

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ

YASAMA DÖNEMİ

24

YASAMA YILI

2

**KAMU İKTİSADİ TEŞEBBÜSLERİ
KOMİSYONU**

TUTANAK DERGİSİ

30 Mayıs 2012 Çarşamba

KAMU İKTİSADİ TEŞEBBÜSLERİ KOMİSYONU

GÖRÜŞME TUTANAKLARI

30 Mayıs 2012 Çarşamba

----0----

K O N U

	<u>Sayfa</u>
Posta ve Telgraf Teşkilatı Genel Müdürlüğü'nün 2010 yılına ait hesap ve işlemlerinin görüşmeleri	1:39
Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü'nün 2010 yılına ait hesap ve işlemlerinin görüşmeleri	40:71

İ Ç İ N D E K İ L E R

	<u>İl</u>	<u>Sayfa</u>
BİRİNCİ OTURUM		1:39
Posta ve Telgraf Teşkilatı Genel Müdürlüğü'nün 2010 yılına ait hesap ve işlemlerinin görüşmeleri		1:39
Osman TURAL (PTT Yönetim Kurulu Başkanı ve Genel Müdür)		2:9
Öneri 1 (2010 yılına ait)		9
Sayıştay Temsilcisi		9
Cevap		9
Osman TURAL (PTT Yönetim Kurulu Başkanı ve Genel Müdür)		9:11, 26:27
Aykut ERDOĞDU	İstanbul	12, 24:26, 29, 31
Mehmet ŞEKER	Gaziantep	13
Kamer GENÇ	Tunceli	13:14, 18:20, 26, 28
Bülent BELEN	Tekirdağ	14:15, 27

Ali SARIBAŞ	Çanakkale	15:17, 22, 28, 30, 32
Haydar AKAR	Kocaeli	17:21
İsmail GÜNEŞ	Uşak	21:22, 28
Bünyamin ÖZBEK	Bayburt	22, 24, 25
Ahmet YENİ	Samsun	22:23
Tufan KÖSE	Çorum	23:24
Sayıştay Temsilcisi		29:32, 32
Adnan YILMAZ	Erzurum	31
Öneri 2		32
Cevap		32
Osman TURAL (PTT Yönetim Kurulu Başkanı ve Genel Müdür)		32:33, 33:34, 34:35
Aykut ERDOĞDU	İstanbul	33, 34
Kamer GENÇ	Tunceli	34:35
Sayıştay Temsilcisi		35
Öneri 3		35
Cevap		35
Osman TURAL (PTT Yönetim Kurulu Başkanı ve Genel Müdür)		35, 37:38
Aykut ERDOĞDU	İstanbul	35
Kamer GENÇ	Tunceli	35:36, 38
Mehmet AKYÜREK	Şanlıurfa	36
Ali SARIBAŞ	Çanakkale	36:37
Adnan YILMAZ	Erzurum	37
Sonuç		39
Osman TURAL (PTT Yönetim Kurulu Başkanı ve Genel Müdür)		39
Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü'nün 2010 yılına ait hesap ve işlemlerinin görüşmeleri		40:
İKİNCİ OTURUM		40:71
Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü'nün 2010 yılına ait hesap ve işlemlerinin görüşmeleri		40:71
Orhan BİRDAL (Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürü)		40:44
Öneri 2 (2010 yılına ait)		45
Sayıştay Temsilcisi		45
Cevap		45
Orhan BİRDAL (Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürü)		45
Kalkınma Bakanlığı Temsilcisi		45, 46
Ulaştırma Bakanlığı Temsilcisi		45:46, 47
Sayıştay Temsilcisi		46
Aykut ERDOĞDU	İstanbul	46:47
Ahmet YENİ	Samsun	47
Öneri 1 (2010 yılına ait)		48
Sayıştay Temsilcisi		48
Cevap		48

Orhan BİRDAL (Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürü)		48:49, 50:51, 52, 53
Ali SARIBAŞ	Çanakkale	49, 51, 54:55
Ali Gültekin KILINÇ	Aydın	49
Aykut ERDOĞDU	İstanbul	51:52
Mehmet AKYÜREK	Şanlıurfa	53
Cemil ACAR (Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Havaalanları Daire Başkanı)		53:54
Sayıştay Temsilcisi		55:56
Öneri 3		56
Cevap 3		56
Orhan BİRDAL (Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürü)		56, 66:69
Ali SARIBAŞ	Çanakkale	56:57, 66
Bülent BELEN	Tekirdağ	58
Tufan KÖSE	Çorum	58:59, 67:68
İsmail GÜNEŞ	Uşak	59
Faruk SEPTİOĞLU	Elâzığ	59
Haydar AKAR	Kocaeli	59:60, 64, 68:69
Aykut ERDOĞDU	İstanbul	60:63, 64, 68, 69
Mustafa BİLİCİ	Van	63
Ahmet YENİ	Samsun	63:65
Mevlüt DUDU	Hatay	65
Önerge		69:70
Sonuç		70
Orhan BİRDAL (Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürü)		71

Açılma Saati: 10.40

Kapanma Saati: 16.04

BİRİNCİ OTURUM

30 Mayıs 2012 Çarşamba

Açılma Saati: 10.40

BAŞKAN: Fahrettin POYRAZ (Bilecik)

BAŞKAN VEKİLİ: Ahmet YENİ (Samsun)

SÖZCÜ: Şenol GÜRŞAN (Kırklareli)

KÂTİP: Faruk SEPTİOĞLU (Elâzığ)

-----0-----

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

24' üncü Yasama Dönemi İkinci Yasama Yılı'nın 28' inci Birleşimini açıyorum.

Bugün gündemimizde sırasıyla Posta ve Telgraf Teşkilatı Genel Müdürlüğü ve Devlet Hava Meydanları İşletmeleri Genel Müdürlüğü'nün 2010 yılına ait bilanço ve netice hesaplarının görüşmeleri yer almaktadır.

Değerli üyeler, çalışmalarımıza Posta ve Telgraf Teşkilatı Genel Müdürlüğü'nün 2010 yılına ait hesap ve işlemlerini görüşmeyle başlıyoruz.

Ülkemizde posta hizmetlerinin geçmişi 1840' ılı yıllara kadar gitmektedir. “Posta Nazırlığı” unvanıyla ilk olarak kurulduğu 23 Ekim 1840 tarihinden bu yana bu teşkilatımızın yapısı ve unvanı birçok kere değişikliğe uğramış, 1994 yılında telekomünikasyon hizmetlerinin ayrılmasıyla, PTT, posta ve telgraf ile ilgili hizmetleri yürüten bir kuruluşumuz olarak hizmetlerini sürdürmeye devam etmiştir.

Bildiğiniz gibi, ülkemizde açık ve kapalı mektuplar ile haberleşme mahiyetinde yazı bulunan kartlar haricinde diğer posta hizmetlerinde kamu kurumu olan PTT' nin tek el olma durumu ortadan kalkmış ve PTT' nin dışında posta hizmeti veren birçok özel kuruluş bugün ülkemizde de faaliyet göstermeye başlamıştır.

Değerli üyeler, çok sayıda insanın yararlandığı posta hizmetlerini yürüten kuruluşlar, bütün dünyada bilgi ve iletişim teknolojilerinde yaşanan hızlı gelişmelere paralel olarak hizmetlerini daha hızlı ve daha etkin bir biçimde sunma çabası içindedir. PTT' nin de son yıllarda bu doğrultuda önemli gelişmeler kaydetmiş olduğunu, teknolojik altyapısını güçlendirerek hizmetlerini çeşitlendirdiğini görmekten büyük bir memnuniyet duymaktayız.

PTT bu çerçevede, son yıllarda ülke genelinde oluşturduğu geniş otomasyon ağı sayesinde PTTBank Projesi ve lojistik hizmetleriyle vatandaşımıza çok önemli hizmetler sunmaktadır.

Şimdi Komisyonumuzu bilgilendirmek üzere PTT Genel Müdürü Sayın Osman Tural'a söz vereceğim. Öncesinde, toplantımıza katılan kurum yetkilileri ile diğer kuruluş temsilcilerinin Komisyonumuza kendilerini tanıtmalarını rica ediyorum.

(PTT ve diğer kuruluş temsilcileri kendilerini tanıttılar)

BAŞKAN – Hepiniz tekrar hoş geldiniz.

Osman bey, buyurun, sunumunuzu yapınız.

PTT GENEL MÜDÜRÜ OSMAN TURAL – KİT Komisyonumuzun Sayın Başkanı, değerli üyeler, Şayıştayın, Kalkınma Bakanlığımız ile Hazine Müsteşarlığımızın değerli temsilcileri; sözlerime başlarken sizlere şahsım, Yönetim Kurulumuz ve tüm teşkilat mensupları adına hepinizi saygıyla selamlıyorum.

PTT Genel Müdürlüğü olarak posta, banka ve PTTBank ve lojistik alanındaki hizmetlerimizi 1.082 merkez, 2.293 şube ve 973 acentelik olmak üzere toplam 4.348 işyerimizde sürdürmekteyiz.

Banka şubesinin olmadığı, yalnızca PTTBank olarak bizim finansal anlamda hizmet sunduğumuz ilçe sayısı 36, belde sayısı 1.222 ve köy sayımız da 216, toplam 1.473 yerleşim biriminde ise bankacılık alanındaki hizmetler yalnızca teşkilatımız tarafından gerçekleştirilmektedir. Bunu da bilgilerinize sunmak istedim.

PTT olarak her yerde halkımızın hizmetinde olma ayrıcalığını yaşayan kuruluşlardan bir tanesiyiz. Sektörümüzde yaşanan yenilikler, müşteri beklentileri, pazardaki serbestleşme ve artan rekabet şartları da göz önüne alınarak hizmetlerimizin günün şartlarına uygun olarak verilmesi için teknik, hukuki ve yapısal alanda ortaya çıkan ihtiyaçları giderecek değişiklikleri yapmanın azim ve gayreti içerisindeyiz.

Bu bağlamda, müsaadenizle, posta alanında gerçekleştirmiş olduğumuz hizmetlerden başlayarak sözlerime devam etmek istiyorum.

Posta alanında uygulamaya koymuş olduğumuz en önemli projemiz Kayıtlı Posta Hizmetlerinin Otomasyonu Projesi. Bu proje, kayıtlı posta maddeleri olarak tanımlamış olduğumuz taahhütlü, APS, tebligat ve kargoyla ilgili tüm gönderilerin teslim alınmasından teslim edilene kadarki geçen süre içerisinde hem müşterilerimiz tarafından hem de bizim tarafımızdan İnternet ortamında takibini sağlayan bir sistem. Ayrıca dağıtıcılarımıza, 3.819 adet el terminali temin ettik. Dolayısıyla bu temin edilen el terminalleri vasıtasıyla da gönderiler dağıtıldığında, teslim edildiğinde online olarak doğrudan sisteme girişi yapılabilmektedir.

Posta alanındaki bir diğer önemli projemiz, Birleşik Posta, Hybrid Mail Projesi. Projenin özü, toplu gönderi veren kişilerin toplu gönderilerini bize fiziki ortamda vermeleri yerine elektronik ortamda teslim etmelerini, ondan sonraki süreçte müşterinin hiçbir sürecin içerisinde yer almadan

bizim tarafımızdan istedikleri ebatta, istedikleri şekilde basılmasını, zarflanmasını ve etiketlenmesini sağlıyoruz. Teslimini de gerçekleştirdikten sonra dönüşümünü gerçekleştiriyoruz.

Bu anlamda, ülkemizin beş ayrı yerine kurmuş olduğumuz PTT matbaaları vasıtasıyla da bu basım işini gerçekleştirmekteyiz. 2010 yılından bugüne kadar birleşik posta hizmetleriyle ilgili olarak 2010 yılında 70 milyon, 2011 yılında 157 milyon, 2012 yılı hedefimiz ise 250 milyonluk gönderinin basılması, zarflanması ve postaya verilmesinin sağlanmasını hedeflemekteyiz. Bugüne kadar elde ettiğimiz gelir ise 13 milyon 899 bin Türk Lirası.

Kayıtlı elektronik posta, hepinizin malumu olduğu üzere fiziksel anlamda gönderiler, mektup ve diğer gönderiler gönderilmesi yerine teknolojideki gelişmeler, özellikle ICD teknolojisindeki gelişmeler sonucunda insanlar e-mail dediğimiz elektronik posta yoluyla haberleşmeyi seçiyorlar. Burada eksik olan, kayıt altına alınmasıyla bu elektronik postaların. Genel Müdürlük olarak Türksat'la yapmış olduğumuz anlaşma çerçevesinde bunun altyapısını yaklaşık bir sene evvel tamamladık. Şu anda sistemimiz hazır, ilgili yönetmeliğin çıkmasını bekliyoruz. Hizmet sağlayıcı olarak da Bilgi İletişim Başkanlığına müracaatımızı yaptık. Haziran ayı sonu, temmuz ayında da bu sistemin başlamasını ümit ediyoruz.

Elektronik tebligat, bu anlamda, tebligat işlemlerinin elektronik ortamda yapılmasına imkân sağlayan bir sistem. Kanun, 7201 sayılı Tebligat Kanunu'na göre tebligat çıkarmaya yetkili merciler tarafından elektronik ortamda hazırlanmış olan tebligatların değiştirilemez ve inkâr edilemez bir şekilde kuruluşumuzca oluşturulan güvenli elektronik ortam vasıtasıyla alıcılara iletilmesini öngören sistem. 6099 sayılı Tebligat Kanunu ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun, malumunuz olduğu üzere 19/1/2011 tarih ve 27820 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girdi. Bu kanunla bu görev bize tevdi edildi. Biz de bu sistemin altyapısını, kayıtlı elektronik posta sistemiyle birlikte zaten yapmıştık. Şu anda Adalet Bakanlığımızla tebligat işlemlerinin yapılmasını öngören yönetmelik çalışmalarını birlikte sürdürmekteyiz. Adalet Bakanlığımız tarafından yönetmelik çalışması tamamlandığında sistem devreye alınacak.

Mektup atma kutusu ve cihet dağıtım dolapları posta alanında uygulamaya koymuş olduğumuz iş ve işlemlerimizden bir tanesi. Şu ana kadar 976 adet mektup atma kutusu ve 992 adet de cihet dolabını ülkemizin değişik yerlerinde hizmete sunduk.

Bu mektup atma kutuları ve cihet dolaplarının önemi şu: Dağıtıcılarımız kendi sırtlarında veya çantalarında taşıma derdinden kurtulup kendi cihetlerine kadar götördükleri mektupları koyuyorlar. Gerektiğinde, oradan daha sonra gelip alabiliyorlar. Bu cihet dağıtım dolaplarının kullanma amacı bu. Bu dolaplar aynı zamanda mektup atma amacıyla da müşterilerimiz tarafından kullanılacak.

Bir başka önemli uygulamamız PİM'ler, Posta İşleme Merkezlerimizin yenilenmesi, yeni PİM'ler yapılması ve PİM'lerimizin modernizasyonu. Bugüne kadar 2004 yılından itibaren Diyarbakır, Konya, Nevşehir, Etimesgut, Konutkent, İskenderun, İzmir Karşıyaka, İstanbul Bakırköy ve Hadımköy'de Posta İşleme Merkezimizi yeniden yaptık veya yeni dağıtım merkezleri oluşturduk.

Ayrıca İstanbul Anadolu Yakası, İstanbul Avrupa Yakası Beylikdüzü, Ankara Babaharman, Çankaya Dağıtım Merkezi, Samsun ve Erzurum'daki posta işleme merkezlerimizi de yeniledik.

Hadımköy'deki Posta İşleme Merkezimiz bölgedeki en modern ve en büyük posta işleme merkezlerinden bir tanesi olarak hizmete sunuldu. 33.200 metrekarelik bir kapalı alan posta işleme işleri için, 3.342 metrekarelik bir alan kargo işleme merkezi ve 6.367 metrekarelik bir alan da atölye ve diğer hizmetler açısından toplam 42.900 metrekarelik bir binamızı hizmete sunduk.

Posta hizmetlerindeki toplam gönderi adet ve gelirlerine de kısaca göz atacak olursak 2010 yılında 1 milyar 34 milyon gönderi karşılığında 942 milyon liralık bir gelir, 2011 yılında 1 milyar 11 milyon gönderi karşılığında 1 milyar 66 milyon liralık bir gelir, 2012 yılındaki hedefimiz ise 1 milyar 40 milyonluk bir gönderi karşılığında 1 milyar 243 milyon liralık bir gelir hedeflemekteyiz.

Sayın Başkan, değerli üyeler; şimdi de müsaadenizle PTTBank alanında gerçekleştirmiş olduğumuz hizmetlerimize özet olarak değinmek istiyorum.

Bu kapsamdaki en önemli projemiz tüm işyerlerimizin online olarak hizmete açılması projesi ki bu projeyi 2010 yılında tamamladık. Şu anda işyerlerimizden online hizmete açık olmayan yer bulunmamaktadır.

Bu kapsamda yürüttüğümüz diğer bir çalışma, işyerlerimizin, belirlemiş olduğumuz PTTBank konseptine uygun olarak yenilenmesi ki bu kapsamda da toplam 2.414 işyerimizi hem müşteri memnuniyetimiz hem de çalışanların motivasyonunun geliştirilmesi anlamında yeniledik. Şu anda bu sene de yaklaşık 300 adet, her sene tamamlamaya çalışıyoruz. 2015 yılına kadar da bu konseptte uygun olmayan işyerimizin kalmamasını planladık.

Online olarak kurmuş olduğumuz ağıımızın, diğer kurum ve kuruluşların, gerek resmî gerek kamu gerekse özel sektör kuruluşlarının hizmetine sunulması amacıyla uygulamaya koymuş olduğumuz anlaşmalı kurum ve kuruluşların sayısının artırılmasına yönelik çalışmalar neticesinde, bugün itibarıyla PTT network'ünü, altyapısını kullanan kurum ve kuruluş sayısı 182, yapmış olduğumuz protokol sayısı ise 229 adet. Bunların içerisinde 22 tane bankanın, 21 tane telekomünikasyon ve GSM alanında faaliyet gösteren şirketin, 58 belediyenin, 31 sosyal güvenlik ve yardım kuruluşunun, 7 tane sigorta ve 43 tane de TEDAŞ ve diğer kurum ve kuruluşları olmak üzere iş ve işlemleri sistemimiz üzerinden yürütülmektedir.

ATM olarak adlandırılan, bizim PTTmatik dediğimiz, gişelerde sunmuş olduğumuz iş ve işlemlerin, hizmetlerin 7x24 yani yedi gün yirmi dört saat esasına göre kesintisiz olarak hizmet

sunmasına, müşterilerimizin hizmetine sunulmasına yönelik PTTmatik Projemiz kapsamında da bugün itibarıyla 1.158 adet PTTmatik ülkemizin ihtiyaç duyulan yerlerinde hizmete sunuldu. 2012 yılında 668 adet PTTmatik'in daha alımı gerçekleştirilerek şu anda ihalesi sonuçlandı, montaj çalışmaları devam ediyor. Dolayısıyla yıl sonuna doğru yaklaşık 1.800 adet PTTmatik ülkemiz genelinde insanlarımıza hizmet sunuyor olacak.

PTTKart Projemiz, bir bankamızla yapmış olduğumuz bir anlaşma neticesinde müşterilerimize, özellikle posta çeki hesap sahiplerimizin daha önce kullanmış oldukları posta çeki kartının yerine debit kart, mastero logolu debit kart ve yine aynı MasterCard logolu PTT Bonus Kart şeklindeki uygulamamız... Bu kapsamda 3 milyon 879 bin adet debit kartın dağıtımını gerçekleştirdik. MasterCard, PTT kredi kartı olarak kullanılan kartımızın da dağıtım işlemlerine nisan ayından itibaren başladık. Şu anda 205 adet PTT Bonus Kartın da teslimini gerçekleştirdik. Bu kartlarla insanlarımızın hem alışveriş yapabiliyorlar hem dünyanın her yerinde. Ayrıca, bizim ve diğer ATM makinelerde de bu kartların kullanılması mümkün.

E-ticaret uygulamaya koymuş olduğumuz bir başka önemli projelerden bir tanesi. Ticaretin elektronik ortama taşınması ülkemizde de yaygınlaşan bir uygulama. Bu kapsamda, PTT olarak biz ortaya çıkan, özellikle insanların, müşterilerin güven ortamında alışveriş yapabilecekleri bir platform eksikliğinin ihtiyacını gidermek üzere bir e-ticaret platformu oluşturduk. Bu platformla satış yapmak isteyen müşterilerimizle protokol imzalamak suretiyle biz sistemi kiraya veriyoruz, işletmesini biz yapacağız. Ayrıca, bizim kargo ve PTTBank olarak da bankacılık ve taşıma iş ve işlemlerini gerçekleştireceğiz. Dolayısıyla PTT güvencesiyle elektronik ticaret gerçekleştirilmiş olacak. 60 adet şirketin protokolünü de şu ana kadar imzalamış bulunmaktayız.

Kayıtlı kartlı geçiş yerine hızlı geçiş sistemi. Hızlı geçiş sistemiyle ilgili projemizi de temmuz ayı içerisinde uygulamaya koyacağız inşallah. Burada uygulamaya koyacak olduğumuz projeyle, şu anda otoyollarda ve paralı geçiş yapılan yerlerde kartlı geçiş yerine hızlı geçiş sistemi olarak adlandırdığımız proje uygulamaya konulacak. Bu sistemin özelliği, engelsiz geçiş sağlayacak, geçiş anında otomatik ücret tahsili mümkün. Trafik akışında süreklilik, düşük maliyet ve teknoloji olarak da pasif RFID sistemini uygulayacağız. Örneklemek gerekirse şu anda OGS olarak adlandırılan sistemde aktif RFID Sistemi uygulandığı için bir tane cihaz aldığımızda asgari 50 lira para ödüyoruz. Bizim sistemde satacak olduğumuz etiketler en fazla 5 lira ve 10 liralık bir değerden satılacak yani standart değer 5 liralık bir etiketle sistemde otomatik olarak geçiş sağlanacak.

Bir başka PTTBank alanındaki projemiz Cep PTT uygulaması. Cep telefonlarıyla kuruluşumuz hizmetlerine erişimi sağlayacak projeyi de uygulamaya geçirdik.

PTTBank hizmetleri toplam işlem adet ve gelirlerine göz atacak olursak 2010 yılında elde ettiğimiz, 796 bin işlem karşılığında 332 milyon liralık bir gelir elde ettik. 2011 yılında ise 289 milyon 286 bin işlem karşılığında 370 milyon liralık bir gelir elde ettik.

Lojistik alanımızdaki hizmetlerimize de göz atacak olursak, lojistikle ilgili iş ve işlemlerimizi 2008 yılından itibaren uygulamaya koyduk, burada kargo, APS gibi hizmetlerimiz farklı farklı yapılmakta iken son düzenlememizle kargo ve kurye şeklinde bir düzenlemeye geçtik. 2 kilonun altındaki gönderileri kurye hizmeti adı altında, 2 kilonun üzerindeki gönderileri ise kargo şeklinde bir tanımlamayla hizmet sunmaya çalışıyoruz.

Lojistik hizmetleri toplam adet ve gelirlerine bakacak olursak 2010 yılında 28,7 milyon adet gönderi kabul etmiş ve 129 milyonluk bir gelir elde etmişken, 2011 yılında 35,9 milyonluk gönderi karşılığında 136 milyon liralık bir gelir elde ettik. 2012 hedefimiz ise 52,5 milyon gönderi karşılığında 195 milyon liralık bir gelir hedeflemekteyiz.

Sayın Başkan, değerli üyeler; yürütülmekte olan diğer projelerimizden de kısaca söz edecek olursak, filo yöntemiyle araç temini bir başka uygulamamız. Daha evvel kiralık araçlarımızı peyderpey, birer birer kiralamaktayken filo yöntemiyle araç kiralama yöntemine başvurduk, böylelikle taşıt sayısında 537 adet taşıt farkı ilave yapmış olmamıza rağmen, toplam ödemiş olduğumuz miktarda 2 milyon 200 bin liralık bir düşüş sağlamış olduk.

Yine, otomatik sistemle akaryakıt elde etme yöntemine de başvurduk. Burada peyderpey iller bazında yapılmakta olan ihalelerde petrol istasyonlarımızdan, yani akaryakıt istasyonlarımızdan elde edilen indirim miktarı yüzde 3-4 civarındayken, Genel Müdürlükle böyle bir anlaşma yaptığımızda yüzde 10'luk bir gelir indirimi sağlamış olmakla, yaklaşık yüzde 6, yüzde 7'lik indirimi sağlamış olduk.

Biliyorsunuz bir başka önemli konumuz, özellikle gündeme gelen PTT'lerin soygun ve gasp olayları. Bununla ilgili daha önceki dönemlerde de Komisyonumuzun almış olduğu tavsiyeler, öneriler ve talimatlar doğrultusunda iş yerlerimizin tamamını alarm ve kamera sistemiyle donattık. Şu anda alarm ve kamera sistemi olmayan iş yerimiz yok. Yok derken, yalnızca özellikle emniyet birimlerimizin içerisinde yer alan veya askerî birliklerin içerisinde yer alan ve kameralı kayıt yapmamıza imkân sağlamayan yerlerin dışındaki tüm iş yerlerimiz kayıt yapacak şekilde kamera sistemi ve alarm sistemimizle donatıldı. Tabii bunun faydası da görüldü, 2010 yılında toplam olay sayımız 28, 2011 yılında toplam olay sayımız 34 ve 2012 yılında da bugüne kadarki gerçekleşen olay sayımız da 14 civarında. Daha evvelki yıllardaki 100'lü rakamlar, 200'lü, 300'lü rakamların onlu rakamlara düşmüş olması, sistemin çalıştığının bir göstergesi.

Uluslararası faaliyetler alanında da kuruluşumuz Dünya Posta Birliğinin, Avrupa Kamu İşletmeleri Birliğinin, Avrupa Posta Mevzuatı Komitesinin, Posta ve Telekomünikasyon İdareleri

Avrupa Konferansının, Uluslararası Paralı Posta Hizmetleri Komisyonu ve İşlerinin, Avrupa Posta Bankaları ve Çek Merkezleri Şebekesinin üyesi. Bu tür kurum ve kuruluşların da faaliyetlerin de aktif olarak yer almak üzere çalışmalarımızı sürdürüyoruz. Dünya Posta Birliğinin iki tane komitesi var seçimle belirlenen, bu iki komitede de üyeyiz. Ayrıca, 2016 yılında Dünya Posta Birliğinin Genel Kurulunun Türkiye’de yapılmasıyla ilgili bu sene ekim ayında Doha’da gerçekleştirilecek olan Genel Kurulda adaylığımızı da açıkladık. Biz açıkladıktan sonra başka aday ülke çıkması da muhtemel değil gibi gözüküyor çünkü o yönde bilgilerimiz var, inşallah Dünya Posta Birliğinin Genel Kurulunu da ülkemizde gerçekleştireceğiz. Ayrıca, Post Europe’ın ve diğer ilgili komitelerin genel kurullarını ülkemizin kongre merkezi olma yönündeki çalışmaları neticesinde, ülkemizde birden fazla defalar gerçekleştirdik.

Burada ifade etmek istediğim bir başka husus Oxford Stratejik Danışmanlığı tarafından gerçekleştirilen bir çalışma sonucunda G22 ülkeleri arasında Türk Posta İdaresi 2007-2010 tarihleri arasındaki dönemde en hızlı gelişim gösteren posta idaresi olarak nitelendirildi. Bu da çalışmalarımızın bir şekilde yabancı kaynaklar tarafından da görüldüğünün bir işareti.

Tabii bu elde etmiş olduğumuz, yapmış olduğumuz çalışmalarda başarılı olmamızın tek bir şartı var, ona inanıyoruz, insan kaynağımız çünkü biz hizmet sunan bir kuruluş olduğumuz için insanla hizmet sunuyoruz, teknolojiyi her ne kadar işin içerisine koyuyor olsak da. Bu anlamda kaliteli hizmet için sürekli ve etkin eğitimin rolüne inanıyoruz. Personelimiz her yıl bir değil, birden fazla eğitime tabi tutuyoruz. Bu eğitimlerin tamamını da profesyonel eğiticiler vasıtasıyla gerçekleştirmeye özen gösteriyoruz. İş yeri eğitimlerinin dışında geçen sene, yani 2011 yılı içerisinde eğitimimiz personel sayımız 66 bin; 32 bin kadrolu personelimiz olduğu düşünülürse, aynı personelimizin en az 2’şer defa eğitim gördüğünün bir göstergesi.

Personel durumumuza yıllar itibarıyla göz atacak olursak 2010 yılında toplam personel sayımız 36 bin iken 2011 yılında 37 bin 839, bugün itibarıyla da 37 bin 739 personelle hizmetlerimizi sürdürmekteyiz.

Ayrıca, engellilere yönelik faaliyetler kapsamında da kuruluşumuzdaki hizmetlerin engelliler tarafından engelsiz bir şekilde alınmasına yönelik iş yerlerimizde gerekli düzenlemeleri yaptık, ayrıca engelli, özellikle görme engelli vatandaşlarımız tarafından takip edilebilmesine yönelik İnternet sitemizde gerekli düzenlemeyi yaptık. Engelli vatandaşlarımız iş yerlerimize geldiğinde kuyrukta beklemeden sıramatiklerden engellilerle ilgili butona bastıklarında öncelikli olarak kendilerine sıra verilmekte. Ayrıca, engelli derneklerimiz de değişik alanlarda bizden yardım istediklerinde kendilerine destek olmaya çalışıyoruz.

Yine sosyal sorumluluk projeleri kapsamında Kızılayla anlaşma çerçevesinde kuruluşumuzca bir kan bağışi kampanyası, ağaçlandırma ve erozyonun önlenmesi kapsamında her yıl her personelimiz

için bir adet aa dikilmesiyle ilgili kampanyamız ve kadına yönelik Őiddetin engellenmesi kapsamında da Kadın Erkek EŐitliĐi Komisyonumuzla birlikte çalışmalarımızı sürdürmekteyiz.

Biliyorsunuz, geçen sene Van'da bir deprem hadisesi yaşadık. Bu deprem kapsamında da kuruluşumuzca depremzede yurttaŐlarımıza 2 milyon 451 bin TL değerinde yardım, kampanyamız süresince yaptık. Ayrıca, 12 milyon 750 bin TL'lik yatırımı da Van ilindeki hizmetlerimiz vasıtasıyla gerçekleştirmeye çalışıyoruz. Ayrıca, kendi personelimizin de ihtiyaçlarının karŐılanmasına yönelik 2 milyonun üzerinde bir destek sağladık.

