

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ

PLAN VE BÜTÇE KOMİSYONU

TUTANAK DERGİSİ



7'nci Toplantı

9 Kasım 2016 Çarşamba



(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.- *Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanı Faruk Özlü'nün 2017 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanunu Tasarısı (1/774) ile 2015 Yılı Merkezi Yönetim Kesin Hesap Kanunu Tasarısı (1/733) hakkında sunumu*

2.- *Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Ahmet Arslan'ın 2017 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanunu Tasarısı (1/774) ile 2015 Yılı Merkezi Yönetim Kesin Hesap Kanunu Tasarısı (1/733) hakkında sunumu*

III.- KANUN TASARI VE TEKLİFLERİ

A) KANUN TASARI VE TEKLİFLERİ

1.- *2017 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanunu Tasarısı (1/774) ile 2015 Yılı Merkezi Yönetim Kesin Hesap Kanunu Tasarısı (1/733) ve Sayıştay tezkereleri*

a) *Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı*

b) *Küçük ve Orta Ölçekli İşletmeleri Geliştirme ve Destekleme İdaresi Başkanlığı*

c) *Türk Standartları Enstitüsü*

ç) *Türk Patent Enstitüsü*

- d) Türkiye Bilimsel ve Teknolojik Araştırma Kurumu
- e) Türkiye Bilimler Akademisi
- f) Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı
- g) Karayolları Genel Müdürlüğü
- h) Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu
- ı) Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü



PLAN VE BÜTÇE KOMİSYONU

7'nci Toplantı

9 Kasım 2016 Çarşamba

I.- GÖRÜŞÜLEN KONULAR

TBMM Plan ve Bütçe Komisyonu saat 10.08'de açılarak altı oturum yaptı.

Birinci bölümde yer alan bütçelerden:

Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanı Faruk Özlü tarafından, 2017 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanunu Tasarısı (1/774) ile 2015 Yılı Merkezi Yönetim Kesin Hesap Kanunu Tasarısı (1/733) hakkında bir sunum yapıldı.

2017 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanunu Tasarısı (1/774) ile 2015 Yılı Merkezi Yönetim Kesin Hesap Kanunu Tasarısı (1/733) ve Sayıştay tezkerelerinin görüşmelerine devam edilerek,

Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığının,

Küçük ve Orta Ölçekli İşletmeleri Geliştirme ve Destekleme İdaresi Başkanlığının,

Türk Standartları Enstitüsünün,

Türk Patent Enstitüsünün,

Türkiye Bilimsel ve Teknolojik Araştırma Kurumunun,

Türkiye Bilimler Akademisinin,

2017 yılı bütçeleri ile 2015 yılı kesin hesapları kabul edildi.

İkinci bölümde yer alan bütçelerden:

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Ahmet Arslan tarafından, 2017 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanunu Tasarısı (1/774) ile 2015 Yılı Merkezi Yönetim Kesin Hesap Kanunu Tasarısı (1/733) hakkında bir sunum yapıldı.

2017 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanunu Tasarısı (1/774) ile 2015 Yılı Merkezi Yönetim Kesin Hesap Kanunu Tasarısı (1/733) ve Sayıştay tezkerelerinin görüşmelerine devam edilerek,

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının,

Karayolları Genel Müdürlüğünün,

Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumunun,

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün,

2017 yılı bütçeleri ile 2015 yılı kesin hesapları kabul edildi.

Komisyon gündeminde görüşülecek başka konu bulunmadığından 01.17'de toplantıya son verildi.

9 Kasım 2016 Çarşamba

BİRİNCİ OTURUM

Açılma Saati: 10.08

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 – 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 7'nci Birleşimini açıyorum.

Gündemimizde Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, Küçük ve Orta Ölçekli İşletmeleri Geliştirme ve Destekleme İdaresi Başkanlığı, Türk Standartları Enstitüsü, Türk Patent Enstitüsü, Türkiye Bilimsel ve Teknolojik Araştırma Kurumu, Türkiye Bilimler Akademisi bütçe ve kesin hesapları ve Sayıştay raporları bulunmaktadır.

Şimdi, sunumunu yapmak üzere Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanımız Sayın Faruk Özlü'ye söz veriyorum.

Sayın Bakanım, süreniz otuz dakika.

Buyurun.

II.- SUNUMLAR

1.- Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanı Faruk Özlü'nün 2017 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanunu Tasarısı (1/774) ile 2015 Yılı Merkezi Yönetim Kesin Hesap Kanunu Tasarısı (1/733) hakkında sunumu

BİLİM, SANAYİ VE TEKNOLOJİ BAKANI FARUK ÖZLÜ (Düzce) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Sayın Başkan, Plan ve Bütçe Komisyonumuzun değerli üyeleri, çok saygıdeğer milletvekili arkadaşlarım, basınımızın kıymetli temsilcileri; 2017 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanun Tasarısı ile 2015 Yılı Merkezi Yönetim Kesin Hesap Kanun Tasarısı'nı görüşmek ve Bakanlığımız ile bağlı, ilgili ve ilişkili kuruluşlarımızın bütçe faaliyetleri hakkında bilgi sunmak üzere söz almış bulunuyorum. Bu vesileyle sizleri sevgi ve saygıyla selamlıyorum.

2017 yılı bütçemizin milletimiz ve ülkemiz için şimdiden hayırlı olmasını diliyorum. Her şeyin iyisini hak eden milletimiz için bugünden çok daha güçlü, çok daha zengin, müreffeh bir Türkiye inşa etmeliyiz. 2017 yılı bütçesi işte bu açıdan çok büyük önem taşıyor.

Sayın Başkan, değerli üyeler; son derece sağlam ve güçlü dinamiklere sahip olan Türkiye, istikrarlı bir şekilde büyümeye devam ediyor. Geçtiğimiz yıl yakaladığımız yüzde 4'lük büyüme oranı ile G20 ülkeleri içinde en hızlı büyüyen 4'üncü ülke olduk. Bu yılın ilk yarısında da yüzde 3,9 oranında bir büyüme yakaladık. Bu oran, Çin ve Hindistan'ı hariç tutarsak, gelişmekte olan ekonomilerin 2,5 katı kadar bir büyüme anlamına geliyor.

Türkiye ekonomisi, 27 çeyrektir aralıksız büyüyor. Ekonomimiz, küresel krizden bu yana yaklaşık 7 milyon kişiye istihdam üretti. Çin ekonomisinde devam eden ivme kaybı, finansal piyasalardaki oynaklıklar, ülkelerin yüksek borç yükleri ve sermaye akımlarındaki zayıf seyir, küresel ekonomik büyümeyi sınırlıyor.

Yine, bölgemizde yaşanan olağanüstü jeopolitik gelişmeler, artan terör olayları ve son darbe girişimi de ekonomimizi baskı altına alıyor. Bütün bunları dikkate aldığımızda, ekonomide ve siyasette güven ve istikrarın değeri çok daha iyi anlaşılıyor. Sağlıklı büyümenin yolu özel sektörün yaptığı yatırımdan, üretimden ve ihracattan geçiyor. Bilhassa sanayi sektörü, bu açıdan büyük bir önem taşıyor. Hamdolsun, Türkiye’de büyümenin lokomotifi de sanayi sektörüdür. 2003-2015 döneminde, sanayi sektörünün ortalama büyümesi ülke büyümesinin üstünde gerçekleşti. Bugün Türkiye, dünyadaki önemli üretim merkezlerinden biridir. Avrupa’da hafif ticari araç ve otobüs üretiminde 1’inci, kamyon üretiminde 2’nci, otomobil üretiminde 7’nci ve toplam üretimde 5’inci sıradayız. Beyaz eşya ve çimento üretiminde Avrupa 1’incisi, demir çelik sektöründe Almanya’dan sonra 2’nciyiz. Küresel düzeyde iddialı olduğumuz tekstil alanında da öncülüğümüz sürüyor.

Sayın Başkan, değerli üyeler; Türkiye’nin büyümesi ihracata, ihracatın büyümesi de sanayi üretimine bağlıdır. 2015 yılında, ihracatımızın yüzde 93,4’ü üretim kaynaklıdır. Bu nedenle, sanayi üretimini daha da artırmak için yoğun bir gayret içerisindeyiz. Ancak sanayimizde sadece nicelik olarak değil, nitelik bazında da sanayimizi geliştirmek istiyoruz.

Daha verimli, çevreye duyarlı, ölçek ekonomisinden istifade eden, teknoloji seviyesi yüksek, güçlü markalar ve tasarımlar oluşturabilen bir sanayi sektörü hedefliyoruz. Küresel bir üretim merkezi olan Türkiye’yi, aynı zamanda bir teknoloji üssüne de dönüştürmeyi amaçlıyoruz.

Günümüz iş dünyasında fikri sermayenin maddi sermayeye göre daha büyük önem kazandığını görüyoruz. Bazı firmaların marka değerleri, firmanın sahip olduğu diğer tüm varlıklarından daha değerli olabiliyor. Dev firmalar arasında âdeta patent savaşları yaşanıyor. Bir hava yolu firmasının uzun yıllar içinde ve 80 bin çalışanla ulaşabildiği piyasa değerine, sadece 55 çalışanı olan “WhatsApp” birkaç yıl içinde erişebiliyor. Dünyanın en büyük şirketleri, en güçlü markaları gibi listelerde, bilgi teknolojileri, yazılım, mobil iletişim gibi alanlarda faaliyet gösteren teknoloji firmalarının ağırlığı sürekli artıyor.

Bakanlığımızın Girişimci Bilgi Sistemi’nden elde ettiğimiz birkaç örnek veriyi sizlerle paylaşmak istiyorum. Girişimci Bilgi Sistemi verilerine göre 2015 yılında düşük teknolojlili sektörlerde ortalama faaliyet kârlılığı yüzde 5 iken, yüksek teknolojlili firmaların ortalama faaliyet kârlılığı yüzde 8’dir. Tasarım yapan firmaların kârlılık oranı yapmayanların 2 katına yakındır. İhraç ettiğimiz gıda ürünlerinin ortalama kilogram değeri 1,1 dolar iken, ihraç ettiğimiz eczacılık ürünlerinin ortalama kilogram değeri 23,7 dolardır. Mobilya sektöründe çalışanların ortalama ücreti 1.532 Türk lirası iken, bilgisayar ve optik ürünler sektöründe ortalama ücret 2.829 TL’dir. Bu listeyi uzatmamız mümkün. Elimizde bunlara benzeyen çok sayıda analizler mevcut. Bütün bunların özet olarak söylediği şey şudur: Teknoloji ve tasarım daha yüksek kâr, daha fazla ihracat, gelir ve tasarruf anlamına geliyor. Türkiye’de bu alanlarda çok olumlu gelişmeler yaşanıyor. Mesela 2002 ile 2014 yılları arasında, nominal olarak millî gelirimiz 5 kat yükselirken, AR-GE’ye ayırdığımız bütçe 10 kat yükseldi. 2014 yılında, tarihimizde ilk defa AR-GE harcamalarının millî gelirimize oranı yüzde 1’i geçti. Araştırma geliştirme harcamaları, patent başvuruları gibi göstergelere baktığımızda, dünyada en hızlı gelişme gösteren ülkeler arasındayız. Araştırma geliştirme yoğunluğumuzu en az yüzde 3 seviyesine çıkaracağız. İhracatımız içinde yüksek teknolojlili ürünlerin payını Avrupa Birliği ortalaması olan yüzde 20’lere taşıyacağız.

Araştırma geliştirme projelerinin ve patentlerin ticarileştirilmesinde de daha yoğun bir mesai harcayacağız. Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığının bu çalışmaları ve bu çalışmaların başarısı, ülkemizin geleceği üzerinde büyük bir önemi haizdir. Bakanlık olarak, bu gerçeğin farkındayız ve çalışmalarımızı çok büyük bir dikkat ve titizlikle sürdürüyoruz.

Sayın Başkan, çok değerli milletvekilleri; Konuşmamın bu bölümünden itibaren Bakanlığımızda, bağlı, ilgili ve ilişkili kuruluşlarımızda yürüttüğümüz ve yürüteceğimiz çalışmaları, özet olarak sizlerle paylaşmak istiyorum. Sanayinin bir bütün hâlinde gelişmesi için yürüttüğümüz çalışmalar olduğu gibi, sektörler düzeyinde uyguladığımız projeler de bulunuyor. Bu çalışmalarımızı, hazırladığımız ve uyguladığımız stratejik planlar esasında yürütüyoruz. Şu anda sanayi stratejimizin yanı sıra, verimlilik ve girişimcilik gibi konsept alanlar için hazırladığımız stratejileri ve sektörel strateji belgelerini uyguluyoruz. Uygulama süresi dolacak olan makine, elektrik ve elektronik, demir çelik ve demir dışı metaller, kimya ve seramik sektörleri için uyguladığımız strateji belgelerinin revizyon çalışmalarını da tamamlamak üzereyiz. Birçok sektör için kaliteyi, katma değeri ve ihracat potansiyelimizi artıracak, dışa bağımlılığı azaltacak özel projeleri de sektör temsilcileriyle birlikte yürütüyoruz. Mesela, Motor Mükemmeliyet Merkezi, Gaz Yakan Cihazlar Mükemmeliyet Merkezi, Plastik Mükemmeliyet Merkezi gibi yeni model yapılar oluşturuyoruz. Türkiye Çelik Sektörü Üretim Yöntemleri ve Teknolojik Yapılanması Dönüşümü Projesi'yle sektörün üretim yapısını değiştirmeyi hedefliyoruz. Yerli üretimi teşvik etmek amacıyla da önemli programlar yürütüyoruz. 2014 yılının son aylarında yerli üretimi desteklemek ve dışa bağımlılığımızı azaltmak için Yerli Malı Tebliği'ni yayınlamıştık. Bu tebliğe göre, bugüne kadar TOBB ve TESK'e bağlı odalar tarafından 9.580 adet "Yerli Malı Belgesi" verildi. Bu belgeye sahip olmak çok önemlidir çünkü orta-yüksek ve yüksek teknoloji sektörlerde faaliyet gösteren ve bu belgeye sahip olan firmalara kamu ihalelerinde yüzde 15'e kadar fiyat avantajı uygulaması zorunluluğu bulunuyor.

Benzer bir mantıkla, kamunun desteğiyle AR-GE projesi yürüten ve ortaya bir ürün çıkaran firmalara "Teknolojik Ürün Deneyim Belgesi" vermeye başladık. Böylece bu ürünlerin kamu ihalelerine katılmasının önündeki engelleri kaldırdık çünkü bu belge ihalelerdeki iş bitirme belgesinin yerine geçiyor.

2015'te kurduğumuz ve "lonca" ismini verdiğimiz web sitesiyle Türkiye'de 'kimin, nerede, ne ürettiği' bilgisine anında ulaşabiliyoruz. Bugüne kadar 310 bin kişinin ziyaret ettiği bu portal, tedarik zincirinde yerli firmaların daha fazla pay alması için bir zemin teşkil ediyor. Aynı mantıkla, ülkemizdeki akredite test ve muayene hizmeti veren laboratuvarlara ulaşılmasını sağlayan "Laboratuvar Portalı"nı da kurduk. Yakında kuracağımız "Kamu-Üniversite-Sanayi İş Birliği Portalı" da kimin, nerede, hangi AR-GE çalışmasını yürüttüğü bilgisine ulaşmamızı sağlayacak.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; sanayi siteleri, organize sanayi bölgeleri ve endüstri bölgeleri, sanayimizin fiziksel gelişiminin ve planlı sanayileşmenin en önemli unsurlarıdır. Bu bölgeler, sanayicimizin dünya standartlarında üretim yapmasını sağlayan altyapılar sunmaktadır. Bakanlığımız, OSB'lerin altyapı çalışmalarına, sanayi sitelerinin ise alt ve üst yapı projelerine çok uygun şartlarda kredi veriyor. 2016 fiyatlarıyla organize sanayi bölgelerine 3,5 milyar TL, sanayi sitelerine 4,8 milyar TL kredi kullandırılmıştır.

Ülkemizde bugüne kadar tamamlanan 166 organize sanayi bölgesi projesinin 101'i, 466 sanayi sitesi projesinin ise 117 tanesi son on dört yılda tamamlanmıştır. Bu yıl sonuna kadar 19 bin kişiye istihdam imkânı sağlayacak olan 8 OSB ve 4 sanayi sitesi projesini daha tamamlamış olacağız. 2017'de ise 31 bin kişiye istihdam imkânı sunacak olan 9 OSB ve 2 sanayi sitesi projesini daha tamamlayacağız.

Şu anda 294 OSB’imizde 1 milyon 640 bin kişi istihdam edilmektedir. 2023 hedefimiz 70 yeni OSB daha kurarak 1 milyon ilave istihdam oluşturmaktır. Bir diğer önemli hedefimiz ise ihtisas organize sanayi bölgelerinin sayısını artırmaktır. Türkiye’ye büyük ölçekli ve özellikli yatırımlar kazandırmak için endüstri bölgeleri kurmaya da büyük önem veriyoruz.

Şu anda, Filyos, Ceyhan Enerji İhtisas, Karapınar Enerji İhtisas, BMC Karasu Münferit Yatırım Yeri ve Niğde Bor Enerji İhtisas olmak üzere 5 endüstri bölgemiz bulunuyor. 2017 bütçesinde organize sanayi bölgeleri, sanayi siteleri, endüstri bölgeleri projelerimize 450 milyon TL’nin üzerinde bir kaynak ayrılacağını hatırlatmak isterim.

Sayın Başkan, kıymetli milletvekilleri; konuşmamın ilk kısmında da ifade etmiştim, Türkiye’de AR-GE harcamaları hızla artıyor. Çok daha sevindirici olan husus ise AR-GE harcamalarının içinde sanayi sektörünün payının da sürekli artıyor olmasıdır. Reel sektörün yaptığı AR-GE harcamalarının hızla artmasında, başta Bakanlığımız, KOSGEB ve TÜBİTAK olmak üzere, Hükümetimizin uyguladığı politika, program ve destekler büyük bir rol oynamaktadır. Bakanlığımız ve bağlı kuruluşlarımız aracılığıyla fikir aşamasından projeye, projeden AR-GE’ye, AR-GE’den yatırım ve pazarlamaya kadar teknolojik ürünlerle ilgili her aşamayı destekliyoruz.

Bu yıl hayata geçirdiğimiz AR-GE reform paketi, AR-GE ve yenilik ekosistemini daha da güçlendirmemiz için dev bir adım olmuştur. Kısaca özetleyecek olursak, bu paketle, AR-GE merkezi kurmak için gerekli personel sayısını 15’e düşürdük. Tasarım merkezlerinin de AR-GE merkezleri gibi desteklenmesinin önünü açtık. Sipariş yoluyla yaptırılan araştırma geliştirme ve tasarım projelerini de istisna kapsamına aldık. Araştırma geliştirme projelerine gümrük vergisi istisnası getirdik. Daha fazla ve daha nitelikli AR-GE personelinin istihdam edilmesi için AR-GE personelinin gelirlinin artması için önemli adımlar attık.

Yine, öğretim üyelerimizin AR-GE projelerinde daha fazla yer almalarını teşvik edecek düzenlemeler yaptık. Destek programlarımızda da önemli revizyonları hayata geçirdik. Bugün ülkemizde 51’i faal olmak üzere 64 teknoloji geliştirme bölgesi bulunuyor. Bu bölgelerde istihdam edilen nitelikli personel sayısı 41.172’ye ulaştı. Şu anda 287 AR-GE merkezinde 28.500 nitelikli personel istihdam edilmektedir.

Araştırma geliştirme ve yenilik faaliyetlerini kendi bünyesinde yapmak isteyen özel sektör firmalarımıza ise AR-GE merkezi belgesi veriyoruz. Bu belgeye sahip firmalarımız vergi indirimi, sigorta primi desteği, gelir vergisi stopajı desteği, damga vergisi istisnası gibi imkânlardan yararlanıyor. AR-GE Reform Paketi’nin de etkisiyle önümüzdeki süreçte AR-GE merkezi sayımızı, önce 500’e, ardından bine çıkarmayı hedefliyoruz.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Ülkemizde Piyasa Gözetimi ve Denetimi faaliyetlerinin sanayi ürünleriyle ilgili kısmının yaklaşık yüzde 70’ini Bakanlığımız yürütmektedir. Piyasa gözetim ve denetim faaliyetlerini sadece tüketici hakları açısından değil, kaliteli üretim yapan sanayicimizin haklarını korumak açısından da çok çok önemsiyoruz. Bu yılın ilk on ayında 114.554 farklı marka/model ürünü denetledik. Denetimler sonucunda uygunsuz bulunan 39.986 ürün arasından insan sağlığı, can ve mal güvenliği için risk oluşturan 189 ürünün piyasaya arzını yasakladık, daha önce arz edilenlerin ise toplatılmasına karar verdik.

Değerli Başkan, değerli milletvekilleri; Bakanlığımız, Avrupa Birliği Katılım Öncesi Yardım Aracı Programı (IPA) 1’inci dönemi kapsamında, Rekabetçi Sektörler Programı’nı yürütmektedir. Bu programla Türkiye’nin doğusunda yer alan 43 ilde 514 milyon avro bütçeli 44 projeyi yürütüyoruz. Programın 2014-2020 yıllarını kapsayacak 2’nci döneminde ise 405 milyon avro bütçeyle bu projeleri artık ülke genelinde uygulayacağız. Bu program kapsamında, ülkemizin birçok şehrinde, o

şehirlerin sosyoekonomik yapılarını kuvvetlendiren önemli projeler yürütüyoruz. Mesela, Mardin’de “Sürdürülebilir Turizm Projesi”, Giresun’da “Fındık Altına Dönüşüyor”, Kars’ta “Tarihî Kimliği ile Kars Kenti” ve Rize’de “Çay Araştırma ve Uygulama Merkezi” gibi projeleri hayata geçirdik, geçiriyoruz.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; araştırma geliştirme ve yenilik alanında, TÜBİTAK’ta yaptığımız çalışmalarını da sizlerle kısaca paylaşmak istiyorum.

Biliyorsunuz, Fetullahçı Terör Örgütü’nün en fazla faaliyet gösterdiği kurumlarımızdan biri TÜBİTAK olmuştur.

TÜBİTAK’la üniversitelere, akademisyenlere ve özel sektöre destekler veriyor, ülkemizin bilim ve teknoloji alanındaki gelişimini hızlandırmaya çalışıyoruz. Bilim ve teknoloji faaliyetlerini desteklemek için hiçbir fedakârlıktan kaçınmıyoruz. 2005 yılında başlatılan Türkiye Araştırma Alanı (TARAL) Destek Programı’na ilk yılında 345 milyon TL ödenek ayrılmışken, önümüzdeki yıl bu programa 1,5 milyar TL ödenek ayırmayı planlıyoruz.

Akademik AR-GE destek programları kapsamında, araştırma camiamıza, son dokuz yılda, önceki kırk iki yılın toplamından daha fazla destek sağladık. Özel sektöre AR-GE ve yenilik faaliyetlerini teşvik ettiğimiz programlar kapsamında, 2003’ten bugüne kadar, 11.932 projeye 5,4 milyar TL hibe desteği sağladık. Bu rakam, 1995-2002 döneminde sağlanan desteğin tam 13 katıdır.

TÜBİTAK desteklerinin içeriği de her geçen gün geliyor. Otomotiv, makine, enerji, gıda, su, savunma ve uzay gibi öncelikli sektörlerle yönelik özel ve zengin içerikli programlarımız bulunuyor. Teknogirişimciliği destekleyen, üniversitelerin teknoloji transfer ofisi kurmalarını sağlayan, risk sermayesi fonlarını etkin hâle getiren, uluslararası kuruluşların ülkemizde AR-GE laboratuvarları kurmasının önünü açan, öğrencilerimize lisans, yüksek lisans ve doktora sürecinde burs veren, uluslararası akademik iş birliğini teşvik eden destek programlarımız bu zenginliği yansıtıyor.

Bilimi başta çocuklarımız ve gençlerimiz olmak üzere tüm topluma sevdirmek amacıyla şehirlerimizde bilim merkezleri kuruyoruz. Konya, Kocaeli, Bursa, Kayseri ve Elâzığ’da bilim merkezlerini kurduk.

TÜBİTAK SAGE bünyesinde geliştirdiğimiz Hassas Güdüm Kiti, Nüfuz Edici Bomba ve Satha Atılan Orta Menzilli Mühimmat SOM’un seri üretimine başladık. Bu mühimmatı, son dönemde, terörlere yürüttüğümüz etkin mücadelede de kullanıyoruz. Millî silahlarımız ve mühimmatımızla çok daha başarılı operasyonlar yürütüyoruz.

TÜBİTAK BİLGEM’de e-devletin anahtarı olan elektronik T.C. kimlik kartını kullanıma hazır hâle getirdik. Bu kartların Kırıkkale’de dağıtımına da başladık. İlk millî haberleşme uydumuz olacak olan TÜRKSAT 6A’yı da 2020’den önce uzaya fırlatmayı hedefliyoruz.

Sayın Başkan, değerli üyeler; 81 ilde 88 müdürlükle faaliyet gösteren KOSGEB, farklı model ve yöntemler içeren programlarıyla, ekonominin temel direkleri olan KOBİ’lerimize her zaman ve her yerde destek sağlamaktadır.

2010 yılında devreye aldığımız proje esaslı yeni destek programlarıyla, KOSGEB’i ucuz finansman sağlayan bir kurum olmanın ötesinde, nitelikli projelere etkin destekler veren bir yapıya kavuşturduk.

Bugün, 10 farklı destek programıyla KOBİ’lerin rekabet gücünü arttırmaya, onları daha nitelikli bir hâle getirmeye devam ediyoruz.

2010 yılında proje odaklı destekleme modeline geçtikten sonra yaklaşık

96 bin işletmemize 1,77 milyar TL destek sağladık.

KOBİ finansman destek kredi programları kapsamında işletmelerimize 2003 yılından bugüne kadar 1,14 milyar TL kaynak aktardık ve böylece 11,9 milyar TL tutarında kredi hacmi oluşturduk.

2003 yılından bugüne kadar, KOBİ'lere aktardığımız toplam kaynak ise yaklaşık 3,25 milyar TL'dir.

Dikkatlerinize sunmak istiyorum, 1990-2002 yılları arasındaki dönemde KOBİ'lere aktarılan kaynak sadece 14,5 milyon TL'yd.

KOSGEB olarak, bu yıl 3 yeni destek programını uygulamaya başladık. İlk programımız olan KOBİGEL (KOBİ Gelişim Destek Programı) ile ülkemizin ihtiyaçlarına uyumlu, çağrı esaslı destekler vermeye başladık. "Orta-Yüksek Ve Yüksek Teknoloji KOBİ'lerde Kapasite Geliştirme", "Geleneksel İmalat Sanayi Kobi'lerinde Katma Değerin Arttırılması", "Hızlı Büyüyen Kobi'lerde Kapasite Geliştirme", "KOSGEB Destekli Girişimlere İvme Ve Bilişim Teknolojileri Kobi'lerinin Geliştirilmesi" gibi başlıklarda çağrıya çıktık.

Yine, bu yıl uygulamaya başladığımız diğer iki program ise, Uluslararası Kuluçka Merkezi ve Hızlandırıcı Destek Programı ile Teknolojik Ürün Tanıtım ve Pazarlama Destek Programı'dır.

KOSGEB, sadece mevcut KOBİ'lere yönelik değil, girişimcilere yönelik destek programlarıyla da öne çıkıyor.

2010 ve 2016 döneminde, 475 bin vatandaşımız, KOSGEB'in diğer kurumlarla ve STK'larla düzenlediği girişimcilik eğitimlerine katıldı. Bu eğitim programlarından sertifika alan, KOSGEB'in Yeni Girişimci Destek Programı'ndan yararlanabilmektedir.

Bu sene hayata geçirdiğimiz bir protokolle, artık mesleki ve teknik eğitim liselerinden mezun gençlerimiz de bu destekten yararlanabilecek. Bugüne kadar, 25 binden fazla girişimcimiz, KOSGEB desteğinden yararlanarak kendi işinin patronu olmuştur.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; araştırma ve geliştirme ve inovasyona yapmış olduğumuz yatırımların temel çıktıları olan sınai mülkiyet hakları, 2023 yılı hedeflerimize ulaşma sürecinde öncelikli gündem maddelerimizden biridir.

Son on dört yılda, yerli patent başvurularımız 13 katına, yerli patent tescil sayımız 24 katına çıktı. Bu yılın ilk dokuz ayında da patent başvurularımız yüzde 17 oranında artmıştır. Son beş yıldır, Avrupa'da, marka başvurularında 1'inci, tasarım başvurularında ise 2'nci sırada yer alıyoruz.

Sınai mülkiyet alanında böyle hızlı ve olumlu gelişmeler yaşanırken, Enstitünün hizmet kalitesini de sürekli iyileştiriyoruz. Patent araştırma ve inceleme kapasitemizi çok iyi seviyeye getirdik. Bakınız, çok acı bir şeydir; 2005 yılına kadar, patent başvurularının tamamını yurt dışındaki uzmanlara inceletiyorduk. Artık bu araştırma ve inceleme faaliyetlerinin tamamını Enstitü bünyesinde yapabiliyoruz. Hatta, artık dışarıdan gelen başvuruları da inceleyebiliyoruz.

6 Ekimde, Dünya Fikrî Mülkiyet Teşkilatı nezdinde, uluslararası patent araştırma ve inceleme otoritesi olarak kabul edildik. Böylece, Türk Patent Enstitüsü, uluslararası düzeyde araştırma, inceleme faaliyeti gösterebilen bir kurum hâline geldi.

Sayın Başkan, değerli üyeler; bugün Türk Standartları Enstitüsü, Uluslararası Standardizasyon Teşkilatının 20 asil üyesinden birisidir.

Avrupa standart kuruluşlarına üyeyiz. Bu nedenle, EN standartlarının hazırlanması sürecinde oy ağırlığı olarak Avrupa'nın gelişmiş ilk 4 ülkesiyle aynı güce sahip hâle geldik. Bu müjdeyi iş dünyamızla her fırsatta paylaşıyor ve sanayicilerimizi uluslararası kuruluşlarda Ayna Komite çalışmalarına dâhil olmaya davet ediyoruz.

Bugün TSE, 100'ü aşkın ihtisas laboratuvarıyla, 1.757 metottan ulusal ve uluslararası akredite olmuş bir şekilde hizmet sunuyor. Yılda 4 bine yakın eğitim, 33 binden fazla deney raporu ve 32 bine yakın kalibrasyon sertifikası veriyoruz. Test ve laboratuvar altyapısını daha da güçlendirmeye büyük önem veriyoruz. Mesela, Avrupa'nın en büyük otomotiv test merkezlerinden birini Bursa'ya yapıyoruz. Uluslararası uygunluk değerlendirme pazarından daha fazla pay almak istiyoruz.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Türkiye Bilimler Akademisi (TÜBA), Türkiye'nin ulusal akademisi olma bilinç ve sorumluluğuyla faaliyetlerine devam ediyor.

Üstün Başarılı Genç Bilim İnsanlarını Ödüllendirme Programı, Bilimsel

Telif ve Çeviri Eser Ödülleri Programı ile Uluslararası TÜBA Akademi Ödülleri

gibi programlar ile bilime destek olmaya ve bilime olan ilgiyi artırmaya çalışıyoruz.

TÜBA ödüllerinin Sayın Cumhurbaşkanımızın himayesine alınması da, bu ödülleri daha anlamlı ve değerli hâle getirdi, ödül programına olan kamuoyu ilgisini artırdı.

TÜBA-Türkçe Bilim Terimleri Projesi kapsamında, 22 alt alana ait terimleri içeren Mühendislik Terimleri Sözlüğü, İnternet üzerinden kamuoyuna açıldı.

Değerli Başkan, değerli milletvekilleri; Şeker Kurumu, pancar şekeri ve nişasta bazlı şeker sektöründe kota işlemlerini yürütüyor ve 7,5 milyar TL'lik ekonomik büyüklüğe sahip olan piyasayı düzenliyor.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; konuşmamın bu son kısmında sizlerle önümüzdeki dönemde öncelik vereceğimiz bazı önemli çalışmaları kısaca paylaşmak istiyorum.

Gündemimizde bulunan en önemli maddelerden birisi TÜBİTAK'ı yeniden yapılandırmaktır. Bu kapsamda, bilim ve teknoloji politikalarımızı yenileyen ve hızlı karar alma mekanizmaları oluşturan adımlar atacağız.

TÜBİTAK'ı iş yapan değil, işi yaptırın, özel sektörle rekabet eden değil, özel sektöre rehberlik eden bir kurum hâline dönüştüreceğiz.

Özellikle, teknolojinin ticarileşmesine daha büyük bir dikkatle yoğunlaşacağız.

TÜBİTAK'ta hâlen yürütülmekte olan projeleri hızlandıracacağız.

Bir başka önemli çalışma alanımız ise yerli marka elektrikli otomobil projesidir.

Burada bir yanlış anlamayı düzeltmek istiyorum. Bizim amacımız yerli otomobil üretmekten ziyade, yerli bir otomobil markası oluşturmaktır. Yerli imkânlarla bir otomobil üretmek çok zor bir mesele değildir. Zaten birçok firma, tasarımı ve teknolojisini Türkiye'de geliştirilen, üretimi burada yapılan modeller geliştiriyor. Biz, zor olana talibiz. Sadece Türkiye'de değil, dünyada da tutacak bir otomobil markası oluşturmayı hedefliyoruz.

Bu projeye ilgili iş modelini oluşturmak, idari ve teknik şartnameleri hazırlamak için çalışmalarımız son aşamaya gelmiştir.

Bir başka önemli çalışma konumuz, dördüncü sanayi devrimidir. Geleceğe damga vuracak olan akıllı üretim sistemleriyle ilgili sürece şimdiden hazırlıklı olmak istiyoruz. Burada iki temel amacımız var: Birincisi, fabrikalarımızın akıllı üretim sistemleriyle donatılmasını, üretimin bu yeni teknolojilere uygun bir dönüşümden geçmesini hedefliyoruz. İkincisi, bu döneme damga vuracak olan teknolojileri yerli imkânlarla geliştirmeyi ve üretmeyi amaçlıyoruz.

Dördüncü sanayi devrimiyle ilgili kamunun ve özel sektörün temsilcilerinden oluşan bir platform kuruyoruz. Bu platform aracılığıyla bir eylem planı oluşturuyoruz. Uygulayacağımız politikaları ve politika araçlarını bu platform bünyesinde belirleyeceğiz. Sanayicilerimizin de bu süreci sahiplenmelerini sağlayacak çalışmalar yapacağız.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Bakanım, ek süre veriyorum.

BİLİM, SANAYİ VE TEKNOLOJİ BAKANI FARUK ÖZLÜ (Düzce) – Az kaldı efendim.

Önümüzdeki dönemde, Bakanlığımız, Yüksek Öğretim Kurulu ve Millî Eğitim Bakanlığı arasındaki etkileşimi artıracacağız.

Özellikle teknoloji eğitimi konusunda bu kurumların daha fazla iş birliği yapmasını, ortak hedefler belirlemesini ve bu hedeflere uygun adımlar atılmasını sağlayacağız. Kamu alım politikalarını yerli üretimi teşvik etmek açısından bir kaldıraç olarak kullanmayı çok önemsiyoruz.

Bu amaçla, Kamu-Sanayi iş birliği modelini aktif bir şekilde uygulayacağız. KOSGEB’İ, KOBİ’ler ve girişimciler için yeni finansman modelleri geliştirecek şekilde yapılandıracağız.

Özellikle sanayimizin derinlik kazanması ve tabana yayılması için KOBİ’lerimize daha etkin hizmetler sunacağız.

Bir başka önemli konumuz olan Sınai Mülkiyet Kanun tasarısı, şu anda Türkiye Büyük Millet Meclisinin gündemindedir. Muhalefetle uzlaşma ve iş birliği içinde en kısa zamanda yasalacağına inandığımız bu tasarıyla hem sınai mülkiyetle ilgili tüm kanun hükmünde kararnameleri tek bir çatı altında toplamayı hem de reform niteliğinde yeni düzenlemeleri hayata geçirmeyi planlıyoruz. Patentlerin, markaların ve tasarımların başvuru süreçlerini kolaylaştırmayı, tescil sürelerini hızlandırmayı ve kısaltmayı, koruma süreçlerini etkinleştirmeyi düşünüyoruz.

Bakanlığımızda öncelik verdiğimiz en önemli çalışmalardan birisi de üretim reform paketidir. Bu paketle, sanayi bölgelerimizi daha nitelikli hâle getireceğiz. Organize sanayi bölgelerinin üzerindeki mali yükümlülüklerin bazılarını kaldıracacağız veya miktarları düşüreceğiz. Parsel maliyetlerine belirli kriterlere göre üst sınır getireceğiz. Organize sanayi bölgelerinde üretim yapan firmalarımızın üzerindeki emlak vergisi, yapı denetimi gibi yükleri daha makul seviyelere çekeceğiz. Şehir merkezlerinde kalmış bulunan sanayi sitelerini dönüştürmek istiyoruz. Bakanlığımızın yeni üretim alanları ve sanayi parselleri oluşturmasındaki etkinliğini artıracacağız.

Modern finansman yöntemleri ve araçları geliştireceğiz ve sanayicilerimizin parasını arsaya veya binaya bağlamaksızın, doğrudan üretime aktarmasını sağlayacağız.

Sayın Başkan, değerli üyeler; bu sınırlı sürede, yaptığımız ve yapmayı planladığımız çalışmalarını, sizlerle özet hâlinde paylaşmaya çalıştım.

2017 yılındaki toplam bütçemiz ise 10 milyar 99 milyon Türk lirasıdır.

Önceki yılların ve bu yılın bütçe gerçekleştirmelerine baktığımızda, bize ayrılan ödeneğin tamamına yakınına kullandığımızı, hatta bazı yıllar ilave ödenek aldığımızı görüyoruz. 2017 yılı için tahsis edilen ödeneği de en etkin şekilde kullanacağız. Bize ayrılan her bir kuruşt tüyü bitmemiş yetimin hakkı olduğunu her zaman olduğu gibi aklımızda tutacağız. Yaptığımız her işi doğru, hızlı ve kaliteli yapmak için azami gayret göstermeye devam edeceğiz.

Konuşmanın sonunda, şahsım ve tüm çalışma arkadaşlarım adına, görüşmelere yapacağınız katkı ve destekleriniz için şimdiden her birinize ayrı ayrı teşekkür ediyorum.

Milletimizin bize bir emaneti olduğu bilinciyle kullanacağımızı ifade ederek, 2017 yılı bütçemizin ülkemiz için hayırlı olmasını diliyorum, Komisyonumuzun çok değerli üyelerini saygıyla selamlıyorum.

BAŞKAN – Sayın Bakanımıza teşekkür ediyoruz.

Bütçeler üzerindeki sunumlar tamamlanmıştır.

Değerli hazırun, şimdi müzakerelere geçiyoruz.

Sayın Bakanım, müzakereler öncesi bürokrat arkadaşlar kendilerini tanıtsınlar.

(Bürokratlar kendilerini tanıttı)

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz.

Şimdi, müzakerelere başlıyoruz.

III.- KANUN TASARI VE TEKLİFLERİ

A) KANUN TASARI VE TEKLİFLERİ

1.- 2017 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanunu Tasarısı (1/774) ile 2015 Yılı Merkezi Yönetim Kesin Hesap Kanunu Tasarısı (1/733) ve Sayıştay tezkereleri

a) Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı

b) Küçük ve Orta Ölçekli İşletmeleri Geliştirme ve Destekleme İdaresi Başkanlığı

c) Türk Standartları Enstitüsü

ç) Türk Patent Enstitüsü

d) Türkiye Bilimsel ve Teknolojik Araştırma Kurumu

e) Türkiye Bilimler Akademisi

BAŞKAN – İlk söz Sayın Kalaycı'nın.

Sayın Kalaycı, buyurun.

MUSTAFA KALAYCI (Konya) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Sayın Başkan, Sayın Bakan, değerli milletvekili arkadaşlarım, bakanlıklarımızın ve kurumlarımızın değerli temsilcileri, kıymetli basın mensupları; öncelikle hepinizi saygılarımla selamlıyorum.

Sayın Bakanım, ilk bütçeniz, Bakanlığımızın ve bağlı kuruluşların bütçelerinin sanayimize, ekonomimize, ülkemize ve milletimize hayırlı sonuçlar getirmesini temenni ediyorum.

Türkiye’de uygulanan ekonomi politikalarının etkisiyle, imalat sanayi geri plana atılırken, rant odaklı inşaat, emlak sektörü, perakendecilik ve hizmet sektörleri özendirilmiştir.

Sanayi istihdamı, millî gelirin yüzde 4 büyüme gösterdiği 2015’te 42 bin kişi gerilemiştir.

Yine, Temmuz 2016 itibarıyla bir önceki yılın aynı ayına göre sanayi istihdamı 82 bin kişi azalmıştır.

Türk sanayisinin ithalata bağımlılığı giderek artmıştır. 2015 yılında imalat sanayi ithalatı toplam ithalatın yüzde 80’ini geçmiş durumdadır. Diğer bir bakış açısıyla, kabaca bir hesapla, imalat sanayisinde 100 dolarlık üretim yapabilmek için 80 dolarlık ithalat yapılmıştır. Türkiye için sürdürülebilir olmayan bu tablo, sanayide ihtiyacımız olan üretim yapısına erişmemiz için büyük bir engel teşkil etmektedir.

Türk sanayisindeki temel sektörlerin öncelikli bir bölümünün çok yüksek oranda ithal ara malı ve yatırım malına bağımlı hâlde olması, yapmış oldukları ihracatın da ülkemize bıraktığı katma değeri düşük olmaktadır.

Sanayi üretim endeksinde yıllardır gerileme söz konusudur. Sanayi üretim endeksinin 2015 yılı ortalamasına bakıldığında sanayi üretiminde yıllık yüzde 3,2 gibi sınırlı bir artış gerçekleşmiştir. Son aylarda sanayi üretim endeksinde düşüş yaşanmaktadır. Bu gidişat hiç de iç açıcı değildir. Durgunluk süreci yaşayan sanayicilerimizin önümüzdeki dönem için yeni yatırım düşünceleri ertelenmektedir. Artan döviz kuru firma bilançolarının olumsuz etkilemiş durumdadır. İthal girdideki kurdan kaynaklanan fiyat artışları, ürün maliyetlerini artırıp, içeride de fiyatları artırma baskısı yaratırken, dış pazarda bu fiyatlarla rekabeti güçleştirmektedir. Bu yüzden ekonomimizin belkemiğini oluşturan sanayideki büyük firmaların reel kâr oranı azalışı; bu firmaları ücretleri baskılamaya, istihdamı azaltmaya götürebilecektir. Sonuçta işsiz kalanlar ile hayatın gerçekleri, birçok iş yerinde gerilimleri yükseltebilecektir.

İstanbul Sanayi Odasının büyük sanayi kuruluşlarımıza yönelik her yıl yaptığı araştırmaların sonuçları, sanayi üretiminin ekonomi içindeki ağırlığının giderek azaldığını, sanayimizin montaj ağırlıklı bir hâl aldığını, katma değer nispi olarak düştüğünü net bir şekilde ortaya koymaktadır.

Sanayicimizin borçlarının toplam varlıklar içindeki payı 2014’te yüzde 57’ye, 2015 yılında ise yüzde 60,1’e yükselmiştir. Kârlılık ve öz kaynaklardaki azalma nedeniyle şirketler finansman sağlamak için daha fazla yabancı kaynak kullanımına yönelmiştir. Bilançolarda biriken kur riski reel kesim için belirsizliği artırmış, dış şoklara açık hâle getirmiştir. Sanayicimiz son yıllarda hem faiz hem de kur artışından kaynaklanan zararlarını kapatabilmek için uğraşmıştır.

Ekonomide durgunluk yaşanmaktadır. Piyasada ciddi boyutta nakit sıkışıklığı ve tahsilat sıkıntısı bulunmaktadır. Karşılıksız çek, protestolu senet ve sorunlu kredi tutarında yüksek artışlar görülmekte ve iflaslar artmaktadır.

Cirolarda maliyetleri karşılayacak yeterli artış olmaması, aşırı borçluluk, güvensizlik ve tedirginlik sanayicilerimizin yeni yatırımlarını da ötelemektedir. Kaybeden Türk ekonomisi olmaktadır. Sanayide ciro ve siparişlerin azalması, önümüzdeki dönemde işlerin iyiye gitmeyeceği anlamına gelmektedir. Zaten iddia edildiği gibi ekonomi yolunda olsaydı, başta büyüme rakamları olmak üzere, diğer ekonomik veriler küçülme revizyonuna tabi tutulmayacaktı.

Sayın Bakanım, mutlaka görmüşsünüzdür, Dünya gazetemizin her yıl yayınladığı “Anadolu’nun Nabzı” anketinde tablo net olarak görünüyor, 12 Ekimde yayınlamıştı. Burada özellikle dikkat çeken hususlara baktığımız zaman, “Bu yıl işleriniz geçen yıla göre nasıl gidiyor?” sorusuna verilen cevaplar tabloyu ortaya koyuyor. Sadece yüzde 15’i “Canlandı.” diyor, yüzde 29’u “Geçen yılki gibi.” diyor, yüzde 44’ü “Durgunlaştı.” diyor, yüzde 11’i “Çok durgunlaştı.” diyor. Sorunlara baktığımız zaman da şu an piyasada yaşanan en önemli sıkıntı belirsizlik ortamı en başta, diğerleri de işte nakit sıkışıklığı nedeniyle tahsilat sıkıntısı, vadelerin uzaması nedeniyle tahsilat sıkıntısı, ödenmeyen çekler nedeniyle tahsilat sıkıntısı. Yine dikkat çekici, bir soruya verilen cevap “Size göre, açıklanan reform paketleri yeterli mi?” yüzde 74 “hayır” diyor. Demek ki daha çok reform gerçekleştirmemiz lazım. Günümüz politikalarından vazgeçip ekonominin ihtiyacı olan alanlarda yapısal reformları hızla gerçekleştirmemiz gerekmektedir.

Değerli arkadaşlar, ülkelerarası rekabette avantajlı duruma geçebilmemiz; ARGE çalışmalarına gereken önemin verilmesine, bilgi ve teknoloji yoğun yüksek katma değerli ürünleri ihraç edebilmemize bağlıdır. Bu da ancak ve ancak iyi bir ekonomik yol haritası kapsamında gerçekleştirilecek yapısal değişiklikler, beşerî sermaye yatırımları ve öngörülebilir bir ekonomik faaliyet alanıyla gerçekleştirilebilecektir.

2002 yılında gayrisafi yurt içi hasılanın yüzde 0,53’ü olan AR-GE harcamalarımız 2015’te yüzde 1,01’e yükselmiştir. Bu oran, yüzde 2,03 olan Avrupa Birliği ortalamasının yarısının altında kalmıştır.

AR-GE harcamalarının gayrisafı yurt içi hasılaya oranı 2018 yılı için yüzde 1,8; 2023 yılı için yüzde 3 olarak hedeflenmiştir. Ancak, geçmiş yıllar performansına bakınca, gelecek için umutlu olmak gerçekçi değildir. Zira, geçmiş on üç yılda sadece 0,48 puan artış gösteren bu oranın üç yılda 0,79; sekiz yılda ise yaklaşık 2 puan artış kaydetmesi gerçekçi görünmemektedir.

AR-GE politikalarını, sadece arz yönlü kaynak sunumu olarak görmek yanlış olacaktır. AR-GE alanında kayda değer bir başarının sağlanabilmesi AR-GE, yatırım, dış ticaret ve sanayi politikalarının eş güdüm içerisinde ele alınmasına bağlıdır. AR-GE için, teknoloji seviyesi yüksek üretken bir ekonomi ve sanayi tabanına ihtiyaç bulunmaktadır.

Tüm dünyada büyümenin motor gücü ekonomilerin imalat sanayisine dayalı ihracat yapabilme kapasitesidir. Yüksek teknoloji ürünlerinin sanayi üretim ve ihracatındaki payı birçok ülkede çift hanelere ulaşmışken, Türkiye’de bırakın artmayı iyice düşmüştür.

Ülkemizde 2003 yılında yüzde 5,7 olan yüksek teknoloji ürünlerinin sanayi üretimi içindeki payı 2015 yılında yüzde 4,2 düzeyinde olup gerilemiştir. Yine 2002 yılında yüzde 6,2 olan yüksek teknoloji ürünlerinin ihracat içindeki payı da 2015 yılında yüzde 3,9’a gerilemiştir. Yüksek teknoloji ürünlerinin ihracat içindeki payı Avrupa Birliği ortalaması yüzde 19,4 düzeyindedir. Yenilik ve teknoloji altyapısı güçlü olmayan ve imalat sanayisindeki sıçramaya dayanmayan bir üretim yapısıyla yüksek büyüme hedeflerine ulaşılması mümkün değildir.

Teknoloji geliştirebilen, yenilikçiliği, girişimciliği ödüllendiren, ekonomik alan hâkimiyeti kurmak için küreyi kavrayan ve bilgi üretebilen bir ekonomik atılıma ihtiyaç bulunmaktadır.

Rekabet edebilmenin yolu, yüksek katma değerli üretimden ve verimliliğe dayalı iş süreçlerinden geçmektedir. Bu bakımdan, her sektörde verimliliği artıracak sanayi politikaları uygulamak zorundayız.

Teknoloji üretim seferberliği başlatılmalıdır.

Üniversitelerimiz bilgi ve teknoloji üretim merkezleri hâline getirilmelidir.

Kamu kaynaklarından AR-GE yatırımlarına daha fazla kaynak aktarılmalı, özel sektörün AR-GE ve teknoloji üretimi yatırımları desteklenmeli, AR-GE’ye daha fazla kaynak ayırmaları sağlanmalıdır. AR-GE sonuçlarının sanayiye ve üretime aktarılabilmesi için teknoloji transfer merkezleri kurulmalıdır.

Bilim ve teknoloji üretim kapasitesi geliştirilmeli, üretilen bilim ve teknolojinin ekonomik ve toplumsal faydaya dönüştürülmesi sağlanmalı ve bunun için millî yenilik sistemi kurulmalıdır.

Sayın Bakanım, üretim reformu paketini tartışmaya açtınız, Bakanlığımızın web sitesinde de yer alıyor, odalar da bu konuda görüşler ifade ediyor. Tabii çok önemli bir konu. “Bu paketle üretimin önündeki engelleri kaldırmayı, Türkiye’yi hedeflerine taşıyacak yatırımların yolunu açmayı hedefliyoruz.” diyorsunuz. Yine, endüstri bölgeleri ve OSB’lere yönelik çok önemli taslak ek düzenlemeler içeriyor.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Ek süre veriyorum Sayın Kalaycı, buyurun.

MUSTAFA KALAYCI (Konya) – Tabii, daha olgunlaşacak anladığım kadarıyla, sektörden, odalardan, OSB’lerden görüşler gelecek. Biz de, böylesi bir düzenlemeyi Milliyetçi Hareket Partisi olarak destekliyoruz. Biz de, gerekli katkıları her zaman için vermeye hazırız. Bir tek şunu diyeceğim: Keşke birinci madde zeytinlik alanları, sahaları içine tesisler yapılması olmasaydı. O konuda eleştiriler de geliyor. Yani diğer önemli konuları biraz gölgelemiş. Keşke, daha alt maddelerde olsaymış, arada olsaymış. O konu da, ayrıca tartışılır. Yani mutlaka zeytinlik alanların talan edilmesi düşünülmüyordu. O konuda madde geldiği zaman da tartışılır.

Şunu da söyleyeceğim: Hani özel ekonomi bölgesiyle ilgili de açıklamalar oluyor hem şahsınız hem diğer bakanlarımızdan. Gerçekten, diğer gelişmekte olan ülkelere baktığımız zaman bir Güney Kore örneği var. Bu yolla, büyük bir atılım gerçekleştirmiş durumda. Böylesi birçok avantajlar sağlanan özel ekonomi bölgeleri ilan edilmesi ülkemiz için de önemli görüyorum. Hatta, Konya olarak buna da, özel ekonomi bölgesi kurulmasına da talibiz.

Bir gerçeklik var, Marmara havzamıza baktığımız zaman ağır sanayi yatırımlarından dolayı bir sıkışmışlık söz konusu. Sürdürülebilir kalkınma için Türkiye'nin sanayisini Anadolu'ya, Konya gibi merkezlere kaydırması gerektiğini düşünüyoruz. Konya, teşviklerden hakkıyla yararlanamasa da, ülke ekonomisine önemli düzeyde katkı veren üretim merkezlerinden biridir. Konya sanayisi, organize sanayi bölgeleri, “Teknokent” ve “InnoPark” adıyla iki adet teknoloji geliştirme bölgesi, KOBİ'lere dayalı altyapısı, nitelikli iş gücü, üretim ve ürün çeşitlendirme potansiyeliyle Türkiye'de oldukça önemli bir yerdedir.

Bir de sürekli tartıştığımız, hepimizin destek verdiği konu yerli ve milli otomobilimiz. En son yaptığımız açıklamalara baktım, “Üzerinde çalışıyoruz, sonuçlanma aşamasına geldi.” demişsiniz. İnşallah sonuçlanır.

Yine, Konya olarak, ilk milli otomobilimizi üretmeye talibiz, bu kapasiteye de Konya sanayisi sahip. Zira, ülkemizde otomotiv yan sanayi sektörünün lokomotif hâline gelen ve en büyük metal işleme kapasitesine sahip olan il Konya'dır. Konya, otomotivde kaliteli ürünleriyle artık dünyada çok önemli bir merkez hâline de gelmiştir. Konya'da, otomotiv adına her türlü üretim yapılmakta, otomobilin her parçası üretilebilmektedir. Bu itibarla, yerli otomobili, Türk malı ilk otomobili yapabilecek en ideal şehrin de Konya olduğunu söylüyorum. Bunu, kendim Konyalı olduğum için değil, hakikaten ülkemiz için objektif bir değerlendirmeye göre Konya'nın en ideal şehir olduğunu söylüyorum. Konya Sanayi Odası Başkanımızın da bu konuda -ki tabii Konya'daki tüm sanayicilerimiz, Konyalılar bunu istiyor- şöyle bir dileği var “Konya Organize Sanayi Bölgesi olarak yerli otomobil yatırımı için talep edilen büyüklükte arsa tahsisi yapmaya, gerekli tüm altyapıyı oluşturmaya hazırız.” diyor. Yani her şeyimiz hazır Sayın Bakanım. Hükümetin, sizlerin vereceği kararın bu yönde olacağını, doğru olacağını düşünüyorum.

Ben, tekrar, bütçemizin hayırlı olmasını diliyorum.

Saygılar sunuyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz Sayın Kalaycı.

Sayın Temizel, Sayın Bakanım, buyurun.

Süreniz on dakika.

ZEKERİYA TEMİZEL (İzmir) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakanım, değerli arkadaşlar; 2016 yılını bir geçici bütçe bir de bütçe yaparak geçirdik. Aslında, iki bütçeyi birlikte yapma olanaklarının olduğunu burada uzun süre tartıştık ama, maalesef ikisi ayrı ayrı oldu. Daha sonradan da 15 Temmuzda o menfur girişim ortaya çıktı, darbe girişimi ortaya çıktı.

Şimdi, öyle bir yıl düşünün, yarısı bütçe görüşmeleriyle geçmiş “Yaptık mı, yapmadık mı, geçici bütçeydi, asıl bütçeydi.” falan diye, geri kalan kısmında da bir iğrenç darbenin sonuçlarıyla boğuşmuşuz. Bu koşullar altında sanayimizle ilgili olarak gerçekleştirilen ve sanayinin geleceğiyle ilgili tasarımlar konusunda ortaya konulan hedefler pek fazla bir anlam kazanmıyor sanki geçmişin tekrarı gibi oluyor. Madem geçmişin tekrarı gibi oluyor bu konudaki stratejiler üzerinde olayı birazcık

daha belirli noktalarda yoğunlaştırmak yani stratejik noktaların üzerinde birazcık daha durmak suretiyle bir stratejik plan geliştirmenin bu ülke için artık hayati bir önem kazandığını kabul edelim. Bunu kabul etmemiz gerekiyor.

Niye bu kadar dağılıyoruz? Dünyada herkesin yapmış olduğu veya iyi olduğunu düşündüğümüz, ithal ettiğimiz her şeyi üretmek konumunda mıyız ya da üretmeye kalkarsak bundan herhangi bir sonuç elde eder miyiz? Bu Komisyonda çok fazla tartıştık; şu anda ihraç ettiğimiz ürünler içerisindeki ithal girdi oranlarının yüksekliği bizi bu konuda çok ciddi olarak düşünmeye sevk ediyor. Temel sektör olarak kabul ettiğimiz otomotiv sektörümüzde, tekstil sektörümüzde hatta iplikte girdi miktarı ihraç miktarımızı aştı. Ciddi anlamda sıkıntılar olmaya başladı bu konularda. Bu koşullar altında neye yoğunlaşacağız?

Sayın Bakanım, şimdi, dünya ticaretinde mukayeseli olarak üstün olduğumuz hem tarımsal hem de kaynak anlamında bazı alanlarımız var bizim. Dün burada Enerji Bakanlığının bütçesi sırasında sürekli olarak bor kaynaklarımızdan ve bor kapasitemizden konuştuk. Peki, dünya bor kapasitesinin yüzde 75,5'üünü bulandıran ülkemizde, mukayeseli olarak sahip olduğumuz bu yüzde 75,5'üğü değerlendirebilecek bir sanayi yaratabildik mi? Şimdi, olayımız bizim bu. Biraz önce dediniz ki: "Fındık Altına Dönüşüyor Projesi" heyecanlandırıyor insanı. Geçen sene de dönüştürüyorduk aynı şekilde fındığı altına. Fındığın kendisi zaten altın, dönüştürülmeye gerek yok. Bunu sadece nasıl kullanacağınıza bağlı bu olay yani fındığın yaprağından başlayıp kapçığından, kabuğundan, zarından, içinden dünya kadar ürün yarattığımız zaman bu olay gerçekleştiriliyor.

Peki, bu ürünlerin ciddi anlamda üretime dönüştürülüp piyasalaştırılmasıyla ilgili olarak şimdiye kadar sanayiye verdiğiniz destek ne? İşte, bu ortalıkta yok ve asıl bunların üzerinde durmamız gerekiyor.

Bora yeniden dönüyorum, bor çok önemli bir olay. Ne olursa olsun, yüzde 75'ine sahibiz aynen fındıkta yüzde 80'ine sahip olduğumuz gibi. Başkalarının giremeyeceği kadar yani ham maddelerle ilgili olarak hem üretiminde hem fiyatlarında oynamak suretiyle başkalarının giremeyeceği ve dünyada belki de tekel oluşturacağınız bir sanayi kurabileceksiniz burada. Kamu-özel iş birliğiyle ilgili olarak yaptığımız işler sadece altyapı yatırımlarıyla ibaret olmayıp da sanayiye dönük olan bu tür finansman projeleri belki gündeme girse ve ciddi anlamda da bir denetim sağlansa buralarda bir adım atılabilir. Bunu müthiş şekilde önemsemek gerekiyor. Söylenmesi çok parlak cümlelerle olan ve yankı yaratan projeler yerine dipten giden, ağır ağır yükselen dev projelere ihtiyacımız var. Bunun için de kaynak, ülkemiz. Ülkenin var olan kaynaklarının önündeki engelleri kaldırsın, bu olay bir açılıversin işte sanayinin temelini o zaman kurarsınız.

Şu anda Türkiye'de dünya otomotiv sektörünün dünya kadar yedek parçası üretiliyor. O yedek parçaları üreten arkadaşlarımızın bir tanesi şu anda burada Komisyonumuzda, bir tanesini geçen yıl kaybettik ve bunların üretimlerinde önlerinde durabilecek olan hiçbir teknik yok şu anda neredeyse. Herkesin kullandığından daha ileri bir teknoloji kullanıyorlar, hepsinden daha kaliteli ürün üretiyorlar ama maliyet konusuna geldiği andan itibaren işte dünyayla rekabet etme konusunda canını dişine takmak zorunda kalıyorlar.

Şimdi, bunların her birisi var. Bu alanlarda zaten bütün dünyanın gelip gelip kapılarına dayandığı sektörlerin duruyor. Onlara rakip yaratmaya başladığımız zaman, yaratacağımız zaman hangilerinin ithal edileceğini, hangilerinin Türkiye'de üretileceği konusunu stratejik olarak belirlemek zorundasınız. Yani kısacası gidilecek epey bir yol var ama çok kısa yoldan ulaşılacak bazı şeylerimiz var. Mukayeseli olarak tarımsal üretimde ve kaynak olarak üstün olduğumuz alanları bir alt alta sıralayın. Tarımda ilk akla gelenler: Dünyanın en fazla fındık üreten ülkesiyiz, dünya 1'incisiyiz; kayısıda dünya 1'incisiyiz, narda dünya 3'üncüsüyüz ve uzatabilirsiniz bu listeyi.

Peki, bunları bir tarımsal sınaı girdisi olarak kullanılarak dünyada parmakla gösterilecek ürünler üretmek ve mukayeseli olarak da dünyanın en nitelikli sanayilerini kurma olanağınız var mı? Evet, var. Ben özellikle bu konuya dikkat çekmek istiyorum.

AR-GE çalışması, artık bırakın sanayiye neredeyse yaşamın, ekonomik yaşamın tüm alanlarında bir zorunluluk hâline gelmiş vaziyette. AR-GE olmadan olmuyor, adım atamıyorsunuz. Siz de diyorsunuz ki “AR-GE merkezi için gerekli personel sayısı 15 kişi olacak.” Niye Sayın Bakanım? Bazen 1 kişi 2 tane yardımcısıyla 3 kişilik AR-GE merkezinden dünyanın en nitelikli ürünlerini çıkartıyor biraz önce örneğini verdiğiniz “WhatsApp” olaylarında falan olduğu gibi. Yani 15 kişi niye? 15 kişilik ölçü ne demek? Yani 15 tane mühendis bir araya geldiği zaman daha iyi mi düşünecek anlamında söyleniyor? Burada düşünecek olan, araştırarak olan insan zaten o konuya kendisini adanmış ve bu konuda uzmanlaşmış olan insanlar olacak; bunlardan 15 tane bulamazsınız ki siz. Önemli olan, burada AR-GE merkezi kurulduğu zaman kullandıkları teknolojiler, kullandıkları araçlar ve bunları işletebilecek olan orada yeteri kadar personel ki 2 kişiye 2 kişi, 3 kişiye 3 kişi, 5 kişiye 5 kişi. Olayı bu açıdan değerlendirmek zorundayız. Bazı şeyleri sadece formel olarak tasarlarken sanki istihdam yaratıyoruz. AR-GE istihdam yaratmak için bir alan değildir, AR-GE teşvik alanıdır ve tek kişilerin gelip de doldurması gereken bir alandır. Bu tek kişiler bırakın 15 kişileri binlerce, milyonlarca kişi hâline geldiği zaman zaten ciddi anlamda etkileri oluyor bunların hepsine.

Değerli arkadaşlar, AR-GE’ye ciddi anlamda destek verdiğimiz rakamlarımızdan belli, veriyoruz da, veriyorsunuz da ancak burada çok önemli bir eksikimiz var. Yapılan bu AR-GE desteklerinin geri dönüşüyle ilgili olarak elimizde bizim ulaşabildiğimiz bir veri yok ,sizlerin ulaştığı bir veri var mı bilmiyorum. Yani “Şunu araştırdık, şu deneme üretimini yaptırdık, şu anda ülkemizde bu AR-GE faaliyeti sonucunda üretilmiş olan bu üründen şu kadar pazar payı elde ettik iç pazarımızda ya da ihracatımızda şöyle bir kalem yarattık.” diyebildiğimiz bir verimiz var mı elimizde? Olayımız bu, bunun başka çaresi yok. Güney Kore’nin yaptığı iş de bu yani dünyayı yeniden keşfetmiyoruz biz bu konuda ya da Amerika’yı yeniden keşfetmiyoruz. Dolayısıyla, verilmiş olan bir desteğin sonucunu izleyecek ve oradan elde edilecek sonuçları değerlendirecek olan kuruluşlara gereksinimimiz var bizim. Şu anda gelip de destek amacıyla başvuru AR-GE projelerinin büyük bir kısmını birazcık derinine inip araştırırsanız daha önceden zaten yapılmış olan araştırmalar olduğunu da görürsünüz. Bu oran tahmininizin çok çok üstündedir. Birileri yapmış, araştırmış, sonuca ulaşmış; bakmış ki ticarileştirilecek konumda değil atmış bir tarafa ya da üretmeye devam ediyor. İsimleri ve kelimeleri değiştirmek suretiyle bunu yeni bir proje olarak getirip de sizin desteğinize mazhar kılmaya çalışmak yanlış bir olaydır; bu yapılıyor, bu çok fazla yapılıyor.

Maalesef bu terör kalkışmasından en fazla etkilenen kurumlardan bir tanesi size bağlı kurumlar. Milyarlarca lira destek dağıttığınız kurumlarda oldukça uzun zamandan beri FETÖ yapılanması örgütlenmiş. Bunlar dağıtmışlar ya da bunlar dağıtmamış engellemişler, bir yerlere vermişler. Sadece bu insanların görevden alınması, belirli bir yerlere gönderilmesi veya cezalandırılması olgusu fiziki cezalandırma açısından evet yeterli olabilir veya yeterlidir büyük bir ihtimalle ama peki bunların dağıttığı ekonomik değerler nerede? Bunların peşine hiç düşülmeyecek mi? Buradan dağıtılan milyarlarca lira nereye gitti? Kim tarafından kullanıldı? Nerelerin eline geçti? “Terörün finansmanı, terörün finansmanı” diyerekten en fazla değer verdiğimiz kavram burada araştırılmayacak mı? Bunu hiç sıradan bir olgu olarak almamız gerekiyor. Bu ülkenin dışından tırnağından arttırarak ayırmış olduğu kaynağı birileri haksız bir şekilde almış kullanmış. Almış kullanmış; bunlar buralarda boşu boşuna örgütlenmediler. Nerede bir kaynak dağıtılıyor ise, nerede seçici bir kurul tarafından birilerine bir teşvik getiriliyor ise orada örgütlenildiğini görüyorsunuz. Onları oradan alıyorsunuz, güzel. Peki, yaptığı işleri ne yapıyorsunuz? O olduğu yerde sayıyor Sayın Bakanım; bu yetmiyor. Özellikle

Bakanlığınız ve Bakanlığımıza bağlı kuruluşlar veya ilgili kuruluşlar itibarıyla bu şekildeki desteklerin gerçekten yeniden objektif kriterlere ve tamamen yansız kurullar veya bürokratlar tarafından uygulanılır bir hâle getirilerek Bakanlığımızın eskiden sahip olmuş olduğu güveni yeniden tesis etmek çok önemli bir olgudur sanayimizin geleceği ve sanayimizin stratejilerinin belirlenmesi açısından.

Değerli milletvekilleri, organize sanayi kurmak yani tamamdır, talebiniz varsa, piyasanız varsa, üretiminize talep varsa, bununla ilgili olarak geleceği görebiliyorsanız çok çok iyidir tabii ki. Organize sanayi bölgelerinde bunları toplamak, özellikle de belirli kuruluşların tasallutundan kurtularak kararların sanayiciler tarafından verilmesi çok iyidir, doğrudur. Peki, sürekli olarak organize sanayi bölgesi kurmak ne? Sürekli kuruyoruz. Manisa Organize Sanayi Bölgesi tıklım tıklım çünkü farklı şekilde teşviklerden yararlanıyor, yenisi için herkes sıraya girmiş bekliyor ve büyük bir ihtimalle kapınız dalar “Bize şurayı tahsis edin, burayı tahsis edin, şunu yapın.” diye ki olduklarını biliyorum. Peki, sadece ve sadece 45 kilometre bu taraftaki İzmir’deki organize sanayi bölgeleri de bomboş.

CEMAL ÖZTÜRK (Giresun) – Boş evet, yirmi dakikalık yol.

ZEKERİYA TEMİZEL (İzmir) – Büyük bir kısmı bomboş yani Manisa Organize Sanayi Bölgesi gibi 3 tane sanayi bölgesini dolduracak kadar boşluk var.

CEMAL ÖZTÜRK (Giresun) – Çiğli Atatürk Organize Sanayi...

ZEKERİYA TEMİZEL (İzmir) – Sadece onlar değil, ben Bergama’ya kadar gidiyorum; bomboş.

TAHSİN TARHAN (Kocaeli) – Gebze de öyle.

ZEKERİYA TEMİZEL (İzmir) – Bomboş; sorunumuz bu. Eğer bir organize sanayi bölgesinde altyapısı yapılmış, üretime hazır ve mukayeseli olarak da diğer organize bölgelerine göre de daha dezavantajlı bir konumda değilse bu bölgeleri biz değerlendirmek için neden bir adım atmıyoruz? Kaynağımız o kadar fazla değil, ciddi sıkıntı içerisindeyiz. Önemli olan üretim. Üretime anında geçirebileceğiniz, çok daha hızlı geçirebileceğiniz bazı olanaklarınız varsa lütfen bunları değerlendirin, değerlendirelim.

Ha, bunların teşvikleri geçici olarak buralara tanınmasında veya bunlar da aynı şeyden faydalansın, artık ekonomik olarak veya gelişmişlik olarak da farklı teşvik verilmesinin nedenleri ortadan kalkmış diyorsak, ee, bunları da kaldıralım artık yani. Zaten bu konuda adımlarınız var, Hükümet olarak programınızın içinde var. Artık, bölge olarak değil direkt olarak sektörlere teşvik verilmesi söz konusu. Sektör olarak teşvik de vermeye başladıysanız “Ben şu faaliyeti teşvik ediyorum.” diyorsanız, onun İzmir’de olmasının, Manisa’da olmasının, başka bir yerde olmasının bir farkı yoktur ki. Tasarruf sağlarız, ciddi anlamda tasarruf sağlarız.

Değerli milletvekilleri, genellikle bu işi Sayın Kuşoğlu yapar ama koltuğu boş olduğu için zorunlu olarak bana düşüyor. Biz burada 2017 bütçesini yaparken 2015 yılının da kesin hesap kanun tasarılarını görüşüyoruz. Kesin hesap kanun tasarıları da biraz sonra okunacak, oylanacak ve geçecek. Bunlarla ilgili olarak, Komisyon olarak doğru dürüst bir inceleme yapmadığımızı, bir araştırma yapmadığımızı, burada yaptığımız işlemin kesinlikle bir denetim işlevi olmadığını, bu nedenle de görevimizi ihmal ettiğimizi sürekli söylüyorum ama hiç değilse bizim adımıza denetim yapan Sayıştay raporlarını doğru dürüst inceleyip “Orada dile getirilen sorunlar, bunlar çözülmeden bu bütçeleri ibra etmiyoruz.” ya da “Bununla ilgili olarak araştırma hakkımız saklı olmak üzere bunu yapıyoruz.” dememiz gerekiyor; bunu demiyoruz, bu yanlış.

Hepsini okumam mümkün değil ve gözüm bir taraftan da saatte. Sayıştayın 2015 Yılı Denetim Raporu’nda çok önemli bulgular var, çok da bulgu var. Bu bulgular tam anlamıyla giderilmeden ve en azından bunlarla ilgili araştırma hakları saklı tutulmadan 2015 yılı bütçesinin yeniden ibrası

konusunu takdirlerinize bırakıyorum, yapacak olan sizsiniz. Bir tanesi sadece, bir tanesi, 2 numaralı bulgusu Sayıştayın: “Ölçü ve tartı aletlerinin yerinde muayenesinde elde edilen paraların bütçeye gelir kaydedilmeden özel bir hesapta toplamı harcanması.”

Değerli milletvekilleri, siz ölçü ve tartı aletlerinin ölçülmesiyle ilgili, yerinde kontrolüyle ilgili olarak birilerine yetki veriyorsunuz, onlar gidiyor muayenelerini yapıyorlar ve para alıyorlar, devlet adına para alıyorlar. Sonra bunları özel bir hesaba koyuyorlar, harcıyorlar. Nereye harcadılar? Siz burada o ödeneği verdiniz mi? Hayır. E cetveline konulan hükümlerle “İstenildiği gibi harcanacak” denilmesi olgusu burada en somut ifadesini buluyor. Aynı şeyi Karayollarında göreceksiniz, Ulaştırma Bakanlığı bütçesinde de göreceksiniz.

