mıdır bilemiyorum ama kurumun ciddi bir yönetim zafiyeti içerisinde olduğunu raporlarda da görmekteyiz. Bu durum, her fırsatta dile getirdiğimiz gibi liyakatin kurumsal başarılarında vazgeçilmez olduğunu bir kez daha gözler önüne sermekte. Öyle ki kurumun 2021 yılı dönemi zararı 4 milyar TL, 2022 yılı zararı 6,3 milyar TL -yayınladığı için belirtelim- 2023 zararı 11,4 milyar TL. Bu tablo bize gösteriyor ki asırlık kuruluş zarar mekanizması hâline dönüşmüş, dönüşmeye başlamış ve bir darboğaz içinde çırpınmakta. Kurumun adı "Devlet Demiryolları"ndan "devlet darboğazyolları"na doğru hızlıca gidiyor.

Demir yolları projelerindeki hedefler ve gerçekleşenler arasındaki farklar, alelacele "Bitti." diye açılan hatlar üzerinden tekrar tekrar yapılan iyileştirme ihaleleri, başlanılan ama aradan geçen yıllara rağmen her yıl "Bitirilecek." diye yeni tarih verilen, planlamadan seçim yatırımı için açılıp sonradan kapanan Elmadağ hattı gibi hatlar aslında tüm eleştirilerimin ne kadar haklı ve yerinde olduğunu ortaya koymaya yetecek diye düşünüyorum. Bugün gelinen noktada sorgulanması gereken durum, başarısızlık kurumun kendi bürokratlarından mı yoksa AK PARTİ iktidarının devleti kurumların eliyle yönetmek yerine emir komutayla yönetme anlayışından mı kaynaklanıyor, bunu da takdirlerinize bırakıyorum. Bunu neden söylüyorum? Eğer somutlandırarak olursak, AK PARTİ kongresine katılım sağlayacak partililer için Kayseri'den özel tren seferleri düzenleniyor, dahası partililer için bir de hatıra bilet bastırılıyor. Bununla birlikte, parti otobüsü gibi giydirilip süslenen Devlet Demiryolları treni 4 bin partiliyi özel tren seferiyle AK PARTİ'nin 8'inci Olağan Büyük Kongresi'ne taşıyor. Bu olayı hangi açıdan eleştirsem; kamu kurumlarının tarafsız olması gerektiği ve devletin araçlarının ve kurumlarının bir siyasi partinin hizmetine verilmesini mi, partililere hatıra bilet bastırılıp özel seferle kamu

kaynaklarının yanlı kullanılmasını mı, kamu araçlarının parti otobüsü gibi süslenip kurumsal alanın partizanlaştırılmasını mı bilemiyorum. "Bu da olmaz artık!" dediğimiz her türlü yozlaşma maalesef bu iktidar döneminde meşru hâle geldi. Bu bağlamda, düzenlenen özel seferin bilet fiyatları ne kadardır? Basılan hatıra bilet kuruma ne kadara mal olmuştur? Bu özel sefer için kim, hangi kuruluş özel bir başvuruda bulunmuş mudur, yoksa bu sefer talimatla mı düzenlenmiştir? Devlet Demiryolları trenlerinin üzerine bir siyasi parti pankartının ve bayraklarının asılmasına izin veren yetkililer hakkında herhangi bir soruşturma açılmış mıdır, açılmadıysa nedeni nedir?

Milletvekili olmam sebebiyle İzmir'in sorunlarına da değinmek istiyorum ama başta, Devlet Demiryolları, aynı zamanda, limanları işleten bir kurumken bugün maalesef, elinde işlettiği liman sayısı çok azalmış, tek bir limanı kalmış neredeyse doğru düzgün işleyen, o da İzmir Limanı ve İzmir Limanını değerli arkadaşlar, Varlık Fonuna devretmiş durumda. Biz biliyoruz ki Varlık Fonuna devredilmiş varlıklarımızın önümüzdeki süreçler içerisinde eğer kamuoyu oluştursa pazarlanacağı ve uluslararası bir yabancı yatırımcıya satılacağı... Bununla ilgili İzmir kamuoyu ayakta. Devlet Demiryolları yetkililerinin de -bir millî limanımız kalmış, 1983'ten beri doğru düzgün bir yatırım yapılmıyor- yatırım yaparak kente ve Türkiye ekonomisine kazandırmaları gerektiğini düşünüyorum. İşletme hâlâ sizdeyken bu işletmeyi koruma noktasında İzmir halkıyla birlikte bu kurumun da hareket etmesi çağrısında bulunuyorum.

İzmir özelinde sizinle ilgili bir diğer konu İZBAN, kurumun borç batağındaki kanayan diğer bir yarası. Şirket satın alması olduğu tren setleri için 180 milyon dolar anapara borcunu 2020 yılında kredi taksit ödemesini yapmadığı için kredi erteleme talebinde bulunmuş ve bu tutarlar ertelenmiş fakat daha sonra hem bu ertelen taksitler hem de vadesi gelen diğer ödemeler sebebiyle şirketin yükü bir hayli artmış ve bu kredilerin bir kısmı yine ödenemeyerek tekrar ertelemeye başvurulmuş, dahası şirketin borç yükü de bu süre zarfında artmaya devam etmiş. Şirketin borçlarının tamamına yakını döviz cinsinden olduğu için gerek kur artışları gerekse de şirketin ödeme kabiliyetinin azalması bu borçları tekrar borçlanmadan ötelenemez hâle getirmiştir. 2022 yılı sonuna gelindiğinde krediler ödenemediği için şirket tarafından 30 milyon dolar daha kredi çekilmesi planlanmış ve bu kredinin kullanılıp kullanılmadığını sormuştum, kurum da verdiği yanıtta bu kredinin kullanıldığını belirtmiş. Yani İZBAN müflis tüccar gibi borcunu borçla katlayarak ödeyen bir şirket hâline gelmiş, kurumun ve İzmir'in kanayan yarası hâline dönüşmüş. İZBAN kötü yönetim, öngörülemezlik ve plansızlık yüzünden kredi borcunu ödeyemiyor, bu borcu kapatmak için de kredi alıyor, bu da soruna çare olmayınca bir daha kredi kullanıyor. Peki, sonra, İZBAN'ın 2022 faaliyet geliri 280 milyon lira yani 2022'de bütün faaliyet geliri İZBAN'ın 280 milyon lira, çekilen kredi 31/12/2022 tarihiyle 935 milyon TL. Bunun üzerinden bir de kurumun vermiş olduğu cevaptan anlıyoruz ki 30 milyon daha yeni kredi gelmiş. Şimdi, İZBAN'ın 280 milyon TL yıllık geliri var, buna karşılık 80 milyon dolar bir borcu var yani şirket asıl faaliyetlerini sürdürmesi için gerekli olan personel, kira, ısınma, enerji, bakım ve onarım giderlerine hiç bütçe ayırmasa bile faaliyet gelirlerinin -kur farkı hariç- 6-7 kat büyüklüğünde bir borcun içerisine batmış durumda. Umarım, durumun vahametini ve ciddiyetini izah edebilmişizdir.

İZBAN, hatırlarsınız, yapıldığı dönemde -ki Binali Yıldırım Bakandı o zaman, Aziz Kocaoğlu'yla birlikte yaptıklarında- belediye ve kamunun örnek iş birliği olarak gösterilen dünyadaki en önemli şirketlerden biriydi, bugünse bataklık durumda ve hatta asli görevlerini de aksayarak yerine getirecek duruma gelmiş durumda. Bu bağlamda, bugün itibarıyla şirketin borcu ne kadardır? Döviz cinsinden borçlanmanın getireceği finansal riskler öngörülemez midir ve buna karşı tedbir alınabilmiş midir? Alınan borçlar şirketin finansal yapısında rahatlatma sağlamış mıdır? Kur artışı nedeniyle fazladan katlanılan maliyet bugün itibarıyla ne kadardır? Şirketin mali durumunun düzeltilmesi için alınan bir tedbir var mıdır? Var ise bunları hem bizimle hem kamuoyuyla, İzmir kamuoyuyla paylaşmanızı rica ediyoruz.

İzmir özelinde diğer değinmek istediğim bir konu da Ankara-İzmir Yüksek Hızlı Tren Hattı. Şimdi, burada arkadaşlarımız, tabii "Kara trenle mi gitsek?" diye yüksek hızlı tren hatlarını söylüyorlar. Dünya "sonic" hızlarla çalışan trenleri test ederken biz maalesef, sene 2025 olmuş, bin küsur günde bitecek -birazdan da özetleyeceğim üzere- İzmir-Ankara yüksek hızlı trenini konuşmaya devam ediyoruz. Daha önce de pek çok kez vurguladığım gibi trenin adı "hızlı" ama kendisi kaplumbağa, yavaş da değil kaplumbağa hızıyla devam ediyor; temelin atıldığı 2013 yılından bugüne kaç Bakan, kaç Devlet Demiryolları Genel Müdürü değiştirdi sayamadık. O gün Ulaştırma Bakanı olan Binali Yıldırım tarafından bin seksen günde bitirileceği ilan edilen proje aradan geçen on bir koca yıla rağmen henüz tamamlanabilmiş değil değerli arkadaşlar. En son, Sayın Uraloğlu, Anadolu Ajansına verdiği demeçte 2028'de açılması planlanan hattın açılışının 2027 yılında yapılacağını duyurdu fakat gerek Bakanlığın gerekse Devlet Demiryollarının verilerine baktığımızda durum, hiç de öyle 2027 yılında açılacağına dair umut verici bir durum da değil. Şöyle ki konuyla ilgili 10/6/2024 tarihinde verdiğim soru önergesine aldığım yanıtta projenin 2028 yılında tamamlanmasının planlandığı yazıyordu. Yani bu tarihte de biteceği kesin değil. Devlet Demiryolları resmî sitesi "yapımı devam eden projeler" kısmına baktığımızda hattın fiziki ilerlemesinin durumu yüzde 55 olarak gözüküyor. Yine Aralık 2024 tarihinde Devlet Demiryollarına sorularımıza verilen yanıtta Banaz-Manisa arası 180 kilometrelik bölümünde fiziki ilerlemenin yüzde 69 olduğunu görüyoruz. Yine, Bakanlığın 2025 bütçe sunum slaytlarına baktığımızda ilerleme oranının yüzde 37 olduğunu görüyoruz. Tüm bu bulguları bir araya getirdiğimize hattın durumu hakkında fikir sahibi olmaktan çok, kafamız karışıyor. Her şeyi bırakıp basit bir matematik yapalım: Hattın uzunluğu 505 kilometre. Fiziki ilerleme durumunu da -değil ama- yüzde 70 kabul edelim. Yani bugüne kadar 354 kilometre hat yapılmış, on bir yılda 354 kilometre o da yılda 32 kilometreye denk geliyor. Bu da geriye kalan 151 kilometre için bu hızla devam ederse dört yıldan fazla zaman anlamına geliyor. Fakat Bakan Bey'e kalırsa iki yıl içerisinde hat bitmiş, 2027 yılında açılmış olacak. Tabii, bu hattın önemli temel teknik problemleri olduğunu da biliyoruz. Özellikle Salihli kısmındaki temellerden yani yolun jeolojik yapısından kaynaklı olarak oralara çok ciddi paralar gömüldüğünü de biliyoruz Sayın Genel Müdürüm.

Projenin bir diğer boyutu ise mali yönü. 2013'te projede öngörülen maliyet 4,3 milyar TL'yd. Geline nokta, 2023 yılında yatırım programında 34,3 milyar TL, 2024 yatırım programında 64,4 milyar yatırım tutarı öngörülmüş. Maliyet her yıl artıyor fakat proje bir türlü bitmek bilmiyor. Tam bir öngörülemezlik, plansızlık, devlet ciddiyetinden uzak bir proje yönetimiyle karşı karşıyayız. Bizler bunları dile getirince de "Tren yapıyoruz, ne yapalım?" diye cevap veriliyor. Biz trene karşı değiliz, hatta daha fazla demir ağlarla Türkiye örülsün ve hızlı trenlerle daha da hızlansın isteyen bir anlayıştan geliyoruz. Bu bağlamda soruyoruz: On bir yıl önce temeli atılmasına rağmen makul sınırları çok aşan bir gecikmenin sebepleri nelerdir? Proje hangi tarihte

tamamlanacaktır? Bugün itibarıyla projenin tamamında fiziki ilerleme oranı yüzde kaçtır? İzmir Yüksek Hızlı Tren Hattı Yapım Projesi eğer 2027 yılında biterse toplamda ne kadara mal olmuş olacak?

Konuşmamı tamamlarken görüldüğü üzere, kurum üzerinde yaptığımız tüm incelemelerde kurumun nasıl özenle zarar ettiğini ve yönetilemediğini hep beraber görüyoruz. Hangi konuya baksak, hangi noktaya değinsek karşımıza çıkan tek şey zarar ve zafiyet. "Kurumlarımız yönetilemiyor." derken bunu kastediyoruz. Bir de kurum, liyakat sahibi insanlardan uzak, plansız, programsız yönetilirse... Az önce Deniz Bey'in -sizleri tenzih ederek söylüyorum- söylediği liyakatsiz atamaları ve kurum içindeki terfileri baz alırsanız sevinirim. Bu, uzun süreli ve kalıcı başarısızlığa neden oluyor. Bu, uzun süreli, sadece bu Genel Müdürlük ya da sizin bürokrasi döneminizde değil, daha öncesinden bugünlere sirayet eden bir şey. Ya, bunu bir şekilde aşacağız, neşter vuracağız ya da bu böyle devam edip Türkiye'nin kanayan yarası hâlinde devam edecek diyoruz.

Dinlediğiniz için hepinize teşekkür ediyorum. Umarım kurumu liyakatle yönetiriz, siyasi baskılardan uzak yönetiriz, siyasetin bir arka bahçesi hâline getirmeyiz.

Ben son olarak şu resmi sizin vicdanlarınıza bırakıyorum değerli arkadaşlar: Bizim Cumhuriyet Halk Partisi logosuyla bir tren hareket etmiş olsaydı ne hissediyorsanız, Cumhuriyet Halk Partililer de AK PARTİ giydirmeli bir trende aynı şeyi hissediyor.

Hepinizi saygıyla selamlıyorum.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Teşekkür ediyorum Sayın Polat.

Buyurun Sayın Temür.

ALİ TEMÜR (Giresun) - Sayın Başkanım, değerli katılımcılar, kıymetli arkadaşlar, Sayın Demiryolları Genel Müdürüm, kıymetli ekibi; ben öncelikle ülkemizi demir ağlarla ören TCDD Genel Müdürümüze ve ekibine teşekkür ediyorum.

Genel Müdürlüğümüzün bize dağıttığı bilgilerde Ankara-Çorum Hattı'nda 120 kilometre uzunluğundaki Delice-Çorum Hızlı Tren Hattı'nın çalışmalarıyla ilgili bilgi var ama Çorum-Samsun Hattı'yla ilgili bilgi almak istiyorum. Bu hat ne zaman bitiyor?

Ayrıca, bizim Karadeniz Bölgesi'nde Samsun, Ordu, Giresun, Trabzon, Rize illerimiz hızlı tren bekliyor. Bu konuda Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan'a şükranlarımızı iletiyoruz. Kendisi yüksek hızlı tren ya da hızlı tren hattıyla alakalı müjdeyi verdi, biz de sabırsızlıkla bölge halkı olarak bu tren hattından istifade etmeyi bekliyoruz.

Sayın Genel Müdürüm, Allah nasip ederse Cumhurbaşkanımızın müjdelediği Samsun-Sarp Tren Hattı'nı ne zaman kullanacağız? Bize yetişecek mi, bizim ömrümüz yetecek mi? Bununla alakalı ikinci teşekkürü geriye bırakıyorum. Sabırsızlıkla biz bölge halkı olarak Samsun-Sarp arasındaki hızlı tren hattını bekliyoruz.

Ben çalışmalarınızda başarılar diliyorum, hazırunu saygıyla selamlıyorum efendim.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Teşekkür ediyorum Sayın Temür.

Sayın Tahtasız, buyurun.

MEHMET TAHTASIZ (Çorum) - Sayın Genel Müdürüm, Sayın Başkan; sunuş konuşmanızda yaptığımız projeler arasında ihracatta bölgede 1'inci, ülkede 13'üncü sırada olan, 10 bin dolara ürettiği ürünü maalesef ihraç ederken 10 bin dolar nakliye ödemek zorunda kalan, sanayicimizin ve Çorum halkının anasının ak sütü kadar helal olan ve tüm sözlere rağmen çok geç kalınan, ısrarla takibimiz sonucunda Delice-Çorum Hattı'nın 120 kilometrelik bölümünün ihalesi yapıldı. Bundan dolayı çok mutlu olduk fakat Çorum halkının tek korkusu, Delice-Çorum Hızlı Tren İhalesi'nin sonunun şu anda çürüyen Çorum Havalimanı'na benzemesi. Ben de Çorum halkına söz veriyorum, AKP iktidarının süresi buna yetmeyecek ama inşallah iktidar olduğumuzda Cumhuriyet Halk Partisi olarak -Genel Başkanımız Özgür Özel de söz verdi- bu hızlı treni biz bitireceğiz.

Yaptığı her işte yandaşları kalkındırmayı âdet hâline getiren AKP iktidarı ne yazık ki Delice-Çorum Projesi'nde de devleti zarara uğratmak pahasına yandaş zengin etmeyi tercih etti. Bu iktidar döneminde torba yasalar ve ikincisi de Kamu İhale Kanunu'nun 21/(b) maddesine göre yapılan pazarlık usulü ihaleler moda hâline geldi. Vatandaş bilsin 21/(b) usulü ihale deprem, sel, doğal afetler olduğunda yapılan ihaledir. Delice-Çorum Hızlı Tren Projesi'nde durum aynı oldu, sanki Çorum'da, Delice'de bir deprem, bir sel, bir afet varmışçasına AKP klasiği hâline gelen adrese teslim ihalelerden biriyle daha karşı karşıya kaldık ve "Cambaza bak." diyerek halkın cebindeki paraları çalma düzeni bir âdet hâline geldi. Bu ülkenin hazinesinden ballı ihalelerle araç geçiş garantili, yolcu garantili, hasta garantili, kur korumalı "yap-işlet-soy" yöntemiyle 418 milyar doları zaten çalınmıştı, bunu da önceki dönem Genel Başkanımız Kılıçdaroğlu Danıştay, Sayıştay raporlarıyla ortaya çıkardı. Nasıl çalındığının, Hazinesinin kasasının nasıl boşaltıldığının somut örneklerinden birini de Delice-Çorum Hızlı Tren Projesi'nde yaşadık. Bu ihaleyle yandaş şirketlere fazladan 40 milyar TL aktarıldığını düşünüyoruz.

Sayın Genel Müdür, Çorumlular yıllardır hızlı tren sözüyle kandırıldı, Cumhurbaşkanı Erdoğan dâhil seçim dönemlerinde Çorum'a gelen her bakan "Çorum'a hızlı tren getireceğiz, 2023 yılında hızlı trene bineceksiniz." sözü verdi. Dönemin AKP İl Başkanı, daha sonra milletvekili olan arkadaşımız MHP İl Başkanı Ercan Daşdan'a aynen şu cümleyi söyledi: "Ercan, o hızlı tren 2023'te Çorum'a gelecek ama seni bindirmeyeceğim." dedi maalesef Ercan Daşdan kardeşimizi, MHP İl Başkanlığı yapan kardeşimizi AKP İl Başkan Yardımcısı yaptı ve kurtulduğunu sandı. Seçim bitti, tabii, sözler unutuldu. Çorum halkıyla, yerel basınımızla, STK'lerle, muhalefet partisi yöneticileriyle birlikte Mehmet Tahtasız olarak da Cumhuriyet Halk Partisi Çorum İl Başkanlığına başladığım dönemden itibaren milletvekili olarak da Çorum'un hızlı treninin anasının ak sütü kadar helal olduğunu söyledik ve bunun bir an önce yapılması için mücadele ettik. Bu mücadelenin sonucunda ihale dediğimiz gibi yapıldı ama maalesef, biz ihalenin yapılış şekline... Çorum'a hızlı trenin anasının ak sütü kadar helal olduğunu defalarca söyledim, yine söylüyorum, bizim tek karşı çıktığımız bu ihalenin 21/(b)'yle yapıp yandaş şirketlere verilmesiydi.

Yine, Ulaştırma Bakanlığına, geçen yıl katıldığımız Plan ve Bütçe Komisyonunda yönelttiğim soru ve anlattığım rüyamız üzerine "Çorum hızlı tren ihalesi yıl bitmeden yapılacak." dedi fakat tam "Ulaştırma Bakanlığı yalancı çıkacak." derken 27 Aralık 2024 tarihinde Delice-Çorum Hızlı Tren Projesi için "31 Aralık 2024'te ihaleyi yapacağız." dedi. Neden bu 31 Aralıkta yapıldı? Onu da az sonra sorularda söyleyeceğim.

Hepinizin malumu olduğu üzere "pazarlık usulü ihale" demek, devletin zarara uğraması, yandaş şirketlerin cebinin dolması demiştik. İhale yapılmadan yaptığımız araştırmalarda bu ihalenin normal şartlarda 800 veya 1 milyar avroya bitmesi gerektiğini öğrendik ama bir de baktık ki bizim tespit ettiğimiz rakamın 2 katından fazlasına 2 milyar 200 milyon avroya verileceği

bilgisi geldi. İhale yapılmadan kaç biteceğini, kimin kazanacağını Genel Başkan Yardımcımız Sayın Deniz Yavuzılmaz'la birlikte Genel Başkan Yardımcımız Ulaş Karasu tam ihaleden kırk gün önce uyardı, Sayın Bakanı da uyardı, kamuoyunu da uyardı. Sadece Kırıkkale-Delice-Çorum arasını kapsayan 120 kilometrelik bu hattın Türk parası olarak 80 milyar gibi çok büyük bir paraya, 5'li çeteye mensup kişilere ihale edileceğini duyurduk, önceden duyurduk ama ihale bu şartlarda verilirse devletin kasasından da 40 milyar TL fazladan para çıkacağını söyledik. Genel Başkan Yardımcımız Ulaş Karasu ve bizlerin Plan ve Bütçe Komisyonunda uyarmasına rağmen maalesef, bu milletin parası yine aynı yandaşlara peşkeş çekilmeye devam etti. Üstelik bu firmalara fiyat farkı yansıtmak için ihale de yılın son günü 31 Aralık 2024'te yapıldı. Bu da başka bir sorun hâline gelmiştir. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Ankara-Çorum-Samsun Hızlı Tren Projesi'nin Delice-Çorum etabının yapım işini 2024 yılı son günü davet usulüyle ihale etti, keşif bedeli 80 milyar lira olan 120 kilometrelik hızlı tren ve yük taşımacılığı hattı için Yapı Merkezi İnşaat-YSE Yapı Konsorsiyumu 25 milyar 352 milyon lira, REC Uluslararası İnşaat-Cengiz İnşaat Konsorsiyumu ise 84 milyar 500 milyon lira teklifte bulundu ve ihaleyi diğer firma kazandı.

Sayın Genel Müdür, bu projenin 2'nci etabı Çorum-Merzifon, 3'üncü etabı Merzifon-Samsun olacak. Yani bundan sonra ihaleler yapılacak. İhalenin verildiği 75 milyar 352 milyon liraya Kırıkkale-Delice-Çorum hattıyla birlikte Çorum-Merzifon ve Merzifon-Samsun etabını da yapmak mümkün ama AKP bu parayla sadece Kırıkkale-Çorum hattını yapmak istiyor, üstelik proje ihale edildikten sonra on yıl boyunca yapım zorunluluğu da getirilmiyor. Hem devletin kasası hortumlanacak hem de Çorumlular hızlı tren için on yıl daha bekleyecek. Bu nasıl bir iştir, derken siz ihaleyi yaptınız ve şu anda şantiye açıldı, kurbanlar kesildi, onu da gördük. İsrarla söylüyorum: Biz bu projeye karşı değiliz. Biz devletin parasının hortumlanmasına karşıyız. Biz bu 21/(b) maddesiyle yandaşların cebinin doldurulmasına karşıyız. Sayın Genel Müdür, burada Komisyon huzurunda bir kez daha ifade ediyorum: Çorum tam yüz yıldır demir yolu bekliyor ve son sekiz yıldır da hızlı tren vaadiyle kandırılıyor. İhracatta ülke genelinde - az önce söyledim- 13'üncü, bölgesinde 1'inci olan Çorum için hızlı tren Anadolu'nun kalkınma projesidir. Yani Anadolu'nun kalkınma projesi olarak gördüğümüz Mersin Limanı ile Samsun Limanı'nı ve hatta Trabzon Limanı'nı buluşturacak mısınız? Bu projeyi yaparsanız Anadolu'da -Çorum, Çankırı, Yozgat, Tokat, Amasya, bu bölgedeki- üretilen ürünler hızlı bir şekilde boğazları dolaşma gereği duymadan... İşte, İstanbul Boğazı'nı da rahatlatacak olan bu proje bir an önce hizmete geçmeli ve Mersin Limanı'yla buluşmalı diyoruz. Biz dokuz yıldır bitirilmeyen, 3 kez ikmal yapılan Kırkdilim Tüneli'nde olduğu gibi, yirmi iki yıl önce temeli atılan ancak çürümeye terk edilen Polis Moral Eğitim Merkezi'nde olduğu gibi, yine, yirmi üç yıldır çürümeye terk edilen Çorum Havalimanı'nda olduğu gibi bu paraların heba edilmesine karşıyız. İnşallah, bu ihale sonuçlanır; sizin bir sözünüz de var, "Beş yılda bitecek." diyorsunuz. İnşallah, bunun beş yılda bitmesinin de biz takipçisi olacağız.