Hedef projelerimizden de kısaca söz edecek olursak, Hadımıky'deki posta işleme merkezimizin yanına bir lojistik s projemiz bu sene uygulamaya koymayı, baŐlatmayı düŐündüĐümüz bir proje. Burada "lojistik s" kavramı bizim lojistik hizmetlerini topyekn yerine getirebilecek olduğumuz, depolamadan otomatik olarak bize teslim edilen malzemelerin takibi ve verilen tarihlerde teslimini öngören bir proje. İnşallah binamızın Şu anda projesini tamamladık, ihalesini gerçekleŐtirip önümüzdeki yıl bitireceğiz, bitirdikten sonra da bu projeyle lojistik hizmetlerini bir bütün olarak sunabilir hâle geleceğiz.

Yine, İstanbul'a bir PTTBank operasyon merkezi... Biliyorsunuz, finansal alandaki hizmetler İstanbul'a doğru kayıyor, biz de bu anlamda İstanbul'da bir PTTBank operasyon merkezinin kurulmasını öngören bir projeyi uygulamaya koyacağız.

Adres standartlarının oluşturulması. Biliyorsunuz bizim postacılarımızın mektupları zamanında veya gönderileri zamanında ulaŐtırabilmesinin tek yolu, adres standartlarında sağlayacak olduğumuz baŐarı. Bu kapsamda bir yazılım geliŐtirdik, özellikle toplu gönderi veren kişi ve kuruluşların bize vermiş oldukları adreslerle düzenleme yapmak suretiyle onları doğru adrese doğru kaydırıyoruz. Bunu da müşterilerimiz adına biz yapıyoruz. Dolayısıyla, adres yetersizliğinden dolayı gönderilerin geri kalmasını da engellemeye yönelik bir alıŐma.

Mektup Sepeti Projemiz de kişisel mektupların bizim hybrid mail -az evvel ifade etmiş olduğum- birleşik posta projesiyle zdeŐleŐmesi... İnsanlar elektronik ortamda mektup yazdıklarında bizim o mektubu istiyorlarsa kĞıda döküp onlar adına zarflayıp istedikleri kişilere ulaŐtırmamızı öngören bir proje.

Elektronik doküman yönetim sistemimiz ise 2012 yılında -bu yıl içerisinde- hayata geçireceğimiz bir proje. Artık kurum içerisindeki yazıŐmalarımızın tamamını elektronik ortamda yapabilecek bir sistemi Türksat AŞ'yle imzalamış olduğumuz sözleşme kapsamında yerine getireceğiz.

Bir başka önemli projemiz PTT ağrı Merkezi Projesi. Ülkemizde faaliyet gösteren ağrı merkezleri daha çok belli alanlara yönelik hizmetler sunuyorlar, bizim yapmış olduğumuz anlaŐmalarla ağrı hizmeti sunduklarında yetersiz kalıyorlar. Dolayısıyla, PTT'ye mahsus bir ağrı

merkezi oluşturulması, PTT iş ve işlemlerinden, hizmetlerinden insanlarımızın daha iyi yararlanması için zorunlu bir hâle geldi. Bu kapsamda da projemizi hazırladık, ihale aşamasındayız. İhale sonuçlandığında da insanlarımıza çağrı merkezi anlamında özel bir çağrı hizmeti sunabiliyor olacağız.

Mali durumumuza kısaca göz atacak olursak 2010 yılında 1 milyar 566 milyon 184 bin TL gelire karşılık, 1 milyar 422 milyon 560 bin TL gider ile 140 milyonluk bir kâr elde ettik. 2011 yılında ise 1 milyar 788 milyon 40 bin TL gelire karşılık, 1 milyar 614 milyon bin TL gider ile 174 milyon 39 bin TL kâr elde ettik. 2005-2011 yılları arasında, yedi yıllık dönemde 600 milyon 60 bin TL'lik yatırım gerçekleştirildi PTT Genel Müdürlüğümüz tarafından.

Değerli Başkanım, sayın üyelerimiz; bugüne kadar olduğu gibi bundan sonra da biz PTT mensupları olarak yasalarla bize verilmiş olan görevleri layıkıyla yapmanın azim ve gayreti içinde olacağız. Siz Komisyonunuzun vermiş olduğu desteğe şimdiden teşekkürlerimi sunuyorum.

Arz ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Değerli üyeler, 2010 yılına ait üç adet öneri bulunmaktadır.

İlk öneriyi okutuyorum:

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – T.C Posta ve Telgraf Teşkilatı Genel Müdürlüğünün 2010 yılındaki çalışmaları üzerinde Sayıştay tarafından yapılan incelemeler sonucunda getirilen öneriler aşağıdadır.

Öneri 1- :

PTT'de ve diğer tüm KİT'lerde yıllar itibarıyla artan yüklenici personeli sayısı da göz önüne alınarak, işçilerin ihbar ve kıdem tazminatları ile ücret, fazla mesai, yıllık izin, hafta sonu ve genel tatil izni gibi konularda olası alacak ve tazminat davalarına mahal verilmemesi açısından, konuya ilişkin gerekli düzenlemenin yapılmasını teminen ilgili merciler nezdinde girişimlerde bulunulması,

BAŞKAN – Cevabı alalım.

PTT GENEL MÜDÜRÜ OSMAN TURAL – Kuruluşumuza 1983 yılından bu yana kısıtlı ilave kadro ve pozisyon verilmesi ve emeklilik, ölüm, istifa nedeniyle ayrılanların yerlerinin doldurulamamasının yanı sıra, nüfus artışı ve buna paralel olarak iş yeri sayıları ve toplu konut alanlarında meydana gelen artış nedeniyle iş kapasitesindeki çoğalma sonucuna bağlı olarak 1992 yılının ikinci yansından itibaren başta posta dağıtım hizmetleri olmak üzere Ankara ve İstanbul posta işleme ve dağıtım merkezlerinde çok ciddi sıkıntılar baş göstermeye başlamış, posta dağıtım hizmetleri personel eksikliğinden dolayı tıkanma noktasına gelmiştir.

Zorunluluktan doğan bir ihtiyaç olarak 5584 sayılı Posta Kanunu'nun 2'nci, 10'uncu ve 16'ncı maddelerinde belirtilen hüküm ve yetkilere dayanılarak "posta tekeli dışında kalan gönderilerin" ihale yoluyla kiralık araçlarla gerçek ve tüzel kişilere dağıtılması uygulamasına

yönetim kurulumuzun 10/06/1993 tarih ve 296 sayılı kararı ile başlanılmış ve yine posta işleme merkezlerinde gönderilerin ayırım ve sevk işlerinde meydana gelen gecikmeler nedeniyle yönetim kurulumuzun 16/11/1994 tarih ve 495 sayılı kararı ile posta tekeli dışında kalan gönderilerin işlenmesi hizmetleri de ihale yoluyla gerçek ve tüzel kişilere yaptırılmaya başlanmıştır.

Hizmet alımları kapsamında halen posta ayırım ve dağıtım, özel güvenlik ve temizlik hizmetlerinin yürütülmesi için hizmet alımı suretiyle personel çalıştırılmaktadır.

Özel güvenlik hizmetleri ile ilgili olarak, 5188 sayılı Kanun çerçevesinde PTT Genel Müdürlüğünce gerçekleştirilen ve 49 başmüdürlüğü kapsayan 3 yıllık özel güvenlik hizmet alım ihalesi kapsamında 1.208 özel güvenlik görevlisi çalıştırılmaktadır.

Temizlik hizmetlerinin yürütülmesinde; hizmetli kadroların iptali sonucunda hizmetli pozisyonunda çalışanı bulunmayan ya da yeterli sayıda olmayan PTT işyerlerinin temizlik hizmetlerinin ihale yoluyla özel firmalara yaptırılmasını teminen hizmet alımı yapılmaktadır. Temizlik hizmetlerinin yürütülmesi amacıyla Başmüdürlüklere 2011 yılından itibaren 3 yıl süre ile hizmet alımı yetkisi verilmiş olup, söz konusu ihaleler kapsamında 1.337 personel çalıştırılmaktadır.

Posta gönderilerinin ayırım ve kayıt düşüm ile dağıtım hizmetlerinde ve kargo gönderilerinin kabul, ayırım, sevk ve dağıtım hizmetlerinde ise 6.204 personel firma tarafından temin edilmek suretiyle çalıştırılmaktadır.

Posta ayırım ve dağıtım hizmet alımına ilişkin yapılan ihaleler sonucu yüklenicilerce çalıştırılan işçiler tarafından kıdem ve ihbar tazminat alacakları ve işe iade talebiyle açılan davalarda, iş mahkemelerince muvazaa gerekçesiyle kuruluşumuz sorumlu tutularak asli işveren olarak görülmekte ve işçilerin tazminat ve işe iade talepleri kuruluşumuz aleyhine kabul edilmekte idi. Bu sorunun çözüme kavuşturulması amacıyla 5584 sayılı Posta Kanunu'nun 10'uncu maddesine 29/04/2009 tarihli ve 5893 sayılı Kanun ile eklenen "PTT İdaresi postaların ayırım ve dağıtım işlerini ihale yoluyla üçüncü şahıslara gördürebilir." hükmü getirilmiştir. Bu düzenleme çerçevesinde mezkur Kanun'un yürürlüğe girmesinden sonra posta ayırım - dağıtım işlerinin hizmet alımı suretiyle gerçekleştirilmesinde karşılaşılan muvazaa iddiası ortadan kalkmıştır. Bunu tasdikler mahiyette kuruluşumuz aleyhine açılan davada, iş mahkemesince husumet yokluğu nedeniyle davanın reddine karar verilmiş ve bu karar Yargıtay 9 uncu Hukuk Dairesince de onanmıştır. Ayrıca, yüklenici tarafından iş akdi feshedilen işçilerin kuruluşumuz ve yüklenici aleyhine feshin geçersizliğine ve işe iade talebiyle açtıkları davalar sonucunda, Yargıtay 22. Hukuk Dairesinin 20/03/2012 tarih ve Esas: 2011/12940, Karar: 2012/4925- 23/03/2012 tarih ve 2011/12987, Karar: 2012/5350 sayılı kararlarıyla yapılan hizmet alımında muvazaa olduğu sonucuna varılamayacağı hüküm altına alınmış ve davacının davalı kuruma ait işyerine iadesini uygun görmeyerek işçinin yüklenici firmaya iadesine karar vermiştir. Dolayısıyla posta ayırım ve dağıtım işlerinin üçüncü kişilere ihale yoluyla yaptırılmasının

yasal zemini ortaya konmuş, konu bu yönüyle ve kanunun yürürlüğe girmesinden sonraki sorun kuruluşumuz açısından çözüme kavuşturulmuştur.

Diğer taraftan kuruluşumuzda tüm hizmet alımlarına ilişkin olarak yapılan ihaleler kapsamında çalışan işçilerin ücret, fazla mesai, yıllık izin, hafta sonu ve genel tatil izni gibi özlük haklarının yükleniciler tarafından zamanında ve tam olarak ödenmesi ve yerine getirilmesi hususunda, mevcut sözleşmelere ilave yaptırımlar da dâhil olmak üzere yüklenicileri bağlayıcı hükümler konularak idaremizce işçilerin yasal hakları titizlikle takip edilerek sorunlar çözüme kavuşturulmuştur.

Ancak işçi çalıştırılmasına dayalı özellikle temizlik hizmetleri ve özel güvenlik hizmet alımlarıyla Posta Kanunu'nun 10'uncu maddesinin yürürlüğe girmesinden önceki hizmet alımlarında, yüklenici firmalar ile bünyelerindeki işçiler arasında iş sözleşmesinin feshinden kaynaklanan kıdem ve ihbar tazminatının ödenmemesi durumunda ortaya çıkan hukuki ihtilaflar devam etmektedir.

Kamu İhale Genel Tebliği hükümleri çerçevesinde personel çalıştırılmasına dayalı hizmet alımında kuruluşumuzca yapılan ihalelerde, yaklaşık maliyetin hesaplanmasında kıdem tazminatı da dâhil sözleşme giderleri ve genel giderler için konulan yüzde 3'lük oran kıdem tazminatının yükleniciler tarafından karşılanmasını yetersiz kılmaktadır.

Bu sorunun çözüme kavuşturulması, iş barışının sağlanması, gerek işçilerin her türlü parasal haklarının en az ihtilafla karşılanması ve gerekse hizmet alımı yoluyla işçi çalıştıran diğer kamu idarelerinin her geçen gün artan oranda ve bütçeye yük olacak şekilde tazminat ödemek zorunda bırakılmaması işçi ve işveren arasında kıdem tazminatından kaynaklanan davaların ortadan kaldırılması ve yaşanan tüm olumsuzlukların giderilmesi açısından 4857 sayılı İş Kanunu'nun geçici 6'ncı maddesindeki kıdem tazminatı fonu oluşturulmasına ilişkin düzenlemenin hayata geçirilmesini teminen 27/12/2010 tarih ve 5467 sayılı yazımız Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığımız ve Hazine Müsteşarlığımıza iletilmiştir. Alınan cevabi yazıda, özetle, işçi, işveren ve Hükûmeti temsilen 9 öğretim üyesinden oluşturulan "Bilim Komisyon" tarafından hazırlanan ve değerlendirilerek son şekli verilen Kıdem Tazminatı Fonu Kanunu Tasarısı ve gerekçesi bakanlıklara gönderilerek görüşlerinin istenildiği ifade edilmiştir.

Hazine Müsteşarlığı tarafından tüm kamu iktisadi teşekküllerinin hizmet alımına ilişkin problemlerini değerlendirmek amacıyla 03/02/2012 tarihinde toplantı düzenlenmiş olup toplantı sonucunda alınan karar doğrultusunda, iş ilişkilerinin muvazaa olgusunun bertaraf edilebilmesi, ihbar ve kıdem tazminatları sorununun çözümüne ilişkin kuruluşumuz görüşü 23/02/2012 tarih ve 664 sayılı yazımızla Hazine Müsteşarlığına iletilmiştir.

Arz ederim.

BAŞKAN – Öneriyle ilgili olarak söz talepleri var.

Osman Bey, Komisyon üyesi arkadaşlarıma söz vereceğim, ancak önce size şunu hatırlatmak istiyorum: Sırasıyla lütfen not alın, en son cevaplayacaksınız. Sorulan sorularda teknik çalışmayı gerektiren hususlar varsa Komisyon tutanaklarının tarafınıza iletilmesinden itibaren on beş gün içinde yazılı olarak da bu sorulara cevap verebilirsiniz.

Aykut Bey, buyurun.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Sayın Başkan, değerli üyeler; her ne kadar genel bir öneri gibi görünse de çalışan sınıf için son derece önemli sonuçlar doğurabilecek bir öneriyle karşı karşıyayız. Sadece PTT Genel Müdürlüğünde değil birçok kamu iktisadi teşebbüsünde aynı sorunla karşı karşıyayız. Bu sorunun genel adı aslında taşeronlaşma. Daha önce kamu işçileriyle, güvenceli sendikalı kamu işçileriyle görülen işlemlerin 1990'lı yıllardan sonra, sadece Türkiye'de değil, dünyadaki bu "neoliberal" dediğimiz politikalar, bir anlamıyla vahşi kapitalist politikalar gereği güvenceli işçilerden güvencesiz işçilere doğru kaydırılması ve emeği kendi içerisinde bir mücadeleye sokarak sürekli ücretlerin düşürülmesi ve Türkiye'nin de bu süreçte hızlıca ilerletilerek, emeğin düşük finansmanı veya çevrenin kirlenmesiyle rekabet edilebilir bir ülke hâline getirilmesi sorunuyla karşı karşıyayız.

Ben baktığımda, hizmet ihalelerinde devlete maliyeti ortalama bir işçinin 2 bin liranın 200 lira altında veya üstünde olmasına rağmen, bu işçilere 700-800 lira para veriliyor. Yani, aslında devletin kazancı burada çok yüksek değil. Peki, bu aradaki fark ne oluyor? Bu aradaki fark yine devletin müteahhit tarafından bölüşülüyor. Hatta sekiz saat çalıştırılması gereken işçiler on iki saat çalıştırılıyor gösterilerek bu sefer işçinin emeği üzerinden başka bir sömürü başlıyor. On bir ay çalıştırıldıktan sonra bir ay bunların kıdem tazminatı yatırılmayarak, yani sırf emekli tazminatı hakkı kazanmasın diye de, hepimizin gözünün önünde bu işçilerin hakkı yenilmekte ve bunun karşılığında da Sayıştay genelde bu konuyla alakalı önerilerinde kurum tazminat ödemesin, kurum bu ücret ve fazla mesainin muhatabı olmasın gibi tavsiyelerde bulunuyor.

Ben bu tavsiyeye katılmıyorum, tavsiye etmemiz gereken şudur: Kurum zaten iş hukuku gereği bunun muhatabı olacaktır. Kurum yaptığı ihalelerde yeterli teminatı yeterli süre tutarak işçilerin hakkının bu şirketler tarafından, özellikle hizmet ihalesi işi yapan şirketler tarafından yenilmesi karşılığında kurum tarafından işçinin bu hakkının karşılanması ama burada devlet zararı oluşmaması için de hizmet ihalesi verilen taraflardan bunun tazmini yönünde düzenlemeler yapılması gerekmekte. Hizmet ihalelerinin miktarı ve sayısal, hem yani toplam maliyet miktarı ve kişi sayısı sürekli artıyor ülkemizde. Bu konuda genel bir düzenlemeye ihtiyaç var. Ben bu konuda belki bizim üyesi olduğumuz Komisyonun bir tavsiye kararı olmasının hem bu işçilerin hem bu işçilerin ailelerine yönelik çok önemli bir adım olacağını düşünüyorum.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Mehmet Bey, buyurun.

MEHMET ŞEKER (Gaziantep) – Sayın Başkan, değerli milletvekili arkadaşlarım, saygıdeğer bürokratlar; tabii Aykut Bey'in temennisi iyi bir temenni ama bunu Türkiye'de, kapitalist sistemin olduğu hiçbir yerde de uygulamak maalesef mümkün değil. Kapitalizm çok para demek, çok kâr demek, çok insanı sömürmek demektir; bu iki, iki daha dört. Dünyanın her tarafında böyle ama onların ahını nasıl omzumuzdan atacağız, bunun hesabını öbür tarafta nasıl vereceğiz bilmiyorum.

Hadi, bu tarafta bir kalemine uyduruluyor, mahkemelerde değişik kararlar çıkıyor ama şimdi, Sayın Başkan, Sayın Genel Müdürüm, bakın, mahkeme böyle bir karar bile verse İş Kanunu'na göre siz bunu muvazaalı yaptığınız, müteselsil kefil olduğunuz için suçlu olursunuz. Yani, bir mahkeme böyle karar verebilir, doğrusu da bu. Zaten bunun ortaya çıkmasındaki, İş Kanunu'ndaki amaç şu: Devlet kuruluşları için belki geçerli olmayabilir, siz çok düzgün iş yapabilirsiniz ama özel sektör bu kanundan faydalanarak çok ciddi şeyler yapabilir ve nitekim de yapılıyor, işte tersanelerde yaşıyoruz, insanlar ölüyor, tazminatları ödenmiyor. Şimdi, mahkemeler burada asıl birinci derecede firmayı suçlu görmezlerse bu ileride ülkemizin başına çok ciddi sorunlar açar. Bence siz burada bu hizmet alımlarını yaparken bu firmalara ciddi yaptırımlar koymalısınız. Tazminatını ödemeye ilgili hizmet akdinden doğan parasını geciktirebilirsiniz, bunların ödemesi için zorlama yapabilirsiniz, yani bunları yaparak çözebilirsiniz ama mahkemeye gittiğinizde bir gün bir yargıç şu kararı verecektir: "Kardeşim, siz de sorumlusunuz." diyecektir çünkü İş Kanunu böyle. 5510 sayılı Kanun'da bir hizmet alımı da olsa karşıdaki kişi bundan dolayı suçlanıyor. Diyelim ki evimize bir kadın temizlikçi aldık bir firmadan, orada sigortalı çalışıyor, bir sözleşme yaptık ama bizim evimizde temizlik yaparken bu kadın düşer ölürse, sakat kalırsa o evin sahibi de sorumlu, gönderen firma da sorumlu. Yani, bunun İş Kanunu'nda tersi yok.

Bu mahkeme nasıl karar vermiş ve neye göre vermiş bunu sizden rica edeceğim, bu mahkeme kararını bir gönderebilerseniz. İlginç bir karar, yani işçinin, yani asıl ihaleyi veren kurumun hiçbir şekilde sorumluluğu yok, sorumluluğun tamamı taşeron firmadadır gibi bir kararın nasıl bir karar olduğunu merak ediyorum. Bunları gönderirseniz teşekkür ederim, bunları bir görmek istiyorum.

BAŞKAN – Kamer Bey, buyurun.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Teşekkür ederim.

Evvela, şöyle bir durum var, tabii Sayıştayın bu konuda düzenlediği rapor çok kısa, olayları anlamak mümkün değil. Şimdi, belirtilmiş, işte 19 milyon özel güvenlik, 16 milyonluk ihale temizlik, 14 milyonluk bakım onarım, 4 milyonu personel taşıma. Şimdi, arkadaşlar, tabii biz burada inceleme yaparken Sayıştay raporunda bunların açık açık söylenmesi lazım. 19 milyon liralık özel güvenlik ve 16 milyon liralık temizlik hizmetleri Kamu İhale Kanunu'na uygun yapıldı mı, yapılmadı mı? Hangi firmalar verdi? Kaç tane ihaleye kaç firma katıldı, bunların kaç tane teklif verdi?

Biz biliyoruz piyasada bu işlerin nasıl döndüğünü. Birtakım güçlü kişiler gidiyorlar, işte bu ihalelere giriyorlar, çok düşük -yani işçinin ücretleri de ödenmemek suretiyle- ödeniyor ve dolayısıyla burada hatta şöyle bir şey oluyor, alıyor paraları da, idareden çekiyor bedellerini fakat işçiye vermesi gereken parayı ödemiyor...

İSMAİL GÜNEŞ (Uşak) – Yapmayın, herkesi...

KAMER GENÇ (Tunceli) – Efendim, ben biliyorum da onun için. İlla her şeye avukatlık yapmaya gerek yok.

Dolayısıyla burada işçi de çok mağdur ediliyor.

Mesela, yine bu raporda Aktif Bank’la bileşik posta hizmetleriyle ilgili ayrıntılı bilgi yok. Bu iki kişi, bileşik posta hizmetleri Ülker’le yapılan bir hizmettir, Aktif Bank yine Çalık Grubuyla yapılan bir ticari ilişkidir. Bunların ikisinin de Tayyip Bey’le yakın ilişkisi var. Yani, siz bir kurum olarak, niye böyle Tayyip Bey’in ilişkisi olduğu kurumlarla böyle iş yapıyorsunuz da ondan sonra da Sayıştay raporunda işin özü anlatılmıyor?

Şimdi, Sayıştay raporunda diyor ki: “Bu sene işçilere mahkemeler kanalıyla 213 bin liralık tazminat ödenmiş, bunun 60 bini de memura rücu edilmiş.” Nedir? Yani, bunu da bilmemiz lazım. Bu 213 bin, gerçi çok fazla bir rakam değil ama, 213 milyar liralık... Bundan neden dolayı işçilere tazminat ödemiş? Acaba çalıştırılan işçiler ücretlerini mi almadılar, kıdem tazminatlarını mı almadılar? Bunların bizim tarafımızdan bilinmesi lazım.

Aslında, Aykut Bey’in de dediği gibi, bu işin, bence bu taşeron işçiliği sistemini -tabii bu Hükûmetin politikasını- kaldırmak lazım. Yani, işçileri getirip de taşeronu emrinde ezdirmemek lazım. Birçok yerde taşeron alıyor işi, işçilere çok düşük fiyatla para ödüyor, çok mağdur ediyor, ondan sonra da aradaki farkı kendisi alıyor. Yani, taşerona böyle bir fark ödeyeceğimize doğrudan doğruya, ayrı bir rejim kuralım. Temizlik hizmetleri olsun, güvenlik hizmetleri olsun, bunları artık bir meslek grubu olarak... Devlette eskiden olduğu gibi, yine eski sisteme dönmekte yarar var. Yani efendim, işte, devlet kâra geçsin ama kâra geçerken de öte tarafta çok insan mağdur oluyor. Bence işsizlik memleketimiz için en önemli şey yani her kim olursa olsun kendi evini, kendisini ve çocuklarını geçindirecek bir para kazanması lazım. Bunları getirip de taşeronların hele bu taşeronlar da siyasi iktidara yakın veya siyasi iktidar demeyelim de siyasilere yakın kişilerse tamamen insanları eziliyorlar, haklarını gasbediyorlar. Ondandır da adam gidecek, avukat tutacak, avukat da zaten aldığı paranın büyük bir kısmını kendi cebine atacak. Dolayısıyla yani bu işçi kesimini bu kadar ezmeye hiçbirimizin hakkı yok, her vicdan sahibi insanın bu işe el atması lazım ve bunu çözmemiz lazım. Şimdilik söyleyeceğim şeyler bunlar efendim.

BAŞKAN – Bülent Bey, buyurun.

BÜLENT BELEN (Tekirdağ) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Genel Müdürüm, bu yüklenici firmaların çalıştırdığı işçilere ödemedikleri ihbar, kıdem tazminatı, fazla mesai ve sair şeylerde mahkeme kararıyla müteselsil sorumluluktan ödediğiniz rakam ne kadardır? Bunları yüklenici firmaların teminatlarından mahsup edebildiniz mi?

Bir de bu resmî tatil günleri ve cumartesi, pazar günleri posta işletmelerini kapatıyorsunuz. Yani bunun ekonomik manada maliyetini hesapladınız mı? Yani kapatmadan dolayı zararınız ne kadar? Açık kalsaydı işçi ücretleri ve sair giderleriniz ne kadar, karşılayacak mıydı? Bu konuda bilgi istiyorum.

Bir de hâlen benim seçildiğim ilde, Tekirdağ ilinde posta işletmesi çok geç mektup gönderisi ulaştırıyor, aşağı yukarı on günü geçiyor. Yani bir Tekirdağ il merkezinden Çorlu'ya bir posta gönderisinin gelmesi on beş günü buluyor. Bu konuda geçen yıl ben size söylemiştim, biraz hızlandı, personel sayısı arttı fakat yani ancak yirmi beş günden on beş güne indirebildiniz. Yani bu çağda bu, bu kuruma yakışmıyor.

Ayrıca Sayıştayın önerisi beş satır, beş satıra iki sahifelik bir cevap vermişsiniz. Aslında burada benim beklediğim şeydu: “Biz bu konudaki sıkıntıları gidermek üzere bağlı olduğumuz Bakanlığa bir kanun tasarısı hazırladık, Mecliste sizlerin de yardımıyla bu tasarı yasallaşırsa bu konuda biz de rahatlarız.” diye bir cevap vermenizi beklerdim.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Buyurun Ali Bey.

ALİ SARIBAŞ (Çanakkale) – Teşekkürler.

Evet, öncelikle tabii, ben -konuya dünkü toplantıda da değinilmişti- 2009 yılı ile bu sene, bugün, bu madde üzerinde konuşurken 1'inci madde üzerinde 2009 yılı ile 2010 yılı arasındaki Sayıştay raporlarına değinmek istiyorum. Çünkü burada 2009 yılında ve 2010 yılındaki Sayıştay raporlarıyla inceleme yapmamızın gereği çünkü önemli. Bu 2010 yılında denetlemenin bence, benim açımdan çok zor ve anlaşılır olduğunu söylemek istiyorum.

Şimdi, 2009 yılı içerisinde PTT Genel Müdürlüğü, Başmüdürlük ve diğer işletmecî müdürlüklerin merkezine, kâr-zarar durumlarına yer verilmişti 2009 yılı raporunda ama 2010 yılı Sayıştay raporunda bu bilgilere yer verilmemiştir. Yani PTT Genel Müdürlüğüne bağlı Başmüdürlük ve işletmecî başmüdürlüklerin kâr-zarar durumları hakkında bilgi edinmek ve bir yıl öncekine göre mukayese etmek bizim açımızdan yeterli değildir.

Şimdi, bu anlamda, daha da devam edersem yani burada kapatılan, zarar eden geçen 2009 yılı içerisinde başmüdürlükler vardı, işte, örneğin Trabzon, Kayseri gibi zarar eden tek tek kurumlar vardı. Sayayım Aydın var, Zonguldak vardı, Mersin, Samsun... Şimdi, bu bilgiler bize verilmeyip kıyaslamadığımız sürece 2009'daki rapor çok ayrıntılı, 2010'da olmaması bizim gerçekten bu bütçe hakkında iyi bir inceleme yapma hakkını veremiyor.

Şimdi, buraya devam edersem, öncelikle kurumun gerçek, tüzel alacakları konusunda da dâhil olmak üzere 2010 yılında -bir örnek vermek istiyorum- bunların neden, niçinleri sorulmamış bu raporda. 2009 yılındaki 3.467,126 iken alacaklar tüzel kişilerden ve gerçek kişilerden, 2010 yılında 34.964,850 TL olarak gerçekleşmiş. Bu tutarın 22.844,540 TL'si Türk Telekom'dan olan alacaklardır ama Sayıştay bu konuda yani bize bu raporda, sayfa 95'teki raporda bu konuda hiçbir açıklama getirmemiştir yani hiçbir yorum yok. Niçin Telekom'dan bu kadar alacak var, neden, niçin? Neden takip edilip alınmadı gibi hiçbir incelemesi yok.

Yani oradan işçi alımlarına da gelmek istiyorum daha devam edersek. Bununla ilgili bu raporlarla birlikte yine, çok ciddi anlamda borç var. Mesela bir önceki yıla göre, 2010 yılında yüzde 476 oranında bir artış var yani 680.804,584 TL gerçekleşmiş bu borç oranı. Şimdi, bu tutarın büyük bölümü posta çekleri hesabından havale talimatı verilen ve alacaklı hesabı tarafından çekilmeyen posta çeki mevduatı olup 427.230,804 kabul edilebilir olsa dahi satıcıların... Yani ben şuraya getirmeye çalışıyorum konuyu: Sayıştayın kısacası -rakamlara çok boğmak istemiyorum ama- borç bakiyesi tutarından ... çıkarıldıktan sonra tüzel kişilere olan borçların toplamı 82.269,000 TL olarak mal ve hizmet karşılığıdır. Şimdi, 101 ve 102'nci sayfalarda, bu borçlar neden ödenmedi? Yani kişilerin bu borçları, tüzel kişilerin niçin ödenmedi? Bu konuda raporda ne bilgi var ne açıklama var, kime, niçin gibi sorular. Yani böyle bir raporu anlamak mümkün değil. Buradaki hiçbir milletvekilimiz bu raporların bu detaylarını görmediği sürece 2009 veya 2008'deki gibi devam etmesi ve 2010 yılında bizim böyle bir mukayese yapmak ve burada sizlerle bunları tartışma imkânını bulma şansımız yok.