Bakanlığın ölçü ve tartı aletleri nedeniyle yılı içerisinde topladığı miktar 1 milyon 778 bin lira. Bunun 1 milyon 242 bin 711 lirası harcanıyor ve Sayıştay bunu ta 2012, 2013, 2014 yılı raporlarında da sürekli olarak eleştiriyor. “Beyler, buralarda milyonlarca lira para topluyorsunuz, tutuyorsunuz istediğiniz gibi harcuyorsunuz. Bu olay olmaz; bunları ödenek olarak yazmanız lazım, bunların hesabını vermeniz gerekir.” diyor ama sonuç olarak 1 milyon 778 bin 027 liralık bir tahsilat gelir olarak kaydedilmiyor, bunun 1,2 milyon lirası harcanıyor sadece 535 bin lirası devrediyor.

Bir bütçede rakam önemli değil, rakamın önemliliğinden öte ilkeleri önemli. Bütçe yapıyorsanız, kesin hesap kanun tasarılarını burada görüşüyorsunuz, karara bağlıyorsunuz bu durum karşısında 1 kuruşun bile hesabını sormak durumundayız biz. 1 kuruş önemli değil ama bu 1 kuruşlardır zaten diğer büyük miktarlara falan giden olay.

Özellikle teşvik konusunda ciddi anlamda kaynak kullanan ve tamamen takdire bağlı olarak kaynak dağıtan kurumlar olarak bu konulara sizin Bakanlığınızın Sayın Bakanım özel özen göstermesi gerekiyor. Bu, doğrudan doğruya halkla ilişkili bir konu. Siz halkla iç içe olan bir Bakanlıksınız, dokunuyorsunuz onlara, resmen dokunuyorsunuz. O nedenle bütün bunların hepsi önemlidir.

Sayıştayın diğer bulguları konusunu kesin olarak yabana atmayın; şu raporu bir okumak gerekiyor, okuyun bu şekilde değerlendirin.

Sanayi stratejilerimiz açısından önümüzdeki süreç içerisinde öncelikli sektör belirlenmesi ve Türkiye'nin kendi öz kaynaklarıyla dünyada mukayeseli olarak üstün olduğu kaynakları itibarıyla bu stratejilerde bir defa daha değerlendirme yapılmasını özellikle dikkatlerinize sunuyorum.

Bir şeyi daha hatırlatıp bitireceğim sözlerimin hepsini: TÜBİTAK gibi bir kurumun başkanının ikinci sırada oturmasına ben burada katlanamıyorum. Bilim bağımsızlık olmadan olmaz, bilim bağımsızlık gerektirir. Eğer SAGE'nin son füzelerini bugün seri üretime geçirdiyse bu o sayede oldu. Bundan gurur duyuyoruz. Araştırmaları sırasında da gurur duyduk, şimdi çok daha fazla gurur duyuyoruz. Son füzelerini seri hâlde üretiyoruz. Bu ne demektir? Devletin kesin olarak bu tür üretimler yapacak birimleri, devlet şirketlerinin olması gerekliliğini siz tabii ki kabul ediyorsunuz aynen SAGE'de olduğu gibi. Bunu başkaları yapamaz başka yerlerde yapamadığı gibi. O zaman, bilim adına uğraşan insanlara gereken değeri vermek bizlerin görevi. Bilimi özgür bırakın. Yaratılacak olan değerlerin şurada konuştuğumuz rakamlarla kıyaslanmayacak kadar önemli olduğunu görürsünüz.

Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz Sayın Temizel.

Sayın Çaturoğlu, buyurun.

Süreniz on dakika.

FARUK ÇATUROĞLU (Zonguldak) – Sayın Başkan, Değerli Bakanım, Bakanlığımızın çok kıymetli bürokratları, çalışanları, değerli milletvekili arkadaşlarım; hepinizi sevgi ve saygıyla selamlıyorum.

Öncelikle, Kabinemizin en yeni üyelerinden olan Sayın Bakanımıza bir kez daha hayırlı olsun diyorum, çalışmalarında üstün başarılar diliyorum. İnşallah uzun süreler boyu bu ve bu gibi görevlerde Sayın Bakanımızı göreceğimizi umut ediyorum. Sayın Bakanımızın bölgemizin bir milletvekili olması hasebiyle de ayrıca sevindiğimizi de belirtmek istiyorum.

Sayın Bakanım, seçim bölgemiz Zonguldak açısından ve ülkemiz açısından önemli gördüğüm bir iki hususu da burada fırsat bulmuşken paylaşmak istiyorum. Bunlardan birincisi, sadece Zonguldak’ın değil ülkemizin en büyük projelerinden biri olan Filyos Projesi ki bu, uzun yıllar Türkiye’nin gündeminde yer almış bir proje. Özellikle liman inşaatının cennetmekân Abdülhamid Han zamanında taslak projeleri hazırlanmış ancak uzun yıllar yani yüz yılı aşkın bir süre gündemde kaldıktan sonra AK PARTİ hükümetleri döneminde ete kemiğe bürünmüş bir proje bu. Önce Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından liman inşaatının altyapısı ihalesi yapıldı, yer teslimi gerçekleştirildi, şu anda inşaat başladı.

Bu liman tabii ki değerli arkadaşlar, basit bir liman değil, 25 milyon ton elleçleme kapasitesine sahip Türkiye’nin en büyük limanlarından bir tanesi olacak. Bunun arka planındaki endüstri bölgesi Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığımızı ilgilendiriyor. Orada büyük ölçekli yer tahsisleri yapılmak suretiyle hem ülkemizin hem de uluslararası büyük firmaların orada endüstri tesisi kurmalarına imkân verecek bir düzenleme yapılıyor. Bu konuda Bakanlığımızın ve Sayın Bakanımızın özel bir gayretleri var. Bununla ilgili müjdelerini de 19 Kasım Cumartesi günü ilimize gerçekleştireceği bir çalışma ziyareti esnasında inşallah bölgemize verecek. Biz bundan dolayı da son derece kendisine müteşekkirimiz, minnettarız.

MUSA ÇAM (İzmir) – Bayburt’a yapılmazsa Şahap Bey vallahi çok kırılır sonra.

FARUK ÇATUROĞLU (Zonguldak) – Olur, Bayburt’a da yapın.

MUSA ÇAM (İzmir) – Zonguldak’a istiyorsunuz.

FARUK ÇATUROĞLU (Zonguldak) – O da olur inşallah. Bayburt’a da yaparız canım yani Bayburt’un gereklerine göre ne yapılması gerekiyorsa onu da Bayburt’a yaparız.

Evet, diğer bir konu, tabii, yine Bakanımızla bu konuyu tartışıyoruz. İslah OSB’lerle ilgili bir konu var. Bununla ilgili bir düzenleme çıkmıştı. 31 tane bölge buna müracaat etti ancak bunlardan 8 tanesi hayata geçebildi, 23 tanesi güncel birtakım mevzuatlara takılarak bu iş olmadı. Şimdi, biliyorum, umut ediyorum üretim paketi içerisinde bu konu da yer alıyor. İnşallah onu da çözeceğiz. Bizim ilimizde de böyle bir iki tane bölge var, inşallah onların da OSB olmasını sağlamış olacağız hep beraber.

Diğer bir konu, Bakanımız da bahsetti sunumunda, sanayi siteleri çok önceleri, eski tarihlerde yapıldıkları için gelişen şehirlerimizin içerisinde kaldılar. Nasıl kentsel dönüşüm olayı varsa şehirleşmede bunların da bir dönüşüm programı çerçevesi içerisinde şehir dışına taşınmaları ve oradan gelecek olan yerlerin de şehrin asli imkânları için kullanılmasında büyük önem var. Bu da yine üretim paketi içerisinde -bildiğimiz kadarıyla- yer alan konulardan bir tanesi. Ben tarihe not düşmek açısından bunları burada sizlere açıklamış oluyorum.

Son olarak da, üretim önemli ama o malı ülkede üretmek daha da önemli. Bizim dezavantajlı konumda olduğumuz birtakım sektörler var. Ürünlerin tamamını ya da tamamına yakın kısmını yurt dışından ithal ediyoruz. Bu tür ürünlerin ülkemizde üretilbilmesine yönelik özel teşvikler verilmesi konusu çok önemli, bunu da Bakanlığımızdan bekliyoruz. Böyle bir çalışma yapıyorlar, içerisindeler zaten; onu da not düşmek açısından burada ifade etmek istedim.

Ben bir kez daha hem önceki Bakanımız Fikri Işık Bey'e, Bakanlık görevinde kısa süre bulunmasına rağmen gayretli çalışmaları ve önemli konularda efor sarf eden Değerli Bakanımıza ve bütün Bakanlık çalışanlarına huzurlarınızda teşekkür ediyorum, 2017 yılı Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığımızın bütçesinin hem ülkemize hem de Bakanlığımıza hayırlar getirmesini Cenab-ı Allah'tan temenni ediyor, hepimizi sevgi ve saygıyla selamlıyorum.

BAŞKAN – Teşekkürler Sayın Çaturoğlu.

Sayın Bekaroğlu, buyurun.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Sayın Başkan, arkadaşlarımız Sanayi Komisyonu üyesi onlardan sonra söz alayım.

BAŞKAN – Tamam.

Buyurun Sayın Tarhan.

Süreniz beş dakika.

TAHSİN TARHAN (Kocaeli) – Çok teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakanım, yeni bütçemiz, çalışmalar hayırlı olsun diyorum. Ne ilginçtir ki daha önceki Bakan Kocaeli'nden siyasi rakibimdi, aynı zamanda Gümüşhane'den köylümdü, bu Bakan da Düzce'den köylüm yani böyle bir tesadüf olmaz.

CEMAL ÖZTÜRK (Giresun) – Nasıl oluyor, siz kaç köydensiniz?

TAHSİN TARHAN (Kocaeli) – İnşallah Sayın Bakanım çok güzel çalışmalara imza atarız sizinle birlikte.

Şunu söyleyeyim, muhalefet olarak, Sanayi Komisyonu üyeleri olarak her şeyden önce samimiyiz. Üretim için, sanayi için yapılması gereken yasal düzenlemelerin her zaman yanında olacağız. Bundan önceki çalışmalarda istediğimiz çalışma planını uygulayamadık. Düşüncelerimizi, üretim için, sanayi için önerilerimizi bir türlü kabul ettiremedik. İnşallah bundan sonra daha verimli bir çalışma yaparız.

Sayın Bakan, konuşmanızda “Çelik sektörüyle ilgili üretimi destekleyeceğiz.” dediniz. Türkiye'de son günlerde nükleer santraller tartışılıyor. Bunun yanında, şimdi çelik sektörü, çelik fabrikalarının tartışmaları doğarsa çevreye etkisini biraz araştırmamız gerekiyor. Türkiye'nin öncelikli olarak turizmde mi, sanayide mi, üretimde mi, enerjide mi nasıl bir yol alacağını belirlemesini gerekiyor. Onun için çok şirin, güzel turizm alanlarımızı inşallah çelik fabrikalarına açmayız. Bunu iyi değerlendirmek lazım çevreye etkisini çelik sektörünün.

Sayın Bakan, önümüzdeki süreçte üretim paketi tartışılıyor, adı “Üretim paketi” ama torba kanunu olarak gelecek diye gündemde var. Bu paketin özellikle Komisyon tarafından da, çalışmalara Komisyonu da katarak o çalışmaları değerlendirmemiz gerekiyor. Aynı zamanda, eğer bir sanayiye, üretime katkı sağlayacaksa bu çalışmaları ayrı bir paket olarak getirmemiz gerekiyor, torba kanun olarak Meclise getirmememiz gerekiyor. OSB'ler kanunu var orada; işte, anahtar teslim fabrikalar, yeni OSB'ler kanunu. Yıllardan beri Türkiye'de yapılan OSB'leri biraz araştırırsanız tarım arazileri organize sanayilere dönüştürülüyor. Köylülerin yerleri çok ucuz rakamlarla alınıyor 20 dolarlara, 10 dolarlara ve sonra da 200 dolar, 300 dolarlara rant hâline dönüşüyor. Üretim adı altında hiçbir şey yapılmıyor. İşte

“294 organize sanayi var.” dediniz. Organize sanayilerin doluluk oranı yüzde 50. Bunu iyi araştırmamız gerekiyor. Türkiye’nin ne kadar organize sanayiye ihtiyacı var? İşte bir Gebze Organize Sanayi var doluluk olarak yüzde 95’lerde, bir de Manisa Organize Sanayi. Diğer sanayilere baktığımız zaman bazıları yüzde 20 civarlarında, yüzde 10 civarlarında. Aynı zamanda yıllardan beri organize sanayi olmuş yerleri almışlar hâlâ fabrikalar kurulmuyor, üretimler yapılmıyor. Onun için, bizim bu yeni çıkacak paketi iyi değerlendirmemiz gerekiyor. Adı “Üretim ve Sanayi Destekleme Paketi” olacaksa, bu çalışmalara muhalefetin de katkı koyması gerekiyor diye düşünüyorum.

Konuşmanızda Türkiye’deki işte marka başvurularının rakamları hep olumlu olarak yansıtınız. Sayın Bakanım, son yıllarda özellikle kaç tane fabrika kapandı, kaç tane fabrika açıldı, bunları da belirtmeniz gerekiyor. Artı...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Tarhan, ek süre veriyorum.

Buyurun.

TAHSİN TARHAN (Kocaeli) – Anahtar teslim fabrikalar tartışılıyor Türkiye’de. Bugüne kadar Türkiye’de kaç tane fabrika atıl durumda? Özellikle devletin elinde, kamunun elinde olan fabrikaların nasıl satıldığını iyi biliyoruz. O anlamda anahtar teslim fabrikaları iyi değerlendirmek lazım. Ben anahtar teslim fabrikalarla değil üretimin önünü açarak bazı şeyleri aşarız diye düşünüyorum.

Sanayicinin en büyük sorunu üretimdeki vergi yükleri ve girdilerin maliyetlerinin yüksek olması. Yani Türkiye teşvik paketleriyle hiçbir noktaya gidemez ancak biz sanayicinin önünü açarak üretimdeki verimliliği artırmak için girdilerin vergi yüklerini hafifleterek rekabet ortamını artırırız diye düşünüyoruz. Bizim en büyük sorunumuz rekabet.

Marka bazında, diyorsunuz ki işte “Markalar yaratmalıyız.” Benim markam dünya markası Çin’de de tanınmıyor, Amerika’da da tanınmıyor. Benim ihtiyacım üretimdeki vergi yükünü düşürmemiz gerekiyor yani girdilerin maliyetlerini düşürmemiz lazım rekabeti artırmak için, başka türlü bizim teşviklere ihtiyacımız yok.

İki konu var Sayın Bakanım, bunu gündeme getirerek sözümü tamamlamak istiyorum.

Birincisi: Bilişim vadisi Gebze’de kuruluyor. Türkiye açısından gerçekten önemli bir proje ama bu proje farklı alanlara çekilerek, işte o bölgedeki köylülerin yerlerini istimlak edilmeden izaleişiyyu davalarıyla alınmaya çalışılıyor. Ve oradaki müteahhitlerin tamamen teklif usulüyle iş yürüttüğü bizler tarafına şikâyet ediliyor. O projeyi biraz incelemenizi istiyorum.

Bir de, otomobile ilgili, yerli otomobil sürekli gündemde, sanki muhalefetin bu yerli otomotive karşı geldiğini... Biz cumhuriyet Halk Partisi olarak yerli otoyoya karşı değiliz ama biz bu projenin yanlış olduğunu, yanlış yönetildiğini iddia ediyoruz. İşte bir Saab marka platformu 40 milyon Euro’ya verilip alınıp ve bunu elektrikli otomobile dönüştürmek. Bu platformdan 9-3 platformundan elektrikli otomobil çıkmaz. Bütün otomobil firmaları elektrikli otomobil yapmak için aynı platform üzerinde denemeler yaptı, hepsi başarısız oldu, sadece BMW bir seride başarılı oldu. Onun için bu platformdan elektrikli otomobil çıkmaz. Ve aynı zamanda eğer biz yerli oto yapacaksak girişimcileri bir araya getirerek ancak yapabiliriz. Yerli oto yapmak önemli değil, önemli olan bunu markalaştırmak. Önemli olan bunun işletme sermayesini hazırlamak, maliyet hesaplarını yapmak. Yerli oto Türkiye’de yapılıyor zaten. Yeni daha Ford bir kamyon yaptı, yüzde 95’i yerli, Ford Cargo. Yani yerli oto Türkiye’de yapılıyor zaten. Ama millî oto dersek bunu uluslararası markalarla nasıl rekabet edeceğimizi tartışmamız lazım. Ve bu aldığımız platformdan gelecekteki teknolojiye dönük araç çıkarabilir miyiz bunu tartışmamız gerekiyor.

Yani bizim Saab markamızdan bir tane yerli, millî otomobil çıkmaz. Eğer yerli oto yaparsak Türkiye'deki otomobil sektöründeki girişimcileri bir araya getirip buradaki proje değerlendirmeleriyle birlikte, Hükümetin de desteğiyle bir yerli, millî otomobil ortaya çıkarırız diye düşünüyorum.

Çok teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz Sayın Tarhan.

Sayın Öztürk, buyurun.

Süreniz on dakika.

CEMAL ÖZTÜRK (Giresun) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Sayın Bakanım, değerli Komisyon üyesi arkadaşlarım, değerli bürokratlar, sevgili basın mensupları; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Sayın Bakanım, Bakanlığınızın hayırlı olmasını diliyorum ve gerçekten siz Bilim ve Teknoloji Bakanı olduğunuzda ben ayrı bir sevinç duydum çünkü konunun uzmanı olduğunuzu biliyorum, birlikte de çalışmıştık. Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı benim üniversite hayatımda kamuya ilk girdiğim yer. Üniversite için Ankara'ya geldiğimde Anadolu'dan gelmiş ihtiyacı olan bir genç olarak ilk başvurduğum Bakanlıktı ve orada iş buldum. Bakanlığın kapısından girerken duyduğum o heyecanı hiç unutmuyorum. Beş yılını verdim, sonra Bilim Teknoloji Bakanlığı... O zamanki adı Sanayi ve Teknoloji Bakanlığıydı ama benim çalıştığım dairenin adı da Bilim ve Teknoloji Dairesi Başkanlığıydı. Şimdi o daire başkanlığını bakanlık hâline getirmişiz. Bundan da ayrıca bir mutluluk duyduğumu ifade etmek istiyorum.

Tabii, burada yeri gelmişken rahmetli Profesör Doktor Necmettin Erbakan Hocamızı da rahmetle anıyorum çünkü bu ülkede sanayi denilince aklımıza ilk gelen, benim aklıma en azından ilk gelen şahsiyettir. Sanayi konusunda Türkiye'de emek vermiş insanların başında geliyor. 1977 yılıydı ben o zamanki adıyla Sanayi ve Teknoloji Bakanlığına ilk girdiğimde, çok heyecan duyuyorduk çünkü Türkiye'nin de Bakanlığa bağlı işte bugün bir kısmı hâlen ismi devam eden TÛMOSAN gibi, TUSAŞ gibi sonradan TAI oldu, TEMSAN, TAKSAN, GERKONSAN yani san san san. Ben şu anda önümde yazılı olmadığı için bir çoğunu hatırlayamıyorum ama Türkiye'nin heyecanla rahmetli Erbakan Hocamızın sanayileşme hamleleri başlattığı, fabrika temelleri attığı “Fabrika yapan, fabrikalar yapacağız.” diye Türkiye'ye yeni bir bilinçlenme şuurulanma aşılacağı yıllardı. Maalesef tabii o yılların kıymetini bilemedik. Sonra 1980 darbesiyle birlikte Türkiye'nin o sanayileşme hamlesi akamete uğradı. Bizimle yola çıkan birçok ülke bugün maalesef bizi geçti. O gün adı sanı duyulmayan markalar dünya markası hâline getirildi. Ama bizim o markalarımız -üzülerek belirtmek istiyorum ki- birkaç tane istisna olmakla beraber hayatına son verildi diyelim.

Tabii, bilmek çok önemli bir şey. Bakanlığımızın adı “Bilim, Sanayi ve Teknoloji.” Aslında teknolojiye “loji” bilim demek, orada da bir tezat var gibi geliyor bana, teknoloji İngilizce, başında bilim. Bununla ilgili çok hikâye duymuşuzdur ama bir tanesini anlatmak istiyorum. Bir fabrikada önemli bir makinede bir arıza çıkıyor. Fabrikanın uzmanları bu arızayı gideremiyorlar, sonra dışarıdan bir uzman çağırılıyor. Uzman gelip makineyi inceliyor, bakıyor, çantasından çıkarmış olduğu bir tane tornavidayla gevşemiş olan vidayı sıkıyor. Sonra “Düğmeye basın.” diyor. Basıyorlar makine çalışıyor. Tabii hayret ediyorlar fabrikanın yetkilileri ki, “Bu kadar basit bir arızayı biz niye göremedik?” Neticede, uzman genel müdürün odasına gidiyor, çay içerken “Borcumuz ne kadar?” Çıkıyor faturayı “Borcunuz bin dolar.” diyor. Tabii genel müdürün canı sıkılıyor. Diyor ki: “Ya, bin dolar olur mu yani bu kadar basit bir iş için?” Tabii ayrıntılı fatura isteyince genel müdür faturaya yazıyor “Vidayı sıkmanın bedeli 10 dolar, hangi vidanın sıkılacağını bilmenin bedeli 990 dolar, toplam bin dolar.” diyor. Neticede, bilmek

çok önemli. Tabii yeri gelmişken rahmetle anıyorum, Sakıp Sabancı sanayimizin üstatlarından derdi ki “Ağam Türkiye için Know-How çok önemli ama Türkiye için Know-Who daha çok önemli.” Yani bilmek önemli ama asıl olan yapmak; kim yapacak? Bilgiye ulaşmak önemli. Bir hocamız üniversitede odasının arkasına yazmıştı: Özür dilerim “Nokta nokta etmeyin nasıl öğrenileceğini öğrenin.” derdi. Yani nasıl öğrenileceğini öğrenin. Yani bilgiye ulaşmak bugün gerçekten hem kolay hem zor ya da satın almak en azından kullanım bilgisini, teknolojiyi, patenti satın alabilirsiniz fakat bunu nasıl kullanacağınız, nerede kullanacağınız... Ben aslında bir konuyu bir noktaya doğru çekeceğim çünkü kendi bölgem, biraz önce Sayın Zekeriya Temizel Bakanım çok güzel ifade etti, aslında onun seçim bölgesinde ben on buçuk yıl, on bir yıl sanayicilik de yaptım. Fakat şu anda Giresun Milletvekiliyim. Evet, mukayeseli üstünlükler açısından Türkiye'nin üstün olduğu alanlar var. Çok alan var ama Sayın Bakanımız dikkat çektiği için, kendisi İzmir milletvekili ama Giresun'la özdeşleşmiş olan fındığa da atıfta bulunduğu için ben konuyu fındığa getireceğim.

ZEKERİYA TEMİZEL (İzmir) – Karadeniz'in denizi görmeyen tarafında.

CEMAL ÖZTÜRK (Giresun) – Öyle mi.

Şimdi, evet Bilim ve Teknoloji Bakanlığımızın “Fındık Altına Dönüşüyor.” adlı projesi Giresun'da hayata geçirildi diye, kayıtlarda da var. Bakanımız Sayın Zekeriya Temizel dedi ki: “Fındık zaten altın.” Evet, Türkiye için gerçekten fındık altın mesabesinde bir ürün.

2003-2004 yıllarında ben FİSKOBİRLİK Genel Müdürlüğü de yaptım. Ondan sonra İzmir'e taşındım, İzmir'de sanayicilik yaptım, en son BMC'nin Genel Müdürüydüm. Fındıktan otomotive geçtik. Diyeceksiniz “Ne alakası var?” İşte böyle bir açmazımız da var bizim. Fiskobirlik Genel Müdürü olduğum yıllarda Türkiye'nin fındık ihracatı yanılmıyorsa 580 milyon dolardı. Ama geçen sene yani 2015 yılında Türkiye fındıktan ve türevlerinden 2 milyar 928 milyon dolar ihracat geliri elde etti. Neredeyse 5,5 kat. Şimdi, biz fındıkta gerçekten mukayeseli üstünlükler açısından tartışmasız üstün bir ülkeyiz. Sayın Bakanım da fındık bölgesi milletvekili, Düzce de fındık bölgesi. Ama bizden fındığı satın alan başta Avrupa Birliği ülkeleri fındığı işleyerek gerçekten altına dönüştürüyorlar. Bizim için altın ama biz onu maalesef bakır mesabesinde kullanıyoruz. İşte biraz önce bahsettiniz, Manisa Organize Sanayi Bölgesi'nde bir marka, Türkiye'de de şu anda fındığın en büyük müşterisi konumundaki bir marka orada çikolata üretiyor. İtalyan kökenli bir firma. Temelinin atılışında ben de vardım, iki yıl önce sanıyorum Başbakanlık Yatırım Destek Ajansının tanıtımıyla yatırım yaptılar, organize sanayi bölgesinde. Oradan bizim fındığımızı alıp üretilip bütün dünyaya çikolata olarak pazarlıyorlar ve bize de satıyorlar. Şimdi, biz 2004 yılında fındığı “kernel” dediğimiz ham olarak satıyorduk, ihraç ediyorduk. Kıriyorduk, beyazlatıyorduk bazen, bazen de beyazlatmadan çiğ olarak Avrupa'ya ihraç ediyorduk. Daha sonra fındığa dayalı endüstri geliştirdik kısmen, şimdi onu kısmi olarak işleyerek satıyoruz. İşte, onun için 2 milyar 928 milyon dolara eriştik. Ama potansiyel olarak fındığı biz gerçekten işleyerek sanayiye türevlerine dönüştürerek ihraç edebilirsek tekrar bunu bir üçe, beşe katlamak, beşe değil de belki mübalağa olmasın, en az üçe katlamamız mümkün. Çünkü ismini vermediğim o çikolata firmasının yıllık cirosu sanıyorum geçen sene 12 milyar Euro gibi bir rakamdı.

Şimdi, değerli arkadaşlar, biz ülke olarak çok şeyler yapabildik, artık yapabiliyoruz yani Türkiye gerçekten sanayide bir noktaya geldi ama potansiyel olarak hâlâ bu işin çok çok uzağındayız. Niye? Yani potansiyel enerjimizi kinetiğe çeviremedik birçok alanda. Otomotivin adını yapıyoruz şimdi adını...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Öztürk, ek süre veriyorum.

Buyurun.

CEMAL ÖZTÜRK (Giresun) – Tamam, kısa sürede bitireceğim.

1961 yılıydı, yine rahmetle anacağım, Erbakan Hocamız o zaman bir Türk otomobili yapmıştı. Ama ne oldu? Tam deneme sürüşü yapılacak, otomobil yarı yolda kaldı, bütün askerî, sivil erkânın önünde. Niçin? Otomobile benzin konulması unutulmuş veya konulmamış. Yani onun hikâyeleri çok. Birileri sabote etmek için -1961 olması lazım o yıllarda- Türkiye ilk yerli devrim otomobilini üretmiş ama ilgililer benzin koymamış veya unutmuş. Demişler ki: “Biz bunu kaldıralım.” 1961 yılı, yıl 2016, biz hâlâ yerli otomobil için çalışma yapıyoruz.

Sayın Bakanım, yeri gelmişken soru olarak bunu soruyorum: Ne durumdayız bu durumda? Açıklama yaparsanız memnun olurum.

Değerli arkadaşlar, gerçekten Türkiye şu anda bir otomotiv endüstrisinde bir otomotiv üretim üssü. Yan sanayine komponent üreten çok sayıda firmamız var. Bir otomobilin yaklaşık 3 bin civarında parçadan meydana geldiğini söyleyebiliriz ve bunun büyük bir çoğunluğu Türkiye’de artık üretiliyor. Son altı ay verilerine göre de Avrupa’da Türkiye en fazla otomobil üreten ülke mesabesinde, verilere göre öyle. Ama yerli bir marka diyoruz, illa yerli bir marka olsun. Tabii, bizim işçimizin alın teri, bizim yan sanayimizin üretimi, dolayısıyla yaklaşık 25 milyar dolarlık bir ihracat rakamına ulaşabildiğimiz bir sektör ama burada müthiş de bir ithal girdisi var.

Neticede, Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığımız gerçekten Türkiye’nin önünü açabilecek büyük bir misyona sahip ama çok iyi programlama yapıp Türkiye’nin kaynak israfından vazgeçmesi lazım. OSB’ler, bakın, Türkiye’de 13 dediniz bilmiyorum ama yaklaşık 300’e yakın OSB var. İşte 13 tane İzmir’de var. Ben İzmir’i bildiğim için, Sayın Bakanımın da biraz önce sözünü kestim, çok özür diliyorum ama, İzmir’de 13 tane OSB’nin kapasite kullanım oranı zannediyorum yüzde 50 civarlarında ama ben Bornova’da oturuyordum, 30 kilometre arkadaki Bornova OSB dolu, Çiğli de dolu, Atatürk Organize dolu ama diğer birçok, gerçi birkaç tanesi onun ihtisas organize sanayi bölgesi.

Yeri gelmişken Sayın Bakanım, belki unutturum söyleyeyim, çünkü sürem bitiyor, bu ihtisas organize sanayi bölgelerinden bir tanesini özellikle orta Karadeniz’e istiyoruz; fındık ihtisas organize sanayi bölgesi. Biraz önce bahsettiğim konuyla alakalı olarak Türkiye’nin mukayeseli üstünlüğü olan fındığı işleyip türevlerine dönüştürüp markalı satabilmek için. İlla...

TAHSİN TARHAN (Kocaeli) – Kandıra’ya...

CEMAL ÖZTÜRK (Giresun) – Yani ben Giresun Milletvekili olduğum için Giresun’a istiyorum, siz de Kandıra’ya istiyorsunuz.

Şimdi...

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Rize’ye...

CEMAL ÖZTÜRK (Giresun) – Rize’ye çay yapacağız.

Neticede, Bakanlığımızın bütçesinin hayırlara vesile olmasını diliyorum. Çalışmalarınızda sizlere başarılar diliyorum. Tekrar Bakanlığımız hayırlı olsun.

Hepinizi saygıyla selamlıyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz Sayın Öztürk.

Sayın Aksu, süreniz on dakika, buyurun.

İSMAİL FARUK AKSU (İstanbul) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Başkan, Sayın Bakan, sayın milletvekilleri, değerli bürokratlar, basın mensupları; sizleri selamlayarak sözlerime başlamak istiyorum.

Sayın Bakanım, ilk bütçeniz hayırlı olsun.

Dünyada mal ve sermaye hareketlerindeki serbestleşmeyle birlikte bilgi ve iletişim teknolojisindeki hızlı gelişmelerin de etkisiyle ulusal ve uluslararası düzeyde giderek artan bir rekabet yaşanmakta, uluslararası boyut

kazanmakta olan üretimde kullanılan girdiler en uygun fiyat ve kalitede diğer ülkelerden temin edilebilmektedir. Bu ortamda doğrudan yabancı sermaye hareketleri ve dünya mal ihracatında dünya mal üretimine kıyasla daha yüksek artışlar yaşanmaktadır. Yaşanan bu çetin rekabet ortamında imalat sanayi firmalarının ulusal ve uluslararası düzeyde konumunu güçlendirerek sürdürebilmesi, uluslararası düzeyde rakiplerine kıyasla fiyat ve fiyat dışı rekabet unsurları itibarıyla sağlayacakları rekabet gücü üstünlüklerine bağlı olacaktır. Başka bir ifadeyle, sanayi üretiminde maliyet boyutuyla birlikte ürün çeşitliliği, üründe iyileştirme ve teknolojik gelişmişlik gibi kalite boyutu rekabette başarılı olabilmenin ana unsurlarını oluşturmaktadır. Emek ve ham madde yoğun sektör veya mal gruplarında nispeten maliyet bazlı fiyat rekabeti önemli olurken, rekabetçi konumu düşük fiyattan ziyade üründe farklılaştırma, teknolojik yenilikler ve satış sonrası hizmetler gibi faaliyetlerin belirlediği daha sofistike ürünlerde kaliteye dayalı rekabet öne çıkmaktadır. İthalatın azaltılması ve yerli sanayinin gelişip güçlenebilmesi için yerel kaynaklara dayalı yurt içinde geliştirilecek üstünlüklerin ve bu amaca yönelik uygulanacak strateji ve politikaların önemi eskiye kıyasla daha da artmaktadır.

Dünya ekonomisinde, başta ABD olmak üzere Japonya ve Almanya gibi gelişmiş ülkelerde hizmetler sektörünün payında artış ve imalat sanayinin payında kısmen bir azalış görülmekle birlikte bu ülkelerde gayrisafi yurt içi hasıla içerisinde imalat sanayinin payı yüzde 20'ler düzeyinde, Kore ve Çin gibi ülkelerde ise yüzde 30'ların üzerindedir. Buna karşılık, Türkiye ekonomisinde imalat sanayinin payı yüzde 15,5'ler seviyesinde ve belirtilen gelişmiş ve gelişmekte olan emsal ülkelerin oldukça gerisindedir.

2000'li yıllarda, başta gelişmekte olan ülkeler olmak üzere dünya ekonomisinde yaşanan genişleme süreci Türkiye ekonomisine de yansımıştır. Ancak, 2007 yılının ortalarından itibaren ABD konut piyasası kaynaklı finansal krizin etkileri reel kesimde hissedilmiş özellikle 2009 yılında değişik ülkelerde farklı boyutlarda hissedilen küresel ölçekte ekonomik bir kriz yaşanmıştır.

Sanayi üretimindeki gelişmeler, ekonomik faaliyetlerde öncü bir gösterge niteliği arz etmekte ve ekonominin genelindeki gidişat bakımından önemli sinyaller vermektedir. Gerek Türkiye'nin dış ticaretindeki ağırlığı, gerekse entegrasyon süreci dikkate alındığında, Avrupa Birliği sanayi üretimindeki gelişmeler ve sanayi politikaları çerçevesi Türkiye ekonomisi ve sanayisinin mevcut durumu ve geleceği açısından da önem arz etmektedir.

Türkiye ekonomisinde son dönemde imalat sanayisi ağırlıklı olmak üzere sanayinin payında düşüş dikkat çekmektedir. İmalat sanayinin gayrisafi yurt içi hasıla içinde 2002 yılında yüzde 17,8 olan payı 2009'da yüzde 15,2'ye kadar gerilemiş, bugünlerde de yüzde 15,6 düzeyindedir.

İmalat sanayisinde büyüme oranları 2000'i yıllarda dünya ekonomisinde yaşanan genişlemenin de etkisiyle, 2007 yılına kadar sanayide ekonominin geneline benzer bir gelişme gözlenmiş ancak bu yıllardan sonra krizin etkileri Türkiye ekonomisinde ve özellikle imalat sanayisinde daha derin hissedilmiştir. Türkiye'nin 2023 ve 2053 hedeflerine ulaşabilmesi yüksek oranlı sürdürülebilir büyümeyi temin edebilmesiyle doğru orantılı olacaktır. Bu ise sanayinin gayrisafi yurt içi hasıla içindeki payının artırılmasını gerektirmektedir. Mevcut veriler bu rakamlara ulaşmanın mümkün olmadığı yönündedir.

Türkiye uzun vadeli hedeflerinden maalesef bir bir vazgeçmektedir. Her ne kadar içeride ve dışarıdaki konjonktürel, ekonomik, siyasi ve sosyal gelişmeler etkili olsa da öngörülmüş hazırlıklar ve Türkiye'nin gelecek vizyonu çerçevesinde öncelikler belirlenerek bir gelişme hamlesi başlatılması, buna uygun yapısal önlemlerin önceden alınması gerekirdi. Maalesef buna uygun rasyonel tedbirler zamanında uygulamaya konulamamış, sağlıklı bir yatırım, üretim, ihracat ve istihdam zinciri kurulamamıştır. Bu da işsizliğin yüzde 10'larda kalıcı hâle gelmesine, yoksulluğun bir risk olarak devam etmesine neden olmaktadır.

Bir ekonomide uzun dönemde elzem olan sürdürülebilir bir iktisadi büyümenin sağlanması, ekonomik ve sosyal kalkınmanın gerçekleştirilebilmesi için öncelikle makro dengelerin sağlıklı olması gerekmektedir. Bununla birlikte ekonomideki yapısal kırılganlıkları giderecek ve makro dengeleri destekleyecek nitelikte, yerel kaynaklara dayalı, bilgi ve teknoloji yoğun, yüksek katma değerli, uluslararası rekabet gücü yüksek mal ve hizmet üretimi önem arz etmektedir. Bu çerçevede, ekonomide bir yandan makro düzeyde tasarruf-yatırım dengesi, dış ticaret ve cari denge, bütçe dengesi, borç düzeyi ve fiyat istikrarı gibi konular üzerine eğilirken diğer taraftan büyüme oranı ve büyümenin kaynakları, yatırım, üretim ve ihracat yapabilme ve yeterli istihdam oluşturabilme kapasitesi bir bütünlük içerisinde özenle ele alınması gereken temel hususlardır. Bu açıdan sanayinin uygun strateji ve politikalarla yönlendirilip desteklenmesi özellikle önem arz etmektedir. Türk sanayinin yapısal sorunlarına çözüm getirecek, dünya sanayindeki gelişmelere uygun, sanayiye sürdürülebilir uluslararası rekabet gücü kazandıracak politikaların kamu, özel sektör ve üniversite kesiminin iş birliğiyle etkin bir şekilde uygulanması gerekecektir.

Türk sanayisinin uluslararası rekabet gücünü artırmak ve dünya ihracatından daha fazla pay almak için imalat sanayisinde yüksek katma değerli yapıya geçilmesi ve yüksek teknoloji sektörlerinin payının artırılmasına özen gösterilmeli, yenilik, yeşil üretim ve pazar çeşitlendirmesine önem verilmelidir. Orta ve yüksek teknolojili sektörlerin üretim ve ihracat içindeki payının artırılması, nispeten düşük teknolojili sektörlerde tasarım, markalaşma ve etkin pazarlama yoluyla katma değeri yüksek bir yapıya geçişin sağlanmasına gayret edilmelidir. Sanayide yerli girdi kullanımının ve katma değerinin artırılmasını teminen ara malı ve ham madde üretimine önem verilmeli bu alandaki yatırımlar etkin bir şekilde desteklenmeli, böylece ara malı üretiminde kapasite ve yetkinlik artırılarak, ithalat bağımlılığı azaltılmalıdır. Bu çerçevede, imalat sanayinin; daha yüksek katma değer yaratan, ileri teknoloji üreten ve kullanabilen, çevre dostu teknolojileri uygulayan azami düzeyde yerli kaynak kullanan ve etkin bir girdi tedariki sağlayan, yatırım ve ara mallarında ithalat bağımlılığının azaltıldığı bir konuma ulaşması gerekmektedir.

KOBİ'lerin AR-GE, yenilik ve ihracat kapasitelerini geliştirerek rekabet güçlerinin artırılması ve ekonomik büyümeye katkısının yükseltilmesine özen gösterilmelidir. Ülkemizin 21'inci Yüzyılda dünyada stratejik ve ekonomik ağırlığının artarak etkin bir güç odağı hâline gelebilmesi bakımından Türk Cumhuriyetleri ile olan yakın tarihi ve kültürel bağlarımız en büyük avantajlarımızdan birisini oluşturmaktadır. Bu çerçevede Türkiye'nin Türk Cumhuriyetleriyle ekonomik, sosyal ve kültürel ilişki ve iş birliklerinin yanında bilimsel ve teknolojik iş birliklerinin geliştirilmesine azami gayret gösterilmelidir.

Toplumsal kesimlerin aktif destekleri ve iş birliğini de sağlayarak bilgi ve teknolojiye dayalı yüksek katma değerli mal ve hizmet üretimini, yenilikçiliği ve ileri teknolojileri esas alan, uluslararası rekabet gücü yüksek yeni bir sanayileşme stratejisinin oluşturulması ve kamu kaynaklarının seçici bir yapı içinde bu amaca tahsis edilmesi büyük önem taşımaktadır.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Aksu, ek süre veriyorum, buyurun.

İSMAİL FARUK AKSU (İstanbul) – Teşekkür ederim Başkanım.

Bütün sektörlerin uluslararası rekabet güçlerinin artırılması gerekmekte ise de öncelikle, sanayinin üretim, ihracat ve ithalatında ağırlığı olan ve tüketim ara malı ve yatırım malları içerisinde sürükleyici konumda bulunan tekstil ve hazır giyim sektörleri, kimya sanayisi, ana metal sanayisi, makine imalat sanayisi ve otomotiv sanayisi ile yazılımda uluslararası rekabet gücünü artırmak amacıyla kamu, özel sektör ve üniversite temsilcilerinin katılımıyla, tüm kesimlerin sahiplendiği, sanayi stratejisini destekleyen, ayrıntılı yeni sektörel stratejiler hazırlanıp, etkin bir şekilde uygulanmalıdır.

Diğer taraftan, imalat sanayisi üretimi ve ihracatında yüksek teknoloji ürünlerin payını artırmak bakımından, uzay ve havacılık, elektronik, ilaç, tıbbi cihazlar gibi alanlara yönelik AR-GE destekleri artırılmalı, kapsamlı bir biçimde özgün strateji ve etkin destek mekanizmaları oluşturulmalıdır.

Kıt kaynakların rasyonel kullanımı önemlidir. Az önce ifade edildi; birçok organize sanayi bölgesi ve endüstri bölgesi atıl kapasiteyle çalışmaktadır. Bunların kuruluşu sırasında anlaşıldığı kadarıyla birtakım siyasi tercihler öne çıkmakta ve onun için de rasyonel olmayan yerlere buralar kurulmakta. O sebeple, öncelikle bu yatırımların rasyonelleştirilmesi gerekmektedir.

Bir de, teşvik sisteminin sektörel öncelikli ve dar bölgeli olması, bizim öne çıkaracağımız sektörlerle ilişkin yatırımlar hangi bölgede yapılıyorsa ona destek vermemiz gerekir. Biz bir taraftan yabancı sermaye getirmeye çalışırken bir taraftan da maalesef kendi kurulu yatırımlarımızı yatırım ikliminin daha uygun, daha cazip olduğu başka ülkelere kaçırmakla da yüz yüze bulunmaktayız. Bu nedenle bu konulara da dikkat edilmesi gerektiğini düşünüyorum, bütçenin hayırlı olması dileğiyle hepinizi saygıyla selamlıyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz Sayın Aksu.

Sayın Bekaroğlu, buyurun.

Süreniz on dakika.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Teşekkür ediyorum.

Önce, Amerika'ya yeni Başkan seçildi Trump. Yaptığı ilk açıklamada “Amerika'yı 2 kat büyüteceğiz.” diyor. Tabii, Amerika'nın çıkarları ama “Dünyayla da iş birliği yapacağız.” diyor Sayın Bakanım. Bunu dikkate alalım.

Değerli arkadaşlar, Sayın Bakan, Sayın Başkan; şimdi, bütün arkadaşlarımız, önce Maliye Bakanı bütçenin genel sunumunu yaparken, daha sonra tüm bakan arkadaşlarımızın sunumlarında 2002 ve 2015, 2016 karşılaştırması yapılıyor. “2002’de -siz de söylemişsiniz- 36 milyar dolar olan ihracatımız 2015’te 145 milyar dolara çıktı.” diyorsunuz. Doğru, yani 2010'lara kadar Adalet ve Kalkınma Partisi hükümetlerinde nasıl büyüme olduğu, neler yapıldığı, bunlar ortada rakamlar ama 2010'dan sonra ciddi bir -zaten millî gelirden de bu çok açık görülüyor- tıkanıklık var. İşte, “orta gelir tuzağı” dediğimiz bir şeyden söz ediliyor. Hiçbiriniz 2010, 2011, 2012, 2013, 2014’te neler oldu, bugünle karşılaştırmıyorsunuz. Yani kendi içinde bir karşılaştırma yapmıyorsunuz. Bu çok yanıltıcı bir şey. Belki farkındasınız, belki değilsiniz. Yani Türkiye ekonomisi 2010'dan sonra çok ciddi bir tıkanıklığın içinde. Aslında bunu aşmak için dünya kadar da iş yaptınız ama rakamlar hiç de bunu aşabileceğimize dair bir işaret vermiyor ve bunu bilinçli, bilerek ya da bilmeyerek saklayıp geçiyorsunuz.

Şimdi, sizin sunumunuzda hep diğer Bakan arkadaşlarımızın yaptığı gibi hep “en”lerden, en iyi durumlardan bahsediyorsunuz. AR-GE konusunda mesela harcamalarımızın -Sayın Maliye Bakanı da aynı şeyleri söylemişti- millî gelirin yüzde 1’ini geçtiğini, 10 kat arttığını filan söylüyorsunuz,

“Yüzde 3’e çıkacak.” diye bir hedef de ortaya koyuyorsunuz ama şu andaki durumun yani dünyadaki durumumuzun ne olduğuna dair de çok fazla bir şey söylemiyorsunuz. Mesela TİSK’in yaptığı bir araştırma var, yayınladığı bir araştırma var; Türkiye’nin bu konularla ilgili durumunu ortaya koymuş. Mesela kamuda AR-GE harcaması OECD ortalamasının altında, en nitelikli 500 dünya üniversitesindeki pay, en alttaki 5 OECD ülkesi içinde ya da altında, bilimsel makale yayın konusunda en alttaki 5 OECD ülkesi içinde yer alıyoruz. Üniversite ve kamu araştırma birimlerince yapılan patent başvuruları... Ki siz anlattınız bu konuda neler yaptığınızı, 287 merkezde yapılan çalışmaları, 5 binin üzerinde patent konusu çalışmalardan falan söz ettiniz ve burada önümüzdeki yıllarda hedeflerinizi ortaya koydunuz ama görüntü bu şekilde. Gene, uluslararası eser yazım ortaklığı, en alttaki 5 OECD ülkesi içindeyiz. Uluslararası ortak buluş, en alttaki 5 OECD ülkesi içindeyiz. Girişim yapma kolaylığı endeksi, en alttaki 5 OECD ülkesi içindeyiz. Yükseköğretim harcamaları ortalaması, OECD ortalamasının çok altında. Yükseköğretim görmüş yetişkin oranı, en alttaki 5 OECD ülkesinin de altındayız. 15 yaşındaki çocukların bilim performansı, en alttaki 5 OECD ülkesi içinde ya da altındayız. Bilim ve mühendislik, doktora mezuniyeti, en alttaki 5 OECD ülkesi içinde ya da altındayız. Yani bunları da söylemek gerekiyor hedefleri ortaya koyarken.

İş gücü verimliliği açısından ise Türkiye; 2007-2013 döneminde iş gücü verimliliği artışı yüzde 0,95’ten yüzde 0,27’ye düşerek önemli ölçüde gerilemiş. Verimlilik artışı hızı da OECD’nin çok altında olmuş. Seçilen teknoloji alanlarında görülen teknolojik avantajlar konusunda Türkiye gerek biyo ve nano gerek bilgi ve iletişim gerek çevre teknolojilerinde hem 31 ülke hem de OECD-AB ortalamalarıyla kıyasladığımız zaman çok gerilerde görülüyor. Türkiye, üniversite mezunlarının istihdam oranının büyüklüğü açısından da 35 ülke arasında en alttaki 5 ülke arasında yer alıyor. Bunları görmek durumundayız.

“Niçin bunlar oldu?” diye bir soruyu hemen soralım. Yapılan bu kadar harcamalar ve son zamanlarda çok da farkındasınız -gelen torba yasalarda açıkça görülüyor- tekrar büyümeyi hızlandırmak için bugüne kadar Türkiye Cumhuriyeti tarihinde görülmeyen büyük teşvikler getiriyorsunuz. Bütün bunlar belli ama bunlara rağmen adım atılmıyor. Niçin atılmıyor? Bana göre on dört yılda birçok şeyi yaparken, dünya kadar yol filan yaparken en önemli şeyi yapmadınız; o da şuydu: Türkiye’de bir eğitim reformu yapmadınız. Bütün bu işte, şu kadar AR-GE merkezinde, şu kadar araştırmacı çalıştırıyoruz... Niteliklerini falan bilmiyoruz. Gerçekten nitelikli araştırmacı, gerçekten değer üretecek, katma değer üretecek bir ekonomiyi, üretimi, harekete geçirecek bir eğitim sistemine geçmediniz maalesef. Bunun yerine, bu konudaki bütün enerjinizi bir inatlaşmaya döktünüz, neredeyse intikam şeyine döktünüz. İşte, okullarda imam-hatipleşme, bu tartışmalarla geçti bütün bu on dört sene. Millî Eğitim Bakanı gelecek, onunla da konuşacağız; bu konularla ilgili neler yapıldı, neler yapılmadı, ayrıca konuşacağız, tartışacağız.

Sayın Bakan, Sayın Başkan, değerli arkadaşlarım; yani Türkiye OECD sıralamasını şey yapıyoruz. Mesela toplam imalat sanayisi içerisindeki paylara da baktığımızda -Türkiye’deki rakamları yıllara göre veriyorsunuz ama- Türkiye’de yüzde 2,2; Arjantin’de 9,8; Brezilya’da 9,6; Güney Afrika’da 5,5; Çin’de 27, Rusya’da 10; Endonezya’da 7,1; Hindistan’da 8,1. Bu rakamlara da bakarak konuşmamız gerekiyor.

Sayın Bakan, değerli arkadaşlarım; biz gerçekten Türkiye’yi istikrarlı bir şekilde büyütecek, rekabetini artıracak bir şekilde işler yapmak istiyorsak elbette bu konuya, AR-GE’ye ayırdığımız kaynakları artıracamız ama Türkiye’nin yatırım yapılabilir ülke olması gerekiyor. Defalarca söyledik, tekrar söylüyorum, altını çiziyorum: Bütün bunların olabilmesi için Türkiye’deki iç barışın tesis edilmesi, demokrasinin, hukuk devletinin eğitim kadar önemli olduğunun altını tekrar tekrar çiziyoruz.

Aslında geçmiş dönem bütçe sunumlarında arkadaşlarımız yani Adalet ve Kalkınma Partisinden arkadaşlarımız bunlara dikkat çekmişler. Son zamanlarda bunlara çok fazla değinilmiyor. Yani demokrasi, hukuk devletiyle ilgili ne oluyor? Dün burada konuştuk; kaç tane şirkete el konuldu, ne kadar bunların mal varlığı, ne oluyor? Bunlarla ilgili eğer ciddi adımlar atılmazsa Türkiye’de ne kadar para ayırırsak ayıralım bir yatırım ortamı oluşmaz, güven ortamı oluşmaz ve Türkiye’nin büyümesi mümkün olmaz. Eğer biz orta gelir tuzağını aşacaksa, gerçekten gelişmiş bir ülke olacaksak, gerçekten marka üreteceksek, gerçekten ihracatımızda katma değeri fazla, teknolojisi fazla ürünler satacak ve çok kazanacaksa ve ülke insanımızı refaha kavuşturacaksa bütün bunları yapmak durumundayız. Bunları yapmazsak alınacak mesafe çok fazla olmayacaktır diye düşünüyorum.

Değerli arkadaşlarım, KOBİ’lerle ilgili KOSGEB neler yaptı, anlatıldı. Evet, bunlar yapılıyor ama gerçekten alana çıkıyor musunuz? Sanıyorum, milletvekili arkadaşlarımız gidiyordur hafta sonları seçim bölgelerine, esnafı, sanayicileri geziyordur, KOBİ’lere gidiyordur. KOBİ’ler gerçekten kan ağlıyor. Bütün bunları bu kâğıt üzerinde anlatıyoruz ediyoruz ama KOBİ’ler kan ağlıyor, bunu görmek durumundayız. Niçin böyle oluyor? Yani nedir? Şimdi, bankalarla ilgili Başbakan çıktı, işte, “Tefecilik yapmayın...” Burada “Kredi verin.” falan deniliyor ve bankalar kredi vermek için faizleri düşürüyor, kredi arzında zorlama da olsa bir genişleme var ama talep de yok. Yani bu sorular, bunlar acil sorular. Çünkü çok sayıda KOBİ kapanıyor, çok sayıda sanayici fabrikasına kilit vuruyor. Bunları da alana gittiğimiz zaman, ben, İstanbul 3’üncü bölge sanayi bölgesi, bakıyorum, Karadeniz’e gidiyorum, daha küçük çapta esnafı geziyorum, hepsi kan ağlıyor. Güven problemi var, ödeme problemleri var. “Kredi tamam ama ne yapacağım? Kim ödeyecek? Nasıl ödeyecek?” diye ciddi şeyler soruyorlar.

Sayın Bakanım, benim esasen üzerinde durmak istediğim, sizin de çok iddialı bir şekilde getirdiğiniz bu üretim reformu paketi kanunu tasarısı taslağıyla ilgili bir şeyler söylemek istiyorum. Burada hemen ifade edeyim; bu sanayi bölgeleriyle ilgili, şehir merkezlerinde kalan sanayi bölgelerini yenilemek, işte...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Bekaroğlu, ek süre veriyorum, buyurun.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – ...ihtisas sanayi bölgeleri açma gibi şeyleriniz var. Bunlar doğru şeyler tabii ama bunların da çok planlı bir şekilde yapılması gerekiyor.

Yeri gelmişken, Cemal Bey ifade etti, “Orta Karadeniz’e fındık...” filan dedi. Doğu Karadeniz’de çevreyi de dikkate alarak... Rize’de çok sayıda çay fabrikası var; 45 tane ÇAYKUR’un fabrikası var, 150 civarında da özel sektörün fabrikası var. Bunlar çok gelişigüzel bir şekilde fabrika kurulmuş, sonra bir itiraz gelince “Aa, ruhsatı vardı, yoktu...” Burada fabrika kurulması için buranın sanayi bölgesi olması gerekiyor. Belediye toplanıyor filan, sanayi bölgesi ilan ediyor. Ciddi bir problem var. Bu fabrikaların gerçekten bir ihtisas sanayi bölgesi kurulup, ÇAYKUR ve özel sektör çay fabrikalarının bir yere toplanmasında çok ciddi fayda var.

Şimdi, bu üretim reformu paketi kanun tasarısı taslağıyla ilgili; önemli bir şey geliyor, bunu çok tartışacağız herhâlde, bunu yapabilecek misiniz yapamayacak mısınız? Tabii, parmak -el kaldırma- üstünlüğünüz var ama zeytinlik sahalarıyla ilgili yapılmak istenen, sadece zeytinlik sahaları değil ,meralarla ilgili çok vahim şeyler var. “Zeytinlik sahaları içinde ve bu sahalara en az 3 kilometre mesafede zeytinyağı fabrikası hariç zeytinliklerin vegatatif ve generatif gelişmesine mâni olacak kimyevî atık bırakan, toz ve duman çıkaran tesis yapılamaz ve işletilemez.” hükmü yer almaktaydı. Değişiklik taslağıyla hem zeytinlik sahaları ile sanayi tesisleri arasında 3 kilometre bulunma zorunluluğunu hem de zeytinlik sahaları içinde kimyevî atık bırakan, toz ve duman çıkaran tesis kurma yasağını ortadan kaldırılıyorsunuz. Bu ne demektir? “Efendim, biz böyle yapıyoruz ama orada işte, ne

kadar ağaç kesilecekse öbür tarafta onun 3 misli dikeceğiz, dikmeyenlere şunu yapacağız.” Bakın, ben bu sene merak ettim, gezdim. Fidanlama, ağaçlandırma çalışmaları yapılıyor Rize’nin dağlarında. On sene evvel dikilen 10 tane ağaçtan sadece 2 tanesi tutmuş, 8’i kurumuş gitmiş ya da çalılığın arasında kaybolmuş. Niye? Çünkü bakımı beş sene yapılmış, beş sene sonra terk edilmiş. Bunlar da böyle mi olacak?

Başka bir konu var, meralarla ilgili bir konu var. Mera Kanunu’nda da değişiklik yapıyorsunuz. 4342 sayılı Kanun hâlen yürürlükte, “Tahsis amacı değiştirilmedikçe mera, yaylak ve kışlakta bu Kanunda gösterilenden başka şekilde yararlanılamaz.” kuralı. Şimdi, siz meraları da endüstri bölgeleri, teknoloji geliştirme bölgeleri, organize sanayi bölgeleri, sanayi siteleri ve münferit sanayi siteleriyle ilgili kullanmak için değişiklik yapıyorsunuz. Gerçekten bunları değiştirdiniz mi?

Sayın Bakanım, tabii, gelişmek istiyoruz, tabii, sanayileşmek istiyoruz, tabii, zenginleşmek istiyoruz, doğru; yeni yeni değerler üretmek istiyoruz ama bu yeni yeni değerleri üretirken bu ülkenin değerleri ki öyle parayla, teknolojiyle elde edilemeyecek değerlerini de yok etmeyelim. Yani böyle paldır küldür dalıp “İşte, biz geliyoruz, büyüyoruz. Dere de neymiş, hava da neymiş, su da neymiş...” Bunu söyleyenleri de böyle kelaynak kuşları gibi marjinal hatta terörist parantezini aşarak böyle bir yaklaşım içindediniz. Bunlar doğru değil. On sene sonra, yirmi sene sonra, yirmi beş sene sonra gelecek nesiller size soracak. Yani “Sanayi falan kurdunuz da bu sonuçta ne oluyor?” diye soracak.

Son bir şey -süre çok geçti- bu Şeker Kurumu, pancar şekeri ve nişasta bazlı şeker sektöründe kota... Yani bu, biliyorsunuz, Türkiye’de bu şeker piyasası yasası meşhur 2001 krizinden sonra Kemal Derviş’le beraber on beş günde 15 yasayla beraber çıkan bir şey ve bu yasa çıkarken ben burada milletvekiliydim Fazilet Partisi kapatılmış, Saadet Partisi ve Adalet ve Kalkınma Partisi vardı, ben Saadet Partisindeydim. Çok mücadele ettik bu yasa çıkmasını diye. Çıktı bu yasa ve pancar ekicilerinin kotalar dolayısıyla ne durumda olduğu belli. Nişasta bazlı şekerleri burada süre yok, tartışmayacağız. Sağlıkla ilgili durum nedir? Dışarıdan geliyor bunlar, bu firmaların kim olduğu, ne olduğu belli. O zaman şöyle bir şey söylemiştim ben konuşmamda: Nasıl oluyor da bir ülkenin millî Meclisi, Türkiye Büyük Millet Meclisi kendi millî sanayi pancarını yok edip dışarıda uluslararası, çok uluslu şirketlerin sağlığa da, sağlık konusunda da çok ciddi problem oluşturan nişasta bazlı şekerlere bu kadar şey açar? Siz bu kota şeyini artırdınız, 1 misline çıkardınız. O zaman yasa öyleydi, yüzde 6’ydı, 12’ye kadar çıkar. Siz 12’den de -sanıyorum- artırdınız, tam bilemiyorum şeyleri. Bu nasıl oluyor? Bu millilik, yerlilikle bunlar nasıl izah ediliyor? Bazı konularda millilik, yerlilik filan var da paraya gelince millilik, yerlilik yok mu? Hani, meşhur, biz bir zamanlar dünyayla beraber hareket ederken Avrupa Birliği filan çaplarıyla konuşurken dönemin Sayın Başbakanı -şimdiki Cumhurbaşkanı- Davos’tan gelip Mekke bilmem ticari forumuna gidip demişti “Paranın şeyi olmaz.” filan. Parada, bu işlerde millilik filan olmuyor, sadece bazı konularda mı oluyor? Bu konu da merak konusu.

Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz Sayın Bekaroğlu.

Sayın Aydemir, buyurun.

Süreniz on dakika.

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

Sayın Bakanım, değerli milletvekilleri, saygıdeğer bürokratlar, basın mensupları; isminin bile insanı büyülemeye yettiği bir Bakanlığımızın bütçesini görüşüyoruz. Bilim diyoruz, sanayi diyoruz, teknoloji diyoruz. Bir solukta, bir memleketin lider ülke olmasının yolunu açacak tüm unsurları ardına sıralamış oluyoruz.

Bilgi çağının tam içindeyiz. İktisat bilginlerinin her vesile altını çizdikleri üzere; içinde yaşadığımız yeni çağda, zenginlik bilginin ürünüdür. Bilgi, ekonominin başlıca ham maddesi ve en önemli hasılası hâline gelmiş bulunuyor. Günümüzde zenginlik yaratmak için gerek duyulan sermaye varlıkları arazi, bedensel emek, imalat aletleri ve fabrikalar değildir. Bunların yerini bilgi almış bulunuyor. Öyleyse önceliğimiz bilime yatırım, bilgiye yönelme ve teknolojiye sahip olma atılımıdır.

AK PARTİ iktidarları, diğer alanlarda olduğu gibi, bilim, sanayi ve teknoloji alanında da çağı yakalama yarışının mimarı olmuştur. Bu sahada cumhuriyet tarihinin en büyük dönüşümüne imza atmayı başarmıştır.

Değerli milletvekilleri, ileri teknolojiyle kalkınan yeni Türkiye hedefi AK PARTİ iktidarlarının ortak vizyonu olmuştur. AK PARTİ'nin iktidara gelmesiyle birlikte sanayide yeni bir dönem başlamış, ülkemizin Avrupa ve Avrasya'nın üretim, AR-GE ve teknoloji üssü olması için dev adımlar atılmıştır.

Bu büyük dönüşümü bir konuşma hacmine sığdırmamız elbette mümkün değildir. O nedenle, Bakanlığımızın başarıyla uyguladığı politikaların seçim bölgeme yansımaları konusunda tespit ve önerilerimi özetlemeye çalışacağım.

2001 yılından itibaren uygulamaya konulan, sanayicimizi, araştırmacı ve üniversitelerimizle buluşturarak teknolojik üretime yönelik yeni ürün ve üretim yöntemleri geliştirmelerini sağlayacak kanun kapsamında teknoparklarımız ülkemizi ağ gibi sarmış bulunuyor. 2002'de sadece 2 teknoparkımız varken, bugün hatırladığım kadarıyla sayı 60'a yaklaşmış bulunuyor.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Erzurum'da kaç tane var?

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – 1 tane tabii ki.

Bu bilim, teknoloji, sanayi AR-GE üslerinin içinde Erzurum'da faaliyet gösteren Ata Teknokentimiz de bulunuyor. Bu merkezimizin artık rüşünü ispat ederek icat ve patent merkezi hâline gelmesini hasretle bekliyoruz.

Bakanlığımızın önemli faaliyetleri arasında yer alan ihtisas organize sanayi bölgelerinden birinin şehrimizde açılmasını hayati derecede önemli buluyorum. En eski ve önemli hayvancılık merkezi olan Erzurum'da ileri teknolojiye dayalı gıda üretimi yapacak KOBİ'leri hayata başka nasıl geçirebiliriz? Böyle bir ihtisas organize sanayi bölgesi kurulursa Erzurum merkezli bölge hayvancılığı büyük gelişme gösterecek ve Türkiye'nin hayvancılık potansiyeli, Kafkaslara, Türk Cumhuriyetlerine, Orta Doğu ülkelerine ihracat yapacak düzeye ulaşacaktır.

Sayın Bakanım, sözümün burasında Erzurum için bir hayalimi dile getirmek istiyorum ve bu konuda yardımınızı talep ediyorum.

Bu şehir, ekonomik genetiği hayvancılığa ayarlı bir şehirdir ama bin yıl öncesinin yöntemleriyle bir hayvancılık değil. Sözünü ettiğim ihtisas organize sanayi bölgelerinde, AR-GE'nin zirve yaptığı, yenilikçiliğin düstur olduğu, ileri teknolojinin metot hâline geldiği bir ortamda Türkiye helal hayvani gıda merkezinin Erzurum'a kurulmasını öneriyorum. Malumunuz, helal gıda belgelendirmesiyle dinî hassasiyeti olan tüketicilerimizin taleplerine uygun üretim yapılacak, ürünlerin sertifikalandırılacağı gelişmiş üretim tesisleri kurabiliriz.

MUSA ÇAM (İzmir) – Nasıl olacak Sayın Vekilim o?

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Sabırla, Musa Bey, takip ederseniz göreceksiniz, öğreneceksiniz.

İhtisas organize sanayi bölgelerinde desteklenecek gıda sektöründeki firmalarımız kanalıyla uygun hava yolu, demir yolu, Ovit'in açılmasıyla deniz bağlantılı nakliyatla Erzurum'u İslam ülkelerine, Türk Cumhuriyetlerine yönelik helal gıda merkezi hâline getirebiliriz.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Deniz ülkeleri mi? Vizesiz olmuyor o.

İBRAHİM AYDEMİR (Erzurum) – Elhamdülillah, oraya da ulaştık, Erzurum'a deniz getirdik Mehmet Bey.

Ayrıca, diğer organize sanayi bölgemizin oyuncak organize sanayi bölgesi şeklinde faaliyete geçmesi, şehrin zenginlik devrimine öncülük edecektir. Konuya ilişkin, daha önce bu Komisyonunda hizmet sunan, şimdi Erzurum Büyükşehir Belediye Başkanımız olan Mehmet Sekmen Bey ile Bakanlığımızın senkronize ciddi araştırma ve gayretleri bulunuyor. Buna dönük Erzurum'da 2 ayrı çalıştay düzenlenerek, yerli ve yabancı bilim adamlarının görüşlerine başvurulmuştur.

Bu noktada bir tespitimizi aktaralım: Oyuncak sektöründe yerli üretim yok denecek durumdadır Sayın Bakanım. Yüzde 80'lere, 90'lara varan ölçüde Çin'den ithalat söz konusudur. Kaldı ki, kullanılan malzemelerin de önemli oranda kanserojen madde içerdiği herkesin malumu. Bir başka tespit, çocuklarımızın zihin haritaları önemli oranda oyuncaklara göre şekil alıyor. Yerli motiflerin bu sektörde öne çıkması da bu bağlamda önem arz ediyor. Öyleyse, ciddi bir yatırıma ihtiyaç vardır, buna en uygun bölge de Erzurum'un içinde bulunduğu sahadır. Sektörü ifade eden ham maddenin Azerbaycan ve İran yoğun olması sektörün bölgemizde ihyasını rasyonel kılan sebeplerden bir başkasıdır. Buna paralel, çok yakında hizmete girecek Ovit Tüneli'yle birlikte limana iki saatlik mesafe söz konusu olacaktır. Bu, pazara yakınlığı, yatkınlığı da tarif eder. Dahası, Bayburt, Erzincan, Gümüşhane'yle birlikte 5'inci bölge cazibe merkezi illerin projede şerik olmaları, bölgede kangren hâlini alan göçü de müspet anlamda etkileyecek, tersine bir nüfus aktarımına sebep teşkil edecektir. Hükümetimizin hayata geçireceği cazibe merkezleri kontekstinde önemli imkânların sağlanması iş adamlarını şimdiden bölgemizde yatırıma yönlendirir olmuştur. Bu fotoğraf, yatırımcı bulma noktasında pozitif bir yaklaşımın olacağını da ortaya koymaktadır.

Değerli Başkanım, Doğu Anadolu Bölgemizin, hususen Erzurum'un yüksek teknoloji yatırımlara yönelmesi temel önceliğimizdir. Bunun için Bakanlığımızın birkaç yıl önce geliştirdiği model Erzurum için biçilmiş kaftandır. Bakanlığımızca oluşturulan yeni üretim yatırım bölgelerinde sanayici, binaya para bağlamayacak, fabrikayı devlet yapacak, sanayici kira ödeyecek. Alınacak tedbirler ve uygulanacak teşviklerle yatırımcının yüksek faizle borçlanmasının önüne geçilecek. Hazine arazileri kamulaştırılacak, gerekirse fabrikanın projesi, binası devletçe yapılacak, hazır olarak kiraya verilebilecek. Kiralanan fabrika uzun vadede kiracıya satılabilecek.

Erzurum gibi, kişi başına düşen mevduat miktarının yeterli olmadığı, kalkınma için dışsal kaynağa ihtiyaç duyulan iller için bu modelin geliştirilmesi çok yararlı sonuçlar doğuracaktır. Devlet önderliğinde yap-kirala, yap-işletici işletsin, yap-üretici işletsin, otuz yılda tesisin sahibi olsun, özgün modellerini Erzurum gibi iller için düşünmeli ve geliştirmeliyiz.

Tespitlerimiz ışığında sunduğumuz tekliflerin kabul göreceğine inanıyor, Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı bütçemizin hayırlı olmasını diliyor, heyetinizi saygıyla selamlıyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz Sayın Aydemir.

Sayın Bayır, buyurun.

Süreniz beş dakika.

TACETTİN BAYIR (İzmir) – Sayın Başkan, çok teşekkür ederim.

Sayın Bakanım, değerli basın mensubu arkadaşlar ve bürokratlar; doğrusu sanayi desteği ve teşvik konusunda mağdur edilen bir ilin, İzmir'in bir milletvekili olarak sizlere sesleneceğim. Şu anda, Türkiye'de işsizliğin en yüksek olduğu il unvanı ne yazık ki İzmir'de, yüzde 11'ler seviyesinde. Bu arada adı geçtiği için ifade edeyim, işsizliğin bu kadar yüksek olduğu bir yerde çok köklü, yılların kuruluşu BMC de İzmir'den alınıp başka bir vilayete götürülüyor. Bu da ayrı bir tartışma konusu gibi geliyor bana.

Sayın Bakanım, vergi indiriminden söz ettiniz, emlak vergisini kastediyorsunuz. Sanayicinin üzerindeki vergi yükünü azaltma konusunda gerçekten samimi isek; bence emlak vergisindeki indirim yerine, daha çok istihdam yaratacak, yatırım destek şartlı kayıp kaçak elektrik parasını almayalım sanayiciden. Somut bir örnek, somut. Sanayicinin üç yılda ödemiş olduğu kayıp kaçak bedeli yeni bir fabrika kuracak kadar sermaye oluşturmaktadır. Bakın, üç yılda ödediği elektrik parası, kaçak elektrik parası... Normal kullandığı elektrik parasını zaten ödüyor sanayici. Bunun dışında ek yük olarak kaçak elektriği, yani elektriğini ödemeyen insanların parasını faturalarına yansıtarak yeni bir fabrika yapılmasının yolunu kapatıyoruz. Gelin, bunlara yatırım şartını koyalım, bu parayı kaçak elektrik olarak bize ödeyeceklerine yeni istihdam yaratacak fabrikalar açsınlar, kursunlar. Böylelikle işsizliğe bir çözüm bulalım.

Ben istihdam yaratan sanayiciden bu kaçak bedelinin alınmaması ve üreten, istihdam sağlayan, vergisini ödeyen, üretim sevdalısı bu kesimi cezalandırmak yerine yeni yatırımlar için cesaretlendirmemem gerektiğini düşünüyorum. Ülkemizdeki işsizliği böylelikle aşağıya çekelim. Burada amacımızın bağcıyı dövmek değil tüzüm yemek olması gerektiğini, üretimi artırmamız gerektiğini, daha gerçekçi, ekonomideki durgunluğu ve işsizliği çözmeye yönelik daha cesur ve kararlı adımlar atmamız gerektiğini düşünüyorum. Sanayicimizin özellikle dış pazarda rekabet gücünü arttırabilmenin de bir koşulu olduğunu düşünüyorum bunun. Sanayi girdilerindeki maliyetlerin yüksek olması, diğer bir anlamda bizi dış pazarlarda rekabette zorluyor. Kırk yıl boyunca ticaret ve sanayinin içinde olmuş birisi olarak ifade ediyorum: 9 ülkeye geçmişte ihracat yaparken bugün hiçbir ülkeye ihracat yapamaz hâle geldik. Bunun nedeni, girdi maliyetlerimizin yüksek olmasıdır. Eğer biz, bu konudaki kaçak elektrik kullanımında yatırıma yönelik bir teşvik gibi bunu verirsek sanayiciye, ben inanıyorum ki dış pazarda rekabet gücümüz daha da artacaktır. Bu somut önerimizin mutlaka tarafınızdan değerlendirilmesi, haksız rekabetin bu şekilde ortadan kaldırılması; yerli malı, yerli üretim ve millî ibarelerinin de öne çıkarılarak bunun özendirilmesi gerektiğini düşünüyorum.