Şimdi, özellikle 18 Mart 2022 tarihinde açılan Çanakale Köprüsü de aynı şekilde ihale edilmiş, yıllık 16,4 milyon araç garantisi verilmiş, yıllık geçen araç sayısı sadece 2,6 milyon olmuştur. Geçmeyen her araç için devletin kasasından 15 avro artı KDV çıkıyor. İktidarın yarattığı bu soygun düzeniyle 2034 yılına kadar hazineye ne kadar para çıkacak, onu da bilmiyoruz. Biz hortuma ve hortumculara karşıyız, hızlı trene "evet", rant ve talana "hayır" diyoruz. Biz bu yalan ve talan iktidarına karşıyız. Ayrıca, Delice-Çorum hızlı tren inşaatını da alan firma bu projenin tamamını ikmal ihalesi olmadan yüzde 20 keşif artışıyla, bu parayla bitireceğini, ikmal ihalesi yapmayacağını noterden taahhüt ederseniz ben de yarın bu kürsüden çıkıp sizlerden özür dileyebileceğim. Bunu bir daha tekrarlayayım: Delice-Çorum hızlı tren inşaatını alan firma, bu projenin tamamını ikmal ihalesi olmadan, yüzde 20 keşif artışıyla, bu parayla bitireceğini, ikmal ihalesi yapmayacağını noterden taahhüt ederse yarın çıkıp bu kürsüden özür dileyeceğiz. Yine, Ankara-Sivas Demir Yolu ihalesi gibi 5 defa ikmal ihalesi yapıp, bu işi de milletin parasıyla devasa rakamlara bitirip kaç müteahhidi zengin edecekleriniz? Yusufeli Barajı'na 4 defa ikmal ihalesi yaptığınız gibi Çorum Kırkdilim Tüneli'nde de 3 defa ikmal yaptınız. 315 milyon liraya ihalesi yapılan Kırkdilim Tüneli, maalesef, şu anda 10 katı parasına mal olacak.

Sayın Genel Müdür, partimiz ve ben projeye değil, sadece Delice-Çorum demir yolu yapımı için harcanacak 80 milyar lirayla Samsun'a kadar demir yolu yapılabilecekken o paranın sadece Delice-Çorum arasında harcanmasına karşıyız; devletin kasasından fazladan 40 milyar lira çıkmasına karşıyız. Bu vurgunu durdurun, ihaleyi açık usulle şeffaf bir şekilde yapın. Siz hemen şimdi yapmazsanız Cumhuriyet Halk Partisi iktidarında Delice-Çorum Hızlı Tren Hattı'nı minimum maliyetle biz yapacağız, Çorum halkı bizim iktidarımızda hızlı trene kavuşacak diyoruz.

Bu eleştirilerden sonra sizden isteğim, Delice-Çorum ve Ankara-İzmir Hızlı Tren Projelerinin birim fiyat teklif cetvellerini bizlerle paylaşır mısınız? 1 metre küp kazı devletin diğer işlerinde kaç yapıyor, bu projede kaç yapıyor? 1 metre küp beton Ankara-İzmir ve Delice-Çorum Projesi'nde kaç yapıyor, başka projelerde kaç liraya yapıyor? 1 metre küp tünel kazısı bu projede kaç yapıyor, diğer projelerde kaç liraya yapıyorsunuz? Bunları açıklayın, hem bizlerin hem de milletin bunları bilmeye hakkı var. Bugün için 1 kilometre demir yolunun maliyeti nedir, bunu öğrenmek istiyoruz. 406 kilometre uzunluğundaki Ankara-Sivas Hızlı Tren Projesi'ni ne kadara ihale ettiniz, ne kadara mal oldu? Ankara-İstanbul Hızlı Tren Projesi'nin kilometre ve toplam maliyeti ne olmuştur? 505 kilometre uzunluğundaki Ankara-İzmir Hızlı Tren Projesi'nin kilometre başı ve toplam maliyeti ne kadar olacaktır? Delice-Çorum hızlı tren ihalesini neden 21/(b)'yle pazarlık usulü yaptınız? Ülkede ya da Çorum'da deprem mi olmuştu, sel mi olmuştu; 21/(b)'yle yapmanızın bir izahını bekliyoruz. Çorum-Merzifon, Merzifon-Samsun Hızlı Tren Hattı'nın ihalesini ne zaman yapacaksınız? Çorumlu Ankara'ya ulaştı ama Karadeniz'e doğru ne zaman ulaşacak diye bekliyoruz. Delice-Çorum ihalesi neden yılın son günü yapıldı, yangından mal mı kaçırıyorsunuz yoksa bizim bilmediğimiz 31 Aralık günü özel bir gün müydü; bunu öğrenmek istiyoruz. İhale yılın son gününde ve 21/(b)'yle yapılmasına rağmen neden on yıl içinde başlama şartı koydunuz? Bu ihale açık ihale usulü yapılmış olsaydı kaç firma katılırdı ve ihale ne kadar fiyatta sonuçlanırdı? Delice-Çorum hızlı tren ihalesini iptal ederek açık ihale yapmayı düşünüyor musunuz? Çerikli-Çorum hattında Koparan bölgesi dışında apik bir arazi yok, yüksek maliyetli bir imalat yok. Yalnızca 2-3 kilometrelik Koparan bölgesi dışında genel yapı sağlam, dolayısıyla bu maliyeti hangi bulgulara dayanarak zemin etütleriyle oluşturduunuz; bunu da merak ediyoruz. Yine, Ankara-Sivas hızlı tren yolunda kısmi çalışmaların devam ettiğini biliyoruz. Kalitesiz imalatlardan dolayı ne zaman tamamlanacağı belli değil. Bu güzergâhta kaç adet ikmal ihalesi yapılmıştır ve ikmal ihalesi yapılmasının sebebi nedir? Ankara-İstanbul hızlı tren seyrüseferinde, Bilecik bölgesinde açılmayan tünelin ve Adapazarı bölgesindeki kesintinin sebebini de açıklarsanız memnun oluruz. Yine, Kars-Digor demir yolu

ihalesi hangi ihale usulüyle, ne zaman ve ne kadar bedelle, hangi firmalar davet edilerek ve yaklaşık maliyet hesap edilerek, hangi tarihte, kime ihale edildi? Bu ihalenin, devletin ballı ihalelerinin Kalyon ve Cengiz'e verildiği söyleniyor; doğru mudur?

Sayın Genel Müdür, sunuş konuşmanızda, sadece AKP dönemine değinerek demir yolu uzunluğunu 10.948 kilometreden 13.919 kilometreye çıkardığınızı söylediniz ama ne yazık ki AKP döneminde yapılan 2.971 kilometrelik demir yolu hattında Anadolu'nun kalkınma projesi olarak gördüğümüz hat hâlâ yok; yapılması dursun, proje dahi ortada yok. Cumhuriyet Halk Partisi olarak seçim beyannamemize koyduğumuz bu projeyi önemsiyoruz. Mersin-Samsun ve Trabzon Limanı'nı birbirine bağlayacak ve Anadolu'nun kalkınma yük treni taşımacılığının mutlaka hayata geçirilmesini bekliyoruz. Anlaşılan o ki projeyi partimizin iktidarında yapacağız inşallah.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Sayın Tahtasız, seçim vaatlerine girdiniz, lütfen toparlayalım.

MEHMET TAHTASIZ (Çorum) - Devlet Demiryolları olarak Mersin-Samsun ve Trabzon Limanı'nı birbirine bağlayacak yük taşımacılığı projesiyle ilgili bir çalışma var mı? Anadolu'daki iş insanları yıllardır ses veriyor ama seslerini duyuramıyor.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Seçime daha üç yıl var.

MEHMET TAHTASIZ (Çorum) - Bu kalkınma projesiyle düşünce ve planlarınızı aktarırsanız seviniriz.

Teşekkürler.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Biz de teşekkür ediyoruz.

Buyurun Sayın Keskinkiliç.

DURMUŞ ALİ KESKİNKILIÇ (Karabük) - Sayın Başkanım, Sayın Genel Müdürüm, Komisyonumuzun değerli üyeleri; ben Karabük Milletvekili olarak demir yoluyla büyümüş bir insanım ve Karabük'te KARDEMİR, özellikle demir yollarımızın yerleşmesi ve millileşmesinde, ray üretiminde ve tren tekeri üretiminde, şu anda tek, yerli ve millî kuruluşumuz ve dünyanın her tarafına da bu konuda satış yapıyor. Burada, Sayın Süleyman Karaman abimize de bir teşekkür etmek istiyorum. Onun bu konuda gerçekten çok büyük emeği vardır bu üretimin gerçekleşmesi için.

Sayın Genel Müdürüm, ben ilk önce şunu sormak istiyorum: Özellikle KARDEMİR'le bu konudaki iş birliği ne düzeydedir? KARDEMİR'le bu konuda nasıl bir ilerleme ve iş birliği yapacağız? KARDEMİR'in bu konuda demir yolunun ihtiyacı olan hangi ürünleri üretmesini istiyorsanız KARDEMİR olarak biz hazırız ve üretmeye devam edeceğiz inşallah efendim.

Yine, bir başka konu Sayın Genel Müdürüm: Dünyadaki en önemli işlerden bir tanesi, ticarete, sanayide, ihracatta demir yolu ile deniz yolunu birbirine bağlayabilmektir yani "DD" dediğimiz çünkü lojistik maliyetlerinizi düşürdünüz vakit demir yoluyla limana bağlandığınız vakit ciddi manada ticari bir rekabet üstünlüğü elde edersiniz. Şimdi, bu noktada da Karabük'ün yıllardır bir beklentisi vardır, Filyos Limanı'na Karabük'ün bağlanması. Karabük'ün Ankara'dan başlayıp Zonguldak'a kadar devam eden Karaelmas hattı Filyos Limanı'ndan geçiyor ama Filyos Limanı'nın bağlantı hatlarıyla ilgili bir çalışma yapıldığını biliyoruz; o çalışmanın Filyos Limanı'na demir yolunun bağlanmasının ve demir yolu köprüsünün ne aşamada olduğuyla ilgili sizden bilgi rica ediyorum. O konuda destekleriniz bizim açımızdan son derece önemli. Şimdi, 15/4/2025 tarihinde, yani birkaç gün önce, Karabük'te lojistik merkez kurma kararı aldık. Karabük, artık Batı Karadeniz'in en önemli lojistik merkez kurma kararı aldı; Karabük artık Batı Karadeniz'in en önemli lojistik merkezlerinden bir tanesi hâline geliyor ve bu konuda da biz sizlerden, Demiryolları Genel Müdürlüğümüzden ciddi bir destek bekliyoruz. Bu lojistik merkezimizin de en hızlı şekilde limana bağlanması bizim için son derece kıymetli.

Sayın Genel Müdürüm, yine, sizinle birlikte yürüttüğümüz Karabük için çok önemli bir proje var, Garpark Projesi. Karabük'ün içinde tam şehrin göbeğine yerleşmiş olan, yıllardır şehri ikiye bölen tamir bakım istasyonlarının taşınması konusu; o konuda da sizden bilgi rica ediyorum.

Yine, Zonguldak'ı ve bizi çok ilgilendiren Karaelmas Turizm Ekspresi'nin -bir deneme yaptık, bayram öncesiydi, o sırada başarılı olamadık ama- tekrar başlamasını özellikle rica ediyorum.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Hatta ilk seferine de KİT Komisyonu üyesi milletvekillerimizle birlikte biz de katılalım, davet ederseniz.

DURMUŞ ALİ KESKİNKILIÇ (Karabük) - Biz de katılırız inşallah efendim, hep beraber. Bizim Karabük'ümüzün, Çankırı'mızın ve Zonguldak'ımızın güzelliklerini, doğasını sizlere de beraberce yaşatmak isteriz.

Şimdi, tabii, ben söz çok uzatmak istemiyorum ama Komisyon çalışmalarında şunu konuşmamızı çok arzu ederdim: "Devlet Demiryolları" dediğimiz şey raydan ve lokomotiften müteşekkil bir şey değil arkadaşlar. Dünyada şu anda yeni bir savaş türüyle karşı karşıyayız. İşte, ikinci savaşın bitişinden sonra "soğuk savaş" dediğimiz bir döneme geçtik, soğuk savaştan sonra "sessiz savaş" dediğimiz ve en büyük argümanının ekonomi olduğu bir savaş türüne geçtik ve bu dünyada bugün bu savaşın değişik cepheleri var ve değişik cephelerde bir mücadele söz konusu. Bunların en önemlisi ticaret kısıtları, tarifeler üzerinden devam etse de önemli bir cephesi de lojistik cephesidir yani lojistik hatlarını elinde tutanlar bu ticaret savaşında başarılı olacaklardır. Askerî bir tabir vardır, bu tabir askerlikte kullanılır "Piyade muharebeyi kazanır ama lojistik savaşı kazanır." derler. Şimdi, bu ticaret savaşlarının başlamasıyla birlikte lojistik konusu bizim açımızdan son derece önemli bir hâle geldi. Az önce Genel Müdürümüz izah etti -ki onlarla ilgili keşke daha geniş izahlar alabilseydik, daha çok bu konuları konuşabilseydik- İpek Yolu'nun hayata geçmesi, Kalkınma Yolu, Kuzey ve Doğu Koridoru'nun Türkiye'de bağlanması ve Türkiye bu lojistik hatlarıyla birlikte, demir yolu üzerinden yapacağı lojistik hatlarıyla beraber yeni dünyadaki bu ticaret savaşlarının da en şiddetli gerçekleşeceği alandır arkadaşlar; bunu zaman içinde göreceksiniz. Bugün Panama'da meydana gelen olaylar, Aden Körfezi'nde meydana gelen olaylar, Miyako Barajı'nda meydana gelen olaylar veya Malakka Körfezi'nde meydana gelen olayların tamamının esasında lojistik savaşlar vardır ve Devlet Demiryolları bu konuda bizim en büyük gücümüz ve kudretimizdir. O yüzden de bizim Devlet Demiryollarımızın özellikle bu lojistik avantajları elde etmemiz açısından yapacağı işler, icraatlar son derece kıymetli ve önemli.

Bakınız, bugün internet üzerinden satış yapan firmaların kârlılığını araştırdım ben, bunları nasıl kâr ediyorlar dedim -küçük ürünleri gönderiyorlar yani ürünün lojistiği üründen fazla para- gördüğüm şudur arkadaşlar: Bugün internetten satış lojistik bir iş modelidir, internetten satışın tamamı lojistik iş modelidir yani adamların yaptığı şu: Atıl kapasiteleri, atıl lojistik kapasiteleri satın alarak bu iş modelini devam ettiriyorlar, hayatta tutuyorlar. O yüzden, biz de Devlet Demiryollarına raydan, lokomotiften

bakmayacağız; lojistik bir mücadelenin bir parçası, Türkiye'nin en büyük gücü ve Türkiye'nin bu konudaki, ticaret savaşlarındaki en büyük ordusu Devlet Demiryollarıdır. Bu kurumu kesinlikle yıpratmadan, onun istek ve taleplerinin arkasında durarak Türkiye'nin gücünü ortaya çıkarmamız... Türkiye'nin sanayicisine en büyük destek vereceğimiz şey lojistik destektir arkadaşlar. Eğer biz Türk sanayicisine dünyada rekabet edebilmesi için lojistik avantajlarını kullanırsak yani Devlet Demiryollarıyla demir yoluyla ve deniz yoluyla taşıma rekabetini oluşturabilirsek Türk sanayicisini ihracatta rekabet gücü yüksek hâle getirebiliriz.

Arkadaşlar, dünyada enerji fiyatları sabittir, dünyada ham madde fiyatları sabittir, aşağı yukarı işçilik fiyatları da aynı noktaya geliyor ama bir tek şey var; lojistiği elinde tutan, lojistik rekabeti elinde tutan ülkeler ticarete başarılı olacaklardır. Burada İpek Yolu ve Kalkınma Yolu projeleri devam ediyor; bunlar önemli. Fakat Sayın Genel Müdürüm, ben bir şey sormak istiyorum: Biliyorsunuz, Azerbaycan'da Karabağ Savaşı'ndan sonra biz tarihin en büyük kazanımını elde ettik. Son yüz yıllık Türk tarihinde Kıbrıs Savaşı'ndan sonra bizim en büyük kazanımımız Zengezur geçişini elde etmemizdir; bu büyük bir başarıdır. "Zengezur geçiş" diye geçer. Zengezur nedir? Türklüğün şah damarı kesilmişti, yüzyıldır Türklüğün şah damarı kesikti, başı bir tarafta, gövdesi bir taraftaydı. Şimdi, benim bir hayalim var: Tuna'dan Turan'a kadar demir yoluyla gitmek istiyorum. Zengezur geçişinde, Türklüğün şah damarının üzerinde bir demir yolu hattı yani Bakü-Tiflis-Kars hattı konusunda bir çalışmanız var mı? Yoksa bile böyle bir çalışmanın başarılmasını, yapılmasını özellikle arzu ediyorum. Benim çocukluğumdan beri hayalimdir, Tuna'dan Turan'a kadar demir yoluyla inşallah gidelim çünkü, burada da 1,1 trilyon dolarlık bir ekonomik potansiyel vardır. Türkiye'nin bu ekonomik potansiyele de mutlaka sahip olması gerekir.

MEHMET TAHTASIZ (Çorum) - Ankara'dan Samsun'a gidersek orası da olacak.

DURMUŞ ALİ KESKİNKILIÇ (Karabük) - Eyvallah.

Bir konuyu daha izah edeceğim. Bizim TOGG projemiz, elektrikli otomobil projemizden sonraki Türkiye'nin en önemli projelerinden bir tanesi yerli ve millî elektrikli tren setlerimizdi. Herhâlde, benim bildiğim 2023 yılında teslim edildi bu tren setlerimiz. Bu konuda, bizim yerli ve millî elektrikli tren setlerimiz konusu Devlet Demiryollarının özellikle kendi avantajları, fiyat avantajları açısından önemlidir. Yerli, millî tren projemizin de ne aşamada olduğunu sizlere sormak istiyorum. Sizlerin çalışmalarını ve gayretlerini tebrik ediyorum. Allah yolunuzu açık etsin diyorum. Allah sizleri var etsin diyorum. Hepinize çok teşekkür ediyorum.

Hürmet ve saygılarımı sunuyorum efendim.

OTURUM BAŞKANI YÜKSEL COŞKUNYÜREK - Biz de teşekkür ediyoruz Sayın Vekilim.

Süleyman Bey, buyurun.

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) - Sayın Başkan, Komisyonumuzun değerli üyeleri, değerli milletvekili arkadaşlarım, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Yönetim Kurulu Başkanı, Genel Müdür ve yönetici arkadaşlar, Sayıştayımızın değerli üyeleri, diğer kurum ve kuruluşların değerli yetkilileri; hepinizi sevgi, saygı ve hürmetle selamlıyorum. Denetime hoş geldiniz.

Evet on iki yıl genel müdür olarak görev yaptığım, bugün de çalışma arkadaşlarımla birlikte olmaktan mutluluk duyduğum demiryollarıyla ilgili görüşlerimizi anlatmak istiyorum. Öncelikle Genel Müdür ve yöneticilerimizin hazırlayarak sunduğu bu güzel brifing için çok teşekkür ediyorum.

Türkiye'de demiryolları Cumhuriyetin ilk dönemlerinden itibaren ülkenin birlik ve bütünlüğünü sağlayan, Ulu Önder Atatürk'ün de çok önem verdiği sanayileşmenin ve ulaşımın temel unsurlarından biri olmuştur. Ancak, hepimizin malumu olduğu üzere 1950'li yıllardan itibaren kara yolu ağırlıklı politikalarla demir yolu taşımacılığı uzun yıllar boyunca ikinci plana itilmiş, yatırımlar da âdeta durma noktasına gelmiştir. Bu ihmalkâr yaklaşımın sonucu olarak Türkiye demir yolu teknolojisinde, hat uzunluğunda ve taşıma kapasitesinde uzun süre yerinde saymıştır. Oysaki, demir yolu sadece raylar üzerinde ilerleyen trenler değil, ekonomi, çevre, sosyal kalkınma ve ulusal güvenlik açısından vazgeçilmez bir stratejik değerdir.

Değerli milletvekili arkadaşlarım, ülkemizin Asya ile Avrupa'yı, Kafkaslar ile Orta Doğu'yu, Karadeniz ile Akdeniz'i birbirine bağlayan özel konumu ulaşım ve lojistik bakımından eşsiz bir potansiyel sunmaktadır. Bu eşsiz potansiyele değerlendirebilmek, küresel rekabette güçlü bir oyuncu olabilmek için ulaştırma altyapısının bütüncül ve vizyoner bir anlayışla ele alınması gerekiyordu. İşte, AK PARTİ iktidarıyla birlikte demiryolları bu stratejik bakışın tam merkezine oturtulmuş, ulaştırma politikasında âdeta bir paradigma değişimi yaşanmıştır. AK PARTİ iktidarıyla birlikte Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan'ın liderliği ve vizyonuyla, Türkiye Büyük Millet Meclisinin desteği ve ittifakın desteğiyle, dönemin Bakanlar Kurulu üyeleri ve dönemin Ulaştırma Bakanı Sayın Binali Yıldırım'ın katkılarıyla demiryolları 2003 yılından itibaren yeniden devlet politikası hâline getirilmiştir. Bu dönemden itibaren, demiryolları stratejik ulaşım planlarının merkezine konulmuş ve cumhuriyetin ilk yıllarındaki ruhla yeniden büyük projelerle buluşturulmuştur. Bugün artık demir yolu yatırımları sadece bir ulaştırma yatırımı değil, aynı zamanda yerli üretimi teşvik eden, çevreyi önceleyen, bölgesel kalkınmayı destekleyen bir kalkınma modeli olarak ele alınmaktadır ve bizler, bu tarihî dönüşüm sürecinde Meclis çatısı altında görev yapan milletvekilleri olarak, bu büyük vizyonun hem takipçisi hem de destekçisi olacağız.

Sayın Başkan, değerli milletvekili arkadaşlarım; Sayın Cumhurbaşkanının destekleriyle, geçmişte neredeyse tamamen göz ardı edilen bir alana verilen önemin çok açık bir göstergesi olarak son yirmi iki yılda 2.971 kilometre yeni demir yolu hattı inşa edilmiş, bunun 2.251 kilometresi yüksek hızlı tren. 5.000 kilometrenin üzerinde elektrifikasyon, 5.500 kilometrenin üzerinde de sinyalizasyon kurulmuş. Genel Müdürümüzün verdiği brifingden de anlaşıldığı gibi, konvansiyonel hatlarda yenileme yapılmış; yüzlerce köprü, tünel ve viyadük de güçlendirilmiş. Sadece rakamlarda değil, anlayışta da büyük bir değişim yaşanmıştır. Geçmişte yıllarca tek hatlı, sinyalsiz dizel çalışan sistemlerle sürdürülen taşımacılık, bugün artık elektrikli çift hatlı, sinyalli ve yüksek hızlı trenlerle yapılmaktadır. Bugün 11.668 kilometresi konvansiyonel hat olan toplam 13.919 kilometrelik demir yolu altyapısıyla hizmet sunulmakta. Bu yatırımlar yalnızca ulaşımı kolaylaştırmakla kalmamış, aynı zamanda bölgesel kalkınmayı desteklemiş, istihdam yaratmış, lojistik maliyetleri düşürmüş ve yerli sanayiye ciddi ivme kazandırmıştır.

Değerli Komisyon üyeleri, demir yolu alanında yaşanan bu büyük dönüşüm sadece genel hatlarıyla değil, hayata geçirilen yüksek hızlı tren projeleriyle de kendini açıkça ortaya koymaktadır. Uzun yıllar boyunca hayal olarak görülen hızlı tren hatları, artık Türkiye'nin dört bir yanını birbirini bağlayan birer kalkınma aksı hâline gelmiştir. Bu kapsamda, 2009 yılında hizmete alınan Ankara-Eskişehir Yüksek Hızlı Tren Hattı, sadece iki şehir arasında ulaşımı bir saat yirmi beş dakikaya indirmekle

kalmamış, Türkiye'nin hızlı trenle tanışmasına da öncülük yapmıştır. Bu proje, bir anlamda demir yollarında yeni bir dönemin başlangıcı olmuştur. Ardından, Ankara-İstanbul Yüksek Hızlı Tren, Ankara-Konya, bu hattın devamı niteliğinde olan Konya-Karaman hızlı tren bağlantısı yapılmış, son olarak da Ankara-Sivas Yüksek Hızlı Tren Hattı'yla Orta Anadolu'nun doğusu hızlı tren ağına dâhil edilmiş; Yozgat, Kırıkkale ve Sivas illerimiz ilk defa hızlı tren konforuyla tanışmıştır. Bugün geldiğimiz noktada, yüksek hızlı tren hizmeti doğrudan ve dolaylı olarak 19 ilimiz ve ülke nüfusunun yaklaşık yüzde 51'ine ulaşarak, bugüne kadar 94 milyonun üzerinde vatandaşımızın seyahat etmesi sağlanmıştır.

Değerli Komisyon üyeleri, Türkiye'nin demir yolu vizyonu geçmişle sınırlı değildir, tam tersine geleceğe uzanan dev projelerle her geçen gün daha da büyümektedir. Bugün inşası devam eden yüksek hızlı ve hızlı tren hatlarımız yalnızca ulaşım yatırımı değil, aynı zamanda ülkemizin büyüme ve entegrasyon stratejisinin somut bir parçasıdır. Bu kapsamda, Ankara-İzmir Yüksek Hızlı Tren Projesi, Mersin-Adana-Osmaniye-Gaziantep, Bandırma-Bursa-Yenişehir-Halkalı- Kapıkule hattının 76 kilometrelik Halkalı-Çerkezköy ve buradan Edirne'ye kadar yapılacak hızlı tren hattı ve Kırıkkale-Delice-Çorum Hızlı Tren Projesi de inşallah yakın zamanda çalışmaları devam edilerek bitirilecektir.

Bu arada seçim bölgem Erzincan'ı çok önemsiyorum. Sivas-Erzincan ve Erzurum-Kars hızlı treninin de yapım çalışmaları Sivas-Erzincan arasında başlamıştır, inşallah en kısa zamanda biz de hızlı trenle tanışmayı istiyoruz. Yerköy-Kayseri Yüksek Hızlı Tren Hattı devam ediyor. 135 kilometre uzunluğundaki Karaman-Ulukışla hattının da inşallah çalışmaları şu anda sürüyor.

Bugün demiryollarında geline nokta hakikaten gurur verici ancak hedefimiz yalnızca bugünü inşa etmek değil, geleceği de şekillendirmektedir. AK PARTİ olarak, Türkiye Yüzyılı vizyonunun taşıyıcı kolonlarından biri olarak demir yollarını sadece bir ulaşım aracı değil, gelecek açısından stratejik bir yatırım alanı olarak görüyoruz.

Ulaştırma ve lojistik ana planına göre 2053 hedefleri nettir; daha hızlı, daha güvenli, daha çevreci bir demir yolu sistemiyle ülkemizi ulaşımda dünyanın lider ülkeleri arasına taşımaktır.

Sonuç olarak, demir yollarının geleceği sadece hatlar, trenler ve makineler değildir, gelecek, vizyon, cesaret ve kararlılıkla kurulum ve biz Cumhur İttifakı olarak o geleceği kurmaya kararlıyız.

Sayın Başkan, Değerli Komisyon üyeleri, kıymetli katılımcılar; bu vesileyle, ülkemizin demir yolu vizyonunu hep birlikte daha ileriye taşıyabilmemiz adına görüş ve katkılarını sunan tüm Komisyon üyelerimize de ayrıca teşekkür ediyorum.

