

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ

PLAN VE BÜTÇE KOMİSYONU

TUTANAK DERGİSİ

17'nci Toplantı

03 Kasım 2017 Cuma

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

İ Ç İ N D E K İ L E R

Sayfa

I.- GÖRÜŞÜLEN KONULAR

II.- SUNUMLAR

1.- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Ahmet Arslan'ın, 2018 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanunu Tasarısı (1/887) ile 2016 Yılı Merkezi Yönetim Kesin Hesap Kanunu Tasarısı (1/861) hakkında sunumu

2.- Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu Başkanı Dr. Ömer Fatih Sayan'ın, 2018 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanunu Tasarısı (1/887) ile 2016 Yılı Merkezi Yönetim Kesin Hesap Kanunu Tasarısı (1/861) hakkında sunumu

III.- KANUN TASARI VE TEKLİFLERİ

A)KANUN TASARI VE TEKLİFLERİ

1.-2018 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanunu Tasarısı (1/887) ile 2016 Yılı Merkezi Yönetim Kesin Hesap Kanunu Tasarısı (1/861) ve Sayıştay tezkereleri

- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı
- Karayolları Genel Müdürlüğü
- Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu
- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

PLAN VE BÜTÇE KOMİSYONU

17'nci Toplantı

3 Kasım 2017 Cuma

I.- GÖRÜŞÜLEN KONULAR

TBMM Plan ve Bütçe Komisyonu saat 10.05'te açılarak dört oturum yaptı.

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Ahmet Arslan,

Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu Başkanı Dr. Ömer Fatih Sayan,

Tarafından, 2018 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanunu Tasarısı (1/887) ile 2016 Yılı Merkezi Yönetim Kesin Hesap Kanunu Tasarısı (1/861),

Hakkında birer sunum yapıldı.

2018 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanunu Tasarısı (1/887) ile 2016 Yılı Merkezi Yönetim Kesin Hesap Kanunu Tasarısı (1/861) ve Sayıştay tezkerelerinin görüşmelerine devam edilerek,

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının,

Karayolları Genel Müdürlüğünün,

Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumunun,

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün,

2018 yılı bütçeleri ile 2016 yılı kesin hesapları kabul edildi.

Komisyon gündeminde görüşülecek başka konu bulunmadığından 20.24'te toplantıya son verildi.

3 Kasım 2017 Cuma

BİRİNCİ OTURUM

Açılma Saati: 10.05

BAŞKAN : Süreyya Sadi BİLGİÇ (Isparta)

BAŞKAN VEKİLİ: Mehmet Şükrü ERDİNÇ (Adana)

SÖZCÜ: Abdullah Nejat KOÇER (Gaziantep)

KÂTİP: Emine Nur GÜNAY (Eskişehir)

BAŞKAN – Plan ve Bütçe Komisyonumuzun çok değerli üyeleri, çok Değerli Bakanımız, kamu kurum ve kuruluşlarımızın çok değerli bürokratları, basınımızın değerli temsilcileri; Başkanlık Divanı adına hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Komisyonumuzun 17’nci Birleşimini açıyorum.

Gündemimizde Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Karayolları Genel Müdürlüğü, Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu bütçe kesin hesapları ve Sayıştay raporları ile Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Bütçe Kesin Hesabı bulunmaktadır.

Sayın Bakanım, sunuma başlamadan önce bürokrat arkadaşlarımızın kendilerini Komisyona tanıtmalarını rica edeceğiz. Ön sıradan başlayalım.

(Toplantıya katılan kurum temsilcileri kendilerini tanıttı)

BAŞKAN – Sayın Bakanım, sunum yapmak üzere size söz veriyorum.

Buyurun Sayın Arslan.

Normalde süre sınırimız yarım saat ama Ulaştırma Bakanlığının sunumda bu sürele sığmayacağını biliyoruz Sayın Bakanım. Bütçede sınır olmadığı gibi sürede de sınır yok.

Buyurun efendim.

II.- SUNUMLAR

1.- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Ahmet Arslan’ın, 2018 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanunu Tasarısı (1/887) ile 2016 Yılı Merkezi Yönetim Kesin Hesap Kanunu Tasarısı (1/861) hakkında sunumu

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Değerli Başkanım, değerli Komisyon üyeleri, kamu kurum ve kuruluşlarının değerli temsilcileri, değerli basın mensupları; ben de 2018 yılı bütçemizin Plan Bütçe Komisyonu görüşmeleri çerçevesinde Bakanlığımız, Bakanlığımızın bağlı, ilgili, ilişkili kuruluşlarıyla yürütülen çalışmalara ve detaylarına ilişkin olarak sizleri bilgilendirmek üzere huzurunuzdayım. Hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Tabii, AK PARTİ Hükümetleri olarak bugün 16’ncı bütçe görüşmesini gerçekleştiriyoruz. Daha önce bu Komisyonda gerek Komisyon üyesi olarak gerek bürokrat gerek milletvekili olarak defalarca bulunmuş olan biri olarak ifade etmek isterim ki her zaman bu Komisyon bize yol gösterici olmuştur. Önerileriyle, eleştirileriyle süregelen çalışmalarımıza katkı koymuştur ve buradaki değerlendirmeleri her zaman dikkate aldığımızı, faydalandığımızı özellikle vurgulamak isterim.

Yine, sözün başında ifade etmek isterim ki ilk Ulaştırma Bakanı rahmetli Ali Çetinkaya başta olmak üzere, sadece Bakanlık değil, ülke adına taş üstüne taş koyan, çivi çakan herkesi, vefat edenleri rahmetle, diğerlerini minnetle, saygıyla anıyorum. Yine, bürokrat arkadaşlarımız kendilerini size takdim ettiler, arz ettiler. Ancak bilinmeli ki biz Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı olarak yaklaşık 100 bin kişilik bir aileyiz, onları temsilen huzurlarımızdayız. Elbette ki bayan arkadaşlar çok olsun isteriz, buna hiç şüphe yok ama nazarlık da olsa Genel Müdürlük seviyesinde Funda Hanım. Ama sadece nazarlık olsun diye değil, gerçekten bilgisiyle, becerisiyle, tecrübesiyle bize Bakanlık çalışmalarında katkı koyan arkadaşımız ve yine, “üst düzey bürokrat” ifadesi kullanıldı. Gerek kara yolu düzenleme gerekse dış ilişkiler genel müdürlüklerimizde yine genel müdür yardımcısı seviyesinde bayan arkadaşlarımız var. Elbette ki bizim de tercihimiz, bayan sayısının çok olması ama tecrübelerine, birikimlerine bağlı olarak bu görevi veriyoruz, onlar da bu aileye, 100 bin kişilik aileye destek veriyorlar.

Tabii, birçok yapısal reform yapılıyor. Biz de bütün bu büyük krizlere rağmen, dünyadaki büyük krizlere rağmen komşularımızdaki istikrarsızlıkla mücadele ederken ülke olarak bu ortamdan minimum seviyede etkilenmeye ve ulaştırma, erişim konusunda da hizmetlerimizi kesintisiz yürütmeye çalışıyoruz. Bu konudaki ulaştırma yatırımlarının diğer bütün sektörler için önemli olduğunu da biliyoruz.

Zira, 15 Temmuzun hemen ertesinde de Sayın Cumhurbaşkanımızın “Hiçbir yatırımı ve işi ertelemeyin.” ifadesi ve talimatı çerçevesinde, hiçbir işin durmadığını, rehavete kapılmadığımızı, kaos isteyenlere, hizmet hızının düşeceğini zannedenlere, büyük projelerde ilerleme sağlanmayacağını, sağlanamayacağını zannedenlere inat, ülke olarak işimizi bir an önce yapmak, projeleri bir an önce bitirmek konusunda gerçekten olağanüstü bir gayret sarf ediyoruz ki bunu da görüyoruz ki diğer sektörlerin kaldıracı olan ulaştırma ve diğer çalışmalar neticesinde ülkemizde büyüme hızı yüzde 5’in üzerinde, uluslararası piyasa beklentilerinin çok üzerinde gerçekleşti ve icraatlar konusunda, rahatlıkla söyleyebiliriz ki on beş yıldır ülkemizin ulaşımı, iletişimi ve bunun altyapısını gerçekleştirmek adına muazzam bir çalışma ve dönüşüm yaşıyoruz. Bu dönüşüm, tabii, bu Bakanlığa yıllarını harcayan Başbakanımızın emeklerini inkâr etmeden gerçekleşti. Hükümetler olarak destekleri var, Meclis olarak destekleriniz ve Plan ve Bütçe Komisyonu olarak da değerli Komisyon üyelerinin veya Komisyona gelen değerli milletvekillerimizin katkısı var. Onun için de çok çok teşekkür ediyorum.

Yine, ifade etmek gerekir ki vatandaşımızın desteği önemli, bize olan inancı önemli ve bu anlamda vatandaşımıza da çok çok teşekkür ediyorum.

Tabii, dünyada 1870-1914 arasında yaşanan iki küresel bütünleşme dalgası olmuş. Birincisi, ulaşım teknolojilerindeki gelişmelerle aşılmış ve değişim sağlanmış. 1980’den sonra da yine küresel dalgada iletişim teknolojilerinin bu sektörü ve gelişmeleri çok etkilediğini biliyoruz. Bir başka deyişle, bu iki hizmet sahasındaki gelişmeler dünyadaki ekonomik ve sosyal anlamda bugün son şeklini alan ulaşım, erişime ve diğer sektörlerle çok ciddi anlamda etki etmiştir ve yerli ve millî üretimden söz edebiliyorsak bunda, gerçekleştirilen ulaşım ve iletişim altyapı yatırımlarının rolünün büyük olduğunu ifade etmek isterim.

Yine, yapılan her iş, şimdide değil, aynı zamanda geleceğe de hizmet ediyor. Bunun da bilincindeyiz.

Eğer uygun görürseniz belli bir sıralamayla Komisyonumuzu bilgilendirmek isterim. Bu seneki bütçe parasal büyüklüklerimiz; yaptığımız ulaşım ve iletişim yatırımlarının ekonomik faydaları, sosyal faydaları ve etkileri; yine, ülkemizin koridor konumu nedir, neyi dikkate alarak işlerimizi yapıyoruz; bunu yaparken de ulaştırmadan lojistiğe geçmek adına nasıl bir adım atıyoruz; yol güvenliği ve konforunu artırmak konusunda nasıl bir yol izliyoruz; büyük projelerdeki durumumuz ne; denizcilik;

yerli ve millî üretime desteğimiz; siber güvenlik; iletişim altyapısının güçlendirilmesi konusunda yaptığımız çalışmalar; haberleşmenin bir diğer yüzü, değişen yüzü PTT; demir yolu sektörü; kent içi ulaşım ve hava yolu sektörü başlıkları altında sırayla Komisyonumuza bilgi arz etmek isterim.

Parasal büyüklükleri ifade ederken 2003'ten 2017'ye ulaştırma ve haberleşme alanında bugünkü, 2017 fiyatlarıyla harcadığımız para yaklaşık 362 milyar Türk lirası.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Yani, 2003'te enflasyon olarak endeksleyip...

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Enflasyon değil de deflatör oranı var ya, deflatör dikkate alınarak...

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Ha, tamam. Yani 2003'teki 2 milyar lirayı buraya 10 milyar lira falan yansıtıyorsunuz.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Hayır, 10 milyar değil. Arkadaşlar, bugünkü birim fiyatlarla bu işleri yapmak isteseydik kaç liraydı, bunun da yolunu gayet iyi biliyorsunuz, deflatör denen bir rakam var, her sene yatırım bütçelerinin o deflatör oranının da güncellenmesi söz konusu. Güncellendiğinde, bugünkü birim fiyatlarla, 2017 birim fiyatlarıyla 362 milyar lira, kara yolları 227, demir yolu 64, haberleşme 33, hava yolu 32 milyar. Denizcilik küçük gözüküyor ama denizciliğin küçük gözükmesinin sebebi şu: Biz denizcilikte daha çok regülasyonlarla sektörün önünü açıyoruz, dolayısıyla özel sektör burada yatırım yapıyor. Özel sektör yatırımlarının da yaklaşık 30 milyar olduğunu ifade etmek isterim.

Kamu-özel iş birliğiyle yapılan projelerin...

EMİN HALUK AYHAN (Denizli) – Sayın Bakan, özür diliyorum, ben bir şey sormak...

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Bize soru soracaksınız, değil mi?

EMİN HALUK AYHAN (Denizli) – Evet, soracağız ama ben bunun için söyledim...

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Hayır, ama bakın, Başkanım, her ifademde soru olur, cevap verirsem ben sunumu beş saatte zor bitiririm.

Buyurun lütfen.

EMİN HALUK AYHAN (Denizli) – Sayın Bakanım, şunu söyleyeceğim: Ulaştırma için ayrı bir deflatör hesaplıyor musunuz, yoksa genel...

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Efendim, ulaştırma için değil, Değerli Başkanım, Devlet Planlama Teşkilatı -veya şimdiki Kalkınma Bakanlığı- yatırımlar için her yıl bir deflatör oranı açıklar, bu, bütün bakanlıkları bağlar...

EMİN HALUK AYHAN (Denizli) – Sizin kurumlarda da var mı, ben...

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Burada, onların açıkları deflatör...

BAŞKAN – Arkadaşlar, lütfen...

Sayın Bakan, siz sununuza devam edin. Arkadaşlar, herkes notunu alsın, ondan sonra sorusunu sorar.

Sayın Bakan, buyurun, devam edin.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Şimdi, kamu-özel iş birliğinin bu yatırımlardaki payı yaklaşık 100 milyar lira ve şu ana kadar gerçekleşen kısmı ise 53 milyar, 46 milyarlık kısmı devam ediyor. Şu an fiilen üzerinde çalıştığımız 505 projemiz var ve bu büyük projeler parçalardan oluşuyor. Böyle düşünürseniz, 3.535 toplam projemiz var, bunlarda şu ana kadar 139 milyar harcanmış, 182 milyarlık daha projelerde çalışmaya devam edeceğiz.

Ve bu sene huzurlarımıza sunduğumuz Bakanlık, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, Karayolları Genel Müdürlüğü, Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu Başkanlığının bütçesi 2018 için toplam 28 milyar 442 milyon ve artış oranı yüzde 14.

Tabii, Komisyonumuzun gündemine gelmeyip KİT'ler olan kuruluşlarımız var, onları da dikkate alırsak bütün Bakanlığın ilgili, ilişkili, bağlı kuruluşlarının bütçesi, 2018 için, yatırım bütçesi 28 milyar 794 milyon, diğerleri de dâhil olmak üzere 54 milyar. Bunu özellikle ifade etmek isterim.

Ve yine bir şey daha ifade edeyim, tabii, Bakanlık bütçesinde gözüktüp daha sonra Sivil Havacılık, Karayollarına aktarılan bütçeler var. Geçmişte tekrar oluyordu, tekrar olmasın, mükerrer olarak yer almasın diye Bakanlık bütçesinde göstermedik, diğer ilgili kurumların bütçesinde gösterdik burada, rakamda bir karışıklık olmasın diye. Memnuniyetle ifade etmek isterim ki en yüksek artış oranı demir yolu sektöründe ve yüzde 49.

Tabii, bütün bu çalışmaları yaparken ulaşım ve iletişim yatırımlarının ekonomik ve sosyal etkileri nedir, bunlarla ilgili, Bakanlık olarak, ekonomik ve sosyal etkilerin hesaplanması kapsamında, kamuya mal olmuş veriler, ilgili sektör raporları, ilgili bakanlıklar tarafından temin edilen veriler ve sektör alanında çeşitli uzmanların katılımlarıyla bir çalışma yaptık. Bu konuda da uluslararası deneyimi olan Mackenzie'nin desteğini aldık. Böylece raporlar çıkardık ve bu raporlar kapsamında önemli başlıkları sizlerle paylaşmak isterim. Tabii, buralarda nelere dikkat ettik: Zaman tasarrufu, araç işletme giderlerindeki azalma, trafik kazalarındaki azalma, karbondioksit salımındaki azalma, ekonomik etkileri, sosyal etkileri başlığıyla çalıştık.

Sektörler bazında bakıldığında, az önce konuştuğumuz deflatörden değil de o yıl yaptığımız yatırımı o seneki döviz kurundan, TÜİK'ten aldığımız döviz kurundan hesaplırsak ne kadar yatırım yapmışız, kara yolları sektöründe 76 milyar dolarlık yatırım yapılmış, köprü, tünel, viyadük, otoyol, bölünmüş yol, sıcak asfalt, tek yol ve yol iyileştirme. Demir yollarında 22 milyar dolarlık yatırım yapmışız; yüksek hızlı tren, kent içi raylı sistemler, banliyö sistemleri, yol yenileme, elektrikli sinyalli hâle getirme ve lojistik merkezleri. Hava yolu sektöründe 9 milyar dolarlık yatırım yapmışız; yeni hava limanları veya artan uçuş trafiğine bağlı olarak mevcut terminal kapasitelerinin artırılması, hava limanlarının yenilenmesi.

Denizcilik sektöründe yat limanlarını biz yapıyoruz veya yap-işlet-devret modeliyle yapıyoruz. Balıkçı barınaklarının çekek yerlerini yine biz yapıyoruz. Tabii, bu sektörde, az önce de ifade etmişim, özellikle düzenlemeler önemli, sektörün önünü açmak önemli ve denizcilik sektöründe tersane ve limanlar dâhil hesaplırsanız yaklaşık 30 milyar dolarlık yatırım yapılmış durumda.

Haberleşme sektöründe de hakeza düzenlemelerimiz çerçevesinde sektör büyüklükleri dikkate alındığında 35 milyar dolarlık yatırım yapılmış. Yeni ve yerli uydular, genişleyen ve modernleşen TELEKOM altyapısının geliştirilmesi, e-devlet kapısı, PTT'nin modernize edilmesi, postacılık ve yeni faaliyet alanları da dâhil 144 milyar dolarlık yatırım yapılmış o yılki rakamları döviz kuruyula dolara çevirdiğiniz zaman.

Tabii, bunlar yapılırken, bunlar olurken ulaştırma ve haberleşme yatırımlarının doğrudan veya dolaylı olarak etkilediği temel sektörler nelerdir diye baktığımızda, elbette ki deniz taşımacılığı, kara yolu taşımacılığı, hava taşımacılığı, depolama, lojistik, telekomünikasyon ve posta sektörü birincil olarak direkt etkilenenler ki bunların gayrisafi yurt içi hasıla içerisindeki payı yüzde 12. Dolaylı olarak etkilenen sektörler ise inşaat sektörü, motorlu taşıtlar ticareti, toptan ticaret, turizm, perakende ticareti dâhil olmak üzere yüzde 24. Bu, uluslararası kuruluşlar direkt ve dolaylı olarak etkilenen sektörleri belli kabuller çerçevesinde ele alıyorlar. Biz de oradan yola çıkarak ele aldığımızda direkt sektörlerin yüzde 12, dolaylı sektörlerin yüzde 24 olmak üzere gayrisafi yurt içi hasıla içerisinde yaklaşık yüzde 36'sını oluşturduğunu görüyoruz.

Ve yine, uluslararası kuruluşların baz aldığı rakamlar var. Özellikle OECD verileri bulunan gayrisafi yurt içi hasıla sıralamasında en üstte yer alan 15 ülke dikkate alındığında Türkiye gayrisafi yurt içi hasılasının yaklaşık binde 4'üyle 14'üncü sıradayken bugün yüzde 1'iyle yani binde 10'uyla 7'nci sırada. Ancak görüyoruz ki Bakanlık verileri ile OECD dâhil kayıtlara giren veriler arasında bir tutarsızlık var. Bizim normalde harcamalarımız -az önce göstermiştim- çok daha yüksekken, yıllık 13,4 milyar dolarken bu çok daha düşük gözüküyor. Eğer o rakamı dikkate alırsanız ilk 3'ün arasına girebilecek yani gayrisafi yurt içi hasılasından yüzde 1 değil yüzde 1,6 pay ayıran bir ülke durumundayız ve çok üst sıralardayız. Dolayısıyla bu konuda herkese müteşekkirimiz yatırımlarımıza ayrılan ödenek çerçevesinde verdikleri destek için.

Ve yine, yatırımların gayrisafi yurt içi hasılaya etkisi olarak düşündüğümüz zaman, az önce rakamları söylemiştim, 144 milyar dolarlık yatırımları. Bir de bunların faaliyet dönemindeki elbette ki etkileri var. Yine yatırım rakamlarını dikkate aldığımızda gayrisafi yurt içi hasılanın aşağı yukarı yüzde 3'ü -rakamlar yansıda gözüküyor- 2003-2016 arasında yatırım dönemindeki etkileri ve faaliyet dönemindeki etkilerini dikkate aldığımızda toplam 286 milyar dolarlık etkisi var. Bunu sizlerle paylaşmak isterim.

Yine, yatırımların istihdama etkisine geldiğimizde de yatırım miktarı 144 milyar dolar, zaten söylemiştim, istihdam da yıllık ortalama 639 bin, gerek yatırım dönemi gerek yatırım bitip faaliyete geçmiş projeler kapsamında 639 bin kişi yıllık istihdama etkisi var. 2016 için bu rakam 966 bin kişi ve 2,7 milyar dolarlık SGK primi sadece buradan kaynaklı ödenmiş durumda. Tabii, ulaştırma ve haberleşme olanaklarının artması aynı zamanda çalışanın, işçinin de verimliliğini artırıyor. Bunu da özellikle saygıdeğer heyetinize sunmak isterim.

Bütün bu yatırımların tasarrufa etkisi ne, ne tür bir tasarruf oluşturuyor? 144 milyar dolarlık ulaştırma ve haberleşme altyapı yatırımlarının yıllık olarak tasarruf miktarı 11 milyar dolar. Daha önce kara yolu sektöründe çalışma yapmıştık, yaklaşık 5 milyar dolar olarak siz saygıdeğer hazırunla paylaşmıştık ama bütün sektörlerle ilgili çalışma yaptığımızda -ki çok uzun soluklu ve uluslararası kuruluşların da işin içinde olduğu bir çalışma yaptık- 11 milyar dolarlık bir rakam çıkıyor. Bunun zaman tasarrufu anlamında baktığımızda seyahat süresinin kısılması, ortalama hızın artması, mesafelerin kısılması, alternatif ulaştırma modlarının kullanılması marifetiyle 1,4 milyar saat zaman tasarrufu söz konusu ve bunun da parasal değeri 2,7 milyar dolar.

Araç işletme giderlerinde yakıttan tasarruf yaklaşık 1,1 milyar litre yakıt tasarrufu gibi. Bu 1,4 milyar dolar parasal bedele tekabül ediyor. 2,5 milyar dolar da araç bakımından kaynaklı bir tasarruf var. Bunun da toplam tasarruf değeri 3,9 milyar dolar.

Kazalardaki azalmaya gelince, artan trafik kapasitesine, hacmine rağmen her yıl yaklaşık 9 bin kişinin hayatı kurtulmuş durumda. Elbette ki herhangi bir kişinin hayatını parayla ölçmek doğru değil, bunu özellikle arz etmek isterim. Fakat uluslararası kuruluşlar şöyle bir kabul yapıyorlar: Ülkedeki

ortalama yaş kazalarda hayatını kaybedenlerin ortalama yaşı aradaki farkı çalışma, iş gücü olarak hesaplıyorlar ve bunu da yaklaşık kişi başına 370 bin dolar kişi başına hesaplamış durumdalar. Buradan kaynaklı da 3,9 milyar dolarlık bir kazanımdan bahsediyoruz. Elbette ki yine karbondioksit salımının azalmasından kaynaklı da ciddi tasarruflar var.

Ve yine, kamu işlemlerinin artık elektronik ortamda hızlı yapılmasına bağlı olarak ve bir yerden bir yere gitme ihtiyacını ortadan kaldırdığı için kamu işlemlerinde seyahat ve konaklama masraflarındaki tasarruf da yaklaşık 420 milyon dolar. Kamu işlemlerinde kamu personelinin harcadığı zamanın azalmasına bağlı olarak kamu personelinin üretkenliği de artıyor. Bu da 758 milyon dolar.

Ayrıca, e-devlet başta olmak üzere, birçok işlemin artık elektronik ortamda yapılıp belge istenmemesinden kaynaklı olarak yaklaşık 3 bin ton kâğıt tasarrufu sağlanmış durumda, bu 50 bin ağaç demek, bir başka ifadeyle 20 hektar orman alanının kesilmemesi anlamına geliyor.

Yine, sosyal alanda sağlanan gelişmelere baktığımız zaman iletişim alanında konuşma ücretleri 2003 yılında 29 sentken bugün 2 sent. Yaklaşık 15 kat bir düşüş var. Altyapı ve lojistik alanında özellikle Dünya Bankasının belirlediği kara yolu kalite endeksi ülke sıralamasında 53'üncü sıradan –tabii 2006 var onların elinde- 28'inci sıraya yükselmiş durumdayız.

Sağlık ve yaşam kalitesinde yine uluslararası kuruluşların çalışmalarından aldığımız bir rakamdır. En son 2014 var, belli periyotlarda yapıyorlar. Yetkin kişilerce yapılan doğum oranının Türkiye için yüzde 83'ten yüzde 97,4'e çıktığı ifade ediliyor. Tabii "Ulaştırma Bakanlığıyla ne ilgisi var?" denebilir. Başında da söyledim, ulaşım ve erişimi kolaylaştırdıkça bütün sektörlerin, bütün hizmet alanlarının işlemlerini kolaylaştırıyorsunuz, her yere doktorların, hatta hocaların gidebilmesi şansını tanımış oluyorsunuz. Erişimi kolaylaştırıyorsunuz, insanları ambulans helikopter, ambulans uçak da dâhil hızlı bir şekilde hedef, tedavi noktasına götürme şansınız var.

Eğitimde yine üniversite mezunu oranı yüzde 7'lerden yüzde 14,9'a çıkmış durumda. Burada da erişim ve ulaşım kolaylaştıkça günübirlik de olsa insanlar uçakla gidip ders verip dönebildikçe hocalar istediğiniz yerlere gidebiliyor. Aynı zamanda öğrenciler de erişim kolaylaştıkça hangi il olduğuna bakmadan orayı tercih edebiliyor, hatta derse devamın da buna bağlı olarak, ulaşım ve erişimin kolaylaşmasına bağlı olarak arttığını görüyoruz.

Yabancı turist sayısı... Yine, hakeza ulaştırma sektörü bu anlamda çok önemli, özellikle havacılığın gelişmesine bağlı olarak turistlerin de yüzde 70'inin hava yolunu kullandığını düşündüğümüzde, çok önemli etken olduğumuzu düşünüyoruz. 2016 yılı 15 Temmuz ve dünyadaki krizlere bağlı olarak 25 milyon oldu ama daha önce 35 milyon olduğunu biliyoruz. Bu sene de hedefin 30 milyon olduğunu yine biliyoruz.

Gelir düzeyi ve dağılımı... Yine, bu. TÜİK'in verileri. 2006'da yoksulluk oranı 12,8'ken 2016'da 8,4 olmuş. Bütün bunların lokomotif sektörünün ulaştırma olduğunu düşünerek bu bilgileri size arz etmek istedim.

Tabii, ayrıca, sosyal amaçlı proje çalışmalarımız var. Elektronik haberleşme altyapısı olmayan yerleşim yerine WIMAX götürülmesi, yine, 500 nüfusun altındaki kırsaldaki köylere GSM altyapısının götürülmesi, baz istasyonu kurulması, ki 1.799 götürdük, şimdi 1.472'nin çalışmasını yapıyoruz, ilave bir çalışma daha yapacağız. Bunun gibi FATİH projelerine verdiğimiz destekler, bilgi teknoloji sınıfı kurulması dâhil bütün bunlara bugün kadar 2,9 milyar Türk lirası para harcamış durumdayız. Bunlar da sosyal sorumluluk projeleri olarak Bakanlık olarak destek verdiğimiz projeler.

Tabii, ülkemizin konumunu ifade etmiştim. Bütün bu çalışmaları yaparken neyi dikkate alıyoruz, sadece şehirleri birbirine bağlamayı mı, yoksa ülkenin konumunu da mı dikkate alıyoruz? Bunu daha önce de Değerli Komisyona arz etmiştim ama bugün bir kere daha arz etmek isterim ki, yaklaşık dört saatlik uçuşla 1 milyar 540 milyon insanın yaşadığı ülkelere erişebiliyoruz, buradaki gayrisafı yurt içi hasıla 35,7 trilyon dolar ve bu ülkelerdeki ticaret hacmi de 6,8 trilyon dolar. Bizim amacımız, bu 6,8 trilyon dolarlık ticaret hacminden daha fazla yararlanabilmek ve uluslararası koridorları tamamlayarak taşımacılıktan da pay almak. Bu anlamda da doğu-batı aksındaki koridorlar önemli. Orta koridor yeşille devam ediyor Türkiye üzerinden güney koridor olan kırmızıyla da birleşip Türkiye üzerinden Avrupa'ya gidiyor. Mavi ise kuzey koridor. Kuzey koridor durak noktaları çok az, iklim şartları zor, dolayısıyla çok tercih edilebilen bir koridor değil. Güney koridor daha çok tercih ediliyor. Güney koridorda da kara yolu, demir yolu, deniz yolu birbirine eklendiği zaman bazen yük taşımaları 45 ila 62 gün arasında sürüyor. Hâlbuki Bakü-Tiflis-Kars'ın açılışıyla da gördük, eğer orta koridoru tamamlarsak, kesintisiz hâle getirirsek bunun 12 ila 15 gün arasında süreceğini, buna bağlı olarak da ekonomik olmayan bazı taşımaların veya ticaretlerin taşıma süresinin kısalmasına bağlı olarak ekonomik olacağı ve bunun kendi ilave taşımalarını oluşturacağını da görüyoruz.

Sadece bir örnek vereyim. Çin'den Avrupa Birliğine yılda yaklaşık 240 milyon ton konteyner hareketi var. Sadece bunun yüzde 10'unu orta koridor marifetiyle alırsak bu 24 milyon ton ediyor ki -farazi olarak söylemiyorum, fizibiliteler bunu gösteriyor- Türkiye'de şu an elleçlediğimiz demir yolu yükü yılda 26,5 milyon ton. Bir o kadar sadece bu koridor marifetiyle avantaj sunarak ticareti Türkiye üzerinden geçirme şansımız var, bunun çalışmasını yapıyoruz.

Ve yine, havacılık sektöründe özellikle dünyadaki ekonomik gelişmelere baktığımız zaman, geçmişte hep batıya doğru bir kayma vardı ama Çin'in, Hindistan'ın büyümesine bağlı olarak artık Dünya Ekonomik Gelişim Endeksi'nin doğuya doğru kaydığını görüyoruz. Yıllar ve yıllara bağlı olarak ağırlık merkezinin nerede olduğunu gösterelim. 1991'de okyanusun ortalarındayken 2001'de Portekiz'in, İspanya'nın oraya gelmiş durumda, şu an Türkiye'nin hemen güneyinde ve dolayısıyla bu pozisyonundan yararlanmamız gerektiğini biliyoruz, projeleri buna göre yapıyoruz.

İletişim sektöründe de, yine, doğu-batı aksındaki internet trafiğinin ülkemiz üzerinden taşınması konusunda ciddi mesafeler kat ettik. Karasal fiber hatlar konusunda çok önemli bir köprü konumundayız. Denizlerdeki fiber hatlarda da yine çok önemli hizmetler veriyoruz, bağlantılarımız var. Sadece bir rakam ifade edeyim. 20 GB yurt dışı çıkış kapasitesi olan Türkiye'den 9,3 TB'a geldik. Bu, yaklaşık 490 kat büyüme anlamına geliyor. Bütün bu uluslararası taşıma koridorlarını dikkate alarak Türkiye'de iş yapıyoruz.

Ve ulaştırmadan artık lojistiğe dönmek istiyoruz. Bununla ilgili çalışmalar yapıyoruz. Çünkü lojistik bütün taşıma türlerinin taşıma dışındaki etkenlerin de birlikte düşünüldüğü, birlikte hareket edildiği bir sektör hâline geldi. Lojistik sektörünün halkalarını tamamlamak adına da önemli çalışmalar yapıyoruz.

BAŞKAN – Sayın Bakanım, sunumun beşte 1'ini yarım saatte yaptık. Biraz daha hızlanabilirsek hiç olmazsa...

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Değerli Başkanım, burası, kendimizi ifade etmek, çalışmalarımızı nasıl yaptığımızı ortaya koymak adına biraz uzun tutuldu diğerlerini çok hızlı geçeceğim.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Farkındayım Komisyona bilgi vermek doğrudur ama sabrımı zorlamanın da doğru olmadığını bir eski Komisyon üyesi olarak özellikle ifade etmek isterim.

Tabii, Lojistik Koordinasyon Kurulu kurduk. Burada müsteşar başkanlığında bütün bakanların müsteşarları ve ilgili kurumların da en üst düzey yöneticileri bu işin içinde. Lojistik Koordinasyon Kurulu marifetiyle bir Lojistik Master Plan çalışması yapıyoruz, bu önemli. Taşıma türleri arasındaki entegrasyonu sağlamak önemli. 2016 Lojistik Performans Endeksi’nde ülkemiz 160 ülke arasında 34’üncü sırada ama hedefimiz bunu en az 15’e çıkarmak. Lojistikte en çok paydaş olan nakliye sektörü, elleçleme sektörü, depolama, banka, sigortalama, destek hizmetleri de dâhil bütün bunları sistemin içine çekip bir sistem dâhilinde çalışmayı hedefliyoruz. Bunun için de Lojistik Master Plan çalışması başlattık. Bu, bizim için çok çok önemli. Yer seçiminin yapılması, kurulması, yetkilendirme, işletilmesi dâhil ve usul ve esasları belirlemek üzereyiz. Bununla ilgili çalışmamız devam ediyor. Bunu On Birinci Kalkınma Planı’na yetiştirmeyi hedefliyoruz ki On Birinci Kalkınma Planı’nda bununla ilgili verilerimiz yer alsın. Ve yine, iltisak hatlarının yapılmasında da kamu-özel iş birliği modelini de devreye sokabilmek adına Meclisimizden bir yetki aldık, bu kapsamda çalışma yapıyoruz.

Tabii, bunları yaparken özellikle lojistik merkezlerin yapılması çok önemli. 21 lojistik merkezi planladık, bu 7 taneydi, yakın zamanda Kahramanmaraş’a açtık, 7’ydi 8 oldu. Ve Erzurum Palandöken de bitti, İbrahim Bey inşallah açacağız onu. Böylece de 9 olacak.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Rize ne oldu, Rize?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Rize’yle ilgili... Müsaadenizle devam edeyim.

Yapım aşamasında olan 5 tane lojistik merkezi çalışması devam ediyor. Rize dâhil geriye kalanlarla ilgili etüt projeler devam ediyor. Rize’nin Ovit Tüneli’yle birlikte çok daha anlamlı olacağını ve çok iyi hizmet verebileceğini biliyoruz. Onun da çalışmaları devam ediyor.

Lojistik merkezlerini neden önemseyeceğimizi sadece saygıdeğer heyete bir rakam söyleyerek ifade edelim. Konumuzun özellikle Asya ile Avrupa, Rusya ile Afrika bölgesel yük taşımacılığının merkezinde olduğunu düşünürsek az önce saydığım bölgelerdeki taşımacılıktan kaynaklı ticaret hacmi 2 trilyon dolar. Bizim buradan yeteri kadar pay alabilme şansımız var. Bunu almayı hedefliyoruz.

Ve bir çalışma daha, özellikle yük merkezlerini ve limanları demir yollarıyla ana koridora bağlamak adına çok önemseydiğimiz bir çalışmamız var. Bunun da tespitini yaptık. 279 yük merkezi, toplam 389 kilometre uzunluğunda demir yolu yaparak 33 iltisak hattıyla birbirine bağlamış olacağız. Böylece ilave yıllık 45 milyon ton yük taşıyabilme kapasitesi oluşturmuş olacağız ki bu, ülkemiz açısından çok önemli bir rakam. 10 adedinde çalışmamız devam ediyor. 41 adedi yatırım programına alınmak üzere çalışmalarımız yürüyor.

Ve yine, bir haritayı önemsiyoruz. Bu, kara yolu taşıma haritasının dışında bir haritadır, Lojistik Kara Yolu Ağı. Bu da çok çok önemli. Yük merkezlerine olan güzergâhlar, sınır kapılarına olan güzergâhlarla, ağır taşıt trafiğinin yoğun olduğu güzergâhlar kapsamında 20.715 kilometrelik bir lojistik kara yolu ağıımız var. Yine, lojistik kara yolu ağı çalışmaları kapsamında yolları önceliklendirirken bunu da dikkate alıyoruz.

Tabii, bunları yaparken yol güvenliğinin ve konforunun artırılması, seyahat konforunun artırılması kapsamında da çalışmalar yapıyoruz. Bu kapsamda 6.100 kilometre olan bölünmüş yol oranı şu an 25.709 kilometreye bugün itibarıyla çıkmış durumda. Yıl sonu hedefimiz 26 bin kilometrenin üzerine çıkmak. Önümüzdeki yıl hedefimiz de yine 27 binlere gitmek.

BSK dediğimiz sıcak asfaltla ilgili de 8.650 kilometreyi yaklaşık on beş yıllık periyotta 23.231 kilometreye çıkardık, burada da sene sonu hedefimiz 23.598. Önümüzdeki yıl da -2018'e uygun olarak- yaklaşık 2 bin kilometre yine BSK yapmayı hedefliyoruz. Tabii, aynı zamanda sathi kaplama ve onarımlarımız var. Bu anlamda da yıllık ortalama 10.500 kilometrede hem sathi kaplama hem onarım yapıyoruz. Yine, yıllık ortalama 705 kilometre de yeni tek yol yapıyoruz.

Sadece değerli hazırunun bilgilerine sunmak üzere, ana koridorları çok çok önemsiyoruz. Doğu batı aksındaki 5 koridorumuzda yaklaşık yüzde 89 ilerleme sağlamış durumdayız. Artık, kalan kısımlar genelde tünel, viyadük, köprü türü çalışmalar. Öyle olunca da maliyetleri çok yüksek ve tabii, ilerleme hızı biraz yavaş oluyor, onu özellikle söyleyeyim. Mesela, Akdeniz sahil yolunda Mersin'i Antalya'ya bağlamak adına önemli bir çalışma yapıyoruz ama birkaç kilometrede bir hep tüneller çıkıyor, 10'larla ifade edilen tünel çalışmamız var. Aynı şekilde, Artvin bölgesinde de yine 10'larla ifade edilen, hatta 50'lerle ifade edilen tünel çalışmalarımız var. Bir de kuzey-güney aksındaki 18 koridoru bu anlamda çok önemsiyoruz. Orada da yüzde 83 ilerleme sağlamış durumdayız. Tabii, tüneller önemli; mesela, hizmete sunduğumuz Ilgaz 15 Temmuz İstiklal Tüneli'ni bu sene başında hizmete sunmuştuk, gerçekten o bölgede insanlar çok çok rahat etti. Bunun gibi birçok tüneli hizmete sunduk. Bu sene 32 tüneli bitirmeyi hedefliyoruz, toplam 68 kilometre ki bunun 16 tanesini daha önce hizmete sunmuştuk. Böylece, bizim, 482 kilometre uzunluğunda 184 adet tünelde de ayrıca çalışmalarımız devam ediyor. Yansındaki rakamları tekrarlamak istemedim, zaten görüyorsunuz.

Köprü ve viyadüklerde de aynı şekilde çalışmalarımız devam ediyor. Şu ana kadar 229 kilometrelik köprü ve viyadük bitirdik, birçok köprü onarımı yaptık. Tarihi köprülerin restorasyonunu yaptık ki hep 100'lerle ifade edilebilir. Şu anda 483 köprü ve viyüdükte çalışmamız devam ediyor, bunların da uzunluğu 61,5 kilometre.

Yine, ağırlık ve boyut kontrolü çok önemli. 40 ilde 100 adet kara yolu denetim istasyonumuz var. Yaklaşık 21 milyon 743 bin denetim yapmışız dokuz ayda. Bunlar yol kalitesinin korunması, yol konforunun korunması ve kural dışı taşıma yapıp insan hayatının riske edilmemesi adına çok önemli denetimlerimiz. Bunun yanı sıra, araç muayene istasyonları da önemli. 205'i sabit, 76'sı seyyar, 5'i motosiklet, 13 traktör için olmak üzere 299 araç muayene istasyonu var ve burada da yaklaşık 4.200 kişi istihdam ediliyor. Bugüne kadar yaptığımız araç muayenesi de 82 milyon rakamına erişmiş durumda.

Bir başka önemli sektör tehlikeli madde taşımacılığı. Bu konuda da çok önemli yasal düzenlemeler yaptık. Tehlikeli madde güvenlik danışmanlığı diye bir uzmanlık istihdam yolu açıldı. Bu itibarla, önümüzdeki yıl başından itibaren geçici muafiyetlerin -çünkü yasal düzenlemesi yapılırken bir süre tanınmıştı- kalkmasına bağlı olarak sektörde 10 bin-12 bin arasında bir istihdam sağlanacak ve tehlikeli madde taşıyan araçlar uluslararası standartlara göre 2015'ten itibaren üretiliyor. Bu konuda da çok önemli bir mesafe aldık. TSE ve Türk Loydu bu konuda yetkilendirildi. Üreticilerin onay ve sertifikası için yurt dışına gitmesine gerek kalmadığı, bunlar marifetiyle içeride bu işi yapabilir hâle geldik ve bu sektörü verdiğimiz eğitimlerle hem bilinçlendiriyoruz hem farkındalık oluşturuyoruz, bu önemliydi.

Serbest geçiş sistemi de yine yol güvenliği için önemliydi. Malumunuz, gişelerden kaynaklı olarak gişelerin olduğu yerde şişmeler oluyordu ve gişelerin kalkması, serbest geçiş sistemi marifetiyle aşağı yukarı her birinde trafikte yüzde 30'luk rahatlama oldu. Fatih Sultan Mehmet Köprüsü, 15 Temmuz Şehitler Köprüsü, Çamlıca Gişesi, Mahmutbey Gişesi, Muallimköy, Mecidiye, Seferihisar yaptığımız çalışmalar, başka yerlerde de yine benzer çalışmalarımızı devam ettiriyoruz.

Tabii, burada özellikle Komisyonda geçmiş yıllarda ifade edilmişti, bunu da dikkate alarak biraz buraya koyduk. Trafik güvenliğine yönelik de birçok çalışma yapıyoruz. 1.388 kaza kara noktasında iyileştirme yaptık. 2.462 tane köprülü kavşak yaptık. Sarsma bantları oluşturduk, özellikle ses ve titreşim

yoluyla sürücünün ikaz edilmesini sağlamış oldu. Yol çalışmalarında özellikle alan işaretlemelerinde çok ciddi mesafeler katettik. Sadece son on beş yılda yıllık ortalama 20 milyon metrekare yatay işaretleme, yine 132 bin metrekare düşey işaretleme, 1.575 kilometre de oto korkuluk çakılması işlemi yapılmış yıllık ortalamada.

Akıllı ulaşım sistemlerini çok önemsiyoruz, bununla ilgili de Bakanlık olarak ciddi çalışmalar yaptık ve 2018-2020 eylem planını önümüzdeki yıl inşallah yayınlayacağız. Buna bağlı olarak örnek olarak Antalya’da çalıştık fiber kablo döşeme dâhil pilot uygulama olarak. Yolda örnek uygulama yapılacak kesimler ayrılacak, bunlarla ilgili de olumlu sonuçlara bağlı olarak düzenlemeler yapıp inşallah 17 bölgeye yaymış olacağız.

Büyük projelerdeki durumumuzu, biraz da değerli Komisyon Başkanımızın az önceki uyarısına dikkate ederek kısa kısa geçeyim. Tabii, 3’üncü havalimanı önemli. İnşaat çok hızlı bir şekilde devam ediyor, yüzde 70 mertebelerine geldi. 29 Ekim 2018 yani cumhuriyetin kuruluş yıl dönümünde, inşallah, birinci etabı olan 90 milyona hizmet edecek kısmı açacağız ve daha sonra da 200 milyon yolcuya hizmet edecek çalışmayı devam ettireceğiz. Önemli bir projemiz.

Gelelim otoyollara; tabii, Marmara Bölgesi’nde özellikle Kuzey Marmara Otoyolu -Yavuz Sultan Selim Köprüsü dâhil- hizmete açıldı geçen yıl. Yine, Osmangazi Köprüsü dâhil -hepinizin malumu- İstanbul-İzmir devam ediyor. Orada Bursa’ya kadar olan kısmı hizmete sunulmuş durumda, Bursa’dan sonrası, İzmir’e kadar olan kısmı da 25 kilometre yine hizmete sunulmuş, diğer yerlerde çalışmalar devam ediyor. 2018 yılı sonuna yetiştirmeye çalışıyoruz, yetiştirmese bile çok fazla geciktirmeden inşallah onun da bitmesini hedefliyoruz.

Yine, Kuzey Marmara Otoyolu’nu sizlere arz etmiş olayım. Tamamlanan kesimleri saydım az önce zaten. Kuzey Marmara Otoyolu’nda da Yavuz Sultan Selim Köprüsü’yle beraber 225 kilometrelik -kırmızı olarak gözüken- kısmını beraberinde yaptık, bitirdik, açtık. Onun dışında -soldaki yeşille gözüken- Kınalı’ya kadar gidecek olan Avrupa Yakası’ndaki otoyol Anadolu Yakası’nda da yine Sultanbeyli’den başlayarak ta Akyazı’ya kadar gidecek olan Anadolu Yakası’ndaki devamı. Burada değerli hazıruna şöyle bir bilgi arz etmek isterim: Özellikle Kınalı bağlantısı bittiğinde Avrupa Yakası’ndan, Tekirdağ’dan, Edirne’den, Kırklareli’nden gelen araçlar şehir içine girmeden direkt üçüncü havalimanının oradan Yavuz Sultan Selim Köprüsü’nü kullanabilecekler ve trafik ilave olarak rahatlayacak, onu arz etmiş olayım. Bu Kınalı-Tekirdağ-Çanakkale yolu, bu da önemliydi. 18 Martta temeli atıldı. Dünyanın en uzun açıklıklı, 2.023 metre açıklıklı köprüsü olacak. İşe başlandı, yaklaşık 2 milyar 703 milyon dolarlık bir proje bedeli var. Tabii, Malkara’ya kadar yaklaşık 101 kilometrelik otoyolu da kapsıyor. Böylece hem İstanbul’a hem Avrupa Yakası’na, Ege’den, Batı Akdeniz’den, Batı Anadolu’dan giden yük hareketinin İstanbul’u kullanmadan direkt Çanakkale üzerinden gidebilme şansını yakalamış olacağız.

Otoyol ağıyla ilgili, mevcutlarda 2.622 kilometreye çıktık. Yapımı devam eden 1.013 kilometre otoyolu var. 2023 hedefleri kapsamında 1.399 kilometre daha yapmayı hedefliyoruz, 2035 hedeflerinde de 3.214 kilometre daha yapmayı hedefliyoruz. Buna bağlı olarak Menemen-Aliğa-Çandarlı’da 76 kilometrelik bir kısmını yine ihale ettik. 16 kilometresinin 10’u bitmiş, 6 kilometresinde çalışma devam ediyordu, geriye kalan 76 kilometreyi ihale ettik. Orada da işleri başladı. Bunun da avantajı şu: Özellikle Aliğa bölgesini bilirsiniz, limanlardan kaynaklı çok ciddi bir ağır vasıta yük hareketi var. Ona bağlı olarak o güzergâhı rahatlatacağız ve bu Çanakkale Otoyolu’yla da bağlanmış olacak.

MUSA ÇAM (İzmir) – Ne zaman bitecek Sayın Bakan?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Üç yılda bitirmeyi hedefliyoruz inşallah.

Yine, bundan sonra Ankara-Niğde Otoyolu'nun da ihalesini yaptık, 330 kilometrelik bir proje. Bu projenin şöyle bir önemi var: Kapıkule'den başlayarak Ankara'ya kadar otoyol var, Niğde'den başlayarak -Pozantı dâhil- Şanlıurfa, Gaziantep'e otoyol var ama arada eksik olan halka vardı, onu tamamlamış oluyoruz.

ÖMER FETHİ GÜRER (Niğde) – Niğde'den başlayın Sayın Bakan, Niğde tarafından başlayın.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Şöyle yapacağız Değerli Vekilim: Ankara-Niğde Otoyolu'nun renklerini de gördünüz, üç farklı renkte. Dolayısıyla birçok alanda işe başlanacak. Yoğunluk alanda üç alanda birden iş başlayacak yani “Ankara'dan başlayalım, Niğde'ye gidelim.” değil de hepsi birden, Niğde de dâhil, Aksaray da dâhil, hepsi bundan yararlanmış olacak. Dolayısıyla eş zamanlı yapmış olacağız. Bunu da arz etmiş olalım.

Tabii, şu an -daha önce de saygıdeğer heyetimize sunmuştuk- ihale aşamasında olan Aydın-Denizli Otoyolu var, YPK kararı çıktı. Yine, Silifke-Taşucu-Mersin YPK kararı çıktı. Ayrıca, Ankara-Kırıkkale-Delice de trafik yoğunluğu çok önemli bir proje, onu da inşallah bu sene içerisinde YPK kararını çıkararak başlamış olacağız.

Kanal İstanbul'la ilgili birçok güzergâh alternatifi çalışıldı. Ayrıca, ilave sondajlar yapılarak kesitlere bağlı olarak çalışmaların kesinleştirilmesiyle ilgili bir etüt proje ve danışmanlık hizmeti ihalesi yaptık. Onunla ilgili de çalışmalar devam ediyor. Buna bağlı olarak kesiti kesinleştirip ve ona bağlı olarak da bir finans modeliyle inşallah ihale sürecini başlatacağız.

Değerli Başkanım, sektörleri hızlı hızlı geçeceğim. Denizcilik sektöründe Türk sahipli deniz ticaret filosu 8,7 milyon dwt ton iken 2008'de 15,3'tü. Dünyadaki büyük krizlere rağmen bugün 28,8 milyon dwt tona gelmiş olması doğrusu çok önemsedığımız bir rakam. Limanlarda elleçlediğimiz yük miktarı da 140 milyon tonda. Yine, 2008'i özellikle koydum, kriz dönemi 315 milyon, şimdi 449 milyon bu sene sonu hedefimiz var. Bunu da önemsiyoruz limanlarda elleçlenen yük miktarı anlamında.

Konteyner taşımacılığında da yine önemli mesafeler katetmiş durumdayız. Yaklaşık, konteynerde 8 milyon 762 bin konteyner elleçleniyor iken 2016'da, bu sene bunun 9 milyon 440 bin konteyner çıkmasını bekliyoruz. Ro-Ro taşımacılığı çok önemli, 451 bin geçen sene, bu sene 469 bin hedefliyoruz, başlangıç 220 bindi. Bunun da en önemli avantajı şu: Lojistik bağımsızlığımızı artırıyor. Bulgaristan-Yunanistan üzerinden kara yollarını kullandığımızda çok daha zor ama bu yolu kullandığımızda çok daha pratik şekilde hedef pazara erişmiş oluyoruz.

Kabotajda ÖTV'siz yakıt uygulaması vardı malumlarınız, o da kabotajda taşınan yolculuk sayıları 99 milyondan, 100 milyondan aşağı yukarı yüzde 48'lik artışla 150 milyona çıkarmış oldu. Elleçlenen yük miktarı da 29...

BAKİ ŞİMŞEK (Mersin) – ÖTV'siz yakıtta o yatı göstermesinler bari, görüntü yanlış olmuş.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Efendim, şöyle: Bu yat ticari olarak hizmet veren bir yat ve en çok döviz bırakan sektörlerden biri. Diğer turistlere göre 10 kat döviz bırakan... Dolayısıyla biz ülkeye bu bir gulet, biz ülkeye bıraktığı dövize bakıyoruz, ülkeye kazandırdığı faydaya bakıyoruz, katma değere bakıyoruz. Dolayısıyla ticari taşımacılık yapan yatlar da dâhildir, onlara da bu desteği veriyoruz...

BAŞKAN – Sayın Bakanım, devam.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) –... çünkü ülke olarak faydalanıyoruz.

Kabotajda taşınan araçlar konusunda da önemli bir mesafe katettik, yüzde 105'lik bir artış söz konusu. Bunu da saygıdeğer hazıruna ifade etmiş olayım.

Yine, limanlar konusunda, Filyos Limanı Karadeniz'de çok önemli bir limanımız, bu sene onun inşaatına da başladık. O bölgede çok ciddi bir görev ifa edecek. Çandarlı Limanı'yla ilgili, daha önce de burada arz etmiştim, Mendirek dâhil altyapı bitti, üst yapısıyla ilgili konteyner limanı olsun diye düşündük ancak konteyner piyasasında uluslararası bir daralma olduğu için burada hizmet edeceği alanları değiştiriyoruz, daha kombine, daha farklı alanlara da hizmet edecek, geride Çandarlı endüstriyel bölgesini de kurarak onunla birlikte fayda sağlayacak bir çalışma yapıyoruz. Karasu Limanı'nın bir kısmı bu senenin başında hizmete girdi, ikinci fazı da hizmete girecek. Limanlar çalışmamız devam ediyor.

Yat bağlama kapasitesini çok çok önemsiyoruz. Az önce de söyledim, her ne kadar zenginlere, parası bol olanlara hizmet eden bir sektör gibi gözüksün de buradan gelen misafirlerin bıraktığı para çok yüksek, ülke çok ciddi bir katma değer elde ediyor. Yat bağlama kapasitesini 8.500'den 18.545'e çıkardık. Şu an 6 tanesinde daha inşaat devam ediyor, 1.695 yat bağlama kapasitesi ilave edeceğiz. Yine, planlanan 9 tane var, orada da 3.250 ilave yat bağlama kapasitesi oluşturacağız.

Bu dönemde 48 yeni balıkçı barınağı yaptık. Bu sektör de önemli, bu sektöre de ciddi destek vermiş olduk.

Deniz yapıların dönüşmesini çok önemsiyoruz. Sıvı ve gaz şamandıralarını artık dolfen sistemine çevirip çok daha modern sistemlerle hizmet verilmesi konusunda düzenlemeler yaptık. Bu da önemseydiğimiz bir düzenleme. Samsun ve Antalya bölgesinde etüt proje işlerine yönelik çalışmalar yapıyoruz. Bütün sektörü bu dönüşüme zorunlu kılacağız, bütün sektör bunu sağlayacak inşallah.

Yine, gemi ve uçakların izlenmesi çok önemli. Bu taralı olarak gördüğümüz alan uçak veya gemilerle ilgili. Herhangi bir acil sinyal geldiği zaman önce bize düşüyor, sonra dünyanın diğer yerlerine düşüyor. Bütün bu alanlara gemi ve uçak anlamında ilk tehlike sinyali bizim "COSPAS-SARSAT" dediğimiz merkezimize geliyor. Bunun dışında da gemi trafiğini izlemeye yönelik de birçok çalışmamız var. Bunun da İstanbul'da, Mersin'de, İzmir'de, İskenderun'da, Kocaeli'nde sistemleri kurduk. Gemimiz nerede olursa olsun gemilerin durumunu takip edebiliyoruz, irtibat hâlinde olabiliyoruz, bu da önemli. Boğaz geçişlerindeki tehlikelerin bertaraf edilmesi adına da anlık takiplerimiz var.

Yine, yerli ve millî üretime destek oluyoruz, bunu özellikle saygıdeğer hazıruna sunmak isterim. Evrensel hizmet kapsamında 4,5G teknolojisini yaygınlaştırırken ASELSAN'la birlikte oluşturduğumuz yerli baz istasyonu ULAK var, onlara da Savunma Sanayii Müsteşarlığımıza, onların partnerlerine, çözüm ortaklarına çok çok teşekkür ediyoruz ve yine kırsalda GSM hizmeti alamayan 500 nüfusun altındaki köylere hizmet götürürken Evrensel Hizmet Fonu'ndan yüzde 30 ULAK kullanma zorunluluğu getirdik, testlere başlandı. Bu çok önemli. Artık bir millî baz istasyonumuz var, bunu memnuniyetle söylemek isterim. Dışarıya bağımlılığı azaltıyoruz.

Yerli e-posta'yı oluşturuyoruz. Burada da kamuda güvenli bir e-posta ve anlık haberleşme platformu kuruyoruz. Kurumsal ve kişisel verilerin daha güvenli hâle gelmesini sağlamış olacağız ve tabii, yabancı firmalara verilen lisans ve bakım bedellerinde de ciddi bir tasarruf sağlamış olacağız. Bununla ilgili bütün yazılım sektörlerinde teşviklerimizi veriyoruz. Önümüzdeki yıl bitirip hizmete sunmayı hedefliyoruz.

TÜRKSAT 6A'yı inşallah TUSAŞ ve TAİ, artı TÜBİTAK'ı da devreye sokarak Türkiye'de geliştiriyoruz, test merkezinde üretim yapıyoruz. Projelerde ciddi ilerlemeler kaydedildi. Artık yeterlilik testleri yapılıyor ve 2020'de inşallah fırlatmış olacağız.

Uzay çalışmalarımız var bunun yanı sıra. Uzay ajansının kurulması Meclisimizin gündeminde. Yine, JAXSA'yla, Japon Uzay Ajansıyla yaptığımız anlaşmalar çerçevesinde üniversitelerimizde geliştirdiğimiz model uydular veya uzaya gönderilecek parçaları da gönderiyoruz. Şu an uzayda test ediliyor. Geri gelenler oldu, yenileri gidecek. Bu konuda da önemli bir mesafe katettik.

Milli vagonumuzu ürettik memnuniyetle. Yüzde 20 daha hafif, yüzde 15 maliyeti düşük, bakımı kolay yeni nesil millî vagonu da tasarlattık, üretimini gerçekleştirip seri üretime başladık. Üç yılda da bunun tamamını üretip inşallah bu konuda da mesafe almış olacağız.

Yine, yüksek hızlı trende de millîleşme konusunda ciddi mesafe katettik. Bu 96 set alımımız var. Özellikle onu da Sanayi İşbirliği Programı kapsamında yapıyoruz. Başlangıçta belki dışarıya bağımlı olacağız ama yerlilik oranını sonunda yüzde 74'e çıkarmış olacağız.

EMU'yla ilgili de alüminyum gövdeli üretim yapılmak üzere fabrikalarımızda gerekli çalışmalar başladı, 2018'de inşallah başlıyoruz ve 2019'da raylarımızda olacak.

Yine, demir yolu sektöründe sinyal çok çok önemli, bu konuda da TCDD, TÜBİTAK, İstanbul Teknik Üniversitesi birlikte güzel bir çalışma yaptılar. İstasyonlarda uygulanmaya başlandı. Bunu inşallah geliştirip yerli sinyal sistemini de artık kendi demir yollarımızda kullanmış olacağız.

Türk Bayrağı'na geçişini özendirmek adına çalışmalar yapmıştık, Plan ve Bütçe Komisyonumuzda da bir torba kanunda gerekli destek verildi, çıktı ve 5.074 tekne bugün itibarıyla Türk Bayrağı'na geçti. Sadece bu sene geçen teknedir. Hedef pazar 6 bindi, onu söyleyelim. Bir senede bunu gerçekleştirdik. Bu çok önemli. Birincisi, ülkenin tanıtımı anlamında önemli. Tekneler dışarı gidiyordu, yabancı bayrakla gidiyordu, Türk Bayrağı'yla gidecekler. Özellikle amatör denizcilik gelişmiş olacak. Ülke ekonomisine ciddi katkı koyacak çünkü tamamen dışarıya gidiyordu paralar. Biz birtakım paralardan istisna tuttuk gibi gözüküyor ama kayıt altına almak marifetiyle de ciddi bir tasarruf sağlamış olduk ve düzenlemeyi sürekli hâle getirdik. Böylece sektörün gelişmesinin önünü de açmış olduk ve bu sektörde çalışan yaklaşık 10 bin kişi sosyal güvenlik sistemimizde kayıtlı değildi, onlar da bizim sosyal güvenlik sistemimize girmiş oldular.

Siber güvenlik gerçekten önemli, dönemimizde artık çok önemsedığımız bir alan. Bununla ilgili de Uluslararası Siber Güvenlik organizasyonu çerçevesinde bir Siber Olaylara Müdahale Merkezi kurduk. Siber olaylara müdahale ekipleri kuruldu kurum kuruluşlarda. Şu ana kadar 741 kurum bunu kurdu ve siber güvenliğe ilişkin strateji ve eylem planları 2013-2014, daha önce de 2016-2019'u yayınladık. Bununla ilgili de birçok tatbikat yapıyoruz. Sistemin, ülkemizdeki kurum, kuruluşların buna hazır olması adına dört tatbikat yaptık, daha da yapacağız. Arkadaşlar bu sene bir tarih koymuşlar özellikle ama "Bunu şaşırtma olarak koyduk." dediler, ben o tarihi ifade etmiyorum. Her zaman tatbikatlar yapıyoruz ki kurumlarımız buna hazır olsun.

Kamu Entegre Veri Merkezini kurduk, bunu çok çok önemsiyoruz. Bu on yılda ülkemizde 15 milyar liralık bir tasarruf sağlamış olacak. Bütün kamu kurumlarının veri merkezlerinin birleştirilmesine yönelik aktif, yedekli bir yapıda çalışacak. Uluslararası Kamu Entegre Veri Merkezi Projesi bizim için önemli, bunun çalışmasını yapıyoruz.

Bunun devamında Kamunet ve Millî Kripto çok çok önemli. Mevcut 43 kurum bundan yararlanıyor. Hedefimiz yıl sonuna kadar 150 kuruma çıkarmak. Kamunet'e dâhil olan kurumlar arasında veri trafiği de aynı zamanda şifrelenerek daha güvenli bir yapıya kavuşmuş oldu.

E-devlet konusunda gerçekten çok önemli mesafeler aldık. Şu an kullanıcı sayısı 34,8 milyon. Kullanan kurum sayısı 361. Hizmet sayısı 2.332 ve aylık ortalama hizmet kullanımı da 117 milyon. Bu çok önemli bir çalışma ve yine hizmetlerin dijital ortama aktarılarak e-devlet kapısı üzerinden kullanıcılara bütünlük bir yapıda sunulması için de 2016-2019 E-Devlet Stratejisi ve Eylem Planı'nı yayınladık. Bu çok önemli.

E-Yazışma da önemli. Bütün kamu kurum ve kuruluşlarının elektronik yazışma süreçlerine geçmesi ve bu geçişle birlikte hem zaman tasarrufu hem maliyet tasarrufu sağlaması adına çok önemli bir mesafe katettik. Tüm belediyeler, İçişleri Bakanlığı Bulut Elektronik Belge Yönetim Sistemi'ne entegre olacak. E-Yazışma projesiyle de Başbakanlık Genelgesi yayımlandı ve bu konuda da bütün kurumların bunu kullanmasını teşvik ediyoruz. Bu, dediğimiz gibi, hem zaman tasarrufu hem de şuna yarayacak: Bütünlük bir e-devlet hizmetiyle, vatandaşın şunu istemeyeceğiz: "Git nüfus cüzdanı örneğini getir, git askerlikle ilişkisiz belgeni getir, git ÖSYM'den sonucunu getir. İşte, git, şuradan şu belgeyi getir." Mesela Atatürk Kültür Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Başkanlığına yüksek lisans için başvuran biriyle ilgili şu belgelerin hiçbirini kişiden istemiyoruz. Direkt siz elektronik e-devlet üzerinden... Kurum giriyor, karşı taraftaki veriyi görüyor. Zaman tasarrufu anlamına da geliyor. Tabii, burada herkes bilir, özellikle üniversite sonuçları açıklandıktan sonra kişiler artık elektronik yöntemle ayrıca yazılı gelmesine gerek yok, çıktı alabiliyor veya üniversiteye kaydını bulunduğu ilden, bulunduğu ilçeden, bulunduğu köyden yapabileceği şansını haiz. Oraya kadar kalkıp gitmesine gerek kalmıyor. Bu da zaman tasarrufu anlamında...

Tek Durak Hizmet Noktası diye bir proje geliştiriyoruz. Burada da amacımız şu: E-devletle ilgili hizmet türü bu kadar yaygınlaşıp bütün hizmetler oradan alınabilir hâle gelince bilişim okuryazarlığı olmayan veya engelli bir vatandaşımıza ülke çapında kamu hizmetini elektronik ortamda sunmayı amaçladığımız bu tip merkezler kuracağız. O tip insanlarımız gelecek, buradan direkt bizim elemanlarımız marifetiyle hizmetini alabilecek. Pilot uygulama olarak da önümüzdeki yıl Ankara'dan bunu başlatacağız. Bu da küçük gibi gözükmeyle birlikte çok önemli bir iş görecektir.