Yani şimdi, biz, bugünkü hizmet alımlarına gelirsek: Bakın, burada da çok önemli bir konumuz var. Hizmet raporlarına baktığımızda Sayıştayın 35 ve 36'nci sayfalarında yer verilmiş. Örnek temizlik hizmetleri alımı 17.626,000 personel taşıt hizmetleri 6.800,000 bakım ve onarım hizmetleri 15.184,000 TL, özel güvenlik hizmetleri 25.174,000 harcanmış olmasına rağmen bunlar ihale, harcama usulleri hakkında hiçbir açıklama ve değinme yok. Yani böyle bir rapor olabilir mi? Yani bu Komisyondaki hiçbir arkadaşımız buna nasıl bakabilir? Şimdi, böyle bir anlayış içerisinde ben Komisyonda, burada bunu nasıl ibra edebilirim ya da böyle nasıl bir denetleme yapabilirim? Sorunun karşılığı burada.

Şimdi, bugünkü 1'inci maddeye de geldiğimde şöyle bir sorun var: Tabii, arkadaşlarım da değişti ama ben sözleşmenin tabii, mutlaka çalıştırılan, iş kanunlarına göre tüm kurumlarda karşımıza çıkan, TKİ'de, her kurumda karşımıza çıkan bir soru bu. Bu sorunun karşılığı tabii, mutlaka Sayıştay bunda çok detaylı bilgilere yer vermiş burada, bu işçi alımı ama esas konuda bütçeyle ilgili diğer bilgilerin hiçbir tanesini, harcamaların açıklıklarını, hiçbir tanesini açmamış. Yani burada, çok önemli, bu kadar işçinin kıdemlerinin dışında burada esas bütçe var, zararlar var, ödenmeyenler var, gerçek

kişilikler var, daha sonra değineceğim konular var ama Sayıştay raporunda böyle bir açıklama yok. Bunlarla ilgili ben ciddi bir inceleme yapıldığı kanaatinde değilim, bunu çok net söylüyorum.

Şimdi, burada sözleşmenizin yani firmalarla yapılan taşeron dediğimiz ve dünya sistemleri içerisinde Türkiye'ye ait olan böyle bir sistemin, taşeronlaşma sistemini kendimize göre hukuklaştırdığımız, yasallaştırmaya çalıştığımız böyle bir sistemin öncelikle iş kanunlarına göre biz bir tane suret -yani işçiyle sözleşme yapıyorsunuz, onlarla ihale- bir tane ondan bana bir suret çıkarıp gönderirseniz ve aynı zamanda arkadaşımın isteği için onu tekrar etmek istiyorum, mahkeme kararını da gönderirseniz, bence bu çok farklı bir şey. Diğer KİT kurumlarında da aynı konuları yaşıyoruz, buradaki tezatlığı görmek istiyorum. Yani diğer kurumlarda farklı şeyler yaşadık, bu kurumda farklı kararları ve uygulamalar görüyoruz. Şimdi, biz de burada zorlanıyoruz yani hukuki anlamda, yasal anlamda hangisi doğrudur, niçin doğrudur? Çünkü burada kamu kuruluşu, devlet kurumlarının bir örneği az önce arkadaşım da öyle, Türk hukuk sisteminde ve tüm özel sektörde, tüm iş camiasında uygulamaya dönük bir örnek oluşturacaktır. Bu anlamda da hem ihaleyi alan firmalar adına ve sözleşmeler adına ve tutarlılığı adına bana bir suret gönderebilirseniz...

Çok teşekkür ederim, sağ olun.

BAŞKAN – Haydar Bey, buyurun.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Evet, Sayıştay'ı önce tebrik etmek istiyorum.

BAŞKAN – Değerli arkadaşlar, öncelikle öneri üzerinde mümkün olduğu kadar bağlantılı konuşursak memnun olurum.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Evet, evet öneri üzerinde konuşacağım ama önce bir tebriğimi iletayım Sayıştaya. Herhâlde maliyetleri düşürmek için kitabı bayağı inceltmişler, 2009'dan bayağı bir ince hâle gelmiş. Herhâlde bizim gerek görmemişler öğrenmemize onlar denetledikten sonra daha üst kurul olan KİT Komisyonunun “Bizim bildiklerimizi onların da bilmesine gerek yok.” demişler, maliyetleri düşürmüşler aynı taşeron işçiliğinde olduğu gibi.

Şimdi, taşeron işçiliği niye geliştirilmiştir, neden uygulamaya konulmuştur, buna bakmak lazım. Taşeron işçiliği performansları arttırmak, maliyetleri düşürmek, iş ve işçi, emek örgütlenmesinin önüne geçmek için yapılmıştır Türkiye'de. Bu hem kamu sektöründe hem de özel sektörde kullanılmaktadır taşeron işçiliği. Tabii, bunun sosyal boyutları yaşandıkça ortaya çıkmıştır ama öncelikle şunu söylemek istiyorum: Performansları taşeron işçiliği getirerek arttırdığını iddia edenlerle ben aynı görüşe katılmıyorum kesinlikle. Yine, maliyetlerin düşürüldüğünü iddia edenlerle de aynı görüşe katılmıyorum çünkü ödenen paralar taşeron işçileri çalıştıran şirketlere ödenen paralarla baktığınızda, mukayese ettiğinizde ücretleri artı eksi yüzde 10'un üzerine çıkmayan değişimlerin olduğunu görüyoruz.

Tabii, burada, amaç şuydu: İşçi ve emeğin örgütlenmesinin önüne geçmekti. Yani bugün 12 Eylül 1980’de Türkiye’de 1,5 milyon örgütlenmiş, sendikalara bağlı, grev hakkı elde edebilen işçi varken bugün bu sayı 500 binlere düştü. İnşallah sizin de bugün çıkartacağınız kanunla bu biraz daha aşağı çekilmiş olacak çünkü biliyorsunuz Türk Hava Yollarındaki grev hakkını da elinden almaya çalışıyorsunuz insanların, tek dayanakları olan grev hakkını elinden almaya çalışıyorsunuz. Peki, niye bunları yapıyorsunuz, bu şekilde davranıyorsunuz? Sadece orada yapmıyorsunuz bu işleri; diğer faaliyetlerde bulunan diğer sektörlerde de aynı şekilde yapıyorsunuz. İşte, memurların geldiği durumu görüyoruz. Diyorsunuz ki: “Bunlar memur, sendikal hakkı var.” Bir referandum yaptınız “Bir sendika değil iki sendikaya çıkartalım.” dediniz olayı. Hatta “Bir işçi bulunduğu tesiste, müessesede iki sendikaya üye olabilir.” dediniz. Bırakın, artık bir sendikaya üye olmasına izin vermiyorsunuz, vermediğiniz gibi de ellerindeki grev haklarını da almaya çalışıyorsunuz.

Şimdi, memurlarla ilgili geldiğimizde, bu PTT’de de memurlar var. 4+4 hayırlı olsun bu arada zamlarınız çünkü bir yaptırım durumunuz yok, sokağa çıkarsınız bir gün, polis coplar, gaz yersiniz, ikinci günü korkudan giremezsiniz. İstanbul’da hava şirketinde olduğu gibi, Türk Hava Yollarında olduğu gibi SMS mesajıyla da işten atılabilirsiniz, artık bu noktaya geldik. Bu tamamen taşeron işçiliği örgütlenmenin, işçi örgütlenmesinin, emeğin hakkının alınmasının karşısında getirilmiş en büyük engellerden bir tanesidir. Bunu özel sektörde anlayabiliriz belki ama devlet sektöründe de bu şekilde kullanılmasını anlamak mümkün değil. Devlet sektörü ticaret yapan kuruluşlar değildir. Belki mantıkla baktığınızda zarar eden kuruluşları hoş karşılamak doğru değil yani kurum zarar etmemeli diyoruz ama devlette üretim yapan, devlette faaliyette bulunan kurumların sosyal bir tarafı da vardır ille zarar etsin anlamında söylemiyorum ama çalıştırdığı emekçinin de yaşam haklarına saygı göstermek zorundadır. Çalıştırdığı emekçi, eğer bir genel müdür 18 milyar lira maaş alıyorsa... Sizi kastetmiyorum, sizinkini bilmiyorum çünkü geçen başka bir KİT’te bunu konuştuk.

KAMER GENÇ (Tunceli) – 18 değil 24 milyon.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Tamam Kamer Abi. Şimdi, çok da görmüyoruz gerçekten başarılı yönetiyorsa, özel sektördeki kadar da ücret almalıdır diyorum ama özel sektördeki kadar işçi kadar da PTT’de çalışan işçi ücret almalıdır diyorum ve orada bulunmalıdır.

Lastik sektöründe geçen gün sözleşme yaptılar, yüzde 14 verdiler. Şimdi, siz “4+4” diyorsunuz, “Dünyanın 17’nci büyük ekonomisi.” diyorsunuz. İnsanları da burada kandırıyoruz? Niye kandırıyoruz? Büyük ekonomi millî gelirle orantılı değil, nüfusla orantılı. Hollanda’nın millî geliri bizim çok üzerimizde olmasına rağmen ekonomik sıralamaya giremiyor çünkü bizim Konya ili kadar bir nüfusu var. Şimdi, böyle baktığınızda insanları aldatmanın bir mantığı yok.

BAŞKAN – Haydar Bey, lütfen konuya dönelim.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – İşte, konu burada, taşeron işçiliğini konuşuyoruz, devletteki taşeron işçiliğini konuşuyoruz. Farklı bir şey mi söylüyorum arkadaşlar?

BAŞKAN – Yani eğer dünya ekonomisini, Türkiye ekonomisini değerlendirmeye kalkarsak saatlerce konuşuruz ya, PTT’yi konuşalım.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – PTT’deki memurlardan bahsediyoruz, işçilerden bahsediyoruz, farklı bir şeyden bahsetmiyoruz.

BAŞKAN – Tamam, PTT’yi konuşalım, hayır, dünya ekonomisine girdiniz de şimdi, Hollanda vesaire yani bunun sonu yok.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Niye rahatsız oldunuz bu örnekten, onu anlayamadım.

BAŞKAN – Hayır, toparlayalım, zamanı lütfen verimli kullanalım.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Peki, şimdi, PTT’de...

KAMER GENÇ (Tunceli) – Niye girmesin?

BAŞKAN – Kamer Bey, ben Haydar Bey’le konuşuyorum.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Ama sen konuşuyorsun, haksız konuşuyorsun.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Peki, PTT’yi ilişkilendirerek örnekler vereyim o zaman.

BAŞKAN – Bakın, Haydar Bey’in aklı var, fikri var, kişilikli bir arkadaşımız, sizin yardımınıza, desteğinize ihtiyacı var mı? Kendisini savunabilir ya.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Teşekkür ediyorum.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Burada milletvekiline bu kadar müdahale etmeye hakkın yok. Savunuyoruz arkadaşımızı.

BAŞKAN – Ya sana ne oluyor şimdi, sen avukatı mısın?

KAMER GENÇ (Tunceli) – Hep sebepsiz yere müdahale ediyorsun.

BAŞKAN – Ya sebepsiz diye bir şey yok. Bakın, lütfen siz Başkan değilsiniz, Başkan benim, toplantıyı yönetme noktasında, zamanı verimli kullanma noktasında bir uyarıda bulunuyorum.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Sayın Başkan, müsaade ederseniz...

BAŞKAN – Siz müdahale etmezseniz biz Haydar Bey’le anlaştık zaten, lütfen müdahil olmayın.

Buyurun Haydar Bey.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Anlaştınız ama hep sebepsiz yere müdahale ediyorsun.

BAŞKAN – Yahu, konuşma, karışma, sen niye karışıyorsun ya?

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Tamam Sayın Başkan, siz sesinizi yükseltmeyin.

BAŞKAN – Yahu, niye karışıyorsun?

KAMER GENÇ (Tunceli) – Haksız karışıyorsun sen.

BAŞKAN – Ne demek haksız ya?

KAMER GENÇ (Tunceli) – Haksız karışyorsun tabii.

BAŞKAN – Kamer Bey, sen yerindesin değil mi, sinirlenme çünkü ne olur ne olmaz silahla falan gelmişsindir, sinirleme sen!

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Sayın Başkan, devam etmek istiyorum.

BAŞKAN – Sinirlenme, seni kızdırmamak için elimizden geleni yapıyoruz.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Bana bak, terbiye sınırlarını aşma, haddini bildiririm!

BAŞKAN – Hayır, terbiye sınırlarını sen aşıyorsun. Hadi bildir!

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Arkadaşlar... Sayın Başkan...

BAŞKAN – Hadi bildir, hadi gel, gel bildir bakayım.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – İşte, sıkıntı burada arkadaşlar. Türkiye'nin...

BAŞKAN – Haddimi bildirirmiş ya, sen kimsin? Sen kimsin ya haddimi bildiriyorsun bana?

KAMER GENÇ (Tunceli) – Sen niye karışyorsun?

BAŞKAN – Sen kimsin haddimi bildiriyorsun bana? Kalk da gel bildir, gel, hadi gel!

KAMER GENÇ (Tunceli) – Ne demek istiyorsun sen?

BAŞKAN – Gel hadi haddimi bildir, gel haddimi bildir!

KAMER GENÇ (Tunceli) – Ne diyorsun sen?

BAŞKAN – Gel, haddimi bildir!

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Başkan, tamam.

BAŞKAN – Haddimi bildirecekmiş. Terbiyesizlik yapma!

KAMER GENÇ (Tunceli) – Terbiyesizlik yapan sensin!

BAŞKAN – Terbiyesizlik yapma, haddini bil!

KAMER GENÇ (Tunceli) – Yapan sensin, bundan sonra konuşmalara müdahale...

BAŞKAN – Haddini bil, konuşma, haddini bil!

KAMER GENÇ (Tunceli) – Haddini bilmeyen sensin!

BAŞKAN – Saygısızlık yapma, haddini bil. Ben burada Haydar Bey'le konuşuyorum, araya girme, araya girme!

KAMER GENÇ (Tunceli) – Haddini bilmeyen sensin, saygısızlığı yapan da sensin, burada yolsuzlukları da örtmeye çalışan sensin!

BAŞKAN – Haddini bil!

KAMER GENÇ (Tunceli) – Sen milletvekiline müdahale edemezsin!

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Arkadaşlar, sizi sükûnete davet ediyorum.

BAŞKAN – Ben milletvekiline müdahale edebilirim, kanundan, İç Tüzük'ten kaynaklanan yetkim var. Hiç araya girmel!

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Sayın Başkan, Kamer Abi, sözlerimi bitirebilir miyim? Rica ediyorum sözlerimi bitirebilir miyim?

BAŞKAN – Buyurun.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Şimdi, bunlar Türkiye'nin gerçekleri. Şimdi, bunun dünyayla, dünya ekonomisiyle, Türkiye ekonomisiyle tabii ki ilişkisi var, bunu örneklemek de gerekiyor. Bir kez daha söylüyorum: Taşeron işçiliği emek hırsızlığı üzerine kurulan bir sistemdir ve emeğin karşılığını alamaması üzerine kurulan bir sistemdir. Binlerce işçi çalıştırıyorsunuz, bu işçilerin yanında da taşeron işçileri çalıştırıyorsunuz, aynı işi yapan biri 3 bin TL, 2 bin TL maaş alırken, sosyal haklara sahipken, yine kıdem tazminatı ve ihbar tazminatları güvence altındayken diğer tarafta aynı işi yapan fakat sadece iki dudağı bağlı bir işçi ve işveren akdi olan bir yöntemi konuşuyoruz. Bu insan haklarına da aykırı.

Burada yapılması gereken diğer taşeron işçilerin de aynı şekilde mevcut sistemin içerisindeki işçilere dâhil edilmesi belki, buna Hükûmet izin vermiyordur ama bunun altyapısı hazırlanabilir buradaki arkadaşların katkısıyla. Bunun maliyet anlamında PTT'ye ve diğer kamu kuruluşlarına çok maliyet yükleyeceğini düşünmüyorum, sadece aradaki bu işten, milletin emeğinden, milletin sırtından para kazananları dışarı çıkartmış oluruz. Bu da yetmiyormuş gibi insanların çeşitli yöntemlerle - yöntemleri şimdi konuşmayalım detayını- kıdem tazminatları almalarının önüne geçiliyor ve engel olunuyor. Türkiye'nin gerçek problemi bu aslında, Türkiye'nin gerçek problemi -şimdi, diyorsunuz siyasallaştırmayın ama- kürtaj değil, Türkiye'nin gerçek problemi sezaryen değil, Türkiye'nin gerçek problemi insanların yoksullaştırılması, yoksullaşması, insanların haklarını alamaması, taşeron işçiliği, emek hırsızlığı ve işçilerin örgütlenmesinin önüne geçilmesidir.

Bu anlamda diyorum ki benim önerim PTT'ye, bu arkadaşları maliyetleri çok yükseltmeden dâhil edebilirsiniz altyapısını hazırlayarak ve bunların sırtlarından başka insanların para kazanmasının önüne geçebilirsiniz diyorum.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – İsmail Bey buyurun.

İSMAİL GÜNEŞ (Uşak) – Sayın Başkanım, değerli milletvekili arkadaşlar; şimdi, tabii, burada bu tüm kamuya ait bir problem, sadece PTT'ye ait bir problem değil hizmet alımı olan tüm yerlerde bu karşımıza çıkıyor. Bu tabii ki, Kamu İhale Kanunu'ndan kaynaklanan bir problem bu. Aynı zamanda Kamu İhale Kanunu'nda nedir? Sadece işte, işçilik maliyetleri artı başka maliyet varsa o, onun üzerine de yüzde 3 verirsiniz. Bu yüzde 3'ün içinde zaten kıdem tazminatı, ihbar tazminatı, yıllık izin zaten girmesi de mümkün değil. Tabii ki, bunu PTT hesaplarırken kaç gün çalıştıracağını, tatil günlerinin hangi günler olduğunu hepsini hesaplıyor ve ona göre ihaleye çıkıyor. İhalede de ihale herkese açık, hakkı yenen olursa zaten Kamu İhale Kanunu'na başvuruyor, oradan hak elde edemezse

mahkemelere başvurabiliyor. Dolayısıyla burada kurumun herhangi bir usulsüzlük, haksızlık yapması da mümkün değil. Burada yapılabilecek tek şey Kamu İhale Kanunu'ndaki bu yüzde 3 kısmını daha genişletmek, daha artırmak. Diğer taraftan da Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığımızın ayrıca bu kıdem tazminatı ve ihbar tazminatıyla ilgili birtakım çalışmaları var. Bu Türkiye'nin her tarafında tüm kamuda bir sorun.

Diğer taraftan şu var: Kamer Bey'in dediği gibi gerçekten de bu hizmet alımlarında sizin 6.200 tane dağıtıcınız var, 1.800 tane güvenliğiniz var, 1.300 tane de temizliğiniz var yanlış anlamadıysam. Tabii ki, bunların hizmet alımlarında zannedersen herhâlde yüzde 95'e yakın işçilik payı vardır bu şeylerde. Diyelim ki siz bir firmaya aylık 100 TL ödüyorsanız bunların ne kadarı SSK primi ve işçi primi, firmaya ne kadar kalıyor? Ve işçilere ödediğiniz güvenlik, temizlik ve PTT dağıtıcısına brüt ve net ücretleri ben öğrenmek istiyorum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Bünyamin Bey, buyurun.

BÜNYAMİN ÖZBEK (Bayburt) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Ben, özellikle muhalefet partisi milletvekili arkadaşlar bu taşeron işçiliğine veya hizmet alımına karşı olduğunu söylüyorlar. Taşeron işçiliği bildiğimiz kadarıyla AK PARTİ Hükûmetinden önce başlayan bir sektör hâline gelmiştir ve hizmet alımı yöntemine bizden önceki iktidarlar başlamıştır, biz de devam ediyoruz. Burada, biz emek hırsızlığı olduğunu düşünmüyoruz. O yüzden emek hırsızlığı olduğunu düşünseydik zaten bu işten de vazgeçerdik ama özellikle Cumhuriyet Halk Partisi belediyelerinde bu taşeron işçiliği devam ediyor mu, emek hırsızlığı devam ediyor mu, onu merak ediyorum.

ALİ SARIBAŞ (Çanakkale) – Etmiyor.

BÜNYAMİN ÖZBEK (Bayburt) – Bir de Sayın Genel Müdürümü ben -Bayburt'a geldiler mi hiç- gelmediyseler Bayburt'a davet ediyorum.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Niye, hayırdır?

Ahmet Bey, buyurun.

AHMET YENİ (Samsun) – Bayburt Milletvekili sadece muhalefeti değil bizi de davet edin biz de geliriz. Sadece Genel Müdürü mü davet ediyor? Peki.

Değerli arkadaşlar, tabii, bu birinci öneriyle ilgili konuşurken arkadaşlarımız dünya siyasetini, Türkiye siyasetini, dünya, Türkiye ekonomisini her şeyi gündeme getiriyorlar, doğru getirecekler. Tabii, burada hesap işlemleri görüşürken çok dağıldığımız takdirde zamanla da yarışıyoruz, bunları bitiremeyiz.

Bütün dünyada bildiğiniz gibi bu hizmet alım yöntemi kullanılıyor, doğrudur, yanlıştır; bunlar hep tartışılıyor bir taraftan ancak bizim Türkiye’imizde de birçok kurumda uzun yıllardır bu yöntem uygulanıyor. Uygulanırken tabii ki, işlerin daha pratik, daha hızlı yapılabilmesi dikkate alınıyor. Hiç kimse, hiçbir iktidar, hiçbir siyasetçi, hiçbir belediye başkanı -belediye başkanlığı yapmış milletvekili arkadaşlarımız var aramızda- yani işçinin sırtından geçinmeyi, onları ezmeyi, onları sömürmeyi düşünmez, hiçbir kimse düşünmez bunu. Peki, bunu işte, biraz evvel AK PARTİ’yle, iktidarla bağlantı kurulmak istendi. Değerli arkadaşlar, bugün bütün belediyelerimizde bu yöntem var, sağlık kurumlarımızda var. Bunu tartışabiliriz, bunu tartışalım, daha doğrusu, daha iyisi hangisiyse ona gidelim ama burada, bütün siyasi partilerin de yönettiği belediyeler var, o bakımdan her birinde bu var, var olan şeyi kalkıp da efendim, işçiyi sömürüyor, ediyor derken bizleri suçlamanız doğru değildir değerli arkadaşlar. Ortak bir çalışma yapalım, konuşalım, beraber bir çözüm getirelim buna yani ortak olsun ama birbirimizi bu konuda suçlarsak o yanlış olur.

Teşekkür ediyorum Haydar Bey size de özellikle.

BAŞKAN – Tufan Bey, buyurun.

TUFAN KÖSE (Çorum) – Teşekkür ediyorum Başkan.

Ben de PTT Genel Müdürlüğüyle ilgili olarak da değil de ama öneriyle ilgili olarak genel konuşacağım.

Şimdi, Sayın Başbakanımız “Üç çocuk, üç çocuk” diyor, “Olsa da dört çocuk, beş çocuk olsa.” diyor. Niye? İşte, ucuz iş gücü yaratılsın diye. Burada taşeron sistemini eleştirirken kapitalist sistemi eleştirmek gerekiyor arkadaşlar. Bu taşeronlaşma...

BAŞKAN – Tek çocuk olursa çocuk kıymetli mi olur?

TUFAN KÖSE (Çorum) – Tabii ki, çocuk da kıymetli olur, kaliteli yetiştirirsin.

BAŞKAN – Olur mu ya? Benim beş çocuğum var, Allah’a şükür her birisi birbirinden kıymetli ya, yapmayın Allah aşkına ya!

TUFAN KÖSE (Çorum) – Allah’a şükür sizin her şeyiniz de vardır. Ben yoksul aileler için konuşuyorum.

BAŞKAN – Vallahi, kusura bakma yani benim çocuklarımdan kıymetini siz aşağı düşüremezsiniz.

TUFAN KÖSE (Çorum) – Benim iki tane çocuğa ekonomik olarak gücüm yetmiyor, sizin beş çocuğa yetiyormuş maşallah. Neyse lafımı bitireyim ben.

BAŞKAN – Allah’a şükür ve hepsi de birbirinden kıymetli.

TUFAN KÖSE (Çorum) – Muhakkak kıymetlidir, siz babasınız ama yarın iş dünyasına saldıgınızda kaliteli eğitim veremediyseniz beş çocuğunuza hiçbirisini kıymeti kalmaz.

BAŞKAN – Allah’a şükür veriyoruz.

TUFAN KÖSE (Çorum) – Gidip bir yerde bir taşeron şirketinde işçi olarak çalışır mı sizin çocuğunuz? Maşallah, hepinizin çocukları iyi yerlerde. Ben çocuklarımdan korkuyorum iyi bir yere gidemeyecekler diye.

BAŞKAN – Daha bir yerde çalışmıyorlar ya.

TUFAN KÖSE (Çorum) – Değerli arkadaşlarım, şimdi şöyle: Taşeronlaşma elbette AKP iktidarıyla gelmedi ama AKP iktidarıyla da katmerleşerek gitti yani gitti her yere yayıldı, belediyelere de yayıldı. Şimdi, taşeronlaşmanın mantığı şu: Ucuz iş gücü, güvencesiz işçi, iş güvencesi olmayan işçi, taşeronlaşmanın mantığı bu. Yani “Emek hırsızlığı değil.” diyorlar. Şimdi, ihale açıyorsunuz, açtığınız ihalenin yüzde 95’i işçilik ve siz en ucuz fiyat verene ihaleyi veriyorsunuz. Bunun emek hırsızlığı değil de başka bir açıklaması var mı Bünyamin Kardeşim?

BÜNYAMİN ÖZBEK (Bayburt) – CHP’li belediyeler niye yapıyor?

TUFAN KÖSE (Çorum) – Şimdi, CHP’li belediyeler bir yasa değişikliğiyle bunu getiremiyorlar, şimdi, bunu bir yere getiremiyorlar. Yani sonuçta mantıken o. Bir de...

BAŞKAN – Arkadaşlar, dinleyelim lütfen.

Devam edin.

TUFAN KÖSE (Çorum) – Bir de arkadaşlar, taşeronlaşma devletin “Ben işçi çalıştıramıyorum.” sözünün itirafıdır “Ben işçiyi iyi çalıştıramıyorum.” Bunun mantığı esasında şuradan geldi: Güçlü sendikalar iyi toplu sözleşmeler yaptılar, çalışanlarına iyi ücret aldılar ama devlet o işçileri çalıştıramadı, maalesef çalıştıramadı. Aynı geçmişteki Millî Eğitim Bakanının, Osmanlı dönemindeki Maarif Bakanının “Keşke öğrenciler olmasa da ben bu millî eğitimi ne iyi yönetirim.” dediği gibi taşeronlaşmanın mantığı budur ama bu yalnızca AKP’ nin de sorunu değildir bakın.

BAŞKAN – Osmanlı dönemi değil o, karıştırmayın, cumhuriyetin ilk dönemi.

TUFAN KÖSE (Çorum) – Bu yalnızca AKP’ nin de sorunu değildir ama on yıldır iktidar olduğu için bunu çözme noktasında olan da AKP iktidarındır, bunu söylemek istiyorum.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Aykut Bey, eksik kalan bir husus mu var? İkinciye söz alıyorsunuz.

Buyurun.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Sayın Başkan, çok kısa bir izahat yapma gereği doğdu.

Birincisi: İktidardaki milletvekili arkadaşlarımızın sadece bu platformda değil birçok yerde “Taşeronlaşmaya karşı olan Cumhuriyet Halk Partisinin belediyeleri neden taşeron işçi çalıştırıyor?” gibi bir şeyi var, bunu şöyle hızlıca açıklayayım.

Değerli arkadaşlar, bu bir bütçe ve mali sistem sorunudur ve bütçe ve mali sistem bildiğiniz üzere çoğunluk olan Hükûmet tarafından yayınlanan yasalarla yapılmaktadır. Bugün itibarıyla bir

belediyenin kadrosuna işçi alabilmesi, kadrolu işçi alabilmesi mevcut mali hükümler dolayısıyla mümkün değildir. Tıpkı PTT Genel Müdürünün...

BÜNYAMİN ÖZBEK (Bayburt) – Ama kendi kurmuş olduğu şirketler üzerinde alabilir.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Alamıyor yani şimdi, sizin taşeronlaşmasının arkasındaki mantık nedir? Alamadığınız için hizmet ihalesi yöntemiyle alıyorsunuz.

BÜNYAMİN ÖZBEK (Bayburt) – Yok, yok, belediye şirketleri hani alabiliyorlar ya taşeron üzerinden değil de direkt kendileri...

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Evet, zaten bu şekilde yapılmasına karşıyız, birçok belediye böyle yapıyor. Mesela Ankara’da ANFA üzerinden alınıyor, öbür tarafta sistem buna zorladığı için. PTT Genel Müdürünün de şu anlamda zaten savunması da bunu önemli bir şekilde içeriyor, diyor ki: “Bize yüzde 10 şeklinde bir kısıtlama getiriliyor Hazine Müsteşarlığı tarafından.” İşte, bu merkezî planlamayla yapılan bir şey. İsmail Bey çok güzel Kamu İhale Kanunu’yla alakalı sistematik eleştiri de koydu, Ahmet Bey de o konuda bir irade ortaya koydu. Bizlere düşen nedir bu durumda? Bunun önündeki yasal engelleri tespit edip, bu durumun önündeki yasal engelleri tespit edip ama kamu kesiminde verimliliğin de azalmasını yani geçmişimizdeki o kötü tecrübeleri de hatırlamalıyız -işte, bir işçi 2,5 milyar lira para alırken daire başkanı 2 bin lira alıyordu- bütün bu tecrübelerimizi de bir araya koyup insan odaklı, emeğe kıymet veren bir çözüm getirmek bence milletvekillerinin görevidir. Bunun karşısında birbirimizi yani “Sizin belediyeniz böyleydi, sizin KİT’iniz böyleydi.” deyip suçlamak bugün emeğe herhangi bir değer katmıyor. Bir de bu demografik meselesiyle alakalı yani popülasyon kaosuyla alakalı bir şey de hani özel bir tartışma oldu, ben özel tartışmalara karşıyım ama. Bizim tip ülkelerde eğer emeğin kalitesini arttırmazsanız yani sizin mesela kod yazan mühendisleriniz yerine işte, maden altında 700 liraya çalışan işçileriniz olursa ancak düşük teknoloji mallarda ücret rekabetine girersiniz, bu da bir ülkenin nüfusunu mahveder. Bu ülkenin nüfusunun mahvolması sadece bu şekilde değildir. Çok hızlı bir şey söyleyeceğim bugün yeni nesillere gidin, işte, okulları bir ziyaret edin, ilkokulları. Bizim zamanımızda böyle çok güzel çocuklar vardı, kibrit çöpü gibi bacakları olan bugün hepsi obez. Bunun da diğer sebebi işte, bu fakirleşme, bu yoksullaşma. Bence hepsine toplam bakmalıyız ve insan odaklı bir politika geliştirmeliyiz diyorum.