Ayrıca, Demiryolları Genel Müdürü ve yöneticileri başta olmak üzere, ülkemizin dört bir yanında ray döşeyen, tünel açan, istasyon inşa eden, yük taşıyan, tren işleten mühendisinden operatörüne, işçisinden yöneticisine kadar tüm demir yolu emekçilerine şükranlarımı sunuyorum.

Sayıştay denetçilerimizin ortaya koyduğu yapıcı tespitlerin sektöre yön verme açısından büyük kıymet taşıdığını ifade etmek istiyorum. Bu öneri ve değerlendirmeler doğrultusunda biz de yasama organı olarak takipçi ve destekçisi olmaya devam edeceğiz.

Son olarak, demir yollarını ihmal edilen bir sektörden stratejik bir kalkınma aracı hâline dönüştüren, bu vizyonun arkasında siyasi iradesiyle duran Sayın Cumhurbaşkanımıza ve bu çalışmalarda emeği geçen tüm Ulaştırma Bakanlarımıza, genel müdürlerimize teşekkür ediyorum. Güçlü ulaşım, güçlü ekonomi güçlü Türkiye demektir, demir yollarıyla güçlenen Türkiye Yüzyılı'na hep birlikte yürüyoruz.

Bir iki konuya da açıklık getirmek istiyorum. Değerli milletvekili arkadaşlarım, İZBAN hakikaten Dünya Ulaştırma Birliğinden iktidar ve muhalefetin ortak olarak yaptığı en iyi ortak proje ödülünü almıştır. "Elli yıla Ankara-İstanbul hattı yapılacak." diye konuşulmuştur ama AK PARTİ iktidarı beş yılda bu hattı yapmıştır. Burada çok büyük tüneller vardır, konuşulacak çok daha tünelimiz var diyor, beni sabırla dinlediğiniz için hepinizi en kalbî duygularımla selamlıyor, saygılar sunuyorum.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Teşekkür ediyorum Sayın Karaman.

Buyurun Sayın Zabun.

OSMAN ZABUN (Isparta) - Sayın Başkanım, Değerli Genel Müdürümüz, Komisyonumuzun çok kıymetli üyeleri, Sayıştay temsilcilerimiz; bugün KİT Komisyon çalışmalarımızın 3'üncü günündeyiz yani büyük bir fedakârlıkla, özveriyle ve eforla çalışmalarımızı sürdürüyoruz.

Şimdi, tabii, ben diğer detaylara girmeden önce şunu ifade etmek isterim: Bir de benim önümde kamera falan yok, canlı yayın da yapmıyorum, şova ihtiyacım da yok, tamamen meselenin altını hakkaniyet çerçevesi içerisinde çizerek görüşlerimi ifade etmek istiyorum.

Şimdi, özellikle Cumhuriyet Halk Partisi üyesi arkadaşlarımızın baştan beri usulü hiçe sayan bir yaklaşımla yürüdüklerini görüyoruz. Şöyle: Yani geneli üzerinde konuşmalar yaparken zaten bütün konularla ilgili değerlendirmeleri yapma imkânına sahibiz ama bunun bir usulü var, bu görüşmelerin bir usulü var. Özellikle öneriyle, bulguyla ilgili görüşülürken o öneri ve bulgu kapsamı içerisinde görüşlerimizi ifade etmek gerekirken her ne hikmetse Cumhuriyet Halk Parti üyeleri defakto fiilî durum yaratmak suretiyle hem bizi yoruyorlar hem de kendilerini yoruyorlar; bundan vazgeçmeleri gerekiyor. Eğer bundan vazgeçerlerse bizim de çok ziyadesiyle onların ortaya koymuş oldukları argümanlardan istifade edebileceğimizi düşünüyorum, ediyoruz da zaten. Yani o defakto durumu yaratmak yerine daha makul bir çerçevede ilerlemelerinin anlamlı olduğunu düşünüyorum.

Şimdi, bunun dışında şunu ifade etmek isterim: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları gerçekten ülkemiz açısından son derece stratejik bir kurum, elbette güzel işlerin altına imza attı ve ortaya konulan eleştirilerle ilgili ve sorularla ilgili de Sayın Genel Müdürümüzün ya da ekibin mutlaka vereceği cevaplar vardır, bunlardan hiç kuşkumuz yok. Bu cevaplar verilmelidir de ayrıca, bunun da altını çizmek gerekiyor.

Öbür taraftan, yine, sürekli, özellikle Cumhuriyet Halk Partili üyelerin alt komisyon çalışmalarıyla ilgili göz ardı ettikleri, etmeye çalıştıkları ya da değersizleştirmeye ve itibarsızlaştırmaya çalıştıkları bir yaklaşım var. Yani alt komisyon çalışmalarında, işte, oy çoğunluğu olmadığından hiçbir şekilde sözlerinin geçmediğine dönük bir iddiaları var, tam tersine ben herhâlde 7-8 tane alt komisyonda görev yaptım ve o alt komisyon çalışmalarında inanın, bütün detaylarıyla, bütün boyutlarıyla konu ele alınmış.

Cumhuriyet Halk Partili arkadaşlarımızın da görüş ve düşüncelerini çok rahatça ifade ettiklerine ve hatta birçok konunun da onların talebiyle üst komisyona taşındıklarına bizzat şahidiz.

Öbür taraftan, yine mesela Sayın Yavuzylmaz bunu sürekli dikkate sunuyor ama Sayın Yavuzylmaz bir iki komisyonda aynı listede olmuş olmamıza rağmen o komisyonlara da katılmadı diye hatırlıyorum. Yani hiçbir şekilde orada, alt komisyonda katkı sunmayıp burada yapmış olduğunun tamamen hakikatin dışında şova dönük olduğunu da ifade etmek isterim.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Mesela hangileri?

OSMAN ZABUN (Isparta) - Birçok komisyonda isminiz vardı, bakarsanız listede görürsünüz.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Sen söyleyeceksin, ben niye bakıyorum.

OSMAN ZABUN (Isparta) - Listeye bakarsanız görürsünüz.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - İddia eden sizsiniz, söyleyin.

OSMAN ZABUN (Isparta) - Evet.

Yani orada, özellikle Orhan Bey de katıldığı komisyonlarda...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - İddia ettiğiniz için sizin söylemeniz lazım.

ORHAN SÜMER (Adana) - Ben müdahale etmeyecektim ama 4 defa "şov" demek de yani sizin gibi bu şeyin içinden gelen...

OSMAN ZABUN (Isparta) - Yani arkadaşlar, siz her türlü sözü söylüyorsunuz, her türlü sözü burada ifade ediyorsunuz, hakarete varan cümleler kuruyorsunuz, biz burada sabırla dinliyoruz, "şov" kelimesine katlanamıyorsunuz.

ORHAN SÜMER (Adana) - Bizim geçen yıl da Mustafa Başkanla daha sert tartışmalarımız vardı.

OSMAN ZABUN (Isparta) - Bu nasıl bir demokrasi, nasıl bir tahammül anlayışı bu?

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Hayır, ya, iddia ettiğiniz şeyi daha somut hâle getirin diye söylüyorum.

OSMAN ZABUN (Isparta) - Nasıl bir tahammül anlayışı bu ya?

Ben size somutlaştırmam, hiç merak etmeyin.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Önünüzde yazmadığı için mi okuyamıyorsunuz?

OSMAN ZABUN (Isparta) - Ben size somutlaştırmam, hiç merak etmeyin.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Sayın Zabun, buyurun, devam edin.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Hayır, somutlaştırmadığı sürece... Bu şekilde olmaz ya!

MAHİR POLAT (İzmir) - Başkanım, doğrudan hedef alarak konuşuyor. Bakın, bizim buradaki hiçbir arkadaşımız karşımızda duran iktidar milletvekillerini hedef alan bir konuşma yapmadı.

OSMAN ZABUN (Isparta) - Arkadaşlar, sabır gösterin ya!

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Sayın Zabun, devam edin.

OSMAN ZABUN (Isparta) - Bakın, hiçbirinizin sözüne bir tek kelimeyle müdahil olmadım.

MAHİR POLAT (İzmir) - Bizim çalışma biçimlerimize...

OSMAN ZABUN (Isparta) - Yani hiçbirinizin sözüne bir tek kelimeyle müdahil olmadım, sabredeceksiniz ya, dinleyeceksiniz.

MAHİR POLAT (İzmir) - Kimse size hakaret etmeye kalkmadı ama.

OSMAN ZABUN (Isparta) - Dinleyeceksiniz.

Şimdi, öbür taraftan...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Söylemiyorsunuz. Diyor ki Sayın Zabun: "Sayın Yavuzylmaz, çalışmıyor, gereken çalışmayı yapmıyor, Komisyona katkı sağlamıyor."

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Sayın Yavuzylmaz, lütfen dinleyin.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Daha bismillah, daha yeni başladık komisyonlara, görürsünüz.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Sayın Zabun, devam edin lütfen.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Yani her şeyi tam tersinden görmeye alışkınsınız.

OSMAN ZABUN (Isparta) - Burada, bir defa, bu çalışmaların demokratik biçimde hakkaniyete uygun olarak sürdürüldüğünü ben ifade etmek istiyorum.

Şimdi, öbür taraftan, sürekli bir yolsuzluk, sürekli bir vurgun, talan kelimeleriyle sürekli bir sataşma hâindeler. Yani burası bir KİT Komisyonu...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Ya, tamam, konuş sen, konuş.

OSMAN ZABUN (Isparta) - Bakın, burası bir KİT Komisyonu, teknik denetim yapıyoruz.

Sabaktan beri sen konuşuyorsun, müsaade et ya.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Konuş istediğin kadar.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Sayın Deniz Yavuzylmaz, lütfen.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Adımızı zikrederek söylüyor, uyarmıyorsunuz bile Başkan.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Uyardım. Bakın "Sayın Zabun, devam edin." dedim.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Uyarmıyorsunuz bile. Ben de şimdi söz alayım, AK PARTİ'li milletvekilleriyle ilgili başlar bitiririm. Bu değil ki konuşma.

MUSTAFA SAVAŞ (Aydın) - Ama Sayın Tahtasız da sürekli AK PARTİ'nin... Yani o da zikretti, defalarca zikretti, defalarca söyledi ama.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Hayır, öyle başlar, öyle biter.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Yani şimdi "Cumhuriyet Halk Partisi" deyince ne oldu yani?

Arkadaşlar, lütfen, rica ediyorum.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Hayır, bilerek yapıyor.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Buyurun Sayın Zabun.

MEHMET TAHTASIZ (Çorum) - Bankalara bakın, devletin bankalarına bakın, hep AK PARTİ'li arkadaşlar var. Yalan mı söylüyoruz?

OSMAN ZABUN (Isparta) - Yahu, bu tahammülsüzlüklerinizi de yayınlayın, vatandaş görsün bunları da.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Bilerek yapıyor, böyle istiyorsanız böyle yapalım.

OSMAN ZABUN (Isparta) - Bu tahammülsüzlüklerinizi de yayınlayın, vatandaş görsün bunları.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Sayın Zabun, lütfen devam edin.

Lütfen konuya gelelim.

OSMAN ZABUN (Isparta) - Şimdi, onun dışında...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Konuşurum yani Adapazarı, Karasu, Ankara, İzmir... Bu demir yollarıyla ilgili alırım sözü, bir saat konuşurum.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Sayın Yavuzıılmaz...

OSMAN ZABUN (Isparta) - Onun dışında, sürekli yolsuzluk, sürekli talan, bu kavramlar...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Nezaket işe yaramıyor, onu anladık.

OSMAN ZABUN (Isparta) - Burası KİT Komisyonu ve önümüze gelen Sayıştay...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Daha yeni gelmişsin sen Komisyona, bana mı...

OSMAN ZABUN (Isparta) - Ya, ben sana ders veririm, sen kafanı yorma ama ben yeni gelmiş olabilirim de ben sana ders veririm ya.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Ya, lütfen arkadaşlar...

Sayın Zabun, lütfen devam edin.

MEHMET TAHTASIZ (Çorum) - Hangi yönetim görevinde çalışıyor arkadaş?

OSMAN ZABUN (Isparta) - Yani şimdi, burada bir teknik denetim yürütüyoruz.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Çok iyiyse seni Komisyon Başkanı yapısın.

OSMAN ZABUN (Isparta) - Bu teknik denetim çerçevesi içerisinde Sayıştay tarafından hazırlanan raporlarla ilgili görüş, kanaat ve düşüncelerimizi ortaya koyuyoruz ve neticede, oylama yapılması gereken konularla ilgili olarak da Komisyon üyeleri reyini ortaya koymak suretiyle bir karara bağlıyor ve bu da Komisyonun iradesi hâline geliyor. Ama bunun ötesinde, burası bir hukuk devleti ve hukuk devletinde eğer yolsuzluk, talan, bilmem, vurgun, bunlar varsa elinizde, bunlar somut bir şekilde delilli ise götürüp savcılara bunları intikal ettirebilirsiniz.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Ettirdim zaten.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Dinleyin arkadaşlar...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Hayır, soruyor ya, T26 tüneliyle ilgili suç duyurusunda bulundum, Adana Karasu'yla ilgili bulundum. 50 tane suç duyurusunda bulundum.

OSMAN ZABUN (Isparta) - Yapılan ihalelerde suç teşkil eden, kanunlar çerçevesi içerisinde suç teşkil eden bir unsur varsa bunlarla ilgili de götürürsünüz orada savcılar da burada gerekli değerlendirmeleri yapar.

MEHMET TAHTASIZ (Çorum) - Anayasa Mahkemesi kararını uygulamıyorsunuz ki!

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Hatibi dinleyelim lütfen.

OSMAN ZABUN (Isparta) - Öbür taraftan, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları, evet, stratejik bir kurum ve hani benim küçüklüğümde, çocukluğumda "Türkiye, Doğu ile Batı'yı birbirine bağlayan stratejik bir ülke." denirdi ve sonuna kadar doğruydum ama bu stratejisi tamamen Allah vergisi olan jeopolitik bir stratejiydi. Bunun ötesinde, bu jeopolitiğin üzerine yani çok ciddi anlamda bir şeyin ilave edilmiş olduğunu da ifade etmek maalesef çok güç. Özellikle Cumhuriyet Halk Partisinin iktidar olduğu, hükümet ettiği dönemlerde maalesef yani hizmet odaklı çalışmak yerine, vatandaşa ve millete hizmet etmek yerine bu vatandaşa kategorik olarak yaklaşım ideolojik bölünmeler ve ideolojik çerçeveler, kamplaşmalar üzerinden yaklaştığını bu millet hiç unutmadı, hafızalarda taptaze duruyor.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Saygısızlık yapmayın! Saygısızlık yapma! Sen millet adına konuşamazsın tek başına! Tek başına millet adına konuşamazsın!

OSMAN ZABUN (Isparta) - Onların derdi, milletin giyim ve kuşamıyla ilgiliydi.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Bakın, saygısızlık yapıyor, olmayan şeyleri varmış gibi anlatıyor.

OSMAN ZABUN (Isparta) - Onların derdi, milletin düşünce sistemiyle ilgiliydi. Onların derdi, bu ülkeye olan bağlılıklarıyla ilgiliydi. Bütün bunlar...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Haddini bil! Haddini bil! Haddini bil!

ORHAN SÜMER (Adana) - Komisyonun giyimle ne alakası var, kıyafetle ne alakası var?

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Sayın Zabun...

Sayın Deniz Yavuzıılmaz, lütfen...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Ya, böyle bir şey var mı Başkanım?

OSMAN ZABUN (Isparta) - Şimdi, sabredersen bağlayacağım.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Bu nedir? Bu nedir?

OSMAN ZABUN (Isparta) - Sabredersen bağlayacağım.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Devlet Demiryollarıyla ne alakası var?

OSMAN ZABUN (Isparta) - Sabret, bak, nasıl bağlayacağım göreceksin.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Ya, neye sabredeceğim?

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Sayın Zabun, toparlayalım, toparlayalım lütfen.

OSMAN ZABUN (Isparta) - Sayın Başkanım, konuşmama müsaade ederlerse zaten...

ORHAN SÜMER (Adana) - Ne alakası var?

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Ne alakası var? Ülkede Diyanet İşleri Başkanlığını kuran Cumhuriyet Halk Partisidir, Ulu Önder'imiz Mustafa Kemal Atatürk'tür.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Sayın Deniz Yavuzılmaz, lütfen...

OSMAN ZABUN (Isparta) - Şimdi, burada özellikle AK PARTİ dönemleri içerisinde bu anlamda ülkeyi...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Kardeşim, biz din sömürüsüne karşıyız!

OSMAN ZABUN (Isparta) - Ya, kardeşim, ne hazımsız bir adamsın ya!

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Dinin siyasete alet edilmesine karşıyız!

OSMAN ZABUN (Isparta) - Ya, sabahtan beri konuşuyorsun, hiçbir şey söylemedim.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Ben, senin dini sömürmene karşıyım!

OSMAN ZABUN (Isparta) - Ya, ben dinle ilgili bir şey söylemedim ki, sen söylüyorsun ya!

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Dini sömürerek makam, mevkiye sahip olmaya karşıyım!

OSMAN ZABUN (Isparta) - Ben düşünce sistemiyle ilgili söylüyorum. Ben, insanları...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Dini sömürerek zenginleşmeye karşıyım!

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Sayın Yavuzılmaz, hatibi dinleyelim.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Hiç kimse Allah ile kul arasına girmiyor, giremez ama siz girmeye çalışıyorsunuz!

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Bakın, sabahtan beri arkadaşlarımız sizi dinliyor, lütfen Sayın Zabun'u da dinleyin.

OSMAN ZABUN (Isparta) - Şimdi, bakın, arkadaşlar...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Cumhuriyet Halk Partisinin kurumsal kimliğine bu şekilde iftira atarsa cevabını alır, böyle bir şey olamaz, böyle bir şey olmaz!

OSMAN ZABUN (Isparta) - Ya, iftira mı, değil mi... Ya, sen sabret, sabret, nasıl bağlanacağını göreceksin, sabret!

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Böyle bir şey olmaz!

OSMAN ZABUN (Isparta) - Şimdi, arkadaşlar...

HÜSEYİN ÖZHAN (Adıyaman) - Günlerdir Cumhurbaşkanına hakaret ettiniz ama!

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Böyle bir şey olmaz! Bir ülkede hiç kimseyi "başı açık" veya "kapalı" diye ayırtamazsınız!

OSMAN ZABUN (Isparta) - Ben "başı açık" veya "kapalı" demedim ki ya!

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - AK PARTİ'li kadınlar var, AK PARTİ'li milletvekilleri var, başı kapalı değil, açığı kapalıdan ayırt edebilir mi, ayırtıma yaptılar mı?

OSMAN ZABUN (Isparta) - Ben "başı açık" ve "kapalı" demedim!

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Sayın Deniz Yavuzılmaz, lütfen... Hayır, bununla ne alakası var, böyle bir ayırtıma yapmadı ki.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Çok güzel, dinleyin, tutanaklara bakın, görürsünüz.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Buyurun, devam edin.

OSMAN ZABUN (Isparta) - Arkadaşlar, bakın, siz kendi ön yargılarınızın esiri olduğunuz için maalesef her şeyi oradan görüyorsunuz.

Şimdi, gerçekten de AK PARTİ hükümetlerimiz döneminde o jeopolitik stratejinin üzerine Devlet Demiryolları gibi, Türk Hava Yolları gibi, doğal gaz boru hatları gibi, Karayolları gibi son derece dünyayı Doğu'dan Batı'ya bağlayan, güneyden kuzeye bağlayan çok önemli yatırımların altına imza atıldığı için ve kendileri başka şeylerle meşgul olduğundan bu işlerle uğraşmaya fırsatları ve imkânları olmadığı için bütün hazımsızlıkları bu.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Ya, biz kurduk o kurumları! O kurumları biz kurduk!

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Hatibi dinleyelim lütfen.

MAHİR POLAT (İzmir) - Ama çok ayıp!

OSMAN ZABUN (Isparta) - Ve dikkat ederseniz en çok seslerinin de yükseldiği yerlerde Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları gibi, Karayolları gibi, Türk Hava Yolları gibi, boru hatları gibi, bütün bunlarla ilgili yapılan hizmetlere olan...

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Sayın Zabun, toparlayalım.

OSMAN ZABUN (Isparta) - Eyvallah Sayın Başkanım.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Ya, Devlet Bahçeli, Tayyip Erdoğan'la ilgili hakaret ediyordu, var mıydı itirazın, var mıydı?

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Deniz Yavuzılmaz, lütfen, rica ediyorum.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Cesaretin var mı? Var mı cesaretin?

OSMAN ZABUN (Isparta) - Benim her şeye cesaretim var.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Devlet Bahçeli'ye karşı da söyle o zaman, hadi bakalım!

OSMAN ZABUN (Isparta) - Benim her şeye cesaretim var, sen kendine bak!

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Tayyip Erdoğan'a söylüyordu. Tayyip Erdoğan'a söylediği sözlerin o dönem arkasında mısın? Var mısın?

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Sayın Deniz Yavuzılmaz...

OSMAN ZABUN (Isparta) - Bütün sesleri bundan dolayı yüksek çıkar. Onlar bu hizmetleri verme imkânıyla ilgilenmedikleri için bütün sesleri de bundan dolayı yüksek çıkar.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Toparlayalım Sayın Zabun.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Yarın aranız bozuldu mu tekrar Milliyetçi Hareket Partisine hakaret etmeye başlarsınız.

OSMAN ZABUN (Isparta) - Öbür taraftan, son olarak Başkanım, şimdi sürekli ihale yöntemi üzerinden bir saldırı... Yani ihale yöntemi 21/B de diğer ihale yöntemleri gibi kanunların belirlemiş olduğu bir yöntemdir.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Şarta bağlamışsınız.

OSMAN ZABUN (Isparta) - Sanki dinleyen zanneder ki bu kanun dışı bir yöntem, kanunda bulunmayan bir yöntem. 21/B'de de aynı şekilde bir ön yeterlilik süreci vardır. Kurum ön yeterlilik talep eden ilgililere ilanını yapar.

MEHMET TAHTASIZ (Çorum) - Üç tane firmaya gidersin, teklif alırsın, birine verirsin.

OSMAN ZABUN (Isparta) - Ya sabret ya! Onu siz yaparsınız, o bizde yok, o sizde var.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Sayın Tahtasız, dinleyin...

OSMAN ZABUN (Isparta) - Şimdi, 21/B'ye göre ön yeterlilikle ilgili ilana çıkar ve bu ön yeterlilik çerçevesi içerisinde ilgililenen firmalar "Bu işte ben varım." diyen firmalar dosyalarını sunar. Kurum yine yasalar çerçevesi içerisinde ve gerekçeli olarak bu değerlendirmeyi yapar ve ön yeterlilik alan firmaları tekliflerini sunmak üzere davet eder. Bunların arasındaki yarışmayla bu ihaleyi sonuçlandırır.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Bu hangi şartlarda? Deprem, sel, doğal afet...

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Dinleyin Sayın Yavuzylmaz, lütfen.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Eksik söylüyor.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Söyledi şartları, siz açın bakın.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Bilmiyor gibi konuşuyor da o yüzden ya da kasti eksik söylüyor.

OSMAN ZABUN (Isparta) - İtiraz süreçleri vardır. Buna ilgili olan firmalar itirazları varsa itirazlarını yapar ve burada gerekli değerlendirmeler yapılmak suretiyle sonuca bağlanır. Bu da yasaya uygun bir usuldür, yöntemdir. Bunun üzerinden sürekli bir algı oluşturma çabası vardır.

MEHMET TAHTASIZ (Çorum) - Son üç yılda İhale Kanunu'nu kaç defa değiştirdiniz ve niye değiştirdiniz?

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Sayın Tahtasız, lütfen...

OSMAN ZABUN (Isparta) - Ben bütün bu süreç içerisinde emeği geçen başta Genel Müdürümüz olmak üzere bütün çalışanlarına, yine bu denetim süreçlerinin hazırlanmasında emeği geçen Sayıştay elemanlarımıza, Sayıştayımıza teşekkür ediyorum.

Saygılar sunuyorum Sayın Başkanım.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Teşekkür ederim Sayın Zabun.

Sayın Karakaya, buyurun.

MEVLÜT KARAKAYA (Ankara) - Sayın Başkan, çok teşekkür ediyorum.

Devlet Demiryolları Sayın Yönetim Kurulu Başkanı, Sayın Genel Müdür, değerli üst düzey yöneticiler, kurum ve kuruluşlarımızın değerli temsilcileri, değerli Komisyon üyeleri; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Tabii, üç gündür epey bir aradan sonra da bu toplantılara başlayınca heyecan da devam ediyor. Herhâlde önümüzdeki günlerde Sayın Başkanım, daha sakin, tartışma ve konuşmalarla devam edeceğiz ama ben şu konuyu da bir dile getirmek istiyorum. Bugün burada, bu Komisyon toplantısında da değerli Komisyon üyelerinden Teftiş Kurulu raporları veya Sayıştay tarafından hazırlanan raporlar, detayları okundu, oralardan alınan bilgiler verildi. Bunlar son derece normal ama şunu da belirtmek istiyorum ki zaten demek ki işleyen bir sistem var. Yani sonuç itibarıyla böyle devasa bir yapı, genel olarak idari yapıdan bahsediyorum, bu idari yapının içerisinde önemli bir alan da denetim alanıdır. İşte, kurumlarda iç denetim vardır, dış denetim vardır, bağımsız denetim vardır. Dolayısıyla kamusal denetim vardır, Sayıştay denetimi gibi. Bunlar bir şekilde yapılıyor, bunlara neden ihtiyaç duyuluyor, neden bunlar için kaynak ayrılıyor? İşte, bu tür birtakım yanlışlar, hatalar, hatta hileler olabilir; bunların bir şekilde ortaya çıkarılıp mevcut mevzuat içerisinde, hukuk içerisinde yanlış ve hatalar, sorumlular varsa bunların da gereğinin yapılması için. Tüm kurum ve kuruluşlarda bunlar zaten yapılıyor. Yani, biz burada desek de yapılıyor demesek de yapılıyor işin gereği olarak, öncelikle onu hatırlatmak, söylemek istiyorum. Sanki bu anlamda yapılan hatalı ya da hileli işlemlerle ilgili idare hiçbir şey yapmıyormuş şeklindeki değerlendirmeler hakikaten kamu yönetimi açısından çok doğru ya da insafli bir değerlendirme olmaz diye düşünüyorum.