İletişim altyapısının geliştirilmesi yönünde de önemli çalışmalar başlattık. Özellikle 2017-2020 dönemini kapsayacak strateji ve eylem planı şu an YTK imza aşamasında, tamamlanmak üzere. Bu konuda da herkesin geniş bant hizmeti alabilmesini, 2020-2023 yıllarında geniş bant hedefini bu çalışmada belirledik. Bu çalışmayla 5 temel ilke, 3 stratejik amaç ve 25 eylem belirlendi, buna göre çalışma yürütülecek.

Fiber altyapının geliştirilmesi önemli. Fiber abone sayısı 154 binden 2010'da, şu an 2 milyonun üzerinde. Fiber uzunluğumuz da 88 binden 304 bine geldi ama bunu çok daha geliştirmek adına çalışma yapıyoruz. Yine yurt dışı internet hızımız, daha önce ifade etmiştim, 20 "gigabyte"tan 9,3 "terabyte"a çıkmış durumda.

Haberleşme altyapısının geliştirilmesi konusunda sosyal sorumluluk çerçevesinde -yer yer bahsettim ama özetlemek gerekirse- daha önce 1.799 yere kurmuştuk, şimdi onları 2G'den 4,5G seviyesine çıkarıyoruz. 1.472 yere şimdi kurulumla ilgili çalışmayı başlattık, önümüzdeki yıl kurulacak ve yeni 1.500 yerin de tespiti için çalışma yapıyoruz. Böylece her yere daha kaliteli hizmet götürme şansımız olacak.

Elektronik Haberleşme Altyapı Bilgi Sistemi'ni burada yine sizlerin dikkatinize arz etmek istiyorum. Bununla ilgili kurulum tamamlandı. İşletmeciler altyapı bilgileri, coğrafi bilgi sistemi temelli haritalarda gösterilebilmektedir. Bu da kolaylaştırıcı unsurlardan biri.

Gören Göz Projesi'yle daha önce 26 ilde 10 bin görme engelli vatandaşımıza bu cihazları dağıtmıştık, hayatlarını kolaylaştırmıştı, navigasyon cihazı gibi ama onlara yönelik. Şimdi de yine 41 ilde 5 bin daha cihaz dağıtımıyla ilgili tespitleri yaptık, ihalesini yaptık, önümüzdeki yılın üçüncü çeyreğinde dağıtacağız inşallah.

BTK Başkanımız sunum yapacağı için, Değerli Başkanım, uygun görürseniz bunu geçeyim. BTK Başkanımız zaten sunumlarında buralardan bahsedecek. Sayısal yayıncılıkla ilgili de görüntü kirliliğini ortadan kaldırıp, birçok kulenin kaldırılıp tek kulede toplanmasıyla ilgili İstanbul'da bir çalışma başlattık, yürüyor; Küçük Çamlıca TV Radyo Kulesi. Ayrıca Çanakkale'de benzer bir çalışmamız var ve Ankara için de benzer bir çalışmayı yapıyoruz. Amacımız görüntü kirliliğini ortadan kaldırmak.

Yerli uydularımızla ilgili, 5A, 5B uydularıyla ilgili süreçler bitti, önümüzdeki hafta inşallah sözleşmeyi imzalayacağız. Böylece 5A'yı 2020'de, 5B'yi de 2021'de uzaya göndermiş olacağız. Bize şöyle bir artı özellik kazandırmış olacak: Beş ülkenin sahip olduğu yeni frekans aralığı olarak ifade edilen ku-bands kapasitesine sahip ülkelerden biri hâline geleceğiz, bu çok önemli. 31 derece doğu yörüngesinde, kiralık uydula varız orada, kendi uydumuzla olacağız. Bu da yine önemli. 41 derecede zaten vardık. 5B'yle ilave kapasite oluşturmuş olacağız inşallah, bunu da ifade etmiş olayım.

Tabii, postacılık sektöründe gerçekten çok ciddi mesafeler katettik. BTK ile PTT arasında 2014'te imzalanan sözleşmeyle PTT Kargo dâhil, e-ticaret dâhil, PTT çok sayıda işlem yapabilir hâle geldi. Yine, hiçbir bankanın bulunmadığı 1.792 yerleşim yerinde PTTBank marifetiyle insanımıza hizmet ediyoruz. 76 ilçe, 280 belde, 249 köy ve 1.187 mahallede özellikle PTTBank marifetiyle hizmet veriyoruz. Otomasyona açık iş yeri sayısı 4.600'ün üzerine çıktı. Yaklaşık 40 bin kişiyle 8.500 araçla da bütün bu gördüğünüz hizmetleri PTT marifetiyle vermeye çalışıyoruz.

PTT Kargo da gerçekten dünyanın birçok yerine yük taşıyor. Araç takip sistemi kurduk, otomatik mektup ayırma sistemleri kurduk, hızlı kabul sistemleri ve cihet iyileştirme sistemleri başta olmak üzere birçok işlem yaptık. Tabii, yine, PTT, ayrıca, evrensel posta hizmeti yükümlüsü olarak da diğer şirketlerin gitmediği yerlere giderek ülkenin her yerine hizmet götürüyor.

Yine, kargo lojistik hizmeti kapsamında da millî kargomat, bölgesel lojistik hat ve ülke geneline lojistik merkezi kurulması, hac ve umre kargoları, kayıtlı maddeleri ayırım sistemi, otomatik kargo ayırım sistemleri dâhil birçok sistemi yine PTT kurdu, kendini yenilemeye devam ediyor.

Yine birçok kurumla... Sosyal güvenlik kurumlarının merkez ödemeleri, Vakıfbank'la EFT işlemleri, sadece kara yollarında değil, İDO'da, millî parklarda da HGS ödeme sistemini entegre ederek oralarda ayrı bir ödeme sistemine gerek kalmadan hizmet veriyor. Elektronik hizmetler kapsamında da birleşik posta 2010'da hizmete girmişti, kayıtlı elektronik posta 2014'te, e-tebligat 2014'te. Yansıda rakamları var, rakamları tekrar söylemeyeyim ama en azından önemli bir iki tanesini söylemek adına... Birleşik Posta'yla bugüne kadar yaklaşık 1 milyar 100 milyon adet gönderi karşılanmış, bunun bedeli de 153 milyon. Diğer rakamları görüyorsunuz, tekrar rakamları ifade etmemiş olayım.

PTT Sigorta'yla, yine, zorunlu trafik sigortası dâhil olmak üzere birçok hizmeti veriyoruz. PTT, yaptığı anlaşmalar çerçevesinde bu platformda 5 şirketle hizmet veriyor. Pttcell var yine, yaklaşık 400 bin abonesi var. TÜRK TELEKOM'la da bu senenin dördüncü ayında beş yıllık yeni bir anlaşma yaptı, Pttcell'le de böyle bir hizmeti veriyor.

Tabii, 19 ülkenin posta idareleriyle e-ticaret alanında iş birliği anlaşması imzalandı. Hedef, e-ihracat hedeflerine katkıda bulunmak. Bunu çok çok önemsiyoruz. 70 ülkeden ilgili bankalar ve 130 ülkeden ilgili sektör temsilcileriyle de bu ayın 21-22'sinde inşallah Antalya'da bir uluslararası e-ticaret konferansı düzenlemiş olacağız. Bu, büyüme potansiyeli çok yüksek olan bir alan. Şu ana kadar

2012'deki kurulumu zamanıyla kıyaslarsanız 46 kat büyümüş durumdayız ama hedefimiz 2021'de 3 milyar ciro elde etmek buradan. Geçen sene İstanbul'da Dünya Posta Birliği Kongresi'ni yaptık ve üç yıllığına Dünya Posta Birliği Dönem Başkanlığına seçildik, bu çok önemli. "İstanbul Stratejisi" adı altında, dünyanın bütün yerlerinde üç yıl boyunca bizim belirlediğimiz strateji kullanılacak. Önümüzdeki yıl da bu anlamda Türkiye'de çok önemli bir toplantı yapılacak.

Demir yolu sektörünü gerçekten önemsiyoruz. Bu konuda Sayın Cumhurbaşkanımıza, Başbakanımıza destek verenlere müteşekkirimiz. Sebebi de şu, yansıda da gözüktüyor: Cumhuriyetin ilk yıllarında, Osmanlı döneminde, 1950'ye kadar yılda ortalama 134 kilometre demir yolu yapılmışken 1950'den sonra -gerçekten elli üç yıl kaderine terk edilmiş demir yolları- elli üç yılda toplam 945 kilometre yol yapılmış, yılda ortalama 18 kilometre. 2003'te tekrar demir yollarının devlet politikası hâline gelmesi, biz ulaştırmacıları da demir yolcularını da ziyadesiyle sevindiriyor. Şu ana kadar yılda ortalama 138 kilometre yol yapmış durumdayız ama memnuniyetle ifade etmek isterim ki şu an 4 bin kilometreye yakın inşaat çalışmamız devam ediyor. Bunun 1.870 kilometresi yüksek hızlı tren, 1.290 kilometresi hızlı tren, 893 kilometresi konvansiyonel hat olmak üzere 4 bin kilometrenin üzerinde çalışmamız devam ediyor. Bunların da beş altı yılda bittiğini düşünürseniz yılda ortalama 600-700 kilometre yol bitirebilir hâle geleceğiz ki demir yolları açısından çok önemliydi, bunu özellikle vurgulamak isterim. Yine demir yolu sektöründe yaptığımız çok önemli çalışmalar, 11.319 kilometre olan yüksek hızlı tren hariç hattın -ki yüksek hızlı tren 1.213 kilometre- 10.236 kilometresini tamamen yeniledik; yüzde 93'ü, çok önemli bir oran.

Yine, 2.122 kilometre elektrikli hattımız varken 4.350 kilometreye getirdik ve bunun dışında da çalışmalarımız devam ediyor, 1.947 kilometrede çalışmaya devam ediyoruz. Sinyalli hâle getirmek önemliydi, 2.449 kilometre sinyalli hat varken 5.462 kilometreye çıktı ve yine 2.385 kilometrede de çalışmamız devam ediyor.

Tabii, hızlı tren ve yüksek hızlı tren hatlarıyla yaptığımız çalışma... Yansıda özellikle kırmızıyla görünenler tamamlananlar, maviler devam edenler, sarılar ihale aşamasında olanlar, yeşiller de projesi devam edenler. Ayrıca kesik sarıyla gösterilenler de yine ön etütleri yapılanlar ki yansıda baktığınız zaman Sivas'tan Malatya, Elâzığ, Diyarbakır, Batman, Siirt'e kadar gitmesi; efendim, Aksaray, Ulukışla, Adana, Mersin, Kahramanmaraş dâhil, Gaziantep, Şanlıurfa'ya bağlanması, bütün bunlar önemseydiğimiz hatlar ve planlarımız çerçevesinde yüksek hızlı trenle şu ana kadar yaklaşık 35 milyon yolcu taşımış durumdayız. Bunu memnuniyetle ifade etmek isterim.

Tabii, Bakü-Tiflis-Kars gerçekten önemli bir projeydi Orta Koridorun tamamlanması anlamında. Marmaray Projesi deniz altından raylı sistemle Avrupa'yı Asya'ya bağlayınca Kars sonrası eksikti. Memnuniyetle ifade etmek isterim ki tek hat dizel işletmeciliğine başladık ve tren bugün Kars'tan hareket etti, Mersin'e gidiyor. Bu hat çok önemli. Aynı zamanda, bu hattın ikinci hatta çıkarılmasıyla ilgili de altyapı hazır, sadece üstyapısını yapıp ikinci hatta da çıkaracağız. Çünkü, başlangıçta yılda 6,5 milyon ton öngörülmekle birlikte daha sonra 17 milyon ton, 25 milyon ton ve 50 milyon ton yükün bu hattan geçmesi bekleniyor. Dolayısıyla, hat yükünü aldıkça ikinci hatta da ihtiyacı olacak. Onu da eş zamanlı olarak yürütüyoruz, inşallah onu da bitirmiş olacağız. Bu proje çok önemliydi. Ülkemizle ilgili rakamları ortaya koyarken Çin-Avrupa Birliği arasındaki yük hareketinden bahsetmiştim. Sadece onlar değil ama Türkmenistan, Kazakistan, ta Hindistan'a, Pakistan'a kadar bütün o yük hareketlerinin oradan Azerbaycan, Gürcistan üzerinden ülkemize ve Avrupa'daki hedef pazarlara ve Akdeniz'e açılma şansı var, bunu çok çok önemsiyoruz. Bu proje de inşallah ülkemize hayırlı uğurlu olsun.

Tabii, ihata taşımacılığı anlamında 2016’da 5,9 milyon yolcu taşımıştık, bu sene 7,1 milyon yolcu hedefimiz var. Yolcu memnuniyeti gerçekten burada çok yüksek ve bazı illere de devamında otobüsle taşımacılık yaparak yelpazeyi çok daha genişletip ülkemiz nüfusunun yaklaşık yüzde 40’ının yaşadığı illerde bu taşımacılığı yapabilir durumdayız. Yolcu taşımacılığıyla ilgili özellikle sefer sayısını bu sene yüzde 30 artırdık, bunu ifade edeyim. Yük taşımacılığıyla ilgili de daha etkin bir planlama çerçevesinde, daha etkin tren işletmeciliği yapmakla ilgili çalışmalarımız var. Vagon başına 55 ton yük miktarı 64 tona çıkarılmış durumda.

BAŞKAN – Sayın Bakanım, Komisyon üyelerimiz “Artık biz de biraz konuşmak istiyoruz.” diyorlar.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Peki Değerli Başkanım, müsaadenizle, beş altı dakikada bitireyim.

BAŞKAN – Tamam, buyurunuz.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Kent içi ulaşım önemliydi. Komisyon üyelerimiz haklı, Allah razı olsun hepsinden, çok teşekkür ediyorum. Kent içi taşımacılık önemli. Bu anlamda büyük şehirlerin hepsinde çalışmalarımız var. İstanbul’da özellikle Marmaray hizmet ediyor zaten malumlarınız. Şimdi, başka, özellikle Marmaray’ı Sabiha Gökçen’e uzatacak, İDO’yu Kirazlı’ya, Esenler’e uzatacak, daha sonra Yenikapı’yı Sefaköy’e uzatacak projeyi çalışıyoruz, bu önemli. Marmaray’ın -en önemli kısmı, belki onu söylemekte fayda var- Anadolu ve Avrupa yakasındaki banliyö sistemlerini de içerecek ve onlara metro standardında hizmet verecek olan alanlarında -63 kilometredir bu- çok yoğun bir çalışma yapıyoruz. 2018’in sonunda inşallah bunu bitireceğiz. Böylece Gebze’den Halkalı’ya kadar Marmaray araçlarıyla taşımacılık yapılacak. Ayrıca Ankara’dan giden yüksek hızlı trenler de Haydarpaşa Garı’na gidebildiği gibi, bir kısmı Avrupa Yakası’na geçebilecek, bu önemli.

İzmir’de de Torbalı-Selçuk arası İZBAN’a ekledik, bu sene hizmete sunduk, bu önemliydi. Bunun gibi birçok ilimizde yine çalışmamız var.

Bu Gebze-Halkalı banliyö hatlarının iyileştirilmesinden... Özellikle ilerlemiş olan safhalarda artık traversler, raylar döşenmeye başlandı, bunu değerli hazrurunun bilgisine sunmak isterim.

Bu da üç katlı İstanbul Tüneli. Malumunuz Marmaray var, bir. İkincisi, geçen sene 20 Aralıkta hizmete sunduğumuz Avrasya Tüneli var, otomobiller için hizmet veriyor. Bu projeyi ise Marmaray ve Avrasya’nın birleşimi gibi düşünebilirsiniz. Hasdal’dan Çamlık’a kadar, otoyollar için 2 gidiş, 2 geliş, ortada da boğazı geçerken birleşmiş olacak iki tünel. İncirli’den Söğütlüçeşme’ye kadar olan raylı sistemle birleşmiş olacak, 3 kat olarak hizmet verecek. Bunun da sondajlarını bitirdik, etüt projeleri yapılıyor. Bu sene sonu bitirip önümüzdeki yılbaşında inşallah ihalesini yapmış olacağız.

İZBAN’ı az önce söylemiştim. Torbalı-Selçuk’u da açarak İZBAN’da da şu ana kadar yaklaşık 500 milyon yolcuya hizmet verdik ve buradaki en güzel örnek olarak da -İzmir, belediye olarak CHP belediyesi olmakla birlikte- Belediye-Bakanlık olarak çok güzel bir iş birliğiyle İzmirliilere hizmet ettik, etmeye devam ediyoruz. Bunu da özellikle vurgulamak isterim.

İzmir Körfez geçişi çok farklı bir geçiş. İzmir trafiğini ring hâline getirecek, hem deniz altına daldırma tüp var hem köprü var hem yapay bir ada var. Bunda da çalışmalarını bitirdik, bitirme aşamasına...

MUSA ÇAM (İzmir) – Maliyeti belli mi Sayın Bakan?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Efendim, maliyetini özellikle söylemek istemiyoruz. Şöyle bir sıkıntı yaşıyoruz. İyi niyetle size söylüyoruz tabii de. Günün sonunda ihaleye çıktığımızda maliyetimizi açıklamış oluyoruz. Bu bizim aleyhimize dönüyor ama gerçekten önemli ve büyük bir proje. İzmir için taşımayı ring hâline getireceği için çok önemli bir proje. İzmirliilerin de bu konuda desteğini istiyoruz çünkü çok önemli bir projeyi hayata geçireceğiz. İzmirliilerin desteğiyle inşallah bu projeyi de yapmamız gerekiyor.

Ankara metrolarını, zaten Keçiören’i de açmıştık. Herkes kullanarak memnuniyetini ifade ediyor ama Atatürk Kültür Merkezi’nden Kızılay’a uzatılmasına yönelik de çalışmamız devam ediyor.

Başkentray önemli. Hem Sincan’a kadar taşımacılık hem yüksek hızlı trenlere hizmet etmesi adına bunu da inşallah bu sene sonunda açmış olacağız.

Hakeza Gaziantep’in talebi var. Beraber bir çalışmamız var.

Çevre yolu ve şehir geçişlerini çok önemsiyoruz. Birçok şehrin trafiğini rahatlatacak çevre yolu ve şehir geçişleri yaptık. Bu kapsamda şu ana kadar 573 kilometre çevre yolu yapmışız, 710 kilometre şehir geçişi yapmışız. Toplam 1.282 kilometre yol yapılarak kent içi ulaşımına destek vermiş durumdayız. Şu anda çalışma yaptıklarımızı da düşünürseniz yaklaşık 3.354 kilometreye ulaşmış olacağız.

Çok önemli bir proje çalışmamız daha var, gürültü harita çalışmasını başlattık. Bu çok önemli. Buna bağlı olarak da gürültü engelleyici özellikle bariyer yapılması konusunu 2018 yılı bütçesine de teklif ettik. Bu konuda önemli mesafeler alacağız. Bu da ülkemizin tanışacağı yeni bir alan.

Hava yoluyla ilgili sadece birkaç ifade söyleyip burayla da tamamlamış olayım Değerli Başkanım.

Hava yolunda tabii 26 aktif havalimanımız vardı, 55’e çıkardık ama 26’da da hem yenilemeler yaptık hem kapasite artışına gittik. Bu çok önemliydi ve yine terminal kapasitesi başlangıçta 55 milyon/yılda yolcuya hizmet edebilecekken şu an 258 milyon/yılda yolcuya hizmet edebilecek duruma geldi. 162 büyük gövdeli uçacağımız varken 512’ye çıktı.

Yine iç hat, dış hat yaklaşık 34 milyon/yılda yolcuya -veya 34 milyon 500 bine- hizmet ediyorken, bir önceki sene 183 milyona çıkmıştık. Geçen sene 15 Temmuz ve bölgedeki krize bağlı olarak 180’in altına düştük ama bu sene 189 milyonu yakalayarak inşallah burada da bir rekor kırmış olacağız. Tabii uçuş noktaları anlamında da gerçekten biz ülkemizde 2 merkezden 26 noktaya uçuyorken şimdi 7 merkezden 55 noktaya uçabiliyoruz.

Ayrıca uluslararası taşımalar anlamında da çok önemliydi. 51 ülkeye, 60 noktaya uçuyorduk, şimdi 119 ülkeye, 296 noktaya uçuyoruz ama bunu sadece şöyle öngörmek lazım. Ya buralara uçuyoruz, işte havayolu şirketleri para kazanıyor değil. Buralara uçmakla birlikte ticaret erbabımızın oralara gidip bağlantı yapabilmesi, ithalat-ihracat bağlantısı yapması ve ülke ticaretini büyütmesine de yarıyor. Bu çok önemli. Buna bağlı olarak da tabii bu kadar önemli bir merkezken en son işte üçüncü havalimanıyla ilgili de çalışmayı başlattık, onu zaten ifade etmiştim. Onu da artık hızlı geçeyim, zaman darlığımı da dikkate alarak.

BAŞKAN – Evet Sayın Bakanım.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Değerli Başkanım, çalışması devam eden havalimanlarını sayayım ve burada bitireyim müsaadenizle. Rize, Artvin’de devam ediyoruz. Tokat’ta yeni havalimanı devam ediyor. İstanbul üçüncü havalimanı zaten devam ediyordu. Çukurova’da devam ediyor. Ayrıca Yozgat Havalimanı ihale süreçleri devam ediyor. Karaman, Bayburt, Gümüşhane havalimanlarıyla ilgili ihale süreçlerimiz devam ediyor. Terminal binası yapılan havalimanları var, onu saymayayım ama İzmir-Çeşme-Alaçatı’da bir havalimanıyla ilgili süreçleri başlattık. YPK’sı çıktı, onu ihale edeceğiz.

ÖMER FETHİ GÜRER (Niğde) – Niğde gene yok mu Sayın Bakan?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Sırayla efendim. “Niğde gene yok mu?” değil.

ÖMER FETHİ GÜRER (Niğde) – On altı yıl oldu.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Biz Niğde’ye otoyol yapıyoruz, Niğde’yi Kapadokya’ya yaklaştırıyoruz, hepsine yaklaştırıyoruz ama şöyle: Sırayla yapıyoruz, sıra hepsine gelecek.

BAŞKAN – Sayın Bakanım, o soru-cevap kısmında.

Teşekkür ederim.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Batı Antalya da aynı şekilde devam. Yap-ışlet-devret modeliyle Kaş tarafını da trafiğe kazandıracak bir çalışma yapmış olacağız.

Bütçe büyüklüklerini zaten vermiştim.

Değerli Başkanım, ben çok çok teşekkür ediyorum, sağ olunuz.

BAŞKAN - Sayın Bakanımıza teşekkür ediyoruz.

Şimdi sunumunu yapmak üzere Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu Başkanı Sayın Sayan’a söz vereceğim.

Buyurunuz.

Süreniz on dakikadır.

2.- Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu Başkanı Dr. Ömer Fatih Sayan’ın, 2018 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanunu Tasarısı (1/887) ile 2016 Yılı Merkezi Yönetim Kesin Hesap Kanunu Tasarısı (1/861) hakkında sunumu

BİLGİ TEKNOLOJİLERİ VE İLETİŞİM KURUMU BAŞKANI DR. ÖMER FATİH SAYAN – Sayın Başkanım, değerli Komisyon üyeleri, Sayın Bakanım; 2018 Plan ve Bütçe Komisyonu bütçe görüşmeleri çerçevesinde Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu bütçesini saygılarımla arz etmek istiyorum.

Hemen sektörel büyüklüklerle başlamak istiyorum Sayın Başkanım. Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu 7 bölge müdürlüğünde 1.260 personelle hizmet vermekte. Ağustos 2017 itibarıyla 805 lisansla 458 operatör iletişim sektöründe faaliyet göstermekte.

Elektronik haberleşme sektörü istikrarlı bir şekilde büyümesini sürdürmekte ve 2015 yılında 39,6 milyar TL olan toplam işletmeciler gelirleri 2016 yılı sonunda 45,4 milyar TL’ye ulaştı, 2017 yılı ilk yarısında yani Haziran ayı sonundaki gelir miktarı 24,5 milyar TL. Yıl sonunda bu miktarın 50 milyar TL’ye ulaşması beklenmekte.

2008 yılında 6 milyon olan geniş bant abone sayısı yıllar içerisinde artarak 2017’nin ikinci yarısında 66,4 milyon oldu. Bu rakamın 55,3 milyonu mobil abonelerden oluşmakta. Toplam internet abone sayısındaki yıllık artış oranı yıllara sari olarak yüzde 20,1 olarak gerçekleşti. Mobil geniş bant abone sayısındaki artışta 4.5G hizmetinin önemli bir etkisi bulunmakta. 2015 yılı sonunda 39,1 milyon olan mobil geniş bant abone sayısı 4.5G’nin başladığı 2016 sonunda 51,7 milyona ulaştı.

İkinci çeyrek verileri: Üç ayda bir çeyrek verileri BTK toplamakta ve yayınlamakta. İkinci çeyrek verileri bir önceki yılın aynı dönemiyle kıyaslandığında en yüksek artış yüzde 28,3’lük bir oranla eve kadar fiber abonede, müteakiben 23,3 yüzdesel oranla da mobil cepten internette bu artış yaşandı.

İnternet kullanım miktarları incelendiğinde kullanıcılarımızın sadece ortalama kullanım miktarına kullanıcılarımızın baktığımız zaman aylık kullanım yaklaşık 3 GB'ken mobilde, SIM kartı uygun olan 4.5G abonelerinde bu 6,3 GB'a ulaşmakta. Kullanım açısından 4.5G'nin etkisine bakıldığında 4.5G'nin başlangıcında bu oran 1,5 GB idi. Şu anda tam 2 katına bir yıl içerisinde çıkmış durumda.

Güçlenen rekabetin etkisiyle tarifeler ucuzlamakta. 2010 yılında 149,5 milyar olan toplam trafik 2016 sonunda 250 milyar/dakika olmuş ve mobil trafik miktarı 240,7 milyar/dakikaya ulaşmıştır.

Mobil abone sayısı 2017 yılı ikinci çeyreğinde, 76,6 milyona, penetrasyon yüzde 96'ya ulaşmıştır.

Son beş yılda toplam internet kullanımı 4,5 kat artarken, sabit internet kullanımı 3,8 ve mobil internet kullanımı -burada çok ciddi bir artış var- 31 kat artmış durumda. İnternet kullanımındaki bu artışa karşılık yine son beş yılda abonelerin aylık bazda ödediği toplam ortalama ücret reel olarak yüzde 16 oranında düşmüştür.

KADİM DURMAZ (Tokat) – Sayın Başkan, bu rakamlar sunumda hiç yok, ancak grafiğe bakıyoruz.

BAŞKAN – Alırız, alırız. Tutanakları dağıtıyorum size.

BİLGİ TEKNOLOJİLERİ VE İLETİŞİM KURUMU BAŞKANI DR. ÖMER FATİH SAYAN – 4.5G abone sayısı hizmetin başladığı Nisan 2016'dan itibaren 59,9 milyona ulaşmış, Haziran sonunda SIM kartı ve telefonu uyumlu 4.5G kullanıcısı 24,9 milyon olmuş.

Makinalar arası haberleşme son dönemde artmış ve 4,2 milyon "sadece nesnelere interneti" diyeceğimiz makinalar arası haberleşme hizmeti sunulmakta.

BTK'nın başlıca düzenleme faaliyetleri ve çalışmalarına bakacak olursak hepsini bir slaytta özetlemeye çalıştık değerli Komisyon üyelerimiz.

4.5G yetkilendirmeleriyle, yerli ve milli üretimin desteklenmesiyle bu yerli ürünlerle 2020 yılında 5G'ye geçen ilk ülkelerden biri olma hedefi doğrultusunda operatörlerimiz, sektör çalışmakta. 4.5G'yle başlayan bu çabalar şebekenin tamamının yerleştirilmesi için devam etmekte ve 5G'ye de aynı şekilde yerli ve milli teknolojiyle geçmek hedeflenmekte. Ülkemizde bir önceki kullandığımız teknoloji olan 3G teknolojisine göre 10 kat daha hızlı internet hızı 4.5G'de. 5G'de bu en az 4,5G'nin de 10 katı, hatta 100 kata varan hızlar 5G'yle birlikte sağlanacak. 5G için en önemli olan ciddi oranda artışta bulunan fiber altyapı.

Sayın Bakanımın çok kısaca değindiği ve bizim sunumda biraz daha detaylandıracağımız ulusal fiber altyapı projesi EHABS'la, ülkemizdeki tüm elektronik haberleşme altyapı tesislerinin dijital ortama aktarılması ve bunun planlanması sağlanmakta ve bu sistemin ilk fazı faaliyete girdi. İkinci fazında tüm bunların otomatik olarak yapılması; bu sene içerisinde bitirecek işletmecilerden temin edilen altyapı bilgilerinin sisteme tamamı girilmiş durumda.

Posta sektörüyle birlikte PTT'yle görev sözleşmesi Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu tarafından imzalandı ve sektör yetkilendirilmeleri yapıldı. Bu sene içerisinde yönetmeliklerimiz çıkarıldı. Bunların en önemlilerinden bir tanesi de posta ve kargo iletilerinin güvenli şekilde gönderilmesiyle ilgili düzenleme.

Makineler arası haberleşme önümüzdeki süreçte... Şu anda penetrasyon 76 milyonu buldu, bundan sonra 3, 5, 10 kat sadece makineler arası haberleşme artacak. Bunlardaki telsiz ücretleri ve bunun yaygınlaştırılmasıyla ilgili teşvikler önümüzdeki dönemde daha da fazla olarak uygulanacak.

Millî Monitör Sistemi Projemiz’le 2001 yılında ilk birinci nesil millî monitör sistemi gerçekleştirilmişti. Bu sene bunun güncellenmesine başlandı, önümüzdeki yıl sonu itibarıyla bunu bitireceğiz. 18 sabit, 8 mobil istasyonuulla ülkemizde kayıtlı ve lisanslı frekanslar dışındaki tüm aktivite lisanslı frekanslar dâhil izlenebilmekte, enterferanslar tespit edilmekte ve buna müdahale edilmekte.

Bildiğiniz gibi, tüm baz istasyonlarıyla ilgili, baz istasyonu daha kurulmadan güvenlik belgesi gene kurumumuzca verilmekte. 152 bin baz istasyonunda bu güvenlik belgeleri verilmekte ve bunların kontrolü anbean sağlanmaktadır.

Tüketici haklarıyla ilgili elektronik ortamda abonelik sözleşmelerinin alınmasına yönelik düzenleme yapılmış durumda. Fesihle ilgili olarak fesih talebinin her şartta alınması hususu gene bu sene getirilen düzenlemelerden.

Adil kullanım kotası çokça tartışılan bir düzenleme. 2018 yılında adil kullanım kotasının tamamen kaldırılmasına yönelik düzenleme yapılmış durumda. Bu sene itibarıyla da kademeli bir geçiş olacak şekilde adil kullanım kotası sonrası hızlar ve gece iki ile sekiz arasında tamamen kotasız uygulama başlanmış durumda.

Katma değerli elektronik hizmetlerle ilgili çok fazla şikâyet bulunmaktaydı. Bununla ilgili düzenleme de yaptık. Düzenleme sonrası şikâyet oranları onda 1 oranında düştü. Artık internette gezinirken sadece dokunarak bir tuşla abonelik yapılmıyor, iki aşamalı doğrulama, SMS doğrulaması gibi doğrulamalarla katma değerli servislere abonelik getirilmekte.

Bütçe uygulamasına bakacak olursak, 2017 Ekim sonu itibarıyla kurum harcamalarının yüzde 88 oranındaki 2 milyar 159 milyon lirası, 5018, 5369 ve 5809 sayılı Kanunlar gereğince, Maliye Bakanlığından Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığımıza aktarılmak suretiyle gerçekleşti. Kurumumuz faaliyetlerinin bu dönemdeki on aylık harcaması bu bütçemizin yüzde 12’sini oluşturmakta, 284 milyon lira. 2018 yılında büyük oranda tasarrufa gidilmiş durumda. Bu kapsamda elde edilecek 3 milyar 65 milyon tutarındaki gelir, yüzde 91 oranında, gene ilgili mevzuat hükümlerince ilgili bakanlıklarımıza aktarılacak olup yüzde 9 oranında kalan 280 milyon lira kurumun tüm faaliyetleri için harcanacaktır.

Saygılarımla arz ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Sunumlar tamamlanmıştır.

Değerli hazırun, şimdi müzakerelere başlıyoruz. Söz istemlerine göre sırayla söz vereceğim.

Öncelikle, Sayın Temizel, buyurun lütfen.

III.- KANUN TASARI VE TEKLİFLERİ

A)KANUN TASARI VE TEKLİFLERİ

1.-2018 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanunu Tasarısı (1/887) ile 2016 Yılı Merkezi Yönetim Kesin Hesap Kanunu Tasarısı (1/861) ve Sayıştay tezkereleri

a) Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

b) Karayolları Genel Müdürlüğü

c) Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu

ç) Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

ZEKERİYA TEMİZEL (İzmir) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Değerli milletvekilleri, dinlemekten bıkmayacağımız ama zaman varlığı nedeniyle kısıtlamak zorunda kaldığımız Sayın Bakanın sunumu Türkiye'nin farklı bir yüzünü göstermesi açısından önemlidir.

Daha önce kamuda da çok değişik alanlarda görev yapmış -DPT'de, hatta değişik bakanlıklarda- bir arkadaşım bir gün dedi ki: "Eğer bir gün bu Konya-Ankara arası trenle bir saate inerse, bu projenin açıldığı gün iktidarda hangi parti varsa ömrümün geri kalan kısmında oyumu hep ona vereceğim."

EBUBEKİR GİZLİGİDER (Nevşehir) – Siz değildiniz değil mi o?

ZEKERİYA TEMİZEL (İzmir) – Değildim.

BAŞKAN – Sayın Gizligider...

ZEKERİYA TEMİZEL (İzmir) – "Ona vereceğim." dedi. Geçenlerde sordum ona, "Sözünü tutuyor musun?" dedim. Dedi ki: "Çok zor oluyor ama gözümü kapatıyorum, kendimi trende hayal ediyorum, Konya Ovası gözümün önüne gelince oyumu atıyorum."

Şimdi, değerli arkadaşlar, benim hayalim fazlaydı. Benimki İstanbul'dan Kafkaslara kadar tırmanan bir demir yolu, ben de sürekli olarak onu söyledim. Kars'tan Asya'ya giren, Kafkasların üzerinden bütün Asya'ya kadar uzanan bir tren yolu da benim hayalimdi. Ben öyle bir taahhütte bulunmadım. Taahhütte bulunmadım ama bu, benim bu projeyi gerçekleştiren insanları kutlamamın önünde bir engel değil. Bakü-Tiflis-Kars Demir Yolu'nun açılması benim hayalim açısından da bir başlangıç oldu ve bu hayalin gerçekleştirilmesi gerçek anlamıyla bir ülke projesiydi. 1990'ların başından beri bu projede, özellikle Aralık'taki -Aralık ilçesini kastediyorum burada- Umut Köprüsü'nün temelini atanlardan başlayarak bugün bu projenin açılışını yapan herkesi candan kutluyorum. Bu önemli bir olay. İşte bu, Türkiye projesi.

Şimdi, değerli arkadaşlar, böyle şeyler yapıldığı zaman bunları görmemezlikten gelmek, bunlara bakmamak diye herhangi bir şeyi yoktur bu halkın. Onlar yapıları her hâlükârda takdir ederler, onda hepimiz hemfikiriz.

Yalnız, değerli arkadaşlar, böyle projeleri falan gerçekleştirdikten sonra çok yoğun olarak bazı şeyleri eleştirmenin pek fazla anlamı kalmıyor. Zaten arkada oldukça önemli bir güç bu işi yapacak, hazırlanmış, bekliyoruz bu şeyler açısından. Ben, Plan Bütçe Komisyonunun üyelerine bütçe tekniği açısından burada yapılması gereken veya en azından irdelememiz gereken bazı şeylerin ön başlıklarını vereceğim. Şimdi, özellikle Karayolları zaten bu bütçenin neredeyse yarısından fazlasını oluşturduğu için oradaki projelerden başlıyorum.

Değerli arkadaşlar, Karayollarının devam eden projelerini mutlaka bakmanız gereken bir doküman olarak algılayın ve bu projelere bakın; az buz değildir, bütün Türkiye'yi görürsünüz burada, bütün Türkiye'yi görürsünüz. Şimdi bu projelerin içerisine baktığımız zaman, bazı projelerin başlangıç tarihlerinden irkilirsiniz; 1974 yılından gelen projeler vardır, 1980'den gelenler vardır, 1980'lerin ikinci yarısından, 1990'lı yıllardan gelenler vardır, 2000'li yıllarda başlananlar da vardır; bunlar devam ediyor. Bir zamanlar bu projelerin sadece siyasi sözler nedeniyle başlatıldığını, bir türlü bunlara ödenek konulmadığını sürekli buralarda konuşur ve eleştiri konusu yapardık. Bu listenin içerisinde hâlâ iz bedeliyle izlenen dünya kadar proje var. Hatta bazı projeler var ki -2017 yılı rakamları var elimde- 2017 yılındaki iz bedeliyle izlenen yatırım tutarı 2 bin lira konulmuş, bazılarında 10 bin lira konulmuş ve bu proje bu şekilde duruyor. 2 bin lira konulan projenin başlangıç tarihi ta 1998; 1998 yılında başlamış, 2 bin lira, 2 bin lira konularak bu gidilecek. O zamandan beri yapılan kısma bakıyorsunuz, projenin neredeyse yüzde 10'unu falan bulmamış. Bu projelerin içerisinde büyük bir hızla, büyük bir kısmı biten projelerin hepsinin yabancı kaynakla yapıldığını görüyorsunuz, işin özeti. Yani, bütçe olanaklarıyla

yapmaya çalıştığımız projelerle ilgili olarak Türkiye’de 1970’li yıllardan beri pek bir değişiklik olmamış ama dışarıdan kaynaklı olarak borçla yaptığımız projelerde inanılmaz başarılı olmuşuz, büyük bir hızla yapılmış; bir senede yapılanlar olmuş, iki senede yapılanlar olmuş, zaman verilmiş, pazarlığı yapılmış, daha da öne çekilmiş. Bunların içerisinde baktığımız zaman bunu çok somut olarak görüyorsunuz ve bu projelerin büyük bir kısmını da zaten biliyorsunuz. Şurada, örneğin -listeler aslında çok açık, bakıldığı zaman görülüyor- Sinop-Samsun projesine bakıyorsunuz, Sinop-Samsun-Bafra’dan geçen A1 standardındaki kara yolunun, bölünmüş yolun dış kredisi 2 milyar küsur olmuş ve bu proje olduğu gibi gerçekleşmiş, bitmiş. Kredi bulunanların hepsi bitiyor, kredi bulunmayanlar konusunda sürünüp duruyoruz; bir türlü bitmiyor, görüyorsunuz zaten. Bitmeyen yollardan bir tanesi de Ankara-Polatlı yoludur, Sivrihisar’a doğru; bunlar bitemiyor, bunlarda bir olay yok. Şimdi asıl dikkatinizi çekmek istediğim konu da zaten bu.

Değerli arkadaşlar, şu listeye baktığımız zaman, kendi illerinize de neler yapılacağını ya da bu illerde hangi projelerin gerçekleşeceğini de göreceksiniz. Bizler şimdiye kadar özellikle kesin hesap tasarıları içerisinde bu şekilde yabancı krediyle yapılmış, yabancı kaynakla yapılmış ve hazine tarafından da garantileri verilmiş olan yükümlülüklerin tutarı konusunu burada tartışıp durduk, bunu önemsedik de. Dedik ki: Bunlar yapılıyor, yapılıyor da bunlar nedeniyle hazineye gelecek olan yükümlülük gelecekte ne olacak? Biz bugün sevine sevine yapmış olduğumuz, üstünden geçtiğimiz yollar, köprüler, tünellerle ilgili daha sonraki nesillerin üzerine acaba korkunç bir yük bırakıyor muyuz, bırakmıyor muyuz? “Yolumuzu yaptık, bitti.”yle bu olay olmuyor yani borç parayla, kredi bularak bir Jaguar’a binip de keyfetmek gibi bir olay bu. Taksitlerinin ödeme zamanı geldiği zaman birisi gelip Jaguar’ı altından çekip alıveriyor. Ondan sonra başka araca da binemiyorsun. Bütün bunların hepsi tamam. Sayıştay, 2016 yılı kesin hesaplarıyla beraber bunları nazım hesaplarında göstereceğini söylemişti, hatırlıyorsunuz onu ve göstermeye başladı. Değerli arkadaşlar, Karayolları Genel Müdürlüğü’nün kurum kesin mizanında verilen garanti hesapların içerisindeki rakam 342 milyar 598 milyon 569 bin lira, milyar olarak 342,5 milyar diye düşünün. 342,5 milyarın tamamının bir risk olarak gerçekleşeceğini iddia etmiyoruz, o mantık dışıdır zaten, böyle bir olay yok. Büyük bir olasılıkla bunlar bedellerini ödeyeceklerdir, bu verilen garantiler nedeniyle belki hazineye bir yük gelmeyecektir ya da tamamı gelmeyecektir, belirli bir kısmı gelecektir. Peki, değerli arkadaşlar, bu risk var mı yok mu şu anda? İşte, bu risk var. İşte, bu risk şu anda Türkiye’nin geleceğini ipotek altına alan bir risk. Kaynaklarımız ölçüsünde özellikle pek fazla lükse kaçmadan gerçekleştireceğimiz projeler yerine nasıl olsa kredisi geldi deyip büyük bir hızla girerek yapmış olduğumuz bu projeler nedeniyle biz geleceği ciddi anlamda bir risk altına sokmuş oluyoruz. Bu koşullar altında, bu veriler üzerinden değerlendirme yapıp arkasından şuradaki ödenekler üzerinden de projeleri değerlendirmek bu Komisyonun görevi. Yapılan işler, iyi yapılan işlerde “Yapanlardan Allah razı olsun.” diye geçiyoruz, öyle olur zaten. Yapılan işin kötüsü de olmuyor, karşı çıkılsa da kötüsü olmuyor. “Karşı çıkıyorsunuz ama işte bak ne güzel üstünden geçiyorsunuz.” denilmesi pek haklı bir olay değil, yapıldıktan sonra elbette ki o güzel oluyor ama maliyetini kim ödüyor, bedelini kim ödeyecek? Gelecekte o bedelle farklı olarak alternatif kullanma imkânlarını değerlendirmek birilerinin elinden ta önceden nasıl alınabilir? İşte üzerinde durulması gereken ve bu Komisyonun yapması gereken en önemli çalışma da bu oluyor.

Değerli arkadaşlar, bu olay sıradan bir olay değil. Başka bütçelerin rakamlarının içerisinde de bunları göreceksiniz. Oralardaki nazım hesapların hepsinden teker teker bunlar çıkarılacak, bunların üzerinde tartışılacak. Eğer kesin hesapları bir alt komisyonda ayrıntısıyla inceleme imkânı olsaydı -sadece böyle birkaç tane global rakam üzerinden değil- çok daha ayrıntılar üzerinde konuşmamız söz konusu olurdu. İnsanların tercihleri vesairesi konusu ayrıdır ama devleti uzun vadeli yükümlülüğe sokan bu tür taahhütler konusunda bu Komisyonun çok büyük bir sorumluluğu vardır, vicdani

sorumluluğu vardır. Bu rakamı bir defa daha söyleyeyim: Karayolları yatırımları nedeniyle şimdiye kadar bu devletin sırtında risk oluşturma olasılığı olan taahhüt miktarı 342 milyar 598 milyon 569 bin 735 lira 80 kuruş olarak bu raporda geçiyor, kesin hesap tasarısında. Bunun üzerinde düşünelim ve buradaki diğer rakamların üzerinde de bir miktar daha çalışalım. Bir saat zaman kazanarak bütün bunları okuma olayım yok, sadece şu listeyi bir okumak isterdim aslında yani şu andaki devam eden işlerle ilgili okumak isterdim. Zaten Sayın Bakanı dinlediğim zaman, birdenbire bir baktım, 2017 bütçesi 24,9 milyar lira olmuş, 2018 bütçesinin tamamı için de 28 milyar liralık ödenek talep etmişler. Akıl var izan var değerli arkadaşlar.

Şimdi, Sayın Bakanım, 28 milyar lira ödenekle bu projelerin hayali bile görülmez, bunu hepimiz biliyoruz, yok böyle bir olay ama 28 milyar liranız var ve bu arada da 6 milyar dolarlık da bir dış borcumuz var, her sene verdiğimiz 40 milyar liralık da cari açığımız var. Dış ticaret fazlası vermiyoruz, cari açık veriyoruz ama bu arada da sürekli olarak borçlanıyoruz. Bütün bütçe ödenegimizin tamamı 28,4 milyar lira. Bu bütçe ödeneklerinin yetmeyeceğini herkes biliyor. Hiçbir zaman Karayolları ve Ulaştırma Bakanlığı ödeneklerinde başlangıç ödenekleri ile bitiş ödenekleri arasında asla yakın bir ilişki bile olmaz, en az aşıldığı zaman yüzde 50’lerde, yüzde 60’larda aşılır. Özellikle siyasi otorite sürekli olarak bu tür işleri yapanlara “Yap kardeşim, sen merak etme, bunun ödeneği gelecektir.” der, onlar da işlerini kaybetmemek için harıl harıl bunları yaparlar, haydi emanetler yükselir, ondan sonra buradan siz sınırsız şekilde borçlanma yetkisi veren kanunlar çıkarmaya başlıyorsunuz, işin özeti bu.

Plan ve Bütçe Komisyonu üyeleri olarak bakın, 3 tane doküman var elimizde, bunlara bakın. İyi işleri takdir edelim ama bu ülkenin geleceğini de ipotek altına sokmayalım.

Teşekkür ederim Sayın Başkan.

BAŞKAN – Ben teşekkür ediyorum Sayın Temizel.

Sayın Paylan...

GARO PAYLAN (İstanbul) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakan, değerli bürokratlar, değerli arkadaşlar, değerli basın emekçileri; hepinizi saygıyla selamlıyorum ve başarılar diliyorum hepinize, umarım iyi bir görüşme geçer.

Sayın Bakan, ben sizi eleştireceğim, yaptıklarınızla ilgili değil, söylediklerinizle ilgili değil, eksik kalanlarla ilgili, söylemediklerinizle ilgili sizi eleştireceğim. Şimdi, çok güzel neoliberal bir sunum yaptınız gerçekten ve Sayın Başkan kapitalizm tartışması açtı. Ama dünyaya kapitalizm hâkim ama o kapitalizmin de çeşitleri var, bazı ülkelerde vahşi kapitalizm uygulanıyor, bazılarında daha insani diyebileceğim belli düzeylerde kapitalizmler uygulanıyor. Bunun düzeyini belirleyen şeylerden birisi de ulaştırma politikalarıdır Sayın Bakan. Şimdi, siz konuşmanızda hep rakamlardan bahsettiniz, hep rakamlar, “Şu kadar yol yaptık, bu kadar demir yolu yaptık, hava yolu yaptık.” ama inanın, sizin açtığınız her yolda pek çok şey var, yol güzergâhlarında pek çok şey var. Şimdi, siz bir yol açmaya kalkıyorsunuz mesela, o güzergâhta ormanlar var, oradan size ağaçlar bakıyorlar, kestığınız ağaçlar var, etrafında karacalar, ceylanlar var, onlar size bakıyorlar, börtü böcek var, onlar size bakıyorlar, hiç bunlardan bahsetmediniz. Mesela, sulak alanlar var, orada balıkçıl kuşlar var, onlar size bakıyorlar, kirlenen nehirlerimiz, göllerimiz var, onlar size bakıyorlar, hiç onlardan bahsetmediniz veya açtığınız güzergâhlarda köylüler var, çiftçiler var, onların bir yaşamları var, yüzlerce yıllık habitatları var, orada bir ekosistemleri var, bozduğunuz ekosistemler var, hiç onlardan bahsetmediniz mesela.

Sayın Bakan, konuşmamı bunun üzerine yapacağım ve siz rakamlardan bahsederken her rakamın aslında neleri ihtiva edebileceğiyle, neleri etkileyebileceğiyle ilgili bir sunum yapmaya çalışacağım. Şimdi, sizin Bakanlığınız, insanı, yükü ve bilgiyi bir yerden bir yere ulaştırmak üzere bir Bakanlık ve

bunu nasıl yaptığınızla ilgili politikalarınız da 80 milyonun, hatta bütün bir coğrafyamızın geleceğini belirliyor. Ulaştırma politikaları bu anlamda ülkenin tercihleri, o ülkenin nasıl bir ülke olacağını ve yaşanılır mı, daha az yaşanılır mı bir ülke olacağını da belirliyor. Bu anlamda sizin tercihleriniz, mesela ülkemizin tercihleri neler oldu mesela uzun yıllara baktığımızda yani toplu taşıma mı oldu, yoksa bireysel araç üzerine mi, o egzoz yayan araçlar üzerine mi oldu? Maalesef, hâlâ pompalanan şey büyük oranda bireysel araç alımı ve şehirlerin o egzoz dumanlarına, kirliliğe ve gürültüye mağlup olmaları anlamında politikalar var. Yüğü taşıırken ülkemiz hep kamyonlar anlamında tercihini kullandı ve bugün bakıyorsunuz, rakamları milyonlara varan kamyonlarla, o gürültüyle, egzozla maalesef hemhâl olmuş durumdayız. Demir yolu taşımacılığı, deniz yolu taşımacılığı hep ihmal edildi. Bir de şu var Sayın Bakan, hep pompalanan şey dedim ya araçlar, mesela işinize giderken, okulunuza giderken bireysel arabanızla mı gitmek pompalanıyor yoksa yürüyerek bisikletle mi gitmeniz salık verilir? Ülkemiz bu anlamda da hep arabayla gidin veya otobüsle gidin, bisiklet yollarının, yürüyüş yollarının hep ihmal edildiği bir ülke olmuş durumda. Mesela ben Meclise gelirken hep yürüyerek geliyorum Sayın Bakan; her sabah 3 kilometre yürüyorum, her akşam 3 kilometre yürüyorum, hiç arabaya binmiyorum. Yanımda oturan Ertuğrul Bey de, biliyorsunuz, hep bisikletle gidip geliyor. Bakın, bunlar birer örnek ama sayın bakanlarımızın, milletvekillerimizin tamamına yakını genelde kamunun lüks arabalarıyla veya kendi araçlarıyla Meclise gelip gidiyorlar. Bakın, bu anlamda nasıl bir rol model oluşturuyoruz, nasıl örnekler veriyoruz, bunlar da çok önemli. Türkiye’de hep pompalanan şey lüks araçlar, araba. Oysa hepimiz bu anlamda örnek olabilirsek... Batı başkentlerinde bakıyorsunuz, bir başbakan bisikletle hükümet binasına, başbakanlık binasına gidiyor, bakanlar metroya binebiliyorlar ama hiç böyle örnekler sunmıyoruz. Sayın Bakan, bir de politikalarımızda kırdı, köyde kalmak mı -dün tarım politikasını konuştuk, Tarım Bakanlığını konuştuk- yoksa şehre doğru yönelmek mi, ulaştırma politikaları çok belirleyici biliyorsunuz. Yani bakıyorsunuz, yıllardır hep şehre göç etmek pompalanmış, hep şehirlere yapılan yatırımlar ve şehirde göç oldukça mecburen yeni yolların açılması noktasında hep ihtiyaçlar belirlenmiş. Bu anlamda bakın, ben İstanbul Milletvekiliyim, İstanbul’da mesela birinci çevre yolu yapılmadan İstanbul’un nüfusu 2 milyonu Sayın Bakan. Birinci çevre yolu da plansız bir şekilde yapıldıktan sonra etrafı doğru düzgün planlanmadığı için, onun sonuçları hesaplanmadığı için İstanbul 7 milyon oldu. Sonra rahmetli Özal zamanında ikinci çevre yolu planlandı, o sulak alanlardan, ormanlardan, yaşam alanlarından daldı geçti ama yine etrafı planlanmadığı için bakın, bugün 17 milyona taşıdı İstanbul’u ikinci çevre yolu. Sayın Cumhurbaşkanı, Belediye Başkanı olduğu dönemde “Üçüncü köprü ihanettir.” demişti, bugünlerde tekrar ihanet kelimesini İstanbul için ve diğer şehirler için kullandı ama üçüncü çevre yolu ihanettir demesine rağmen maalesef iktidarınız döneminde üçüncü çevre yolu da yapılıyor ve üçüncü köprü de yapıldı, üçüncü havalimanı da yapıldı ve bunun eğer ki plansız... Yapıldı artık, herhâlde yıkılabilecek bir durumu olduğunu zannetmiyorum, geri dönüşü de yok, çevre yolu da yapılıyor, gerçekten bu anlamda pek çok ihlal, tecavüz var o alanlarda ama İstanbul’un 17 milyondan 27 milyona çıkıp çıkmayacağını bundan sonraki politikalarımız belirleyecek ve o alanlarda biliyorsunuz, üçüncü havalimanını da yapıyorsunuz ama yine bir şeyden bahsedeceğim, ben İstanbulluyum, çocukluğumdan beri leylekler her ilkbahar gelirler, her sonbahar giderler, bunların göç yollarında olan bir havalimanından bahsediyoruz, bunları yok sayan bir proje anlayışınız var, her şeye bir projeci bakış ama bu anlamdaki yalnızca insanın değil, börtü böceğin, kuşun, ormanın haklarını yok sayan maalesef o vahşi kapitalizm boyutunda bakabileceğimiz politikalarınız söz konusu oldu. Sayın Bakan, bu anlamda mesela bir yol yapıyorsunuz, ilk etapta iyi gibi gelebiliyor ama sonra bir bakıyorsunuz ki o yolda bir yoğunluk var, yanında bir yerleşim yeri var, inanılmaz bir gürültü saçıyor etrafına ve o etrafındaki yerleşim yerlerinden biliyorsunuz, sizler çok ciddi şikâyetler alıyorsunuz,

oraya ses duvarları yapılması isteniyor ama siz o duvarları da yapamıyorsunuz ve o yerleşim yerinde insanlar gerçekten bunlardan muzdaripler. Sayın Bakan, o yolları açtığımız yerlerde biliyorsunuz, Anadolu kadim topraklar, on bin yıllık, daha eski tarihi var, tarihî eserler var.

Geçenlerde Sayın Başkan, Isparta Milletvekilimiz Süreyya Bey'e bir mesaj attım, dedim ki: "Isparta'da Karayolları çalışırken oranın belki Roma Dönemi'nden kalma sanıyorum bir höyüğünü berhava etmiş, tarumar etmiş geçerken."

BAŞKAN – Bunun Karayollarıyla hiçbir alakası yok, bunu size defaatle anlatmama rağmen siz hâlâ bunda ısrar ediyorsunuz.

GARO PAYLAN (İstanbul) – Ama yani yapan o.

BAŞKAN – Tapu çıkarılıyor Karayolları adına, hiçbir şerh konulmuyor.

GARO PAYLAN (İstanbul) – Tamam efendim, ben de diyorum ki...

BAŞKAN – Orada ön çalışmayla ilgili izin veriliyor, ondan sonra Anıtlar Kurulu Müze Müdürü kendini kurtarmak için oradaki Karayolları Bölge Müdürlüğünü ve oradaki mühendisleri şey altına atıyor.

GARO PAYLAN (İstanbul) – Sonuçta bu kimin hatasıysa...

BAŞKAN – Biz bunu defaatle söyledik. İş mahkemeye intikal etti.

GARO PAYLAN (İstanbul) – Hepsi size bağlı ama kepçeyi vuran Karayolları.

BAŞKAN – Fark etmez.

GARO PAYLAN (İstanbul) – Kepçeyi vuran Karayolları Sayın Başkan.

BAŞKAN – Müteahhit, Karayolları değil.

GARO PAYLAN (İstanbul) – Müteahhit, sizin taşerona verdiğiniz müteahhit, ihaleye verdiğiniziz.

Sayın Bakan, bir şey daha var, hiç bahsetmediğiniz bir şey daha var, Karayolu işçileri. Yani işçiler, iş kazaları, en çok duyduğumuz bakanlıklardan birisi ama siz biliyorsunuz -çoğunlukla ihaleye veriyorsunuz ama- Karayollarında da binlerce çalışan var ve iş güvenliği var, çalışanların şartları var, iş kazaları var. Yani tabii ki burada müdürler var ama kendi ekibinizle ilgili, işçilerle ilgili bir şeyler söylemenizi beklerdik, o işçileri en azından onore eden ve onların haklarıyla ilgili, hukuklarıyla ilgili bir şeyler yapacağımızı belirten birkaç cümle duymak isterdik sunumunuzda. Niye bu boyutları eksik bırakıyorsunuz? Mesela, iş kazaları oluyor Sayın Bakan, bunlarla ilgili bir şey söyleyin, istatistiğini verin, ne kadar eksilttiniz, iş kazalarını sıfıra düşürmek için neler yapacaksınız? İhale ediyorsunuz Sayın Bakan, bakın, ihale ettiğinizde hep bir tarih koyuyorsunuz, mesela siz "2020" diyorsunuz, Sayın Cumhurbaşkanı el sıkışırken "2019 kardeşim" diyor, müteahhit de sıkışıyor, ne yapacak? Gece gündüz üç vardiya çalışma yaptırıyor orada. Ne oluyor performans beklentisi? Mesela "Üçüncü havalimanı ekime yetişecek." dediği anda her gün iş kazaları duyuyoruz biz orada, yüksekte düşen işçiler, uykusuzluktan bir anda hayatını kaybeden işçilerden bahsediyoruz. Yalnızca performans mı her şey? Orada işçiler çalışıyor, her bir işçinin hayatından siz sorumlusunuz Sayın Bakan. Bu anlamda bir şeyler duymak isteriz. Üçüncü köprü inşaatında geçen yıl bir nefret cinayeti oldu mesela, geçen yıl bir Kürt işçi bir nefret cinayeti sonucu yakıldı. Bu anlamda işçilerinizi nefret cinayetleri ve nefret söylemleriyle ilgili bir eğitimden geçiriyor musunuz mesela, bununla ilgili bir vizyon acaba ortaya koymamız mümkün müdür?

Sayın Bakan, bir de tercihleriniz anlamında... Eskiden hep kamu yatırımları yapılırdı, şimdi kamu yatırımı neredeyse çok azaldı ve hep ihaleye çıkıyorsunuz, ihaleye çıktığınız firmaların isimleri de hep belli, söyleyeyim buradan, nasıl olsa marka oldular artık: Cengiz, Kolin, Limak, MAKYOL, bir

iki tane daha var ama ana olarak büyük oranda bunlar alıyor bu ihaleleri ve bunlar da alt taşeronlarına veriyorlar büyük oranda ve diyorsunuz ki “Ya, bizim borç oranımız gayrisafi yurt içi hasılanın yüzde 29’u.” Hâlbuki devlet bu yatırımları yapıyordu, yine yapar, gerekirse borçlanarak yine yapabilir ama hep siz bu şirketlere ihale ediyorsunuz ve kamu-özel iş birliği ortaklıklarına ihale ediyorsunuz, işte, dolar 2 lirayken siz ihale ediyorsunuz, diyorsunuz ki: “Buradan da 40 bin araç geçecek.” Sonucuna bir bakıyorsunuz 5 bin araç geçiyor, dolar da olmuş 4 lira; “Kamunun bir zararı olmayacak.” derken, bir bakıyorsunuz, Maliye Bakanımız geldi ve hazine sorumlusu Bakanımız da söyledi, hazinenin gelecek yıl, hastanelerle beraber, 6,2 milyar TL’lik ödemesi olacak bu kurumlara. Yani devlet mal sahibiyken kiracı durumuna düşürülüyor ve ciddi zararlar ediliyor Sayın Bakan buralarda. Yani niye devlet yatırımını bu kadar yok sayıyoruz? Niye devlet mal sahibi olmasın da yalnızca kiracı olsun? Niye vatandaşlar Osman Gazi Köprüsü’nden -100 liraya mı geçiyordu, düşürdünüz- 75 liraya geçmek zorunda kalsınlar da boğaz köprüsünden geçtikleri gibi 5 liraya geçemesinler Sayın Bakan? Bununla ilgili orta, uzun vadeli planları yaparak biz bunları yapabiliirdik. Evet, devletimiz biraz daha fazla borçlanabiliirdi ama Sayın Bakan, bakın, bir örnek vereyim: Siz TÜRK TELEKOM’u özelleştirdiniz ve alan kişi de geldi, özelleştirme parasını Türkiye’nin bankalarından aldı, biliyorsunuz yani bizim paramızı aldı, biz o bankalara mevduat yatırıyoruz; adam gitti bizim tasarruflarımızı aldı, devlete verdi. Ee, yıllardır bu şirket kâr ediyor, dünya kadar kârlar etti, şimdi de diyor ki: “Ben bu borcu ödemiyorum arkadaş.” Ya, bu mudur acaba bizim özelleştirme politikamız? Orada binlerce insan işsiz kaldı, devlet malından oldu, çok daha değerli olabilecek bir malından oldu, her şeye özelleştirme, kamu-özel iş birliği çerçevesinden mi bakacağız? Niye kamu yatırımları olamasın bu çerçevede?

Sayın Bakan, son olarak, şu boyutuyla da bakmanızı istiyorum, Hükûmet adına söylüyorum bunu: Siz yollar açıyorsunuz ancak özellikle doğu, güneydoğuya ben ne zaman gidersem son iki yıldır, üç yıldır, özellikle bu barış sürecinin bitişinden sonra -öncesinde böyle bir şey yoktu, açtığımız yollarda insanlar huzurla bir yerden bir yere ulaşıyorlardı- Suriye ve Irak’taki savaş politikaları, içerideki savaş politikaları sonucu yollardan tanklar geçiyor, bakıyorsunuz, tank çekiciler, Akrepler, Kirpiller, belli savaş araçları; ya, bu yollardan insanlarımız huzur içinde geçsinler. Bu anlamda barış politikalarına dönün ki tren yolları, kara yolları barış yolları olsun, bu yolları barış yolları hâline getirelim; tanklar geçmesin bu yollardan, insanlar huzur içinde geçsinler.

ŞAHAP KAVCIOĞLU (Bayburt) – Nereden geçirelim tankları, havadan mı uçuralım?

GARO PAYLAN (İstanbul) – Sayın Bakan, son olarak biraz bilgi... Siz bilgiyi ulaştırıyorsunuz, biliyorsunuz, tabii, Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurulu bağımsız bir kurul sanıyorum, değil mi? Bağımsız ama sayın bakanlar hep böyle ilintili anlamında böyle bağımlı kurullar hâline getiriyorlar onları ne hikmetse.

BAŞKAN – İlişkili...

GARO PAYLAN (İstanbul) – İlişkili diyorlar ama bakın, İnsan Hakları Kurumunu da gördük, gerçekten böyle bağımsız kurul vaziyeti vermiyorlar o kurumlar Sayın Bakan. Her zaman ülkedeki konjonktür neyse, siyaset nasıl davranıyorsa o kurullar da ona göre tavırlar alıyorlar maalesef, ona göre kararlar alıyorlar. Ülkemiz, gene barış döneminde, barış süreci döneminde, demokratikleşme döneminde hep bilginin daha özgür olduğu, daha serbest dolaştığı bir ülkeyken yine maalesef devletimiz –çok üzülerken söylüyorum- on beş yirmi yıllık bir iyiye doğru gidiyoruz düşüncesi –tabii ki pek çok sorumuz vardı ama- varken özgürlükçü politikalar anlamında, yeniden yalnızca güvenlikçi politikalara hapsolan bir ülke oldu ve her şeyi ama her şeyi bir tehdit olarak görmeye başladı; paranoyak bir ülke ve devlet olduk tekrar, her şeyi, her türlü bilgiyi bir tehdit olarak görmeye başladık. Ya, ben şunu anlatamıyorum Sayın Bakan, bakın, ben yurt dışına çıkıyorum, ülkemizde Vikipedi’nin kapalı

olduğunu kimseye anlatamıyorum. Ya, Vikipedi dediğiniz, tabii ki içinde yanlış bilgiler de olabilir ama, bütün dünyadaki özgür insanların bilgiye ulaştığı bir mecra. Ya, daha pek çok bunun gibi şey var, bir anda bakıyorsunuz işte, bağımsız kurulumuz, bence sizden gelen talimatlarla pek çok kurumu, kuruluşu kapatıyor; artık mahkeme kararına bile ihtiyacı yok, önce kapatıyor, sonra mahkeme kararı, istim arkadan gelsin oluyor.

BAŞKAN – Siz yoktunuz, o düzenlemeyi biz yaptık.

GARO PAYLAN (İstanbul) – Ben vardım efendim, ben muhalefet ettim buna.