BÜNYAMİN ÖZBEK (Bayburt) – Tamam, ama birbirimizi suçlayarak değil.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Muhakkak, ama eleştirilerimizi getirmenin önüne de bu şey olmamalı, yani bizim görevimiz muhalefet...

BÜNYAMİN ÖZBEK (Bayburt) – Ama iktidar partisini suçlayarak...

AYKUT ERDOĞDU (İSTANBUL) – Yo, Bünyamin Bey, şimdi siyasetin temel kuralı şudur: Biz sistematik tespit ettiğimiz alanlarda, mesela bu kadro alınmasına izin verilmemesi dolayısıyla bizim muhatabımız sizsiniz, bu kişisel bir şey değil, kırmak için bir şey değil, ama işte, belediyeler

üzerinden getirdiğiniz eleştiriye biz rasyonel bir cevap veriyoruz, siz de rasyonel bir cevap verirsiniz, daha kaliteli bir siyaset olur.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz.

Osman Bey, buyurun, mikrofonunuz açık.

PTT GENEL MÜDÜRÜ OSMAN TURAL – Efendim, öncelikle genel hatlarıyla taşeron firma elemanı çalıştırılmasıyla ilgili sorular vardı.

Şimdi, taşeron firma çalıştırmaya başlangıç tarihimiz -sunumumda da ifade ettim- 93'lü, 94'lü yıllardan itibaren başlamış. Dolayısıyla, yeni bir uygulama olmaması anlamında bu böyle.

Biz Genel Müdürlük olarak -sunumda da ifade etmeye çalıştım- taşeron firma elemanlarını, gerek kıdem tazminatı gerekse diğer hak ve yetkileri anlamında, mağdur edilmemesi anlamında, gerek ihale şartnamemize koymuş olduğumuz şartname hükümleri gerekse uygulamada arkadaşlarımızla yapmış olduğumuz görüşmeler neticesinde bunların haklarının zayi olmamasına özen gösteriyoruz, ancak burada şöyle bir sıkıntı söz konusu, mevzuat anlamında eğer biz desek ki “Arkadaş, senin maaşını almadan...” Yani biz onun da denemesini yaptık, şöyle: Bankalara ödemeyelim, direkt kişilerin kendisine ödeyelim şeklinde bir uygulama yapalım diye yaptık, ama bu sefer hukuki anlamda sorumluluk doğrudan size geçiyor.

Bizim burada söylemeye çalıştığımız şey, öneride, zaten, bu tür zararlar kurumun ileride zararına yol açacak şekilde olmasın, gerekli yasal düzenlemenin, önlemlerin alınması yönünde bir öneri söz konusuydu, biz de önerimizde vermiş olduğumuz cevapta, işte, 2009, 2010 yılında yapmış olduğumuz yasal düzenlemeyle, daha evvelki taşeron işçi çalıştırılmasının yasal dayanağı yok iken, bunu yasal dayanaklı hâle getirdik. Dolayısıyla, mahkemelerle ilgili kurumun verecek olduğu kararlarda kurumun zarar görmesine engel olacak yasal altyapıyı da hazırlamış olduk.

Bizde ortalama kurum personelimizin maliyeti, memur ve dağıtıcımız 2.500 lira, ayırım ve dağıtım personelimiz 1.300, özel güvenlik personelimizin maliyeti 1.700, temizlik personelimizin maliyeti de 1.200, genel bilgi olması anlamında bunu da ifade etmek istiyorum.

Sayın Kamer Genç Milletvekilimizin söylediği, biz Kamu İhale Kurumuna tabi bir kuruluşuz, yapmış olduğumuz ihalelerin tamamı Kamu İhale Kanunu kapsamında yapılmaktadır, ihalesiz herhangi bir iş veya hizmet satın almamız söz konusu değildir, onu arz etmek istiyorum.

Aktif Bank ve Ülker'le ilgili konu ifade edildi. Biz ihaleye girenin Aktif veya Ülker olduğunu bilmeden yapılan teklifleri değerlendirdik, daha sonra Aktif mi aldı, Ülker mi aldı, onunla ilgili değerlendirmeyi yapabilme şansımız yok, dolayısıyla...

KAMER GENÇ (Tunceli) – Bu Ülker'le yaptığınızı bir açıklayın, bu Aktif Bank neler yapıyor, onu bir öğrenelim.

PTT GENEL MÜDÜRÜ OSMAN TURAL – Efendim, onu biz size yazılı olarak verdim.

Yüklenici firmalarla ilgili -Bülent Belen Vekilimizin- rakam ne? Bununla ilgili resmî tatil günlerinde kapatmamızın nedeni, resmî tatil günlerinde çalıştırdığımız personelimize verebilmiş olduğumuz ücret, fazla mesai ücreti 9 lira civarında. Dolayısıyla, çalışanlarımız da “Bu ücretle resmî tatil günlerinde çalışabilmemiz mümkün değil, çok mağdur oluyoruz.” dediler, biz de yaptıkları iş ve işlemler, elde ettiğimiz gelire falan baktık, o anlamda, tatil günlerinde çalıştığımızda iş ve işlem sayısı düşük olan yerlerdeki resmî tatil günlerindeki çalışma iş ve işlemlerine son verdik, bunu yaparken de ilgili sendikalarla ve çalışanlarımızın örgütleriyle birlikte bir yol izlemek suretiyle yapıyoruz. Daha sonra müşterilerimizden belli yerlerde, özellikle büyük şehirlerde en azından birer tane iş yerimizin açık olması yönünde talep geldi. Ben de yaşadım mesela Genel Müdür olarak, bir gün eve geldim, bizim bu gazla ilgili iş ve işlemleri hanım takip ediyordu, hanım da bir yere gitmişti, çocuklar da takip etmemiş, gaz bitti, gece gazsız kaldık, cumartesi akşamı, gideyim bir yerden gaz alayım dedim, gaz yok PTT’den başka bir yerde, açık olması lazım, girdik gişeden bizim metrodaki yerden aldık, başka iş yerinde yok, ama bir gaz dolumu için ta bulunduğum yerden kalkıp Ankara’daki merkeze gelmek zorunda kaldık.

BÜLENT BELEN (Tekirdağ) – Çorlu’da açalım.

PTT GENEL MÜDÜRÜ OSMAN TURAL – Çorlu’da yok tabii. Şimdi, düzenlemeyi... Sizin talebiniz açılması yönünde mi, açılmaması yönünde mi?

BÜLENT BELEN (Tekirdağ) – 250 bin nüfuslu bir ilçe, orada askeriye var, hafta sonu askerler mektup atacaklar...

PTT GENEL MÜDÜRÜ OSMAN TURAL – Onu değerlendirelim, Çorlu’ya açalım Sayın Vekilim. Çorlu’ya açalım.

Türk Telekom’dan borçlar ifade edildi, Ali Sarıbaş Vekilimiz tarafından.

Bu tamamıyla muhasebe sistemiyle ilgili bir husus. Fatura aralık ayında kesiliyor, sözleşmemiz gereği ocak ayında ödenmesi gerekiyor, dolayısıyla orada borç gözüken miktar ocak 15’e kadar ödenmiş olan miktar, yani muhasebe sisteminde o alacaklar kısmında görülmesi gereken miktar, yazılı olarak da detaylı bilgiyi arz edeceğim ben size.

Şu anda herhâlde soruların tamamına cevap verdim, gerisine yazılı olarak cevap vereceğim.

BAŞKAN – Bayburt’a gidiyor musunuz?

PTT GENEL MÜDÜRÜ OSMAN TURAL – Bayburt’a gittim, yine de geleceğim Sayın Vekilim, Bayburt’ta beraber olalım, bizim iş ve işlerimize de bakalım.

BAŞKAN – Ne var bizde bilelim şu Bayburt’ta.

PTT GENEL MÜDÜRÜ OSMAN TURAL – Sizin yazılı olarak cevap vereceğim, brüt ve net olarak ellerine geçen miktarları.

BAŞKAN – Evet, arkadaşlar, eksik kalan bir husus mu var? Ali Bey...

İSMAİL GÜNEŞ (Uşak) – Şimdi, tabii, burada...

BAŞKAN – İsmail Bey...

Hayır, söz talep eden arkadaşlarımız var da onun için diyorum.

Buyurun.

ALİ SARIBAŞ (Çanakkale) – Sayın Genel Müdürüm, soruları anlamakta mı zorluk çekiyor, ben mi anlamakta zorluk çekiyorum.

Bir, ben, burada, arkadaşım ile birlikte ihale yapmadığınızı iddia etmedik ya da bu borçlarınızı buraya yazılan raporda demedik, raporda bunların yer almasını ve bizim bunları görmemiz gerektiğini ifade ettik. Yani siz burada yazıyorsunuz, çiziyorsunuz, ee, açıklama, “biz bunları muhasebede böyle yaptık, gittik.” O zaman bizim okumamıza, gelmemize gerek yok, bir şeyi, ifadeyi o anlamda düzgün anlatmak açısından söyledim.

Burada Sayıştayın raporlarında bunlar yer almalı, bundan önceki raporlarda yer aldığı gibi. Burada, firmanın ismi ve imzası olmadan, bakmadan hiçbir ihaleyi veremezsiniz. Bunları anlatırken düzgün anlatın. Hiçbir zaman için kuruluşların imzası, gelen insanı bilmeden ihale olur mu? Yani biraz başka türlü bakmayın bizlere. Yani bizler de sizler gibi oralarda çalışan insanlarız.

Şimdi, şunu ifade etmek istiyorum: Burada, ifadelerinizde -bunların hepsi tutanaklara geçiyor- biz sizi suçlamıyoruz ya da böyle bir ifade yok ya da “Siz böyle.” demiyoruz ama biz bunların olup olmadığını, Sayıştayın buradaki raporlarında olmalı, görmeliyiz.

BAŞKAN – Ali Bey, onu Sayıştaya soralım.

ALİ SARIBAŞ (Çanakkale) – Onu söylüyorum, ama buradan cevap geldiği için...

BAŞKAN – Anladım da Osman Bey kendisini ilgilendiren kısımla ilgili olarak cevap verdi, zaten raporla ilgili olarak değerlendirmeyi mutlaka Sayıştay denetçisi arkadaşlarımız cevaplandıracak.

Evet, Kamer Bey, buyurun.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Bu 2010 yılında 213 bin tazminat ödemiştiniz, bunun 60 binini yüklenicilerden istemiştiniz, geriye kalan ne olmuş, ben onu sordum, konuşmam arasında, onu şey etmedim.

Tabii, benim bu ihalelerle ilgili sorum da Sayıştaya, yani 19 milyonluk özel güvenlik, 16 milyonluk temizlik, 14 milyonluk bakım için kaç tane ihale açılmış da kimler iştirak etmiş, onun ayrıntılarını Sayıştaydan sordum, sizden sormadım.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Şimdi, gerçi usul olarak öneriyle ilgili doğrudan doğruya ilgili olmayan hususları soru-cevap kısmında görüşsek de şimdi konu gündeme gelmişken Sayıştaya söz vereyim o zaman, ama usulümüz biliyorsunuz, genelde öneriyle bağlantılı olarak görüşmeleri sürdürüyoruz.

Buyurun.

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Şimdi, Sayın Genç, Sayın Sarıbaş, Sayın Akar raporumuzla ilgili bazı tenkitler getirdiler. Özellikle Sayın Genç ihale mevzuatına aykırılık var mı yok mu gibi bir şey aramış raporda, herhâlde bulamamış.

Şimdi, biz, tabii ki arkadaşlarımız denetim yaparken Kamu İhale Kanunu'na aykırı en ufak bir şey olduğunda, kesinlikle bizim görmezlik etmek gibi bir lüksümüz olamaz, mümkün değil, biz her ihaleyi Kamu İhale Kanunu'na uygundur diye ayrıca açıklama gereği duymuyoruz ama, aykırılık varsa kesinlikle onun üzerinde dururuz, soruşturma isteriz, üzerine gideriz.

Şimdi, diğer raporda, ayrıca detaylarla ilgili bazı sorular geldi, alacaklılarla ilgili, geçen seneki rapora göre bu seneki rapor gerçekten daha kısa, öz olmuş.

Bu raporun kısaltılması konusu, gerçekten bizim geçmişte Yüksek Denetleme Kurulunda da, şu anda Sayıştayda da tartışılıyor “Çok detaylı yazıyorsunuz, okuyamıyoruz.” deniliyor,

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Hayır, öyle bir şey yok.

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Bizim kurullarımızda, Yüksek Denetleme ve Sayıştayda, ama Komisyonumuz daha detaylı bir bilgi istiyorsa, daha detaylı bir rapor istiyorsa, elbette ki Komisyonumuzun bu düşüncesini, görüşünü muhakkak göz önüne alacağız. Geçen seneki raporumuz 216 sayfa, bu sene gerçekten hemen hemen yarı yarıya düşmüş, daha kısa, öz yazmışız. Komisyonumuz daha detaylı yazma, o yönde bir irade şey yaparsa...

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Bir de şu konuyu Sayıştay toplantılarında dile getirin. Mesela bir rapor geliyor benim önüme, evrensel doğruları yazmışlar, “Hizmet böyle iyileştirilmelidir.” Yani bu önemli, suya sabuna dokunmayan 300 sayfa yazmaktansa, mesela diyelim bu hizmet ihale, cezai şartlar yüksek, bu çok önemli bir şey, çünkü cezai şartlar yüksekse rekabet ortadan kalkıyor demektir. Kamu İhale Kurumuna şikâyet yapılmış mı? Ki bazılarında var mesela, ben görüyorum.

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Tabii, Aykut Bey de eski denetçi olduğu için o işleri çok iyi bilen bir değerli milletvekilimiz. Şimdi, haklı olarak, hesapların tek tek başlığı altında açıklamalarını yapıyoruz, o hesaplar yazılırken problem varsa onu açıyoruz, daha geniş, detaylı anlatıyoruz, ama Komisyonumuz bu konuda daha detaylı bilgi istiyorsa, bundan sonra onu göz önüne alırız, spesifik olarak, işte, bazı hesaplarla ilgili sorulan sorulara müsaade ederseniz...

BAŞKAN – Şimdi, değerli arkadaşlar, sizde eğer farklı bir bilgi varsa, gerek Sayıştaya gerek kurum yöneticisi arkadaşlarımıza istediğiniz soruyu sorma noktasında bu hakka sahipsiniz. Yani Sayıştayın, eski YDK'nın öncesinden beri uygulayageldiği usul, önümüze genelde uygulamadan kaynaklanan birtakım problemler varsa, mevzuata aykırılıklar varsa veya işleyişte verimli olmayan bir husus varsa, onu getirmek tarzında, ama böyle genel konuşmak yerine, siz “Şu şu ihalede şöyle şöyle bir sorun varmış, bunu niye taşımadınız?” diyebileceğiniz hususlar varsa söyleyelim, ama onun

dışında da evet, arkadaşlarımızın genel olarak biraz daha ayrıntı noktasında talepleri varsa bunu değerlendirelim, fakat bu raporlarımızın, bildiğiniz gibi önemli bir kısmı zaten sektörün, kuruluşun genel işleyişi ve tanıtımıyla ilgili olan kısımlar. Yani bu, aslında sadece 2010 yılını değil, 2009, 2008, hatta 2000 yılı raporunu da almış olsanız, belli noktadaki bu eski YDK'nın, şimdiki Sayıştayın hazırladığı format aşağı yukarı zaten aynı. Yani raporlarda bakarsanız, yüzde 50'den fazlalık olan kısmının bu anlamda zaten çerçeve biçiminde bir yapı oluşturan, kurumu tanıtmaya çalışan raporlar olduğunu göreceksiniz.

Neyse, evet, buyurun.

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Diğer detaylı sorularla ilgili raporun ilgili bölümünü yazan arkadaş cevapsın efendim.

BAŞKAN – Buyurun.

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Sayın Vekilim, raporu ayrıntılı okuduğunuz için hassaten teşekkür ediyoruz, bu denetçiler için gurur verici bir şey, çünkü bizim sıkıntı çektiğimiz, bazen yazıyoruz, hiçbir şey görülüyor, bu bizim daha çok zorumuza gidiyor, bunun için hassaten teşekkür ediyoruz ayrıntısına kadar okuduğunuz için.

Baştan başlayarak söylüyorum, Türk Telekom'la ilgili, alacaklarla ilgili soruyorsunuz, PTT Türk Telekom'un en büyük çözüm ortağı. Hybrit Mail dediğimiz kısım, yani ilk Türk Telekom'la başladı, Türk Telekom'un faturalarını PTT basıyor, dönemsellik ilkesi gereği dönem sonunda bunun görünmesi normal, yani bu 1'inci ayda, 2'nci ayda tahsil edilecektir. Aynı zamanda binaların büyük bir kısmı ortak, bazı kısım yerlerde PTT kiracı, bazı kısım yerlerde Türk Telekom PTT'nin kiracısı, daha çok Türk Telekom PTT'nin kiracısı, buradan da çok yerde kira alacağı oluyor, bu da dönemsellik ilkesi gereği zamanı geldiğinde ödeniyor. Türk Telekom ile PTT arasında gerçek anlamda reel bir alacak verecek ilişkisi yok, ama en büyük çözüm ortağı Türk Telekom'un PTT'dir, orada bir sıkıntı yok, orada bir sıkıntı çekmedi.

İkinci söylediğiniz çok güzel, kâr-zararla ilgili diye. Sayın Vekilimizin memleketi Erzurum, teorik olarak kârlı görülen kuruluş, ama gerçekte Erzurum kârlı bir yer değil, bunun sebebi de yine Hybrid Mail'den kaynaklanıyor. Bütün faturaların alışları, atıyorum İş Bankasının alışları İstanbul'dan oluyor.

ALİ SARIBAŞ (Çanakkale) – Ama raporda yok.

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Efendim, bunu geçmiş yılda o rapora koymadım, bu sene değiştirdim, bakın 56'ncı sayfaya bakarsanız, Vekilim, 56'nci sayfada yeni bir tablo koydum, bunu da ben geliştirdim, işlem hacmine göre bir kârlılık oranı koydum. Yani bu mektup kabulleri kârlılığı göstermiyor, ama kârlılık ve verimliliği gösteren tablo, işlem hacmiyle, yani banka işlemleriyle

yapılan yerde gösteriyor, bu da 56'ncı sayfada benim geliştirdiğim bir tablo var, orada net bir şekilde hangi şehrin ne kadar başarılı olduğunu, kârlı ve verimli olduğunu görebilirsiniz.

İhaleyle ilgili ben de bir şey söylemek istiyorum.

ADNAN YILMAZ (Erzurum) – Kârlılık, verimlilikten gaye bazen de hizmet...

BAŞKAN – Adnan Bey, bu kayıtlara girmiyor, konuşuyorsunuz ama kendi kendinize konuşuyorsunuz.

ADNAN YILMAZ (Erzurum) – Erzurum'dan bahsettiniz, kâr etmiyor...

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Efendim, Erzurum'da Hybrid Mail var.

BAŞKAN – Evet, devam edin lütfen.

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Onun için söyledim özellikle Erzurum'u.

İhalelere giren PTT'nin 4 bin küsur tane iş yeri var. Her biri neredeyse, her il müdürlüğü küçük küçük ihaleler yapıyor. Biz gittiğimiz yerde bu ihaleleri görüyoruz. Sıkıntılı olan bir durum varsa, küçükse biz bizzat Genel Müdüre diyoruz ki “Böyle bir sıkıntı var, kendi soruşturmanı yap.” Sorun çözüldüyse biz bunu rapora yazmıyoruz. Zaten maksat da bu, sorun çözülmüştür, buna gerek yok, ama ciddi bir sorun varsa biz bunu rapora yazıyoruz, yani ihaleler konusunda, yine, nitekim Hybrid Mail ihalesi de üç sene, dört senedir söyleniyor, Hybrid Mail ihalelerine de 3-4 defadır baktık.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Bir soru sorabilir miyim?

BAŞKAN – Bir tamamlasın isterseniz, şimdi Ali Bey de söz istiyor, yani nasıl yapacağız, ben de bilmiyorum.

Devam edin siz.

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Raporun incelemesiyle ilgili de geçmiş yıllarda alt komisyonlarda çok ayrıntı yazıldığını, raporun içerisinde boğulduklarını söyleyince, biz ister istemez raporu daha anlaşılır, daha fazla az ayrıntıya yer veren şekilde inceledik.

“Alacaklar neden arttı?” diyor. Alacaklardaki artmanın sebebi, dediğim gibi dönemsellik ilkesi gereği. Yani zaten şüpheli bir durum gelirse, biz onu şüpheli alacakların içerisine atıyoruz, yani olayı dava ve icra safhasındaysa biz onu direkt şüpheli olarak takip ediyoruz ama, yıl sonu dönemsellik ilkesi gereği zaten alacakların çok görülmesi normal, 2'nci, 3'üncü ayda tahsil ediliyordur, pek PTT'nin alacakla ilgili bir sorunu yok.

Nitekim, yıl içerisinde biz çeşitli seyahatlere gidiyoruz, saha çalışmasına gidiyoruz, bunun içerisinde, Erzurum'u söylememizin sebebi, Erzurum'a da gittiğimizden kaynaklanıyor, Tekirdağ'a da gittik, Tekirdağ da yine sorunları gördük Vekilimizin dediği gibi, orayla ilgili de bu sene öneri geliştireceğiz, yani daha nasıl mektup gidebilir diye. Tekirdağ'dan daha büyük ilçeler olduğunu, ilçelerin daha büyük sorun oluşturduğunu gördük yerinde.

Borçlar için de yine aynı şekilde, borçların dönemsellik ilkesi gereği zaten tahsil ediliyor.

Bizim söyleyeceğimiz bunlar, ayrıntılı bir bilgi isterseniz...

BAŞKAN – Evet, Ali Bey, buyurun.

ALİ SARIBAŞ (Çanakkale) – Yani ben, sadece, tabii, teknik raporlar içinde onları söylemekle kalmadık, ama benim için bilançoda bu açılması, tablonun dışında zarar var, gözüküyor, yüzde 476 -yanlış söylemeyeyim- yüzde 400 küsur artış var, bunun niçin raporda nedenlerini bir açıklama, mutlaka Sayıştayın bu görüşü olmalı, denetlemeden sonra, bunları yok, yani... Şey için söylemiyorum bunu, ben göremediğim için fazla... Tabii, yani işte, bu dediğiniz gibi bireysel, geçen raporunuzda çok net vardı, kapatılma yönüyle, işte, bununla ilgili ya da başka şeylerle, bu dönem bunların hiç açılımı yok, burada ben incelerken, tabii burada zararları farklı, tabloda bir tek tabloda var, bunları bütünsellik içerisinde görmüyorum, açılım olmayınca da şüpheler oluyor benim bilgim açısından, siz bunu nasıl değerlendirirsiniz? Bence bu önemlidir bilançolarda açılımlar sizin denetiminizden, sadece ihaleler kısmı değil tabii, onun için bakıyorum, o zaman biz burada ibra ve diğer konularda arkadaşlar sıkıntı çekeriz, kiralarda olabilir, başka şey, ama bu detayları görmeyince sıkıntı çekiyoruz, onun için dedim.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Evet, teşekkür ediyorum.

Evet, Yusuf Bey, öneriyle ilgili olarak ne diyorsunuz?

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Sayın Vekilimizin tabii haklı olduğu, burada rakam büyük olduğu için onun da açıklamasını orada görmek istemesi kadar doğal bir şey yok, 22 milyondan bahsediliyor çünkü orada, dediğiniz doğru, yani bundan sonra bu tür şeylere daha dikkat ederiz.

BAŞKAN – Tamam, öneriyi izliyor muyuz?

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Öneriyi izlemeye devam edelim Başkanım.

BAŞKAN – Evet, önerinin izlenmesi hususunu oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Diğer öneriyi okutuyorum:

Öneri 2- :

Posta mevzuatının yenilenmesi aşamasında tekel kapsamındaki gönderilerin AB'ye uyumunu sağlayacak ağırlık sınırlandırmaları ve ücretlendirme direktiflerinin dikkate alınması, ayrıca gelişen İnternet, kargo, elektronik posta, e-ticaret gibi yeni hizmetlerin geliştirilerek zaman içerisinde oluşacak rekabete karşı da kuruluşça gerekli hazırlıkların yapılması.

BAŞKAN – Evet, cevabı alalım.

PTT GENEL MÜDÜRÜ OSMAN TURAL – Posta mevzuatının yenilenmesiyle ilgili çalışmalar Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığımızca yürütülmekte olup, bu çalışmalarda öneri doğrultusunda gerekli düzenlemeler yer almaktadır.

Ayrıca, gelişen İnternet, elektronik posta, e-ticaret gibi yeni hizmetlerin geliştirilerek, zaman içinde oluşacak rekabete karşı da gerekli çalışmaları yapmaktayız. Bu kapsamda, sunumumda da ifade etmeye çalıştığım İnteraktif Posta Çeki Projesi, Cep PTT Projesi, PTT matik Projesi, kredi kartı uygulamamız, Elektronik AVM -üç boyutlu ve iki boyutlu olmak üzere- Projemiz.

Yine, Aile ve Sosyal Politikalar Bakanlığımızla yapmış olduğumuz görüşmeler çerçevesinde, gerek kadına yönelik düzenli nakdi sosyal yardım ödeme iş ve işlemlerinin Genel Müdürlüğümüz iş yerlerinden yapılması.

Yine, Gümrük ve Ticaret Bakanlığımızca kargo taşımacılığı kapsamında dolaylı temsil yetkisi kuruluşumuza verilmek suretiyle, yurt dışına yapılacak ihracatla ilgili iş ve işlemlerin kuruluşumuz tarafından yapılması.

Yine, e-telgraf gönderilmesi, kayıtlı elektronik posta, elektronik tebligat gibi uygulamalar, kuruluşumuzca belli bir plan ve program dâhilinde uygulamaya konulmakta, kuruluşumuzun gerek rekabet gerekse hizmet kalitesinin artırılmasına yönelik çalışmaları sürdürmeye özen göstermekteyiz.

Arz ederim.

BAŞKAN – Evet.

Aykut Bey, buyurun.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Bu Avrupa Birliğiyle çatışan, yani Avrupa Birliği direktifleriyle Türkiye PTT İşletmesinin mevzuatında çatışan alanlar nelerdir, Sayıştay bir açıklarsa. Mesela diyelim, burada gramajla ilgili olarak belirli gramın altında PTT'nin bir tekeli var. Mesela 20 gramlık, 30 gramlık bir mektup zarfını kargo şirketleri gönderemiyor. Bu çatışma alanlarının bir ana başlıklarını söylerseniz ondan sonra söyleyeyim.

BAŞKAN – Önce Osman Bey siz buyurun, sorunun cevabı sizin açınızdan nasıl, sonra Sayıştaya söz vereyim.

PTT GENEL MÜDÜRÜ OSMAN TURAL – Şimdi, Avrupa Birliğiyle ilgili yapılan çalışmalarda, Avrupa Birliği çalışmaları, bu posta tekelinin kaldırılmasına yönelik çalışmaları bir süreç içerisinde yaptı ve Avrupa Parlamentosu bununla ilgili kararları öteleyerek hep aldı. Önce mesela “2003 yılında posta tekeli tamamen ortadan kalkacak.” dendi, gramla ilgili çalışmaları yaparken, daha sonra bunu 2008'e, şimdi de 2011'e, 2012'ye erteleyerek gitti. Şu anda Avrupa Birliği ülkelerinde tamamıyla serbest olan üç ülke var, onun altındakilerde de 20 gramın altındakiler tekel, 20 gramın üzerindikiler serbest şeklinde.

Tabii, burada, bizim yasal düzenlemeyle ilgili, tabii, Meclis karar verecek bunun ne kadarlık bölümü tekel kapsamında kalacak, ne kadarlık bölümü tekel kapsamında kalmayacak, bununla ilgili verilecek olan karar doğrultusunda gereği yerine getirilecek.

Avrupa Birliğiyle şu anda bizim uyumsuzluğumuz diyebileceğimiz tek husus, biz niteliksel anlamda, haberleşme gönderisi niteliğindeki kapalı zarf içerisindeki tüm gönderiler posta tekeli kapsamındayken, Avrupa Birliğindeki uygulamada bunlar gramsal olarak belli bir niceliksel hâle getirilmiş vaziyette.

Arz ederim.

BAŞKAN – Evet, Aykut Bey, buyurun.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Şimdi, değerli arkadaşlar, bu tekel, rekabete açma, özelleştirme kavramları birçok insana çok şirin görünen kavramlar olabilir, ama hiçbir zaman unutmamamız gereken bir de bir sektörün stratejik önemidir ve bu sektörün korunmasıdır.

Şimdi, bu tip bir teklifle birlikte, Avrupa Birliğinin her bastırması bizim ülkemiz için çok olumlu olmayabilir. Yarın öbür gün Telekom’da olduğu gibi, bizim posta teşkilatımız gibi stratejik bir sektörümüzün UPS veya FedEx gibi uluslararası şirketlerin eline geçmesi de ayrıca değerlendirilmesi gereken bir şeydir.

Eğer biz bu belirli gramajın altındaki iletişim ve ulaştırma, yine söylüyorum, milletin bekası açısından çok önemli bir sektördür, bu kanun düzenlemeleri yapılırken bu şekilde uluslararası şirketlerin bu piyasamızı da ele geçirme riskini de göz önüne almanızı tavsiye ediyorum.

Çok teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Evet, Kamer Bey, buyurun.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Bir soru sormak istiyorum.

Bu Elektronik Tebligat Yönetmeliği yürürlüğe girdi, değil mi efendim?

Girdiyse şurada diyorsunuz ki: “Yayınlanmasını müteakip anonim, limitet, sermayesi paylara bölünmüş komandit şirketler için zorunlu, diğer kişi ve kurumlar ise isteğe bağlı olarak elektronik ortamda tebligat işlemleri başlanacaktır.”

Yani bunun bir açılmasını istiyorum. Yani şimdi ben bir vatandaş olarak, anonim şirket veya limitet şirket ortağı değilim ama, elektronik tebligat usulünü kabul etmem için nasıl bir formalite geliştirmem lazım, onu öğrenmek istiyorum.

BAŞKAN – Buyurun.