Devlet Demiryollarıyla ilgili Sayın Genel Müdüre teşekkür ediyorum, güzel bir sunum yaptı. Özellikle son dönemlerde Devlet Demiryolu ağlarının genişlemesi, modernizasyonu ve bu alanda yapılan işlevsel bazı değişiklikler tabii ki önemli. Yatırımların, bu anlamda, artmış olması kayda değer bir durum ama hâlâ daha bu konuda yapılması gereken çok şeyler olduğunu da ifade etmek istiyorum.

Sayın Keskinkılıç biraz önce lojistik konusuna girdi. Aslında ben de notlarımı hep o konuyla alakalı olarak almıştım ama tekrarını da yapmayalım. Çok da güzel ifade ettiler. Türkiye lojistik alanında da önemli bir yere geldi. Nitekim, Hükûmetin hedeflerine baktığımızda, bu alanla ilgili hedeflerine baktığımızda, bununla bağlantılı olarak demir yolları taşımacılığıyla entegrasyona baktığımızda, o hedefler açısından, gerçekten çok güzel bir harmanlama olduğunu burada görüyoruz. Lojistiğe, belki, burada Sayın Keskinkılıç'ın konuyu getirmesi çok yerinde oldu, ben daha önce Plan ve Bütçe Komisyonunda da Ulaştırma Bakanlığımızın bütçesinde bu konuyu önceki yıllarda da hep dikkate getirmeye çalıştım çünkü dünyada lojistik artık ticaretin bir ana sütunu hâline gelmiş durumda ve bu konu, gerçekten, rekabet açısından da bakıldığında son derece önemli Türkiye'nin bulunduğu coğrafyayı da dikkate aldığımızda. İnşallah, bu konularda... Ki biz cumhuriyetin ikinci yüz yılını Türkiye Yüzyılı, Türk yüzyılı olarak ilan ettik; bu anlamda, buradaki yapılacak, yapılan işlemlerin, alınan hedeflerin de Türkiye Yüzyılı'yla ve Türkiye'ye Yüzyılı hedefleriyle bağlantılı olduğunu görüyoruz.

Ben çalışmalarınızda başarılarınızın devamını diliyorum.

Bir iki hususu daha hemen kısaca dile getireceğim Sayın Başkan müsaadelerinizle.

Tabii, şu an kurumun mali yapısına, tablosuna baktığımızda, mali yapısı, sermaye yapısı sağlam ve sağlıklı görünüyor. Ancak faaliyet açısından baktığımızda, tabii, önemli ölçüde bir zarar üretme ya da bu finansal yapıyı, güçlü yapıyı eritme yönünde bir görüntü var. Dolayısıyla, bu anlamda, detayını bilmiyorum, yani, buradaki faaliyetlerin oluşumunda ağırlıklı olarak da hizmet maliyetleriyle bağlantılı bir sonuç olduğunu da yine mali tablolar üzerinden görüyoruz.

Dolayısıyla, yine, kurumda, iç kontrol sistemiyle ilgili bazı aksaklıkların -önemli çalışmalar yapılmış olsa da- olduğu da yine raporlardan yansıyan bir durum. Bu anlamda, iç kontrol sistemi ve mali konularla ilgili alanı biraz daha güçlendirirseniz kurumsal olarak, kurum için de ülke için de katkı sağlayacaktır. Dün de yine bir kurumumuzla alakalı aynı şeyi söyledim, yani hedefler itibarıyla, yapılan işler itibarıyla devasa şeyler yapıyor; belki bir eksiklik, bir hatadan ya da sistemdeki zayıflıktan dolayı ortaya çıkan bazı aksaklıklar buralarda da işin en önemli parçası ya da eleştiri konusu hâline gelebiliyor. İşin bu tarafına da bir göz atılırsa iyi olur.

Bir başka husus da şu: Tabii ki Devlet Demiryolları bir ilgili kuruluş, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızın ilgili kuruluşu. Burada şunu ben ifade edeyim: Sayın Bakan hakikaten -Genel Müdürlüğü döneminden hatırlıyorum- son derece çalışkan, başarılı, aksiyon insanı. Ben hakikaten Plan ve Bütçe toplantılarından da hatırlıyorum ve takip de ediyorum, güzel hedeflere doğru ilerliyor. Teşekkür ediyorum, ekibine teşekkür ediyorum ama burası Devlet Demiryolları, gerçekten son derece önemli; birçok yönüyle burada konuşuldu, tekrar edecek hâlim yok. Ancak buradaki faaliyet ve işlemlerin önemli ölçüde de Hükûmet politikalarıyla ve Bakanlıkla alakalı olduğunu da biliyoruz. Yani, burada, Sayın Başkan, dün de söylemiştim, bunu ben bir eksiklik olarak görüyorum, Bakanlık temsilen üst düzey bir yöneticinin olmaması bu toplantı açısından bir eksiklik olmuştur diye ifade etmek istiyorum.

Çalışmalarından dolayı üst yönetime teşekkür ediyorum. Bu çalışmaların kurumumuza ve ülkemize güzellikler, hayırlar getirmesini diliyorum.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Teşekkür ediyorum Sayın Karakaya.

Buyurun Sayın Sümer.

ORHAN SÜMER (Adana) - Başkanım, teşekkür ederim.

Ben de Sayın Genel Müdür ve arkadaşlarına başarılar dilerim.

Aslında soru soracaktım ama Sayın Zabun Cumhuriyet Halk Partisinin kurumsal kimliğine laf atınca birkaç şey söylemek zorundayım, tarzım da değil ama şöyle: Özellikle, üstüne basa basa buradaki tüm arkadaşlara "Şov yapıyor." demesini kendi takdirine bırakıyorum. Fakat muhalefetin burada görevi varsa yanlışları gündeme getirmek ve bunun takipçisi olmaktır. Bir de dediniz ki: "Cumhuriyet Halk Partisinin bugüne kadar yaptığı hiçbir şey yok." Savaştan çıkmış, on beş yıl iktidarda kalmış bu kurumların tamamı o dönemki siyasi aktörler tarafından yapılmış ama maalesef -birçok kişi biliyor, Türkiye'de bunun örneği var- yapılan bu kurumların yüzde 70'inin de hangi hükûmetler zamanında satıldığı malum. Örnek verecek olursak SEKA Kâğıt Fabrikasından, şeker fabrikalarından, PTT'den... Mesela, ben ilim Adana'dan da örnek verebilirim. Devlet Demiryollarının Adana'da merkezî yerlerde birçok arazisi vardı, istasyonları vardı; özelleştirme adına, hem de yok pahasına peşkeş çekildiğini de biliyorum.

Sayın Zabun, bizleri eleştirebilirsin ama Cumhuriyet Halk Partisinin kurumsal kimliğini eleştirmek bence hoş bir davranış olmadı. Ayrıca, öyle laflar söylediniz ki sanki buraya gelen arkadaşlar sadece yapılan işleri takdir etmeli. Zaten burada diğer siyasi partideki arkadaşlar, olduğundan fazlaca gelen genel müdürlerimizi ve yapılan işleri de takdirle karşıladıklarını söylüyorlar. Muhalefet olarak bizim de görevimiz muhakkak ki varsa eksiklikleri veya Sayıştay raporlarında gördüğümüz eksiklikleri, fazlalıkları burada dile getirmektir.

Birkaç sorum olacak Sayın Genel Müdüre. Öncelikle ilim Adana'yla ilgili, hızlı trenle ilgili, Ankara-Adana, Konya, Mersin, Antep hızlı tren hattının son durumu nedir?

Bir de son dönemlerde, biliyorsunuz, özellikle depremden zarar gören Malatya ve Fevzipaşa hattının ihalesi 3 kez uzatıldı. Bunun son durumu ne hâldedir? Ayrıca, Adana ile Mersin arasında, her gün tren seferleri yapılan hatta ciddi aksaklıklar oluyor. Adana ile Mersin hem ekonomik anlamda hem siyasal anlamda da birleşmiş durumda. Günlük 15 bin-20 binin üzerinde vatandaşımız git-gel yapıyor, sürekli orada sorunlar yaşanıyor. O hatla ilgili bir çalışmanız var mı?

Ayrıca, yüksek hızlı tren projelerinde yüzde kaç tamamlanma vardır? 2025 yılı sonu itibarıyla tamamlanacak proje sayısı ve oranı kaçtır? Başta tren rayları ve hızlı tren sistemleri olmak üzere kurulumunda kullanılan yerli üretim malzemelerin oranı nedir? Hızlı tren kurulumlarındaki ithalat ürünleri nelerdir? Lokomotif alımlarının yurt dışından ithalatında alt taban fiyatı var mıdır, varsa ne kadardır? Bu konuyla ilgili yerli üretim çalışması var mıdır? Kamusal ihtiyaçların tespiti doğrultusunda istasyon ve liman bağlantısı sağlanacak olan kaç proje vardır? Vagonların ve Devlet Demiryollarına ait araçların kaç tanesinin sigortası yoktur? Sigortalanan araç sayısı kaçtır? Hangi sigorta şirketinden sigortalanmıştır, ne kadar ücret ödenmiştir?

Aslında, geneli üzerinde de birçok şey söyleyecektim ama ortamı daha fazla germemek adına bu soruların cevabını sizden bekliyorum Sayın Genel Müdürüm.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Teşekkür ediyorum Sayın Sümer.

Evet, son konuşmacı olarak Sayın Aşıla, buyurun.

MEHMET AŞILA (Kocaeli) - Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Değerli Başkan, kıymetli hazırun; hepinizi saygıyla selamlıyorum. Toplantımız hem kurumumuza hem de ülkemize hayırlar getsin inşallah.

Tabii, Devlet Demiryollarının yaptığı yatırımları çok önemsiyoruz, büyük bir mutlulukla da karşılıyoruz. Lakin ihracattaki taşıma oranında 0,7'de kalmışız -262 milyar dolarlık ihracatın demiryoluyla taşınması- bunun yurt içinde de böyle olduğunu zann ediyorum, hem kentlerde insan taşımada hem de yük taşımada bu oranın çok yüksek olduğunu zannetmiyorum. Bu oranın büyümesi, demir yolu ağlarıyla ülkemizin çevrilmesi en büyük temennimiz.

Tabii, bu hizmetler yapılırken arkadaşlarımızın ifade ettiği rakamlar çok ürkütücü. Kurumun tüm birimlerinin zarar etmesi kabul edilebilir bir durum değil. Tabii, ihale süreçlerinin uzaması da bunda etken oluyor galiba. Eğer bunlar bilinçli yapıyorsa, birilerine menfaat sağlama amacıyla yapıyorsa bu daha da kabul edilemez bir durum. Ben bu hususta bir hatırlatma yapmak istiyorum, hem bir uyarı hem de bir mesaj olsun. Erbakan Hoca'nın cenaze töreninde Genel Başkanımız şöyle bir ifade kullanmıştı:

"Rahmetli babam bir işi yapmadan evvel 'Bu işin hesabını yarın Allah'a nasıl veririm?' diye düşünür, öyle yapardı." Sanırım mesaj alınmıştır.

Bu hususta başka bir şey... Hayaller çok güzel, Türki Cumhuriyetlere trenle gitme hayali güzel; yalnız o Türki Cumhuriyetlere baktığımızda "İsrail en büyük dostum." diyen Aliyev'i görüyoruz.

DURMUŞ ALİ KESKİNKILIÇ (Karabük) - Ne alakası var ya! Ne alakası var şimdi ya, ne alakası var! Türklüğe laf söyleyemezsin sen oradan! Türklüğe laf söyleyemezsin sen oradan, haddini aşar o iş! Türklüğe laf söyleyemezsin!

MEHMET AŞILA (Kocaeli) - Yine, Kazakistan, Kırgızistan, Özbekistan ve Türkmenistan'ın Güney Kıbrıs Rum kesimine büyükelçilik açarak Kuzey Kıbrıs Türk kesimini yok saydığı durumları görüyoruz. Artı, çok önemli olduğunu düşündüğüm...

DURMUŞ ALİ KESKİNKILIÇ (Karabük) - Haddini aşıyorsun, haddini!

HÜSEYİN ÖZHAN (Adıyaman) - Ne demeye çalışıyorsun, bir açıkla.

MEHMET AŞILA (Kocaeli) - Hayır, olanı söylüyorum.

DURMUŞ ALİ KESKİNKILIÇ (Karabük) - Ne alakası var?

MEHMET AŞILA (Kocaeli) - Olanı söylüyorum.

HÜSEYİN ÖZHAN (Adıyaman) - Ne anlatmaya çalıştığını bir anlatır mısınız?

DURMUŞ ALİ KESKİNKILIÇ (Karabük) - Devlet Demiryollarını anlat ya!

HÜSEYİN ÖZHAN (Adıyaman) - Yani onlara güvenmeyelim mi, beraber şey yapmayalım mı; ne demek o?

MEHMET AŞILA (Kocaeli) - Ya, hayaller güzel ama bir gerçeği de kabul edelim.

HÜSEYİN ÖZHAN (Adıyaman) - Durup dururken bu konu nereden çıktı?

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Arkadaşlar, dinleyelim, dinleyelim Sayın Aşıla'yı.

MEHMET AŞILA (Kocaeli) - Artı, bir diğer önemli konu da şu: Siz de burayı "Önemli." diye özellikle belirttiniz Sayın Genel Müdürüm. Paris İklim Anlaşması kapsamında, 2053 sıfır karbon emisyonu hedefine ulaşılması. Ya, bırakın bu şeyleri, karbon emisyonunu. Trump bile çıktı Paris İklim Anlaşması'ndan. "2053'te sıfır emisyon." diyoruz, ya 50 sefer söyledik, "sıfır karbon, sıfır insan, sıfır canlı" demek arkadaşlar. Bu ifadeleri bir daha kullanmayalım. İnşallah, İklim Kanunu da bir daha Meclisimize de gelmez, bundan da kurtuluruz diyor, hepinizi saygıyla selamlıyorum.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Teşekkür ederim Sayın Aşıla.

Böylece, geneli üzerindeki görüşmeleri tamamladık.

Şimdi, sözü Sayın Genel Müdürümüze vereceğim. Önce bazı hatırlatmalarda bulunmak istiyorum.

Sayın Genel Müdürüm, sayın üyelerimizin sorduğu sorulardan yazılı olarak yanıt verilmesini gerektiren konularla ilgili cevaplarınızı, tutanakların Türkiye Büyük Millet Meclisi "web" sayfasında yayınlanmasından itibaren on beş gün içerisinde bütün üyelerimize Komisyon Başkanlığımız aracılığıyla iletebilirsiniz.

Buyurun, söz sizde Sayın Genel Müdürüm.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ VEYSİ KURT - Sayın Başkanım, tabii, soruların tümünü aldık. Sonuçta, biz insanız, beşeriz yani bizim her şeyi yüzde yüz doğru yaptık deme şansımız zaten yoktur. Müsaade ederseniz, herhâlde üç beş dakika zamanım var Sayın Başkanım?

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Tabii ki buyurun, buyurun.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ VEYSİ KURT - Tabii, Demiryollarının çok içinden gelen birisi olduğum için de doğrusunu söylemek gerekirse biraz da böyle duyulanarak hem dinledim hem de müsaade ederseniz öyle de konuşmak istiyorum.

Şimdi, Sayın Başkanım, tabii ki liyakatle ilgili birkaç şey söylendi. Biz soruların hepsine zaten yazılı cevap vereceğiz ama müsaade ederseniz ben, böyle toparlayarak vekillerimin sorusuna cevap vermeye çalışacağım, birkaç tanesine daha müşahhas cevap vereceğim ama hepsini toparlayarak yazılı olarak vereceğiz inşallah.

Şimdi, Sayın Başkanım tabii ki liyakatle ilgili konular konuşuldu. Ben şu anda bu koltukta yaklaşık bir buçuk yıldır oturuyorum. Devletteki hikâyem ve Demiryollarındaki hikâyem tam kırk yıl. Mühendis olarak idareye girip genel müdürlük makamına kadar ne kadar makam varsa hepsinin asaletini ve vekaletini yapmış bir kardeşinizim ve yine bu bir buçuk yıl içerisinde sırf liyakate örnek olsun diye şu anda yanımda duran ve benim de atamasında etkili olduğum bir Genel Müdür Yardımcım ve Yönetim Kurulu üyem kırk iki yıllık demiryolcu, bir Genel Müdür Yardımcım otuz beş yıllık demiryolcu, bir Genel Müdür Yardımcım otuz beş yıllık hem karayolcu hem demiryolcu, bir Genel Müdür Yardımcım otuz beş yıllık demiryolcu, bir Genel Müdür Yardımcım ve Yönetim Kurulu üyem yirmi sekiz yıllık demiryolcu, teftiş kökenli. Şimdi, takdir ederseniz bunun liyakate bir cevabının olacağını takdirlerinize sunmak istiyorum.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Nasıl bir cevap olacak? Yani Sayıştay raporunda yazıyor diyorum, 40 tane usulsüz olarak müdürlük konumuna getirmişsiniz, siz ona cevap vermiyorsunuz, mevcut durumu söylüyorsunuz.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Sayın Yavuzılmaz, yanıt veriyor, lütfen.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Cevap dediği için diyorum, bu, benim soruma cevap değil.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ VEYSİ KURT - Şimdi, Sayın Vekilim, tabii ki ben bir bürokratım...

ALİ KIRATLI (Mersin) - Siz ifade ettiniz, o da kendini ifade ediyor.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Ama şöyle demedi: Sayın Yavuzılmaz, size yanıt veriyorum demedi, zaten "Cevap veriyorum." dedi.

KAYHAN TÜRKMENÖĞLU (Van) - Bizim dönemimizde değil diyor, bak, kırk iki yıllıktır, ta cumhuriyet döneminden gelen kaliteli yöneticilerin olduğundan söz ediyor.

MEHMET TAHTASIZ (Çorum) - Havayollarında söyledik zaten liyakatsizleri, bunlar zaten liyakatsiz olsaydı söylerdik.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Sayın Tahtasız, lütfen...

Buyurun Sayın Genel Müdürüm, devam edin siz.

Lütfen, siz devam edin.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ VEYSİ KURT - Sayın Başkanım, değerli milletvekillerim; şunu arz etmeye çalışıyorum...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Siz bunlarla ilgili işlem yaptınız mı, yapacak mısınız?

ALİ KIRATLI (Mersin) - Sayın Başkanım, şöyle yapalım: Burada bütün konuşmaları CHP'li vekillere verelim, Genel Müdürün, bizlerin söyleyeceği her şeyi onlar söylesin.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Sen bak, "Ce-Ha-Pe" diyorsun ya ben AK PARTİ diyorum, istersen bundan sonra ben de AKP diyeyim. İster misin?

ALİ KIRATLI (Mersin) - Şimdi, sen cümlesi doğru bir cümle değil.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - İster misin?

ALİ KIRATLI (Mersin) - Ya, sen cümlesi doğru bir cümle değil. Siz kendinizi ifade ettiniz, bırakın da adam ifade etsin ya.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Ama Sayın Tahtasız sürekli "AKP" dedi ama, sürekli "AKP" dedi Sayın Tahtasız.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Hayır, ben ifadesine söylüyorum.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Sayın Kıratlı...

Buyurun Sayın Genel Müdürüm, devam edin siz.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ VEYSİ KURT - Sayın Başkanım, kıymetli vekillerim, kıymetli üyelerim; tabii, bu "liyakat" kelimesinden bahsederken şunu arz etmeye çalışıyorum: Gerçekten, biz devlet edebiyatı büyüdük, hakikaten hâlâ bir şeyler öğrenmeye çalışıyoruz hem hukuksal anlamda hem devlet geleneği anlamında ama kırk yılda inşallah az da olsa işimize yetecek kadar bir şeyler öğrendiğimizi tahmin ediyoruz ve şunu samimiyetimle söylüyorum: Önümüze gelen her iş ve işlemin mutlaka hukuk alanında bir karşılığının olmasına gayret ediyoruz ve mutlaka bu kırk yıllık, otuz yıllık, otuz beş yıllık devlet edebini, devlet tecrübesini, devlet hakkaniyetini, kul hakkını mutlaka gözetiyoruz. Biraz önce sayın vekilim söyledi, evet, ben de arkadaşlarıma şunu söylüyorum: Kardeşim, yaptığınız iş ne olursa olsun, dünya alem size haklı desin ama öbür alemde eğer haksızsak bu iş yanlış ama yaptığımız iş hakikaten öbür alemde de doğruysa ve şu anda içinde bulunduğumuz hukuk alanında da doğruysa ya, bütün alem de bize haksız derse biz boynumuz bükmez dinleriz.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Öbür alemde doğru olup olmadığına Allah karar verir de siz bu dünya kısmını bence...

TCDD GENEL MÜDÜRÜ VEYSİ KURT - Evet, Sayın Vekilim.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Devam edin Genel Müdürüm, devam edin.

Sayın Yavuzılmaz...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Bu söylediğim usulsüz atamalarla ilgili işlem yaptınız mı?

TCDD GENEL MÜDÜRÜ VEYSİ KURT - Kıymetli Vekilim, şimdi tabii siz vekilsiniz, ben bürokratım yani ben konuşmayayım isterseniz yani.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Ya, cevap verin, onu soruyorum, işlem yaptınız mı, yapacak mısınız?

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Yanıt verecek, Sayın Yavuzılmaz, ya burada yanıt verecek, ya da yazılı olarak yanıt verecek.

Lütfen...

Sayın Genel Müdürüm, devam edin.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ VEYSİ KURT - Ama Sayın Vekilim, bakın, hürmet istiyorum gerçekten yani sonuçta etkileniyorum efendim.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Sayın Yavuzılmaz, lütfen dinleyin ama.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ VEYSİ KURT - Şeyimi bozmayın, biraz konuşayım efendim, konuşmayacaksam bırakayım.

DURMUŞ ALİ KESKİNKILIÇ (Karabük) - Deniz Bey, Genel Müdür bütün nezaketiyle konuşmaya çalışıyor.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Lütfen...

Buyurun Sayın Genel Müdürüm, devam edin.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ VEYSİ KURT - Gerçekten konuşmayacaksam ben yazılı olarak cevap vereyim, konuşmayayım efendim.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Yok, lütfen devam edin Sayın Genel Müdürüm.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Buyurun, cevabınızı bekliyorum.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ VEYSİ KURT - Ya, kıymetli vekilim, bak, gerçekten saygıya çok dikkat ediyorum, hürmeti çok severim ama 1 miligram bize de göstermezse ben konuşmam efendim, ben duygusal bir adamım yani biz de sonuçta bu ülkenin insanıyız ama aynı zamanda biz de insanız yani.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Devam edin, devam edin Sayın Genel Müdürüm, cevabı verin.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ VEYSİ KURT - Şimdi, Sayın Başkanım, enerjiyle ilgili hem Yavuzılmaz Vekilimizin hem Mahir Vekilimizin...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Konuyu değiştirdiniz. Ya, arkadaşlar, bir dakika... Böyle olur mu ya? Ben bir soru soruyorum, soruyu sormamışım gibi kabul edip "Ben duygusal birisiyim." diyerek başka konuya geçiyorsunuz, basit bir soru soruyorum, cevap vermiyorsunuz.

KAYHAN TÜRKMENÖĞLU (Van) - Ya, ona cevap verecek, yazılı verecek.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Sayın Yavuzılmaz...

Sayın Genel Müdürüm...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Öteki dünyayla ilgili bağlantıyı kurdu, bakın kul hakkı yendiğinde...

KAYHAN TÜRKMENÖĞLU (Van) - Öteki dünya için de hukuktan bahsetti, diyor ki hukuktan bahsetti, bu dünyada da hukuktan bahsetti.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Sayın Genel Müdürüm, toparlayın.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ VEYSİ KURT - Sayın Başkanım, Mahir Vekilimin enerjiyle ilgili konusu vardı.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Yok, cevap verilmiyor, o anlaşıldı; o zaman öbür dünyaya atıf yapmayın, kul hakkı yemek bu.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ VEYSİ KURT - Şu anda bizim 2024 yılında 2,8 milyarlık bir enerji tüketimimiz var, sistem kullanım bedeli olarak yaklaşık 800 milyonluk bir kullanım var. Bu da bizim toplam enerjimizin yüzde 30'una tekabül ediyor ama oransal olarak baktığımızda yani eğer bu bizim trafo gücü üzerinden değil de normal fiili kullanım üzerinden olsaydı yaklaşık 200 milyon civarında olacaktı. Dolayısıyla burada 700 milyonluk bir fark olduğunu görüyoruz yani eğer bu düzeltilirse böyle bir farkın bir yıl bazında olabileceğini tahmin ediyoruz Sayın Başkanım.

İZBAN'la ilgili de kısa bir şey açıklamak istiyorum Sayın Başkanım. Tabii, İZBAN hem TCDD'nin hem İzmir Büyükşehir Belediyesinin yüzde 50, yüzde 50 bir şirketi. Hakikaten eski genel müdürümüzün de bahsettiği gibi yani iktidar ve muhalefetin iş birliğiyle geliştirdiği ve dünyaya da örnek olduğu bana göre çok faydalı bir proje ve şu anda her gün 250 bin kişi taşıyarak da İzmir'imize çok ciddi bir hizmet sunuyor. Bizim yaklaşık 136 kilometrelik ana demir yolu ağı üzerinde bu çalışıyor ve buranın trafiğinin yüzde 70'ini de bu İZBAN trenleri kullanıyor. Tabii, zaman zaman işletmesel bazı problemler var ama takdir edersiniz ki şu anda bu şirketimiz yüzde 70'lik bir gelir gider dengesine sahip. Gelirlerin iyileşmesi için bilet fiyatlarının iyileşmesi gerekiyor Sayın Başkanım. Bilet fiyatları da genellikle UKOME takdirinde olduğu için oradaki orana göre buradaki gelir gider dengesi değişiyor. Orada bir iyileşme olursa borç döngüsünün biraz iyileşme imkânı var ancak biz nasıl bu işleri yürütüyoruz? Biz öz kaynaklarımızı yani ödenmiş sermayeyi artırmak suretiyle buradaki döngüyü ancak çevirebiliyoruz. Bugüne kadar biz TCDD olarak hakikaten bu edimimizi yerine getiriyoruz, belediyemizle de ilişkilerimizi yani karşılıklı bu görevimizi yaptığımız zaman veya bu edimimizi yerine getirdiğimizde hakikaten orayı biraz daha iyileştiriyoruz ama ana sıkıntı gelir gider dengesi 1'in altında ve bunun iyileşmesinin de bilet fiyatlarına bağlı olduğunu söylemek istiyorum.