Bakın Vikipedi'nin kapalı olduğu ülkeleri size sayıyorum: Kuzey Kore; İran, sürekli kapalı değil, bir kapatıp bir açıyor; Çin, bazen kapatıp açıyor; Rusya, o da çok kısa sürelerle kapatmış; yalnızca Suudi Arabistan'da bizim gibi şu an engelli ve Özbekistan. Bunun dışında kapalı olduğu veya kapatılan hiçbir ülke yok. Ya, Sayın Bakan, biz bu ligi hak ediyor muyuz şuraya baktığımızda?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Cevabını vereceğim.

GARO PAYLAN (İstanbul) – Biz bu ligi hak ediyor muyuz? Yani orada bir bilgi yanlış diye “Orada o bilgiye ulaşamazsınız.” dediğimiz zaman bakın, dünyada hangi lige düşüyoruz? Gençlerimiz, bilgisi, fikri olan gençlerimiz acaba bu ülkede kalmak isterler mi Sayın Bakan yani bilgiye ulaşamayan, bilginin sansürlendiği bir ülkede kalmak isterler mi?

BAŞKAN – Sayın Paylan, teşekkür ediyorum.

GARO PAYLAN (İstanbul) – Bitiriyorum efendim.

Yani bu anlamda Sayın Bakan, artık güvenlikçi bakışa hapsolmek çare değil, olmadığını görüyoruz. Güvenlik-özgürlük dengesini kuramadığımız sürece bu ülkemiz, gerçekten, 2'nci ligde olan ve 1'inci lige çıkma hayalleri olan bu ülkemiz şimdi 3'üncü ligde, hatta 4'üncü ligdeki ülkelerle anılır duruma geldi. Bu anlamda, bu güvenlik-özgürlük dengesini kuralım derim ve sunumumda bahsettiğim pek çok noktada, gelecek yıl hâlâ Bakan olursanız, Hükümetiniz devam ediyor olursa bu noktalara vurgu vermenizi hassaten öneririm sizlere Sayın Bakan.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Ben teşekkür ederim.

Sayın Ayhan, size de hayırlı olsun Komisyon üyeliğiniz. Yeni Komisyon üyemiz, dün okundu zannediyorum Genel Kurulda.

İBRAHİM AYHAN (Şanlıurfa) – Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Evet, Sayın Ayhan, buyurun.

EMİN HALUK AYHAN (Denizli) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Şimdi, Sayın Başkan, Komisyonun değerli üyeleri, Sayın Bakan, değerli bürokrat ve basın mensupları; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Öncelikle sunum için teşekkür ediyorum Sayın Bakanım. Her ne kadar ilk karşılaşmamızda Komisyonunda -ben de eski bir üyeyim- hoş olmadı ama sürdürürüz onu, daha sonra da görüşürüz.

Şimdi, özellikle ifade etmek istediğim bir şey var: Bu sektör çok dinamik bir sektör. Ulaşım bir tarafta, iletişim bir tarafta, dolayısıyla olaya bir makro perspektiften bakmak lazım geldiğine inanıyorum. Ben, şimdi, biraz önce baktım, master plan ne olmuş diye. Ben daha önce Planlamada, karşı odamda ulaştırma grubu oturuyordu, oradakiler master plan hazırlıyordu, oradan da biraz yakın takip ediyorduk. Şimdi, ekranda sizin sitenize bakıyorum, Sayın Başbakanın 2016'da bu Ulusal Ulaştırma Ana Planı

Hazırlama Projesi imza töreninde gerçekleştirdiği bir konuşma var. Burada yeni bir neden bahsediyor? Ulusal Ulaştırma Ana Master Planı'ndan bahsediyor. Şimdi, burada, benim söylemek istediğim bir şey, bunun diğer sektörlerle de ilişkisi çok önemli. Siz bir master plan hazırlıyorsunuz, hatta kendi sektörünüzdeki birbiriyle etkileşimi de çok önemli. Burada Sayın Başbakan şunu da söylemiş, aşağıda onu gördüm. “Bu lojistikle ilgili ayrı bir master planı hazırlıyoruz. Aslında bunların birbirine entegre olması lazım gelir.” diye ifadeleri de var. Dolayısıyla, olaya makro perspektiften bakarken daha rasyonel bakmak lazım. Bununla neyi kastediyorum? Şimdi, Sayın Bakan, dış ticaretten sorumlu bakan, Ekonomi Bakanı diyor ki: “Bizim ihracat kapasitemiz 160-170 milyar dolar.” Diğer taraftan, 2023 hedeflerinde, ısrar ediyor, 500 milyar dolar. Eğer 160-170 milyar dolarlık kapasite -şimdi mevcut kapasite- bunu idare ediyorsa 2023'teki 500 milyar dolarlık ihracat ne yapacak? Şimdi, dolayısıyla bir bakmak lazım. Önümüze bakarken bize ne lazım, hedefimizde ne olmamız lazım? Bunların hepsi güzel şeyler, yapılandan hiç kimse “Memnun olmadım.” demez. Güzel şeyler. Elektronik ticaretten bahsettiniz, ne kadar büyüdüğünden bahsettiniz. Bunların alışverişi de kolaylaştırdığını düşünürseniz hani ulaştırmada, iletişimde ne kadar neye ihtiyaç olacağına da önceden bir perspektifle bakmanız lazım. Bakıyorsunuz da mutlaka.

Dolayısıyla, bu işe makro anlamda bakarken bizim gelebileceğimiz noktanın ne olacağını göreceğiz. Ben şimdi baktım, bizim dış ticaretimizin yüzde 70'i değer bazında -kabaca- deniz yoluyla yapılıyor, öyle değil mi baktığımız zaman? Deniz yoluyla yapıldı ama burada ben sizin yeteri kadar deniz yoluna -gelişmesine rağmen- ağırlık verdiğinizi görmedim. İlerideki bu kapasiteyi karşılayabilecek bir durumu var mı? Şimdi, bakıyoruz, Mersin'e bakıyorsunuz, bu özelleştirme olanları var, Aliğa var, vesaire... Orada bir sıkıntılı alan oluştu, İzmir Limanı hâlen yapılamıyor. Bunların Varlık Fonu'yla ilişkileri nasıl? Yani bir öngörünüz olursa, bize bir şeyler söyleyebilerseniz bu konularda, özellikle “muhtaralı” dediğimiz, problemler alanlarda biz de konuşurken ileriye doğru projeksiyonlara bakarak bir şeyler söylememiz net bir şekilde mümkün olur. Dolayısıyla ben olaylara bakışın makro perspektiften biraz sıkıntılı olduğunu görüyorum.

Şimdi, Sayın Cumhurbaşkanı söylüyor: “2023 hedefi, 2071 hedefi” Bütün bunları koyarken bunun rakamsal alt bazının da olması lazım. 2023 hedefleri haddizatında sizin iktidarlarınızın dönemi öncesinden ortaya konan birtakım hedeflerin de varlığını içeriyor. Dolayısıyla, ileriye doğru baktığımız zaman, bu yaptığımız ulaştırma ile ilgili yatırımların, planlayacaklarımızın birbiriyle rakamsal olarak da örtüşüp örtüşmediğini ve gerçekleştirip gerçekleştiremeyeceğimizi bilmemiz lazım. Şimdi, üretim maliyetlerini ve rekabet gücünü doğuruyor, etkiliyor bu sektör. Ulaştırma sektöründe zaman çok önemli, maliyet çok önemli. Ekonomik ve sosyal hayatın ortaya koyduğu ulaştırma ihtiyacının karşılanmasına yönelik olarak oluşturulan ulaştırma altyapısı, üretim ve ticarete rekabet gücü kazanılmasına ve vatandaşın refah düzeyinin yükseltilmesine önemli katkı sağlıyor. Bizim ulaştırma sektörünün ekonomik ve sosyal hayata katkıları ulusal düzeyde sınırlı değil, jeostratejik konum nedeniyle de bölgesel ve küresel ekonomiye de tartışmasız bir katkı sağlıyor. Etkileşimi de önemli, demir yolu hadisesinde, kara yolu hadisesinde bunu net bir şekilde siz de biraz önce ifade ettiniz. Şimdi 2017 yılı yatırım programında 3.042 projeye yapılan 80,4 milyar TL tutarındaki tahsis içinde yüzde 29,8 oranında payla sizin sektörünüze zaten yatırım için önem verilmiş durumda. Kifayet edip etmemesinden öte, mevcut kaynakların dağılımında yine de en çok önem verilen olay burası. Bu dönemde cari fiyatlarla özel kesim sabit sermaye yatırımları içinde ulaştırma yatırımlarının görece ağırlıklarını artırmaları dikkat çekiyor. Kamu sabit sermaye yatırımları içinde yüzde 34, özel sektör sabit sermaye yatırımları içinde de yüzde 33,6 paya sahip.

Ulaştırma sektöründe istihdam edilenlerin toplam sivil istihdam içindeki payı yüzde 5 ila 8 arasında değişiyor. Gelişmekte olan ülkelerde yük ve yolcu taşımacılığına olan yıllık talep artışı millî gelir artışından 1,5-2 kat daha fazla gerçekleşiyor. Ülkeler arasında yüksek rekabet, mamul ve ham madde naklinde hız ve maliyet avantajı da önemli. Yaptığımız yatırımlarda bunun dikkate alınması mutlaka gerekiyor. Taşımacılık hizmetlerinin dünya hizmet ihracatı içindeki payı da yüzde 20-25'e ulaşmakta ve değerinde 1 trilyon doları buluyor. İhraç ve ithal ürünlerinin nakliyesinde yapılan harcamalar ürün maliyetinin önemli bir kısmını kapsıyor. Özellikle bizim Türkiye'de Hükümetin gıdayla ilgili ifade ettiği enflasyonu düşürmeye yönelik olayda da bunun etkisinin önemi yüksek.

Dış ticarete konu olan malların üreticiye ve tüketiciye olan maliyeti içinde taşıma maliyetlerinin büyüklüğü ülkelerin rekabet gücünü de etkiliyor. Kıtalar arası yolcu ve özel kargo taşımacılığında hava yolu, yük taşımacılığında ise deniz yolu neredeyse tek seçenek durumunda. Ülke içi taşımalarda 250 kilometre/saatın üzerinde hız yapan trenler, 400-600 kilometre mesafelerde hatta 8 kilometreye kadar olan mesafeler tercih edilir durumda. Şimdi, biraz önce siz 400 kilometre mesafeyle ilgili bir şey söylediniz, bir saat içinde uçulan mesafe. Daha önceki değerlendirmeler, 300'le daha çok değerlendiriliyordu, bunun bir farklı önemi mi var, yoksa değerlendirirken böylesi daha mı uygun düştü?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Öyle.

EMİN HALUK AYHAN (Denizli) – Teşekkür ederim.

Yüksek hızlı tren hatlarının yapımında Ankara bağlantılı olarak devam ediyorsunuz gördüğüm kadarıyla, yanılıyorsam bilmiyorum. Ankara-İstanbul hattının ilk etapta Ankara-Eskişehir bölümünü açtınız, Konya da hizmete girdi. Diğer taraflarının ulaşımı da önemli. Oralarda yeni yerleşim birimlerinin oluşturulmasının da dikkate alınması lazım çünkü daha önce sayet biz Toplu Konut eliyle birtakım bölgelerde yeni yerleşim alanları yaratabilseydik belki ulaşımı da ona göre yönlendirmemiz mümkün olacaktı. Biz, hakikaten, yeni konutla ilgili bazı alanlarda, bazı illerde -İstanbul, Ankara gibi- yoğunlaşırken ulaşım da, iletişimde de birtakım sıkıntılar ortaya çıkıyor.

Şimdi, ben yirmi senedir Çayyolu'nda merkezde, yolun üzerinde oturuyorum. Ben o günden bugüne yapılan yatırımların hem faydasını hem de israfını görüyorum. Hakikaten şu anda Yaşamkent'ten Ümitköy köprüsüne kadar trafik fevkalade sıkışık, sabahları dokuz, ona kadar hatta on buçuğa kadar. Dolayısıyla bir planlama olmadığını, yerleşim alanlarına göre bir ulaşım planının hazırlanmadığını da görüyoruz. Buralarda birtakım sıkıntıların olduğunu görüyoruz.

Şimdi, deniz yolu ulaştırmasının faaliyet alanının uluslararası bir özellik taşıdığı vakta. Kıyı şeridi bulunan ülkemizde -epey de uzun bir kıyı şeridi- kıyı yapılarının ekonomik ve ticari hayatta çok önemli yeri var. Bölgesel konumu itibarıyla lojistik üs olma potansiyelinin tam anlamıyla değerlendirilmesi uzun vadeli kıyı yapıları planlamasının gereğinin yapılmasına bağlı. Akdeniz'e kıyısı olan İspanya ve Yunanistan gibi ülkelerle kıyaslandığı zaman ülkemizin liman altyapısının, kapasitesinin yetersiz düzeyde kaldığını, ne yapıyoruz, görüyoruz. Belki bu yüzden de ticarete birtakım problemlerimizin olduğu da vakta.

Diğer tarafta, on dört yıllık dönemde bildiğim kadarıyla başlanan ve tamamlanan bir büyük bölgesel liman projesi bilmiyorum ben, varsa onu bilmek isterim. Filonun ortalama yaşı bizde bayağı yüksek. Sahip olduğu kıtalar arası geçiş noktası konumu itibarıyla Türkiye lojistikte bölgesel bir üs olma potansiyeline gerçekten sahip. Zaten 2018 yılı programında da küresel ve bölgesel ticaret ve ulaştırma koridorlarındaki gelişmelerin dikkate alındığını, mevcut limanların genellikle küçük ölçekli, dağınık ve geri saha demir yolu bağlantılarının zayıf olması nedeniyle verimsiz bir yapı oluşturduğu zaten bahisler -Bakanlar Kurulu Kararı eki- yer alıyor. Bu çerçevede, liman yönetim modeline ve büyük ölçekli liman

yatırımlarına ihtiyaç duyulduğu da belirtiliyor. Demir yolu ve deniz yolu fiziki altyapısının artan ulaşım talebine uygun olarak zamanında gerçekleştirilmediği de aynı programda belirtiliyor. Dış ticaretin yaklaşık yüzde 90'ının gerçekleştiği... Ben biraz önce 70 diye ifade ettim ama belki bu miktar olarak... Deniz yolu sektöründe büyük ölçekli konteyner limanlarının hayata geçirilememiş olmasının önemli bir eksiklik olduğuna da yine, 2017 programında işaret ediliyor. 2018 programında da bu değerlendirme yer almıyor. Bu konu çözülmedi mutlaka ama demek ki bir ihmalden kaynaklanıyor.

Ben şimdilik sizleri de fazla şey yapmak istemiyorum ama Sayıştay raporundaki bazı tespitlere baktığımız zaman kara yollarında, yetki belgesine sahip olan, taşımacılık yapan önemli miktarda kara yolu taşıma aracının bulunması, hak ediş ödemelerinin düzenlenmesi gereken belgelerin eksik düzenlenmesi nedeniyle kontrolün sağlıklı bir şekilde yapılamadığı, fiyat farkı verilen işlerde ek teminat takibi yapılmadığı, vadesi geçmiş teminat tutarlarının bulunması gibi hususlara dikkat çekiliyor.

Zaman darlığı nedeniyle de şimdilik ben bu kadarla kalayım, daha sonra, inşallah bir daha söz alırım.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Çok teşekkür ederim.

Birleşime saat 14.00'e kadar ara veriyorum, 14.00'te devam edeceğiz.

Kapanma Saati: 12.21



İKİNCİ OTURUM

Açılma Saati: 14.03

BAŞKAN: Süreyya Sadi BİLGİÇ (Isparta)

BAŞKAN VEKİLİ: Mehmet Şükrü ERDİNÇ (Adana)

SÖZCÜ: Abdullah Nejat KOÇER (Gaziantep)

KÂTİP: Emine Nur GÜNAY (Eskişehir)

BAŞKAN – Sayın Bakanımız, değerli Komisyon üyelerimiz, değerli milletvekilleri; 17’nci Birleşimin İkinci Oturumunu açıyorum.

Görüşmelere kaldığımız yerden devam edeceğiz.

Arkadaşlar, süreler on dakikayla sınırlıdır, bunun üzerinde söz vermeyeceğim. Misafir milletvekillerimiz, Komisyon dışı milletvekillerimiz için de bu süre beş dakikayla sınırlıdır, süre aşımı yapmayacağım.

Sayın Cevheri, buyurun.

MEHMET ALİ CEVHERİ (Şanlıurfa) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Sayın Başkanım, kıymetli Bakanım, değerli Komisyon üyeleri; Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının 2018 yılı bütçesi üzerinde görüşlerimi sunmak üzere huzurlarınızdayım. Öncelikle, Bakanlık bütçemizin ülkemize ve milletimize hayırlı olmasını dilerim.

Sayın Başkanım, değerli Komisyon üyeleri; Osmanlı döneminin Sivas Valisi Halil Rıfat Paşa’nın kara yolculara düsturu olan “Gidemediğin yer senin değildir.” sözüyle başlamak istiyorum. Memleketimizin her köşesini ulaşabilir ve erişebilir hâle getirmek için çalışan başta Sayın Bakanımız olmak üzere, Genel Müdürlüme, mühendislerimize, yol işçilerimize, emeği geçen bütün şahıslara teşekkürlerimi arz ediyorum.

Tabii, bizim yol serüvenimiz çok önemli. Osmanlı döneminde de özellikle Sultan Abdülhamit Han’ın yollara ve demir yollarına verdiği önem ciddi manada biliniyor. Ancak, özellikle cumhuriyet kurulduktan sonra, 1925 yılında Yol Mükellefiyeti Kanunu’nu çıkarmışız. Biz genelde köyde, köy odalarında bu hikâyeleri çok dinledik. Yol Mükellefiyeti Kanunu’yla, on beş gün, günde 50 kuruş yani on beş günlük süre için 7,5 lira ödemek durumundaydınız; ya o parayı ödeyeceksiniz ya da yolda bizzat çalışacaksınız. Birçok insanımız çalışmadığı için... Örneğin bir Urfalı yol mükellefiyeti için ödemesi gereken parayı ödeyemediğinden “Ben Urfa’da çalışayım.” “Yok.” Almışlar götürmüşler Mardin’e veya Diyarbakır’a; kazma, kürek ona ait, yemeği ona ait, gidiş ona ait ve çalıştırmışlar. O günden bugüne geldiğimizde, özellikle Türkiye Cumhuriyeti devletinin ciddi manada bir devrim yaptığını, çok ciddi manada mesafeler katettiğini görüyoruz. Şu anda, özellikle Bakanım da biraz önce ifade ettiler, bizim, çok önemli, birçok ülkeyi geçip özellikle belirli bazı ülkeler arasında 7’nci sıraya gelmemiz Türkiye açısından gerçekten övünç verici, kıvanç verici bir durumdur. Bunda emeği geçenlere şimdiden saygılarımı sunuyorum.

Baktığımızda, özellikle şu anda 3 Kasım 2017 itibarıyla yol ağımızın 67.498 kilometre olduğunu görmekteyiz. Ancak, tabii, bu değişimle beraber demir yollarında da ciddi manada değişim olmuş ama asıl büyük değişim bölünmüş yollarda. Daha önceden kara yollarına çıktığımızda zaman zaman yaşadığımız trafik kazaları ciddi manada birçok can kaybına sebep oluyordu ve bölünmüş yollarla biz hem insan kaybını ortadan kaldırmaya çalıştık ve asgariye indirdik hem de ciddi manada zaman ve mekân tasarrufu sağlandı.

Bölünmüş yol ağına baktığımızda, özellikle Ocak 2003'te otoyollarımız 1.714 kilometreyken bugün 2.622 kilometreye, bölünmüş devlet ve il yolu 4.387 kilometreden 23.415 kilometreye ulaştı. İkisini topladığımızda 6.101'lerden 26.037'lere gelmişiz ki Türkiye için ciddi manada bir devrimdir. Bölünmüş yol ağıımızda yüzde 426'lık bir artış meydana gelmiş.

Tabii, onu kıyasladığımızda, ben sizin sitenize bir girdim, Karayollarının, 1949 yılında otobüsle Ankara'dan İstanbul'a on sekiz saatte varıyormuşuz, Ankara'dan Samsun'a yirmi saatte, Ankara'dan Zonguldak'a on dört saatte varıyormuşuz. Demek ki Urfa'dan Ankara'ya gelmek için herhâlde kırk sekiz saat yetmezdi çünkü ben babamı dinlemiştim, dedi ki: "1943 yılında Antep'e babamı ziyarete gittim, iki günüm yollarda geçti." Tabii o zaman Birecik Köprüsü yoktu. Urfa'dan Antep'e iki günde ancak varabildiğini bana ifade ettiğini çok iyi biliyorum rahmetli babamın. Şimdi, biz dolayısıyla dakikalarla ne yapıyoruz? Buradan İstanbul'a varabiliyoruz.

Sayın Başkanım, değerli Komisyon üyeleri: Türkiye'nin AK PARTİ iktidarında kara yolları bakımından âdeta devrim yaşadığını biraz önce de ifade ettik. Karayolları Genel Müdürlüğünün 67.498 kilometrelik yol ağı mevcut. Cumhuriyet tarihinin en büyük kara yolları yapım seferberliğiyle, son dokuz yıl içinde yol ağının 15 bin kilometreden fazlası bölünmüş yol hâline getirilmiştir. 2023 yılında 36.500 kilometrelik bir hedef tespit edilmiş ki bu, bizim için de onur vericidir. 2023 yılından itibaren bölünmüş yolların yapılması ve yollarımızın işletme performansının artırılması sonucu sağlanan kesintisiz trafik akışıyla, seyahat eden vatandaşlarımız hem zaman hem de akaryakıt tasarrufu sağlamıştır. 15.126 kilometrelik bölünmüş yolla yıllık seyahat süresinde kısaltmalardan 5 milyar 667 milyon TL, akaryakıt tasarrufundan 3 milyar 669 milyon TL olmak üzere toplam 9 milyar 336 milyon TL ekonomik fayda sağlanmıştır. Ancak 2003-2016 döneminde yapılan 144 milyar dolarlık yatırımın sağladığı tasarruf ise -Bakanımın ifadesiyle- 11 milyar dolardır. Türkiye'nin ulaştırma altyapısı yatırım harcamaların gayrisafı yurt içi hasılaya oranının da örnek 15 ülke arasında 14'üncü sıradan 7'nci sıraya gelmesi ayrıca övünç vericidir.

Bununla beraber, demir yollarına baktığımızda ise 2002 yılında demir yolu ağıımız 10.959 kilometreden bugün 12.573 kilometreye -yüzde 14'lük artış- yüksek hızlı tren sıfır iken bugün 1.213 kilometreye, sinyalli hat 2.449 kilometreden bugün 5.462 kilometreye -yüzde 23'lük artış- elektrikli hat 2.122 kilometreden 4.350 kilometreye -yüzde 104'lük artış- ulaşmıştır. Dolayısıyla toplama baktığımızda 15.530 kilometreden 39.128 kilometreye çıkmış, toplamda yüzde 215 artış meydana gelmiştir.

Yine, bununla birlikte demir yolu hattımız 10.230 kilometre olup mevcut demir yolu hattının yaklaşık yüzde 90'ı yenilenmiştir.

Değerli Bakanım, Bakanlığınız olarak kara yolunda, demir yolunda, hava yolunda, liman ve deniz yollarında ve PTT hizmetlerinde gerçekleştirmiş olduğunuz devrim niteliğindeki hizmetleri sayarak sizler bitiremediniz.

Ben, ilim olan Şanlıurfa için önem arz eden birkaç projeye ilgili konuşmak istiyorum.

BAŞKAN – İki dakika süreniz kaldı, toparlayın lütfen.

MEHMET ALİ CEVHERİ (Şanlıurfa) – Sayın Başkanım, biraz zaman rica ediyoruz.

BAŞKAN – Yok Başkanım, bugün süre veremeyeceğim.

MEHMET ALİ CEVHERİ (Şanlıurfa) – Eyvah! En önemli kısma geldim.

BAŞKAN – Buyurun.

MEHMET ALİ CEVHERİ (Şanlıurfa) – Şanlıurfa toplam yol ağı 1.371 kilometre; otoyol 146, devlet yolu 502, il yolu 663; toplam 1.371.

Şanlıurfa, 19 bin kilometreyi aşan coğrafyası, 1 milyon 942 bin nüfusu ve 524 bin kişilik Suriyeli nüfusuyla büyük bir ildir. Şanlıurfa'nın, bulunduğu coğrafi konum gereği İpek Yolu üzerinde bulunduğundan araç trafiği yoğundur. Bunun için, özellikle otoyolun Habur Sınır Kapısı'na kadar ilerlemesi trafik açısından Şanlıurfa için özellikle önem arz etmektedir. Bununla beraber, Kızıltepe-Ceylanpınar yolu, projenin bugünkü durumu, toplam uzunluğu 63 kilometre olan bu yolun plan profili Karayolları Genel Müdürlüğüne onaylanmıştır. Yatırım programında yer alan bu yolun acilen bitümlü sıcak karışım yapılması gerekmektedir.

İkinci husus, Suruç çevre yolu ve Mürşitpınar yolu dâhil, proje uzunluğu 78 kilometre olan bu yolun profili onaylı olup, uygulama projesi devam etmektedir. 17/10/2017 tarihinde ihalesi yapılmış olup ihale süreci devam etmektedir. İhalenin bir an önce sonuçlandırılıp işe başlanması...

Üçüncü yolumuz Viranşehir çevre yolu. Viranşehir çevre yolu kamulaştırma maliyeti nedeniyle uygulanabilirliğini yitirdiğinden bu güzergâh yerine 22 kilometre olan kılavuz planı onaylanan proje çalışmalarına başlanmıştır, acilen ihalenin yapılması...

Bir diğer husus, Şanlıurfa ili Karaköprü ilçesi köprülül kavşaklar.

Sayın Bakanım, Karaköprü ilçemiz Şanlıurfa'nın hızla nüfusu artan ilçemiz. 2014 yılında nüfus artış hızı bu ilçemizde yüzde 14, 2015'te yüzde 16, 2016'da yüzde 18. Hem şehir içinden ciddi manada buraya bir akın var hem nüfus artışı; dolayısıyla, ciddi manada Diyarbakır yolu üzerinde bulunduğundan da trafik noktasında ciddi sıkıntı var. Bu yol üzerinde proje uzunluğu 300 metre olan üç tane köprülül kavşağın acilen ihale edilmesi gerekiyor, Şanlıurfa trafiği açısından ve kuzey trafiği açısından önem arz ediyor.

Bir diğer husus, Siverek-Viranşehir yolu. Bu yolun uzunluğu 63 kilometre olup 2x1 tek yol bitümlü sıcak karışım olarak projelendirilmiş, yolun 55 kilometresinde toplulaştırma çalışmaları devam ediyor, çalışmanın bir an önce tamamlanıp ihale edilmesi...

Bir diğer önemli projemiz, Gaziantep-Şanlıurfa demir yolu. Malum, güneyimizdeki savaştan dolayı...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN- Evet, süreniz bitti.

MEHMET ALİ CEVHERİ (Şanlıurfa) – Bir dakika...

BAŞKAN – Son cümlelerinizi alalım lütfen.

MEHMET ALİ CEVHERİ (Şanlıurfa) – Tamam.

Alternatif yol olarak Gaziantep, Nizip, Birecik, Suruç'tan geçen demir yolunun bir an önce ihalesi yapılırsa Şanlıurfa'ya büyük hizmetler yapmış olursunuz.

Bu duygu ve düşüncelerle tekrar bütçenizin hayırlı olmasını diliyorum, saygılar sunuyorum.

Teşekkürler Başkanım.

BAŞKAN – Ben de size teşekkür ediyorum.

Sayın Kuşoğlu, buyurun lütfen.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Değerli milletvekili arkadaşlarım, Sayın Bakanım, değerli bürokrat arkadaşlarım, değerli basın mensupları; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Sayın Bakanım, güzel bir sunum yaptınız hem bürokrat olarak hem de Allah kısmet etti, Bakan olarak. Tabii, böyle bir bakanlığın başında olmak herkese nasip olmuyor, siz de bunun gururunu yaşıyorsunuz, biz de mutlu oluyoruz hakikaten.

2003'ten beri 362 milyar lira harcandığını söylediniz, çok da hoşumuza gitti ama ben, bir yönünü eleştireceğim Sayın Bakanım.

Bu, Türkiye tarihinde çok önemli bir şeydir, ulaştırma ile ilgili yatırımlar bir dönüm noktası, birçok şeyi değiştirmiş vaziyette, değiştirecek ileriye dönük olarak da. Bu arada, tabii ki olumsuz etkileri de olacak bazı konularla ilgili olarak çünkü çok iyi bir şekilde hesaplandığını düşünmüyorum çünkü başladığı yıllarda tartışılmadı. Şöyle bir etkisi oldu: Bu 362 milyar liralık esgale edilmiş yatırımın önemli bir bölümü, en az yarısı İstanbul'da. Sayın Başbakan, sizden önceki Ulaştırma Bakanı böyle bir açıklama da yapmıştı; o, yüzde 90'ına yakınının İstanbul'da olduğunu o zaman söylemişti ama ben yarısı olarak alıyorum, tam olarak KÖİ projeleriyle birlikte rakamlandıramadım henüz ama aşağı yukarı bunun yarısının İstanbul ve Marmara Bölgesi'nde olduğunu tahmin ediyorum. Yarısı orada olunca, bu dönemde, özellikle TÜİK'in... Biraz önce arkadaşlara söyledim getirmelerini, henüz getiremediler ama. 2003'ten beri Anadolu'dan, çeşitli yerlerden, sizin memleketiniz de dâhil olmak üzere İstanbul'a, Ankara'ya, büyük şehirlere -buralar temerküz merkezi oldu- büyük nüfus göçleri yaşandı. Birçok ilimiz nüfus kaybediyor, Ankara, İstanbul, İzmir gibi belli yerler nüfus alıyor, buralara yatırım yapılıyor sürekli olarak. Mesela, oradaki bir ev terk ediliyor, buraya geliniyor, burada daha güzel yerlerde yaşıyor, parklar, bahçeler restoranlar yapılıyor. Sanki buralarda yeni iş yerleri yapılmış, yeni hane halkı oluşmuş gibi görünüyor ama aslında çok daha farklı değil. Biz, nüfusu yerinde tutup, orada eğitip, orada yatırıma yönelip maalesef gerektiği kadarını da temerküz merkezlerine aktarmadık yani orada bir plansızlık söz konusu oldu. Bu, sizin göreviniz değil. Bu, sizinle ilgili bir görev değil, Bakanlığımızın görevi değil ama diğer bakanlıkların da bu konuyla ilgili olarak çalışması gerekirdi. Ben, Hükûmete yönelik bu eleştiriyi yapıyorum. Özellikle İstanbul'da bu yatırımların yapılmış olmasıyla -ki, bu üçüncü havaalanı, zaten tek başına 100 milyara yakın bir meblağ tutuyor- bu yatırımlarla beraber bütün istihdam da diğer olanaklar da bu merkezlere tabii yığılmış oldu, Anadolu'da bir dengesizlik yarattı. Neredeyse Ankara bile İstanbul'a, Marmara Bölgesi'ne göç edecek duruma geldi. Bir ara, bankaların Ankara'dan İstanbul'a taşınması, ona paralel olarak başka para, finans kuruluşlarının da taşınır olması böyle bir dengesizlik yarattı, bir sıkıntı yarattı. Bunu da gözden ırak tutmamamız lazım. Ayrıca, bu yatırımların -Zekeriya Bey'in de konuşmasında bahsettiği şekilde- bir de bizim borçlanmamıza, kamu borçlanmasına olumsuz etkileri oldu, sıkıntıları oldu; onu da henüz tam olarak bilmiyoruz. Onu da ayrı olarak hesaplamamız lazım.

Sayın Bakanım, biliyorsunuz, hem cari yılla ilgili çalışma yapıyoruz, yeni bütçeyi hazırlıyoruz hem de geçmiş yılın kesin hesabını yapıyoruz. Ağırlıklı olarak bu sürede geçmiş yılın kesin hesabıyla ilgili olarak konuşmak istiyorum, Sayıştay raporlarını gündeme getirmek istiyorum ama ondan önce kaç siber saldırı oldu özellikle 2016 ve 2017 yılında? Çünkü, kamuoyu farkında değil. Nedense onların hepsini siz de açıklamıyorsunuz, başka kaynaklardan siber saldırılara uğradığımızı öğreniyoruz ama Bakanlık olarak bunu açıklamıyorsunuz. Mesela, elektrik kesintilerinin de siber saldırılar sonucu olduğunu duyuyoruz ya da biliyoruz ama kesin olarak siz de onu ifade etmediniz. Ne kadar siber saldırıya uğruyoruz? Bütün dünyada bir siber savaş var, bilebilirsek memnun olacağız.

Bütçenize bakıyorum: 2013'ten itibaren aldım; daha önceki yılları tespit etmek biraz zor olacaktı. Başlangıç ödeneğiniz 10 milyar 690 milyon, 19 milyar 854 milyon harcamışsınız yıl sonunda. 10 almışsınız 19 harcamışsınız yani yüzde 100'e yakın bir şey var. 2014'te 13 almışsınız, 19 harcamışsınız. 2015'te başlangıç ödeneğiniz 13 milyar, 26 milyar harcamışsınız. 2016'da 19 milyar, aşağı yukarı

26 milyar harcamışsınız; 2017’de de -henüz devam ediyor- aşacak gibi görünüyor. Bu, tabii, sizin açınızdan doğru ama mali disiplin açısından, bütçeleme açısından, bütçeleme prensipleri açısından da yanlış. Aşağı yukarı yüzde 100’lük bir aşım söz konusu; yani bu demektir ki “Siz yapın, biz ödemeyi aktarıyoruz.” Maliye Bakanlığı tarafından ödenek aktarılıyor size ama demek ki bunun tam planlaması yapılamıyor. Sizin Bakanlığın, geçen dönem de belirttim bir eksiği var; yatırımları yapıyorsunuz gayet iyi ama derleme toparlama işi, bunun kayda alınması işi, işin hukuki boyutu, oralarda eksiklikler var. Biraz önce söylediğim, tabii sosyal etkiler falan da onlar da çok iyi hesaplanmış değil.

Bu bütçeleme konusunda Karayollarının da benzeri bir durumu var. 2013’te 6,9 yani 7’ye yakın bir ödenek alınmış, başlangıç ödeneği sonra 15’e çıkmış yıl sonunda bu; 2014’te 7 alınmış 17’ye çıkmış; 2015’te 7 alınmış 22’ye çıkmış -bakın, 7 alınmış 22’ye çıkmış- 2016’da 12 alınmış 21’e çıkmış, 2017’de, içinde bulunduğumuz yılda 15 alınmış şu anda 16’yı geçmiş, daha da geçecektir tabii ki yıl sonuna kadar. Demek ki bu açıdan iyi bir planlama yapılamıyor, bütçeleme açısından.

Bakanlığımız geçen yıl Sayıştaydan şartlı görüş almıştı, şartlı olarak denetimde aklanmıştı ama bu yıl da aynı şekilde benzer eleştiriler var Sayın Bakanım, bunlar da önemli. Yani bunlar daha sonra sorun yaratabilecek, dikkate alınması gereken konulardır. Bu konularda geçen yıl da dediğim gibi eğer kadronuzda eksiklik varsa, kadro eksikse onları tamamlamanız gerekiyor. Çünkü bunlar doğru dürüst kayda alınmazsa geleceğe yönelik projeksiyonları da eksik yapmış oluyorsunuz, eksik yaparsınız. Bu konularla ilgili biraz daha titizlikle üzerinde durulması gerekir diye düşünüyorum. Genellikle mühendislerin ya da böyle pozitif bilimlerle uğraşanların eksikliği de budur ama bunun telafi edilmesi lazım.

Mesela, önemli gördüğüm bir konu yer altı ve yer üstü düzenleri hesabında takip edilmesi gereken yatırımların doğrudan gider kaydedilmesi; doğrudan gider kaydediliyor bunlar. Bunlar hâlbuki bilançoda görülmesi gereken, varlık olarak görülmesi gereken değerler.

Buna benzer birkaç tane daha Sayıştay eleştirisi var. Duran varlık hesabından, hesap grubunda izlenmesi gereken tesis, makine ve cihaz alımlarının doğrudan gider kaydedilmesi var, duran varlıklar için yapılan değer artırıcı harcamaların doğrudan gider kaydedilmesi var, kamu-özel iş birliği modeliyle yürütülen işlerde yatırımı tamamlanmış olan projelerin duran varlık kayıtlarının yapılmaması söz konusu ki burada bir tablo olarak vermiş. 100 milyon dolarlık bir tablo, genellikle Akdeniz’deki yatırımlarını içeriyor; onlarla ilgili kayıt eksikliği söz konusu.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Kuşoğlu, lütfen siz de toparlarsanız.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Yatırımların gider kaydedilmesi var aktifleştirilmesi gerekirken.

Denetim görüşünü etkilemeyen bulgular da söz konusu; yedi tane bulgu söz konusu. Onlara vaktim olmadığı için girmeyeceğim ama son bölümde Sayın Bakanım -bürokratlarınız not alırsa memnun olurum- cari transferler var; 2,3 milyar, 2 milyar 355 milyon liralık bir hazine yardımı var, hazine yardımları. Bunun detayını verebilirlerse memnun olurum, bir de kaç yıldan beri bu hazine yardımları devam ediyor?

Bir de kâr amacı gütmeyen kuruluşlara yapılan transferler var; geçen yıla göre azalmış. Geçen yıl da tenkit etmiştim bunu, sormuştum; cevap vermediniz.

Bir de hane halkına yapılan transferler var; bunlar nedir? Cevap verebilirseniz memnun olurum.

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Yani hane halkına yapılan transfer sosyal transferdir aslında bildiğimiz ama burada farklı bir şey olması lazım. Kâr amacı gütmeyen kuruluşlar da dernek ve vakıflara yapılan aktarmalar olması lazım; tam bilemiyoruz.

Karayolları Genel Müdürlüğü için de Sayıştay denetim raporunda şartlı görüş var; altı önemli bulgu var benzeri şekilde. Onlara bakılır ama bir şey soracağım; giderler, faaliyet sonuçları tablosunda silinen alacaklardan kaynaklanan 44 milyon liralık bir gider var. Nedir? Arkadaşlar bilgi verebilirse memnun olurum.

Proje kapsamında yapılan giderler var; 1 milyar 71 milyon liralık proje kapsamında yapılan gider ve diğer gider olarak da 147 milyonluk bir gider kalemi var. Bunları detaylandırılırsa memnun olacağım.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Kuşoğlu.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Bir de bir soru sorayım, sonra o safhada cevap almayayım. Sizin TELEKOM’la ilgili bir açıklamanız olmuştu. TELEKOM, malum, ortağı banka borçlarını ödemediği için hazineye intikal eder duruma gelmişti; onunla ilgili de bir açıklama yaparsanız memnun oluruz.

Teşekkür ediyorum ve tekrar bütçenizin hayırlı uğurlu olmasını diliyorum Sayın Bakan.

BAŞKAN – Ben teşekkür ediyorum.

Misafir milletvekillerimiz var, onlar da herhâlde cuma itibarıyla gideceklermiş. Komisyonun izni olursa, müsaadenizle sırasıyla hemen onlara söz verip bitireyim istiyorum.

Sayın Özcan...

Beşer dakikadır süreleriniz ve süre aşımı da yapmayacağım.

Buyurun.

ALİ ÖZCAN (İstanbul) – Sayın Bakanım, değerli milletvekilleri, kıymetli bürokratlar, basınımızın değerli mensupları; hepimizi selamlıyorum. Bütçemizin hayırlı olmasını temenni ediyorum.

Özellikle Sayın Bakanım, şahsınızda tüm Bakanlık çalışanlarına, bürokratlarına ve emekçilerine, Karayollarında çalışan arkadaşlarımıza -ben eski bir Karayolcuyum- emekçilerine ve iş yapan firmalara, tabii işini düzgün, namuslu, haysiyetli yapan firmalara ve onun çalışanlarına çok teşekkür ediyorum bu özverili çalışmalarından dolayı. Her türlü ödeme güçlüğüne rağmen firmalar, işlerini terk etmeden bugüne kadar getirdiler. Sayın Bakan, acil olarak bu ödemelerin yapılabilmesi için Maliye Bakanıyla olan ilişkinizin bir an evvel açıklığa çıkması gerekir diye düşünüyorum.

Tabii ki yapılan düzgün işler ve memleketimize faydalı işler, bunlar yapılmakta; Türkiye yerinde durmayacak. Yani siz olmasanız başka bir hükümet de bu işleri elbette yapacak. Biz yapılan bu işlerden memnuniyet duyarız ancak bu kamu ihaleleri ekonomik yönden verimli, kaliteli ve toplum yararına, özellikle Garo'nun dediği gibi çevreye çok duyarlı olarak yapılmalıdır.

Tabii, denetleme mekanizmalarının da şeffaf, güçlü ve adil bir şekilde olması lazım. Özellikle Sayıştayın bir an evvel, geçmişte olduğu gibi aktif bir biçimde yeniden ödev alması lazım. Çok önemli değerlendirmeler yaptığınızı Sayın Kuşoğlu söylüyor; ben daha fazla o konulara girmeden yapmış olduğunuz değerlendirmelerden dolayı teşekkür ederim.

Sayın Hükümetin bu konuya dikkat etmesi... Devlet denetleme mekanizmasını çürüttüğü süre içerisinde hangi yatırımı yaparsanız yapın orada yolsuzluk vardır. Türkiye'nin bugün geldiği ekonomik durumdan kurtulabilmesi için israftan vazgeçeceksiniz, yolsuzlukları kesinlikle hangi partiden olursa olsun durduracaksınız; bunun yöntemi de denetleme mekanizmasının devreye girmesidir.

4734 sayılı İhale Kanunu ve 4735 sayılı Kamu İhale Sözleşmeleri Kanunu 10'dan daha fazla değiştirildi, mevzuatlarla 100'den daha fazla değişikliğe uğradı.

Tabii, ben buradan şunu çıkarıyorum, birçok insan şunu çıkarıyor: Bu mevzuatın sık sık değiştirilmesinin arkasında Adalet ve Kalkınma Partisi yandaşlarına iş imkânı yaratmak için olduğu kanaati var. Sayın Bakanım, sizin dürüstlüğünüze ve kişiliğinize inanıyorum, bürokrasiden tanıyorum, Ulaştırma Komisyonundan arkadaşlığımız var. Geldiğim zaman da size söyledim, siz geçmiş dönem gibi olmayacaksınız dedim, ihaleler şeffaf olacak, adil olacak, devlet bütün yatırımcılarına eşit mesafede olacak ve bunu sağlayabilecek ahlaklı, dürüst, bürokrasiden gelen deneyimi olan bir insan olduğunuzu biliyorum.

Türkiye'de birçok şey yapıldı ama her ihale ikmal ihalesine muhtaç oldu. İkmal ihalesine muhtaç olan ve o ihaleyi alan, defalarca ikmal ihalesiyle o işi aldığı için astarı yüzünden pahalıya mal oldu, 1 liralık iş 3 liraya mal oldu. Dolayısıyla bu ikmal ihalesine ihtiyaç duymadan bir ihale mevzuatının yeniden ele alınması lazım. Şurada sizden önceki sayın bakanıma, Hükûmete, Başbakanlığa ve Komisyon Başkanına İhale Yasası'yla ilgili çok ciddi bir çalışma yaptım ve bunu verdim, bir buçuk yıl önce ama dikkate alınmadığını görüyorum. Sayın Bakanım, bunu size de intikal ettirmiştim bilgi olarak. Elbette bunun eksikliği vardır, fazlası olduğunu iddia etmiyorum ama gelin, bütün muhalefet partileriyle birlikte bu eksiklikleri giderelim, çağdaş ülkelere yakışır bir ihale yasamız olsun. Asla bir daha değişmeyecek şekilde ihaleler, bu İhale Yasası'na göre ihale edilsin.

Tabii, bu sıkıntılar nereden kaynaklanıyor? Doğru bir bütçeleme sistemimiz yok, ödenekler baştan belli değil, doğru bir projelendirme yapmadan birilerinin emriyle alelacele işler ihale ediliyor. Hâlbuki bunlar doğru bir planlama, doğru bir proje, doğru bir bütçeleme ile ve ödeme dengesiyle yapılacak ihaleler olsa hem daha kaliteli olur hem de zamanında biter. Ne çok yüksek fiyatla ne de çok düşük fiyatla ihale alınmasına ben karşıyım, ortalama fiyatla ihale alınmasından yanayım. Eskiden 2490 ve 2886'yı hatırlayan arkadaşlarımız vardır, orada "yeterlilik" diye bir şey vardı, "klasifikasyon" diye bir şey vardı. E, görüyorum ki sizin döneminizde el arabası olmayan insanlar her işi yapıyor, hatta elektrik dağıtım işlerini bile onlara vermek zorunda kalıyorsunuz. Bak, alıyor demiyorum, eskiden büyüyen firmalar vardı aşama aşama, sizin döneminizde büyütülen firma oldu.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Evet, Sayın Özcan, son cümlelerinizi alayım lütfen.

ALİ ÖZCAN (İstanbul) – Evet, ulaştırma ve ulaşım gerçekten toplumun sisteminin atardamarları, toplam damarlarıdır; bunlara dikkat etmemiz lazım. Ahlaklı iş adamları, işini dürüst yapan iş adamları, eskiden devlette itibar gören, kurumlarda itibar gören, itibar eden adamlar zayıfladılar, ne idiği belli olmayan, el arabası olmayan insanlar zamanınızda büyütüldü, bunlara tedbir alın.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Sayın Arık, buyurun.

ÇETİN ARIK (Kayseri) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakan, Sayın Başkan, değerli Komisyon üyeleri, değerli bürokratlar, değerli basın mensupları; ben de hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Öncelikle Bakanlık bütçemizin milletimize ve ülkemize hayırlı olmasını diliyorum.

Sayın Bakanım, Kayseri, 1,5 milyona yaklaşan nüfusuyla çevresindeki 15 il için ticaret, lojistik ve âdeta bir sağlık merkezi konumunda. Kayseri, partinizden cumhurbaşkanı çıkardı, başbakan çıkardı, Meclis başkanı vekili çıkardı, grup başkan vekili çıkardı, 7 milletvekilimizi verdi, kabinenizde

bakanımız var ancak her ne hikmetse Sayın Bakan, “Kayserili işini bilir.” mantığıyla hareket edilip Hükümetiniz Kayseri’ye sanki üvey evlat muamelesi yapıyor ve Kayseri’ye kör gözle bakmaya devam ediyor. Şöyle ki: 2002’de Kayseri’deki mitinginizi çok iyi hatırlıyorum, Sayın Genel Başkanımız, Kayseri’ye müjde vermişti, demişti ki: “Artık Kayseri’den Ankara’ya bir buçuk saatte gideceksiniz ve Kayseri’ye hızlı tren müjdesini veriyorum.” Tabii, Kayseri de sizi alkışladı, oyunu da verdi. 2007 seçimlerine gediğimizde yine aynı, denildi ki: “Kayseri, size müjde, siz artık Ankara’ya bir buçuk, iki saatte gideceksiniz, hızlı treniniz geliyor.” Tabii ki bir türlü gelmeyen hızlı tren sorulduğunda, “Ne zaman gelecek?” diye sorulduğunda proje aşamasında olduğu söylenildi. 2011 seçimlerine gelindiğinde yine aynı, denildi ki: “Kayserililer, müjde, hızlı tren geliyor ve Ankara’ya bir buçuk saatte gideceksiniz.” 2015 seçimleri geldi ve Sayın Başbakanı çok iyi hatırlıyorum, yine Kayseri’ye müjde vererek denildi ki: “Hızlı tren Kayseri’ye geliyor.” Aradan on beş yıllık bir süreç geçti ama Kayseri’ye hâlâ hızlı tren gelmedi ve ben 2018 bütçenize bakıyorum, hâlâ proje aşamasında olduğunu görüyorum. Sayın Bakanım, Kayseri’ye bir tarih verir misiniz, Kayseriliye bir tarih verir misiniz, biz Kayseri’den Ankara’ya hızlı trenle ne zaman geleceğiz? 2023 mü, 2030 mu? Ama görüyorum ki 2019 seçimleri geliyor, iktidarı da kaybedecek gibi gözüküyorsunuz, herhâlde hızlı treni yapmak da bize nasip olacak gibi gözüküyor Sayın Bakanım.

BAŞKAN – Burası teknik Komisyon, fal açmıyoruz Sayın Arık.

Buyurun.

ÇETİN ARIK (Kayseri) – Bir diğer şey, Kayseri Erkilet Havalimanı. Sayın Bakanım, Kayseri, ticarete olduğu gibi aynı zamanda bir turizm şehri de, Erciyes’imiz var, Kapadokya var, Kuş Cenneti var ve Kapadokya’ya geçen turistler...

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) - Bunun sizinle ne ilgisi var?

ÇETİN ARIK (Kayseri) – Nevşehir, Nevşehir de Kayseri’ye çok yakın, Kayseri’yi kullanarak giderler. Erkilet Havalimanı, Kayseri’ye yakışmıyor, çok küçük, bir büyütme çalışması yapıldı ama inanın ki ihtiyacı karşılamıyor.

Bir diğer şey de Sayın Bakanım, kara yoluyla gittiğiniz zaman, her zaman aynı yerde hep asfalt çalışmalarını görüyoruz, hep aynı yerde bu asfalt çalışmaları. Acaba niçin? Bu kullandığımız asfaltın kalitesinde mi bir bozukluk var, işçilerimizde mi bir sıkıntı var, yoksa müteahhitlerinizde mi bir sıkıntı var, yoksa oradan giden araçlarda mı bir sıkıntı var, sürücüde mi bir sıkıntı var, neden bu kadar sık asfalt çalışması yapılıyor?

Ben tekrar bütçenizin hayırlı uğurlu olmasını diliyorum, çalışmalarınızda başarılar diliyorum.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ederim Sayın Arık.

Sayın Açıkkapı...

EJDER AÇIKKAPI (Elâzığ) – Sayın Başkanım, Plan ve Bütçe Komisyonumuzun çok kıymetli değerli üyeleri, Sayın Bakanım; bugün Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığımızın 2018 bütçesi üzerinde söz almış bulunuyorum. Bu vesileyle hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Türkiye, konumu itibarıyla önemli bir yerde ve güçlü olan ülkemiz daha da güçlenmek zorunda. Ülkemiz Avrupa için Doğu, Rusya için Akdeniz ve Orta Doğu ile aradaki köprüdür. Ülkemiz Uzak Doğu için ise Batı’ya açılan bir penceredir. Çevremizde, özellikle Suriye ve Kuzey Irak’ta yaşananlar, petrol ve doğal gaz rezervi, enerji satrancının Orta Doğu üzerinden oynanmaya devam edeceğini göstermektedir.

AK PARTİ hükümetlerinin son on beş yıl içerisinde attığı her adım, yaptığı her yatırım, siyasi olarak dünyanın en zor coğrafyalarından birinde bulunan ülkemizi dünyada söz sahibi ülkeler arasına sokmak için bir gerekliliktir. Ülkemiz, ekonomiden sağlığa, kültürden eğitime, sosyal hayattan ticari ilişkilere kadar, her alanda köklü değişimler geçirmiştir; ülkemizde devrim niteliğindeki bu adımlar devam edecektir.

Yenilikçi bakış açısının en önemli alanlarından biri de ulaşım ve iletişimidir. 2003 yılına göre ulaşım ve iletişim alanında geldiğimiz nokta hepimizin malumlarıdır. Bakanlığımızın son on beş senedeki performansı sadece ülkemizde değil, uluslararası kamuoyunda da dikkat çekmektedir. Ulaşım ve iletişim yatırımları ile ilerlemenin önü açılmıştır; bu, ulaşım ve iletişim sektörlerinin tümünde görülmektedir.

Bunlardan kısaca bahsetmek isterim. Bilindiği gibi, kara yolu taşımacılığı, tarihten bu yana toplum refahının gelişmesinde ve kalkınmanın en temel itici gücü olarak hizmet veren ulaşım modudur. Kara yolunun diğer sektörlerle çok yakın ilişkisi içerisinde olması dolayısıyla birçok farklı sektörü olumlu veya olumsuz yönde etkileyebilmektedir. Bu nedenle diğer sektörlerin gelişimi kara yolu sektörünün gelişimiyle doğrudan orantılıdır.

Diğer bir zorunluluk da bölgesel eşitsizliklerin bertaraf edilmesidir. Yurdumuzun her noktasına eşit, kaliteli, kesintisiz ulaşımın sağlanması ilk etapta kara yolu çalışmalarıyla mümkün olmaktadır. Bütün bunlar göz önünde bulundurularak son on beş yılda ülkemizde tünel uzunluğu 7 kattan fazla artarak engeller aşıldı, 50 kilometreden 372 kilometreye geldi; köprü ve viyadük sayısı 8.193'e çıktı.

Ülkemizde bölünmüş yollarla birbirine bağlı il sayısı 6'dan 76'ya, bölünmüş yol uzunluğu 6.101 kilometreden 25.553 kilometreye, otoyol uzunluğu 1.714 kilometreden 2.542 kilometreye çıkarıldı.

Ülkemiz doğu-batı koridorundaki 5 aksın yüzde 89'u tamamlandı. Zorlu coğrafi şartlara sahip olan kuzey-güney aksında da ilerleme oranı yüzde 80 oldu.

Zemin kalitesi artırıldı, BSK kaplamalı yol uzunluğu 22.438 kilometreye çıkarıldı.

2003 yılında 100 milyon taşıt/kilometre başına 5,72 olan kaza yerinde can kaybı oranı, 2,17 ye düştü ve yollarımızın standardının yükselmesi sayesinde yılda akaryakıt ve iş gücü tasarruflarından 17,7 milyar TL'ye ulaşan ekonomik bir fayda sağlandı.

Emisyon salımındaki 3 milyon 250 bin ton azalma, çevreye verilen önemin göstergesidir.

Dünyanın 5'inci büyük otoyolu olarak hizmet verecek olan Gebze-Orhangazi-İzmir otoyolunda Osmangazi Köprüsü dâhil, 433 kilometrelik yolun 113,4 kilometrelik kesimi tamamlanmış oldu.

Sayın Başkan, kıymetli milletvekilleri; Kuzey Marmara Otoyolu'nun Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve bağlantı yolları dâhil 215 kilometrelik Odayeri-Kurtköy kesimi hizmete açıldı.

İki kıtayı denizin altından 2 kez birbirine bağlayan Avrasya Tüneli hizmete sunuldu.

Ege Bölgesi'nden Avrupa'ya direkt geçişi sağlayacak olan 1915 Çanakkale Köprüsü'nün ve Aliğa-Çandarlı otoyolunun temeli atıldı, Ankara-Niğde otoyolunun ihalesi yapıldı.

Avrupa'nın en uzun, dünyanın 2'nci en uzun çift tüp tüneli projesi olan Ovit Tüneli'nde ışık görüldü, hizmete açılmak için gün sayıyor.

Günde 6,5 milyon insanımızın kullanacağı toplam 9 farklı raylı sistem, ekspres metroyla birbirine bağlanacak olan 3 katlı büyük İstanbul tünelinin proje çalışmaları devam ediyor.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; ülkemizde son on beş yıldır bütün planlamalar, akla gelebilecek her alanda olduğu gibi, ulaştırma alanında da küresel eğilimler dikkate alınarak yapılmaktadır. Ulaşımında uluslararası entegrasyon ekonomik kalkınmanın dinamosu olarak görülmekte ve artan demir yolu yatırımları da bu dinamonun en önemli güç kaynaklarından biri olarak değerlendirilmektedir.

Demir yolu yatırımları sadece ekonomik kalkınmanın gerçekleştirilmesinde önemli rol oynamamaktadır. Teknolojinin sektöre adapte edilmesi sayesinde konforu ve hızı artan demir yolu taşımacılığı, seyahat tercihlerini de etkilemektedir. Ülkemizdeki yüksek hızlı hat uzunluğu 1.213 kilometreye, bu hatlarda taşınan yolcu sayısı da 34 milyona ulaşmıştır.

Elektrikli hat uzunluğu 4.433 kilometreye, sinyalli hat uzunluğu 5.462 kilometreye çıkmıştır. Demir yoluyla taşınan toplam yolcu sayısı 2016 yılında yaklaşık 100 milyon artışla yaklaşık 177 milyona ulaşmıştır. Taşınan yük miktarı 1,6 katına ulaşmıştır.

Bugüne kadar 213 milyon yolcunun taşındığı asırlık rüya Marmaray, mega bir demir yolu projesi olarak vatandaşlarımızın hizmetine sunulmuştur.

Bölgesel kalkınma planlamalarının en önemli ayaklarından biri olan lojistik üslerin inşasına başlanmış ve 7 adet lojistik merkez ülkemize kazandırılmıştır.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Türk ulaştırma sisteminin en önemli dışlılarından biri de havacılıktır. Bugün artık hava ulaşımı, Türkiye Cumhuriyeti'nin ekonomik büyümesinde ve zenginliğinde artarak önem kazanan parçalarından biri hâline gelmiştir.

Ülkemiz vatandaşları için hava yoluyla seyahat, on beş yıl öncesine göre son derece ulaşılabilir ve tercih edilebilir olmuştur.

Artan rekabet, cesaretlendirici politikalar ve örnek niteliğinde uygulamalar sonucunda “Dünyada ulaşamadığımız hiçbir nokta kalmayacak.” hedefiyle hareket eden Türk sivil havacılığı sayesinde dünyanın en geniş uçuş ağına sahip ülkesi olarak kabul edilmektedir.

Bu sektörde yapılan çalışmalara baktığımızda; sivil trafiğe açık aktif havalimanı sayımız 26'dan 55'e, büyük gövdeli uçak sayımız 162'den 540'a, taşınan toplam yolcu sayımız 34,4 milyondan 174 milyona, hava ulaştırma anlaşması bulunan ülke sayısı 81'den 169'a, sektör cirosu 3,6 milyar Türk lirasından 70,24 milyar Türk lirasına, sektörde istihdam edilen kişi sayısı 65 binden 192 bin sayısına ulaşmıştır.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; 2016 yılında dünya taşımacılığının yüzde 84'ü deniz yoluyla gerçekleşmiştir. Ülkemiz yalnızca kara parçası olarak değil, deniz ulaşımı için de kıtalararası geçiş koridoru özelliği taşımaktadır. Özellikle dünya ticaretinde büyük önem taşıyan denizciliğin geliştirilmesi ve bu coğrafi avantajımızın en etkin şekilde kullanılması, ülkemizin gelişmesi açısından oldukça önem arz etmektedir.

BAŞKAN – Son bir dakikanız.

EJDER AÇIKKAPI (Elâzığ) – Bunun bilincinde olarak on beş yıldır yürütülen çalışmaların temelinde denizci millet kimliğimizi ön plana çıkarmak bir strateji olarak benimsenmiştir.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; anlatacak çok şey var ancak ben burada Elâzığ'la ilgili de bir iki şeyden bahsetmek istiyorum.

BAŞKAN – Elâzığ otuz saniyeye sığmaz.

EJDER AÇIKKAPI (Elâzığ) – Sayın Bakanım, daha önce size bahsetmiştim, Elâzığ-Hazar il yolunun 14 kilometrelik kısmı kara yolları ağında. 5 Eylül tarihinde buranın kamu yararına olduğu Sayın Bakanımız tarafından da imza altına alınmıştı. Buranın 2018 yatırım programına alınması için desteklerinizi bekliyoruz.

Elâzığ'da birçok hizmetler yapıldı. Elâzığ'ın üç tarafı duble yollarla çevrildi. Elâzığ, 2002 yılındaki 70 binlerde olan havalimanı yolcu sayısını 2016 sonu itibarıyla 1 milyon 25 bine çıkararak bir şehir hâline geldi. Bütün bu hizmetlerden dolayı Hükümetimize ve emeği geçen herkese teşekkür ediyor, saygılarımı sunuyorum.

BAŞKAN – Ben size teşekkür ediyorum.

Değerli arkadaşlar, bir bilgilendirmeyi yapmak istiyorum. Sayıştay Plan ve Bütçe Komisyonu bilgilendirmesi 28 Kasım Salı günü saat 15.30'da yapılacak. Notunuzu alırsanız...

Merkez Bankası Başkanının Komisyon bilgilendirmesi ise 30 Kasım Perşembe günü saat 13.00'te olacak.

Kanun gereği Plan ve Bütçe Komisyonunu bilgilendirme mecburiyetinde olan diğer kurumları da sırayla çağıracağım ve onların da gün bilgilerini sizinle paylaşacağım.

Sayın Şimşek, süreniz beş dakikadır.

Buyurun.

BAKİ ŞİMŞEK (Mersin) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Sayın Bakanım, öncelikle, yeni bütçemizin hayırlı uğurlu olmasını temenni ediyorum. Tabii, bütçelerdeki kıyaslamaların ben 2002 öncesi ve sonrası olarak kıyaslanmasını da yadırgadığımı belirtmek istiyorum. Çünkü bütçeler yıllık yapılıyor, kıyaslamaların yıllık olarak yapılmasının daha doğru olduğunu düşünüyorum. Bu kıyaslamalarda eğer sadece 2002 ve öncesi ve 2002'den bu tarafa kıyaslarsak özellikle demir yollarıyla ilgili cumhuriyetin ilk yıllarında o kıt imkânlarla yıllık kaç kilometre demir yolu yapıldığı da Türk milletinin hafızasındadır.

BAŞKAN – Yok, Sayın Bakan sunumunda verdi onu, evet, 115 kilometre olarak.

Buyurun.

BAKİ ŞİMŞEK (Mersin) – Cumhuriyetin ilk yıllarında yaklaşık o kilometrelerden daha fazla yıllık demir yolu yapılmıştır araç, gereç ve teknik imkânlar olmamasına rağmen. Bunu da ben buradan belirtmek istiyorum.

Tabii, Sayın Bakanım, sizin sefeğiniz olan eski Ulaştırma Bakanımız Lütfi Elvan'ın Mersin Milletvekili olması dolayısıyla Mersin'de ulaştırmayla ilgili çok sayıda vaat verilmiştir. Bunlar billboardlara asılmıştır, bunların projeleri gösterilmiştir ve bu projelerin hayata geçirileceği söylenmiştir.

Bölgemizle ilgili en büyük proje Çukurova Havaalanı'dır. İkinci temel atma törenini hep birlikte yaptık Çukurova Havaalanı'nda ama gidip geldiğimizde Çukurova Havaalanı'nı inceliyoruz, inşaat maalesef yine istediğimiz hızla bitmiyor. Buradan, ben, bütün Mersinli ve Adanalı hemşehrilerimize, Çukurova Havaalanı'nı hangi tarihte bitireceğinizin sözünü bekliyorum. Bütün hemşehrilerimiz bunu bekliyor.

Yenice Lojistik Köyü, aynı şekilde, yıllardır -her seçim- Mersin'de değişmeyen tek bir şey vardır, vaatler vardır. Her seçim Mersin'de verilen vaatler aynıdır.

Adana-Mersin yoluyla ilgili de 8 şerit yapılacak diye vaatler verildi. Adana-Mersin yoluyla ilgili maalesef çok küçük bir bölümünde, 7-8 kilometrelik bir kısmında bir çalışma yapılacağı söyleniyor. Şu anda sadece bir köprülü kavşak ve batçık projesi yapılıyor. Adana, Mersin iki büyük şehir; bu iki

büyük şehir arasında -Türkiye'nin birçok yerinde gerçekten güzel yollar yapıldı ama- maalesef Mersin bunlardan nasibini alamadı yani Mersin-Antalya yolunda 28 tane tünel var, on beş yılda yapılan tünel sayısı 13 tane henüz, 15 tane daha tünel var. Önümüzdeki yapılacak projelere, Türkiye'de yapılacak toplam tünel sayısına bakıyoruz, yine bu tünellerin bitirilemeyeceğini görüyoruz. Mersin-Antalya yolu tam olarak ne zaman bitecek?

Çeşmeli-Taşucu Otoyolu'yla ilgili sözler verildi. İnanın, Çeşmeli-Taşucu arası 40-50 kilometrelik bir yer, özellikle yaz tatilinde ve bayramlarda insanlar dört beş saatte bu yolu geçemiyorlar. O ihalenin bir an önce yapılmasını... Siz Bakan olduğunuz günden bu tarafa yaklaşık iki yıl bitti. İhale yapıldı, işe başlandı, yer teslimi yapıldı. Üç yıl, dört yıl bitecek, önümüzdeki seçimlerde biz yine billboardlarda Çeşmeli-Taşucu yolunu göreceğiz. Öncelikli projelerin, daha büyük ödenekler aktarılarak ve bir an önce yapılması gerekiyor. Bizim için en önemli yol Adana-Mersin, Mersin-Antalya ve Silifke-Mut-Karaman yolları. Bunun dışında her yerde yol projesi var. Ben size soruyorum şimdi: Gülnar-Silifke yoluna bu yıl ne kadar ödenek ayrıldı, ne kadarlık bir çalışma yapıldı? Her yere bir temel atılıyor, bir iş başlama yapılıyor ama sonuç yok. Gülnar-Aydıncık yoluna ne kadarlık bir iş yapıldı? Tarsus-Çamlıyayla yolu 60 kilometrelik bir yol, on beş yıldır yapılan yol miktarı 15 kilometre. Bu yollar ne zaman bitecek? Temel atmalar oluyor, güzel vaatler veriliyor; bunların hepsine, bazı programlara katılıyoruz da ama maalesef işlerin istenildiği gibi yürümediğini görüyoruz.