PTT GENEL MÜDÜRÜ OSMAN TURAL – Şu anda yönetmelik yürürlüğe girmedi, yönetmelik çalışması Adalet Bakanlığımızca devam ediyor, orada belirlenecek usul ve esaslar dâhilinde bu işlemler yerine getirilecek. Bizim orada saymış olduğumuz, sizin ifade etmiş olduğunuz şeyler kanundan kaynaklanan zorunluluklar. Kanun o işlere cevaz veriyor, dolayısıyla yönetmelikte de kanunun düzenlemesini öngördüğü şeyler düzenlendikten sonra, bunlar, tabii yürürlüğe konacak ve biz yasal altyapı sağlayıcısı olarak orada gereğini yapacağız, hizmet sağlayıcısı olarak, işin yasal boyutu tamamıyla Adalet Bakanlığımız tarafından yerine getiriliyor.

Arz ederim.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Fert olarak müracaat etmek gerekiyor mu?

PTT GENEL MÜDÜRÜ OSMAN TURAL – Yani o müracaatınız olduğunda yapılacak tabii, siz istiyor iseniz yapılacak size. Siz istemeden herkese elektronik tebligat yapılacak diye bir usul söz konusu değil, ama o detaylar yönetmelikle düzenlenecek.

Arz ederim.

BAŞKAN – Yusuf Bey, öneriyle ilgili ne diyorsunuz? İzliyor muyuz?

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – İzleyelim, evet.

BAŞKAN – Evet, önerinin izlenmesi hususunu oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Diğer öneriyi okutuyorum:

Öneri 3- :

Raporun ilgili bölümlerinde bulunan ve rapor ekleri (Ek: 13) arasına alınan diğer öneri ve tavsiyelerin de yerine getirilmesi.

BAŞKAN – Cevabı alalım.

PTT GENEL MÜDÜRÜ OSMAN TURAL – Öneri doğrultusunda gereği yerine getirilecektir.

Arz ederim.

BAŞKAN – Öneriyle ilgili söz talebi? Yok.

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

Geneli üzerinde Aykut Bey, buyurun.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Geneli üzerine çok kısa bir şey söyleyeceğim ben.

Bir belge talebim var, 2009, 2010, 2011 yıllarında Ulaştırma Bakanlığı Teftiş Kurulu tarafından veya Başbakanlık Teftiş Kurulu tarafından PTT Genel Müdürlüğüyle ilgili bir inceleme veya soruşturma yapılmış mıdır? Eğer bir inceleme veya soruşturma yapıldıysa bu raporların ekli bir nüshasını rica ediyorum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Kamer Bey, buyurun.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Şimdi, raporda bu Kargomatik diye Avusturya'dan bir firmadan 7/1/2011 tarihinde 5 tane Kargomatik alınmış, 326 bin euro ödenmiş ve raporda belirtildiğine göre bundan pek yarar da sağlanmamış, Ankara, İstanbul'da bir yerlere koymuşsunuz, daha faydalanmamışsınız ve bundan 15 tane daha alınmasının kararlaştırıldığı yine Sayıştay raporunda belirtiliyor.

Şimdi, bu Kargomatik, 326 bin euroya bunu bir ihale yoluyla mı aldınız? İhaleyse Türkiye'de bunu hangi firma aldı? 15 tane almayı da illa düşünüyor musunuz? Mevcutlardan yararlanma olmadığına göre, rantabl çalışmadığına göre, bunları nasıl almayı düşünüyorsunuz?

Bu Aktif Bank'la ilgili olarak bir raporda bir şey var, diyor ki: "Aktif Bank kanalıyla yapılan 467 bin liralık kurumumuz komisyon elde etmiştir." Peki, Aktif Bank buradan ne kadar para almıştır, bu Sayıştay raporunda yok. Ayrıca, Aktif Bank ve Birleşik Posta'yla ilgili bana ayrıntılı yazılı bilgi vereceğinizi söylemişsiniz.

Bir de bu demin sorduğum 213 bin liralık tazminat ödemişsiniz, onun 60 binini yüklenici firmadan geri almışsınız ama gerisi ne olmuş, onu öğrenmek istiyorum.

BAŞKAN – Evet, Mehmet Bey, buyurun.

MEHMET AKYÜREK (Şanlıurfa) – Sayın Başkanım, değerli milletvekillerim; benim 5-6 tane sorum var, tek tek okuyacağım, bunu Sayın Genel Müdürüm de dikkate alırsa iyi olur.

Urfa 2 milyon nüfusu var, PTT işleme merkezi yok. Viranşehir şubesi, yer tutuldu, hâlen açılmadı.

Bir de iyi tarafını da söyleyeyim. Yani bugün eski ile yeni durumun arasında hakikaten PTT bir özel sektör gibi çalışıyor. Yani bundan beş sene önceki durumu alırsak, şimdiki durumu alırsak, hakikaten yani bankacılığa bile el atmış.

Mesela bir havale yapılacak, vatandaş, bir asker, birine para gönderecekse veyahut da bir anne, bir baba askere para gönderecekse bankaya gidiyor, 10 milyon, 15 milyon masraf istiyorlar, PTT bunu çok cüzi bir rakamla yapıyor. Ben bunu takdir ediyorum, başarılarının da devamını istiyorum.

Yani elbette ki bugünün şartlarına göre hareket etmek lazım ama, bazı yerleri de görmek lazım, kazalar olsun, ilçeler olsun, köylere mesela mektuplar geç yetiştiriyor, taşıtları yok, motosikletleri yok, bununla ilgili ilgilenirseniz çok memnun olurum.

Başarılar diliyorum.

BAŞKAN – Ali Bey, buyurun.

ALİ SARIBAŞ (Çanakkale) – Evet, teşekkür ederim.

Ben, yine bilgi noksanlığına dayanarak sorular sormak istiyorum.

Özellikle 5/5/2009 tarihinde ihalesi yapılmış ve 16/7/2009 tarihinde Datateknik A.Ş.'yle sözleşmesi imzalanmış olan bu Birleşik Posta, Hybrid Mail konusunda, 2009 yılı içerisinde yer verilmiş direkt ona, ama bu ne oldu, neticelendi herhâlde, 2010 raporu içerisinde bir tane yok söz. Bu anlamda, ben, bununla ilgili yer kiralanmasının ve 3 bin lira kirayla ilgili, o Hybrid Mail'in, alan firmanın... Ya da birinci ve ikinci firmalar kime aittir? İkinci firma ile birinci firmanın ortaklıkları, ilişkisi var mıdır? Yine bununla ilgili dosya ve aldıkları bu teklifler arasındaki farklılık ve yine niye iki firma içerisinde tercihte kalınmıştır?

Bunlarla ilgili yine, az önce söylediğim gibi, bulunduğu binanın alt katı 3 bin TL'ye kiraya verilmiş ve tekrar PTT de kendisine kargo işleri için ayrıca başka bir yerden 20 bin liralık bir yer kiralamıştır. Bu ilişkilerin hepsi bitmiş midir?

Bununla ilgili dosyadaki bütün bilgileri yazılı olarak bana gönderebilerseniz sevinirim çünkü 2010 yılı raporu içerisinde hiçbirisi yer almamıştır. 2010'un içinde bu soruları tekrar sormak gereği hissediyorum ve bu data teknikteki bu farklılıklardan dolayı ya da iki firmanın birbirini almasından dolayı ilişkilerin de ayrıca açıklanmasını istiyorum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Adnan Bey, buyurun.

ADNAN YILMAZ (Erzurum) – Teşekkür ederim Sayın Bakanım.

PTT Kargonun yurt dışı gönderilerinin ulaşamadığı ülkeleri soruyorum Sayın Genel Müdürüm.

Ayrıca, kargo gönderilerinde Türkiye pazarınız nedir? Bu bağlamda, özel kargo şirketleriyle rekabet için altyapı çalışmalarınız ne aşamada?

2010 yılında 44.787 tane personeliniz olmasına rağmen, 2010 yılında, bu kadar yüksek bir personele bu kadar iş yerine karşılık 2012 yılında 37 bin, daha sonra 29.109'a düşmesi hakikaten bu kadar iş yerine karşılık takdire şayandır.

Ayrıca, Erzurum'daki Gazeteciler Cemiyeti olarak kiraya mukabil vermiş olduğunuz bir iş yeri gazetecileri haddinden fazla memnun etmiştir. Bu vesileyle üzerimde bulunan bir borcu iletmek istiyorum, çok teşekkür ediyorlar. Doğu Anadolu Gazeteciler Cemiyetinin bugüne kadar bir iletişim kuracak, oturacakları bir yeri yoktu. PTT sayesinde tüm Doğu Anadolu Gazetecileri Cemiyetinin bir mekânı oldu. Bundan dolayı şahsınızda ben de, Gazeteciler Cemiyeti de çok teşekkür ederiz.

Başarılarınızın devamını diliyorum.

BAŞKAN – Osman Bey, buyurun.

PTT YÖNETİM KURULU BAŞKANI VE GENEL MÜDÜR OSMAN TURAL – Ali Sarıbaş Vekilimizin istemiş olduğu bilgileri, müsaadenizle yazılı olarak, birleşik postayla ilgili bilgileri ileteceğim.

Urfa Vekilimiz Mehmet Akyürek Beyefendi'nin sormuş olduğu... Urfa'ya PİM planlaması yaptık, posta işleme merkezi, yatırım programımızda, şu anda projesini bitirmek üzereyiz. Dolayısıyla, Urfa'ya posta işleme merkezi yapılacak. Bildiğim kadarıyla, Urfa'daki tüm iş yerlerimizin tamamını bitirdik bu PTT Bank konsepti çalışması çerçevesinde. Burada yeni yer kiraladık. Kiraladığımız yeri de yeniden açacağız Urfa-Viranşehir içerisinde, ikinci bir şube olarak açacağız.

Köylere mektupların geç ulaşıyor olmasıyla ilgili... Biz eskiden olmayan, dağıtıcılarımız köylere giderken yaya dağıtım söz konusu değildi, biz yeni kurmuş olduğumuz sistemle araçlı dağıtım

sistemine geçtik ama siz de takdir edersiniz ki, her köye her gün mektup götürme şansımız yok ve bu dünyanın hiçbir yerinde de söz konusu değil. O belli bir plan çerçevesinde gidiyor. Dolayısıyla, köylere giden mektuplar için haftada bir gün sefer sayısı düzenliyoruz veya günlük araçlar gittiğinde aynı güzergâh üzerinde olanların hepsine gidiyorlar ama bunları araçlı hâle getirdik.

Urfa'nın personel problemi zaman zaman oluyor büyük şehirlerimizden olduğundan ama personel sıkıntısını da bir şekilde takviye ediyoruz ama en az personel problemi olan illerimizden bir tanesi, onu da arz edeyim. Bizim en fazla personel problemimiz olan il İstanbul yani en büyük ilimizde en fazla personel problemimiz var. Bizde daha çok insanlar, az nüfuslu olan yerlere, iş ve işlem sayısının az olduğu yerlere tayin olmak istiyorlar. Mesela Hakkâri benim personelimin en fazla yoğun olduğu yer şey anlamında baktığımızda.

Soruşturma... Sizininki söylemedim, sizinkine de yazılı olarak cevap vereceğim. Şunu söyleyeyim: Bu dönem içerisinde bu hiç olmadı.

Arz ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz.

KAMER GENÇ (Tunceli) – Kargoyla ilgili soru vardı.

PTT YÖNETİM KURULU BAŞKANI VE GENEL MÜDÜR OSMAN TURAL – Ona da yazılı olarak cevap vereceğim Sayın Vekilim.

BAŞKAN – Yani Kamer Bey diyor ki: Aldığınız bir tane, fayda ummadığınızı düşünüyorsunuz. Tekrar almayı düşünüyor musunuz diğer...

PTT YÖNETİM KURULU BAŞKANI VE GENEL MÜDÜR OSMAN TURAL – Şimdi, kargomatikle ilgili olay şu: Bu kargomatik cihazları dünyanın her tarafında artık yaygın olarak kullanılmaya başlanmış cihazlardan bir tanesi. Özellikle çalışan kesimi postacı evine gittiğinde evinde bulamıyor. Dolayısıyla, biz o insanlara diyoruz ki şu anda, kapısına bir bildirim yapıştırıyoruz falanca posta merkezine gelin bunu alın.

Kargomatikle ilgili düşünce, şehrimizin veya illerimizin değişik bölgelerine bu cihazları koyup kargolarını, oralara gönderip, yollardan da geçerken bunları alabilmesini öngören bir sistem ama böyle bir sistemin çalışıyor olması ülke genelinde bir ağa sahip olmanızla mümkün olacaktır. Biz bunları yalnızca ve yalnızca deneme anlamında aldık o dönemde. Daha sonra yatırım bütçemize koyup alınmasıyla ilgili projemiz devam edecek. O projenin başarılı oluyor olması bir tane, iki taneyle mümkün değil, deneme anlamında getirdik, o ödemiş olduğumuz miktar da onları görebilmek adına ödemiş olduğumuz miktar ama şu anda onları daha rantabl yerlerde kullanıyoruz.

Arz ederim.

BAŞKAN – Komisyonumuzun değerli üyeleri, Posta ve Telgraf Teşkilatı Genel Müdürlüğünün 2010 yılına ilişkin bilanço ve netice hesaplarına ait alt komisyon raporunun sonuç bölümünü okutuyorum:

Sonuç:

T.C. Posta ve Telgraf Teşkilatı (PTT) Genel Müdürlüğünün 2010 yılı bilançosu ve 143.623.667,21 Türk Lirası dönem kârı ile kapanan gelir tablosu tasvibe sunulur.

BAŞKAN – Komisyonumuzun değerli üyeleri, Posta ve Telgraf Teşkilatı Genel Müdürlüğünün 2010 yılına ilişkin bilanço ve netice hesaplarına ait alt komisyon raporunun sonuç bölümünü ibranızı sunuyorum: İbra edenler... Etmeyenler... İbra edilmiştir.

Osman Bey, mikrofonunuz açık, eklemek istediğiniz husus varsa son kez söz sizin.

Buyurun.

PTT YÖNETİM KURULU BAŞKANI VE GENEL MÜDÜR OSMAN TURAL – Sayın Başkanım, değerli üyelerimiz; PTT olarak biz yüz yetmiş iki yıldır hizmet eden bir kuruluştuk. Yapmış olduğumuz hizmetlerde eksiklerimiz mutlaka vardır ama 37 bin çalışanımızla bu millete -müşterilerimiz diyoruz biz artık, müşteri olarak tanımlıyoruz bizden hizmet alanları- müşterilerimize hizmet etmenin azim ve gayreti içerisindeyiz. Komisyonumuzun da desteğiyle, sizlerin de desteğiyle inşallah, daha güzel hizmetleri insanlarımıza sunacağız. Biz, hizmet edebildiğimiz müddetçe kurum olarak var olacağız. Hizmet ettiğimiz miktarda da mutlu oluyoruz.

Desteğiniz için teşekkür ediyor, tüm teşkilatım, şahsım ve yönetim kurulumuz adına arz ederim.

BAŞKAN – Biz de sizin şahsınızda tüm çalışanlarınıza çalışmalarınızda başarılar diliyoruz.

Böylelikle, Posta ve Telgraf Teşkilatı Genel Müdürlüğünün 2010 yılına ilişkin bilanço ve netice hesaplarının görüşmeleri tamamlanmıştır.

Değerli üyeler, Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğünün 2010 yılına ait hesap ve işlemlerini görüşmek üzere toplantımıza 14.15'e kadar ara veriyorum.

Kapanma saati: 12.38

İKİNCİ OTURUM

Açılma Saati: 14.24

BAŞKAN : Fahrettin POYRAZ (Bilecik)

BAŞKAN VEKİLİ : Ahmet YENİ (Samsun)

SÖZCÜ : Şenol GÜRŞAN (Kırklareli)

KÂTİP : Faruk SEPTİOĞLU (Elâzığ)

0

BAŞKAN – Değerli üyeler, çalışmalarımıza Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü'nün 2010 yılına ait hesap ve işlemlerinin görüşmeleriyle devam ediyoruz.

1956 yılında kurulmuş olan Devlet Hava Meydanları İşletmesi, hava alanlarımızın işletilmesi ve hava trafik kontrol hizmetlerinin verilmesi faaliyetlerini yürüten kuruluşumuzdur. Kuruluşumuz, hâlen ülke genelinde 46 adet hava limanı ve hava meydanını işletmektedir.

Bildiğiniz gibi, son yıllarda sivil havacılık alanında ülkemizde çok önemli gelişmeler yaşanmıştır; gerek hava alanlarımızın sayısındaki artış, gerekse hava alanlarımızın altyapılarının dünya standartlarında çok ciddi biçimde yenilenerek yapılan önemli yatırımlarla, modern ve donanımlı terminal binalarına kavuşmaları sayesinde, hem verilen hizmetlerin kalitesi artmış, hem de hava yolu ile taşınan yolcu ve yük rakamlarında önemli artışlar meydana gelmiştir.

Yolcu sayısı 2010 yılında 103 milyon iken, 2011 yılında yüzde 14'lük artışla 118 milyona yükselmiştir. Yük trafiğinde de 2011 yılında 2010 yılına göre yüzde 11'lik bir artış sağlanmıştır. Bu artışların dünya ortalamalarının da üzerinde olması da ayrıca dikkate değer bir husustur.

Bu alanın gelişmesi hepimiz için gurur vericidir.

Şimdi, komisyonumuzu bilgilendirmek üzere Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü Genel Müdürü Sayın Orhan Birdal'a söz vereceğim ama öncesinde, toplantımıza katılan kurum yetkilileri ile diğer kuruluş temsilcilerinin komisyonumuza kendilerini tanıtmalarını rica ediyorum.

(Komisyon toplantısına katılan bürokratlar kendilerini tanıttılar)

BAŞKAN – Evet, teşekkür ediyorum.

Orhan Bey, buyurun sunumunuz için mikrofonunuzu açıyorum.

DEVLET HAVA MEYDANLARI İŞLETMESİ GENEL MÜDÜRÜ ORHAN BİRDAL - Sayın Başkanım, KİT Komisyonunun değerli üyeleri, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Kalkınma Bakanlığı, Sayıştay Başkanlığı ile Hazine Müsteşarlığının çok sayın temsilcileri; kuruluşumuzun 2010 yılı faaliyetlerine ilişkin olarak Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulunca

hazırlanan rapora ilişkin sunumuma geçmeden önce, kuruluşumuzun bugünüyle ilgili genel bir sunum arz etmek istiyorum.

Ülkemizde hava ulaştırma sektörünün altyapısını oluşturan hava trafik kontrol hizmetleri ve hava alanı işletme hizmetleri Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü tarafından yerine getirilmektedir. DHMİ Genel Müdürlüğünün faaliyet konuları; sivil havacılık faaliyetlerinin gereği olan, hava taşımacılığı, hava alanlarının işletilmesi, yer hizmetlerinin yapılması, hava trafik kontrol hizmetlerinin ifası, seyrüsefer sistem ve kolaylıklarının kurulması ve işletilmesi, bu faaliyetler ile ilgili diğer tesislerin kurulması, işletilmesi ve modern havacılık düzeyine çıkarılmasını sağlamaktır.

Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü, kurulduğu 20 Mayıs 1933 tarihinden itibaren Türk sivil havacılık sektörünün öncü kuruluşu olmuştur. 1984 yılında 233 sayılı Kanun Hükmünde Kararnameyle kamu iktisadi teşebbüsü statüsüne geçen DHMİ, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının ilgili kuruluşudur. Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü, Türkiye genelinde sivil hava trafiğine açık toplam 47 havalimanının 43 adedini fiilen işletmekte, 2 adedinin kontrol, denetim ve hava trafik hizmetlerini, 1 adedinin sadece hava trafik kontrol hizmetlerini yürütmektedir. 1 adedi ise Eskişehir Anadolu Üniversitesince işletilmektedir.

Hava trafik hizmetleri bakımından hava seyrüsefer hizmetleri çerçevesinde 2 saha kontrol merkezimiz, 29 adet yaklaşma kontrol ünitemiz, Sabiha Gökçen, Zonguldak Çaycuma, Antalya Gazipaşa dâhil olmak üzere 38 havalimanı kontrol kulesi ve Türkiye hava sahasında 60.907 kilometre uzunluğunda 136 adet kontrollü uçuş yolu, uçakların Türk hava sahasına giriş-çıkış yapmaları için de 42 adet hava hudut kapısının kullanımı kuruluşumuzca kontrol edilmektedir.

Hava trafik kontrol hizmetini yaparken seyrüsefer yardımcı cihazları olarak toplam 299 adet cihaza sahibiz. Havacılık sektörü hata kabul etmeyen, önceden belirlenen kural, plan ve usullerin uygulanmasıyla operasyonların sürdürüldüğü bir ulaşım modudur. Bu itibarla, hizmetlerin gerektirdiği ileri teknoloji ürünü sistem ve araçları azami ölçüde kullanmaktayız. Bugün dünyada kullanılan hava seyrüsefer ve havaalanları işletme sistem ve araçları yeni geliştirilen ürünlerle modernize edilerek hizmetlerimizde kullanılmaktadır.

Yine, uçuş kontrol amacıyla Türk hava sahasında 60.907 kilometre uzunluğundaki uçuş yollarımız ve havalimanlarımızda kullanılan seyrüsefer yardımcı cihazlarının uçuş kontrollerini (test, yer tespiti, onarım ve kontrol) yapmak üzere teknik donanımlı 2 adet uçak ve 2 adet helikopter kuruluşumuzca kullanılmaktadır.

Yine, havalimanlarında hizmet aracı olarak işletme altyapısına yönelik kullanılan araç-gereç ve teçhizata bakacak olursak; 584 adedi genel maksatlı, 474 adedi özel maksatlı, 313 adet de kurtarma ve yangınla mücadele araçları olmak üzere toplam 1.371 adet araçla hizmet verilmektedir.

Kuruluşumuz personel sayıları ve personelin eğitim durumuna bakacak olursak; 2011 yılında Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü bünyesinde istihdam edilen toplam personel sayımız 8.285 olup, bu personelden 2011 yılında yurt içinde 4.379, yurt dışında da 179 olmak üzere toplam 4.558 personelimize çeşitli konularda eğitim verdik.

Mali durumumuza kısaca göz atacak olursak... Kuruluşumuzun ülke ekonomisine katkıları: 2010 yılında Genel Müdürlüğümüz 756.892.706 TL kâr etmiş, kurumlar vergisi, hazine temettüsü ve bütçe katkı payı olarak toplam 744.720.000 TL de ödeme yapmıştır. 2011 yılında ise 811.075.365 TL kâr elde etmiş, bunun yanı sıra da kurumlar vergisi, hazine temettüsü ve bütçe katkı payı olarak toplam 829.016.348 TL ödemiştir.

Yatırım gerçekleştirmelerimize göz atacak olursak; 2011 yılında kuruluşumuza 32 proje için toplam 412.600.000 TL ödenek tahsis edilmiş ve bu ödeneğin yüzde 99'u kullanılarak gerçekleştirmemiz yüzde 99 olmuştur yıl sonunda. 2012 yılında ise kuruluşumuza toplam 32 proje için 433.700.000 TL yatırım ödeneği tahsis edilmiştir.

Sayın Başkanım, Komisyonumuzun değerli üyeleri; dünyada yaşanan ekonomik kriz en fazla havacılık sektörünü etkilemiştir. Buna bağlı olarak tüm dünyada uçak ve yolcu trafikleri negatife dönerken ülkemizdeki artış trendi devam etmiş ve 2010 yılında tüm ülke genelinde toplam 103,5 milyon yolcu havalimanlarımızdan hizmet alırken, 2011 yılı sonunda bu sayı yüzde 14,3 artışla 118 milyon 200 bin yolcuya ulaşmıştır.

Yine, 2010 yılında 1.213.125 adet uçak trafiği gerçekleşirken, 2011 yılı sonunda bu sayı yüzde 10 artarak 1.335.185'e ulaşmıştır.

Yük trafiğinde ise 2011 yılında bir önceki yıla göre yüzde 11,3'lük bir artış sağlanmıştır.

2011 yılında yolcu trafik dağılımına göre ilk beş sırada yer alan havalimanlarımıza göz atacak olursak; Atatürk Havalimanı hem iç hatlarda hem dış hatlarda birinci sırada, Sabiha Gökçen Havalimanı iç hatlarda, Antalya Havalimanı da dış hatlarda ikinci sırada, Esenboğa Havalimanı iç hatlarda üçüncü, Sabiha Gökçen dış hatlarda üçüncü, Adnan Menderes iç hatlarda dördüncü, yine Antalya Havalimanı iç hatlarda beşinci olmuştur. Tüm ülke genelindeki toplam trafiğe göre Atatürk Havalimanı, Antalya, Sabiha Gökçen, Adnan Menderes ve Esenboğa havalimanları olarak ilk beş sıralama gerçekleşmiştir.

Öz kaynaklarımızla 2011-2012 yıllarında 2011'de tamamlayıp 2012 yılına sarkan bazı projelerimize kısaca göz atacak olursak; Hatay Havalimanı Terminal Binası, Erzincan Havalimanı Terminal Binası yapımları gerçekleşti. Yine, 2011 yılında PAT sahaları dediğimiz pist, apron, taksirutların onarımına büyük önem verdik. Atatürk Havalimanı 05/23 pisti onarımı ve uzatılması, Antalya Havalimanı paralel taksiyolu, Erzincan Havalimanı PAT sahaları onarımı, Konya Havalimanı apron yapımını bunların arasında sayabiliriz. İtfaiye, garaj ve binaları da yine havacılık hizmeti

vermek üzere mutlaka havalimanlarımızda bulunması gereken tesislerden. Bunlarla ilgili de 2011 yılında 7 tanesini tamamladık. Teknik blok, kulede de yine hava trafik hizmeti verdiğimiz Denizli Çardak ve Çorlu havalimanları teknik blok ve kuleleri tamamlanmış oldu.

2012 yılı içerisinde devam eden yine öz kaynaklarımızla yaptığımız önemli yatırımlarımız: Adana Havalimanı çelik konstrüksiyon gelen yolcu salonu yapımı. Bu tamamlandı ve hizmete verildi. Van Ferit Melen Havalimanı'mızda aks ilavesi olarak çıkmış olduğumuz terminali bitirdik. Ancak, daha önceki eski terminal binası depremde hasar gördüğü için o binayı da tamamen yıktık. 2012 yılında Van Havaalanı'na yeni bir terminal yaparak mevcut terminali yaklaşık 3,5 katına çıkartmış olacağız büyüklük olarak.

Yine, Kars Havalimanı iç-dış hatlar terminal binası inşaatımız devam ediyor. Ağrı Havalimanı terminal binası inşaatımız devam ediyor. Adıyaman ve Balıkesir Körfez havalimanları inşaat çalışmaları devam ediyor. Mardin Havalimanı inşaat çalışması devam ediyor. Konya Havalimanı terminal binası ihalesi yapıldı ancak şu anda Kamu İhale Kurumunda, nihai karar bekleniyor.

2012 yılında devam eden önemli projelerimizden, yine pist, apron, taksirut onarımlarıyla ilgili, Trabzon, Mardin ve Kastamonu havalimanlarında, Adıyaman, Hatay havalimanları ve Tekirdağ Çorlu Havalimanı'nda pist, apron, taksirutların genişletilmesi, onarımı ve CAT II standartlarına dönüştürülmesi çalışmaları hâlen devam etmektedir.

2012 yılında başladığımız Diyarbakır Havalimanı'nda apron ve taksiyolu yapımı inşaatına başlandı, devam ediyor. Esenboğa Havalimanı hızlı çıkış taksiyolları, Milas-Bodrum Havalimanı taksiyolunun paralel piste dönüştürülmesi işi ve yine havalimanlarımızda muhtelif yapılan itfaiye ve garaj binaları inşaatlarımız 2012 yılında da devam ediyor.

İhale çalışmaları yapılan, henüz inşaatına başlanmayan birkaç projemiz var, müsaadenizle onlara da değinmek istiyorum.

Diyarbakır Havalimanı yeni terminal binası yapımıyla ilgili ihalemize yakın zamanda çıkacağız, proje çalışmaları tamamlandı. Diyarbakır'a pist hariç her şeyiyle bir anlamda yeni bir havalimanı yapmış olacağız bu tesislerin bitirilmesiyle.

Yine, yangın simülasyon eğitim tesisi, Gemerek VOR binası yapımı, bunlar hava seyrüsefer açısından önemli gördüğümüz projeler.

Çanakkale Havalimanı'nda pist uzatılması işimiz olacak. Atatürk Havalimanı PAT sahaları onarımı işimiz, Gaziantep apron genişletilmesi, Esenboğa'da PAT sahaları onarımı, Adnan Menderes ve Sinop havaalanlarında da onarım işlerimiz devam edecek.

Yine, ihale çalışmaları devam eden muhtelif havalimanlarında teknik blok, kule, itfaiye, garaj binaları inşaatımız devam edecek.

Kuruluşumuzun işlevleri arasında üzerinde önemle duracağımız bir diğer husus ise, hava ulaştırma sektöründe gerçekleştirilen kamu-özel sektör iş birliği projeleridir. Kamu-özel sektör iş birliği projelerinin öncesindeki havacılık sektörünün durumuna kısaca bakacak olursak; bölgesel havacılık politikası ve KÖİ uygulamaları başlamadan önce Türkiye hava ulaştırma sektörünün alt sektörlerinde yoğunlaşma söz konusu olmuştur. Bu dönemde Türk Hava Yolları hava taşıyıcıları içinde yüzde 99 paya sahipken, Devlet Hava Meydanları İşletmesi havaalanı işletmeciliğinde yüzde 100 paya sahip olmuş, Havaş ve Çelebi ise bulundukları yer hizmetleri sektörünü yarı yarıya paylaşmışlardır.

Ancak, bugüne, kamu-özel sektör iş birliği projeleri sonrasındaki havacılık sektörünün durumuna bakacak olursak; 2003-2012 yılları arasında havacılık sektörü rekabete açılmış ve uygulanan serbestleşme politikaları neticesinde sektörün pazar payları ve oyuncuları grafiklerden de görüleceği üzere değişikliğe uğramıştır. Havacılık sektöründe serbestleşmeye yönelik politikaların uygulanması sonrasında yalnızca trafikler ve yatırımlar değil rekabet düzeyi ve etkinliği de artmış, Türkiye, havacılık sektöründe know-how sahibi olmuştur. Rekabet etkinliğinin artmasıyla yolculuk maliyetlerinin azalması ve toplumsal refahın artması söz konusudur. Türk Hava Yolları hava taşıyıcılarında sektörün hemen hemen tamamına sahipken, bugün yüzde 54'e düşmüştür. Yer hizmet kuruluşlarında Havaş yüzde 29, Çelebi yüzde 35 ve TGS yüzde 38 oranla ön plana geçmiştir. Terminal işletmecilerinin yolcu paylarına bakacak olursak; yine yolcu bazında yapılan değerlendirmeye göre Devlet Hava Meydanlarının payı yüzde 18'e düşmüştür.