İzmir'de 13 tane OSB sanayi bölgemiz var, ne yazık ki kapasite yüzde 50'ler seviyesinde. Oysa, yirmi dakikalık mesafede -az önce Sayın Temizel Bakanım ifade etti- Manisa'da bu oran yüzde 98, yüzde 100'lere yakın. Yani yirmi dakikalık 45 kilometrelik bir mesafede bu uygulamanın İzmir'i cezalandırmak anlamına geldiğini düşünüyor İzmirli, İzmir'in yurttaşta da böyle düşünüyor. Bu anlamda, ben sanayiciye "Yatırım yap, destekleyeceğiz sizi." diyerek geçmiş süreçlerde, özellikle güneydoğu ve doğu bölgelerinde de sanayicimizi oraya davet ederek "Yatırım yapın Türkiye'nin kalkınmasına." deyip ama sonrasında onlardan PKK terör örgütünün haraç almasına müsaade ederek, bunu da açıkça itiraf ederek, sanayiciye güven vermediğimizi düşünüyorum. Yani siz bir sanayiciye "Gelin, benim bölgemde yatırım yapın, buraya fabrika kurun." diyeceksiniz, ondan sonra orada fabrika kuran sanayiciye sahip çıkmayacaksınız, bir terör örgütü onu haraca bağlayacak, böyle şey olmaz. Yani eğer yatırımcıya, sanayiciye, hatta yabancı yatırımcıya güven vermek istiyorsanız, bir kere yatırım yapan insana sahip çıkmak gerekli. İşsizliği de başka türlü al aşağı edemeyeceğimizi düşünüyorum. Bu güveni vermek zorundayız. Yeni fabrikaların kurulması için cesaretli adımlar atmamız diye düşünüyorum. Bu işsizliğin bitirilmesinin, yoksulluğun bitirilmesinin ve nihayetinde yatağa çocuklarımızın aç yatmaması için gelin cesaretle hep birlikte A parti, B parti demeden birlikte kararlara imza atalım.

Hepinize saygılar sunuyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz Sayın Bayır.

Sayın Engin, buyurun.

Süreniz beş dakika.

DİDEM ENGİN (İstanbul) – Teşekkürler Sayın Başkan.

Sayın Bakan, kurumlarımızın değerli temsilcileri, Komisyonumuzun değerli üyeleri, değerli basın mensuplarımız; herkesi saygıyla selamlıyorum.

Sayın Bakan, çok zor bir görevi ifa ediyorsunuz çünkü AKP Hükûmetinde Bakanlığınız neredeyse pasivize edilmiş durumda, ikinci plana itilmiş durumda. Bilim, teknoloji, sanayi neredeyse hiç konuşulmuyor. Hükûmetinizin gündemi gazetecilerin tutuklanması, idamın geri getirilmesi, başkanlık sistemi. Hâlbuki ülkemizin sürdürülebilir kalkınmasını sağlayabilmek, bizden sonraki nesillerimize güçlü bir Türkiye bırakabilmek için bilim, sanayi ve teknoloji alanlarında devrim yaratacak adımlar atmak gerekli. Sizin de Bakanı olarak en önemli görevlerinizden biri sanayicilerimize umut vermek, güven vermek, heyecan vermek. Sanayicilerin, girişimcilerin, yatırım yapmalarını, istihdam yaratmalarını sağlayacak ortamı yaratmak; bilime, teknolojiye, AR-GE'ye ve inovasyona öncelik vermelerini teşvik etmek. Ancak Hükûmetiniz ve partiniz artık ne yerli ne de yabancı yatırımcıya güven vermiyor. Yatırımcılar yatırımlarını askıya almış; sanayiciler, işletmeler günü kurtarabilmenin derinde, iflasa sürüklenmemek için çabalyorlar. Binlerce şirket iflas etti, binlercesi iflasın eşliğinde. İşsiz sayımız en güncel resmî rakamlara göre 2016 Temmuz ayında 3 milyon 324 bin oldu, geçen senenin aynı ayına göre işsiz sayısı 354 bin arttı.

Dün Türkiye İstatistik Kurumu 2016 yılı Eylül ayı Sanayi Üretim Endeksi verilerini açıkladı. Bu verilere göre, eylül ayında, geçen yılın aynı ayına göre sanayi üretimi yüzde 3,1 azaldı. Ağustos ayına göre sanayi üretimindeki düşüş ise yüzde 3,8. Sanayi üretimindeki düşüşün yanı sıra ihracatımız da her geçen gün azalıyor. Ekim ayında ihracat geçen yılın aynı dönemine göre yüzde 4,6 düşüşle 11,7 milyar dolara geriledi. 2016 yılının ilk on ayında ise, geçen yılın aynı dönemine göre ihracatımız yüzde 3,7 azalarak 116 milyar dolara geriledi.

Yabancı yatırımcıların yatırım planlarını yaparken faydalandıkları uluslararası endekslerden biri olan Dünya Bankasının İş Yapma Kolaylığı Endeksi'nde Türkiye geçen sene 63'üncü sıradayken, bu sene 69'uncu sıraya geriledi.

Bilimin gelişmesi için en önemli adreslerden olan üniversitelerde bile rektörlerin seçimle değil, atamayla gelmesi için karar aldınız, partiniz daha önce bu konuyu Meclise getirip sonra geri çekmişti. En son olarak olağanüstü hâli fırsat bilerek kanun hükmünde kararnameyle oldubittiyeye getirmeye çalıştınız. Halkımızın tüm kesimlerinin emekçilerimizin, işçilerimizin, esnaflarımızın, gençlerimizin, kadınlarımızın, aynı zamanda yatırımcılarımızın ve iş dünyasının üzerine çöken bir karamsarlık duygusu hâkim. Bu karamsar ortamda bahsettiğiniz standart çalışmaların ötesinde radikal adımlar atmanız gerekli. Sanayimizi yeniden canlandırmak ve küresel rekabette öne çıkmak için hangi radikal adımları planladınız, bilgi vererseniz memnun olurum.

İkinci olarak, 2017 ve 2018'de bilim, sanayi ve teknolojiye ülkemizdeki ilerlemelere ve ülkemizin dünyadaki konumuna yönelik olarak somut öngörüleriniz nelerdir?

Teşekkür ederim.

BAŞKAN- Teşekkür ediyoruz Sayın Engin.

Sayın Durmaz, buyurun.

Süreniz on dakika.

KADİM DURMAZ (Tokat) – Teşekkür ederim.

Sayın Başkanım, çok değerli Komisyonumuzun üyeleri, Değerli Bakanım, kıymetli bürokratlar, basınımızın değerli temsilcileri; görüşmekte olduğumuz Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı 2017 yılı bütçesinin ülkemize hayırlı uğurlu olmasını diliyor, görevlerinizde başarılar diliyorum.

Sayın Bakanım, organize sanayi bölgeleri, birçok arkadaşımızın da ifade ettiği gibi yerel dinamiklerin, tüm insanların, işsizlerin umudu konumunda. Ancak gel gör ki Anadolu’da, Tokat gibi ulaşım, liman, hava yolu, gümrük kapısı gibi sıkıntılarla iç içe olan illerde birçok altyapı sorunları da beraberinde olunca bekleneni veremiyor.

Tokat Organize Sanayi Bölgesi 3’üncüsü yapılıyor ama ne acı ki organize sanayi bölgesini çevre yoluna bağlayacak bir bağlantı yolu yok. Şehir merkezinin içerisine gelen araçlar ancak oradan dönüp çevre yoluna gidebileceği noktalara gidebiliyorlar. Bunun bir dikkate alınarak 2017 programına konmasında yarar var diyorum.

Yine, birçok ilçelerimizde zamanında planlama zafiyetiyle birbirine çok yakın illerde dahi organize sanayi bölgelerinde rantabl olma ya da cazibe merkezi olması noktasında treni kaçırmışız. Şöyle bir örnek vereyim: İki ilçemiz, Tokat ve Turhal 15 kilometre mesafede, her ikisinin de ayrı ayrı organize sanayi bölgeleri var. Güçlü olma, dayanışma adına bunların zamanında bir organize sanayi bölgesiyle çözülmesi mümkünken artık bu tren kaçtı diyelim, yani buna yapacak bir şeyimiz yok. Sizin programınızda olan KOSGEB vesair kredilerden üreticilerin, esnafın yararlanabilmesi için sıkıntı içerisinde olan -milyonlarca diyelim artık- nüfusla birlikte yüz binlerce esnafın bir sicil affıyla normale dönüşmesi lazım ancak ondan sonra şu söylediğiniz durumdaki üretim noktasında birçok esnaf bulunduğu noktadan bir adım daha öteye gidebilsin.

Bizim bölgelerimize kim yatırım yapıyor? Az önceki değerli dostum Erzurum Milletvekilimiz birçok yatırım hayalinde ama bu dünyada belli, ülkemizde de belli, işte limanlara yakın yerler, işte Kocaeli’dir, gıda olunca Bursa, Ege ki Ege’nin durumu da çok iç açıcı değil, onu da duydum. Bizim yörelerimizde, Maliye Bakanımızın ifade ettiği gibi, ürün bazlı ve belli ovaların sit alanı ilan edilip buralardaki üretimlerin teşviklerle yönlendirileceği söylendi. Bu anlamda bakıyorum, Amasya, Tokat, Çorum, Sivas, buralarda üretilen sebze ve meyve bunu daha yüksek katma değerli üretilip dünyaya gönderebilecek ya da göndermemiz gereken noktasında akredite laboratuvarımız yok. Tokat’ta böyle bir laboratuvar dört beş vilayete hizmet verecektir. Eskiden Hataylı dostlarımız gelip Tokat’tan belli ürünleri alıyordu Arap dünyasına hatta Rusya’ya göndermek için, ya o bölgeye ya Antalya’ya götürüp ondan sonra gidiyordu. Bazı ürünlerin bir özellikleri var, çok kısa sürede bu işlemler tamamlanıp bir an önce gideceği noktalara ulaşması lazım, uluslararası havaalanı noktasında da zaten sınıfta kalmış bir iliz. Bu konuda mesela, Niksar, Kelkit Vadisi çok verimli bir ova, buraya da yaş sebze meyveyi gerek işleyerek gerekse kurularak bir entegre tesisi, soğuk hava depoları, işte her türlü kombine şeklinde kurulmuş işletmeler var ancak bu laboratuvar olmadığı için beş yıldır bu fabrikayı hayata geçiremiyorlar. Bunun dışında, yaş sebze ve meyveye yönelik, gıda ürünlerine yönelik diğer yatırımcılar da bu laboratuvarı çok önemsemektedirler. Yine Tokat’ta küçük sanayi sitesi 1966’da yapılmış, birçok illerde olduğu gibi, 70’lerde falan hayata geçmiş. Tabii, o zaman, kim bu sanayi bölgelerine taşınmak isteyen insanlar? Sıcak demirci, soba tamircisi, ağaç işleri, semerci, çarıkçı gibi makineleşmeden el sanatları ve el takımlarıyla üretim yapan insanlardı. Bunların o zamanki projeleri de 20 metrekare, 40 metrekare, 60 metrekarelik dükkânlar veriliyordu ve bunların da o günlerde gerçekten işini gördü. Ama bugün, takdir edersiniz, makineye dayalı üretimler geliştikçe bu alanlara sığamaz durumdalar. Bu 300

bin metrekare alandaki Tokat Küçük Sanayi Sitesi şehrin de tam ortasında kaldı. Böyle olunca bu sanayi sitesinin bir an önce uygun bir yere konuşlandırılması, mutlak yöre esnafının beklentisi, 2017’de bunun dikkate alınacağını umuyorum.

Tabii, bunun dışında Bakanlığınızın sunumunda da gördüm, piyasa gözetimi ve denetimi faaliyetlerinin çok etkin ve etkili olduğunu, bu çalışmalarını da desteklediğimizi ifade edeyim. Ancak, burada acı bir tablo ortaya çıkıyor: Yılın ilk on ayında 114.554 işletme denetlenmiş. Bu denetleme sonucu 39.986 ürün yani yaklaşık olarak yüzde 36-37’si insan sağlığı, can ve mal güvenliği için risk oluşturan 189 ürünün piyasaya arzını yasakladı. Bu konuda da tebrik ediyorum ama tabii bu ürünler denetime yakalananlar, yakalanmayanların sayısı artık ne kadar bunu bilmiyoruz. Kaldı ki sizin dışınızdaki başka kurumların da böyle bir denetim görevi var ama bu denetimlerin o işletmeleri hem doğru ürün üretmeye hem de sizin o değerli paketlerinizden yararlanmasını noktasında bilgilendirmeye de ihtiyaçları var.

TİSK’in bir raporu, az önce çok değerli arkadaşlarımız da ifade ettiler, bu raporda özellikle benim dikkatimi çeken, sizlerin de dikkatini çektiğine inandığım bir bölümü paylaşmak istiyorum. Türkiye’nin bilim, teknoloji, sanayi ve beceri alanlarındaki küresel pozisyonunun oldukça zayıf olduğuna dikkat çekilirken; bilim, teknoloji ve AR-GE’de ulusal hedeflerle mevcut durum arasında diğer ülkelerin aksine büyük mesafe bulunduğuna işaret edilmiştir. Türkiye’de devlet oyun kurucu ve finansör olarak, pasif olarak tanımlanmıştır. Yani devlet sonuç odaklı, hızlı, bilimle bütünlüştürmüş, verimli bir aktör olmaya bir an önce geçmelidir. Tabii, bu konuda değerli kuruluşlarımız çalışıyor ama AKP iktidarı döneminde o gözbebeğimiz, güzide TÜBİTAK’ın düştüğü hâlleri de içimiz acıyarak izledik. Diliyoruz ve inanıyoruz, fabrika ayarlarına dönüp bu ülkeye katkı sunacaktır bundan sonrası.

Tabii, bilginin bedeli var; beton 1 sent, çimento 5 sent, demir çelik 50 sent, alüminyum 1,5 dolar, otomobil 10 dolarla 100 dolar arasında değişiyor, yolcu uçağı bin dolar, savaş helikopteri 3 bin dolar, savaş uçağı 10 bin dolar, uydu 100 bin, mikroçip 1,5 milyon dolar gibi. Bu anlamda TÜBİTAK’ın çitayı doğru koyup ayrıca ödülleri de verirken bu konuda seçici olmasını ülkemiz açısından son derece önemli olduğuna inanıyorum.

Mesela, TÜBİTAK’ta ödül verilen bir projeden söz edeyim, “Kansere Karşı Dua Projesi” Gerçekten son derece manidar buluyorum. Belki o malum ülkemizde sıkıntıyı yaratan gruplar bunu yaşatmıştır ama o güzide kuruma, bunun da olumsuz örnekleri var, bunları çok fazla sıralamayla da doğru buluyorum.

Yine Bakanlığımız bünyesinde nişasta bazlı şekerlerle ilgili insan sağlığını ciddi tehdit eden kotanın yüzde 50’ye kadar artırılması noktasındaki yetki talebinizi çok doğru bulmuyoruz. Ülkemizde insan sağlığını, bakın, birçok diyet üründe ve işlenmiş gıdalarda bulunan mısır şurupları karaciğer yağlanması, diyabet, obezite ve kanser riskini yükselttiği, kalp krizine bağlı ölümleri artırdığını bilmeyen yok. “Öyleyse şeker fabrikalarını kapatalım, bol bol hastane açalım.” gibi bir mantık burada devreye giriyor. Türkiye’de yapay tatlandırıcının kotası artırılıyor ama bu bir Amerikan Cargill şirketi ülkemizde hızla büyüyor.

BAŞKAN – Sayın Durmaz, ek süre veriyorum.

Buyurun.

KADİM DURMAZ (Tokat) – Bağlıyorum.

Ne acı ki 7 kişilik Şeker Kurulumuzda, yani bizim millî şeker politikamızı belirleyen kurulda bu şirketin CEO’su o 7 kişiden biri olarak görev yapıyor. Bu noktada, Bakanlığımızın daha dikkatli, millî şeker politikasını öne çıkarması gerekiyor. Bu ne demek? Bakın arkadaşlar, Türkiye’de şu anda aktif

25 tane şeker fabrikası var. 35 bin işçi istihdam ediliyor burada. Bu kota arttığı, şeker pancarına da hak ettiği ürün bedeli verilmediği zaman, bu işçiler işsiz kalıyor, beraberinde yüz binlerce çiftçi ailesi doğduğu topraklardan göçmek durumunda kalıyor, ülkemiz üretimsizleşiyor ve insan sağlığı da elden gidiyor. Bunun için, mutlak o kotanın gözden geçirilmesi, millî bir şeker politikası oluşturulması ve hatta Şeker Kurulu sizde, eskiden şeker fabrikaları da size bağlıydı, bildiğim kadarıyla özelleştirme havuzuna atıldı, şu anda da Maliye Bakanlığında ne acı ki, böyle de bir ne olduğu belirsiz bir yola girmiş durumda millî şeker politikamız. Bu şeker fabrikaları, hepinizin bildiği gibi, cumhuriyetin ilk yıllarında kurulmuş, bu ülkenin dinamiği, münavebeli bir ürün, dört yılda bir ekiliyor toprağa, dinlendiriyor, beraberinde tarımın dışında hayvancılığı ve yan birtakım sanayiye de besleyen bir ürün.

Sayın Bakanımızın 2017’de çalışmaları sırasında bunu dikkate alacağına yürekten inanıyorum. Ve şu anda bu şeker fabrikalarının yerleri Sayın Bakanım, değerli milletvekili arkadaşlarım, kent merkezlerinde cazibe odağı olan yerler. Sayın Cumhurbaşkanı, yanılmıyorsam, üç yıl önce Malatya’da blok hâlinde satılan bir şeker fabrikalarının blok satışını durdurdu. Sebebi şu: Sadece Malatya Şeker Fabrikasının yeri diğer dört beş fabrikanın yerinden daha çok para ediyordu. Yani, buradaki rant ne olacak? Fabrikaları kapatacağız, bol bol AVM, inşaat ve getirisi olmayan ranta doğru gideceğiz.

Ayrıca, ŞEKER-İŞ sendikası bu nişasta bazlı şeker kotasının artmasıyla ilgili AKP iktidarlarının tüm çıkardığı kanunlarla yaptığı mücadelede insan sağlığını doğrudan ilgilendirdiği, insan sağlığını tehdit ettiği için açtığı tüm davaları da kazanmıştı. Yani hukuka karşı direnmenin, üreticiye karşı böyle bir arkadan dolanıp insanları doğduğu topraklarda üretirmeden metropol kentlere depolamanın doğru bir hedef olmadığına inanıyorum.

2017 bütçesinin tekrar ülkemize hayırlı uğurlu olmasını diliyorum. Başarılar diliyorum.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz Sayın Durmaz.

Sayın Özdemir, buyurun.

Süreniz beş dakika.

SİBEL ÖZDEMİR (İstanbul) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Başkan, Değerli Bakanımız ve değerli bürokratlar; Sayın Temizel Bakanımız konuşmasına TÜBİTAK Başkanının ön sıralarda oturmadığı noktasında bir eleştiride bulunmuştu, ben de izlediğim bütçe görüşmelerinde çok az sayıda kadın bürokratomızın olduğunu ve arka sıralarda oturduğu konusunda bir eleştiri getirerek başlamak istiyorum.

Evet, Bakanın sunumunu dikkatlice izledim, çok önemli, ülkemizin kalkınması noktasında, sanayi ve teknoloji anlamındaki gelişmeler noktasında önemli sorumluluklarımız var.

Sunuşunuzda önemli ve tabii ki değerli çalışmalardan bahsedildi ama bunların birçoğu içinde bulunduğumuz, yaşadığımız ülkemizin gerçekliklerini yansıtmıyor. Benden önceki bir çok değerli milletvekillerimiz değindiler ayrıntılarıyla, ben de tekrara girmeden bazı konulara değineceğim. Özellikle AR-GE harcamaları üzerinde ağırlıklı olarak durdunuz ama Sayın Bakan TÜİK verilerine baktığımız zaman 2014’ten 2015’e 1,12’den 1,08’e bir düşüş görülüyor. Yine, 4 Kasım’da yayımlanan G20 –innovation- Yenilik Raporu’nda da özellikle kamu destekli AR-GE harcamalarında 2013 yılından itibaren bir düşüş seyrediyor.

İşte yeni AR-GE kanununu kabul ettik. Orada da yine olumlu bir gelişmeye dönüşemediğini, yansımadığını görüyoruz. Kişi başına düşen AR-GE harcaması bugün ülkemizde 189 dolar ki bu çok geride, gelişmiş ülkeler ve OECD ülkeleriyle karşılaştığımızda. Kişi başına düşen bilimsel

yayın sayısı sadece 325. Yıl içinde alınan patent sayıları bakımından oldukça gerideyiz. Ülkemizde alınan her 100 patent izninin 85'i yabancı patent. 2015 yılında AR-GE'ye bütçe ayıran ilk 20 küresel şirketin toplam AR-GE harcaması 176,5 milyon dolar. Bu listede ne yazık ki Türkiye kökenli şirket yok. Sanayisizleşme olgusu çok önemli, böyle bir süreç yaşıyoruz ve sanayi üretimindeki düşük ülke ekonomisi için alarm vermekte.

Yükseköğretim harcamalarında üniversite-sanayi iş birliğinde maalesef OECD ortalamalarının çok gerisindeyiz, alt sıralarında yer alıyoruz. İlk 500 küresel şirket arasındaki Türk şirketlerinin oranı yine OECD ortalamasının çok altında. AR-GE'ye yatırım yapan küresel şirketler arasında Türk şirketleri üst sıralarda yer alamıyor bildiğiniz üzere. Bilim, mühendislik dallarında mezuniyet ortalaması genç patent sahibi şirketlerimizin sayısı da yine OECD ortalamalarının altında yer almakta.

Evet, bir ihracat artışı hedeflendi ancak biz hâlâ ithal girdiye bağımlı düşük teknoloji noktalarında yoğunlaşan bir ihracata ve doğal olarak orta teknoloji tuzağı ve orta gelir tuzağı yaşayan bir ülkemiz. Bugün baktığımız zaman işte Güney Kore bu başarılı sanayileşme ve kalkınma stratejileri uygulayan ülkeler içerisinde Güney Kore başta olmak üzere, Doğu Asya ülkeleri çok önemli. Bu stratejilerinin arkasında bütüncül eğitim, kalkınma, sanayi, AR-GE, inovasyon, istihdam, birbiriyle entegre bütüncül politikalar uyguladılar ama biz sizin hükümetleriniz döneminde bu politikardan uzak bir strateji gözlemledik. Yine, sunuşunuzda, Sayın Temizel Bakanımız belirtti, bizim karşılaştırmalı üstünlüğe sahip olacağımız bir stratejik alanımızı biz burada göremedik, ona yönelik bir istihdam, bir sanayileşme, bir teknoloji politikası somut adımlar yine yok burada. Evet, başarılı çalışmalar var, teşvikler var, AR-GE noktasında çalışmalar var ancak bunların üretime, istihdama etki analizleri nedir, ölçüldü mü? Burada çok büyük eksiklikler var. Hâlâ 4 gençten 1'i işsiz ve istihdam sorunu yaşıyoruz ve sizin bakanı olduğunuz hükümetler döneminde bir kısır döngüye dönüştü istihdam sorunu. Bunların hepsi bütüncül bir sanayi, teknoloji ve çağı yakalayan politikalarla ve stratejilerle uygun olacak.

Sanayisizleşme konusu önemli. İmalat sanayinde istihdam azalışı ve imalat sanayinin ve KOBİ'lerin yoğunluklu olarak olduğu ve KOBİ'lerin giderek güvensiz yatırım ortamında küçüldüğü, azaldığı, kapandığı ve imalattan çekildiği ve buradaki istihdam kaybını gelişmiş ülkelerin yaptığı gibi katma değeri yüksek olan yeni alanlar, yeni sektörlerle absorbe edemiyoruz ve bu kısır döngü devam ediyor hâlâ.

En önemli kısma belki geliyorum, sizin Bakanlığınızın temel ayakları TÜBİTAK, TÜBA ve üniversiteler, temel kurumlar. Biz bu kurumların sizin iktidarlarınız döneminde nasıl içlerinin boşaltıldığını, işte bugün "Fetullahçı cemaatçi" yapılanma dediğimiz yapılanmaya nasıl kurban edildiğini ve sizin burada büyük sorumluluklarınız olduğunu...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Özdemir, ek süre veriyorum.

Buyurun.

SİBEL ÖZDEMİR (İstanbul) – ...sizi ne kadar uyardığımızı bu kürsülerden, bu sıralardan, katlettiğinizi bu kurumları, bilimsel anlamda burada, bu sunuşunuzdaki bu olumlu gelişmelerin hiçbir anlam ifade etmediğine, bu demokrasinin, bu ülkenin özel kurumlarının; özerk, bilimsel, şeffaf kurumlarının ne kadar değerli olduğunu çok söyledik, uyardık, uyarmaya devam edeceğiz. Çünkü, burada işte yeni bir yapılanmaya gidiyoruz diyorsunuz, nasıl bir yapılanmaya gidildiğini bilmiyoruz. Üniversitelerimizin şu an içinde buldukları durumlar; üniversitelerin, akademisyenlerin, araştırmacıların bilimsel ve akademik özellikleri, yetişen nitelikli insan kaynağı yaratma noktasındaki... Sorguluyoruz bunları, ne kadar nitelikli insan kaynağı yetiştiriyoruz? Çünkü biz görüyoruz ki nitelikli

insan kaynağı ülkeyi terk ediyor ve üniversitelerin nitelikli insan kaynağı yetiştirme potansiyelleri yok ediliyor. Çünkü bilimsel özerklik, hepimizin bildiği gibi, bugün tartıştığımız temel sorun. Bu noktada sizin Bakanlığımızın ve sizin çalışmalarınız neler çünkü Millî Eğitim Bakanlığı ve YÖK’le bir iş birliğinden bahsettiniz sunuşunuzda, bununla ilgili biraz daha ayrıntı bize verebilir misiniz, nasıl bir çalışma ki çok geç kalınmış bir çalışma. Söylediğim gibi, 1950 yılında Doğu Asya ülkeleri ilk kalkınma stratejilerini eğitim politikaları ve üniversiteleriyle başladı ve özerk bilimsel kurumlar kurarak başladılar. Bu noktadaki görüşlerinizi merak ediyorum.

Sorularım olacak ama soru-cevap kısmında soracağım.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz.

Sayın Arslan, buyurun.

Süreniz beş dakika.

KAZIM ARSLAN (Denizli) – Sayın Başkan, Değerli Bakan, saygıdeğer arkadaşlarım; bugün Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığının bütçesini görüşüyoruz. Özellikle sanayileşmenin ülkemiz için ne kadar çok önemli olduğunu hepimiz çok iyi biliyoruz. Ben de sanayinin içinden gelen bir arkadaşınız olarak özellikle sanayimizin son zamanlarda çok büyük sıkıntılar içinde olduğunu, üretimin üzerindeki yüklerin arttığını, vergilerinin arttığını, rekabet etme şartlarının her gün azaldığını ve daha iyi, daha yüksek katma değerli ürünleri üretme noktasında da sıkıntıların olduğunu hepimiz biliyoruz. Eğer yatırımcıyı desteklemezsek; yatırımı, üretimi, istihdamı ve ihracatı artıracak konular üzerinde kilitlenmezsek; bu alanlarda gerekli özverileri yapmazsak gelecekte Türkiye’de yatırım yapacak, üretim yapacak ve istihdam yaratacak gerçekten şirketleri bulmamız, firmaları, gerçek ve tüzel kişileri bulmamız çok zor olacaktır. O nedenle, çalışmaların bu alan üzerinde yoğunlaşmasını, üretim odaklı bir politikanın hızla devreye girmesini, tüketime yönelik ve özellikle borçlanmaya yönelik çalışmaların daha gerilerde kalmasını çok önemsiyorum, bunu da özellikle bilginize sunmak istiyorum.

Şu anda sanayicimiz zor şartlarda yaşadığı gibi günü kurtarmaya da çalışıyor. Eğer bugün bırakabilse, bugün işletmesini kapatabilse, bugün her türlü alacağını alabilse, borcunu ödeyebilecek bir noktada olsa birçok firmaların kapatma girişiminde olacağını da söylemek isterim. Birçok iflas ertelemelerinin de bu nedenden kaynaklandığını görmeyi istiyorum. Onun için, bunun dışında bir çok firmalar, işletmeler iş yerlerini kapattıkları gibi, iflas edenler ve işi bırakanlar da bilinen bir gerçektir.

Sanayileşme, eğitim, bilgi ve teknoloji politikamızın bel kemiğini AR-GE faaliyetleri oluşturmaktadır. Tabii, bu konuda bakanlığımızın son zamanda yapmış olduğu düzenlemeyi olumlu buluyoruz ancak yüksek katma değerli ürün, yüksek teknoloji ürün ihracatı için eğitime maalesef gereken önemi vermediğimizi görüyoruz. Özellikle eğitimimizin fen ağırlıklı olması gerekirken, eğitimin uygulamalı olması noktasında çalışmalar olması gerekirken, teknik ve mesleki eğitime ağırlık vermemiz gerekirken, maalesef bugün ezberci, teorik bilgilerle donatılmış ve birçok da eğitimde arzu edilen bilgileri alamadan üniversiteyi bitirmiş gençlerimizle karşı karşıya kaldığımızı belirtmek istiyorum. Onun için, ilköğretimden başlayarak beceri eğitimi ve sorumluluk alan bir nesil yetiştirmek için bir çalışma yapmak zorundayız. Bu nedenle AR-GE’nin eğitim ayağı eksiktir. Bunu güçlendirmek için ve bu alanda da gençlerimizi daha iyi yetiştirebilmek için ilkokuldan başlanarak nitelikli ara elemanı yetiştirme noktasında, yaşam boyu mesleki eğitim süreçlerine odaklanmalıyız diye belirtmek istiyorum.

Biraz önce söyledim, fen ağırlıklı ve teknik ağırlıklı eğitimi ihmal edersek, AR-GE kanunuyla getirmiş olduğumuz eksiklikleri gideremeyiz, bu anlamda da arzu ettiğimiz başarıya ulaşamayız.

Dünya dördüncü sanayi devrimine başlama sürecinde. Yeni dünyanın sanayileşme AR-GE'sini küçük yaştan başlatan yeni tartışma başlıkları şöyle özetlenebilir:

- 1) Küçük yaştan itibaren beceri kazandıran eğitim sistemini öne çıkarmak.
- 2) Adil rekabet ortaya çıkarabilecek bir eğitim alanını ortaya çıkarmak.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Arslan, ek süre veriyorum.

Buyurun.

KAZIM ARSLAN (Denizli) – 3) Eğitimi ve düşünceyi ortaya çıkararak bir çalışmayı ortaya koymak gerekiyor.

Bu nedenle, insan odaklı kalkınma modelimiz için eğitimi önemsemeliyiz ve temel almalıyız. Bugün, 2002'den 2016'ya kadar eğitimde yapılan yanlış uygulamalar, özellikle imam hatip liselerinin 3 misli açılmış olması, diğer teknik ve mesleki okulların yerinde saymış olması, bunun, sizin ortaya koyduğunuz projelerin tersine bir sonuç doğuracak bir eğitim sistemi olduğunu özellikle belirtmek istiyorum. O nedenle, Millî Eğitim Bakanlığıyla istişare ederek bu konunun düzeltilmesini, teknik ve meslek okullarının daha fazla açılmasını önemsiyoruz ve öne çıkarılmasını istiyoruz.

Bununla birlikte, üretim odaklı bir planın ve programın mutlaka çok fazlasıyla öne çıkarılmasına ihtiyaç vardır. Bunu da belirtmek istiyorum.

Genç nüfusu istihdama yeterince katamıyoruz. Üniversite mezunu gençlerimizden yüzde 30'una yakın işsiz gençlerimiz ortada. Bunun ülkemize bıraktığı iz ve olumsuz yansıması o kadar kötü ki, birçok terör örgütünün içine üniversite mezunu gençlerimizin fazlasıyla sizin döneminizde katıldıklarını da söylemek istiyorum. Bunu önlemek için üniversiteden mezun olan gençlerimize iş olanaklarını sağlamak ve onlar için bir istihdam politikası da yürütmenin faydalı olacağını belirtmek istiyorum.

Türkiye olarak, sefalet endeksinde 8'inci sıradayız. Bunun hızla değişmesi gerekir. Sefaletten, yoksulluktan kurtulmadan zenginliğe kavuşmamız da mümkün değildir.

AR-GE için genç istihdamı da artırmalıyız. Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı olarak bu konuyu çok önemsemeli, bu alana da kilitlenmeliyiz. Çünkü, 2003'te 140 bin üniversite mezunumuz işsizdi. Bugün 774 bin işsiz üniversite mezunumuz var. Birçokları da henüz bu kaydın içinde gözüküyor. Bunlarla ilgili çözüm önerilerinizi maalesef Bakanlığınızda göremiyoruz. Üniversitelerin yeni bir eğitim politikası çerçevesinde bilim ve mühendislik dallarında mezun sayımızı mutlaka artırmalıyız. Üniversitelerimiz üretime yönelik teknik ve meslek okullarını çoğaltmak suretiyle sanayimize ara elemanın, teknik elemanın yetişmesine olanak sağlamalıdır. Üniversitelerde artık ihtiyaç olmayan dallar kapatılmalıdır. Bakanlığınız da bu konuda bir hazırlık yapmalı, YÖK ile bir görüşme yaparak bunun yeniden düzenlenmesi konusunda bir çalışma gerçekleştirmelidir.

Türk Tasarım Danışma Konseyi etkin hâle getirilmelidir. Bakanlığınızda kurulan bu Konseyi, sanayi sektörüyle iç içe çalışan, üretime ve sanayileşmeye yön veren bir konuma getirmeliyiz. Bu çerçevede, yine, Türkiye tasarım enstitüsü kurulmalıdır, çünkü bu alanın boş kaldığını, mevcut yapının daha geniş bir tasarım üretimi yapması için bir altyapının, bir çalışmanın olmasına ihtiyaç vardır diye belirtmek istiyorum.

AR-GE harcamaları yüzde 3'e yükseltilmelidir. Seçim vaatlerimizde AR-GE harcamasına yüzde 3 olarak hedef koyduk. Şu an Hükümetin AR-GE harcaması, maalesef yüzde 1.02'dir.

AR-GE alanındaki teşvik, vergi indirimi, istisnalar, KOBİ'lere ve organize sanayi bölgelerine kolaylıklar getirilmesini önemsiyoruz, bunların aksatılmadan yürütülmesinden yanayız.

Ülkemizde kişi başına düşen AR-GE harcaması sadece 189 dolardır. Bu çok düşüktür. Bunu artıracak eğitim ve destek politikalarını daha geniş bir noktaya taşıyacak düzenlemeye ihtiyaç vardır.

Sektörler itibariyle toplam AR-GE harcaması içinde özel sektörün payı yüzde 49,8’dir, kamunun payı yüzde 9,7, üniversitelerin payı ise yüzde 40,5’tir. 10 bin çalışan başına düşen tam zamanlı AR-GE personeli sayımız sadece 45 iken, tam zamanlı araştırmacı sayımız 35’te kalmıştır.

Dünya dördüncü sanayi devrimini...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Arslan, ek süreniz de doldu. Son bir dakikada toparlayın lütfen.

Buyurun.

KAZIM ARSLAN (Denizli) – Bitiriyorum.

...beceriyle ve küçük yaşta verilen eğitimle tartışıyor.

Birinci sanayi devrimini su ve buharla, ikinci sanayi devrimini elektrikle, üçüncü sanayi devrimini bilgi teknolojisiyle gerçekleştiren dünya, dördüncü sanayi devriminin, tam anlamıyla AR-GE’nin, yenilikçiliğin ve tasarımın kalbinde kurulacağına da göstermektedir.

Yükseköğretim harcamalarında ve üniversite-sanayi iş birliğinde OECD ortalamasının altındayız. Bunu yükseltmek için mutlaka çalışmak zorundayız.

Bir de, ülkemizde artık iç kargaşanın bitmesi, yatırım ortamının yaratılması, güven ortamının yaratılması, içte barışın, dışta komşularla ilişkilerimizin bir an önce düzeltilmesine ihtiyaç vardır.

Ayrıca, hukuk devleti olmamız yönünde, adaletli kararlar verilmesi yönünde, haksızlıkların bir an önce yok edilmesi yönünde bir çalışma yapmanızda da fayda olacağını düşünüyorum. Bunu ne kadar çok yaparsanız yatırımın o derece artacağını, üretimin o derece artacağını, istihdam alanlarının genişleyeceğini ve ihracatın da artacağını belirtmek istiyorum. Bunu, Bakanlığımız olarak Hükümetinizle görüşerek düzeltmenizde fayda var. Toplumsal bir barışı tesis etmenin bu alanda çok büyük fayda sağlayacağını belirtmek istiyorum.

Teşekkür ediyorum, sağ olun.

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz Sayın Arslan.

Sayın Taşcı, buyurun, süreniz on dakika.

ERGÜN TAŞCI (Ordu) – Sayın Başkan, Sayın Bakanım, Plan ve Bütçe Komisyonumuzun çok kıymetli üyeleri, çok kıymetli bürokratlar ve değerli basın; Bilim, Sanayi Bakanlığımızın birkaç kurumdan oluşan bütçesiyle ilgili söz almış bulunmaktayım. Öncelikle, sözüme başlamadan önce Sayın Bakanımıza görevi nedeniyle görevinde başarılı olmasını diliyorum, hayırlı olmasını diliyorum inşallah. Çünkü Bilim, Sanayi Bakanlığımızın görev alanına ve birimlerine baktığımızda gerçekten paydaş kurumlar itibarıyla halkımıza çok fazla dokunan ve en fazla vatandaşımızın derdiyle dertlenen bakanlıklardan bir tanesi. Onun için önem arz ediyor.

Öncelikle, rakamlara fazla girmeden önce, kurum kurum, KOSGEB’den başlamak gerekirse, 1990-2002 arasındaki KOSGEB’in desteklerine baktığımızda -rakamlara girmeyeceğim- ve 2003 ile 2015 arasındaki destekleme süreci ve artışına baktığımızda, 2017 yılı için 1 milyar oranın üzerinde bir destek gözüküyor. Bu çok ciddi anlamda KOSGEB’deki desteğin artışı. Burada, tabii ki destek artarken, aynı zamanda bilgilendirme, aynı zamanda kamuoyunun ve özellikle bu desteğe muhatap kurumların kendini yenilemesi, buna uyum sağlaması noktasında ciddi anlamda KOSGEB’in bu çalışmasının artmasını talep ediyoruz.

Evet, bakıyoruz, gerçekten, takdir edilecek çalışmalar. Son beş yılda 500 bin insana girişimci eğitimi veriliyor ve bunun 24 bin adedi iş yeri açıyor ve bu iş yerine ilişkin ciddi anlamda bir istihdam söz konusu. Yani sadece eğitimle kalmıyor, uygulamaya dönük çalışmaları görüyoruz. Özellikle istihdam konusunun önemli sorun olduğu ülkemizde bu ciddi anlamda bizim bir paydaşımız. Bakıyoruz, mevcut işletmelere dönük kurumsallaşma, markalaşma, kurumsal kapasitenin artırılması, proje yapma kültürünün kazandırılması, ürünlerin yurt içi, yurt dışı pazarlara sunma becerisini kazanmaya dönük on ayrı destek programıyla gerçekten KOSGEB devletin veren eli, yani KOBİ'lerin hamisi durumunda. Dolayısıyla, buradan geçmişte de bürokraside görev yaptığımız dönemde Bilim, Sanayi Bakanlığımızda düzenleme ağırlıklı bu çalışmaların bir paydaşı olarak, hep masanın bir tarafında olan birisi olarak söylüyorum. Buradan özellikle bir iki öneri... Yerli ve yeni makine alacak imalatçı sanayiye kredi faiz desteği uygulanması, sektörel bazda uygulanması önemli bir adım olur diye düşünüyorum.

Yine, şu anda, henüz sonucu açıklanmamış makine, teçhizat kredisinin KOSGEB'e başvuru değerlendirilmeyi geçen tüm işletmelere kullandırılmasını da Sayın Bakandan ve Bakanlıktan, bu konunun da gerçekleşmesini talep ediyoruz.

Dediğim gibi, KOSGEB'in, Türkiye'nin her tarafında, temsilcilikleri, müdürlükleri aracılığıyla, özellikle Karadeniz'de bizim için çok ihtiyaç olan ve buna ilişkin de heyecanı yüksek olan bir talep var. Bunun çalışmalarının artırılmasını talep etmekteyiz.

Türk Standartları Enstitüsüyle ilgili bir iki hususun altını çizmek isterim. Burada, bakıyoruz, müraacaatların elektronik ortamda alınması, sürecin elektronik ortamda değerlendirilmesi, hazırlanması, bunlar gerçekten çağımızda güzel, hızlı, adım atılması gereken hususlar ve bunu sağladığını görüyoruz. Burada, hem zaman tasarrufu, hem kâğıt tasarrufu gibi süreci hızlandıran çalışmaları takdirle karşılıyoruz.

Yine, Türk Standartlarında araç ithalatını da, gümrükte tek pencere uygulamasıyla, elektronik imzayla sürecin tamamlanması da ayrı güzel bir çalışma.

Yine, TSE'de çağrı merkezi kurmak sanayiciye çok ciddi bir ivme kazandırır, ciddi bir katkı olur diye düşünüyorum. Buna ilişkin de öneri anlamında bunu söyleyebiliriz.

Sayın Başkan, Değerli Bakanım, kıymetli üyeler; TÜBİTAK, KOSGEB ve TSE'nin kuruluş tarihine baktığımızda bu kurumlarımızın yeniden bir daha güncellenmesi ihtiyacı, rehabilite edilme ihtiyacı var. Bakanlığımızın buna ilişkin çalışmalarını duyuyoruz ve bunun çok memnuniyet verici olduğunu söyleyebilirim. Bu üç kurumumuzun iş süreçlerinin kısaltılması ve özellikle vatandaşın diliyle, vatandaşın anlayacağı bir dil ile bir düzeye çekilmesi çok önem arz etmektedir. Bu konuda desteğimizin tam olduğunu buradan ifade etmek isterim. Gerçekten, bu kurumların daha iyi tanıtılma ve sürecin hızlandırılması... Çünkü, uygulamada karşılaştığımız hususlar olarak, bir iletişim, bir bilgilendirme veyahut da vatandaşımızın anlayamama, iletişim kuramama gibi sorunlarıyla birtakım mağduriyetler oluşuyor. Bunu gidermek ve kurumun da çağın ihtiyaçlarına uygun bir şekilde yeniden güncellenmesinde ciddi faydalar olacaktır diye düşünüyorum.

TÜBİTAK olarak... Gerçekten TÜBİTAK'la ilgili çok arkadaşlarımız çok değerli fikirler söylediler. Ben bir iki hususu özellikle ifade etmek istiyorum.

Evet, buna ilişkin AR-GE'yle ilgili gayrisafi milli hasılanın yüzde 1,2'si düzeyinde ifade var. Evet, 23 hedeflerinde bunun yüzde 3 olması gerektiğine ilişkin şey var. AK PARTİ iktidarları döneminde AR-GE'yle ilgili rakamlar, veriler, cumhuriyet tarihi dönemiyle mukayese edilemeyecek kadar rakamlar her şeyi ortaya koyuyor. Ama, biz, bununla, tabii ki yetinemiyoruz. Yani dolayısıyla, bu, AR-GE'ye yatırımın hızla ilerlemesi gerektiği de ortada. Bu konuda bir akademisyen camiadan,

AR-GE yatırımlarının, AR-GE desteğinin nasıl kullanıldığına ilişkin bir çalışma yapıldığında veyahut da bir değerlendirme yapıldığında şöyle bir değerlendirme var, buna katılır mısınız veyahut da bu değerlendirmenin ne kadar ayağı yere basıyor, sizlerle paylaşmak istedim.

Şimdi, bu AR-GE yatırımından akademik anlamda destek alan arkadaşlarımız, akademisyenlerimiz yayın yapıyorlar ve bu yayın sonucunda bir puan alınıyor ve özellikle bu yayınlar yabancı dilde yapılan yayınlar olduğu için, yayınların sonucu ürettiği değerler daha fazla yabancı ülkelerde okunan ve değerlendirilen bir süreç. Acaba, bu AR-GE yatırımından istifade edip yayın yapan akademisyenlerin ürünlerinden yerli sanayici yararlanabiliyor mu? Buna ilişkin -bir “etki analizi” diyoruz ya Plan ve Bütçede sürekli kullandığımız- belki bir çalışma yapılabilir diye düşünüyorum. Çünkü, bizim nihai amacımız yerli sanayinin, özellikle sektör sektör baktığımızda, zaten kurumsal anlamda, şirketlerimizin kurumsal anlamda büyümesine ilişkin birkaç engel, birkaç faktör var. Büyümek yerine, tek çatı altında toplanmak yerine parçalanmış bir sektörün ciddi anlamda, uluslararası alanda rekabet etme şansının az olduğunu biliyoruz. Bir de, yerli sanayiciyi besleyen yayınların da, acaba bu yayınların, işte buradan ücret alırken veya başvuru yaparken bunların Türkçe tercümesinin de yayımlanması şeklinde veya yerli sanayiciye aktarılması şeklinde bir talep veyahut da bir çalışma nasıl olur? Bunu bilginize sunmak isterim.

Evet, ülkenin kalkınması için teknolojik ürün üretmeliyiz, herkes bu kanaatte. Dolayısıyla, teknolojik ürün üretme insanla olur, insana yatırımla olur. Dolayısıyla, TÜBİTAK, Türkiye genelinde kapasite ve kabiliyet anlamında bir çalışma yaparak, bu anlamda, gençleri, araştırma yapan insanları özendirerek çalışmalara daha hız vermelidir.

Sayın Başkanım, AR-GE reform paketi uygulamaya girdi. Şimdi, teknoparkları ve teknoloji bazlı şirketleri daha aktif hâle getirmenin zamanı geldi diye düşünüyorum. İlk önce, bu AR-GE paketinin girişimcilere daha fazla duyurulması gerekiyor. Böylelikle, biz, sanayide, üretimde daha fazla yol almış oluruz. Dediğimiz gibi, bizim 2023 hedefimiz yüzde 3, evet biz bu yola girdik ve bu yolda devam etmeliyiz. Çünkü AR-GE yatırımının yüzde 3 hedefini tutturduğumuz takdirde Endüstri 4.0’ın temelleri sağlam atılmış olacak. Bunun için, Bakanlıkta bir platform kurulması mutluluk verici bir şey. Yine, TSE bünyesinde test altyapısı için ciddi paralar harcanyor. Fakat bunları planlanmasında sanayiciye...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Taşcı, toparlarsanız, buyurun.

ERGÜN TAŞCI (Ordu) - ...kulak verilmesi gerekir.

Yine, üretim reform paketi ciddi yenilikler getiriyor. Özellikle, birçok sanayileşen ülkede gördüğümüz fabrika binalarının yapılması ve uygun şartlarda da sanayiciyle buluşturulması memnuniyet verici. Çünkü sanayici parasının tamamını fabrikaya ve araziye ve binaya bağlıyor, iş yapmak için sermaye kalmıyor. Bu sistem sanayicimizin bu açığını giderecektir.

Uzatmamak için... Fındıkla ilgili acaba ihtisas bölgesi oluşturulması uygun olur mu? Ordu Milletvekili olarak, Karadeniz’de fındıkla sürekli mücadele eden, fındık sorununa ve çözümüne ilişkin kafa yoran bir milletvekili olarak fındığa Bilim, Sanayi Bakanlığımız olarak kafa yorulmasını ve buna ilişkin de destek bekliyoruz.

Yine, ben, bir iki not almıştım. Üniversitelerimizle görüştük.

Evet, Sayın Bakanım, 2000 yılından sonra kurulan yeni üniversitelerin -bunlara “yeni nesil üniversite” diyebiliriz- ciddi anlamda altyapı vesaire gibi eksiklikleri ortada olduğu aşikâr. Acaba bunlara pozitif ayrımcılık yapılabilir mi? Yani, gönderilen projelerde yüzde diliminin artırılması olabilir. Yine, üniversitemizde bölgeye göre potansiyeli uyumlu, teknolojik alt yapının oluşturulması anlamında ciddi şeyler var.

En son OSB’yle ilgili bir iki hususu söylemek isterim. Gerçekten, Karadeniz, bildiğiniz gibi, dağları ve kıyıya yakın bir şekilde arazisi kıt bir bölge. Bizim Karadeniz’in her bir köşesinde, Giresun’da, Trabzon’da -bunu Karadeniz adına söylüyorum- OSB’lerin topluma, toplumdaki iç barışa katkısı yadsınamaz. Bugün, kendi ilçem olan Fatsa’da çok dar bir alanda 3.500 kişinin istihdam edildiği organize sanayi bölgesi var ve bunun genişletilmesi için talebimiz var. Ünye’de yeni kuruluyor, Ordu’da kuruluyor genişleme talepleri var ve önümüze kamulaştırma ve yatırım programına alınması geliyor. Bunun anlamı şudur: Yani, istihdamı artıracak bu çalışmalara Bakanlığımız destek verdiği müddetçe Karadeniz’deki o vatanperver Karadeniz insanının iş ve istihdam sorununun çözümünde çok ciddi katkı sağlayacaktır, oradaki insanların göç vesaire gibi sebepleri ortadan kalkacaktır. Bu çalışmalarda emeği geçenlere teşekkür ediyoruz ve bu çalışmaların, gerçekten, alternatifi olmayan ve tek alternatifi OSB’ler olan bu bölgelerin desteklenmesi noktasındaki taleplerimizi yineliyor, bütçemizin, Bakanlığımıza, ülkemize hayırlı olmasını diliyorum.

Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz Sayın Taşcı.

Değerli arkadaşlar, birleşime bir saat ara veriyorum.

Kapanma Saati: 13.21



İKİNCİ OTURUM

Açılma Saati: 14.33

BAŞKAN: Süreyya Sadi BİLGİÇ (Isparta)

BAŞKAN VEKİLİ: Mehmet Şükrü ERDİNÇ (Adana)

SÖZCÜ: Abdullah Nejat KOÇER (Gaziantep)

KÂTİP: Emine Nur GÜNAY (Eskişehir)

(Oturum, Sözcü Abdullah Nejat Koçer tarafından açıldı)

BAŞKAN – Evet, 7’nci Birleşimin İkinci Oturumunu açıyorum.

Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığımızın bütçe görüşmelerine devam ediyoruz.

Söz sırası bekleyen Komisyon üyelerimize söz vermeye devam edeceğim.

Sayın Çakır, buyurun.

SAMİ ÇAKIR (Kocaeli) – Sayın Başkanım, Sayın Bakanım, Komisyonumuzun değerli üyeleri, Bakanlığımızın değerli elemanları ve basınımızın değerli mensupları; sizleri saygıyla selamlıyorum.

Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığının bütçesinin görüşmelerinde sözlerime başlarken, Bakanlığımızın bilgi tabanlı bir ekonomiye geçişin hızlandırılması, daha nitelikli bir üretimi sağlayabilmek, sanayimizin ürettiği katma değeri artırmak ve böylece Türkiye’yi ekonomide küresel bir güç hâline getirme hedeflerine bağlı bir çalışma sergilemesini temenni ediyorum.

Günümüzde bilginin, teknolojinin ulaştığı inanılmaz seviyeler ülke ekonomilerinin bunlara bağlı olarak sıçrama yapmalarını da beraberinde getirmektedir. Bilgi ve teknolojiye ulaşmada Bakanlığımızın öncü rol üstlenmiş olması, hedef ve stratejilerini buna göre belirleyerek ülkemizin bilgi ve teknoloji den azami istifadeyle hem bireysel hem de toplumsal birlikteliğe ve ekonomik büyümeye faydalı olması gerekli ve kaçınılmazdır. Yerli, yenilikçi ve yeşil üretim anlayışıyla biyoteknoloji, girişimcilik, kamu-üniversite-sanayi iş birliği stratejilerini planlayarak uygulamaya başlanmış olmasını önemsiyoruz. Aynı zamanda, nanoteknoloji, otomotiv, yazılım ve makine stratejilerinin bir an önce devreye alınmasının da aciliyetini hatırlatmak gerekiyor. Strateji belgelerinde gelecek adına yapılacak her türlü planlama, üniversitelerle ve özellikle sanayicilerle yakın iş birliğiyle hareket edilmesi, bu husustaki anlayış ayrıca çok önemli gözükmektedir. Dünya, tüketim anlayışının bir sonu olmadığını kavramış ve üretimin gerekliliği ve önemi daha çok işlenir hâle gelmiştir ve artık bu üretim performansı bilgiye ve teknolojiye yaklaştıkça elde edilen katma değer ona göre artmış, artmaya devam ediyor ve kâr elde etme imkânı sağlıyor. Onun için, ülkelerin bilim ve teknolojiye yatırımları ve bu yatırımların öncü desteği pozisyonunda olan AR-GE çalışmaları son yıllarda çok daha fazla öne çıkmış bulunmaktadır. Yerli üretimin artırımını temin etmek adına Bakanlığımızın, sunumunda bahsedildiği gibi, tüm çalışmalarını olumlu buluyor ve gerekli kabul ediyoruz. Belki, bu alanda yapılan çalışmaların kamuoyuyla daha sık paylaşılmasının hem bilgilendirme hem de ilgi alanına girebilecekleri devreye alma açısından daha faydalı olacaktır. Özellikle sembol üretim olarak kabul edilen yerli otomobil çalışmamızın son durumunun daha net ve anlaşılır bir şekilde kamuoyuna açıklanması faydalı olacaktır.

Bilimin her alanından istifade edilerek oluşturulacak AR-GE çalışmaları sanayimizi daha teknik, daha teknolojik bir donanıma kavuşturacaktır. “Bilgi toplumu” veya “sanayi ötesi dönüşüm” diye isimlendirebileceğimiz bu çağ beraberinde karmaşık, ekonomik ve sosyal yapıların dinamik oluşumlarını gündeme getirmektedir. Dünya ekonomisinin küreselleşme süreci, bilimsel ve teknolojik devrim hız kazanmış ve her geçen gün ekonomik verimlilik, üretim verimliliği beklentileri bilim ve

teknolojinin yenilenmesini tetiklemiş olmaktadır. Enformasyon çağı olarak tanımlanan bir değişim ve atılım döneminde modern bilimin sanayiye sağlayacağı katkı ülkenin kalkınmasına da direkt etki edecektir. Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığının, aynı zamanda, ülkenin her alanındaki potansiyelini harekete geçirecek çalışmaları hem desteklemek hem organize etmek gibi işin başında üstlenmiş olduğu bir görevi var. Bu çerçevede, piyasa gözetim ve denetim faaliyetlerinin sıkı sıkıya yerine getirilmesi sadece tüketici hakları açısından değil, sanayicinin kaliteli üretim yapmasını temini yanında, sanayicinin haklarını korumak için de gereklidir.

Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığımızın ilerleyen süreçte yan sanayi ve montaj sanayinin hem daha verimli hem de modern hâle getirilmesi yanında, sanayi üretiminde ithal girdinin azaltılması yönünde ortaya koyacağı performansı hem gerekli hem önemli görüyoruz. Sanayi siteleri, organize sanayi bölgeleri ve endüstri bölgeleriyle ilgili zaman zaman hem teşvik hem de fiziki çalışmalar gerçekleştirilmesini sanayi için ciddi bir destek olarak görüyoruz. Bu bölgeler için iller bazında organize iyileştirmeler yapılabilir gözüküyor. Özellikle, küçük organize sanayi bölgelerinin, giriş çıkışları kolaylaştırılarak şehir kalabalık ortamından çıkarılıp yeni bir yapılanma içerisine alınmalarının uygun olacağını ifade etmek istiyorum.

Teknoloji geliştirme bölgelerinin sayılarının ciddi bir şekilde artması sevindiricidir. Ayrıca, bu bölgelerde neler yapıldığının, yapılanların ekonomiye nasıl bir katkı sağladığının, mesela, TRT Haber kanalında günlük veya haftalık haber portalı tarzında kamuoyuyla paylaşılması faydalı olacaktır. Yine, AR-GE ve yenilik faaliyetleri kendi bünyesinde yapmak isteyen özel sektör firmalarına AR-GE merkezi belgesi verildiğini biliyoruz. Bu belgeye sahip firmalarımızın vergi indirimi, sigorta primi desteği, gelir vergisi, stopaj desteği, damga vergisi istisnası gibi imkânlardan yararlandığını biliyoruz. Yine, bu belge çerçevesinde bu indirimlerden kaç firmamız istifade ediyor ve bu firmaların bu çalışmalardan ortaya koyduğu, uluslararası kamuoyunda ve ülkemizde ses getiren, getirebilecek sonuçlar var mıdır? Bu tür bilgilerin de kamuoyuyla paylaşılmasının yeni çalışma ve başarıları tetikleyeceğini biliyor ve kabul ediyoruz.

Hangi alanda olursa olsun, bugün bulunduğumuz konum bilimin süratli ilerleyişine göre geri kalmış olacaktır. Onun için, küresel rekabet ortamında temel hedefimiz iyiyi de iyileştirmek olmalı; imkânlarımızı, genç nüfusumuzu, zekâ kapasitemizi işin içine sokabildiğimiz kadarıyla bu hedefe ulaşabileceğimizi bilmeliyiz. Dünya neyi konuşuyorsa, neyi yapmaya çalışıyorsa Bakanlığımızın tüm maddi ve manevi ve insan gücüyle onları konuşuyor, onları yapmaya çalışıyor olmasını arzuluyor ve bugün burada duyduklarımızın önemini takdir ediyoruz.

Sanayi devrimini henüz tamamlamadı. Yapay zeka, robot teknolojisi, akıllı üretim sistemleri bugün yakın olduğunuz kadar yarın sizin olacaktır. Yaygınlaştırdığımız kadar, dünya teknolojisiyle yakınlaşmış olacağız.

Bakanlık bünyesinde yürütülen Rekabetçi Sektörler Programı'nı önemsiyoruz, bu projelerin ülke genelinde uygulanması gerektiğine inanıyoruz. Şehirlerin sosyoekonomik yapılarını güçlendirdiğini bildiğimiz bu projelerin yıl son değerlendirme raporlarının paylaşılmasının da önemini hatırlatmak istiyorum.

Mardin'de Mardin Sürdürülebilir Turizm Projesi, Giresun'da Fındık Altına Dönüşüyor, Kars'ta Tarihî Kimliğiyle Kars Kenti ve Rize'de Rize Çay Araştırma ve Uygulama Merkezi gibi projelerin başarı performanslarının bilinmesi, yöneldiğimiz bir alanın faydasını görmek ve yaygınlaştırılmasının temini açısından önemlidir.

Bu çerçevede, 2017 bütçemizin hayırlı uğurlu olmasını diliyor, hazırunu saygıyla selamlıyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ederim Sayın Çakır.

Sayın Çam, buyurun lütfen.

MUSA ÇAM (İzmir) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Komisyonumuzun değerli üyeleri, Sayın Bakan, kamu kurum ve kuruluşlarının çok değerli temsilcileri, basınımızın değerli temsilcileri; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığımızın 2017 yılı bütçesi ülkemize barış, huzur, kardeşlik getirmesi ve verimli günlere vesile olması dileğiyle hayırlı uğurlu olsun.

65'inci Hükümetin Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanı seçilen Sayın Faruk Özlü, Savunma Sanayii Müsteşarlığının önemli bütün projelerinde çalıştı. Uzman ve proje müdürü olarak çalıştı. Zırhlı Muharebe Aracı Projesi'nde Cumhuriyet tarihinin tek kalemde en büyük savunma sanayi ihracatı yapıldı. Türkiye'nin kendi tasarımı ilk millî tankı ALTAY, ilk insansız hava aracı ANKA, ilk millî gemisi MİLGEM projelerinin yürütülmesinde Müsteşar Yardımcısı olarak görev aldı. Sayın Özlü'nün, havadan erken ihbar ve kontrol uçağı, A400M nakliye uçağı, F35 savaş uçağı, F16 ve helikopter elektronik harp sistemleri, M60 tank modernizasyonu, yazılım ve simülator uzun menzilli hava ve füze savunma sistemleri görev aldığı projelerden bazıları olarak göze çarpıyor. Baktığımızda, Sayın Bakanımızın bu konuda ne kadar yaratıcı ve ne kadara önemli projelere imza attığını görüyoruz. Kendisini tebrik ediyoruz ve Bakanlığında da başarılar diliyoruz. Ümit ederiz ki savunma sanayisinde göstermiş olduğu başarıları bu Bakanlıkta da gösterecektir. Tabii ki yeni bir bakan olduğunuz için sizlere çok fazla eleştirimiz de yok, bunu da yapmayacağız ama konuşmanızın, kitapçığının 5'inci sayfasında “Bir hava yolu firmasının uzun yıllar içinde ve 80 bin çalışanıyla ulaşabildiği piyasa değerine sadece 55 çalışanı olan WhatsApp birkaç yıl içerisinde erişebilir.” diye bir paragraf var. Aslında, ben, Bakanlığınıza bağlı ünitelerle ilgili rakamsal olarak çok şey söyleyecektim fakat bu paragrafı görünce, “55 çalışanıyla WhatsApp birkaç yıl içerisinde erişebilir.” dediğiniz bu cümlede... Peki, bizde neden WhatsApp gibi şirketler, firmalar, sanayi neden yok, ona bir bakmamız gerekir. Bizden bir WhatsApp çıkabilir mi arkadaşlar? WhatsApp geçtiğimiz dönemde 19 milyar dolara satıldı, duymuşsunuzdur. Rakam beni şaşırttığı için merak edip Türkiye'nin en büyük şirketlerinin pazar değerine baktım. Türk Telekom, TÜPRAŞ, Türk Hava Yolları ve Petrol Ofisinin piyasa değerlerini topladığımda, hepsi bir WhatsApp etmiyor. Peki nedir bu WhatsApp? Madem bu kadar kıymetli, bizde neden olmasın? WhatsApp'ı kullandığım için kıymetini biliyorum, sizler de biliyorsunuz arkadaşlar. Akıllı telefonu olan herkese, bireysel ya da grup hâlinde yazılı, sesli ve görüntülü mesaj göndermenin en kolay ve ücretsiz yolu. Reklam yok, kurulumu çocuk oyuncağı ve bireysel için olduğu kadar, grup iletişimi için de ideal bir uygulama. Bunlardan dolayı da 2009'da kurulmuş yani yedi yılını henüz doldurmamış bu uygulama yakında bir milyar kullanıcıya ulaşacak. Zaten, Facebook da bu potansiyeli gördüğü için kendisine ileride rakip olabilecek bu uygulamayı yüklü bir bedelle bünyesine katmakta tereddüt etmedi. Peki, WhatsApp nereden çıkar arkadaşlar, nasıl olur? Peki, bu kadar büyük bir değeri yaratan WhatsApp'ta kaç kişi çalışıyor? Benim tespitime göre 53, Sayın Bakanın konuşmasından aldığım rakama göre 55 kişinin kurduğu bir şirket. Cumhuriyet tarihimiz boyunca kurduğumuz, devlet himayesiyle koruduğumuz ve her birini uzunca bir süre tekel olarak el üstünde tutulmuş dev şirketlerimizden nasıl daha kıymetli oluyor bu şirket? On binlerce çalışanı, binlerce gayrimenkulü, uçağıyla, gemisiyle toplayıp satsanız bu şirketler kadar basit bir uygulama etmiyor piyasada. Bu hesapta sizce de bir gariplik yok mu arkadaşlar? Ya da tersinden soralım: Eğer bu hesap doğruysa, biz neden bu yeni piyasada top koşturamıyoruz? Evet, soru basit: Bizden bir WhatsApp çıkar mı? Bu soruyu birçok bilim adamı ve sanayiciye sordum, şartlı bir yanıt aldım: İyi bir ekosistem ve yaratıcılığa dayalı bir eğitim sistemiyle bir değil, onlarca WhatsApp çıkartmak mümkün. Doğrusu, bu yanıtı beklemiyordum. Zira, girişim işine kafa yoranlar genelde

başarıyı açıklarken bireye vurgu yapar. Dâhi bir girişimci çıkar, kimsenin aklına gelmeyi yapıp evinin garajında kurduğu şirketle bir anda milyarder olabilir. Bu hikâyelerde ne eğitimin rolünden ne de ekosistemden pek söz edilmez. Madem inovasyonu ve yaratıcılığı destekleyen bir ekosisteme sahip olmadan işimiz mucizelere kalmış ise, o hâlde ülkemizdeki duruma bu iki mercekten bakarak bizden bir değil pek çok WhatsApp nasıl çıkar ona bakmamız gerekir.

“Bilgi ekonomisi”, adı üstünde, bilgiye özgürce ulaşılan ve bireylerin özgürce tahayyül edebildiği bir ekosistemde gelişiyor. O hâlde, her iki faktörde nerede olduğumuza tek tek bakalım. Bilgiye ulaşım da yani basın özgürlüğünde 180 ülke arasında 154’üncü sıradayız arkadaşlar. Böyle olunca da inovasyon seviyesinde 142 ülke arasında 68’inci sıradayız. Bir taraftan bilgiye erişimin önüne her türlü engeli koyup diğer taraftan bilgiye dayalı inovasyonda ciddi bir rekabet yakalayabilmek mümkün değil. Mademki yetişkin kuşağımız inovasyonda çuvallamış durumda, o hâlde umut gençlerde. Peki, çocuklarımıza bu yeni WhatsApp ekonomisinde rekabet edebilecekleri becerileri kazandırabiliyor muyuz? Tabii ki hayır. Ülke olarak genç nüfusumuzu bu yeni dünyaya acaba gerektiği gibi hazırlayabiliyor muyuz? Tabii ki hayır. OECD ülkeleri arasında ileri derecede problem çözen gençlerin oranında sonuncu sıradaki yerimizi Şili ve İsrail’le paylaşıyoruz. Aldığımız puan, OECD ortalamasından yaklaşık 50 puan geride arkadaşlar. Dünyada 17’nci veyahut da 18’inci ekonomi olduğumuz hâlde, neden NASDAQ ‘ta yani İleri Teknoloji Firmaları Borsasında tek bir şirketimiz yok? Yunanistan’ın 20, İsrail’in 70’i aşkın şirketi bu yüksek teknoloji pazarında at koştururken biz neden yokuz? Neden dünyanın en fazla ileri teknoloji çıkaran kentleri arasında İstanbul, Konya, Kayseri, Maraş, İzmir, Bursa, Denizli yok arkadaşlar? Dâhiler neden bizim topraklardan çıkmıyor? Bu soruları girişimcilere sorarsanız alacağımız yanıt tek bir kelime olacaktır: Ekosistem, eğitim. Bir ülkede bilgiye erişim özgürlüğü sınırlanırsa oradan yeni icatlar, inovasyon çıkar mı arkadaşlar? Tabii ki değil.

Önce bir tespit: Yıllardır, hep, gelecekte bir zaman diliminde başlayacağını ilan ettiğimiz bilgi ekonomisi artık küresel bir gerçek. Hatta bu kavram o kadar kanıksanmış ki OECD gibi kurumlar 1990’larda “bilgi bazlı ekonomi” derken, artık, “yeni ekonomi” ya da “21’inci yüzyıl ekonomisi” demekle yetiniyor. İnovasyon konusunda elimizdeki en iyi veri tabanlarından biri Birleşmiş Milletler ve Cornell Üniversitesi dahil pek çok uluslararası partnerin yedi yıldır yayımladığı Küresel İnovasyon Endeksi. Bu endeks inovasyonu yalnızca AR-GE yatırımları bakımından değil, bilgi ve teknoloji çıktısı ve katma değeri yüksek ürün çıktısı baz alınarak ölçülüyor. 2014 yılı verilerine göre, Türkiye inovasyon seviyesi ölçülen 142 ülke arasında 68’inci sırada. İsviçre inovatif ülke olarak 1’inci, Hollanda 4’üncü, Finlandiya 6’ncı sırada yer alırken, Sudan ve Yemen listenin sonunda konumlanıyor. Bu noktada, inovasyonun ekonomik kalkınmadaki rolünü daha doğrudan görmek İçin Küresel İnovasyon Endeks Puanı ile kişi başına milli gelir arasındaki bağa bakabiliriz. Aşağıdaki grafikte -grafikleri size gönderemiyorum- sonuçlar şaşırtıcı değil. İnovasyon arttıkça kişi başı milli gelir de artıyor. Hatta kişi başı milli gelirin neredeyse yarısı inovasyon seviyesiyle açıklanabiliyor. Bu tabloda Norveç -petrol geliriyle dünyanın en zengin ülkesi- ve Lüksemburg -nüfusu çok az- gibi iki uç örneği çıkartırsanız sonuç çok daha net bir şekilde görülebilir.

Bilgi ekonomisinde inovasyonun gelişmesi için gerekli ekosistemin temel girdisi bilgi. Bu önerme doğru ise, bilgiye erişim özgürlüğünün yüksek olduğu toplumlarda inovasyonun daha üst seviyede olması gerekir. İşte tam da bu nedenle, OECD’den Dünya Bankasına ekonomik kuruluşlar son yıllarda bilgiye ulaşımın önündeki engellerin aşılmasını ekonomik bir hedef olarak ortaya koyuyor. Pek çok uluslararası kuruluş da bilgiye erişim seviyesini ölçüyor. Bu endekslerden biri de Freedom House. Freedom House’a göre Türkiye kısmen özgür 59 ülkeden biri arkadaşlar. Bu sonuç geçtiğimiz dönemde ülkemizde çok tartışıldı ve bu tartışmalarda ya Freedom House Amerikalı bir STK olduğu için itibarsızlaştırıldı ya da basın özgürlüğünün abartılmış bir kavram olduğu vurgulandı.

Şimdi, bu veriler ışığında başlangıçtaki sorumuzu yeniden sorabilir: Ekosistemin göstergesi olarak bilgiye erişim özgürlüğüyle inovasyon arasında nasıl bir bağ var? Bir ülkede basın özgürlüğü arttıkça inovasyon da artıyor. Elbette bu bir korelasyon yani bu önermelerin tersini de söylemek istatistiki olarak mümkün ama mantıksal olarak çok zor. Ancak şunun altını çizmeliyim: Bu verilere göre bir ülkedeki inovasyon çıktısının yüzde 42'sini o ülkenin basın özgürlüğü endeksinin aldığı puanla açıklamak mümkün. Bir başka ifadeyle, bilgiye özgürce erişim arttıkça inovasyona dayalı ekonomik çıktı da artıyor.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

(Oturum Başkanlığına Başkan Vekili Mehmet Şükrü Erdiñç geçti)

BAŞKAN – Sayın Çam, ek süre veriyorum.

Buyurun.

MUSA ÇAM (İzmir) - Yaratıcı fikirler, bilginin özgürce dolaştığı ve kolayca erişilebildiği ekosistemlerde daha kolay hayat bulur. Verilerin de gösterdiği gibi, hem bilgiye erişimde hem de inovasyonda dünyada hak ettiğimiz yerde değiliz. Bırakın dünyada hak ettiğimiz yeri, OECD ülkeleri arasında Şili ve Meksika'nın bile gerisindeyiz. Ülkemiz hapisteki gazeteci sayısından, İnternet erişimine kapalı site sayısından, İnterneti tabana yayma sorunlarına kadar pek çok alanda çok parlak bir konuma sahip değil ne yazık ki. SİYasi gündemin kısa vadeli merceğinden bakınca, bilgiye erişimin ekonomik faturasını göremiyoruz. Bu sorunu gazeteci örgütlerine ya da aydınlarına havale etme lüksümüz de yok. Zira, küresel rekabetten kopmanın faturasını hepimiz ödeyeceğiz; seçim bizim: Ya meseleyi gündeme getirenlere ayar vermeye devam edeceğiz ya da ülkenin girişim potansiyelinin önünü açacağız.

Bitirmeden, ilk soruya yani bizden bir marka NASDAQ'ta işlem görür mü sorusuna da yanıt vereyim: Mümkün görünmüyor. Olsa da ancak ülkemizin genel atmosferinden soyutlanmış bir fanusta yetişen bir markayla bu mümkün. Bu tür mucizelerle ortaya çıkan tek bir markayla da global ekonomide ne kadar rekabet edebileceğimize bu verilerle siz karar verin.

Değerli milletvekilleri, 15 Temmuz darbe girişimi sonrasında yaşananlar da ayrı bir konu.