Ayrıca, motorlu taşıtlar vergisine yüzde 40 civarı bir zam yapıldı, daha sonra yüzde 25'e çekildi. Şimdi "Motor hacmine göre yeniden değerlendirme yapacağız, araçların bedeline göre motorlu taşıtlar vergisi alacağız." diyor Maliye Bakanı dün. Ben projenin doğru olduğunu kabul ediyorum, yalnız on beş yıldır -vergi zaten bir malın değerine göre alınması lazım- hep yanlış mı yapıyordunuz? Yani bugüne kadar bu vergiler hep yanlış mı alındı? Sadece motor hacmine göre değerlendirme yapılıp yani insanlar boş yere mi düşük ya da yüksek vergi ödediler? Hükümetin de, bu kadar tecrübeli bir Hükümetin, on beş yıldır tek başına ülkeyi idare eden bir Hükümetin bu konularda daha duyarlı olmasını ve daha tutarlı hareket etmesini bekliyoruz.

Bizim bir sahil bandı yolumuz vardı; sahil bandına oteller yapılacaktı, sahil bandına yol yapılacaktı, maalesef yol yapılmadığı için yıllardır sahil bandı projesi eksik kaldı. Şimdi, yol bitme aşamasına geldi ama bu defa da yatırım yapacak firmalar yatırım yapmaktan vazgeçtiler. Turizm bölgesindeki bütün firmalar yatırımlarından vazgeçtiğini belirttiler ve şu anda yapılan yol da boşa gidecek. Sahile kadar belki bir yol gidecek ama şu anda bir firma yok turizm bölgesine yatırım yapacak. Bütün firmalar krizden dolayı vazgeçtiler.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Şimşek, teşekkür ediyorum.

BAKİ ŞİMŞEK (Mersin) – Direkt kestin Sayın Başkanım. Diğerlerine toplama süresi...

BAŞKAN – Ben direkt kesmem, sistem otomatik kesiyor.

BAKİ ŞİMŞEK (Mersin) – Kestiniz.

BAŞKAN – Yok, ben kesmiyorum, sistem otomatik kesiyor.

İsterseniz hayırlı olsun deyin bütçeye.

Buyurun.

BAKİ ŞİMŞEK (Mersin) – Ben, tekrar hayırlı uğurlu olmasını temenni ediyorum. İnşallah, önümüzdeki yıl Mersin'e daha çok yatırım yapmanızı bekliyorum.

Saygılar sunuyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Sayın Tanal, buyurun lütfen.

MAHMUT TANAL (İstanbul) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Değerli milletvekilleri, Değerli Bakanım, değerli bürokratlar, basın mensupları; hepinizi saygıyla hürmetle selamlıyorum.

Şimdi, Değerli Bakanım, bu Karayolları Genel Müdürlüğüyle ilgili Sayıştay Denetim Raporu sayfa 7’de, açık ve net, son paragrafta der ki: “2016 yılı itibarıyla bu köprüde ve otoyollarda meydana gelen kaçak geçişler nedeniyle, net belirtildiği hâlde gelirler hesabı tutulmamış. Gelirler hesabı olması gerekenden daha düşük gösterilmiş.”

Şimdi, bunu bir tarafa koyun. Aynı şekilde, burada, yine Ulaştırma ve Denizcilik Bakanlığının Sayıştay Raporu sayfa 45’te, bakın, orada da yine kişilerden alacaklı olan hesaplar, alacaklıların hesabı, olması gereken yine düşürülmemiş. Ben bir hukukçu olarak şunu düşünürüm: Niye bu alacaklılar hiç düşürülüyor, kayıtları soru işaretiyle belirtilmiyor? Burada bir kasıt mı var? Veya bu şekilde ayrı ayrı kurumlarda bunlarla ilgili herhangi bir soruşturma açıldı mı? Bu paralar nerede?

İkinci konu: Aynı şekilde yine devam ediyoruz, kamulaştırma nedeniyle Yargıtaya gidiyor, geliyor, temyiz ediliyor vesairesi idari yolla, bununla rakamlar düşürülüyor. Bu paralar tahsil edilmedi -alacaklıların, oradaki borçluların listesi- neden edilmiyor? Eğer hukukçularınız yetersizse ben kamu hizmeti nedeniyle, avukat olarak herhangi bir ücret, vekâlet talep etmeksizin -çünkü Avukatlık Kanunu’nda hüküm var- bunları Bakanlığınız, hazine para kazansın diye ücretsiz olarak takip etmeye hazırım Sayın Bakanım.

Üçüncü konu: Burada, yine sizin bünyenizde Bingöl Hava Meydanı’na yeni bir müdür atandı. Bu atanmış müdürle ilgili Valilik herhangi bir soruşturma yaptı mı? Soruşturma yaptıysa soruşturma sonucunda herhangi bir örgütle irtibatı, iltisakı var mı? Varsa kimdir, nedir? Bu nasıl atandı ve buna referans olan kimse var mı, referans olan kim? Bu anlamda açıklık getirilirse çok yararlı olur.

Aynı şekilde, yine devam ediyoruz. Burada, evet, Kamu İhale Kanunu 21’inci maddenin (b) bendi uyarınca öngörülen şartlar oluşmadığı hâlde pazarlık usulüyle ihalelere çıkıldı. Bunlar adrese teslim olan ihaleler midir? Biz ne diyoruz vatandaşa? Bir şey olunca diyoruz: “Ya, kardeşim kanunu bilmemek mazeret sayılmaz.” E, peki, bu kamu nasıl kanunu bilmiyor? Burada kanunun şartları açık ve net belli. Biz hep şunu söylüyoruz, diyoruz ki: “Anayasa’mızın 2’nci maddesine göre Türkiye Cumhuriyeti devleti hukuk devletidir.” Hukuk devletiyse arkadaş, bu yasalara vatandaş bağlı kalıyor da Bakanlık niye bağlı kalmıyor? Çünkü burada açık ve net yasanın hükmü var. Aynı şekilde, yine personel tedarikine ilişkin hizmet alımı ihalelerinde gerekli, yeterli katılım, rekabetin olmaması. Bakın, biraz önceki yine aynı şekildeydi, burada yine geliyoruz yani her yerde, mümkün oluncaya kadar, burada yine adrese teslim ihaleler mi var? Bu hakikaten sıkıntılı.

Hak ediş ödemelerinin düzenlenmesinde gereken belgeler eksik olduğu hâlde, sağlıklı kontrol yapılmadan ödemeler yapılmış yani burada -çok özür diliyorum- söylemek zorundayım, kişi orada “bahşiş” adı altında bir şeyler mi ödüyor, belgeleri eksik de bu ödemeler yapılabiliyor? Açık ve net bunun adını koymak lazım çünkü Sayıştay raporunda geçiyor ama burada bunlarla ilgili, bunu yapanlarla ilgili ne tür işlemler yapılıyor veya yapılacak mı? Vadesi geçmiş olan teminat mektupları olduğu hâlde herhangi bir işlemin yine yapılmaması. Burada biz ne diyoruz? Ekmeğe, suya vesaireye vergi yüklüyoruz ki kamu gelirlerini bir an önce artıralım. Burada kamu gelirleri var, biz bu kamu gelirlerini niçin çarçur ediyoruz, niçin tahsil etmiyoruz? Amacı dışında yapılan ihaleler var, amacı

dışında burada yapılan yatırımlar var. Neden amacı dışında yatırımlar yapıldı? Güya kanun açık ve net diyor ki: “Burada eğer belirtilmişse yatırımlar o tahsis edilen bütçeye uygun yapılması lazım.” Bu niye yapılmıyor? Bu anlamda yine büyük sıkıntılar var.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Süreniz bitti.

MAHMUT TANAL (İstanbul) – Ben teşekkür ediyorum. Bütçenin hayırlı uğurlu olmasını diliyorum. Ve bu belirttiğim eksiklikler -daha diğerlerine zaman yetmiyor- gayet rahat incelenirse onlar da ortaya çıkacak ve bunun takibinin yapılmasını, eğer hukukçunuz eksikse gönüllü olarak bu söylediğimi de tekrar söylüyorum.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz.

Sayın Pekşen...

HALUK PEKŞEN (Trabzon) – Sayın Başkan, Sayın Bakan; Karadeniz Bölgesi'nin önemli havalimanlarından birisi de Trabzon'dadır. Trabzon Havalimanı'nın şu andaki yolcu kapasitesi Türkiye'nin 7'nci sırasında ama havalimanının mevcut kapasitesinin tam 2 katı yolcu hizmeti verilmekte yani Türkiye'deki hava meydanlarının tam tersinedir durum Trabzon'da. Buna rağmen, Trabzon'daki hava meydanının kapasitesine ilişkin herhangi bir yatırım planlamasını görmüyorum. Niçin, pist genişlemesi, antepolar, depolar ve apronlara ilişkin herhangi bir yatırım planlaması yapılmamıştır? 3 milyon 727 bin yolcu gerçekleşmiş 2016'da ama kapasite 2 milyondur. Bu iki katı kapasiteyle Trabzon Havalimanı'nı niçin görmezden geldiğinizi merak ettim.

İkinci sorum şu: Sayın Bakan, TÜRKSAT'ın bugüne kadar uzaya gönderdiği uydulardan herhangi bir tanesi kaybolmuş mudur? Bu konuda Bakanlığımızın yazılı bir bağlayıcı bilgi vermesini de özellikle istirham ediyorum. 2020'ye kadar uydu planlamalarınızı anlattınız. Burada 6A'yı anlıyorum, askerî amaçlı bir uydu. 5A ve 5B'nin hangi ticari amaçla olduğunu doğrusu ben anlayamadım. Bu konuda bir fizibilite raporunuz varsa onu da bilmek ve görmek isterim.

Bakü-Tiflis-Kars Demir Yolu'na ilişkin anlatımlarınızı büyük bir memnuniyetle dinledim. 1996 yılında Türkiye İhracatçılar Meclisi Başkan Vekili olarak hazırladığım, 1997 yılında KEİPA projesi olarak kabul ettirdiğim bu projenin açılışına davet etseydiniz seve seve katılırdım ama davet etmemenize üzüldüğümü ifade edeyim. Projenin yeterince anlaşılmadığını vermiş olduğunuz rakamdan anlıyorum. Projenin Türkiye'ye kazandıracığı rakam olarak 1 milyar dolar öngörülmüş. 2006 yılında bizzat Hükümetinizle yapılmış olan çalışmada projenin tam kapasiteyle işletilmesi durumunda kapasite miktarının 87 milyar olduğunu hatırlatmakta yarar görüyorum. Devlet Demiryollarının o tarihteki çalışmasını isterseniz orada göreceksiniz projenin büyüklüğünün ne miktar olduğunu.

Sayın Bakan, yine Türk Havayollarına ilişkin anlatımlarınızı büyük bir keyifle dinledim. Havacılığa çok emek vermiş bir hukukçu olarak bazı soruları sormak isterim. Büyük gövdeli uçak kapasitesini büyük bir övgüyle anlattınız ama bu büyük gövdeli uçak kapasitesine sahip Türk Havayolları niye Ankara-İstanbul arasına bu büyük gövdeli uçakları yarısı boş uçurmakta? Hatta 2016 yılı zararı niçin 2 milyar dolar olmuştur, onu da öğrenmek istiyorum. Hatta 23 tane uçuş hattını niçin kapattınız? Madem bu kadar başarılı bir hava yolu işletmeciliğiniz var, niçin Türk Havayollarının uçtuğu destinasyonlar kapatıldı? Son on beş yıllık iktidarınızda 15 tane hava yolu şirketi niye battı? Sizin döneminizde kurulmuş, hâlen uçan tek bir hava yolu şirketi var mı, ben de bilmek isterim. Hatta Türkiye'ye turist taşıyan charter uçaklarının uçuşlarına ilişkin neden giderek daralma var, niye azalma var?

Başka bir soru da sormak isterim, merak ettim doğrusu. Şu anda dünya sivil havacılığını yönetenlerinden birisi bir Türk, gurur duyduğum kendisiyle. Özellikle, Eurocontrol Yönetim Kurulunda Başkanlık görevini üstlenmiş olan bir Türk bürokrati hepimizin göğsünü kabarttı, gurur duyduk ama ne yazık ki, çok enteresan, Türkiye dünyada havacılığın neredeyse yarısını yöneten bir bürokrat yetiştirmişken Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünde hâlen vekil bir bürokrat var. Niçin, sivil havacılığa bu konuda uzman bir bürokrat atama gereği bugüne kadar duymadımız?

Turizm teşvikine ilişkin anlatımlarınızı da dinledim, çok ilgimi çekti. Özellikle denizcilik, deniz turizminin teşvik edilmesine ilişkin anlatımlarınızı dinledim, çok ilgimi çekti orası da ama bir rakam vermek isterim bilmeniz açısından: Türkiye’de özellikle deniz turizmine ilişkin tercih edilen tekne tiplerinin yüzde 81’i 12 ila 18 metre arasındadır ama şu anda teşvik verdiğiniz tekne tipi 24 metre ve üzerindedir. Niçin, özellikle turizm amaçlı tekneleri teşvik etmiyorsunuz da süper lüks tekne sahiplerinin teknelerini teşvik ediyorsunuz, bunu da doğrusu öğrenmek istiyorum.

İstanbul Gayrettepe metro hattı konuşuldu. İstanbul Gayrettepe metro- üçüncü havalimanı arasındaki bu ihalede ihaleyi alan firmaya ilişkin çok ciddi iddialar var. Bu iddiaları defalarca kez gündeme getirdik, yazılı da sorduk. Firmanın yeterlilik belgesinin olmadığı, sahte bir belgeyle katıldığı yönünde ciddi iddialar var, bu konuda herhangi bir araştırma yapılmış mıdır?

Bir başka husus: Son üç ay içerisinde 21/B maddesi kapsamına sokularak İstanbul’da özellikle metro ihalelerinde yaklaşık 5,5 milyar dolarlık ihale söz konusu edilmiş. Bu 21/B maddesinin işletilmesine ilişkin hiçbir ihale bunların içerisinde gözükmemekte. Buna rağmen, niçin bu madde ısrarla işletiliyor?

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Pekşen.

Hayırlı olsun için söz vereyim.

HALUK PEKŞEN (Trabzon) – Evet, hayırlı olsun diyelim.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum, sağ olun.

Sayın Çakırözer’in uçağı var.

Buyurun Sayın Çakırözer.

UTKU ÇAKIRÖZER (Eskişehir) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakan, değerli bürokratlar, değerli basın mensubu meslektaşlarım; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Ben de konuşmama başlarken Diyarbakır’daki operasyonda şehit olan polisimize Allah’tan rahmet, yaralı polislerimize de acil şifa diliyorum.

Benim vurgulama yapmak istediğim birinci konu Bakanlığınızın da ilgili olduğu sansür konusu. Türkiye’de basına yönelik büyük bir sansürle mücadele etmekteyiz. Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu vasıtasıyla dünyanın en büyük elektronik ansiklopedisi Wikipedia’ya Türkiye’den erişim kaldırılmış durumda. Yine “booking.com”a erişim kaldırıldı ve Türkiye, Twitter’den en fazla içerik kaldırma talebinde bulunan ülke olarak kayıtlara geçmeyi sürdürüyor. Keza önceki yıllarda Twitter başta olmak üzere çok sayıda sosyal medya uygulaması da yine iktidarınız döneminde kapatıldı. İktidarınız aslında bu ısrarlarıyla vatandaşlarımızın bilgiye erişme hakkıyla mücadele ediyor. Bilginin özgürce dolaşımından yana hepimizin olması gerekiyor. İşinize gelmeyen bilgilerin dolaşımını engellemeyi sürdürdüğünüz için ülkemiz uluslararası raporlarda hızla irtifa kaybediyor. Freedom House tarafından yayınlanan son rapora göre Türkiye “kısmen özgür ülkeler” kategorisine düşmüş durumda. Bilgiye

erişimi engelleyen ve bilginin özgürce dolaşımını kısıtlayan ülkeler ne yazık ki demokrasi liginde de arka sıralarda kalıyor. Ülkeleri ileri götüren şey, Sayın Bakanım, ne yazık ki -tabii ki katkısı vardır ama- sadece yapılan yollar, köprüler, alt geçitler değil, dünya ülkeleri arasında vatandaşlarına sağladığı özgürlük alanının ne kadar geniş olduğudur.

İkinci olarak vurgulamak istediğim konu, yol. Tabii, yollar yapılıyor, kullanılıyor. Partinizin Genel Başkan Vekili, Sayın Başbakan, Sayın Binali Yıldırım'ın sıklıkla kullandığı “Yolların kralı olmaz, yolların kuralı olur.” ifadesi artık iktidarla özdeşleşti ancak trafik kazaları sayısında olağanüstü artış yaşanıyor. Yani yollar yapılıyor ama kazalar da artıyor. Önümde rakamlar var. Emniyet Genel Müdürlüğü ve Jandarma Genel Komutanlığı istatistikleri dikkate alındığında iktidara geldiğiniz 2002 yılında yılda 439.777 kaza olurken bu rakam 2016 yılında yüzde 168 artmış ve 1 milyon 182 bin 491'e çıkmış durumda. 2002 yılında 4.093 vatandaşımız trafik kazalarında yaşamını yitirmişken 2016 yılında yüzde 78 artışla 7.300'e yükselmiş gözüküyor. Acaba, kazaların yoğun olduğu güzergâhların belirlenmesi ve yolların daha güvenli hâle getirilmesi konusunda bir çalışmanız olacak mıdır, onu soracağım.

Sayıştay raporuna yansıyan 2016 yılında toplam 417 milyon OGS ve HGS geçişinden 15 milyon kusura -yani yaklaşık yüzde 4'e yakın bir rakam- kaçak geçiş olarak gözüküyor. Bunlar tahsil edilebildi mi? Tahsil edilemeyen oranlar nedir? Düşmesi için bir proje bulunmakta mıdır?

Yüksek hızlı trenden bahsettik, ben Eskişehir Milletvekili olarak sıklıkla, yoğunlukla kullananlardanım ancak Pendik'e -yani İstanbul bağlantısı konusunda- giderken yüksek hızlı tren öyle hızlı gitmiyor, normal hızda seyrediyor ve Pendik'ten sonrasındaki sıkıntı da henüz aşılabilmiş değil. Bu konuda bu projede yani Pendik'ten sonra Marmaray'a bağlanması projesinde ne noktadayız, onu sormak istiyorum.

Benzer şekilde yapılanlardan bahsettiniz ama hatırlarsanız, partinizin Genel Başkanı da olan Sayın Cumhurbaşkanı Erdoğan'ın “Biz bu şehre ihanet ettik, hâlâ da ihanet ediyoruz, ben de bundan sorumluyum.” şeklinde İstanbul'a yönelik yaklaşımlarında Ulaştırma Bakanı olarak sanırım siz de sorumluluk sahibi olmak durumunda kalıyorsunuz bu açıklamadan çünkü “Üçüncü köprü bir cinayettir.” deme noktasından işte 381 bin ağacın kesildiği, 11.856 hektar alanın orman dışına çıkarıldığı bir üçüncü köprü noktasına geldi iktidarınız. Tabii, hep bu eleştirilere işte “Kesilen ağaç miktarı kadarını dikeceğiz.” diyorsunuz ama o giden ağaçların yerine maalesef yenileri gelmiyor. Yine, önümüzdeki yıl açılması planlanan üçüncü havalimanı için yapılan ağaç katliamı da ortada. Her ne kadar “üçüncü havalimanı” diyoruz ama Atatürk Havalimanı artık hizmet vermeyeceği için onun yerine ne yapılacağı merak konusu. Hizmet vermeyeceğini açıkladığınız havalimanının ne olacağı konusu aslında kamuoyunu korkutuyor. Atatürk Havalimanı'nı, şehre bir başka ihanet noktasında, toplu konut projeleriyle yapılaşmaya açmayı düşünüyor musunuz? Doğrusu hepimiz merak ediyoruz.

Bu noktada, Eskişehir'imizle ilgili de daha önceki bütçelerde de konuştuğumuz birkaç hususu dikkate getirmek isterim.

Öncelikle, TÜLOMSAŞ önemlidir Eskişehir'imiz için ama onun yeni yatırımlarla geliştirilmesi lazım. Özellikle, motor konusunda eğer bu imkân verilirse TÜLOMSAŞ'a, bu, Eskişehir'in hem havacılıkta hem de diğer alanlarda gelişmesine imkân sağlayacaktır.

Benzer şekilde, Sayın Başbakan Yıldırım kısa süre önce Eskişehir'e geldi -tabii ki Eskişehir'de sizleri, Sayın Başbakanı ağırlamak güzel- dedi ki: “Haritada Avustralya'ya -burası dünyanın merkezi- parmağınızı koyarsanız doğusuna beş saat uçsanız hiçbir yere varamazsınız ama Eskişehir'den uçağa binerseniz üç saatte 56 ülkeye uçarsınız.” Hiç kuşku yok ki Eskişehir'i örnek vermesinden biz sevinç duyuyoruz. “Önümüzdeki on yılda havacılığın merkezi Eskişehir olacak.” dedi ama Eskişehir'de

ne yazık ki uçak seferi yok Sayın Bakanım. Buradan yine sizlerin aracılığıyla ben hem Sayın Başbakana hem de sizin bürokratlarınıza... Yani Eskişehir'e bunca övgü yapılıyor ama Eskişehir'den uçak seferi yok. Parmağınızı koyduğunuzda üç saatte uçacaksınız ama havaalanı var, uçak yok, sefer yok. Bunu ben her bütçede söylüyorum, maalesef olmuyor.

Vatandaşlarımızın beklediği, beklediğimiz ihtiyacımız olan iki tane daha konuyu dile getirip bütçenizin hayırlı olmasını dileyeceğim.

Birincisi: Mihaliççık-Beypazarı yolunun kara yolu ağına alınması çok rahatlatacaktır, Mihaliççıklıların da ulaşımını sağlayacaktır.

Benzer şekilde, Karayolları 46'ncı Şube Şefliğinin şehir içinde olan şantiyesinin şehir dışına alınması için bir yer verildi ama onun programa alınması gerekiyor, 40 dönüm uygun arazi verildi.

Afyon'dan bindiğinizde arabanıza, ilerlediğinizde Eskişehir il sınırına kadar bölünmüş yolla gelirsiniz ama Eskişehir il sınırı tabelasını gördükten sonra o yol öyle bir yola çevrilir ki bırakın Afyon'dan Eskişehir'e geçmeyi, sanki siz dünya değiştirirsiniz. Kırka'ya kadar olan yolu katettiğinizde göreceksiniz, o yolun artık yapılması lazım yani Afyon'dan Eskişehir'e Afyonlu değerli yurttaşlarımız rahat seyahat ediyor ama Eskişehir il sınırına gelince, ne hikmetse, Kırka'ya gelmek için 40 takla atmak gerekiyor. O yüzden, bu konuda da sizin yakın ilginizi rica ediyoruz.

Yine, daha önceki bütçelerde gündeme getirdiğimiz TÜRK TELEKOM'la ilgili tartışmalı konuyu da ben bir kere daha bu Oger TELEKOM'dan kaldığı iddia edilen, vadesi geçmiş 580 milyon dolarlık borç söz konusu. Bu konuya da bir açıklama getirirseniz çok seviniriz.

Geçen hafta torba yasa da GSM şirketlerinin borçlarının silinmesiyle, yeniden yapılandırılmasıyla ilgili bir madde Komisyondan geçti, şu anda Genel Kurulda, biliyorsunuz. Buradan bir kez daha sormak istiyoruz: İşçiye, emekçiye, asgari ücretliye, onlara zam, onlara ekstra vergi konulurken, yurttaşın vergileri daha da artırılırken yabancı 3 büyük TELEKOM şirketinin bu milyarca liralık borcunun faizlerinin silinmesi, borcunun yapılandırılması vicdanlara ne kadar sığar?

Çok teşekkür ediyorum, bütçenin hayırlı olmasını diliyorum.

(Oturum Başkanlığına Başkan Vekili Mehmet Şükrü Erdiñ geçti)

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz Sayın Çakırözer.

Özellikle, süreye riayetiniz için ayrıca teşekkür ediyoruz.

Sayın Beyribey, buyurun.

Süreniz on dakika.

YUSUF SELAHATTİN BEYRİBEY (Kars) – Sayın Başkanım, Komisyonumuzun değerli üyeleri, Değerli Bakanım, değerli bürokratlar, değerli basın; sözlerime başlamadan evvel hepimizi saygılarımla selamlıyorum.

Biraz evvel Sayın Bakanımız gerçekten çok doyurucu bir sunuş yaptı, yapılan işleri, yapılacak işleri ortaya koydu değerleriyle beraber.

Ben şuna dikkat çekmek istiyorum, arkadaşlarımız da konuşuyor: Sanki Türkiye'de demir yolları 1950'den sonra bir metre bile yapılmamış, bugün yapılmış, bir tane teşekkür eden çıkmıyor. Bizim iktidarımızdan sonra demir yollarında aldığımız mesafe cumhuriyetin ilk yıllarındakiyle aynı. Atatürk demişti ki: "Ülkenizi demir ağlarla örün." ama maalesef belli bir tarihten sonra o demir ağlarla örme durdu, AK PARTİ iktidarıyla beraber Atatürk'ün söylediği boyutta tekrardan başladı. Bunu yapan iktidara ve Sayın Bakanımıza, Başbakanımıza, Cumhurbaşkanımıza teşekkür ediyorum.

Gerçekten -daha yakında- Bakü-Tiflis-Kars demir yolunun açılışına da gittim -orada da gördüm, hep bizim için gurur meselesi- ülkemiz için lojistik açısından, demir yollarının ilimizden geçmesi açısından bunu önemsiyorum. Kars bu vesileyle demir yolu ve kara yollarıyla bir kavşak hâline gelmiştir. Daha önceden Kars, maalesef, çıkmaz sokaktı, Kars'tan öteye gidiş yolu yoktu. Bu Kars-Tiflis-Bakü demir yoluyla Kars çıkmaz sokak olmaktan kurtulmuştur ama yetmez, daha yetmez. Devam ediyoruz, taşıyoruz da taşımaya başladık. Şu anda demir yoluyla gelen yükler Erzincan'ı geçti, devam ediyor. Yüklerimizi taşımaya devam edeceğiz. Lojistik merkeziyle ilgili temeli atarken basında da yazdılar Kars'ta, "Bu, numaradan, burada şey yapılmayacak, laf olsun diye seçim öncesi yapıyorlar." diye söylediler ama şu anda gelip görsünler, yüzde 50'lere varacak seviyede yapıldığını görüyoruz ve bu hizmetinden dolayı Bakanımıza, Ahmet Arslan'a teşekkür ediyoruz.

Bakış açısı önemlidir, bence vizyon önemlidir. Bu dönemde, AK PARTİ döneminde sadece "paralel yollar" dediğimiz batı-doğu yolları değil, kuzey-güney yolları da yapılmaya başlanmıştır.

Sayın Bakanım, bizim bölgemizde önemli olan, çok önemli olan yollardan bir tanesi, engellerden bir tanesi Ilgar Tüneli'ydi, onunla ilgili ihalesi yapıldı, şu anda yapılmaya devam ediyor. Sahara Tüneli'nin de bir an evvel bitirilmesi, kuzey-güney hattındaki bağlantılarının tamamlanması lazım. Bunu Karadeniz'deki yüklerin daha kısa yoldan taşınması, lojistik merkezine gelmesi açısından çok önemsiyorum.

Yine, daha önceden sıcak asfalt Kars'ta yoktu. Bu dönemde bütün yollarımız sıcak asfalt oldu. Ben siyasetçi olarak biraz eski bir siyasetçiyim, Allah razı olsun, şu anda sırası gelmişken onu da söyleyeyim, Türkiye rahmetli Turgut Özal'la beraber otoyollarla tanıştık. Ondan öncesinde de yoktu, sonrasında da aralıklar vardır ama şimdi otoyollarda dün ile bugün arasında yapılan fark akıl almaz bir seviyededir ve devam etmektedir.

İlimizle ilgili özellikle Kars ile Iğdır arasındaki bağlantı yolumuz gerçekten çok kötü bir yoldu. Şu anda çalışmalar devam ediyor. Bundan dolayı teşekkür ediyoruz. Tuzluca'ya bağlayacak, oradan İran'a kadar bölünmüş yol olarak gideceğiz.

Yine, Horosan'dan Karakurt'a kadar yollarımız Aras Nehri kenarında tek yol hâlindeydi -orası çok güzel- onun da geçen günlerde temel açılışını yaptık, oraya çok güzel bölünmüş bir yol yapılıyor. Bölgemizde önceden "Kars'ta deniz yok." denilirdi şimdi Bakanımızın sayesinde orada tekne seyahatleri yapabiliyorsunuz. Ayrıca, çok enteresandır, heyecanımdan dolayı bağışlayın beni, hiç kimse orada göle girmezdi, bu yıl sahil gibi oldu, oradaki insanlar göle girmeye başladılar. Orada yatırımlar yapıldı ve bundan dolayı özellikle bizim iç turizmimiz açısından, kış turizmiyle ilgili zaten Çıldır Gölü'nün bir ehemmiyeti vardı ama buna ek olarak bir de tekne seyahati... Oranın doğası da çok güzeldir, orada da yatırımlar yapıldı, bundan dolayı Bakanımıza çok teşekkür ediyorum.

Biz gerçekten dün çıkmaz kapıydık, o çıkmaz kapılığımız artık özellikle son yıllarda ciddi derecede çıkar kapıya geldi. Cazibe merkezi olacak kavşak hâline gelmesiyle beraber, yatırımların oraya gelmesiyle beraber. Lojistik merkezi ki zannediyorum Bakanımızın öyle bir taahhüdü var, önümüzdeki Cumhuriyet Bayramı'nda lojistik merkezinin de bitimiyle ilgili, açılışını yapacağız; bunlar Kars'a bir katma değer katacak.

Bunların ehemmiyeti nedir? Ben geçmişte hep söyledim, batıya doğru akıl almaz bir göç var. Niye? İstihdam alanı yok. Niye? İnsanlar doğdukları yerlerde karınlarını doyuramıyorlardı, şimdi, artık bu yollarla beraber, çıkmaz sokaklıktan kurtulmasıyla beraber insanların doğdukları yerde karınları da doymaya başlayacak, iş sahası bulmaya başlayacak ve daha emniyetli bir şekilde yaşıyor olacak.

Geçmişle bugünü mukayese edersek, biz, Kars'tan buraya yirmi dört saatte, trenle otuz altı saatte gelirdik.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Geçmişle mukayese edersek...

YUSUF SELAHATTİN BEYRİBEY (Kars) – Bu dediğimiz çok eski bir tarih değil ama Sayın Vekilim. Dünyada da öyle değil, başka ülkelere de gidiyoruz. Gelişmemiş ülkelerle mukayese ederseniz... Yatırımlar rant getiren yerlere doğruydum ama Hükümetimiz döneminde, özellikle Doğu Anadolu'da, sadece Kars'a özgü değil, Ağrı da, Van da, Diyarbakır da, bütün yollarımız bölünmüş yollarla ihya edildi. Ben çok önemsiyorum, yolun gitmediği yere ticaretin gitme ihtimali yoktur, çıkmaz sokak olan yerlere ticaret gitmeyecektir, orada insanların kalma ihtimali yoktur.

Onun için, özellikle Sayın Bakanımıza, bizim devam eden projelerimizin bir an evvel bitirilmesi konusunda da arzımız vardır. Özellikle Sarıkamış'la Kağızman arasındaki yolumuzun bir an evvel bitmesi, yine Kars'la Kağızman arasındaki yolumuzun bir an evvel bitmesi konusunda da taleplerimiz var kendisinden.

Şu ana kadar yaptığı hizmetler için kendisine teşekkür ediyorum, bütün bürokratlarına teşekkür ediyorum. Hepsini büyük bir heyecanla, Kars'ımızla ilgili çalışmalar içerisinde, bütün ülkemizde böyle; biz geri kalmıştık, o geri kalmışlığımızı da Bakanımız sayesinde biraz kapatmaya çalışıyoruz. Daha kapatmış değiliz, onun için daha büyük yatırımlar bekliyoruz Bakanımızdan.

Saygılar sunuyorum.

KADİM DURMAZ (Tokat) – Önceki dönemlerde bir şey yapılmamış o zaman!

YUSUF SELAHATTİN BEYRİBEY (Kars) – Önceki dönemlerde yapıldı ama sıcak asfaltla biz yeni tanıyoruz maalesef. Yani “yeni” dediğim birkaç yıldır tanıyoruz, daha öncesinde sıcak asfalt yoktu. Onun için ben Bakanımıza teşekkür ediyorum.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – On beş yılda ilk defa mı yapılmış?

BAŞKAN – 2002 öncesini kastediyor o.

YUSUF SELAHATTİN BEYRİBEY (Kars) – Doğru, 2002 öncesi.

BAŞKAN – Teşekkür ederiz Sayın Beyribey.

Sayın Bekaroğlu...

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Çok teşekkür ediyorum.

Sayın Başkanım, Sayın Bakanım, değerli arkadaşlarım; ben, Sayın Beyribey'in söylediği her şeye katılıyorum ama bir “ama” deyip devam edeceğim.

BAŞKAN – Süreniz on dakika, hatırlatayım Sayın Bekaroğlu.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Bana bir beş dakika daha verirsiniz.

Değerli arkadaşlar, bugün, iki tane hepimizi üzen olay basında -haberleri dinledim- maalesef. Bunlardan bir tanesi, dünden beri şehit sayısı giderek artıyor, bugün de Diyarbakır'da bir polisimiz şehit oldu, hepsine rahmet diliyorum.

Değerli arkadaşlarım, ikinci üzücü olay da ya da hepimizi sıkıntıya sokan olay da açıklanan enflasyon rakamları. Tabii, aslında ikisi de bir şekilde insani bir durum, bu ayrı bir şey, güvenlik ayrı bir şey, ekonomiyle de ilgili bir konu. Yani şehitlerimize üzülmüyoruz ve terörü lanetliyoruz ama bu işin ekonomiyle ilgili, ülkemizin geleceğiyle ilgili bir iş olduğu, dolayısıyla, bir an evvel güvenlik politikalarının yanı sıra kalıcı çözümü sağlayacak ve bu sıkıntıyı, bu terörü, bu sorunu bütünüyle halledecek yola tekrar girmek gerekiyor.

Dün Sayın Grup Başkan Vekilimizin bir teklifi oldu, tekrarlıyorum, “Dört partinin katılımıyla bir komisyon kurup bu konuyu yeniden konuşmaya başlayalım.” dedi, konuşmaktan başka çaremiz yok.

Değerli arkadaşlarım, biz, 2018 yılı bütçesini konuşuyoruz, ondan önce bir süre Orta Vadeli Program’ı konuştuk ama ortaya çıkan rakamlar, hem bütçeyi hem de Orta Vadeli Program’ı büyük ölçüde çöktü. Bu enflasyon rakamı beklenmiyordu -bugün Sayın Başbakan da ifade etti- 2,1’i buluyor, on iki aylık 11,90; 12’ye yaklaşan bir enflasyon var. Dolayısıyla, bu enflasyon rakamı bütçenin bütün rakamlarını altüst ediyor, kurla meydana gelen değişiklikler de ayrı. Nitekim, enflasyona hemen paralel olarak, bugün, devletin uygulayacağı, trafik kazalarına, evraklara yapılan zamlar da ayrı bir şey olarak gündemimizde duruyor.

Değerli arkadaşlarım, şimdi, “Yol yaptık.” Evet, yol yaptınız yani bu konuyla ilgili hiç kimse bir şey söylemiyor. “Teşekkür almadık.” filan dediniz; yanlış, bu tarafını dinlemiyorsunuz, teşekkür alıyorsunuz, takdir de alıyorsunuz, millet de takdir ediyor ve seçiyor sizi.

Değerli arkadaşlarım, yalnız bir şey eksik, Sayın Bakanın sunumunda da baştan sona dikkat ettim, bir şey eksik. İnsanimiz için, milletimiz için filan ama insan yok; insanla ilgili, iş güvenliğiyle ilgili, çevreyle ilgili, adaletle ilgili Ulaştırma Bakanımız hiçbir şey söylemedi. Şunu mu diyecek: “Bunu Adalet Bakanlığı bütçesinde konuşun, Çevre Bakanlığı bütçesinde konuşun.” Böyle mi diyecek? Öyle değil, bütün bunları, ne yapıyorsak insan için yapıyoruz.

Bakın, değerli arkadaşlar, yıllar önce Karadeniz Sahil Yolu yapılırken -Sayın Mesut Yılmaz temelini atmıştı- yine benzer tartışmalar vardı çevreyle ilgili, yine şimdi olduğu gibi çevre duyarlılığı olan herkes “anarşist”, “terörist”, “vatan haini” filan ilan edilmişti; salt sadece çevreyle ilgili bir olay olmadığını gördük. Kimse o yola karşı çıkmıyordu, bu yol sahilde deniz doldurularak yapılsın mı yapılmasın mı tartışması vardı; hiç kimseyi dinlemediler, itiraz eden herkes hain ilan edildi. Şimdi, bakıyoruz, gerçekten “bölgede turizm” filan deniliyor, bu yol o turizme ne kattı ne katmadı, ayrı bir tartışma, bunun ötesinde bu yolun ciddi bir tehdit olduğu ortaya çıktı. Denizle şehir arasında, kara yoluyla şehir arasında 2-3 metrelik kot ortaya çıktı ve her selde, en küçük selde bile bütün şehirlerimiz sel altında kalıyor.

Dolayısıyla, bu eleştirilere, Sayın Bakanım, size yapılan eleştirilere “hain”, “muhalefet”, “bilmem ne” şeyiyle bakmayın lütfen, biraz da insani olarak bakın, biraz da dinleyin. Söylenen her şeyi de savunma psikolojisiyle, “Nasıl cevap vereceğim?” psikolojisiyle bakmayın. Yani lütfen “Ne diyor muhalefet?” bundan faydalanmaya çalışın derim.

Değerli arkadaşlarım, tabii, Ulaştırma Bakanlığının bütçesinde dünya kadar konu var, o kadar uzun da vaktimiz yok. Bir konuyu tekrar gündeme getireceğim, Genel Kurulda gensoru dolayısıyla gündeme getirdik. Bu kara yolu, özellikle Ulaştırma Bakanlığının davet usulüyle, yani 21/b’yle yapmış olduğu ihale çok ciddi sıkıntı.

Değerli arkadaşlarım, Türkiye’de bir Kamu İhale Yasası var. Bu yasa zaten defalarca delinmiş ama büyükler için neoliberal dönemde, Kemal Derviş zamanında gelmiştir ve büyükleri daha da büyütecek, bu şekilde düzenlenmiş bir yasa ama siz, bunu defalarca deldiniz ve bu konuyu 21/b’yi yakınlarınızı, çevrenizdeki bazı müteahhitleri, bazı insanları zengin etmenin aracı olarak kullandınız.

Değerli arkadaşlarım, bu davet yoluyla yapılan, yani 21/b’yle yapılan ihaleler belli insanlara veriliyor ve bu insanlar Hükûmete yakınlığıyla biliniyor. Bunlardan bir tanesi de milletin anasına sövmüştü. Nasıl oluyor ben anlamıyorum, bu kadar “millet, millet”, “millî, millî” diyen bir siyasi ekip nasıl böyle davranır, bunu anlamıyorum.

Niye normal ihale yoluyla yapmıyorsunuz, niye zamanında yapmıyorsunuz Sayın Bakanım, bunu bir anlatmanız gerekiyor.

Nitekim, Sayıştay da aslında bu konuya dikkat çekiyor raporunda. Sayıştay, 2016 Karayolları Genel Müdürlüğüyle ilgili raporunda bu davet yoluyla yapılan ihalelere dikkat çekiyor. Yüzde 192,6 oranında bir artış var ve bunun sorgulanması gerek, sorguluyor da rapor ve “Yatırım programında yer almayan projelere niçin bu kadar harcama yaptınız?” filan diye soruyor. Bu verdiğiniz ihaleler, yani yakınların bir an evvel zengin edilmesiyle bir ilişkisi var mı diye soruyor.

Değerli arkadaşlarım, kara yolları, yani Ulaştırma Bakanlığının bütçesini konuşurken, elbette bu yap-işlet-devret, yap-kirala-devret tarzı finans yöntemiyle ilgili de bir şeyler söylememiz gerekiyor. Bu garantiler dolayısıyla, 2018’de bütçenin neredeyse yüzde 10’unu bu garantilere vereceğiz. Tam rakamları bilmiyoruz Sayın Bakanım, bazı arkadaşlarımın BİMER üzerinden soru önergesiyle sordukları, “Bu köprülerden, tünellerden ne kadar taşıt geçiyor, ne kadarını geçmeden ödemek zorunda kalıyoruz?” bunlarla ilgili kesin rakamları bilmiyoruz, bu bütçe görüşmeleri dolayısıyla bunları açıklarsanız son derece memnun oluruz.

Size bir şey ifade etmek istiyorum değerli arkadaşlarım. Her dönem bütçenin kara delikleri olmuş, krizlere sebep olmuş; mesela Sosyal Güvenlik bütçesiyle ilgili, SGK’yla ilgili bunu konuşuyoruz. Önümüzdeki beş altı sene içinde 3 tane konunun gerçekten kara delik olacağına dair ciddi işaretler var. Bunlardan bir tanesi, bu hazine garantili yani yap-işlet-devretle ilgili yükümlülükler, hazinenin almış olduğu büyük yükümlülükler. Sayın Bakanımız -yanlış not almadıysam- ifade etti, 100 milyar TL’lik yani bugünkü kurla 27 milyar dolarlık Karayoluyla ilgili, Ulaştırma Bakanlığıyla ilgili şeyi var, gerçekleşen 53 milyar. Bunlardan ne kadar kullanılıyor? Millet ödüyor zaten, o da ayrı bir şey. 1’e 5 şey yapıyoruz. En ideal finansman yolunun bu olmadığını oturup konuşabiliriz yani normal faizle alınsa bunların çok çok altında kalacak ama siz bunu bu şekilde yaparak millete finanse ettiriyorsunuz yüksek paralarla, dolarla yapıyorsunuz bir de. “Millî” diyorsunuz sürekli şekilde, insanlara “Dolar bozdurun.” diyorsunuz ama devletin bütün taahhütlerini, garantilerini dolar üzerinden veriyorsunuz. 3 tane kara delikten biri bu olacak değerli arkadaşlarım, öyle görülüyor. Bir tanesi de Kredi Garanti Fonu’dur. Kredi Garanti Fonu’yla ilgili öyle bir açılıyoruz ki duramıyoruz, akıntıya kapılmış şekilde gidiyoruz. Bunun ne olacağı -çünkü orada da köpük satıyoruz- konusunda kimse bir şey bilmiyor. Varlık Fonu diye bir şey daha aldık başımıza. Bu Varlık Fonu da ne yapacak ne yapmayacak, kimse bilmiyor, Hükümet de bilmiyor. Nitekim, başta ortaya koyduğu, burada yasa çıkarken Plan Bütçe Komisyonunda konuşulan şeylerin tamamını bıraktı, şimdi yeniden yapılandırıyor. Bu konuya dikkat çekmek istiyorum.

Bir başka konu, arkadaşlarımız gündeme getirdiler, bu TÜRK TELEKOM’un borçlarıyla ilgili, ödenmeyen borçlarıyla ilgili. 1 Ekimde verilen süre doldu. Sayın Bakanımız bu konuyla ilgili bir açıklama yaptı “TELEKOM’un işte şu kadar kârı var.” ama henüz bu borçların nasıl tahsil edileceği, bu borçlar millete mi yazılacak yazılmayacak, bu konuyla ilgili de söylenmiş fazla bir şey yok. Sayın Bakanımız bütçe görüşmeleri münasebetiyle bu konuyu anlatırsa, açıklık getirirse çok memnun olacağız. Bu OTAŞ nedir, ne yapacak, bizi nasıl bir sıkıntı ve belayla karşı karşıya bırakacak? Bu konuyla ilgili sizden bilgi bekliyoruz.

Değerli arkadaşlarım, birkaç dakika daha, bana bir iki dakika verir Sayın Başkanım. İyi ki Sayın Bilgiç gittiler, bize hiç tolerans tanımıyor.

BİHLUN TAMAYLIGİL (İstanbul) – Arkasından konuşmayın, arkadaşımı savunurum. Siz niye savunmuyorsunuz?

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Rize’yle ilgili birkaç bir şey söyleyeceğim. Sayın Bakanım konuşurken laf attım. Sayın Bakanım, şimdi, Beyribey de anlattılar...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Bekaroğlu, iki dakikada lütfen tamamlayın, buyurun.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Teşekkür ediyorum.

Kars’a geldi, oradan da Samsun’a gidecek ama Doğu Karadeniz Bölgesi’nde Rize, Trabzon, Artvin var, ben hep Rize demeyeceğim. Sayın Bakanımızın sunumunda ne doğu-batıda ne kuzey-güneyde Doğu Karadeniz Bölgesi’nin; Trabzon’un, Rize’nin, Artvin’in bir pay aldığını göremedik. Lojistikle ilgili Rize milletvekilleri geliyor, Rize’de sürekli konuşuyorlar “Şöyle merkez, böyle. Şu kadar adam uçacağız, edeceğiz.” filan. Sayın Bakanın sunumunda bir şey yok ama laf attığımda cevap verdi, “Rize’deki lojistikle ilgili de bir şeyler yapıyoruz.” dedi. Ama niçin Samsun’dan gelen bir yol Trabzon, Rize, Batum’a kadar gitmiyor? Niçin kuzey-güney Trabzon’dan ve Rize’nin içinden demir yoluyla bağlanmıyor? Bu konular kârlı mı değil? Size Cumhurbaşkanı yeter mi diyorsunuz? Cumhurbaşkanı var, Cumhurbaşkanı İstanbullu ya, eskiden Kasımpaşalı, şimdi Üsküdarlı, Rizeli filan değil. Yetmez bize, biz demir yolu da istiyoruz.

Bir de Rize-Artvin Havaalanı’yla ilgili son cümlelerimi söyleyip kapatacağım. Evet, Rize-Artvin Havaalanı ihalesi yapıldı, çalışmalara da başlandı. Ama merak ettiğim bir şey, gerçekten, 2017 yılında ne kadar para ayrılmıştı, ne kadar kullanıldı? 2018 yılında ne kadar para ayrılacak ve gerçekten ne zaman bitecek? Yani “2020’de bitiyor.” filan demişlerdi.

Son bir şey daha söyleyeyim. Sayın Bakanım, bizim işimiz değil yani biz ihale ettik, tamam. Onu da verdiniz, o “Milletin anasını bir şekilde bellerim.” filan diyen adama verdiniz, affedersiniz, özür dilerim, ona verdiniz. Ama o müthiş bir adam, Rizeli fakat işte nereden, kimden, hangi kiralama şeyinden yapmışsa dünya kadar kamyon getirdi ve Rizeli kamyoncular isyanda “Hiçbir iş yapmıyoruz, ekme yiyemiyoruz, taksit ödeyemiyoruz...” Ne oluyor?

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Niye Rize’ye bu kadar kamyon geldi? Siz ihale ederken bunları...

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Bekaroğlu.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Kusura bakmayın da sizin dediğinize geliriz. Cevap vermeyecektim, sonunda cevap verecektim ama sizin dediğinize geliriz. Kamu İhale Kanunu’nu biz kendi menfaatlerimize kullanacak olursak dediğiniz gibi yaparız.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Yok, yok, kendi menfaatinize değil.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Yok, dediğiniz gibi yaparız.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Millet menfaatine...

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz Sayın Bekaroğlu.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Rizeli kamyoncular ağlıyor, yüzlerce kamyon var, yatıyor -dışarıdan bir yerlerden gelmişler- isyan ediyor. Bak, orada çalışma güvenliğiyle ilgili de problem ortaya çıkacak, bu konuda da uyarayım sizi.

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz.

Sayın Kalaycı, buyurun.

Süreniz on dakika.

MUSTAFA KALAYCI (Konya) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Sayın Başkan, Komisyonumuzun değerli üyeleri, Sayın Bakan, kıymetli bürokrat arkadaşlarım, sayın basın mensupları; öncelikle hepimizi saygılarımla selamlıyorum.

Sayın Bakanım, kapsamlı ve doyurucu sunuş için ben de teşekkür ediyorum. Komisyonumuzun da eski bir üyesi olarak Ulaştırma Bakanlığı bütçesinde hangi konuları gündeme taşıdığımı da iyi biliyorsunuz, Konya projeleri.

Önce şunu ifade edeyim: Geçtiğimiz hafta sonu Sayın Cumhurbaşkanımız Konya’daydı, Konya’da misafir ettik ve orada yaptığı konuşmadan bir bölümü burada aktarmak istiyorum: “Gördüğüm kadarıyla her yerde olduğu gibi Konya’da da şehir büyüdükçe trafik konusunda sıkıntılar ortaya çıktı. Bunun için çevre yolundan metroya kadar yapılması gereken yatırımların hepsinin de farkındayız. Cumhurbaşkanı ve kardeşiniz olarak, tüm bu konuların ve yatırımların takipçisi olacağım, olduğumuzu bilmenizi isterim.” diyor. Ben de burada zabıtlara geçireyim. Sayın Cumhurbaşkanı Konya’mızdaki sorunları biliyor, yürümesi gereken projeleri de biliyor, bu kısa şeyden çıkan sonuç bu.

Sayın Beyribey’le ilgili de şunu söyleyeceğim: Hani “Teşekkür edilmiyor.” diye... Sayın Bakanım, siz şahitsiniz, burada yapılan hizmetler için teşekkür ettiğimize Komisyonumuzun diğer üyeleri de şahit, tutanaklara da geçmiştir. Bir örnek vereyim: Konya yüksek hızlı trenle ilgili olarak gerek Komisyonda gerekse Genel Kurulda bizatihi ben hem kendi partim adına hem de Konya’mız adına teşekkürleri ilettim, “Yapanlardan Allah razı olsun.” dedik. Şimdi, şunu söyleyeceğim, hani bugün niye teşekkür etmiyorum: Projeler biraz yürümüyor Sayın Bakanım. Birazdan tek tek bazı projelerimizi söyleyeceğim. Yani arkası gelmedi, o hızlı tren yapıldı Konya’ya ama dört beş senedir maalesef bazı projelerimizde aksama var ki çok önemli projelerimizde, Sayın Cumhurbaşkanımızın da dikkatini çektiği projelerimizde.

Çevre yolu... Şimdi, gerçekten Konya merkezin şu anda en önemli sorunu şehir içi trafikteki yoğunluk. Konya’da her geçen gün artan araç trafiğiyle birlikte şehir içi ulaşım alarm veriyor Sayın Bakanım, hele ki kar, yağmur yağdığı zaman âdeta trafik duruyor. Bunda tabii değişik etkenler var. Konya’nın mevcut çevre yolunun şehir içinde kalmış olması, ana cadde hâline gelmiş olması tabii ki bu trafik yoğunluğunda en önemli etkenlerden. Yapılan araştırmalara göre, belediyemizin yaptığı araştırmalara göre trafiğin üçte 1’i dışarı çıkacak, eğer çevre yolu yapılırsa mevcut şehir içi trafiğinin üçte 1’inin dışarı çıkarılması söz konusu. Tabii Konyalı burada bezdi Sayın Bakanım yani bu şehir içi trafiğin rahatlaması için çevre yolu projesi on yılı aşkındır gündemde. Bizatihi burada sürekli ben mücadelesini verdim burasının bir an önce yapılması için.

Yine hatırlatayım: Sayın Başbakanımız da bilir, Ulaştırma Bakanırken onunla da bu konuda çok görüşmemiz oldu, Komisyonda oldu, kalkınma bakanlarımızla burada tartışmalarımız oldu. Dendi ki: “Kamulaştırma işini yerelde çözün, yatırım programına öyle alırsınız.” Sayın Bakanım, maalesef yerelin gücü yok. Ben şu anda Konya Büyükşehir Belediyesinin durumunu çok iyi biliyorum. Son, 2016 durumunu söyleyeyim; 1,5 milyarı aşkın banka kredisi borcu var, 100 milyon lirayı aşkın faiz ödüyor Konya Büyükşehir Belediyesi. Taşınmaz satarak anca bazı hizmetleri yerine getirmeye çalışıyor. Bu faiz de her geçen yıl artarak dolaylı olarak da Konyalının sırtına yükleniyor neticede. Yani, o kamulaştırma bedelini Konya Büyükşehir Belediyesinin karşılaması mümkün değil, bunu hep burada da ifade ettim.

Nihayet önceki yıl proje parçalanarak uygulamaya koyuldu Sayın Bakanım, önce kolay yerden başlandı. Konya’yı bilenler bilir, Karaman yoluyla Ereğli yolu arasındaki o 22 kilometrelik kısım ihale edildi. “Bu yıl bitecek.” dendi, henüz bitmedi ama o kısım tamam diyelim. 49 kilometrelik bu Ereğli yolu ile Afyon yolu arasındaki kısım ihale edildi, orası 2019’da mı, 2020’de mi anca bitecek. Geri kalan, Afyon ile Antalya çıkışı dediğimiz yer 51 kilometre, daha projesi bile ortaya konmamış bildiğim

kadarıyla. Yani, bu konular -iş başladı ama- maalesef yavaş yürüyor. Bu arada bakıyoruz, yatırım programlarından bakıyoruz, seyahatlerimizde bakıyoruz yani birçok ilin çevre yolu tamamlandı, ilçelerin bile tamamlandı. Yani, Konya gibi koskoca bir vilayetin hâlâ çevre yolu sorunu çekmesi hakikaten kabul edilemez Sayın Bakanım.

Bir şeyi hatırlatayım yani geçmişi burada tam anlayabilmek için. Sayın Başbakanımız Ulaştırma Bakanı olarak 27 Ağustos 2008 –bakın, tam dokuz sene önce- Konya ziyaretinde aynen şunu söylüyor: “Çevre yolu projesi Konya’nın en büyük projelerinden bir tanesi. Toplam 129 kilometre ve 7 kavşak düzenlemesi var. Ayrıca, yol güzergâhının istimlak bedeli yapım bedelinden 2 kat fazla. İstimlak sorununu daha ekonomik şekilde çözüme kavuşturmak için belediyeyle iş birliği içerisinde çalışıyoruz. İstimlak sorunu çözümlünce projesi yapılan çevre yoluna başlayacağız.” diyor. 2008’deki vaziyeti görme açısından söylüyorum yani dokuz yıldır maalesef bu projemiz istediğimiz şekilde yürümedi. Ben son durumu burada sizden öğrenmek istiyorum yani Konya çevre yolu projesini Bakanlığımız tarafından hangi aşamada olarak gösterebilirsiniz, ne zaman tümüyle bitmesini öngörüyorsunuz? Yani, Konyalı bir on yıl daha beklemesin Sayın Bakanım, geri kalan 51 kilometre için bir on yıl daha beklemesin.

İkinci konu, yine Sayın Cumhurbaşkanımızın da ifade ettiği, metro projemiz. Sayın Bakanım, çağdaş ulaşım sistemi olmasının yanı sıra, bu Konyalıları çileden çıkararak trafik sorununa hakikaten kalıcı bir çözüm getirecek metro projesi, o açıdan çok önemli. Baktığımız zaman, yine bu projede, Adalet ve Kalkınma Partisinin 2004 ve 2009 yerel seçimlerinde Konyalıları vadettiğini görüyoruz “Konya Ray” adı altında projelendirildiğini görüyoruz ama verilen sözler hep kulak arkası edildi maalesef. Nihayet 2015 Haziran Seçimleri öncesinde önceki Başbakan, hemşehrımız Sayın Ahmet Davutoğlu 24 Nisan 2015 tarihinde Konya’da metro müjdesini vermiş ve ilk etabının 2018 yılında hizmete gireceğini açıklamış. Proje Konyalıları sanal ortamda da gösterilmiş. Daha önce ifade ettim, bunu burada yine ifade edeceğim. Maalesef, Bakanlığınızca Konya metrosuyla ilgili “Yer yerinden oynayacak.” diye 7 Haziran seçim süresi boyunca yürütülen büyük montanlı tanıtım kampanyası yapılmıştır. Niye “maalesef” diyorum Sayın Bakanım? Ortada proje yok. Yani, bir seçimde Bakanlığınız doğrudan bu konuda bir propagandaya girişti yani bir anlamda tarafsız olması gerekirken –ki seçim dönemi Ulaştırma Bakanlığının, biliyorsunuz, tarafsız da olması gerekiyor- ama maalesef öyle bir taraf da tutar şekilde, projesi dahi olmayan bir konunun tanıtımını yapmıştır. Ne kadar harcamıştır, onu daha önce sordum, maalesef bir harcama rakamı olarak bir rakam alamadım. Proje yeni hazırlandı, yeni bitti ama gördüğüm kadarıyla, tabii, bunun ihale aşaması olacak, program aşaması olacak. Baştan söylenen tarihte ilk etabının bitmesi mümkün değil.

Sayın Başbakana 2015’te sözlü soru sormuştum, Genel Kurulda cevap vermişti 22 Aralık 2015’te. Sayın Başbakan aynen şunu demişti: “2015 tarihinde proje ihalesi yapılmıştır. Ön yeterlilikle yapılan ihalenin kısa listesi 30 Kasım’da belli olmuştur. Şu anda teknik değerlendirmesi yapılıyor. Kalkınma Bakanlığına teklif edilecek, yapım işlerine geçilecek.” İhale şeyi bitti, proje hazır diye biliyorum ama son durumu yine sizden duymak istiyorum.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Kalaycı, iki dakika ek süre veriyorum.

Buyurun.

MUSTAFA KALAYCI (Konya) – Konya metro projesi hangi aşamada? 2018’de ilk etabının bitmesi sizce mümkün mü?

Bir de Sayın Bakanım, bizim, Konyalıların Konya merkezde en fazla şikâyet edilen konu muayene istasyonu. Onda da bir adım atıldı ama bu adım atılmaya kadar ne çektik, kısaca burada anlatmak istiyorum. Konya merkezde sadece bir muayene istasyonu var. O nedenle de Konyalılar büyük sıkıntı çekiyor. Gün alıyor, günlerce sırasının gelmesini bekliyor vize yaptırmak için. Yine, seçimler öncesinde bir milletvekilimiz galericilerin olduğu bölgede Sayın Bakanla telefon görüşmesi yapıp “On beş gün içinde inşaata başlanıyor, bitecek.” demişti, olmadı. Ben bunu 2015 Aralık ayında soru önergesiyle gündeme getirdim. Sayın Başbakanımız aynen şunu dedi: “2016’da tamamen faaliyete geçmesi için firmayla mutabakat sağlanmıştı –bakın, 2016’da- daha doğrusu 2016 içerisinde bitecektir.” Bu sözlerin üzerinden iki yıl geçti Sayın Bakanım. Birçok il merkezinde birden fazla muayene istasyonu var ama Konya’da maalesef kapasitesinin çok üzerinde çalışıyor mevcut muayene istasyonu. Burada bizim anlayamadığımız şu: Niye doğru bilgi verilmiyor? Bakana, Başbakana nasıl yanlış bilgi aktarılabilir? Hükümetin bu firmaya sözü mü geçmiyor? Yani, bir Başbakan eğer “2016’da bu iş bitecek.” dediyse bitmeli Sayın Bakan yani muayene istasyonu kaç paralık yatırımdır? Yani, bu konuda hakikaten Konyalılar büyük mağduriyet yaşadı.

Şimdi son haberi söyleyeyim. Yine sizden de son durumu öğrenmek istiyorum. Bizim bildiğimiz, geçtiğimiz ay inşaat ruhsatı için bir başvuru var.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Kalaycı, lütfen tamamlar mısınız.

MUSTAFA KALAYCI (Konya) – Tamamlıyorum.

Selçuklu Belediyemize başvuru var ama ortada daha bir şey yok yani son bilgi bu. Muayene istasyonu konusunda Konya merkeze 3 tane ihtiyaçtır Sayın Bakanım ama şu ikincinin hiç olmazsa hızla bitirilmesi için sizden destek bekliyoruz.

Teşekkür ediyorum.

Bakanlığımız bütçesinin hayırlı olmasını diliyorum. Sağ olun.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Kalaycı.

Birleşime on beş dakika ara veriyorum.

Kapanma Saati: 15.48



ÜÇÜNCÜ OTURUM

Açılma Saati: 16.08

BAŞKAN : Süreyya Sadi BİLGİÇ (Isparta)

BAŞKAN VEKİLİ: Mehmet Şükrü ERDİNÇ (Adana)

SÖZCÜ: Abdullah Nejat KOÇER (Gaziantep)

KÂTİP: Emine Nur GÜNAY (Eskişehir)

(Oturum Başkan Vekili Mehmet Şükrü Erdinç tarafından açıldı)

BAŞKAN – Komisyonumuzun değerli üyeleri, Sayın Bakan, değerli bürokratlar; Komisyonumuzun 17'nci Birleşiminin Üçüncü Oturumunu açıyorum.

Görüşmelere kaldığımız yerden devam edeceğiz.

Sayın Durmaz, buyurun.

Süreniz on dakika.

KADİM DURMAZ (Tokat) – Teşekkür ederim.

Sayın Başkan, Komisyonumuzun değerli üyeleri, Sayın Bakanım, kıymetli bürokratlar, basınımızın değerli temsilcileri; 2016 yılı kesin hesap ve 2018 yılı Bakanlık bütçesinin ülkemize hayırlı ve uğurlu olmasını diliyor, hepinize saygılar sunuyorum.

Tabii, gerek Sayıştay raporları gerekse bütçe ödeneklerinin yerine, olması gerektiği gibi harcama noktasında arkadaşlarımızın bir hayli katkıları oldu, bunları dinledik ama ben, ilimle ilgili Sayın Bakanımızı ve kıymetli bürokratları ilgilendiren konularla girmek istiyorum.

Sayın Bakanım, Tokat Havalimanı, üçüncü bütçedir söylüyoruz, tabii yapılacak edilecek... Bir hayli mesafe alınıyor. Yeni yapılacak bir havaalanıyla yapılan mesafeyi anlıyorum, geçen yıl üç havaalanı planladınız, Tokat yine bir miktar yoluna devam etti ama Tokatlıyı üzen bu kamulaştırmaların acele kamulaştırmadan girilmeyişiydi. Yani, olağanüstü hâl var, kanun hükmünde kararname var, bir hayli küçük küçük enerji projelerini, maden projelerini buna dâhil etmişken Tokat Havalimanının buna dâhil edilmeyişini yadırgadık.

Yine, ayrıca, bizim havalimanımıza referanduma kadar Sayın Bakanım iki uçak iniyordu, hem Bora Jet hem de Anadolu Jet. Referandum bitti, ondan sonra Tokat'a uçak inmiyor. Uçak inen illerimize şöyle bir bakıyorum, nüfus bazında kıyasladığımız zaman bizden küçük olan iller, hepsine geçer, beşer insin, bundan da bir rahatsızlık duymuyorum ama Tokat'ın ihmal edildiğini bilmeniz adına diyorum. Tokat'ın 612 bin nüfusu var. Batman'ın 576 bin nüfusu var; Pegasus, Türk Hava Yolları, Anadolu Jet iniş yapıyor.

Yine devam ediyoruz: Ağrı'ya, Ankara ve İstanbul'dan Türk Hava Yolları; Şırnak'a yine, Türk Hava Yolları, Anadolu Jet; yine, Muş'a Anadolu Jet, Türk Hava Yolları, Pegasus; Kastamonu'ya Türk Hava Yolları; Amasya'ya Anadolu Jet, Pegasus; Nevşehir, Kars, Bingöl, Hakkâri, Erzincan, Iğdır... Bu liste uzayıp gidiyor. Ama Tokat'ın bu noktada mevcut havalimanını, yeni havaalanı yapılanaya kadar kullanmasının önündeki engellerin mutlak kaldırılması lazım. Tokat hem dört ayrı organize sanayi bölgesiyle... Ayrıca, yöre, yaş sebze ve meyve özellikle kısa sürede nakledilmesi gereken meyve bazlı iyi bir üretici bölge. Yatırımcının gelmesi, tarımsal ürünlerin sanayile geliştirilmesi için mutlak bu bölgedeki havalimanımızın çalışması gerekiyor Sayın Bakanım. Bazı havaalanlarını incelediğimizde bunlar, mesela, Van'da bir pilot uygulama yaptınız, özel bir sistemle uçak inişi sağlandı, bakıldı ki

bu gayet makul, Sinop'ta, Sivas'ta Gazipaşa ve Kahramanmaraş havalimanlarında da uygulandı. Bu, Tokat'a niye uygulanmıyor? Bu uydu sisteminin maliyeti nedir? Ciddi bir maliyeti varsa, Bakanlık bütçesi yetmiyorsa, ben Tokat'ta sivil toplum örgütleriyle görüştüm Sayın Bakanım, biz bu cihazın bedelini ödeyip Anadolu Jet, Türk Hava Yolları, neyse bu uçakların Tokat'a bir an önce inmesini istiyoruz.