Yine, yap-işlet-devret modeliyle ihalesi gerçekleştirilen yatırımlarımızdan bir diğeri Milas-Bodrum Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binası tamamlanmış ve yolcu kabulüne başlanmıştır. 3 Haziran tarihi itibarıyla, yani bu pazar günü de resmî açılış töreni yapılacaktır.

Zafer Bölgesel Havalimanı Projesi'nin inşaatı devam etmektedir ve 29 Ekim 2012 tarihinde bu havalimanımızın da hizmete verilmesi için çalışmalar sürdürülmektedir.

İzmir Adnan Menderes Havalimanı mevcut Dış Hatlar Terminali, CIP, İç Hatlar Terminali mütemmimlerinin kiralanması suretiyle işletme hakkının devri ihalesi de gerçekleştirilmiş, bu ihale kapsamında yeni iç hatlar terminalinin yapımına başlanmıştır.

Bir diğer önemli yap-işlet-devret projemiz Çukurova havalimanının ihalesi tamamlanmış, sözleşmesi imzalanmış, firmanın kredi teminini müteakip inşaat çalışmalarına başlanacaktır.

Son olarak da, Aydın Çıldır Havalimanı'nın kiralanmak suretiyle işletme hakkının devri ihalesi tamamlanmış ve yakın zamanda bunun da sözleşmesi yapılarak havacılık sektörünün hizmetine verilecektir.

Beni sabırla dinlediğiniz için teşekkür ediyorum, arz ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz.

Değerli arkadaşlar, raporun görüşmelerine geçiyoruz.

Şimdi 2009 yılında gündemde kalan 1 adet önerimiz bulunmaktadır. Bu öneri aynı zamanda 2010 yılının 2 numaralı önerisiyle aynı mahiyette olduğundan birlikte işleme alacağız.

2010 yılı daha güncel herhâlde. İsterseniz **2010 yılını** okuyalım, 2009'u da sonradan gündemden çıkartırız zaten, 2010 yılıyla devam ederiz.

Okutuyorum:

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ - Öneri 2- : 23.07.2010 tarih ve 6009 sayılı Kanunun 56'ncı maddesiyle 399 sayılı KHK'nın ek 2'nci maddesi değiştirilmek suretiyle yeniden düzenlenen havacılık tazminatları ile ilgili olarak, anılan yasada öngörülen YPK kararının, kurumlar arası görüş ayrılığı nedeniyle uzun süredir çıkarılamamış olmasının yasa gereğinin yerine getirilmemesine yol açtığı, havacılık tazminatı avans ödemelerinin yüksek tutarlara ulaştığı ve personel üzerinde de çeşitli olumsuz etkilere neden olduğu hususu üzerinde önemle durularak; bir an önce kurumlar arası mutabakatın tesis edilmesi ve YPK kararına esas taslak düzenlemenin hazırlanması için ilgili kurum ve kuruluşlar nezdinde girişimlerde bulunulması.

BAŞKAN – Cevabı alalım.

DHİMİ YÖNETİM KURULU BAŞKANI VE GENEL MÜDÜR ORHAN BİRDAL – Söz konusu Yüksek Planlama Kurulu Kararı'nın oluşturulması ve anılan havacılık tazminatının avans olarak ödenmesinden kesin ödemeye dönüştürülmesi için kuruluşumuzca yoğun bir çaba gösterilmekte olup, konunun bir an önce neticelendirilmesi amacıyla girişimlerimiz sürdürülmektedir.

BAŞKAN – Kalkınma Bakanlığı Temsilcisi arkadaşımız, ne aşamada?

KALKINMA BAKANLIĞI TEMSİLCİSİ – Şu anda Yüksek Planlama Kurulu karar taslağı hazırlanmış olup Ulaştırma Bakanlığına gönderildi. Ulaştırma Bakanlığında bekliyor.

BAŞKAN – Ulaştırma Bakanlığı Temsilcisi arkadaşımız, buyurun.

ULAŞTIRMA BAKANLIĞI TEMSİLCİSİ – Sayın Başkanım, bu konuyu biz zaten uzun süredir takip ediyoruz. Şu anda bizde olduğuna ilişkin bilgiyi ben burada duyuyorum. Konuyu biz takip edeceğiz. Eğer bize gönderilmişse...

BAŞKAN – Değerli arkadaşlar, bu toplantıya katılırken, herhâlde, bu konuda biz bu toplantıya katılıyor ama bu toplantıda bizim katılmamızın da bir sebebi vardır, bizi ilgilendiren hususlar var mıdır Sayıştayın raporunda diye raporu okuyup sonra bir araştırma yapmıyor muyuz?

ULAŞTIRMA BAKANLIĞI TEMSİLCİSİ – Sayın Başkanım, yaptık. Personel Dairesi Başkanlığına gelmiş bu öneri. Personel Dairesi Başkanlığımız da Yüksek Planlama Kurulu sekreteryasına göndermiş ve kendilerine bir geri dönüş olmadığını söylediler. Bu en son aldığımız bilgiydi.

BAŞKAN – Yani siz görüşünüzü bildirdiniz?

ULAŞTIRMA BAKANLIĞI TEMSİLCİSİ – Tabii ki efendim, görüşümüzü Yüksek Planlama Kurulu kararına gidilmek üzere bildirmiştik.

BAŞKAN – O şekilde söyleyin, “Bizde bilgi yok.” demeyin. Demek ki size yazılmış, siz cevap verdiniz. Şu anda Kalkınma Bakanlığında YPK kararına tesis etme noktasında sekreteryaya çalışması devam ediyor.

KALKINMA BAKANLIĞI TEMSİLCİSİ – Zannediyorum evet o şekilde. Toplu iş ve toplu sözleşmelerde bu meselenin halledilmesi de gündeme geldi aslında. Ama orada da bildiğim kadarıyla bir netice elde edilmedi.

BAŞKAN – Şimdi sizden bir bilgi alalım. Komisyon üyesi arkadaşlarımızın neyi konuşuyoruz noktasında, belki aydınlanma noktasında talepleri olabilir.

Buyurun.

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – İki senedir çıkması beklenen bir şey YPK kararı. Fakat iki senedir çıkmadı. Tabii ödemeler avans olarak yapılıyor. Sürekli avans ödemek de pek usullere uygun değil. Birtakım yazışmalar filan olmuş ama neticede iş çıkmadı, yani iş yerine gelmemiş. Yasa gereği de bir an evvel çıkması, ödemelerin yasal hâle gelmesini istiyoruz biz.

BAŞKAN – Değerli arkadaşlar, konuyu ben açıklayayım.

Biliyorsunuz, uçaklar ülke hava sahalarını kullanırken o ülkelere bir bedel ödüyorlar ve bu bedel de personele, bizim bu seyrüsefer hizmetlerini yürüten personele tazminat olarak da ödeniyor. Dolayısıyla, burada yapılan ödemeler tamamen bu hava sahasının kullanılmasından kaynaklanan bu paraların buraya yansıtılması, yani işi kısaca, pek böyle eğip bükmeden doğrudan doğruya söylersek. Tam rakamını bilmiyorum ama arkadaşlar inşallah söylerler, Türkiye’deki hava sahasının kullanım ücretleri diğer ülkelerle kıyaslandığı zaman çok çok düşük şu anda.

Bir açıklayın, kaç şu anda?

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Sayın Başkanım, şu anda 2011 rakamları çerçevesinde 30 avro ve sıralamada da sondan 4’üncü sıradayız. Normalde uçuş trafiği bağlamında da baştan 4’üncüyüz. Sayın Başkanım, 37 ülke içinde millî maliyetler bağlamında sondan 4’üncüyüz, 30 avro noktasında. Uçuş trafiği bağlamında da en yoğun olan baştan 4’üncüyüz. Evet, az para alıyoruz.

BAŞKAN – Aykut Bey, buyurun.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Sayın Başkan, değerli üyeler; Komisyon Başkanının da söylediği gibi, bu maliyetler Türkiye’ye önemli bir yük getirmiyor. Bu maliyetler bizim maliyet bazlı fiyatlandırmamız dolayısıyla uluslararası şirketlere yansıtılan bir maliyet. Neden yapıldığını anlamış değilim. Bir diğer husus, bunu artık Hükûmeti eleştirerek söylemek durumundayım. Sonuçta buraya bakanlar personelini gönderiyor. Maliye Bakanlığından gelen personel de benzer bir şekilde geçen toplantımızda bir yazıdan haberdar olmadığını söyledi. Bugün Ulaştırma Bakanlığı personeli de

böylesine önemli bir yazıdan haberi olmadığını söylüyor. Bu bence bir hükûmet sorumluluğudur. Bu durumda Komisyon Başkanına düşen görev, buraya katılan bakanlık temsilcilerinin konuyla ilgili olarak gelmelerini sağlamaktır. Görüşülecek öneriler bellidir. Bu Türkiye Büyük Millet Meclisine saygının gereğidir.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Ahmet Bey, buyurun.

AHMET YENİ (Samsun) – Değerli arkadaşlar, geçen birkaç toplantıda da benzer konular gündeme geldi. Buraya gelen bürokrat arkadaşların dersine çalışmadan geldikleri ortaya çıkıyor. Bu raporlar hem bize geliyor hem size geliyor. Hangi kurumdan geliniyor ise -geçen hafta bankalarla ilgiliydi, bankalar yeminli murakıpları gelmiş misafir gibi buraya oturmuşlar- bu raporlarda sizleri ilgilendiren neler varsa burada onları cevaplamak zorundasınız. Yani tam bilgi vereceksiniz ki biz de bir şeye karar vereceğiz sonuçta. Kurumları ibra ediyoruz etmiyoruz, işin sonucu çok önemli. Sizler bizleri bilgilendirmezseniz, tam bilgi vermezseniz biz de burada kararları farklı vermek durumunda kalırız. Rica ediyoruz, şimdiden sonra gelecek arkadaşlar bilgileri tam toplayıp öyle gelsinler.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Bakanlık Temsilcisi arkadaşımız, buyurun.

ULAŞTIRMA BAKANLIĞI TEMSİLCİSİ – Sayın Başkanım, herhâlde bir eksik ifade oldu. Biz bu konuyla ilgili olarak buraya gelmeden önce de en son durumla ilgili bilgi aldık. Kalkınma Bakanlığı Temsilcisinin “YPK Kararı”nı hazırladık gönderdik.” demesi hasebiyle öyle bir açıklama yapmak durumunda kaldım. Yoksa biz bu konuyu çok yakından takip ediyoruz. Biz yazıyı Kalkınma Bakanlığına YPK kararı çıkarılmak üzere hazırladık ve sunmuştuk ve en son gelinen noktada o karar YPK’da imzalanmak üzere bekliyor efendim.

BAŞKAN – Şimdi, tabii, biz sözü size verdiğimiz zaman keşke bu konuştuğumuz çerçevede ilk baştan konuşsaydık da yanlış anlaşılmaya mahal vermemiş olsaydık. Dolayısıyla, elbette biz arkadaşlarımızı suçlamak istemiyoruz ama Komisyon üyesi arkadaşlarımız da haklı olarak görüşülecek olan konuyla ilgili olarak bilgi sahibi olmak istiyorlar. Şimdi bazen bürokrat arkadaşlar buradaki toplantıların seyrine bakarak şöyle bir yanılsama içine giriyorlar. Yani burada verilecek olan karar, neticesinde, yönetim kurulunun faaliyetlerinin ibra edilip edilmemesi anlamına geliyor. Yani ibra edilmemesinin ne tür sonuçlar doğurduğunu mutlaka biliyorsunuzdur. Dolayısıyla, buraya gelen arkadaşlarımızın, sadece yönetim kurulu üyesi arkadaşlarımızın veya kuruluşun yöneticisi arkadaşlarımızın değil ama diğer bakanlıklardan gelen arkadaşlarımızın da bu sorumluluğun, hesap verme sorumluluğunun farkında olarak Komisyon üyesi arkadaşlarımızı bilgilendirmelerinin aynı zamanda kendilerinin hem hukuki, yasal hem de ahlaki sorumlulukları olduğunu düşünüyoruz. Bunu

da tabii sadece sizin bağlamınızda söylemiyorum ama kayıtlara girmesi anlamında bir kere de hatırlatmış oluyorum.

Şimdi bu görüştüğümüz, konuştuğumuz konuyla ilgili olarak geçen dönem de epey bir konuşma olmuştu, hatırlıyorum ben. Biz milletvekili arkadaşlarımızın herhâlde ortak bir imzasıyla bu konunun Komisyonumuzca tavsiye kararı biçiminde alınarak Bakanlığa bildirilmesi ve sürecin hızlandırılması noktasında en azından buradaki irademizin de Bakanlık bürokratları tarafından ve Sayın Bakanımız tarafından bilinmesini istiyoruz.

O zaman biz 2009 yılındaki öneriyi gündemden çıkartalım ancak 2010 yılı raporundaki aynı mahiyetteki önerinin gündemde tutulmasını oylayalım diyorum.

2009 yılında gündemde olan önerinin gündemden çıkartılması ve 2010 yılındaki önerinin de gündemde tutulması hususunu oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Böylelikle 2009 yılındaki öneriyi görüşmüş oluyoruz. **2010 yılında** 3 önerimiz vardı. Birini, 2 no'lu öneriyi az önce görüşmüş olduk.

Şimdi ilk öneriyi, 1 numaralı öneriyi okutuyorum:

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ Öneri 1-: Havaliman ve havaalanlarının civarında uçuş can ve mal emniyetini tehdit eden ve kapasite kullanım oranlarını sınırlayan yapılaşmaların tespit edilip önlenmesi amacıyla yapılmakta olan çalışmalarda uydu teknolojilerinden de faydalanılması ve konuyla ilgili tarafların gerekli önlemleri almak üzere bilgilendirilmesi için çalışmaların sürdürülmesi.

BAŞKAN – Cevabı alalım.

DHİMİ YÖNETİM KURULU BAŞKANI VE GENEL MÜDÜR ORHAN BİRDAL – Havalimanları çevresindeki yapılaşmaların tespiti amacıyla uydu teknolojilerinden yararlanmak için TÜRKSAT AŞ ile Genel Müdürlüğümüz arasında yazışmalar yapılmış olup, konu ile ilgili çalışmalar sürdürülmektedir. Ayrıca tüm havalimanlarının çevresindeki maniaların tespit çalışmaları devam etmekte olup, yaklaşma ve iniş amaçlı yeni usullerin geliştirilmesi amacıyla havalimanları çevresinde, daha geniş bir alanda yer alan suni mâniaların tespit çalışmaları kapsamında 16 havalimanının güncel mânia tespitleri tamamlanmıştır. Diğer havalimanlarının çalışmaları belirli bir program dâhilinde yürütülmektedir.

Ayrıca, SHGM'ce hazırlanan onaylı mânia planlarında belirtilen kriterlere uygun imar planlarının düzenlenmesi ile anılan planlara uygun inşaat-yapı ruhsatı verilmesi yetki-denetim ve sorumluluğu, meri mevzuat kapsamında ilgili Belediyeler ve Valiliklere verilmiş olup, havalimanları çevresindeki yapılaşmaların kontrolü ve kriterlere uygun olmayanlara yapılacak işlemlerin sorumluluğu da yine mevcut Kanunlar kapsamında adı geçen kurumların yükümlülüğünde bulunmaktadır.

İdareimizce de havalimanı çevresindeki yapılaşmalara yönelik yapılan tespitler de, gereği yapılmak üzere Valiliklere bildirilmektedir.

BAŞKAN – Öneriyle ilgili olarak, Ali Bey, buyurun.

ALİ SARIBAŞ (Çanakkale) – Bu konu da tabii çok konuşulan bir konu. Hemen kısaca şunu söylüyorum. Tabii çok önemli. Ama imar planlarında bu konuda koruma planı -tabii sizde havacılık uçuş planıyla ilgili- olmasına rağmen yerel yöneticiler ya da özel idareler bunlara uymadığında -veya bunlar ne kadar tespit edilmiş- ne kadar şikâyetle bulundunuz? Bununla ilgili işlem başlatılmış mıdır? Çünkü çok önemli bir konu. Yani bütün afetlerden farklı olarak uçuş güvenliği, can güvenliği açısından çok önemli. Burada bir yasak varsa, uygulanmıyorsa, bunun denetimi ve takibi de sizdeyse, bunun suç duyurusunda bulunmak da Türk Hava Meydanları İşletmesine bağlıdır diye ifade ediyorsunuz ve doğru olan da budur. Bence burada bir takipsizlik söz konusuysa önce biz kendimize bunu ifadeyle, resmî olarak şikâyet etmeliyiz ve bu konuda da hiç tereddüt etmeden kim olursa olsun üzerine gitmeliyiz ve takibini de yapmalıyız ayrıca. Dönüşlerinde ne oldu ne gitti, takiplerini yapmalıyız. Bu konuda bize bir bilgi vererseniz çok sevinirim.

BAŞKAN – Gültekin Bey, buyurun.

ALİ GÜLTEKİN KILINÇ (Aydın) – Sayın Başkanım, değerli Komisyon üyesi arkadaşlarım; Sayın Genel Müdürüm, yine bu maddeyle alakalı, Aydın Çıldır Havaalanı'nın yaklaşım mesafelerinde doğal gaz çevrim santrali bacasıyla ilgili bir sorun var. Yerel belediye bunun yapımı için ruhsat vermiş fakat kurum olarak o konuda uygun veya uygun olmayan görüşünüz var mı ve bununla ilgili bir çalışma var mı? Ben onu sizlerden istirham edeceğim.

BAŞKAN – Orhan Bey, ben de Ali Bey'in söylediğinin tersinden bir soru sormak istiyorum. Yani şimdi bir taraftan, evet, yani biz imar planlarında ve diğer ne varsa mevzuat, kendi uçuş güvenliğimizi sağlama açısından yapılaşmayı engellemeye çalışıyoruz. Tamam, vatandaş, yapan yapıyor bir şekilde, biz de onun mücadelesini veriyoruz. Ama burada şöyle bir açmazımız var gibi. Hukuka saygılı, dürüst vatandaş, namuslu vatandaş da eğer yapmıyorsa, bekliyorsa, bizim de herhâlde kurum ve kuruluş olarak da bunları mağdur etmememiz gerekiyor. Yani acaba biz bu mâniyaları oluştururken eğer bir genişleme alanımız var da, bu genişleme alanında yapı yapacaksa, inşaata girişeceksek bunu ne kadar sürede yapıyoruz? Yani vatandaş mağdur etmeyecek sürede yapabiliyor muyuz? Bunu niye soruyorum? Özellikle bizim Esenboğa'yla ilgili olarak bir genişleme çalışmamız var. Yani geçen vatandaşın birisi hiç alakası olmadığı hâlde bir yerde yakaladı beni. Dedi ki: "Benim orada yerim var. Kaç yıldır yapı da yapamıyoruz, hiçbir şey de yapamıyoruz. 'Kamulaştıracaksınız.' diyorlar, kamulaştırmıyorlar. O şekilde bekliyoruz, yani ne olacağı belli değil." biçiminde bir eleştiri getirdi. Yani bunlarla ilgili olarak da bizim uygulamamız nedir? Yani resmin, madalyonun her iki tarafını da görecektir bir değerlendirme yaparsanız...

Buyurun.

DHMİ YÖNETİM KURULU BAŞKANI VE GENEL MÜDÜR ORHAN BİRDAL – Sayın Başkanım, değerli üyeler; az önce cevabımızda mânialarla ilgili arz ettiğimiz gibi, her havalimanı için yapılmış bir mânia planı var ve bu planlar Sivil Havacılık Genel Müdürlüğümüz tarafından yapılıyor ve ilgili belediyelere gönderiliyor. Belediyelere düşen görev bu mania planına göre imar planlarını yapmak, yapı izni verdikleri yerleri ona göre ruhsatlandırmak.

Şimdi, iki türlü şeyle karşılaşıyoruz:

Bir: Belediyeler burada konunun tam ehemmiyetine önem vermiyorlar, özen göstermiyorlar, farklı uygulamalar yapıyorlar. Bunları tespit ettiğimizde, biz, ilgili belediyeye ve valiliğe özellikle bu durumu gidermeleri, düzeltmeleri için bildirimde bulunuyoruz. Çünkü neticede, valilik de belediyenin üzerinde bir anlamda onu denetlemekle görevli bir kuruluş, bizim çünkü bunu denetleme gibi veya bunlara bir yaptırımda bulunma gibi bir gücümüz yok. Yani gerek belediye kanunları, imar kanunları gerekse Kabahatler Kanunu, valiliklere verilen yetkiler aslında bunları men etmek için yeterli diye düşünüyoruz.

Bir diğer konu: Belediyelerin kontrolünün dışında veya kontrolsüz yapılaşmanın getirdiği kaçak yapılaşmalar var, bunlar da aslında mania planlarını delmiş, fakat hiçbir işlem yapılmamış. Bizim görevimiz ve yükümlülüğümüz bunları bildirmek. Eğer havacılığı etkileyecek, olumsuz etkileyecek bir durum söz konusuysa ve hâlâ da ortadan kaldırılamıyorsa bunlar, bunu “NOTAM” dediğimiz bir yayınla tüm havacılara duyurmak, ona göre o maniaların orada olduğunu, yüksekliklerin ne olduğunu çeşitli işaretlemeler vasıtasıyla da havacılara bildirmek. Bunun dışında, başkaca yapabildiğimiz bir iş yok, sadece az önce arz ettiğim gibi valiliklere, belediyelere bunu bildiriyoruz o kadar.

Esenboğa Havalimanı ile ilgili konu için başka bir vechesi. Bazı havalimanlarında havalimanının gelişmesine paralel olarak kamulaştırma kararları alınıyor. Bu kamulaştırma kararları alınırken maalesef bazen ödenek yetersizliğinden dolayı zaman uzayabiliyor, zaman sarkabiliyor. Esenboğa’da da böyle bir şey gündeme geldi. Özellikle Çukurova Havalimanı’nın ön plana çıkması neticesinde Esenboğa’nın kamulaştırılması için ayrılan meblağ öbür tarafa kaydırıldığından, açıkçası Esenboğa ötelenmiş oldu. Ama Çukurova’daki kamulaştırma işlemleri bittiğine göre, bundan sonra artık Esenboğa için planlama yapılacak, ödemeler yapıp kamulaştırmalar tamamlanacak.

Aydın Çıldır Havalimanı’yla ilgili konuda da, evet, bir doğal gaz çevrim santrali yapımı konusu var, biz onu inceledik. Yükseklik itibarıyla, mania bakımından, hava seyrüsefer sistemlerine ve havaalanına olan mesafesi itibarıyla mania bakımından bir sıkıntı yok. Ancak orada doğal gazla ilgili olduğu için gaz sızıntısı veya buharlaşma gibi çeşitli sebeplerden dolayı olası kaza ihtimaline karşı

uyardık ilgili yerleri. Neticede son kararı verecek olan Sivil Havacılık Genel Müdürlüğümüz bu konuda, böyle bir tereddüdümüz olduğunu da kendilerine yazılı olarak bildirdik.

Arz ediyorum efendim.

BAŞKAN – Buyurun.

ALİ SARIBAŞ (Çanakkale) – Size, koruma planlarında Başkanımıza da katılıyorum iki taraflı ama en çok önemli olan, tabii, burada bir inşaatın başlanmama, yasaklılık hâli, bir arsanın kamuda olup, şahısta olup “istimlak” dediği hak, yani kişisel haksızlıkların giderilmesi o öbür boyutu. Ama bir de onun boyutunun dışında kamu alanı çevresinde yükseklikler boyutu var. Yani ruhsat alıyor ama sonradan yine ilave yükseklik çıkıyor üzerine “kaçak” dediğimiz. Yani bir inşaatın kaçak yapılması var, daha sonra da ilave katlar var. Yani bu sürekli denetimden bahsediyoruz.

Şimdi, ifadenizde şunu ben algıladım: “Bildiriyoruz.” Bence bu bir bilgidен çok suç duyurusu anlamını taşımalıdır. Yani bunun yeri de valilikler değil, -daha açarsak konuyu- direkt İçişleri Bakanlığı olmalıdır yani direkt ilgili valilikten çok. Çünkü başka türlü... Yani biliyorsunuz belediye kanunlarındaki değişiklikten sonra direkt valiler bu konunun üstünde, direkt Bakanlık karar veriyor. Bu anlamda da bence olayı çok da bürokrasi içerisinde, az önceki konularımız gibi, dolaştırmak anlamı çıkar. Buradan bir netice alamayacağınızı belirtmek istiyorum. Onun için de burada özellikle sizin dediğiniz önce bir yapılaşma mı alanı, istimlak edilmesi gereken alan ve onun dışında yükseklik boyutu ve diğer gaz ve diğer etkiler boyutu var. Bu anlamda da biraz daha sizin ifadelerinizden, yazımlardan ve bugünkü bu raporlardan ben anladığım kadarıyla burada bir denetim eksikliğinin biraz daha sıkı olmasının gerektiğine inanıyorum. Çünkü sorumluluk alanı size ait olan bir kısım, yapılmadığı sürece de belediyelere ait ya da özel idareye ait kısımları da var. İmar planlarının dışında ya da özel idare planları içerisinde olan arazileriniz de var bu anlamda baktığımızda. Bunun için de bence yapım inşaatlarından sonraki yükseklik boyutlarının özellikle büyük kentlerde, metropollerde çok olduğunu görüyoruz. Özellikle bu konuda da uçan insanların çok hassas olduklarını ve tedirgin olduklarını biliyorum. Bu anlamda da bu konunun daha çok dikkat edilmesi, valiliklerden çok Bakanlığa direkt yazılması ve ifadenin sadece bilgilendirme anlamıyla suç duyurusu anlamında olmasını belirtmek istiyorum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Aykut Bey, buyurun.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Sayın Başkan, değerli üyeler; uçuş güvenliği açısından havaalanları etrafındaki mania konusu anladığım kadarıyla uzun zamandan beri Komisyonun gündemine gelmesine rağmen bir türlü çözilemeyen bir sorundur. Ben kişisel olarak hem uçak korkusu hem de bu mania korkusu yüzünden uçağa binmiyorum. Yaklaşık iki buçuk ay içerisinde de otuz bin kilometre aracım yol yapmış, her tarafa karayoluyla gitmekten. Yarın öbür gün kötü bir hava

koşulunda bu manialar dolayısıyla bir uçak düştüğünde, can kaybı olduğunda işte bu şu an sorumlusunu tespit edemediğimiz kamu görevlilerini o zaman tespit etmek gerekecek ama can gittikten sonra, mal gittikten sonra bu olacak. Onun için güçlü bir tavsiye kararıyla Hükûmetin, yeni kentleşme yasasını da düşünerek, özellikle İstanbul ve Ankara’da sadece sivil havaalanlarıyla ilgili değil, askerî havaalanlarını da içerecek bir şekilde bu mania meselesini ortaya koyması gerekiyor. Bu yapılmadığı takdirde... Şimdiye kadar, anladığım kadarıyla uluslararası uçuş kurullarına bu manialar bildirilmemiş. Bu manialar bildirildiğinde bizim... Çünkü bu ülkede sadece bizim uçaklarımız uçmuyor, diğer ülkelerin de uçakları uçmakta...

BAŞKAN – Bildirildiğini söyledi Aykut Bey.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – “Bildirilmek durumunda kalınacak.” denildi.

DHMİ YÖNETİM KURULU BAŞKANI VE GENEL MÜDÜR ORHAN BİRDAL – Bildirildi efendim. Bunlar KAO kurallarına göre az önce arz ettiğim NOTAM’lama suretiyle tüm alçalma haritalarında bunlar işlidir. Ama bu konforlu bir uçuşa mâni oluyor yani uçak 2,5 dereceyle kalkışını, inişini yapması gerekirken 3 dereceye çıkıyor, dolayısıyla böyle bir olumsuzluk...

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Zaten öyle çok dik çıktığı için de ben uçaktan çok korkuyorum.

DHMİ YÖNETİM KURULU BAŞKANI VE GENEL MÜDÜR ORHAN BİRDAL – Yok, o kadar, limitler dâhilinde...

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Tabii, teknik olarak insanoğlunun uçamayacağı düşüncesi bende her zaman hâkim, bir de “Bu motor durursa ne olur?” şeklindeki sorular uçmak için ideal sorular değil galiba.

BAŞKAN – Aykut Bey, havada kalmazsın, rahat ol.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Sayın Genel Başkanımız da aynı yaklaşımla beni bindirmeye çalıştı ama başarılı olmadı tabii.

Bu mania meselesi önemli. Ben kayıtlara geçsin diye söylüyorum tekrar.

Arkadaşlar, yarın öbür gün kötü bir hava koşulunda bir uçak düşerse cidden canımız çok yanabilir. Onun için burada Devlet Hava Meydanları İşletmesinin İçişleri Bakanlığıyla yazışarak ve ilgili yerdeki kurumlara birer yazı yazarak sorumluluktan kurtulması, hangi belediye bundan sorumluydu veya hangi idare bu izinleri veriyorsa bunlara en azından gelecekte doğacak sorumlulukları açısından bir yazı yazmasını ve binaları tespit ederek yazı yazmasında ben büyük fayda görüyorum.

Bu havaalanlarıyla alakalı bir mesele daha var ama genel görüşme üzerinde söyleyeyim, uzatmayayım ben.

BAŞKAN – Peki, buyurun Mehmet Bey.

MEHMET AKYÜREK (Şanlıurfa) – Sayın Başkan, değerli üyeler; Şanlıurfa’da, biliyorsunuz güneydoğuda çöl fırtınası çok oluyor, uçaklar iniş yapamıyor. Bununla ilgili bir girişiminiz var mı?

Bir de Urfa Havaalanı’nda çevre düzenlemesi hâlen tam bitmemiş, onunla ilgili yatırımlarınız var mı?

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Buyurun.

DHİMİ YÖNETİM KURULU BAŞKANI VE GENEL MÜDÜR ORHAN BİRDAL – Şimdi, Şanlıurfa Havalimanı’mız, uluslararası kurallara göre havacılığın yapıldığı, tüm hava seyrüsefer altyapısına sahip, 4 bin metre pistiyle Türkiye’imizin en uzun pistine sahip havalimanımız. Dolayısıyla teknik olarak hiçbir eksikliği olmayan bir havalimanımız, ancak kötü hava şartlarında, görüş mesafesinin çok düşük olduğu şartlarda buraya sefer yapılmadığı günler tabii ki oluyor, bu risk her havalimanımız için var. Yani Esenboğa Havalimanı’mızda da bazen oluyor ama GAP Havalimanı’nın bulunduğu bölge itibarıyla çok sis aldığı, hava şartlarının kapalı olduğu konusunda şikâyetler var. Yani GAP projesi malumunuz çok eski bir proje biz bunu tamamlayarak hizmete sunduk. Yer seçimi konusunda biz yanlışlık olduğunu biz düşünmüyoruz teknik olarak. O bakımdan, yapacak bir şey yok. Teknik olarak şu anda çok kötü, 800 metrenin altına görüş şartları düşmedikçe oraya iniş kalkış rahatlıkla yapılabilir.