Sayın Bakanın, byLock'un Hükümet tarafından işten çıkarılan eski TÜBİTAK çalışanlarınca yani FETÖ yapılanmasına mensup kişilerce geliştirildiği yönünde bir açıklaması var. Tabii, eğer bu doğruduysa bu da çok ciddi ve vahim bir durum. On dört yıldır iktidarda olan AKP Hükümeti döneminde TÜBİTAK'a bu kadar insan nasıl yerleştirildi ve nasıl TÜBİTAK'ı bu hâle getirdiler, bunu da mutlaka incelememiz gerekiyor.

Başbakan çıkıyor, “Orduya, bürokrasiye değil ama mesela TÜBİTAK'a yaptığımız atama hiç olmamış. Bazen insanın kafası bozuk oluyor, doğru düzgün düşünemiyor, öyle bir anıma gelmiştir” diye bir açıklama yapıyor. Bunu TÜBİTAK'ın başına hayvanat bahçesi eski müdürünün atanmasından sonra söylüyor. Bu nasıl bir ciddiyetsizlik? Böylesi partizanca davranışlar yüzünden ülkeyi bir çukura sürüklediniz ve birlikte iş yaptığımız kişiler yüzünden bu yüzyılda ülkeyi bir darbeyle karşı karşıya getirdiniz.

Bylock meselesine değineceğim, ama özellikle, FETÖ'cü olma iddiasıyla TÜBİTAK'ta işten çıkarılan yaklaşık 600 kişinin varlığından söz ediliyor. Peki, bu çalışanları kim işe aldı? On dört yıllık iktidarınızda ne yaptınız? Bunların hepsinin burada açıklanması gerekir. Bunun önemli nedeni, liyakate ve akla dayanan bir sistem değil, inanca dair bir vizyon geliştirme hevesiniz. TÜBİTAK'ın kendisinin geliştirdiği Linux tabanlı işletim sistemi Pardus'un Ağustos 2014'teki tanıtımında “Biz önce Allah rızası için daha sonra da özgür yazılıma sahip çıkabilmek için uğraşıyoruz, elimizden geldiği sürece de uğraşmaya devam edeceğiz” ifadelerinin yer aldığı bir görselin kullanıldığını biliyoruz. Kurum içinde

getirilen yeniden yapılanma politikasıyla, popüler bilim kitaplarına getirdiği yerlilik ve kültürel uyum kriterleri kapsamında 50 bin kitap için TÜBİTAK yönetiminin toplatma kararı verildiği belirtiliyor. İşte tüm süreci özetleyen durum da budur.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; sözlerimi şöyle sonlandırmak istiyorum: FETÖ gibi bir örgüt TÜBİTAK gibi bir yapıyı dua okuyunca daha çok çiçek açan bitki yetiştirmek dışında hangi motivasyonla ele geçirmek ister? Bu konuyu daha derinlemesine incelemek gerekiyor. Sizin açıklamalarınızdan byLock’u öğrendik. FETÖ’cülere kaynakları teslim edip kadrolaşmalarını, darbe için yazılım geliştirmelerini sağlamışsınız sonra da “Mağdur olduk.” diyorsunuz. Peki başka? Bu aşamada TÜBİTAK’ı bu yapılar nezdinde çok değerli yapan iki farklı özelliğinden söz etmek mümkündür. İlki, TÜBİTAK’ın dağıtılmasında büyük rolü olan teşvikler, diğer bir girişim isteğiniz fikirlerinizi devlete anlatıyorsunuz. Devlet de size içinde hibenin de olduğu birtakım ödemeler yapmayı kabul ediyor. Bu sürecin yönetimini ve takibini de TÜBİTAK yapıyor. Bu kapsamda araya birkaç kişiyi sıkıştırırsa farkına varır mıydınız, onu bilemiyoruz.

Bu durumun nedenlerine baktığımızda, kısaca, eğitim sistemine, üniversitelere, akademisyenlere dair bir değerlendirmede de bulunmak istiyorum. AKP Hükümetinin en başarısız olduğu alanlardan birinin eğitim sistemi olduğunu biliyoruz. Yazarları, akademisyenleri, gazetecileri hapse atarak Türkiye’de bilim yapılamaz hâle getirdiniz, bilim insanlarını boğan bir atmosfer yarattınız. Aydınlar, akademisyenler birbirlerine bağlı, sayıca az bir grup zaten. Bu insanlar üzerindeki her baskıyı dolaylı bir yoldan öğrenciler de hissediyorlar. Baskıların yarattığı negatif atmosfer nedeniyle de güvensiz ve umutsuz bir ortam yaratarak yaratıcılığı ve gelişmeyi engelliyor, ülkeyi terk etmelerine yol açıyorsunuz.

(Oturma Başkanlığına Başkan Süleyman Sadi Bilgiç geçti)

BAŞKAN – Sayın Çam, toparlar mısınız lütfen.

MUSA ÇAM (İzmir) – Bitiriyorum.

OHAL kararlarıyla baskıyı daha da arttırmış, sarayda toplayarak kendinizi alkışlattığınız rektörler eliyle bilimsel gelişmenin önünü tıkamış, biat kültürünü yerleştirmeyi hedeflemiş görünüyorsunuz. Ancak unutmayın, demokratik bir toplum özgür üniversiteleri olmadan var olamaz. Ne yazık ki akademisyen olmanın temel ilkelerinden biri olan özerklik ve özgürlükler hiçe sayılmaktadır. Çalışma yaşamı boyunca darbelere karşı demokrasiyi savunan, barıştan yana taraf olmuş ve cemaat gibi oluşumlara prim vermeyen çağdaş ve ilerici akademisyenler olağanüstü hâlin puslu havasında ihraç listelerine eklenmiştir. İhraç listelerine hangi gerekçelerle ve kimler tarafından isimlerinin yazıldığı bilinmezliğini korurken, emin olunan tek şey AKP iktidarının çağdaş ve demokrat akademisyenlere tahammülünün olmadığıdır.

Son sözüm: AKP, dünya görüşünü paylaşmayan akademisyenleri işsiz bırakarak cezalandırma yoluna yönelmiştir. Böylesi bir pratikten de gelişme beklemek mümkün değildir. Modern dünyada bilgiye dayalı yeni bir ekonomi kuruluyor. Bu ekonomide rekabet edebilmek için ileri teknolojiye dayalı sektörlerde çalışacak insanları yetiştirmemiz gerekiyor. Maalesef, ne bilgiye erişimde ne de problem çözmeye becerilerinde durumumuz parlak değil. Bizden bir WhatsApp çıkması için bilgiye erişimin de eleştirel düşüncenin de ülke ekonomisinin de temel sorun olduğunu kabul etmemiz ve buna göre adım atmamız gerekmektedir. Bunu başardığımız zaman bu topraklardan bir değil onlarca WhatsApp çıkacağına inancım kesindir.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Çam.

MUSA ÇAM (İzmir) – Son sözüm: Ama şunu da bilmeniz gerekiyor: Bütün konuşmamda eğitime ağırlık verdim. Bir taraftan eğitime ağırlık vermez, inovasyona ağırlık vermez, bilime ve teknolojiye ağırlık vermez de “Biz dindar ve kindar bir nesil yaratacağız.” diyecekseniz Türkiye’nin sonu çıkmaz sokaklardır, bizler inşaata devam edeceğimiz demektir arkadaşlar.

Saygılar sunuyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz Sayın Çam.

Sayın Çakırözer, buyurun.

UTKU ÇAKIRÖZER (Eskişehir) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakan, değerli milletvekili arkadaşlarım, hem Bakanlığımızın hem diğer kamu kuruluşlarının kıymetli bürokratları, değerli basın emekçisi meslektaşlarım; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Ben, Sayın Bakana da görevinde bir kere daha başarılar dileyerek başlıyorum. Kendisini, ben gazeteciliğimde kendisi bürokratken tanıma fırsatı elde ettim ve çalışmalarında ülkemizin çıkarlarının korunması yönünde uğraşlarına bizzat gazeteci olarak şahitlik ettim geçtiğimiz yıllarda. Umut ediyorum, Bakanlığı döneminde de aynı şekilde ülkemize hayırlı hizmetleri olur.

Aslında, ben, Sayın Çam’ın bıraktığı yerden devam edeceğim ya da bir nevi altını çizerek başlayacağım, o da şu: Tabii ki çok güzel hedefler gösterdiniz, projeler anlattınız ama bilim olması, teknoloji olması için olmazsa olmaz bir şey lazım, o da özgürlük ortamıdır, özgür düşüncedir. Maalesef, ülkemiz şu anda böyle bir ortamda değildir. Öncelikle, uzun bir süreden beri tartıştığımız, akademisyenler -beğenelim, beğenmeyelim, katılımlım, katılmayalım fikirlerine- düşünceleri nedeniyle bilim ortamından uzaklaştırılmaktadır ülkemizde. Bu noktada da Hükümetin akademisyenlerin bilime katkısı konusunu gözardı eden yaklaşımını doğru bulmadığımı ifade etmek istiyorum.

Tabii, aynı şekilde, Sayın Zekeriya Temizel ve diğer milletvekillerimiz de vurguladı, ben aynı şekilde, TÜBİTAK’ın, TÜBA’nın özerk kuruluşlar olarak Türk bilimine, akademiye, bilimsel düşünceye katkı vermelerinin daha isabetli olacağını söylemekteyim. Aslında, biz bunu yıllardır burada, Komisyonda olsun, Genel Kurulda olsun, bütçe konuşmalarımızda söylemekteyiz. Sizlerin de bildiği bir rakamı paylaşmak istiyorum.

Tabii, bu kadar devlet tarafından atanan bilimsel kurumlar, kurullar olunca bilim üretimi maalesef yeterli şekilde artmıyor. Türkiye’nin uluslararası alanda referans gösterilen makalelerinde bir yükseliş değil, düşüş içinde olduğunu görüyoruz. Örneğin hemen komşumuz İran’la yapılan kıyaslamalara ilişkin, gazeteci yazar değerli meslektaşımız Orhan Bursalı’nın bir makalesinde aktardığı rakamları sizinle paylaşmak isterim: Nanoteknolojide yazılan makaleler bağlamında İran dünyanın 7’nci sırasındayken Türkiye 20’nci sırasındadır. 5.525 makaleye karşılık Türkiye 1.594 makale, atuf yapılan makale sayısından bahsediyorum. Pardon, yazılan 5.525, atuf yapılanlarda ise 5.043 ve 1.313 şeklinde bir kıyaslama var. Değişik alanlarda yine İran’la bilimsel makaleler konusunda bu durum, yani bizim geriden gidişimiz varlığını korumaktadır.

AR-GE konusunda hedefler var, çıkarılmış olan bir kanun var, siz de vurguladınız, umut ediyoruz ki artar ama biliyorsunuz, bu konuda AR-GE’deki rakamda harcamanın bütçedeki oranlarına bakıldığında ve sektörel dağılımlarına bakıldığında istenen oranlar olmadığı gözleniyor. 2015 yılında AR-GE harcamaları 6 milyar 173 milyon lira olarak gerçekleşiyor ama bütçedeki payına baktığınızda, 2014’te yüzde 1,12 iken 2015’te bunun 1,08’e gerilediğini görüyoruz. O yüzden bunun bütçe içindeki payının da net bir şekilde artırılması gerekmektedir.

Tabii ki, biz eğitim bütçesinde, eğitimle ilgili, YÖK'le ilgili bütçelerde söylemeye devam edeceğiz, az önce söylediğim özerklik, bağımsızlık konusunun önemini. Bu noktaya gelmişken, bütçenizde bahsettiğiniz bazı savunma sistemleri oldu, aslında eski görevinizde de Savuna Sanayi Müsteşarlığındaki görevinizde de yakından ilgiliydiniz. Bilim, Sanayi Bakanlığı olduğu için ve ileri teknolojiler bağlamında ilgilendirdiği için bir üzüntümü paylaşmak isterim, daha önce de sözlü olarak paylaştığım: Ülkemize güneydeki komşumuz Suriye içinden atılmakta olan roketlere ve Kilis'te yurttaşlarımız üzerine düşen, can kayıplarına neden olan, yaralanmalara neden olan roketlere bizim kendi savunma şirketlerimizin bir çözüm bulamaması, bahsettiğimiz, aslında, işte yapılmakta olan roket sistemlerine rağmen bir çözüm bulunamaması ve Amerika Birleşik Devletleri'nden yine sorunu çözmeyecek bir sistem arayışına gidilmesini ben çok yazık diye niteliendiriyorum. Savunma sanayine yapılan bu kadar yatırıma rağmen, aslında bu konuda başlatılmış olan projeler vardı ama bunun bitirilememiş olması ve bir kriz anında uygulamaya konulamamış olması üzüntü vericidir.

Konuşmamın son bölümünde de, sizin bütçenizle ilgili, seçim bölgem olan Eskişehir'de Sanayi Odası ve Ticaret Odası başkanlarımızla konuştum, onların da hem yapıcı katkılarını hem de taleplerini size aktarmak isterim: Bakanlık tarafından yürütülen kamu-üniversite-sanayi iş birliği kurullarının işlerliğinin tartışmalı olduğunu düşünüyor odalarımız. Kurulların kaynaklarının doğru kullanılması için, özel sektör eliyle kontrol edilebilmesi için meslek kuruluşlarına görev verilmesi, bütçelendirilerek yerel projelerin üretilebilmesi için görevlendirilmelerinin önemine dikkat çekiyorlar.

Yine, TÜBİTAK ve KOSGEB'den projelerde ödenek alan, fon alan sanayicilerimizin bu ödeneklerini alamadığı bir süredir, belki de bu FETÖ operasyonu nedeniyle ve çok ciddi sıkıntı içinde olduklarını benimle paylaştılar. Mutlaka, bu bütçenin ödenekleri çıkar çıkmaz, ödeme yapılmasını beklediklerini, yoksa bunun bir zincirleme etki yaratacağına, yapılamayan ödemelerin ve bu sıkıntısını kendilerine aktardılar. Bir de, Eskişehir'de biliyorsunuz raylı sistem merkezi anlamında bir URAYSİM yatırımı bulunmakta, bu yıl aktif bir şekilde yatırım başladı.

Şimdi, buna ilişkin AR-GE'yi desteklemek için bir özel teşvik bölgesi oluşturulması talebimiz var. Yine TÜBİTAK tarafından verilen desteklerden 1.512 tekno girişim desteğinde de Eskişehir'in önceliklendirilmesini istiyor sanayicilerimiz, girişimcilerimiz. Uygulamalı girişimcilik desteğinde iş yeri açma başarısını kentin bunu hak ettiğini gösterdiğini, Türkiye ortalamasında eğitim alan 20 kişiden 1 kişi iş yeri açıyorken Eskişehir'de bunun 6 kişiden 1'i olarak gerçekleştiğini vurgulayarak sizden destek istiyorlar.

Eskişehir'de animasyon sektörü güçlü bir sektör olduğu için ona hamilik edilmesini sizden talep ediyoruz hep birlikte ve yine, ağır sanayi kültürü olan, nadir kentlerden biri olarak sanayinin ihtiyaç duyduğu altyapı yatırımlarının aksamaması için şehre Bilim, Sanayi Bakanlığının da özellikle otomotiv öncelikli olarak desteğini, destek ihtiyacını vurguluyoruz. Eskişehir'de ileri teknoloji yatırımları da artık bir doğal gündemdir, gelişimi için uzun süredir vadedilen ileri teknoloji üniversitesinin de Bakanlığınızca, yani açılması için Bakanlığımızdan destek verilmesini rica ediyoruz. Bütçenizin hayırlı olmasını dilerim.

Saygılarımla.

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

Sayın Gizligider...

EBUBEKİR GİZLİGİDER (Nevşehir) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Sayın Bakanım, öncelikle bütçemiz hayırlı, uğurlu olsun. İnşallah, Bakanlığımızın daha büyük bütçelerini burada oylayalım.

Birkaç konuda fikrimi beyan etmek, birkaç konuda da tavsiyemi sunmak istiyorum: Bu yerli otomobil meselesinde, tabii, sabahki bölümde de gündeme gelen birkaç husus vardı. Keşke bu işlere 1960'larda başlayabilmiş olsaydık. Şu an herhâlde farklı teknolojileri konuşuyor olacaktık, farklı bir pazardaki büyük oranımızı belki konuşuyor olacaktık. Ama bir şekilde yaptırılmadı, yapamadık. Şu anda sizden istihdamımız ve milletin de bize sık sık söylediği, her seçimde duyduğumuz, sık sık vatandaştan duyduğumuz şu: “Bu işten vazgeçmeyin.” Yani işte bir başka marka mı alalım, yoksa pazarda yer almak adına farklı bir yol mu izleyelim gibi öneriler –şunu söyleyebilirim ki- vatandaşımız tarafından kabul edilmiyor, bunu da aktarmak bizim vazifemiz. Belki geç olmasının farklı artıları da olacaktır. Yani yeni teknoloji sistemleri, yeni motorlar, elektrikli otomobiller yönünden. İnşallah burada başarılar diliyoruz ve bence bu atılımınızın, özellikle Bakanlığınızda somutlaşan bu atılımın bize çok büyük bir kazanımı şu, öz güvenimiz yeniden kazandırıldı diye düşünüyorum. Bu yönüyle de teşekkür ediyoruz, sabırsızlıkla bekliyoruz Sayın Bakanım.

Bütçeden ayrılan pay tabii ki, son on dört yılda katbekat arttı, inşallah bunu daha fazla arttıracamız, hep beraber arttıracamız. Buna dair birkaç noktada tespitlerim ve tavsiyelerim âcizane olacak. Bu yerli mucitler meselesi var, sık sık, eminim, sizin de gündeminize gelen, Anadolu'da farklı farklı noktalarda bir anda ortaya çıkan insanlar var. Bizim coğrafyamızda da bunlar zaman zaman ortaya çıkıyor. Bu noktada herhâlde yarışmacı, ödüllendirici, farklı bir sisteme sanki ihtiyaç var. Biraz el yordamıyla gidilmeye çalışılıyor ve zaman zaman devletin soğuk yüzüyle karşılaşılabilir ve bu da tekrar o insanları küstürebiliyor yahut kabuğuna çekilmesine sebep olabiliyor. Bunu takdirinize ve ilginize arz etmek istiyorum.

Yine “orta gelir tuzağı” dediğimiz meselede sizin Bakanlığınız çok önemli bir rol üstlenecek diye düşünüyoruz. Yani gerek organize sanayi gerek icat noktasında, yeni yapılanmalar noktasında sizlerin desteği buradan vazgeçmeden yeni açılımlara herhâlde ihtiyacımız var Sayın Bakanım, bunu sunmak istiyorum.

Bir de bizzat ben kendi çocuklarımdan tespit ettiğim bir şey var: Az önce sağ olsun TÜBİTAK Başkanımı da bu konuyu istişare etmeye çalıştık. Çocuklarımıza bu işleri özendirmemiz lazım Sayın Bakan. Çizgi filmler inanamayacağınız kadar etkili, yani çok ilginç örnekler anlatabilirim bu noktada. Gerek TRT'yle gerek diğer özel yayıncı kuruluşlarla bu konuda ortak bazı şeyler çalışılabilir diye düşünüyorum. Yani onlara rol modeller, yani bir nevi yeni kahramanlar sunmak adına, işte mucit Türkler, yani geçmiştekilerden tutun da, Hezârfen'dan turalım da -hemen aklımıza geliveren- Ali Kuşçu'dan turalım da gündemimizdeki, yakın zamandaki, cumhuriyet tarihindeki örneklerle kadar. Bunları biraz işlememiz lazım diye düşünüyorum. Bu, belki bir katkı olarak size fayda sağlayabilir.

Yine, efendim, Millî Eğitimle entegre bir faaliyet konseptine ihtiyaç var diye düşünüyorum. Çünkü çocuklarımız var ve onların eğitime kendimizce katkı sağlamak istiyoruz. Bilim Çocuk Derginiz var, değil mi? Çok da beğeniyoruz, kendimize göre bir katkı sağlamak adına onu alıp okullarda dağıtmak gibi, tamamen bireysel tercihlerle alakalı bir faaliyet içinde olmaya çalışıyoruz. Ama Millî Eğitimle ortak, entegre, kitaplarda bu konuların işlendiği bir yöntemin faydalı olabileceğini düşünüyorum. Bunu da dikkatinize sunmak istiyorum.

Bir de, efendim, yerelde, Nevşehir'de “ponza taşı” dediğimiz, bu briket imalatında da kullanılan, “bims” şekliyle de ifade edilen bir maden var. Yakın tarihte araçlardaki yakıtın yaklaşık yüzde 60-70 oranına kadar düşmesiyle ilgili bir yerel mucidimiz bir çalışma yaptı, konu Bakanlığa da aksettirildi, Bakanlığın da bilgisi var. Şunu anlatmaya çalışıyorum: Bu tür madenlerin farklı özellikleriyle ilgili bir

çalışmamız var mı? Yani, muhakkak gündeminize geldiğinde ya da size aksettirildiğinde illa ki bununla ilgili bir çalışma yapılıyor ama bu baştan sona taranarak acaba farklı bazı çıkışlar bulunabilir mi? Bunu da sizin dikkatinize sunmak istiyorum.

Bir de, İsviçre-Fransa sınırında “CERN”de şu anda, malum, dünyanın belki en büyük araştırması yapılıyor, büyük çarpışma. Bu noktada Türkiye’nin katkısı ne? Bildiğim kadarıyla 2 fizikçimiz orada, yanlış bilmiyorsa 2 fizikçimiz orada. Bu konuda da biraz bizim de aydınlanmamız noktasında biraz bilgi verirseniz sevinirim.

Tabii ki, burada karşılıklı konuşmak adına değil ama Sayın Çam az önce bahsedince “biat”, “üniversite”, “akademik seviye” falan diye, tabii bizim de aklımıza farklı şeyler geldi. Bunu mukayese etmek adına söyleyemiyorum. Hiçbir siyasi görüşün hiçbir üniversite odağı olmamalı. Ama 28 Şubatı hatırlıyoruz tabii, 28 Şubatta hem de Cumhurbaşkanlığında ya da devletin diğer resmî seçilmiş kurumlarında değil, karargâhta, Genelkurmay karargâhında brifing alan akademisyenleri hatırlıyoruz. Onu da hatırlamak istemiyoruz. Burada karşılıklı konuşmak adına değil ama hakikaten artık biraz bu siyasi çekişmelerden öte amaca matuf bir kanaat birlikteliğine, katkıya ihtiyaç var diye düşünüyorum. İnşallah o günler gitti, bir daha gelmeyecek, bin yıl bir daha gelmeyecek inşallah. Çünkü bilimin, araştırmanın, fikir özgürlüğünün hakikaten temeline dinamit koyan günlerdi. Geçmişe göre daha iyiyiz, ümit ediyoruz, bundan sonra daha iyi olacağız ve şunu tekraren vurgulamak istiyorum: Bakanlığımızın çalışmaları milletin öz güvenini tekrar yerine getirme noktasında çok büyük bir rol üstlenmekte. İnşallah, yolunuz açık olsun. Bunları dikkatinize sunmak istiyorum.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Sayın Kuşoğlu, söz sizin, buyurunuz.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Teşekkür ederim.

BAŞKAN - Son konuşmacıydı, ondan sonra soru işlemi yapıp Sayın Bakana söz vereceğim.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Bugün erken bitireceğiz herhâlde?

BAŞKAN – Ulaştırma Bakanlığı geliyor.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Evet, Ulaştırma uzar.

Sayın Başkan, değerli milletvekili arkadaşlarım, Sayın Bakanım, değerli bürokratlar ve basın mensupları; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Sayın Bakanım, ilk bütçe toplantınız, hayırlı uğurlu olsun, inşallah başarılı olursunuz. Önemli bir görev tabii ki, başarılı olmanızı diliyoruz. Ama çok kötü bir zamanda da böyle bir görevi aldınız. Birkaç gün önce, daha doğrusu dün yayımlanan Eylül ayına ait üretim rakamları da oldukça kötü geldi. Şubattan beri Türkiye’deki sınai üretimiyle ilgili olumsuzluklar devam ediyor. Bir yıl öncesine göre, eylül ayında 3,1’lik bir azalış var, sıkıntılarla dolu.

Bilmiyorum, ben rahatsızlığım dolayısıyla sunumunuza yetişemedim ama nasıl bir vizyon çizdiniz? Yani bu bilimsel araştırmalarla ilgili, teknolojiyle ilgili neler yapmayı düşünüyorsunuz?

Türkiye çok büyük bir ülke. Böyle büyük bir ülkede, nüfusunun da çok olduğu bir ülkede herkese aynı şekilde muamele etmek, herkesi aynı bilgi, beceri seviyesinde görmek yanlıştır diye düşünüyorum. Yani, özellikle, kabiliyetli öğrencileri, kabiliyetli kişileri seçebilmek lazım. Bizim geçmişte bu tür örneklerimiz vardı, okullarımızda, işte fen liseleri örneği öyle, dejenere edilmeden önce. Oradan çok başarılı öğrenciler çıkar, yetiştirilir sonuna kadar takip edilirdi, TÜBİTAK da bilim adamı yetiştirme grubuyla onları takip ederdi, başarılı işler de yapılmıştı. Bu dönemde de böyle spesifik çalışmaların

yapılması gerektiğine inanıyorum. Herkese aynı şekilde muamele etmek doğru değil. Bir de Türkiye'nin kalkınması için de, gelişmesi için, özellikle teknolojide ilerleyebilmesi için belli yerlere özellikle yatırım yapılması gerektiğine de inanıyorum.

Bakın, biraz sonra –dediği gibi Başkanın- Ulaştırma Bakanlığının bütçesi gelecek. Ulaştırma Bakanlığı en fazla yatırım yapan Bakanlık. Bu dönemde yol, su, köprü inşaatlarına, vesaire çok büyük yatırımlar yaptık ama yatırımlarımızın çoğu İstanbul'a ait biliyor musunuz? İstanbul'a yapmışız, Kars'a yatırım yapmamışız, gelecek olan Bakan da Karslı. Anadolu'nun çeşitli yerlerinde yatırım yok. Oralardaki aklı başında, düzgün, zeki öğrencileri, kişileri ya da yatırımcıları işin içine çekemiyoruz. Buralarda kurulması gereken bölgelerle belki vergisiz, daha fazla teşvik edeceğimiz bir yapılanma anlayışıyla yerlerinde tutabiliriz bu insanları, oralara yatırım yaptırabiliriz ve çok daha güzel işler yapabiliriz, bunu da düşünmek gerekir diye düşünüyorum. Sadece belli bölgeleri kalkındırarak olmayacak bu iş. Çünkü hepimiz, Kocaeli sonrasına, İstanbul'a yığılıyoruz, yani İstanbul'un nüfusu 20 milyonu geçti, anormal bir durum, sürekli yatırımlarımızı oraya yapıyoruz, anlamak mümkün değil. Onun için bu dağılımı çok iyi görmek, anlamak, ona göre yatırım yapmak gerekir ve aklı başında insanları da ortaya çıkarmamız da gerekir.

Bu PISA testini biliyorsunuz, PISA'ya son on yıldan fazladır biz katılıyoruz ve hepsinde şimdiye kadar fen bilimleri, matematik ve Türkçe'de hep sondan 3'üncü olmuşuz OECD içerisinde. Analiz yapamayan...

İnsanlar taklit ederler çevresinde gördüklerini, bir taklit ederler, çevresindeki insanlar gibi olmaya çalışırlar ama kendilerinin de analiz yetenekleriyle, kabiliyetleriyle bunu aşması lazım, insan olması lazım. Bilgi ve beceresinin üzerinde onu irfan sahibi kılmak lazım, işte bunu yapabilmemiz lazım, bizim bunu vermemiz lazım. Tabii, bu tümüyle sizin göreviniz değil, Millî Eğitim Bakanlığının da bu konuda çalışmalar yapması lazım, diğer bakanlıkların da bu çalışmaları yapması lazım. Size geldiğinde belli bir seviyede olması lazım. Onun için kolaylıklar diliyorum, işiniz zor.

Bir de yine konuşulmuştur ama son yıllarda biz buradaki toplantılarda geçen dönemde hep “Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı” deyince en fazla vaktimizi bu otomobil meselesine ayırdık, otomobil ne kadar önemli oldu? Hiç önemli değil aslında bu kadar. Ama çok büyük bir iddiayla başlandı. Nihat Bey zamanından beri biz o iddiayı yaşıyoruz. Hâlbuki o kadar önemli değildi. Sonra Fikri Bey zamanında da devam etti, epey de bir harcama yaptık. Ne kadar oldu? Geçen dönemlerde de bununla ilgili harcamalar yapıldı, ne kadar olduğunu verebilerseniz memnun olurum ve onun sonucu nedir öğrenmek isteriz.

Sayın Bakan, biliyorsunuz, sadece 2017 bütçenizi yapmıyoruz, aynı zamanda 2015 bütçesiyle ilgili olarak da, size verilen ödeneklerle ilgili olarak da bir denetim görevi yapıyoruz, Sayıştayın bize verdiği raporlar üzerinden bu denetimi yapıyoruz.

2017'yle ilgili olarak 10 panel araç istemişsiniz. Zannediyorum leasingle otomobiller kiralanıyor sizin Bakanlıkta, öyle mi? Yani sadece 10 panel istenmesi güzel, binek otomobil talebiniz yok (T) cetveline göre ama leasingle otomobil mi kiraltıyorsunuz Bakanlık olarak? Biliyor musunuz acaba? Leasingle mi alıyorsunuz otomobillerinizi?

BİLİM, SANAYİ VE TEKNOLOJİ BAKANI FARUK ÖZLÜ (Düzce) – Personelin ihtiyaç duyduğu otomobil için üç yıl süreyle ihaleyle kiraltıyoruz.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Kiraltıyorsunuz.

BİLİM, SANAYİ VE TEKNOLOJİ BAKANI FARUK ÖZLÜ (Düzce) – Doğru.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Hiç talep olmayınca, binek otomobil talebi olmayınca öyle olduğunu düşündüm.

Sayın Bakan, bir de 2017'yle ilgili olarak şöyle bir şey var: (E) cetvelinin 85'inci maddesinde diyor ki, 2002'yle ilgili bir düzenleme: "Endüstri Bölgeleri Kanunu'nun 3'üncü maddesine göre kurulan endüstri bölgeleri işletme müdürlüklerinin yönetim ve işletilmesine ilişkin giderler, endüstri bölgelerinin kuruluşunu tamamlayıp bünyesindeki işletmelerin 3/2 oranında üretime geçmelerine kadar bakanlık tarafından harcamaları karşılanacaktır." Buradan, bakanlık bütçesinden aktarma yapılmak suretiyle. Şimdiye kadar bununla ilgili ne kadar aktarma yapıldı, ne kadar harcama yapıldı? Bunun usul ve esasları Maliye Bakanlığınca, sizinle birlikte tespit edilecekmiş. Şimdiye kadar bununla ilgili ne yapıldı acaba? Yani bu çok klasik bir cümle mi? Hiçbir şey yapılmayan bir cümle mi yoksa bu? Yani uygulamasına son verilmiş bir konu da olabilir, onun için boşu boşuna (E) cetvelinde yer alıyor da olabilir, onu sormak istedim. Ne kadar şimdiye kadar aktarma yapılmış hangi yıllarda?

KOSGEB'le ilgili Sayıştay raporunda -Sayıştay raporlarını herhâlde arkadaşlarımız özetlemişlerdir, Sayın Temizel de bazı konuları söylemiş- KOSGEB'le ilgili 1 bulgu, 8 de denetim görüşünü etkilemeyen bulgu var. Bunlardan bir tanesini özellikle sormak istiyorum: KOSGEB organizasyon yapısı içerisinde 10 adet daire başkanlığı bulunmasına rağmen 12 daire başkanı görevlendirilmesi. Bu, 2015'te olan bir hadise, 2015'teki tespit bu. Şimdi, devam ediyor mu acaba? Kadro mu alınamadı, zorunluluktan mı oldu? Kamu idaresi, cevabında, "İşlerin biriktiği, başkanlığın artan iş yükü karşısında 2 daire başkanı görevlendirilmesi yoluna gidildiği" demiş ama bu devam ediyor mu? Bu şekilde devam edilmesi de doğru değil, bununla ilgili gerekenin yapılması lazım tabii.

Türk Standartları Enstitüsüyle ilgili de güzel bir rapor var, 10 bulgu var, önemli bulgular Sayın Bakanım bunlar. Birçok kurumla ilgili olarak Sayıştay 10 bulguda bulunmamış, bunlar önemli bulgular, bunun değerlendirilmesi gerekir.

Patent Enstitüsüyle ilgili olarak da 15 bulgu var denetim görüşünü etkileyen ve çok önemli bulgular bunlar, 15 bulgusu var.

Bilimler Akademisiyle ilgili olarak ve TÜBİTAK'la ilgili olarak da öyle. TÜBİTAK'la ilgili birkaç yıl önce, şimdiye kadar gördüğüm en kötü Sayıştay raporu yazılmıştı, biraz toparlanmış TÜBİTAK ama daha da iyi olması gerekiyor.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Yine bazı eleştiriler vardı ama çok kötüydü o Sayıştay raporu.

BAŞKAN – Buyurun Sayın Kuşoğlu.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Sanıyorum 2013 raporunda 40'a yakın bulgu vardı TÜBİTAK'la ilgili olarak Sayıştay raporunda. Toparlanmış görülüyor ama daha iyi hâle gelmesi lazım.

Yine, Bakanlığımızla ilgili raporda da aynı şekilde eleştiriler var, 4 bulgu var denetim görüşünü etkileyen.

Sayın Bakanım, hayırlı, uğurlu olmasını diliyorum bütçelerinizin, başarılar diliyorum.

Çok teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Sayın Kuşoğlu, teşekkür ediyorum.

Değerli arkadaşlar, bütçe ve kesin hesaplar üzerindeki konuşmalar tamamlanmıştır.

Şimdi, soru işlemine geçeceğim. Soru sormak isteyen milletvekillerimiz lütfen sisteme giriş yapsınlar.

Sayın Bekaroğlu...

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

Sayın Bakanım, bu FETÖ soruşturması çerçevesinde TÜBİTAK yüksek lisans, doktora burslarını durdurdu ama yani bu durdurma tespiti eşliğinde -şu FETÖ'cü, şöyle araştırma yapıldı- herkesinkini durdurdu. Sanki bu, “Gemide 1 terörist var ama bin tane de yolcu var, gemiyi batıralım.” gibi bir şey. Bu çocukların bir kısmı sadece TÜBİTAK bursuyla geçiniyor, yurt dışı burslarla ilgili de aynı şeyler oldu. Bu konuda gelişmeler nedir? Şu aşamada neler yapılıyor, bunu merak ediyorum.

İkinci sorum: Piyasa gözetimi ve denetimi şeyinde siz “Yılın ilk on ayında 114 bin küsur farklı marka ve model arasında denetim sonucu uygunsuz bulunan 39.986 ürün arasında insan sağlığı, can ve mal güvenliği için risk oluşturan 189 ürünün piyasa arzını yasakladık, arz edilenleri de toplattık.” diyorsunuz ve 7,4 milyon TL de idari para cezası kesmişsiniz. ÇAYKUR’la ilgili, çayla ilgili bu konuda ciddi bir problem var. Türkiye’de yılda 300 bin ton kuru çay tüketiliyor, Türkiye 240 bin ton civarında çay üretiyor, 50-60 bin ton kaçak çay giriyor, bunu herkes biliyor. Bu konuyla ilgili yapılan denetimler var mı? Bu yakalanan çaylara ne oluyor, nasıl değerlendiriliyor? Çünkü burada hem tüketici zarar ediyor hem iç piyasada üreticiler zarar ediyor hem de yani ciddi bir şekilde, bu çayların zararlı olduğuna dair, son derece sağlığa zararlı olduğuna dair de raporlar var. Bu konuda yapılan çalışma var mı, bundan sonra yapar mısınız?

Bir başka soru: Çok sayıda bilim insanının yurt dışına gittiğine dair ciddi iddialar var, veriler var hatta, bu konuda bu işi takip eden uluslararası kuruluşların yaptıkları araştırmalarda yurt dışında belli yerlere en çok Türkiye’den giden bilim insanlarının başvurduğu söyleniyor. Sizin bir çalışmanız var mı? Son yıllarda, 2013, 2014, 2015, 2016’da ne olmuş? Bir de 15 Temmuzdan sonra büyük bir artış olduğu söyleniyor, bu konuyla ilgili yapmış olduğunuz çalışma var mı?

BAŞKAN – Sayın Bekaroğlu, lütfen, toparlarsanız.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Bitiriyorum.

BAŞKAN – Soruyu geçti çünkü bu.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Öyle mi? Tamam, bitirdim.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Sayın Tarhan...

TAHSİN TARHAN (Kocaeli) - Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakan, son beş yıl içinde kapanan fabrika sayısı kaçtır? Yerli ve millî otomobilde geline son durum nedir? Şimdiye kadar yerli otomobile ne kadar kaynak aktarılmıştır? Şu anda aktif olan organize sanayi bölgesi sayısı kaçtır? Kaç OSB atıl durumdadır? Sanayide üretim maliyetini düşürmek için Bakanlığınızın acil bir eylem planı var mı? 15 Temmuzdan bu yana FETÖ’yle bağlantısı tespit edilen şirket, fabrika sayısı kaçtır? Yasal olarak yetkiniz var, belli bir tarih geçtiği hâlde organize sanayi bölgelerindeki yatırım yapılmayan arsaların kamuya devri gündeminizde var mı?

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

Sayın Özdemir...

SİBEL ÖZDEMİR (İstanbul) - Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakan, burada, sunuşunuzda TÜBİTAK'la ilgili kısımda bir cümle var: "Fetullahçı terör örgütünün en fazla faaliyet gösteren kurumlarımızdan biri TÜBİTAK olmuştur." Bu bütçe sunuşunda Türkiye'nin en stratejik kurumlarından biri olan TÜBİTAK için böyle bir cümle kullanılması ve burada -konuşma anında da belirtmişim- Hükümetiniz ve Bakanlığınız açısından çok büyük bir sorumluluk. Yani bunun sorumlusu olmak ve bu cümlenin burada yer almasını tekrar hatırlatıyorum.

Ancak TÜBA'yla ilgili bu Fetullahçı cemaatçi yapılanma noktasında bir bilgi verilmemiş. Bu türlü bir yapılanma var mı? Bu gerekçeyle görevden ayrılanlar var mı TÜBA'da?

Bir de, yine sunuşunuzda "preaccession" Avrupa katılım öncesi fonlardan bahsetmişsiniz, belli sayıda bu fonlardan, işte 44 proje fonlandığını ve 43 ilde ama bu projelerin kapsamı, içeriği ve nasıl alındığı, dağıtımının nasıl yapıldığı noktasında ayrıntılı bilgi yok. Bir de çok önemli, Avrupa Birliği müzakere sürecinde biliyorsunuz geçici olarak kapatılan tek bilim araştırma faslı var ve Avrupa Birliğinin AR-GE ve yenilik programı olan çerçeve programlarıyla ilgili bir bilgi yok sunuşunuzda. Bununla ilgili nasıl bir proje, çalışma ya da ayrıntılı, detaylı bilgi verebilir misiniz? Çünkü bu çerçeve programlarına katılımımız, kaynak alımımız ne noktada? Bununla ilgili bilgi vermenizi talep edeceğim.

Bir de, çizgi filmlerden bahsetti vekilimiz ve bunların işte, bilimsel noktada geliştirilmesi, bir algı yaratılması. Ancak sayın vekilimiz ve Sayın Bakanımız, on dört yıldır ülkemizi yöneten sizin iktidarlarınız, eğitim politikasını ve eğitim müfredatlarını nasıl planladıklarını, nasıl katlettiklerini, affedersiniz, özellikle sadece bilimsel değil, kültürel, sanatsal, spor, genel kültürle ilgili derslerinden nasıl uzaklaştırdığını... Öğrencilerimizin burada TÜBİTAK'ın önemli çalışmaları var, değerli bilimsel, bunların Millî Eğitim Bakanlığıyla bir iş birliği bir protokolle eğitim kurumlarımızda yaygınlaştırılması noktasında belki bir öneride bulunabilirim size.

BAŞKAN – Sayın Özdemir, sorunuzu...

SİBEL ÖZDEMİR (İstanbul) – Tamam, teşekkür ederim.

BAŞKAN – Ben teşekkür ederim.

Evet, Sayın Aksu.

İSMAİL FARUK AKSU (İstanbul) – Teşekkür ederim.

Sayın Bakanım, benim de seçim bölgem olan İstanbul Arnavutköy, Hadımköy sanayisi Türkiye ihracatının yaklaşık yüzde 10'unu tek başına karşılıyor. Bununla beraber aynı bölgede yaşayan vatandaşların yine yüzde 10'u fonlardan, kaymakamlıklardan aldıkları sosyal yardımlarla geçiniyorlar. Bu çelişkiyi nasıl değerlendiriyorsunuz? Bu tür yapıların toplumsal hayatta, toplumla birleştirilmesi, entegrasyonu yönünde bir çalışmanız var mı?

İkincisi, araştırmacı insan gücü kapasitesinin geliştirilmesi, ileri araştırma ve geliştirme çalışmaları için alanında temayüz etmiş Türk ve yabancı araştırmacıların ülkemizin istihdamını cazip hâle getirmek amacıyla yeni bir çalışmanız var mı? Daha evvel TÜBİTAK'ın bir çalışması oldu, onun da sonuçları hakkında bilgi verirseniz sevinirim. Bildiğim kadarıyla çok fazla bir netice alınamadı.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

Sayın Çakırözer.

UTKU ÇAKIRÖZER (Eskişehir) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakan, Eskişehir'e havacılık ve raylı sistemler konusunda yeni yatırımlar gündemde mi?

İkinci olarak da daha önce vurgulamıştım, TÜBİTAK ve KOSGEB teşviklerinden faydalanan girişimcilerin ödemelerin önü ne zaman açılabilir? IPA programlarından Eskişehir'in faydalanması mümkün mü?

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

Sayın Arslan.

KAZIM ARSLAN (Denizli) – Sayın Bakan, akaryakıt istasyonların denetimleri periyodik olarak değişik tarihlerde yapılıyor mu? Akaryakıt istasyonlarında akaryakıt çok farklı fiyatlarda satılıyor hatta fiyat farklarını görüyoruz, bunun nedeni nedir? Satılan akaryakıtlar arasında kalite farkı var mıdır? Fiyat farkı bundan mı kaynaklanıyor? Akaryakıt istasyonlarındaki pompaların düzgün çalıştığı noktasında ölçümler yapılıyor mu? Tüketicilere güven verecek şekilde denetim sonucu verilecek bir belgeyle bu akaryakıt istasyonu şu tarihte denetlenmiştir gibi bir levha asılmasını ve astırılmasını düşünüyor musunuz? Sizden önceki Sayın Bakana da söylemişim ama uygulanmadı, sizden bunu bekliyorum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Evet, değerli arkadaşlar, soru işlemi bitmiştir.

Evet, şimdi görüş, eleştiri ve sorulara cevap üzere Sayın Bakanımıza söz vereceğim.

Sayın Bakanım, süreniz otuz dakikadır, eğer eksik kalırsa bir parça uzatmayı yaparız, sürenizi başlatıyorum.

Buyurunuz.

BİLİM, SANAYİ VE TEKNOLOJİ BAKANI FARUK ÖZLÜ (Düzce) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Öncelikle 19 milletvekili arkadaşımız söz aldı, 19 arkadaşımız değerlendirmelerde bulundu ve katkı sağladı, çok çok teşekkür ediyorum kendilerine. Bu 19 arkadaşımız: Mustafa Kalaycı Bey, Zekeriya Temizel Bakanımız, Faruk Çaturoğlu Zonguldak Milletvekilimiz, Tahsin Tarhan Bey, Cemal Öztürk Bey, İsmail Faruk Aksu Bey, Mehmet Bekaroğlu, İbrahim Aydemir, Tacettin Bayır, Didem Engin, Kadim Durmaz, Sibel Özdemir, Kazım Arslan, Ergün Taşçı, Sami Çakır, Musa Çam, Utku Çakırözer, Ebubekir Gizligider, Bülent Kuşoğlu arkadaşımız. Kendilerine çok çok teşekkür ediyorum katkıları için, değerlendirmeleri için.

Şimdi, ben aslında sorulara cevap vereceğim ama öncelikle bir değerlendirmede bulunayım, arkadaşlarımızın görüşleriyle ilgili. Mustafa Kalaycı Bey, bir değerlendirme yaptı ve önerilerde bulundu, tekrar teşekkür ediyorum. Bir değerlendirmesinde yüksek teknoloji ürünlerinin payının düşük olduğunu ifade etti. Şimdi, bu tabii 2002-2016 mukayesesi yaparken evet, yüksek teknoloji ürünlerde bir düşüş söz konusu ama Türkiye'nin daha çok altyapısının müsait olduğu orta yüksek teknoloji ürünlerinin hem üretiminde hem gayrisafi millî hasıladaki payında hem de ihracatında bir artış var. Örneğin 2002'de yüzde 24 olan pay 2015'te yüzde 31'e çıkıyor. Yine, orta düşük teknolojilerde yüzde 22'den yüzde 29'a çıkıyor ve yine burada iyi bir gelişme var, 2002'de düşük teknoloji ürünlerin imalat sanayimizdeki payı yüzde 47,2 iken bugün yüzde 34'e düşüyor. Dolayısıyla yüksek teknolojide bir gerileme olmakla birlikte Türkiye'nin üretim altyapısının daha müsait olduğu sektörlerde iyileşme var, bunu ifade etmek isterim öncelikle.

Yine, Mustafa Kalaycı Bey üretim reform paketiyle ilgili tartışmalardan bahsetti. Şimdi, bu görüşe açılan bir çalışmamız, bunu görüşe açtık, şu anda değerlendiriliyor. Bu tamamlandığında yani biz paketi nihai hâle getirdiğimizde bunu hem Komisyon üyesi arkadaşlarımızla hem de muhalefetle görüşeceğiz yani ben bizzat gelip muhalefete bu konuda bilgi vereceğim. Bizzat Bakanlığımızın ilgili Komisyonuna bilgi vereceğim, bunu birlikte sonuçlandıracağız, bunu ifade edeyim. Yine biliyorsunuz...

BAŞKAN – Mali hüküm var mı içerisinde efendim?

BİLİM, SANAYİ VE TEKNOLOJİ BAKANI FARUK ÖZLÜ (Düzce) – Efendim?

BAŞKAN – Mali hüküm var mı o paketin içerisinde?

BİLİM, SANAYİ VE TEKNOLOJİ BAKANI FARUK ÖZLÜ (Düzce) – Mali hükümler var tabii, var.

BAŞKAN – O zaman bize de geleceksiniz.

BİLİM, SANAYİ VE TEKNOLOJİ BAKANI FARUK ÖZLÜ (Düzce) – Size kesin geleceğiz.

BAŞKAN – Tamam efendim.

BİLİM, SANAYİ VE TEKNOLOJİ BAKANI FARUK ÖZLÜ (Düzce) – Ben hani yükümlülük olmadığı için, yükümlü olmayan yerlere de gideceğiz, şimdi bunu bilgilendireceğiz.

Yine biliyorsunuz patent yasamız var, ben geçen haftalarda hem CHP’yi hem MHP’yi ziyaret ettim, patent yasasını birlikte çıkaralım diye teklifimiz oldu, onu da inşallah birlikte beraberce çıkaracağız. Hatta brifing verme talebimiz oldu iki partimize de onu da inşallah birlikte çıkaracağız. Yine...

TAHSİN TARHAN (Kocaeli) – Destekleyeceğiz Sayın Bakanım.

MUSA ÇAM (İzmir) – Ne güzel diyaloglarınız var diyor.

BİLİM, SANAYİ VE TEKNOLOJİ BAKANI FARUK ÖZLÜ (Düzce) – Teşekkür ederim, sağ olun.

Şimdi, Mustafa Kalaycı Bey, yerli otomobil konusunda Konya’nın talip olduğunu söyledi. Yer konusu henüz daha değerlendirmeler arasında yok, tabii Konya’da ciddi bir yan sanayi var, bunu değerlendiririz, bakarız ama Konya’da ciddi bir altyapı ve yan sanayi olduğunu bildiğimi ifade etmek isterim.

Şimdi, zeytinlik alanları keşke olmasaydı yasada, en başta olmasaydı diye Mustafa Kalaycı Bey söylediğinde. Şimdi, tabii biz o, yani üretim reform paketini hazırlarken kanunların çıkış sırasına göre yani tarih sırasına göre çalışma yaptığımız için, bu Zeytinlik Kanunu 1939 yılında çıktığı için onunla başlamıştır, yoksa zeytinlik sahalarla ilgili hani önceliklerimiz arasında onunla başlamak gibi...

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Meralar?

BİLİM, SANAYİ VE TEKNOLOJİ BAKANI FARUK ÖZLÜ (Düzce) – Sayın Bekaroğlu, size cevap vereceğim efendim, müsaade ederseniz cevap vereceğim.

Şimdi, dolayısıyla sıralama kanunların tarih sıralamasından kaynaklandı yoksa hani bilinçli olarak böyle bir sıralama yapmadık.

Biz tabii, hem meraların hem zeytinlik arazilerin korunmasından yanayız, bunu öncelikle ifade ettim çünkü tarım stratejik bir sektördür, gıda sektörü, bunların korunmasından yanayız, asla birinci sınıf bir tarım arazisini ve çok verimli bir zeytinlik bahçesini organize sanayi bölgesi yapmak istemeyiz, yapmayız, bunu ifade edeyim.

Yine, ikinci konuşmacımız eski Maliye Bakanımız Sayın Zekeriya Temizel Bey idi. Zekeriya Bey stratejik bir plan geliştirilmesinin öneminden bahsetti ve bazı tavsiyeleri oldu, değerlendirmeleri oldu, ben tekrar tekrar teşekkür ediyorum Sayın Bakanım. Şimdi, Bakanlığımızın stratejik planlarında aslında bu çalışmalar daha önce yapılmış, özellikle enerji, sağlık, havacılık ve uzay, otomotiv ve raylı sistemler, savunma konuları öncelikli sektörler olarak daha önce yapılan çalışmalarda belirlenmiş ve bunlarla ilgili de hep bir sektörde son ürün ve sağlanacak faydanın alt programları çalışılıyor, dolayısıyla bir planımız var ama planlar güncellenir, günün şartlarına göre yeniden yazılabilir.

Yine, Zekeriya Bey'in sorusunda vardı. "AR-GE merkezlerinde çalıştırılan zorunlu personel sayısını niçin 15 olarak sınırlıyorsunuz, buna sınır koymayın, belki 1 kişi de bu işi yapar." diye ifade etmişti. Bu tabii, bir şirket bünyesinde kurulacak olan AR-GE merkezleri için ama 1 kişi var, 2 kişi var, bunlar da AR-GE yapmak istiyorlar, bunlara teknoparklarda yerlerimiz var Sayın Bakanım, bir iki kişi teknoparklarda hatta bir yıl, iki yıl süreli de kendilerinden kira almayan, masraf almayan teknoparklarımız var, bu arkadaşlarımızın da teknoloji geliştirme bölgelerinde faaliyetlerini yapabilirler diye düşünüyoruz.

Yine, Sayın Bakanımızın bir başka sorusu İzmir'le ilgiliydi. Sayın Bakanım, İzmir'de 13 OSB bulunuyor, İzmir ili genel doluluk oranı karma OSB'lerde yüzde 50 bizdeki rakamlar, ihtisas OSB'lerde yüzde 23. Bunlardan doluluk oranlarına baktığımızda Atatürk OSB yüzde 93, İzmir Tekeli yüzde 72, Pancar yüzde 97, Tire yüzde 39, Kemalpaşa yüzde 36 diye devam ediyor. Daha çok merkezde değil de ilçelerdeki OSB'lerin doluluk oranları çok düşük, örneğin Aliğa yüzde 20, Kınık yüzde 20. Biliyorsunuz bu OSB'leri kurma girişimini başlatan illerin kendileri oluyor yani bölge halkı bölgedeki sanayi ve ticaret odası, valilik, belediye onlar bir araya geliyorlar, bize müracaatta bulunuyorlar. Biz uygun olup olmadığına onay veriyoruz, girişimi başlatan illerin kendisi oluyor. Bu doluluk oranı biraz sonra cevap vereceğim Türkiye genelinde de yüzde 71'ler mertebesinde.

Yine, Sayın Bakanımızın "Çıktıları değerlendirebiliyor muyuz?" diye bir sorusu var. "FETÖ'cülerin dağıttıkları kaynakları araştıracağız mıyız, araştırıyor muyuz?" diye bir sorunuz var. Bunlara Sayın Bakanım, cevap vereceğiz. "Manisa OSB dolu, İzmir boş." dendi. Şimdi, Sayın Bakanım, Manisa merkezdekiler dolu, oradaki ilçeler de boş. Birazdan rakamları vereceğim, Manisa ile İzmir'in mukayesesini, toplamda baktığımızda. Dolayısıyla doluluk konusu biraz yatırımlarla, yatırımcılarla ilgili bir konu. Tabii, devlet olarak artık yatırım yapmıyoruz biz, yatırımı özel sektör yapıyor. Şimdi, Manisa il genelindeki doluluk oranı da yüzde 68 efendim, yani burada mesela Kula Deri İhtisas boş, Soma var, Akhisar zeytin... Turgutlu yüzde 92 oranında dolu, Akhisar yüzde 75, Salihli yüzde 98. Şimdi, Manisa merkezdekiler de yüzde 85 oranında dolu. Dolayısıyla bu bölgesel teşvikten kaynaklanan Manisa'nın bir avantajlı konumu var ama hani Manisa'nın da hepsi yüzde 100 bölge olarak dolu değil efendim.

Yine, Sayıştayın 2015 yılı raporundan bahsetti Sayın Temizel. Burada birtakım öncelikli konular var, ölçü ve tartı aletlerinden gelen paraların özel bir hesapta toplandığı ifade edildi. Yine, Sayın Temizel, bilimin özgür olması gerekir diye ifade etti, evet biz de bilimin özgür olmasından yanayız. Şimdi, bu yerinde muayene gelirlerinin Bakanlığa ait bir hesapta toplanıp belgeye bağlı olarak harcanması söz konusu. Yani bunlar denetimsiz, başıboş hesaplar değil, Bakanlığa bağlı bir hesapta.

Sayın Bakanım, bunu 22 bin istasyon ve 210 bin pompa denetlemesi yapmışız, bu denetleme yapan elemanların harcırah bedelleri, masraflarının karşılanması ile... Biraz sonra gerçi cevap verecektim ama Kazım Arslan Bey'in sorusu vardı, "Kaç pompa denetleniyor?" 210 bin Kazım Bey, pompa denetlemesi yapılmış ve 22 bin istasyon.

KAZIM ARSLAN (Denizli) – Hangi sürelerde?

BİLİM, SANAYİ VE TEKNOLOJİ BAKANI FARUK ÖZLÜ (Düzce) – Bu her yıl, yıllık yani 210 bin bölü yıl, yıllık. Dolayısıyla daha önce, bundan önce 2 bin istasyonun denetimi yapılabilmekteydi diyoruz.

Şimdi, devam edersek yine eski Sayın Bakanımız Zekeriya Bey’in sorusu var. FETÖ destekleriyle ilgili. Burada, 17-25 Aralık 2013’ten bugüne TÜBİTAK’ta 1.237 kişinin kurum ile ilişkisi kesildi. Bunların 490’ı 15 Temmuz sonrasıdır. TÜBİTAK destekleri için bir sistem değişikliğine gidiyoruz. Aslında birazdan anlatacağım belki ama TÜBİTAK’ta bir dönüşüm gerçekleştiriyoruz. TÜBİTAK’ın dönüşümü şeklinde bir hazırlığımız var, bunu yakında inşallah Mecliste bir yasal değişiklikle bunu gerçekleştireceğiz. Bunların 2017’de, bu sistemin devreye alınmasını öngörüyoruz. Yeni sistemde şeffaf, ölçülebilir ve itiraz edilebilir bir yapıya geçeceğiz TÜBİTAK destekleriyle ilgili.

Şimdi, daha sonra söz alan arkadaşımız Faruk Çaturoğlu, Zonguldak Milletvekili Filyos Projesi’nden bahsetti. Evet, Filyos’ta bir endüstri bölgesi ve bir liman projemiz var. Bununla ilgili güzel gelişmeler oluyor, bunları 19 Kasım’da Zonguldak’ta bir programımız olacak, orada Zonguldaklılarla paylaşacağız.

Bilhare Tahsin Tarhan Bey söz aldı. Tahsin Tarhan Bey tarım alanlarına çelik sektörünün kurulmaması ya da tarım alanlarının korunmasından bahsetti, üretim reform paketiyle ilgili görüşler verdi. Yine, OSB’lerin doluluk oranı yüzde 50 olduğunu söyledi, kaç fabrika kapandığını ifade etti. Şimdi, biz tabii tarım alanlarının kesinlikle -az önce de ifade ettim- korunmasından yanayız. Asla ve kat’a birinci sınıf, ikinci sınıf tarım alanlarına OSB kurulmasına onay vermeyiz, müsaade etmeyiz, zaten OSB kurmak için bir komisyon var, bu komisyonda başta Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı olmak üzere 7 bakanlık ve yerelde valilik yani il özel idaresi ve belediyelerin olumlu görüşlerinin oy birliğiyle alınmasıyla bu yerler kesinleştiriliyor. Yani bizim Bakanlığımız tek başına kalkıp ben buraya OSB kuruyorum deme yetkimiz yok. Dolayısıyla 7 bakanlık ve yereldeki yöneticilerin olumlu görüşleriyle OSB’ler kuruluyor, bu şekilde tarım alanlarını koruyoruz ve çevreyi en az kirletecek veya kirletmeyecek şekilde tedbirleri de artıma tesisleriyle alıyoruz. Bu “Kaç fabrika kapandı?” birazdan -arkadaşlarım çalışıyorlar- onu cevaplandıracağım.

Bilişim Vadisi Gebze’de, bunun Sayın Tarhan üzerinde çalışıyoruz. Ben Bilişim Vadisi Gebze Projesi’nin daha millî ölçekte bir proje olmasından yanayım. Bir Kocaeli projesi değil Türkiye projesi olmalı ve Türkiye’deki herkesin istifade edebileceği bir proje olmalı. Önümüzdeki dönemde bu şekilde projeyi çalışacağız, yönlendireceğiz.

Otomobil projesinden bahsedildi, birazdan onu cevaplandıracağım. Yine, Tahsin Tarhan Bey’in sorusuna bir cevap olarak. Biliyorsunuz, 294 OSB var kuruluş işlemleri tamamlanan bugüne kadar. Buralarda 74.272 adet sanayi parselinin 57.728 adedi sanayiciye tahsis edilmiş durumda. Tahsis edilen 57.728 adet parselin 49.520 adedi üretim, 3.481 adedi inşaat, 4.727 adedi ise proje aşamasında. Üretime geçen parsellerde yaklaşık 1 milyon 638 bin kişi çalışıyor OSB’lerde. Tüm parsellerde üretime geçilmesi hâlinde 2 milyon 210 bin kişilik bir istihdam olacak. Bugün itibarıyla 294 OSB’de yer alan sanayi parsellerinin doluluk oranı yüzde 71 seviyesinde Türkiye geneli, bütün Türkiye’deki OSB’lerin doluluk oranı yüzde 71 seviyesinde.

Daha sonra Cemal Öztürk Bey söz aldı. Cemal Öztürk Bey Giresun fındık konusuna girdi, “Yerli otomobilde ne durumdayız?” diye sordu. “Fındık için bir ihtisas OSB kurulabilir miyiz, kurulabilir mi, bunu Giresun için istiyoruz.” diye ifade etti. Bunları çalışacağız, arkadaşlarımızla değerlendireceğiz, inşallah olumlu bir yani maliyet etkin fizibil çıkması hâlinde bunları hayata geçireceğiz.

Bilhare İsmail Faruk Aksu Bey, İstanbul Milletvekili söz aldı. Sanayinin payı düşüyor, üretimde sanayinin payı düşüyor ya da gayrisafî millî hasıladan sanayinin payı düşüyor ifadesi var. Yüksek katma değerden bahsetti, yüksek teknoloji ürünlerin gerekli olduğundan bahsedildi. Şimdi, Sayın Aksu, Türkiye'nin her yerinde yüksek teknoloji ürünler üretiyorsanız beşinci bölge desteği alıyorsunuz İstanbul'la bir başka bölgenin farkı yok. Dolayısıyla yüksek teknolojiye destek noktasında bölgesel bir ayırım söz konusu değil. Bu sanayinin payı düşüyor konusu, dünya ortalamasına baktığımızda 2015 yılı sanayinin payı yüzde 15, dünya ortalaması, euro bölgesi yüzde 16, Türkiye'de cari fiyatlarla payı yüzde 18 yani düşüyor belki ama Türkiye'deki durum dünya ortalaması civarında. Biz tabii ki Sanayi Bakanlığı olarak sanayinin üretimdeki payının artmasını isteriz. Önümüzdeki dönemde de üretim reform paketi gibi projelerle sanayicimizi desteklemeyi, sanayinin üretimdeki payını artırıcı önlemler almayı öngörüyoruz.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Gelişmekte olan ülkelerde ne kadar Sayın Bakan?

BİLİM, SANAYİ VE TEKNOLOJİ BAKANI FARUK ÖZLÜ (Düzce) – Onu da söyleyeyim efendim, şimdi Çin'e bakarsanız efendim yüzde 30, Güney Kore'de yüzde 29 bu 2015 rakamları. Başka bizden büyük ülkeleri söyleyeyim onu istiyorsunuz Sayın Bekaroğlu, onları söyleyeyim.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Gelişmekte olan ülkeler içindeyse onu.

BİLİM, SANAYİ VE TEKNOLOJİ BAKANI FARUK ÖZLÜ (Düzce) – Yani gelişmekte olan ülkelerden saymıyor musunuz Çin'i, Çin gelişmekte olan bir ülke, Güney Kore de öyle, yükseği söyledim yani.

Şimdi, elbette sanayinin, sanayicinin, üreticinin yanında olacağız, onları destekleyeceğiz, zaten bizim Bakanlık olarak görevimiz de bu. Dolayısıyla evet, rakamlar, düşük denilen rakamlar dünya ortalamalarında ama tabii Türkiye'den de daha yüksek olan ülkeler var.

Bu arada şu bilgiyi sizinle paylaşmak isterim. Bu imalat sanayisindeki KOBİ'lerin yeri ve yeni makine, teçhizat alımı karşılığı ödenecek kredi faiz programı kapsamında 77 ilden 2.153 firma var, bunlara 1 milyar 50 milyon lira kredi kullandıracamız, bu seneki başvurular karşılığı. Bunun karşılığı KOSGEB bankalara 210 milyon lira faiz ödemesi yapacak yani KOBİ'lerin kullanacağı kredinin faizini Bakanlığımız olarak biz ödeyeceğiz.

Yine...

TAHSİN TARHAN (Kocaeli) – Sayın Bakanım, adamı olan alıyor..

BİLİM, SANAYİ VE TEKNOLOJİ BAKANI FARUK ÖZLÜ (Düzce) – Efendim?

TAHSİN TARHAN (Kocaeli) – Adamı olan alıyor onları.

BİLİM, SANAYİ VE TEKNOLOJİ BAKANI FARUK ÖZLÜ (Düzce) – Yok, öyle demeyin Tahsin Bey, yok öyle demeyin yani varsa...

TAHSİN TARHAN (Kocaeli) – Sayın Bakanım, başka türlü alamıyorlar.

BİLİM, SANAYİ VE TEKNOLOJİ BAKANI FARUK ÖZLÜ (Düzce) – Tahsin Bey, spesifik bir örnek varsa bana gönderin, inanın bakacağım.

TAHSİN TARHAN (Kocaeli) – Tamam göndereceğim.

BİLİM, SANAYİ VE TEKNOLOJİ BAKANI FARUK ÖZLÜ (Düzce) – Tamam.

Daha sonra Sayın Mehmet Bekaroğlu söz aldı, rakamlarla mukayeselerde bulundu ve bir de serzeniş, eleştiride bulundu “Siz son dönemi dikkate almıyorsunuz, 2013-2016 hep 2002’yle 2016’yı, hep aynı şeyi söylüyorsunuz.” diye söyledi. Ama Sayın Bekaroğlu, aynı siyasi kadroyuz, 2002’de iktidara geldik hani benim yeni olmam yani aynı siyasi kadroyuz, tabii ki biz iktidara geldiğimiz günü milat kabul ediyoruz ve bugüne kadar da mukayese yapıyoruz.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Sayın Bakanım, başka bir milat var, 2010’larda bir duraklama var, orta gelir tuzağına saplandığımız bir zaman var, o zamandan bu zamana ne oluyor? Yoksa biz siyasi bir eleştiri olsun diye söylemiyoruz.

BİLİM, SANAYİ VE TEKNOLOJİ BAKANI FARUK ÖZLÜ (Düzce) – Sayın Bekaroğlu, onları not aldım.

Şimdi, “Eğitim reformu yapmadınız.” dedi. Sayın Bekaroğlu, tabii Eğitim Bakanımız buna cevap verecektir ama hani 4+4+4’ü biz çıkardık, bu ciddi bir dönüşüm idi Türkiye’de.

NURETTİN DEMİR (Muğla) – O battı zaten, battı.

BİLİM, SANAYİ VE TEKNOLOJİ BAKANI FARUK ÖZLÜ (Düzce) – Bu sorunun cevabını Eğitim Bakanımıza bırakalım uygun görürseniz, o da Plan Bütçe Komisyonuna gelecek.

“KOBİ’ler sıkıntılı.” dedi, evet KOBİ’lerle ilgili tedbirleri alıyoruz hatta taşınır malların rehin gösterilmesi konusunu aslında KOBİ’ler için ya da sanayici için yaptık.

TAHSİN TARHAN (Kocaeli) – Onun faydası yok Sayın Bakan, zaten bilançoda gözüktüyor taşınırlara, hiçbir faydası yok.

BAŞKAN – Arkadaşlar, lütfen, Tahsin Bey, böyle bir usulümüz yok yani siz Sayın Bekaroğlu’na bakmayın.

BİLİM, SANAYİ VE TEKNOLOJİ BAKANI FARUK ÖZLÜ (Düzce) – Sayın Bekaroğlu “Rize’deki çay fabrikalarını bir yere toplayıp bunları bir ihtisas OSB kurabilir miyiz?” diye söyledi, bunu çalışacağız Sayın Bekaroğlu.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Efendim, Trabzon OSB’si boş, Rize’ye yeni OSB yapıyor, yirmi senedir devam ediyor yani kim oraya fabrika kuracak?

BİLİM, SANAYİ VE TEKNOLOJİ BAKANI FARUK ÖZLÜ (Düzce) – Biz bunu çalışalım Sayın Bekaroğlu, ben bunu not aldım.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Evet, bir zahmet.

BİLİM, SANAYİ VE TEKNOLOJİ BAKANI FARUK ÖZLÜ (Düzce) – Sayın Bekaroğlu, mera ve zeytinliklerden bahsetti, şeker kotasından bahsetti. Zeytinlikleri biraz konuştum... Ama şimdi Sayın Bekaroğlu, şöyle bir şeyi arzu ediyoruz: Gerçekten zeytinlik tarlası, bahçesi olanlara asla ve kata dokunulmamasından yanayız, asla bunu yapmayız ama bir bahçe var, 100 dönüm bir tarla var, üzerinde 3 adet zeytin ağacı var, eski, yaşlı zeytin ağaçları var. Bunlara 3 kilometre yaklaşmayın demek de yani bugünün şartlarında makul de değil Sayın Bekaroğlu, yani bunu...

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Yeni zeytinler dikin o arsaya.

BİLİM, SANAYİ VE TEKNOLOJİ BAKANI FARUK ÖZLÜ (Düzce) – Hayır, yok efendim şöyle; Biz istiyoruz ki aşılı zeytin ağaçlarımız da olsun, ağaç başına 80-100 kilogram versin, bunları da geliştirelim ama ot yaprak bitmeyen yerler var, bunlar için biz zaman zaman ot bedeli ödüyüyoruz. Yani ben soruyorum, yahu burada ot yaprak bitmiyor, buraya niye ot parası ödüyüyoruz, ot yaprak bitiyorsa burayı niye sanayi bölgesi yapıyoruz, yapmayalım diye söylüyorum. Mesela Konya Karapınar’da şey

ödüyorum, -biliyorsunuz Karapınar'ı bilenler bilir- ot yaprak bitmeyen yere ot bedeli ödüyoruz. Onun gibi yerler var, zeytinliklerimizi aşılı zeytin ağacı olarak koruyacağız, geliştireceğiz, meralık alanları koruyacağız birinci sınıf, burada hiçbir endişeniz olmasın Sayın Bekaroğlu.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Niye o zaman böyle bir yasa çıkarıyorsunuz?

BİLİM, SANAYİ VE TEKNOLOJİ BAKANI FARUK ÖZLÜ (Düzce) – Bakan, verimsiz yerler var, verimsiz alanlar var.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – O zaman yazın verimsizliği kriter olarak.

BİLİM, SANAYİ VE TEKNOLOJİ BAKANI FARUK ÖZLÜ (Düzce) – Evet, tabii, onları zaten bu Komisyona gelecek Sayın Bekaroğlu, bunları hep görüşeceğiz, bunu beraberce çıkaracağız, burada bir şeyiniz olmasın.

Bu şeker kotasıyla ilgili konu bizim üretim reform paketi dediğimiz, aslında daha çok sanayiciyi ilgilendiren bir konuda tartışma konusu ve konu başka taraflara saptırılmak istendiğini hissettik, bunu çıkardık, bunu üretim reform paketinde gündeme getirmeyeceğiz çünkü biz burada sanayicimizi desteklemek istiyoruz. Bakın, siz de bahsettiniz...

BAŞKAN – Yani şeker başka yerde gündeme gelecek mi Sayın Bakanım.

BİLİM, SANAYİ VE TEKNOLOJİ BAKANI FARUK ÖZLÜ (Düzce) – Başka yerde, hayır şeker konusu başka bir konu yani o konuyu bizim paketten çıkarttık, dolayısıyla gündemimizde böyle bir konu...

BAŞKAN – Pancar üreticisi rahat etsin mi yani, onu soruyoruz?

BİLİM, SANAYİ VE TEKNOLOJİ BAKANI FARUK ÖZLÜ (Düzce) – Elbette rahat etsin, Başbakanımız dün açıklamada bulundu, 2017 yılının şeker pancarı fiyatları açıklandı, dolayısıyla...

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Ekim alanları artacak mı?

BİLİM, SANAYİ VE TEKNOLOJİ BAKANI FARUK ÖZLÜ (Düzce) – ...şeker pancarı üreticisi rahat olsun bu, tabii Tarım Bakanımızın ve bir başka konu bu, yani bu Sanayi Bakanlığının birinci konusu değil.

Devamla Sayın Bekaroğlu'nun yine verdiği rakamlar, Kazım Bey de bu rakamları verdi. Bilimsel yayınların dünya sıralamasında biz 18'inciyiz. Yani, sizin rakamlarınızı bilemiyorum ama biz 18'inci sıradayız.

AR-GE harcamalarının gayrisafi yurt içi hasılaya oranında OECD'de 29'uncu sıradayız ancak son on yıldaki artış hızında yüzde 70'le 3'üncü sıradayız. Bunu paylaşmak istedim.

Bir de bu zeytinlik sahasında yine birkaç şey söyleyeyim: Tabii, bu ÇED raporu alınmak zorunda yani böyle bir şey olsa da ÇED raporu alınacak. Dolayısıyla, kimyevi atık vesaire gibi maddelerin göz ardı edilmesi mümkün değil yeni yapıda.

Şimdi, Sayın Bekaroğlu'ndan sonra söz alan arkadaşımız İbrahim Aydemir. İbrahim Bey'in Erzurum'la ilgili dilek ve temennileri vardı. İbrahim Bey'le onu, Erzurum'la ilgili konuları görüşüp Erzurum için yapabileceklerimizi yapacağız.

Yine, sanayi büyümesiyle ilgili bir eleştiri de yapıldı. Gerçi en son Bülent Bey bu eleştiri yaptı ama şimdi, 2003-2015 dönemini... Sayın Kuşoğlu, sadece bir alanı, 2016'yı değil de 2003-2015 dönemini alırsanız Türkiye'nin sanayi büyümesi yüzde 5,3'tür. Yani, toplamda baktığınızda sanayinin küçülmesi değil, sanayinin büyümesi söz konusu. Dolayısıyla, burada... "Peki, niye son dönemde küçülme oluyor?" Bunun da muhtelif sebepleri var.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Sayın Bakan, son dönemde özel sektör makine ve teçhizat yatırımlarında bir duraksama var.