Seçim öncesi ve referandum öncesi gelişi manidar ama ondan sonra bu havalimanının kapatılması son derece düşündürücü, bir o kadar da Tokatlılar adına üzücü.

Tokat'ın mevcut çevre yolu yaklaşık olarak on üç, on dört yılda bitti Sayın Bakanım. Ama bu çevre yolu dönemin Ulaştırma Bakanı, şimdiki Başbakanımız tarafından açılışı yapıldıktan sonra kısa sürede çöktü, bir daha yapıldı. 2017 yılında bir daha çöktü, yeniden bir bölümü açıldı, şu anda inşaat devam ediyor, çalışmalar devam ediyor. Bu yaklaşık olarak 5 kilometrelik bölümün zemin etüdü ve projesini yapan firma hakkında cezai bir işlem ya da devleti, hazineyi zarara sokmaktan dolayı bir suç duyurusunda Bakanlık olarak bulunduk mu; bulunmadıysak bulunmayı düşünüyor muyuz?

Tokat-Niksar yolunun 12 kilometresini siz de katılarak açtınız Sayın Bakanım; bu konuda da teşekkür ediyoruz, güzel bir yol oluyor, diliyoruz devamı yapılır. Ancak, Tokat'ın kuzeyden bir çevre yolu yok, şu anda tasarlanmış bir etüt ve haritalama çalışması da yok. Yarın, doğudan gelen araçlar, bu yollar bittiğinde Tokat üzerinden Ankara'ya gittiğinde, zaten yolları yeteri kadar geniş olmayan Tokat'ta bunun çok ciddi bir sıkıntı olacağına inanıyorum. Bunun planlamaya alınması Tokat için mutlak gerekli.

Çamlıbel Tüneli: Kuzeyi güneye bağlayan Samsun-Sivas-Kayseri üzerinden giden Akdeniz'e ulaşan yolların tek geçtiği merkez burası ama bu tünel her şeyi hazır olduğu halde iki yıldır ihale edilmeyi bekliyor Sayın Bakanım.

Yine, Ünye-Akkuş-Niksar yolu: İktidar partisinden Sayın Kars Milletvekilimiz de az önce bahsetti, ucu Karadeniz'e ulaşmayan -ama bizim orası gözünden kaçmış mutlaka- iki yol var; biri Kastamonu'da İnebolu'ya bağlantısı, biri de Niksar-Akkuş-Ünye yolu. Bu yol yapıldığında -Sayın Bakanım, geçen yıl da ifade etmiştim- doğudan gelen birçok il, Ankara'ya 120 kilometre daha kısa bir mesafede ulaşacak. Birçok yönüyle dışa bağımlı bir ülkede bunun çok önemli olduğuna inanıyorum.

Bir diğeri, Tokat-Turhal yolu Sayın Bakanım. Neyle başladı? İktidarın acil eylem planıyla başladı, bugüne kadar bitmiş değil, hâlâ inşaatlar devam ediyor. Çünkü neden? Ciddi bir planlama yapılmadı. O, hazineden çıkan paralarla yapılan, 20 santim sıcak asfalt her yıl iki üç yerinden alt geçitlerle, yeni kavşaklarla... Ne olduğunu bilmiyoruz, bakıyoruz, yol eşilmiş bir tamirat, bir tadilat. Şöyle de espri yapmaya başladı Tokat'ta gençler, bir gelin arabasının arkasında okudum: "Aşkımız, bitmeyen Tokat-Turhal yolu gibi olsun, hiç bitmesin." diyor, inanın. Buna da konu oldu artık.

MUSA ÇAM (İzmir) – Ne diyorlar? Aşkımız... Bir daha tekrarlayın.

KADİM DURMAZ (Tokat) – "Aşkımız, Tokat-Turhal yolu gibi olsun, hiç bitmesin."

MUSA ÇAM (İzmir) – Ama hakikaten bitmiyor galiba değil mi?

KADİM DURMAZ (Tokat) – Yani, on beş yıldır bitmiyor.

Sayın Bakanım, yine, Tokat-Sivas yolu üzerinde yaklaşık 15 kilometre çıkınca Artova-Sulusaray ve Yeşilyurt ilçelerimize giden sağa bir yol ayrılıyor. Bu yolda, ne yazık ki bir kavşak ya da üst geçit, alt geçit yok üç ilçeyi bağlayacak bu yola. Eski bir belediye başkanımız eşiyile -çok yakında, en son o kazayı söyleyeyim- burada rahmetli oldu. Bu kavşaktan 2 kilometre geçiyorsunuz şahane bir kavşak var, hiçbir yerleşim birimi yok. 1 kilometre iniyorsunuz, bir kavşak daha var, burada da yerleşim birimi yok. O kavşaktan 2 kilometre gidiyorsunuz, 9 tane köyün bir sapağı var, orada da kavşak yok. O

kavşağı 500 metre geçiyorsunuz, sağda bir köy var, orada şahane bir kavşak var. Bu planlamayı her kim yapıyorsa, bunlara bu ülkenin kaynaklarını verimsiz kullanmaktan bir zimmet çıkması lazım ve bizlerin de suç duyurusunda bulunması lazım Sayın Bakanım.

Niksar-Başçıftlık yolu programa alında, diliyorum önümüzdeki yıl yeteri kadar ödeneğiyle hayata geçecektir.

Zile-Artova yolunun karayolu ağına alınmasıyla ilgili üçüncü bütçedir söylüyoruz Sayın Bakanım. Gereçlerini de ifade ettik. İl Özel İdaresi gerek bütçesi gereği gerekçe makine parkı gereği bu yolu standarda uygun bir yol yapımı noktasına ulaştıramadı, taşıyamadı, taşıyamaz da zaten. Burada ADOÇİM'in bir çimento fabrikası var. Karayolu denetim ağının da dışında olduğu için o ağır tonajlı araçlar bu yolları kullanıyor. Bu yolun mutlak karayolu ağına alınıp standardının olması gereken noktaya çıkarılması lazım.

Tokat'ın Almus Baraj gölü ve küçük, şirin de bir ilçemiz; buranın yolu hep konuşuluyor, programa alınıyor...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Durmaz, iki dakika ek süre veriyorum.

KADİM DURMAZ (Tokat) – Toparlıyorum.

BAŞKAN – Lütfen...

KADİM DURMAZ (Tokat) – Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Buyurun.

KADİM DURMAZ (Tokat) – Buranın da mutlak bir elden geçirilip, önümüzdeki yıl içerisinde yapılması gerekiyor.

Sayın Bakanım, Tokatlı kadirşinas, size istemeden veriyor ama siz de bu kadar haksızlığı yapmayın Tokat'a. Bakın, hep Tokat'tan örnekler veriyorum; daha bir çoğu var, kıymetli vaktinizi daha fazla almayacağım.

Bakanlığımızda şu eleştirileri biz duyuyoruz, sizin de duymanızı istiyoruz: On beş yıldır görevde yükselme ve unvan değişikliğiyle ilgili hiçbir sınav yapılmamış. Yönetici kadrolarının hemen hemen tamamına yakını asaleten değil, görevlendirme ve vekâleten yürütülmekte. 655 sayılı Kanun Hükmünde Kararname'yle kurulan Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığına bağlı denizcilik sektörünün -Denizcilik Müsteşarlığı- sahibi yok gibi, ortada şey yapıyor. Çok ciddi yatırımların da yapıldığını az önce sizden dinledik Sayın Bakanım.

Yine, liman başkanlıklarının hâlâ bir teşkilat şeması yok. İstanbul Limanı, Kocaeli Limanı neyse, anladığım kadarıyla Hopa'daki de aynı gibi bir kategoride değerlendiriliyor. Bunların birçok değerlendirmelerde olduğu gibi sınıflandırılarak değerlendirilmesi lazım.

Yine, kadrolarda, atamalarda birtakım serzenişleri duyuyoruz. Bunların bir an önce düzeltilmesinde yarar olduğuna inanıyorum.

2018 yılı bütçesinin, tartışılmaktan uzak, ülkemizde kamu kaynaklarının daha verimli harcandığı, projelerin de daha rantabl olması noktasında verimli olacağına inanıyor, saygılar sunuyorum.

Sayın Bakanım -siz hariç, siz de dâhil- bütün bakanların, Başbakanın ve Cumhurbaşkanımızın Tokat'la ilgili, bu havaalanıyla ilgili verdiği sözler var, hepsinin şeyi tarihleriyle burada, onları tek tek göstermek istemiyorum ama havaalanı konusunda sizden net bir açıklama istiyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz Sayın Durmaz.

Sayın Ertan, buyurun.

Süreniz on dakika.

BEDİA ÖZGÖKÇE ERTAN (Van) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Sayın Bakan, öncelikle ben de yeni görevinizde başarılar diliyorum, hayırlı olsun diyorum. Komisyonumuza hoş geldiniz.

Değerli arkadaşlar, evet, yol yapımı ve diğer hizmetlerin elbette ki takdire şayan birçok yönü olmakla beraber, ben de benden önce konuşmasını yapan arkadaşlarla paralel eleştirilerde bulunacağım. Bu eleştirilerimiz elbette ki ülkemiz için, halkımız için en iyiye, en iyi yönetime ulaşmayı hedefliyor öncelikle. Sizin de sunuşunuzda belirttiğiniz gibi, bütün Hükümetleriniz döneminde büyük orandaki yatırımı kara yollarına ayırmıştınız, bu zaten görünen bir durum. Yine, arkadaşlarımızın belirttiği gibi, en önemli sorun ise trafik kazaları. Bu kadar artmış olmasına ve yatırımların bu kadar kara yollarına ayrılmış olmasına rağmen çok önemli bir konu yani kamuoyunun öncelikli konuları arasındadır. Rakamlar da verildi, ben rakamları tekrar etmeyeceğim ama sadece son Kurban Bayramı'nda, o hafta dahi 300 civarında ölümlü trafik kazası yaşandı ve bugüne kadar yapılan istatistiklere bakıldığında kazaların yüzde 75 oranında yerleşim alanları içerisinde olduğu da söyleniyor. İşte bu kazalar karşısında, bu ölümler karşısında Bakanlığınızın da elbette ki projeleri ve dikkat çekilen hususlarda tedbir alması gerektiğini düşünüyoruz ama alınan tedbirlerin bu kazaları engellemede yeterli olmadığı görünüyor ve ayrıca bütüncül bir politikaya ihtiyaç var. Örneğin, başka ülkelerde trafik kazaları pek olmaz çünkü bütüncül bir politikaları vardır. Yayaya çarpan bir sürücü neredeyse bir daha trafiğe çıkmaktan men edilir, hatta ölüme tam teşebbüsten yargılaması başlatılır, bunun gibi birçok yaptırımları var. Bizim ülkemizde insan hayatı ne yazık ki çok ucuz, birçok yaralanmalar da oluyor; bu ölümlerden ayrıca, bir de yaralanmalar, sakat kalmalar da var. Denetim yetersizliği, cezasızlık, caydırıcı olmayan yaptırımlar -bir dizi sayabiliriz- bütün bunların bir daha, yeniden düzenlenmesine ihtiyaç var.

Tabii, yol kalitesi de çok önemli bir unsur. Kazalarda kusur oranlarının belli bir kısmı yol olarak da sayılıyor. Bununla ilgili bir istatistik mutlaka yapmışsınızdır, ben bu anlamda merak da ediyorum. Yolların kalitesizliği hep tartışılan ve usulsüzlük, ihalede yolsuzluk gibi hususlar hep tartışılmalı konulardır. Ülkemizde müteahhitlik konusuna ben bir göz attım. Hakikaten, örneğin, Avrupa ülkelerinin, Avrupa Birliğine üye 28 ülkenin müteahhit sayısı, yol yapım müteahhidi sayısı 7 bin civarında -ya da başka rakamlar da var, gerçi aşağı yukarı bu oranlarda- ama ülkemizde -sanırım, net olmamakla beraber- 200 bin civarında yani herkesin kolayca müteahhit olabildiği bir ülkeyiz yani liyakatten uzak. Şöyle bir pratik de görüyoruz ne yazık ki, şahit olduğumuz hususlar da var, buradaki bütün arkadaşların da mutlaka şahit olduğu hususlar vardır: Örneğin, Van'da aynı 100 metre her sene yapılır, aynı müteahhit tarafından yapılır. Buna dair bir denetim yok mudur? Nasıl oluyor da aynı yol aynı müteahhit tarafından her yıl tekrar tekrar yapılıyor? Bu çok ciddi de bir yük. Sadece Van örneğini veriyorum ama birçok yerde de benzer şikâyetleri sizler de alıyorsunuzdur.

Sayın Bakan, tabii, ulaşım konforunu rahatlatmak adına kara yolu ağını genişletmek elbette çok önemli ancak biz çalışmaların yürütülürken doğal yaşama, çevreye zarar verilmesini kabul etmiyoruz. Ancak sizden önceki hükümetler döneminde başlayan ve sizin döneminizde bitirilen Karadeniz Sahil Yolu özellikle, sadece çevreye zarar vermekle kalmadı, denize kıyısı olan bir bölgenin denizle bağımlı koparak kültürünü, yaşama biçimini, alışkanlıklarını yok etti yani çok ciddi bir tehdit Karadeniz'e ve çok büyük bir haksızlık. Bu yoldan deniz, doğa, canlılar, bölgenin ekolojik yaşamı ve elbette halkı doğrudan zarar görmüştür fakat bu yol kimin yararına oldu, bunu durup düşünmek gerekiyor yani insanların bir saatte, iki saatte ulaşacakları yere geç ulaşması... Yani varsın bu olsaydı da bu kadar zarar olmamış olsaydı.

Bildiğiniz gibi, bu projeler kıyılara dolgu yapılarak gerçekleştirildi, aynı husus İstanbul için de söz konusu ve İstanbul bir deprem bölgesi, deprem tehdidi altında hâlâ ve bu, kıyıları doldurmak yoluyla alınan risk çok büyük aslında. Bir deprem olduğunda bu depremin sonuçlarını öngörebiliyor musunuz, ben bunu merak ediyorum. Aynı şey Van Gölü kıyıları için de söz konusu. Van'dan yine bahsetmek istiyorum, Van Gölü kıyıları da şu an dolgu yapılarak sahil yolu yapılmaya çalışılıyor. Oysa Van halkının bir sahil yolu projesine falan ihtiyacı yok, belki belli yerlerde, etaplarda düzenleme yapılabilir ama Van halkının Van Gölü'yle, Van deniziyle bağını kesmeyi Van halkı kabul etmiyor. Aslında Van'ın ihtiyacı olan şey şu an bir çevre yoludur. Çevre yolu uzun zamandır tartışılan, hatta 2010 yılından önce projelendirilen bir husus. Van, bildiğiniz gibi, tarih boyunca İpek Yolu'nun en önemli duraklarından biridir ve bölgenin sosyoekonomik yapısına da doğrudan katkı sunan, önünü açan bir kenttir bulunduğu konum itibarıyla. Bu çevre yolu problemi bir türlü çözülemedi, bir muamma oldu artık. 2010'dan önce, depremden önce projelendirildi fakat bütün diğer çevre yolları gibi kamulaştırma yoluyla yapılacağı öngörüldü fakat Çevre ve Şehircilik Bakanlığının İmar Kanunu 18'inci madde şerhi vardı. Van Belediyesi bununla ilgili dava açtı ve Danıştay "18'inci madde uygulanmamalı." dedi yani açıkça yargı kararında bundan bahsedildi. Bu kararın verildiği tarih Mart 2016. Tam bir ay sonrasında yine bu Komisyonunda, Plan ve Bütçe Komisyonunda bir torba yasa geçti ve o torba yasayla sanırım bir madde Van için özel olarak çıkarılmış. 9'uncu maddeydi zannediyorum. 6704 sayılı torba yasanın 9'uncu maddesiyle Van'a yapılması planlanan çevre yolunun İmar Kanunu 18 öngörülerek yapılacağı kanuni düzenlemeyle çıkmış oldu. Şimdi, bu çok büyük bir haksızlık Van için. Danıştay kararı var ortada. Mahallelinin zararına olduğu ve 18'inci madde gereğince yapılacak olan düzenleme ortaklık payının kesintisiyle elde edilecek olan bu planın mümkün olmadığı, yerele de uygun olmadığı, yapıya da uygun olmadığı açıkça yargı kararıyla belirlenmiş olmasına rağmen, bu kanuni düzenlemenin tekrar gözden geçirilmesini ve Van'ın çevre yoluna bir an önce kavuşmasını diliyoruz.

Bir de şu vardı, Karadeniz'den ve yoldan bahsettik. Yine Yeşil Yol Projesi'nden de bahsetmek istiyorum. Hükümetin amacı turizmi artırmak olarak açıklandı, Karadeniz yaylalarına ulaşımı kolaylaştırmak olarak belirtildi ama bu projeye Sayıştay bile itiraz etmişti, anımsatmak istiyorum onu. Sayıştay, Samsun'dan Artvin'e 8 ilin yaylalarını birbirine bağlayan 2.600 kilometrelik Yeşil Yol Projesi'nin ÇED raporlarına göre yapılması yönünde görüş bildirmişti. Ben, hakikaten tüm samimiyetle sizin ekoloji düşmanı olmadığınızı inanmak istiyorum ve bu projenin sonlandırılmasına katkı sunmanızı bekliyorum. Bırakın Karadeniz yaylalarına turist gelmesin ama o doğa korunsun, kesilmesi öngörülen ağaçlar dursun, doğa kazansın, insanlar kazansın, insanlık kazansın. Bu noktada, devam eden Akdeniz Sahil Yolu Projesi de Mersin-Antalya arasındaki güzellikleri yok ediyor. Az önce başka bir vekilimiz bu konudan bahsetti, keşke başka bir çözüm öngörülse ve başka bir çözüm bulunsa ki başka çözümleri de mümkün.

Ben yine, Van'ı es geçmeden bir şey daha söylemek istiyorum, Karayolları Genel Müdürlüğü de burada. Sayın Bakan, yine, Van Gölü'nün kenarına, en güzel yerine Karayolları devasa bir kampüs inşa etti ve sadece kendi araçlarının geçişini kolaylaştırmak adına hemen karşısındaki sahil yolunun doldurup koca bir viyadük inşa etti ama bu, tam ucube bir görüntü. Oraya hem dolgu yapılmış hem de duvarlar yapılmış yani artık oradan geçtiğiniz zaman gölü göremiyorsunuz, göz temasınız bile kesilmiş hâlde. Ayrıca, o inşa edilen, Karayolları 11'inci Bölge Müdürlüğü'nün kendi hizmet binası ve lojmanları için yaptığı viyadük, mahkeme kararıyla yürütmenin durdurulması kararı verilen bir yapı. Bu karara rağmen, yürütmenin durdurulması kararına rağmen ve yerel halkın istememesine rağmen, Karayolları çok ısrarcı bir şekilde bu projeyi devam ettirdi ama eğer çevre yolu yapılacak ise...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Buyurun.

BEDİA ÖZGÖKÇE ERTAN (Van) – Biliyoruz, Hükümet Van’a her geldiğinde, sürekli bu sözü veriyor -çünkü en büyük problemlerden biri bu- çevre yolu yapılacağı müjdesiyle veriliyor her defasında. Çevre yolu yapılacak ise o yolun... Yani Karayollarının hemen arka kısmına düşecek çevre yolu. Araçlarının, diğer malzemelerinin, ayrıca kendisinin pekâlâ oradan geçmesi mümkün. Milyonlarca lira yatırım yapıldı, para harcandı o viyadük için. Hem kentin güzelliğini, o dokusunu bozdu, Van Gölü’nün görüntüsünü bozdu hem çok ciddi şikâyet var hem de mahkeme kararı var. Bu konuda cevap bekliyorum.

Ben teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz Sayın Ertan.

Sayın Aydemir...

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Başkanım, çok teşekkür ediyorum.

Değerli Bakanım, hoş geldiniz. Şahsınızda, bütün heyeti saygıyla selamlıyorum.

Değerli Bakanım, Mevlâna’nın çok özel, çok berceste bir kaydı var; onunla başlamak istiyorum. O diyor ki: “Bu dünya dağa benzer, işlerimiz ise sese benzer, seslendirmelere benzer. Neyi söylemişsek bize yansır, bize aksülameli olur.” Bunun, bizim Erzurum’da, Kars’ta, Anadolu’da, Trakya’da, her tarafta karşılığı da “Neyi doğrarsan aşına, o gelir kaşığına.” şeklindedir. Yani bunu şunun için söylüyorum: Her işinizde niyetinizin karşılığını alırsınız ve özel bir tespit, bir aktarım var; onu paylaşmak istiyorum. “Biz bu millete sevdalıyız; Arap’ına, Kürt’üne, Türk’üne sevdalıyız, böyle olmaya da devam edeceğiz çünkü biz yaratılanı Yaradan’dan ötürü sevdik.” diyor ve bunu her daim diyor Sayın Cumhurbaşkanımız.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Laz’ını...

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Ermeni’sini de seviyoruz.

Bakın, şimdi, Garo Bey, yeri gelmişken bir kayıt düşeceğim ben buraya.

Kendisiyle aynı iklimi paylaşmaktan, aynı siyasi vasatta bulunmaktan en çok iftihar ettiğim, lezzet aldığım isim Markar Eseyan’dır. Bunu başka zeminlerde de söylüyorum, yeri geldiği için söylüyorum. O, bu milletin... Sizin için de öyle, “Bu milletin parçasıyım.” diyorsanız, tek millet hakikatine inanıyorsanız başımızın üstünde yeriniz var. Millet diyoruz, tek millet; tek etnik yapı demiyoruz biz ve bu milleti kuşatan Türk kimliği var, bununla iftihar ediyoruz. Bu kadar net.

“El ele vereceğiz, bir olacağız, iri olacağız, diri olacağız, kardeş olacağız, hep birlikte Türkiye olacağız.” diyor Sayın Cumhurbaşkanımız. Bu bir niyet dillendirmesidir ve mübarek bir niyettir, mübarek bir ufuktur ve bir ak ufuk çizgisini de tespit edelim burada: “Biz milletten geldik ve milletle irtibatımızı hiçbir zaman kesmedik. 2003 yılından beri attığımız her adımda ülkemizin tamamını kucaklamaya özel önem verdik. Milletimizle birlikte olmaya devam edeceğiz. Sifatımız ne olursa olsun bizim yerimiz milletimizin yanındır.” Denizden havaya, köprüden tünele, duble yoldan iletişim ağına, Türkiye’nin çağ atladığı diğer bir alan da hayata geçirilen bayındırlık ve ulaşım projeleri işte, böyle bir kutlu niyetin eseridir -niyetleri tatad ederken sırf bunu söylemek için onları alt alta geçtim- ve her biri, hakikatte hava, deniz, kara yolu, bilişim projeleri değil aynı zamanda, bir gönül projesidir. Buna dönük, dün yeni bir müjdeyi milletimizle paylaştık, iftihar ettik, gönlümüz açıldı, ferahladık. Yeni ve yerli bir projeyi, yerli otomobil için ilk büyük adımı attık elhamdülillah. Hafta başında kıtaları, gönül adreslerini birbiriyle buluşturan Bakü-Tiflis-Kars Projesi’ni hayata geçirdik, buna da şükür. Halka hizmeti Hakk’a hizmet bilenler “Durmak yok, yola devam.” kararlılığını sürdürüyorlar; 2003’ten 2017’ye, 2017’den 2023’e...

Kadim Hocam -dün ben burada söyledim- müstehzi ifadeler de öğretici oluyor. Kadim Hocam oradan bana gönderme yapıyor ama bir hakkı da teslim etti, “Bu millet size, sizin hakkınızı teslim ediyor, oy veriyor.” dedi; ben de buna teşekkür ediyorum.

KADİM DURMAZ (Tokat) – Ben de halkın adına takip etmek zorundayım.

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Eyvallah, elbette ki.

BAKİ ŞİMŞEK (Mersin) – “Yapmadan veriyor.” dedi, bence orayı atlama; tam, olduğu gibi söyle.

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Nasıl?

BAKİ ŞİMŞEK (Mersin) – “Yapmadan veriyor.” dedi, o detayı atlama.

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Hayır, olur mu öyle şey? “Yaptığımız için...”, yol yaptığımız için; onları söyledi.

Öyle bir şey yok, yapmadan bir şeyi kimse vermiyor; orada, sen gönderme yapmayacaksın.

Mersin, baştan başa mamur hâle gelmiş her alanda, elhamdülillah. Gidip görüyoruz. Ha, bu, bütünüyle bitmiş mi? Hayır. Yapıyoruz, Allah’ın izniyle 2023 ufukumuz var, 2053 var, 2071 var; Kızılelma bunlar, bizim Kızılelmalarımız. Bu ufukları kimse koyamadı bugüne kadar; çok şükür, ak liderimizle beraber hayata geçti.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – 2019’a kadar...

HALUK PEKŞEN (Trabzon) – 2019’a kadar...

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Nasıl, Haluk Bey?

HALUK PEKŞEN (Trabzon) – İki yılınız kaldı.

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Değerli Başkanım, Sayın Cumhurbaşkanımız “Türk milleti, yeniden kurulan dünyada hak ettiği yeri almanın kararlılığı içinde.” vurgusunda bulunuyor. On altı yılda devasa yatırımları kaydederek “Türkiye büyüdükçe, geliştikçe, yeni yatırımlarla gücüne güç kattıkça, inanın bana, birilerinin yüreği daralıyor, gözleri bulanıyor. İstanbul’a bakıyorlar, boğaz boyunca inci gibi dizili üç tane köprüyü görüyorlar.” gözlemini sunuyor. Türkiye büyüyor, Türkiye gelişiyor. Türkiye hayal ötesi bir değişim ve dönüşüm yaşıyor. Bize bed bakanların yüreği kan ağlıyor, gözlerine yaş düşüyor; bizden olanların gönüllerini ise sürur buluyor, keyif içerisinde bir hayat sürüyorlar. Türkiye bilgi, ilim ve hikmette dünyaya yön veren ülkelerle yarışıyor. Birileri şaşkınlıktan çakılıp kalsa da Türkiye lider ülke olma ufukunda koşuyor.

Sevgili Başkanım, Çok Değerli Bakanım ve tabii, arkadaşlarımız; Türkiye enerjisinin ipek yolu hâline geldi. Türkiye aynı zamanda, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı adresinde kaydedilen yatırımlarla ulaşım ve bilişimde ipek yolu merkezi oldu. Belig bir sloganla, çok esash hâli izah eden bir sloganla “Ulaşan ve Erişen Türkiye” hâline geldik, dünyanın her yerine, gönüllerden gönüllere en çağdaş imkân ve vasıtalarla ulaşılan bir Türkiye; Bakanlığımızın hedefini en seçkin biçimde aktaran bir tespit bu. Yaratılanı Yaradan’dan ötürü sevmek imanının aksiyon yönü budur işte ve yine, Bakanlığımızın ufukunu tanımlayan bir tarif, muhteşem, harika bir tarif: “Gözümüz Yükseklerde” diyor Bakanlığımız. Tam da Bakanlığımız izah eden bir slogan. Çağlar değiştiren, muhteşem ecdadın torunlarına yakışır bir yatırım ve yaptırım adresi. Sayın Cumhurbaşkanımızın belirlediği ufuk çizgisi üstünde, Salmankaş’tan Cankurtaran’a, Erkenek’ten Kömürhan’a, Ovit’ten Kırık’a, Dallıkavak’tan Kop’a, Cudi’den Geminbeli’ye gönüller arasındaki engelleri devasa tünel ve yatırımlarıyla aşarak yürekleri buluşturan; karadan denize gemileri yürüterek asrının idrak ve izanını durduran Fatih’in torunları olarak Marmaray’la Avrupa’yı Asya’ya kavuşturan; Mostar’dan Drina’ya ruh ve gönül

köprüleri kurarak Türkiye'yi gönül adreslerine ulaştıran Bakanlığımız aynı zamanda bir gurur abidesi ve adresidir. Her ili havaalanına kavuşturmak, bu hayal dahi edilemezdi; elhamdülillah, bu noktadayız. Çalışmalar devam ediyor, inşallah zirvelere varacağız.

Bilişim atılımları, uydu teknolojisine yönelik yatırımlarıyla Bakanlığımız aynı zamanda bilgi çağının ülkemizdeki damgasıdır. Türkiye'yi yüksek hızlı trenden uydu teknolojisine taşıyan, ülkemizi ulaşımda ak sinerjiye kavuşturanlara bu noktada minnetimizi ifade etmemiz lazım. Hak teslimi önemli ya, onun için söylüyorum.

Değerli Başkanım, Ulaştırma Bakanlığının on altı yılda katettiği yatırım süreci gerçekten de hayal ötesidir. Ciltler dolusu yatırım ve hizmetlerden söz ediyoruz. Yapılanları anlamak ve hakkı teslim etmek için sadece on altı yıl öncesinin hatırlanması kifayet eder, yeterli gelir. Normal gelirli vatandaşın uçağa binmeyi hayal ettiği dönemler, asfaltsız, bakımsız tek yönlü yollar, bozulmuş ve vizyonunu kaybetmiş demir yollarımız, aylarca kapanan yollarımız, teknolojinin garip kaldığı bilişim atmosferimiz, askerî havaalanlarına mahkûm olmuş hava ulaşımı trafiğimiz, üçüncü köprülerin, Marmarayların rüyalara bile giremediği dönemleri lütfen hatırlayınız ve bugüne bakınız, sonra da hizmette zirveleri zorlayan ak anlayışı alkışlayınız, hakkı teslim için hakikaten alkışlayınız.

Evet, bu noktada bir özel paragraf açmak istiyorum ben, az önce de kayda geçtim: Sayın Cumhurbaşkanımızın teşrifıyla geçen gün seferlerine başlayan Kars-Tiflis-Bakü Projesi, 21'inci asrın İpek Yolu'nu eski ihtişamıyla canlandıracak dev bir proje olarak göz kamaştırıyor.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Aydemir, iki dakikada lütfen tamamlayın.

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – O zaman hemen şöyle şey yapayım.

KADİM DURMAZ (Tokat) – İbrahim Bey her zaman konuşmuyor, biraz fazla süre verin.

BAŞKAN – Bakın, sürenizden gidiyor.

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Yok ama Kadim Hocam “İlave et.” dedi. Ben bitireceğim bunu.

Sayın Cumhurbaşkanımızın açılış konuşmasında düştüğü çok önemli bir not var. Orada “Bakü-Tiflis-Kars, Bakü-Tiflis-Ceyhan, Bakü-Tiflis-Erzurum ve TANAP gibi projeler bundan sonra da yapacaklarımızın birer teminatıdır.” ifadesini kullandı Sayın Cumhurbaşkanımız. Görüldüğü üzere, Sayın Cumhurbaşkanımızın altını çizdiği gibi, bu demirden İpek Yolu Bakü'den gelip Kars'ta duracak değil, Erzurum'a varıp yoluna öyle devam edecek. Dolayısıyla bu noktada, ben özellikle Sayın Bakanımızdan -Erzurum'a olan muhabbetini de biliyorum- müzahir olmasını ve bu işi çok böyle sıkı takip etmesini istirham ediyorum. Erzurumlu olarak hakikaten kendimi şanslı görüyorum çünkü bir hemşehrimiz Bakanlık yapıyor, Erzurum'u iyi bilen bir hemşehrimiz. Dolayısıyla problemleri de biliyor, problemlerin çözümü noktasında da gayretlerini ben biliyorum. Siyasi heyet olarak herkes bilir ki biz milletvekilleri, belediye başkanlarımız, ak anlayışı ifade eden siyaset tarzı Erzurum'da hafif raylı sisteme çok hususi ehemmiyet veriyoruz. Değerli Başkanım, Bakanımıza geçtiğimiz dönem de buradan söylemiştim, bu defa tekraren söylüyorum, yardımcı olmalarını, takip etmelerini. Hızlı tren noktasında da bizim bir beklentimiz var, çok ciddi bir biçimde Sayın Bakanımızın takibini istiyoruz. Havaalanımız önceden yapıldığı için sonradan yapılanlarla kıyaslanmayacak kadar noksanlarımız var.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz.

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Bitti, bitti hemen.

Hiç değilse tadilat boyutuyla buraya bir katkı sunmanızı istiyoruz. Ayrıca Erzurum, malumunuz Sayın Bakanım, kışın eksi 40'ı, eksi 50'yi görüyor. Dolayısıyla o körüklü sistemi geçtiğimiz bütçe döneminde de söylemişim, gerçi bir cevap göndermişsiniz ama yani bir çözüm bulunabilir hâli var. Buna da yardımınızı hususen istirham ediyorum.

Bir de kapalı otoparkımız yok Erzurum'da, o da çok ciddi bir noksan, bu konuda da yardımınızı istiyorum.

Bütçemiz hayırlı, mübarek olsun, bereket getirsin inşallah.

Saygılar sunuyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz Sayın Aydemir.

Sayın Çam, süreniz on dakika, buyurun.

MUSA ÇAM (İzmir) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Sayın Aydemir'in bu şiirsel konuşmasından sonra konuşma yapmak çok zordur.

BAŞKAN – Evet.

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Estağfurullah.

MUSA ÇAM (İzmir) – Sayın Başkan, Komisyonumuzun saygıdeğer üyeleri, Sayın Bakan, kamu kurum ve kuruluşlarının çok değerli temsilcileri, basınımızın değerli temsilcileri; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Sayın Bakan, başarılar dileriz. Plan ve Bütçe Komisyonumuzun içinden 2 Bakan arkadaşımızın çıkmasından büyük bir sevinç, mutluluk duyduğumuzu belirtmek isteriz. Özellikle Bakanlığımın hemen hemen bütün kademelerinde görev yapmış ve Bakanlığı çok iyi bilen, tanıyan, Türkiye'yi bilen, tanıyan bir arkadaşımızın Ulaştırma Bakanı olmuş olmasından da sevinç duyuyoruz. Bugün size çok ciddi eleştirilerden, şahsımıza karşı eleştirilerden çok genel şeyler söylemeye çalışacağız ama önümüzdeki yıl bu özel eleştiriler de olacak tabii.

Bu arada geçmiş olsun dilekelerimizi iletiyoruz. Sağlığınıza kavuştunuz, geçmiş olsun diyoruz.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Teşekkür ediyorum.

MUSA ÇAM (İzmir) – Şunu söylemek gerekiyor, özellikle sunumuzda da gördük: Yük taşımacılığında deniz yolu yüzde 0,69; düşük. Demir yolu yüzde 4,4; düşük. Hava yolu hemen hemen yüzde sıfır düzeyinde, kara yolu yüzde 88,7. Yolcu taşımacılığında ise deniz yolu yüzde 0,6; demir yolu yüzde 1, hava yolu yüzde 7,9; kara yolu yüzde 90,5. Tabii, kara yolu deyince -benden önceki arkadaşlarımız da söylediler- Sayın Binali Yıldırım da “Yolları yaptık, kalpleri birleştirdik, gönülleri birleştirdik.” diyor ama son on beş yıllık trafik kazalarına baktığımızda Sayın Bakan, yaklaşık olarak 14 milyon 384 bin 133 trafik kazası olmuş ve hem polis sorumluluk bölgesinde hem jandarma sorumluluk bölgesinde toplam 69.715 kişi hayatını kaybetmiş. Kurtuluş Savaşı'nda bile, savaş hâlinde bile bu kadar insan hayatını kaybetmezken on beş yılda bu kadar trafik kazası olması ve bu kadar insanın hayatını kaybetmiş olması gerçekten hepimizin içini acıtıyor. Bununla ilgili ciddi önlemlerin ve ciddi tedbirlerin alınması gerektiğini düşünüyorum.

Sayın Başkan, Sayıştayla ilgili birkaç şey söylemek istiyorum, arkadaşlar söyledi. Sayıştayın 2016 Karayolları Genel Müdürlüğü raporu bütçe kaynaklarının nasıl plansız ve sorumsuz savrulduğunu belgeliyor. Karayolları Genel Müdürlüğü 2016 yılına 9,5 milyar TL ödenekle başlamış ancak eklenenlerle yılı 18,3 milyar TL'yle kapatmış. Sayıştay da yüzde 92,6 oranındaki bu artışı hâliyle sorguluyor. Yine Sayıştay raporunda, yeni köprü ve otoyol yapan firmalara verilen milyonlarca

liralık devlet garantisiyle gündeme gelen Karayolları Genel Müdürlüğünün, yol yapım ve iyileştirme çalışmaları için ayrılan parayı ilgisiz işlerde kullandığını görüyoruz. Genel Müdürlüğün asfalt kaplama, yapılacak yolların fiziki standardının yükseltilmesi için ayrılan ödenekten 362 milyon 922 bin TL'yi hizmet alımı, danışmanlık, araç kiralama, peyzaj gibi işlerde kullanıldığı tespit edilmiş. Karayolları Genel Müdürlüğünün bu işleminin mali tabloların doğruluğunu ve güvenini azaltıcı bir işlem olduğu açık olarak yazıyor. Kuruluşun harcamalarının, Bakanlar Kurulunun "Ödenekler yatırımlarla ilgili olmayan amaçlarda kullanılamaz." kararına da aykırı olduğudur.

Yine Karayollarıyla ilgili, 391 milyon 815 bin TL'lik tutarın yatırım programında yer almayan projelerde kullanıldığı tespit edilmiş ve devam ediyor.

Şimdi, burada, bakanlıkların bütçeleri ve bağlı kurumların bütçeleriyle ilgili Sayıştayımızın çok değerli elemanlarının yapmış olduğu bu raporlar, bizim ve kurumlarımızın hata yapmasını önlemeye yönelik önemli tespitler ama zaman zaman gerek bakanlarımızın gerekse ilgili bakanlıklara bağlı bürokrat arkadaşlarımızın Sayıştay yöneticilerine ve Sayıştay görevlilerine biraz ters baktıklarını görüyoruz, bunlara ters bakmamak lazım. Bunlardan ders çıkarıp işi usulüne uygun, kuralına uygun, doğru ve titiz bir şekilde yapmamız gerektiğinin altını çizmek gerekiyor.

Sayın Bakan, özellikle Devlet Demiryollarıyla ilgili, ne kadar... İşte, cumhuriyet döneminde yapılan demir yollarını şimdi egale etmeyle ilgili çabalarınızı ve gayretlerinizi göstermiş olduğunuz haritalardan görüyoruz. İyi bir şey. Bu kazaları önleyebilmenin önemli yolu da Devlet Demiryollarına önemli bir yatırım yapmaktır ama bu özelleştirmeyle birlikte... İngiltere'de bunlar yaşandı, devlet demir yolları özelleştirildi ve çok büyük kazalara neden olduğu... Ve şimdi İngiltere'de demir yollarının tekrar kamulaştırılmasıyla ilgili ciddi çalışmalar yapıldığını görüyoruz ve duyuyoruz. 2013 yılında kabul edilen bu serbestleştirmeye birlikte korkarım ki Demiryolları tamamen özelleştirilse bunda ciddi sıkıntılar ve problemler yaşanır. Bunlardan imtina edilmesi gerektiğini düşünüyorum.

Sayın Başkan, birçok arkadaşımız yine değindi, özellikle 21'inci madde ve (b) fıkrasına dayanarak yapılan ihalelerle ilgili. Bildiğiniz gibi, bunlar "doğal afetler, salgın hastalıklar, can ve mal kaybı tehlikesi gibi" diye başlayan bir fıkra. Bununla beraber 2010 yılında doğal afet ve salgın hastalık olmadığına göre, can kaybı da geçerli bir neden olmayacağına göre geriye mal kaybı kalıyor. Özellikle büyük sermaye gruplarına büyük ihalelerin verildiğini görüyoruz. Bu ihale yöntemi en çok nerede kullanılmış? 2017'nin ilk dokuz ayında Karayolları pazarlık usulüyle 13 milyar 577 milyon 486 bin 731 TL yani eski parayla yaklaşık 14 katrilyonluk ihale açmış. Bu ihalelerin sayısı 63. Bunlardan 56'sı yani yüzde 93'ü yine az önce sözünü ettiğimiz gibi bu fıkraya göre yapılmış. Bu yöntemle açılan ihaleler kime verilmiş? Baktığımızda yine belli müteahhitlere veriliyor. Bu, doğru değil Sayın Başkan. Bugünkü Başbakanımız, geçmişteki Bayındırlık Bakanımız Sayın Binali Yıldırım'ın özellikle yandaş medya için oluşturulan o havuzun katılımcılarına büyük ihalelerin verildiğini görüyoruz. Bunların çok doğru ve iyi bir şey olmadığını, sizi çok yakından tanıdığımız için önümüzdeki süreçte bunlara çok özenli ve dikkatli davranacağımızı düşünüyorum.

Şimdi, İzmir'le ilgili de, özellikle, bu İzmir Körfezi Geçiş Projesi'yle ilgili burada gördük; Sayın Başkan, özellikle, projede 12,6 kilometre otoyol, 16 kilometre raylı sistem, tramvay olarak öngörülmekte. Bu kapsamda kuzeyde 4,2 kilometre ayaklar üzerinde köprü şeklinde ve 8,8 metre bir yapay ada ve 1,9 kilometre batırma tüp tünel olarak önerilmektedir. Tünel kesitleri, kara yolu 2x3 izli olup, raylı sistem 2x1 izli olarak yaklaşık toplam 43,4 kilometre genişliğinde ve 32 metre derinlikte, 9,9 metre yükseklikte projelendirilmiş. Sayın Bakan, 2015 yılında İzmir Ticaret Odasında gerçekleşti bunun sunumunu. O gün sunumu yapılan bu projede yaklaşık olarak 3,5 milyon metreküp tarama malzemesi çıkacağı, bir bölümünün yapay adada kullanılacağı, diğer kısmı için dolgu yeri

bulunacağı, fizibilite etüdüne göre projenin yaklaşık toplam 3,5 milyar maliyeti olacağı hesaplanmış 2015 yılında; 3,5 milyar. 800 metre uzunluğundaki, yaklaşık 200 metre genişliğindeki yapay adanın körfez içi akıntılara ve su sirkülasyonuna olumsuz etkisinin kesin olacağı -kesin olacağı- bunun en aza indirilmeye çalışılacağı o gün orada sunumda anlatılıyor. Projenin yapılan ön fizibilite etüdüne göre finansal açıdan fizibil olmadığı proje sunumunda açıkça belirtilmiştir arkadaşlar 2015 yılında ama siz bugün yine bunu programa almışsınız.

Ulaşım ana planının etütlerinin ve araştırmalarının hiçbir yerinde önerilen körfez, köprü, tünel projesinin gerekliliğine dair bir vurgu ortaya konmamaktadır. Bu nedenle önerilen körfez geçişi, köprü, tünel ada projesinin İzmir kent içi ulaşım sorununun çözümüne yönelik bir proje olmadığı ortaya çıkmaktadır. Bu proje İzmir ulaşım ana planının bir önerisi değildir. Özellikle İzmir Körfezi kentin en önemli doğal zenginliğidir ve özenle, dikkatle, duyarlılıkla korunması gereken bir alandır. Önerilen projede ortak körfezden yaklaşık 4,2 kilometre uzunluğundaki köprü ve ayaklarıyla 800 metre uzunluğunda 200 metre genişliğinde yapay ada oluşturulmasıyla körfezin ufuk çizgisini yok edecek bir müdahale olarak kentin ufkunda bir duvar etkisi yaratılacağı kesindir.

Sayın Bakan, değerli milletvekilleri, Bakanlığımızın çok değerli yöneticileri; projenin 2015 yılına göre 3,5 milyar liralık maliyeti olacağı hesaplanmış ama bunun diğer eklerle beraber o günkü fiyata göre 4,5-5 milyar lira 2015'in hesaplarına göre, ama bugün nereden bakarsanız 6-7 milyar lirayı bulacağı kesindir. Bu parayla İzmir'in en önemli sorunları, Üçyol, Bozyaka, Yağhaneler, Buca Dokuz Eylül Üniversitesi Kampüsü metro hattı yaklaşık 9 kilometre ve Halkapınar, Çamdibi, otogar metro hattı yaklaşık 4 kilometre, ulaşım ana planı revizyonu ile oluşacak Evka 3, Bornova, Merkez, Manavkuyu, Bayraklı metro hattı yaklaşık 7 kilometre, ulaşım ana planı revizyonu ile oluşacak Konak, Alsancak, Liman arkası, Halkapınar metro hattı yaklaşık 6 kilometre, ayrıca yine merkeze ulaşım ana planı revizyonu ile oluşacak yeni 30 kilometre metro hattı ve körfezde kent planlarının öngörüldüğü alternatif vapur iskelesi, 20 adet farklı kapasiteli ve hızlı, güvenli, konforlu yolcu vapuru, 6 adet yeni nesil olarak tanımlanan 80-100 araçlık kapasiteli arabalı vapur... Sayın Bakan, sizden istirham ediyorum...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Çam, iki dakikada tamamlar mısınız lütfen.

MUSA ÇAM (İzmir) – Projelerinizi destekliyoruz, ama çılgın projelere karşıyız. İzmir'de yapılacak olan bu proje rantabl bir proje değil, çılgın bir projedir, doğru bir proje değildir. Şu anda İzmir'de Karşıyaka'dan İnciraltı'na yaklaşık olarak yılda 300 bin-400 bin, her ay kademeli olarak, 500 bin-600 bin araç araba vapuruyla karşıdan karşıya geçmektedir. İzmir'in böyle bir köprüye ihtiyacı yoktur.

Sayın Karayolları Genel Müdürümüz burada, ilgililer burada. Sabah Narlıdere'den aracımıza binin, Bornova'ya doğru seyredin, otoyolda hiçbir sorunumuz yok, çok teşekkür ederiz. Ama otoyolların çıkışında, gelin, kilometrelerce kuyruk var arkadaşlar. Neden? Otoyol güzel ama otoyolların çıkışları çok daha önceden hesaplanmadığı için, dar çıkışlar olduğu için bir buçuk iki saat sürmektedir. Akşamüzeri de tersine dönün, Çiğli'den girin otoyola, Narlıdere'ye gelin, çıkışlar dolu arkadaşlar. Dolayısıyla İzmir'de böyle bir köprü geçişinden çok bu hizmetlerin yapılacağı yere kaynak aktarılması gerekir diyorum.

2018 yılının hayırlı ve uğurlu olmasını diliyorum. Karayollarında, Bakanlığın ilgili birimlerinde hizmet veren tüm arkadaşlara teşekkür ediyorum. Bu nedenle, yapılan bu hizmetlerden dolayı hayatımı kaybeden kardeşlerimize de Tanrı'dan rahmet diliyorum; hepinize hayırlı ve uğurlu olmasını diliyorum.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz Sayın Çam.

Sayın Aydın, buyurun, süreniz on dakika.

İBRAHİM AYDIN (Antalya) – Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

Sayın Başkanım, Çok Kıymetli Bakanım, aynı çatı altında görev yapmaktan her zaman zevk aldığım Plan-Bütçe Komisyonu üyeleri ve milletvekili arkadaşlar, çok kıymetli bürokrat arkadaşlarımız ve basınımızın seçkin temsilcileri; öncelikle hepimizi sevgi, saygı ve hürmetle selamlıyorum.

Gerçi, Başkanımıza söyledim, “İbrahim Aydemir Bey’den önce bir konuşma ver, onun konuşması üzerine zor konuşulur.” dedim ama bu güzelliği yapmadı. Ondan sonraki Musa Çam ağabeyim de güzel ve ateşli bir konuşma yaptı ama işin güzelliği, gerçekten bugün çok keyif aldığımız bir sunum aldık. Yani Bakanımız ülkemizde ne yapıldığını, bu konularda nasıl işler yapıldığını anlattı, çok güzel oldu.

İşin açıkçası, ben kendi memleketim olan Antalya’da başlayacağım. 3 Kasım 2002 ülkenin kaderi değişti. Bugün de 3 Kasım 2017. On beş yıl içerisinde ülkemizde güzel işler oldu. Yani siyasi istikrar var, ekonomik istikrar var, ehil ellerde, çok güzel işler yapıldı. Buradaki her konuşmacı bunu açıklant veyahut da gönülden söyledi. Tabii ki eksiklikler var mı? Var. Mesela 2002 yılı 3 Kasımında Antalya Havaalanı yetersizdi ama kısa sürede -ikinci havaalanı- yap-işlet-devret modeliyle güzel bir havaalanımız oldu Antalya’da ve şu anda 10 milyonun üzerinde bu sene oraya turist indi. Yine, aynı şekilde, Gazipaşa Havaalanımız vardı. “Bu havaalanının önünde dağ var, inilmiyor.” derken, şu anda üç yıldır oraya da 1 milyonun üzerinde turist iniyor. Yani demek ki güzel şeyler yapılabiliyor ama bir yandan bizim Antalya’da batı ilçelerimizde “Bize niye geç yapıldı?” deniyor. Üçüncü havaalanı da inşallah önümüzdeki yıllarda yapılacak.

Şimdi karayollarımıza baktığımız zaman bizim D400 yolumuz vardı, Antalya’dan Alanya’ya kadar, ölüm yolu; kısa sürede faaliyete geçirildi, Mersin’e doğru giden yol. Şu anda, tabii, Akdeniz yolu geç kaldı ve biraz önce Mersin Milletvekilimiz de bu konuya parmak bastı. Doğru, Karadeniz yolu yapıldı. Biz de “Bize niye böyle yol yapılmadı? Geç kalındı.” derken şu anda geç kalınmasının faydası şu oldu: En son teknoloji... Ha, ben orman mühendisiyim, Karadeniz Teknik mezunuyum, o yolları da çok iyi biliyorum. Tabii ki belki bugün projelendirilmiş olsaydı şimdiki bizim Mersin ile Antalya arasındaki yol gibi viyadükleriyle, tünelleriyle çok güzel bir yol olacaktı. Bu da gerçek yani, bunu söylememiz gerekiyor.

Yine, aynı şekilde, İç Anadolu’dan Akdeniz’e yani sıcak denize inmek için yapılan yollarımız var. Ben orman mühendisiyim, o yolları çok iyi biliyorum, o dağları çok iyi biliyorum. Yani bir Yörtük çocuğuyum, deveyle atalarımın geçemediği yollardan -hele özellikle Konya Hadım-Taşkent-Alanya’ya inen yol var, Kuş Yuvası yolu, ölüm yolu, her sene mutlaka bir kaza olur orada, ben orada şeffik yaptım-şimdi tünellerle geçiyoruz, muhteşem bir yol oldu yani onu gören herkes keyif alır.

Konya vekilimiz de biraz önce hep Konya çevre yolundan bahsetti. Aslında, bence, Seydişehir’den inen Alacabel yolu; şu anda 7.330 metre, tüneller başladı, çift tüplü müthiş bir yol yapıyor ve Türkiye’nin şu an en yoğun yollarından birisi, oranın tamamının duble yol yapılması gerekiyor.

Ben buradan Karayollarımıza çok teşekkür ediyorum, Bakanlığımıza çok teşekkür ediyorum, gerçekten önemsiyorlar.

Yine, aynı şekilde, Konya’dan Beyşehir, İbradı’dan Eynif Ovası, Gembos Ovası’ndan Demirkapı Tüneli 5.100 metre. Orasına da orman yolu olarak başladık, daha sonra kara yolları ağına girdi ve Konya-Antalya yol iki saate incek yani böyle güzel bir yol yapıyor. Şu anda İç Anadolu’dan Antalya’ya bağlanan yollar, önümüzdeki beş yıl içerisinde müthiş bir ulaşım ağı olacak. Tabii ki biz

bunları yapıyoruz, vatandaş iyice doyum noktasına ulaştı. Özellikle, şimdi, D400'ün üzerinde köprülülük kavşaklarımız var, Manavgat ilçemizin hemen kenarına yapıldı, şu anda çok güzel oluyor. Yine Alanya'nın çevre yolu güzel bir şekilde.

Vatandaş öyle bir doyum noktasına ulaştı ki "Ya, bunları zaten siz yaparsınız, şu bizim hızlı tren işi ne olacak?" diyorlar. Bizim de 2 tane projemiz var şu anda; birisi Antalya Manavgat'tan çıkıp Beşkonak Vadisi'nden Beyşehir, Konya, oradan Nevşehir, Kayseri yolu ve bu yolda hızlı tren olduğu zaman iki saatte Kayseri'den Antalya'ya gelinecek. Yani gerçekten çok güzel bir hizmet bu hizmet, bunu mutlaka hızlı bir şekilde yapmak lazım, hem iç turizmimize hem de Antalya'ya gelen turistlerin Kapadokya'ya gitmesi daha kolay olacak, Konya'ya gitmesi daha kolay olacak. Yine aynı şekilde Eskişehir'den gelen hızlı trenimiz, o da proje aşamasında. Bunların tek tek rakamını vermeyeceğim zaten Bakanımız sunumunda da verdi. Yani güzel işler yapılıyor memleketimizde ama eksiklerimiz var mı, var.

Ben, bu hizmetleri yapan tüm Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığımıza, ilk Bakanımız Başbakanımıza ve yine daha sonraki Ahmet Arslan Bakanına çok teşekkür ediyorum. Ekibinin çoğu, daha önce bürokrat olarak çalışırken tanıştığımız, beraber çalıştığımız arkadaşlar. Karayolları Bölge Müdürümüz olsun, Funda Hanım olsun hepsi çalışkan insanlar. Hatta koridordan geçerken Bakanlığa çok kalabalık görüyorum. Yani "obez bir devlet yapısı" falan demişti ya geçen Cumhurbaşkanımız, bu Bakanlığın hiçbir obez tarafı yok, gerçekten de çok güzel çalışan bir ekip, hepsini tebrik ediyorum.

Tabii ki demir yollarıyla ilgili Bakü-Tiflis-Kars Projesi müthiş bir çalışma yani bir Türk insanı olarak, bu coğrafyada yaşayan bir insan olarak çok büyük keyif aldım. Çünkü bu iki bin yıl boyunca Asya'yı Avrupa'ya bağlayan, doğu ile batı arasında medeniyet köprüsü olan İpek Yolu, Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi'yle yeniden canlanıyor gerçekten. Üretimin merkezinden tüketimin merkezine mal akışının kesintisiz olarak devam edebilmesi için arayışlar, Pekin'den Londra'ya kesintisiz bir demir yolu güzergâhı oluşturulması yönündeki çalışmaların başlamasına yol açmıştır. Evet, Türkiye, Gürcistan ve Azerbaycan tarafından iş birliği içerisinde yürütülen Bakü-Tiflis-Kars Hattı Projesi bu akışın ülkemiz üzerinden geçmesi için atılan bir adım olmasının ötesinde, ülkemizin Orta Asya'yla kopuk olan demir yolu bağlantısını tekrar kuracaktır.

Ben, bu duygu ve düşüncelerle çok teşekkür ediyorum.

Süremin de üç dakikasını İbrahim Aydemir büyüğümüze vermiştim.

BAŞKAN – Dört dakika kullandı, fazlasını kullandı.

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) - Senin inayetin değil o.

İBRAHİM AYDIN (Antalya) - Onun için burada kesiyorum.

Tekrar, hepinizi sevgi ve saygıyla selamlıyorum, bu bütçemizin hayırlı uğurlu olmasını diliyorum.

BAŞKAN - Teşekkür ediyoruz Sayın Aydın.

Sayın Tekin, buyurun.

Süreniz beş dakika.

HAYATİ TEKİN (Samsun) – Sayın Bakanım, değerli milletvekilleri; Cumhuriyet Halk Partisi Samsun Milletvekiliyim, elhamdülillah, gurur duyuyorum. İyi ki AK PARTİ milletvekili değilim diye düşündüm. Şimdi, arkadaşların hepsi sözüne başlarken ya ortasında ya sonunda illa "Sayın Cumhurbaşkanım, eski Başbakanım" şudur, budur... Ben de şimdi desem ki -ki AK PARTİ milletvekili olsam herhâlde öyle başlayacaktım- "Dünya liderimiz Sayın Recep Tayyip Erdoğan." Şimdi bu hâlde demeye kalksam "Hadi be, bizinkiler siyasi ikbal için hadi yağ çekiyor, sana ne oluyor?" diye herhâlde saraydan beni fırçalardı. Çünkü itibarın yerlerde olduğu cihanı âlem tarafından biliniyor dostlar.

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Tam tersi, bir hak teslimi yapmak gerekir.

ŞİRİN ÜNAL (İstanbul) – Hiç katılmıyoruz görüşlerinize.

ŞAHAP KAVCIOĞLU (Bayburt) - Samsun'a git, başka bir yere gitmene gerek yok.

HAYATİ TEKİN (Samsun) – Hayır, şimdi, hakkı da söyleyeceğim. Şimdi, illa bir şeyle katılmama gerek yok.

Değerli dostlar, AK PARTİ milletvekilleri başta olmak üzere, muhalefet milletvekilleri de dâhil herkes illaki ilinden bir şey istiyor, sıra bende. Bakıyorum ki iktidarın milletvekillerinin bile Konyasından, Antalyasından Erzurum'a kadar yapmak istediklerini yerine getirmeye çalışsanız bir on beş yıl değil, üç defa on beş yıl daha iktidarda durmanız gerekiyor.

ŞAHAP KAVCIOĞLU (Bayburt) – Sen iste, biz yaparız, merak etme sen.

HAYATİ TEKİN (Samsun) – Teşekkür ederim.

Şimdi, arkadaşlar, Samsun 2 kilometre eninde 52 kilometre uzunluğunda bir şehre dönüştü, senelerdir konuşulup konuşulup da yapılmayan doğu batı çevre yolları nedeniyle. Geçen sene de dile getirdik, bu sene de dile getiriyoruz ama hiç programa alınmıyor.

Bunun yanında, stadyum yüzü suyu hürmetine orada köprülü üst geçitler yapıldı. Canik'ten Tekeköy'e kadar yapılan yollara harcanan rakamın iki katıyla doğu ve batı çevre yolları yapılabilir. Bu doğu ve batı çevre yollarına Samsun yerinden kalkmayacağına göre mecburuz ama bu an için büyük işler yapılıyor havasıyla Karayolları bu günahın başındadır, beton yığına çevirdi Samsun'un yollarını ama doğu batı çevre yolu sadece planlar üzerinde bir aks olarak duruyor. Soruyorum, Büyükşehir diyor ki: "Batı çevre yolunu yüzde 40 imar planının içinden geçeceğiz." sonra diyor ki: "Hepsini tamamlayamıyorum ben bunun, onun için bunu Karayollarına pas edeceğim." Karayolları diyor ki: "Büyükşehir yapamazsa biz yapacağız." Bir adım atılıp istimlakiyle ilgili hiçbir şey yapılmadı, şehir uzadıkça uzuyor. Google'ı açıp Google Earth'ten bu dediğim doğru mu eğri bakabilirsiniz.

Şimdi, bakıyorum, iktidar veya muhalefet, partim de dâhil, deniliyor ki şuraya hızlı tren, buraya hızlı tren. Belki on yıldır Samsun-Delice hızlı tren hattı konuşuluyor. Sayın Bakanım, ben buna karşıyım, ülkenin dört bir yanına yapılacak olan hızlı trenlerde de karşıyım. "Niçin?" dersiniz, 2023 projenize göre baktığım zaman, hızlı trene, tren yollarının yenilemelerine ve yeni hatlara harcayacağımız para, bir hızlı treni -komple elektrifikasyon dâhil, sinyalizasyon dâhil, ray sistemi dâhil- iki defa sıfırdan yapıyor. 1946'da başlayan otomobil sevdamız, 1962'lerde ne idiği belirsiz bir denemeye -ki Amerika emperyalizminin müdahalesiyle oldu büyük ihtimalle- bitti. Demirel'in zamanında sadece baraj gövdesi yaptık, türbinleri pas geçtik. Bugün bize türbin satanlar hâlâ dünyaya türbin satıyor, bizde baraj işi bitti. Hızlı tren, hızlı tren, hızlı tren; hızlı trenin lütfen kendini yapalım, aksi takdirde gelecek nesillere ihanet ediyoruz. Hâlbuki 2023'e kadar yapacağımız projeyle iki defa hızlı trenin imalatını yapabilirsiniz. Bu tabii ki ama Japon olur, Fransız, Alman olur, bir ortaklıkla bunu yapabilecekken parayı yani olmayan paramızı... Bugün bütçe 69 milyar lira açık verirken biz yine ondan bundan alacağımız, dileneceğimiz kredilerle gidip hızlı tren alacağız İspanya'dan, İtalya'dan, yok bilmem kime yaptıracağız, "Vay Samsun'a biz bunu yaptık."

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Tekin, lütfen tamamlayınız.

Son bir dakikada tamamlayın, buyurun.

HAYATİ TEKİN (Samsun) – Tamam, peki.

Onun için rica ediyorum hızlı trenin kendini yapalım. Eğer ki bu ülkeye bir iyilik yapılacaksa en önemli olan budur diyorum.

Çok şeyler yaptınız, buna teşekkür ediyorum arkadaşlar. Hizmet sektöründe ben özellikle Karayolları ve Ulaştırma'yı tebrik ediyorum. 2002'den öncesi kötüydü. Sizin zamanınızda da çok iyi değil ama yine de iyiliğini kabul ediyorum, bu hizmete nankörlük etmiyorum. Yalnız, şunu bilirsiniz ki cumhuriyetin bütün değerlerini sattınız; o günden bugüne, iktidarınız boyunca 368 milyar dolar borçlandınız. Bir elde borç, bir elde hizmet. Bu arada, hiçbiriniz maaşınızdan 1 milyar lira bile vermediniz. Övünmek gelecek nesillere kalır inşallah.

Teşekkür ediyorum, sağ olun.

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz.

Sayın Çakır, süreniz on dakika.

SAMI ÇAKIR (Kocaeli) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Başkan, Sayın Bakanım, Komisyonumuzun değerli üyeleri, bürokrasimizin kıymetli çalışanları, değerli basın; sizleri saygıyla selamlıyorum.

Yaşadığımız yüzyılda tüm ekonomik, sosyal, kültürel ve turistik faaliyetler süratli, güvenli ve yeterli ulaştırmayla mümkün olabilmektedir. Bütün ülkelerde olduğu gibi ülkemizde de ulaştırma hizmetleri önemini korumakta ve artırmaya devam etmektedir. Günümüzde hızlı, güvenli, rahat ve huzur içerisinde yapılan ulaştırma, gelişmişliğin ve ekonomik gücün önemli bir göstergesi olarak kabul edilmektedir. Bu bakımdan, ülkemizde de ulaştırma hizmetlerinin, özellikle demir yolu, kara yolu maliyetlerinin iyi değerlendirilip çağın gerek ve standartlarına uygun olarak geliştirilmesi ve ülkenin gelişiminde gerekli plan ile programların oluşturulması büyük önem taşımaktadır.

Ulaştırma, genel olarak, eşyanın veya insanın bir yerden başka bir yere taşınması olarak tanımlanmıştır. Bunun yanında, ulaştırma, malların marjinal faydalarının nispi olarak düşük olduğu yerlerden daha yüksek olduğu yerlere taşınarak yer ve zaman faydası meydana getiren bir süreç olarak da tarif edilmiştir.

Günümüzde ulaştırma demir yolu, kara yolu, deniz yolu, hava yolu ve boru hatları ulaştırması olarak 5 alt sistemde toplanmaktadır. Bununla birlikte, ulaştırma, ağırlıklı olarak, dünyada kara, deniz ve hava gibi 3 mekânda gerçekleştirilmektedir. Ulaştırma talebinin belirtilen mekânlara yönelmesinde bu kesimlerin sağladığı ekonomik üstünlükler rol oynamaktadır.

Ulaştırma sektörleri arasında en önemlisi taşımacılıktır. Belirtilen ulaştırma alt sektörleri içerisinde hepsi birbirine ikame edilebilir değildir. Bunların içerisinde daha çok demir yolu ve kara yolu birbirine ikame edilebilen iki sistemdir. Ekonomide kaynakların kıt olduğu dikkate alındığında, bu sektörlerden hangisine öncelik verileceği konusu kalkınma bakımından büyük önem taşımaktadır.