Çevre düzenlemesini de bir plan dâhilinde, Havalimanı Müdürlüğüne vermiş olduğumuz yetki dâhilinde yapıyorlar.

BAŞKAN – Buyurun.

SİVİL HAVACILIK GENEL MÜDÜRLÜĞÜ HAVAALANLARI DAİRE BAŞKANI CEMİL ACAR – Bu mania planlarıyla ilgili Sayın Genel Müdürümün bilgilerine ilaveten birkaç bilgi vermek istiyorum.

Şu ana kadar otuz beş tane havaalanı mania planı yayınlandı, eski olanlar da güncelledi, iki tanesi de bitmek üzere bu hafta yayınlanacak.

Bunun yanında, Ordu - Giresun gibi hâlen inşaat aşamasında olan mania planları da hızlıca tamamlanıyor ki bir an önce herhangi bir problemle karşılaşılmasını için. Fakat sayın vekillerimin de ifade ettiği gibi, bu uçuş can ve mal emniyetini etkileyecek durumda biz tüm bildirimlerde bulunuyoruz, evet, ama bundan sonra maalesef biz Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü ve Devlet Hava Meydanları İşletmesi olarak çok bir yaptırımda bulunamıyoruz. Bununla ilgili yerel yönetimlerin ve valiliklerin bu konunun üzerine çok ciddi bir şekilde gitmesi lazım. Sayın vekillerimin bu konuda söylediklerine yüzde 100 biz de katılıyoruz. Bu mania planlarıyla ilgi ciddi bir tedbir alınmadığı sürece, yerel yönetimler gerekli tedbirleri almadığı sürece zamanla başka ciddi sıkıntılar olabilir ve bu da ileride telafisi mümkün olmayan sonuçlar doğurabilecektir. Havaalanlarımızın emniyetli bir şekilde

işletmeye açık hâle gelmesi için, evet, Sayın Genel Müdürüm söyledi AİP’de yayınliyoruz, bütün bunlar, bütün bu bilgiler veriliyor. Bazen tahditli uçuşlar gerçekleştirilebiliyor. şükür ki şu anda direkt uçuş can ve mal emniyetine kasıtlı bir durum yok, en azından bununla ilgili tüm bildirimlerde bulunuluyor ama eğer ileride bu hızla yapılaşmalar gerçekleşirse sanırım umutsuz durumlar ortaya çıkacaktır.

BAşKAN – Peki, siz yerel yönetimlerin imar değişikliklerini, mania alanlarındaki imar değişikliklerini takip edemiyor musunuz veya ilana çıktığı zaman onlarla ilgili olarak itirazlarda veya idare mahkemesine dava noktasında, iptali noktasında bir süreç başlatamıyor musunuz?

SİVİL HAVACILIK GENEL MÜDÜRLÜğÜ HAVAALANLARI DAİRE BAşKANI CEMİL ACAR – Sayın Başkanım, bu bilgiler bize geldiğinden itibaren bununla ilgili hukuksal girişimlerde tabii ki bulunuyoruz. Ama ilk önce yasa, 2920 sayılı Kanun’un 47’nci maddesi valilikleri sorumlu kılmış. Biz bunları, bütün bu sonuçları, -bazı örnekler de yaşandı yakın bir zamanda- valiliklere bildirme suretiyle işlem yapıyoruz. Bundan sonraki durumda valiliklerin bununla ilgili bir anlamda hukuksal işlemleri yürütmesi gerekiyor diye düşünüyörüz.

BAşKAN – Ali Bey, buyurun.

ALİ SARIBAş (Çanakkale) – Doğru bir soru. Ama imar planı tadilatlarında ve yapılacak revizyon imar planlarında sizin görüşünüz alınmadan hiçbir yerel yönetim ya da özel idare...

SİVİL HAVACILIK GENEL MÜDÜRLÜğÜ HAVAALANLARI DAİRE BAşKANI CEMİL ACAR – Yollanıyor.

ALİ SARIBAş (Çanakkale) – Yani onun dışına çıkamaz. Yani bu kanun ama çıktığı anda da suçlu duruma düşer, o imar planı geçersizdir. Onun için zaten az önceki konuşmamda onu ifade ettim ben. Yani buradaki valilikten çok direkt bakanlığın... Belediyeler artık biliyorsunuz direkt valilere karışmıyor, bakanlık karışıyor. Özellikle sizin, uçak, havaalanlarının olduğu kısımlarda küçük belediyeler yok, genelde büyük belediyeler var. Bu anlamda, bence elinizdeki bu yetkiler fazla. Aslında bu yetkiler bence çok da iyi bir yetki, planlamayı size sormadan kimse yapamıyor, bu anlamda da bu yetkiyi kullanmanız gerektiğine inanıyorum yani iki taraflı olarak baktığımızda.

Bir de şöyle bir sorun var: Bununla birlikte bu mania planları çok önemli. Yeni havalimanları yaptığınızda da... Ben gündemi paylaşmak istiyorum, bu sorunun içerisinde var. Örneğin, Çanakkale’de, benim orada yeni havalimanı yani bir başlangıç, ilave pisti var, şimdi sorumuz da olacak belki ama yeni havalimanlarını yaparken eskileri taşımak büyük maliyet, götürmek çok büyük maliyet, onun için iyi korumak lazım. Çünkü çok büyük maliyet ve havaalanı yapacak yer de bulamıyorsunuz. Ama yeni planlarda da olabildiğince şehrin gelişme dışına taşınmasının gerektiğine inanıyorum ve bu konuda da biraz sıkıntılar var ve bu konuda da, özellikle yer seçimlerinin de çok doğru olduğuna inanmıyorum. Hatay’daki yer, son gördüğünüzde de Hatay’daki havalimanı seçimi

bence doğru değil. E, çünkü orada çukur bir havzanın içerisinde su dolan ve oldukça kötü bir yer seçimi. Örneğin, Çanakkale’de daha şimdiden, yeni, buna maliyet açısından baktığımızda, askerî bir havaalanı eğer ihtiyaç varsa onun da hesabını kitabını yapmak lazım. Şehrin dışına çıkarmak ve bunu daha çok yeni yerler tercih ederek... Biliyorsunuz uluslararası meydana çok yakın olmak zorunda değil, imar planlarında, içerisinde, konut alanlarında. Bunlara, planlamalara çok dikkat etmek gerektiğine inanıyorum. Çünkü çok büyük maliyetler ve can güvenliği açısından bunlara oldukça biraz daha, dört beş noktada dikkat edilmesi gerektiğini özellikle belirtmek istiyorum, çünkü son yapılan Hatay çok doğru bir seçim değildi.

Teşekkürler.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Var mı eklemek istediğiniz? Yok.

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – İmar Kanunu’yla ilgili bir açıklama yapmak istiyoruz, ilgili arkadaşımız müsaade ederseniz.

BAŞKAN – Buyurun.

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Şimdi, Sayın Başkanım, tartışmanın doğruluğu açısından bir hatırlatmada bulunmak istedim. 3194 sayılı İmar Kanunu’nun 9’uncu maddesi aslında Bakanlığa resen değişiklik yapma yetkisi veriyor yani gerek havaalanlarında gerek limanlarda gerekse buna benzer ulaşım şeylerinde. Şimdi, aslında burada sorun yasal mevzuatta boşluk olduğundan falan değil, esas kaçak yapılardan kaynaklanıyor. Yani yasal olarak burada bir boşluk yok, herkesin görev, yetki ve sorumluluklara belli, bu bir.

İkincisi: Şimdi, burada sorunun bugüne kadar çok fazla yansımamasındaki neden: Ortaya çıkmış manialarda Devlet Hava Meydanları İşletmesi NOTAM yayınlıyor, NOTAM gerek yurt içi gerek yurt dışındaki hava yolu şirketlerine... Dolayısıyla şu anda trafiği durduracak nitelikte bir manianın olmaması aslında bu sorunun da gündemde çok sıcak tutulmasını biraz geriye düşürüyor; şimdi, sorun aslında burada. Daha önce Sivil Havacılık Genel Müdürlüğündeki Sayın Temsilcinin açıkladığı gibi çok ciddi bir sorun olmamakla birlikte, buradaki sorun İstanbul Havalimanı’na... Ki bizim en trafiği yüksek havaalanımız. Şimdi sorun orada, uçaklar inip kalkıyor, kalkıyor fakat gerektiği kadar yük almadan kalkıyor, daha dik bir açıyla kalkmak zorunda kalıyor. Dolayısıyla işin bir mali boyutu var, belki can güvenliğini bir şekilde hallediyoruz ama bu arttıkça önemli hâle gelecek.

Şimdi, Sefaköy’de -bizim raporumuzda da belirtildiği gibi- 6.018 tane bina var, şimdi, bu 6.018 tane binanın katlarının, işte birkaç katının düşürülmesi gerekiyor yani olayın mali boyutu çok yüksek.

BAŞKAN – “Yeni bir havaalanı yaparız.” diyoruz yani o parayla.

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Yani işin bir boyutu var, örneğin 3'üncü, 4'üncü pist tartışıldığında da bunlar hep gündeme geldi. Yani böyle birkaç binayla çözülebilecek bir iş değil yani imar planının dışında yapılmış yapılar. Yani sorun biraz da planlarda değil, kaçak inşaatlarda.

Arz ederim.

BAŞKAN – Evet, mesele anlaşılmıştır.

Önerinin gündemde kalması hususunu oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Diğer öneriyi okutuyorum:

Öneri 3- : Sayıştay raporunda yer alan diğer öneri ve tavsiyelerin de yerine getirilmesi.

DHİMİ YÖNETİM KURULU BAŞKANI VE GENEL MÜDÜR ORHAN BİRDAL – **Cevap**

3: Kuruluşumuzun faaliyetleriyle ilgili tüm işlemlerde diğer öneri ve tavsiyeler yerine getirilecektir.

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

Arkadaşlar, şu anda genel soru-cevap faslında önceliği Ali Bey'e veriyoruz, kusura bakmayın.

Buyurun.

ALİ SARIBAŞ (Çanakkale) – Sağ olun, teşekkür ederim.

Benimki Çanakkale'yle ilgili, az önce de biraz bahsettim.

BAŞKAN – Ali Bey, müsaade buyurursanız, bir hatırlatma yapma durumundayım.

Sayın Genel Müdürüm, milletvekili arkadaşlarımızın lütfen sorularını not alınız, sırasıyla sorduktan sonra siz cevap vereceksiniz. Sorularda eğer teknik olarak hazırlık gerektiren bir husus varsa Komisyon tutanaklarının tarafınıza iletilmesinden itibaren on beş gün içinde yazılı olarak da cevap verebilirsiniz.

Kusura bakmayın, buyurun.

ALİ SARIBAŞ (Çanakkale) – Öncelikle Çanakkale bizim için Türkiye'nin en yakın görülen ama en çok ulaşımı zor olan bir il ve bu anlamda da, Türkiye'de hem iç turizm hem dış turizm ve uluslararası ilişkilerin geliştirilmesi anlamında dünyada yıldızı parlayacak illerden bir tanesi. Ancak bunun parlaması için özellikle havalimanımızın ya da hava ulaşımının çok ciddi bir sıkıntısı var, bunun için de şu anda kullandığınız askerî bir havalimanı. Doğru değil mi efendim?

DHİMİ YÖNETİM KURULU BAŞKANI VE GENEL MÜDÜR ORHAN BİRDAL – Evet.

ALİ SARIBAŞ (Çanakkale) – Askerî bir havalimanı. Askerî havalimanının teknik anlamda, teknik özellikleri bakımından pistinin çok küçük oluşu ya da fiziki koşullarının el vermemesi açısından olabildiğince pırpırlı uçaklarla ya da Afrika uçaklarıyla inip çıkmak zorundayız şu anda, onu

kullanıyoruz, bundan dolayı da sıkıntılarımız had safhada. Planlama içerisinde olduğunu burada yazıyorsunuz, uzatılma...

Birinci sorum şu: Mevcut piste ilave olarak mı? Güzergâhını biliyorsunuz, orasının, istimlak ve imar planı tadilatlarının yapıldığını biliyorum. Ama burada mevcut pistin devamı olarak mı yapılmak isteniyor? Ama bir duyumumuz, yine projenizi bilmediğim için soruyorum, yoksa mevcut piste yeni bir pist yapılarak mevcut pistin kalması mı?

Üçüncü soru: O pistin sökülerek yerine yapılması mı? Böyle bir tartışma söz konusu. Pistin uzunluğunun, mesafesinin bugünkü koşullar içerisinde ne kadar kilometre olduğu ya da metre olduğu, hangi tip uçakların inmesine kalkmasına müsaade edilebileceği, uluslararası hava standartlarına kavuşup orada yani bizim artık yurt dışından gelecek uçaklarımız da inecek mi? Çünkü bizim için Troya ve özellikle bu konuda dış turizm açısından tüm dünyanın orasından gelebilecek turist sayımızın özellikle bundan dolayı çok azaldığını biliyoruz, bu anlamda da ne aşamadayız? Burada çok net olan bir soru, daha askeriye izin alınmamış gibi ya da onaylanacak gibi bu...

İkinci sorum: Türkiye'nin en önemli iki adası var, bunlardan bir tanesi de "Bademcik" dediğimiz Gökçeada. Gökçeada da bizim için turizm açısından ve uluslararası anlamda çok önemli. Buraya askerî amaç ya da bir başka anlamda bir havaalanı kurulmuştu, ancak bu havaalanının bugünkü koşullar içerisinde teknik anlamda pistinin belirli uçak kapasitesine kadar yeterliliği var. Bunu da teknik anlamda uluslararası çalışmaya ve Türkiye'de sadece yine bu tip uçakların kalkabilmesine açabilecek miyiz? Burası, bu ada Türkiye'de turizm alanı ilan edildi. Turizmin gelişmesi, oradaki insanların gelişmesi açısından havalimanı çok önemli. Havalimanı olmayan ve özellikle de ortak değerlerimiz olan suyun, ve güzelliği olan bu bölgede ve yarın Gelibolu Yarımadası'na gelecek insanların da gezmesi açısından bizim için bu havaalanı çok önemli. İki tane havalimanı gözüyor ama ikisini de bugün topladığımızda bir havalimanı yapmıyor, bence bu konuda ne aşamadayız.

Üçüncü sorum, az önce de sordum, Hatay'la ilgili. Gerçekten de ben az önce bütün havalimanlarına çok giden gezen bir insan olarak biliyorum havalimanlarımızın durumunu. Ama Hatay'da gerçekten büyük bir tehlike var yani yer seçimi doğru değil hem inşaat yapma açısından hem maliyet açısından, zemin emniyeti açısından ve su basmanı ve kotları açısından, su seviyesinin oradaki nehir yatağından çok aşağıda oluşu gibi, belki de hava koşullarının, çok teknik olarak bilemiyorum, uçakların hava koşullarının koridoru açısından... Orada nasıl bir tedbir almayı düşünüyorsunuz? Çünkü Hatay'daki insanlarımız orada bu konuda tedirginler. Bununla da ilgili de böyle bir cevap almak istiyorum.

Çok teşekkür ederim.

BAŞKAN – Bülent Bey, buyurun.

BÜLENT BELEN (Tekirdağ) – Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

Sayın Genel Müdürüm, ben de bölgesel olarak soru sormak istiyorum. Ben Tekirdağ Çorlu’da ikamet ediyorum, her hafta da gidip geliyorum. Şimdi, 1 Nisandan sonra zannederseniz ihale ettiniz, pistin genişletme ihalesi yapıldı. Şimdi, malum Çorlu İstanbul’a 100 kilometre mesafede bir yerleşim merkezi, bir sanayi şehri. Hükûmetin İstanbul’daki Haydarpaşa Limanı’nı, Ambarlı Limanı’nı ve Hadımköy gümrüğünü Tekirdağ bölgesine taşıma planı var. Şimdi, Çorlu Havalimanı’nın genişletme planlarını yaparken bunları göz önüne alarak daha büyük çaplı, Avrupa standartlarında, yabancı ülkelerden gelecek uçuşlara da daha iyi hizmet verebilecek bir planlama niye yapmadınız veya gelecekte böyle bir planlama yapmayı düşünüyor musunuz? Çünkü gerçekten Tekirdağ ili deniz yolu, demir yolu, kara yolu ve hava yoluyla Türkiye’nin büyük bir ticaret merkezi olma yolunda hızla ilerliyor. Dolayısıyla Çorlu Havalimanı’nın büyütülmesi hem Atatürk Havalimanı’nın yükünü hafifletme noktasında büyük bir işlevi yerine getirecektir hem de bölge insanına, sanayicisine daha iyi hizmet verecektir. Yalnız bu büyütme çalışmaları sırasında, tabii, sizi direkt ilgilendirmiyor ama uçuş saatleri, uçuş günleri çok sık değiştiriliyor. Dolayısıyla yolcu kapasitesi de buna bağlı olarak sürekli düşüyor ve havaalanı görevlileri zarar edildiğinden şikâyet ediyorlar ve bu zarara sebep olan kurumlar yani vatandaş değil. Bu konuda da ilgili kurumları bir uyarırsanız, çünkü siz de orada yer hizmeti veriyorsunuz. Dolayısıyla yolcu sayısı azaldığı zaman, uçuş sayısı azaldığı zaman siz de bundan zarar ediyorsunuz. Bu konularda ilgili kurumlarla bir koordinasyon kurup da standart oluşturursanız çok iyi olacak.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz.

Tufan Bey, buyurun.

TUFAN KÖSE (Çorum) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Ben de Sayın Genel Müdüre bir şey soracağım.

Öncelikle, Çorum Milletvekili olmam sebebiyle bu Çorum’da bir havaalanı 96’dan beri gündemde zannediyorum, 2002 gibi de Yüksek Planlama Kurulu kararıyla yatırım programından çıkarılmış ama yüzde 43 de bir tamamlanma oranı var diye ben biliyorum, yüzde 40’ın üzerinde bir tamamlanma oranı var. Yani ne olacak burası, yapılacak mı, yapılmayacak mı? Çorum kamuoyunu da çok meşgul eden bir konu. Yapılacaksa konsepti mi değişecek ya da yap-işlet-özellikle yöntemiyle mi yapılacak? Bu konularda bir bilgi vererseniz sevinirim.

Bir de hakikaten yüzde 43 tamamlanma oranı millî kaynakların hebası, bir şekilde bir çözüm üretmek gerekir diye düşünüyorum.

Aslında ikinci sorum da şu: Ben Sayıştay açıklama yapmadan evvel farklı bir şey soracaktım, “Niye dava açmıyorsunuz, bu belediyeler sizi dinlemiyor da imar planları değişikliği hakkında niye

dava açmıyorsunuz?” diye soracaktım. Ama konunun kaçak yapılaşmadan kaynaklandığını öğrenince o sorumu değiştiriyorum.

Şimdi, kaçak yapılaşmanın, yıkmanın, yıkım maliyeti dışında bir maliyeti yok yasal olarak. Bu can ve mal emniyetini tehdit eden, kapasite kullanım oranlarını düşüren yapıların bir envanteri var mı, sahiplik envanteri var mı? Yani sahipleri kim, tespit edilmiş mi ve niye yıkılmıyor yani sebebi nedir? İmar affına mı uğramış da yıkılmıyor, başka sebepleri mi var? Yani şu sahiplik envanteri filan varsa ben bunlardan bir şey istiyorum. Bu envanterin bize de bir dökümünü gönderirseniz sevinirim. Hani biz de bir değerlendirelim. Yani çok mu zor bunları yıkmak? Bu konularda bilgi verirseniz sevinirim.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – İsmail Bey, buyurun.

İSMAİL GÜNEŞ (Uşak) – Sayın Başkanım, değerli milletvekili arkadaşlar; ben de Sayın Müdürümüze... Bu Zafer Havaalanı var, bölgesel havaalanı, yaklaşık 2011’in Nisan ayı gibi yer teslimi yapıldı, ihalesi falan yapıldı, otuz aylık bir süre vardı, herhâlde müteahhit sizin dediğinize göre 29 Ekimde bunu teslim edecek, on sekiz ay gibi kısa bir sürede. Bu süre zarfında acaba ulaşım yönünden yollarda yapılacak mı? Bir de bunun Uşak’a tam olarak uzaklığı kaç kilometredir, ben onu öğrenmek istiyorum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Faruk Bey, buyurun.

FARUK SEPTİOĞLU (Elâzığ) – Teşekkür ederim Başkanım.

Sayın Genel Müdürüm, öncelikle Elâzığ’ımızı uluslararası bir havalimanına kavuşturdunuz, teşekkür ediyoruz. Hiç yoğunluktan yazamadınız herhâlde, tabii, fazla olunca. Terminal binamız da inşallah bir iki aya bitecek, onun da açılışını yapacağız. Tabii, bütün çalışmalarınızda başarılar diliyoruz.

Gümüşhane, Bayburt illerimizin ortak bir havaalanı var biliyorsunuz, pist bitti herhâlde bildiğim kadarıyla ona da değinmediniz. Terminal binası için Sayın Vekil Kardeşimiz hem sizi Bayburt’a davet ediyor hem de bu konuda bilgi rica ediyor. Şu anda yok, ona vekâleten ben söylüyorum, kendime de asâleten. Ama, tabii, Tekirdağ’ımızı da inşallah uluslararası bir hava limanına kavuşturacağız.

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz.

Haydar Bey, buyurun.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Şu meşhur Cengiz Topel’i soracağım. Cengiz Topel Havaalanı’nı. Önce Atlasjet’le başladınız, çekildiniz mi çekilmediniz mi bilmiyorum ama bir Borajet geldi, sadece Trabzon’a uçabiliyor şu anda, herhâlde bir beş on gün içerisinde Antalya düşünüldüyor

ama hiçbir şekilde bir randıman alınmıyor oradan. Randıman alınmamasının nedenlerini de biliyorsunuz, o şubat ayındaki o yağışlı ortamda hafif bir kar yağsa bile uçak inemiyor oraya. Çünkü sistemleri mevcut değil, ILS ve diğer bir sistem daha konmuyor, iki sistem de mevcut değil orada. Artı Cengiz Topel’de güvenlik hak getire. Niye bunlar oldu? Tabii, Devlet Hava Meydanları İşletmesi Cengiz Topel’i bir belediyeye, bir vilayete bırakıp havaalanı yapar, “Biz işletiriz.” derse bu hâle gelir. Çünkü orada güvenlik denen bir olay yok, belki bir iki polis noktası var ama içeri biletini alıp sahaya geçen bir vatandaş dışarıdan her türlü tesisatı da alabilir tel örgüden, böyle bir durum var. Yangın için, en yakın yangın noktasındaki belediyenin itfaiyesi görev yapıyor, Sağlık hizmetler için hakeza yine böyle 112’den destek alınıyor uçak geleceği saatte, ki acil inişlerde böyle bir şey olsa Allah korusun Pamukova’daki tren kazası gibi olur. Hani dedik ya “Hızla tren yaptık.”, Devlet Demir Yolları rayları rehabilite etmeden trenleri çalıştırmaya başladık aynı hat üzerinde, Cengiz Topel’de şu andaki uçuşlar da böyle. Birçok eksiği daha var. Niye bunu düzeltmek için bir çaba sarf etmiyorsunuz? Ya da şöyle sorayım, belki sorum ağır olabilir: Niye belediyeye teslim ettiniz de bunu bugün...

İSMAİL GÜNEŞ (Uşak) – Viraja...

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Evet, doğru; viraja bir tek siz hız uyguluyorsunuz sürekli kaza yapıyorsunuz onun için. Biz dikkatli kullanıyoruz.

İSMAİL GÜNEŞ (Uşak) – Siz araba kullanıyorsunuz.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – İsmail Bey, dur Allah aşkına ya.

Cengiz Topel’de böyle sıkıntılarımız var. Cengiz Topel sanki gecekondur havaalanı niteliğinde şu anda. Daha önce de söylemiştim, aldığım şey, bir defa uluslararası sertifikasyonu yok anladığım kadarıyla. Daha önce Almanya’dan Öger turizm şirketi burayı kullanacağını açıklamasına rağmen, vazgeçmek zorunda kaldı. Yani bir gecekondur havaalanı gibi durumda. Ben, havaalanının çalışır vaziyete getirilmesi taraftarıyım, yani ben bunu kötülemek için veya yanlış yaptınız da “kapatın” anlamında söylemiyorum. Tamamlansın istiyoruz, biz de kullanalım istiyoruz ama gerçekten insan hayatını tehlikeye atacak noktalar mevcut orada. Yani acil müdahale, yangın, polis; her şey eksik ama bir inat Sanayi Bakanı pırpır uçakla indi diye havaalanı açtılar oraya; ki vardı o havaalanı, pırpır uçaklar yine iniyordu oraya. Yani bu konuda ne düşünüyorsunuz, ne yapmayı planlıyorsunuz? Öyle sorayım soruyu.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Aykut Bey, buyurun.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Sayın Başkan, değerli üyeler; Urfa Milletvekilimiz Sevgili Mehmet Bey’in açtığı il havaalanları dosyası anladığım kadarıyla bayağı uzayacak çünkü herhangi bir milletvekili bu sohbette sonra kendi ilinin havaalanını değerlendirmede takdirde bu rekabette bir eksiklik doğabilir ama ben şunu söyleyeyim: Biz, Türkiye Büyük Millet Meclisi Genel Kurulunun

aslında bir minyatürü hâlindeyiz, asli fonksiyonumuz denetim, elbette ki il havaalanlarıyla ilgili konuları gündeme getirelim ama denetim çalışmalarını yöresel olaylara yayarsak aslını kaybetme riski de olabilir. Ben bunu da bir hatırlatayım.

Tabii, ben bir de İstanbul Milletvekiliyim, hani İstanbul'la alakalı...

BAŞKAN – Onun için rahat konuşuyorsun anlaşıldı.

MEHMET AKYÜREK (Şanlıurfa) – Özel bir şey istemedik ki ya.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Doğru diyorsunuz Mehmet Bey ama şöyle bir formülasyon bulabiliriz, çünkü her bir milletvekilinin kişisel olarak denetleme hakkı da var: Genel Müdürü ya çağırıp ya ziyaret edip bu sorunları ayrı iletebilirsek Komisyon içinde sonucu en azından öğrenmiş olabiliriz. Bu, sanıyorum Başkanın görev alanına giren bir konudur ama ben üye olarak hatırlatmış olayım.

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – İstanbul Milletvekili olarak tabii benim pist istemem gerekiyormuş ama benim bilgim yok o konuda, başka bir şey söyleyeceğim. Şimdi, raporun 116'ncı sayfasından başlayarak SMART Projesi'yle alakalı dört sayfalık bir tespit var değerli arkadaşlar. Ben bir paragrafını okuyayım size, diyor ki: "Yapılan ihaleyi kazanan firma teklifinde ise teçhizat bedelinin 43,8 milyon avro, yapım bedeli ise 42,9 milyon avro olarak yer almış. Dolayısıyla, teçhizat bedeli toplam proje bedelinin yüzde 50,4'ü; yapım bedeli de 49,6'sı olmuştur. Bu durum, sözleşmede iki farklı yüzdenin yazılmasına yol açmış, sözleşmenin 6'ncı maddesinde yüzde 49'a yüzde 51 - diyelim kabaca- oranları yer alırken 13/2 maddesinde yüzde 40'ü yüzde 60 oranları yer almıştır."

Şimdi, Devlet Hava Meydanlarını ben kurum olarak hazineden de tanırım ve yönetimi kurum kültürü itibarıyla iyidir. Böyle bir hata gerçekten şık olmamış. Baktığınızda yaklaşık 100 milyon avroyu geçkin bir projede böyle bir hata nasıl yapılabilir?

Daha sonra firmayla bu hata konusunda, çünkü malzeme yapım maliyetlerinde firmalar genelde yapım işini tercih ederler, çünkü malzeme yüksektir galiba bu işlerde ve firmayla da sorun çıkmış. Sayıştay bunu uzun uzun anlatmış. Tabii bizim de dikkatimizden kaçtı alt komisyon raporunu biz güvenerek imzaladığımız için. Bu, öneriler arasında yer almamış. Ben, bu konuda Sayıştayın bilgi vermesini, yani niye bu tespitleri yapmış, burada olay nedir; bir de Genel Müdürün son durumla alakalı bilgi vermesini rica ediyorum.

Bu ihalenin şartnamesini, sözleşmesini, ihale komisyon kararını ve zeyilnamelerini de bir dosyada görmek istiyorum. Eğer bu konuda bir inceleme veya soruşturma yapılmışsa Ulaştırma Bakanlığı tarafından, kurumunuz iç denetim birimi tarafından veya Başbakanlık Teftiş Kurulu tarafından, bu raporun bir nüshasını istiyorum ve eğer bu durum bu şekilde devam ediyorsa en azından kurumun teftiş kurulu veya iç denetçileri varsa bunlar tarafından bu konunun bir incelenmesi, çünkü

bayağı yerde bu SMART Projesi'nin çalışmadığına yönelik, eksik çalıştığına yönelik tespitler var. SMART Projesi uçuş güvenliğiyle alakalı son derece önemli bir şey; birincisi bunu söyleyeyim.

Başkan, devam edeyim mi, yoksa bu önemli bir konu bir daha söz alayım mı başka bir konu daha var çünkü?

BAŞKAN – Buyurun devam edin, arkadaşlar nasıl olsa not alıyor.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – O zaman şöyle yapalım: Bu İstanbul'da üçüncü havaalanı meselesi. İktidar partisi İstanbul'a üçüncü havaalanı meselesini dile getirdi ama birincisi: Bu havaalanının yer seçimi yapıldı mı? Uçuş koridorlarıyla ilgili sıkıntılar olduğunu tahmin ediyorum; bu konuda bir fizibilite yapıldı mı?