BİLİM, SANAYİ VE TEKNOLOJİ BAKANI FARUK ÖZLÜ (Düzce) – Özel sektör yatırımlarında bir duraksama var, doğru.

Yine, söz alan arkadaşlarımızdan Tacettin Bayır Bey söz aldı. Tacettin Bey yeni bir konuyu gündeme getirdi. Bunu bize “Kayıp kaçak elektrik bedelini kaldırın yatırım destek şartıyla.” diye ifade etti. Bunu değerlendireceğiz, bunu bizim üretim reform paketinde değerlendireceğiz, sizlerle tekrar paylaşacağız. Olabilir yani bunu değerlendirelim, çalışalım. Yine Tacettin Bey “Girdi maliyetleri yüksek, rekabet gücü mü zayıflıyor?” diye söyledi. Evet, özellikle enerji konusunda ve ham madde konusunda hepimiz biliyoruz ki Türkiye’nin birtakım sıkıntıları var.

Tacettin Bey’den sonra Didem Hanım, Didem Engin, İstanbul Milletvekilimiz söz aldı. Didem Engin Hanım’dan aldığım notlar: Sanayiciye güven verilmesi gerektiğini söyledi. Evet, doğrudur. Sanayi üretiminin azaldığını söyledi, onu az önce açıkladım. “İhracat azalıyor.” denildi, rektör atamasından bahsedildi. Bir de sorusu vardı: “Hangi radikal adımları atmayı planladınız?”

Sayın Engin, bu konuda çalışıyoruz. 10 alan belirledik, konuşmamın başında vardı. Bunların başında Türkiye’nin bilim ve teknoloji yapısının, bilim ve teknoloji yönetim yapısının...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BİLİM, SANAYİ VE TEKNOLOJİ BAKANI FARUK ÖZLÜ (Düzce) – Sayın Başkan, kesildi ama...

BAŞKAN – Sayın Bakan, süre bitince otomatik kesiliyor.

Ben ilave süre vereyim, buyurun.

BİLİM, SANAYİ VE TEKNOLOJİ BAKANI FARUK ÖZLÜ (Düzce) – Bu konuda devlet teşkilatımızda yapılabilecek düzenleme üzerinde çalışıyoruz, bunu yakında kamuoyuyla paylaşacağız. Merkezinde TÜBİTAK gözüktüyor, TÜBİTAK’ın dönüşümü gözüktüyor ama aslında bütün devlet teşkilatımızı, bütün bakanlıkları etkileyecek bir yapılanma üzerinde çalışıyoruz.

Tokat Milletvekilimiz Kadim Durmaz Bey birkaç konudan bahsetti. “Tokat’ta çevre yolu yok, OSB bağlantı çevre yolu yok.” diye bahsetti. Yine, sicil affı gerektiğini söyledi. Bir projeden bahsetti, “Kansere Karşı Dua” şeklinde, akredite laboratuvar kurulmasından bahsetti ve şeker fabrikalarından bahsetti.

KADİM DURMAZ (Tokat) – Nişasta bazlı şeker kotasından...

BİLİM, SANAYİ VE TEKNOLOJİ BAKANI FARUK ÖZLÜ (Düzce) – Evet evet.

Şimdi, bu “Kansere Karşı Dua” projesi birkaç defa geçti, TÜBİTAK tarafından desteklenen bir proje değildir, onu açıklayayım. Bu, TÜBİTAK’ın bir projesi değildir, TÜBİTAK tarafından desteklenen ortaöğretim bilim fuarlarında öğrencilerin sergilediği 120 bin projeden biridir. Dolayısıyla, bir öğrenci bir bilim fuarında böyle bir proje sergilemiş. Maden bilim özgür olsun, herkes özgürce konuşsun diyoruz, dolayısıyla bir öğrenci bunu yapmış. Bu TÜBİTAK’ın kendi bünyesinde desteklediği, yürüttüğü bir proje değil, bunu ifade etmek isterim.

Yine, gelen sorulardan... Şimdi, gıda laboratuvarı konusu gündemdeydi. Bu Tokat’taki üniversitemizde yani Gaziosman Paşa Üniversitesinde gıda ve pestisit, kalıntı analiz laboratuvarı var ve faaliyette ve uluslararası akreditasyona başvuruda bulunmuş durumda. Bu akredite olduğu zaman uluslararası bir hüviyeti olacak. Toprak, su ve bitki analizi laboratuvarı da şu anda faaliyette, Tokat’ta faaliyette bulunuyor.

Sibel Özdemir Hanım'ın değerlendirmeleri oldu. Sibel Hanım "AR-GE harcamalarında düşüş var." diye ifade etti. Millî Eğitim Bakanlığı ve YÖK'le birlikte çalışma konusunu gündeme getirdi. Biz tabii, Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığımız. Biz tabii, üniversitelerimizin araştırma alt yapılarını ve üniversitedeki hocalarımızın bilimsel çalışmalarını yakından takip edip onlarla birlikte çalışacağız. Biliyorsunuz, Kamu-Üniversite-Sanayi İşbirliği adında bir programımız var. Bu program kapsamında burada arkadaşlarımız sorunuza 10 madde hâlinde cevaplandırmışlar, bunu uygun görürseniz Sibel Hanım, size yazılı takdim edeyim ama Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığımız üniversitelerle, üniversitelerin ve ortaöğretim kurumlarının özellikle teknoloji konusundaki eğitim programlarına katkı yapmak, girdi yapmak durumunda. Sanayicimizin arzu ettiği, istediği nitelikte personel yetişmesi konusunda girdi yapması zorunlu olan, yapması gereken bir kurum. Bu konuda ben YÖK Başkanımızı ziyaret ettim; çağırdık, brifing verdik. Dolayısıyla, bundan sonraki süreçte çok yakın çalışacağız. İyi personel, iyi mühendis, iyi teknisyen yetişmesi için, sanayimizin ihtiyacı olan kişilerin yetişmesi için bizim oraya girdi yapmamız gerekiyor. Bunu birlikte yapacağız.

Yine, Kazım Arslan Bey'in soruları vardı, üretim odaklı bir politikadan bahsetti. Elbette katılıyoruz. "AR-GE'nin eğitim ayağı eksik." denildi. Evet, bunu gidermek için bir gayret içerisindeyiz. "Fen ve teknik ağırlıklı bir eğitimi ihmal etmeyelim." denildi. Evet, fen ve teknik ağırlıklı bir eğitimi destekleyeceğiz.

Şimdi, "sefalet endeksi" diye bir endeks Kazım Bey, ben okumadım hiç. Bu endeks nerede? "Sefalet endeksi" öyle bir endeks var mı bilmiyorum, onu bana verirseniz sevinirim.

BAŞKAN – Araya gireyim mi Sayın Bakanım?

BİLİM, SANAYİ VE TEKNOLOJİ BAKANI FARUK ÖZLÜ (Düzce) – Buyurun efendim.

TAHSİN TARHAN (Kocaeli) – Sayın Bakan, son soruyu atlamayalım.

BİLİM, SANAYİ VE TEKNOLOJİ BAKANI FARUK ÖZLÜ (Düzce) – Yok geleceğim, şimdi geleceğim, bitireceğim, son şeyde geleceğim.

BAŞKAN – Sadece burada olan yani şu an salonda mevcut olan arkadaşlarımızın cevaplayalım, diğerlerini yazılı olarak gönderelim lütfen.

BİLİM, SANAYİ VE TEKNOLOJİ BAKANI FARUK ÖZLÜ (Düzce) – Peki, efendim.

Ergün Taşcı Bey'e yazılı cevap vereceğiz, burada var ama yazılı cevap vereceğiz.

Sami Çakır Bey'e yazılı cevap vereceğiz.

Musa Çam Bey'in çok değerlendirmeleri oldu, kendisi burada, "Ekosistem, eğitim eksik." denildi. Yine, WhatsApp örneğinden gittik.

Utku Bey'in değerlendirmeleri oldu. Utku Bey'e de yazılı cevap versek... Utku Bey, olur mu, size yazılı cevap verelim?

Ebubekir Gizligider Bey'e de yazılı verelim.

BAŞKAN – O da yazılı olabilir efendim.

BİLİM, SANAYİ VE TEKNOLOJİ BAKANI FARUK ÖZLÜ (Düzce) – Yazılı verelim, tamam.

Bülent Bey burada. Bülent Bey daha çok sohbet havasında bir tarzı tercih etti. Ben ilk defa katılıyorum, hani, öyle bir tarz olsa ben de reaksiyon verirdim.

Bülent Bey, sadece İstanbul'a yatırım yapmıyoruz, Türkiye'nin her tarafına yapıyoruz. Doğuya giderseniz bölünmüş yolları göreceksiniz, her taraf, bütün iller aşağı yukarı bölünmüş yollarla birbirine bağlı ve gerçekten de bakın, "Cazibe Merkezleri" diye 23 ili kapsayan son projemiz İstanbul'u kapsamıyor, doğuyu kapsıyor. Dolayısıyla, sadece İstanbul'a yatırım yaptığımız görüşü tam gerçeği yansıtmıyor, tam doğru değil o bakımdan.

Otomobil iddiası değerlendirildi, Sayıştay raporundan bahsetti. Bülent Bey size bunları yazılı tek tek cevap vereceğiz.

Son konuşmacımız Bülent Bey'di.

Ben çok çok teşekkür ediyorum.

Değerli arkadaşlarım, cevap veremediğim sorulara yazılı cevap vereyim Sayın Başkan izin verirseniz.

BAŞKAN – Bu imkânımız vardır efendim.

SİBEL ÖZDEMİR (İstanbul) – Avrupa Birliği fonu...

BİLİM, SANAYİ VE TEKNOLOJİ BAKANİ FARUK ÖZLÜ (Düzce) – Avrupa Birliği fonu, ona da yazılı cevap vereyim.

Otomobil konusunda değerli arkadaşlarım, açıklama yapayım. Şimdi, yerli marka... Bakın, Türkiye otomobil üretiyor, Türkiye'de otomobil üretiliyor ve Türkiye'nin teknik altyapısı bir otomobili sıfırdan tasarlayıp üretmeye ve piyasaya sürmeye yetkin yani teknik olarak hiçbir sorun yok fakat otomobil konusu teknolojiden ziyade ticari bir konu. Yani, yüzde 20 teknolojiyse yüzde 80 ticari bir konu. Dolayısıyla, otomobil konusunda şu anda yürüttüğümüz çalışma iş modeliyle ilgili. Yani, önümüzdeki süreçte nasıl devam edelim, hangi iş modeliyle devam edelim? Dolayısıyla, iş modelini sonuçlandırma aşamasındayız. Elektrikli bir otomobil olacak ve başlangıçta taksi modeliyle başlayacağız. Bu kadarını söyleyeyim.

Sayın Başkanım, çok çok teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Sayın Bakanımıza teşekkür ediyoruz.

Değerli hazırun, kurum bütçeleri üzerindeki görüşmeler tamamlanmıştır.

Şimdi sırasıyla bütçe ve kesin hesapları okutacağım.

Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı bütçesinin fonksiyonlarını okutuyorum:

(Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı 2017 yılı bütçesi ile 2015 yılı kesin hesabı okundu, oylandı, kabul edildi)

BAŞKAN – Küçük ve Orta Ölçekli İşletmeleri Geliştirme ve Destekleme İdaresi Başkanlığı bütçesinin fonksiyonlarını okutuyorum:

(Küçük ve Orta Ölçekli İşletmeleri Geliştirme ve Destekleme İdaresi Başkanlığı 2017 yılı bütçesi ile 2015 yılı kesin hesabı okundu, oylandı, kabul edildi)

BAŞKAN – Türk Standartları Enstitüsü bütçesinin fonksiyonlarını okutuyorum:

(Türk Standartları Enstitüsü 2017 yılı bütçesi ile 2015 yılı kesin hesabı okundu, oylandı, kabul edildi)

BAŞKAN – Türk Patent Enstitüsü bütçesinin fonksiyonlarını okutuyorum:

(Türk Patent Enstitüsü 2017 yılı bütçesi ile 2015 yılı kesin hesabı okundu, oylandı, kabul edildi)

BAŞKAN – Türkiye Bilimsel ve Teknolojik Araştırma Kurumu bütçesinin fonksiyonlarını okutuyorum:

Türkiye Bilimsel ve Teknolojik Araştırma Kurumu 2017 yılı bütçesi ile 2015 yılı kesin hesabı okundu, oylandı, kabul edildi)

BAŞKAN – Türkiye Bilimler Akademisi bütçesinin fonksiyonlarını okutuyorum:

(Türkiye Bilimler Akademisi 2017 yılı bütçesi ile 2015 yılı kesin hesabı okundu, oylandı, kabul edildi)

BAŞKAN – Değerli arkadaşlar, gündemimizde bulunan kamu kurum ve kuruluşların bütçe ve kesin hesapları kabul edilmiştir.

Hayırlı uğurlu olsun.

Bütün katılımcılara teşekkür ediyoruz.

Değerli arkadaşlar, ikinci bölümdeki Ulaştırma Bakanlığı ve bağlı kuruluşların bütçe kesin hesap ve Sayıştay raporlarını görüşmek üzere birleşime saat 17.00'ye kadar ara veriyorum.

Kapanma Saati: 16.21



ÜÇÜNCÜ OTURUM

Açılma Saati: 17.01

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 7’nci Birleşiminin Üçüncü Oturumunu açıyorum.

Gündemimizde Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Karayolları Genel Müdürlüğü, Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü bütçe, kesin hesap ve Sayıştay raporları bulunmaktadır.

Sayın Bakanım, tekrar sizi Plan ve Bütçe Komisyonunda görmek hem de Bakan olarak görmek bizleri çok mutlu etti, görevinizde başarılar diliyoruz.

Şimdi de, sunumunu yapmak üzere Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanımız Sayın Ahmet Arslan’a söz veriyorum.

Sayın Bakanım, şunu da ifade edeyim: Alanınızın çok geniş olduğunu biliyoruz. O yüzden -normalde, otuz dakikadır aldığımız karar- hem Bakanlığa hem de size bir pozitif ayrımla bir saat ayıracağız.

Teşekkür ediyoruz.

Buyurunuz Sayın Bakanım.

II.- SUNUMLAR (Devam)

2.- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Ahmet Arslan’ın 2017 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanunu Tasarısı (1/774) ile 2015 Yılı Merkezi Yönetim Kesin Hesap Kanunu Tasarısı (1/733) hakkında sunumu

ULAŞTIRMA DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Değerli Başkanım, çok teşekkür ediyoruz.

Başkanlık Divanı, değerli Komisyon üyesi arkadaşlar, varsa Komisyon dışından katkı koymaya gelmiş değerli milletvekili arkadaşlarımız, basının güzide temsilcileri; ben de bürokrat arkadaşlarımla birlikte hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Tabii, Ulaştırma Bakanlığı olarak, özellikle, Hükümetimizin 15’inci bütçesini sizlere arz edeceğiz. Bu bütçe içerisinde yeni bir Bakan olarak ancak dört yıl Plan ve Bütçe Komisyonunda siz değerli Komisyon üyeleriyle birlikte çalışmış olmaktan duyduğum memnuniyeti ve Komisyonun bu anlamdaki katkısını bilen biri olarak inşallah bugün eleştirilerinizle, yorumlarınızla, katkılarınızla bundan sonra yapacağımız işleri şekillendirmek adına her türlü katkıya peşin teşekkür ettiğimi bir kere daha vurgulamak isterim.

Tabii, Başbakanımız Sayın Binali Yıldırım’ın kesintisiz on bir yıl yaptığı Ulaştırma Bakanlığı, daha sonra da ilave 2 tane daha bütçe sundu, on üç yıl boyunca ulaştırma, denizcilik ve haberleşme alanında sizlerle yaptıkları paylaşımlar, ortaya koyduğu perspektif, projelerimizi yaparken, ülkemizin ulaştırma,

denizcilik ve haberleşme alanındaki vizyonuna uygun olarak çalışmalarımızı ortaya koyarken ortaya koyduğu yol göstericilik, bu konudaki duayenliği, gerçekten bizim rehberimiz. Biz de yeni Hükümette bu görevi alan Bakan ve Bakanlık olarak o düstur üzere, inşallah bugüne kadar olduğu gibi, Plan ve Bütçe Komisyonunun görüşlerinde de yararlanarak hedeflerimiz doğrultusunda yol almaya çalışacağız.

Tabii, Ulaştırma ailesi yaklaşık 100 bin kişilik bir aile. Mühendisinden işçisine, memurundan amirine her alanda ülkenin ulaşımını, erişimini daha ileriye taşımak adına gayret ortaya koyan 100 bin kişilik bir aile. Yüklenicilerimizi de düşünürseniz yaklaşık 200 bin kişilik aile. Ben, bu vesileyle, bu 200 bin kişilik aileye sizin huzurlarınızda bir kere daha teşekkür etmek istiyorum ve yine biliyorum ki burada vereceğim her sözü biz onlarla birlikte gerçekleştireceğiz. Dolayısıyla, âdeta onlarla birlikte size söz vermiş olacağız. Bunu özellikle vurgulamak isterim.

Hem ulaştırmada hem bilişim sektöründe özellikle bölgesel farklılıkların ortadan kaldırılması, her yere erişebilir olması, talep nedeniyle arz oluşturmaktan ziyade başka yerlerde arz oluşturup bunun arkasından talep oluşturulmasının bölgeler arası farklılığı, kalkınmışlık farkını ortadan kaldıracığını da bilen biri olarak özellikle bu tezi savunduğumuzu, bugüne kadar olduğu gibi bundan sonra bu düstur üzere ülkemizin her tarafının kalkınması ama en önemlisi de bölgelerarası farkın ortadan kaldırılması adına gayretimizi ortaya koyacağımızı bir kere daha heyetin huzurundan ifade etmek isterim.

Tabii, bu doğrultuda, kara yollarında bugüne kadar 24.891 kilometrelik bölünmüş yol ağıyla 76 ilimizi birbirimize bağlamış olduğumuzu, özellikle yüksek hızlı tren hatlarında 1.213 kilometreye erişerek ülkemizi yüksek hızlı trenle tanışan bir ülke hâline getirdiğimizi, hava yolu sektöründe faal olan 26 havalimanını bugün 55'e çıkardığımızı, deniz yolunda yaptığımız çalışmalarla 8,3 milyon dwt olan Türk sahipli filoyu 29,1 milyon dwt'e çıkardığımızı ve özellikle bilgi toplumuna dönüşüm hamlesi kapsamında da 20 binler mertebesinde olan geniş bant abone sayısını bugün 59 milyona çıkardığımızı ve bütün bu işleri yaparken de on dört yıllık periyotta yaklaşık 304 milyar Türk lirası yatırım gerçekleştirdiğimizi özellikle ifade etmek isterim. İnşallah, bugüne kadar yaptıklarımız hem bize hem çalışma arkadaşlarımıza kazandırdığı tecrübeyle bundan sonra da çok daha hızlı bir şekilde ülkemizin ulaşım, erişim ihtiyacını karşılamak adına gayretlerimizi ortaya koyacağımız ifade etmek isterim.

Yine, uygun görürseniz, buradan itibaren biraz daha hem sektörler bazında hem projeler bazında ayrıntılara girerek sizi bilgilendirmek isteriz.

Değerli Başkan, bu, Bakanlık yapısını gösteren bir slayt. Yine, eğer, uygun görüşünüz varsa, Bakanlık yapısını ortaya koymuşken burada olan arkadaşlarımızın her biri kendini tek tek tanıtırsa bu slaytla da uygun düşer diye düşünüyorum.

BAŞKAN – Tabii ki Sayın Bakanım.

Buyursunlar.

(Bürokratlar kendilerini tanıttı)

BAŞKAN – Sayın Bakanım, buyurunuz.

ULAŞTIRMA DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Değerli Başkanım, teşekkür ediyorum.

Biz Bakanlık olarak merkez teşkilatımızda 10 genel müdürlük olmak üzere, 21 birimle hizmet vermeye çalışıyoruz. Taşra teşkilatı olarak 13 bölge müdürlüğümüz, 71 liman başkanlığımız ve 3 tane de başmühendisliğimiz mevcut. Bununla birlikte, özellikle, bağlı, ilgili ve ilişkili kuruluşları da sayarsanız 1'i üst kurul başkanlığı olmak üzere 21 genel müdürlüğümüz mevcut. İsimlerini tek tek saymayacağım, arkadaşlarım isimlerini söyleyerek arz ettiler.

Değerli Başkanım, kadrolu, sözleşmeli işçi sayısı olarak 97.479 kişi olmak üzere özellikle yüklenicilerimizde de yaklaşık 102 bin kişi ve hizmet alımıyla da 40 bin kişiden yararlanıyoruz bütün bu çalışmaları yaparken. Denilebilir ki bütün bu çalışmalar yaklaşık 240 bin kişinin çalışmasıyla yerine getiriliyor. Özellikle, 2016, 2017 yılı bütçe büyüklüklerini arz edecek olursak, Bakanlık, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, Karayolları Genel Müdürlüğü ve BTK kurumu olmak üzere 2016 yılı başlangıç ödeneğimiz 15 milyarken, cari bütçe de dâhil 20 milyar 500 milyonken 2017 yılı bütçesin de, yine cari ödenekler dâhil yaklaşık 25 milyarken... Bunun 18 milyarı yatırım ödeneği ve yine yatırım ödeneğinin ve bütçelerin bir önceki yıla göre artışı yaklaşık yüzde 22. Burada ayrıntılar var, personel gideri vesaire diye. Uygun görürseniz, buraları geçebiliriz çünkü bir önceki slaytta bu büyüklükleri ortaya koymuştuk.

Yine, kurum bütçelerini tek tek sayarsak, BTK'nın geçen yılki bütçesi 2,5 milyarken bu sene 2,885; yüzde 15'lik bir artışa tekabül ediyor. Bütün kurumları bir arada görmek adına, Bakanlığın bağlı, ilgili, ilişkili kuruluşlarının bütçelerini bir arada görmek adına da 2016 yılı yatırım bütçemiz 21 milyar 730 milyonken 2017'de 25 milyar 651 milyona çıktı. Dolayısıyla, bütün kurumlarımızla birlikte artış oranı yüzde 18,37. Diğer ödemeler de dâhil olduğunda yaklaşık 39 milyarlık bütçe, 2017'de 46 milyar 152 milyona yükselmiş durumda.

Değerli Başkanım, bütün bu çalışmaları yaparken neyi baz alıyoruz, neye göre planlamaları, projelendirmeleri ve uygulamaları yapıyoruz? Özellikle, bu resmi bilinçli ortaya koyduk. Türkiye bulunduğu coğrafyada özellikle jeostratejik konumu nedeniyle çok avantajlı bir konuma sahip. Yaklaşık 1,5 milyar insanın yaşadığı, 35 trilyon dolar gayrisafi millî hasılanın olduğu, 7 trilyon dolarlık bir ticaret hacminin olduğu ve maksimum dört saatlik uçuşla erişebildiğimiz bir coğrafyadan bahsediyoruz. Biz bütün planlamalarımızı yaparken bu coğrafyanın bize getirdiği avantajlardan yararlanmak istiyoruz. Bunun devamında bu fotoğraf da özellikle uluslararası koridorları ve Türkiye'nin bu anlamdaki konumunu göstermekte. Avrupa ile Asya arasındaki yük hareketini, koridorları ve bizim bu koridordan yararlanma hedeflerimizi ortaya koymak istiyoruz. Burada, özellikle, bu taşıma koridorlarında İstanbul Marmaray, Yavuz Sultan Selim Köprüsü dâhil olmak üzere, Karadeniz'de Ro-Ro ve tren-ferileriyle birlikte Karadeniz'e erişim ve doğumuzda Bakü-Tiflis-Kars dâhil olmak üzere Uzak Doğu'ya, Orta Asya'ya erişim, güneyimizde de yine güney koridorları marifetiyle Orta Doğu'ya, Kuzey Afrika'ya ve Güney Doğu Asya'ya erişim koridorlarını görüyoruz.

Çin ile Avrupa Birliği arasında 2020 yılında yaklaşık 800 milyar dolar mertebesinde bir ticaret hacmi öngörülüyor ki özellikle bu uluslararası taşıma koridorları hangi bölgeden geçiyorlarsa eğer doğru planlamalarla bu koridorları desteklerseniz bunlar size ilave katma değer oluşturuyor. Dolayısıyla, bizim hedefimiz Asya ile Avrupa arasındaki bu taşıma koridorlarından ülkemiz adına katma değer oluşturacak girdiler ve gelir elde etmek. Bu çerçevede, özellikle ülkemizin kuzeyinden, Karadeniz'den giden kuzey koridoru, olduğu gibi Hazar Denizi'nin güneyinden ve ülkemizin güneyinden giden güney koridoru var ama bizim bütün amacımız bunun ortasından, Türkiye'yi merkez alan orta koridorun eksik halkalarını tamamlamak ve bu marifetle tercih edilebilen bir koridor hâline gelmek. Onun için, Marmaray'dan sonra Bakü-Tiflis-Kars'da bitirerek doğu batı akslı, özellikle İpek demir yolunu kesintisiz hâle getirmek ve böylece de bu güzergâhtan maksimum seviyede yararlanmak. Özellikle, kara yolu ve deniz yolunu düşünürseniz tabii bütün bu ulaştırma türlerini birbiriyle entegre etmek, sadece kara yolu, deniz yolu veya demir yolunu bağımsız düşünmeden üç ulaştırma türünü birbiriyle entegre etmek ve deniz aşırı yükleri de limanlar marifetiyle entegre edip bu bulunduğumuz coğrafyadan yararlanmak istiyoruz. Bu anlamda, ihracat taşımaları anlamında yaklaşık 550 bin adet olan Ro-Ro taşımacılığı bugün 1 milyon 250 binler seviyesine gelmiş ki aşağı yukarı 2 kat artmış durumda. Az önce de söylemişim, bütün bu koridorları göz önünde bulundurarak ülkemizin içindeki ulaştırma koridorlarını bunların tamamlayıcısı

olarak yapmaya çalışıyoruz ve tabii bu taşımaları ayrıca Karadeniz'i kullanarak gerek Ro-Ro gerek tren-ferileriyle ülkemizin kuzeyinden Karadeniz'in kuzeyindeki ülkelere bağlamak ve yine ülkemizin Ege'sini, Akdeniz'ini kullanarak buradan İtalya'ya, Fransa'ya taşımalar sağlamak. Bu marifetle, özellikle, Ro-Ro hatlarımızın temelini oluşturan batı Akdeniz'in yanı sıra Avrupa'ya yakın Ro-Ro taşımacılığına baktığımızda 4 hat, 177 bin olan taşıma sayısını 2015 sonu itibarıyla yaklaşık yüzde 88 artırarak 333 bin adete çıkarmış durumdayız ve hedefimiz hem hat sayısını hem taşıma sayısını artırıp bu koridorlardan da maksimum seviyede yararlanmak. Az önce söylediğim Akdeniz'in dışında, Orta Doğu'ya inen, dolayısıyla doğu Akdeniz'in güneyine inen hatları da düşündüğümüzde, 2 hatta 15 bin adet tır ve tekerlekli yük taşıyıcısıyla taşıma gerçekleşmişken bugün bunu 69 adete getirmiş durumdayız ki yaklaşık 3,5-4 kat artmış durumda.

Bu genel hedefleri ortaya koyduktan sonra bugüne kadar Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı olarak sektörlerde ne yapmışız? Onu belki son on dört yılda ortaya koymak adına, 304 milyarlık yatırım yapmışız ki buna kamu-özel iş birliği veya yap-işlet-devret modeli de dâhil olmak üzere 2016 yılı fiyatlarıyla. Sektörel dağılımları görülmekte. Yaklaşık 193 milyarı kara yolu, 54 milyarı demir yolu, 30 milyarı haberleşme, 23 milyarı hava yolu, 4 milyarı da deniz yolu olmak üzere yatırım yapmış durumdayız. Kamu-özel iş birliği bunun içinde demiştim. Kamu-özel iş birliğiyle de yaklaşık 80 milyar Türk liralık yatırım ki bunun 39 milyarı, yaklaşık yüzde 49'u gerçekleşmiş durumda; 41 milyarlık, yüzde 51'lik kısmıysa taahhülle bağlanmış, inşaat çalışmaları devam etmekte.

Bakanlığımızın şu an yatırım programında bulunan proje portföyü 3.598 proje. Bunların toplam bedeli 273 milyar Türk lirası; gerçekleşen kısmı 133 milyar; kalan, devam etmemiz gereken kısmı da 140 milyar Türk lirası.

Geçen yıllarda, öncelikle, kara yolları, demir yolu sektörlerini konuşuyorduk. Dolayısıyla, haberleşme ve bunun gibi sektörlerimizin sona kalıyordu, zaman da yetmeyince bunlardan hiç konuşamamış oluyorduk. Dolayısıyla, yüce heyet uygun görürse, haberleşmeden başlamak istiyoruz. Haberleşme sektöründe ortaya koyduğumuz politika özellikle e-devlet ve siber güvenlik alanlarında politika ve strateji belirleme, koordinasyon ve proje geliştirme faaliyetlerini yürütme gibi bir sorumluluğumuz var. Günümüzde hangi sektörde hangi projeyi yaparsak yapalım bilişim ve haberleşme teknolojileri kullanmak zorundayız, bunu biliyoruz. Dolayısıyla, Bakanlığımızın sektördeki öncelikli politikaları altyapının güçlendirilmesi, etkin rekabetin sağlanması, yerli ve millî üretimin desteklenmesi, e-devlet ve siber güvenlik alanlarında millî çözümlerin oluşturulması ve bilgi toplumunun geliştirilmesi şeklinde özetlenebilir.

Yine, sektör büyüklüklerine geçecek olursak, özellikle sektörün mobil abone sayısı son on dört yılda 28 milyondan 74 milyona çıktı. Sabit abone -mobil abone, GSM operatörü arttıkça sabit abonede düşme oluyor- 19 milyondan 11 milyona düştü. Geniş bant abone sayısı da 20 bin mertebelerinden bugün 59 milyona erişmiş durumda. Özellikle, 4.5G abone sayısı bugün 45 milyonu aşmış durumda ki son bir buçuk yıldır uygulanan bir uygulama. Bu konuda da çok güzel bir noktaya geldiğimizi özellikle ifade etmekte fayda var.

Sayın Başkanım, siber güvenlik çok önemli bir konu, dünyanın gündeminde olduğu gibi bizim de gündemimizde. Bu alanda sadece ülkemiz değil dünyada küresel bir sorun olarak siber güvenlik karşımıza çıkmakta. Bu sorunla ülke olarak hep birlikte mücadele vermemiz gerektiğine inanıyoruz. Bu şartlar çerçevesinde de özellikle ITU'nun 2015 Siber Endeks Çalışması'nda ülkemiz tedbir alan en üst ülkeler arasında, en öncelikle ülkeler arasında yer almakta, bunu memnuniyetle ifade etmek isterim. Neler yaptık bu memnuniyeti oluştururken? Siber Güvenlik Kurulunun oluşturulması, ulusal siber olaylara müdahale organizasyonunun oluşturulması, bu kapsamda Ulusal Siber Olaylara Müdahale

Merkezi ve siber olaylara müdahale ekiplerinin kurulmasının önemliydi, bunları gerçekleştirdik. Bugün itibarıyla, siber olaylara müdahale ekibi sayısı 515'e ulaşmış durumda. Bu önemli bir gösterge. Kamu kurumları arasında güvenli bir ağ üzerinden veri iletişiminin sağlanmasını teminen de kamu sanal ağı oluşturuldu, bu da önemli bir şeydi, KAMUNET.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Sayın Bakanım, kaç siber saldırı oldu? Arkadaşlar çıkarırlarsa memnun oluruz.

ULAŞTIRMA DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Çıkarınlar, sonunda, soru-cevapta özellikle cevap verelim.

Yine, Bakanlığımız koordinasyonunda siber güvenliğe yönelik 3 adet ulusal ve uluslararası tatbikat başarıyla gerçekleştirilmiş. Böylece hem kamu kurum ve kuruluşların hem özel sektörün kabiliyetlerinin güçlendirilmesi anlamında önemli bir uygulama yapılmıştı. Bu alanda başka ülkelerle de iş birlikleri yapıyoruz, yapmaya da devam ediyoruz. Bunu özellikle vurgulamış olalım.

Yine, bu slaytta da 2013'te ilk defa yayımlanan siber güvenliğe ilişkin strateji ve eylem planını güncelleyerek 2016-2019 için de yine siber güvenlik eylem planını ortaya koyduk. 5 stratejik amaç, 41 ana eylemden oluşmakta. Eylemlerin uygulama alanlarıyla ilgili çalışmaları sürdürüyoruz. Planın ana teması olarak da kritik altyapıların korunması ve ekosistemin oluşturulması hedefi söylenebilir.

Yine, Ulusal Kamu Entegre Veri Merkezini önemsiyoruz. Böylece, bilgi güvenliğinin sağlanması, siber saldırıların önlenmesi, operasyonel ve yatırım maliyetlerinin azaltılması, verimliliğin ve sürdürülebilirliğin artırılması, kamu kurum ve kuruluşlarının veri merkezlerinin bir yerde toplanması amacıyla bu konuda çalışma yapıyoruz. Bununla ilgili fizibilite çalışması başladı, önümüzdeki ay sonunda bitirerek inşallah bunu da gerçekleştirmiş olacağız.

Bu sektörde fiber altyapının geliştirilmesi önemli. Amacımız, her eve yüksek hızlı İnternet götürmüş olmak. 88 bin kilometre olan fiber altyapı uzunluğu 280 bin kilometreye çıkmış. Böylece 20 gigabit özellikle yurt dışı İnternet çıkış kapasitesi bugün yaklaşık 300 kat artarak 6 terabit seviyesine ulaşmış, bu çok önemli bir gösterge. Yine, fiber abone sayısı da bugün 1,8 milyona erişmiş durumda.

Değerli Başkanım, özellikle İstanbul'da yaşayanlar bilir, Çamlıca'daki bu vericilerden kaynaklı bir görüntü kirliliği var. Onların hepsini tek bir merkezde toplamak, İstanbul'un silüetine de katkı sağlayacak bir proje başlattık. Bu projenin yüksekliği yaklaşık 365 metre ve çalışmasına başlandı, önümüzdeki yıl ortalarında bitirmeyi hedefliyoruz. Seyir teraslarının olacağı, İstanbul'a gelen misafirlerin özellikle gezeceği, cazibe merkezi olacağı bir projeyi de 2 amacı güderek yapıyoruz. Hem bu vericilerden kaynaklı görüntü kirliliğini ortadan kaldırmış olacağız hem İstanbul'a yeni bir değer katacak bir proje inşallah başlatmış olacağız.

E-devleti etkin olarak kullanan bir ülke olarak şunu söyleyebiliriz ki: Bugün e-devlet kapısı kullanıcı sayısı 30 milyonu geçmiş durumda ve 281 kurum buradan hizmet veriyor, 1.690 farklı hizmet yerine getiriyoruz. Özellikle, e-devlet kapısı üzerinden kullanıcılara bütünlük bir yapıda hizmet sunulmasıyla ilgili de 2016-2019 Ulusal E-Devlet Stratejisi Eylem Planı'nı yayımladık, bunun da gereğini yapıyoruz.

E-devlet kullanıcılarını yansıda veriyoruz, çok fazla rakama boğmadan sadece şunu söyleyebiliriz ki: 25-34 yaş aralığı çok yoğun olmakla birlikte, 54 yaşın üzerinde de yaklaşık 5 milyon kişi e-devleti kullanıyor. Bu da önemli bir istatistik olsa gerek.

Yine, e-devlet kapısı üzerinden verdiğimiz hizmet türleri... Tabii, özellikle, "4A hizmet türü" dediğimiz Sosyal Güvenlik Kurumu veya SSK'yla ilgili, kişilerin istedikleri an sisteme girip kendi verilerini görebilmeleri hizmetini sunuyoruz ki yoğunluk burada olmak üzere muhtelif kurumların

hizmetleri bu portal üzerinden veriliyor. Son dönemlerde YÖK'le yapılan anlaşma çerçevesinde üniversite kayıtlarının, açık lise kayıtlarının buradan yapılması da insanlarımızın hayatını önemli oranda kolaylaştırmış durumda.

Yine, PTT'miz, herkesin malumu, özellikle son dönemlerde uluslararası rekabeti önceleyen, kendini yenileyen bir kurum hâline geldi. 4.468 otomasyona açık iş yeri, 6.785 araçla kargo hizmeti ve 40 bin deneyimli personelle bu hizmeti veriyorlar. Muhtelif rakamlar var ama klasik posta hizmetlerinde yılın on iki ayını düşürürseniz yaklaşık 600 milyon klasik posta hizmeti vermiş durumdayız, 46 milyon kargo taşınmış. 360 kurumla 517 farklı işlem yapan protokoller yapılmış ki bunun gereği de yapılıyor. Özellikle, 1.480 yerleşim yerinde banka yok, bu hizmetleri PTT Bank aracılığıyla insanlarımıza sunuyoruz, bu da önemli bir gösterge.

Yine, e-ticarete de bir dünya markası hâline geldi PTT. Yaklaşık 2,5 milyon ürünü burası üzerinden piyasaya sürebiliyoruz. Üyelerin ürünlerini PTT Kargo marifetiyle insanlara götürüyoruz, insanların memnuniyetsizliği varsa ücretsiz bir şekilde tekrar geri götürüyoruz. Bu da önümüzdeki dönemde sadece ülkemizde değil, dünyada çok büyüyecek bir sektör, biz de bu sektörün büyümesine ayak uydurarak ülkemizde önemli projeler yapıyoruz.

Yine, 20 Eylülde, 160 ülkeden 2 binin üzerinde delegenin, 50'nin üzerinde bakanın katıldığı Dünya Posta Kongresini yaptık. Bu, ülkemiz açısından önemliydi. Özellikle, 2020 yılına kadar İdari Konsey Başkanlığını ülkemiz aldı ve dört yıl boyunca dünyadaki posta sektöründe her ne yapılırsa yapılsın "İstanbul Stratejisi" adı altında alınan kararlar çerçevesinde yapılacak ve "İstanbul Stratejisi" ifadesi veya "İstanbul" ifadesi dört yıl boyunca dünyanın her yerinde kullanılabilir olacak.

Kablo TV'de geldiğimiz noktayı özellikle sizlerle paylaşmak istiyorum: Bugün itibarıyla 23 ilde Kablo TV olmakla birlikte hedefimiz 2023 yılına kadar bütün illerimizde kablo altyapısı ve iller arası fiber bağlantıyı kurmak. Bu çerçevede de, bugün itibarıyla, 80 bin olan sayısal yayını yaklaşık 900 bine çıkarmış durumdayız. Yine, 27 bin olan kablolu İnternet hizmeti abone sayısı da 700 binin üzerine çıkarılmış durumda.

Bir sonraki -herhâlde en önemli sektörlerden biri- kara yolu sektörü. Kara yolu sektöründe de projeleri yaparken başlangıçta söylemiştim, coğrafyamız üzerindeki koridorların hakkını vermek adına planlamalar yapıyoruz. Bu çerçevede yapmak istediğimiz, tabii ki öncelikle büyük projeleri tamamlamak. "Otoyolların kamu-özel ortaklığı yönetimiyle yapımına hız verilmesi, kuzey-güney koridorlarının -ki ben bunu çok önemsiyorum- büyük bir oranda tamamlanması, yol güvenliği ve konforu için 'bitümlü sıcak karışım' dediğimiz BSK'nın yaygınlaştırılması, denetimlerin artırılması, ölümlü kazaların azaltılması, yine, tehlikeli mal taşımacılığının uluslararası normlarda yapılması" şeklinde kara yolundaki politikamızı özetleyebiliriz.

Özellikle, bu iki görüntü her zaman yüce heyetin takdirine arz ediliyor. Söylemiştim, şu ana kadar 76 ilimiz bölünmüş yolla birbirine bağlanmış durumda. Rakamlara sizleri boğmamak adına sadece şunu söyleyebiliriz: Özellikle kara yolu ağındaki taşımaların ortalama hızı 40 kilometre iken şimdi 80 kilometreye çıkmış durumda. Rakamlar yansıda görülüyor. 2019 hedefimiz ise yaklaşık 25 bin kilometre olan bölünmüş yolu 30 bin kilometreye çıkarmak. Ve yine bu bölünmüş yollarla sağlanan tasarruf -ki bu çok önemli- iş gücü tasarrufu, akaryakıt tasarrufu, daha da önemlisi, karbondioksit gazı salınımının azaltılması, ki 3,26 milyon ton daha az karbondioksit gazı salınımı söz konusu. Hem zamanı hem yakıt tasarrufunu toplam tasarruf olarak öngörür iseniz de yapılan bölünmüş yollarla bugüne kadar sağlanan tasarruf, yıllık 16 milyar 552 milyon Türk lirası; ki bu, bu sektöre yaptığımız bütün yatırımların, aşağı yukarı dört ila beş yılda geri dönmesi anlamına da gelebiliyor.

Yine, bütün bu projeleri yaparken, tabii, öncelikli olarak ülkemizin doğusu ile batısındaki ticaret hacmini düşünerek doğu-batı eksenli koridorları tamamlamak ve bunları limanlarla bağlamak birinci hedefimiz. İkinci hedefimiz de: Bunları, aynı zamanda Karadeniz ve Akdeniz'i de yine kuzey-güney eksenli birbirine bağlamak. Kuzey-güney eksenli de 18 tane koridor belirlemiş durumdayız. Amacımız, bu koridorların da hepsini tamamlamak, çok az kısmında –ki yeşille görüyorsunuz- ihale etmediğimiz kısmı kalmış durumda; ki yaklaşık yüzde 9, bunu da en kısa sürede bitirmeyi hedefliyoruz.

Otoyol çalışmaları; Hepinizin malumları, burada bitmiş olanlar var, kırmızılar; maviler, ihalelerini yaptığımız inşaat çalışmaları devam edenler; sarılar da... Özellikle, 1915 Çanakkale Köprüsü'nü de içine alacak olanın ihale sürecini başlattık. İzmir-Nemrut-İzmir-Çandarlı'nın ihale sürecine bugün itibarıyla başladık, bugün yayınlandı, 15 Temmuzda tekliflerini alacağız inşallah. Bunun devamında, öncelikli olan Ankara-Niğde'yi yapmak, sonra da Aydın-Denizli, Ankara-İzmir, Antalya-Alanya, sırayla böyle söylenebilir.

Tabii, yaptığımız önemli projelerden biri, bu anlamda, yap-işlet-devret modeliyle İstanbul-İzmir, Bursa'ya da içeren, Osmangazi'yi de içine alan... Osmangazi Köprüsü dâhil olmak üzere, Orhangazi'ye kadar yaklaşık 53 kilometrelik kısmı hizmette ve sene sonuna kadar Bursa'ya kadar olan kısmını bitirip hizmete sunmuş olacağız. İzmir tarafından da şu an hizmette olan bir 6 kilometre var ama Kemalpaşa-Turgutlu yol ayrımına kadar olan yaklaşık 26 kilometreyi sene sonunda açıp hizmete sunmuş olacağız ama projenin tamamının bitirilme hedef süresi 2018'in sonu.

Bu da Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nü de içeren, özellikle Mahmutbey-Odayeri'nden Avrupa Yakası'nda gelip Şile'de, Çamlık'ta ve Kurtköy'de diğer yollara bağlanan -ki açılmış olan, aşağı yukarı 148 kilometresi ana yol olmak üzere, burası 225 kilometredir, hizmette olan, köprüyle birlikte 225 kilometre- otoyol da bitmiş oldu. Kınalı-Odayeri arası 88 kilometre -ki buna Mahmutbey-Hasdal arasındaki bağlantı da dâhil- maviyle gözüktüyor; bunun da yap-işlet-devret modeliyle ihalesi yapıldı, inşaatına başlandı. Ayrıca Anadolu Yakası'nda da Kurtköy'den hem Osmangazi Köprüsü'ne bağlantı hem de Akyazı'ya kadar olan alternatif bir otoyol çalışmasının da ihalesini yaptık, o da başladı.

Az önce söylemiştim ama burada rakamlar da var. Bu 1915 Çanakkale Köprüsü'nün tamamını otoyoluyla birlikte, 352 kilometre olmakla birlikte, özellikle köprü ve Malkara kısmını şu an ihaleye çıkıktık, 26 Ocakta tekliflerini alacağız. Böylece 100 kilometrelik kısmını yapmış olacağız. Malkara'dan sonra hem Avrupa istikametinde hem İstanbul istikametinde devlet yollarına bağlanmış olacağız. Çanakkale'den itibaren ise gerek güneye giden gerek Bursa istikametine giden devlet yollarına bağlanmış olacağız.

Menemen-İzmir'yi söylemiştim, bugün itibarıyla ilana çıkıldı. Ankara-Niğde 330 kilometre; bu çok önemli, hem güneye hem güneydoğuya gidecek olan diğer otoyollarla bağlanması adına. Onun da süreçlerini tamamladık, ihalelerine çıkacağız. İzmir-Aydın Otoyolu var herkesin malumları; İzmir-Nemrut-İzmir-Çandarlı'yı da yaptığımızda güney istikametinde veya güneydoğu istikametinde Aydın-Denizli'ye uzaması çok önemli çünkü orada çok ciddi bir trafik var. Onu da bu sene içerisinde ihaleye çıkacağız. Ankara-Kırıkkale-Delice; herkesin malumları, bir alternatif yol olması gerekiyor, ciddi bir yoğunluk var; proje çalışmalarını yürütüyoruz, önümüzdeki yıl bunun ihalesini yapacağız. Mersin-Erdemli-Taşucu da yine yoğun trafiğin olduğu bir bölge, onun da önümüzdeki yıl ihalesini yapmış olacağız.

Çanakkale'yle ilgili biraz daha ayrıntılı bilgi arz etmiş olalım yüce heyete. Özellikle tarihî yarımadadan kaçmak adına Lâpseki istikametindeki güzergâh tercih edildi, ki sit alanlarında herhangi bir olumsuzluk olmasın. Böylece Çanakkale-Lâpseki üzerinden Malkara'ya kadar bağlanmış olacağız. Bu köprü'nün özelliği... Tabii, 1915'i herkes biliyor. Biz "1915" ismini özellikle koyduk ki ismi

duyanlar, gençler merak edip bir baksınlar, niye “1915” denmiş, böylece geçmişimizi unutmayalım. 2023'teki amaç da yine 2023'e kalmadan inşallah bu projeyi Cumhuriyetin 100'üncü yılında açmayı hedefliyoruz, ki ayak açıklığı 2.023 ve dünyanın en büyük köprüsü olacak, bunu da yüce heyetin bilgilerine arz etmiş olalım.

Avrasya Tüneli yine İstanbul'da önemsedığımız, özellikle tarihî yarımada üzerindeki trafik yükünü azaltacak bir proje çünkü tarihî yarımada'daki araçlar tarihî yarımada'yı katediyorlar, Karaköy veya Unkapanı istikametinden geçerek 15 Temmuz Şehitler Köprüsü'ne gidiyorlar. Hâlbuki onun yerine direkt Yenikapı'dan yer altına girip karşıya geçecekler. Böylece de aşağı yukarı bir buçuk saatlik bir güzergâh on beş dakikaya inmiş olacak. Bu da denizin 106 metre altında olan, şu an dünyadaki en derin tünel olacak. Bunu da 20 Aralıkta inşallah açacağız.

Ayrıca İstanbul'da -bu proje de önemli saygıdeğer heyetimiz- İncirli'den başlayarak Zincirlikuyu istikametinde Söğütlüçeşme'ye bağlanacak alternatif bir raylı sistem ihtiyacı var, ki burada yeşille gözüküyor. Bu raylı sistem ihtiyacıyla -Hasdal'dan Çamlık'a- ayrıca otomobillerin gideceği ikinci bir kara yolu ihtiyacı var, bu ikisini birleştirerek... Gelecek, belli bir noktada birleşecek; yeşilin başlangıcından gelecek, “3 numara” diye gösterdiğimiz yerde otoyolla birleşecek, denizin altından 3 katlı tünelle geçecek; 2 gidiş-2 geliş olmak üzere otomobil, ortada 1 gidiş-1 geliş metro sistemi olacak. Özellikle bunu da heyetin bilgilerine arz edeyim. Bununla ilgili proje çalışmaları belli aşamaya geldi. Buradaki en önemli olay saygıdeğer heyet, İstanbul'daki yaklaşık 10 ayrı raylı sistemle entegre olacak. Dolayısıyla yolcu aktarması sağlayacak bir proje, ki günde aşağı yukarı 6,5 milyon yolcunun seyahat ettiği raylı sistemlerle entegre olacak. Bunu da yine yap-işlet-devret modeliyle yapmayı öngörüyoruz.

Değerli Başkanım, slaytların yarısında'yım, zamanımın yarısından fazlası gitti, bunu da bilerek biraz -heyetin müsahahasına sığınıyorum- hızlandıracağım.

BAŞKAN – Yok, Sayın Bakanım, daha yirmi dokuz dakika oldu.

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

BAŞKAN – Çünkü sıfırladım tanıtım araya girdiği için.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Çok teşekkür ediyorum Değerli Başkanım, eksik olmayınız.

Yine, tabii, son dönemlerde ülkemiz çokça kara yolu tüneli yapar hâle geldi. Gerçekten, kullananlar biliyor, hem trafiği hem seyahati çok daha kolaylaştıran... Bugün itibarıyla 315 adet tünel, ki 337 kilometreyi bitirmiş olacağız. Devam edenler var. 2023 hedefimiz 470 tünel ve toplam tünel boyunda da 700 kilometreyi yakalamış olmak. Bu, çok önemsedığımız bir çalışma, gerçekten çok kolaylaştırıyor trafiğin akışını. Burada muhtelif tüneller görünüyor ama soru-cevap olursa bilgilerinize arz ederim. Cuma günü inşallah en büyük tünelimiz olan Ovit Tüneli'nin ışık gördüsünü yapacağız, artık tünel de ışık gördü aşamasına geldi.

OSMAN AŞKIN BAK (Rize) – Bekliyoruz.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Bekliyorsunuz. Tabii, sadece Rize'yle Trabzon beklemesin bunu saygıdeğer hazırun, ekranda da gözüküyor, bu, özellikle Karadeniz'i ülkemizin güneyine bağlayacak kuzey-güney koridorlarından birinin önemli bir halkası. Zaman zaman eleştiri geliyor, ya, buradan bu kadar araç geçiyor mu... Sadece bölgesel olarak düşünürseniz evet ama kuzey-güney koridoru olarak düşündüğünüz zaman çok önemli bir halkayı tamamlamış olacak.

KADİM DURMAZ (Tokat) – Çamlıbel Geçidi yok Sayın Bakanım.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Hepsini olacak efendim, merak etmeyin, onun ayrıntısını veririm. Onun da lütfen, arkadaşlar notunu alsınlar, Çamlıbel'i değerli vekilimize arz edelim.

Efendim, köprü, viyadüklerde de özellikle 310 kilometre olan köprü, viyadüğü bugün itibarıyla yaklaşık 505 kilometreye getirmiş durumdayız, sene sonu hedefimiz 527 kilometre, 2023 hedefimiz de 673 kilometre. Bunların kara yolu trafik akışını kolaylaştırdığını biliyoruz.

Tabii, bu kadar bölünmüş yoldan bahsetmişken "Tek platformlu yolları atlıyor muyuz?" sorusu gelebilir. Hayır, tek platformlu yollarda da ciddi bir çalışma ve iyileştirme yapıyoruz. Ekranlarımızda gözüktüyor ki, bu, yaklaşık ağızımızın üçte 2'sini oluşturuyor. 2003-2016 yılları arasında yıllık ortalama 10.753 kilometre tek platformlu yolun fiziki ve geometrik standartları yükseltilmiş. Bu sene de bugüne kadar 663, sene sonunda 673 kilometreyi yapacağız, önümüzdeki yıl hedefimiz de 810 kilometre.

Yine, bitümlü sıcak karışım yapımını çok önemsedığımızı hep söylüyoruz. Bölünmüş yolları yapmış olmak yetmiyor, bunların özellikle bitümlü sıcak karışım olması hem standardı çok yükseltiyor hem de trafik akışını çok kolaylaştırıyor. Bu konuda da ortalama 1.500 kilometre yapmışken, bugüne kadar bu yıl içerisinde 1.456 kilometre yapmış durumdayız, sene sonu hedefimiz 1.964 kilometre, ki önümüzdeki yıl da aşağı yukarı bu yıl kadar yol yapmayı yine hedefliyoruz.

Asfalt sathi kaplama yapım onarım çalışmaları da var. Orada da -rakamlar yansıda- ortalama 15 bin kilometre yapmışken, bu sene 11 bin kilometre, önümüzdeki yıl 12 bin kilometre olacak. Değerli heyet diyebilir ki: "15.500 kilometrelerden niye 11 binlere düştünüz?" Çünkü yol ağının artık epeyce bir kısmı bölünmüş yol olduğu için ve BSK olduğu için asfalt sathi kaplama ihtiyacı da bu oranda azalıyor.

Yine, saygıdeğer heyetimiz, akıllı ulaşım sistemleri; malumunuz, belediyelerin illerde yaptığı çalışmalar var, çok da güzel örnekler var; insanlar cep telefonundan giriyor, nerede yoğunluk var, nerede kaçış alternatifleri var, bunları görüyor ve bu anlamda hayatı kolaylaştırıyor. Biz bu uygulamayı ülke geneline yaygınlaştırarak ve bütün sistemlerin de birbiriyle entegre olmasını sağlayarak trafik kazalarına özellikle hızlı müdahaleyi öngörüyoruz. Elektronik denetleme sistemleriyle, yol çalışmalarında görsel uyarılarla, hava ve yol durumunu yine bu görsel levhalarda vererek, akıllı kavşaklar, akıllı koridorlar oluşturarak akıllı ağ yönetimini öngörüyoruz; ki özellikle, hepimiz yaşarız, eğer akıllı kavşaklar, akıllı koridorlar öngörmediyse bir kavşağı geçiyorsunuz, bir sonrakinde bekliyorsunuz, bir sonrakinde tekrar geçiyorsunuz. Hâlbuki hepsinin, özellikle trafik yoğunluğunu da dikkate alarak ışık yanma sürelerini ona göre ayarlayan bir sistem getirmeye çalışıyoruz. Tabii, etkin şerit yönetimi, trafik sıklıklığını azaltmak, dur kalklardan kaynaklı yakıt tüketimi ve emisyon salınımının -bu çok daha önemli- azaltılması da önemli amaçlarımızdan biri. On-line seyahat planlamasını daha da geliştirmek, mobil yolcu bilgilendirme sistemlerini kurmak, özellikle otoparklarla ilgili çok daha önceden bilgilerin kişilerin sistemlerine, cep telefonlarına gelebilmesi, ulaşımında elektronik ödeme sistemleri... Ki bunu çok önemsiyoruz, hatta bütün ülke genelinde tek kart uygulamasına geçerek insanlar, cebinde taşıyacağı bir kartla, hangi ulaştırma türü olursa olsun, onun parasını ödeyebilecek, dolayısıyla para ilgili kuruma tek sistem üzerinden aktarılacak. Bu da insanların yaşamını çok kolaylaştıracak, çok farklı kartlar taşımak zorunda kalmayacaklar ve böylece, kaza olduğunda da... Kaza bildirimlerinin de anında sistemler üzerinden ilgili yerlere iletilmesi yine önemli.

Araç muayene istasyonları; zaman zaman bu konuda da talepler geliyor. Bu çalışmadan önce, özellikle her 10 araçtan 4'ü güvensiz iken bu sistem sayesinde onların da tamamı güvenli hâle getirildi ve yine, uygun olmayan, orijinal olmayan veya orijinal kalitesinde olmayan yedek parçanın kullanımı da engellenerek, özellikle araçların yakıt ve işletme giderlerinde ciddi bir tasarruf sağlanmış, bu

anlamda piyasa disipline edilmiş durumda. 81 ilde 203 sabit, 76 seyyar, 5 motosiklet olmak üzere, ayrıca sadece traktörlere hizmet eden yine seyyar, 13 tane de mobil muayene istasyonumuz var. Bu da önemli. Rakamlar: Bu istasyonlarda 2016 yılı içerisinde -sadece rakamları söyleyecek olursak- bugüne kadar 6 milyon 600 bin araç muayene edilmiş, bunların 2 milyon 200 bininin eksikleri nedeniyle bakımı yaptırılıp tekrar muayeneleri yapılmış, böylece trafiğe sokulmuş; bunu da söyleyelim.

Yol kenarı denetimleri önemli -sebebi de şu- yolların bakımlı ve standartların yüksek tutulabilmesi adına. Bugüne kadar hizmet veren 77 tane yol kenarı denetim istasyonumuz var ve aralık ayı içerisinde bunu 96'ya çıkaracağız; bu da önemseydiğimiz bir çalışma.

Özellikle, tehlikeli mal taşımacılığı konusunda bugüne kadar yurt dışına bağımlıydık. Özellikle, uluslararası normlar çerçevesinde gerek onay gerek sertifikalandırma işlemleri yaparken burada da önemli bir mesafe katettik. Gerek Türk Standartları Enstitüsü gerekse Türkiye'nin üçüncü taraf bağımsız denetim kuruluşu olan Türk Loydu; her 2 kurum da yetkilendirildi ve artık insanlarımız kendi ülkemizde onay ve sertifika işlemlerini yapabilir hâle geldiler.

Değerli Başkanım, demir yolu sektörü de yine hepimiz için önemli. Burada da demir yolu sektöründe ortaya koyduğumuz politikalar... Tabii yüksek hızlı tren ve hızlı tren ağlarının yaygınlaştırılması, mevcut hatların yenilenme sürecinin tamamlanması, özellikle hatların elektrikli ve sinyalli hâle getirilmesi -ki bu konuda ciddi adımlar attık ama bunun bitirilmesi- ve yine yerli ve millî demir yolu sanayinin geliştirilmesi, lojistik merkezlerin yaygınlaştırılması, sektörün serbestleştirilmesi uygulamasının da hayata geçirilmesi bu sektördeki başlıca ana hedeflerimiz olarak sayılabilir.

Tabii, özellikle, tarihsel süreç çok önemli değerli üyeler, Sayın Başkanım. Cumhuriyetin ilk yıllarında, özellikle 1923-1950 arasında bir demir yolu seferberliği yapılmış ve 3.764 kilometre yol yapılmış; yıllık ortalama 134 kilometre. Sonra, 1951-2003 arasında, ne yazık ki bu kadar sürede, sadece 945 kilometre yol yapılmış, ki yıllık ortalama 18 kilometre yani 134'ten 18'e düşmüş. Sonra tekrar demir yollarını devlet politikası hâline getirerek yıllık ortalama 150 kilometre demir yolu yapıyoruz, ki bunun bu dönemde yapılanı 1.805 kilometre. İnşaatı devam eden çokça projemiz var, onların da toplam boyutu 3.387 kilometre. 3.387 kilometrenin inşaatı devam ediyor ama "Bin küsur kilometre yeni yaptık." dedik. Demir yolu ağı 11 bin civarından 12.500 kilometreye erişmiş durumda. Yüksek hızlı tren hat uzunluğu 1.213 kilometre. Konvansiyonel hat uzunluğu yüzde 3 artırılmış ama daha da önemlisi, sinyalli hat uzunluğu 2.500 kilometreyken, bu yaklaşık 2 kat artırılmış durumda; elektrikli hat uzunluğu da 2 bin kilometreyken, yaklaşık 4 bin kilometreye erişmiş durumda. Bu da önemli, özellikle bunları hızlı bir şekilde bitirip bütün hatları elektrikli ve sinyalli hâle getirmeye çalışıyoruz.

Şu an işletme altında olan yüksek hızlı tren hatlarını görüyorsunuz. İşte Ankara-Polatlı-Konya, Eskişehir-Bilecik-Kocaeli ve İstanbul'u birbirine bağlamış durumdayız. Bugüne kadar taşıdığımız yolcu miktarı yaklaşık 29 milyon. Ve özellikle Ankara-Konya, Ankara-Eskişehir'i göz önüne aldığımızda -zaman zaman bu sorular geliyordu- artış oranı ne olmuştur? Ankara-Eskişehir arası trenle yolculuk oranı yüzde 8 iken, bugün yüzde 72'ye çıkmış. Ankara-Konya -öncesinde olmadığı için- bugünkü rakamla, yüzde 66'sı yüksek hızlı trenle yapılmakta. Tabii, bir şey daha, yüksek hızlı tren yapıp, süreler kısalsın âdetâ mesafeler kısalsınca da kendi ilave trafiğini oluşturmuş durumda, bu şehirler arasındaki yolculuk da yaklaşık yüzde 12 artmış durumda.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Sayın Bakan, yüzde 72 Ankara-Eskişehir... Neyin yüzde 72'si?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Ankara-Eskişehir arası toplam yolculuğun yüzde 72'si demir yoluyla, daha önce yüzde 8 iken.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Kara yolunu dâhil ediyorsunuz.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Tabii tabii, hepsi, kara yolu da dâhil olmak üzere.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Konya için neden “Daha öncesi yok.” dediniz?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Konya’da demir yolu direkt yoktu, çok uzun mesafeydi, dolayısıyla demir yoluyla yolculuk yoktu. Yani geçmişte Konya’ya demir yoluyla gitmek için Eskişehir, Kütahya, Afyon üzerinden dönüp gelmek –bu yansıda da gözüküyor- ya da gidip Kayseri üzerinden dönüp gelmek gerekiyordu ki o çok uzun bir mesafe.

Burada da özellikle, yüksek hızlı tren inşaatı devam edenleri görüyorsunuz. Ankara-Sivas arası devam etmekte, Konya-Karaman-Ulukışla arası devam etmekte. Mersin-Adana’yı Toprakkale’ye kadar uzatıyoruz, ki böylece Gaziantep ve İskenderun tarafına giden yol ayırımına kadar tamamlanmış olacağız başlangıçta. Yine, Ankara-İzmir’in şu ana kadar, Eşme’ye kadar olan kısımlarının tamamında inşaat başlanmış, Eşme-Banaz ve Banaz-Salihli arasında da şu an ihale süreçleri devam ediyor, bu sene sonunda başlamadığımız yer kalmamış olacak. Bursa-Bilecek arasında da inşaat devam ediyor, Yenişehir’e kadar olan; Yenişehir sonrasının da projeleri bitmek üzere, onu da yakın zamanda inşallah ihale edeceğiz. Bu da yüksek hızlı tren ağlarıyla ilgili planlamamız.

Bakü-Tiflis-Kars; aslında ben başlangıçta fotoğrafı koymuştum, Bakü-Tiflis-Kars’la ilgili çok fazla ayrıntıya girmeyeyim, zira, bu doğu-batı aksındaki, özellikle İpek Demir Yolu’nu canlandırmak adına çok önemli bir proje. Bu projeye, biz, gerek Bakü-Türkmenbaşı arası Tren Ferisi, artı Türkmenistan üzerinden Pakistan’a ve Çin’e kadar gidebileceğiz, Hindistan’a kadar gidebileceğiz gerekse yine Aktau Limanı’yla Kazakistan üzerinden Çin’e kadar gidebileceğiz. Çok önemli bir koridorun tamamlayıcısı bu proje. Bu proje de epeyce uzadı, onu da özellikle burada zikretmekte fayda da var ama şu an çok yoğun bir çalışmayla 2017 başında bunu da bitirip bu koridoru tamamlamayı hedefliyoruz, ki bu çok önemli bu anlamda, yerine getireceği fonksiyon anlamında.

Yine demir yolları koridorlarında da yapmaya çalıştığımız şu: Öncelikle doğu-batı koridorlarını tamamlamaya çalışıyoruz, eksik olan halkalar var. Böylece de demir yolu taşımacılığını koridorlar marifetiyle çok daha etkin hâle getirmeye çalışıyoruz. Şu an yaklaşık, yılda 28 milyon ton yük elleçliyoruz. Ciddi bir rakamdayız, sebebi de şu: Birçok yolda gerek elektrikli gerek sinyalli hâle getirme ve yenileme çalışmalarımız var, o yüzden istediğimiz verimi alamıyoruz. Bu, yenileme, elektrikli ve sinyalli hâle getirmeyle birlikte koridorları tamamlayıp güzergâhı çok daha etkin, demir yolunu çok daha etkin hâle getirmiş olacağız.

Ayrıca, yine kuzey-güney eksenli koridorları da tamamlayarak Karadeniz’deki limanlarımızı Akdeniz’e ve ülkemizin güneyine bağlamayı da bu koridorlar marifetiyle, demir yoluyla hedefliyoruz.

Mevcut demir yolu ağının yenilenmesi çok önemliydi. Öyle hatlar var ki elli yıldır, altmış yıldır el değmemişti. Bu anlamda, 11.319 kilometrelik hattımızın, biz, 10.030 kilometresini yenilemiş olduk ancak devam edeceğiz çünkü bununla yetinmememiz gerekiyor, bütün hatları yenilemek durumundayız ki daha etkin kullanabilelim.

Yine söylemiştim, özellikle elektrikli hâle getirmekle bu hatları, çok daha etkin bir işletmecilik sağlamış olacağız. 2 binlerden, 2.300-2.400 civarında elektrikli hat varken, 3.900 kilometreyi yaptık şu an, 2.300 kilometrede de devam ediyoruz, 1.600 kilometresinde de şu an proje çalışmaları devam ediyor, ki bu dediğimiz hedeflere hızlı erişebilelim.

Yine sinyal de bu işin olmazsa olmazı. Yaklaşık 2.500 kilometre iken –kırmızılarla görüyorsunuz- 5 bin kilometresi bitmiş durumda. Mavilerle de inşaatı devam eden yaklaşık 2.900 kilometrelik kısmı var, ki 805 kilometreyi de ayrıca şu an projelendiriyoruz ama amacımız, yine tamamını sinyalli hâle getirmek.

Ankara’da Yüksek Hızlı Tren Garı tabii önemli bir projeydi. Sebebi de şu: Ankara yüksek hızlı tren hatlarının buluşma noktası olacak. İnşallah Ankara-Sivas, Ankara-İzmir de bittiğinde -ki devamında Akdeniz’e de inmiş olacak bu hatlar- bu anlamda günlük 50 bin yolcuya hizmet edebilecek Yüksek Hızlı Tren Garını 29 Ekimde cumhuriyetimizin kuruluşunun 93’üncü yıl dönümünde açtık. Çok önemli bir proje; 195 bin metrekaare kapalı alanı var, yaklaşık 2 bin araçlık otoparkı var, 3 peron var, 6 hat var, aynı anda 12 trene hizmet edebilecek bir proje.

Yine, yüksek hızlı tren filosundaki setlerimizi artırıyoruz, bu sene 6 set aldık. Şu an, ilave 10 set daha almakla ilgili çalışma sürecini başlattık ve özellikle devamında 96 set daha çalışmamız var, ki 96 sette hedefimiz, en az yüzde 51’ini yerli yapmak ve yüksek hızlı tren teknolojisini Türkiye’ye kazandırmak, Türkiye’deki sistemi de bu işin içine koymak. Bu da çok önemsedüğümüz bir proje.

Yük taşımacılığında da özellikle, az önce rakamlardan bahsetmiştim, “Gelişiyor.” demiştim ama bunu daha da geliştirmek adına bu yenileme, elektrikli ve sinyalli hâle getirme çalışmalarını bitirmemiz gerekiyor.

Yine, demir yolu endüstrisinde de Adapazarı’nda Yüksek Hızlı Tren Fabrikası, Çankırı’da Tren Makas Fabrikası... Özellikle KARDEMİR’de geçmişte ray imalatı yapılmıyordu, hep dışarıdan geliyordu, KARDEMİR şimdi önemli oranda ray imalatı yapıyor. Özellikle, Sivas’ta da Beton Travers Fabrikası hizmete girdi, bu da önemli. Yine demir yolu endüstrisi anlamında millî tren, millî lokomotifler, millî yük vagonu; bunlar da önemsedüğümüz şeyler.

Yine, özellikle bu sektörde sinyalizasyon önemli. Millî Sinyalizasyon Projesi’ni geliştirdik, testlerini yaptık, Adapazarı-Mithatpaşa’da uyguladık; başarılı oldu, şimdi şebekeye yaygınlaştırma çalışmamızı devam ettiriyoruz.

Kent içi raylı sistemlerde birçok ilimize destek veriyoruz. Fazla ayrıntıya girmeyeyim çünkü zamanımızı çok yedim. Marmaray’la bugüne kadar biz yaklaşık 160 milyon insana hizmet ettik, taşıdık ama malumunuz, Marmaray’ın devamındaki banliyö hatları var Ayrılıkçeşme’den Pendik’e ve Kazlıçeşme’den Halkalı’ya kadar olan. Bunu İstanbullular çok merak eder, biliyorum. Onlarla ilgili de ihale süreçlerinde talihsizlikler yaşadık. Bir ara firma bıraktı, biz özellikle tahkime gittik; tahkimi de kazandık ama tahkimi kazanmak, oradan aldığımız para değildi bizim amacımız. Bizim amacımız projeyi yapmaktı. Burada da hedefimiz 2018 yılında banliyö hatlarını metro standardına getirerek Marmaray’la bağlamak; bu da önemli bir projeydi. Özellikle yeni havalimanı da dâhil olmak üzere İstanbul’da birçok metro projesi devam ediyor. Şehir metrolarıydı, bunu geçeyim.

Ankara’da yine en son Keçiören metrosu kaldı, bu sene sonunda bitireceğiz ve daha sonra havalimanına uzatacağız. Başkentray yüksek hızlı trene hizmet ediyor ama onun dışında kalan Sincan-Kayaş arasını tamamen yeniliyoruz, çok da modern hâle geliyor. Yaklaşık 500 milyon Türk liralık bir iş bu da. Egeray; hakeza İzmir’le çok güzel iş birlikleri yaptık ama bunun devam etmesi lazım, onunla ilgili çalışmalarımız var. Antalya’da yine özellikle EXPO 2016 nedeniyle bir çalışma yaptık, çok kısa sürede bitti; bu da önemli bir şeydi. Konya’da yine Konya’nın hayatını kolaylaştıracak projelerle ilgili proje süreci şu an devam ediyor. Gaziantep’te de Gaziray’la ilgili proje süreci devam ediyor.

Lojistik merkezleri önemli. Demir yollarını bu kadar geliştirdikten sonra bunların organize sanayi bölgeleri ve lojistik merkezleriyle entegre olması lazım. Bu anlamda çalışmamız var.

Demir yollarının serbestleştirilmesi önemliydi. Havacılık sektöründe olduğu gibi, biz, demir yollarını altyapı ve taşımacılık olarak birbirinden ayırdık ve TCDD Taşımacılık artık hizmet veriyor ama sektör serbestleşiyor. Önümüzdeki yılbaşından itibaren işletmecilik yapabilecekleri gibi, şu an özel sektörün de yaklaşık 4 bin vagonu var, onlarla hizmet veriyor.

Değerli Başkanım, ben hava yolu sektörüne gelince: Özellikle, hava yolu sektöründe de tabii, havacılık dünya ortalamasının üç katı bir büyüme sağlamış şu ana kadar. Kamu-özel iş birliği uygulamaları bu sektörde çok başarılı uygulanmış durumda, birçok proje bitti, devam eden projeler var. Yap-işlet-devretle olan işletme süreleri bitip kiralama yaptığımız, dolayısıyla, buradan da ilave gelir elde ettiğimiz havalimanlarımız var. Yerli ve milli uçak yapımıyla ilgili ve uzay ve havacılık teknolojilerinin yerleştirilmesiyle ilgili de çalışmalarımız var. Bu şöyle bir şey değerli dostlar: Özellikle, hava trafiğinin merkezi 1991’de maviyle gözüken, yıl geçtikçe hava trafiğinin merkezi Avrupa’dan sadece batıya doğru değil, doğuya doğru da -Çin’in, Hindistan’ın çok gelişmesine paralel olarak- kayıyor ve ağırlık merkezi neredeyse Afrika ile Amerika arasında, okyanustayken bugün artık Türkiye’nin olduğu bölgelere gelmiş durumda, gelecekte daha da doğuya kayacağını düşünüyoruz. Dolayısıyla, bu anlamda, merkez olmak adına havacılıktaki planlamalarımızı yapıyoruz. Burada sadece birkaç tanesini söyleyeyim: 26 tane aktif havalimanından 55’e çıkmış durumda. Terminal kapasitesi yıllık 55 milyon yolcudan 248 milyona çıkmış durumda. Toplam yolcu sayısı 34 milyondan geçen sene 181 milyona çıkmış, bugün itibarıyla, daha doğrusu, ekim ayı itibarıyla 150 milyon civarında. Ancak, dünyadaki gelişmelere bağlı olarak havacılık sektöründe yolculukta bir daralma var, bu sene, geçen senenin biraz altında kalabilir. İç hatlarda artış olmakla birlikte, dış hatlarda bir düşüş var. Uçak sayısı da 162’ye şu an 542’ye çıkmış. Bir de -herhâlde önemli bir rakam- özellikle, yurt dışı uçuş noktası 282’ye erişmiş durumda, sektörde de 192 bin kişiye, hatta, 200 bin kişiye yakın bir istihdam sağlamış durumda sektör. Bu da bir kıyaslama olabilir; geçmişte 2 merkezden 26 noktaya uçuluyorken bugün, özellikle, uçtuğumuz nokta sayısı 55’e gelmiş durumda. Hava yolu şirketi sayısı 6, uçuş merkezleri de 7 olmuş durumda. Bu da dış hatlardaki gelişmeyi gösteriyor, bunu da hızlı geçeyim.