Ulaştırma sektöründe, toplam maliyet içinde sabit maliyetlerin payı çok yüksektir. Ulaştırma hizmetinin depolanma ve saklanma imkânı yoktur, üretimi ve satışı aynı anda olmaktadır. Marjinal gelirleri sürekli düşen bir eğilim gösterdiği için marjinal maliyete göre fiyatlandırması da mümkün olmamaktadır. Ulaştırma yatırımlarının sadece kâr kriterine göre değil, ekonomik kalkınma, sosyal, siyasi, güvenlik, kitle taşımacılığı gibi kriterlere göre de değerlendirilmesi gerekmektedir. Ulaştırma yatırımları sosyal sabit sermaye yatırımları niteliğindedir. Kalkınma sürecinde gerekli gelişmeyi sağlamak için gerekli yatırımları yapmaya kaynaklar yetmemektedir. Bu sebeple, mevcut kaynakların önemli bir kısmını sosyal sabit sermaye yatırımına yöneltmek suretiyle doğrudan üretken faaliyetler teşvik edilir.

Bu çerçevede içerisinde, ulaştırma, denizcilik, haberleşme ve posta iş ve hizmetlerinin geliştirilmesi, kurulması, kurdurulması, işletilmesi ve işlettilmesi hususlarında ilgili kurum ve kuruluşlarla koordinasyon içerisinde millî politika, strateji ve hedefleri belirlemek ve uygulamak, gerektiğinde güncellemek; havacılık sanayisinin ve uzay teknolojilerinin geliştirilmesi, kurulması, kurdurulması, işletilmesi ve işlettilmesi; havacılık ve uzay biliminin geliştirilmesiyle uzaya yönelik yeteneklerin kazanılması hususlarında ilgili kurum ve kuruluşlarla koordinasyon içerisinde, millî havacılık sanayisi ve uzay teknolojileri ile uzay politika strateji ve hedeflerini belirlemek ve uygulamak, gerektiğinde güncellemek; uzaya ilişkin ulusal egemenlik kapsamındaki hakların kullanımına karar vermek, bu hakların yönetim ve kullandırılmasına yönelik usul ve esasları belirlemek ve bu haklarla ilgili ulusal yükümlülüklerin gereklerini yerine getirmek; ulaştırma, denizcilik, haberleşme ve posta iş ve hizmetlerinin ekonomik, seri, elverişli, güvenli, kaliteli, çevreye kötü etkisi en az ve kamu yararını gözeterek tarzda serbest, adil ve sürdürülebilir bir rekabet ortamında sunulmasını sağlamak; ulaştırma ve denizcilik iş ve hizmetleriyle ilgili alt yapı, şebeke, sistem ve hizmetleri ticari, ekonomik ve sosyal ihtiyaçlara, teknik gelişmelere uygun olarak planlamak, kurmak, kurdurmak, işletmek, işlettilmek ve geliştirmek; evrensel hizmet politikalarını ilgili kanunların hükümleri dâhilinde, ülkenin sosyal, kültürel, ekonomik ve teknolojik şartlarına göre belirlemek, evrensel hizmetin yürütülmesini sağlayacak esasları tespit etmek, uygulanmasını takip etmek ve net maliyetiyle ilgili hesapları onaylamak; bilgi toplumu politika, hedef ve stratejileri çerçevesinde, ilgili kamu kurum ve kuruluşlarıyla gerekli iş birliği ve koordinasyonu sağlayarak devlet hizmetlerinin kapsamı ve yürütülmesine ilişkin usul ve esasları belirlemek, bu hizmetlere ilişkin eylemleri, planları yapmak, koordinasyon ve izleme faaliyetleri yürütmek, gerekli düzenlemeleri yapmak ve bu kapsamda ilgili faaliyetleri koordine etmek sunumda da görüldüğü gibi karşılık bulmuş gözükmektedir.

Bu bakımdan, tüm bu hizmetler için Bakanımızı ve Bakanlığımızı tebrik ediyorum.

Tarihin akışı içinde sosyal, kültürel ve ekonomik faaliyetlerimizin her safhasında katkısı bulunan, diğer sektörleri birbirine bağlayan, olmazsa olmaz diyebileceğimiz ulaştırma hizmetleri, üretim ve tüketim faaliyetleri arasında bir köprü görevi yaparken sanayileşmenin öncü vasfına sahip, Asya ile Avrupa'yı birbirine bağlayan, transit geçişlere olanak sağlayan makroekonomik plan hedeflerine ulaşmada büyük bir etkinliğe sahip, 80 milyon nüfuslu, üç tarafı denizlerle çevrili, 780 bin kilometrekare yüzölçümüne, 8.333 kilometrelik sahil şeridinde, doğal ve tarihî güzelliklere ve zenginliklere sahip ve hızla sanayileşmekte olan ülkemizde geleceğe dönük bir ulaştırma politikasının hayata geçirilmesinin önemi izahtan varestedir.

Ulaştırma alt sektörlerinin birbirinden üstünlüğünü ileri sürmek elbette bizleri yanlış sonuçlara götürür ancak ulaştırma politikaları ülke ve dünya gerçekleri göz ardı edilmeksizin orta ve uzun vadeli düşünülerek oluşturulmalıdır. Bu nedenle, teknik analizler, fayda-maliyet analizleri yapılmadan, optimum kapasite gözetilmeden hiçbir alt sektör doğrudan desteklenmemeli, sektörel bütünselliğin sağlanmasına özen gösterilmelidir.

Bütün bunların yanı sıra, ulusal ulaştırma planı ve politikalarında bahsi geçen bu 5 alt sektöre kent içi ulaşım alt sektörü de dâhil edilmelidir çünkü ülke nüfusunun ciddi bir bölümü kentlerimizde yaşamakta, kent nüfusunda her geçen gün gözle görülür bir artış kaydedilmektedir. Bu durum, özellikle büyük kentlerimizde ciddi sorun artışını da beraberinde getirmektedir. Uygulanması düşünülen her projenin ülke ve/veya bölge yararına analizi yapılarak getirisi götürüsü en rasyonel şekilde değerlendirilerek hayata geçirilmesi, kentsel ulaşım projelerinin planlarının kentin kullanımına

uygun bir şekilde değerlendirilmesi, kent içi ulaşımda kullanılacak iç ve dış kaynakların temini ve kullanılmasındaki belirsizliklerin ortadan kaldırılması ve gerekli iş birliğinin sağlanması hâlinde daha kalıcı başarılar sağlayacağı şüphesizdir.

Bakanımızın sunumunda ulaştırmayla ilgili mukayeseli karşılaştırmaları memnuniyetle dinlemiş olduk. Özellikle özel sektör iş birliğiyle ilgili olarak yapılan ve yap-işlet-devret modeliyle gerçekleştirilen yatırımların maliyet kapsama alanı fayda-maliyet analizi kafalarda hiçbir tereddüt bırakmayacak şekilde, açık ve net bir şekilde bilgilendirmeye izah edilmeli, kapasiteyle ilgili, varsa tahmin ve beklenti sapmaları şeffaf bir şekilde açıklanarak bilgi kirliliği ortadan kaldırılmalıdır. Büyüyen, kalkınan bir ülkede bu tür yatırımların gerekliliği inkâr edilemez bir gerçek olarak önümüzde durmaktadır. Bu tercihi kullanırken ihtiyaçların tercihleri yönlendireceğini kabul ediyoruz elbette kaynak değerlendirmesini ihmal etmeden. Ciddi bir personel sayısına sahip, ciddi bir yatırım bakanlığı olarak gördüğümüz Bakanlığınızın ortaya koyduğu performansı takdir ediyor, yapılacak tüm planlamaların iyi bir hesaplamayla hayata geçirilmesi hususunda gösterdiğiniz ve göstereceğiniz hassasiyeti ayrıca önemsiyoruz.

Sayın Bakanım, 2017 bütçe sunuş konuşmanız, sorulara verdiğiniz cevaplar ve 2017 bütçesi görüşülürken Sayın Zekeriya Temizel, Bülent Kuşoğlu ve İsmail Faruk Aksu vekillerimizin bütçe üzerine yaptıkları konuşma tutanakları elimde. Tekrar okudum ve karşılaştırmaya çalışıyorum ve ondan yola çıkarak bugünkü Komisyon çalışmalarını içine katarak bir değerlendirme yapmak istiyorum. Özellikle şu: Cümlelerin maksudu bir ama rivayet farklı, ülke için güzel bir gelecek. Yalnız, Sayıştay raporlarına değinmiyorum. O işi, üstadı Bülent Kuşoğlu'na havale ediyorum. Ha, bunu derken denetlemenin önemini pas ediyor değilim, bilakis teyiden bunu ifade etmek amaçlı bu cümleleri kullandığımı da belirtmek istiyorum.

Bu vesileyle, 2018 bütçemizin tekrar hayırlı olmasını diliyorum, hazırunu saygıyla selamlıyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz Sayın Çakır.

Sayın Tamaylıgil, buyurun.

BİHLUN TAMAYLIGİL (İstanbul) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakan, değerli hazırun; sabahdan itibaren oldukça detaylı olarak bir sunum ve arkasından da değerlendirmeleri takip ettik. Ben mükerrer bir değerlendirme içine girmeden burada tespit ettiğim başlıkları sizlerle paylaşmak dileğindeyim.

Öncelikle tabii, ülkemizdeki ulaştırma alanında ortaya çıkan olumlu gelişmeler ve bunda emeği geçenleri ben de kutlamak isterim. Ama tabii, bu gelişmeler ve sonrasında ortaya çıkan sonuçların içerisinde eğer bazı olumsuz başlıkların yani yapılan işin ve iş şeklinin veyahut oradaki tercihlerin, yaptırılan kişilerin, yaptırılış şeklinin ve buradaki büyük montanlı rakamlar üzerinden ortaya çıkan bana göre “şaibe” diyebileceğim ama şaibeyi ve şaibe sonrasındaki gerçeği ortaya koyacak doğru adımların atılması noktasındaki eksiklerin de altını çizerek bazı konuları paylaşmaya devam etmek istiyorum.

Şimdi, Sayın Bakanım, ben faaliyet raporunuzu inceledim. Şöyle bir baktığımız zaman -şöyle ilk iki, üç sayfasına bakıyorum- rakamlar verilmiş ama rakamlar arasında hem yıllar arasındaki karşılaştırma imkânı veya o karşılaştırmadaki doğru sonuca varma imkânını tanıyan hem de miktar, daha doğrusu birimler açısından baktığımızda farklılıklar var.

Bunlardan birincisi, ilk başta hemen söyleyeceğim, “Yatırımların Sektörel Dağılımı” diye bir tablomuz var. Bu tabloya baktığımızda, 362 milyar TL olarak gözükken bir rakamla karşılaşıyoruz. Ama hemen birkaç sayfa ilerisine gittiğimiz zaman, bu “Yatırımların İstihdam Üzerindeki Etkisi ve Gayrisafi Millî Hasıla Üzerindeki Etkisi” başlığını incelerken orada da “İstihdam Etkisi” kalemine baktığımızda

orada da yatırımların birincisi, ilki 2003-2017 arasında Türk lirası bazında 362 milyar olarak verilmiş; sonra “Yatırımların istihdam etkisi” diye baktığımızda 2003-2016 yıllara için milyar dolar olarak verilmiş ve baktığımızda işte toplam 144 milyar dolar. Diğer tarafta kur açısından ve alt, işte kara yolları, demir yolları, hava yolları, denizcilik diye baktığımızda tam bir kakofoni var; kur açısından, ortalaması açısından, yıllar açısından...

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Sonra cevap vereceğim ama hakkınızı helal edin, sözünüzü kesmeyeyim. Baştan bu ikisinin niye böyle farklı olduğunu özellikle üzerine basarak arz ettim.

BİHLUN TAMAYLIGİL (İstanbul) – Ben duymadım, kusura bakmayın.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Siz ya yoktunuz ya duymadınız. Anladım, açıklarım.

BİHLUN TAMAYLIGİL (İstanbul) – Ben yoktum, onun için, belki geç geldiğim içindir ama böyle bir farkın olması değerlendirme açısından baktığımızda bir şey çıkartıyor.

Diğer taraftan, yine, bu devam eden yatırım projelerindeki harcanan kısma bakıyorum, bu harcanan kısım ve tamamlanan rakam arasındaki tahakkuk-tahsilat rakamları mıdır, onu değerlendirmenin önemli olduğunu düşünüyorum.

Diğer taraftan, genel bütçe büyüklüklerine baktığımda, ben Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumunun görevlerini ve üstlendiği -hele hele bu dönemdeki- ağırlıklı sorumluluğu çok önemsiyorum. Çünkü AGİT toplantılarına katılıyoruz Türkiye parlamenti olarak. Geçtiğimiz yıllarda iki konu konuşulurdu, biri enerji güvenliği, biri gıda güvenliği; ağırlıklı olarak bunlar gündemdeydi ama son zamanlarda bütün dünyanın önünde siber güvenlik var ve bunun için bütün ülkeler kendi açısından tedbirler alıyor ve bu tedbirlere bağlı olarak da ortaya koydukları projeleri var. Ama Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumuna bakıyorum, geçtiğimiz seneki bütçe ödeneği içindeki yatırım payı ile 2018'deki bütçe ödeneği ve onun içindeki yatırım payı arasında da önemli bir geriye gidiş olduğunu görüyorum. Bunun sebebi nedir? Yani bütün yatırımlar tamamlanmış mıdır ve bundan sonraki süreçle ilgili beklentiler nedir, onu merak ediyorum. Çünkü baktığınızda bu uluslararası siber saldırı istihbarat ağı ATLAS'ın raporları var. Özellikle eylül ayına bile baktığınızda, siber saldırıların başta Türkiye, ki 1'inci sırada Türkiye geliyor. Türkiye'ye saldıran, saldırının gerçekleştiği ülkeler açısından da baktığınızda, ülkelerde yani 1'inci sırada Amerika geliyor, arkasından Hollanda geliyor ve böyle böyle devam eden ülke sıralamaları var. Önümüzde de teknolojik öncülüğü olan yerlerden gelen birtakım olaylar. Bu konuda ben daha etkin, daha detaylı bir çalışma olması konusunda uyararak isterim.

Diğer taraftan, teknoloji ve internet, daha doğrusu bilgi sistemleri üzerinden gidersek, şimdi biz en pahalı interneti kullanan, daha doğrusu yükleme açısından baktığınızda sınırları olan, hatta sınırı aştığınız zaman yeni ödemelerin gündeme geldiği bir karşılaştırma içindeyiz. Yani Romanya bile bizden daha düşük, hem daha fazla yükleme imkânı olan ve kullanma olan bir ülke. Bu konuda da son torba yasada bir de vergi artışı söz konusu oldu. Yani en fazla dönemde... İşte en çok kayıp buradan oluşuyor diye üzerine gidilirdi ama buradaki kullanıcı açısından, hele hele bugünkü şartlarda karşımıza çıkan sonuçlarla baktığınızda bugünkü şartlarla değerlendirmenin çok önemli olduğunu düşünüyorum.

Şimdi, ben Sayıştay raporlarında -tabii tek tek “Şunlar, şunlar olmuş.” diye söylemeyeceğim ama-bulduğum bulgularla yani Sayıştayın ortaya koyduğu bulgular ve sonuçlar ile bir taraftan da diğer bağlantılı olarak ortaya çıkmış olan bulguları iyi karşılaştırıp neticede çözüm üreteceğiz mi? Çünkü burada yapılması gereken ve uyarıcı olan konular aslında tabii, sonucu doğruya götürmek içindir.

Şimdi, başlangıç ödeneği ve gerçekleşenler açısından baktığımızda yüzde 100'lerin üzerine çıkan oranların bu sene geriye gittiğini görüyorsunuz ama burada diğer bir tespite bakıldığında, işte ihalesi tamamlanmış olan kişilerin yeni ihalelerdeki fiyat tespitini ortaya koyacak analiz raporlarının eksikliğinden tutun, burada doğru fiyatlandırmayı ortaya koyacak olan raporlama ve çalışmalarda eksiklik olduğunu görüyoruz. O zaman, tamam, geçmiş yıllara göre performanstaki tahminlerdeki iyileşme olsa bile tahminleri doğru yapacak alt kriterlerdeki eksikliklerin hâlâ devam ettiği, bunun kimisinin teknolojik, yazılım eksiklikleri, kimisinin belgeleme eksiklikleri, bazen bakıyoruz -şimdi geneli o kadar yoğun ki ben başlık başlık saymayacağım- muhasebeleştirme eksiklikleri ve kimi zaman da şimdi karşımıza çıkan tablolarda burada bize işaret eden bir başlık var.

Bakın, burada sizin verdiğiniz hizmetlerde fiyat farkı, teminat mektubunda eksiklik olduğunu dile getiren veya teminat mektuplarıyla ilgili zamanı geçmiş teminat mektupları olduğunu vurgulayan, iki sene, 2016'nın tespitleri var.

Bugün görüyoruz ki, yine torba yasada biz “kefalet sigortası” diye bir sigorta getirdik ve o kefalet sigortası da nedir? Teminat mektupları, yani gayrinakdi kredilerde artık portföyünün limitine gelenlerin kamu ihalelerinde sigorta kefaletinin kullanılma imkânını getiren bir yasal düzenleme yapıyoruz. Şimdi, neden? Ve eğer böyle bir ihtiyaç varsa veyahut bu teminat mektuplarıyla ilgili ortaya çıkan sorunlar varsa bunların bu zamana kadar beklemek yerine alternatif garanti... Çünkü devlet garantör oluyor ama kendisini garantiye alacak işlemlerde daha zayıf kalıyor gibi bir görüntü ortaya çıkıyor.

Şimdi, tabii, bu pazarlık usulüyle ihale konusu da çok tartışıldı, bu konunun Genel Kurulda da görüşmeleri gensoru içeriğinde yapıldı ama ortada olan bir tespit var ise ve işte kanuni olarak bir Kamu İhale Kanunu var ve onun da alt maddelerinde tanımlanmış sınırlar var ise, bu sınırlar eğer baktığımızda uygulanmıyorsa, gerekliliğin tam ihtiyacın açıklaması olmuyorsa veya geçen sene 6 milyarlık bir pazarlık usulündeki ihale bu sene 16 milyara çıkıyorsa ve burada da kişiler üzerinde yoğunlaşma söz konusu oluyorsa, kaldı ki Sayıştay tespitlerinden hukuk biriminin de teyidi alınıyorsa oturun bence şapkayı bir önünüze koyun, “Biz nerede hata yapıyoruz?” diye defa defa defa tekrar düşünün diye uyarmak istiyorum.

Şimdi, diğer taraftan baktığımızda biz bu seneki bütçemize bu kamu-özel iş birliğinden gelen yükümlülüklerden dolayı 6,2 milyarlık bir bütçe koyduk ama bunun kara yollarıyla ilgili olan, daha doğrusu köprü, yol ve size düşen kısmı 3 küsur. Şimdi, bizim yıllık bütçe açığımız 65 milyar civarında olarak bekleniyor 2018'de, böyle baktığımızda genelde bütçe açığının yüzde 10'una, özelde de size tekabül eden bütçe açığının yüzde 5'ine karşılık gelecek bir oran burada garantiden bütçeye düşen oran. Şimdi, bakın, Türkiye'de yüzde 12'lere ve hatta üstüne çıkmış olan bir faiz yükü var ve burada bu projelerin...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Tamaylıgil, iki dakika ek süre veriyorum.

Buyurun.

BİHLUN TAMAYLIGİL (İstanbul) – Tamam.

...alternatif maliyetleriyle beraber yükünü hesap ederken lütfen bugün kamunun üzerindeki borç ve ona karşı olarak bütçe açıklarını –ki biz çifte açık veriyoruz şu anda- oluşan yükü de değerlendirerek maliyet hesaplarınıza bunu da dâhil etmenizde fayda olduğunu düşünüyorum.

Sayın Bakanım, şimdi, İstanbul'da banliyö trenleriyle ilgili 2013 yılından itibaren bir yenileme oldu. Bunun, yenilemenin iki yıl süreceği dile getirildi ama yüklenici -yine firmaya bağlı olarak karşımıza, işte- firma sorumluluğunu yerine getiremedi ve hâlâ devam ediyor. Bir, Halkalı- Sirkeci, Haydarpaşa-Gebze hattının banliyö sorunu var. Çalışmaların olduğunu görüyorum.

Bir de şunu söylemek istiyorum: Tabii, entegre bir ulaşım çok önemli. Bugün bu yatırım kalemlerini okurken bakıyorum yine kara yolları genel yatırımların yüzde 80'ini almış. Benim kara yolu düşmanlığı gibi bir şeyim yok ama Türkiye'nin üç tarafı denizle çevrili, denizin altından tüp geçit, üstünden köprü yapıp denizin üstünü kullanmıyoruz. Yani bugün Karadeniz'e baktığımız zaman yıllar önce İstanbul'dan Karadeniz'e, Trabzon'a, Samsun'a, Hopa'ya gayet güzel gemi seyahatiyle gidiş vardı. Bu neye imkân tanıyordu? Hem ticarete hem de turizme imkân tanıyordu veya Ege açısından düşündüğünüzde... Bugün bunlar yok. Uluslararası açıdan düşündüğünüzde de entegre bir ulaşım sisteminin kurulması olmazsa olmaz. Ama baktığımızda biz bu entegrasyondaki fayda, maliyet ve zaman kavramlarını, yolcu ve yük açısından hangi korelasyonda hangi doğru hesaplamayla kullanıyoruz, bu da bir soru işareti. Ben banliyö trenlerinin geleceğini ve buradaki hedefi sormak istiyorum.

Bir sorum da şu: Malum, asrın projesi diye bir sayfa koymuşsunuz faaliyet raporuna ama bir Kanal İstanbul projesi var. Bu üçüncü köprü söz konusu olduğu zaman Başbakanlıktan bir genelge yayınlanmıştı, aman Allah'ım, neler neler getirmişti ve içerisinde askerî alanlar, işte imar planları, kamulaştırma, birçok konuyu da beraberinde işleyen bir genelgeydi. Şimdi, tekrar bu Kanal İstanbul söz konusu olduğu zaman burası hem iyi su açısından baktığınızda hem tarihî kalıntı açısından hem çevre açısından hem tarım arazileri açısından baktığınızda çok hassas olan bir bölge. Tam olarak zaten şey hattı belli midir belli değil midir, onu bilmiyorum ama yapılacak düzenlemelerde bir kere bu başlayacak mı? Bu düzenlemeler üçüncü köprü gibi etrafında imardı, işte ağaçtı, tamamen yıkarak "Biz köprü yaptık, yerine gelmeyecek." şekilde veya "Havaalanı yaptık, gelmeyecek." şekilde mi yapılacak?

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BİHLUN TAMAYLIGİL (İstanbul) – Son iki kelime söyleyeceğim.

BAŞKAN – Buyurun.

BİHLUN TAMAYLIGİL (İstanbul) – Bir de tabii bu Kanal İstanbul'un, hele hele bugünkü dünyada yaşanan finansman sorunu, bugün Türkiye'deki gelenen işte kur seviyesinden enflasyona olan sorun ve "İlla yapacağım." diye bastırarak karşımıza çıkacak olan acaba bir Varlık Fonu mudur? İşte, duyuyorum -benim bölgem de orası- Çinliler buraya talip, işte burayla ilgili ihale hazırlanıyor, şu olacak, bu olacak ama burada Varlık Fonu'yla beraber bir finansman modeli işleyecekse orada çıkacak karşımıza sorunlar, diğer taraftan değerlemesi çünkü stratejik açıdan da çok önemlidir kime ne şekilde nasıl bir işletme yapılacağı.

Ben gösterdiğiniz zaman açısından, bana gösterdiğiniz açıklık için teşekkür ediyorum.

Size de çalışmalarınızda başarılar diliyorum. Türkiye'nin ekonomisi, Türkiye'nin geleceği, Türkiye'nin gerçekten kalkınması için Bakanlığınızın işlev ve çalışmalarına çok ihtiyaç var ama lütfen buradaki uyarıları da gelecek olan, yarınlara için önemli gördüğümü söyleyeyim ve bizim Merkez Türkiye Projemizin bir farklı örneğini de faaliyet raporunda gördüğüm için de sizi de tebrik ediyorum, teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Tamaylıgil.

Sayın Kavcıoğlu, buyurun.

Süreniz on dakika.

ŞAHAP KAVCIOĞLU (Bayburt) – Teşekkür ederim.

Sayın Bakanım, değerli milletvekilleri, kıymetli bürokratlar, değerli basın mensupları; öncelikle hepimize saygılarımı sunuyorum.

Sayın Bakanım, sabahdan beri burada hem sizin güzel sunumunuz hem de milletvekili arkadaşlarımızın değerlendirmeleri zaten Bakanlığın bugüne kadar yaptıklarını... Tabii, biz daha kısa süreceğini de düşündük, sadece teşekkür edilip... Çünkü gerçekten bu süre içerisinde Türkiye’de düşünülme, yapılması imkânsız olarak düşünülen birçok projenin gerçekleştiği bir bakanlık. Bu anlamda da ben bugüne kadar tüm emeği geçen herkese teşekkür ediyorum.

Şimdi, bizim oralarla ilgili baktığımda gerçekten, hem bir tespit hem de teşekkür hem de çok bitmeyen konularla ilgili de bir iki talebimizi iletteceğim. Yıllardır en çok ihmal edilen yöreler olarak bizim oralarda gerçekten son on beş yılda yapılan Kop Tüneli, yani devam ediyor ama, gerçekten bizim oralar için ulaşım açısından, tarihi İpek Yolu açısından çok önemli. İnsanların yaklaşık dört beş saatte, o da çok zor şartlarda ulaştıkları, hatta kışın ulaşımın imkânsız olduğu yerler artık bir saatlik mesafelerde ve her iklim şartında çok rahat ulaştığımız ve bunun daha da tünellerle beraber kolay hâle geleceği yerler.

Yine Salmankaş Tüneli yaptınız, bitirdiniz, teşekkür ediyoruz. Orada sadece Araklı tarafındaki yolumuzda da çalışmalar var; hızlandırıp tamamlayabilirsek Salmankaş Tüneli tarafı çok daha efektif olarak kullanılacak. Şu an tünelin bittiği noktadan Araklı tarafına giden yollar yine çok kullanılıyor ama virajlı ve otoban şeklinde diyelim, tam tünelle uyumlu olmadığı için biraz daha az kullanılıyor Sayın Bakanım. Limana ulaşım açısından Bayburt, Erzurum, Erzincan tarafı için orası çok önemli. Mesela o yollar tamamen bittiğinde “Bayburt’tan limana ulaşım bir saat.” deniyor ki bu yıllardır niye oralara yatırım gitmiyor, en önemli sebebi ulaşım. Sizlerin sayesinde bunu aşağı yukarı çözdük.

Yine Gümüşhane tarafında Zigana Tünelleri ve Gümüşhane’nin yolları bitti. İşte, Gümüşhane Bayburt arasındaki Vauk Tüneli de başlıyor. Oralar bittiğinde... Yani yirmi otuz sene önce insanların hayal edemeyeceği bir şekilde bugün tahmin ederim iki-iki buçuk yılda -bize söylenen ama- o tüneller bittiğinde Trabzon’dan çıkan birisi Erzurum’a tahminim iki-iki buçuk saat gibi bir zamanda gitmiş olacak. Ki otuz sene, yirmi-yirmi beş sene önce, o tünellerden önce yedi saatte sadece Zigana’ya inen o yörenin insanları, o da yarısı inip yarısı inemiyordu Sayın Bakanım, o yöredeki ölen insanların yarısı Zigana’da ve Kop Dağı’nda ölmüştür. Bugün çok rahat ulaşım ve dediğim gibi inşallah bu tünellerin bitimiyle de Erzurum-Trabzon arası -ki dört şehir yani Gümüşhane, Bayburt, Erzurum- iki-iki buçuk saat gibi bir sürede ve her iklim şartında rahatlıkla gidilebilecek bir mesafe olacak.

Tabii, oralardaki yörenin gelişimi açısından çok önemli. Bunları bir entegre olarak düşünürsek Sayın Bakanım, Salmankaş Tüneli’nin limana ulaşımı dedik. Burada şu dikkatimi çekti: Trabzon Limanı ve Samsun Limanı diğer limanlara göre navlun bedelleri çok pahalı. Bizim oraları teşvik anlamında, cazibe merkezi anlamında değerlendirdiğimizde -bu diğer bakanlıkları da konuşacağız ama- hem enerji fiyatları ama bunun diğer ulaşım yanında navlun fiyatları da teşvikin...

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Rize Limanı’na gelin, Rize Limanı.

ŞAHAP KAVCIOĞLU (Bayburt) – Orası da önemli. Ovit Tüneli’nden sonra Pazaryolu da inşallah bittiğinde... Rize’de liman olmadı ama geliriz.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Ucuz, ucuz...

ŞAHAP KAVCIOĞLU (Bayburt) – Yaparsanız oraya geliriz Mehmet Bey. Ama orası da çok kullanışlı hâle geliyor. Ovit Tüneli’nden sonra Pazaryolu’ndan... Yani o bölgede aşağı yukarı 6 şehir birbiriyile çok rahat bir ulaşım ağına kavuşmuş oluyor ki çok dağlık ve arazi olarak da işte Trabzon, Rize

tarafını aldığımızda, Erzurum tarafını aldığımızda da ulaşımı çok zor gözükten yerlerdi. Tabii oralarda yatırım olması açısından -biraz önce söyledim- limanlara ulaşım açısından navlun fiyatlarının tekrar gözden geçirilmesi ve değerlendirilmesi bizim oralarda çok önem arz ediyor.

Yine, bir başka konu Bayburt-Gümüşhane havaalanı. Sayın Bakanım, teşekkür ediyoruz, inşallah bu sene proje ihalesini bekliyoruz. Orası da yine çok kullanışlı her ne kadar bazı eleştiriler olsa da sadece Bayburt, Gümüşhane değil Giresun'un bazı ilçelerinden Gölova'ya kadar çok rahat ulaşım, bir saatlik mesafede ki oraların Erzincan Havaalanı dışındaki havaalanlarına ulaşımı çok zor yani Ordu-Giresun Havaalanına üç-üç buçuk saatte gidilirken bizim Erzincan Havaalanı'na bir saatte gidecekler. Tabii, kullanım açısından baktığımız zaman o yöreler için de Şebinkarahisar, Alucra, Gölova, Erzincan'ın ilçeleri, Gümüşhane'nin ilçeleri, Bayburt; düşündüğünüz zaman aslında çok kullanışlı. Bir de göç olayı çok fazla olduğu için senenin altı ayında en fazla ulaşım olan yerlerden bir tanesi ve çok efektif olarak kullanılacak bir yer. Ondan dolayı da havaalanımız da inşallah belirlenen süre içerisinde bittiğinde, yoremiz açısından çok önemli ve yatırımcılar açısından da çok önem arz eden bir olay olacak.

Ben, bu yol ağının vizyonunu ortaya koymak yani halkın ve o yöredeki insanların nasıl gördüğünü yaşadığımız bir olayla, anekdotla anlatmak istiyorum Sayın Bakanım. Bir araştırma firması yazın Bayburt'taydı. Köylerde falan dolaşırken "Türkiye'nin 2023 vizyonunu nasıl görüyorsunuz?" diye sorduklarında köylülere aldıkları cevap çok ilginçti, çok dikkatlerini çekti ve bunu kullanıyorlardı. Belki sizin de haberiniz olmuştur ama biz şey yaptığımızda... Köylülere "Türkiye'nin 2023 vizyonunu nasıl görüyorsunuz?" diye sorulduğunda, onlar farklı şeyler beklerken köylüler "Artık 2023'te tarlalarımızın yolu bile sıcak asfalt olacak diye bekliyoruz." diyorlar. Yani insanların beklentisi artık o kadar üst noktaya geldi ki o yollardan, tünellerden sonra, tarlalarının yollarını bile asfalt, eskiden böyle bir beklenti ana yollar için varken şimdi tarlaların yollarını bile o şekilde düşünüyorlar.

Yine, turizm açısından Uzungöl, Trabzon, hatta Rize o taraf açısından Karaçam Tüneli'miz var proje hâlinde, onun da inşallah projesinin bitmek üzere olduğunu biliyoruz. Orası yine o yöre için, sadece Bayburt değil ama Bayburt, Trabzon, Rize, Uzungöl'e ve o yayla turizmine, Yedigöller dediğimiz o bölgeye ulaşım açısından ama özellikle Uzungöl'e bu Arap turistlerinin o yörede tüm şehirlere ulaşımı açısından çok önemli; inşallah oranın da projesi bitti diye biliyoruz, hızlandırılması gerektiğini ve o bölge açısından inşallah kısa sürede yapılırsa çok önem arz ettiğini düşünüyoruz.

Sayın Bakanım, bizim oralarda bu anlamda hem yapılan hem de proje bazında olan konular çok önem arz etmekte ve bu konuda da Karayollarının, Bakanlığınızın çok büyük bir çalışması var, çabası var; teşekkür ediyoruz. Ben sadece böyle birkaç noktayı da burada bürokrat arkadaşlar varken -dönem dönem görüştük ama- çözüm noktasında belki burada not alırlarsa...

Birincisi: Bu ana yollarda -tabii yerleşim alanlarıyla ilgili olduğu için -mesela Gümüşhane-Bayburt arasında ve Bayburt'tan Erzurum'a giderken eskiden yanlar -korkuluk mu diyorsunuz onlar- yoktu, şimdi korkuluk yapıldı. O korkuluklar yapılırken... Bölge müdürümüz bu konuyu biliyor, beraber de gittik, tespit ettiler. Bir senedir şöyle bir sıkıntı yaşıyoruz: Genelde köylü diyelim yolun bir tarafında arazisi, otlak yerleri falan karşı tarafta. Tabii şimdi yollara o korkuluklar yapılırken, köylüler bir tarafta kaldı; hayvanları, tarlaları, otlakları bir tarafta kaldı ve çok sıkıntı yaşıyoruz, iki üç kilometre mesafelere gidip ,bir kilometre mesafelere giderek buralardan getiriyorlar.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Kavcıoğlu lütfen tamamlayın.

Buyurun.

ŞAHAP KAVCIOĞLU (Bayburt) – Bu konuda bir talimat verirsiniz, ya alt geçit şeklinde veya yani nasıl bir çözüm bulunur? Şu an bizim orada 5-6 köy o Gümüşhane-Bayburt arasında sıkıntı yaşıyor. Bölge müdürümüz bu konuda bilgi sahibi, bir iki yere çözüm buluyorlar, konuştuk ama yollar yapılırken köylere girişler veya o karşı geçitler de düşünülerek bir çözüm bulunursa çok memnun oluruz.

Bir diğer sorun da, yine görüşüyoruz ama belki mevzuattan mı kaynaklanıyor çok aşamıyoruz: Yollar yapılırken kamulaştırma... Bizim orada şöyle bir sıkıntı var yani gitseniz oradan bir yer almaya kalksanız çok fazla bir para etmiyor yani insanlar, kimse gelip de Bayburt'un bir köyünde arsa alıp yerleşmek istemiyor, öyle bir fiyatı yok, öyle bir piyasası yok. Tabii değerlendirirken Karayolları kamulaştırma ekiplerinden arkadaşlar geliyor oranın mevcut yerine bakıyor, ama kamulaştırırken evini alıyor, ahırını alıyor, mereğini alıyor. Şimdi bizim burada şeyler var, bu ahır projeleri devletin hibe verdiği projelerde mesela 400 milyona bir ahır çıkıyor, devlet bunu vermiş bayındırlık fiyatlarıyla. Diyor ki: "Hibe yap, yüzde 50'sini ben vereceğim." Ne kadara çıkıyor? 400 bin lira. Bir evin yapımı falan filan bunlar... Mesela yapmaya kalktığınız da 700-800 bin lira olan yerleri gelip değerlendirdiğinizde 250-300 lira. Şimdi, 250 liraya kamulaştırılıyor, adam aldığı zaman bir ev bile yapamıyor; adamın dama ihtiyacı var, meraya ihtiyacı var. Dolayısıyla çok sorun yaşıyoruz, insanlar diyor ki: "Dışarıda kalıyoruz yani ben aldığım 200 bin lirayla gidip hiçbir yerden bir şey alma şansım yok. O zaman malımı, davarımı satıp çekip gideceğim buradan." Çok göç oluyor. Zaten hızlı bir şekilde göç veriyoruz, bunlar da hep tetikleyici şeyler oluyor. Kamulaştırmada, orada bayındırlık fiyatları baz alınarak yani piyasa satış fiyatı değil...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Kavcıoğlu, toparlamayın, bitirin.

Bir dakika, lütfen...

ŞAHAP KAVCIOĞLU (Bayburt) – Tamam, bitiriyorum.

BAŞKAN – Buyurun.

ŞAHAP KAVCIOĞLU (Bayburt) – O konuda bir talimat verirsiniz, arkadaşlar o yörenin durumuna göre değerlendirme yaparsalar memnun oluruz.

Ben, 2018 bütçesinin ülkemize, Bakanlığınıza hayırlı olmasını diliyorum. Gerçekten, gösterdiğiniz emekler için de teşekkür ediyorum, saygılarımı sunuyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz Sayın Kavcıoğlu.

Sayın Ayhan, buyurun.

Süreniz on dakika.

İBRAHİM AYHAN (Şanlıurfa) – Sayın Bakan, Sayın Başkan, değerli arkadaşlar ve değerli bürokratlar; öncelikle hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Ben üç dönemdir milletvekilliği yapıyorum, şu ana kadar da Millî Eğitim Komisyonu üyesiydim, bugün itibarıyla Plan ve Bütçe Komisyonuna başladım. Umarım, bu çalışmalarımız birbirimizi anlama, birbirimize güç ve katkı sunma temelinde gerçekleşir; temennimiz ve beklentimiz de bu. Ben bu vesileyle tekrardan, bütün arkadaşlara başarılar diliyorum.

Değerli arkadaşlar, şu anda konuştuğumuz bütçe Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının bütçesidir. Öncelikle şunu söylemek gerekiyor: Bütün bütçelerde, bakanlık bütçelerindeki temel eksiklik bu Bakanlık bütçesinde de görülmektedir. Nedir bu temel eksiklik? Bütçe hazırlanırken ilgili toplumsal dinamiklerden, toplumsal kesimlerden gereken görüş ve öneriler alınmadan hazırlandığı görülmüştür. Yani, sadece Bakanlık bürokratları ile birtakım sınırlı ve kısıtlı yapılarla oluşturulan

bütçelerin, şüphesiz, toplumsal ihtiyaçları karşılama noktasında yeterli olduğu söylenemez. Bütçelere bütüncül yaklaşım; toplumun değişik dinamiklerini, sivil toplum örgütlerini, derneklerini, sendikalarını ve belirli toplumsal dinamikleri bütçeler oluşurken dikkate almak ve onları da bu sürece dâhil etmek murat ettiğiniz, geliştirmek istediğiniz çalışmanın da gelişimi açısından, güçlenmesi açısından oldukça önemlidir. Bunlar niye yapılmıyor, niye bütçeler bu çerçevede gerçekleşmiyor? Bu, Bakanlığımızın oluşturmuş olduğu çeşitli yatırım projelerinde de çok rahat bir şekilde görülmektedir. Yani, ulaştırma alanında, haberleşme alanında özellikle büyük proje olarak ortaya sunulan projelere baktığımızda bu projelerden faydalanan, bu projelerle kendilerini var etmeye çalışan toplumun çok küçük bir azınlığıdır. Bu azınlık da ağırlıklı olarak kimlerdir? Sermaye kesimleri, şirketler ve müteahhitlerdir. Bugün üçüncü havaalanına baktığımız zaman, üçüncü havaalanındaki sadece sözleşmede ihlal edilen noktalara dikkat ettiğimizde oradaki vurgunun kimlere yaradığını, kimlerin aleyhine olduğunu görmek mümkündür. Özellikle, ben, hani, bu üçüncü havaalanıyla ilgili yapılan çalışmadaki birtakım verileri paylaşmak istiyorum. Bakın, dünyanın en büyük vurgununun burada gerçekleştiğini görmek mümkündür. Şimdi, kot farkı, teslim tarihi, hafriyatlar dâhil olmak üzere kamu en az 2 milyar avro zarar etmiştir. Üçüncü havalimanı inşaatının ihale şartnamesi ve sözleşmesinde 105 metre olarak belirlenen kot farkı, denizden yükseklik bu şartnamede yer almasına rağmen yüklenici firma, ihaleyi alan firma bunu tek taraflı olarak 70 metreye indirmiştir yani 30 metre bir vurgun durumu söz konusu olmuştur. Ve bu 30 metre düşürülmesiyle hafriyat maliyetlerinde müteahhit firmanın ne kadar...

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) –Pardon, 30 metre mi, 35 metre mi düştünüz 105’ten?

İBRAHİM AYHAN (Şanlıurfa) – 105’ten 75’e indirilmiş, 30.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – “105’ten 70’e” dediniz de.

İBRAHİM AYHAN (Şanlıurfa) – Bununla ne olmuştur? İşte, 1 milyar avro bir kısıntıya gidilmiştir ve buradan bir vurgun yapılmıştır. Bu çok önemli bir rakam yani en azından bizim gördüğümüz, bizim takip ettiğimiz boyutuyla. Müteahhitler buradan toplamda 2 milyar avro kazanç sağlamıştır. Yani sözleşmenin gereğini yerine getirmiş olsalar elde edecekleri kârın dışında daha dehşet, daha korkunç bir yüksek rakamlı bir vurgun, bir kâr durumu söz konusudur. Dolayısıyla burası böyle.

Diğer taraftan, üçüncü köprüyle ilgili yapılan sözleşmeyle ilgili birtakım veriler ortada. İşte, günde 200 bin aracın geçeceğine dair yüklenici firmaya, o şeyi alan firmaya bir taahhüt verilirken günde 40 bin araç geçmektedir ve bununla ilgili 35 dolar artı KDV gibi fahiş miktarda bir köprü geçiş ücreti alınmaktadır. Bu bile büyük bir rantın, büyük bir vurgunun olduğunu ortaya koymaktadır.

Diğer taraftan, TÜRK TELEKOM gibi büyük bir -Garo Vekilimiz de ifade etti- özelleştirme ihalesinin hâlen o mevcut özelleştirme bedelinin devlete ödenmediği gerçeği söz konusudur. 2 milyar dolar civarında bir taahhüdü yerine getirmeme durumu söz konusudur. Tüm bunlara baktığımız zaman bu yapılan faaliyetler kâr hırsı, daha fazla kâr elde etme düşüncesi ve saikiyle elde edilen çalışmalardır. Dolayısıyla burada toplumun çıkarlarının, halkın çıkarlarının ciddi bir şekilde zarara uğratıldığı söz konusudur.

Bugün öyle bir çağda yaşıyoruz ki toplumsallığın, insani ilişkilerin giderek ayrılmaya ve parçalanmaya başladığı bir çağla karşı karşıyayız. Özellikle, aklın bedeninin karşısına çıkarıldığı, insanın doğanın karşısına çıkarıldığı, kentlerin kırsal kesimlerin karşısına çıkarıldığı, sermayenin emeğin karşısına çıkarıldığı bir hükümlanlık, bir ikili acımasız kapitalist sistemle karşı karşıyayız ve bu kapitalist sistem müthiş derecede toplumsallığı parçalayan, bireyciliği öne çıkaran bir sistem olarak her geçen gün giderek yaşamımızı derinden etkileyerek bizleri daha geriye götürmektedir. Dolayısıyla yapılan

bu bütçelerde de bu kapitalist sistemin, o azgın, sömürgeci sınıfının kâr hırslarını gidermek ve bunları daha fazla zenginleştirmenin aracı hâline getirdiğini görmekteyiz. Dolayısıyla aslında, modernleşme adına, modernite adına yapılmak istenen şeyler görüyoruz ki toplumun yararına, toplumun faydasına olmaktan ziyade belli bir azınlığın daha fazla para kazanmasına, daha fazla kâr etmesine fayda sağlamaktan öte bir anlam ifade etmemektedir. Ve bu bütçe de özellikle bu mevcut mantığın, bu mevcut anlayışın öngörülerek gerçekleştiği bir bütçe olarak gerçekleşmiştir. Onun için, bizler toplumsallığı koruyan, toplumsal değerleri güvenceye alan ve bu çerçevede gözetken ve bu çerçevede dikkate alan bir bütçe ve bir anlayışla hareket etmek durumdayız. Bakın, Türkiye’de buna dair müthiş derecede bir erozyon yaşanmakta, müthiş derecede bir çürüme yaşanmaktadır. Gün geçmiyor ki insanlar bu mevcut hastalıklardan kaynaklı, bu mevcut kâr hırsı ve bireycilikten kaynaklı birbirlerini kötü bir şekilde karşı karşıya getirici olaylara girmesinler. Yani aslında yaşam bir bütün olarak felç edilmektedir. Bunun temel nedeni de işte tam da bu kapitalist mantığın şu andaki yönetme anlayışı ve siyaseti gereği toplumun her alanına sirayet etmesi ve her alanına nüfuz etmesidir. Yani biz herhangi bir hizmet yaptığımızda, herhangi bir çalışma yaptığımızda bu yaptığımız hizmetin ve çalışmanın neye karşılık geldiğini, neye hizmet ettiğini çok bütünlüklü bir şekilde ortaya koymak durumundayız.

Bugün arkadaşlar yapılan otoyollardan bahsettiler, köprülerden bahsettiler, bunun bir gelişmişlik göstergesi olduğunu ifade ettiler. Yani bu otoyollar doğayı ne kadar zarara uğrattıyor, bu otoyollar canlıları ne kadar zarara uğrattıyor? Bu otoyolları yaparken biz ekolojik dengeyi ne kadar koruyoruz? Biz bu noktada insanı ne kadar gözetken bir politika yürütüyoruz? Bütün bunların dikkate alınması gerekiyor, bütün bunların öne konulması gerekiyor. Aksi takdirde, siz istediğiniz kadar yol yapın, istediğiniz kadar teknolojik ve modern birtakım böyle çalışmalar yürütün, bu insan merkezli, doğa merkezli bir bakış açısıyla bütünleşmediği takdirde hiçbir faydası olmayacaktır.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Ayhan, lütfen toparlar mısınız.

İBRAHİM AYHAN (Şanlıurfa) – Bakın, geçmişte yollarıyla ünlü olan bir imparatorluk vardı, Roma. Roma, niçin yollarını çoğaltmıştı? Daha fazla sömürü, daha fazla köleleştirme, daha fazla zulüm mekanizmasını artırmak için yapmıştı. Dolayısıyla orada yolların oluşu yaşamı kolaylaştırıcı, yaşama katkı sunucu olmaktan ziyade insanlara zarar veren, insanların daha fazla sömürüsüne yol açan bir faaliyetti. Ve şu anda biz eğer herhangi bir hizmet yapacaksak, herhangi bir çalışma yürüteceksek havaalanından tutalım da köprülere ve yollara kadar öncelikli yapmamız gereken şey bu yaptığımız hizmetlerin doğaya, insana ve topluma katkıları nelerdir, onu esas almak durumdayız. Parayı, sermayeyi, kâr hırsını ve insanı pazar nesnesi olarak gören bir yaklaşımı kesinlikle reddetmeliyiz ve bunun dışında bir tutum sergilemeliyiz diyorum.

Teşekkür ediyorum, saygılar sunuyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Ayhan.

Değerli arkadaşlar, şimdi üç söz talebi geldi, yeni geldi. Normalde, planlamamıza göre, konuşmalar şimdi bitmişti. Normalde, bu yeni söz taleplerini karşılamamam lazım ama...

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Olur mu öyle şey ya, Komisyon üyesiyiz, aşk olsun Başkanım.

BAŞKAN – Ama Komisyon üyesi son dakika gelip böyle bir şeyi de... Buradaki arkadaşlarımıza bir saygısızlık da olduğunu düşünüyorum.

Sayın Çaturoğlu, ek süre vermeden sürelerinizi vereceğim, ek süre vermeyeceğim ama.

Sayın Çaturoğlu, buyurun.

FARUK ÇATUROĞLU (Zonguldak) – Sayın Bakanım, Bakan Yardımcım, Müsteşarım, müsteşar yardımcılarım, çok kıymetli genel müdürlerimiz ve daire başkanları, kamu kurum ve kuruluşlarının çok değerli çalışanları, çok değerli hazırun, değerli milletvekili arkadaşlarım; hepinizi sevgi ve saygıyla selamlıyorum.

Öncelikle, tabii, özür diliyorum, ben sabahtan yoktum, Şemdinli'deki o menfur saldırıda şehit düşen erlerden biri, Gökhan Kurak kardeşimiz bizim Zonguldak ilimiz Çaycuma ilçesi Karapınar beldesindedi. Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanımız Sayın Faruk Özlü'yle birlikte o cenazeye iştirak ettik ancak buradaki Komisyonun da önemini bildiğimizden dolayı yine buraya da iştirak etmeyi kendimize bir zorunluluk bildik. Ben şehit kardeşimize, onun şahsında bütün şehitlerimize Allah'tan rahmet diliyorum, mekânları inşallah cennet olsun diyorum.

Burada çok önemli bir Bakanlığımızın bütçesini görüşüyoruz. Gerçekten, on beş yıllık AK PARTİ iktidarı döneminde çağ atlatılmış bir Bakanlık. Kara yolu, deniz yolu, demir yolu ve diğer ulaşım altyapılarında ve kendi iştiğal konusuna giren bütün alanlarda gerçekten başarıyla hizmet etmiş, bunu ortaya koymuş bir Bakanlığımız. Ben, öncelikle, Bakanlığımızın şahsında bütün çalışanlarına ve bugüne kadar bakanlık yapmış, emeği geçmiş bütün kardeşlerimize teşekkür ediyorum.

Geçen hafta gerçekten gururlandık, onurlandık. Uzun zamandan beri beklediğimiz Bakü-Tiflis-Kars Demir Yolu hizmete açıldı. Gerçekten bölgemiz için önemli bir atılım. Nihai hedefi Pekin'den Londra'ya kadar olan bir demir yolu projesi bu. Ekonominin büyük ağırlığının o tarafa doğru kaydığını düşünürsek gerçekten önemli bir atılım. Ben bu konuda emeği geçen başta Cumhurbaşkanımızı, Başbakanımızı ve Bakanımıza ve emeği geçen herkese şükranlarımı arz ediyorum. Biraz süreç uzadı ama gerçekten de hayırlı bir şekilde neticelendi.

Öbür taraftan üçüncü havaalanı takip ediyoruz, gerçekten önemli bir gelişme. Ülkemizi hava yolu taşımacılığında sınıf atlatacak bir proje olacaktır, gönülden destekliyoruz.

Kanal İstanbul gerçekten her türlü eleştirilere rağmen ülkemizin önünü açacak projelerden bir tanesi.

Zonguldak'ımızın geneline baktığımız zaman da, uzun zamandan beri ülkemizin gündeminde olan Filyos Limanı ve arka kısmındaki endüstri bölgesi projeleri, tabii ki liman kısmı Bakanlığımızı ilgilendiriyor. Orada da uzun bir süreç bekledikten sonra Allah'a şükürler olsun ki şu anda limanın altyapı inşaat çalışmaları başlamış durumda. Bu, sadece Zonguldak'ımızın, Karadeniz'in değil, ülkemizin önemli projelerinden bir tanesi. Onun için de teşekkürü ayrıca bir borç biliyorum.

Yine, Karabük-Zonguldak-Irmak Demir Yolu Hattı'nda yapılan rehabilitasyonla burada standartlara uygun bir şekilde hızlı tren faaliyetleri de başladı. Ondan dolayı da teşekkür ediyoruz.

Zonguldak'ımızın uzun yıllardan beri ihmal edilmiş olan kara yolu altyapısı bu özellikle son dönemde büyük bir start aldı, kara yolu tünelleri, sanat yapılarıyla birlikte iyi bir çalışma var. İnşallah çok kısa bir süre içerisinde de neticeyi alacağız ve Zonguldak'ımız da kara yolları bakımından gerçekten standartların üstünde bir yapıya kavuşacak.

Tabii, bir Çaycuma Saltukova'da bir havaalanımız var. Ancak tabii zamanında yer seçimi yanlış yapılmış. Zaman içerisinde dağların tıraşlanmasına rağmen yine de uçakların inişinde sıkıntılı bir yer. Orada Sayın Bakanımız sağ olsunlar bize ILS cihazı için müjde verdiler, biz de bölge halkına bu müjdeyi verdik. Ancak tabii orada önemli bir sorunumuz var, şimdi Filyos bölgesi endüstri ve serbest bölgesiyle birlikte faaliyete geçtiğinde aşağı yukarı 30 bin-40 bin ilave nüfusa ev sahipliği yapacak ve orası gerek lojistik gerekse endüstri, ticaret ve diğer hizmetler açısından önemli bir merkezimiz hâline gelecek. Hâliyle şu andaki havaalanının yeterli gelmesi mümkün değil. Zaten şu şekliyle büyük uçaklar

da inemiyor. Özel donanımlı özel mürettebatlı küçük uçaklar oraya inebiliyor. Bunu Bilim, Sanayi Bakanımızla konuştuk, kendilerinin şöyle bir talebi var Sayın Bakanım: Şu andaki mevcut havaalanımı endüstri bölgesinin içerisine alalım diyor ve yine o Çaycuma bölgesinde Perşembe, Nebioğlu bölgelerinde daha düzgün bir yere, büyük uçakların da inişine imkân verecek şekilde yeni bir havaalanı yapalım diyor. Şahsen ben bu fikre katılıyorum. Mevcut havaalanı yeni bir havaalanı yapılanaya kadar faaliyetlerine devam eder daha sonra da orası bu şekilde değerlendirilir diye düşünüyorum.

Son olarak da, Sayın Bakanım, Ereğli Çevre Yolu'muz var. Güzergâh çalışmaları bitti. İnşallah bir an evvel de proje çalışmalarının bitirilip ihalesinin yapılmasını dört gözle bekliyoruz.

Ben, bu duygu ve düşünceler içerisinde, Bakanlığımızın 2018 yılı bütçesinin hayırlara vesile olmasını Cenab-ı Allah'tan temenni ediyor, sizin şahsınızda bütün çalışma arkadaşlarınıza da başarılar diliyorum, kendilerine teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz Sayın Çaturoğlu.

Sayın Erdoğan, buyurun.

Süreniz on dakika.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; çok önemli bir Bakanlık konuşuyoruz ve biz, Plan Bütçe Komisyonuyuz. Biz, bizi seçen halkın her kuruluş vergisini burada denetlemek, incelemek, verimli kullanmak üzere varız. Onun için burada geçen dakikalar boşuna geçmiş dakikalar değil, böyle düşünmemek lazım. Elbette ki bir çalışma programımız olmalı...

BAŞKAN – Sürenizi durdurarak söylüyorum, bir boşa geçen süre anlamında söylemedim. Sabah onda başladığımız görüşmelere bütün arkadaşlarımızın söz taleplerini aldık, herkes sözle ilgili butonlara bastı ama şu an bir planlamamızı yaptığımız anda bitme aşamasında 3 arkadaşımız yeni gelip söz talebi isteyince bu, bir planlamanın bozulması anlamına geliyor, yoksa söz talebini karşılamamak gibi bir durum söz konusu değil. Başta olan bütün söz taleplerini karşıladım ki bugüne kadar da hiçbirini karşılamamazlık etmedik. Bu çerçevede bakmanızı, en azından...

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Süremden kullanmamak kaydıyla...

BAŞKAN – Sürenizi tekrar başa alacağım.

Divanın planlama yapma noktasındaki yetkisi anlamında değerlendirin diye söylüyorum.

Sürenizi tekrar başlatıyorum.

Buyurun.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Ben de cevap vereyim ondan sonra başlat süremi.

BAŞKAN – Buyurun.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Neyse, tamam.

Şimdi, değerli arkadaşlar, Sayın Bakan... Sayın Bakan hemşehrim olduğu için ben hemşehrilik hukuku içerisinde ama sonuçta konu sert olduğu için elimden geleni yapmaya çalışıyorum. Sadece şunu bilmenizi isterim: Biz hemşehriyiz ama mevzuda, sonuçta biz bir ülkenin iktidarı ve muhalefetiyiz, söylediklerimizden geri gidersek hemşehrilik hukukuna da zarar vermiş oluruz.

Şimdi, kamu yatırımlarında, değerli arkadaşlar, 2 tane model var. Birincisi şu: Devlet vergi toplar, bütçesine koyar, planlama yapar ve 4734 sayılı İhale Kanunu'na göre der ki: "Ben bir ihaleye çıktım. Bunu yapacağım. Bu periyotta da ödeyeceğim." Bu, birinci modeldir. Doğru olan, sağlıklı olan model budur. Ama istisnai hâllerde, finansman ihtiyacınız varsa, bazı kârlı işlerde yap-işlet-devret dediğimiz

bir model var. İşletmeciye dersiniz ki: “Bir kamu imtiyazını sana veriyorum. Gel kardeşim, sen burayı yap. Finansmanını sen koy. Riski sen al. İşlet, kazandığını da cebine koy. O kârına bakalım, bir ihale yapalım. Belirli sürenin sonunda da bu işletmeyi kamuya devret.” Bu da yap-işlet-devret modelidir.

Şimdi, kamu yatırımlarının bir ihale disiplini var, hukuku belli, bütün süreçler yazılı hâle getirilmiş. Yap-işlet-devrette ne yazık ki bu yapılamamış ve Hükümet şöyle bir anlayış içerisinde: Kamu ihalelerinden yapacağım, topladığım vergileri buraya harcayacağım, böyle yapacağıma gelecek nesillerden, gelecek hükümetlerden alabildiğimi alayım, ben gideyim temelini atayım, kurdelesini keseyim, benden sonrası tufan. Ama hesaplamadığımız bir şey var: E, bunun bir kısmını da şimdi siz ödemeye başladınız.

Şimdi, yap-işlet-devret projelerindeki ihalelere ben bakıyorum. Tek tek anlattım, hepsini delillendirdim. Söylediğim her şey belgesiyle sabit. Arkadaşlar, çok sorunlu işler oldu. İhale sonrasında ihalenin esasını değiştirecek bir sürü değişiklikler yapıldı ve bu değişikliklerin çoğu kamu aleyhine, bunları yapan büyük müteahhitler lehine değişiklik oldu. Normalde bu, edimin ifasına fesat karıştırmaktır. Bakın, çok net söylüyorum, bunu uyarı olarak söylüyorum, hani böyle bir kötü niyetle, öfkeyle söylemiyorum. Bu durum edimin ifasına fesat karıştırmadır.

Ha, şimdi dersiniz ki: Gidin mahkemeye. Arkadaşlar, bir mahkeme kalmadığı için, birçok müteahhit artık elinde dosyası bize geliyor. Gerçekten ne yapacağımızı şaşırtıyoruz. Eline dosyayı alıyor, şikâyet için bize geliyor. Çünkü hukuk sisteminde bir tıkanıklık var.

Şimdi, ne oldu bu yap-işlet-devret projelerinde? Müşteri normalde gelecekti, o adam işletecekti ama biz talep garantileri ve finansman garantileri vermeye başladık. Çünkü iş mantıklı ve rasyonel olmadığı için bu işe sermaye yatıran burjuva, komprador, kapitalist yerli ve yabancı diyor ki: “Hazine bana garanti versin.” Şimdi, Hazinesinin verdiği garantilere bakıyoruz Karayollarında sadece söylüyorum: 182 milyar lira. Ama bir genelge çıktı, sadece Karayollarının verdiği garantiden 182 milyar lirayı hesaplayın ne ödeyebiliriz, 21 milyara düştü. Böyle bir şey yok. Verdiğiniz garanti 182 milyar lira. Tamam, hepsi çalışmayabilir ama sizin koşullu yükümlülüğünüz 182 milyar liradır, böyle muhasebeleştirir. Sayıştayın böyle muhasebeleştirmesi gerekir. Ona bir genelge yazıp “Ya, bunu şu varsayımlarla düşürün.” deme hakkınız yok muhasebe tekniği açısından. Çünkü bir muhasebe tablosu kullanıcısının, bir bütçe kullanıcısının o kurumun yükümlülüklerini ve koşullu yükümlülüklerini bilmesi gerekiyor. Sayıştayın bunu bu şekilde yapması gerekiyor. Bu genelge muhasebe ilkelerine, uluslararası muhasebe standartlarına aykırı olduğu için de şeyin dikkate almaması gerekiyor. Verdiğimiz garanti 182 milyar lira. Ben Sayın Bakana şeyi de soruyorum: Bu sene 3,2 milyar lira garantiden ödememiz var, Ulaştırma Bakanlığından galiba. Bu 3,2 milyar lirayı, hangi projeden ne kadar garanti ödemek durumunda kaldık? Onun bir listesini bana ve Komisyona verirse çok mutlu olurum.

Değerli arkadaşlar, bu modelin sonucunda ne olduğunu söyleyelim. Bu “Gelecekte alalım, gelecekte alalım.” dediğiniz şeyi bugün biri finanse ediyor, ağırlıklı yabancı bankalar finanse ediyor. Ve artık bizim büyük mega projelerimize yabancı bankalar güvenmediği için, çevresel etkilerinin sonuçları ağır olduğu için de Ziraat Bankasına, Halk Bankasına, kamu bankalarından hazine garantisi almaya başladık, işin mantığına aykırı bir durum çıktı ve bizim Türkiye olarak şu an dış borcumuz 433 milyar dolar. 433 milyar dolar dış borcumuz var. Şimdi, Sayın Bakan şeyi anlatırken ne dedi? Bütün o sabahki sunumu gördünüz ya, o resimler, o şaşaalı, havalı, “Allah razı olsun, sonuçta memleketindir.” deriz. Bu işler dışında toplamı 144 milyar dolar. Bütün bu projenin, Ulaştırma Bakanlığının, sürekli anlattığımız bu projelerin bedeli 144 milyar dolar. Hükümetiniz döneminde ödediğimiz dış faiz de 145 milyar dolar. Bakın, arkadaşlar, bizim ülkemizin diğer ülkelere ödediği dış faiz toplamı on beş yılda 145 milyar dolar. Şansınız ne biliyor musunuz? Şansınız, dünyada faizin çok düşük olduğu bir dönem

iktidara geldiniz. Dünyanın kulaklarından nakit fıskırırken -aslında büyük bir şanstı ama ne yazık ki kaçırdık- bu düşük faizlerde ödediğimiz para 145 milyar dolar. Şimdi diyeceksiniz ki: Efendim, geçmişte çok faiz ödeniyordu. Gayrisafi yurt içi hasılaya oran olarak bakın 2002'yle aynıyız. 2002 berbat bir kriz yılıydı. Dış borcumuzun şu anki durumu 2002'yle aynı ve bizim yükseliş dönemimiz bitti, daralma dönemine doğru gidiyoruz. Bu 145 milyar doların içinde yani Türkiye'nin yabancıya ödediği 145 milyar dolar faizin içinde 55 milyar dolar sıcak paradan ödediğimiz para yok. Biz bu memleketin insanları, bu memleketin mazlum ve fakir insanları kazandığımızı yabancıya yediriyoruz çünkü devriktidarınızda, öncesinde de vardı, ağırlıklı olarak bu memleketin stratejik sektörleri yabancıların eline geçti. İşte, bu projeler üzerinden geçti. Bu projelerde yapılan yanlışlar üzerinden, gereksiz harcamalar üzerinden, önümüzü görmeden gelecek nesillerden aldığımız için geçti.

Değerli arkadaşlar, Ulaştırma Bakanlığındaki... Sayın Bakanı uyarıyorum, kendisi yeni göreve geldi ama kendisi eski bürokrat aynı zamanda. Rica ediyorum, ihalelerdeki... İhalede bir sistematik kurulmuş, Devlet Demiryollarında, Karayollarında yapılan iş şu: İhalede bir iş listesi var -kabaca anlatıyorum- diyelim 20 tane iş listesi var. Bu 20 tane iş listesinden 10'una fahiş fiyatlar yazılıyor, on katı fiyat yazılıyor. Kalan 10'una da fahiş derecede düşük fiyatlar yazılıyor, 100 liralık işe 1 lira yazılıyor. Toplam bedel olarak yaklaşık maliyetin altında kalıyorlar ve ihaleyi alıyor. O fahiş fiyatlı işler, on katı yaptığı işler... Raporlardan örnekler de verebilirim. Mesela ariyet kazısı... Onda 1'ini yazmış, ariyet kazısı yapmadan tünele gidemiyor ama tünelin inşaatına on kat yazmış, başlıyor tüneli yapmaya. Tüneli yapıyor, on kat parayı kazanıyor, fahiş parayı kazanıyor, sonra diyor ki: "Ben bu işi tamamlayamıyorum." İkmal ihalesi yapılıyor. O kalan, çok düşük fiyat verilen işlerle ilgili ikmal ihalesi yapılıyor, tekrar aynı süreç oluyor ve bir bakıyorsunuz 1 milyar dolarlık proje 2,5 milyar dolara, 3 milyar dolara çıkmış. Merak eden varsa, Devlet Demiryolları projesini açsın, Sayıştay raporunu açsın, hani detayına da gitmeyin, ilk 10 sayfaya bakın. Ve Sayıştay bunları çok ürkek yazıyor. Sayıştayın şu yazdığı raporlara bakıyorsunuz, yarın öbür gün Sayıştay içinde... Çok üzülerek söylüyorum, meslektaşız, denetçiyiz, mevcut koşulları biliyorum ama arkadaşlar size de görevi ihmalden gelecekler, "Bu kadar şey oluyorken..." diyecekler.