Sayın Başkanım, bir konu da Delice-Çorum. Şimdi, o ihaleyle ilgili şöyle bir kitap var, vekilimize takdim edeceğim. İki hususu arz etmek istiyorum: Bir tanesi, ihalenin 27'den 31'e niye alındığı. Şimdi, efendim, iki gün önceydi yani 27'sinden iki gün önce arkadaşlarım bana dediler ki: "Genel Müdürüm, EKAP üzerinden insanlar teklif sunamıyor." Nasıl sunamıyor? Ben hemen atladım KİK Başkanımıza gittim. Dedim ki Başkanım, böyle bir şey var, mutlaka bu teknik sorun çözülsün ve mutlaka bu 27'ye yetişsin, "Tamam Genel Müdürüm." dediler. Arkadaşlar çalıştı, başkanlar çalıştı -arkadaşlarım da burada- fakat o teknik sorun çözülemedi. Çözülemedince Kamu İhale doğal olarak bize bir gün sonra dedi ki: "Bu ihale şu tarihten 31'ine ertelenmiştir." Olay tamamen bundan ibarettir. İkinci husus, Sayın Başkanım, tabii, bu ihalenin maliyeti konusu. Sayın Başkanım, tabii ki bu ihale 2022 yılında yaklaşık 22 milyarlık bir değer olarak Bakanlığımıza gidiyor ama aralık ayında, tabii, Aralık'ın 14'ünde bu dosya bize geldi. Sonra baktık ki dosya ilk hazırlandığında, Sayın Başkanım, 100 kilometreymiş, bu 100 kilometre, tabii, 120'ye çıkıyor yani yaklaşık yüzde 17'lik bir gerçek artış oradan kaynaklanıyor. Yine, ilave tüneller ve hatlar olduğunu görüyoruz çünkü öncekinde 20 kilometre, bizim şu anda çıktığımızda ikinci yollar 51 kilometreye çıkıyor; buradan da yüzde 2 ve 7'lik bir artış, ediyor yüzde 9. Yine, malumunuz, biliyorsunuz, bu son yağış rejimlerinden sonra artık Devlet Su İşlerimiz -eskiden "Q100" dediğimiz yani son yüz yıllık su rejimi dikkate alınıyordu bütün sanat yapılarının tasarımında- artık "Q500" dediğimiz yani son beş yüz yıllık rejimi dikkate alan bir mevzuata geçti. Bize geldiği hâlinin Q100'e göre olduğunu, bunun mutlaka Q500'e göre revize edilmesi gerektiğini gördük, buradan da yaklaşık yüzde 20'lik bir artış olduğunu gördük Başkanım, artı, eski Deprem Yönetmeliği'ne göre tasarımların yapıldığını ve bunun da mutlak olarak yeni Deprem Yönetmeliği'ne göre yapılması gerektiğini gördük ve tüm bunları topladığımızda -tamamen matematiksel olarak konuşuyorum Sayın Başkanım- bu oranın yüzde 53 olduğunu gördük yani o konuşulan miktarın, o konuşulan projenin 1 değil, 1,53 olduğunu gördük. Bunu bile o bilinen 2022 yılının değerine indirdiğimizde o değer de 35,2 ettiğini görüyoruz. Bunu sadece basit bir eskalasyonla bugüne getirdiğimizde 85,1 milyar ettiğini görüyoruz. Dolayısıyla bizim bu çalışmalardan sonraki bütün metraj ve kübajları değerlendirip Çevre Bakanlığından aldığımız birim fiyatları da diğer kolona yazıp bunun bununla çarpımını topladığınız zaman çıkan değer ihale değerimiz olarak değerlendirilmiştir ve hakikaten, burada hukuka, mevzuata olabildiğince gayret etmişiz, gayret ettik.

Bir de Vekilim, yani bu "Fiyat artışı olmadan bitecek mi?" hakikaten güzel bir soru.

Sayın Vekilim, samimiyetle söylüyorum, bizim beklentimiz, bunun fiyat artışı olmadan hakikaten biz hem kamulaştırmasını acele yöntem, ihale yöntemleri hızlı yöntem ve şu andaki bütün işlemlerde hızlı yöntemle devam edip bizim buradaki beklentimiz bir artışa gerek kalmadan buranın bitirilmesi şeklindedir.

Söz çok uzatmak istemiyorum, hepinize tekrar çok teşekkür ediyoruz.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - T26 tüneli ne zaman bitiyor planlamanıza göre?

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Yazılı olarak verecek zaten, sordunuz ya Sayın Yavuzylmaz.

Sayın Genel Müdürüm, toplantının başından itibaren size sorulan soruların tamamını yazılı olarak ayrıntılı bir şekilde istiyoruz.

MEHMET TAHTASIZ (Çorum) - Sizin daha on beş yirmi gün önce görevden alınan Başkan Yardımcınızın söylediği fiyat var.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Sayın Tahtasız, lütfen, lütfen...

Dinledi, Sayın Genel Müdürüm sabahdan beri, saat on birden beri sizleri dinliyor, lütfen...

MEHMET TAHTASIZ (Çorum) - "İkmal yapılacak mı, yapılmayacak mı?" diyoruz.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Ama verecek, yazılı olarak verecek size.

Teşekkür ediyorum Sayın Genel Müdürüm.

Şimdi, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğünün 2021 ve 2022 yılları hesap dönemlerine ilişkin sonuç bölümlerini ayrı ayrı okutup ibraya sunacağım.

Önce 2021 yılı sonuç bölümünü okutuyorum:

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ - Sonuç:

TCDD Taşımacılık AŞ'nin 2021 yılı bilançosu ve 1.641.228.068,94 kuruşluk dönem zararı ile kapanan gelir tablosu genel görüşmeye sunulur.

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğünün 2021 yılı bilançosu ve 4.034.233.093,81 kuruşluk dönem zararı ile kapanan gelir tablosu tasvibe sunulur.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - İbra edenler... İbra etmeyenler... İbra edilmiştir.

Şimdi, 2022 yılının sonuç bölümünü okutuyorum:

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ - Sonuç:

TCDD Taşımacılık AŞ'nin 2022 yılı bilançosu ve 2.511.434.435 lira dönem zararı ile kapanan gelir tablosu genel görüşmeye sunulur.

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğünün 2022 yılı bilançosu ve 6.386.057.096,98 kuruşluk dönem zararı ile kapanan gelir tablosu tasvibe sunulur.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - İbra edenler... İbra etmeyenler... İbra edilmiştir.

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğünün 2021 ve 2022 yıllarına ait üst komisyon toplantısı tamamlanmıştır.

Tüm katılımcılara teşekkür ederim.

Sayın Genel Müdürüm çalışmalarınızda başarılar diliyorum, kolaylıklar diliyorum.

Evet, bir sonraki kuruma geçiyoruz ara vermeden. Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Taşımacılık Anonim Şirketine geçiyoruz.

2.- TCDD Taşımacılık Anonim Şirketinin 2021 ve 2022 yıllarına ait bilanço ve netice hesaplarının görüşmeleri

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Değerli Komisyon üyeleri, toplantımıza Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Taşımacılık Anonim Şirketinin 2021 ve 2022 yıllarının bilanço ve netice hesaplarının görüşmeleriyle devam ediyoruz.

Sayın Genel Müdürümüzden başlamak üzere toplantımıza katılan kurum ve Sayıştay temsilcilerimizin kendilerini Komisyonumuza tanıtmalarını rica ediyorum.

Buyurun.

(Katılımcılar kendilerini tanıttılar)

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Peki, teşekkür ederim.

Evet, sunumunu yapması için sözü Sayın Genel Müdürümüze veriyorum.

Buyurun Sayın Genel Müdürüm.

TCDD TAŞIMACILIK ANONİM ŞİRKETİ GENEL MÜDÜRÜ UFUK YALÇIN - Sayın Başkanım, KİT Komisyonunun saygıdeğer üyeleri, Sayıştay ve Bakanlıklarımızın kıymetli temsilcileri; öncelikle hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Devlet Demiryolları Taşımacılık AŞ Genel Müdürlüğümüz 1 Mayıs 2013 tarihinde yasalaşan 6461 sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Kanunu'yla beraber demir yolu tren işletmesi olarak görevlendirilmiştir; 14 Haziran 2016 tarihinde tüzel kişilik kazanmış, 1 Ocak 2017 tarihinden itibaren de kendi kaynaklarının planlamasını yapan, programını yapan bir kurum olarak ve bütçesiyle de faaliyetlerine başlamıştır.

TCDD Taşımacılık; 2.032 kilometresi yüksek hızlı tren, 219 kilometresi hızlı tren ve 11.668 kilometresi konvansiyonel olmak üzere toplam 13.919 kilometrelik ulusal ağ üzerinde demir yolu işletmeciliği yapmaktadır.

Genel Müdürlüğümüz ulusal ve uluslararası demir yolu ağlarında yolcu ve yük taşımacılığı kapsamında yüksek hızlı tren, konvansiyonel anahat ve bölgesel trenler, kent içi toplu ulaşımda Marmaray, Sirkeci-Kazlıçeşme, İstanbul Havalimanı-Gayrettepe Metrosu, Başkentray, lojistik faaliyetler, feribot işletmeciliği, demir yolu araçlarının bakım, revizyon faaliyetlerinden sorumlu bulunmaktadır. Bu faaliyetlerimizi merkezde 15 daire ve birim başkanlığının yanında 1 işletme müdürlüğümüzde, taşrada ise 8 bölge müdürlüğümüz, 1 işletme müdürlüğünde toplam 11.118 çalışanımızla gerçekleştirmekteyiz.

Çeker araç filomuzda 659 adet elektrikli ve dizel lokomotif, 31 adet yüksek hızlı tren setimiz, 98 adet dizel tren setimiz, 91 adet elektrikli tren setimiz bulunmaktadır. Çekilen araç filomuzda ise 742 adet yolcu vagonumuz, 17.362 adet de yük vagonumuz bulunmaktadır.

Yük taşımalarımızın yaklaşık yüzde 45'i önemli organize sanayi bölgeleri, limanlar, fabrikalar gibi yük merkezlerine bağlı 439 kilometre uzunluğundaki toplam 286 adet iltisak hattından yapılmaktadır.

Uluslararası demir yolu yük taşımalarımız Bulgaristan, İran ve Gürcistan'la olan sınır garlarımız üzerinden gerçekleştirilmektedir. Mart 2025 tarihi itibarıyla 543 bin tondan fazla yük sınır garlarımız üzerinden taşınmıştır.

Hafta içi günlük 740 yolcu treniyle hizmet verirken hafta sonu ek seferlerle bu sayı 750'ye ulaşmaktadır. Yük taşımacılığımız ise günlük 200 trenle gerçekleşmektedir.

Mart 2025 tarihi itibarıyla yüksek hızlı trenler, konvansiyonel ve ana hat trenler, bölgesel trenler, kent içi banliyö hatlarımızda toplam 43,8 milyon yolcu taşınmıştır. 1 Ocak 2025 tarihinden 26 Mart 2025 tarihine kadar İstanbul-Sofya-İstanbul trenlerimizde toplam 5.600 yolcu taşınmıştır.

9 Mart 2025 tarihinde...

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Sayın Genel Müdürüm, sunumu arkadaşlarımıza, üyelerimize dağıttığınız için hızlı bir şekilde de geçebilirsiniz.

TCDD TAŞIMACILIK ANONİM ŞİRKETİ GENEL MÜDÜRÜ UFUK YALÇIN - Tamam, biraz hızlandırayım inşallah Sayın Başkan.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Evet, biraz hızlandıralım lütfen.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Yani Başkan "Son sayfaya geçin." diyor mümkünse. (Gülüşmeler)

TCDD TAŞIMACILIK ANONİM ŞİRKETİ GENEL MÜDÜRÜ UFUK YALÇIN - Sunumu dağıttık, o zaman biraz daha hızlandıralım Başkanım, müsaadenizle.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Buyurun, estağfurullah.

TCDD TAŞIMACILIK ANONİM ŞİRKETİ GENEL MÜDÜRÜ UFUK YALÇIN - Bu kısmı geçmek istemiyorum özellikle Sayın Başkanım, Van-Tahran seferlerini yeni başlattığımız için; müsaadenizle.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Tabii ki buyurun.

TCDD TAŞIMACILIK ANONİM ŞİRKETİ GENEL MÜDÜRÜ UFUK YALÇIN - 9 Mart tarihinde başlattığımız Van-Tahran-Van seferlerimizle 26 Mart tarihine kadar 1.500 yolcu taşınmıştır. Bu dönemde de yine yurt içi ve uluslararası taşımalarımızda 3,87 milyon ton yük taşınmış; bu, toplam 1,7 milyar ton kilometreye denk gelmektedir.

Yüksek hızlı trenlerimizin ilk işletmeye açıldığı tarihten bugüne kadar toplam 96,2 milyon yolcu taşınmıştır. Yine aynı şekilde, Marmaray'la açıldığı tarihten bugüne kadar toplam 1 milyar 286 milyon yolcu taşınmıştır. 36 kilometrelik Başkentray güzergâhımızda 24 adet durakta günlük ortalama 67 bin yolcuya hizmet verilmektedir. Yine, bugüne kadar 110 milyon yolcu Başkentrayda taşınmıştır.

Mart 2025 tarihine kadar toplam Sirkeci-Kazlıçeşme Hattımızda yaklaşık 4 milyon yolcu taşınmıştır. Toplam günlük 10 bin yolcuya da hizmet vermekteyiz.

Yine, 23 Ocak 2023 tarihinde İstanbul Havalimanı metromuzu da devreye aldık; şu anda da oradaki faaliyetlerimizi de sürdürmekteyiz. Bugüne kadar 17 milyon yolcu taşınmıştır. Burada da 37,5 kilometrelik hatta hizmetimiz devam etmektedir. Bugüne kadar konvansiyonel ve ana hat trenlerimizde de mart ayı başı itibarıyla 15,9 milyon yolcu taşınmıştır.

Hizmet kalitemizin artırılması, verilen hizmetlerin iyileştirilmesi ve sürekli gelişimin sağlanması amacıyla 4 Ağustos 2020 tarihinde Çözüm Merkezi uygulamamız başlatılmıştır.

Yine, Yüksek hızlı trenlerimizde Turuncu Masa uygulamalarımızı 2019 yılı tarihi itibarıyla devreye aldık, açılan yüksek hızlı tren hatlarımızda da bu hizmetimizi sürdürmeye devam ediyoruz.

Uluslararası demir yolu yük taşımalarımız da Bulgaristan, Gürcistan, İran sınırları garlarımızdan yapılmaktadır. Bu kapsamda, 2018-2025 yılları arasında toplam Çin yönüne 2.500 sefer, yaklaşık 1,6 milyon ton; İran yönüne 5.600 sefer, toplam 4,2 milyon ton; Avrupa yönüne ise 30 bin sefer, yaklaşık 18,5 milyon ton yük tarafımızdan taşınmıştır.

Elektrikli araç parkımızın büyütülmesi, yeni araçlarımızın yeni, verimli, yerli ve millî araçlarla değiştirilmesi amacıyla TÜRASAŞ'la olan faaliyetlerimiz devam etmektedir. Bu kapsamda, 22 adet 160 kilometresaatlik millî EMU'larımız projemiz verilmiştir; 3 adedi devreye alınmıştır ve Gebze-Sakarya arasında işletmeye şu anda devam etmektedir.

Yine, 95 adet elektrikli lokomotiflerimizin 2027 tarihine kadar temini planlanmıştır. İnşallah bu yıl içerisinde 15 civarındaki lokomotifimizi TÜRASAŞ'tan teslim alacağız.

Yine, yerli ve millî imkânlarımızla 14 adet hızlı tren setimizin siparişini TÜRASAŞ'a yaptık. İnşallah, 2026 yılı sonunda 1 tane ve 2028 yılı sonuna kadar da diğerleri olmak üzere 14 adedini teslim almış olacağız.

Güvenli, emniyetli bir demir yolu işletmeciliği yapmak için özellikle Seyrüsefer Güvenlik Platformu uygulamasını başlattık. Bu uygulama ile lokomotiflerimizde bulunan kameralar sayesinde tren dizilerimizin, çevrenin ve lokomotiflerin görüntüleri anlık olarak izlenebilmekte, makinistlerimizin uyku, yorgunluk ve araçta bulunmama gibi durumları yapay zekâ destekli bilgi ve uyarılarla Ankara'da oluşturduğumuz Tren İzleme ve Koordinasyon İşletme Müdürlüğünden operatörler tarafından değerlendirilerek makinistlerimize uyarılar yapılmaktadır.

Başkanımızın da söyledikleriyle sürecimizi hızlandırıp son tarafa geçiyorum inşallah.

Ülkemizin yine 2053 net sıfır emisyon hedefi kapsamında demir yolu yük ve yolcu taşımacılığının artırılması hedefinin yanında Genel Müdürlüğümüz faaliyetlerinden kaynaklanan sera gazı emisyonlarının azaltılmasına yönelik 2026 yılı sonuna kadar alacağımız önlemleri çalıştığımız Enerji Yönetimi ve İklim Değişikliği Eylem Planı çalışmalarımızda son noktaya geldik.

Enerji verimliliği çalışmaları kapsamımızda Verimli Sürüş Teknikleri Projemizi İzmir bölgemizde devreye aldık; burada yaklaşık yüzde 10 tasarruf edebileceğimizi de verilerimizde tespit ettik. Bu süreçte 2024 yılında yapılan çalışmalarımızda 270 bin litre motorin tasarrufu ile 12 milyon liranın da kasamızda kalmasını sağladık ve ayrıca, 748 tonluk da karbondioksit emisyonunu engellemiş olduk. İnşallah önümüzdeki süreçte de Türkiye'de diğer bölgelerimizde de bu projemizin yaygınlaşmasını planlıyoruz.

Sayın Başkanım, değerli milletvekillerim; sözlerime son verirken bize desteğini esirgemeyen değerli heyetinize, Meclisimize ve Sayıştayımıza şükranlarımı arz ediyor, çalışmalarımızın hayırlı ve uğurlu olmasını diliyor, saygılar sunuyorum.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Teşekkür ediyorum Sayın Genel Müdürüm.

Şimdi, önerilerin görüşmelerine başlıyoruz.

Kurumun 2021 Yılı Alt Komisyon Raporu'nda 1, 2022 Yılı Alt Komisyon Raporu'nda 2 öneri bulunmaktadır.

2021 ve 2022 yıllarının 1 no.lu önerileri aynı mahiyette olduğundan birlikte işleme alıyoruz.

Şimdi, daha güncel olan 2022 yılının 1 no.lu önerisini okutuyorum.

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ - Öneri 1:

Yük ve yolcu taşımacılığının daha verimli ve etkin yürütülmesi ve işletmecilik gelirlerinin giderleri karşılama oranının iyileştirilmesi için işletim ve bakım masrafları çok yüksek olan eski nesil dizel lokomotiflerin belirli bir program dâhilinde işletmecilikten çekilerek mevcut araçların bakım, onarım ve revizyon maliyetlerinin düşürülmesi ve enerji giderlerinin azaltılarak gelirlerin artırılmasının sağlanması önerilir.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Sayın Genel Müdürüm, buyurun.

TCDD TAŞIMACILIK ANONİM ŞİRKETİ GENEL MÜDÜRÜ UFUK YALÇIN - Genel Müdürlüğümüzce yapılan kısa ve orta vadeli ihtiyaç planlaması kapsamında düşük bakım ve enerji giderlerine sahip yeni nesil 56 adet millî elektrikli tren seti, 95 adet elektrikli ana hat lokomotifi ve 40 adet dizel elektrik ana hat lokomotifi için şirketimiz yatırım programına bunlar alınmıştır. Bu kapsamda, 56 adet millî elektrikli tren setimizin siparişi TÜRASAŞ'a verilmiştir, 95 adet elektrikli ana hat lokomotifimizin de siparişi türü TÜRASAŞ'a geçmiştir, 40 adet dizel elektrikli lokomotif alımımız için de ihale süreçlerimiz devam etmektedir.

Yine, mevcutta yaklaşık 52-53 yaşına sahip olan 24 binlik dizel lokomotiflerimizle ilgili olarak da üç aşamalı çalışmamız yürütülmektedir. Bunların birinci aşamasında bu lokomotiflerimizin ikili kumanda sistemimizin montajı ve devreye alınması, kumanda kontrollerinin elektromanyetik röleler yerine mikro işlemcili rölelerle yapılması, anti patinaj sisteminin montajının yapılması ve veri toplama sisteminin devreye alınması çalışmaları birinci aşamada devam etmektedir. İkinci aşamada da, yine bu lokomotiflerimizin soğutma sistemlerinde iyileştirme çalışmalarının yapılıp prototip uygulaması yapılarak saha çalışmalarına

geçilecektir. Üçüncü aşamada da yine bu lokomotiflerimizin TÜBİTAK Kamu Araştırmaları Destek Grubu Projesi kapsamında yani KAMAG Projesi kapsamında da ağır dizel modernizasyonu projesiyle çalışmalarımız devam etmektedir. Bu çalışmalarımızın tamamlanmasıyla beraber filomuzun yaklaşık yarısını oluşturan bu dizel elektrik 24 binlik lokomotiflerimizin modernizasyon çalışmalarının da tamamlanmasıyla çekiş gücünün artırılması, lokomotiflerin daha etkin kullanılması, bakım onarım faaliyetlerinin düşürülmesi ve yakıt tasarrufu da sağlanmış olacaktır.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Teşekkür ediyorum Sayın Genel Müdürüm.

Sayın Polat, buyurun.

MAHİR POLAT (İzmir) - Merhabalar.

Alt komisyonda da birlikteydik; Alt Komisyonda çokça soru sormuşum, sorulara çok detaylı cevap vermişsiniz, öncelikle teşekkür ederim fakat bir yerde bir öneri sunmak isterim Devlet Demiryolları Genel Müdürümüze, siz karşıda dinlediniz, duydunuz, bu özellikle kantarlarla ilgili. Burada ticari bir kayıp söz konusu oluyor, yükü kiloyla taşıyorsunuz; tartıp beyana göre giderseniz, beyan ile gerçek arasındaki farkı tespit edemediğinizde bir zararınız olacak. Bunun için sormuştum "Kantarlar yapılıyor mu?" diye, cevabınız çok basit "Kantarları inşa edilecektir." demişsiniz... Tabii, bunun zamanını, ne zaman, maliyetini koymamışsınız fakat dünyayı yeniden keşfetmeye gerek yok. Bu kantar meselesini kara yolu taşımacılığı çok ciddi bir şekilde çözmüş, çok rahat bir şekilde çözmüş, bunları belli mikroçiplerle beraber, belli sensörlerle beraber römorklarına, kendi taşımalarına monte etmişler, yüklediğin anda, yüklemeye başladığı anda ne kadar tonaj bastığını görebiliyorsunuz.

TÜRASAŞ da aynı bünyede olduğunuz şirketlerden bir tanesi, yani böyle bir geliştirmeyi yapmak ilave bir maliyet ve ilave bir kaybın önüne geçecektir, bence bunu dikkate alıp böyle bir çözüme giderseniz doğru olur.

Bu bulguyla ilgili de ben kısaca sormak istedim. Tabii, elektrikli araçlara geçişi önemseyeceğimizi her seferinde söyledik. Türkiye'nin temel problemlerinden bir tanesi dış ticaret açığı. Dış ticaret açığının, ihracatın ithalatı karşılamadaki en büyük problemlerinden bir tanesi enerji ithalatlarımız yani verdiğimiz bu mazotla, akaryakıtla ilgili giderleri düşürmemiz gerekiyor. Çok şükür, ülkemizde hem rüzgârımız var hem güneş enerjimiz var, bunlarla ilgili yatırım yapılması, aynı anda da elektrikli araçlara geçişin özendirilmesi ülkenin bu anlamda zenginleşmesi için çok ciddi bir katkı sunar, buna dikkat edilmesi gerektiğini düşünüyorum. Bu bağlamda sorularım: Filonuzdaki elektrikli araçların neredeyse tamamı yeni nesil araçlardan oluşuyor fakat dizel, dizel elektrikli ve dizel hidrolik araçlar da genellikle eski nesil araçlar; bu araçların yeni nesil araçlarla değişimi için ne kadar bir zaman ve ne kadar bir bütçe öngörüyorsunuz? Bu dizel, dizel elektrikli ve dizel hidrolik araçlar da yerini tamamen elektrikli araçlara mı bırakacak yoksa yine aynı tip şekillerle mi yenilenecek? Bunlarda, tabii, bizim önceliğimiz elektrik. Bu bağlamda, cevaplarsanız sevinirim.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Teşekkür ediyorum Sayın Polat.

Evet, buyurun Sayın Keskinkılıç.

DURMUŞ ALİ KESKİNKILIÇ (Karabük) - Sayın Genel Müdürüm, ben her şeyden önce çok teşekkür etmek istiyorum sizlere, özellikle Millî Elektrikli Tren Projesi ve bu projeye verdiğiniz destekten dolayı. Özellikle, Millî Tren Setlerimiz konusunda yaptığınız çalışmalardan dolayı ben çok teşekkür ediyorum. Gerçekten son yıllarda bunu bir gurur vesilesi olarak izliyoruz; millî trenlerimizi gördükçe, özellikle millî elektrikli trenlerimizi gördükçe gurur duyuyoruz. Taşımacılık AŞ'nin son dönemlerde yaptığı çalışmalar, 7/24 çözümleri... Ve özellikle ben bir şey için burada teşekkür ediyorum, Turuncu Masa için; orada yaşlılara, engellilere inişlerinde, binişlerinde, her aşamada yardım ediliyor, inanılmaz insani bir uygulama. Gerçekten bu dijitalleşmenizi, özellikle otonom sistemlere geçişinizi, "big" data analizlerinizi... Ve dünyanın en modern taşımacılık sistemine doğru hızla sahip olmaya gittiğimizi görüyoruz, hatta bazı ülkelerden çok ileri olduğumuzu görüyoruz, özellikle yolcu taşıma kapasitemizde de aynı şekilde bunu görüyoruz.

Ben, hepimize çok teşekkür ediyorum, bu konudaki çalışmalarınızı bütün gönlümüzle destekliyoruz efendim.

Sayın Genel Müdürüm, sağ olun, ekibinize ve sizlere çok teşekkür ediyoruz.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Teşekkür ediyorum Sayın Keskinkılıç.

Evet, Sayıştayın bu konudaki görüşünü alalım.

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ - Konunun izlemeye kalması önerilir.

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

Böylelikle 2021 yılı önerilerinin görüşmeleri tamamlanmıştır.

Şimdi, 2022 yılı önerilerinin görüşülmesine başlıyoruz.

Kurumun 2022 yılına ait 1 no.lu önerisini görüşmüştük. Bu nedenle, kurumun 2022 yılına ait 2 no.lu önerisini okutuyorum:

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ - Öneri 2:

İdarenin, taşımacılık hizmetlerinde bağlı bulunduğu mevzuat hükümlerine uygun bir şekilde, işletmecilik gereği yapabileceği ticari indirimler dışında indirim yapmaması önerilir.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Sayın Genel Müdürüm, yanıt için buyurun.