İstanbul yeni havalimanı, özellikle, kapasitesi anlamında çok önemli ama bizim hedefimiz 2018’in ilk çeyreğinde, özellikle, birinci fazı olan 90 milyon yolcuya hizmet eden kısmını açmak. Bu da çok hızlı bir şekilde ilerliyor. Sadece kulesi 50 milyonluk bir proje ve daha proje aşamasında dünya çapında ödüller almaya başladı. İnşallah, bu da prestijimiz açısından önemli.

Çukurova Bölgesel Havalimanı Adana, Mersin için önemliydi, çok önemli hedeflerimiz olmakla birlikte, ihale süreçlerinde yaşanan sıkıntılardan dolayı uzadı ama şu an artık nihai karar aşamasına geldi. İnşallah, bunun da altyapısına bu yıl içerisinde başlayacağız.

Rize-Artvin için, o bölgeye hizmet edecek bir bölgesel havalimanıyla ilgili de ihale sürecini başlattık, teklifleri aldık, inşallah, değerlendirmeyi bitirir bitirmez bununla ilgili de mali teklifleri açarak en uygun olanla bu işe başlayacağız.

Hava yolu yatırımları var ama burada, geçmişte açılanları söylemeye gerek yok. Özellikle, Van Ferit Melen Havalimanı’nda yeni terminal binası yapılıyor. Atatürk Havalimanı PAT sahaları onarımı vardı, bu bitti. Sinop Havalimanı’nda yeni terminal binası devam ediyor. Çanakkale Havalimanı’nda yeni terminal binası devam ediyor. Muş Havalimanı yeni terminal binasını 2018’de, Sabiha Gökçen Havalimanı’nda ikinci bir pist ihtiyacı vardı, ona da başlandı, 2019’da bitirmeyi hedefliyoruz. Planlanan yeni havalimanları var değerli arkadaşlar, bunların bir kısmı ihale aşamasına geldi, bir kısmıyla ilgili yer tespit çalışmalarımız devam ediyor.

Uydu filosu ve kapsama alanı renkli olarak gözüktüyor TÜRKSAT 3A, 4A ve TÜRKSAT 4B'yle kapsadığımız alanlar ama bununla yetinmeyip özellikle, TÜRKSAT 5A ve 5B'nin ihale süreçlerine devam ediyoruz. Bu sene sonuna kadar karar verip inşallah, 5A'yı 2018 sonunda, 5B'yi de 2019 sonunda hizmete sokmuş olmayı hedefliyoruz. Bu konuda, özellikle, Inmarsat'la önemli bir anlaşma yaptık çünkü onlar dünyanın her yerini kapsıyorlar. Böylece, onların o imkânını da yaptığımız stratejik iş birliğiyle kullanabilir hâle geleceğiz. Dolayısıyla, kapsama alanımız çok daha gelişmiş olacak. TÜRKSAT 6A'yla ilgili çalışmalar devam ediyor ama oradaki amacımız TÜRKSAT 6A'yı tamamen yerli ve millî olarak yapabilmek ve bu konudaki kabiliyetlerimizi, özellikle, Türk mühendisleri bu işin içine sokup daha da artırmak. Burada varmış ama ben bunları söylemiş bulundum değerli heyete.

HÜRKUŞ uçağı burada yapıldı, çok önemli bir uygulamaydı ama Türkiye, ilk defa Türkiye'de bir uçağı sertifikalandırabilir hâle geldi ve bunun sertifikalandırılmasını Türkiye'de Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü yaptı ve ICAO da bunu onayladı. Yine bu sektörde önemli bir gelişme, yaklaşık bir buçuk ay önce Dünya Sivil Havacılık Teşkilatı ICAO'nun konsey üyeliğine seçildik, 172 üyenin 156'sının oyunu alarak. Bu da bu sektörde geldiğimiz noktayı göstermesi adına önemliydi.

İnsansız hava aracı sayısı, kullanıcısı yansıda gözüktüyor.

Türkiye Uzay Ajansı çok önemli. Özellikle, Türkiye Uzay Ajansı ile ilgili kanun taslağını hazırladık, Başbakanlığa sunma aşamasına getirdik, inşallah, daha sonra Meclisimizin huzuruna gelecek. Bu şekilde, özellikle, teknoloji geliştirilmesi, bu sektörde daha etkin olma ve dünyayla daha iyi iş birliği yapabilmek hedefimiz var.

Denizcilik sektörüne geldik. Değerli dostlar, üç tarafı denizle çevrili bir ülke olarak -dünyadaki taşıma koridorlarını baştan vermiştim- gerek Karadeniz gerek Akdeniz gerekse Süveyş Kanalı'nı da kullanarak daha güneye inmemiz ve deniz aşırı ülkelere yük götürebilmemiz adına limanlarımızın hepsini, özellikle, raylı sistemle bağlama hedefimiz var. Bu konudaki rakamları da kısa kısa yüce heyetle paylaşayım, zamanım doldu dolacak. Efendim, Türk sahipli filoyu söylemiştim, özellikle, 8 milyondan 29 milyona geldi. Tersane sayısı 37'den 79'a çıktı. Uluslararası limanlar 152'ye 172 oldu. Balıkçı barınağı sayısı ciddi oranda arttı. Yük elleçlemesi aşağı yukarı 2 kat arttı. Yat bağlama kapasitesi çok önemli çünkü çok döviz bırakan bir sektör. Burada da kapasite 2 katından, 2,5 katından fazla arttı ama hedefimiz bunu çok daha ileriye taşımak. Özellikle, kabotajda yolcu ve Ro-Ro taşımacılığını çok önemsiyoruz. Bu anlamda yaptığımız çalışmalarla yolcуда yüzde 64'lük, araçta yüzde 110'luk bir artış sağlamış durumdayız. Çandarlı Limanı'na başladık, belli bir aşamaya getirdik ancak konteyner limanı olarak düşündüğümüz Çandarlı'da dünyadaki konteyner sektöründeki daralmaya bağlı olarak şimdi bir sistem değişikliğine gidiyoruz. İnşallah, Alsancak'ı da birlikte değerlendirerek Çandarlı'nın bir an önce bitip İzmir'in, Ege'nin hizmetine girmesi adına çalışmalarımızı devam ettiriyoruz. Filyos Limanı'nda da -ihalesini temmuzda yapmıştık- işe başlandı, yer teslimi yapıldı, yakında, inşallah, oranın da temelini atacağız. Karasu Limanı da hakeza yap-işlet-devret modeliyle yaptığımız bir limandı, orada da çalışmalar bitmek üzere.

Kanal İstanbul'la ilgili de değerli heyet, çok şey söylenebilir ama özetle söyleyeceğim şu: Birçok alternatif güzergâh çalışması yapıldı, hepsinde son aşamaya gelindi. Özellikle, imar çalışmalarında da sona yaklaşıldı ama bu çok büyük bir proje, burada finansman modelinde özel olarak çalışıyoruz ki çok daha uygulanabilir, ülke yararına olabilir bir finansman modeli ortaya koyalım, böylece, bu projeyi kazandırmış olalım. İstanbul Boğazı ve tarihî şehrimiz olan, göz bebeğimiz olan İstanbul üzerindeki tehlikeli taşımacılıktan kaynaklanan riskleri bertaraf etmiş olalım.

Özellikle, acil müdahale merkezleri çok önemliydi. Bu, dünyada bir iktidir, bu konuda çok başarılı çalışma var. Amacımız, bütün etrafımızdaki denizleri koruma altına alabilecek, kontrol altına alabilecek, takipleri yapabilecek, müdahale edebilecek bir sistem kurulmasıydı. Gemilerin izlenmesi ve yönetimi de az önceki sistemle birlikte takip ettiğimiz bir işlem. Çok ayrıntıları var ama zamanın dolduğunu düşünerek ve başka sektörleri de düşünerek haksızlık olmasın.

Avrupa Birliği ilişkileri çerçevesinde sadece şunu söyleyebiliriz, özellikle, IPA fonlarından yararlanmak üzerine, hibe fonlarından yararlanmak üzerine: çok başarılı bir şekilde kullanıyoruz. Bugüne kadar 574 milyon euroluk proje ortaya kondu.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Bakanım, süre doldu ama tamamlarsanız sözlerinizi...

Buyurun.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Tamamlayacağım Değerli Başkanım.

Çok teşekkür ediyorum.

Köseköy-Gebze Projesi bitti. Irmak-Karabük-Zonguldak'ın Karabük-Zonguldak kısmı bitmişti ancak Kızılırmak-Çankırı-Karabük kısmı da yaklaşık bir ay içerisinde bitiyor, inşallah, aralık ayı başında bunu da hizmete sokmuş olacağız. Samsun Kalın'da çalışmalar devam ediyor. Bu fonları layıkveçhile kullandığımızı özellikle vurgulamak isterim. Bundan sonra da yine bu fonlardan yararlanmak adına ikinci dönemi var ki orada da hangi projelerde kullanacağımız ortaya konulmuş durumda. Yine, Halkalı-Kapıkule Demir Yolu Projesi'ni de bu kapsamda yapmayı öngörüyoruz, bununla ilgili de çalışmalarımız yürüyor.

Mevzuat çalışmalarına çok girmeyeyim.

Evet, Değerli Başkanım, tabii ki buradan alacağımız desteklerle, bilgilerle, fikirlerle önümüzdeki yıl da başarılı bir çalışma ortaya koyarız. Ülkemizin ulaşımı ve iletişimini çok daha iyi noktaya taşırız.

Özellikle, sabırla ve laf atılmadan dinlendiğim için çok teşekkür ediyorum. Eminim ki daha önce Komisyon üyesi biri olarak çalışmış olmanın herhâlde ayrıcalığından yararlandım, arkadaşlarıma teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Çok teşekkür ediyoruz Sayın Bakanımıza.

Değerli hazırun, bütçe üzerine konuşmalar tamamlandı.

Şimdi, müzakerelere başlayacağız.

Yalnız -misafir milletvekillerimiz de var- bütün arkadaşlarımızın, söz talebi olanların öndeki butonlara basmalarını -Komisyon üyelerimizin de- söz talebi olan herkesin girmesini rica ediyorum.

Değerli arkadaşlar, oldukça yoğun bir söz talebi var. Onun için, almış olduğumuz karara azami riayet edilmesini sizlerden rica edeceğim.

III.- KANUN TASARI VE TEKLİFLERİ (Devam)

A) KANUN TASARI VE TEKLİFLERİ (Devam)

1.- 2017 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanunu Tasarısı (1/774) ile 2015 Yılı Merkezi Yönetim Kesin Hesap Kanunu Tasarısı (1/733) ve Sayıştay tezkereleri (Devam)

f) Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

g) Karayolları Genel Müdürlüğü

h) Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu

ı) Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

BAŞKAN – Sayın Günal, buyurun lütfen, ilk söz sizin.

MEHMET GÜNAL (Antalya) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakan, Komisyonumuzun değerli üyeleri, değerli milletvekilleri, çok kıymetli bürokrat arkadaşlarım ve saygıdeğer basın mensupları; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Öncelikle, Sayın Bakana hayırlı olsun diyoruz tekrar. Dediği gibi, bugün biraz Komisyon üyesi olmanın avantajı var, biraz da tabii, Sayın Başbakandan daha şey, tabela öne gelmiş, biraz daha hızlandırılmış bir sunum gibi oldu ama yine aratmadı yani Ulaştırmanın ayrıcalığı var. Demek ki sadece Bakandan veya Komisyon üyesi olmaktan kaynaklanmıyor, size her zaman bir pozitif ayrımcılık var. Altyapılarımız sağlam olsun diye herhâlde, Başkan da onun için bırakıyor, biz de sizden aynı şeyi bekliyoruz, o konularda hizmete devam etmenizi bekliyoruz.

Çok konu var, zaman çok az. Arkadaşlarım, eminim, altyapıyla ilgili birtakım şeylere değinecektedir, ben hızlıca bir iki şeye değinmek istiyorum. Öncelikle, orada göstermiş olduğunuz, Antalya'yla ilgili yerler var. Yani hem proje aşamasında olan Antalya hattı var hem henüz daha planlanmamış olan Alanya-Antalya bağlantısı var, onların da bir an önce, hızla tamamlanmasının önemli olacağını düşünüyoruz.

Sayın Bakanım, buradaki önemli hususlardan bir tanesi siber güvenlik. Tabii, hepsi önemli ama benim üzerinde durmak istediğim birtakım planlardan, çalışmalarından bahsettiniz, bunların bir an önce yapılması lazım. Özellikle, son dönemde uluslararası arenada da bu tip bilgi sızmaları konuşulduğu için devletimizin güvenliği açısından en önemli toplantılardan birtakım dinlemeler, bilgiler, farklı şeyler olabiliyor. Söylemiş olduğunuz Ulusal Kamu Entegre Veri Merkezinin de bir an önce tam faaliyete geçmesi gerekiyor çünkü bunlar çok zaman alıyor. Niye öyle söylüyorum? Sadece bir kamu veri paylaşım sistemine bile... Bırakın datayı yani sizinki gibi saklanacak veri değil, kurumlar arası, Devlet İstatistik Enstitüsünün eski adıyla, şimdi Türkiye İstatistik Kurumunun yaptığı organizasyon bile dört beş senede bir araya gelmedi. Bunu kurumların inisiyatifine bırakırsanız tek tek, bunları yapmak biraz zor olur. Bakanlık olarak inisiyatif alıp Bakanlar Kurulunda da gerekli çalışmayı yapip bir an önce eyleme geçmek lazım, yoksa ciddi anlamda eksikler var. Hele hele, TÜBİTAK'ta birtakım yaşananlardan sonra bizim kaygılarımız daha da arttı. Bu kapsamda, siber güvenlikle ilgili yeni bir şeyler yapmak lazım. Bu konuda önümüzdeki haftalarda bilişimle ilgili derneklerin, sivil toplum kuruluşlarının toplantıları var, ben de katılacağım, onlarla da, meslek temsilcileriyle de, Bilişim Derneğiyle, diğer arkadaşlarla bir konuşup sektörle de konuşarak bunu yapmamız lazım. Bu kapsamda da –yine, hemen, konuyla ilgili olduğu için söylüyorum- her seferinde siz de Komisyon üyesi olarak şahit oldunuz, bir Türkçe işletim sistemi olarak, UNIX tabanlı bir şeyi mutlaka yapmamız gerekir kendi güvenliğimiz açısından. Windows'un Türkçe işletim sisteminden bahsetmiyorum. Daha önce başlattığımız, TÜBİTAK Başkanımıza da, size de, BTK'ya da söylediğimiz Pardus sistemi vardı. Askeriyenin belli alanlarında kısmen güvenli şey olarak kullanıldı, deneme mahiyetinde. Bunların bir önce, bir içi güvenlik anlamında, kendi kamu kurumlarımızda da kullanabileceğimiz o network'te bir güvenli sisteme ihtiyacımız var. Yani maalesef, bu şeylerden sızıntı çok fazla oluyor. Onun için de kendi, millî yazılımımız diyebileceğimiz çalışmaların bir an önce sonuçlanması gerekiyor. Çünkü her an, her alanda bir siber saldırıyla karşı karşıya kalmamız muhtemel. Daha önce devletin belli birimlerinde, stratejik yerlerde çalışan insanların farklı nedenlerle şimdi gözaltında olduğunu veya kaçak olduğunu biliyoruz, onun için buna bakmamız lazım diyorum. Öncelikle bunu söylemek istedim. İnşallah, o konularda gelişme varsa, bizleri de aydınlatırsanız veya daha sonra bize düşen bir düzenleme varsa burada yaparız.

Benim önemseydiğim diğer bir şey PTT'nin durumu. Burada sayfaya baktım, çok güzel, hizmetler, taşıt, personel sayısı, telgraf adeti, kargo, hepsi var. Ama açıkçası, baktığımız zaman, bir kârlılık sorunu var. Bu kadar hizmet yapıyoruz, yeni teknolojiler kullanıyoruz, acaba burada başka bir şey mi var? Sektörde bir sıkıntı mı var? Tam olarak neden kaynaklanıyor? Yeni yeni şeylere girerken biz bir şeyler söylemiştik. Açıkçası, bunu PTT Banka doğru götürürken "Yapmayın." demiştik. Yani bazı faaliyetleri üstlenip de işin –affedersiniz- reklamını, şovunu yapacağız derken verimliliği düşürmeyelim çünkü "Farklı bir yapıya geçiyoruz, daha özerk bir yapıya geçiyoruz." dediniz. Hatta, "Kafanızda özelleştirme mi var?" dedik o zaman. Şimdi kaç oldu zararı bilmiyorum, geçen sefer 400 milyon civarında bir şey vardı, şimdi düştüğü söyleniyor, son rakamlar tabii yıl sonu belli olacak ama 2015 kaçtı, 2014 kaçtı. Bir bozulma var ama neden kaynaklanıyor? Birtakım yatırım mı var, başka bir şey mi var; yoksa, yönetimle ilgili, faaliyetlerle ilgili mi bir sorun var, ona bakıyoruz. Öbür taraftan da bu PTT Bank uygulamasının sıkıntılı olduğunu söylemiştim. Şimdi, burada yine, arkadaşlarımız diyorlar ki: "Şu kadarlık bir şey oldu, şu kadar yerde açıldık, e-ticaret var." Yani açıkçası, ondaki uyarım da şundan kaynaklanıyordu Sayın Bakanım, samimiyetle söyleyeyim: Burada terörün finansmanı, kara para aklama dedik. Dünyada kara para aklama sistemi Western Union'la geliyor, PTT Bank üzerinden de bireysel havaleler geliyor, onun için söylüyorum. Yani bu konuda bir denetim yapmanızı ve bir kontrol yapılmasını, MASAK'la da iş birliği yapılmasını talep ediyorum. Hele hele, bu son FETÖ olaylarından sonra bu çok daha ciddi bir konu olarak Hükümetin ele alması gereken bir husus. Çünkü oradan parça parça yapıldığı zaman kontrolü daha zor oluyor. Banka yapılırken sırf bu konuda Genel Kurulda da, burada da arkadaşları uyarılmıştım, bankacılık hizmeti kolay değil, birtakım sıkıntılara yol açabilir diye ama şimdi başka bir boyutuyla gündemimize gelmiş durumda. Bu konuyu da hassaten izleyip MASAK'la beraber, Merkez Bankasıyla, Bankalar Birliğiyle irdelenirse faydalı olur diye düşünüyorum. O faaliyetlerde de biraz daha seçici ve dikkatli olmak gerekiyor.

Son bir şey söyleyeceğim. Başkan "Zamana uyun." dedi, çok fazla şey var ama benim de bir toplantıya yetişmem lazım. Antalya'da havalimanında daha önce çalışan güvenlikçilerden bugün bir telefon aldım, sonra da bana gönderdiler bana maille. Çok uzatmayayım. Tabii ki FETÖ'yle mücadele kapsamında bazı önlemler alınmıyor ama bunlar güvenlik görevlisi olarak çalışan insanlar havalimanında ve o şirket zorladığı için de sendikaya on-line olarak, elektronik ortamda üye olmuşlar. Çünkü başka türlü şeyler gelmiş, gitmiş, birileri baskı yapmış, haklarını alamamışlar. Neyse, sonucunda, üye oldukları sendika da listede çıkınca bunlar atılıyor. Yalnız, bir çifte standart olduğunu söylüyorlar, sizden istihdam o. Çünkü diğer şirketler 25'inci maddeye göre tazminatlı ihraç ederken bunlarda 29'a göre fırsatçılık yapıldığı söyleniyor. Acaba böyle çifte standartlar oluyor mu? Vatandaşın mağduriyeti açısından da bakmamız lazım. Uygulama neyse herkese aynı tarifinin olması gerekiyor ki bunların çoğu zaten zorlamayla birtakım şeylere gelen insanlar, güvenlik görevlisi olarak. Zaten sertifikaları da iptal ediyor, birtakım şeyler oluyor. O kadar geçtikten sonra, zaten daha yeni, geçen hafta işten çıkarılmışlar şirketin inisiyatifile. Dolayısıyla, acaba böyle fırsatçılıklar da oluyor mu diye bir şey söylediler. Bizim havalimanlarını ilgilendirdiği için size de aktarmak istedim.

Onun ötesinde, tabii, çok fazla konu var ama demir yoluyla ilgili projelerin, sadece yüksek hızlı değil, modernizasyonla ilgili, ulaşım ile ilgili ve bunların limanlarla, kara yollarıyla bağlantısının bir önce tamamlanması gerekiyor. Milliyetçi Hareket Partisi olarak entegre bir ulaşım sistemini her zaman önemsiyoruz. Bu kapsamda da yapılması gereken ne varsa ama seçici davranarak öncelikli olanları, ekonomimize daha hızlı dönüş yapıp katkıda bulunacak olan projeleri öne alarak bunları gerçekleştirmemiz lazım.

“Yeni proje finansman yöntemleri buluyoruz.” dediniz, orada da biz bu kamu-özel ortaklıkları konusunda daha dikkatli, seçici olunması gerektiğini düşünüyoruz. Çünkü evet, finansman bulmak zor ama yükümlülük altına girdiğimiz şeyde de çok ağır bir şekilde, hem kamu alım garantisi hem hazine garantisi, birtakım şeylerde de zaman içerisinde daha yüksek maliyetlere yol açabildiğini görüyoruz. Normal yoldan yaptığımızdan çok daha fazlasına mal olabiliyor. Bu konularda da hem finansman sağlanan kurumlar açısından hem yöntem açısından daha dikkatli olunması gerektiğini söylüyoruz. Aslında, bizim önerimiz, topyekûn, şu anda, neredeyse on yıla yakın, sekiz, dokuz yıldır Kalkınma Bakanlığında, ta DPT’yken başlamış olan bir kamu-özel ortaklığı kanun tasarısı taslağı vardı. Bunun hepsinin bir elden yapılıp ne olması gerekiyorsa ona göre de etraflı bir şekilde...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

MEHMET GÜNAL (Antalya) – Tamamlıyorum.

BAŞKAN – Buyurunuz.

MEHMET GÜNAL (Antalya) – Yani bunun işte, Turizm Bakanlığı ayrı, TOKİ ayrı, Özelleştirme ayrı; böyle herkesin kendi kafasına göre bir şey olması... En büyükleri evet sizde ve Sağlık Bakanlığında altyapı yatırımları var, hastane yatırımları var ama toptan... Bu vesileyle onu da bir irdelemenizde, altyapı yatırımlarının finansmanı anlamında belki daha köklü bir sistem bulmakta fayda var diye düşünüyorum.

Bütçelerin hayırlı olmasını diliyorum, teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Sayın Günal, çok teşekkür ederim.

Sayın Temizel, buyurun lütfen.

ZEKERİYA TEMİZEL (İzmir) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakanım, değerli arkadaşlar; şöyle, geçmişte Ulaştırma Bakanlığının yaptığı sunumları gözümün önüne getirmeye çalışıyorum. Aynen bugün burada yaptığım gibi, elimi yüzüme koyar böyle, hayallere dalardım. Öyle güzel projeler çizilir, öyle şeyler yapılırdı ki bırakırsınız kendinizi, uçarsınız, inşallah, inşallah dersiniz içinizden. Sonra, bir ödenek talebi gelir, çuvaldız batırılmış gibi zıplarsınız, bir dakika ya dersiniz. Bir dakika, burada var olan bu, bununla yapılabilecek olanların listesi de bu, şimdi bunu ne yapacağız? Sayın Bakanın bu sunumundan sonra hemen büyük bir hızla bütçe rakamına döndüm yeniden, acaba yanlış mı görüyordum diye. Bir baktım ki 24 milyar lira bütçesi olan bir Ulaştırma Bakanlığı, 15 milyar lira da Karayollarının özel bütçesi; ediyor size 40 milyar lira. Sayın Bakanım, 40 milyar liraya bu projeler gerçekleştiriliyorsa bırakın 40 milyar lirayı, 40 milyar lira da Plan ve Bütçe Komisyonu eklesin. Yani oradan sonra dönüyorum, dün yayınlanan Kamu Borç Yönetimi Raporu’na bakıyorum. Dün yayınlanan Kamu Borç Yönetimi Raporu’na göre Türkiye’nin dış borç stoku, özel ve kamu sektörü beraber, 421 milyar dolara yükselmiş, 421 milyar dolar, daha yıl sonuna kadar artacak, bu ikinci çeyrek, yükselecek. Kamunun borcu 121,5 milyar dolar, özel sektörün borcu da 298,7 milyar dolar. Biraz önce kurlara da baktık, dolar kuru 3,22. Şimdi, bu rakamlara baktığımız zaman ciddi anlamda bir paniğe kapılıyoruz. Çünkü biz 1980’den sonra ortaya konulan finansman modellerinin hepsini kendi kendini gerçekten finanse edeceği ve kamuya da herhangi bir şekilde borç yüklemeyeceği varsayımıyla... Toplum da bunu biliyor, hepimiz de bunu böyle varsayıyoruz, hepimiz değil de -daha doğrusu- toplumun büyük bir çoğunluğu. Ama sürekli olarak Sayıştay raporlarında da dönüp dönüp söylenen olay, ya, bu şekilde, kamu-özel iş birliği kapsamında yap-işlet-devret, yap-işlet vesaire modellerinin hepsini kamu-özel iş birliği parantezi içerisinde değerlendirdiğinizde, bunların bize muhtemel yükünün olup olamayabileceği konularını irdelememiz gerekiyor, değerlendirmedik de. Şimdi, bütün bu projelerin hepsi inanılmaz güzel, inanılmaz güzel üstelik de. Ha, alternatifleri

ne, tartışmadınız Plan ve Bütçe Komisyonu olarak çünkü size böyle bir olay sunulmadı. Çünkü buradaki projelerle ilgili olarak sizin ödenek vermenize gerek yok, hazinenin garanti vermesi yetiyor, buna karşılık, Hava Meydanları İşletmesinin ya da Karayollarının yolcu sayılarıyla ilgili güvenceler vermesi de yetiyor. Onlar o güvenceyi veriyor, hazine garantisini veriyor, yapıyorsunuz. Daha doğrusu, yapmıyoruz da yaptırıyoruz, birileri geliyor, projesini, demirini, çubuğunu, makinesini, her neyse, getiriyorlar, yapıyorlar, yatırımlarımız diye övünüyoruz. Keşke her şeyiyle beraber kendimiz yaparak övünecek bir konuma gelsek. Bu durumda iki tane soru akla geliyor, bu iki sorunun çok iyi değerlendirilmesi gerekiyor. Bir: Bizim gelecekte döviz kazandıracak, hani şu 421 milyar dolarlık borcumuzu ödeyecek, döviz getirecek yatırımlara mı ihtiyacımız var? Çünkü bunlarla döviz kazanacak hâle gelmediğiniz takdirde bu borçlar nasıl ödenecek diye soruyorsunuz; bunlara mı ihtiyacımız var? Yoksa, altyapı yatırımlarına mı ihtiyacımız var sadece? Bunun kararını burada vermiyoruz, sadece Ulaştırma Bakanlığına 24 milyar liralık ödenek, Karayollarına da 15 milyar liralık ödenek veriyoruz, gidiyor. Peki, bütün bu yapılan yatırımlardan bize ne gelecek? Onu bilmiyoruz. Değerli arkadaşlar, dünyanın şu andaki ekonomik kriz sürecinde gideceği noktayı tam olarak görmeden, bilmeden, etmeden, detaylarına kadar girmeden bu projelerle ilgili olarak keşke sevinebilsek ama gerçekten, o kadar çok sevinmememiz gerekiyor, birazcık düşünmemiz gerekiyor. Eşim televizyonda araba reklamlarını görünce “Ya, şu bizim on beş yıllık arabayı bir değiştiresek.” falan dermiş, gidip araba fiyatlarını görünce koşarak gelip arabayı yıkatmaya götürmüştü. Bizim olayımız bir noktada bu. Şu borçlarımızdan bir kurtulalım. Her yıl 30 milyar dolar ile 40 milyar dolar arasında cari açık veren, 50 milyar dolara yakın dış ticaret açığı veren bir ülkeyiz biz, açık veriyoruz sürekli. Bu kadar açık verirken bir taraftan da bu kadar borçlandığımız zaman nereye gideceğimizi görebiliyor muyuz? Hiç değilse dış ticaretimizde veya cari işlemlerimizde başa baş noktasında, hadi bırakın başa baş noktasını, IMF değerlendirmesine göre bir defalık satışları da bunun içerisine katarak sıfırlayabiliyorsak o zaman bu yatırımların hepsiyle sonuna kadar övünelim, yine övünüyoruz aslında, bakmayın, ben övünüyorum şahsen. Ben övünüyorum övünmesine ama gerçekten de burada Maliye Bakanının yerinde olmak istemiyorum, hazineden sorumlu bakanın yerinde hiç olmak istemiyorum. O nedenle, bizim şu süreç içerisindeki bütün yatırımları değerlendirmemiz hep böyle oldu. Dünyanın en derin tüneline yapıyoruz, şu kadar aracı birden geçiriyoruz, en geniş köprüsünü yapıyoruz, çok iyi yapıyoruz, yapıyoruz da sonra da borçla ilgili olarak tabloyu önümüze koyuyoruz, iki çeyrekte 421 milyar dolar. İşte, bu olaya yanıt bulunmadığı zaman bu sevinçler insanın kursağında kalıyor. Bunların kursakta kalmayacak şekilde planlanması, stratejilerimizin buna göre yapılması gerekiyor diye düşünüyoruz. Özellikle, kuzey-güney, doğu-batı hatlarını vesairelerini gördüğümüz andan itibaren ne zamandan beri hele o yollara çıkıp da dokuz saatte, on bir saatte bir yerden bir yere gittiğiniz zamanları düşündüğünüzde harika. Teknoloji geliyor, gelişen teknolojiyle beraber ister istemez bunları da kullanıyorsunuz ama bunları Yörük sırtından kurban keserek yapamazsınız değerli arkadaşlar, önce bir kaynak yaratın, bu ülke bir tasarruf etsin, bir taraftan da kendisi yapmaya başlasın. Bu kadar çelik kullandığımız, bu kadar demir kullandığımız bir yerde demir çelik kapasiteniz yüzde 50'nin altında çalışmasın, hiç değilse kendi kapasitenizde ürettiğiniz demirlerle, çeliklerle yapın bunu. Yani bu kadar bonkör nasıl olabiliyoruz bu tür yatırımlarda buna şaşıyorum. Her defasında yeniden hatırlatmak zorundayım: “Ya, böyle projelere insan karşı çıkar mı?” Çıkması gerekiyor doğal olarak, elbette ki çıkmasın ama eğer başka bir sorumluluk üstünüzde var ise işte o zaman bunların arasında, seçenekler arasında bir tercih yapma zorunluluğu ortaya çıkar.

Önceliğimiz nedir? Aliğa Çandarlı Limanları, Sayın Bakanım, ne zamandan beri yapılmıyor, o limanlar orada çökmüş duruyor. Daha önceki yapılmış olan yatırımlardan hangisinin –aynı alan içinde olduğu için söylüyorum, başka alanlarla kıyaslamıyorum bile- daha fazla önceliği vardı? Ro-Ro ve

konteyner taşımacılığında dünyadaki gerileme olgusu değil, başka yerlerde bu çok rahat bir şekilde büyüyerek gidiyor ama siz Çandarlı Limanı'na gelip de bugün bilmem 40 tonluk veya 20 tonluk tırlarla giremiyorsunuz, düşüyor çukurun içerisinde, “zınk” diye kalıyor orada, gidemiyorsunuz yani sonuç olarak. Öncelik sorununu tartışmadan yani aynı yatırımlarda bile öncelik sorununu tartışmadan... O liman ciddi anlamda getirisi olacak olan bir liman, kullanıma geçse, kullanıma açılrsa ciddi olarak bir sürü şey değerlendireceğiz.

Şunu söylemeye çalışıyorum değerli arkadaşlar: Ulaştırma, Haberleşme ve Denizcilik Bakanlığımızın... Bu arada, bir saat on iki dakikalık konuşmada denizciliğe iki dakika ayrılmasını da kınıyorum. Bir saat on iki dakika konuştunuz Sayın Bakanım, yani iki dakika denizciliğe... Girenken kendiniz yaptınız eleştirinizi zaten, 3 tarafı denizlerle kuşatılmış. 3 tarafı denizlerle kuşatılmış bu ülkede deniz taşımacılığını en azından kara taşımacılığına rakip hâle bile getiremediniz.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

ZEKERİYA TEMİZEL (İzmir) – Sürekli olarak havaalanı yapıyorsunuz Karadeniz'in üstüne, liman yapın da hızlı feribotlar çalışsın. Böyle bir şey yapmıyorsunuz. Eskiden Trabzon'dan gemiye bindiğimizde yirmi dört saat de olsa ertesi gün inerdik İstanbul'da, ne bunun kazası olurdu ne bir belası olurdu, bir sürü de hikâye çıkardı ortalıkta.

Değerli arkadaşlar, işi çok değişik yönlerden birçok şekilde değerlendirebilirsiniz ama eğer siz burada finansmanını sağlamadığımız, finansmanını kontrol edemediğiniz seçenekler arasında tercih yapmadığınız bir bütçe yapıyorsanız buna “Bütçe hakkını kullanıyoruz.” denmez. Birileri karar vermiş, muhtelif yükümlülüklerin hepsi size dönüp dolaşıp ne olarak geleceğini de bilmediğiniz kadar büyük. Bu olayın üzerinde hepimizi düşünmeye davet ediyorum, özellikle de sayın Bakanlığımızı ve Bakanlar Kurulunu düşünmeye davet ediyorum. Bu o kadar kolay bir olay değildir.

Değerli arkadaşlar, bu stratejiler üzerinde gerçekten çok konuşmak gerekiyor ama sonuç olarak işte buradaki konuşma koşullarını falan biliyorsunuz. Yalnız, buna geçmeden önce Karayolları Genel Müdürlüğünün bütçesinde gördüğüm bir olayı da anlatmadan konuşmamı bitirmek istiyorum.

Biz bu arada tabii, 2015 Yılı Kesin Hesap Yasa Tasarısı'nı da görüyoruz aynı zamanda. Bu cümleler 2015 Yılı Kesin Hesap Yasa Tasarısı'yla ilgili bir olay. Karayolları Genel Müdürlüğünün bütçesinde başlangıç ödeneği 7 milyar lira civarında veriliyor -şuraya tam rakam olarak bakayım- daha sonradan eklenen ödeneklerde 15 milyar daha ekleniyor 2015 yılında 22 milyar 825 milyon liraya çıkıyoruz fakat daha sonradan ödeneklerde birdenbire bir eksiklik ortaya çıkıyor 7 milyar liralık kadar. Bu ne anlama geliyor? 7 milyar lira ödeneğiniz yok, çıkmamış böyle bir şey.

Değerli arkadaşlar, bu çok basit olarak şu anlama geliyor. Bunu Sayıştay raporları çok net olarak koyuyor zaten ortaya, önünüzdeki Sayıştay raporlarında bu var, uygunluk bildiriminde bu var. Kısacası her tarafta açık açık söyleniyor ki siz ödeneği olmadan buralarda yatırımlar yapmışsınız, o nedenle de bu ödeneği olmayan kısımların büyük bir kısmını emanete almışsınız, emanete alınan miktarlar o senenin bütçe giderleri içerisinde yer almamış, ondan sonra ilerleyen yılda oradan ödeme yapmışsınız. Olayınız o. Bu noktaya getirmişsiniz. Yani olmayan kaynaklarla da bu yatırımları yapmışız. Biraz önce söylediğim şeyleri desteklediği için bunu özel olarak açıklamak istiyorum. ortalıkta kaynak yok. Karayollarından gelecek, ödenek kaydedilecek olanların yeniden nakit olarak dönme olanağı olmaması nedeniyle bu olay ortaya çıkıyor. Bunu yılların maliyecisi olarak ben biliyorum. O nedenle de o yılın içerisinde kullanmıyor, hemen yıl geçer geçmez yeni bütçeden bunları ödemek için harekete geçiyorsunuz. Siz yapacaksınız büyük bir ihtimalle. Demek ki ödenek sıkıntısı yap-ışlet-devretler, kamu-özel iş birliği ortaklıkları vesaireler dışında kesin olarak buralarda da gözüktüyor.

Yine Sayıştayın 2015 yılı raporunda çok önemli bir bulgu daha var Değerli Bakanım. Sayıştay da sürekli olarak diyor ki: Bu kamu-özel iş birliği projeleri nedeniyle bizim gelecekte karşı karşıya kalacağımız muhtemel yükümlülükler ne kardeşim? Bunu da bütçeye yazın. Kamu-özel iş birliği projeleri nedeniyle biz gelecekte neyle karşı karşıya kalacağız? Hazinesinin garanti ettiği borçlarımız var, Karayollarının taahhüt ettiği geçiş sayıları da var köprülerden vesairelerden. Peki, bu ne kadar olacak, ne olma ihtimali var? Bu yüzde yüz gerçekleşmez ama ne olma ihtimali olduğunu da söyleyin, en azından toplum bunu bilsin, Meclis bunu bile bile kalkıp da bunların kararını versin diyor. Nihayet, 2015 yılının Sayıştay raporunda buna yer veriliyor. Gebze-Orhangazi-İzmir Otoyolu Projesi için verilen garantinin –bu on beş yıl dört ay sürüyor- tutarı 40 milyar 99 milyon Türk lirası. Kuzey Marmara, üçüncü Boğaz köprüsü dâhil otoyolu projesi için verilen garanti de 16 milyar 700 milyon lira. Bunlar için vermiş olduğumuz hazine garantisi, kredileri için vermiş olduğunuz hazine garantileri ayrı, bu yok onun içerisinde. Toplam 56 milyar 800 milyon lira. İki tane proje. Gelecekte muhtemel yükümlülük 56 milyar 800 milyon lira. Bunun üzerinde iyi düşünmek gerekiyor. İnşallah bu riskin hiçbirisi gerçekleşmez, inşallah gerçekleşmez ama bir bakıyorsunuz, şeyin bütün projelerinin hepsi, bütün limanların hepsi aynı yöntemle yapılıyor. Aklınıza gelen 16 tane limanın tamamı yap-işletle veriliyor.

Değerli arkadaşlar, bunu birileri getiriyor “Ben bunu yapayım, şunu yapayım, bunu yapayım.” diyor. Tamam, yapsın. Daha önceki zamanlarda bu çok tartışıldı. Ya, böyle bir olayda verilen garantilerle ilgilidir bunların yapılmasıyla ilgili işler. Siz garantilerin sayısını artırdığımızda başlangıçta sadece yurt dışından alınacak kredilere garanti verilirken bir süre sonra garantilerin sayısı ikiye, üçe, dörde çıkıyor. Diğer projelerde bunlar gerçekten çok daha farklı oluyor. Özellikle doğal gaz projelerinde gelmeyen gazın da parasını ödüyorsunuz, kullanılmayan elektriğin de parasını ödüyorsunuz, kredinin de masrafını ödüyorsunuz, ödüyorsunuz da ödüyorsunuz. Bunlarda da önümüzdeki süreçte Ulaştırma Bakanlığı uygulamaları ve bütçeleri nedeniyle ortaya çıkacak olan yükümlülüklerin en azından tahmini bir rakamını bir bildiğiniz zaman gönül rahatlığıyla verin bunların hepsini. O zaman ben yine elimi kulağımın arkasına koyar, heyecanlanarak bu projelere bakarım, siz de daha iyi bakarsınız ama bundan sonra o kadar güzel bakamazsınız bu projelere. Önce bir düşüneneceksiniz.

Teşekkür ederim Sayın Başkan.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Sayın Aydın...

İBRAHİM AYDIN (Antalya) – Sayın Başkanım, değerli Bakanım, beraber çalışmaktan onur duyduğum Komisyon üyeleri ve milletvekili arkadaşlarım, çok kıymetli bürokratlar, basınımızın seçkin temsilcileri; öncelikle hepinizi sevgi ve saygıyla selamlıyorum.

Sayın Bakanım, Bakanlığımız hayırlı olsun, ilk bütçeniz.

Ben çalışmış olduğum Orman Genel Müdürlüğü ve DSİ gibi köklü olan Karayolları Genel Müdürlüğünün bütçesi hakkında konuşma yapacağım.

Karayolları Genel Müdürlüğü otoyollar, devlet ve il yolları ağına giren güzergâhları tayin ve tespit etmek, plan ve programlar gereğince bu ağlar üzerindeki yol, köprü ve sanat yapılarını inşa etmek, onarmak, bu hususlarda teknik esasları tespit etmek, yolların sürekli açık tutulmasıyla ilgili bakım ve onarımı ile kar mücadelesini yapmak ve tarif edilen işlerle ilgili diğer tamamlayıcı işleri yapmakla görevlidir.

Kara yolu ulaşımının etkin, ekonomik, sürdürülebilir ve çevre dostu olması hedefiyle hizmet veren Karayolları Genel Müdürlüğü yatırım programında proje bedeli 157,5 milyar TL olan 1.720 adet proje bulunmaktadır. Söz konusu projelere bugüne kadar 89,4 milyar TL harcanmış olup kalan proje tutarı 68,1 milyar TL'dir. Son beş yılda kara yolu yatırım çalışmaları için 2016 yılı fiyatlarıyla yıllık ortalama 19 milyar 70 milyon TL harcama yapılmıştır.

Sayın Başkan, değerli üyeler; Karayolları Genel Müdürlüğü sorumluluğunda 2016 yılı itibarıyla 2.489 kilometre otoyol, 31.126 kilometre devlet yolu ve 33.355 kilometre il yolu olmak üzere toplam 66.970 kilometre yol ağı bulunmaktadır. Bu yol ağının 42.663 kilometresi sathi kaplama, 20.517 kilometresi bitümlü sıcak karışım kaplama olup 3.790 kilometresi ise diğer yollardır. 2003 yılı öncesi mevcut 6.101 kilometre uzunluğundaki bölünmüş yol ağımla sadece 6 ilimiz birbirine bağlıyken 2003-2016 yılları arasında 18.790 kilometre yol yapılarak bölünmüş yol ağımla toplamda 24.891 kilometre ye ulaşmış ve 76 ilimizin birbiriyle bağlantısı sağlanmıştır.

Otoyol yapım çalışmaları kapsamında, 2003 yılında 1.775 kilometre olan otoyol ağımla Ekim 2016 tarihine kadar yapılan 775 kilometreye birlikte 2.489 kilometreye ulaşmıştır. Kamu-özel sektör iş birliği ve yap-işlet-devret finansman modeliyle gerçekleştirmeyi hedeflediğimiz 5.945 kilometre uzunluğundaki otoyol projelerinin hayata geçirilmesiyle Türkiye'nin otoyol ağı 8.227 kilometre uzunluğa erişecektir. Yap-işlet-devret projelerinden 206,5 kilometresi trafiğe açılmış olup 631,5 kilometrelik kesiminde yapım çalışmaları devam etmektedir. Kalan 5.107 kilometrelik kesimde ise proje ve ÇED çalışmaları sürdürülmektedir.

Acil eylem planı kapsamında 2003 yılında yapımına başlanan bölünmüş yol projeleriyle trafik güvenliğini artırarak kazaları azaltmak ve kazalardaki ölüm oranını düşürmek amaçlanmıştır. Bölünmüş yollar toplam yol ağımızın yüzde 37'sini oluşturmaya karşın bütün yol ağımızda hareket eden trafiğin -taşıt/kilometre- yaklaşık yüzde 80'ine hizmet vermektedir. Trafiğe açılan bölünmüş yollarda yapılan araştırmalarda son on dört yılda trafik artışı dikkate alındığında ölüm sayılarında yaklaşık yüzde 62 oranında azalma sağlanmıştır. Türkiye İstatistik Kurumu verilerine göre ülkemizdeki motorlu kara taşıtı sayısı 2003 yılında 8 milyon 903 bin 843 olup 2016 Ağustos ayı sonu itibarıyla 20 milyonu aşmıştır. Taşıt sayısı son on dört yılda yaklaşık yüzde 133 artmıştır.

Sayın Başkan, değerli üyeler; 2003 öncesi 50 kilometre olan toplam tünel uzunluğumuz 2003-2016 yılları arasında yapılan 261 kilometreyle birlikte 311 kilometre uzunluğa ulaşmış ve yüzde 523 artış göstermiştir. Söz konusu çalışmalar için yapılan toplam yatırım harcaması 1993-2002 yılları arasında 37 milyar 902 milyon, 2003-2016 yılları arasında 186 milyar 49 milyon TL olup harcamalarda artış yüzde 491 olmuştur.

Burada Karayolları Genel Müdürlüğümüze, Bakanlığımıza Antalya ilinde yaptığı çalışmalardan dolayı peşinen teşekkür ediyorum. İlk yıllarda biz Karadeniz Sahil Yolu yapıldığı zaman "Akdeniz yolu niye geç kalıyor?" demiştik ama yani keşke Karadeniz yolu da bugünün ekonomisine göre ve tekniğine göre şu anda projelendirilmiş olsaydı da o güzelim sahillerimizi, şehirlerimizi yok etmemiş olsaydı ama şu hâliyle de tabii, hizmet vermekte. Ama, Akdeniz yolu gerçekten Mersin'den başlayıp tünellerle, viyadüklerle çok güzel bir şekilde Mersin'den Antalya'ya doğru hızla yapılıyor, son üç yılda tamamlanacak inşallah. Yine aynı şekilde Antalya'mızın yalnızca doğu kesiminde Ermenek-Gazipaşa proje aşamasında. Yine aynı şekilde Konya'dan Alanya'ya çok zor şartlarda Hadim-Taşkent Kuş Yuvası yolu var, iki saatte Konya'dan Alanya'ya inebileceğiz. Yine Aynı şekilde Konya-Seydişehir-Akseki-Manavgat-Alacabel yolumuz var, belki Türkiye'nin en aktif yollarından birisi şu anda. Alacabel'de tünel çalışmaları başladı, 7 bin metrenin üzerinde bir tünel. Yine aynı şekilde Konya-Beyşehir-Kesikbeli-İbradı-Taşagül-Serik-Antalya yolu 5.100 metre tünel bitmek üzere. Yine

aynı şekilde -Komisyon Başkanımızın da yakından takip ettiği- Isparta-Dereboğazı-Antalya yolumuz yatırım programında. Yine Çubukbeli yolu... Yani Antalya'nın yalnızca doğu kesiminde Torosları zor şartlarda geçen 6 yolumuzun çalışmaları devam etmektedir. Tabii, biz bu Akdeniz Sahil Yolu'nun Antalya'da değil, Antalya'nın batısında da -şu anda Kemer'e kadar yapılan yol, Kemer-Kumluca arası ihale edildi- Finike'den Demre'ye, Kaş'a, oradan da Muğla'ya bağlanacak olan yolların, tünellerin yatırım programına alındı, hızlı bir şekilde yapılacak.

Bu işlerde tabii, samimiyet gerekiyor, insanlara hizmet etmek yatıyor. Şu andaki Başbakanımız Binali Yıldırım Bey'in ve onun ekibinin devam etmesi samimi bir şekilde... Özellikle de beraber çalıştığım Karayolları Genel Müdürü İsmail Kartal Beyefendi'ye de özellikle teşekkür ediyorum. Biz bürokratlar olarak işleri yapmak gerçekten çok zordur. Ben İzmir bölge müdürüyken biliyorum, bire bir kendisi takip edip bu işleri yapmıştır. Bu konuda Genel Müdüremize çok teşekkür ediyorum ve bu hizmetlere katkısı olan herkese teşekkür ediyorum.

Bütçemizin hayırlı olmasını diliyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Aydın.

Sayın Elif Türkmen...

MUSA ÇAM (İzmir) – Aşağıya gitti konuşması vardı.

BAŞKAN – Benim yapabileceğim bir şey kalmadı.

Sayın Bekaroğlu...

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Sayın Bakanın sunumundan etkilenmediğimi söylersem yanlış yapmış olurum, etkilendim, gerçekten alanıyla ilgili uzman olduğunu da gösterdi, sunum ustası olduğunu da gösterdi, göstermek istediği, bilmek istediğimiz her şeyi gösterdi, saklamak istediği her şeyi de sakladı.

Şimdi biz burada bütçe müzakeresi yapıyoruz. Millettin temsilcileri olarak 2017 yılında toplanan vergilerin nasıl, nerede kullanılacağını tartışıyoruz, 2015 yılının da kesin hesabını görüşüyoruz. Muhalefet partisiyiz biz. Dolayısıyla, Sayın Bakanımıza da güzel, katıldığımız yerlerde yer yer katılıyoruz, diyeceğiz zaten Sayın Temizel bunları ifade etti ama eleştireceğiz, eleştirdiğimiz için de “Ya, bu CHP işte kardeşim, her şeye karşı çıkar zaten. E, bunlar da şöyle...” demeyin artık ve dinleyin muhalefeti Sayın Bakanım.

Değerli arkadaşlarım, Sayın Bakan, Sayın Başkan; şimdi bu bütçeye, Sayın Bakanımın sunumuna baktığım zaman şöyle birkaç noktaya takılacağım, bir defa tercihlere bakacağım. Bundan önce mesela bir teşekkürle başlayayım hemen.

Sayın Bakan demir yollarıyla ilgili –gerçi tercihleri demir yolları değil ama- Türkiye Cumhuriyeti, cumhuriyetin ilk yılları, 1951-2003 arası hemen hemen hiç demir yolu yapılmayan dönem ve daha sonra 2004'ten sonra başlanan dönemi ayırmış ve cumhuriyetin ilk yıllarında yapılanların hakkını teslim etmiş. Çok hakkaniyetli davrandınız, teşekkür ediyorum. O dönemin insanları olaylara nasıl bakmışlar, biz nasıl bakıyoruz, o arada elli sene nasıl bakılmış bunu göstermesi açısından da bu tespitiniz çok doğru.

Sayın Bakanım, sunumunuzun 17'nci sayfasında kara yolu, demir yolu, deniz yolu, hava yolu, haberleşmeye yaptığınız yatırımların miktarlarını ortaya koyuyorsunuz, benim elimde 2015 de var. Bu çok açık bir şekilde Hükümetinizin tercihini gösteriyor. Evet, her alanda yatırımlar yapıyorsunuz, her alanda yapılan yatırımlar artmış. Yatırımlar nasıl yapılıyor, finansman, onlar ayrı konular ama sizin tercihiniz çok açık bir şekilde kara yolu sektörü. Bakın, 2015'te kara yolu sektörüne 161 küsur milyar

TL, demir yolu sektörüne 46 milyar TL, haberleşmeye 16 milyar TL, deniz yoluna 3,2 milyar TL; toplam 253 küsur milyar yatırım yapılmış. 2017 yılında ise kara yoluna 193,1 milyar, demir yoluna 54 milyar, deniz yoluna –zavallı deniz yolu- 3,9 milyar, hava yoluna 23,4 milyar TL, haberleşmeye... Bu şekilde devam ediyor. Bu sizin tercihinizi gösteriyor. Hâlbuki baştan sunumu ortaya koyunca benim biraz CHP'nin 7 Haziranda açıkladığı Merkez Türkiye Projesi aklıma geldi. Evet, yani aynı mantıkla bakılmış. Türkiye'nin bulunduğu coğrafi konum, sınır aşan yollar, bütün bunlar dikkate alınarak Türkiye'nin geleceğe yönelik ulaşım stratejisi belirlenmiş gibi görünüyor ama burada tercih kara yoluyla oluyor. Öyle anlaşılıyor ki 1950-2004 arasındaki tercihler sizde ağırlık basıyor. Evet, yani demir yolu da yapıyorsunuz.

Sayın Bakanım, tabii, bize on dakika zaman veriliyor. On dakikada bu koca sunumu nasıl tartışacağız, ne yapacağız? Bize göre eksiklikler...

BAŞKAN – Komisyon kararıdır, ben vermedim Sayın Bekaroğlu.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Şimdi bu, Komisyon kararı değil Başkanım, faşizan baskılarla bizi yönetiyorsun. Biraz zaman ver bize.

Şimdi, bakın, çok önemli bir tespitte buldunuz Sayın Bakan, dediniz ki biz... Hani meşhur o 2003-2016 karşılaştırmasını yapıyorsunuz. Kara yollarında hız 40 kilometre/saatken bizim zamanımızda 80 küsura çıktı dediniz. Çok doğru. Zaten yollarda giderken falan bunu görüyoruz. Ben buradan binyorum –gerçi sizin zamanınızda başlamadı ama- Rize'ye kadar çok rahat gidiyoruz. Fakat, başka bir şey var, hiç bunu göstermediniz Sayın Bakanım. Bakın, size bir şey söyleyeyim atlaya atlaya, TÜİK verilerine göre, mesela olayın insani boyutuna bakalım: 2003 yılında kaza 455 bin –atlaya atlaya söylüyorum- 2005 yılında 620 bin, 2008 yılında 950 bin, 2010'da 1 milyon 106 bin, 2013'te 1 milyon 250 bin, 2015'te 1 milyon 313 bin. Ölümlü ve yaralamalı olanları söyleyeyim size: 2003'te 67 bin, 2007'de 106 bin, 2011'de 131 bin, 2015'te 183 bin. İşte "Ulaşım arttı, nüfus arttı, gittiler, geldiler..." filan söylüyorsunuz ama tercihlerinizin yanlışlığını göstermesi açısından da bu önemli. Yani sadece "ulaşım arttı, giden, gelen arttı"yla izah edilebilecek bir şey değil. Hani kazalar filan diyoruz ya, bu yolları yaparken ya da ulaşım tercihlerini belirlerken sadece finans, para filan değil, bu insani boyuta da bakmak gerekir diye düşünüyorum. Bu istatistikler tabii, Türkiye'nin Avrupa Birliği ülkeleri arasında en çok trafik kazası yapan ve kazalarda en çok ölü veren ülkeler arasında olduğunu gösteriyor.

Şehir içiyle ilgili yaptığımız çalışmaları biliyoruz. Ulaştırma Bakanlığının işi olmamasına rağmen, Ankara ve İstanbul'da, özellikle Ankara'daki –nedense Melih Başkan ne yapar, bilemiyorum- metroları üstlendiniz ama... Ankara ile İstanbul'u karşılaştırdığımız zaman gerçekten Ankara ileride de yani başkent olma özelliğini nasıl taşıyacak bu ulaşım anlayışıyla bilemiyorum. Yavaş yavaş Ankara'da –herhâlde fark ediyorsunuz- İstanbul trafiği gibi bir trafik oluşmakta ve yapılacak metro hatlarına baktığımız zaman Ankara'da bu işin çok yavaş gittiği görülüyor.

Değerli arkadaşlarım, bir de bu işin işte çevre, insanların yaşam –arkadaşımız biraz evvel Karadeniz Sahil Yolu'ndan bahsetti- alanına yapılan dokunmalar da önemli. Gerçekten bütün bunlar yapılırken yani bu çevreye nasıl etki ediyor, insanların yaşam alanlarına ne kadar etki ediyor, işte kültürlerine, geleceklerine, geçimlerine, bunların hepsine bakmak lazım. Yani burada biz yol geçiriyoruz, tamam ama burada bir hayat var ve hayat devam ediyor, gelecekte de devam edecek çünkü yaşam alanı ve yaşamla ilgili olanları bir daha yapamıyoruz. Bunlar yüzyıllarca, böyle yaratılmış, böyle oluşmuş, böyle gelmiş alanlar. Bunlar bizim elimizde olan şeyler değil. Bunlara ne kadar müdahale ediyoruz bakmak lazım.

Tabii, vaktimiz çok sınırlı, ben Karadeniz Sahil Yolu'ndan -otoyolu filan değil tabii- örnek vereyim: O yol yapılırken, ilk defa 1997'de temeli atılırken, ihalesi yapılırken çevreciler -çevreciler hep kötü, marjinal insanlar ya- bugün arkadaşlarımızın sözünü ettiği tehlikelerin, risklerin hepsini söylediler ve teknoloji filan dedik, çok değişti teknoloji ama o yol, bugün yaptığınız yollar gibi, arkadan, yine viyadüklerle, yine tünellerle rahat bir şekilde yapılabilirdi. Ama, ısrarla ve inatla bu yol sahilde, deniz doldurularak yapıldı, sadece görünüm filan değil, şimdi, sizin Bakanımız, Beşikdüzü sel ve heyelan felaketinden sonra Sayın Canikli itiraf etti, dedi ki: "Bu yol şehir merkezlerinden kot olarak 4-5 metre yukarıda kalıyor, dolayısıyla, sellerde, taşkınlarda sular denize akamıyor ve geriye dönüyor, geriye dönünce de o yerleşim alanlarının tamamı risk altında, çamur altında kalıyor, ölümler, bir sürü şeyler yaşıyoruz. Dolayısıyla, bütün bu işler yapılırken bunlardan da bahsetmenizi bekledik. Bundan sonra nasıl dikkat edeceksiniz? Yani bu konuda uyarılara, hemen, işte, "Bunlar marjinal çevreciler!" Sayın Cumhurbaşkanı bağırıyor, çevrecileri en büyük düşman olarak ilan etti. Ya, niye düşman olarak ilan ediyorsunuz? Onlar da bu işe bu şekilde bakıyorlar ve nasıl bakıyorlar lütfen değerlendirin, ne yapıyorlar, niçin böyle yapıyorlar bunu değerlendirin.

Finansa ilgili Sayın Bakanım, Zekeriya Bey gerekli şeyleri söyledi ama size bir şey hatırlatırım: Bakın, Amerika'da Trump seçildi Sayın Başkanım ve balkon konuşmasında ne dedi dinlemişsinizdir. Dedi ki: "Ben Amerika'nın büyümesini ikiye katlayacağım. Amerika'nın bütün altyapısını değiştireceğim, yenileceğim." Burada ekonomiden, finanstan anlayan dünya kadar adam var, bunların anlamını benden çok daha iyi bilirler, hani, "finans" filan diyorsunuz bu projelere ama bu projelere Trump'tan sonra bir daha bakın. Yani "FED faizi şu kadar düşürürse ne oluruz?" filan diye bakarken şimdi diyor ki: "Ben Amerika'nın büyümesini iki katına çıkaracağım, bütün altyapısını yenileyeceğim, şunu yapacağım, bunu yapacağım." Bu finansın, paranın nasıl oraya gideceğini... Niye öyle yapsın ki? Gidecek, orada yatırım yapacak. Dolayısıyla, bizdeki kredi maliyetinin ne kadar yükseleceğinin hesabını filan mutlaka yapıyorsunuzdur.

Değerli arkadaşlarım, şimdi, denizcilik sektörüyle ilgili... Gerçekten, üç yanı denizle çevrili Türkiye, hep anlatıyoruz, ediyoruz filan ama nedense kârlı mı? Değil. Yap-ışlet olmuyor mu? Kamu-özel ortaklığı olamıyor mu? Niye tercihleriniz o şekilde...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Lütfen toparlar mısınız Sayın Bekaroğlu.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Daha başladık, bismillah dedik, gideceğiz, "Elemtere"den aşağı okuyacağız, bir dakika.

BAŞKAN – Toparlamayın o zaman, bırakın dağınık kalsın.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Peki, bitireceğim.

Denizcilik sektörüyle ilgili söylenecek çok şey var.

Görüyorsunuz "Baskı altındayız." dediğim zaman kızıyor Sayın Başkanım bana ama bir şey söyleyeyim, "insani boyutlar" falan dedim, oradan devam edeyim.

Bu balıkçı barınaklarından filan söz etmişsiniz, 102'nci sayfada da ne kadar artırdığınızı yazmışsınız, güzel, iyi. Yalnız, bu balıkçı barınaklarını, ben çok iyi biliyorum, Sayın Bakanım, siz de biliyorsunuz sanıyorum. Ben, Rize'den biliyorum, Trabzon'da da böyle, Giresun'da da, her tarafta da böyle. Bunlar balıkçı barınağı falan değil. Burada, mali durumu iyi olan, oranın kamu yöneticileri, belediye başkanı, zengini, İstanbul'da oturan, bilmem ne oturanın gelip yazlık olarak kullandıkları evler. Bakın, eylül ayında başlıyor balık sezonu, adamlar kayalardan kayık çekiyorlar. "Ne yapıyorsunuz ya? Biraz ötede balıkçı barınağı var, ne yapıyorsunuz arkadaş?" deyince "Bizi oraya sokmuyorlar." diyor. Kim, nasıl

sokmuyorlar? Gittim, tek tek inceledim. Mesela, Fındıklı'daki balıkçı barınağını tek tek inceledim, benim ilçem, 100 küsur barınak var, 5 tane bile gerçek balıkçı yok, hepsi keyif etmek için geliyor oraya, gündüzleri aileleriyle geliyorlar, geceleri de arkadaşlarıyla içiyorlar orada, başka da hiçbir şey yapılmıyor."Söyleyeceğim." dedim, onun için şey yapayım: Ardeşen Işıklı, Taşbaşı, oraya da gittim, bir tek balıkçı yok. Bu nasıl bir şey? Sayın Bakanım, bu işe biraz dikkat ederseniz memnun olurum.

Baskı altında tabii... Bu ulaşım ile ilgili yapılan yasaklar filan... Bunlar bize yakışmıyor. En küçük bir olay olunca hemen sosyal medyada, Twitter'de, Facebook'ta falan yavaşlamalar, kesmeler falan. Ne yapıyorsunuz Sayın Bakanım? Doğru şeyler mi bunlar? Bunlar bize yakışıyor mu? Bu kadar yatırım, bilmem ne yapan şeyde yakışıyor mu bunlar? Bu konulara dikkat etmek durumundayız.

Denetimle ilgili de birkaç cümle söyleyeceğim Sayın Başkanım, kusura bakmayın. 2015'in hesaplarıyla ilgili bir şey söyleyeceğim.

Karayolları Genel Müdürlüğü ile ilgili Sayıştayın yazmış olduğu şeyler. Bakın, kaç başlık altında gidiyor, birkaçını söyleyeyim: "Yapılmakta olan yatırım hesabında takip edilen yatırımlardan tamamlananların ilgili olduğu maddi durum, varlık hesabı alınmaması..." Denetim görüşünün dayanaklarıyla söylüyorum, atlayarak. "Köprü ve otoyollarda meydana gelen kaçak geçişlerin tahakkukuna ilişkin muhasebe kayıtlarının yapılmaması..." Bu şekilde devam ediyor. Sonuçları falan yazmış. Ne yazmış: "Kamu-özel iş birliği modeliyle yürütülen işlerde verilen geçiş garantilerinin muhasebe kayıtlarının yansıtılmaması..." Bunlar denetimi etkileyenler, bir de denetimi etkilemeyen, küçük gibi görülen şeyler var. Bunları niye yaptırıyoruz Sayın Bakanım? Soruyorum. Arkadaşlar, hepimize soruyorum. Niye Sayıştay diye bir kurum kuruldu? Sayıştay bu milletin bütçe hakkının kullanılmasının en önemli ayağıdır. Sayıştay bu işleri denetleyecek, ciddi bir şekilde buraya gelecek, tartışılacak, hiç kimse okumuyor. İnanın, sizinkine bakmadım ama ben bazı bakanlıklara baktım, 2014'te de Sayıştay aynı şeyleri yapmış, 2015'te tekrar etmiş Hükümet bunları, bakanlıklar tekrar etmiş. Aynı şeyleri yazmış. Sayıştaya da ayıp, bize hakaret, Türkiye Büyük Millet Meclisine ve temsilcisi olduğumuz bu millete hakaret. Aynı şeyleri buraya yazıyor. O zaman, ya Sayıştayı kapatalım ya "Denetim filan yok, biz bildiğimiz gibi yaparız." diyelim ya da ciddi ciddi bu Sayıştay raporlarını daha fazla zamanda konuşalım, üç hafta değil, altı haftada konuşulsun ya da CHP'nin önerdiği gibi bir kesin hesap komisyonu kurulsun, ciddi bir şekilde yapılsın arkadaşlar. Bunlar bizim görevimiz. Bir de "tüyü bitmemiş yetim hakkı" diye bir kavramımız var arkadaşlar. Tüyü bitmemiş yetim hakkı... "Önemli değil." dedi geçen bir iktidar partisi milletvekili. "Ya, küçük şeylerden söz ediyorsunuz, büyük bir şey bulabiliyor musunuz?" Bakın, burada hep yolları konuştuk. Yolsuzluk dediğimiz zaman da kıyameti koparıyorsunuz ama partiniz halk arasında -"Oy veriyor." falan diyeceksiniz- "Kalkınma tamam ama adalette problem var." diye anılıyor bu şekilde.

Bütçeniz hayırlı olsun.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

Sayın Bak...

OSMAN AŞKIN BAK (Rize) - Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

Tabii, ben Komisyon üyesi olarak burada bulunmuyorum ama Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının bütçesini izlemek üzere geldim.

Bu hafta sonunda, cuma günü de Sayın Başbakanımız, Sayın Bakanımız Rize'mize gelecek ve Ovit Tüneli'nin ışık görme törenine katılacağız.

Bu süreçte, tabii, Bakanlığın içerisinde çeşitli görevlerde bulunarak şu anda Bakanlık görevine gelen değerli dostum, arkadaşım Ahmet Arslan Beye görevinde başarılar diliyoruz. Kendisi hem milletvekilliği döneminde hem Komisyon üyeliği döneminde gerçekten konulara hâkimdi. Burada zaten yaptığı sunumda da olayların içerisinde bulunduğunu, nasıl yaşadığını görüyoruz. Ayrıca, bu Marmaray Projesi'nde gösterdiği çabadan dolayı kendisine de bir teşekkür. O zaman İstanbul Milletvekiliyim ben. Bugün, Marmaray Projesi'nden milyonlarca vatandaşımız faydalanıyor. Tabii, ardından Avrasya tüneli de gelecek.

Ovit Tüneli, tabii, kuzey-güney ekseninde bağlantı için çok önemli. Yaklaşık yüz kırk yıllık bir hayal, gerçekleştirilen bir hayal. Dolayısıyla, bunun da ışığını cuma günü saat ikide yapılacak törende göreceğiz. Emegi geçen herkese teşekkür ediyoruz. Değerli Karayolları Genel Müdürlüme, müsteşarlarımıza, Bakanlığımızın ilgili kuruluşlarına teşekkür ediyoruz.

Bir teşekkür de tabii, Rize-Artvin havalimanı projesi için. Biz seçim sürecinde orada hep bununla karşılaştık. Bu yapılmayacak, ertelendi, şöyle oldu, böyle oldu diye çok eleştirildik ama bu noktada ihale için teklifler alındı, 11 firma başvurdu. Burada da hem bölgemize hem turizme hizmet edecek önemli bir projeyi Türkiye'miz başaracak. Bundan da eminiz. Bu noktada, Değerli Başbakanımıza, Sayın Cumhurbaşkanımıza ve Ulaştırma Bakanlığının tüm bürokrasisine teşekkür ediyoruz. Burada, tabii, Rize'mizin büyümesinde iki eksenimiz var bizim; bir tanesi, organik tarım, diğeri de turizm. Dolayısıyla, turizmin gelişmesi için de önemli ayaklardan bir tanesi de bu Rize-Artvin havalimanı olacak.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Turizmin gelişmesi için önemli bir şey Yeşil Yol, yaylaları oymak!

OSMAN AŞKIN BAK (Rize) – Teşekkür ediyoruz. Dolayısıyla, Rize'mizde bu projeleri görmek bizi mutlu ediyor. Bakanlığımıza teşekkür ediyoruz.

Siber güvenlik için, Mehmet Bey söylemişti, o konuda da Bakanlığımızın çalışmalarını takip ediyoruz.

Bakanlığımıza, özellikle geçtiğimiz süreçte, on dört yıl boyunca Bakanlık olarak Türkiye'nin kalkınmasında, gelişmesinde, ulaşım ağlarının büyütülmesinde, lojistik hizmetlerinde gösterdiği çabalardan dolayı çok teşekkür ediyoruz.

Bütçenin hayırlı olmasını temenni ediyorum.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Osman, Reise teşekkür etmiyor musun?

OSMAN AŞKIN BAK (Rize) – Sataşmalara cevap vermiyorum.

Ben o teşekkürü yaptım zaten, Sayın Cumhurbaşkanımızı ifade ettim. Tabii, Rizeliler olarak Sayın Cumhurbaşkanımızdan da gurur duyuyoruz.

Siz de konuşmanızda Rize-Artvin havalimanından bahsetmediniz, onu da ilave ediyorum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Bak.

Değerli arkadaşlar, birleşime ara veriyorum.

Saat 20.00'de tekrar görüşmelere başlayacağız.

Kapanma Saati: 19.08

DÖRDÜNCÜ OTURUM

Açılma Saati: 20.04

BAŞKAN: Süreyya Sadi BİLGİÇ (Isparta)

BAŞKAN VEKİLİ: Mehmet Şükrü ERDİNÇ (Adana)

SÖZCÜ: Abdullah Nejat KOÇER (Gaziantep)

KÂTİP: Emine Nur GÜNAY (Eskişehir)

BAŞKAN – Değerli arkadaşlar, 7’nci Birleşimin Dördüncü Oturumunu açıyorum.

Görüşmelerimize, söz taleplerini karşılamaya kaldığımız yerden devam edeceğiz.

Sayın Kuşoğlu, buyurun lütfen.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

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

Sayın Bakanım, ilk bütçeniz hayırlı uğurlu olsun, tekrar başarılar diliyorum, başarılı olacağınıza da eminim zaten.