Şimdi, ekonomilerin yükseliş döneminde geniş halk yığınları yolsuzluğa mesafe duyar. Hani şu vardır ya -sizi suçlayarak söylemiyorum, kırgınlık göstermeyin- "Çalıyor ama çalışıyor ama ekonomi iyiye gidiyor.", "Rüşvet ekonominin çarklarının yağdır.", "Devletin malı deniz, yemeyen domuz." Bunlar yükselir ama ekonomi krize girmeye başladığında, geniş halk yığınları sosyal yardımlarla beslenemeyen durumlara geldiğinde, kur zıpladığında, faiz yükseldiğinde, bu eski dönemin şaşaasını yaşayamayınca insanlar döner bakarlar, "Ne oluyor?", "Biz niye aç kalıyoruz, nereye gitti bizim paramız?" derler. O zaman yolsuzluk, israf, şatafat herkesin gözüne batmaya başlar ve bir süre sonra toplumsal tepkiler uyanır. Biz ülkemizde şuna üzölmeye başlamıştık... Bunun niye olduğunu da söyleyeyim mi? İşte, Plan ve Bütçenin bu hâle düşürölmesi dolayısıyla oldu. Plan ve Bütçe Komisyonu gerçekten görevini yapsaydı, KİT Komisyonu gerçekten görevini yapsaydı, yönetim buraya geldiğinde milletvekilleri burada üzerine doğru gidip "Bir dakika arkadaşlar, biz bu konuda sıkışıyoruz, bunlar yapılmasın." deseydi ama onun için de demokratik bir kitlesel demokrasi olsaydı, milletvekili temsil ettiği milletinin gücünü azıcık hissedebilseydi bütün bu süreç olmayacaktı. Ama ne oldu arkadaşlar? Hepiniz çok büyük emeklerle seçilip geldiniz ama millettten koparıldınız, belki biz de koparıldık. İşte, bu "lider sultası" dediğimiz, "tek adam" dediğimiz, "tek merkezietçi partiler" dediğimiz mekanizma dolayısıyla bu tabandan gelen denetim mekanizmasını, bu Plan ve Bütçe Komisyonunun bu yetkisini, Genel Kurulun bu yetkisini kullanamadığımız için Hükümetin freni boşaldı. Hükümet sürekli

hızlanmak istedi ve bir süre sonra o aşırı hızla duvara doğru giderken bir baktık ki fren kalmamış. Şimdi, bodoslama duvara doğru gidiyoruz. Arkadaşlar, bakın dolar 3,80... 3,80'i geçti, bu kuru taşıyamayız. 2002 yılındaki mantıkla düşünmeyin.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Erdoğan, lütfen tamamlar mısınız?

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Tamam Başkanım, hemen, hatırını kırmayayım.

Özet olarak şunu söylemek istiyorum: Türkiye ekonomisi hızla duvara doğru gidiyor ve bu ekonomi duvara doğru giderken de yabancı devletlerin bizim duvara gidişimizi hızlandırmak için bir çaba içinde olduğunu hepimiz görüyoruz ama bu duvarı ören de biziz, bu arabayı hızlandıran da biziz. Şimdi bir şekilde bunu yavaşlatıp bu çarpışmayı engellemek zorundayız. Yani bu uçak parçalanarak düşmemeli, şiddetli düşebiliriz. Bunun için yapılması gereken şey şu: Eğer gelecek seçimlere siz hayati bir mesele diye bakarsanız, “Ya, düşmanlarımız alacak.” diye buna bakarsanız, hesap sorulacak, bilmem ne olacak... Ve siz kendiniz dışındaki hareketleri veya biz sizi düşmanlaştırarak görürsek bu ülkeye büyük bir zarar vereceğiz. Şunu unutmayın: Sizler bizim rakibimizsiniz. Sizlerin yaptığı birtakım şeylere çok kırıldık, bedel de ödedik ama ne olursa olsun hepimiz bu ülkenin insanlarıyız. Ben size herhangi bir yabancı devlete güvendiğimden yirmi kat güveniyorum ve sizinle çok problemim var. Eğer siz de böyle hissederseniz, siz de böyle düşünürseniz ve siz bu sunumlarda... Buna gerek yoktu, iyi işler yapılmıştı ama deflatörlü artırma, büyük rakamlar gösterme... Bu değil bizim gerçeğimiz. Buralardan başlayıp gidersek en azından bu çarpışmayı yavaşlatıp bundan sonra da yarıştığımız ülkelere yetişip geçme şansımız olur.

Hepinizi saygıyla selamlıyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz Sayın Erdoğan.

Sayın Arık, söz talebi mi, soru talebi mi?

ÇETİN ARIK (Kayseri) – Soru.

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz.

Bütçeler ve kesin hesaplar üzerindeki görüşmeler tamamlanmıştır, şimdi soru bölümüne geçiyoruz. Sayın Bakana soru sormak isteyen değerli milletvekillerinin sisteme giriş yapmalarını istiyoruz.

Komisyon üyelerimiz için on dakika, Komisyon üyesi dışındaki milletvekillerimiz için de beş dakika olmak üzere toplamda on beş dakika soru işlemi yapacağız.

Şimdi ilk söz Sayın Bekaroğlu'nun.

Sayın Bekaroğlu, buyurun.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

İstanbul'la ilgili iki soru soracağım.

İstanbul'da özellikle üçüncü havalimanının hafriyat kamyonlarıyla ilgili çok ciddi problem var; ölümlü kazalar, çevreyi kirletmeleri... Bu konuda bir çalışmanız var mı, ne yapmayı düşünüyorsunuz?

Yine, İstanbul'da Arnavutköy ve Sultangazi'de taş ocakları ciddi problem oluşturuyor, çevre halkı çok rahatsız. Bu konuyla ilgili defalarca şikayetler var, bu konuda neler yapacaksınız?

İkinci sorum İstanbul'la ilgili: Atatürk Havaalanı üçüncü havaalanı bittikten sonra kapatılacak. Buraya büyük bir kent parkı yapmayı düşünür müsünüz? Bunu yaparsanız belki Sayın Cumhurbaşkanının ifade etmiş olduğu, İstanbul'a yaptığımız ihanetin bir kısmının kefareti ödemiş olursunuz.

Üçüncü sorum Karadeniz’le ilgili: Karadeniz Sahil Yolu şehir geçişleri çok ciddi problem oluşturuyor, trafikle ilgili ciddi problem oluşturuyor. Ünye’de yapıldığı gibi, Ordu, Trabzon ve Rize’de şehir geçişlerini arkaya almakla ilgili bir çalışmanız var mıdır?

Dördüncü sorum: Samsun-Batum demir yoluyla ilgili bir çalışma var mıdır?

Beşinci sorum: Trabzon’u Erzincan’a, Rize’yi Erzurum’a, güneye bağlayacak demir yollarıyla ilgili bir çalışmanız var mıdır? Bakü-Tiflis-Kars’a geldikten sonra en yakın liman olan Rize ve Trabzon’a ne zaman inecek? İnecek mi?

Altıncı soru: Balıkçı barınakları –geçen sene de sormuştum- Karadeniz’de amaç dışı kullanılıyor. Çok olumsuz şeyler var, halkın şikâyeti var. Bu konuyla ilgili bir şey yapmak istiyor musunuz, bir şey yapacak mısınız?

Yedinci soru: “Rize’de lojistik projesi var.” diyorsunuz. Nedir bu? Ne yapacak bu proje? Proje hangi, nerelere bağlanacak, neleri taşıyacak? Bunu şey yapmak istiyorum.

Ondan sonra, İkizdere’nin Sivrikaya köyü muhtarı Oktay Aksu’nun size selamı var, Sayın Bakanım, diyor ki: “İspir yolu yapılırken, Ovit Tüneli bağlantısı yapılırken köyümüzün girişi istinat duvarlarını ve yolları kapattılar. Bir seneden beri yolumuz kapalı. Beddua ediyorum. Bu konuyla ilgili Bakana bir şey söyleyin, lütfen bir şeyler yapsın.”

Son sorum: Hiç merak edip Cumhuriyet Halk Partisinin Merkez Türkiye Projesi’ne baktınız mı? Ne düşünüyorsunuz?

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz Sayın Bekaroğlu.

Sayın Paylan...

GARO PAYLAN (İstanbul) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakan, İstanbul’un Avrupa Yakası’ndan Çamlıca’ya doğru bakınca iki eser yükseliyor. Birisi Çamlıca Camisi, birisi de kule, yeni haberleşme kulesi. Ancak biliyorsunuz mabetler en ihtişamlı binalardır ama o mabedin minaresinin yaklaşık 2 katından, 3 katından fazla bir kule yapıyorsunuz. Yani normalde en yüksek olan yerlerin mabet olması gerekmez mi? Bu silüete bakıldı mı bu anlamla yan yana olan iki eserle ilgili?

İkinci sorum: Kanal İstanbul’u gerçekten yapacak mısınız? Bence İstanbul’a yapılabilecek en büyük ihanet olur. Bu anlamda kazmayı vurmamanızı düşünüyorum, istiyorum.

İstanbul’un yıllardır banliyö trenleri çalışmıyor Sayın Bakan. Nihayet çalışmaya başladı ve izliyorum çalışmalarını, hızlandı. Ne zaman açmayı planlıyorsunuz? Açılış tarihini ne zaman planlıyorsunuz?

Kınalada’daki vericiler geçen yıl iki tanesi yıkıldı ama vericiler diğerlerine taşındı. Bunlar yılbaşına kadar yıkılma taahhüdü verildi. Yılbaşına kadar yıkılmasını takip edecek misiniz?

Kamuda taşeronu kaldıracağınızı 2015 Kasım seçimlerinde vadettiniz. Bakanlığımızın da kaybettiği davalar ve taşeronu geçen işçiler var. Ne kadarı taşeronu geçti, ne kadarı geçirilmedi, hakları teslim edilmedi? Bakanlığınıza bağlı birimlerde taşeronu tamamen ne zaman kaldırmayı planlıyorsunuz?

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz.

Sayın Kalaycı...

MUSTAFA KALAYCI (Konya) – Teşekkürler Sayın Başkanım.

Konuşmamda Konya çevre yolu, Konya metrosu ve muayene istasyonuyla ilgili sorular sormuştum. İlave olarak birinci sorum: On yıl önce ilk açıklanan yerlerden biri olan ancak birçok ildeki tamamlanıp faaliyete geçtiği hâlde Konya’da daha önceki ay temeli atılan lojistik merkezi kaç liraya ihale edilmiştir? Ne kadar bir alanı kapsıyor? Neler yapılacak ve ne zaman faaliyete geçecektir?

2) Türk Hava Yollarına İran, Konya, Lefkoşa uçuşları başlatmasının önerildiği, turizmçilerimizin on bin koltuk garantisi dahi sunduğu ifade edilmektedir. Bu konuda Konya’ya bir müjde verebilecek misiniz?

3) “Denize ikinci havalimanı yapıyoruz.” diyorsunuz. Çok güzel. Konya’nın sivil hava limanına kavuşturulması konusunda bir çalışmanız var mıdır?

Son sorum: Birçok ülkeden daha büyük olan Konya’da mevcut otoyol sıfır kilometredir. 2035 vizyonu çalışmasında Konya’dan geçecek bir otoyol var mıdır?

Teşekkürler.

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz Sayın Kalaycı.

Sayın Durmaz...

KADİM DURMAZ (Tokat) – Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

Sayın Bakanım, Tokat-Turhal yeni demir yolu projesi etüt projesi için 21/8/2017 tarihinde ön yeterlilik ihalesi yapılmış olup aradan aşağı yukarı üç aya yakın bir süre geçti, değerlendirilip sonuçlandı mı, bunu öğrenmek istiyorum.

Yine, Tokat’ın devamında Turhal, Zile istikametinde Alaca üzerinden Ankara yolu yapılmakta fakat Turhal şehir içi trafiği tek yol. Zaten şehir içinde çekilmez durumda. İvedi olarak Turhal’a da güneyden bir çevre yolunun yapılması kaçınılmazdır. Bunun dikkate alınmasını istiyorum.

Bir diğer sorum da: Bazen Mecliste bazen Genel Kurulda bazen de basında “Şu kadar sayıda milletvekili arkadaşımız byLock kullanıcısı.” ya da işte “Yetkili.” gibi sözleri duyup işitiyoruz. Arkadaşlarımıza böyle söylenmesi bizim de yüreğimizi incitiyor. Hazır bu arada Bilgi Teknoloji ve İletişim Kurumu yetkililerimiz buradayken bu konuda bir açıklama yapılırsa seviniriz.

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz Sayın Durmaz.

Sayın Çam...

MUSA ÇAM (İzmir) – Teşekkür ederim.

Sayın Başkan, İskenderun’dan bir arkadaşım bir mesaj atmış, diyor ki: “Devlet Demiryolları Taşımacılık AŞ’nin 10 Aralıktan itibaren İskenderun-Mersin tren hattını sübvansane edilecek hatlar listesinden çıkarılacağını öğrendik. 10 Aralıktan sonra üç il ve onlarca ilçe, yüzlerce köy halkı tren hizmetlerinden faydalanamayacak ve büyük bir mağduriyet olacaktır. Bununla ilgili böyle bir hattın kaldırılması söz konusu mudur değil midir? Oradaki vatandaşlarımız nasıl bu mağduriyetten giderilebilecek?

İkinci sorum Sayın Başkan: TÜRK TELEKOM’la ilgili biraz bilgi verebilir misiniz?

Üçüncü sorum: Müteahhitlerin alacağı ne kadardır? Bir ödemeye güçlüğü çekiyor mu Bakanlığımız?

Sendika baskısı alıyoruz. Özellikle Bakanlığımıza bağlı memur sendikalarından KAMU-SEN ve KESK’e karşı terfilerde ve bir sorun yaşandığını, özellikle bir sendikanın kayırdığıyla ilgili bilgiler var.

Son sorum: Başbakanın olduğu ile Ankara’dan İzmir’e sürekli Anadolu Jet, Türk Hava Yolları çalışmıyor, neden?

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz.

Sayın Ertan...

BEDİA ÖZGÖKÇE ERTAN (Van) – Teşekkür ediyorum.

Ben iletişimle başlamak istiyorum.

Öncelikle Wikipedia yasağı kaldırılacak mı, onu sormak istiyoruz.

Ayrıca, halkın haber alma hakkı önündeki engeller ne zaman kaldırılacak? Ulaşmakta güçlük çektiğimiz internet siteleri ve diğer sitelere erişimle ilgili bir düşünceniz var mı yasağın kaldırılmasına dair?

5651 sayılı Yasa yürürlüğe girdiğinden beri kaç internet sitesine erişim engellenmiştir ve bunların kaçında mahkeme kararı vardır?

Diğer sorum TELEKOM’la ilgili. Az önceki konuşmacı da belirtti yani bir sürü iddia var. Biz şu soruların yanıtını merak ediyoruz: O özelleştirilen şirketin borcu ne kadardır? Borçlarını ödeyememesinin sebebi nedir bankalara? Ayrıca, bu şirketin, TELEKOM’un kamuya yeniden devri söz konusu mudur? Ve yine bu özelleştirilen şirketin arsaları satmasını nasıl gerekçelendiriyorsunuz?

Bir diğer soru da yargıyla ilgili. Yargının idare aleyhinde karar verdiği projeleri neden ve hangi gerekçelerle devam ediliyor? Çünkü yargı kararlarına herkes uymak zorunda. Kararlara niçin uyulmuyor? Az önce ben konuşmamda da belirtmişim. Yargı kararına rağmen Karayolları 11. Bölge Müdürlüğü işletmeye devam ediyor yani tasarrufuna devam etmektedir.

Ayrıca, ölümlü trafik kazalarını azaltmak için ne gibi tedbirler alacaksınız bu anlattıklarımızdan başka?

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz.

Sayın Ayhan...

EMİN HALUK AYHAN (Denizli) – Teşekkür ediyorum.

Sayın Bakanım, yüksek hızlı tren projesi Denizli’ye var mı, yoksa etüt proje öngörüsü, çalışması olacak mı?

Bunu sormak istiyorum. Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz Sayın Ayhan.

Sayın Erdoğan...

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Sayın Bakan, bu kot farkı ve işletme süresi meselesi var ya üçüncü havalimanında, Sayıştay da ona bir maliyet çıkarmış. Sizin çıkardığınız maliyet nedir? İşletmeciden ne kadarını, nasıl geri alacaksınız? Onun planını öğrenmek isterim.

Bu “2018’de şeyi açacağız.” diyorsunuz. Atatürk Havalimanı’nın mevcut işletmecisi de 2021’de galiba?

Funda Hanım, 2021 mi?

DHMİ GENEL MÜDÜRÜ FUNDA OCAK - Evet, 2021 başı.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – O aradaki üç sene oraya nasıl ödenecek, nasıl bir anlaşma planlıyorsunuz bunlarla? Bu “TÜRK TELEKOM’da hisse rehini yok.” demiştiniz bir televizyon programında galiba. KAP’a bir açıklama göndermişler “Hisse rehinimiz var.” diyorlar 4,1 milyar dolar bir borç için. O nasıl bir durumdur, onu da söylerseniz iyi olur.

Bu toplamda Ulaştırma Bakanlığının yap-işlet-devret projelerinin maliyeti, verdiği garantiler, garanti koşullarına yönelik böyle bir icmal gönderirseniz çok sevinirim, bugün vermeniz gerekmiyor ama bu projelerin maliyeti, garanti miktarları ve süreleriyle ilgili.

Bir de bu Kanal İstanbul’un maliyetiyle ilgili bir çalışma yaptıysanız maliyetini kabaca ne görüyorsunuz? Bir garanti verecek misiniz? Garanti ne üzerinden, nasıl verilecek söylerseniz sevinirim.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz.

Sayın Ayhan...

İBRAHİM AYHAN (Şanlıurfa) – Teşekkür ederim.

Sayın Bakan, Şanlıurfa-Gaziantep E-5 kara yolu uzun bir süreden beri paralelinde otoban olduğu için tek şerittir. Urfa’nın diğer ilçeleriyle iletişimi duble yollarla karşılanmakta fakat Şanlıurfa-Suruç, Şanlıurfa-Birecik ve Birecik-Nizip-Antep olmak üzere tek şeritli bir yol ve her yıl yüzlerce insanın ölümüne neden olabilecek kazalara sebebiyet vermektedir. Ben kendim bu konuyla ilgili iki kez soru önergesi vermiştim. Oradan doğru da çok fazla sayıda talep gelmektedir. Bu konuyla ilgili bir çalışmanız var mı? Varsa nelerdir, onu sormak istiyorum.

Bir diğer konu, Şanlıurfa Havaalanı’ndan Kıbrıs’a seferler düzenlenmesi. Hem Türk Hava Yolları hem de özel şirketler Şanlıurfa’dan Kıbrıs’a ne yazık ki sefer düzenlenmemektedir. Urfa’da binlerce Kıbrıs’ta okuyan öğrenci var, ayrıca Urfa’nın 2,5 milyona yakın nüfusu var. Ağırıklı olarak Gaziantep’ten seyahat etmek zorunda kalıyorlar, bu da çok büyük maliyetlere neden olmaktadır. Bununla ilgili bir çalışma başlatırsanız seviniriz.

Bir üçüncü sorum: Kara yollarında engellilerle ilgili düzenlemeler yetersiz. Bu konuda yaptığımız, bunu giderici, bunları iyileştirici çalışmalar var mı, yok mu?

Teşekkür ediyorum, sağ olun.

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz Sayın Ayhan.

Sayın Tamaylıgil...

BİHLUN TAMAYLIGİL (İstanbul) – Ben -pek çok soru soruldu ama- iki soru soracağım kısaca: Bir tanesi, bu 2016’da rakamlar belli ama 2017 dâhil HGS ve OGS’den kaçak geçiş miktarı yani araçlar açısından ne kadardır adet ve tutar olarak?

Bir de burada, tabii, kaçak geçişin getirdiği yanlış ceza uygulamaları oldu. Bir kişiye, arabası olmadığı hâlde plakası verilerek geçmediği bir yerin cezası kendisine gelmiş. Bu tür örneklerle de karşılaşılıyor. Bu konuda, yani HGS, OGS, kaçak geçişler ve yurt dışından gelip Türkiye’de kara yolu kullanıp buradan borcu olanlarla ilgili uygulamalar ne boyuttadır 2017’de?

İkinci sorum da şu: Şimdi, 5G’yle ilgili bir hazırlık ve ona bağlı bilgiler de var. Ama 5G açısından bakıldığında özellikle hem ihtiyaç duyulan o dalgalara ulaşmak için oluşacak olan sistemin sağlık açısından önemli zararlar içerdiği ve Avrupa parlamentosunda da bu bilim insanlarının 5G’ye karşı, geçmemesi, kullanılmaması konusunda önemli muhalefetleri var çünkü baz istasyonu sayısının çok daha artarak sağlığı tehdit edeceğine dair birtakım değerlendirmeler var. Siz bu konuda araştırma yaptınız mı?

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz.

Sayın Arık...

ÇETİN ARIK (Kayseri) - Teşekkür ederim.

Sayın Başkan, Kayseri'nin Sarioğlan ilçesinin Karaözü Mahallesi'nde tarihi Şahruh Köprüsü var, yaklaşık 1400 yılında yapıldığı söyleniyor. Sayın müsteşarla da bir yıl önceden görüşmüştüm konuyla ilgili. Bu köprü can çekişiyor şu anda, âdeta yıkıldı, yıkılacak. Bu köprüyü kurtarmak için herhangi bir çalışma yaptınız mı, bu konuda bilgi almak isterim.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz.

Sayın Tanal...

MAHMUT TANAL (İstanbul) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Değerli Bakanım, Bakanlığınızda KPSS sınavına girmeden 657 sayılı Devlet Memurları Kanunu'nun 59'uncu maddesi uyarınca istisnai kadroya alınan kaç kişi vardır? Bu kişiler, şu anda mevcut olan kadroda mı çalışıyor, başka bir yere atama mı yapıldı?

Soru iki: Siz hep Kanal İstanbul'dan bahsediyorsunuz. Kanal İstanbul, Montrö Sözleşmesi'ni delme veya onu baypas etmenin bir projesi değil midir?

Soru üç: Düzce ilimizin Yiğilca, Akçakoca ve Gölyaka'daki yolları maalesef kötü, hele hele Yiğilca yolunda iki araç zor yan yana geçmekte. Bunu ne zaman düzelteceksiniz?

Soru dört: Sayın Davutoğlu Başbakan iken Şanlıurfa'ya şöyle bir vaat vermişti, hızlı tren vaadini vermişti. Şanlıurfa'ya hızlı tren vaadini Sayın Davutoğlu verdiği göre, Başbakanı, bu vaatler tabii ki Hükümetinizi, Bakanlığınızı da bağlar. Bu, ne zaman programa alınacak, bunu yerine getirecek misiniz?

Ve bununla birlikte, şehirler arası çalışan otobüsler Sayın Bakanım, Türkiye'nin kanayan yarası. Ben bundan bir ay önce şehirler arası otobüsle bir seyahat ettim. Aşağı yukarı 500'e yakın firma var, bunların hepsinin muavinleri kaçak çalışıyor. Yazık günah. Yolda kontrol yapılıyor yani bu muavinlerle ilgili, yani oraya Çalışma Bakanlığından, Sosyal Güvenlik Kurumundan bir memur da yanında kalsa da o muavinlerin de sigortalı olup olmadığı... Nasıl şoförlerin sigortası takometreye ehliyeti takılıyorsa aynı şekilde muavinlerle ilgili büyük bir sıkıntı var.

Son soru şu: Geçmişte adalara vapurlar çalışırken almış olduğu biletle eğer bir adada dinlenirse diğer adalar arasındaki geçişleri, İstanbul'daki adaları ücretsiz olarak dolaşıyorlardı. Şu anda adalar arasında ücret getirildi bu turizmi baltalayan bir husus, bir başka husus da kışın da ada seferleri aza indirildiği için adalarda yaşayan insanlar bu anlamda mağdur oluyor. Bu mağduriyeti giderecek misiniz?

Hele hele bu, Kanal İstanbul'la ilgili şu hususları da göz önünde bulundurmanızı istirham ediyorum: Savaş zamanı, barış zamanında geçiş yapacak olan deniz araçları, deniz altı ve deniz üstü, aynı zamanda Karadeniz'de sahili bulunan diğer ülkelerin aleyhine olabileceği için çünkü bu onları da güvence altına alan bir husus olduğu için, hatırlanırsa Rusya Gürcistan'a saldırdığı zaman, o dönem Amerika gemileri geldiği zaman biz Montrö Sözleşmesi'ni öne sürerek geçişlerine izin vermemiştik. Bu çerçevede cevap verirseniz sevinirim.

Teşekkür ediyorum. Saygılarımla.

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz Sayın Tanal.

Sayın Şimşek...

BAKİ ŞİMŞEK (Mersin) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Sayın Bakanım, Mersin'e şehir hastanesi yapıldı, Türkiye'nin en büyük şehir hastanelerinden bir tanesi ama buraya otoyoldan bir çıkış yok. Şehir hastanesi de otoyola çok yakın. Bununla ilgili projenin ivedi olarak hayata geçirilmesini bekliyoruz.

Yine, daha önce, geçtiğimiz yılki görüşmelerde de ben dile getirmiştım, Eshab-ı Kehf'e çıkış bırakılmış ama gişe olmadığı için Eshab-ı Kehf'e de çıkış verilmiyor.

Yine, Tarsus'un kuzeyinde otobandan bir çıkış talebi var. Türkiye'de 58 ilden daha büyük olan Tarsus'ta maalesef bir araç muayene istasyonu yok. Tarsuslular sizden bir araç muayene istasyonu müjdesi bekliyorlar.

Bugüne kadar kaç kilometre duble yol yaptık? Bu yolların ne kadarı daha önceden mevcut devlet yoluydu, bunlara şerit ilave ederek yaptık; ne kadarı hiç yoktu, sıfırdan yaptık, bu konuda da bir açıklama yapmanızı bekliyorum.

Araçlara cam filmi takılması bir serbest ediliyor, bir yasaklanıyor. 2016 yılında serbest edildi, şu anda yine yasaklanıyor. İnsanlar hem bunu taktırırken para ödüyorlar hem söktürürken para ödüyorlar. Bir sürü insan da bir sürü cam filmi takan esnaf da yatırım yapmış, şu anda mağdur oluyorlar. Bu konuda tekrar gözden geçirilerek sağlıklı bir çözüm...

Yerli otomobil fabrikası açılacak. Türkiye'de şu anda reel işsizliğin en yüksek olduğu il Mersin. Tarımdan dolayı belki işsizlik resmî rakamlarda bu kadar yüksek gözüküyor ama insanların birçoğu işsiz. 5-10 dönüm tarlaları var, o da ailelere yetmiyor. Yerli otomobil fabrikalarından en az bir tanesinin Mersin'e yapılması konusunda çok büyük bir talep var bölgeden. Bakanlar Kurulunda bunu dile getirmenizi temenni ediyorum.

Telefon operatörlerinin şebekeden şebekeye geçişte on-line geçiş yapılamıyor, illa gidip aboneyi iptal etmeniz, diğer tarafa evrak vermeniz... Yani, her şeyi on-line yapabiliyoruz, kâğıt israfını engelleyebiliyoruz, hat değiştirirken bunu niye yapamıyoruz? Bu, teknik olarak yapılabilecek bir şey. İlk abone nereye yapılmışsa orada zaten bütün bilgiler tanımlanmış, dosyası var. Diğer kuruma bu firmalar versinler ve insanlar on-line hat değiştirebilsinler. Bu konuda da Bilgi Teknolojilerinin bir çalışma yapmasını bekliyorum.

Saygılar sunuyorum.

(Oturum Başkanlığına Başkan Süreyya Sadi Bilgiç geçti)

BAŞKAN – Teşekkür ederiz.

Sayın Durmaz...

KADİM DURMAZ (Tokat) - Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

Sayın Bakanım, son yıllarda otobüslerde belli oranlarda kazalar artıyor. Ben birkaç tanesinin ilimizde duruşmalarına katıldım. Şoförlerin çoğu normalinden fazla kural dışı çalışmaktan yorgun ve bitap düştüklerinden bu kazaların olduğunu itiraf ediyorlar. Bu konuda, bu servis araçları da aynı şekilde. Bunun düzenli bir masaya yatırılıp ciddi bir çalışmadan sonra bir kurala bağlanmasını, bu optik okuyucu mu olur, farklı önlemler mi olur, yani şoför kartı hiç sorun değil, onun yedeğini buluyor, takıyor, yollarına devam ediyorlar ama sorduğunuzda, bir şoförün tur dedikleri, ayda yirmi sekiz gün, bazen otuz gün bilfiil her gün yolda oldukları görülmekte. Bunların da aile yaşamları açısından, insan sağlığı açısından, taşıdığı insanların sağlığı açısından, kara yolu can güvenliği açısından masaya yatırılması lazım.

İkinci sorum: Kapsam dışı alanlarla bir çalışma yapıldığını söylediniz GSM şirketleriyle, bütün, ortaklaşa bir anten kurulmasıyla ilgili. Bu konuda, il bazında nasıl bir program uygulayacaksınız, her ildeki tespit edilen noktalara mı, yoksa birkaç bölgede pilot mu, bunu öğrenmek istiyorum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN - Teşekkür ederim.

Sayın Tanal...

MAHMUT TANAL (İstanbul) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Şimdi, Sayın Bakanım, mevcut olan bu Sayıştay Denetim Raporu'nda sayfa 45'te kişilerden Bakanlığınızın alacaklı olduğu... Alacaklar mahkeme kararıyla tescillenmiş. Son paragrafta şunu söylüyor, diyor ki: "Söz konusu alacakların kısmen kesinleşmiş yargı kararlarından kaynaklandığı anlaşılabilir olup takip tahsilatların gecikmesi hâlinde zaman aşımına uğrama riski mevcuttur." Bu alacaklarınızın ne kadar zaman aşımı kalmış?

BAŞKAN - Teşekkür ederim.

MAHMUT TANAL (İstanbul) – Ve son soru da şu: Şimdi, dün Tarım Bakanlığının burada bütçesi görüşülürken Sayın Tarım Bakanının sunuş konuşmasında ve bize dağıttıkları raporlarda şehirler arası hayvan taşımacılığında hayvanların taşınmasına uygun bir vaziyette dizayn edilmiş araçlarda en fazla sekiz saatte hayvanların taşınabileceği yazılı idi ancak yapılan kontrollerde bu araçların hiçbirisinin hayvan taşımaya müsait olmadığı... Örneğin, Kars'tan yola çıkan kamyon ta İstanbul'a kadar gelmekte ki saat mümkün değil.

BAŞKAN – Sayın Tanal, lütfen toparlayın.

MAHMUT TANAL (İstanbul) – Yani bu anlamda yol kontrolleri yetersiz ve eksik. Bununla ilgili ne tür çalışmalar yapıyorsunuz?

Sabrınız için de teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Sayın Paylan, buyurun.

GARO PAYLAN (İstanbul) – Sayın Bakanım, İstanbullular olarak Atatürk Havalimanı arazisinin şehir ormanı olmasını istiyoruz. Sizin niyetiniz nedir bu üçüncü havalimanı açıldıktan sonra?

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

GARO PAYLAN (İstanbul) – Bir de, dolar 3,88 oldu Sayın Bakanım. Bununla ilgili Bakanlığınızın kararı nedir? Dolarla, dövizle yeni sözleşme imzalamayı düşünüyor musunuz ve ne kadar yükümlülükleriniz var dövizli olarak? Onları merak ediyorum.

BAŞKAN – Evet, teşekkür ederim.

Sayın Erdinç, buyurun lütfen.

MEHMET ŞÜKRÜ ERDİNÇ (Adana) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

BAŞKAN – Son söz size, soru değil de.

MEHMET ŞÜKRÜ ERDİNÇ (Adana) – Normalde konuşma yapacaktım ama...

BAŞKAN – Yapacaktın, ben olmayınca yapamadın. Şimdi, evet.

MEHMET ŞÜKRÜ ERDİNÇ (Adana) – Ben birkaç soruyla çok kısa bir şekilde sormak isterim.

Şimdi, sunumunuzda Çukurova Havalimanı'nı gördük, Adana ve Mersin'i ilgilendirir, iki şehrin ortasında. Bununla ilgili hangi aşamadayız? Onunla ilgili bir bilgi verebilirseniz memnun oluruz.

Bizim Adana'mızın özellikle uzun zamandır beklediği bir Güney Çevre Yolu Projesi var. Bu Güney Çevre Yolu Projesi'yle ilgili çalışmalar başladı. Ne aşamada olduğuyla ilgili bir bilgi alabilirsek memnun oluruz. Adana-Kozan arasında bir duble yol çalışmamız var. Daha önce sathi kaplamayla bu duble yol tamamlandı. Şimdi sıcak asfalt dökülmeye başladı. Tamamlanma tarihiyle ilgili bir bilgi verirseniz memnun oluruz. Kozan-Mansurlu yolu özellikle vatandaşlarımızın bize çok fazla sorduğu sorulardan biri. Son durumuyla ilgili bir bilgi alma imkânımız... Adana-Mersin yolunu da önemsiyoruz. Baki Bey dile getirdi, Adana-Mersin yolu Adana için önemli. Bununla ilgili inşallah çalışmaların ne aşamada olduğunu öğrenebilirsek memnun oluruz.

Haberleşme altyapısıyla ilgili özellikle bizim Adana'nın Aladağ ve Feke ilçelerinde bazı köylerimizde ciddi sıkıntılar var. Sayın Bakan Yardımcımıza aktarmıştım. Bu konuyla ilgili çalışmalar ne aşamada? Onu öğrenmek istiyorum.

Son olarak da bir teşekkürle bitirmek istiyorum: Adana'mızın Seyhan ilçesi Türkiye'mizin en büyük ilçelerinden birisi. Güney mahalleleri özellikle hastane ihtiyacı noktasında ciddi sıkıntı yaşıyordu. Bu sıkıntıyı da, sağ olun, sizlerin vasıtasıyla Karayollarına ait 50 dönümlük bir alanı, şehrin ortasında olan bir alanı tahsis etmenizle, şimdi, Sağlık Bakanlığına tahsis etmenizle o bölgedeki vatandaşlarımıza, yaklaşık 400 bin vatandaşımıza hastane kazandırmanın, hastane yapmanın imkânını da elde ettik. Bu konuda da Bakanlığınız adına sizlere teşekkür ediyorum.

Teşekkür ediyorum Başkanım.

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz.

Sorular bitmiştir.

Şimdi görüş, eleştiri ve sorulara cevap vermek üzere Sayın Bakanımıza söz vereceğim ama öncesinde saat 19.00'a kadar ara veriyorum.

Kapanma Saati: 18.43



DÖRDÜNCÜ OTURUM

Açılma Saati: 19.00

BAŞKAN : Süreyya Sadi BİLGİÇ (Isparta)

BAŞKAN VEKİLİ: Mehmet Şükrü ERDİNÇ (Adana)

SÖZCÜ: Abdullah Nejat KOÇER (Gaziantep)

KÂTİP: Emine Nur GÜNAY (Eskişehir)

BAŞKAN – Değerli arkadaşlar, 17’nci Birleşimin Dördüncü Oturumunu açıyorum.

Şimdi Sayın Bakana söz vereceğim.

Buyurun Sayın Bakan.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Değerli Başkanım, teşekkür ederim. Özellikle sizlere, katkı koyan, eleştiride bulunan, öneride bulunan Plan ve Bütçe Komisyonunun değerli üyeleri dâhil olmak üzere, buraya gelip görüş belirten sayın milletvekillerimizin hepsine çok çok teşekkür ederim.

Elbette ki eleştiri de öneri de zaten bu Plan ve Bütçe Komisyonunun ruhunda da var işin gereğin de var, biz bunlardan hiçbir zaman gocunmadığımızı, özellikle bugünkü bütçe açılış konuşmasında net bir cümleyle ifade ettim, dedim ki: “Biz daha önce bu Komisyonda çalıştık. Dolayısıyla, bu Komisyondaki her üyenin görüşü bizim için önemlidir, önerisi biçim için önemlidir; elbette ki eleştirisine de saygı duyarız ve bundan her zaman da yararlandık, yararlanmaya da çalışırız yeter ki eleştiriler hakkaniyet içerisinde kalsın, yeter ki insaf sınırlarını aşmasın, daha da doğrusu amacını aşmasın.”

Elbette ki eleştiriler olacak, herkesin bizim gibi düşünmesini beklemek doğru değil. Zaten herkes bizim gibi düşünüyor olsaydı o zaman hepimiz AK PARTİ milletvekilleri olurduk, başka partilerin milletvekilleri olarak burada olmazdık, halkın karşısına da giderken hepimiz aynı söylemlerle giderdik. Bunu özellikle vurgulamış olayım.

Yine, değerli milletvekilleri, Zekeriya Temizel Bakanımız gerçekten çok güzel bir girişle başladı, bir teşekkürle başladı, dünden bugüne başka vekillerimiz de aynı ifadeyi kullandılar. Bakü-Tiflis-Kars’tan ben de gireyim. Bu ülke için çok önemli bir projedir. Demir yolunun tekrar devlet politikası hâline gelmiş olması anlamında da anlamlıdır. Proje gerçekten bölgesel bir projedir. Sadece Türkiye’nin, Gürcistan’ın, Azerbaycan’ın değil, kıtalar arası taşımalara hizmet edecek önemli bir projedir. O yüzden, Değerli Bakanımızın teşekkürlerine ben de özellikle teşekkür etmek istiyorum. “İz bedelle bazı projeler yatırım programında yer alıyor.” dedi. Benim bildiğim, iz bedel bin lira. Bin lira ise iz bedelle yatırım programında yer almış oluyor. Kendi arkadaşlarım da eğer atlarsam düzeltsinler ancak iz bedeldeki projeyle ilgili işlem yapabilmemiz için Kalkınma Bakanlığına tekrar gitmeniz gerekiyor. Hâlbuki 2 bin lira bedelle eğer yer alıyorsa sizin orada ödenek artırarak o işle ilgili işlem yapabileceğiniz var, 2 bin görünmesinin sebebi odur, onu söyleyeyim.

“Dışarıdan kaynak alınan projeler hızlı bitiyor.” dedi Değerli Başkanım. Onun sebebi şu: Bir projeyle ilgili dışarıdan kaynak alıyorsanız zaten projeyi tanımlıyorsunuz, ona ilişkin de kaynak alıyorsunuz, o kaynak içerisinde kalmak üzere tanımladığınız kısmını yapıyorsunuz. Bunu geçmişte demir yollarında yaptık, yüzde 20’ler mertebesindeydi ve sadece Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğünde de Marmaray Projesi’ni dışarıdan kredi alarak yapıyoruz, onun dışında dışarıdan kredi alarak yaptığımız bir proje yok, özellikle vurgulamış olayım.

Yine “Ankara-Polatlı-Sivrihisar yolu bitmedi.” dediler Değerli Bakanımız. Sadece şunu söyleyeyim: Yolun kullanım ömrü dolmuş durumda. Sıcak asfaltının yenilenmesiyle ilgili iki etapta da ihalelerini yaptık. Geçen sene içerisinde işe başladık -ayrıntılara girmeyeyim- önümüzdeki yıl hem Ankara-Polatlı arası hem Ankara-Sivrihisar arasını bitirmiş olacağız komple asfaltını yenileyerek.

Yine “Niye bazı projeler uzun soluklu olarak iz bedelle veya 2 bin lira bedelle yatırım programında?” dediler. Onu özellikle söyleyeyim: Tabii, yatırım programında bu anlamda yer alan projelerde trafik, can, mal güvenliği gibi yıllar itibarıyla ihtiyaç duyulan değişiklikler olabiliyor. Diyelim ki bölünmüş yol yaptınız, sıcak asfalta çeviriyorsunuz veya ilave tedbirler alıyorsunuz, oto korkuluk yapıyorsunuz, kavşak yapıyorsunuz, üstyapı iyileştirmesi yapıyorsunuz. Bunlara ilişkin işlem yaptığınızda işte o zaman para koyup o işle ilgili devam ediyorsunuz, yoksa bin lira iz bedel koy, sonra yıllarca bekle; doğrusu, bu, AK PARTİ hükümetleri olarak bizim uygulamadığımız bir metot; onu özellikle vurgulamış olayım.

Garanti ödemeleriyle ilgili verilen garanti hesabında 342 milyar dolar bahsettiler Değerli Bakanım. Verilen garanti hesaplarıyla ilgili kalan bakiyenin özellikle garanti yükümlülüğü anlamında 21 milyar 104 milyon olduğunu vurgulayayım. Kaldı ki bunun da eğer araç geçmezse, eğer uçak uçmazsa yerine...

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Sayın Bakan “181 milyar lira 21 milyar lira olabilir.” diye yazmışsınız. Onun genelgesinden bahsettim ya konuşurken.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Tamam, doğrudur.

Şimdi, dolayısıyla söz konusu olabilecek olan budur. Burada da geçen araçlardan kaynaklı ücret zaten düşüyor, aradaki farkı ödüyörüz. O zaman yine başka sorulara da cevap vermiş olayım: Bu sene içerisinde 2017’de biz 2016’dan kaynaklı garantileri ödedik. Orada da şöyle oluyor: Bütün yıl boyunca geçen araçların ortalamasını alıyorsunuz, ortalamadan sonra arada çıkan farkı yılın ilk üç ayında hesaplıyorsunuz ve ödüyörünüz. Biz Osmangazi Köprüsü ve öncesi, sonrasındaki bitmiş yollar, açmış olduğumuz otoyollar, yine Yavuz Sultan Selim Köprüsü, öncesi, sonrası açtığımız otoyollar dâhil olmak üzere iki proje için 1 milyar 128 milyon ödeme yapmış durumdayız. Avrasya için herhangi bir ödeme yapmış durumda değiliz çünkü Avrasya için bu sene söz konusu olacak, orada da 69 bine yakın günlük garantimiz var. Şu anda 50 bin mertebelerinde araç geçiyor. Senenin sonunda ortalaması alınır, o ortalama üzerinden gidilerek aradaki fark hesaplanır, Türk parasına çevrilip ödenir. Dolayısıyla, önümüzdeki yıl içinde bütün bu üç proje için 3,6 milyar civarında ödenek öngörülerek yatırım programına konmuş; bu, 3,6 milyar ödeneceği anlamına gelmiyor. Bu, eğer bu seneki araç sayılarıyla devam ederse olabilecek bir rakam ama memnuniyetle ifade edeyim, mesela, Osmangazi Köprüsü açıldığında başlangıçta 13-14 binlerdeyken bugün 21 binleri geçti. Avrasya Tüneli açıldığında başlangıçta 20 bindi, 30 bin, 40 bin oldu, şimdi 50 bine yaklaştı çünkü hem insanlar bu yollara alıştıkça kullanım artıyor hem bu yollar beraberinde kendi trafiğini oluşturuyor.

GARO PAYLAN (İstanbul) – Hangi kuru esas aldınız Sayın Bakanım?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Arkadaşlar, sözleşmesinde belli. Ocak başındaki kur esas alınır, ona göre Türk lirasına çevrilir. Sene başındaki kurdur. Sözleşmesinde tamamen bellidir hangi tarihteki kur alınacak, hangi, Merkez Bankasının...

GARO PAYLAN (İstanbul) – Siz şu anda TL söylediniz de o açıdan sordum.

BAŞKAN – Sayın Paylan, öyle söylemedi.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Efendim şöyle... Değerli arkadaşlar, bakın, ben eksik bir şey söylemedim. Döviz esas alınır, yılbaşındaki kurdan çevrilir, hesap yapılır ancak bizim bütçemiz Türk lirası olarak hesaplanır, dolayısıyla yatırım programımızdaki rakamlar da Türk lirasıdır, ona göre ihtiyatlı tarafta kalmak adına 3,6 bütün projelerimiz için öngörülmüştür ancak tekrar söyleyelim: Sene sonu yıllık ortalama baz alınarak hesap yapılacak, ona göre ödemeler yapılacaktır; bunu söyleyeyim. Sonra, aradaki fark garanti farkı olarak ödenecektir. Değerli Bakanım bunu söylemiş olalım.

Yine, Değerli Bakanım, buna cevap verdim “Kredi harcaması ile öz kaynak oranı nedir?” diye... Ona cevap verdim.

Sayın Garo Paylan’ın ifadeleri oldu. Özellikle, dediler ki: “Bir nefret söylemine bağlı olarak bir işçi öldürüldü.” Yol çalışması kapsamında herhangi bir işçinin öldürülmüş olması söz konusu değil. Özellikle onu vurgulamış olayım.

GARO PAYLAN (İstanbul) – Üçüncü havalimanı inşaatında efendim.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – “Üçüncü köprü” dediniz.

GARO PAYLAN (İstanbul) – Üçüncü köprü. Özür dilerim.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Üçüncü köprüde herhangi bir kişinin nefret söylemi nedeniyle öldürülmüş olması söz konusu değil. Dışarıda birileri bir şey olmuş, o aynı zamanda üçüncü köprüde çalışıyorsa doğrusu insanların yirmi dört saatlik hayatına da karışma şansımız yok.

GARO PAYLAN (İstanbul) – Şantiyede oldu efendim.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Şantiyede intihar eden bir personel var, eğer onu söylüyor iseniz ona diyecek bir şeyim yok ama onun dışında bir şey söz konusu değil.

GARO PAYLAN (İstanbul) – Ben size bilgilerini ulaştıracağım Sayın Bakan. Davası var, müebbet aldı.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Değerli arkadaşlar, müsaadenizle... Tartışmayla gidersek bu çok uzar. Müsaadenizle... Ben sizi sabırla sonuna kadar dinledim, gerçekten sabırla sonuna kadar dinledim, yoksa hepsine anında müdahale etmek lazımdı. Sizin derdiniz şuydu: Kendi konuşma kayıtlarınıza sizin dedikleriniz girsin, hiç kimse müdahale etmesin; bir de çektiniz, televizyonlarda onu da yayınladınız.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Sayın Bakanım, hemen sinirlendiniz ya, sakın olun.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Ben o anda müdahale etmiş olmadım. Sizin dinleyen diyecek ki: “Ya, hiç müdahale etmedi, hiçbir şey söylemedi; demek ki bu haklı.” Değil. Bıraktım şu anda cevap vermek adına. Müsaade edin, cevap vereyim.

Dediniz ki: “Ekosistemi düşünmüyorsunuz.” Bu çok konuşuldu. “Köylüyü düşünmüyorsunuz, çiftçiyi düşünmüyorsunuz.” Eğer biz köylüyü, çiftçiyi, ekosistemi düşünmeseydik, bütün bu yollara yapmasaydık, hastaneleri yapmasaydık, eğitimi, üniversiteleri o illere götürmeseydik o zaman dediğiniz doğrudu, bütün köylüler büyük şehirlere gelecektirdi. Neden? Eğitim burada var, hastane burada var, iş imkânı burada var. Biz bölünmüş yolları yaparak, otoyolları yaparak, sıcak asfaltları yaparak hizmetleri oralara götürüyoruz ki üniversiteler açılabilin, hocalar oralara gidip ders verebilin,

oralar yaşanabilir olsun, gün içerisinde gelebilirse hoca gitsin, bir gün boyunca dersini versin, ertesi gün uçakla geri dönsün. Bu, bütün illerimiz için geçerli, öğrenciler o illeri tercih edebilir olsunlar, o illerde gidip okusunlar diye. Dolayısıyla oralarda ilave yaşam alanları oluşturalım ki insanlar da köyünde kalsın, çiftliğine devam etsin ama bunlara devam ederken de ülkenin kalkınmışlığına bağlı olarak nimetlerden yararlanılsın .

Ağaçlar, ceylanlar, hayvanlar; elbette ki bunların hepsini savunuyoruz, bunların hepsini önemsiyoruz, bütün projelerde bunu dikkate alıyoruz.

Ve yine “Ağaçlar kesildi.” dendi, rakamlar var. Üçüncü köprü ve ona bağlı olarak Kuzey Marmara Otoyolu’nda yaklaşık 100 bin ağacın biz yerini değiştirdik, naklettik, tekrar diktik. 370 bin civarında ağaç kesilmiş durumda...

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – 2,9 milyon ağaç.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – ...ama buna karşılık 5 misli ağaç dikilmesi öngörülmüşken 10 mislinden fazla ağaç diktik, dikmeye de devam ediyoruz. Üçüncü havalimanında da aynı şeyi yapıyoruz. Üçüncü havalimanıyla ilgili de bu konuda bir eleştiri geldi: “Efendim, ormanları kesiyorsunuz.” Üçüncü havalimanı orman alanı gözükmekle birlikte kömür ocaklarının olduğu bir yerdir, tamamen batakluktur ve o bataklığı biz şimdi kazandırıyoruz. Onunla da yetinmiyoruz, ayrıca diğer bataklık olan, çukur olan yerleri de dolduruyoruz ve düzenliyoruz. Oraları da inşallah ağaçlandıracağız, onu özellikle vurgulamış olayım.

Ve üçüncü havalimanıyla ilgili de 130 bin kişiye iş güvenliği eğitimi verilmiştir çünkü eğitimi de önemsiyoruz.

Kayıtlara da girebilir, intihar eden arkadaşla ilgili bilgi geldi. Kız meselesi yüzünden intihar etmiş, keşke etmeseydi. Allah rahmet eylesin ama ne yazık ki böyle bir şey gerçekleşmiş.

Kuzey Marmara’da hemen rakamları düzelterek söyleyeyim. 384 bin ağaç kesilmiş, 100 bin ağaç nakledilmiş, 3 milyon 800 bin ağaç dikilmiş, toplam 5 milyon 100 bin ağaç dikilecek.

Yine gürlü haritasıyla ilgili siz de başka arkadaşlar da söyledi. Bunu gerçekten çok çok önemsiyoruz. Sunumumda da söyledim, gürlü haritaları çıkarıyoruz ve buna bağlı olarak da elbette ki tedbirleri de alıyoruz ve ÇED çalışmalarında da bunu özellikle dikkate alıyoruz.

Ve yine işçi güvenliği konusunda söyleyelim. Birçok uluslararası şirket de çalışıyor, onlarla birlikte işçi güvenliğine yönelik de uluslararası denetimlere tabi olmak üzere iş güvenliğiyle ilgili elemanlar bulunduruluyor ve onun için de iş güvenliği tedbirleri alınıyor. Özellikle bunu yine vurgulayalım.

Sayın Paylan, İZBAN’la ilgili örnek olarak vereyim bu gürlü panelleri konusunda. İZBAN’da şu ana kadar 13,2 kilometre gürlü paneli yapmış durumdayız, yapımı devam eden projelerimizde yaklaşık 143,4 kilometrelik gürlü paneli yapacağız projeler kapsamında. Devam eden başka projelerimizde de bu var ama özellikle bu önemli bir konu, hassasiyetiniz için de teşekkür ediyorum. Bunun gereğini gerçekten yapıyoruz ve bu konuda, inşallah, bundan sonra çok hızlı mesafe alacağız. Direkt başlık olarak ele aldığımız ve altını doldurmaya çalıştığımız bir kısımdır.

Yine “ÇED raporu alınırken hangi kurum, kuruluşlardan görüş alınıyor?” diye bir ifadeniz vardı. Özellikle ÇED süreçlerinde Çevre Bakanlığı, il çevre müdürlükleri, Çevre Yönetimi Genel Müdürlüğü, Su ve Toprak Yönetimi Dairesi, Doğa Koruma ve Milli Parklar, Kültür Varlıkları, belediyeler, yine ilgisine göre BOTAŞ, TEİAŞ, İller Bankası, askerî kurumlar, Orman ve Su İşleri Bakanlığı, DSİ, Karayolları Genel Müdürlüğü, Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığının ilgili il müdürlükleri, afet ve acil durum il müdürlükleri dâhil görüşlerini alıyoruz ve sivil toplum kuruluşlarının da katılımlarıyla yine bununla ilgili toplantılar yapıyoruz.

Wikipedia'yla ilgili siz de söylediniz, değerli arkadaşlarımız da söyledi, başka söyleyenler de oldu. Wikipedia'nın internet sitesine erişimi biz engellemedik. Bakın, onu özellikle söyleyelim. Wikipedia'nın Türkiye'yi terör örgütlerine destek veren ülke statüsünde gösterdiği metinler vardı, "Bunları çıkarın." dedik, onlara erişimi engelledik. URL dedikimiz...

GARO PAYLAN (İstanbul) – Giremiyoruz Sayın Bakan.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Bir dakika ama cümlemi tamamlayayım.

Sadece onları engellemeye yönelik çalışmamız vardı. Ulu Önder Atatürk'le ilgili yanlış bilgilendirmeleri vardı, onu özellikle uyardık. Biz bunları uyarırken mahkemeye giden şikâyete tabi olarak mahkeme karar aldı ve mahkemenin aldığı karar nedeniyle Wikipedia'nın erişimi engellenmiş durumda ama bütün bunlara rağmen de erişim engelini kaldırılabilmesi yönünde biz de Wikipedia'yla özellikle görüşüyoruz. Sebep de şu: Mahkemenin gerekçe gösterdiği gerekçeleri ortadan kaldır dolayısıyla erişim olsun.

Bir şeyi daha ifade edeyim. Wikipedia herkese açık ve editörlük yapabiliyorsunuz. Oradaki Türkiye'yle ilgili bir bilgiyi yanlış görüyorsanız düzeltme şansınız var, öyleydi ancak Türkiye'den bu bilgilere müdahale eden editörlerin erişimlerini de yasakladılar. Bakın, kim yasakçı; biz miyiz, Wikipedia mı? Yasakçı olan Wikipedia. Kendi sistemi gereği herhangi bir bilgiye sizin dışarıdan fahri editör olarak müdahale etme şansımız varken engelledi. İşte o yüzden zaten bu bilgiler düzelmedi, onun için de mahkeme bu yönde karar aldı ama emin olun ki yine de onlarla çok sık ve çok üst seviyede görüşmeler yapıyoruz. Bizim de hoşumuza giden bir durum değildir, biz de elbette ki insanlarımız doğru bilgilensin istiyoruz.

Yine şeyi söyleyeyim: Tabii çok şey konuşuldu, bazen not alabildik, bazen alamadık. Lütfen, eğer cevap veremediğimiz olursa bizde tutanaklardan bakacağız, her birine tek tek... Eksik kalanlara da yazılı olarak cevap vereceğiz.

Emin Haluk Ayhan Bey müsaade istedi, çok teşekkür ediyorum. Hatta ben onun bir sözünü kesmiştim, o bana laf atıyor gibi oldu ama. Deflatörle ilgili çok doğru bir ifade kullandı eski Kalkınmacı olması hasebiyle. Tabii düzeltmedim, onu şimdi düzelteyim. Her sektörün ayrı ayrı deflatör rakamları var yani 2002'den 2017'ye biz rakamları getirirken sektör deflatörleriyle getirdik. Sayın Erdoğan bu konuyu özellikle eleştirdi, Sayın Tamaylıgil de söylediler. Sayın Aykut Erdoğan dedi ki: "Rakamları bugüne taşımak için çok uğraştın, öyle 362'yi buldun." Doğrusu 144 milyar dolar benim işime geliyor.

Sizin de sorunuza cevap verelim. Sayın Tamaylıgil, biz 2002'den bugüne yatırım programındaki rakamlarımızı o Kalkınma Bakanlığının deflatörleriyle bugüne taşıyınca toplam 362 milyar Türk lirası çıkıyor. Ancak 2003'ten 2016 sonuna kadar çünkü uluslararası kurumların kayıtlarına girmiş verileri alarak bu çalışmayı yapmıştık, hani faydaları nedir, ne değildir, etkileri. Orada ise o yılın döviz kuru, TÜİK'in açıkladığı döviz kuru esas alınarak, o yılki dolarlar hesaplanarak 144 milyar dolar çıkarıldı. 144 milyar doları tabii bugünkü rakamla Türk lirasına çevirirsek o zaman 362'nin çok üzerinde bir rakam çıkıyor, doğrusu 550-600 gibi bir rakam çıkıyor. Amacımız o değildi. Bunun kafa karıştıracağını biliyorduk ama biz yine de dedik ki: "Değerli Komisyonumuzu doğru bilgilendirelim." Nitekim, konuşmamın başında bu iki rakamın da nereden kaynaklandığını özellikle vurguladım. Amacımız, doğru rakamı ortaya koymaktı yoksa birbiriyle çelişen ifadelerde bulunmak değildi, özellikle onu vurgulamış olayım. Deflatörde de Sayın Ayhan'ın söylediği yöntemi kullanarak hesaplamış durumdayız.

Sayın Ayhan limanlarla ilgili “Biten liman var mı?” dedi. Doğrusu şöyle: 172 tane aktif limanımız var ve 420 milyon ton yük elleçlemiş durumdayız. Yine konteyner limanı eksikliğinden bahsettiler. Şu an yılda 32 milyon konteyner elleçleyebilecek kapasitemiz var, 9 milyon elleçlemiş durumdayız ama buna rağmen artışın devam edebileceğini düşünerek yine de yeni planlamalarımız var, onu özellikle vurgulamış olayım. Yüke ilişkin de benzer bir şey var. Yine yük elleçleme kapasitemiz şu an 980 milyon ton, biz 420 milyon tona erişmiş durumdayız. Burada da kapasiteyi yine de artırmamız lazım çünkü rakamlar gittikçe büyüyor.

“Ulaştırma Ana Planı ile Lojistik Master Planı entegre yürüyor mu?” dediler. Yine güzel bir yorumdu. Elbette ki ikisinin birbirini tamamlıyor olması lazım ki bütün projelerimiz birbiriyle uyumlu bir şekilde yürümüş olsun.

YHT işletmeciliğiyle ilgili nüfus yoğunluğunu söylediler. Yüksek hızlı tren işletmeciliği yapılan şu an 7 il var, ülke geneline nüfus olarak oranı yüzde 33. İnşaatı devam eden yüksek hızlı trenlerle birlikte 18 ile kavuşmuş olacağız ve yüzde 52 olacak. 2023 hedeflerinde bu sayının 51 ile çıkması ve dolayısıyla nüfusun yüzde 82’sine erişilebilecek şekilde etüt, proje ve uygulama projelerinin hazırlanması çalışması var.

Sayın Mehmet Ali Cevheri Gaziantep-Şanlıurfa Demir Yolu’yla ilgili... Kendileri de zaten bilgiyi verdiler. 150 kilometrelik projenin altyapı, üstyapı elektromekanikliğiyle ilgili ön yeterlilik teklifleri alındı, bu ayın ikinci yarısında sonuçlanacak ve ondan sonra da mali teklifleri alıp ocakta inşallah bitireceğiz.

Sayın Kuşoğlu, teşekkür ediyorum. Söylediniz zaten “Teşekkür de edeceğim ama eleştireceğim de.” Elbette ki öyle olmak durumunda zaten, burası onun için var. Gerçekten çok teşekkür ediyorum.

Sayın Kuşoğlu’nun da sorularını... Arkadaşlar aslında ekrana yansıtılabileseydi... “Yatırımların yarısı İstanbul’da yapılıyor.” gibi bir ifade kullandınız. Tabii, ülkenin büyük projelerini düşünürseniz bu doğru olabilir ama şöyle bir çalışma yaptık: Özellikle son on beş yılda yatırımları yaparken il il nüfus yoğunluğuna bağlı olarak, yüz ölçümüne bağlı olarak nasıl bir ağırlık merkezi çıkıyor? Haritaları gösterebilirim de ama koymamıştık, keşke koysaydık. Son on beş yılda nüfus yoğunluğuna bağlı olarak düşünürseniz doğu, güneydoğu... İllere göre bölünmüş yol ağına nüfusa oranı, 100 bin kişiye oranı ekranda görünüyor. On beş yılda yapılan var mı? Şu an geldiğimiz nokta bu. Bir öncekine tekrar geri döndüğümüzde, nüfusa göre oranlarsanız yoğunluk bu; Doğu, Güneydoğu ve İç Anadolu’nun doğusu tamamen açık renk, Çanakkale açık renk, görüyorsunuz, tek tek saymayayım. Yenisine gelirsek, yenisinde nüfusla oranlarsanız rakam bu. Bir de yüz ölçümüyle ilgili vardı; yol ağını yüz ölçümüyle kıyaslarsanız yine bu yani Mersin, Adana, Gaziantep’te bölünmüş yollar varmış, İzmir-Aydın’da varmış, Ankara’dan İstanbul istikametine varmış, bir de Trabzon ile Samsun’da yoğunluk olarak. Şimdi yeniye geldiğimizde bölünmüş yol ağı şimdi bu yani bazı illerimizde zaten yoğun, kavşak illeri olmaları nedeniyle yine yoğun ama Türkiye genelindeki harita bu, bunu arz etmek isterim. Tunceli ve Artvin’de düşük gözükmemesinin sebebi şu: Her ikisinde de coğrafyalar çok çok zor. Artvin şu an ortalama olarak ülkemizin çok üzerinde tünele sahip olmasına rağmen burada açık renk gözüktüyor.

Arkadaşlar, Başkan haklı olarak gözüme bakıyor “Daha 3 kişiye cevap verdin, yirmi dakika gitti.” diye. Bunu özellikle temin etmek isterim ki ben Plan ve Bütçe Komisyonu üyesiye de şuna çok önemle dikkatinizi çektim: Sayın Başbakanımızla Bakanlık döneminde de planlamaları yaparken hedefimiz şuydu: Batıda talep var, talebe bağlı olarak arz yaratmak zorundayız: doğuda talep yok diye arz yaratmazsak aradaki bu kalkınmışlık farkı giderek artar. Onun için batıda talebi karşılamak için arz yaratırken doğuda arz yaratıp bunun talep oluşturmasına çalıştık. Nitekim buna dikkat ettiğimizi özellikle bu harita gösteriyor. O yüzden bunu da söylemiş olayım.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Yollar dışında var mı Sayın Bakanım, bölünmüş yollarla ilgili?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Yani, Ulaştırma Bakanlığı olarak yaptığımız bir çalışmaydı, özellikle bölünmüş yol ağıyla ilgili. İnşallah nasip olursa seneye diğerlerini de döküp...

Diğer sektörlerimizde ne durumdayız? Şimdi, bu çok önemsedğim bir çalışmaydı, onu arz etmiş olayım. Sayın Kuşoğlu, yine Bakanlık bütçesine konulan ödeneklerle ilgili mali transferler konusunu söylemişsiniz, onu söyleyeyim. Taşımacılık Anonim Şirketine yapılacak sermaye transferi nedeniyle ortaya çıkan açıklarda Hazine Müsteşarlığı tarafından sermayesine mahsuben karşılama söz konusu. “Bakanlığımızdan yapılan mali transferler ne?” diye bir soru sormuştunuz. Onun sebebi o çünkü TCDD Taşımacılık ile TCDD birbirinden ayrıldı. Ayrılırken belli bir süre, işte, hesaplar orada gözüktüp öbür tarafa transfer söz konusu olabilir.

Siber saldırı rakamlarını sormuştunuz. Gerçekten çok arttı, buna hiç şüphe yok, sizinle de daha önce paylaşmıştık. Elektronik haberleşme altyapısı kamu kurum, kuruluşları başta olmak üzere, enerji, bankacılık, sağlık gibi kritik sektörlerle karşı yapılıyor. Sebep de şu: Buralar direkt, çok insanı, anlık etkileyebilir. Başka bir yere yaptığı zaman bir gün idare edersiniz ama buralar böyle. Özellikle geçen sene, 2015 yılında saldırı sayısı 1.489 -bu rakamlar önemli- 2016 yılında 8.625, 2017 yılında -bugüne kadar- 69.477. Ama bunlar...

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Müthiş bir artış.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Nasıl dediniz?