TCDD TAŞIMACILIK ANONİM ŞİRKETİ GENEL MÜDÜRÜ UFUK YALÇIN - Kamu Kurum ve Kuruluşlarının Ürettikleri Mal ve Hizmet Tarifeleri ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında 8/1/2002 tarihli 4736 sayılı Kanun'un 1'inci maddesi gereğince "Kamu kurum ve kuruluşlarınca üretilen mal ve hizmet bedellerinde işletmecilik gereği yapılması gereken ticarî indirimler hariç herhangi bir kişi veya kuruma ücretsiz veya indirimli tarife uygulanmaz." hükmü bulunmaktadır. Yine, aynı kanunda "Cumhurbaşkanı birinci fıkra hükmünden muaf tutulacak kişi veya kurumları tespit etmeye yetkilidir." şeklinde denilmektedir. Bu kanundan muafiyetle sağlanması amacıyla Bakanlar Kurulunun 2002 tarihli kararname ekiyle, görev gereği seyahat eden TCDD Taşımacılık AŞ personelinin sadece kendisi şirketimizce işletilen kent içi, Marmaray ve Başkentray banliyö trenlerinden ücretsiz olarak faydalandırılmaktadır. Bu kapsamda, biz en son alt komisyonda da sayın vekillerimizin de bize tavsiyeleri şu yöndeydi: "Siz, bunu yukarıya taşıyın, istediğiniz talep neyse bildirin." diye söylenmişti, biz de bunu Bakanlığımızın Hukuk İşleri Genel

Müdürlüğüne bildirdik. İnşallah, orada yapılan çalışmayla beraber de Devlet Demiryolları Taşımacılık AŞ personelinin kendi işlettiği ana hat ve bölge trenlerinden, özellikle şehir içi banliyö hatlarından işe geliş gidişlerinde, görev sırasında buralardan ücretsiz kullandırılmasıyla ilgili olarak talebimizi yenileyeceğiz. Kanunda bir düzenleme yapılarak kurum personelinin bu şekilde faydalanmasını talep ettik şu anda, inşallah neticelenir.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Peki, teşekkür ediyorum.

Öneri üzerine söz almak isteyen var mı?

Sayın Polat, buyurun.

MAHİR POLAT (İzmir) - Şimdi, burada, TCDD personeli, memur, sözleşmeli işçi, taşeron; TCDD Taşımacılık AŞ personeli, memur, sözleşmeli işçi, taşeron ücretsiz veya indirimli geçiş hakkına ilişkin bir karar bulunmamaktadır. Anlaşılan o ki taşımışız bunu ki Sayıştay bununla ilgili "Yapmayalım." diyor. Kaldı ki böyle bir karar olsa bile ücretsiz geçiş durumunda bilet fiyatının tamamını, indirimli geçiş olması hâlinde ise aradaki farkın Büyükşehir Belediyesi bütçesinden karşılanması gerekecektir. Kurum tarafından Marmaray, Başkentray tren tarifelerinde işletmecilik gereği yapılması gereken ticari indirimlere uygun olmayan indirim veya ücretsiz tarifelerin uygulandığı ve zarara neden olduğu tespit edilmiş. Bu bağlamda, burada bir çelişki var mı, yok mu? Öncelikle bunu tespit edelim çünkü Sayıştay, ilgili kanuna göre personelin ücretsiz biniş hakkı bulunmadığını dile getiriyor. Bu konuda hanginizin dediği doğru, ona bir bakalım. Eğer Sayıştay doğru söylüyorsa kurum zarara uğramış demektir. Böyle bir zarar söz konusu mudur? Eğer böyle bir zarar var ise ne kadardır? Yok, eğer Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları doğru söylüyorsa Sayıştaya soralım, olmayan bir şeyden kurum neden suçlanıyor?

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Peki, teşekkür ediyorum Sayın Polat.

Sayıştayın önerisini alalım.

Buyurun.

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ - Konunun izlemeye kalması önerilmektedir.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Önerinin Sayıştay tarafından izlenmesini oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Böylelikle, önerilerin görüşmeleri tamamlanmıştır.

Şimdi, geneli üzerindeki görüşmelere geçiyoruz.

Sayın Tahtasız, buyurun.

MEHMET TAHTASIZ (Çorum) - Sayın Başkan, Sayıştayın kıymetli temsilcileri; Devlet Demiryolları Taşımacılığın değerli yöneticileri; herkesi saygıyla selamlıyorum.

Konuşmama ihracatta Türkiye'nin 13'üncüsü, Karadeniz'in 1'inci Çorum'dan başlamak istiyorum. "Anadolu kaplanı" olarak nitelendirdiğimiz Çorum'un sanayicisi üretiyor, geliyor, büyüyor ama iktidarın gerekli demir yolu yatırımları yapılmadığı için Çorum gibi Anadolu kentlerinin büyümesine engel oluyor. Çorumlu sanayici 10 bin dolara ürettiği ürüne 10 bin dolar nakliye ödemek zorunda kalıyor. Anadolu'nun kalkınma projesi olarak gördüğümüz Mersin, Samsun ve Trabzon Limanlarını birbirine bağlayacak demir yolu ülkemiz ve sanayicimiz için hayati öneme sahiptir. Yine, demir yolu yük taşımacılığında 2023 hedefi olarak yüzde 15 pay, yolcu taşımacılığında yüzde 10 pay hedef olarak konulmuş olmasına rağmen bu hedefler tutmamıştır. İhracatımızın yalnızca 0,7'si demir yoluyla yapılıyor, bu da acı bir tablodur. Bu rakam oldukça düşük ve birçok Avrupa ülkesinin de gerisindeyiz. Dönemin Kalkınma Bakanı Lütfi Elvan 2019 yılında yaptığı konuşmada "Mersin Limanı'nı Samsun Limanı'na kadar bağlayacak olan bir hattın ilk adımı olan Aksaray-Ulukışla Hızı Tren Demir Yolu Hattı'nın yapımını yatırım programına aldık. Dolayısıyla hem doğu-batı ekseninde hem de kuzey-güney ekseninde hızlı tren demir yolu hatlarımızı oluşturmuş olacağız." demişti. Hazine ve Maliye Bakanı Sayın Mehmet Şimşek de kısa bir süre önce yaptığı konuşmada "Ulaşımındaki tek önceliğimiz demir yolu." dedi. Lütfi Elvan'ın bu vadinin üzerinden altı yıl geçti; Mersin, Samsun ve Trabzon Limanlarını birbirine bağlayacak, Anadolu'yu kalkındıracak yük treni taşımacılığıyla ilgili hiçbir adım atılmadı. İktidara ve sizlere soruyorum: Siz Anadolu'nun kalkınmasını istemiyor musunuz? Mersin, Samsun ve Trabzon Limanlarını birbirine bağlayacak ve ticareti canlandıracak, hatta İstanbul Boğaz trafiğini dahi rahatlatacak bu projeye ilgili ne durumdayız, bunu merak ediyoruz. Bu proje ne zaman hayata geçecek?

Sayın Genel Müdür, bu iktidar döneminde halkımız yolcu garantisi, araç garantisi gibi halkın cebine el atan garabet bir modelle tanıştı; bunlardan biri de sarayın yandaş müteahhit mensuplarından ballı ihalelerin müdavim şirketleri, halkımızın bildiği holdinglerin "ATG Gar İşletmesi AŞ" adıyla işlettiği Ankara Yüksek Hızlı Tren Garı'dır. Yılda 8 milyon yolcu garantisi verilen Ankara Yüksek Hızlı Tren Garı'nda hemen her yıl sapmalar meydana geliyor. Gar için verilen garanti yolcu sayısı yılda 8 milyon kişi olarak belirlenmişti ancak Ekim 2022-Ekim 2023 döneminde 2 milyon 938 bin 421 kişi -giden yolcu- kullandı. Şirket, garı kullanmayan 5 milyon 61 bin 579 kişinin ücretini hazineden yani bu milletin cebinden ödedi. Devlet 2023'te bunun için 3 şirketin kurduğu ortaklığa 409 milyon 528 bin TL ödedi. Gar için 2020'de verilen garantiler de tutmamış, verilen 5 milyon yolcu garantisi 740 binde kalınca hazine gelmeyen yolcular için yüklenici firmalar Cengiz, Kolin, Limak ortaklığına 7,5 milyon dolar ödenmişti. 2018-2019'da 5 milyon yolcu garantisi tutmayınca 7 milyon 500 bin dolar daha ödenmişti. Ankara Yüksek Hızlı Tren Garı 29 Ekim 2016'da açıldı ve Kolin, Cengiz, Limak tarafından 235 milyon dolara mal edildi. Geçen sekiz yılda dolarla garanti ödemesi nedeniyle şirketlere 81 milyon 822 bin dolar, güncel kurla 2 milyar 884 milyon TL ödendi. 2024 yılında garanti edilen 8 milyon yolcuya karşılık sadece 3 milyon 112 bin kişi geldi. Hazineden yani milletin cebinden 12 milyon dolar daha çıktı. Ankara Yüksek Hızlı Tren Garı'nı Kolin, Cengiz ve Limak'ın ortak olduğu ATG Gar AŞ işletiyor, kamuya devri 2036 yılında olacak. Ankara Yüksek Hızlı Tren Garı koca bir kara delik oldu, üstelik diğer garantili projelerden farklı olarak garanti tutsa bile ödeme yapılıyor. Garantinin üzerindeki yolcu için de hazineden para çıkıyor. Yani, millet o garı kullansa da kullanmasa da milletin cebinden aldığınızı Kolin ve Cengize aktarıyorsunuz. Ankara Yüksek Hızlı Tren Garı için açıldığı 2016 yılından bugüne kadar yıl bazında ve toplamda ne kadar yolcu garantisi ödediniz? 2016 yılından bugüne hangi yıl, ne kadar yolcu garantisi verildi ve o yıllarda kaç yolcu kullandı, bunu yıl bazında istatistik olarak istiyoruz. TCDD Taşımacılık tarafından 2020 yılından 2025 yılına kadar hızlı tren ve diğer taşımacılık alanlarında bilet fiyatlarındaki artış oranı ne kadar olmuştur? Bilet fiyatlarındaki artışlar enflasyonun üzerinde mi gerçekleşmiştir? Devlet Demiryollarının güncel bilet fiyatları kuruma zarar mı yazmakta yoksa kâr mı elde etmektesiniz? Son olarak, kurumun 2024 yılı kâr

veya zararı ne kadar olmuştur? İhracatımızın ne kadarı demir yoluyla yapılıyor? Millî gelirimizin ne kadarını demir yolu yatırıma harcıyoruz?

Hepinizi saygıyla selamlıyorum.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Teşekkür ediyorum Sayın Tahtasız.

Buyurun Sayın Yavuzıılmaz.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Evet, Sayın Genel Müdür iki konuya temas edeceğim: Bunlardan birincisi, biraz önce Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğünün denetim toplantısında da ifade ettiğim bir konu; bunun Taşımacılık AŞ boyutu da var, o da ayrı bir raporla oluşturulmuş, Sayıştayın 2020 yılı Taşımacılık AŞ Denetim Raporu; bu raporda belirtildiği üzere Sayıştayın yaptığı incelemede "Devlet Demiryolları Taşımacılık AŞ'de Görevde Yükselme ve Unvan Değişikliği Yönetmeliği'ne tabi olmayan kadrolara atama yapıldıktan kısa bir süre sonra görevde yükselme sınavına tabi olan kadrolara sınavsız atama yapıldığı tespit edilmiş. "Görevde Yükselme Yönetmeliği'ne aykırı bir durum olduğu gibi, aynı zamanda hakkaniyete de uygun düşmemesi nedeniyle personel arasındaki çalışma barışını da olumsuz yönde etkilediği görülmektedir." diyor. Kim diyor? Sayıştay diyor. Bu bağlamda, şirket personeli arasındaki çalışma barışını ve şirkete duyulan aidiyet duygusunu olumsuz yönde etkileyen sınavsız müdür atama uygulamasına son verilmesi gerektiğini rapor yazıyor. Müdür atamalarının şirketin Görevde Yükselme ve Unvan Değişikliği Yönetmeliği'ne uygun olarak yapılması gerektiğini söylüyor. Yani "Uygun olarak yapılmadığı için bunu uygun hâle getirin. Yönetmeliklerdeki veya kanunlardaki boşluklardan istifade ederek görevde yükselme sınavına tabi olarak atanması gereken müdürlüklere başka görevlilerin hüllesi yoluyla atama yapmayın, yapamazsınız." diyor. Bildiğiniz gibi, devletin kanun ve yönetmeliklerinde yer alan hususlara uyulmaması suçtur. Her suçun da bir suçlusu vardır. O nedenle, bu konu, Teftiş Kurulunun incelemesi gereken, gerekli soruşturmaları açması gereken bir konudur. Devlette devamlılık esastır. Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğünde, Taşımacılık AŞ Genel Müdürlüğünde görev alan en üst düzey yetkililer o kadar hızlı değişiyorlar ki biz de KİT Komisyonu olarak takip etmekte zorluk yaşıyoruz. Onlar değiştiğiçe değişen yetkililerin sorumluluğu altında yapılan iş ve işlemler temize çekilmiyor. Burada ibra edilmesiyle de ortadan kalkmıyor çünkü bunlar yıllara sari işlemler. Dolayısıyla zaman aşımı da geçerli olmayacağı için, yarın bu gibi uygulamaların sonuçları sizi bulmasın diye, bugünden bu görevlerdeyken Teftiş Kurulunu harekete geçirmeniz gerektiğini ifade ediyorum.

Sayıştay "(II) sayılı cetvelde yer alan mühendis, şef, memur, tekniker, teknisyen ve benzeri kadrolarda yer alan söz konusu kişilerin önce (I) sayılı cetvelde yer alan ve görevde yükselme sınavıyla atama yapılacak kadrolar arasında yer almayan yöneticilik kadrolarına atandığı -numaraya bakın, kurnazlığa bakın- akabinde uzun süre geçmeden görevde yükselme sınavıyla atanılabilecek müdürlüklere sınavsız olarak atandığı görülmüştür." diyor. Yani liyakatsizlik, diğer bir terimle söyleyeyim, kul hakkı yemek işte budur, bu kadar. Siz evladınızı yetiştiriyorsunuz değil mi, ilkökul, ortaokul, lise, üniversiteye gidiyor, uğraşıyorsunuz, didiniyorsunuz, çalışıyorsunuz, okul masraflarıydı, oydu, buydu, elinizden gelen tüm çabayı, gayreti sarf ediyorsunuz, okulundan mezun oluyor, Devlet Demiryolları gibi, kurumsal kültür ve hafızaya sahip olan bir kurumda işe giriyor, çok güzel; eşit bir şekilde, o da hakkı olan görevde yükselme sınavına girerek kurum içinde ilerlemek istiyor ama yok, baypas edilerek, bazı görevlilerin hüllesi yoluyla, o sınava girmeden, onun sınavına girerek önüne geçen insanlar oluyor. Arkadaşlar, gereğini yapın; bakın, bunların gereğini yapın, bunlar kimse gereğini yapın. Bir yerden itibaren bu sorunu düzeltmek zorundayız. O yüzden bu da sizin üzerinize düşen vazifedir. Burada kullanılıyor, anlatılıyor "Bu dünyada kimsenin hakkının yenmemesi, öteki dünyaya bir hak geçerek gidilmemesi..." şeklinde ifadeler var değil mi? Yani bu ifadelerde samimiysek bu doğrultuda bunun gereğinin yerine getirilmesini bekliyoruz. Olmadığı takdirde tarif edilecek her mekânda, her zeminde, her yerde, bu dünyada veya ötesinde, ben şikâyetçiyim, hakkımı helal etmiyorum ve neticesinde sonuna kadar da bu duygumla devam edeceğim. Eminim, şurada öne geçirilenlerin arkasında kalan, gerçekten hak edip didinen, çalışan gençler de çocuklar da insanlar da aynı durumdadır; bunu söyleyeyim.

İkinci konuya gelelim. İkinci konu üst komisyona çıkmamış ama çok çarpıcı bir konu. Ben bu konunun milletvekili arkadaşların da aslında çok dikkatini çekeceğini düşünüyorum. Bulgu 7.2.2.2 diyor ki: "Demiryolu yük taşıma potansiyelinin artırılması amacıyla doğrudan kiraya verilen taşınmazın kiracısı tarafından da yüksek bedellerle üçüncü şahıslara kiraya verilmesi." Diyor ki: "Demiryolu yük taşıma potansiyelini artırmak amacıyla yapılan taşınmazın doğrudan kiralananmasında kiracı firmanın bizzatı kendisinin kullanması gereken taşınmazı daha yüksek bedellerle üçüncü kişilere kiraya verdiği tespit edilmiştir." Yine bir kurnazlık, yine bir tilkilik; bakın, rakamlar nasıl çarpıcı.

İzmir Biçerova Aliağa mevkinde yer alan, Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğü mülkiyetinde bulunan toplam 40 bin metrekare alan demir yolu yük taşıma hizmetlerinde kullanılmak üzere 2015 yılında aylık 29.334 lira bedelle kiraya verilmiş. 2015 yılında kiraya veriliyor, aylık kira bedeli de 29.334 lira. Sayıştay diyor ki: "Yapılan incelemede firmanın sözleşmede belirtilen alana ek olarak 28.380 metrekare daha kullandığı tespit edilmiştir." Şimdi, birinci tilkilik bu, bunu koyalım bir kenara, devam edelim. Bu alanların başka bir firmaya taşımacılık, yükleme, boşaltma ve diğer lojistik hizmetleri için aylık 49.520 lira artı KDV'ye alt kiraya vermiş.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Sayın Deniz Yavuzıılmaz, bu "tilkilik", "kurnazlık" diye kime söylüyorsunuz?

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Şirkete.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Hangi şirkete?

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - İşte, bu kiralayan şirkete söylüyorum.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Tamam.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Sayın Başkan, almış kira olarak alt kiraya veriyor. Şimdi, ben tilkilğin boyutunu söyleyeyim, ortaya çıkınca anlaşılacak.

Aylık 29.334 liraya anlaştığı yer için alt kiraya verip 49.520 lira artı KDV alt kiracıdan para almış. Ayrıca, konteyner ve emtia depoculuğu için de 25 bin Amerikan doları artı KDV para almış ve üstüne de Devlet Demiryollarının her yıl yaptığı yüzde 4'lük zammı da yine alt kiracılarına yapmış; deşet verici bir durum.

Sonuç, Sayıştay "Kiracı firma ilgili alanları kullanma bedeli olarak Taşımacılık A.Ş.'ye aylık 29.334 lira öderken, hiçbir faaliyette bulunmadan, ilgili alanları başka firmalara kullandırarak aylık 49.520 lira artı 25 bin dolar gelir elde etmektedir." diyor,

"Kiracı firmanın taşınmazı üçüncü firmalara kiralaması ve kullandırması, sözleşmede belirtilen alanlardan daha fazla alanı kullanması kira sözleşmelerine aykırıdır." diyor, "Teşekkür Yönetim Kurulu kararlarına aykırıdır." diyor, "Devlet Demiryolları hizmet tarifesi hükümlerine aykırıdır." diyor. Yapılacak işlemleri de yazmış, diyor ki: "Kurum tarafından açılan davaların takip edilmesi, kiracının alt kiracılık kurarak elde ettiği haksız kazancın..."

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Yani olay yargıya mı intikali etmiş?

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Burada öyle ifade ediyor.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Yargıya intikal etmiş.

MEVLÜT KARAKAYA (Ankara) - Demek ki yargı çalışmış.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Yani konuşmayacağız!

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Buyurun Sayın Yavuzılmaz, devam edin.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - "...talep edilmesi, kiralanan yerin başka firmalar tarafından kullanılmasında kusuru bulunan personelin kurum teftiş kurulunca soruşturulması." Yani konunun dava boyutunun biraz geniş ve çeşitlenen bir boyutu var.

Burada benim sormak istediğim şey şu: Rakamların toplamını sormak istiyorum yani ilk kiraya verildiği yıldan itibaren şirketin Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğü ve Devlet Demiryolları Taşımacılık A.Ş.'ye ödediği toplam kira bedeli nedir? Yıl yıl bunları talep ediyorum. Diğer taraftan da alt kiracıya vermek suretiyle yıl yıl ne kadar kira bedeli almıştır ve aynı zamanda da emtia ve konteyner depoculuğu için de yine yıl yıl ne kadar tutar almıştır? Yani benim yaptığım hesaba göre -ancak bu depoculuk ve emtia için aylık olarak mı alıyor, toptan olarak mı alıyor onu siz aydınlatırsınız- kira rakamlarını yıldan yıla değiştirmeden yaptığım bir toplamı paylaşacağım: Aylık olarak Devlet Demiryolları Taşımacılık A.Ş'nin kasasına 29.334 lira girerken -yani yıllar içinde değiştirmeyerek söylüyorum, yüzde 4-4 ekleniyor- şirketin kasasına yaptığı alt kiralama ile aylık 49.520 lira artı 25 bin dolar para giriyor yani şirketin kasasına giren aylık para 1 milyon 2 bin lira. Aradaki fark şirketin hiçbir alın teri dökmeden Devlet Demiryollarından aldığı bir alanı alt kiracıya vermek suretiyle elde ettiği haksız kazanç aylık 972 bin 686 lira görünüyor. 2015 yılından itibaren de bu işin, söz konusu Sayıştay raporu 2021 yılında, oraya kadar devam ettiğini düşünürsek taş atmadan, eli yorulmadan aylık yaklaşık 1 milyon lira haksız kazançla yılda 10 milyon lirayı aşan bir haksız kazancı var, altı yılda 60 milyon lira. Bu durum, bu kiralama hâlâ devam ediyor mu, feshedildi mi, ne zaman edildi ve buna benzer uygulamalar var mı? Bu firma kim? Size onu sormak istiyorum.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Peki. Teşekkür ediyorum Sayın Yavuzılmaz.

Böylece geneli üzerindeki görüşmeleri tamamladık. Şimdi sözü Sayın Genel Müdürümüze vereceğim.

MEHMET DEMİR (Kütahya) - Edremit'teki şeyi de ben size sorayım Genel Başkan Yardımcısı olduğunuz için. Edremit'te belediyeden kiralanan, 250 TL'ye kiralanan yerin Ekrem İmamoğlu'nun babasına verilmesiyle ilgili ben de sizden cevap talep ediyorum. Şimdi olmasına gerek yok, yazılı da verebilirsiniz.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Sayın Demir, lütfen...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Yok, yazılı değil, şöyle söyleyeyim: Yani bu gibi sorularınızı bilahare sorabilirsiniz, bu, Komisyonla doğrudan ilgili değil ama bu konuyla ilgili ben de...

MEHMET DEMİR (Kütahya) - Konu aşağı yukarı aynı olduğu için soruyorum.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Ya, çok özür dileyerek söyleyeceğim yani...

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Arkadaşlar, lütfen...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Pardon, Başkanım, soruldu, bir yanıt vermem gerekiyor. Yani şöyle: Şimdi, ben burada Sayıştayın bir bulgusunu okudum, kelimelerini hiç değiştirmedim. Şimdi, sizi rahatsız edecek aslında hiçbir şey de yok burada. Sayıştay bir denetim otoritesi, yapmış denetimini ve diyor ki: "Burada Devlet Demiryollarının bir şirkete kiraladığı yerden şirket alt kiralama yaparak aylık 1 milyon lira haksız kazanç elde ediyor."

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Ama konu da mahkemede, yargıda aslında yani.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Hesaplamalarla bu çıkıyor. Altı yıl devam etmiş, şu anda devam edip etmediği belli değil. Şimdi, ben bunu söylüyorum Sayıştaya dayanarak. Siz buna cevaben niye böyle bir cevap veriyorsunuz? Yani sorduğunuz sorunun cevabını ben araştırırım, size de söylerim mutlaka.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Peki. Sayın Genel Müdürümüze ben sözü veriyorum.

Sayın Yavuzılmaz, lütfen...

Buyurun Sayın Genel Müdürüm, yanıtlar için söz sizde.

TCDD TAŞIMACILIK ANONİM ŞİRKETİ GENEL MÜDÜRÜ UFUK YALÇIN - Sayın Başkanım, kıymetli milletvekillerim, değerli katılımcılar; TCDD Taşımacılık AŞ olarak yük ve yolcu taşımacılığı faaliyetlerimizi etkin ve verimli bir şekilde yürütmeye, bireysel ve kurumsal müşterilerimizin memnuniyetlerini artırmaya, tüm dünyada olduğu gibi dijitalizasyon ve dekarbonizasyon konularında yenilikçi projelerimizle hizmet anlayışımızı geliştirmeye ekibimizle birlikte 7/24 gayret ediyoruz. Sayıştay denetçilerimizin bulgularıyla da iş ve faaliyetlerimizdeki eksik alanlarımızı görüyor, bu faaliyetler neticesinde de süreçlerimizi iyileştiriyoruz.

Sayın vekillerimizin tüm sorularına yazılı olarak cevap vereceğimizi beyan ediyorum.

Komisyonumuzu saygıyla selamlıyorum.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Peki.

Teşekkür ediyorum Sayın Genel Müdürüm.

Şimdi, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Taşımacılık AŞ'nin 2021 ve 2022 yılı genel hesap dönemlerine ilişkin sonuç bölümlerini ayrı ayrı okutup genel görüşmeye sunacağım.

Önce 2021 yılı sonuç bölümünü okutuyorum.

Buyurun.

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ - Sonuç:

TCDD Taşımacılık AŞ'nin 7/4/2022 tarihindeki genel kurulunda kabul edilen 2021 yılı bilançosu ve 1 milyar 641 milyon 228 bin 68 lira 94 kuruş dönem zararıyla kapanmış bulunan gelir tablosu genel görüşmeye sunulur.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - 2021 yılının sonuç bölümü genel görüşmeye sunulmuştur.

Şimdi, 2022 yılının sonuç bölümünü okutuyorum.

Buyurun.

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ - Sonuç:

TCDD Taşımacılık AŞ'nin 19/4/2023 tarihindeki genel kurulunda 1291 sayılı kararla kabul edilen 2022 yılı bilançosu ve 2 milyar 511 milyon 434 bin 435 TL'lik dönem zararıyla kapanmış bulunan gelir tablosu genel görüşmeye sunulur.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - 2022 yılı sonuç bölümü genel görüşmeye sunulmuştur.

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Taşımacılık AŞ'nin 2021 ve 2022 yıllarına ait üst komisyon toplantısı tamamlanmıştır.