Sayın Bakanım, güzel bir sunum yaptınız, arkadaşlarımın da söylediği üzere ve hepimiz gurur duyduk, mutlu olduk. Ben mühendis değilim. Özellikle Ulaştırma Bakanlığını devlete yakın biri olmama rağmen çok fazla bilen birisi değilim. Yatırımların ne kadar uygun olduğunu, ne kadar öncelikli olduğunu, ne kadar fiziki koşullarının yerine gelip gelmediğini çok iyi bilmiyorum. Bunlarla ilgili olarak, medyada yer alan haberlerden hareket ederek eleştiride bulunursam da yanlış olur tabii ki. Ben, müsaade ederseniz, konunun diğer boyutuyla ilgili olarak eleştirilerde bulunacağım. “Diğer boyutu” derken hangi boyutu? Mevzuat boyutu. Yani siz yatırımları yapıyorsunuz, işin bir de mevzuat boyutu var. Ne kadar mevzuata uygun olarak yapıyorsunuz? Özellikle 2015 kesin hesabıyla ilgili bir sorumluluğunuz var Bakanlık olarak. Şu anda denetimde bulunuyorsunuz. Onunla ilgili olarak durum nedir, neler yapılıyor, bu güzel yatırımlar yapılırken bir taraftan da sistem oluşuyor mu, bu tarafına bakmak istiyorum. “Sistem” derken tabii ki sistemi de çok fazla önemsemek gerek. Yani, sadece devlette yatırım yapmayı, bir şeyler oluşturmayı, meydana getirmeyi önemsemek lazım. Onunla beraber işin ne kadar kurallı olduğunu da bilmek, bakmak lazım. Çünkü medeniyet kural demek, medeniyet hukuk demek, bu kurallara uymak, bu kuralları sürdürebilmek de çok çok önemli. İşin bu tarafı belki işin fiziki tarafı kadar önemli. Bugün Trump seçildi biliyorsunuz Amerika’da. Trump emlakçı, iş dünyasından gelme birisi. Dünya meselelerine bir Amerika başkanı olarak ya da Amerika’ya çok yabancı o anlamda. Amerikan devletini, sistemi de çok iyi tanımıyor ama Amerikan sistemi oturmuş, kurumsallaşma var, kurumlar yerli yerinde. Dolayısıyla, daha önce Carter gibi bir iş adamını ya da Reagan gibi sinemadan gelme birisini, işte, daha önce Clinton gibi avukatlıktan gelme birisini ya da Obama gibi birilerini her zaman için absorbe etti, bir problem olmadı. Onun için sistem çok çok önemli. Yani bu anlamda şunu söyleyeyim: Biz de bu başkanlık tartışmalarını yapıyoruz, mesela başkanlık sistemi söz konusu olduğunda başbakanlık yapacak kimseler olmayacak. Mesela Tayyip Bey’e bugün için başkanlık yakıştırılıyor çünkü yıllarca, on dört yıl başbakanlık yaptı, Cumhurbaşkanlığı yaptı, ondan sonra başkan olmasında mahzur yok, yapabilir. Ama, düşünün, Başbakanlığın olmadığı bir sistemde, milletvekillerinin bakan olmadığı bir başkanlık sisteminde başkan kim olacak? Kim ünlüyse o olacak. Yani şu andaki yapıda, işte, Fenerbahçe Başkanı Aziz Yıldırım gibi, Ali Koç gibi bir iş adamı olacak. Küçümsemiyorum ama bunlar devletten uzak olacak ve ne kadar ünlü olursa başkanlık

yarışında o kadar iyi olacak. Dolayısıyla, milletvekilleri, siyasilere değil, Amerika’da olduğu gibi parti başkanları değil çünkü partiler geri planda kalacak, ünlü isimler ön plana çıkacak demektir. O zaman da sistemleşme, kurumsallaşma çok önem kazanıyor. Onun için burada da bu yatırımlarınızla ilgili olarak ben o yönden eleştirilerde bulunacağım.

Sayın Bakanım, Sayıştay Başkanlığının verdiği, sizinle ilgili, Bakanlığınızla ilgili denetim raporunda şartlı görüş var. Yani şartlı görüş çok nadir verilmiş 200 küsur rapor arasında. Sizinle ilgili var. Biraz önce Sayın Bakan Temizel bahsetti, ödenek olmadan da harcama yapmışsınız. Bu şartlı görüşte 5 bulgu var, bunları önemsiyorum. Bakın, döner sermayeli kuruluşlara taahhüt edilen ve yatırılan sermayelerin muhasebe kayıtlarının doğru yapılmaması. Mesela ilk eleştirilerden biri. Şimdi siz 3 Ekim 2016’da şöyle bir şey yaptınız, dediniz ki: “Benim daha hızlı yatırım yapabilmem için Kamu İhale Kanunu’ndan muaf olmam lazım.” Tamam, daha hızlı yatırım yapabilirsiniz ama bana göre Kamu İhale Kanunu’ndan muaf olunmaması lazım. Kamu İhale Kanunu’ndan, bu Bakanlar Kurulu kararına göre, savunma, güvenlik ve istihbarat alanlarıyla ilişkili olan, aciliyeti olan yatırımların muaf olması gerekiyor. Sizin yatırımlarınız da bu kapsama girecek. Bana göre doğru değil. Yani sizin daha mevzuata uygun yatırımlar yapmanız lazım. Daha doğru olacağına inanıyorum. Sizin öyle bir demeciniz var. Ben Kamu İhale Kanunu’na bağlı olmadan bunları yapayım diyorsunuz. Tabii ki bir mühendis olarak haklısınız, o şekilde yapabilirsiniz ama bu mevzuatı ihmal etmek, sistem kurulmasını en azından geciktirmek anlamındadır. Mesela, bulgu 2’de, “Hazine adına tescilli gereken tapu kaydının idare adına tescil edilmesi.” Yani devlette bir kural var, bunlara uyulması lazım. Bunun gibi birçok bulgu var. Mesela denetim görüşünü etkilemeyen bulgulardan bir tanesi de “Karayollarında yetki belgesine sahip olmadan kayıt dışı taşımacılık yapan önemli miktarda kara yolu taşıma aracının bulunması” diyor. Emniyet Genel Müdürlüğü kayıtlarına göre 3,2 milyonluk taşıt aracı var. Sizin belge verdiğiniz 699 bin, o tarih itibarıyla 700 bine yakın taşıt var. Arada bir farklılık var. Bir izah da söz konusu olmuş ama bu da çok yeterli bir izah değil bana göre.

Karayollarına geçmeden önce, Bakanlığınızın şöyle geçmiş yıllardaki bütçelerine baktım Sayın Bakanım, şimdi mesela 2010’dan itibaren bakayım. 2010’da başlangıç ödeneğiniz 1,8 milyar. Ne harcamışsınız biliyor musunuz 2010’da? 14 milyar harcamışsınız, 1,8 milyar başlangıç ödeneği, 14 milyar harcama. 2011’de 6,6 milyar başlangıç ödeneği almışsınız, 15,957, 16 milyar harcamışsınız. 10 milyar fazla. Yani yüzde 200’lük. 2012’de 9 milyar başlangıç ödeneğiniz var, 15,8 milyar harcamışsınız. 2013’te 10,6 milyar başlangıç ödeneğiniz var, 19,8 milyar harcamışsınız. Yani kat kat fazla. 2014’te 13 milyar başlangıç ödeneğiniz var, 19,4 milyar harcamışsınız. 2015’te 13,8 milyar başlangıç ödeneğiniz var, 26 milyar harcamışsınız. 2016’da da, henüz sonuçlanmadı, muhtemelen aşacaksınız. O zaman bu başlangıç ödeneklerini, yani burada belli ettiğimiz ödenekleri daha doğru dürüst planlayalım. Demek ki doğru planlanmıyor. Ya sizin tarafınızdan doğru planlanmıyor, ya Maliye Bakanlığı bunlarda kesinti yapıyor. Bunları daha doğru bir şekilde planlamamız lazım, daha doğru bir şekilde bütçeye aktarmamız lazım. Yani biz bütçe yapıyorsak burada siz saatlerinizi bürokratlarınızla, “staff”ınızla beraber veriyorsanız, bizler de milletvekilleri olarak saatlerimizi veriyorsak bunu daha doğru dürüst bir şekilde yapmamız lazım. Bu neyse Sayın Bakanım, öyle yapalım. Yani 3 misli aşım var Bakanlık ödeneğinde. Her yıl var. Yani bu süreklilik de arz ediyor. Madem öyle bu ödeneği tam olarak verelim. Niçin böyle yapıyoruz ki? Niçin bir yanlışlığa, sıkıntıya sebebiyet veriyoruz ki?

Keza, Karayolları Genel Müdürlüğü için de öyle. Karayolları Genel Müdürlüğü’nün 2006’dan itibaren böyle. Daha öncesini bilmiyorum, maliyeden arkadaşlarım verdi. 2006’dan beri başlangıç ödenekleri hep çok çok aşımış. En son 2015’te 7,2 milyar başlangıç ödeneği var, 22,8 milyar harcama var. Çok anormal. Ki, bunlar arasında, demin Sayın Bakanın söylediği gibi, ödeneksiz harcamalar da var.

Bunlar yasal değil tabii ki. Bunlar usulsüz şeyler. Bunlar da önemli konular ama, hakikaten önemli. Yani sonuçta bir sistem oluşturmamız lazım, bu yaptığınız işlerle beraber bu sistemi yerli yerine oturtmamız lazım. İşin mevzuat boyutu da çok çok önemli.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Kuşoğlu, buyurun lütfen.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Mesela, bir konu daha var. Geçen yıl da sizin T cetveline göre otomobil alımı yoktu, iş taşıt aracı istememişsiniz, bu sene de istemiyorsunuz bağlı kuruluşlar olarak. Ama leasingle bunu alıyorsunuz.

Sayın Başkanım, bazı bakanlıklar -ki bugün Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı da öyleydi-leasingle kiralama yoluyla araç alıyorlar ama hangisi daha doğrudur? Yani taşıt talebinde bulunmaları mı, devlet bütçesinden taşıt almaları mı, yoksa kiralamaları mı bilmiyoruz. Bunun bir irdelenmesi lazım. Maliyetler nedir mesela sizde, Ulaştırma Bakanlığında, kaç araç kiraliyorsunuz, bu araçların nitelikleri neler, bunları satın alma suretiyle almanız hâlinde alternatif maliyet ne kadar olacaktı? Bunu bilmek lazım. Bilmiyorum. Ya da böyle bir hesaplamanız var mı? Varsa onu bilelim, biz de mutlu olalım. Yani eğer avantajlıysa hakikaten mutlu oluruz.

Yine, bu -sizin sunumunuz sırasında sordum ama atlayarak gidiyorum- siber güvenlik çok önemli. Türkiye’de siber saldırıların olduğunu biliyoruz. Özellikle interconnecte sistemi, elektrik sistemimize saldırılar oluyor. Bu konuyla ilgili -yurt dışından oluyor bunlar da- ne kadar saldırı oldu şimdye kadar? Neler yapıyoruz bunlarla ilgili? Çünkü siber savaş dönemine girdik. Türkiye’nin bu konuyla ilgili neler yaptığının da biliniyor olması lazım.

Sayıştay raporlarından Karayolları Genel Müdürlüğüyle ilgili 2015 denetim raporunda da 8 bulgu var. Bunlar da çok önemli bulgular ama denetim raporunu etkilemeyen bir bulgu var, onu size okumak istiyorum. “Vergi, resim, harç istisnası, belgesi kapsamında yapılan vergi, resim ve harç istisnası uygulamasının mevzuat hükümlerine uygun olarak yürütülmemesi.” Bunlar sizin Bakanlığınızın özellikle bu konularla ilgili daha dikkatli olmasını gerektiriyor. Yani Türkiye’de bir şey yapılacaksa, sistem oluşacaksa, mevzuat oturtulacaksa sizin gibi yatırımcı bakanlıklarla bunun başlaması lazım. Bir de bütçe ödeneklerinin tahsil edildikleri işler dışında -ki bu birinci bulgu- kullanılması. Mesela bu da mevzuata aykırı, çok önemli bir şey. Belki bir mühendis olarak ama Plan Bütçede çalıştığınız için bunun ne anlama geldiğini biliyorsunuzdur. Çok önemli bir konu. Yani sonuçta kanunsuz bir harcama yapılmış olmuş. Performans raporu da güzel bir rapor Karayolları Genel Müdürlüğünün, 7 bulgusu var. Buna da dikkat edilmesini öneriyorum.

Başka konular var. Diğer kurumların da Sayıştay denetim raporları önemli.

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünde iç denetime yönelik çalışmalar mesela köklü bir genel müdürlüktür, yapılmamış, hâlâ iç denetimle ilgili sıkıntılar var rapora göre, onun da dikkate alınması lazım Sayın Bakanım.

Bir de geçen gün Başbakan Yardımcılarına sordum, bilemediler, “Bilmiyoruz, bilgimiz yok.” dediler. Bu İstanbul’daki havalimanı inşaatında meydana gelen teknik gecikmeler nedeniyle finansmanı ile ilgili olarak da sıkıntı doğduğunu, o nedenle inşaatın durma noktasına geldiğini söylemişlerdi. Onunla da bilgi verebilerseniz hem basın da bu konuyla ilgili aydınlanmış olur çünkü böyle bir dedikodu da var.

Çok teşekkür ediyorum.

Bütçenizin hayırlı uğurlu olmasını diliyorum Sayın Bakanım.

Teşekkür ederim Sayın Başkan.

BAŞKAN – Ben teşekkür ederim.

Sayın Arslan, buyurun.

MİKAİL ARSLAN (Kırşehir) – Sayın Bakanım, Sayın Başkan; öncelikle, Sayın Bakanımıza yapmış olduğu hizmetlerden dolayı teşekkür ediyoruz.

Gerçekten Türkiye'nin her ilinde ulaşım hizmetlerinin eserlerini ve izlerini görmek mümkündür. Ben hem Türkiye genelinde hem de ilimizde yapmış olduğu ve bundan sonra yapacak olduğu hizmetlerden dolayı özellikle teşekkür ediyoruz.

Tabii, hem bürokraside hem de siyasette görev alan Sayın Bakanımızın bizlerin taleplerine de son derece sıcak bir yaklaşımla karşılık verdiğini de özellikle ifade etmek istiyorum. Özellikle uzun yıllardır Kırşehir'de çevre yolu bir kangren hâline gelmişti, Sayın Bakanımız bununla da ilgili talimatları verdi. İnşallah 2017 yılı yatırım programında yer alacak ve Kırşehir'in sadece kuzey, güney koridorunda yeşil alan olarak gözükene, yeşil çizgi olarak gözükene kitapçıktaki alanı inşallah yol ağına dâhil edilmiş olacak, böylelikle önemli bir sorun giderilmiş olacak.

Sayın Bakanım, aynı zamanda Samsun-Mersin devlet demiryolları hattının da bölgemize çok büyük bir ivme kazandıracığını, sanayileşmeyi artıracığını özellikle görüyoruz. Bunun da en kısa zamanda projelerinin bitirilerek ihale edilmesi bölge için ve Karadeniz-Akdeniz bağlantısının sağlanması açısından çok büyük bir fayda sağlayacaktır. Bu hızlı tren hattımız hem yük taşımacılığında hem yolcu taşımacılığında hizmet verecektir. O yüzden, Delice-Samsun-Çorum, Delice-Kırşehir-Aksaray hattından Mersin limanına bağlanacak olan bu hattın bir an önce realize edilmesini bekliyoruz ve istiyoruz. Aynı zamanda, Delice bölgesi hem otoyol açısından hem de hızlı tren açısından bir kesişme noktası hâline gelmiştir. Bu bölgede bir lojistik merkezinin kurulması, hem Ankara'nın hem bölge illerinin ihtiyaçlarını karşılama noktasında bir hizmet verecektir. Bu alanın bir kesişim noktası olarak aynı zamanda Kırıkkale'nin ve bölgenin istifade edeceği küçük çaplı bir havalimanının da burada oluşturulması bu lojistik merkezin daha fazla rantabl olmasına da katkı sağlayacaktır, hizmet verecektir. Lojistik merkezlerinin daha önemli hâle getirilmesiyle ilgili lojistik master planıyla ilgili çalışmalarınız devam ediyor. Özellikle unutulmuş bu konuya değer vermeniz son derece önemlidir. Kara yolu, demir yolu, havalimanı ve otoyolu bağlantılarının entegre edilmesine de hizmet verecektir. Bu konuda yaptığınız çalışmalardan dolayı teşekkür ediyor, saygılar sunuyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ederim Sayın Arslan.

Buyurun Sayın Kuşoğlu.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

Sayın Bakanım, demin unuttum çünkü çok önem verdiğim bir konuydu, not almamıştım ama şöyle bir şey var: Geçen dönemki bütçe görüşmeleri sırasında da şimdiki Başbakanımıza, o zamanki Ulaştırma Bakanına söylemişim, siz de hatta konuya muttali olmuştunuz. Şimdi, o zaman yatırımların, ulaştırma yatırımlarının 200 milyar olduğu aşağı yukarı söylenmişti ve bunun yap-işlet-devret modeliyle olanlar da dâhil olmak üzere, 90 milyarının İstanbul'da olduğunu söylemişti. Böyle bir demeci de var zaten. “İstanbul'a yapılan ulaştırma yatırımlarımız 90 milyar lira.” diyor, medyada haberi var. Şimdi neden İstanbul'a bu kadar çok yatırım yapıyoruz? Yani Anadolu'nun çok daha fazla ihtiyacı var. Siz bir Karanlı milletvekili olarak, Sayın Beyribey konuşacak... Bu taraflardaki insanımızın da, toplumumuzun da yatırımlara ihtiyacı var, oralarda onları tutmamız lazım. Artık İstanbul'da Kars'tan daha fazla Karanlı var ya da diğer şehirler de aşağı yukarı öyle. Yani yerinde yatırım yapmamız lazım. İstanbul'a çok fazla yatırım yapmışız. Bu yatırımların bir dengelenmesi gerekiyor. Bu geçen yılın rakamlarına göre, İstanbul'a son on üç yılda yapılan yatırım ve destek miktarı son on üç yılda 100 milyarın üzerinde.

Yine toplu, bu sadece sizin değil, diğer bakanlıkları da buna dahil ettiğimizde, yap-işlet-devretle olanlar hariç olmak üzere 100 milyar lirayı geçiyor. Hep İstanbul'a yatırım yapıyoruz. Yatırımlarımızı diğer bölgelere de dağıtmamız lazım. Yatırım dağılımında sizin bundan sonra daha dikkatli olacağınızı, bölgeyi, Türkiye'yi, Anadolu'yu bilen birisi olarak, bir bakan olarak daha fizibil yatırımlar yapacağımızı düşünüyorum. Tekrar teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Sayın Beyribey, buyurun lütfen.

YUSUF SELAHATTİN BEYRİBEY (Kars) – Teşekkür ederim.

Sayın Başkanım, Sayın Bakanım, değerli arkadaşlar; sözlerime başlarken hepimizi saygılarımla selamlıyorum.

Ben Türkiye'nin güvenliğinin, özellikle stratejik bir bölge olması ve önemli bir geçiş güzergâhı yönünden, enerji hatlarının geçişi yönünden ve kendisini koruması anlamında bunların ehemmiyetinin olduğuna inanıyorum. Yani, Türkiye, yollarıyla, kara yollarıyla, deniz yollarıyla, hava yollarıyla, demir yollarıyla ne kadar çok işlenirse, ne kadar çok güzergâhlar yaratırsak, enerji hatlarıyla ne kadar ülkemizden geçecek alanlar yaratırsak bunlar ülke adına stratejik bir ülke olma pozisyonunu yakalayacaktır. Burada da dünya genelindeki ekonomideki daralmalarla birlikte diğer güçlerin de Türkiye'yi de korur pozisyona geçeceği kanaatini taşıyorum. Bunun için de hayal kurmalıyız diyorum. Biz hayaller kurduk. Ben doktorum, geçmişte hastalarımızı ambulansla sevk etmek için çektiğimiz sıkıntıları bilirken “Uçaklarla bir gün bizi de taşıyacak mı?” diye hayaller kurduk, hayallerimiz şimdi gerçek oldu. Hayal kuruyoruz. İnşallah önümüzdeki yıl İstanbul'dan Kars'a değil bütün Asya'dan Avrupa'ya kadar hızlı trenle gideceğimizi hayal kuruyorum ve olacağı yolunda çalışmalar devam ediyor. Şu ana kadar Sivas'a kadar geldi. Peşinden Erzincan, Erzurum, Kars'a kadar devam edecek. Bununla ilgili hem Başbakanlığımızın hem Bakanımızın bu konuda açıklamaları var, önemsiyorum.

Demir yolları önemli. Biraz evvel söylediğimiz gibi ki geçmişte de Onuncu Yıl Marşı'nda da vardı, Biz ülkeyi demir ağlarla ördük.” derken, ördük ve orada durduk ama o durmayı 2002'den sonra AK PARTİ tekrardan harekete geçirdi ve Türkiye'nin her köşesini demir yolu ağlarıyla kurmaya başladı. Bundan mutluluk duyduğumu ifade etmek istiyorum. Tüp geçitler hayaldi, gerçek oldu, otoyollar hayaldi, gerçek oldu, bunların hepsi hayaldi, gerçek oldu ve geçmişte Avrupa'dan gelenlerin yollardan geçerken söyledikleri lafları, benim akrabalarım da vardı, onlardan biliyorduk, ama şimdi otoyollardan geçerken, bölünmüş yollardan geçerken artık Avrupa'yla bir farkımızın olmadığını da ortaya koymuş olduk. Bu bir inanma işi, bu bir hayal işiydi, bu bir geleceği görme işiydi. Ben 2002 yılı sonrasında bu alanda ciddi mesafeler atıldığını görüyorum ve teşekkür ediyorum.

Tabii, burada özellikle biraz evvel Sayın Bakanımız da söyledi, Bakü-Tiflis-Kars demir yolunu çok önemsiyoruz. İnşallah önümüzdeki yılın başlarında açılacağını söylüyor, harekete geçeceğini söylüyor, büyük bir heyecanla bekliyoruz.

Burada, tabii, bununla beraber, lojistik merkezin çalışmaları var. O çalışmalarla ilgili inşallah Bakanım bugün bize ne zaman ihalesi olacağını, biteceğini ve ne zaman oraya harç koyacağımızı ifade eder diye düşünüyorum.

Önemsiyorum. Biz kara yollarımızda gerçekten çok ciddi mesafeler aldık. Yani Avrupa'ya gidiyorsun, bazı ülkelerde bizde olmayanlar... En küçük yerlerimizde bile, en küçük, bölünmemiş yollarımızda bile, ben tebrik ediyorum Karayolları Genel Müdürlüğümü, ışıklandırmasıyla, çizgileriyle, kenar ışıklarıyla akıllı alması bir hizmet veriliyor ve bunun da ben tıp doktoru olduğum için, sağlıklı

olduğum için söylüyorum, kazalarla ilgili ciddi derecede azaltma yaptığına inanıyorum. Bunları daha da devam ettirmeliyiz, işaretlerle özellikle daha devam ettirerek artırmalıyız. Şu anda da çok iyidir, onun da altını çizmek istiyorum.

Ben 2002 yılında atıl yatırımlarla ilgili çalışıyordum. 23 tane havaalanı vardı Türkiye genelinde. Yani yanlışlık olabilir. 2 fazla, 1 eksik olabilir 23'ten. 23 civarındaydı 2002 yılında ve 39 civarında da... Yani 16 tane havaalanı da yapılmış, içerisinde hayvanlar geziyorlardı, meralar vardı, hayvanlar, koyunlarını, ineklerini yayıyorlardı, onlar da hayal diye görüyorlardı. Bir örnek olsun diye komşu ilimizden söyleyeyim: "İğdir'a havaalanı gelmez." diyorlardı, şimdi havaalanı da geldi, uçaklar da iniyor. Şu anda 55 tane, öyle hatırlıyorum, 55 tane havaalanımız faal hâlde. Bunlar eskiden tekti, birçoğu çift oldu. Büyük havaalanları yapıyoruz. Şimdi İstanbul'daki yaptığımız havaalanıyla ilgili ben inancımı söylüyorum; Almanya bize niye tepki gösteriyor? İnanarak söylüyorum: Havaalanından dolayı. Havaalanını yapma! Biz havaalanıyla ilgili biz belki pas geçseydik Almanya'yla olan ilişkilerimiz de bozulmayacaktı. Niye geçitlerle ilgili tepkiler gösteriyorlar? Çünkü biraz evvel söylediğim boyutta buralar geçiş güzergâhında hem enerji hatlarında hem kara yolları, demir yolları hatlarında ticari merkez boyutunda olunca buralarla ilgili gelecekte daha güvenli bir yapıya kavuşacağımızı, ülkemizin de ben askeri koruma anlamındaki koruma kadar önemli olduğuna inananlardan bir tanesiyim.

Ben Bakanımın Kars'la ilgili kara yollarında çalışmalarını, diğer alanda çalışmalarını biliyorum. Özellikle, Posta Dağıtıcıları Yürüyüş Yarışmasını bu yıl Kars'ta yaptık, ondan da büyük memnuniyet duyduğumu, teşekkürlerimi ifade etmek istiyorum.

Zaten kara yollarıyla ilgili çalışmalar var. Güneydoğu hayallerimiz var bizim, Sayın Bakanım siz de biliyorsunuz yakından. Özellikle Ardahan'dan aşağı yolumuzu, Ardahan'ı Sahara Geçidiyle, Ilgar Dağı Geçidiyle yukarıdan aşağıya bağlamamız gerektiğini, mutlaka İran'la tren yolu ve kara yolu bağlantımızın daha güçlü olmasını... Ki zaten Kars-İğdir karayolunu duble yol yaptırıyoruz, o zaten tamamlanmış oluyor ama tren yoluyla bunu taçlandırmamız gerektiğine inanıyorum.

Özetle, ben bölge milletvekili olarak çok daha fazla konuşmak istemiyorum ve Bakanımın da bildiği konular ama tabii milletvekili olarak neticede konuyla ilgili ifadelerde bulunmak istiyorum. İki laf da Bakanımınla ilgili söylemek istiyorum: Şimdi, hem özel sektörde çalışmak hem devlet sektöründe çalışmak hem bürokraside çalışmak Bakanlığın daha bir güçlü kılar, Bakan olmayı güçlü kılar. Hizmetler yapılıyor, daha iyilerini de Bakanımızdan bekliyoruz. Onları birbirine kavuşturacağına inanıyoruz. Tıpkı Turgut Özal'ın bürokrasi ile milleti kaynaştırdığı gibi, o da aynı şeyi yapmıştır. Ufuk farklı bir ufuk oluyor. Hem özel sektörü biliyorsunuz, onların beklentilerini biliyorsunuz hem devlet sektörünü biliyorsunuz, ikisini bir araya... Bakanımızda da öyle bir tecrübe var. Ben kendisinin bu konuda hem Kars'ımıza hem ülkemize büyük hizmetler yapacağı kanaatini taşıyorum.

Bu vesileyle Müsteşarımıza, yardımcılara, genel müdürüme, müdürlerime, bütün bürokratlara ayrı ayrı teşekkür ediyorum. Beni de sabırla dinlediğiniz için Başkanımıza ve milletvekillerime teşekkür ediyorum, saygılar sunuyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ederim Sayın Beyribey.

Sayın Öztrak...

Süreniz beş dakikadır.

FAİK ÖZTRAK (Tekirdağ) – Teşekkür ediyorum.

Sayın Başkan, Sayın Bakan, Plan ve Bütçe Komisyonunun değerli üyeleri, değerli bürokratlar, değerli basın mensupları; konuşmama başlarken hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Ben başımdan geçen bir olayla konuşmama başlamak istiyorum: 24 Ocak 2013 tarihinde zamanın Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Sayın Binali Yıldırım'ın yanıtlaması talebiyle yazılı bir soru önergesi verdim.

Konu Gebze-Orhangazi-İzmir Otoyolu Projesi'ydi. Yap-işlet-devret modeliyle yapılacak projenin sözleşmesi 27 Eylül 2010 tarihinde imzalanmıştı. İşin bitirilmesi için de sözleşmede beş buçuk yıllık bir süre belirtilmişti. Ancak daha sonra işin bitirilmesi için yapım süresi yedi yıla çekildi. İhalede 31 Temmuz 2017 olarak açıklanan proje bitiş tarihi de, daha sonra 15 Mart 2020 olarak değişti.

31 Mart 2012 tarihinde çıkarılan 6288 sayılı Yasa'yla bu projeyi alan iş ortaklığı ihale sonrasında olumlu etkileyecek şekilde yap-işlet-devret projelerine önemli bazı KDV muafiyetleri getirildi. Diğer taraftan sözleşme imzalandıktan sonra projenin finansmanında ciddi sıkıntılar yaşandığı bilgileri sızdı. Bunun üzerine konsorsiyum tarafından bulunacak dış finansmana hazine garantisi sağlanacağı bilgileri Mayıs 2012'de basına yansıdı. Şubat 2013'te Türkiye Büyük Millet Meclisinden çıkarılan bir kanunla kamu-özel iş birliği kapsamında gerçekleştirilecek tüm yatırımlar için alınan dış kredilerin Hazine Müsteşarlığı tarafından otomatik olarak üstlenilebilmesinin önu açıldı. Bu da ihale sonrasında gerçekleşti ve tüm bu düzenlemeler projenin maliyetinde ihaleden sonra işi alan konsorsiyuma ciddi avantajlar sağladı.

Ben de yukarıda sözünü ettiğim soru önergesiyle ihalesi bitmiş bir işin ardından ihale koşullarını ve proje maliyetlerini etkileyecek bu düzenlemeler hakkında sorular sordum. Ancak sorularına milletvekili olarak zamanında cevap alamadım. Aynı soruları bu defa 14 Mayıs 2013 tarihinde 4982 sayılı Bilgi Edinme Hakkı Kanunu çerçevesinde Bakanlığa tekrar sordum. Bu başvuruma da kanunun emrettiği süre içinde yanıt alamadım. Bunun üzerine 18 Temmuz 2013 tarihinde Başbakanlık Bilgi Edinme Değerlendirme Kuruluna başvurdum. Kuruldan 19 Eylül 2013 tarihinde gelen yanıtta milletvekili olduğum ve bu kimliğimle verdiğim önergeye Bakanlık tarafından cevap hazırlandığından yaptığım itiraz hakkında karar alınmamasına karar verildiği tarafıma bildirildi.

Bakanlığın cevabını bekledim ancak yine cevap alamadım. Bunun üzerine, 29 Mayıs 2014 tarihinde Başbakanlık Bilgi Edinme Değerlendirme Kuruluna bir defa daha itirazda bulundum. 26 Haziran 2014'te Değerlendirme Kurulundan daha önce gelen görüşün muhafaza edildiğine dair bir yazı aldım.

Hem Türkiye Büyük Millet Meclisi İç Tüzüğü'ne hem de Bilgi Edinme Kanunu'na göre on beş gün içinde almam gereken bir cevabı iki yıl üç ay bekledim ama alamadım. Geçen yıl 2016 Bütçe Kanunu üzerinde Genel Kurulda grubum adına yaptığım kapanış konuşmasında aynı soruları Ulaştırma Bakanına bir defa daha yönelttim, yine yanıt alamadım.

Şimdi, yeni Bakanımıza soruyorum: Ağzından "millet iradesini" düşürmeyenler, neden milletin vekilinin millet adına sorduğu sorulara üç buçuk yıldır cevap vermiyorlar?

Bu Aziz Nesinlik hikâyeyi niye anlattım biliyor musunuz? Kamu-özel iş birliği projeleri kapsamında gerçekleştirilen projelerle ilgili olarak saydamlıktan ve hesap vermekten nasıl kaçınıldığını göstermek için. Bunu gideremezsek ileride başımıza ciddi işler açılacak. Kamu-özel iş birliği kapsamında verilen garanti ve koşullu yükümlülükler artık uluslararası kuruluşların da dikkatini çekmeye başladı. Uluslararası Para Fonu'nun üç sayfalık son ülke değerlendirme notunda sırf bunun için gerçekten uzun bir paragraf ayrılmış.

Peki ne yapmalıyız? Artık, yap-işlet-devret modeliyle yapılanlar başta olmak üzere, bu projelerin hesapları açık ve şeffaf şekilde ortaya konulmalı. Çıkarılan yasalarda otomatik olarak verilen borç üstlenim garantileri ve hazine dışındaki bakanlıkların verdiği mahrum kalınan gelir garantileri borç

hesaplarında görünmüyor. Bunu gidermek için derhâl bir çerçeve kanun çıkarılarak kamu-özel iş birliği projeleri kapsamında verilen örtülü-açık garantiler ve koşullu yükümlülükler ile dış finansman süreçleri tek bir hesapta izlenmeli. Verilen garantilerin ne kadar olduğu, ne kadar yolcu ya da geçiş garantisi verildiği, bunun ne kadarının gerçekleştiği aylık olarak kamuoyuna açıklanmalı.

Ben buradan Hükümeti bir kez daha uyarıyorum. Döneminizde sıcak para bağımlısı hâline getirilmiş ekonomimizde çarkları döndürmek için yıllık 200 milyar dolar para bulmak gerekiyor. Bunun için sadece borçlarla ilgili değil koşullu yükümlülüklerle ilgili de...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Lütfen toparlar mısınız?

FAİK ÖZTRAK (Tekirdağ) – ...saydamlık ve hesap verir olmak şart. Aksi takdirde bu 200 milyarı bulmakta giderek daha fazla zorlanacağız.

Son olarak, bazı projelerle ilgili bilgi almak istiyorum: Şimdi, bu havaalanı, köprü, yol, limanlar için Bakanlığımızca verilen yolcu ve yük trafik garantisinin TL karşılığı nedir, toplam olarak bugüne kadar verilen bu yolcu ve yük garantilerinin TL karşılığı nedir?

Yine, son olarak bölgeyle ilgili olarak: Tekirdağ-Hayrabolu yolunun 2016 ek yatırım programına alındığı söyleniyor, alındı mı Sayın Bakanım, ne kadar ödenek konuldu, ihalesi ne zaman yapılacak?

Yine, Saray-Kapaklı yolunun 2017’de bitirileceği söyleniyor, bitirilecek mi? Muratlı-Karıştıran duble yolunun asfaltının 2017’de biteceği söyleniyor, programda olduğu söyleniyor, bu da bitecek mi?

Son soru: Malkara-Süleymanpaşa yolu duble yol oldu ama her yıl bir tarafı kapatılıyor bakım için. Bu ne zaman bitecek? Bu yol çünkü son derece önemli bir yol, hem sınır kapısına gidiyor hem Çanakkale’ye gidiyor. Gerçekten, Türkiye’nin göz önünde olan yollarında bir tanesi. Bununla ilgili olarak da artık ne zaman bu yıllık düzenli hâle gelmiş olan yol kapatmalar bitecek diye soruyorum.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

Sayın Kalaycı...

MUSTAFA KALAYCI (Konya) – Teşekkürler Sayın Başkanım.

Sayın Başkan, Sayın Bakan, değerli milletvekili arkadaşlarım, Bakanlığımızın, kurumlarımızın ve basınıımızın değerli temsilcileri; hepinizi saygılarımla selamlıyorum.

Sayın Bakanım, ilk bütçeniz, hayırlı olmasını temenni ediyorum, size de başarılar diliyorum.

Sayın Bakanım, geçmiş bütçe görüşmelerinden tanırısız beni, Ulaştırma Bakanlığında Konya türküsünü söyleyeceğim, sorunlarımızı, taleplerimizi, beklentilerimizi, yürümeyen projelerimizi sizinle paylaşacağım.

Sayın Bakanım, on üç ilde bölge müdürlüğünüz var. Yüz ölçümü, nüfusu, konumu, ulaşım ağları, nakliyecisi sayısı, lojistik firma sayısı gibi birçok teknik özellikler yönüyle önceliği olması gereken Konya’da niye yok, Konya’nın neyi eksiktir?

Konya, nakliye sektöründe ülke genelinde ilk sıralarda yer almaktadır. 40’ın üzerinde yetki belgeleri ile SRC sınavları bölge müdürlüklerince düzenlenmektedir. Konya’nın Ankara Bölge Müdürlüğüne bağlı olması şoför esnafımızın zaman ve maddi kaybının yanı sıra Ankara- Konya arasında trafik artışına sebep verip, millî ekonominin heba olmasına da neden olmaktadır. Örneğin, Taşkent’ten, Derebucak’tan Konya’ya, buradan da Ankara’ya yaklaşık 400 kilometre yol katedilmesi gerekiyor Sayın Bakanım.

Bölge müdürlüğünün Konya’da kurulmasıyla otuz bir ilçemizle birlikte çevre illeri de bundan faydalanacaktır. Velhasıl, Sayın Bakanım Konya’ya ulaştırma bölge müdürlüğü şart.

Yetki belgelerinden bahsetmişken birkaç hususa bu konuda değinmek istiyorum. Taşıma yetki belgelerinde haksız rekabet yaşayan esnafımız gerçekten çok sıkıntı çekmekte. Özellikle C2 belgesine sahip uluslararası firmaların bu belgeyi çıkış amacına uygun olmayan şekilde kullanması sebebiyle K1 yetki belgesine sahip esnaf rekabet edemez hâle gelmiş, mağduriyet yaşamaktadır. C2 belgelerinin yetki alanının sınırlandırılması ve denetimin etkinleştirilmesi için bir çalışmanız var mıdır? Yine, K1 belgelerinin uygun şartlarda devrine veya satışına imkân verilmesine yönelik bir çalışmanız var mıdır? K türü belgeleri tek ürün altında toplamak acaba doğru olmaz mı, sizlerin düşüncesi nedir?

Yine, ülke genelinde ve Konya’da kaç adet R belgesi verilmiştir. R belgesine sahip olmadıkları hâlde belge yetki alanındaki faaliyetleri yürüten kaç firmaya ceza kesilmiştir?

Sayın Bakanım, Hükümetimiz sürekli illere ve ilçelere müjdeler veriyor, birçok il ve ilçeye havalimanları yapılmış ve yapılıyor. Yeni havalimanı her yere var ama Konya’ya gelince maalesef yok, neden?

Hükümet olarak on dört yıldır görmesiniz de anlamasınız da, Konya’nın birçok ilden daha öncelikli olarak sivil havalimanına ihtiyacı olduğu açıktır. Hele ki 15 Temmuz melun darbe girişiminde yaşananlar bunun önemini daha da net göstermiştir. Günlerce sefer yapılamamıştır. Sayın Başbakan “Mürted Hava Üssü’nü kapatın.” diyor da, neden Konya’daki hava üssüyle ilgili bir şey demiyor?

Coğrafi konumu, nüfusu, sanayi ve ihracat kapasitesi, turizm potansiyeli, yoğun gurbetçi varlığı, her geçen yıl artan yolcu talebi, mevcut havaalanında özellikle kışın buz, kar, sis ya da başkaca nedenlerle sıkça karşılaşılan uçuş iptalleri ve rötalar, kargo terminali olmaması, askeri amaçlı kullanımla ilgili yaşanan sorunlar Konya’nın uluslararası nitelikte sivil bir havalimanını hak ettiğini ortaya koymaktadır.

Konyalılar, mevcut havaalanının Konya’ya yakışmadığını artık görmeyi bekliyor. Konya’nın yıllardır sabırla beklediği sivil havalimanına kavuşması için daha hangi özellikleri taşıması, daha ne olması beklenmektedir? Birçok ile yeni havalimanı yapılırken, Konya’ya uluslararası sivil havalimanı neden uygun görülmemektedir? Ayrıca, Konya ekonomisinin rekabet gücünün artırılması ve lojistik konusunda eksikliklerin giderilmesi açısından havalimanına ivedilikle kargo terminali yapılması için de bir çalışmanız var mıdır?

Sayın Bakanım, Konya’dan Tahran’a uçak seferleri başlamadan sonlandırıldı. Soru önergesi de verdim. Geçtiğimiz mayıs ayında dönemin Başbakanı Ahmet Davutoğlu’nun talimatıyla başlayacağı duyurulan Konya-Tahran, Tahran-Konya seferleri, Sayın Davutoğlu’nun Başbakanlık görevini devretmesinin ardından daha başlamadan iptal edilmiştir. Oysa neler neler söylenmişti “Konya’da ilk defa uluslararası tarifeli seferler başlıyor.” “Seferler haftada 2 kez olacak.” “Hazreti Mevlana ile Şems Hazretleri de bir kez daha buluşmuş oluyor.” gibi günlerce propagandası da yapılmıştı. Türk Hava Yollarının Konya’dan Tahran’a uçak seferleri neden yapılmamış ve neden iptal edilmiştir? Konya ihracatında 5’inci sırada yer alan İran’la ticaretin artmasına büyük katkılar sağlayacağı ve İranlıların özellikle Hazreti Mevlâna’yı anma törenleri için Konya’ya gelmelerine önemli bir imkân sunacağı da dikkate alınarak Konya-Tahran seferlerini yakın zamanda başlatacak mısınız? Konyalılara bu konuda bir müjdeniz olacak mıdır?

Sayın Bakanım, bir başka konumuz, Konya merkezde sadece bir araç muayene istasyonu bulunması nedeniyle araçlarının vizesini yaptırmak isteyen Konyalılar büyük sıkıntı çekmekte ve işlemleri gecikmektedir. Partinize mensup bir milletvekili arkadaşım 1 Kasım seçimlerinin hemen öncesinde galericilerin ve basın huzurunda dönemin Ulaştırma Bakanı ile telefonla konuştuğundan sonra,

“Sayın Bakanımız hepinize selam söylüyor. TÜVTÜRK’le ilgili sıkıntıyı kendisine ilettim. Sağ olsun, kendileri inşallah 2’nci bir TÜVTÜRK istasyonunun on beş gün içinde inşaatına başlanabileceğini söyledi.” demiştir. Bakanın selamını alalı on beş gün değil, tam üç yetmiş beş gün geçti Sayın Bakanım ama ortada henüz ne inşaat var ne de muayene istasyonu var.

Sayın Başbakan da Ulaştırma Bakanı olduğu dönemde verdiğim soru önergesine cevaben 22 Aralık 2015 tarihinde Türkiye Büyük Millet Meclisinde aynen şöyle dedi: “2’ncisinin açılması için çalışma başlatılmış olup 2016’da tamamen faaliyete geçmesi için gerekli firmayla mutabakat sağlanmıştır, daha doğrusu 2016 içerisinde bitecektir.” Bu sözlerin üzerinden de on bir aya yakın süre geçmiş ama Konya’da bir çalışma yok. Demek ki ilgili firma ne milletvekilini ne Bakanı ne de Başbakanı takıyor, bundan başka çıkaracak bir anlam yok.

Konya’dan daha küçük birçok il merkezinde birden fazla araç muayene istasyonu varken Konya’da 2’nci bir araç muayene istasyonu için neden bu kadar uğraştırılıyor? Konyalılara özellikle seçim öncesi neden yanlış bilgi veriliyor? Konya’ya niye ayak diremiyor? Konya’ya hizmet gelmesini engelleyenler mi var? Konyalıların araç muayene randevusu için günlerce sıra beklemesiyle ilgili şikâyetlerinin giderilmesi ve araç sayısındaki hızlı artış da dikkate alınarak 3 merkez ilçemizde de istasyon bulunması için bir girişiminiz olacak mıdır?

Sayın Bakanım, bir başka konum lojistik merkezler. Konya-Kayacık Lojistik Merkezi Yapımı işi hakikaten muammaya dönüştü. On yıl öncesinden bunun açılacağı söylenmişti, ilk açıklanan yerlerden biriydi ama birçok yerde tamamlandı lojistik merkez, hizmete girdi ama hâlâ Konya lafını ediyor. İhalesi yapıldı diye sevinmiştik, ihale de iptal edildi ve bir açıklama da yok. Bu ihale neden iptal edildi Sayın Bakanım? Sorun nedir? 49 firmanın katıldığı ihaleyle ilgili uzun süre ne yapılmış, ne beklenmiştir? İptal gerekçesi kamuoyuna neden açıklanmamıştır? Lojistik merkezi yapım ihalesine çıkılacak mıdır, ne zaman çıkılacaktır? Konyalı bu merkezin hizmete açıldığı günleri ne zaman görebilecektir? Ayrıca, ilk etapta 634 bin metrekare olarak planlanan lojistik merkezi alanının 1 milyon metrekareye çıkarılmasının gerekçesi nedir? Alanla ilgili bir yer değişikliği olmuş mudur? Başlangıçta öngörülemeyen bir gelişme mi yaşanmıştır?

Sayın Bakanım, bir başka konumuz, Konya’da her geçen gün artan araç trafiğiyle birlikte şehir içi ulaşım alarm veriyor. Konya’nın mevcut çevre yolu şehir içinde kalmış, ana cadde hâline gelmiştir hem şehir içi trafik sıkışıklığına neden olmakta ve Konyalıyı canından bezdirmekte hem de kazalara sebebiyet vermektedir. Konya şehir trafiğinin rahatlaması ve daha hızlı ulaşım için dış çevre yolu yapımı büyük önem arz ediyor. Birçok il, hatta ilçenin çevre yolu hızla yapılmıştır, yapılmaktadır. Yıllardır sözler verilmesine rağmen Konya çevre yolu bir türlü yapılmamıştır. Sadece 71 kilometresini programa alıp ihale ettiğinizi, 122 kilometrenin tamamını yatırım programına teklif ettiğinizi, proje kapsamında 6 tünel, 14 viyadük olduğunu kitapta...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Kalaycı, bir dakika lütfen...

Değerli arkadaşlar, çok uğultu oluyor, sohbetlerimizi lütfen dışarıda yapalım.

Buyurun.

MUSTAFA KALAYCI (Konya) – Sayın Başkanım, siz de sözü illerin yüz ölçümüne göre verirseniz memnun olacağım.

BAŞKAN – Güzeldi bu, verilir yani.

MUSTAFA KALAYCI (Konya) – Sayın Bakanım, hakikaten merak ediyoruz. Yani, üç yılda üçüncü köprüyü yaptınız ama on dört yılda Konya çevre yolunu yapamadınız. Yani, bu iş niye bu kadar uzadı? Bu ne zaman bitecek, ne zaman bitirmeyi öngörüyorsunuz? Konyalılar daha on yıllar mı bekleyecek? Çünkü, “71 kilometresini ihale ettik.” diyorsunuz, o da trafiğin yoğun olduğu yer değil Sayın Bakanım, esas İstanbul yolunda çok yoğun trafik var. “Diğer kısmı daha yatırım programına teklif ettik.” dediniz, demek ki Konya daha uzun yıllar bu çevre yolunun bitmesin bekleyecek.

Yine, Konya’ımızın diğer bir önemli konusu, Çağdaş ulaşım sistemi olmasının yanı sıra, Konyalıları çileden çıkararak ve çekilmez hâle gelen trafik sorununa çözüm getirmesi açısından metro projesi de büyük önem arz ediyor.

Yine, önceki Başbakanımız Sayın Ahmet Davutoğlu seçimler öncesi, 24 Nisan 2015 tarihinde Konya’da metro projesi müjdesini vermiş ve ilk etabının 2018 yılında hizmete gireceğini açıklamış, projeyi de sanal ortamda da Konyalılara tanıtmıştır. Konya Metro Projesi’nin proje ihalesinin yapıldığını söylediniz. Bir gecikme olmazsa proje 2018’e bitecek, 2018’in ortalarında bitecek. Yapım işi ne zaman başlayacak bilmiyoruz. Dolayısıyla, Konyalıya söylendiği gibi ilk etabının 2018 yılında bitmesi söz konusu değil. Konya Metro Projesi’ni etaplar itibarıyla yapım işlerine ne zaman başlayıp ne zaman bitirmeyi planlıyorsunuz, bunu öğrenebilirim memnun olacağım.

Yine, Konya metrosuyla ilgili “yer yerinden oynayacak” diye 7 Haziran seçim süreci boyunca yürütülen büyük montanlı tanıtım kampanyası için Bakanlığımızca ne kadar harcama yapılmıştır? Televizyonlara, gazetelere, billboardlara verilen reklamlarla ilgili harcamaların ayrıntısı nedir? O dönemde Anayasa gereği tarafsız olması gereken Bakanlığın bu proje için Adalet ve Kalkınma Partisinin seçim kampanyasına dâhil olması suç değil midir? Bu konuda yapılan bir işlem var mıdır?

Sayın Başkanım, kısa kısa bir iki de konum var.

Sayın Bakanım, bizim Konya-Beyşehir bölünmüş yolu aşıkların dilinde, diyorlar ki: “Aşkımız Konya-Beyşehir duble yolu yapımı gibi olsun, hiç bitmesin.” Uzun yıllar yapıldı yapılacak diye, son yıllarda da bitti bitecek diye Beyşehirli süreklili avutulmuştur. Konya-Beyşehir bölünmüş yolunun son durumunu, ne zaman biteceğini sizden alabilirsem... Ayrıca Beyşehir-Antalya, Derebucak, Kesikbel, Taşgöl hattı... Yöresel olarak Gembos yolu olarak biliyoruz. Çünkü, bunlar “Her sene bitecek, bitecek, bitecek.” diye geldi. Son durum nedir, sizden bilgi alabilirsem memnun olacağım.

Yine, uzun yıllardır konuşulan ve geçen yıl kamulaştırmaları başlayan Konya, Akören, Bozkır, Hadim, Taşkent üzeri Alanya’ya gidecek transit ana yol projesinin başka bir güzergâha alındığı konuşulmaktadır. Bu transit ana yol projesinden vaz mı geçilmiştir ya da Bozkır’ı görmeyecek şekilde güzergâh mı değiştirilmiştir? Eğer proje güzergâhı son anda değiştirilmişse, gerekçesi nedir? Böyle bir değişiklik hem yol güzergâhının uzaması hem de Bozkır’a büyük haksızlık değil midir?

Ben, Sayın Bakanım, gerek Konya bazında gerekse ülke bazında yapılan, gerçekleştirilen yatırımlar için Hükûmete ve şahsımızda tüm Bakanlık bağlı kuruluşlarımıza teşekkür ediyorum ve bütçelerin hayırlı olmasını diliyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ederim Sayın Kalaycı.

Sayın Gizligider...

EBUBEKİR GİZLİGİDER (Nevşehir) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Öncelikle, Komisyonumuzun eskimeyen bir üyesi olarak Sayın Bakanımızı tebrik ediyorum, başarılar diliyorum.

Ulaştırma Bakanlığı hem kritik hem stratejik yatırımlar yapmakta yani o kadar ki Gezi Parkı olaylarının en temel konusuydu. Şu anda Ulaştırma Bakanlığının sınırları aşan yatırımları uluslararası ilişkilerimizde de ciddi bir gündem oluşturmakta. Bu sebeple, bu aldığımız ağır yükü hakkıyla yerine getireceğinizi düşünüyorum ve birkaç konuda hem fikrimi beyan etmek hem de taleplerimizi bütün Komisyon üyelerimizle ve sizlerle paylaşmak istiyorum.

Öncelikle, hızlı tren hakikaten dünyada sayılı birkaç ülkede var ve hızlı bir şekilde de Türkiye’de de yayılmakta. Efendim, 5 ili ilgilendiren yani Kayseri’yi, Nevşehir’i, Aksaray’ı, Konya’yı ve Antalya’yı ilgilendiren bu hattın aslında dev bir projesi, çılgın bir projesi Antalya-Kayseri hattı. Bu hat hem turizm hattı hem iç turizme yönelik hem dış turizme yönelik hem yük hattı. Bildiğim kadarıyla çalışmalar hızla devam ediyor, bu konuda bilgi verirsiniz sevindirir. Çünkü, burada aslında, bizim 2 tane sloganımız var. Hem peribacalarıyla denizi buluşturacağız hem de Hacı Bektaş Veli’yle Hazreti Mevlâna’yı buluşturacağız. İnşallah, bu konudaki müjdenizi bekliyoruz, bu konuda bilgi verirsiniz çok sevineceğiz.

Tren meselesi açılmışken... Sabah da Bilim, Sanayi Bakanlığının bütçesi üzerine konuştuk. Biz, acaba millî ve yerli bir trene ne zaman kavuşacağız? Çünkü altyapı noktasında bu yerleşme hızla devam ediyor. Ray fabrikası, keza lokomotiflere dair çalışmalar devam ediyor. Bu konuda eğer bilgi verirsiniz hepimiz aydınlanmış oluruz.

Yine, Sayın Bakanım, çok önemli bir nokta olan bizim için turizmde, yaklaşık 12-13 milyon turist Antalya’da ortalama, yaklaşık 3 milyon civarında da bizim -bu tabii, kayda giren- turistimiz var. Bu ara mesafemiz bizim yaklaşık on saat, on bir saat otobüs ile ancak kat edilebiliyor. Yaklaşık iki yıl önce de -Bakanlığımızın bütün yetkililerine de teşekkür ediyoruz, önceki Bakanımızın ve Sayın Başbakanımızın çok ciddi katkıları oldu- Antalya-Nevşehir uçak seferlerini başlattık, umduğumuzdan da iyi gitti. Tabii, bunun ardından bir süreç yaşıyoruz. Yaklaşık yirmi yıl önce yapılan o bölgenin de tek sivil havaalanı Kapadokya Sivil Havaalanı, ki en son darbe girişiminde de çok kritik bir rol üstlendi, onu da Komisyon üyelerimizle ve sizlerle paylaşmak isterim. Çünkü, o gece güneydoğudan gelen özel harekât polisleri havaalanımıza indiler ve oradan karayoluyla Ankara’ya intikal ettiler ve özellikle Gölbaşı’ndaki başarının da çok ciddi mimarları oldular.

Şimdi, tabii, oranın yaklaşık yirmi yıl olması sebebiyle ve tek zemin olması sebebiyle bir tadilat meselesi var. Bu konuya ilişkin ihtimamınızı biliyorum, çalışmalarını biliyorum. Bu konuda ideal bir çözüm arayışı içerisindeyiz, sizin de bu konuda dikkatinize yeniden arz etmek istiyorum.

Yine, efendim, önemli bir şey bizim için, Aksaray’la Nevşehir’in arasının sıcak asfaltla kaplanmasıyla ilgili bir çalışmamız var, bir planımız var, hem bu noktada bizlerin aydınlanması hem Komisyon üyelerimizin aydınlanması açısından bunlar bizim için önem taşıyor.

Bir de yine, az önce de izledik, bu yıl içerisinde ihalesinin yapılacağı bildiğimiz Gölbaşı-Niğde Otoyol İhalesi meselesi var. O konuya da dair biraz daha ayrıntılı bilgi verebilirsiniz Sayın Bakanım çok memnun olurum.

Teşekkür ediyorum.

Başarılar diliyorum Sayın Bakanım.

BAŞKAN – Teşekkür ederim Sayın Gizligider.

Sayın Çakırözer, buyurun lütfen.

UTKU ÇAKIRÖZER (Eskişehir) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakan, değerli milletvekili arkadaşlarım, Bakanlıklarımızın kıymetli bürokratları, değerli basın emekçisi meslektaşlarım; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Sayın Bakanım, bir kere daha bu Komisyonumuzdan bu göreve getirildiğiniz için hem tebrik ediyor hem başarılarınızın devamını diliyoruz. Biz de size her konuda destek için tabii ki elimizden geleni yapmaya çalışacağız. Aramızdan çıkan bir arkadaşımız olarak bir kere daha hayırlı olsun dileklerimi iletiyorum.

Sayın Bakanım, ben son günlerde epey sıklaşan ve sadece özgürlüğü değil, ekonomiyi de etkileyen bir konuya değinmek istiyorum. O da en son milletvekillerinin gözaltına alınması ve sonrasında tutuklanması sürecinde, önce güneydoğuda ama sonra tüm ülkede İnternet'in, işte, sosyal medya imkânlarının önce yavaşlatılması, sonra engellenmesi hususuna değinmek istiyorum. Bu konu, sadece, dediğim gibi, işte, ifade özgürlüğünü, iletişim özgürlüğünü değil, aynı zamanda yapılan hesaplamalara göre ekonomimiz üzerinde de ciddi kayıplar meydana getirmiş durumda. Şöyle bir şey yaşıyoruz, oluyor Sayın Bakanım: İşte, "Operasyon yapılacak teröre karşı bazı ilçelerde İnternet'i kesin, belediye başkanları gözaltına alınacak İnternet'i kesin, milletvekilleri gözaltına alınacak İnternet'i kesin, iletişimi kesin..." Bunun sonu yok ve bu, aslında, demokrasiyle de bağdaşmayan bir tutum. Küresel olarak yani dünyadaki algımızı, imajımızı da son derece olumsuz etkilemekte. Bundan vazgeçilmesi gerekir. Tabii ki OHAL'le bu yetki alındı, Başbakanlık istiyor, siz yapıyorsunuz ama bunun, gerçekten, algısı dünyada düzgün, doğru bir algı değildir. Ayrıca, yapılan hesaplamalar var. Bir kişinin İnternet'e ulaşamaması ya da yavaşlaması nedeniyle hak kaybının yaklaşık 1 saati 3 dolar diye hesaplıyor uluslararası bu konuda hesap yapan insanlar. 12 saat ulaşamadığımda, işte ülkemizde olduğu gibi, bunun hesaplamalara göre 150 milyon dolar civarında ekonomimize bir zararı olduğu söyleniyor. Bunda da üretimin azalmasından ya da yavaşlamasından doğan vergi kaybı ve tüketici güvenindeki eksilme nedeniyle ticaretteki azalmanın hesap edilmediği söyleniyor. Ayrıca, işin bir insani boyutu da var. Sizler de okumuşsunuzdur, duymuşsunuzdur ya da illerinizde bunlar gelmiştir. İnsanlar noterden işlemlerini yapamadılar, bankalarda işlemlerini yapamadılar, eczanelerde ilaç onayları çıkmadı ve binlerce insan mağdur oldu. Bizim bu uygulamadan vazgeçmemiz lazım. Yani, siyasi olaylarla ilgili hemen İnternet'i kesmek, yavaşlatmak gibi bir uygulamadan vazgeçmemiz gerekiyor Sayın Bakanım.

Yine, Bakanlığımız bünyesindeki -iletişimden söz açıldığı için söylüyorum- TÜRKSAT'ın bazı uygulamaları, kanallara mahkeme kararı olmadan, hukuki kararlar olmadan uydu dışına çıkarması gibi uygulamalar gördük. Bizler buna karşı çıktık ama bizi dinleyen olmadı. Hukuk kararı olmadan bu tür iletişim organlarının yasaklanması gibi bir uygulamayı başlatmamamız lazım. Çünkü, bu bugün size lazım olur, yarın başkasına lazım olur. Her zaman ifade özgürlüğünün, basın özgürlüğünün yanında hep birlikte durmamız lazım diye düşünüyorum. Hani, bir yandan anlatıyorsunuz sunumlarda çok güzel, bilgi çağının önemini vurguluyoruz ama bir yandan da vatandaşların elinden iletişim özgürlüğünün alınması kabul edilemez. Bir kere daha söylüyorum: Dünyada çok farklı bir imaj ortaya çıkıyor ülkemiz hakkında, Hükümetiniz hakkında. Buna hep birlikte engel olmamız gerekir diye düşünüyorum.

Tabii, hem ülkemizde yaşananlar hem de bugün gün itibarıyla dolardaki çıkışa bakınca, ister istemez hemen akla kamu-özel ortaklığı, yap-işlet-devret modelleri... Hep tabii ki dolar üzerinden verilen sözler var. Burada, tabii, ben sizden, eğer elinizde bunun bir projeksiyonu varsa dolar üzerindeki artışın... Çünkü sizler firmalara bu sözleri verdiğinizde, dolar üzerinden bazı taahhütlere girdiğinizde doların kuru 2.10'du, 2.50'ydi vesaire, bugün 3.20'nin üzerine çıkmış durumda. Nereye doğru evrileceğini öngöremiyoruz. Bunun şeffaf bir şekilde ne kadar maliyeti olacağını bizimle, kamuoyuyla paylaşmanızı rica edeceğim. Çünkü, en nihayetinde, verilen taahhütler tüm yurttaşların ortak taahhüdü, vatandaşın cebinden çıkacak olan taahhütler. O yüzden bunu kamuoyuyla paylaşırsanız çok seviniriz.

Az önceki iletişim konusunda notlarımda bir hususu eksik kaydetmişim, o da şu: İnternet’te bu yavaşlama ve yasaklamalar olunca sosyal medyada yurttaşlar, biliyorsunuz, VPN’leri kullanmaya başladı. Ama şu haberleri duyduk: VPN’lere de ısıtılma getirildiği, hatta ve hatta VPN kullananların BTK tarafından fişlendiği, listesinin çıkarıldığı yönünde. Bunun da doğru olup olmadığını eğer bizimle paylaşırsanız, kamuoyuyla paylaşırsanız seviniriz. Çünkü böyle bir şeyin olmaması lazım, vatandaşın kimin kullandığını, kim kullanmadığının bir fişleme şeklinde yapılmaması lazım.

Sayın Bakanım, geçmişte hem bu Komisyonda hem Genel Kurulda Türkiye’nin gündeminde olan dinlemeler meselesi vardı. Sizde önce o koltukta oturan şu andaki Sayın Başbakan, biliyorsunuz, sorulduğunda... Ona şu soru sorulurdu, ben de size soracağım: Özgürce telefon görüşmesi bu ülkede yapabilir miyiz? Yani, sistemde bir kaçak olmamasını sağlayabildiniz mi, sağlanabildi mi? Çünkü, her dönem hep birileri birilerini dinledi. Açılan davalar yıllardır sürüyor hâlâ. Belki siz de mağdursunuz, biz de mağduruz ama bundan sonra bu ülkede özgürce telefon görüşmesi yapılabilecek mi diye sormak istiyorum.

Sayın Bakanım, sadece Eskişehir’de değil ama Türkiye’nin değişik yerlerinde demir yolu işçileri var, onların bir talebi var. Onlardan 2 bin tanesi, biliyorsunuz, mevsimlik işçi ve bunlar beş ay yirmi dokuz gün çalıştıktan sonra ayrılmak zorunda kalıyorlar her yıl. Onlar ayrılmak zorunda kalırken bu arada taşeron işçilerle sorunlar çözülüyordu. Taşerona kadro konusunda açıklamalar yapılmıştı, tamamlandı, tamamlanacak diye. Ne ölçü de kara yolları işçilerine de verilecekti ama ben demir yolu işçilerinin de mevsimlik işçilerin de 5620 sayılı Yasa kapsamında sorunlarının çözülmesi, ya on bir ay yirmi dokuz gün çalıştırılması ya da kadroya alınarak onların da güvence altına alınması talebini onlar adına sizlerle paylaşmak isterim.

Burada, yine, kamyoncuların bir talebi var. Bu K belgeleri gündeme geldi. Bir yapılandırma yapmıştık. Bu yapılandırma kapsamında onların borç ve cezalarının bu yapılandırma kapsamına alınmadığı şeklinde ilettikleri talepler var. Bunun alınıp alınamayacağı hususunu sizin dikkatinize getirmek isterim. O konuda bana aktardıkları bir bilgi de var. K2 belgesi sadece o işletmeye fatura edilmiş ve o işletmenin fatura ettiği emtiayı taşıyan ve o işletmeye ait olan araca harç alınmak suretiyle verilen zorunlu bir taşıma belgesi. Önceki mevzuata göre gerçek şahıs adı ortaklığı şeklindeki işletmelerin adına trafik tescilli bulunan ve ortaklığın aktifinde kayıtlı olan araçlara K2 belgesi Bakanlığımızca düzenlenerek hak sahiplerine verilmekte ve kullanılmaktaydı. Ancak, son yapılan düzenlemeden sonra adi ortaklık işletmelerine K2 belgesi verilmemekte ve hatta daha önce bu belgeyi almış olan işletmelerin de belge yenileme zamanı geldiğinde yenilemesi yapılmamaktadır. İşletme aynı işletme, araç aynı araç olmasına rağmen, yenileme yapılmadığından söz konusu araçlar belgesiz duruma düşerek çok ağır cezalara maruz kalmakta, önemli mağduriyetler yaşanmaktadır. İlgili mevzuatta bir ekleme yapılarak bu sıkıntının, bu mağduriyetlerin giderilip giderilmeyeceğini dikkatinize getirmek isterim.

Son iki husus da Sayın Bakanım eğer...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Buyurun Sayın Çakırözer.

UTKU ÇAKIRÖZER (Eskişehir) – Çok teşekkür ederim.

Bu, TÜRK TELEKOM’la ilgili, daha doğrusu, TÜRK TELEKOM’un ortaklarıyla ilgili söylentiler daha önce de gündeme geldi bu Komisyonda. Ben bir kere daha bunu dikkatinize getirmek isterim. Ortaklardan Hariri’nin bankalara olan borcunu ödeyememesinin ciddi bir sıkıntı oluşturduğu ve ailenin... Yaklaşık 6,5 milyar dolar ödenmiş ama alınan borçların geriye ödenmediği noktasında şimdi

bir sıkıntı olduğu ve borcun ödenebilmesi için bazı formüller üzerinde çalışıldığı söylendi. Başbakan detay vermedi ama bu borcun hazine tarafından üstlenileceği ve karşılığında Telekom hisselerinin varlık fonuna devredileceği konuşuluyor.

Sayın Bakan, eğer bu gerçekleşse kârlar Hariri ailesine gitmiş olacak, zararlar ise Türk hazinesinin ve milletimizin sırtına kalacak demektir. Bu konuda da sizin bilginiz varsa bizlerle paylaşırsanız sevinirim.

Sözlerimi bitirirken Eskişehir'imizin birkaç talebini size iletmek isterim. Bunlardan birincisi, mevcut çevre yolunun kent içinde kalması nedeniyle kent ulaşımında çok büyük sorun yaşanmaktadır. Yapımı öngörülen kuzey çevre yolu projesine bir an önce başlanması konusunda yardımınızı rica ediyoruz.

Benzer şekilde, TÜLOMSAŞ'ın üreteceği yüksek hızlı tren setlerinin proje hazırlıklarının tamamlandığını ben TÜLOMSAŞ'ı ziyaret ettiğimde de görmüştüm, sizler de biliyorsunuz. Bakanlığın onayının beklendiği bilinmektedir. TÜLOMSAŞ önemli ağır sanayi üretim merkezlerimizden biridir. Demir yolu sanayisinde bu süreci planlayacak bilgi birikimi ve tecrübeye sahiptir. Bu nedenle, projenin kent ekonomisi için çok büyük beklenti oluşturduğu göz önüne alınarak TÜLOMSAŞ'ın proje merkezi olması konusunda kararın ivedilikle uygulanması beklenmektedir. Sanayicilerimiz Gemlik bağlantısını yani Eskişehir sanayisinin ürettiği ihracat ürünlerinin Gemlik liman bağlantısının demir yoluyla sağlanmasını beklemektedir. Bu konunun -yatırım planındaydı ama- hızlanması hususunda yardımlarınızı bekliyoruz.

Son olarak da Anadolu Üniversitesi bünyesinde havalimanımız vardı, ismini değiştirdik. Bir önceki Sayın Başbakan geldiğinde müjde olarak isim değişikliğini vermişti Eskişehir'e, Hasan Polatkan Havalimanı yapmıştık Sayın Davutoğlu'nun açıklamasıyla. Tabii ki Sayın Polatkan'ı anıyoruz ama onu anmak bu havalimanını daha işler hâle getirerek olur, sadece isim değiştirerek değil. İç hat uçuşları bir türlü yapılamıyor, başlatılmalıdır. İlave olarak da kargo taşımacılığına müsait altyapı değerlendirilerek burası bir lojistik merkezi olabilir, kargo taşımacılığı için kullanılabilir.

Seyitgazi-Kırka-Eskişehir yolunun bir an önce tamamlanmasını ve şehir içinde beş önemli kavşağın tamamlanması hususunda da sizlerin yardımınızı istiyoruz.

Bütçenin hayırlı olmasını dilerim.

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz Sayın Çakırözer.

Sayın Kavaklıoğlu...

ALPASLAN KAVAKLIOĞLU (Niğde) – Benim söz talebim yoktu.

BAŞKAN – Vardı, kaldırdınız.

Sayın Taşçı...

ERGÜN TAŞCI (Ordu) – Sayın Başkan, çok kıymetli Bakanım, Plan ve Bütçe Komisyonunun çok değerli üyeleri, Ulaştırma Bakanlığımızın bünyesinde çalışan çok kıymetli bürokratlar, değerli basın; öncelikle Plan ve Bütçe Komisyonumuzun bir üyesi olarak Ulaştırma Bakanlığı görevini yürüten Sayın Bakanımıza görevinde başarılar diliyoruz. Bu görevi de en iyi bir şekilde layıkıyla yerine getireceğinden en ufak bir şüphemizin olmadığını da burada paylaşmak isterim.

Sayın Başkanım, bugün, özellikle, Türkiye'de ulaşım da çağ atlamış bir alan olan kara yoluyla ilgili birkaç hususu ve birkaç talebi de belirterek sözlerimi sonlandırmak istiyorum.

Öncelikle, gerçekten, son on beş yılda kara yolu ağındaki çalışmalar Avrupa ülkeleriyle mukayese edildiğinde çok ciddi anlamda mesafe katedilmiş, ulaşım anlamında çok büyük gelişmeler, hızlı gelişmeler cereyan etmiştir. Tabii ki bu çalışmada teşekkürle başlayalım. Karayolları Genel Müdürlüğü

stratejik açıdan Türkiye'nin en önemli kurumlarından bir tanesidir. Buradaki başarının altında Genel Müdüründen tüm bölge müdürlerine kadar bütün çalışanların büyük bir katkıyla, gece gündüz demeden büyük emeklerini buradan dile getirmek istiyorum. Dolayısıyla, böyle stratejik bir alanda ulaşımın iyileşmesiyle beraber, Türkiye'de ulaşım ağındaki gelişmeyle beraber ekonomiye, sosyal hayata ve Türkiye'nin her bir alanındaki bütün ekonomik göstergelere yansıyan bir alandaki çalışmada bu kurumdaki çalışanların, kurum personelinin ve diğer kurumlardaki çalışanların, özellikle Ulaştırma Bakanlığındaki bürokrasinin yadsınamaz bir emeği vardır. Şunu belirtmek istiyorum: Bürokraside paydaş olarak bu Bakanlığımızın her bir birimiyle çalışan bir arkadaşınız olarak Bakanlığımızdaki bürokrasinin ve bu kamudaki çalışma performansının, motivasyonun artırılmasına ilişkin ciddi bir desteğe ihtiyaç olduğunu görüyorum. Teknik anlamda ihtiyaç olan personelin artırılmasından tutun da buradaki çalışmayı her türlü motive etme anlamında bize de çok önemli görev düşüyor. Öncelikle, bu geminin patronu, kaptanı olan mesai arkadaşımız, değerli Bakanımız gerçekten Bakanlığa başladıktan itibaren yapmış olduğu tasarruflarla bize uygulamada şunu gösteriyor: Evet, bürokraside iş odaklı, sonuç odaklı ve üretime dayalı bir şekilde işe adam atama konusundaki hassasiyetinden dolayı ben yürekte teşekkür ediyorum.

Sayın Başkan, değerli üyeler; tabii, ulaştırmada, ülkemizin sorunlarının çok yoğun olduğu ve kilometrelerce daha epey yol alınması gerektiği de bir gerçektir. Bütçemize baktığımızda, bütçemizin özellikle ulaşım anlamındaki ihtiyacımızın ne kadar yüksek olduğu rakamlarla ortada. Dolayısıyla bütçemizin artırılmasına yönelik bir öneriye ve desteğe ihtiyaç olduğunu görüyoruz. Bütçemizin daha fazla artırılması yönünde bizim en azından destek olmamız gerektiğini düşünüyor, bunu dile getirmek istiyorum.

Karadeniz'de yaşayan insanlara ilişkin, Karadeniz milletvekili olarak sadece Ordu'ya has bir şey söylemeyeceğim: Bakıyoruz, Karadeniz sahil yoluna ilişkin olarak denize paralel yapılan bir yolun bugün artık ihtiyacı karşılamadığı, ihtiyacın yeterli olmadığı bir vaka. Ve arzu ederiz ki, yine buna ilişkin aynı ölçekte paralel bir çevre yolu yapılsın. Ama bu tabii ki, Türkiye gerçekleriyle, bütçeyle yakından alakalı bir konu. Dolayısıyla her ilimizde ve kuzeyle güney arasında her ilçede irili ufaklı çevre yolu ihtiyacı kapımıza dayanmış duruyor. Dolayısıyla burada acaba Karadeniz'de yolcu gemileri, hızlı feribotlar gibi eskiden var olan ulaşım araçlarının gündeme getirilmesi konusunu burada tartışmaya açmak isterim ve Bakanlığımızın da bu konuya eğilmesini arzu ederiz.

Ve vatandaşımız mesafe uzadıkça kara yoluyla gitmek yerine hava yoluyla ulaşımı tercih ediyor. Burada hava yolu alanındaki gelişmeleri ifade etmeye hiç gerek yok. Gerçekten inanılmayacak şekilde Türkiye'de havalimanları ve havaalanı aracılığıyla ulaşımın gerçekten büyük bir mesafe aldığı bir dönemde yaşıyoruz. Dolayısıyla bu anlamda bir şekilde bir şeyden fedakârlık etmemiz lazım. Bugün Karadeniz'de çevre yoluyla ilgili, mesela ilim olan Ordu'dan bahsetmek istersek, Ordu çevre yolunun birinci etabının bittiğini... İkinci etapta proje tavanının yükseltilmesiyle ilgili Bakanlığımızın vermiş olduğu desteğe teşekkür ediyoruz ve Yüksek Planlama Kurulundan proje tavanının yükseltilmesiyle Ordu çevre yolunun ikinci etabıyla ilgili süreç başlamış oluyor, bunu yürekte tebrik ediyoruz.