BİHLUN TAMAYLİGİL (İstanbul) – Çok müthiş artış var.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Çok müthiş artış var ama Değerli Başkanım, memnuniyetle ifade etmek gerekir ki siber güvenliğin çok önemli olduğunu bilip özellikle Siber Olaylara Müdahale Merkezi kurmuş olmamız, siber olaylara müdahale ekipleri kurmuş olmamız ki -benim yansımda var- 741 kuruma bu ekipleri kurdurduk, sürekli irtibatlıyız, sürekli birbirimizi bilgilendiriyoruz çünkü herhangi bir yerde bu tip bir saldırı olduğunda bunu görüp diğerlerine bildirirseniz oralara da olsa bile tedbirinizi alıyorsunuz, bu çok önemli. Ve yine Kamunet'i kurup özellikle 43 kurumda ki sene sonunda bunun 170'lere varmasını hedefliyoruz, burada da kriptolu bir yazışmayla bu işlemleri yürütmek... Buna karşı gerekli tedbirleri alıyoruz, eylem planlarını yaptık ama gevşemememiz gerekiyor, gevşediğimiz gün kaybettiğimiz gündür çünkü elektrik dâhil, bankacılık dâhil, sağlık dâhil o kadar çok sistem... Evimizdeki bütün makineler artık bir şekilde elektronik, birbiriyle etkileşim içerisinde; kullandığımız araç da dâhil buna. Araçla gidiyorsunuz, eğer yazılım sağlıklı değilse, birileri müdahale etse Allah korusun sizi uçuruma götürür. O yüzden çok önemli bir alan. Teşekkür ediyoruz. Bununla ilgili gereğini yaptığımızı özellikle...

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Bunların hepsi etkili olan saldırılar mı Sayın Bakan?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Nasıl?

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Hepsisi etkili olan saldırılar değildir herhâlde.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Yok tabii.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Bir saldırı var ama...

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Hayır, saldırı sürekli var, bunların içerisinde etkili olanları tabii dünyayı etkiliyor. Eş zamanlı haberler alıyorsunuz, tedbiri üst seviyede alıyorsunuz ama sonuçta bu kadar saldırı var.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Etkili olan, olmayan ayrımı yok mudur? Önümüzdeki dönemde belki öyle bir ayrım yapabilirsiniz...

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Aslında vardır da tabii bir saat yirmi dakika...

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Süreyya Bey bırakmıyor ki konuşalım.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Yok, yok, hayır, Süreyya Bey de haklı. Ben de Komisyon üyeliği yaptım. Siz her gün çalışıyorsunuz, her gün bir bakanlığın sunumunu saatlerce dinlerseniz doğrusu o da sizin açınızdan çok hoş olmayabilir. Bir saat yirmi dakika konuştum, çok uzun konuştuğumun da farkındayım, sabır da gösterdiniz ama inanın ki dörtte 1’ini, beşte 1’ini...

BİHLUN TAMAYLIGİL (İstanbul) – Binali Bey’i aratmadınız. Binali Bey de bundan önce en uzun konuşan bakanımızdı.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Binali Bey üç saat konuşmuştu Değerli Tamayligil.

BİHLUN TAMAYLIGİL (İstanbul) – Onun için aratmadınız, el vermiş size, Bakanlığa mahsus.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Ben kendi arkadaşlarımı özellikle hep uyardım, dedim ki: Komisyon, tamam, bize sabır gösteriyor ama sabrı zorlamayalım. Dolayısıyla, çok ayrıntılı verilebilirdi.

Yine, kamu-özel iş birliği modeli yürütülen işlerde yatırımı tamamlanmış olan projelerin donanım varlık kayıtlarının yapılmaması yönünde bir ifadeniz vardı. Bununla ilgili ekipler kuruldu, bunun gereği yapılıyor, özellikle bunu vurgulamak isterim ve yine bölgelerimizde de aynı şekilde gerekli kayıt ve güncelleme işlemleri devam ediyor.

“Başlangıç ödeneği ile yıl sonu ödeneği arasında çok fark var.” dediniz. Tabii, doğrusu yıl içerisindeki ilerlemeye bağlı olarak bizim veya başka kuruluşların da yetiştiremediği, ödeneğini harcamadığı alanlar olabiliyor. O ödenekleri kullanmak marifetiyle biz Bakanlık olarak biraz fazla ödenek kullanmış oluyoruz, bir. Bir de yıl içerisinde öngörülme kaynaklar çıkabiliyor. Doğrusu, biz o kaynaklar marifetiyle yükleniyoruz. Tabii, mali disiplin olarak bunun başlangıçta gelip Plan ve Bütçe Komisyonundan, Meclisten geçmesi daha doğrudur, hiç şüphe yok ancak kaynak oluştuğunda da biz bir sonraki yılı beklememek adına, projelerin bitirme sürelerini kısaltmak adına bundan yararlanıyoruz, özellikle onu vurgulayayım.

“Hane halkına yapılan transferler, kâr amacı gütmeyen kuruluşlara yapılan transferler nedir?” demiştiniz. Örnek olarak: Kredi Yurtlara bağlı yurtlarda internet hizmeti veriyoruz, onların ücretini almıyoruz, onların karşılanması var; Mesleki Yeterlilik Kurumuyla ilgili aidat ödemelerimiz var; yine, TCDD Taşımacılığın sadece sosyal fayda anlamında Mersin-İskenderun arası mıydı, bir soru geldi. Sayın Tanal, siz mi söylediniz?

MAHMUT TANAL (İstanbul) – Efendim, onu Sayın Musa Bey söyledi.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Ha, Musa Bey söyledi, gitti.

MAHMUT TANAL (İstanbul) – Mazereti vardı, gitmek zorunda kaldı, kusura bakmayın.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Musa Bey söyledi, haklı. Onun gibi, TCDD Taşımacılığın sosyal sorumluluk çerçevesinde yaptığı taşımalar var dolayısıyla onlara aktarılan ödemeler var; ona da cevap vermiş olalım. O taşımalar devam ediyor, herhangi bir durma söz konusu değil. Kaldı ki ona ilişkin torba kanunla sürenin ötelenmesine yönelik Komisyonunuzdan da uygun görüş aldık, inşallah Meclisten de çıkar. Belki bu düzenlemeden haberi olmayanlar “Bitiyor mu acaba?” diye düşünüyor olabilirler. Evrensel Hizmet Fonu kapsamında özellikle Çanakkale ile adalar arasında taşımacılık yapılmasıyla ilgili desteğimiz var çünkü çok ciddi mağduriyetler vardı, oraya yapılan ödemeler var. Gören Göz Projesi’ne yapılan ödemeler var. Bir de PTT’nin evrensel posta hizmetleri yükümlülüğü kapsamında, ücrâ noktalarda kârlı olmayan taşımalar var, özel sektör bunu yapmıyor. Ancak yasasında da koymuştuk, bunu PTT’ye görev olarak verdik, oraya aktarmalar var. “Sayıştay raporuna ilişkin hazine yardımlarına ilişkin vurgular.” demiştiniz, onun devamı diyelim. Mesela, Karayollarında öğlen yemeği için kullanılan bir ödenek var. Sosyal Güvenlik Kurumuna ilişkin ödenen devlet primi için bütçeden ayrılan ödeneğin yüzde 20’sini ödeme durumu var. Bunun gibi birçok örnek verilebilir. Tabii, en önemlisi de hane halkına yapılan transferlerin dışında da yap-işlet-devret projeleri kapsamında garantiden kaynaklı ödemeler yine bu fasıldan ödeniyor, onu söylemiştik. Yurt dışına yapılan transferler ise şu: Üyesi olduğumuz uluslararası kuruluşlar var, onların aidatları var. Silinen alacaklar konusu vardı, yıllarca takip edildiği hâlde tahsil edilemeyen ve günümüzde de parasal değeri kalmayan rakamlar var, 2016 yılında bu şekilde 43 lira 33 kuruşluk tahsilattan vazgeçmişiz. Hep kuruşlardır, üst üste koyduğunuzda 43 lira ediyor. Sayıştay raporlarına ilişkin başka bulgular da vardı, ona da eğer cevap vermediklerim olursa yazılı olarak cevap vereceğim.

TELEKOM’la ilgili ortak bir açıklama yapacağım uygun görürseniz, sizin de TELEKOM sorunuz vardı. Yine, Sayın Ali Özcan’ın ifadeleri vardı, “Sadece 1 liralık işler 3 liraya çıkıyor.” dedi, doğrusu neye dayanarak söyledi çok bilmiyorum ama yani ikmal ihalelerinden kaynaklı 1 liralık işlerin 3 liraya çıktığı olmuştur ama ”Bu genelde böyledir.” gibi bir ifade kullandılar, doğrusu o çok doğru değil.

Bir de ortalama fiyatla ilgili uygun görürseniz, yeri geldi, Sayın Erdoğan da söyledi, Ali Bey de bir ifade kullandı. Sayın Erdoğan, sizin tespitiniz yüzde yüz doğru. 50 çeşit, 50 kalem iş var, müteahhit bakıyor hangisi erken bitecek, dönüyor ona yüksek fiyat veriyor, hangisi geç bitecek, ona düşük fiyat veriyor, günün sonunda iş biterse de yüksek fiyatları önce almış oluyor. Ancak bunun önüne geçmekle ilgili 2013’te bir düzenleme yapıldı, bu düzenlemede “fiyat dışı unsurlar” diye bir şey getirildi bunu engellemek için. Firmalar fiyatlarını veriyorlar, diğer kısımlarını inceliyorsunuz, geçerli teklifleri tespit ediyorsunuz, geçerli teklifleri tespit ettikten sonra dönüyorsunuz fiyat dışı unsurlara bakıyorsunuz. Fiyat dışı unsurlar tam da dediğinizi tanımlıyor. İşin önemli olan yaklaşık yüzde 70’lik kısmını teşkil eden önemli kalemleri tek tek sayıyorsunuz ve bu her kalemin birine de bir puan veriyorsunuz, bunu da ihaleye çıkarken deklare ediyorsunuz. Elimde bir iş var, işin ismini söylemeyeyim ama 47 kalem iş tanımlanmış durumda, bunlar işin ağırlığını oluşturuyor, diyor ki: “Bu her bir kalemin bir ağırlığı olacak.” Mesela ne? TBM, önemli bir unsur, ağırlığı var ve toplam 30 puan.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – TBM, tünel kazma makinesi değil mi, bilmeyenler için?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Tünel delme makinesi.

Bir makineyi tünel delme makinesiyle delegekseniz bu önemli bir yekûnunu teşkil ediyor. Fiyat dışı unsurlara 30 puan veriyorsunuz toplam. 30 puanın içinde mesela TBM’e 3 puan verilmiş, direkt yüzde 10’u, önemli bir rakam. Yine, makineyle tüneli delegekseniz buna 2 puan verilmiş gibi. 0,5 puan var, düşük olanları da söyleyeyim, mesela tünelde hazır nervürlü hasır çelikten iksa yapılması küçük bir iştir, 0,5 verilmiş. Betonarme için de yine ince çelik nervürlü temini, bunun işçiliği küçük bir iştir,

0,3 verilmiş yani yüzde 1'i ediyor. Ağırlığına bağlı olarak bu puanlar veriliyor, sonra dönüyorsunuz tek tek birim fiyatlarını açıyorsunuz, artı-eksi yüzde 20'nin içerisinde kalırsa bu puanı alıyor, yüzde 20'nin içinde kalmazsa oradan 0 alıyor. Bunun amacı ne? Sizin o söylediğiniz hileşeriyenin önüne geçmek.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Anladım ben.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Ne olmuş? Fiyat olarak söyleyeyim, 519 milyon teklif veren biri 30 puanın 21,6 puanını almış, ağırlıklı ortalamaya gidiyorsunuz kıyaslarken -fiyat yine 519, değişmiyor da- sanki fiyatı 560 milyonmuş gibi kıyaslıyorsunuz. 525 milyon veren 28,5 puan almış. En düşük mali teklif, artı, fiyat dışı unsurlar, topluyorsunuz, en düşük puanı kim aldıysa bu sefer onu baz alıyorsunuz. 525 veren bu anlamda en iyi puanı aldığı için 525 olarak kalmış, diğerlerini bununla kıyaslıyorsunuz. 519 daha düşükken 560 gibi gözükmüş, sebebi, işte, birkaç kalemde dediğiniz gibi yollara başvurmuş.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Doğru yöntem budur ama.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Mesela, 648 milyon teklif veren biri de tam 30 puan almış, hepsinde bu aralıkta kalmış, kıyaslamaya gelirken 648 olarak değil de sanki 596 vermiş gibi ona da lehte bir durum sağlanmış. Dolayısıyla en düşük fiyatı veren değil, ondan bir sonraki kazanmış. Yani o dediğiniz yola tevessül etmesinler, bunun önüne geçilsin diye bu yöntem bulunan bir çözümdür. Ha, yüzde yüz iyi bir çözüm müdür? Değil ama daha önceki hileşeriyeyi engellemek adına çok önemli bir yoldur, bunu...

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Bu yöntemin Avrupa Birliği tarafından daha da kalitelileri var ama o zaman şunu da söyleyeyim, böyle güzel şeyler yapıyorsanız şu pazarlık usulü ihaleleri de sınırlayın da...

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Şimdi onun da cevabını vereceğim.

Ali Bey'in bu sorusuna da cevap verdikten sonra Ali Bey'e de teşekkür ederim, iltifat kısımları da vardı.

Sayın Arık "Kayseri üvey evlat mı?" dedi. Kayseri'nin üvey evlat olmadığını özellikle söyleyeyim. Arkadaşlar, havalimanıyla ilgili Kayseri Havalimanı'nda yeni bir terminal yeri ihtiyacı vardı, yer olmadığı için yapamadık ama askeriyeye anlaştık, sivil tesis yapılmasıyla ilgili 100 bin metrekarelik bir alanı da tahsis ettiler, şimdi onun proje hazırlıklarını yapıyoruz. Kayseri'nin üvey evlat olmadığı şuradan belli: 83 kilometre bölünmüş yolu varken 537 kilometre üzerine yol ilave edilmiş, 1 kilometre sıcak asfaltı varken 313 kilometre sıcak asfalt üzerine ilave edilmiş. Ankara-Kayseri hızlı tren projesi kayıtlara girmesi açısından önemli, proje bitti, aralık ayı içerisinde yapım ihalesine çıkacağız ve 143 kilometrelik Yerköy'e kadar olan kısmı zaten Ankara-Sivas içerisinde yapılıyor, 142 kilometrelik Yerköy'den Kayseri'ye kısmı da inşallah üç-üç buçuk yıl içerisinde bitirmiş olacağız, bu daha önce söylediğimiz bir ifadeydi.

Ejder Bey iltifatlar ettiler, kendi projeleriyle ilgili talepleri oldu, onları da aldık, hem size bilgi vereceğiz hem gereğini yapacağız.

Baki Bey, özellikle Çukurova Havalimanı'yla ilgili gerek siz söylediniz gerek Şükrü Bey söyledi, altyapıyı ihale ettik, sıkıntılar vardı, doğrudur, zemin sondajları yapıldı, zemine yönelik tespitler yapıldı, çözümlere yönelik müşavir üniversite, firma, idare oturdular, geçen hafta da orada bir toplantı vardı, Genel Müdürümüz de katıldı, bütün süreçleri bitirdiler, şimdi hızlı bir şekilde iş yapılacak ve inşallah önümüzdeki yıl altyapıyı bitirmek yönünde zaten sözümüz vardı, üstyapıyı da 2019'da bitirip inşallah ikinci yarısında tamamen hizmete açmış olacağız.

Yine, Mersin Yenice Lojistik Merkezi'nin 1'inci etabı açıldı, bugüne kadar yaklaşık 100 bin ton yük taşınmış durumda; 2'nci etabı muhtemelen murat ederek sordunuz, onu da inşallah 2018'in ilk yarısında tamamen bitirip tam kapasiteyle işletmeye açmış olacağız.

Akdeniz Sahil Yolu gerçekten çok çok önemli, önemi de şuradan kaynaklanıyor: 446 kilometrelik yolu 404 kilometreye düşürecek ama sadece o 42 kilometrelik kısalma önemli değil, gerçekten tünellerle, viyadüklerle çok kullanışlı, standardı yüksek bir yol hâline getiriyoruz. Şu ana kadar 10 tane tüneli hizmete açmış durumdayız, 60 tane köprü, 1 tane viyadüğü hizmete sunmuş durumdayız, yine 16 tane köprülü kavşağı hizmete sunmuş durumdayız ama 28 tünel olacak, 17 viyadük olacak, 65 adet köprü olacak, 19 tane de köprülü kavşak olacak. Tamamının bitirilmesi hedefi 2020 çünkü siz de geldiniz, bir kısmına beraber baktık, ben güzergâhı da gezdim, gerçekten çok zor bir güzergâhtan bahsediyoruz.

Mersin Çeşmeli otoyoluyla ilgili YPK kararı çıktı, yap-işlet-devret modeliyle ilgili YPK kararı çıktı, Hazineyle görüşüldü, hatta dün imzaladım. Bu sene içerisinde amacımız bunun ihalesini yapmak ve önümüzdeki yılın ortalarına kadar da ihale sürecini bitirip işe başlamış olmak.

Onun dışında da sorularınız vardı ama müsaadenizle, diğerleri proje bazlı tek tek ayrıntılardı, onları sizi bilgilendirerek vermiş olalım.

Sayın Tanal'ın "Özellikle 21'inci maddeye göre kaç ihale yaptınız?" ifadesi vardı. Bu sene 139 tane 21/(b)'ye göre ihale yapmış durumdayız, 362 farklı firma katılmış -davet etmişiz- 109 farklı firma ihaleleri kazanmış. Bunun dışında da büyük kuruluşlarımız, küçük olan kuruluşlarımız da ya da küçük demeyelim de yatırımları küçük olan kuruluşlarımızı saymayalım ama, 1.814 de diğer yöntemlerle yaptığımız ihale var.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Bedellerinin toplamı olarak, yaklaşık maliyet olarak pazarlık ne kadar, açık ihale ne kadar?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Rakamları da çıkarırız, o paraları da çıkarırız.

Sayıştay raporuna yönelik Sayın Tanal'ın eksik belgelerle ilgili hak ediş ödendiği yönünde bir ifade vardı. Kesinlikle eksik belgeyle hak ediş yapılması söz konusu değil, kaldı ki kurumun kendi teftişi tarafından da bunlar denetleniyor.

Devam eden işlerde teminat mektuplarına yönelik sorularınız vardı. Şöyle ki: Eğer vaktinden önce teminat mektubunu yenilemezse, uzatmazsa biz yine de hak edişlerinden kesinti yaparak emanet hesaba alıyoruz. Dolayısıyla orada herhangi bir atlama olmasın diye.

Yine bunu Sayın Tanal, siz mi sordunuz bilmiyorum ama işte, "Bir yolda sürekli çalışma var." gibi bir ifade kullanıldı. Tabii, yol mesela sathi kaplama olarak yapılıyor, yapılırken bir şeridini yapıyorsunuz, sonra öbür şeride geçiyorsunuz. Daha sonra BSK yaparken benzer işlemi yapıyorsunuz. Sadece BSK yaparken üç aşamalı iş yapılıyor; aşınma tabakasını bitiriyorsunuz, sonra binder tabakasına geçiyorsunuz, sonra bütümlü temel tabakaya geçiyorsunuz. Üç iş, iki şeritliyse de altı iş anlamına geliyor; biri bitmeden diğerine başlayamıyorsunuz. Dolayısıyla yolu kullanan şey zannediyor: Ya, bitirmişlerdi, trafiği açmışlardı, tekrar döndüler aynı yolu yapıyorlar. Bundan kaynaklanıyor.

YİD modeliyle ilgili işte, "40 milyar para ödenecek." gibi paradan bahsedilmişti, onun 1 milyar 128 olduğunu ifade etmiştim.

Bingöl Havalimanı'yla ilgili isim vererek "Müdürlüğe atamışsınız, bununla ilgili soruşturma yapılmış mı?" dediniz. Kurumda on yıl, devlette on dört yıllık çalışması var bu arkadaşın, bu tecrübeye bağlı olarak atanmış durumda. Atanmadan önce valilik soruşturması da ve kurum soruşturması da yapılmış durumda.

MAHMUT TANAL (İstanbul) – Olumlu mu gelmiş?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Evet, olumlu gelmiş. Ancak sizde bir bilgi varsa, istirahatım, o bilgiyi bizimle paylaşırsanız o boyutu da inceleyelim, yanlış bir işlem yapmış olmayalım.

MAHMUT TANAL (İstanbul) – Vali yardımcılığının o konuyla ilgili resmî belgesi var, ben size şuradan göstereyim. Onu vali yardımcısından alırsanız, size net verecek.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Memnuniyetle. Yani valilikten gelen görüş var ama onu memnuniyetle isterim.

MAHMUT TANAL (İstanbul) – Çok da ağır itham...

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Kişilerden alacaklar hesabında yer alan alacakların tahsil edilmemesi, tahsil edilen alacakların hesaba kaydının yapılmaması ifadeleri vardı. Kişilerden alacaklar hesabından tahsil edilmek üzere özellikle hukuk müşavirliğine intikal ediliyor, onlar da şahıs alacaklarının tahsili için gerekli yasal yollara başvuruyorlar, onu söylemiş olayım.

Sayın Pekşen "TÜRKSAT uydularından kaybolan var mı?" demişlerdi. Kaybolan uydumuz yok ancak değerli arkadaşlar, uyduların belli bir kullanım ömrü var, kullanım ömrü dolan uyduyu mevcut yörüngesinden 350 kilometre daha ileriye, güvenli bir yere götürüp bırakıyoruz ve böylece de kapatıyoruz tamamen; bizim açımızdan kullanım ömrü dolmuş oluyor. Yoksa herhangi bir kayıp söz konusu değil.

"TÜRKSAT 5A ve 5B'ye ihtiyaç var mı?" demişlerdi. Özellikle ben sunumda da söylemişim, 31 derecede frekans haklarımız var, ona kendi uydumuzu gönderip o frekansta yer almazsanız tekrar orada yer almak için şu an için uydu fırlatmayı öngören ülkelerin hepsinin en sonunda sıraya giriyorsunuz. Bu da bir daha o yörüngede, o frekansta yer alamamız anlamına geliyor. O yüzden TÜRKSAT 5A'yı fırlatacağımız yerde 2021'de bu hakkımızı kaybediyoruz. Dolayısıyla bu hakkı kaybetmemek için 2020'de fırlatacağız. TÜRKSAT 5B'de de 2022'de herhâlde -Cenk Bey, yanlış ifade de bulunmayayım- 2021'de fırlatacağız ki o hakla ilgili herhangi bir sıkıntı gelmesin ve yine söylemiştik, bunlar aynı zamanda Q frekansı bandında da beş ülkeden biri olmadan özelliğine taşıyacak bizi. Bu da bize çok ciddi bir avantaj sağlayacak.

MAHMUT TANAL (İstanbul) – Bakanım, özür dilerim, eksik hak edişlerle ilgili Sayıştay raporu sayfa 32'de var, ben orayı okudum.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Şimdi, şöyle: Sayıştay raporları tutuyor, bize de geliyor, biz de onun gereğini yapıyoruz, sonra da Sayıştaya "Şunun gereğini yaptık." diye söylüyoruz. Dediğiniz tespitlerden sonra da o işlemler yapılıyor. Onlara da teşekkür ediyoruz yaptıkları tespitler, tekrar aynı hataya düşmemek adına bize gösterdikleri yol için.

Bakü-Tiflis-Kars demir yolunda Sayın Pekşen büyük rakamlardan bahsetti. Doğrusu benim de gönlümden çok büyük rakamları ifade etmek geçiyordu ama ihtiyatlı tarafta kalmak adına rakamlar söyledim. Gerçekten tek başına düşünürseniz çok büyük bir proje olmayabilir ama üstlendiği misyon anlamında çok ciddi ülkemizin ekonomisine katkısı koyacak; sadece ekonomi değil, turizm ve kültür etkileşimi anlamında da o coğrafyada çok önemli bir görev ifa edecek.

“Gayrettepe üçüncü havalimanı metro ihalesini de yeterliliği olmayan bir firmaya verdiniz.” diyor. Doğrusu sadece o firma değil, başka firmalar da itirazlarda bulunuyorlar, biz bütün bu belgeleri inceliyoruz. Herhangi bir eksikliği olan, belgesi tam olmayan bir firmaya bizim vermemiz söz konusu değil ancak gazete haberlerinde benzer ifadeler çıktı, onun da sebebi şu: Biri birini şikâyet ediyor “Eksik belgeyle ihale aldı.” diye, o gazete haberinde sanki böyle bir şey vuku bulmuş gibi yer alıyor, hâlbuki biz de –bize de itiraz ediyorlar çünkü- Kamu İhale Kurumu da ilgili mahkemeler de bunun incelemesini yapıyor. Böyle bir şey yapmamız söz konusu değil, onu özellikle vurgulayayım.

Trabzon Havalimanı’yla ilgili kapasite yetersizliğinden bahsettiler. Doğrusu çok ciddi de yolcu var. Pisti 210 metre uzatmak yönünde çalışmaları son aşamaya getirdik, nitekim bu ay içerisinde saat 13.00 ile 16.00 arasındaki üç saatlik periyotta pistle ilgili gereğini yapacağız. Pist çok daha verimli, çok daha güzel bir hâle gelecek. Diğer işleri pisti kapatmadan yapmıştık, Salih Bey de biliyor, ancak yine de Gençlik ve Spor Bakanlığının tesislerinin olduğu yerde yeni bir havalimanı yapabilir miyiz, kapasiteyi geliştirebilir miyiz diye o yönde de çalışmamız var; onu da özellikle vurgulayalım.

“16 tane şirket vardı, işte, battı.” gibi ifadeler kullandılar. Şimdi, şöyle: Şirketler bize geliyor, genel havacılık ruhsatı alıyorlar, hava taksi işletmeciliği yapmak üzere ruhsat alıyorlar, biz ruhsatlarını veriyoruz; bazıları işe başlıyor, bazıları işe başlamadan bu piyasadan çekiliyor. Bu anlamda 13 tane şirket ya sefer yapmamış ya da faaliyetlerini durdurmuş, doğrudur ama bilinmeli ki havacılık sektöründeki politikalarımız ve serbestleşme kapsamında daha önceden kurulmuş ama iş yapmayan şirketler de şimdi, Türk Hava Yolları nasıl ki bir dünya markası oldu, onlar da artık dünya çapında iş yapabilir hâle geldiler.

Yine, “Türk Hava Yollarının Ankara-İstanbul arası uçaklarını büyük gövdeli koyuyorlar, kısmen boş gidiyor.” dediler. Tabii, kendi planlamaları çerçevesinde yapılan işler ama bir gerçek de var ki küçük uçağı koyduğunda yetmiyor, o zaman ondan bir sonraki büyük uçağı koyuyor, öyle olunca da boş kapasite oluşabiliyor ama kimse de boş uçak çalıştırmaz, onu özellikle vurgulayayım.

“İstanbul yeni havalimanında ağaç katledildi.” diye Sayın Çakırözzer’in ifadeleri vardı ama ben rakamları özellikle söyledim, onun için belki tekrar girmemek lazım ama...

Atatürk Havalimanı’yla ilgili birçok arkadaşımızın soruları, önerileri vardı, onu ifade ettim. Tabii, genel havacılığa, bakım onarım, müstakil kargoya, devlet uçaklarına da dâhil hizmet edecek mevcut yerler ancak gerek mevcut terminalin kullanılması gerekse alanın İstanbul’a nefes katılacak şekilde düzenlenebilmesi yönünde çalışmalar var ama o çalışmalar tamamen bittiğinde inşallah sizinle de elbette ki paylaşmış olacağız.

Yine Sayın Erdoğan sordu galiba. Bunun kiralaması 2021’e kadar, bağımsız uluslararası bir kuruluşa çalışmayı yaptırıyoruz, bizim arkadaşlarımız da dâhil, 2021’e kadar, yeni havalimanı açıldıktan sonra. Onların kaybı ne? O telafi edilecek çünkü onun fazlasını diğer taraftan almış olacağız, onu özellikle vurgulamış olalım.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Ne zaman biter o çalışma?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Zaten şu an çalışılıyor, 29 Ekim 2018’de öbür havalimanı açılıncaya kadar bu çalışmayı bitirip onlarla da gerekli mahsuplaşmayı yapmamız lazım ki şu anki işletmeci de bunu biliyor.

“Eskişehir’e niye uçak yok?” dediler. Doğrusu Eskişehir’de tabii bizim görevimiz pisti yapmak, terminali yapmak, uçulabilir hâle getirmek; uçmak ise tamamen hava yolu şirketlerinin tercihleri. Nitekim ister yurt içine ister yurt dışına daha önce seferler kondu ama yeterli yolcuyu bulamadıkları için iptaller oldu ancak yüksek hızlı trenin de burada yadsınamaz bir etkisi var, İstanbul’a, Ankara’ya yüksek hızlı tren olunca insanlar orayı kullanıyorlar.

“Booking.com’u engellediniz.” dediler. Bizim “booking.com”la ilgili herhangi bir engellememiz yok. Özellikle, mahkemenin yine burada bir kararı var. Türkiye’deki otellerin pazarlamasının kullanıcılara bu yöntemle yapılmamasına yönelik bir mahkeme kararı var. Onlar da ihtiyatlı tarafta kalmak adına mahkemenin kararını uyguluyorlar. Bizim Bakanlık olarak yaptığımız herhangi bir işlem yok.

Eskişehir-Pendik arası hızlı tren, tabii, bunun devamında banliyö hatları da söz konusu. Birçok arkadaşımız sordu; Garo Bey sordu, Aykut Bey de sordu galiba, İstanbul milletvekillerimizden soranlar oldu.

Eskişehir-İstanbul arası, özellikle Doğançay, Sapanca civarlarında, Pamukova’da yaptığımız tüneller var. O tünellerin olduğu bölgelerde yavaşlamalar var ama tünellerin tamamında inşallah şu an çalışma yapılıyor. Tüneller ve viyadükler bittiğinde kesintisiz 200 kilometreye çıkmış olacak ancak banliyö hatları, Pendik’ten sonrası ve Halkalı’ya kadar olan kısımda gerçekten yoğun bir çalışma var.

Yine, bir eleştiri vardı, doğrusu kim söyledi bilmiyorum ama. “Daha önce bitireceğiz” dediniz. Doğru, daha önce bitiremedik. Biz yükleniciyle sözleşmeyi feshettik, uluslararası tahkim mahkemesine gitti, tahkimi biz kazandık ve kazandığımız tahkimden kaynaklı paranın hesaplanmasıyla ilgili de mahkeme süreçleri bitti. Orada da kazandığımız rakam aşağı yukarı belli ama yüzde 100 açıklanmadığı için ifade etmedik. Para olarak kazandık ama keşke kazanmasaydık, keşke yapsalardı, işi bitirselardı, biz İstanbulluları banliyö kullanmamak adına bu kadar mağdur etmeseydik. Bunun farkındayız ama inşallah 2018’in sonuna kalmadan tamamını bitirmek... Sunumda vardı, özellikle belli kısımlarına artık travers ray da döşenmeye başlandı. Gerçekten, çok hummalı bir çalışma yapılıyor. Artık 2018 sonunda inşallah tamamen bitmiş olacak. Dolayısıyla Gebze’den Halkalı’ya kadar Marmaray araçlarıyla, Marmaray standardında çalışacak. Ayrıca, ana hat trenleri için de üçüncü bir hat yapılıyor. Yüksek hızlı trenlerimiz Haydarpaşa’ya kadar gidebileceği gibi, bir kısmı karşıya da geçebilecek, gece de yük taşıyabileceğiz, onu özellikle söyleyeyim.

BAŞKAN – Sayın Bakanım, artık toparlamanızı rica edeceğim. Arkadaşlarımızın dokuzda uçağı varmış, oraya yetiştirmemiz lazım.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Öyle mi? Peki.

Ben müsaadeniz olursa... Çok soru geldi, çok öneri geldi. Madem “Bitirin.” dediniz. Tabii, her bir soru bizim için değerli, her bir eleştiri bizim için değerli, her bir öneri...

KADİM DURMAZ (Tokat) – Sayın Bakan, Tokat’ın uçağıyla ilgili bir şey söyleyin.

BİHLUN TAMAYLIGİL (İstanbul) – Şu cevaplar şahıs bazındaysa onları bize dağıttırır mısınız? Cevaplamadığınız şeyler var, sanırım milletvekili bazında hazırlanmış, onu dağıttır mısınız?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Yo, yo, şöyle: Değerli Vekilim, haklısınız ama ben hep konuşma notlarını arkadaşlardan şöyle isterim: “Bana hatırlatıcı not verin.” Bazen buradaki cümle sizin için hiçbir anlam ifade edemeyebilir ama onun anlamlı, düzgün metin hâline getirilmesi lazım.

Başkanım, istersen bunda bana bir süre ver “Şu kadar güne kadar.” de, ben bütün sorulara yazılı cevapları o güne kadar değerli Komisyon üyelerimize iletmiş olayım.

BAŞKAN – Sayın Bakanım, on beş gün içerisinde alabilirsek...

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Tamam, memnuniyetle. Değerli Başkanım, hiç olmazsa Genel Kurula gitmeden bitirmiş oluruz.

BAŞKAN – Genel kurula gitmeden işte, evet.

BEDİA ÖZGÖKÇE ERTAN (Van) – Van’la ilgili sorulara cevap vermediniz.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Van’la ilgili şöyle, çok önemli tespitte bulundunuz “Mahkeme kararlarını uygulamyorsunuz.” diye. Bu önemli bir tespiti, özeti bu. Van çevre yoluyla ilgili idare mahkemesinin verdiği bir karar var, belediyenin oradaki işlemlerle ilgili olumlu, olumsuz görüşleri var. Biz sonra kamulaştırma ile ilgili, 18’e göre uygulama da dâhil, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Mekânsal Planlama Genel Müdürlüğüyle yaptığımız anlaşma çerçevesinde, kamulaştırma sürecini tamamen onlar yürütüyor. Onlar yürütürken de mahkeme kararını dikkate alarak işlem yapıyorlar ve inşallah yakında biter bitmez Van çevre yolunun ihale sürecini başlatacağız çünkü Vanlılar için çok önemli. Viyadük önerileriniz, şuydu, buydu; onların hepsine bakacağız ama bilinmeli ki orada bir...

BEDİA ÖZGÖKÇE ERTAN (Van) – Kamulaştırma yoluyla mı yapılacak? Çünkü yanlış anlamadıysam bir kanun çıkartılacak.

BAŞKAN – Hayır, hayır, 18’inci madde uygulaması mahkeme kararı dikkate alınarak Mekânsal Planlama Genel Müdürlüğü tarafından yürütülüyor çünkü onların, böyle bir, onları dikkate alarak imar planı yapma yetkileri ve ona göre 18’inci maddeyi uygulama yetkileri var, onun gereğini yapıyorlar. Tabii, daha sonra da bir üst mahkemeye de gitmiş. Üst mahkeme de bu sefer idare lehine yürütmeyi durdurma kararı vermiş durumda ama onlar önemli değil. Biz artık bir önceki mahkeme kararını dikkate alarak zaten o işlemi yürütüyoruz. Tabii, orada avukatlar vardı, davacılar vardı. Bu yürütmeyi durdurma kararından sonra onlar da bunlar dikkate alınarak imar planı yapıldığını görünce de davalarından vazgeçtiler, onu özellikle vurgulamış olayım.

İBRAHİM AYHAN (Şanlıurfa) – Şanlıurfa’yla ilgili...

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Şanlıurfa’yla ilgili Değerli Ayhan’ın söylediği...

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Sayın Bakanım, Rize, Rize önce, bak şikâyet ederim seni. Beni saraya göndermeyin, Külliye’ye göndermeyin beni.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Sayın Bekaroğlu, bakın, o zaman... Çünkü siz biraz da sert eleştirdiniz, hakkınızı helal edin ama.

Şimdi, Rize, Artvin ve Trabzon... Cumhurbaşkanımızın oranın hemşehrisi olması elbette ki onların da gururudur, bizim de gururumuzdur, o ayrı bir şey, o işin manevi tarafı ama biz diğer illerimizde yaptığımız gibi bu üç ilimize de hizmeti yapıyoruz, bu konuda hiç şüpheniz olmasın, hizmet aksamaması yok. Nitekim, havalimanları onu gösteriyor.

Şuna geleyim sadece: Ovit Tüneli... Ovit Tüneli’ni yaptığımızda o kadar eleştiri aldık ki. “Ya, burada ne trafik var ki 14.100 metrelik yani 14 kilometrenin üzerinde tünel yapıyorsunuz?” Biz de dedik ki: “Hayır, bu tünel şu anki trafik...” Ha, şeye geleyim tam. Az önce bir örnek verdim ya, batıda talep var, arz yaratıyoruz; doğuda arz yaratıyoruz ki talep oluştursun. Tam buna bir örnek, çok güzel denk geldi. “Ege’de bir yerde günlük 50 bin trafik var, ona tünel, viyadük, köprü yapmak zorundasınız

ama Ovit Dağı'nda günlük 2 bin trafik var diye 14 kilometrelik tünel yapılmaz.” Mantık bu. Bizim bakış açımız bu değil, nitekim onun gereğini yapıyoruz. Biz diyoruz ki: “14 kilometrelik tüneli yap, günde 15 binlik, 20 binlik trafik oluşsun.” Niye? Çünkü sadece Ovit’i yapmıyoruz, o güzergâh üzerinde Erzurum’a 36 kilometre toplam tüneli yapıyoruz, çift tüp olduğunu düşünürseniz 72 kilometre tünel yapıyoruz. Amaç ne? İran’dan, Nahçıvan’dan, Azerbaycan’dan gelecek yüklerin Ovit üzerinden Karadeniz’e inmesi, oradaki lojistik merkez işte o zaman işe yarayacak, onu da kullanması ve oradaki limanların daha da gelişerek hizmet verebilmesi. Sebeplerden biri bu, özellikle bunu söyleyeyim. Gönül ister ki Samsun’dan Batum’a demir yolu yapalım ama öncelikleri koyduğunuz zaman, önce ana artere bağlantı yapmamız lazım. Bunun için de Samsun’u, Trabzon’u önce bağlamamız lazım, onun etütleri, projeleri devam ediyor; sonra da inşallah Batum’a kadar uzatırız ama bir gerçek de var ki...

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Erzurum’dan Rize’ye bağlayın, lojistik o zaman işe yarar.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) –... bütçelerimiz –sonuçta Allah razı olsun, iyi bir bütçe veriyorsunuz ama- ihtiyaçlarla kıyaslarsanız çok sınırlı.

Ve Sahara Tüneli’ni söyledi Selahattin Bey. Sahara Tüneli Kars’a lazım, Ardahan’a lazım, Artvin’e lazım ama en çok da Rize’ye lazım çünkü o Rize’nin 18’inci koridordan Van’a kadar, İran’a kadar inmesini sağlayacak bir projedir, onu da söylemiş olayım.

Şanlıurfa’yla ilgili arkadaşlar özellikle çıkarsınlar, cevap vereyim.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Sivrikaya Muhtarına ne diyeyim?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Muhtarın notunu aldım, özellikle cevabını vereceğim.

GARO PAYLAN (İstanbul) – Kanal İstanbul ve TELEKOM...

BAŞKAN – Arkadaşlar, vaktiniz varsa yani eğer şeyse dinleyelim. “Cevaplar alalım.” diyorsanız devam edebiliriz.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Emin olun ki ben iki saat daha cevap veririm çünkü hepsinin cevapları not olarak var.

BAŞKAN – Sayın Bakanım, size o zaman yarım saat daha verelim. 20.30’da bitirelim ama.

Buyurun.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Değerli Başkanım, uygun görüşünüzle ben TELEKOM’la ilgili cevabı vereyim çünkü gerçekten çok soru var, hepsine de ayrıntılı, yazılı cevaplarımı vereyim. Sadece Sayın Ayhan’ın Şanlıurfa’yla ilgili başka... Bir uçuşlar vardı. Uçuşlarda, tabii, havalimanının uygun olması önemli. Diğerlerini tamamen havayolu şirketleri planlıyor, biz de onlardan rica ediyoruz “Bir etüt yapın –Tokat da vardı- ona göre işlem yapılınsın.” diye.

Bir de Şanlıurfa’da birçok yer söylediniz ama Birecik yolu da çok çok önemli.

MAHMUT TANAL (İstanbul) – Köprü çökmek üzere Birecik Köprüsü, aynı Çaycuma gibi.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Yo, yo, onlarla ilgili, bakın, etap etap, ya proje çalışmaları var ya ihale hazırlık aşamasındayız çünkü söylediğiniz Birecik çevre yolu da dâhil, projesi mevcut. İnşallah iki etapta ihalesini yapacağız ve yine Şanlıurfa-Birecik arası bu 70 kilometrelik yolda BSK olarak hizmet veriyor ama daha da iyileştirilmesi çalışmasına yönelik de çalışıyoruz. Ayrıntılara cevap verebilirim çünkü...

BİHLUN TAMAYLIGİL (İstanbul) – Sayın Bakanım, “asrın projesi” dediniz tanıtımda, asrın projesiyle ilgili bir detay, biraz bilgi verir misiniz?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Asrın projesinden vazgeçmemiz diye bir şey söz konusu değil, onu söyleyeyim. Montrö’yü biz de biliyoruz.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Yazık olacak...

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Yazık olmaz, merak etmeyin.

Montrö gereği haklarımız nedir, ne değildir, bunu uzmanlarıyla sürekli çalışıyoruz. Zaten biz “İstanbul Boğazı’nı kapatacağız.” demiyoruz, o hizmet verecek ama özellikle tehlikeli günlere yönelik, İstanbul gibi gözbebeğimiz bir şehre zarar verecek tehlikelerle ilgili kısıtlamalar getireceğiz. İstiyorlarsa Kanal İstanbul’u kullansınlar çünkü biz alternatif bir su yolu oluşturmuş olacağız. Bununla ilgili de doğru işlem yapmış olmak adına bugüne kadar uzmanlarla yaptığımız birçok güzergâh vardı ama güzergâhlara bağlı olarak ilave sondajlar yapılması, tatlı sularla ilgili ilave tespitler yapılması, denizlerin birbirini etkilemesiyle ilgili de yine bir etüt proje ihalesine çıktık, onunla ilgili de süreçleri başlattık, orman da dâhil buna. Ve oradan çıkan malzemeyle üçüncü hava limanı dışındaki Kemerburgaz... Ben de odun, kömür yaktım, “ağaç kömürü” denilen. O kömürleri çıkaracağız diye oraların nasıl köstebek yuvası olduğunu biliyoruz. Oradan çıkan malzemeyle hem oraları doldurup ağaçlandıracağız hem oradan çıkan tarıma uygun toprağı da yine uygun yerlerde kullanacağız, bunun gibi pek çok proje yapacağız.

Finansal modeliyle ilgili tabii ki bizim de şu an üzerinde çalıştığımız bu, çok büyük bir projeden bahsediyoruz, çok komplike bir projeden bahsediyoruz.

BİHLUN TAMAYLIGİL (İstanbul) – Maliyet açısından?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Dolayısıyla, farklı finansman modellerini bir araya getirecek bir projeden bahsediyoruz. Bütün bu çalışmalar bittikten sonra onlar netleşecek. Zaten o zaman kamuoyuyla paylaşım ihale süreçlerini başlatmış olacağız.

Müsaadenizle, şu TELEKOM’la ilgili konulara geleyim. TELEKOM’la ilgili ben geçen gün bir açıklama yaptım -Sayın Aykut Erdoğan da özellikle bahsettiler- dedim ki: TELEKOM’un kefil olduğu, rehin verdiği herhangi bir hissesi de yok, herhangi bir işlemi de yok. Ancak, OTAŞ... OTAŞ kim? OGER Telecom Anonim Şirketi. Oger Telecom diğer ortaklarıyla beraber TELEKOM’un yüzde 55 işletme hissesine sahip, 2026’ya kadar işletme hakkına sahip. Dolayısıyla, o işletme hakkına sahip olduğu hisseleri, hisse hakkını kendisi rehin vermiş durumda ve bizim için önemli olan şu: TELEKOM’un işleyişinde en ufak bir aksama yok ve gerçekten bu seneki rakamlar çok güzel gidiyor, çok da iyi açılımlar yaptılar. Rakamları siz de incelemişsinizdir çünkü KAP’a ve SPK’ya bildirmek zorundalar zaten. O rakamlar iyi gidiyor. Bugüne kadar Oger’in özelleştirmeden kaynaklı ödediği para 6,5 milyar dolar, yirmi bir yıl için ödediği para, bunun tamamını ödemiş durumda. Temettü olarak aldığı para da aşağı yukarı bu kadar. Yani henüz onların faizlerini, onların kârlarını düşünürseniz bundan sonraki işletme döneminde ancak onları alabilecek durumda. Ve yine, özelleştiği dönemde –bu sorulmadı ama hepsini sırayla gideyim, doğru bilgi vermiş olayım- kasasında 3 milyar Türk lirası var. Yüzde 10’unu işletmesini ayakta tutabilmek için kasasında para olması adına tutmuş; 2,8 milyar Türk lirası hazineye aktarılmış durumda. O dönemde sadece günlük işlemlerini yapmak için 200 milyon tutulmuş. Yine, 1 milyarın biraz üzerinde, 1 milyar 50 milyon kıdem tazminatını şirket üstlenmiş, onu ödemiş. Bugüne

kadar 28,3 milyar Türk liralık yatırım yapılmış durumda, 4 milyar Türk liralık lisans bedeli ödenmiş durumda, hazineye de 10,4 milyar temettü ödenmiş durumda. Gerçi diyeceksiniz ki: “Böyle olmasaydı da yine hazineye ödeyecekti.” Sadece bilgi olsun diye.

BİHLUN TAMAYLIGİL (İstanbul) – Ne kadarlık gayrimenkul satmış peki Sayın Bakanım?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Müsaadenizle, sırayla...

54 milyarlık kurumlar vergisi ve benzeri vergiler ödenmiştir. Ödenecekti bu, şirket büyüklüğüyle... Şirket bugüne kadar 423 milyon Türk liralık gayrimenkul satmış. Tekrar ifade edeyim: 423 milyon Türk liralık gayrimenkul. Bunların da sebebi şu: Geçmişte santraller çok büyük, dijital değil, analog, belli bir alana yayılmış durumda. Ancak, artık dijital santrallere geçince, çok daha küçük alanlara ihtiyaç duyulunca atıl kalan alanları satmışlar, 423 milyonluk gayrimenkul satılmış. Buna karşılık 1,5 milyar değerinde gayrimenkul alınmış veya inşaat yapılmış. Yani, bu hassasiyete özellikle çok dikkat ettiğimizi...

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Bir şey söyleyeyim yani bölmeyim ama onu bir daha araştırın çünkü daha önce Cemil Çiçek, bundan üç sene daha yüksek bir rakam verdi. Şimdi, bu rakamlar kayıtlara giren rakamlar olduğu için yazılı cevap kısmında bir daha bakılmasını rica ediyorum.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Memnuniyetle, benim de konuşma kaydım olarak girsin. Şirketin bugüne kadar 423 milyon liralık gayrimenkul sattığını; 1,5 milyarlık gayrimenkul aldığını veya inşaat yaptığını ifade ediyoruz.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Sattıkları ile aldıklarının listesini gönderirseniz zaten çıkar o iş.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Tamam, bunu özellikle arkadaşlarla daha önceki kayıtlarda farklı rakamlar olabildiği yönünde tekrar inceleyeceğiz memnuniyetle ve inşallah da paylaşıyoruz.

34 bin çalışanı var. Ben kâr rakamlarını daha önce açıklamıştım. İlk yarıda 956 milyonluk kâr rakamı var ve Oger’in de özellikle 4,6 milyar dolarlık kendi bankalara borcu var ancak o bankaları da aldığı anda kendi hissesini, buradaki yapısını...

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Hazine onay verdi mi Sayın Bakanım bu işe yani sizden onay alarak mı yaptı bu işi, altın hisse sahibi olarak mı?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Hayır, hayır, onay var ancak orada şöyle bir şey var: BTK’nın veya Hazine adına hareket eden Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının onayı olmadan hiçbir kimseye devretme şansı yok, hiç kimseye verme şansı yok.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Hayır, rehin sözleşmesinde onayı olmadan...

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – İşte, var ama bu şarta bağlanmış yani “BTK’nın ve Ulaştırma Bakanlığının onayı olmadan hiç kimseye devredemez.” diye. Dolayısıyla, bizim için önemli olan, şirketin işleyişinin sağlıklı bir şekilde yürümesi. Şirket ortaklarından birinin düştüğü sıkıttan kaynaklı bir şekilde eğer devredilecekse kim devralırsa alsın şirket ortaklarından. Her şirkette olabilir; kendi payınızı devredersiniz, birileri gelir ama önemli olan, şirketin yapısının sağlıklı bir şekilde devam etmesi.

Bu gerçekten çok önemseydiğimiz bir konudur ve boş bulunmamak adına, yasal haklarımızla ilgili herhangi bir hanel gelmemesi adına da gerekli süreçleri yürütüyoruz zaten, gerekli yazışmalar yürütülüyor, onu özellikle vurgulamak isterim. Yoksa, TELEKOM'un direkt altına imza attığı herhangi bir borç, herhangi bir senet veya herhangi bir rehin yok, onu özellikle vurgulamak...

GARO PAYLAN (İstanbul) – Akıbeti ne olacak Sayın Bakanım?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Akıbeti şöyle olacak, açık söyleyeyim: Birçok talipli var, taliplilere devredebilir. Taliplileri biz de uygun bulursak... Çünkü bizim için esas olan, şirketin işleyişinin doğru olması, bunu yapacağız. O olmazsa o zaman bankalara geçmiş olacak. Şirketin şu anki değeri ve işletme değeri zaten buraları karşılıyor.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Bir risk var mı bunun dışında, hani, bilelim diye söylüyorum, devlet olarak?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Hayır Aykut Bey yani özellikle bir risk oluşmaması adına bir yıldır zaten bu süreçleri tamamen takip ediyoruz bankalarla birlikte.

GARO PAYLAN (İstanbul) – Kamuya geçme olasılığı var mı?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Hayır, kamuya tekrar geçmez. Kamuya niye tekrar geçsin ki?

GARO PAYLAN (İstanbul) – Hayır, siz almayı düşünür müsünüz?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Hayır, şöyle: Onu bankalar alsın veya biz alalım. Zaten yüzde 15'i halka açık. Yine halka açık bir şekilde devam edersiniz ve halka açık...

GARO PAYLAN (İstanbul) – Kamuda kalsın Sayın Bakanım.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Şöyle: "Kamuda kalsaydı, bu kadar büyüyen bir şirketi, bu kadar rakiplerinin olduğu, sadece Türkiye'de değil, dünyada rakiplerinin olduğu bir şirketi biz bu noktaya getirebilir miydik?"i kendimize sormamız lazım.

GARO PAYLAN (İstanbul) – Siz yaparsınız Sayın Bakanım.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Yok, özel sektör dinamikleriyle...

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Vallahi, tartışmayalım diye ağzımı açmıyorum ama emin olun Sayın Bakan, var ya şurada bekliyor.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Aykut Bey, tamam, şöyle: Biz gereğini yapıyoruz bu konuda, merak etmeyin.

BAŞKAN – O zaman biz kapatalım.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Yok yani vallahi, eski üyesiniz, hemşehriyiz, şurada bekliyor yani.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Sayıştayla ilgili de birçok haklı eleştiriler, öneriler geldi, onlara da cevap vereceğiz.

Tokat'la ilgili bir soruya cevap verirsek...

BAŞKAN – Siz Karşılı mısınız?

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Karşılıyız, ne olmuş?

BAŞKAN – Böyle mi sorar Karşılar: “Ne olmuş?”

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Yok, bizim Aykut Bey’le hemşehri olarak iyi bir diyalogumuz var, orada bir sıkıntı yok. Elbette ki...

GARO PAYLAN (İstanbul) – Sayın Bakan, taşeronlara gelin ya, bir işçilere gelin.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Şöyle: Taşeronlarla ilgili zaten söyledik, taşeron işçilerine verdiğimiz söz var. Bu sene sonuna kadar işlemleri bitirip onlarla ilgili gerekli düzenlemeyi yapacağız.

İki: Karayollarıyla ilgili -rakamı çıkarır, yazılı olarak da cevap veririz- mahkemenin verdiği karar vardı. O kapsama girenleri de girmeyenleri de, hepsini biz zaten Karayollarında kadroya...

GARO PAYLAN (İstanbul) – Bu yıl sonuna kadar mı?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Hayır, aldık zaten.

GARO PAYLAN (İstanbul) – Almadıklarınız da var ama diğer...

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Hayır, almadıklarımızın statüsü taşeronlardaki statüye benzer, o genel işlem içerisinde...

BAŞKAN – Sayın Bakanım, Bihlun Hanım’ın sorularına da cevap verebilir miyiz, Sayın Tamaylıgil’in.

BİHLUN TAMAYLIGİL (İstanbul) – Aldım ben.

BAŞKAN – Aldınız mı? Bitti mi her şey?

Teşekkür ediyoruz efendim o zaman.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Teşekkür ediyoruz. Ortak sorular vardı. Ortak sorulara cevap verirken...

BAŞKAN – Bir de şu Tokat’ı bir halledelim efendim, uçaklarını.

GARO PAYLAN (İstanbul) – Çamlıca Kulesi’ne de bir şey demediniz Sayın Bakanım.

BAŞKAN – Yahu Sayın Paylan, dur sen.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Çamlıca Kulesi’yle ilgili şöyle: Değerli arkadaşlar, Büyük Çamlıca’da cami var, Küçük Çamlıca’da kule var. Ancak, şu anki kulelerin kirliliğini düşünürseniz tek kuleye indirgemiş olacağız ve şu an sadece bir beton kitlesi görüyorsunuz, 220 metrelik bir beton görüyorsunuz, onun içinde yaklaşık 145 metrelik de üstünde bir çelik konstrüksiyon olacak.

Ona da cevap vermiş olayım müsaadenizle Başkanım, buçuk dediniz ya ama oylamalar var bir de, pardon, özür dilerim. Müsamahanızı istismar etmiş olmayayım.

BAŞKAN – Estağfurullah.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – O 145 metrelik çelik konstrüksiyonda şöyle bir şey yapıyoruz: Betonunu bitirdik. İçeride 13 metre çelik konstrüksiyon yapıyoruz, havaya kaldırıyoruz, altına bir 13 daha ekliyoruz. Böyle böyle içeride 145 metreyi bitirdik. Tabii, içeride 145 metrelik çelik konstrüksiyonu bitirdik ama dışarıdan hiçbir şey gözükmeyince iki aydır bir şey yapmadık gibi gözükmüyor ancak onu şimdi yukarı çekiyoruz ve 145 metre direkt üstüne gelecek. Ayrıca bir giydirme yapacağız. Emin olun ki İstanbul silüetine değer katacak bir çalışma olacak, renklendirmesiyle uluslararası kuruluşlara, İstanbul’a değer katacak bir çalışma. Çamlıca Camisi ve İstanbul’un ruhaniyetine de uygun olabilecek bir ışıklandırma dâhil

gerçekten değer katacak, görsellik anlamında da değer katacak bir çalışmadır ve yine biz yılda 4,5 milyon ziyaretçinin gelip burayı gezmesini bekliyoruz. İstanbul'a gelen her turist burayı gelip gezecek çünkü tepeye çıktığınız zaman İstanbul'un her yeri ayağınızın altında, onu söyleyeyim.

Tokat Havalimanı'yla ilgili olan, Tokat'la ilgili Sayın Durmaz bir demir yolunu söylediler. 42 kilometre uzunluğunda, çift hatlı, elektrikli, sinyalli yeni demir yolu hattının yapılmasıyla ilgili çalışmalar yapılıyor. Ön yeterlilik ihalesi yapılmış durumda. Ön yeterlilik değerlendirmeleri bitmek üzere ve inşallah bu ayın sonu aralık ayı başında mali ve teknik teklifleri alacağız, önümüzdeki yılın ilk çeyreğinde de tamamen bitirip yapıma geçmiş olacağız. Bunu söylemiştiniz, bunu ifade etmiş olayım.

ByLock'la ilgili sizin bir ifadeniz vardı. Doğrusu, byLock'la ilgili, şöyle ki iletişimin tespiti kavramı içerisinde yer alan internet veri trafiğine ilişkin adli ve idareci mercilerden gelen talepler işletmeler tarafından elektronik ortamda gönderilen kayıtlar esas alınarak kurum tarafından karşılanmakta ve ilgili mercilere iletilmekte ki merciler dediğimiz savcılıklarımız, Ankara Cumhuriyet Başsavcılığının bu anlamda talepleri bu yöntemlerle karşılanıp iletilmiştir, dolayısıyla bizim ayrıntı görme durumumuz söz konusu değil, onlar görüyor.

Gelelim "O vekilde byLock var, bu vekilde byLock yok..." Kusura bakmasınlar ama sürekli tezviratlar üretiyorlar. Herkes kendinden emin, kimsenin böyle bir şeyi yok ama Tokat Havalimanı'yla ilgili özellikle "Neden şu an uçaklar uçmuyor, daha önce uçuyor?" dediniz, onu söyleyeyim. Malumunuz, küçük gövdeli uçaklar uçabiliyordu oraya, şu anki kısıtları nedeniyle, o da Borajet'in elinde vardı, Borajet uçuyordu ya da Borajet'in Anadolu Jete kiraladığı uçaklar vardı, Anadolu Jet uçuyordu ancak Borajet el değiştirdi, "leasing"den kaynaklı uluslararası piyasada borçları vardı. Dolayısıyla tamamen bu sektörden çıktı, uçakların bir kısmını geri verdi. Diğer uçaklarının da birbirini yedeklemesi anlamında, bakım onarımını yapıyorlardı, baktılar artık sürdürülebilir değil, Borajetin şu anki sahipleri şirketi yeniden ayaklandıracak, yeniden küçük gövdeli uçakları temin edecek bir çalışma içerisinde. Onu yaptıklarında sadece Tokat değil, benzeri Siirt de dâhil birkaç yere küçük gövdeli uçaklarla uçuşa imkânı var. Öyle olabilecek. Uçakların kalkma sebebi bu. Bunu açıklamış olayım.

Döndünüz dediniz ki "Cihazlar kurulabilir." Cihazlarla ilgili tabii hassas yaklaşma usulüne uygun cihazlar söz konusu ancak onlar şu anki mânia kriterleri nedeniyle Tokat'a kurulsa da işlem göremiyor fakat yeni havalimanının tespiti yapılırken bu cihazların kurulabileceği şekilde mâniaların tespiti de ona göre yapılmış durumda, zaten yapılıyor.

Yine, "Acele kamulaştırma kararı alsaydınız." diye bir ifadeniz oldu. Biz kamu yararı kararı alarak işlemlere başladık ve kamu yararı kararı çerçevesinde de şu ana kadar 45 milyonluk kamulaştırma parası ödemiş durumdayız, kamulaştırma devam ediyor, ancak inşaatın gecikme sebebi ya da inşaat ihalesine çıkmama sebebimiz kamulaştırma değil. ÇED süreci devam ediyor ve bu ay içerisinde ÇED süreci bitecek. ÇED süreci biter bitmez ihale edeceğiz. Yoksa zaten ihale yaptık, projeler belirlendi, yüklenici geldi, başladı deyinceye kadar kamulaştırma tamamen bitmiş olacak. Acele kamulaştırma kararı alabilirdik ama bu, yöntem değiştirmek olurdu, çok daha fazla zaman kaybederdik. Özellikle bunu vurgulamış olayım. Herhâlde böylece cevabı vermiş oldum.

KADİM DURMAZ (Tokat) – Borajet yokken uçak inebiliyordu Sayın Bakanım o havaalanına, hiç yokken.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Hayır, Borajetin, bakın, kiraladıkları küçük uçaklar iniyordu. Anadolu Jette de kiralanan küçük uçaklar vardı, onlar iniyordu, şu an ona uygun gövdede uçak yok ellerinde. Hem Tokat'ta hem Siirt'te bu anlamda sıkıntı var. Zaten uçak olsa, Değerli Durmaz, şimdi eğri oturalım, doğru konuşalım, küçük uçak olsa,

uçurabilecek olsa, benim de onların yakasına yapışabilme şansım olsa ben niye sadece 45 milyon kamulaştırmaya -işte “yetimin hakkı” diyoruz- ödenek vermiş olayım? Niye 100 milyonun üzerinde, döneyim, altyapı yapayım, yeniden terminal yapayım?

KADİM DURMAZ (Tokat) – Sayın Bakanım, Tokat'ta 612 bin kişi yaşıyor, dışarıda 1 milyon Tokatlı yaşıyor. O havaalanı kaçınılmaz.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Efendim, bununla ilgili bir tereddüdümüz olsaydı böyle bir sürece başlamazdık, “Ya mevcut havalimanı var, ne yapalım, gidin küçük uçak bulun, uçun.” derdik. Öyle şey olur mu? Tokat'ın önemli olduğunu biliyoruz, Tokat'ta yeteri kadar nüfus olduğunu biliyoruz, Tokat-İstanbul uçuşlarının önemli olduğunu ve Karadeniz sahilindeki illerimizin içerideki ilçelerine de hizmet edildiğini biliyoruz zaten. Onun için yapıyoruz havalimanını. Emin olun ki biz de bu konuda çok acele ediyoruz.

KADİM DURMAZ (Tokat) – Bir beş yıl daha demek ki uçak inemeyecek.

BAŞKAN – Evet Sayın Bakanım, çok teşekkür ediyorum. Anlaşılmıştır.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Sonunda mı teşekkür edeyim? Şimdi mi teşekkür edeyim? Oylandıktan sonra teşekkür edeyim.

Teşekkür ederim Değerli Başkanım.

BAŞKAN – Sayın Bakanımıza teşekkür ediyoruz.

Değerli hazırun, kurum bütçeleri üzerindeki görüşmeler tamamlanmıştır.

Şimdi sırasıyla bütçe ve kesin hesapları okutuyorum:

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı bütçesinin fonksiyonlarını okutuyorum:

(Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı 2018 yılı bütçesi ve 2016 yılı kesin hesabı okundu, oylandı, kabul edildi)

BAŞKAN – Karayolları Genel Müdürlüğünün bütçesinin fonksiyonlarını okutuyorum:

(Karayolları Genel Müdürlüğünün 2018 yılı bütçesi ve 2016 yılı kesin hesabı okundu, oylandı, kabul edildi)

BAŞKAN – Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu bütçesinin fonksiyonlarını okutuyorum:

(Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumunun 2018 yılı bütçesi ve 2016 yılı kesin hesabı okundu, oylandı, kabul edildi)

BAŞKAN – Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü bütçesinin fonksiyonlarını okutuyorum:

(Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü 2018 yılı bütçesi ve 2016 yılı kesin hesabı okundu, oylandı, kabul edildi)

BAŞKAN – Böylelikle gündemimizde bulunan kamu kurum ve kuruluşlarının bütçe ve kesin hesapları kabul edilmiştir. Hayırlı uğurlu olsun.

Sayın Bakana söz vereceğim.

Buyurun Sayın Bakan.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Değerli Başkanım, değerli Komisyon üyeleri, değerli misafir milletvekillerimiz; çok çok teşekkür ediyoruz bütçemizi kabul ettiğiniz için.

Özellikle başında da vurgulamıştım. Gerçekten burası bizim için çok çok önemli, öneriler nedeniyle çok önemli, eleştiriler nedeniyle çok çok önemli; atladığımız bir şey varsa farklı bir gözle, farklı yaklaşımla bilmemiz adına önemli. Ve doğrusu, bu Komisyona gelirken biz de kendimizi gözden geçiriyoruz, günlerce çalışıyoruz -tabiri caizse- dersimizi çalışıyoruz.

BİHLUN TAMAYLIGİL (İstanbul) – Biz de çalışıyoruz.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞMA BAKANİ AHMET ARSLAN (Kars) – Çünkü bu Komisyon çok önemli bir komisyon, çok ağırlıklı bir komisyon ve uzmanlardan oluşan bir komisyon. Bunu bilerek geliyoruz. Gerçekten Plan ve Bütçe Komisyonunda bütçe görüşmeleri bizim âdeti kendimizi sorgulamamız, kendimizi hazırlamamız, yenileyerek huzurunuzda gelmemiz adına önemli.

Buradaki katkılarınız için çok çok teşekkür ediyoruz. Eleştiri de olsa öneri de olsa yerme de olsa her birini tek tek dikkate alacağımızı, özellikle faydalanacağımızı bilmenizi isterim.

Tekrar, sabrınız için -sabahtan beri gerçekten bize sabrettiniz, uzun sunum, uzun soru ve cevaplar kısmında da sabrettiniz- çok çok teşekkür ediyorum. Arkadaşlara da elbette ki, sadece kendi arkadaşlarıma değil, kamu kurum ve kuruluşlarının değerli temsilcilerine de katkılarından dolayı çok teşekkür ediyorum.

Değerli Başkanım, saygılar arz ediyorum sizlere ve Komisyona.

BAŞKAN – Çok teşekkür ederim.

Biz de bütün katılımcılara teşekkür ediyoruz.

Değerli arkadaşlar, 6 Kasım 2017 Pazartesi günü saat 11.00’de görüşmelere devam etmek üzere birleşimi kapatıyorum.

Kapanma Saati: 20.24