Tüm katılımcılara teşekkür ediyorum.

Sayın Genel Müdürüm, teşekkür konuşması için buyurun, söz sizde.

TCDD TAŞIMACILIK ANONİM ŞİRKETİ GENEL MÜDÜRÜ UFUK YALÇIN - Kıymetli Başkanım, sayın vekillerim; bu hafta çok yoğun gündeminiz var, bizlere de bu gündemde yer verdiniz. Biz tüm ekibimizle Türkiye'de demir yolu işletmeciliğinde kamu adına görevimizi yerine getiriyoruz. Artan yurt içi taşımalarımız ve yurt dışında da yeni yolculuk rotalarımızla beraber Türkiye'mize yakışır demir yolu işletmeciliği yapmaya gayret ediyoruz.

Hepinizi tekrar saygıyla selamlıyorum.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Teşekkür ediyorum. Çalışmalarınızda başarılar, kolaylıklar diliyorum.

Değerli Komisyon üyeleri, toplantımıza TCDD Teknik Mühendislik ve Müşavirlik Anonim Şirketinin 2021 ve 2022 yıllarının bilanço ve netice hesaplarının görüşmeleriyle devam ediyoruz.

3.- TCDD Teknik Mühendislik ve Müşavirlik Anonim Şirketinin 2021 ve 2022 yıllarına ait bilanço ve netice hesaplarının görüşmeleri

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Değerli Komisyon üyeleri, toplantımıza TCDD Teknik Mühendislik ve Müşavirlik Anonim Şirketinin 2021 ve 2022 yıllarının bilanço ve netice hesaplarının görüşmeleriyle devam ediyoruz.

Sayın Genel Müdürümüzden başlamak üzere toplantımıza katılan kurum ve Sayıştay temsilcilerimizin kendilerini Komisyonumuza tanıtmalarını rica ediyorum.

Buyurun Sayın Genel Müdürüm.

(Katılımcılar kendilerini tanıttılar)

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Evet, Sayın Genel Müdürüm, sunumunuzu yapmak üzere sözü size veriyorum.

Buyurun.

TCDD TEKNİK MÜHENDİSLİK VE MÜŞAVİRLİK ANONİM ŞİRKETİ GENEL MÜDÜRÜ MUSTAFA ÖZDÖNER - Türkiye Büyük Millet Meclisi Kamu İktisadi Teşebbüsleri Komisyonunun Saygıdeğer Başkanı, saygıdeğer Başkanlık Divanı üyeleri, kıymetli üyeler, Sayıştay Başkanlığının, Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığının, Hazine ve Maliye Bakanlığının, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının değerli temsilcileri; şirketimizin 2021-2022 yıllarına ait üst komisyon denetim raporlarını görüşmek adına bir araya gelmiş bulunuyoruz. Öncelikle, görüşmelerimizin başta ülkemiz, ardından da şirketimiz için hayırlı olmasını temenni ediyorum.

Şirketimiz 2017 yılında demir yolu sektörünün mevcut ihtiyaçlarına yönelik mühendislik çözümleri sunmak üzere kurulmuştur. Kuruluş amaçlarımızdan bahsetmek gerekirse: Yeni hat ve hat revizyonu gerektiren proje hizmetlerinde kamu bakış açısıyla devlete kurmay destek sağlamak, test devreye alma süreçlerinde ölçüm mühendisliği, sertifikasyon hizmetleri alanlarında hem cihaz hem de personel, uzman kadro yetiştirerek yurt dışı bağımlılığı azaltmak, sinyalizasyon, demir yolu araçları ve kent içi raylı sistemler üzerinde mühendislik hizmetlerine odaklanarak saha operasyonlarını verimlileştirmek, teknolojinin millî ve yerli olarak yaygınlaştırılmasına, sürdürülebilir kılınmasına destek sağlamak, yurt dışına TCDD'nin tecrübesini ve bilgi birikimini taşımaktır.

Şirketimiz yaklaşık olarak 1.300 personelden oluşmaktadır. Bunların yaklaşık 400'e yakını mühendis, 800 civarında da teknik personel görev almaktadır.

TCDD, teknik olarak, ekranda da gördüğünüz üzere, ekosistemde bir köprü vazifesi oluşturuyor. Burada sahada edinmiş olduğumuz deneyimleri, yetenekleri, sistem mühendisliğini de kullanarak ekosistem iş birliğiyle projeler üretmeyi hedefliyoruz. Hedeflerimiz doğrultusunda yerli ve millî teknolojiler geliştirmeye, yenilikçi çözümler üretmeye ve uluslararası projelerle demir yolu sektöründe daha fazla yer edinmeye devam edeceğiz. Bu doğrultuda yurt dışındaki projelerimize daha fazla odaklanarak uluslararası mühendislik hizmetleri sunmayı ve Türkiye'nin mühendislik gücünü dünyaya tanıtmayı hedefliyoruz.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri, kıymetli üyeler; sizlere şirketimizin temel faaliyet alanlarında sağladığımız hizmetlerden ve başarıyla tamamladığımız bazı önemli projelerden örnekler vereceğim. İlk başta sinyalizasyondan başlayacağız. Şirketimizin Türkiye genelinde yaklaşık 73 şeflikte geniş ve uzman kadrosuyla trenlerin zamanında ve seyrüsefer güvenliğinin sağlanması hususunda en önemli unsur olan sinyalizasyon konusunda gelişmeye devam etmektedir. Yetkinliğimizi artırarak ülkemizin dışa bağımlılığını azaltmak için bu konunun önemini sizlere özellikle vurgulamak istiyorum. 7 farklı yurt dışı menşeli firmanın bakım sistemlerini kendi kadrolarımızla gerçekleştiriyor, maliyetleri üçte 1, dörtte 1 oranlara düşürerek ülkemize önemli katkılar sağlıyoruz.

Değerli milletvekilleri, kıymetli üyeler; teknolojinin hızla ilerlediği bu dönemde demir yolu sektöründe de bu yenilikleri takip etmek ve buna yön vermek büyük önem taşımaktadır. TÜBİTAK RUTE iş birliğiyle küresel ısınma ve iklim değişikliğinin etkileri nedeniyle ortaya çıkabilecek altyapı bozulmalarını gerçek zamanlı olarak takip etmeyi hedefliyoruz. Bu kapsamda menfezlerde su seviye ölçümü, ray sıcaklığı ölçümü için sensörler geliştirdik ve bunların Sivas Yüksek Hızlı Tren Hattı'nda şu anda

montajlarını gerçekleştirmektedir. Bununla beraber, trenlerin güvenli ve verimli bir şekilde izlenmesi, değerlendirilmesi amacıyla otomatik tren muayene istasyonu sistemi geliştirilmiştir. Bu sistemlerle tren tanır, pantograf denetleme, tekerlek apleti, aks rulman sıcaklık ölçümü gibi ileri teknoloji çözümler bulunmaktadır. ATS yer magnetleri ve araç üstü ekipmanları donanımı bağımsız bir mimariyle tasarlanmış olup yeni fonksiyon taleplerini karşılayacak esnekliğe sahiptir. Özellikle sinyalizasyon olmayan hatlarda bu sistemler kullanılarak trenlerin ve yolcuların emniyeti, güvenliği sağlanmaktadır. Ürün yüksek kalitede standartlarıyla yurt dışından gelen talepleri karşılayabilecek seviye ulaşmış, global pazarda da rekabet edebilir duruma gelmiştir.

Bunlarla beraber sinyalizasyon sisteminin olduğu hatlarda araç üzeri ekipmanın yerli ve millî geliştirilmesi noktasında ASELSAN'la iş birliği yapılmış, 99 adet mevcut lokomotifler üzerine 142 adet de yeni üretilen tren ve lokomotiflerin üzerine saha montajı, test, devreye alma garanti dönemi bakım hizmetlerini kapsayan sözleşmelere imza atılmıştır.

Ray ömrünü artırmak, işletmenin emniyetini ve konforunu sağlamaya yönelik olarak tüm Türkiye genelinde yılda 20 bin kilometre hat geometri ölçümü, 9.500 metre ultrasonik muayene, 700 kilometre ray taşıma hizmeti sunmaktayız. Bunları yaparken kendi ekip ve ekipmanlarımızı kullanmaktayız. Bunun yanı sıra trolley aracımızla beraber hat ölçümleri yaparak hatların sayısallaştırılmasını sağlıyor, demir yolu ağının dijitalleşmesine önemli katkılar sağlıyoruz.

Test devreye alma süreçleriyle alakalı diğer bir çözümümüz de araçlar üzerindedir. Araçlarda şimdiye kadar millî elektrikli tren setleri, E5000 aracı ve Gaziray araçlarında pantograf katener etkileşimi, fren performansı, elektromanyetik alan, gürültü, elektrik temini, topraklama gibi kritik test ve analiz hizmetleri sunmaktayız. Bunlarla beraber yeni açılacak hatlarda altyapı, üst yapı, enerji, sinyalizasyon, tünel emniyeti başlıklarında, sertifikasyon süreçlerinde proje yönetimi hizmeti sağlamaktayız.

Demir yolu ihtiyaçlarını a'dan z'ye karşılayabilecek bakış açısıyla yaklaşıyor, mimari, güzergâh, yapısal, elektrik elektronik sistem, mekanik sistemler alanlarında tasarım hizmetleri veriyoruz. Yüksek mühendislik altyapımız ve uzman kadromuzla her bir projeyi titizlikle ele alarak sektördeki en ileri teknik çözümleri sunmaya çalışıyoruz. Gar projelerimiz, güzergâh projelerimiz, bununla beraber şehirlerde Konya, Malatya gibi tramvay hattı uygulama projeleri başarmış olduğumuz bazı önemli projelerdir. Bununla beraber yangın mühendisliği, her türlü yapısal organizasyon riskler analiz edilerek Bahçekapı Nurdağ bölgesi tünelleri, Sivas Yüksek Hızlı Tren tünelleri başta olmak üzere yangın simülasyonları, tahliye kaçış planları kadromuzca gerçekleştirilmektedir.

Avrasya Kara Yolu Tüneli İşletme Bakım Dönemi Müşavirliği, yine, Konya Tramvay Hattı Müşavirliği, Bursa-Yenişehir-Osmaneli Yüksek Hızlı Demir Yolu Hattı'nın kontrolörlük, danışmanlık, müşavirlik hizmetleri yine şirketimiz tarafından gerçekleştirilmektedir. Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryollarının yüksek hızlı trenler ve konvansiyonel alanda köklü geleneğini kent içi alana da aktararak katkı vermeyi kendimize görev olarak biçiyoruz. Marmaray, Gayrettepe ve Başkentray hatlarında tüm sistem, alt sistemlerinin bakımlarını yine kendi yetiştirdiğimiz uzman kadrolarımızla beraber yapmaktayız.

Yine, bugünkü konuşmalarda geçtiği üzere enerji alanında U-ŞARJ markasıyla şarj ağı işletmeciliği lisansı alarak şarj ağı işletmeciliği faaliyetleriyle önemli bir adım atmış bulunuyoruz. Bu gelişme, yenilenebilir enerji kaynaklarını entegre etme ve elektrikli araç şarj altyapısının geliştirilmesi açısından büyük bir ilerleme kaydedilmesini sağlamaktadır. Yenilenebilir enerji kaynaklarıyla ilgili daha önce Marmaray hattının projelendirmesini gerçekleştirdik ve yapımı devam ediyor. Mevcutta da 200 megavatlık kapasite için projelendirme faaliyetlerimizi devam ettiriyoruz.

Raylı sistem araçları alanında çizim, tasarım, 2 boyutlu, 3 boyutlu teknik çizimler projelerin görsel teknik doğruluklarını test ediyor. Mevcutta da lüks vagon projesine devam ederek bir taraftan prototip üretim noktasında da mühendislik çalışmalarına devam ediyoruz. Zamanında ve doğru bakımla demir yolu araçlarının ömrünü uzatıyor, operasyonel kesintilerin önüne geçiyoruz. Millî elektrikli tren setlerinde sunmuş olduğumuz satış sonrası destek hizmetimizle TÜRASAŞ'ımızın ihtiyaçlarına hızlı ve etkin çözümler üretiyoruz.

Son olarak yurt dışı başlıklar açısından baktığımızda, Sudan'da Sallum, Sevakın ve Şeyh İbrahim noktalarını birbirine bağlayan yeni hattın fizibilite çalışmalarını gerçekleştirdik. Tanzanya'da bir eğitim faaliyeti gerçekleştirdik. Zambiya'da 700 kilometre hattın ultrasonik muayenesini, Senegal'de ise TER hattının geometrik ölçümlerini yine kendi kadrolarımızla gerçekleştirdik. Son dönemde hızlanan Kalkınma Yolu Projesi kapsamında iş fırsatlarını genişleterek bölgede güçlü bir varlık oluşturmayı hedefliyoruz. Demiryollarında kapsamlı çözümler sunarak iki ülke arasındaki ilişkileri geliştirmeyi, altyapı ve kalkınma hedeflerine katkı sunmayı amaçlıyoruz.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri, kıymetli üyeler; bu yolda attığımız her adım demir yolu sektörünü daha güvenli, verimli ve sürdürülebilir hâle getirmeye yöneliktir. Hep birlikte ülkemizi demir yolu taşımacılığında dünyada en üst sıralara taşımak için her gün daha fazla çalışmaya ve üretmeye devam edeceğiz.

Son olarak, başta mühendislerimiz, tüm çalışanlarımız, Ulaştırma Bakanlığı yöneticilerimiz ve bu denetimleri gerçekleştiren Sayıştayımız, alt komisyonumuza sizlerin huzurunda teşekkür ediyorum. Hep birlikte, Türkiye'nin demir yolu sektörünü daha aydınlık bir geleceğe taşımak için durmadan çalışacağımızı beyan etmek istiyorum.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Teşekkür ediyorum Sayın Genel Müdürüm.

Şimdi önerilerin görüşmelerine başlıyoruz. TCDD Teknik Mühendislik ve Müşavirlik AŞ'nin 2021 ve 2022 yıllarına ait alt komisyon raporunda öneri bulunmamaktadır.

Şimdi, geneli üzerindeki görüşmelere geçiyoruz.

Geneli üzerinde söz almak isteyen üyelerimize ben söz vereceğim.

Buyurun Sayın Yavuz Yılmaz.

DENİZ YAVUZ YILMAZ (Zonguldak) - Değerli Genel Müdür, yönetim kurulu üyeleri; çalışmalarınızda başarılar diliyorum.

Ben, kurumda çalışanlar arasında kaç statü bulunduğunu, bu statülerde kaç kişi çalıştığını, aynı zamanda ne ücret aldıklarını ve yan haklarını ayrı ayrı sizden talep ediyorum.

Tekrar, çalışmalarınızda başarılar diliyorum.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Teşekkür ediyorum Sayın Yavuz Yılmaz.

Buyurun Sayın Karaman.

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) - Sayın Başkan, Komisyonumuzun değerli üyeleri, TCDD Teknik Mühendislik ve Müşavirlik AŞ Genel Müdür ve ekibi, çok değerli Sayıştay üyeleri, değerli milletvekili arkadaşlar; hepinizi sevgi, saygı ve hürmetle selamlıyorum.

Hakikaten TCDD Teknik AŞ Genel Müdürü ve ekibini Mecliste ağırlamaktan ben de mutluluk duyuyorum. Eski bir demiryolcu olarak hepinize başarılar diliyorum.

Evet, bu şirketin kuruluşu belki hem üyelerimiz açısından hem arkadaşlar açısından neden kurulduğuyla ilgili burada, öğrendiğim şeyleri birazcık açmak istiyorum. Bu demiryolları Türkiye'de gelişmeye başlayınca hakikaten çevre ülkelerden de demir yollarıyla ilgili... İşte, Orta Doğu'da, Afrika'da, Asya'daki ülkelerde de demiryolları gelişmeye başladı ve Türkiye de buralara destek olabilmek için hem yurt içinde hem de yurt dışında gelişen demir yollarına, oralara da katkı vermek için bu şirket kuruldu. Gördüğümüz gibi, şirketin yüzde 50'si Demiryollarının, yüzde 40'ı TÜRKSAT'ın, yüzde 10'u da Ankara Büyükşehir Belediyesinin. Böylece burada her yurt dışına gidişte Hükümetten izin almadan gidebilme imkânı sağlandı. Onun için de arkadaşlar yurt dışında çalışmaları hızlandırmaya çalışıyorlar, hakikaten oralarda çok büyük ihtiyaç var.

Bir bilgi de şu: Bütün bu gelişmiş ülkelerdeki demir yolları böyle şirketler kuruyorlar ve diğer gelişmekte olan ülkelerdeki demir yollarına katkı vermek için çaba gösteriyorlar. O zaman, o şirketler projeler yapınca o ülkelerin müteahhitleri daha fazla avantaj sağlıyor; onun için çok önemli. Bu şirketin gidip başka ülkelerde proje yapması, fizibilite yapması, ihtiyaçları belirlemesi önemli. Bizim müteahhitlerimiz de bu şirketin göstereceği doğrultuda inşallah daha çok ihale kapar diye düşünülen bir şey.

Çalışmalarınızda başarılar diliyorum; hakikaten Türkiye için de ülkemiz için de yurt dışındaki ülkeler için de çok önemli.

Hepinize teşekkür ediyorum, sağ olun.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Biz de teşekkür ederiz Sayın Karaman.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Başkanım, benim sorumda bir eksik kaldı da onu hızlıca bir tamamlayayım.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Peki, buyurun.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) - Kurumun danışmanlık ilişkisi kurduğu kişi sayısını da soruyorum, aynı zamanda bu danışmanlara ne kadar ücret ödendiğini de.

Teşekkürler.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Buyurun Sayın Karakaya.

MEVLÜT KARAKAYA (Ankara) - Sayın Başkan, teşekkür ediyorum.

Ben de TCDD Teknik Yönetim Kurulu Başkanı ve Genel Müdürüne, üst düzey yöneticilerine hoş geldiniz diyorum.

Kurumlarımızın değerli temsilcileri, Komisyonumuzun çok saygıdeğer üyeleri; tabii, önemli bir alan yani hakikaten böyle bir alanda, teknik bir alanda böyle bir girişimde bulunulmuş olması her şeyden önce ülkede sadece demir yolu taşımacılığı olarak değil; bu alanlarla ilgili inovatif birtakım girişimlerin olması, buralardan sonuçlar elde edilmesi önemli, sürdürülebilirlik açısından da önemli. Aslında biraz önceki oturumda ben Devlet Demiryolları hesapları görüşülürken o sürdürülebilirliği ve ona ilişkin raporlamayı soracaktım ama aslında sürdürülebilirliğin önemli bir alanı herhâlde bura üzerinden yürüyor diye düşünüyorum. Hayırlı uğurlu olsun, kolay gelsin. Gerçekten çok önemli. Belki teknik olarak, mali olarak çok büyük olmayabilir mukayeseli olarak bakıldığında ama ehemmiyet, önem, büyüme potansiyeli ve sağlayacağı katkılarla -önümüzdeki dönemlerde de belki bunları biz sizin bilançolarınızda, gelir tablolarınızda görmeyebiliriz ama- diğer kurumlara verdiğiniz katkıyla bu ülke ekonomisine verdiğiniz dolaylı katkının çok daha yüksek olacağına inanıyorum. Önemli bir kurum yani buradaki temel yaklaşımınız bir mali tablo, kâr etme... Genellikle "KİT" deyince biz de maalesef o şeye hemen giriyoruz, işte "Kâr etti mi?" "Niye zarar etti?" vesaire gibi olaya yaklaşıyoruz. Yani bu kurumun kârı-zararı genel olarak ekonomiye verdiği katkıyla, bağlantılı olduğu kurumlara, işletmelere verdiği katkıyla olacak. Bazen bunları da tam olarak ölçmeniz mümkün olmayabilir.

Kolay gelsin diyorum. Hayırlı uğurlu olsun bu dönem, bu yılki hesapların görüşülmesi. Başarılar diliyorum.

Teşekkür ediyorum Başkanım.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Teşekkür ediyorum Sayın Karakaya.

Böylece geneli üzerindeki görüşmeleri tamamladık.

Şimdi sözü Sayın Genel Müdürümüze vermeden önce bazı önce bazı hatırlatmalarda bulunmak istiyorum.

Sayın Genel Müdürüm, sayın üyelerimizce sorulan sorulara yazılı olarak cevap verilmesini gerektiren konularla ilgili cevaplarınızı, tutanakların Türkiye Büyük Millet Meclisi "web" sayfasında yayımlanmasından itibaren on beş gün içerisinde bütün üyelerimize Komisyon Başkanlığımız aracılığıyla iletebilirsiniz. Bu konuda hassasiyetimiz yüksek; zamanı geçirmeden, eksiksiz bir şekilde üyelerimize bizim Başkanlığımız aracılığıyla iletebilirsiniz.

Sayın Genel Müdürüm, sayın milletvekillerimizin sorularını yanıtlamak üzere sözü şimdi size veriyorum.

Buyurun.

TCDD TEKNİK MÜHENDİSLİK VE MÜŞAVİRLİK ANONİM ŞİRKETİ GENEL MÜDÜRÜ MUSTAFA ÖZDÖNER - Öncelikle çok teşekkür ederim Sayın Başkanım.

Tabii, burada sayın vekillerimizin yapmış olduğu tenkitler ve yorumlara son derece saygı duyuyoruz. Biz şuna inanıyoruz: Demiryollarının yüz altmış beş yıllık köklü bir geleneği var ve dünya geneline bakıldığında aslında Türkiye Cumhuriyeti birçok ülkeden çok daha ileri seviyede ama bu hizmetleri alıp dünyayla paylaşmak ya da dünyaya bunu aktarmak, satmak anlamında ise bazı problemleri maalesef kamu bakış açısı ya da kamu içerisinde gerçekleştiriyoruz. Biz, inşallah, slaytlarda yani sunumumuz içerisinde de gösterdiğimiz üzere İtalya'da, İspanya'da, Almanya'da olan mühendislik çözümü örneklerini, Türkiye'de uygulayan bir şirket hâline gelip bunları yurt dışına uygun bir şekilde pazarlayacağımızı düşünüyorum. Bu anlamda şuna inanıyoruz: Öncelikle kendi kapasitemizi oluşturmamız gerekiyor yani şirketin ilk kurulduğunda bunu yapması çok zor ama bu beş yıllık zaman diliminde kendi kapasitemizi oluşturarak belli bir alana geldik ve inşallah yavaş yavaş da bundan sonra bunların meyvelerini yiyeceğimizi düşünüyorum. Geçtiğimiz şu son bir yıl içerisinde yurt dışında 7 tane farklı ihaleye girmişiz; işte,

Arnavutluk, Kosova, Mısır, Katar gibi. Yani, bu anlamda bu gayretlerimizi devam ettirerek inşallah bir sonraki görüşmelerde karşınızda buralarda daha bir şeyler üretmiş olarak çıkacağımızı umut ediyoruz.

Diğer taraftan, gelen sorularla ilgili de biz hem danışmanların hem mevcut organizasyon yapımızın her ücret yönetmeliğimizin tüm detaylarını yazılı olarak tüm üyelerimize aktaracağız.

Çok teşekkür ederiz, çok sağ olun.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Teşekkür ediyorum Sayın Genel Müdürüm.

Şimdi TCDD Teknik Mühendislik ve Müşavirlik AŞ'nin 2021 ve 2022 hesap dönemine ilişkin sonuç bölümlerini ayrı ayrı okutup genel görüşmeye sunacağım.

Buyurun.

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ - Sonuç:

TCDD Teknik Mühendislik ve Müşavirlik Anonim Şirketinin 20/4/2022 tarihindeki Genel Kurulunda kabul edilen 2021 yılı bilançosu ve 10 milyon 603 bin 317 lira 23 kuruşluk dönem kârıyla kapanan gelir tablosu genel görüşmeye sunulur.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - 2021 yılının sonuç bölümü genel görüşmeye sunulmuştur.

Şimdi 2022 yılının sonuçlarını okutuyorum.

Buyurun.

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ - Sonuç:

TCDD Teknik Mühendislik ve Müşavirlik Anonim Şirketinin 19/7/2023 tarihindeki Genel Kurulunda kabul edilen 2022 yılı bilançosu ve 11 milyon 751 bin 880 lira 33 kuruşluk dönem kârıyla kapanan gelir tablosu genel görüşmeye sunulur.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - 2022 yılı sonuç bölümü genel görüşmeye sunulmuştur.

TCDD Teknik Mühendislik ve Müşavirlik AŞ'nin 2021 ve 2022 yıllarına ait üst Komisyon toplantısı tamamlanmıştır.

Tüm katılımcılara teşekkür ediyorum.

Sayın Genel Müdürüm, çalışmalarınızda başarılar diliyorum, kolaylıklar diliyorum, yolunuz açık olsun.

TCDD TEKNİK MÜHENDİSLİK VE MÜŞAVİRLİK ANONİM ŞİRKETİ GENEL MÜDÜRÜ MUSTAFA ÖZDÖNER - Çok teşekkür ederim.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Evet, diğer kuruma geçiyoruz ara vermeden.

4.- Türkiye Raylı Sistem Araçları Sanayii Anonim Şirketinin (TÜRASAŞ) 2021 ve 2022 yıllarına ait bilanço ve netice hesaplarının görüşmeleri

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Değerli Komisyon Değerli Komisyon üyeleri, toplantımıza Türkiye Raylı Sistem Araçları Sanayi Anonim Şirketinin 2021 ve 2022 yıllarının bilanço ve netice hesaplarının görüşmeleriyle devam ediyoruz.

Sayın Genel Müdürümüzden başlamak üzere toplantımıza katılan kurum ve Sayıştay temsilcilerimizin kendilerini Komisyonumuza tanıtmalarını rica ediyorum.

(Katılımcılar kendilerini tanıttılar)

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Peki, teşekkür ediyorum.

Sayın Genel Müdürüm, buyurun, sunum için sözü size veriyorum.

TÜRKİYE RAYLI SİSTEM ARAÇLARI SANAYİİ ANONİM ŞİRKETİ GENEL MÜDÜRÜ SELİM KOÇBAY - KİT Üst Komisyonumuzun Sayın Başkan ve üyeleri, Sayıştayımızın değerli denetçileri, kurum ve kuruluşlarımızın kıymetli temsilcileri; sizleri şahsım ve kuruluşum adına selamlıyor ve saygılarımı sunuyorum.

Sayıştay Başkanlığınca büyük özveriyle hazırlanmış 2021-2022 yıllarına ait raporlarda yer alan görüş ve önerilerin bizim için çok yararlı, yönlendirici, sorunların çözümünde yardımcı olduğunu ifade etmek istiyorum. Bu Komisyonunda ortaya çıkacak temenni, görüş ve önerilerin de yine çalışmalarımızda bize yol göstereceğini umuyorum.