Bir de çok önemli olarak, belki bu iktidar döneminin, ben özelleştirmeye kişisel olarak karşıyım ama özelleştirmede başarılı olduğunu alanlardan biri havaalanı özelleştirmeleri denilebilir diğerleriyle karşılaştırıldığında. Şimdi, birincisi: Atatürk Havalimanı da özelleştirildi, Sabiha Gökçen de özelleştirildi. Şimdi siz üçüncü havalimanını açtığınızda... Bu adamlar sizden yirmi beş yıllığına kiraladı burayı, on beş yıllığına 2021'e kadardı birisi galiba. Şimdi bu adamlar hâlihazırda bu havaalanlarını kiralamışken belirli bir projeksiyon dairesinde fiyat vermiş olmalılar, üçüncü havaalanı yapıldığında bu iki firmaya yönelik olarak devlet şartnameyi bozmuş olur çünkü o üçüncü havaalanına da uçaklar inecek. Bu durumda ne yapılması düşünüyor? Bunun işletmecisi kim olacak, bu iki şirket arasında bölüşürülecek mi, yoksa yeni bir ihale mi yapılacak? Eğer yeni bir ihale yapılacaksa bu şirketlerin devlete tahkimde dava açma riski ortaya çıkacak ve milyarlarca dolar tazminat ödemek zorunda kalabileceğiz. Onun için, bu üçüncü havaalanı projesi, mevcut özelleştirmeler altında nasıl değerlendirilecek?

Bir diğer sorum: Atatürk Havalimanının terminal ve uçuş yükü. Yani havada sürekli... Benim uçaktan korkmamın sebeplerinden biri de bir saat havada döndük biz ve kötü bir havada, havada döndük. Ee, şimdi sordum ben "Niye böyle oldu?" diye hem yük uçakları iniyormuş hem yolcu uçakları iniyormuş ama Sabiha Gökçen'in trafiği daha az yoğun, çünkü yoğunluk İstanbul'un bu tarafından olduğu için. Mesela yük taşıyan uçakları Sabiha Gökçen Havalimanı'na yönlendirmek daha anlamlı değil midir, bu konuda bir çalışma yapılıyor mu? Yani yolcu uçağı... Çünkü yoğunluk bizim bölgemizde, yani bu tarafta. Ben ikinci bölge diyeceğim ama o anlamda, seçim bölgesi anlamında söylemiyorum. Avrupa tarafındaki kısımda yoğunluk var, çünkü Trakya'ya da hizmet veriyor.

Bir de taxi şirketleri var, yer hizmetleri şirketleri de var bu özelleştirme meselesiyle ilgili olarak. Bunların durumu ne olacak?

Yani bu üçüncü havaalanı meselesi mevcut özelleştirmeler kapsamında bir değerlendirmesi yapılmış mıdır? Üçüncü havaalanı İstanbul'da yapılırsa bunun işletme modeli ne olacak ve bu iki firmanın durumuyla alakalı bilgi vererseniz çok sevinirim.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Mustafa Bey, buyurun.

MUSTAFA BİLİCİ (Van) – Teşekkür ediyorum.

Şimdi, tabii Devlet Hava Meydanları İşletmeleri ülkemizin önemli kurumlarından biri. Gerçekten yurt dışında uçakla seyahat ettiğimizde şunu görüyoruz ki, Devlet Hava Meydanlarının vermiş olduğu hizmet dünyadaki birçok ülkenin hava meydanlarının vermiş olduğu hizmetle kıyas edilemeyecek derecede iyi, yolcunun rahat etmesi açısından. Tabii, uzun yıllardır Devlet Hava Meydanları bilgi, birikim, tecrübe sahibi olmuştur. Ancak Sayıştayımızın da iç öneriler kısmında, tavsiyesinde şunu görüyoruz: Bu bilgi, birikim ve tecrübelerini mutlak suretle dünyadaki diğer ülkelere de yansıtması gerektiğine ben de inanıyorum. Yani bu yap-işlet-devret modeliyle veya kiralama modeliyle uygulanacak bir çalışma diye düşünüyorum.

Bir diğer husus da, tabii az önce Sayın Genel Müdürümüz Van'daki deprem sonrasında yapılan çalışmalardan bahsettiniz, teşekkür ediyoruz. O 2011 yılındaki yeni yapılan akslar faaliyete girmemiş olsaydı, bugün, hakikaten Van Havalimanı kullanılabilir bir durumda olmayacaktı. Ancak bizim asıl sıkıntımız şu: Bildiğiniz üzere, geçmişte Van'da bir uçak kazası meydana geldi ve birçok insanımız hayatını kaybetti ve biz hâlen Van Havalimanı'yla ilgili ciddi manada endişe duymaktayız. Bunu Bakanımızla, Müsteşarımızla da paylaştık. Çünkü hemen karşısında Edremit tepeleri var ve Edremit tepelerinin üstünde TOKİ binaları var, çok yakın bir mesafe. Birçok kez, bizzat ben seyahat ettiğim esnada şunu gördüm: Çok ani çıkışlar, yükselişler oluyor ve insanın midesi bulanıyor o esnada. Bazen de herhâlde pisti tam olarak göremediğinden dolayı pas geçmek zorunda kalıyor ve bu kez yine aniden yükselmek durumunda kalıyor. Bu konuda, siz, Van Havalimanı'nın gerçekten iniş ve kalkışlar için çok güvenilir olduğu kanaatinde misiniz, bu yönde bir çalışma yaptınız mı? Hani uçağı belli bir mesafeden görüp de indiren bir cihaz var, bu cihazın kurulumuyla ilgili de bir çalışma vardı diye biliyordum. Doğrusu biz bu konuda endişe duyuyoruz, sizden bu konuda bilgi almak istiyorum.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Ahmet Bey, buyurun.

AHMET YENİ (Samsun) – Değerli arkadaşlar, Devlet Hava Meydanlarının iş ve işlemlerini, hesaplarını bugün görüştük, bitmek üzere. Tabii “Hava yolları halkın yolları olacak.” ifadesi beyan edildikten sonra her çalışan arkadaşımızın, herkesin buna ayak uydurması gerekir ki sonuç alabilelim. Türk Hava Yolları veya özel hava yolları şirketlerinin her vilayete uçabilmesi için tabii ki hava meydanlarımızın iniş ve kalkışlara müsait olması lazım. Ki, şimdi Hatay Milletvekilimiz söz aldı, biraz önce Van öyle, ki Tokat'ı çözdünüz mü bilmiyorum; bazı yerlerde problemler söz konusu, ki bunların da mutlaka bir an evvel bitirilmesi lazım. Çünkü, tabii biz zaman zaman VIP'ten girip çıkıyoruz ama bir de halkın, vatandaşın yanına gidip geliyoruz. Eskiden Topkapı garajı neyse şimdi

hava meydanlarındaki vatandaşlarımızın girip çıktığı, uçtuğu yer de tıklım tıklım dolu. Herkes uçabiliyor, burada emeği geçen herkese çok teşekkür ediyoruz ama bunların da bir an evvel yapılması lazım.

Şimdi, tabii her arkadaşımızın İstanbul'la bir bağlantısı var, yani Aykut Bey İstanbul Milletvekili ama ben de uzun yıllar İstanbul'da oturup Samsun Vekili olmuşum, bu dönem sonunda...

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Bundan sonra Samsunlular vekil olsun.

AHMET YENİ (Samsun) – Şimdiden sonra öyle olacak, doğrudur, benden sonra öyle olacak. Benim şimdi bu dönemim bitiyor, ondan sonra İstanbul'a yerleşeceğiz. Ki İstanbul'da üçüncü havaalanına gerçekten ihtiyaç var. Bu da inşallah kısa zamanda bitecek. Nasıl ki üçüncü köprünün dün ihalesi yapıldı, yapımçı firma belli oldu.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Önerge vereceğiz...

AHMET YENİ (Samsun) – Yani konuşmamı kesmemesi için Aykut Bey'e de...

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Kanun teklifi hazırlayacağız.

AHMET YENİ (Samsun) – Tabii, korkunun ecele faydası yok diye söyleyeyim ki beni dinlesin hiç olmazsa.

Değerli arkadaşlar, tabii manalarla ilgili ben on yıldır burada konuşuyorum, bir de İstanbul'u bildiğimiz için... Mesela o Sefaköy hattı, o pist yapılırken bile bunlar hep konuşuldu ama ihtiyaç vardı, iniş şöyle olur, böyle kalkar ama yani orası müsaitti de oraya pist yapılmış değil, yani bunlar da o gün ilave bir pist yapılabilmesi konusunda geçmişte de birçok tartışmalar oldu yapılınsın yapılmasın diye. Ama sonuç itibarıyla, altı bin küsur bina problemi var, ki bunların ne bedelini ödeyebilirsiniz - pahalı yerler- ne yıkabiliyorsunuz. Belli ölçülerde... Yani biz de bunu uzun yıllar hep konuştuk ama sonuç itibarıyla yük az, kısa mesafe, dik kalkıyor; neyse buradan iniş çıkışlar oluyor...

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Ahmet Bey, en önemli eksiklik Dünya Ticaret Merkezi.

AHMET YENİ (Samsun) – Dünya Ticaret Merkezinin hiçbir mâni teşkil etmediği konusunda sorulabilir, yani ben daha önce sormuştum.

Şimdi, tabii, üçüncü havalimanı da yapıldığı takdirde daha bir rahatlama olacak.

Ancak iki tane beraber seyahat ettiğimiz kişi... Devlet eski bakanlarından İmren Aykut Hanımefendi'yle İzmir'den geliyoruz, Esenboğa Havaalanı daha yeni açılmış, inanın, orada indik "Ya biz Ankara'ya gidecektik, Ankara'ya gelmedik mi?" dedi. O havalimanını, orayı görünce bir şaşkınlık yaşadı.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Türkiye'de yaşamıyormuş.

AHMET YENİ (Samsun) – Efendim, kısa zaman içerisinde Ankara'ya gelmemiş.

İkinci bir anekdottu da çok yakın bir arkadaşım anlattı. Eski Başbakanlardan rahmetli Profesör Necmettin Erbakan hocamız arabayla gitmiş İstanbul'a, uçakla dönmüş. Yanındakilere "Ya biz Ankara'ya inmeyecek miydik?" demiş.

Arkadaşlar, bu kadar kısa zaman içerisinde bu havalimanları her şeyiyle beraber mükemmel bir şekilde yapıldı. Şimdi eksiklerimiz var. Samsun'da da büyüme talebimiz var, İstanbul'da nasıl ki üçüncü köprü ihalesi yapıldı ise üçüncü havalimanını da bekliyoruz. Emeği geçen iktidarıyla, muhalefetiyle -çünkü kanunları hep beraber çıkarıyoruz aşağıda- emeği geçen herkese çok teşekkür ediyorum. Bunları milletimiz için yapıyoruz. Yani burada tabii ki bir iktidar-muhalefet yarışı olacak ama her birimiz milletimiz için çalışıyoruz, gayret sarf ediyoruz. Şimdi Hatay'a ben de iniyorum; bizim yarımız Kırıkhan'da, yarımız İmroz'da, Gökçeada'da; böyle bir tarafımız da var, yani biz de gidiyoruz. Hatay'a biz de iniyoruz, sağ salim inmemiz lazım, oradaki havaalanı da bizim havaalanımız, İstanbul havalimanı da bizim havalimanımız, Samsun da, yeni yapılacak olan yerler de; hepsi hayırlı olsun. Emeği geçen herkese çok teşekkür ediyorum.

Saygılar sunuyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Mevlüt Bey, buyurun.

MEVLÜT DUDU (Hatay) – Sayın Başkan, bugün Hatay günlerinin açılışı vardı bugün, o yüzden biraz geciktim; öncelikle özür diliyorum.

BAŞKAN – Eliniz boş mu geldiniz?

MEVLÜT DUDU (Hatay) – Vallahi düşünemedim, haklısınız.

Tabii herkes kendi ilinden, kendi havaalanından söz ediyor ama benim ilimdeki havaalanının bir özelliği var, tüm Türkiye duydu; yaklaşık iki ay kapalı kaldı bizim havaalanımız. İlk yapım aşamasında da, tabii çok eskiye dayanıyor havaalanının yapımının başlaması, onu da kabul etmek gerekir. Havaalanı orada kurutulmuş bir göl yatağı üzerine inşa edildi, çok rüzgârlı bir bölgede yapıldı ve kuşların göç yolları üzerinde olması gibi sakıncalar sürekli olarak ileri sürülmüştür. Nitekim, henüz çok şükür rüzgârla ve kuşlarla ilgili bir sıkıntı yaşanmadı, inşallah da yaşanmaz, yaşanmamasını da diliyorum ancak bu husus dikkate alınıyor mu uçuşlar açısından? Onu da sormak istiyorum ben. Bu sel baskınıyla, yeniden yağışlarla ve Suriye'deki baraj kapaklarının açılmasıyla, gölün yeniden ortaya çıkmasıyla yaklaşık iki ay havaalanı kullanılamadı. Öncelikle bu havaalanının yapımıyla ilgili ihale şartnamesi, sözleşmesi ve ihale komisyonu kararını ben istiyorum. Bir de bundan sonra acaba ne gibi önlemler alınıyor, özellikle su baskınıyla ilgili olarak ne gibi önlemler alınıyor? Diğer iki sakıncayla ilgili acaba bir sıkıntı var mı, eğer bir sıkıntı varsa o konuda yapılabilecek bir şey var mı, alınabilecek önlemler var mı? Bunları da öğrenmek istiyorum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz.

Orhan Bey, buyurun.

DHİMİ YÖNETİM KURULU BAŞKANI VE GENEL MÜDÜR ORHAN BİRDAL –
Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Sırayla cevap vermeye çalışacağım.

Çanakkale Milletvekilimizin Çanakkale havalimanıyla ilgili sormuş olduğu havalimanımızdaki mevcut 1.800 metre olan pistimize 550 metre ilave yapacağız ve genişliğini de 45 metreye çıkartacağız. Dolayısıyla, o rakımdaki bir havaalanına gerek yurt içi gerek yurt dışından şu anda sivil havacılıkta kullanılan ortalama büyüklükteki uçakların rahatlıkla iniş ve kalkış yapabileceği bir hâle getireceğiz. Bununla ilgili çalışmalarımızı yaptık. Deniz kuvvetlerinden, malum orası askerî havalimanı, cevap da geldi. Onlarla yapacağımız bir protokol çerçevesinde biz hemen ihalemize çıkacağız, yatırım programımızda yer alıyor zaten. Yani bir ay olmadan ihalesine çıkmış olacağız.

ALİ SARIBAŞ (Çanakkale) – Gökçeada?

DHİMİ YÖNETİM KURULU BAŞKANI VE GENEL MÜDÜR ORHAN BİRDAL –
Gökçeada havalimanına geçmeden önce bir şey daha arz edeyim.

Malumunuz Çanakkale’de kamulaştırma konusu vardı, iki etaplı kamulaştırma konusu vardı bu pisti uzatabilmek için. Onlar da yapıldı, onun için biraz zaman aldı.

Gökçeada Havalimanı’nı yaptık, yalnız gece uçuşlarına açık değil şu anda. Gökçeada Havalimanı’mızın pist aydınlatma sistemiyle ilgili bugün yapılmış ihalesi. O da yapıldığında gece uçuşlarına da hazır hâle gelecek. Gökçeada’yla ilgili söyleyebileceğim bunlar. Orada bir terminalimiz var malum. Yani uçak geldiğinde yolcuya hizmet verecek altyapıya sahibiz.

Hatay’la ilgili sorunuz vardı. Müsaade ederseniz diğeriyle beraber onu da cevaplandırayım. Hatay’da yer seçimi konusunda söylenecek bir şey yok. Çünkü 1999 yılından sonra kuruluşumuza burada havalimanını tamamlamak üzere devredildi. O tarihten çok önceleri yer tespiti yapılmış, gerekli etütler yapılmış, hatta inşaatına da başlanmıştı. Ondan sonra biz 2007 yılında tamamladık, inşaatını bitirdik. Bu tamamlama işini de yaparken, müsaadenizle sizin sorunuza da kısmen cevap olması için, biz mevcut kodları yükselttik, yani pistin oturması gereken yatağı, pist yatağını 1 metreden daha fazla yükselttik. Yapmış olduğumuz terminali projesinden 60-70 santim daha yükselttik. Bu şu anlama geliyor: Sel baskınında veya bu su baskınında terminalimizde bir sıkıntı olmadı, terminalin içerisine ancak kablo galerinden su girdi, yani o seviyeye gelip de terminale su girmedi ama apron ve pist seviyesi daha düşük olduğu için su altında kaldı. Sebebi konusunda pek çok araştırma yapıldı ancak tabii o bölgenin tamamı göl, yani Amik Ovası’nın tamamı eski göl yatağı. Dolayısıyla, burada zamanında alınması gereken pek çok tedbir alınmamış. Bu bizim kuruluşumuzla alakalı değil doğrudan. Bir anlamda biz de etkilendik, olumsuz etkilendik ama kurutma kanalları tam olarak

çalışmıyor. Asi Nehri'ne ulaşan o bölgenin tahliyesini yapan kanallar tıkanmış vaziyette. Bir de ayrıca köylülerin kontrolsüz olarak yapmış oldukları bentler var. Bu bentler aşırı yağıştan dolayı yıkılınca orada depolanmış olan su bir anda ovaya dolmuş oldu kontrolsüz bir şekilde. Tabii baraj kapaklarının açılması, bunların hepsi üst üste gelince bu sıkıntılar oldu. Ancak, şu anda DSİ ve Hatay Valiliğimizle müşterek çalışma yapıyoruz, havalimanının tel örgü sınırlarının dışında ayrıca bir koruma alanı oluşturuyoruz. Buraya gelebilecek su baskınlarından etkilenmemek için tahliye, drenaj sistemleri oluşturuyoruz bunu direkt Asi Nehri'ne bağlamak üzere. Bu konudaki çalışmalarımız devam ediyor.

Çorlu Havalimanı'yla ilgili olarak... "Genişletilme planı var mı?" Var. Şu anda yapmış olduğumuz çalışma paralel taksirut, pistin yenilenmesi, yeniden yapılanması, taksirutun genişletilmesi ve CAT II standartlarına getirilmesi. Bunun anlamı şu: Görüş şartlarının daha düşük olduğu zamanlarda dahi uçakların inişine imkân verecek sistemlerin, altyapı sistemlerinin, elektronik sistemlerin kurulması. Şu anda bu işlere başlandı, devam ediyor, havalimanımız onun için kapalı. Yaklaşık dört ay kapalı kalacak. Dört ay sonra uçuşa açacak şekilde diğer işler devam edecek ama uçuşa mâni olan kısımlarını dört ay içerisinde tamamlamış olacağız.

Uçuş gün ve saatleriyle ilgili... Malumunuz, hava yolu şirketleriyle alakalı, onları da bu konuda daha duyarlı olmaları konusunda biz de telkinde bulunacağız.

Sayın Çorum Milletvekilimizin Çorum'la ilgili... Çorum Havalimanı bizim envanterimizde değil, yani Devlet Hava Meydanlarının envanterinde olan bir havalimanı değil. Dolayısıyla, ne safhadadır, yüzde kaç bitirilmiştir, onunla ilgili şu anda bir şey söylemem mümkün değil maalesef.

Kaçak yapılaşmanın neden yıkılmadığını, neden dava açmadığımızı... 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu bize sadece kaçak yapılarla veya mânia teşkil eden yapılarla ilgili bildirim yükümlülüğü getiriyor. Yani bunu yıkma konusunda belki bir mevzuat düzenlemesi yapılabilir ama şu andaki meri mevzuat Devlet Hava Meydanları İşletmesi olarak bizim bu yapılara mâni olmamıza imkân vermiyor. Ancak, bildirimde bulunup ilgili belediyeler ve valilikler nezdinde bunların önlenmesini talep etmekten başka yapacak bir şeyimiz maalesef yok.

TUFAN KÖSE (Çorum) – Envanter var mı?

DHİMİ YÖNETİM KURULU BAŞKANI VE GENEL MÜDÜR ORHAN BİRDAL – Envanter şöyle: Belediyelerden bunu alabildiğimiz kadarıyla istiyoruz. Yani az önce Sayın Başkan Vekilim de bildirdi, 2007 yılındaki Küçükçekmece Belediye Başkanının ifadesi: "46 bin binanın 6 bini ruhsatlı, 40 bini kaçak." 2007 yılındaki Küçükçekmece Belediye Başkanının ifadesi bu. Şimdi, böyle bir ortamda belediye başkanı bunu söylüyorsa biz bir kamu kurumu olarak bunu nasıl ortadan kaldıracacağız? Bir kanun düzenleme yapılması gerekir diye düşünüyoruz.

TUFAN KÖSE (Çorum) – Sayın Genel Müdürüm, envanter var mı yok mu? Tamam, 40 bin kaçak ama size mânia teşkil eden binalar belli mi?

DHİMİ YÖNETİM KURULU BAŞKANI VE GENEL MÜDÜR ORHAN BİRDAL – Belli, var efendim. Hepsinin...

TUFAN KÖSE (Çorum) – Sahiplik envanteri var mı?

DHİMİ YÖNETİM KURULU BAŞKANI VE GENEL MÜDÜR ORHAN BİRDAL – Sahiplik envanteri bizde yok ama hangi binanın ne kadarlık kısmının mânia teşkil ettiğine dair raporlarımız var. Yani kimisinin 3 katı, kimisinin sadece bacası.

Sayın Uşak Milletvekilimizin Uşak'la ilgili, Zafer Havalimanı'yla ilgili... Karayollarıyla müşterek çalışıyoruz, havalimanının ana yola bağlanmasıyla ilgili çalışmalar da yaşıyor. Uşak'a mesafesinin net olarak 115 kilometre olduğunu arkadaşlarımız söylüyor.

Gümüşhane Bayburt'taki Salyazı'yla ilgili görüşeceğiz Sayın Başkanım.

Kocaeli Cengiz Topel Havalimanı'nda güvenlik, itfaiye, sağlık... Sağlıkla ilgili 112'den hizmet alıyoruz. Bizim tahsis ettiğimiz itfaiye aracı var, itfaiye görevlisi var, ayrıca 2 tane bizim tahsis ettiğimiz itfaiye aracı var. Oraya yeni olarak da itfaiye su havuzu, yani ikmal havuzu yaptık. Yeni açılan bir havalimanı olduğu için eksikleri olabilir ama uçuş güvenliğini tehdit edecek bir eksikliği şu an için yok.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Yer personeli, uçuş personeli Sabiha Gökçen'den mi geliyor?

DHİMİ YÖNETİM KURULU BAŞKANI VE GENEL MÜDÜR ORHAN BİRDAL – Muhtelif havaalanlarının ihtiyaç duyduğu branşlarda biz eleman görevlendiriyoruz. Sabiha Gökçen'den değil.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Sabiha Gökçen'den servisle geliyor, tekrar geri dönüyor.

DHİMİ YÖNETİM KURULU BAŞKANI VE GENEL MÜDÜR ORHAN BİRDAL – Hayır, bizim öyle bir uygulamamız yok.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Öyle efendim.

DHİMİ YÖNETİM KURULU BAŞKANI VE GENEL MÜDÜR ORHAN BİRDAL – Efendim, bizim Sabiha Gökçen'de teşkilatımız yok sadece hava trafiğinin dışında.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Hava yolu şirketi için söylüyor.

DHİMİ YÖNETİM KURULU BAŞKANI VE GENEL MÜDÜR ORHAN BİRDAL – Hava yolu şirketi ve yer hizmet kuruluşu olabilir ama havaalanı işletmesi olarak bizim öyle bir uygulamamız yok.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Güvenlik anlamında x-ray cihazları...

DHİMİ YÖNETİM KURULU BAŞKANI VE GENEL MÜDÜR ORHAN BİRDAL – Güvenlik anlamında x-ray cihazları ve diğer tüm cihazları faal ve yerinde. Ancak, güvenlik görevlisi eksikimiz olabilir, tamamlıyoruz. Fakat, Emniyet Müdürlüğü'nün görev ve yetki alanına girdiği için onlar güvenli bir uçuş için her türlü tedbiri almak zorunda.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – İnişle-kalkışla ilgili cihazlar...

BAŞKAN – Arkadaşlar, yani bu karşılıklı sabaha kadar devam eder.

Orhan Bey, lütfen toparlayın.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Sadece onu soruyorum. Çünkü şubat ayında kardan dolayı kalkamadı uçaklar.

DHMİ YÖNETİM KURULU BAŞKANI VE GENEL MÜDÜR ORHAN BİRDAL – ILS ve VOR’la ilgili çalışmalar devam ediyor. VOR cihazı için uygun yer bulunamadı ama NDB ve DME cihazları kuruldu, onlar hizmet veriyor. ILS ve VOR için çalışmalar devam ediyor.

SMART Projesi’yle ilgili Sayın Vekilimizin sorusuna daha detaylı olarak raporu ve oradaki hususları size arz edeceğiz. Şu anda sözlü olarak bildirmem mümkün değil ama yazılı olarak size bunu en kısa zamanda arz edeceğiz.

Üçüncü havalimanıyla ilgili çalışmalar devam ediyor. Dolayısıyla, şu anda bununla ilgili daha fazla detay vermem mümkün değil. Farklı kuruluşlar çünkü. Altyapı yatırımları, Devlet Hava Meydanları, Karayolları, Çevre Bakanlığı...

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Ama sizin çok sorumlu olduğunuz bir alan bu. İki tane havaalanı özelleştirilmiş. Üçüncüyü yaptığınızda bir kör nokta var orada. Bu konuda en azından çözüm önerileriniz, politikalarınız neler?

DHMİ YÖNETİM KURULU BAŞKANI VE GENEL MÜDÜR ORHAN BİRDAL – Bu konuyu biliyoruz, üzerinde hassasiyetle duruyoruz. Bir politika üretilecek, bununla ilgili bir çalışma yapılacak. O belli bir aşamaya geldikten sonra bilgi arz edeceğim.

Van’la ilgili bilgi birikimimizi dünyaya açma konusunda Bakanlar Kurulu kararı alınması için müracaatımız oldu. Van Havalimanı güvenli. Eğer yayınlanmış alet alçalma usullerine riayet edildiği takdirde, Türkiye’deki bütün havalimanlarımız güvenli iniş-kalkış yapılabilir seviyededir, bundan hiç kimsenin endişesi olmaması gerekir. Van Havalimanı’mız da şu anda onlardan birisi ve “localizer approach” diye yeni bir yaklaşma sistemi planlıyoruz oraya.

Hatay Havalimanı’yla ilgili zannediyorum yeterli cevabı verdim. Kuş ve rüzgâr konusu vardı. Kuş radarı kurduk. Kuş göçlerini oradan izleyebiliyoruz, buna göre vaziyet alabiliyoruz. O konuda herhangi bir sıkıntı yok. Rüzgâr uçağın burnundan geldiği müddetçe yerde hiçbir problem yok yeter ki çok ağır yan rüzgâr olmasın. Hatay’da da böyle bir problem yok.

Arz ediyorum Sayın Başkan.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Değerli arkadaşlar, 2009’un 1, 2010’un 2 no’lu önerisiyle ilgili olarak bir tavsiye kararı alınmasına yönelik bir önerge vardır, okutuyorum:

Kamu İktisadi Teşebbüsleri Komisyonu Başkanlığına

23.07.2010 tarih ve 6009 sayılı Kanunun 56 ncı maddesiyle havacılık tazminatları yeniden düzenlenmiş olup bu konudaki usul ve esasları belirlemek üzere bir Yüksek Planlama Kurulu (YPK) Kararı çıkarılması öngörüldüğü hâlde bugüne kadar ilgili kuruluşlarca YPK Kararına esas taslağın hazırlanıp, YPK'ya sunulmadığı; bu durumda yasa gereğinin yerine getirilmemiş olduğu ve personel üzerinde olumsuz etkilere yol açtığı; bu konuda daha fazla gecikme olması hâlinde, millî maliyetlere esas teşkil eden havacılık tazminatları ile ilgili önemli aksaklıklar ve hukuki ihtilaflar ortaya çıkabileceği, ayrıca bu durumun uluslararası havacılıkta esas alınan millî fiyat tarifelerimizi olumsuz yönde etkileyebileceği hususları dikkate alınarak havacılık tazminatları ile ilgili YPK kararının bir an önce istihali için Komisyonumuzca Kalkınma Bakanlığına iletilmek üzere tavsiye kararı alınması hususunu arz ve teklif ederiz. 30.5.2012

Ahmet Yeni	Faruk Septioğlu	M. Cemal Öztaylan
Samsun	Elâzığ	Balıkesir
Aykut Erdoğan	İsmail Güneş	Ziver Özdemir
İstanbul	Uşak	Batman
Tufan Köse	Mustafa Gökhan Gülşen	Mehmet Akyürek
Çorum	Kastamonu	Şanlıurfa
Bülent Belen	Kemalettin Yılmaz	Mustafa Bilici
Tekirdağ	Afyonkarahisar	Van
Ali Gültekin Kılınç	Aydın Bıyıklıoğlu	Ali Sarıbaş
Aydın	Trabzon	Çanakkale
Osman Ören		
Siirt		

BAŞKAN – Öneriyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Değerli üyeler, böylelikle görüşmeleri tamamlamış oluyoruz.

Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğünün 2010 yılına ilişkin bilanço ve netice hesaplarına ait alt komisyon raporunun sonuç bölümünü okutuyorum:

Sonuç:

Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğünün 2010 yılı bilançosu ve 746.302.687,49 Türk Lirası dönem kârı ile kapanan gelir tablosu tasviye sunulur.

BAŞKAN – Komisyonumuzun değerli üyeleri, Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğünün 2010 yılına ilişkin bilanço ve netice hesaplarına ait alt komisyon raporunun sonuç bölümünü ibranıza sunuyorum: İbra edenler... Etmeyenler... İbra edilmiştir.

Orhan Bey, eklemek istediğiniz husus var mı?

DHMI YÖNETİM KURULU BAŞKANI VE GENEL MÜDÜR ORHAN BİRDAL – Sayın Başkanım, çok kıymetli üyeler; kuruluşumuzun 2010 yılı hesaplarının ibrasını yapan Komisyonumuza şahsım ve kuruluşum adına teşekkür ediyorum. Komisyonun önerileri ve Komisyon üyelerinin görüşleri doğrultusunda bundan sonra daha da dikkatli olarak daha ileriye gitmek üzere çalışacağımıza söz vererek hepinizi saygıyla selamlıyorum.

BAŞKAN – Evet, bizler de sizlere ve kuruluşunuzda çalışan diğer arkadaşlarımıza çalışmalarında başarılar diliyoruz.

Böylelikle, Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğünün 2010 yılına ilişkin bilanço ve netice hesaplarının görüşmeleri tamamlanmıştır.

Değerli üyeler, Makine ve Kimya Endüstrisi Kurumu, Eti Maden İşletmeleri Genel Müdürlüğü, Türk Karadeniz Bakır İşletmeleri Anonim Şirketi 2010 yılına ait hesap ve işlemlerin denetimini yapmak amacıyla, 31/5/2012 Perşembe günü Saat 10.30'da toplanmak üzere Komisyonumuzun bugünkü toplantısını kapatıyorum.

Kapanma Saati: 16.04