Genel Müdürlüğümüzün faaliyetleri, merkez teşkilatı ve 3 bölge müdürlüğü bünyesinde 4 binin üzerinde yetişmiş insan gücüyle, yaklaşık 400 bin metrekare kapalı alanda yürütülmektedir. Ayrıca, Eskişehir ve Sakarya Bölge Müdürlüklerimizde Türkiye Cumhuriyeti Sanayi ve Teknoloji Bakanlığınca onaylanmış, kamuda ilk ve tek olan 2 adet AR-GE merkezine sahip olan TÜRASAŞ Orta Doğu'nun en büyük raylı sistem araç üreticisi konumundadır.

Genel Müdürlüğümüzün kuruluş amacı ve görevi, raylı sistem araçlarının yerli ve millî şekilde üretimi ve tasarımı, önemli araç bileşenlerinde yerlilik oranının artırılması, yerli sanayinin üretim kabiliyetlerinin geliştirilmesi, her türlü raylı sistem aracı ve alt bileşenlerinin imalatı ile bu araçların bakım onarım revizyonlarının yapılmasıdır. Bu doğrultuda hedeflerimiz, kârlı ve verimli bir kuruluş olmak, ihracat yaparak ülke ekonomisine katma değer sağlamak, sektörde karar verici ve yönlendirici olmak, yerli ve millî ürünlerde dışa bağımlılığı azaltmak, gelişmiş teknolojiye sahip ürünler sunarak sektörde söz sahibi olmaktır.

Genel Müdürlüğümüz, raylı sistem araçları sektöründe uluslararası standartta yeni nesil lokomotifler, dizel ve elektrikli tren setleri, yük ve yolcu vagonları, raylı sistem araçları kritik alt bileşenleri, boji, cer motoru ve dizel motor gibi ana alt ürünleri üretmektedir.

Bu doğrultuda devam eden projelerimize baktığımızda 160 kilometre/saat hıza sahip Millî Elektrikli Tren Seti üretim standartları açısından TSI sertifikasına sahip ilk yolcu trenimizdir. Millî Elektrikli Tren Seti işletmesinin ihtiyaçlarına göre bölgesel ve şehirler arası çalıştırılmak üzere 5 araçlı olarak imal edilmiştir. Tren setimiz 2'si engelli olmak üzere toplam 324 yolcu kapasitesine sahiptir. Tren setlerinin 3 seti şu an yolcu işletmesinde Adapazarı ve Gebze arasında yolcu taşımacılığında devam etmektedir. 4'üncü ve 5'inci setlerimizi önümüzdeki günlerde teslim etmeyi hedefliyoruz.

Gaziantep Büyükşehir Belediyesiyle imzalanan sözleşme kapsamında ürettiğimiz Millî Banliyö Tren Seti Projesi'nde ilk seti 14/3/2025 tarihinde teslim ettik. Sözleşme kapsamında 7 adet Millî Banliyö Tren Seti imal ederek bu yıl içerisinde belediyemize teslim edeceğiz. Proje kapsamında üretilen trenlerimiz 4 araçlı, bin yolcu kapasitelidir. Tren setinin tasarım hızı 120 kilometre/saat olup işletme hızı 90 kilometre/saattir. Millî Banliyö Tren Setinin kontrol, tren kontrol yönetim sistemi ve cer sistemi yerli ve millî olarak üretilmiştir.

Ülkemizin ilk yerli ve millî hızlı trenini 225 kilometre/saat hızı sahip olarak ve yüksek konfor ve inovasyonla tasarladık. Projede, her bir sette 8 araç bulunmaktadır. Hızlı tren setimizin 2'si engelli olmak üzere toplam 584 yolcu kapasitesine sahiptir. Prototip imalatına başladığımız tren setimizi bu yıl sonuna kadar raylarla buluşturmak istiyoruz.

Eskişehir-5000 Millî Elektrikli Anahat Lokomotifi Projesi kapsamında TSI sertifikasına sahip olacak, yük ve yolcu taşımacılığı yapabilecek, 140 kilometre/saat hızı sahip, TÜRASAŞ marka yeni nesil bir elektrikli ana hat lokomotifi geliştirilmiş olup seri imalatına başlanmıştır. Projemiz, alt bileşenleri olan tren kontrol ve yönetim sistemi, boji, cer motoru, cer konvertörü ve cer trafosu gibi kritik bileşenler de TÜRASAŞ markasıyla yerli olarak üretilmektedir.

6 akslı Millî Anahat Lokomotif Projemiz CoCo özellikle yük taşımacılığında kullanılmak üzere 7,3 megavat gücünde elektrikli lokomotif ile aynı şase üstünde 4 bin beygir gücünde dizel elektrikli lokomotif yapılacaktır. Konsept tasarım ve ön tasarım fazları tamamlanmıştır. Detay tasarım ve prototip üretimi çalışmaları devam etmektedir.

Türkiye'nin şehir içi raylı sistem aracına olan ihtiyacı ve bu ihtiyacın yurt içinde millî imkânlarla karşılanması büyük önem arz etmektedir. Millî metro üretimi için de tasarım çalışmalarına başladık.

Bunların yanı sıra, Genel Müdürlüğümüzce yataklı yolcu vagonu, platform yük vagonu, askerî araç taşıma vagonu, tır dorsesi taşıma vagonu gibi çeşitli tipte yolcu ve yük vagonları imal etmekteyiz.

Üretim projelerimizin yanı sıra, yeni tesis ve fabrikalarımıza da yatırıma devam etmekteyiz. 2024 yılında Sivas Bölge Müdürlüğümüzde açılışı yapılan Boji Üretim Fabrikası'nda, 10.500 metrekare kapalı alanda Avrupa standardında üretim yapmaktayız. Bu yıl içerisinde akıllı fabrikalar olarak tasarlanan Eskişehir Bölge Müdürlüğünde Millî Lokomotif Üretim Fabrikası, Sakarya Bölge Müdürlüğümüzde Elektrikli Hızlı Tren Üretim Fabrikası'nın temellerini atmayı planlıyoruz.

Ayrıca, Sivas ve Sakarya Bölge Müdürlüklerimizde Çatı Tipi Güneş Enerjisi Santrali Kurulumu Projelerini başlattık.

Genel Müdürlüğümüz, raylı sistemler sektöründe yerli ve millî üretim vizyonunu millî teknoloji hamlesiyle üretimde hızlanarak, dünyanın önde gelen raylı sistem araç üreticileri arasında faaliyetlerini sürdürmeye devam etmektedir.

Sayın Başkanım, KİT Komisyonunun saygıdeğer üyeleri, Sayıştay ve bakanlıklarımızın kıymetli temsilcileri; TÜRASAŞ çalışanları adına bizlerden desteklerinizi esirgemediğiniz için teşekkürlerimi arz ediyorum.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Teşekkür ederim Sayın Genel Müdürüm.

Şimdi Türkiye Raylı Sistem Araçları Sanayi Anonim Şirketinin önerilerinin görüşmelerine başlıyoruz.

Kurumun 2021 yılı Alt Komisyon Raporu'nda 2 ve 2022 yılı Alt Komisyon Raporu'nda 2 öneri bulunmaktadır.

2021 ve 2022 yıllarının 1 no.lu önerileri aynı mahiyette olduğundan birlikte işleme alıyoruz.

Şimdi daha güncel olan 2022 yılının 1 no.lu önerisini okutuyorum:

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ - Öneri 1:

İlk madde ve malzeme tedariklerinin planlanmasında aksayan yönlerin analiz edilerek etkin bir stok yönetiminin tesis edilmesi, maliyet ve sipariş sisteminin bir bütün olarak gözden geçirilmesi ve uzun yıllardır işlem görmeyen madde ve malzemelerin en verimli şekilde değerlendirilmesi önerilir.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Yanıt için buyurun Sayın Genel Müdürüm.

TÜRKİYE RAYLI SİSTEM ARAÇLARI SANAYİ ANONİM ŞİRKETİ GENEL MÜDÜR YARDIMCISI MURAT DURKAN - Bakım ve onarım hizmeti de veren teşekkülümüzün hizmetlerin aksamadan yürütülmesi için özellik arz eden yedek malzemelerde yeterli miktarda stok bulundurması gerekmektedir. Bunun yanı sıra, stokların etkin yönetimi, asgari stok seviyesi ile çalışma prensiplerinin belirlenmesi, hareket görmeyen stokların uygun bir şekilde değerlendirilmesi için Genel Müdürlüğümüzde Malzeme ve Stok Kontrol Dairesi Başkanlığı kurulmuştur. Kurulan Malzeme ve Stok Kontrol Dairesi Başkanlığı stoktaki malzemelerin düzenlenmesi, tek tip tasnif sistemine geçilmesi, stoklarımızda bulunan malzemelerin ortak ERP sistemine entegrasyonunun sağlanması gibi faaliyetler yürütmektedir. Ayrıca, Bölge Müdürlüklerimizin saha ve stoklarında bulunan ekonomik ömrünü tamamlamış veya tamiri mümkün olmayan malzemeler ile üretim sırasında çıkan artık parçaların işin uzman personelleri tarafından oluşturulan komisyonlarca ilgili kanun ve yönetmeliklere göre ayrıştırılması ve değerlendirilmesi hususunda gerekli çalışmalara başlanılmıştır.

Öneri doğrultusunda etkin bir stok yönetiminin tesis edilmesi, uzun yıllardır işlem görmeyen madde ve malzemelerin en verimli şekilde değerlendirilmesi hususunda gerekli hassasiyet gösterilmektedir.

Arz ederim.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Teşekkür ediyorum.

Sayıştayın önerisiyle ilgili görüşünü alalım.

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ - Konunun izlemeye kalması önerilir.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Önerinin Sayıştay tarafından izlenmesini oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Kurumun 2021 yılına ait 2 no.lu genel önerisini okutuyorum:

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ - Öneri 2:

2021 yılı Sayıştay denetim raporunda yer alan diğer bulgu ve önerilerin de yerine getirilmesi önerilir.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Buyurun yanıt için.

TÜRKİYE RAYLI SİSTEM ARAÇLARI SANAYİ ANONİM ŞİRKETİ GENEL MÜDÜR YARDIMCISI MURAT DURKAN - Diğer bulgu ve önerilerin yerine getirilmesi sağlanacaktır.

Arz ederim.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Önerinin Sayıştay tarafından izlenmesini oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Evet, böylelikle 2021 yılı önerilerinin görüşmeleri tamamlanmıştır.

Şimdi, 2022 yılı önerilerinin görüşmelerine başlıyoruz.

Kurumun 2022 yılına ait 1 no.lu önerisini görüşmüştük. Bu nedenle kurumun 2022 yılına ait 2 no.lu genel önerisini okutuyorum:

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ - Öneri 2:

2022 yılı Sayıştay denetim raporunda yer alan diğer bulgu ve önerilerin de yerine getirilmesi önerilir.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Yanıt için buyurun.

TÜRKİYE RAYLI SİSTEM ARAÇLARI SANAYİİ ANONİM ŞİRKETİ GENEL MÜDÜR YARDIMCISI MURAT DURKAN - Diğer bulgu ve öneriler de yerine getirilecektir.

Arz ederim.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Önerinin Sayıştay tarafından izlenmesini oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmiştir.

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

Evet, böylelikle önerilerin görüşmeleri tamamlanmıştır.

Şimdi, geneli üzerinde görüşmelere geçiyoruz.

Geneli üzerinde söz almak isteyen üyelerimize söz vereceğim.

Buyurun Sayın Sümer.

ORHAN SÜMER (Adana) - Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

Genel Müdüre sadece bir sorum olacak: TÜRASAŞ Sivas Bölge Müdürlüğünde geçen yıl mayıs ayında evrakları verilip işbaşı yapacak 57 personel vardı, bunlar "Teknik aksaklıklar var." diye iptal edilmiş ama tüm şartları, koşulları oluşmuştu; daha sonra iptal edildi. Bunların iptal nedenine ne dendi? Tekrar çağrıldı mı veya onların yerine başka personel alındı mı? Sadece sorum bu.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Teşekkür ederim Sayın Sümer.

Sayın Polat, buyurun.

MAHİR POLAT (İzmir) - Evet, Sayın Başkanım, TÜRASAŞ'ın değerli yöneticileri; 14 Mart tarihinde yayımlanan Resmî Gazete'de TÜRASAŞ'ta 2 Yönetim Kurulu Üyesi, 4 Genel Müdür Yardımcısı ve 2 Bölge Müdürü olmak üzere pek çok değişiklik yaşandı. Bu değişiklikler de benim dikkatimi 2 Bölge Müdürü çekti. Daha önce incelediğimiz 2021 ve 2022 yılı raporlarında neredeyse tüm bulgulara Sakarya ve Eskişehir Bölge Müdürlükleri vardı. Öyle ki mevzuata uymadığı hâlde doğrudan teminle alım yapılması, ödeme yükümlülüklerini yerine getirmeyen firmalara cezai işlem uygulanmaması, personel izinlerinin düzenli kullanılmaması, depolarda kullanılmayan yüksek maliyetli ürünlerin bulundurulması, imalat ve onarım işlerinde ürün ağaçlarının kullanılmaması, sözleşmesiz yapılan doğrudan temin alımları, elektrik faturalarının sanayi yerine ticarethane tarifesinden ödenmesi, döviz cinsinden yapılan satışlarda kur farkları için fatura düzenlenmemesi ve kıdem tazminatlarının karşılıklarının ayrılması gibi pek çok ihmal. Bunun dışında, kurumun adı bir de dolandırıcılık olaylarına karıştı. TÜRASAŞ'ın iş ortakları "yardım" adı altında art niyetli kişiler tarafından dolandırılmaya çalışıldı; bu, basına da yansıdı. Size gelen bilgilere göre hangi firmalardan neler talep edildi? Bilgilerin gizli olması gerekirken bu firmalara kim, kimler, nasıl ulaşmışlar, bunları öğrenmek isteriz. Ayrıca, bu 2 bölge müdürü görevden alınmakla varsa cezai bir durum ya da müfettişlik bir durum ortadan kalktı mı yoksa devam ediyor mu, idari yönden ve adli yönden takiplerinizi devam ediyor mu?

Diğer bir konu da bu ülkenin kurtuluş mücadelesinden bugüne kazanımların neredeyse büyük bir çoğunluğu belli bir sürede "özelleştirme" adı altında maalesef satıldı gitti. Gaziray üzerine indirilen TÜRASAŞ'ın ürettiği elektrikli treni görmek bizim açımızdan gurur verici bir şey. Bu projede emeği geçen herkese teşekkür etmek istiyorum öncelikle. Bunun artarak devam etmesini isterim çünkü Türkiye son yıllarda yeniden raylı taşımayı hem yolcu hem de yük taşıması anlamında ciddi bir şekilde keşfetmeye başladı. Bizim daha önce bildiğimiz kadarıyla eğer bir tramvay seti almak istiyorsanız Bremen'e gidiyordunuz ya da metro tren setleri falan almak istiyorsanız Çin'e doğru gitmek zorundaydınız. Bu gereksinimi ortadan kaldırıp ihracat lehine daha da fazla çalışma yapmanızı gerçekten beklediğimi söylemek isterim. Sizden önce diğer taşımacılıktaki arkadaşlara önermiştim; biz, raylarla ilgili bakımlarında fazla yük kontrollerinin yapılamaması, kantarların yeterince olmamasından kaynaklı sıkıntılar yaşıyoruz; hem para kaybımız var hem de yük binmesi sonucu dezenformasyon yaratıyorlar. Burada taşınacak özellikle yük vagonlarına teknik olarak tıpkı kara taşımacılığında olduğu gibi kendinden sensörlü kantar modülü ekleyebileceğinizi, bununla ilgili çalışma yapmanızı öneririm.

Bir de sormak istediğim birkaç tane soru var:

Bu tren setlerimizde yerlilik oranını merak ediyorum; tamamı yerli değilse dışarıdan temin edilen sistem, parça veya teknolojiler nelerdir? Bununla, yerli olmayanları yerleştirmekle ilgili bir çalışmanız var mı?

Mevcut kapasiteniz olası ihracat taleplerini karşılamaya yeterli midir?

Konuyla ilgili yeni yatırım planlarınız var mıdır, varsa bunlar nelerdir?

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Teşekkür ederim Sayın Polat.

Buyurun Sayın Karaman.

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) - Sayın Başkan, Komisyonumuzun değerli üyeleri, TÜRASAŞ Genel Müdürümüz, Sayın Selim Koçbay ve ekibi, çok değerli Sayıştay üyeleri, çok değerli katılımcılar; hepinizi sevgi, saygı ve hürmetle selamlıyorum.

Evet, demiryolcu arkadaşları her seferinde burada ağırlamaktan hakikaten ben de çok mutlu olduğumu söylemek istiyorum çünkü on iki yıl birlikte çalıştığımız arkadaşlarımız gelmiş, hoş gelmişler diyoruz.

Değerli katılımcılar, öncelikle, demiryolları hakikaten Türkiye'de gelişmeye başlayınca, yeniden devlet politikası hâline gelince sadece altyapı yapmak, tren hattı yapmak yetmiyor, sanayiye de geliştirmek gerekiyor; onun için de hemen bu çalışmalara başlandı. Bu çalışmaların yani millî elektrikli tren setinin geçmişi on beş yıla dayanan bir çalışma. Hakikaten bu arkadaşlar da çok önem verdiler bu konuya, vermeye de devam ediyorlar. Gördüğümüz gibi her setin başında millî elektrikli tren seti, millî banliyö tren seti, millî elektrikli hızlı tren seti gibi isimler koyarak her zaman millî ve yerliliğe önem verilen ve de demir yolları sanayisinin gelişmesi için çaba gösterilen birtakım projeleri hayata geçirmeye çalışıyorlar. Bunların içerisinde en önemlisi Millî Elektrikli Tren

Seti; bunlar çalışıyor şu anda Türkiye'de. Gerçekten belki biraz hatıra olacak ama yani 2003 yılında, geldiğimiz zaman Türkiye'de üretilen hemen hemen hiçbir şey yoktu gibi; ray yok, hızlı tren traversi doğru düüst yok, makine yok, banliyö seti yok, hiçbir şey yokken şimdi hemen hemen her şeyin üretildiği bir ülkemiz var, bunun için de herkesin gurur duymasını istiyorum. Demir yolcularının daha çok gurur duyması gerekir diyorum.

Gerçekten hızlı tren yapıyoruz yani bu da hızlı tren seti 225 kilometre. Aslında Türkiye'ye uygun olan sette 200 kilometre daha uygun çünkü o hatta hem yolcu taşımacılığı hem de yük taşımacılığı yapılabilir. Eğer 200 kilometreyi geçerse yük taşımacılığı yapmakta zorlanılıyor. Onun için 200 kilometre olması da uygun bir seçim. Dolayısıyla, arkadaşların emeklerine hakikaten çok teşekkür ediyorum, buna verdikleri önem için. Bu üç fabrikanın birleştirilmesiyle de bir güç oluştu, daha da iyi oldu; hem Sivas hem Eskişehir hem de Sakarya'da. O illerimizin de ekonomisini canlandıran demir yolları sanayisinin kurulması bizi de mutlu ediyor, inşallah daha da gelişecek diyoruz.

Ben sadece... Soru olarak burada görmedim; dizel elektrik lokomotifler de üretmeye devam etmemiz lazım. Onu görmedim, belki de üretiyorsunuz. Dolayısıyla hem dizel hem de elektrikli araçların Türkiye'de üretilmesi ve buna katkı verdiğiniz için teşekkür ediyorum. Meclis olarak, Komisyon olarak da her türlü desteğe hazır olduğumu bildiriyor, tekrar teşekkür ediyor, saygılar sunuyorum; sağ olun.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Teşekkür ediyorum Sayın Karaman.

Buyurun Sayın Temür.

ALİ TEMÜR (Giresun) - Sayın Başkanım, değerli milletvekillerim, değerli Sayıştay üyelerimiz, Sayın Genel Müdürümüz ve değerli ekibi; ben öncelikle bu güzel çalışmalardan dolayı memnuniyetimi ifade ediyorum. Bir malzeme ve metalürji mühendisi olarak, artık ülkemizde böyle güzel çalışmaların olduğunu görmek bizleri çok çok memnun ediyor.

Ben bu TÜRASAŞ'ın üretimleriyle alakalı ihracat noktasında bilgi almak istiyorum. İhracat durumumuz nedir, hangi yılda başladık? Yıllara sâri ihracatımız artıyor mu? İhracatta arzu ettiğimiz seviyeyi yakalayabildik mi? Bu sektörde dışa bağımlılık durumumuz nedir, yüzde kaçta düşürdük, bağımlı olduğumuz kalemler var mıdır? Bunları öğrenmek istiyorum.

Sizlere çalışmalarınızdan dolayı teşekkür ediyor, başarılar diliyorum.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Teşekkür ediyorum Sayın Temür.

Evet, böylelikle geneli üzerindeki görüşmeleri tamamladık.

Şimdi sözü Sayın Genel Müdürümüze vereceğim.

Sözü vermeden önce bazı hatırlatmalarda bulunmak istiyorum: Sayın Genel Müdürüm, sayın üyelerimizin sorduğu sorulara yazılı olarak cevap verilmesini gerektiren konularla ilgili olarak yanıtlarınızı tutanakların Türkiye Büyük Millet Meclisi "web" sayfasında yayınlanmasından itibaren on beş gün içerisinde bütün üyelerimize Komisyon Başkanlığımız aracılığıyla iletebilirsiniz.

Şimdi sözü size vereceğim soruları yanıtlamak üzere.

Buyurun.

TÜRKİYE RAYLI SİSTEM ARAÇLARI SANAYİİ ANONİM ŞİRKETİ GENEL MÜDÜRÜ SELİM KOÇBAY - Sayın Başkanım, kurulun değerli üyeleri; gerçekten biz burada olmaktan ve sizlerle bir arada olmaktan mutluyuz çünkü sizin her sorduğunuz soru bile bize farklı bir boyutta, farklı bir şevk kazandırıyor.

Ben genelde sorulara yazılı cevap vereceğim ama çok özet bazı şeyler söylemek istiyorum.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Tabii ki.

TÜRKİYE RAYLI SİSTEM ARAÇLARI SANAYİİ ANONİM ŞİRKETİ GENEL MÜDÜRÜ SELİM KOÇBAY - Şimdi elektrikli lokomotif üretimimizde, E5000'likte yaklaşık yüzde 65'i, Millî Tren Seti'mizde yüzde 75'i yakaladık, yük vagonlarında ise yüzde 95'in üzerindeyiz.

ALİ TEMÜR (Giresun) - Yerlilik noktasında mı?

TÜRKİYE RAYLI SİSTEM ARAÇLARI SANAYİİ ANONİM ŞİRKETİ GENEL MÜDÜRÜ SELİM KOÇBAY - Tabii, tabii, yerlilik noktasında; millî ve yerlilik noktasında.

Şimdi şöyle de arz edeyim: Biz bir tane civatayı bile yurt dışından aldığımızı tanımladık şu anda. Hangisini yerli ve millî üretebiliriz? O konuda bütün arkadaşlarımız büyük gayret gösteriyor. Tabii, dünyadaki tüm üreticiler hepsini yüzde 100 kendisi yapmıyor ama yapabildiğimiz ne varsa hepsini yerli ve millî yapmak istiyoruz. Yakın bir gelecekte de 225 kilometre hıza sahip millî ve hızlı tren setimizi de inşallah raylara koyacağız; çok emek sarf ediyor.

Arkadaşımız hatırlattı, Sayın Vekilimiz Süleyman Bey'in de sorduğu dizel lokomotifte CoCo Projemiz var. O CoCo Projesi'nde de 4 bin beygir gücünde bir dizel lokomotif üreteceğiz, Türkiye'nin en güçlü lokomotifi olacak şu anda işletilen. Bu da büyük bir kazanç sağlayacak taşımacılıkta da.

Arz ederim efendim.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Peki, teşekkür ediyorum.

Şimdi, Türkiye Raylı Sistem Araçları Sanayii Anonim Şirketinin 2021 ve 2022 hesap dönemlerine ilişkin sonuç bölümlerini ayrı ayrı okutup ibraya sunacağım.

Önce 2021 yılı sonuç bölümünü okutuyorum:

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ - Sonuç:

Türkiye Raylı Sistem Araçları Sanayii AŞ'nin 2021 yılı bilançosu ve 191 milyon 838 bin 480,33 Türk lirası dönem zararıyla kapanan gelir tablosu tasvibe sunulur.

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

Şimdi 2022 yılının sonuç bölümünü okutuyorum:

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ - Sonuç:

Türkiye Raylı Sistem Araçları Sanayii Anonim Şirketinin 5/4/2023 tarihindeki Yönetim Kurulunda kabul edilen 2022 yılı bilançosu ve 299 milyon 732 bin 662,55 Türk lirası dönem kârıyla kapanan gelir tablosu tasvibe sunulur.

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

Böylece, Türkiye Raylı Sistem Araçları Sanayii Anonim Şirketinin 2021 ve 2022 yıllarına ait Komisyon toplantısı, bugünkü gündemimiz tamamlanmıştır.

Tüm katılımcılara teşekkür ederim.

Teşekkür konuşması için buyurun Sayın Genel Müdürüm.

TÜRKİYE RAYLI SİSTEM ARAÇLARI SANAYİİ ANONİM ŞİRKETİ GENEL MÜDÜRÜ SELİM KOÇBAY - Sayın Başkanım, kurulun değerli üyeleri, Sayıştayımızın değerli üyeleri, Bakanlıklarımızın değerli temsilcileri; ben kurumum adına bize verdiğiniz desteklerden dolayı çok teşekkür ediyorum. Desteklerinizi de esirgemeyin. Biz çok hızlı bir şekilde üretmeye devam edeceğiz inşallah.

Arz ederim.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Teşekkür ediyorum Sayın Genel Müdürüm. Çalışmalarınızda başarılar diliyorum, kolaylıklar diliyorum.

TÜRKİYE RAYLI SİSTEM ARAÇLARI SANAYİİ ANONİM ŞİRKETİ GENEL MÜDÜRÜ SELİM KOÇBAY - Biz teşekkür ederiz Sayın Başkanım.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ - Değerli Komisyon üyeleri, gündemimize 22 Nisan 2025 Salı günü saat 14.30'da Türkiye Elektrik İletim AŞ ile Türkiye Elektrik Dağıtım AŞ'nin 2021 ve 2022 yıllarına ait bilanço ve netice hesaplarının görüşmeleriyle devam edeceğiz.

Toplantıyı kapatıyorum.

Kapanma Saati:16.04