Ve ortada makro anlamda sorun. Aslında Ordu'nun da olmayan, Karadeniz'in hatta uluslararası bir yol olan bu yolun Fatsa ayağında ciddi anlamda bir çevre yolu problemi vardır. Ve ramazan ve kurban bayramlarında Karadeniz milletvekillerimizin özellikle Fatsa'ya gelindiğinde misafirlerinin Fatsa'da beş, altı saat gibi bir zamanla trafiğe takıldığını ve buna ilişkin çözümü bizden beklediklerini buradan paylaşmak isterim. Biz de tabii ki, bu anlamda bu yolun ihtiyacının -dolayısıyla Rize'den tutun da Samsun'dan itibaren- bunun ortak bir mesele olduğunu, birlikte bu konunun çözümüne ilişkin bu aşamada geç kalınmış bir husus olduğunu ama Bakanlığımızın hassasiyetinin çok yüksek olarak bu

konuya eğildiğini, şu aşamada da proje sürecinin Bakanlığınızda genel müdürlükten yetki istendiği, bölge müdürlüğümüzün çalışmalarıyla beraber proje süreci ve akabinde ihale sürecini uluslararası bir mesele olarak görüyoruz ve bunu buradan dile getirmek istiyoruz.

Buradan tabii ki, bu kadar hızlı mobilize olan bir kara yolunun tabii ki ihtiyaçlarına da Bütçe Komisyonu olarak destek vermemiz gerektiğini söylüyorum. Ödeneklerin sene başında verilmesiyle beraber, bu idarenin çalışmalarının çok daha verimli bir süreçle yürüyeceğine ilişkin inancımı buradan paylaşmak isterim.

Yine bu anlamda geçmişte Kamu İhale Kurumunda en son başkan yardımcısı olarak görev almış bir arkadaşınız olarak, evet belki bunu söylerken muhalefet “Yine mi İhale Kanunu?” diyebilir ama bunu buradan dile getirmeden edemeyeceğim.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Kalmadı ki öyle bir kanun, yok artık.

MUSA ÇAM (İzmir) – 27 kez değişti, 27 kez.

ERGÜN TAŞCI (Ordu) - Bu İhale Kanunu var ve gerçekten çok hızlı bir şekilde, ihtiyaçları giderme noktasında çok dinamik bir şekilde, evet, cesur bir şekilde bu gündeme geliyor ve hızlı bir şekilde burada Bütçe Komisyonunda ve Hükümet olarak bu konuda çalışmalar yapıyor. Ama özellikle birkaç konuda temel ihale sürecindeki süreci hızlandıracak yatırımları, yani bütçesi ayrılmış programa alınmış ve ödenekleri hazır olan işlerin, hatta sözleşmesi yapılmış işlerin yürütümüne ilişkin yaşanan sıkıntıların giderilmesine ilişkin birkaç hususu -çok detaylı bir değişiklikten bahsetmiyoruz Mehmet Bey- bu konuda ciddi anlamda içinde, bu kurumun içinde çalışmış, Düzenleme Dairesi Başkanlığı yapmış birisi olarak burada paylaşma ihtiyacı hissediyorum. Ve bu anlamdaki değişiklik olduğu takdirde, kara yolu ağındaki özellikle yatırımcı kuruluşların bünyesinde barındırdığı, Ulaştırma Bakanlığının hedeflerine daha yakın, ulaşma anlamında bu değişikliklere de şimdiden muhalefetin de desteğiyle... Çünkü şikâyet ve şikâyet süreçlerini azaltacak ve sözleşme süreçlerini hızlandıracak bir çalışmanın da ivedi olarak gerçekleştirilmesi gerektiğini buradan paylaşmak istiyorum.

Tabii ki, özellikle büyük yatırımların finans sorunları...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Taşçı, süreniz bitti, lütfen toparlayın.

ERGÜN TAŞCI (Ordu) - Büyük yatırımların ciddi anlamda finans sorunları var. Türkiye’de özellikle İstanbul ve çevresindeki projelerin yapımındaki ciddi anlamda kaynak sorununun çözümünün arzu ederiz ki ülkenin diğer taraflarındaki çalışmalarda da devreye girmesidir. Tabii, bu reel anlamda çok mümkün olmuyor. İnşallah bu çalışmalarda maliyeti azaltacak ve süreci hızlandıracak çalışmalarda şimdiden Sayın Bakanımıza...

Bakanlığımız bütçesinin ülkemize hayırlı olmasını diliyorum. Tekrar tekrar, kadrosuna ve Bakanlığa yürekten teşekkür ediyorum, hayırlı çalışmalar diliyorum.

BAŞKAN – Sayın Yedekçi, buyurun lütfen, süreniz beş dakikadır.

GÜLAY YEDEKÇİ (İstanbul) - Sayın Başkan, size teşekkür ediyorum, sağ olun öncelikle.

Sayın Bakanım, size de yeni görevinizin hayırlı uğurlu olmasını diliyorum. İnşallah ülkemiz için hayırlı işler yapma şerefine nail olursunuz.

Şimdi, benim size bir önerim var, bir de davetim var, daha sonra da kendi notlarımı iletmek istiyorum: Önce davetten başlamak isterim. Ben, Bayındırlık, İmar, Turizm, Ulaştırma Komisyonu üyesiyim. Şimdiye kadar Komisyonumuz hiç toplanmadı, sadece kahvaltı ediyoruz, onun dışında hiçbir toplantı olmadı. Bu konuların öncelikle bizim Komisyonumuza gelmesini, daha sonra bütçeye gelmesini rica ediyoruz.

MUSA ÇAM (İzmir) – Sayın Bilgiç, duydunuz değil mi?

GÜLAY YEDEKÇİ (İstanbul) – Bu önemli, bu daveti lütfen kabul ediniz. Dinliyor musunuz beni bilemedim ama.

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

GÜLAY YEDEKÇİ (İstanbul) - Bir de önerim var, onu burada detaylı anlatmayayım, zaten beş dakikalık bir zamanımız var. İstanbul biliyorsunuz artık ulaşım anlamında, trafik anlamında içinden çıkılmaz bir hâle geldi. Ben bir akademisyen mimar olarak, kent bilimci olarak buna yıllardır kafa yoran bir kişiyim. İstanbul ulaşımıyla ilgili bir proje geliştirdik, bu projeyi perşembe günü de açıklayacağız. Bundan, en azından sizin de uygun gördüğünüz yerlerde yararlanmanızın İstanbul halkımızın ve Türkiye halkımızın faydasına olacağını düşünüyorum.

Üçüncü olarak da, şimdi tabii, yine öznel bir şeyle geçeyim, “Türkiye uzay ajansı kurulması...” demişsiniz. Bu benim için çok kıymetli bir şey. Ben, “Türkiye uzay ajansı kurulmalı.” dediğim günün ertesi günü sizin gazeteleriniz, yani Hükûmete yakın gazeteler Sayın Genel Başkanımızın kafasına bir astronot şeyi geçirdiler, beni Kraliçe Amelia yaptılar, üç gün manşette kaldık “CHP uzayda çalışmak istiyor.” diye. Hem de aynı isimle ve aynı kısaltmayla koymuştuk Türkiye uzay ajansı. Bir şey daha ilave etmiştik. Eğer lütfeder değerlendirirseniz o da önemli, Türkiye uzay bilimleri araştırma enstitüsü mutlaka kurulmalıdır. Ama sadece böyle tabela gibi değil, içeriği de çalışmalıdır, onunla ilgili çok önemli hocalarla çok önemli çalışmalar yapmışım, dilerseniz onu da size iletirim.

Bir konuda bir soru da sorup asıl söylemem gereken noktaya geçeceğim: Şimdi, “Mevcut demir yolu ağı yenilendi.” demişsiniz. 427 kilometre herhâlde yol yenileme 2003 yılında. 2016’da hedefleneni yazmışsınız, ama ne kadar yenilediğinizi yazmamışsınız, merak ediyorum. Çünkü ben demir yollarının Türkiye için kurtarıcı önemde olduğuna inanıyorum. Ama Türkiye’de daha önceki bakanlarımızın da bu konuya gerektiği kadar eğilmediğini düşünüyorum. Elbette üzerinize uluslararası bir baskı olduğunun farkındayız, lastik tekerlekli araçların kullanılması, işte, size araç satması açısından, efendim, yedek parça satması açısından bunun bir camia olduğunun da farkındayız ama bunun üstesinden gelebilecek güçte olduğumuza da inanıyoruz.

Şimdi, doğayı katleden ama vatandaşın parasını da aynı zamanda çarçur eden bazı projeler var. İşte bunlarla ilgili uzun sürelerce görüşlerimizi bildirdik. Üçüncü köprüünün bir emlak projesi olduğundan bahsettik, yerinin yanlış olduğundan bahsettik, torunlarımıza borç bırakacağımızdan ve doğayı katledeceğinizden bahsettik. Aynı şekilde üçüncü havaalanının da benzer bir sıkıntı yaşadığını söyleyebiliriz.

Türk Hava Yollarıyla ilgili de bir şey söyleyeyim. Ben asıl Kanal İstanbul’la ilgili bir-iki cümle kuracağım ama. Şimdi, Türk Hava Yollarıyla ilgili ekonomik daralma nedeniyle 198 uçağın 30’unu kışın kullanamayacağı, 17 dış, 5 iç hat uçuşunun iptal olacağı, Siirt, Uşak, Edremit, Tokat ve Eskişehir’e bu kış hiç uçuşun yapılmayacağı ve diğer yönlere uçuşun...

UTKU ÇAKIRÖZER (Eskişehir) – Zaten yapılmıyordu Eskişehir’e.

GÜLAY YEDEKÇİ (İstanbul) - ...artırılarak doluluğun artırılmaya çalışılacağı, kiralandığı -burada bir soru da sormak istiyorum, niye kiraladık niye park ediyoruz- 12 geniş gövdeli Airbus A330-200 uçağının Antalya İkinci Dış Hatlar Terminali'nde park hâlinde olduğu ve bunların sebeplerinin neler olduğunu ben şahsen bir milletvekili olarak öğrenmek isterim.

Onun dışında da, deniz ulaşımı önemli tabii. Deniz ulaşımını hep söylüyoruz, etrafımızı denizlerle çevrili. Bu anlatacağımız İstanbul ulaşımıyla ilgili projede biz İstanbul'daki deniz ulaşımına önemli ölçüde çözüm ve öneri getirdik, oradan da eminim faydalanacaksınız. Raylı sistemin de lastik tekerleğe ilave edilmesi ve bunun aslında deniz ulaşımıyla da birleştirilmesi esas olmalıdır. Aslında burada temel bakış açısı kentlere bir makro ölçekte bakmak ve bu ulaşımın da bir bilim olduğunu bilmek ve bunların başına da yetkin ve liyakatli insanları getirmek gereklidir. Bundan sonra böyle yapacağımızı düşünüyoruz, bugüne kadar böyle olamadı maalesef.

Evet, Kanal İstanbul'a gelirse eğer. Şimdi, biliyorsunuz, aslında yol yapmak medeniyet getirir yolun yapıldığı yere ama ülkemizde imar rantına ve çarpık kentleşmeye ve niteliksiz yapı bloğuna sebep olmakta ve bu durumda herhangi bir afet anında -bir İstanbul milletvekili olarak depremden bahsetmek durumundayım- örneğin deprem anında insanlarımızın hayati riskinin oluşmasına sebebiyet vermekte. Bugün İtalya'da deprem oldu, hiç kimse ölmedi. Biz ne diyoruz hep mimarlar olarak, biliyorsunuz, "Deprem öldürmez, yapı öldürür." Ve bu çarpık kentleşmede bu yollar ve etrafında oluyor. Üçüncü köprüde de ikinci köprüde yaşadığımızın benzerini yaşayabilme ihtimalimizi de görüyoruz.

Kanal İstanbul kesinlikle yapılmaması gereken bir imar projesi, bir rant projesi. Neden? Şimdi, az önce sizin vekillerinizden de çok kıymetli arkadaşlarımız benzer şeyleri daha yumuşak cümlelerle belki söylediler ama İstanbul nüfus olarak artık birçok Avrupa ülkesinden daha büyük olan bir kent oldu. Niçin İstanbul'a böyle yatırımlar yapıyorsunuz? Kars'a yapalım, Malatya'ya yapalım, Ardahan'a yapalım, Rize'ye yapalım, Uşak'a yapalım, Antalya'ya yapalım, Muğla'ya yapalım, Eskişehir'e yapalım ama İstanbul'a artık yapmayalım. İstanbul artık bir cazibe hâline gelmedi.

(Oturma Başkanlığına Sözcü Abdullah Nejat Koçer geçti)

BAŞKAN – Sayın Yedekçi, lütfen toparlar mısınız?

GÜLAY YEDEKÇİ (İstanbul) - Tabii.

Onun için Kanal İstanbul'la ilgili önemli bir-iki başlığı söyleyeyim, zaten daha önce de defaulte söyledik. Eğer Kanal İstanbul'u yapmaya kalkarsanız, ki ben aklın egemen olacağını ve bunu yapmayacağımıza inananlardan biriyim, zaten mühendissiniz, teknik olarak bunun yapılabilme ihtimalinin de olmadığını biliyorsunuzdur. Ama yapıldığı anda Celâl Şengör Hoca'nın açıklamasına göre deprem olduğu anda başlangıç ve bitiş yerlerinde 10 şiddetinde depremin hissedileceği ve Marmara Denizi'nin bir sülfür gölüne dönüşeceği ve mutlak surette etrafındaki bütün auranın yok olacağı, İstanbul'un içme suyunun artık kalmayacağı, tatlı suyla İstanbul'un ilişkisinin kalmayacağı, güvenlik olarak da 23 ilçeyi içine alan bir ada oluşturulacağı ve bu oluşturulacak olan adada da güvenlik sorunu çıkacağı, yani Trakya'nın tam olarak ayrılacağı ve herhangi bir savaş ya da 15 Temmuzda yaşadığımız gibi bir girişimle karşılaşıldığında orada çok ciddi bir güvenlik sorunu olacağı ortadadır ve çevrenin katledileceği ve insanlarımızın sadece rant amaçlı olarak o yöne yöneltildiği ortadadır. Şimdiye kadar oranın güzergâhının açıklanmaması da aslında bunun çok açık bir göstergesi, çünkü orada insanlar arazi topluyorlar. Daha önceki sayın bakanımız da söyledi. Bir yer açıklıyoruz, hemen etrafında bir rant oluşuyor. Bunun da önüne geçmek istiyorsunuz, bunu da anlıyorum...

BAŞKAN – Sayın Yedekçi...

GÜLAY YEDEKÇİ (İstanbul) – Bitiriyorum.

Ama, lütfen, çalışmalarınızı yaparken insanı, doğayı, kenti, çevreyi, ülkemizi ve geleceğimizi düşünelim.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ederiz.

Sayın Aksu, buyurun lütfen.

İSMAİL FARUK AKSU (İstanbul) – Teşekkür ederim.

Sayın Başkan, Sayın Bakan, sayın milletvekilleri, değerli bürokratlar ve basın mensupları; sözlerime başlarken sizleri saygıyla selamlıyorum.

Sözlerimin başında Sayın Taşcı'nın bıraktığı yerden bir iki cümle etmek istiyorum. Ben de bir Ordulu olarak söylediklerini destekliyorum, evet, gerçekten, sahil yolu çok ciddi sıkıntı ama Sayın Vekilimizin unuttuğu bir yer oldu, on beş yıldır, on dört yıldır -Ünye-Akkuş-Nıksar yolu çok eski bir yoldur, bu, Doğu Anadolu Bölgesine sahili bağlar- her yıl başlandı, başlanacak gibi sözlerle oradaki vatandaşlar geçiştirildi. Bu yolun son durumu nedir, açıkçası bilgi verirsiniz sevirim.

Üretim maliyetlerini ve rekabet gücünü doğrudan etkileyen, bu yönüyle halkın refah düzeyine yansıyan ulaştırmanın zaman ve maliyet avantajı sağlaması önem arz etmektedir. Malın hasarsız, mümkün olan en kısa sürede ve ucuz bir şekilde üretim noktasından tüketim noktasına veya başka üretim sürecine taşınması söz konusu malın kalitesi ve fiyatı kadar önemli bir unsur hâline gelmiş olup rekabet gücünün önemli bir parçasını oluşturmaktadır. Sermayenin uluslararasılaştığı, çok uluslu şirketlerin rol aldığı, doğrudan yabancı sermaye yatırımlarının yaygınlaştığı, sektör içi ticaretin geliştiği günümüzde mamul, yarı mamul ve hammaddenin dünya üzerinde dolaşım mesafesi artmakta ve durum taşıma sektörüne çeşitlilik getirmektedir. Taşınan malın zaman ve maliyet avantajının yakalanabilmesi, kombine taşımacılığı gündeme getirmiştir. Kombine taşımacılık iki veya daha fazla ulaşım modu kullanılarak ürünün taşınmasını sağlamaktadır. Kara yolunun esneklik avantajından, deniz ve demir yolunun hacim ve maliyet avantajından ve hava yolunun sürat avantajından en iyi şekilde yararlanıldığı kombine taşımacılığı yaygınlaştıran ülkeler önemli bir rekabet avantajı da yakalayabilmektedir. 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 sağlamaktadır. Türk ulaştırma sektörünün ekonomik ve sosyal hayata katkıları, ulusal düzeyle sınırlı olmayıp jeostratejik konumu nedeniyle bölgesel ve küresel ekonomiye de tartışmasız bir katkı sağlamaktadır. Bu itibarla AB ülkeleri yakın komşularımız, Karadeniz ve Akdeniz havzası ülkeleriyle ulaştırma sistemimizin entegrasyonu stratejik bir önem taşımaktadır.

Kişilere ve eşyaya zaman ve yer yararı sağlamak olarak tanımlanan ulaştırma, ulaşım ve iletişim teknolojilerinde yaşanan gelişmelerle birlikte giderek daha da artan bir şekilde stratejik bir sektör olarak ülkelerin gündemindeki yerini almaya devam etmektedir. Uluslararası verilere göre ulaştırma sektörü tarafından oluşturulan katma değerın dünya gayrisafı hasılasının yüzde 3'ü ile yüzde 5'i arasında bir değere tekabül ettiği tahmin edilmektedir. Ulaştırma sektöründe istihdam edilenlerin toplam sivil istihdam içindeki payı ise yüzde 5 ile 8 arasında değişmektedir. Ülkelerin gayrisafı millî hasılasının yüzde 2,5'i oranında değişen kamu kaynağı ulaştırma altyapı yatırımlarına tahsis edilmektedir. Ulaştırma teknolojilerine ve modern ulaştırma altyapısına yatırım yapan ülkelerde bu oran yüzde 3,5'lara kadar yükselmektedir. Gelişmekte olan ülkelerde yük ve yolcu taşımacılığına olan yıllık talep artışı gayrisafı millî hasıla artışından 1,5-2 kat daha fazla gerçekleşmektedir. Ekonomik ve sosyal sektör faaliyetlerinin türevi niteliğinde olan ulaştırma talebinin karşılanmasında zaman değeri önem

arz etmektedir. Zaman değerinin önem kazanmasının doğal bir sonucu olarak hızlı ulaşım, ülkelerin ulaştırma politikalarının temel belirleyicilerinden biri hâline gelmiştir. Ülkelerin rekabet gücünü doğrudan etkileyen hızlı ulaşım faktörü tek başına belirleyici olmayıp aynı zamanda maliyet açısından da kullanılabilir düzeyde olması amaçlanmaktadır. Ülkeler arasındaki yüksek rekabet, mamul ve ham madde naklinde hız ve maliyet avantajına önem kazandırmıştır. Taşımacılık hizmetlerinin dünya hizmet ihracatı içindeki payı yüzde 20-25'e ulaşmakta olup değer olarak 1 trilyon doları bulmaktadır. İhraç ve ithal ürünlerinin nakliyesinde yapılan harcamalar ürün maliyetinin önemli ölçüde yükselmesine yol açmaktadır. Dış ticarete konu olan malların üreticiye ve tüketiciye olan maliyeti içinde taşıma maliyetlerinin büyüklüğü ülkelerin rekabet gücünü de etkilemektedir. Kıtalar arası yolcu ve özel kargo taşımacılığında hava yolu, yük taşımacılığında ise deniz yolu neredeyse tek seçenek durumundadır. Ülke içi taşımalarda 250 kilometre/saat üzerinde hız yapan trenler 400-600 kilometre mesafelerde, hatta 800 kilometre kadar olan mesafelerde tercih edilir duruma gelmiştir. Çin, Japonya, Fransa, Almanya, İspanya ve ABD hızlı tren taşımacılığında önemli mesafe almışlardır. Ülkemizde yüksek hızlı tren hatlarının yapımına Ankara bağlantılı olarak devam edilmektedir. Ankara-İstanbul hattının ilk etapta Ankara-Eskişehir bölümü tamamlanarak hizmete açılmış, uzun yıllar sonra Eskişehir-İstanbul hattı da hizmete açılmıştır. Bu proje, anlaşıldığı kadarıyla, öngörülen sürenin ve maliyetin çok ötesinde rakamlarla tamamlanabilmiştir.

Sayın Bakanım, Ankara-İstanbul Yüksek Hızlı Tren Projesi inşaatına ne zaman başlandı? Kaç yılda bitirilmesi planlandı? Başlangıçtaki ihale bedeli ne kadardı? Proje tamamlandığında bu rakamlar nasıl gerçekleşti? Kilometre başına maliyet ne oldu? Hızlı trenin her bir kilometresini Çin'den ve Almanya'dan daha mı ucuza yoksa daha mı pahalıya mal ettik? Bunlarla ilgili bilgi verirseniz sevinirim.

Tabii, bir de şu hususu gündeme getirmek lazım diye düşünüyorum: Yüksek hızlı tren ya da uluslararası kabul gören ifadesiyle hızlı tren için gelişmiş Avrupa ülkelerinde hız standardı saatte kaç kilometredir? Mesela, bizde Ankara-İstanbul arası hızlı tren ile dört beş saatte gidilirken, aynı mesafe Almanya ya da Çin'de bir hızlı tren yolculuğunda kaç saatte gidilebilmektedir?

Değerli milletvekilleri, 1.000 kilometrekareye düşen kara yolu uzunluğu Türkiye'de 83 kilometre iken AB ortalaması 435 kilometredir. 1.000 kilometrekareye düşen demir yolu uzunluğu Türkiye'de 13 kilometre iken AB ortalaması 50 kilometredir. Demir yolu hattının yaklaşık olarak 1/3'ü standart dışıdır. Demir yolu ağının yüzde 36'sı sinyalli, yüzde 30'u elektrikli. Bu veriler de göstermektedir ki, ülkemizde demir yolu taşımacılığı hem hat uzunluğu hem de hat kalitesi itibarıyla yetersizdir. Demir yolu alt yapısındaki bu yetersizlik yolcu ve yük taşıma istatistiklerine de yansımaktadır. Demir yollarının yük taşıması içindeki payı hâlâ yüzde 5'in altındadır. Hava yolu kargo taşımacılığı, tarihsel gelişim süreci açısından diğer taşımacılık türlerine göre daha yeni olmasına rağmen, son yıllarda kullanım oranı giderek artan bir taşımacılık şekli hâline gelmiştir. Hava yoluyla kargo taşımacılığı, ekonomideki gelişmelere de bağlı olarak hızlı artmaktadır. Hacmi ve ağırlığı nispeten düşük fakat değer yüksek olan eşyalar hava yoluyla taşınmaktadır. Türkiye'nin dış hat kargo yükünün önemli bir oranını yabancı hava yolu şirketleri taşımaktadır. Bu konudaki dış bağımlılığın giderilmesi için gerekli politika araçlarının devreye sokulmasına ihtiyaç vardır. Deniz yolu ulaştırmasının faaliyet alanı uluslararası bir özellik taşımaktadır. Deniz taşımacılığının bittiği ve kara taşımacılığının başladığı kesişim noktası olan limanlar ulaştırma kapasitesinin tanımlanmasında önemli bir yere sahiptir. 8.333 kilometre kıyı şeridi bulunan ülkemizde kıyı yapılarının ekonomik ve ticari hayatta çok önemli bir yeri bulunmaktadır. Bölgesel konumu itibarıyla ülkemizin lojistik üs olma potansiyelinin tam anlamıyla değerlendirilmesi, uzun vadeli kıyı yapıları planlamasının gereğince yapılmasına bağlıdır. Akdeniz'e kıyısı olan İspanya ve Yunanistan gibi ülkelerle kıyaslandığı zaman ülkemizin liman altyapısı kapasitesinin yetersiz düzeyde kaldığı görülmektedir. On dört yıllık dönemde, bildiğim kadarıyla başlanan ve tamamlanan bir

büyük bölgesel liman projesi maalesef bulunmamaktadır. Senelerdir gündemde olan Çandarlı Limanı Projesi'ne bir türlü mesafe kazandırılmamıştır. Üç tarafı denizle çevrili olan Türkiye'nin deniz ticaret filo kapasitesi 8,6 milyon dw/tondur. Bu gemilerin ancak yüzde 10'luk kapasitesi...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN –Sayın Aksu, lütfen toparlar mısınız.

İSMAİL FARUK AKSU (İstanbul) – Toparlıyorum, teşekkür ederim.

Filonun yaş ortalaması ise 22'dir. Sahip olduğu kıtalar arası geçiş noktasındaki konumu itibarıyla Türkiye lojistikte bölgesel bir üs olma potansiyeline sahiptir. 2017 yılı programında ifade edildiği üzere, 2012 yılında Lojistik Performans Endeksi'nde 27'nci sırada olan ülkemiz, 2016 yılında 34'üncü sıraya gerilemiştir. Demir yolu ve deniz yolu fiziki altyapısının artan ulaşım talebine uygun olarak zamanında gerçekleştirilemediği de aynı programda belirtilmektedir. Ayrıca, dış ticaretin yaklaşık yüzde 85'nin gerçekleştirildiği deniz yolu sektöründe büyük ölçekli konteynır limanlarının hayata geçirilememiş olmasının önemli bir eksiklik olduğuna da yine 2017 programında işaret edilmektedir. Bunca seneden sonra ulaştırma konusunda böyle bir itirafın gelmiş olmasını da önemli bulduğumu belirtmek istiyorum.

Evet, söyleyeceğim şeyler vardı ama zamanım geçti. Sadece şunu belirtmek istiyorum: Sayın Bakanım, seçim bölgem İstanbul'da Sirkeci'den başlayıp Halkalı'ya kadar hizmet veren Sirkeci-Halkalı Banliyö Tren Hattı İstanbul'un Avrupa yakasındaki ana akslardan birisidir. Banliyö hatları iyileştirme ve hızlı tren işletmeciliğini uygunlaştırma işleri kapsamında hat 23 Mart 2012 tarihinde işletmeye kapanmıştır. Hattın 2015 yılının mart ayında tekrar işletmeye açılacağı belirtilmiş olmasına karşın, bugüne kadar bu gerçekleşmemiştir. Hat güzergâhında ve çevresinde yaşayan vatandaşlarımız hattın işletmeye kapalı kalmasından ötürü ciddi mağduriyet yaşamaktadır. Buna göre hattın yenileme çalışması devam etmekte midir? Hat ne zaman açılacaktır, yoksa hattın vaz mı geçilmiştir? İşin tamamlanamamasında yüklenicinin sorumluluğu var mıdır, varsa yüklenici hakkında hangi işlemler yapılmıştır? İşin tamamlanamamasında ihale makamının veya işverenin sorumluluğu mu vardır, varsa bunlar hakkında hangi işlemler yapılmıştır?

Bütçenin hayırlı olmasını diliyorum, teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Aksu.

Görüşmelere beş dakika ara veriyorum.

Kapanma Saati: 21.43



BEŞİNCİ OTURUM

Açılma Saati: 21.55

BAŞKAN: Süreyya Sadi BİLGİÇ (Isparta)

BAŞKAN VEKİLİ: Mehmet Şükrü ERDİNÇ (Adana)

SÖZCÜ: Abdullah Nejat KOÇER (Gaziantep)

KÂTİP: Emine Nur GÜNAY (Eskişehir)

BAŞKAN – Evet, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı bütçesi görüşmelerine devam ediyoruz.

7'nci Birleşimin Beşinci Oturumunu açıyorum.

Sayın Aydemir, buyurun lütfen.

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

Değerli Bakanım, muhterem milletvekilleri, değerli bürokratlar, basın mensupları; hakkı teslim babında birkaç kayıt düşmek istiyorum başlarken yani hakşinas olma adına bunu yapmam lazım.

Ulaşım ve iletişim altyapılarının gelişmişlik düzeyi, ekonomik ve sosyal refah ülkelerinin ayırıcı özellikleridir. AK PARTİ hükümetleri, ay yıldızlı bayrağımızı bu gelişmiş ülkelerin bayrakları arasına sokmak için bu alanlarda son on dört seneden beri hamle üstüne hamle gerçekleştirdi. “Yapılamaz.” denilenler bu on dört yıllık atılım, yatırım ve altın hizmet döneminde gerçekleştirildi. Daha önce hayali bile kurulamayan büyük ulaştırma projeleri, öz kaynaklarımız ve yap-işlet modeliyle hayata geçirildi. Ulaşım ve iletişim altyapısını mükemmel hâle getirmek için geceli gündüzlü çalışan hükümetlerimiz, cumhuriyet tarihinin en büyük bütçeli ve dünyanın gözünü kamaştıran projelerini hayata geçirmiş bulunuyor. On dört yılda Türkiye’yi baştan başa imar eden, ulaşım ıstılahını kara trenden yüksek hızlı trene, havaalanlarını havalimanlarına, kara yollarını duble yollara çeviren, denizler altından yol bularak Marmaray, Avrasya tünellerini inşa ederek Fatih’in torunu olduklarını gösteren, Ilgaz’dan Kop’a, Bolu’dan Ovit’e kadar geçit vermeyen dağları millete olan Ferhatvari bir aşkla delerek dağlar altından yol yürüten, kıtaları köprülerle buluşturan, iletişim alanında Türkiye’yi uzay teknolojisine kavuşturan ak Hükümetimiz ve onun bir ifadesi olan Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığımızın icraatlarıyla gurur duyuyor, iftihar ediyoruz.

Bu Bakanlık bünyesinde kaydedilen eser siyaseti ak davanın da tarifidir. Bize hayal gibi gelen yüksek hızlı tren söylemlerini, yılın sekiz ayı kar yüzünden yaşama kapılarını kapatan Bahçesaray’ın öykülerini, kar yağdığında ulaşım kapanan Ovit, Bolu, Kop’u ve bu yöre ahalilerinin dramlarını, stabilizeye mahkûm kara ulaşım ağını, Türkiye’nin sadece belirli illerinde bulunan havaalanı ve limanlarına özenen hava ulaşımına gıpta eden halkımızın çilesini, elin oğlunu uzaya uydu gönderirken iç çektiğimiz günleri unutmayalım.

Bir tek Boğaziçi, şimdiki adıyla 15 Temmuz Şehitler Köprüsü’yle övünmek zorunda kaldığımız zamanları hatırlayalım. Hele bir de işin doğudaki yansıması var ki yürek yakardı, ulaşımın çileye eş değer olduğu vakitler ve bir de şimdiye bir nazar kılalım insaf ile vicdan ile.

On dört yılda kesbedilen bu devasa dönüşüm ve değişimin aslında maddeyle ifadesi gerçekten zordur. Böylesi hizmetlere ne vakit yeter ne para. Bugün kavuştuğumuz bu nimetlerin bir tek izahı vardır, halka hizmeti Hakk’a hizmet bilmek imanı, Yaratılanı Yaradan’dan ötürü sevmek hâli, insanı yaratılmışların en mükemmeli olarak tanımlayan mukkadese gönül adama olayı; izahı budur.

Bugün ulaşım literatürümüzde Bolu, Ovit, Iğdır, Cankurtaran, Kop, Erkenek, Salmankaş gibi onlarca tünel var şükür. Marmaray var, Avrasya var, her şehrinde havaalanı olan bir Türkiye var. Double yollarla örülmüş ulaşım ağımız var. Yüksek hızlı trenlerin Bakü'ye, Tiflis'e uzandığı demir yolu hatlarımız var. Kıtaları buluşturan köprülerimiz, insanımızı bilgi teknolojisiyle buluşturan uydularımız var. Var, var ve var. İşte, on beş yıldaki en büyük değişim budur: Yokluktan varlığa geçiş.

2023 hedeflerine mega projelerle yürüyüşümüz bütün süratiyle ve haşmetiyle devam ediyor. Bir konuşma hacmi içerisinde bu büyük projelerin teferruatına girmeye imkân yok. Bakanlığımıza bölgemizi ve Erzurum'u ilgilendiren bir büyük eser için özellikle teşekkürlerimi iletmek ve seçim bölgemle ilgili bazı önerilerde bulunmak istiyorum.

Ovit Tüneli inşallah yakın bir gelecekte hizmete alınacak ve uzakları yakın edecek. Bu büyük eser ferhat iradeli millet âşıklarının sevdalısı oldukları millete kavuşmak için dağları yol eylemesinin destanı olarak şimdiden tarihe geçmiş bulunuyor. Güney-kuzey koridorlarında önemli bir kilometre taşı olan bu tünelin ışığı görüldü; yakında hizmete açılacak inşallah. Ülkemiz için, Karadeniz için, Erzurum için büyük ufuklar açacak; Erzurum'un, Doğu'nun limana açılan penceresi olacak. Emegi geçenlere binlerce teşekkür borcumuz var. Türk ekonomisinin başarılarını küresel boyuta taşıyacak yeni bir vizyon olan Erzincan-Erzurum-Kars hızlı treninin planlanan sürede inşası ve hizmete verilmesi temel ulaştırma hedeflerimiz arasındadır. Bu büyük vizyon projesinin sıkı takipçisi olacağız inşallah.

Türkiye 2003'ten bu yana sivil havacılık sektöründe dünyada 30'uncu sıradan 10'uncu sıraya yükseldi elhamdulillah. Millî bayrak taşıyıcımız Türk Hava Yolları dünyanın ilk 15'i arasında yer alıyor. Türkiye küresel sivil havacılıkta bir merkez oldu. Muhterem Cumhurbaşkanımızın talimatları ve Sayın Başbakanımızın büyük gayretleriyle Türkiye'de uçmayan vatandaşımız kalmadı. Hava yolu, kelimenin tam anlamıyla, halkın yolu oldu. Küresel bir köy hâline gelen dünya artık avuçlarımızın içinde. Hava yoluyla birçok vatandaşımız yurt dışına çıkıyor, dünya havalimanlarını görme imkânı buluyor. Şuna şahit oluyor: Anadolu'muzun en ücra köşesinde bir sanat eseri haşmetiyle yükselen, yöresinin mimari özelliklerini taşıyan havalimanlarımız dünya havalimanlarını geride bırakıyor. Bakınız, Diyarbakır Havalimanı'mızda 10 uçaktan 6'sının yolcuları körüklü sistemden hizmet alacak; kışın üşümeyecek, yazın sığından etkilenmeyecek.

Sözümün burasında bir not düşünüyorum: Malumunuz, Erzurum dünyanın en güzel kış turizmi cennetlerinden birisi. Hava yoluyla gelen birçok yerli ve yabancı misafirimizi karşılayıp uğurladığımız havalimanımızın körüklü sisteme ihtiyacı var Değerli Bakanım. Dondurucu soğuklardan yolcumuzu koruyacak bu sistemin Erzurum'a acilen kurulmasını istirham ediyoruz. Hatta böyle bir hizmetin Erzincan -altını çiziyorum- Kars, Ağrı gibi kışın ağır geçtiği illerimize kurulması gereğine de inanıyorum. Sayın Bakanım, bu işin aciliyeti var. Seçmenimiz zemheride üşürse biz donarız. Sizin de bu anlayışta olduğunuzu biliyorum.

Erzurum Havalimanı için bir acil ihtiyacı daha bu arada ifade etmek istiyorum: Havalimanının kapalı otoparkı yok, bu büyük bir eksiklik, nedense bu hayati unsur planlanmamış. Erzurum'un özellikle kış şartlarını dikkatinize sunuyorum Sayın Bakanım. Mimari bütünlüğü bozmayan, Havalimanı kampüsünün estetiğini olumsuz etkilemeyen bir projenin acilen hayata geçirilmesini önemle istirham ediyorum. Bu proje hazırlanırken engelli otoları için de ayrı bir bölüm düşünülmelidir. Elbette engellilerin engelini kaldırma çabası Havalimanı içiyle sınırlı tutulacak bir görev değildir.

Erzurum Havalimanı için diğer acil bir ihtiyaç da şehir ile Havalimanı arasında hafif raylı sistemin kurulmasıdır. Fazla maliyet gerektirmeyen ama olmazsa olmaz nitelikte bu proje için Bakanlığınız ile Büyükşehir Başkanlığımızın vakit geçirmeden bir çalışma yapmasını talep ediyoruz.

Değerli Bakanım, “teklifler” bölümü çok önemli, hakikaten çok önemli. Özgün, acil ihtiyaç olan şeyler, maliyetleri Bakanlık için sorun teşkil etmez diye düşünüyoruz. Kısa sürede de hayata geçer kabilden teklifler. Bir daha altını çiziyorum efendim: Körük, kapalı otopark, engelli otoparkı ve raylı sistem.

Ezcümle: Hizmeti ülkenin en ücre noktasına taşıyan AK hizmet zihniyetini selamlıyor, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığımızın 2017 Bütçesi’nin hayırlı olmasını diliyor, hepinize saygılarımı sunuyorum.

BAŞKAN - Teşekkür ederim Sayın Aydemir.

Sayın Kuyucuoğlu, buyurun lütfen.

Süreniz beş dakika.

SERDAL KUYUCUOĞLU (Mersin) - Teşekkür ederim.

Sayın Başkan, Sayın Bakanım, saygıdeğer milletvekili arkadaşlarım, sayın basın, sayın bürokrat arkadaşlarım; hepinize iyi akşamlar diliyorum.

Evet, diliyoruz ki bundan sonrasında Sayın Ulaştırma Bakanımız da -aynı Komisyonunda görev yaptık- Ulaştırma Komisyonunu biraz daha aktif hâle getirir ve bir kısım konuları en azından orada tartışma ve konuşma şansımız olur. Faydalı olacağını düşünüyoruz.

Şimdi, Türkiye’ye ülkenin kuruluşuyla beraber bir vizyon biçilmiş. Atatürk döneminde demir yollarına ağırlık verilmiş. Hep biz “ulaşım” dediğimiz zaman her ne kadar... Yolcu ve yük trafiğinin yüzde 90’ı kara yoluyla yapıldığı için, tabii, o çok konuşuluyor ama, işte, Atatürk dönemi sonrasında maalesef demir yolları önemsenmemiş.

Şimdi, kitapçıkta da rakamlar veriliyor, “Cumhuriyetin ilk yılları.” deniyor. Burada aslında bir düzeltme yapmamız gerekiyor: O cumhuriyetin ilk yılları olarak 1923 ile 1950 arası yazılmış, 3.764 kilometre. Ben buna baktım. Şimdi, demir yolları özellikle teknolojinin olmadığı, insanların elle çalıştığı dönemlerde (1925-1939 dönemi) yani on dört yıllık Atatürk döneminde 3.314 kilometre demir yolu yapılmış ve senede yapılan 220 kilometre. Şimdi, daha sonrası, 1940-1950 yılları arası -biliyorsunuz, işte, savaş yılları- 423 kilometre yapılıyor, 1960’tan 2003’e kadar da 970 kilometre. Yani, son yıllarda bir değişim olmuş ama maalesef Atatürk dönemini yakalayamamışız. Son on üç yılda yapılan senede 150 kilometre/yıl; Atatürk döneminde ki yani bugünkü teknolojiyle, imkânlarla baktığımızda o gün için çok büyük bir başarı gösterildiğini görüyoruz.

Şimdi, demir yollarıyla ilgili avantaj derken, şöyle bir bilgi var, diyor ki: “6 şeritli otoyolun maliyeti 8 milyon USD iken çift hatlı, elektrikli, sinyalizasyonlu bir demir yolunun maliyeti 2 milyon 853 bin dolar.” Yani, ciddi bir fark var. Demir yolunun faydalı ömrü otuz yıl kabul edilirken dünya standartlarında kara yollarının faydalı ömrü on üç yıl olarak kabul ediliyor.

Maalesef, bize bir vizyon biçmişler, 1950’li yıllardan başlayan bir kara yolu furyası, arkasından otomotiv sanayi ve yabancıların bize otoyolların yapılması için 1984’lü yıllardan başlayan kredi açması ama demir yollarıyla ilgili destek vermemeleri bu sektörü, demir yollarını istediğimiz şekilde geliştirmemiştir. “AK PARTİ iktidarı döneminde de “İşte bu kadar yol yaptık.” diyoruz. Bakın, 18 bin kilometre bölünmüş yol yapılmış, herhâlde 1.500 kilometre de otoyol yapılmış. Bunu üst üste koyduğumuzda, işte, 20 bin kilometre civarında oluyor ama demir yollarına baktığımızda gene 3 bin kilometre civarında kalıyoruz; neredeyse 6,5’ta 1. Gene bu dengesizlik hâlâ devam ediyor. Bizim, demir yollarına daha çok önem vermemiz lazım. Şimdi, demir yollarına niye önem vermemiz lazım? Bir: Güvenli. İki: Ucuz, konforlu, çevreci, işletim maliyeti ucuz ve hızlı.

Şimdi, evet, Türkiye'nin güneyinde benim ilim Mersin en büyük limanlarımızdan biri ve bugün ful kapasiteyle çalışıyor. Türkiye'nin ihracat ve ithalat kapısı Akdeniz'e açılan 3 tane büyük limanımız var; biri Mersin, biri İskenderun, biri Antalya ama esas itibarıyla en büyük yükü de Mersin Limanı çekiyor. Mersin Limanı'nın genişlemesiyle ilgili birçok proje geliştirildi ama bu projeksiyonda ben Mersin Limanı'nın büyütülmesiyle ilgili herhangi bir çalışma görmedim. Bunun, en azından, planlamaya alınmasında faydalı olacağını düşünüyorum.

Mersin'e ek olarak Taşucu Limanı var, onu da kullanıyoruz. Yalnız Taşucu Limanı'nın şöyle bir sıkıntısı var: Demir yolu bağlantısı yok. Biliyorsunuz, Mersin kör nokta, ondan sonra demir yolu bağlantısı yok. Haritaya baktığımızda, bu limanın demir yoluyla bağlantısının sağlanması ve biraz rehabilite edilmesiyle büyük bir ihtiyacı karşılayacağını düşünüyorum. Karaman'a gelen demir yolunun da Taşucu'na inmesi hâlinde o güzergâhın hem yolcu hem yük trafiği açısından Karaman'ın ve Konya'nın yurt dışına çıkışını sağlayacak en yakın kapı olacaktır. Ayrıca, Taşucu-Mersin arasında da çok yoğun bir yolcu trafiği var, bu konuda da trafiğe yardımcı olacaktır.

BAŞKAN - Sayın Kuyucuoğlu, lütfen toparlar mısınız.

SERDAL KUYUCUOĞLU (Mersin) - Teşekkür ederim.

Yine, birçok ihtiyacımız var. Tabii, bunlardan birkaç tanesini özellikle ifade etmek istiyorum.

Şimdi, kent içi raylı sistemlere Bakanlığımız sahip çıkıyor, yardımcı oluyor, bu konuda sorun yok ama bu destek verilen illere baktığımızda, işte, İstanbul, Ankara, İzmir, Konya, Antalya, Gaziantep. Mersin, nüfusu 1 milyona yakın bir şehir. Bugün trafik sorunu var, raylı sistemle ilgili ihtiyaç var ama bugüne kadar, maalesef, yerel yönetimlerin de belki eksikliği ama bu konuda da Bakanlığımızın desteğini bekliyoruz.

Ayrıca, ülkemiz açısından gerekli olan, 300 bini geçen kentlere de ulaşım master planı ve bunun içine de raylı sistemi koyarak yapmalarının zorunluluk hâline getirilmesinde büyük fayda var. Şunun için: Çünkü gelecekte sıkıntılar yaşıyoruz.

Yine, Mersin-Antalya yolu yıllardır devam ediyor maalesef. Başlangıcı 1985. "2018'de bitecek." diye geçen yıl Sayın Binali Yıldırım programda öyle vermişti. İnşallah, temenni ediyoruz. Biraz hızlandırılması lazım, çok uzadı.

Tarsus-Kazanlı turizm bölgesinin 13 kilometrelik yolu var; 4 kilometresi yapıldı, sonra durdu. Dört beş senedir duruyor, biliyorsunuz. Bunun tamamlanması gerekiyor.

BAŞKAN - Sayın Kuyucuoğlu, teşekkür ediyoruz.

SERDAL KUYUCUOĞLU (Mersin) - Bir iki cümleyle kapatayım.

BAŞKAN - Lütfen...

SERDAL KUYUCUOĞLU (Mersin) - Yine, ülkemiz açısından önemli: Kent içi raylı sistemler çoğalıyor, vagon ihtiyacımız, lokomotif ihtiyacımız. Bir standart getirilmesi lazım ve ülkemizin yarattığı bu sektörün, bu sanayinin desteklenmesi lazım çünkü çok önemli bir sanayi, çok büyük ihtiyaçlar var, ülkemizin ihtiyacı var. O sanayinin de büyük bir istihdam yaratacağını düşünüyorum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN - Teşekkür ediyorum.

Sayın Demir, buyurun.

Süreniz beş dakika.

NURETTİN DEMİR (Muğla) - Teşekkür ederim.

Sayın Bakan, sayın üyeler, saygıdeğer basın mensupları; iyi akşamlar diliyorum, saygılar sunuyorum.

Sayın Başkan, ben de söz verdiğiniz için teşekkür ediyorum.

Sayın Bakan, acaba -Kanal İstanbul gibi böyle büyük vizyon projeleriniz var- uzay merkezi konusunda, uzayla ilgili çalışmalarınız var mı? Buralarda mı kalıyorsunuz yoksa uzayla ilgili çalışmalar ve uzay merkezi yapmayı düşünüyor musunuz? Çünkü o kadar büyük projelerden bahsettiniz ki, uzaya çok değinmediniz.

Sayın Bakan, tabii, bu kadar çok şey yapıyoruz ama yol güvenliği konusunda ciddi çalışmalar göremiyoruz, özellikle işaretlemede. Özellikle de teröre verdiğimiz kadar gencimizi maalesef motosikletle trafik kazasında kaybediyoruz. Bu sene Seydikemer’de en azından 20’ye yakın gencimizi kaybettik, sadece Seydikemer ilçesinde, diğerlerini söylemiyorum.

Sayın Bakan, özellikle Aydın Çine-Yatağan’ı siz de burada üyeyken daha önce konuşmuştuk. Milas-Güllük yük taşımacılığıyla ilgili, daha önceki bakanlarla da görüştük. Bunu biz Bakanlık olarak yapabiliriz. Bununla ilgili bir projeniz var mı? Gerçi, o yansıda bir şey var, kısa da olsa projeye alınmış gibi gördüm ama daha detaylı bilgi verirseniz sevineceğim.

Bunun yanında, Muğla turizm, tarım merkezi ama özellikle ulaşımda pek ulaşılamıyor. Birkaç yer söyleyeceğim: Denizli Kale-Muğla Ula yolu maalesef yıllardan beri ihale edildi, 3 bakan değişti, 3 vali değişti. Sanıyorum bu şeylerde sık sık ihale alanlar ya iflas ediyor ya da ödemeler yapılmıyor. Bu yol bir türlü yapılamadı, bitmedi.

Söğüt-Seydikemer-Fethiye yolu, Kaş-Kalkan-Fethiye yolu gibi yollarda, Fethiye-Çameli arasındaki bölünmüş yol konusunda çalışmalarınız var mı? Çünkü, bizim için gerçekten bunlar önemli. Yatağan’da bir dört yol var, Milas’a gidiyor, Çine’ye gidiyor. Ucube bir kavşak yapıldı ve bu ucube kavşak için yine daha önceki bakanlarla görüştük değiştirme konusunda, hep “Evet, düşünüyoruz, görüşüyoruz.” dediler ama... Bir de Yatağan-Milas arasındaki yol uzun seneler geçmesine rağmen bir türlü bitirilemedi. Bu konuda bilgi verebilirdeniz memnun oluruz.

Tabii, beş dakika olunca mecburen bölgemizle ilgili sorunları özellikle belirtmek istiyorum.

Göcek Tüneli biteli altı yedi ay oldu. Sayın Bakan, hakikaten bir ayıp. Yani, siz İstanbul kanalından bahsediyorsunuz. “İstanbul’da 3 kanallı şey yaptık.” diyorsunuz, bir Göcek Tüneli’ni çözemiyorsunuz. Üzülüyoruz. Bitti, devletin, halkın parasıyla yapıldı ama açılmıyor. Niye açılmıyor, neden açılmıyor? Yani, çözülemeyecek bir konu olmadığını düşünüyorum.

Bunun dışında, özellikle Ankara’da -sizler, bilmiyorum yani milletvekilliği döneminizde taksilere binmişsinizdir- taksilerin her yerinden hava giriyor, toz giriyor yani yılanmış taksilere binmek... Yani, başkente yakışmıyor, hadi vazgeçtik İstanbul’dan, İzmir’den de. Ankara’daki bu taksilerin değişmesi konusunda sanıyorum bütün arkadaşlar benim görüşüme katılacaktır. Kızılay’dan buraya, Meclise geliyorsunuz yani utanyorum ben bir milletvekili olarak. Yani, bu kadar büyük işler yaptık ama insanların taksilerini değiştiremiyoruz. Bunları yapmak bizim boynumuzun borcu diye düşünüyorum.

Türk Hava Yolları oldukça büyük işler yaptı. Biraz önce bu uçaklar falan... Ama, yer hizmetleri yeterli değil. Ben sormak istiyorum: Birçok vatandaş ilk defa uçağa biniyor veyahut da iki senede bir biniyor. Valizini veriyor 2 tane, 3 tane. Fişi karşı taraf vermemiş ve o sonra diyor ki: “Siz fişi alıp da bunun kayıp eşya kaydını yaptırmadığımız için sorumlu değiliz.” Yani, bu çok ayıp bir şey, yakışmıyor Türk Hava Yollarına. Bu yönergelerin tekrar değişmesinde yarar var. Vatandaş içindeki kendi şahsi eşyalarını eğer alamıyorsa, fiş verilmemişse o vatandaşın kabahati değil ki yani.

BAŞKAN – Sayın Demir, lütfen, toparlar mısınız.

NURETTİN DEMİR (Muğla) – Bitiriyorum.

Özellikle Muğla kış turizmini geliştirmek için Dalaman ve Bodrum iç hat sayıları artırılacak mı?

Siber güvenlikten bahsettiniz, güzel yani “Türkiye çok önde.” dediniz, ileri gelişmeler var. Peki, bu byLock’u, bu darbe girişimini niye fark edemediniz? Sayın Bakanım, nasıl bir gelişme bu? Yani, ilginç.

Yine, İnternet ücretleri çok pahalı Sayın Bakan. Öğrencilere, üniversitelere, toplu taşımacılığın olduğu yerlerde... Ben, şahsen, bakın, üç tane evim var, 600-700 lira civarında İnternet ücreti ödüyorum. Yani, bunlar çok büyük rakamlar. Halka nasıl ulaşacak bunlar? İletişimde insanların yeni buluşlar yapabilmesi için bunları nasıl yapması gerekiyor?

Muğla’nın bir tek limanı var, Güllük Limanı var biliyorsunuz ama çok geniş bir sahil bandı var. İkinci bir limana ihtiyaç var İzmir Limanı’nı rahatlatmak için. Çandarlı’yla ilgili görüşlerinizi iletiniz ama Muğla veya da Aydın’a ikinci bir ihracat limanı önemli diye düşünüyorum.

Sabrınız için teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ederiz Sayın Demir.

Sayın Durmaz, buyurun lütfen.

KADİM DURMAZ (Tokat) – Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

Sayın Bakanım, çok değerli Plan ve Bütçe Komisyonu üyesi arkadaşlarım, çok değerli bürokratlarımız, kıymetli basın mensupları; hepinizi saygıyla selamlıyorum. 2017 yılı bütçemizin ülkemize hayırlı uğurlu olmasını diliyorum.

Değerli Bakanım, az önce o nezih sunumu dev ekrandan izledik. İzledik ama şöyle bölüm bölüm renklerine göre gruplandırılmış ülkemize yapılan hizmetlere baktığımızda Tokat’ın gerçekte bir ölü noktaya alındığına tanık olduk. Geçen yıl hem geçici bütçede hem diğer bütçede de ifade ettim. Kablolulu TV’deki renklere bakıyorum, Tokat nasibini en son alacak iller grubunda. Hemen atlıyorum, ülkemizi doğudan batıya doğru bağlayan yollara bakıyorum, yine Tokat nasibini almamış. En önemlisi yani böyle çok da iddialı olduğunuz bir alanda kuzey-güney koridorundaki yollara baktığımızda ucu yeşil olan 2 tane il var yani bağlanmamış. Biri Tokat, bir diğeri de Kastamonu.

Şu anda sizden önce bu işin sorumlusu da Komisyonumuza geldi, Sayın Bakanım, sevgili dostum, hoş geldiniz.

MEHMET HABİB SOLUK (Sivas) – Hem “Hoş geldin.” diyorsun hem taş atıyorsun.

KADİM DURMAZ (Tokat) – Sayın Bakanım, bu 2 ilin de bir özelliği var. Bu 2 il İstanbul’a en çok göç veren iller; Tokat 3’üncü, Kastamonu da 5’inci il.

CEMAL ÖZTÜRK (Giresun) – Ağabey, Giresun 2’nci.

KADİM DURMAZ (Tokat) – Bakın, ben bu 2 ilden söz ediyorum.

Sayın Bakanım, bundan önce ihalesi yapıлып büyük bölümü de biten -yine bunları numaralandırmış- 12 numaralı yol. Bizim sözünü ettiğimiz 12 numaralı yol. Sık sık teknik personele ve yatırım bakanlarına böyle bir soru yöneltip hizmet beklediğimizde “Biz bir yolu yaparken oradan geçen araç sayısını yazarız, uğradığı ilçelerin büyüklüğüne bakarız, etki analizine bakarız, uzun çalışmalar sonucu programa alırız.” deniyor. Fakat, ben bakıyorum, bu bir önce ihale edilip yapımı sağlanan birçok tüneli, maliyeti olan, Sivas’a bağlanan, bize uğramayan Koyulhisar üzerinden giden yolun uğradığı ilçelerin tamamını topladığınız zaman bir Ünye de etmiyor, bir Niksar da etmiyor, Tokat zaten etmiyor, araç sayısı da hiç etmiyor. Zamanınızı almamak için bu araç sayılarını da vermek istemiyorum. Ben bu tür bilgileri de aldım.

Ancak, Ünye-Akkuş-Niksar yolunun bir diğer özelliği de şu: Doğudaki illerimiz, Ordu, Giresun, Trabzon, Rize, Artvin, Gümüşhane, Bayburt, yaklaşık 120 kilometre daha –benim hesaplamalarım göre- yakın gidecek Ankara devamındaki illere. İstanbul'a gideceği zaman da yaklaşık olarak bir 65-70 kilometre daha kısa bir yolla İstanbul'a ulaşacak. Öyle olunca, bu yolun rantablılığı tartışılmıyor. Fakat, bu seneki programa batığımızda bu yoldan bir haber görmedik.

Yine, Samsun'u Tokat'tan geçip Sivas, Kayseri üzerinden güneye bağlayan diğer yolda 4 kilometre 200 metrelik bir Çamlıbel Tüneli var. Etüdü ve her şeyi yapıldı bildiğim kadarıyla, sadece ihalesi gerekiyor. 1.600 metre yüksekliğinde kış şartlarında ulaşım oldukça zor. Araçlara ve sürücülere zor anlar yaşatan kazaların olduğu, bazen trafiğin tamamen durduğu bir geçit. Ama, bu yıl bunun da ihale edilmediğini görmek gerçekten bizi üzdü ve incitti.

Havaalanı olarak bakıyorum, yan tarafta ihale edilecekler belli, bizimki de yatırım planının içerisinde var. Neyi var diye merak ettiğimizde, Tokat Havaalanı'nın terminal binasının, müştemilatının ihale edileceğini, bunun için belli bir bütçe ayrıldığını... Buna biz yüreктen teşekkür ediyoruz. Ancak, Tokat'taki havaalanının yüzde 40'ı kamulaştırıldı, yüzde 60'ı da şu anda yargıya taşınıyor. Acele kamulaştırma gibi bir yöntem ve sistem var. Tokat'a Başbakanımızın da on bir yıl öncesinden bu yana sözü var. Yerel basınlarda hep çıktı, geçen dönem de kendisine 50'ye 70 bütüştürme göstermiştik ve bu bütçeye de söz vermişti. Teşekkür ediyoruz ama acele kamulaştırmayla, bir yöntem değişikliğiyle bu hizmetin bir an önce Tokatlıyla buluşturulmasında fayda var diyorum.

8 kilometre çevre yolumuz, kuzeyi güneye bağlayan -Tokat T harfi gibidir arkadaşlar, dörtlü yol yok- bu yol yaklaşık olarak on bir yılda falan yapıldı. Şimdi, kuzeyden olacak yolumuzun da bir an önce planlaması yapılıyor, yapılması lazım çünkü on bir yıl uzun bir süre. Dilerim Sayın Bakanımızın böyle pozitif enerji vermesiyle kısa sürede Tokat kuzey çevre yolu planlamasının ön hazırlıkları yapılır.

Yine, Tokat-Sivas arası Çamlıbel beldesine gitmeden 9 tane köyün yararlanacağı bir kavşak yapılmamış kara yolları planlamasında -Sivas bölgeye bağlı yanılmıyorsam- ancak bir tek köy için bir kavşak yapılmış. O köylerin tamamı oraya gidiyor, bir kısmı da dolanmıyor, kazaya sebebiyet veriyor. Buranın 2 tane de baraj inşaatı var. Ağır tonajlı araçlar orada oldukça normal seyreden araçların da yol ve ulaşımını aksatıp tehlikeye sebep olmaktadır.

Ayrıca, Tokat'ta organize sanayi bölgemiz var Sayın Bakanım. Çevre yolumuz yapıldı yanında. Fakat, 1'inci, 2'nci, 3'üncüsü yapılıyor organize sanayinin ama organize sanayiden yola çıkış yok. Çok ciddi bir sorun. Oradan çıkan ağır tonajlı araçlar şehrin içerisine gelip şehir trafiğini altüst etmeden gideceği güzergâha da girme şansına sahip değil. Ben bir planlamayla ve ivedilikle bunun yapılmasında yarar var diyorum Tokatlı olarak.

Yine, PTT'nin 279-280 kalem verdiği hizmet var. Her biri ufak ufak broşürlerde ama küçük bir kitapçıkta bunun toparlanıp insanlara verilmesinde yarar var diye düşünüyorum.

Tabii, yapılan hizmetler ülkemiz için gerçekten övünç kaynağı ama şunu da göz ardı etmememiz gerekiyor: Bu hizmetleri hayata geçirirken risklerini, ayrıca doğaya, çevreye uyumunu ve sivil toplum örgütlerinin olumlu görüşleriyle, bunların da katkılarını alarak o kentteki insanların yaşamını kolaylaştırması lazım. Ülkemizin kazanımlarını ve bütçesini riskleri yayma adına, ülkemizin her tarafının da gelişmişliğini sürdürme adına İstanbul'a büyük bütçelerin ayrılması oldukça manidar ve düşündürücü. Uzun tatillerde hepimiz de biliyoruz ki İstanbul yaşanacak bir kent oluyor. Neden? Yaklaşık 3,5-4 milyon nüfus İstanbul'dan Anadolu'ya çekildiğinde kalanlar da rahat ediyor, trafik de rahat ediyor, o kente gelen turistler de rahat ediyor. Yani, İstanbul'un, dünyanın o güzel hazinesinin o

insanlar ancak keyifle o zaman tadına varıyor. Bu anlamda Anadolu'nun daha yaşanabilir -yollarıyla, diğer ulaşımlarıyla, sağlığıyla, alt yapısıyla- bir hâle dönüşmesiyle büyük kentlerdeki yüksek maliyetli projelerin de yükünü Hükümetin sırtından alacağına inanıyorum.

Demir yolu noktasında ülkemizde bunu başlatan ülkemizin kurucusu Mustafa Kemal Atatürk'e ve değerli arkadaşlarına teşekkür ediyorum. Ondan sonra da gerçekten teknoloji geliştii, rakamlara bakıldığında sizlerin de katkısı oldu. Ancak o yıllarda kazmayla, kürekle, balyozla yapılan yollar bugün çok şükür çağın, teknolojinin gereği makinelerle yapılıyor. Bu hizmetler de ülkemiz için gerçekten önemlidir diyorum. Ama bu demir yolu ağının biraz daha geliştirilmesi, özellikle şehirler arası tekerlekli araçlarla taşımının bu yöne devredilmesinin ülkemiz ekonomik açısından yararlı olacağına inanıyorum.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Durmaz, lütfen toparlar mısınız.

KADİM DURMAZ (Tokat) – Toparlıyorum Sayın Başkan.

Yine üç tarafı deniz olan ülkemizin deniz taşımacılığından yeteri kadar nasibini almadığını hepimiz biliyor ve söylüyoruz. Diyoruz ki deniz taşımacılığının geliştirilmemesi nedeniyle oluşan ciddi navlun kayıpları ve artan oldukça yüksek cari açıklar var. Bunun yolu, Türk Bayraklı gemi sahiplerinin rekabet gücünü artırıcı destekler verilmesidir. Yine, Türk Bayrağı çekmenin önündeki sorunlar kaldırılıp yabancı bayrağa geçiş önlenmelidir. 4734 sayılı İhale Kanunu'nda düzenleme yapılarak Türk Bayraklı gemilerin payı artırılmalıdır.

Dış ticaret firmalarının ithalatlarını FOB, ihracat teslim şekillerini de CİF olarak yapmaları teşvik edilmelidir.

Kamu ve özel sektör kuruluşlarımızın taşımacılık ihtiyaçlarını mutlak Türk Bayraklı gemilerle yapmalarını özendirici ve teşvik edici yasal düzenlemeler yapılmalıdır.

Yeni nesil, gemi üretimine yönelik yatırımlarda bulunan armatörlere mutlak özel teşvikler verilmelidir.

Yine, gemi inşa ve yan sanayi sektörüne uzun vadeli hedefler koyup uzun vadeli krediler vererek ülkemize katkı sunmasını sağlamamız gerekiyor diyorum.

Bütçemizin hayırlı uğurlu olmasını diliyor, başarılar diliyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ederim Sayın Durmaz.

Sayın Kavcıoğlu, buyurun lütfen.

ŞAHAP KAVCIOĞLU (Bayburt) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Sayın Bakanım, Değerli Başkanım, kıymetli milletvekilleri, değerli bürokratlar, kıymetli basın mensupları; akşamın bu geç saatinde öncelikle hepimizi saygıyla selamlıyorum.

Sayın Bakanım, hafta sonu biliyorsunuz Bayburt'taydık Sayın Başbakanımızla. Çok güzel bir kalabalık, çok güzel bir hava, atmosfer çok iyiydi. Gözlerimiz sizi de aradı. Hem Bayburt'ta hem bölgede sevilen bir Bakanımız olarak, bizim oranın Bakanı olarak sizi orada gözlerimiz aradı. Ama, Sayın Başbakanımızın Bayburt ve Gümüşhane'yle ilgili verdiği güzel haber de -sizin de bilginiz dâhilinde- Bayburt ve Gümüşhane'ye büyük heyecan getirdi. İnşallah 2017'de Bayburt-Gümüşhane havaalanının ihalesi yapılacak diye bekliyoruz. Başbakanımızın açıkladığı bu güzel haberdan dolayı da öncelikle Başbakanımıza, size, Bakanlığınıza çok teşekkür ediyoruz.

Tabii, havaalanının bizim o yörelerde konuşulması bile heyecan getiriyor. Yani bundan çok değil, yirmi-yirmi beş sene önce İstanbul'dan Bayburt'a yirmi beş, yirmi altı saatte gidilirken bugün on saate yakın bir zaman sürecinde Bayburt'a kara yoluyla gidilebiliyor. Burada gerçekten son beş on yılda,

daha öncesinden de başlatılan özellikle Zigana Tüneli ve Zigana yolu, ondan sonra da sizlerin büyük çabaları ve çalışmalarıyla... Gerçekten artık İstanbul'dan çıktığımız zaman -ne taraftan giderseniz, ister Gerede tarafından gidin ister Ankara üzerinden, Yozgat, Sivas üzerinden- duble yollarla veya kısmen otobanlarla kazasız belasız, rahat bir şekilde Bayburt'a ulaşıyorsunuz. Birkaç yol var tamamlanamayan, oralar da bittiğinde çok daha kısa sürede inşallah Bayburt'a ulaşmış olacağız.

Özellikle Zigana'yla ilgili... Gümüşhane-Trabzon-Bayburt arası yeni yapılacak ihaleyle de o yol hem çok daha kısalcak hem de daha hızlı bir şekilde ulaşılacak. Bunu tabii herhangi bir yol gibi düşünmemek lazım. Oralar yapılmadan önce bizim insanımız yurt dışından veya İstanbul'dan oraya kadar sağ salım gelir, çoğu insan o Zigana'yı geçerken kaza yapar ve hayatlarını kaybederlerdi. Yüzlerce, binlerce aile orada canlarını kaybettiler. Bugün oralardan geçerken gerçekten çok büyük dualar aldığımızı ve dualar ettiklerini bilmenizi isterim. Bunun, gerçekten, hizmet eden insanlar için, oradaki yaşayanların derdine derman olması açısından çok önemli olduğunu düşünüyorum.

Sayın Bakanım, bizim oralarda ulaşım hep sıkıntılıydı; kar, dağlar. Yine Sayın Başbakanımızın ve sizin sayenizde... Eskiden Bayburt dört tarafı dağla çevrilmiş bir il olarak söylenirdi, hatta yatırımcı olsun, Bayburt'a gelecek insanlar olsun öyle düşünürlerdi. Ama bugün Kop Dağı'nda tüneller yapılıyor, bitmek üzere inşallah, 2018'de... Yine o konudaki gayretinize teşekkür ediyorum.

Özellikle Bayburt'u Trabzon'daki limana kısa bir sürede bağlayacak olan Salmankaş Tüneli'nin bitmiş olması... Bu anlamda da teşekkür ediyoruz ama bir ricamız var: Bu tünelin hem Bayburt tarafındaki yolunun hem de tünelin çıkışında Araklı'ya kadar olan yolun bir an önce bitirilmesi oranın çok daha efektif bir şekilde kullanımını sağlayacaktır. Gerçekten o yörede yapılan yine en önemli yatırımlardan bir tanesi. Yolun iki tarafı da bittiğinde bir saati biraz aşkın bir sürede Bayburt'ta yaşayan insanlar, yatırımcılar Trabzon Limanı'na ulaşmış olacaklar. Bu açıdan o yolun tamamlanması ve bitirilmesi bizim için çok önemli.

Başbakanımız müjdeledi, biz burada yine tekrarlayalım, Erzincan... Çünkü Erzincan bizim türkülerimize de girmiştir: "Bir yanım Erzincan/ Vermem Bayburt'u." Dolayısıyla, o aradaki yolumuzun çok iyi bir şekilde duble yol olarak yapılması önemli. Başbakanımız orayı da müjdeledi. İnşallah, yine sizlerin sayesinde orayı da en kısa sürede tamamladığımızda... Orada tünel falan yok Sayın Bakanım, biliyorsunuz zaten. Daha öncelikli bir şekilde orayı bitirmek Bayburt için çok önemli olacak diye düşünüyorum.

Son olarak yine bir de sizin de bildiğiniz Karaçam Tüneli Bayburt'u yine Uzungöl'e... Özellikle turizm açısından hem yayla turizmine gelen insanların Bayburt'ta da konaklaması ve Bayburt'ta da tatilini kısmen geçirmeleri açısından... Karaçam Tüneli'nin de -ihalesi daha yapılmadı ama planlarımızda- hızlandırılarak kısa sürede yapılması... Kısa sürede diyorum çünkü hakikaten bu işi kısa sürede yapıyorsunuz, hem Salmankaş'ta hem de Kop'ta bunu gördük. Buranın da kısa sürede yapılması Bayburt'u Karadeniz'deki yaylalarla, Bayburt'taki yaylaları Karadeniz'deki yaylalarla birleştirip o turizm, "Yeşil Yol" dediğimiz... Daha önce söylendiği için Yeşil Yol zaten programımızda var. Oranın da bitmesiyle o yöre Rize'den Batum'a yani hem doğu illerine hem Karadeniz'e her taraftan kısa sürede ulaşılabilir ve gelen insanlara, turizm amaçlı gelen insanlara kısa sürede o mükemmel doğadan faydalanarak, görmedikleri yerleri görerek güzel vakit geçirme imkânını sağlayacaktır. Şu an gerçekten Bayburt'ta Yedigözel dediğimiz -Uzungöl'ün üzerinde- bölgeyi, oraları insanların görmesi gerekiyor. Ulaşım ve yol nedeniyle sadece o yöredeki insanların ulaşabildiğini ama dışarıdaki insanların o kadar güzel doğa güzelliklerinden mahrum olduğunu burada ifade etmek istiyorum. İnşallah sizlerin sayesinde

-bu dediğimiz turizm anlamında- bu yollar kısa sürede bitirilirse hem Bayburt'a hem yöreye çok önemli bir katkısının olacağını ve ekonomik olarak da o şehirlere katma değer sağlayacağını buradan ifade etmek istiyorum.

Bu vesileyle, bugüne kadar yaptığımız hizmetler gerçekten takdire şayan. İnşallah, bu biraz önce ifade ettiğim konuları da en kısa sürede yapar, gerçekleştirirsiniz ve yöreye önemli bir katkı sağlamış oluruz.

Ama sözlerimi bitirirken en önemlisi tabii ki havaalanı. Burada Sayın Bakanım 2017'yi bekliyoruz. Bayburt'a gelmediniz ama en kısa sürede sizi Bayburt'a götürmek istiyoruz. Temelini de Allah, inşallah, Başbakanımız ve sizinle beraber atmayı nasip eder, tekrar bitince de açmayı nasip eder. Bundan dolayı emeklerinize teşekkür ediyorum.

2017 yılı Ulaştırma Bakanlığı bütçesinin de ülkemize hayırlı uğurlu olmasını diliyor, başarılar diliyorum.

Teşekkür ediyorum, saygılarımı sunuyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ederim Sayın Kavcıoğlu.

Sayın Durmaz, bir cümle...

Buyurun.

KADİM DURMAZ (Tokat) – Sayın Bakanım, Ankara'ya kısıdan gelmeden söz ediyorduk. Doğudaki iller de bu yolu kullanacak. Turhal-Zile-Alaca yolu; etüdü, projesi her şeyi bitti, 2017'ye müjdesini bekliyor. Bu konuda Tokatlıya, Turhallıya, Zileliye, doğudan 17-18 ile bu müjdeyi verebilecek miyiz, bilemiyorum.

Yine, Tokat-Almus yolu yaklaşık 20 küsur kilometrelik bir yol.

Teşekkür ederim Sayın Başkanım sabrınıza.

BAŞKAN – Tokat'a Başkanlık Divanı olarak biz bir ayrıcalık tanımış olduk.

Buyurun Sayın Çam.

MUSA ÇAM (İzmir) – Teşekkür ederim.

Sayın Başkan, Komisyonumuzun saygıdeğer üyeleri, Sayın Bakan, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığımızın çok değerli yöneticileri, kamu kurum ve kuruluşlarının değerli temsilcileri, basınımızın değerli temsilcileri; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

2017 yılı bütçesinin Bakanlığımıza ve ülkemize hayırlara vesile olmasını temenni ediyorum ve diliyorum.

Dört yıl Sayın Bakanla bu Komisyonda karşılıklı olarak birlikte görev yaptık. Sayın Bakan, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının bütün kademelerinde son derece başarılı görevler yaptı ve bugün Bakan olarak karşımızda. Kendisine bundan sonraki siyasi yaşamında ve Bakanlıkta başarılar dilerim. Önemli başarılarla imza atacağından hiçbir endişemiz ve hiçbir kaygımız yok. Komisyonumuzdan bir arkadaşımızın Bakanlık koltuğuna oturmuş olmasından da büyük bir sevinç ve mutluluk duyduğumuzu da belirtmek isterim.

Ulaştırma yatırımları yarattığı etki açısından tabii en önemli yatırım kalemleridir. Çünkü ulaştırma yatırımları, demografik, ekonomik, toplumsal yapıyı değiştiren önemli yatırımlar.

Türkiye'de son on-on iki yıldır ulaştırma yatırımlarına, özellikle kara yolu, hava yolu, demir yolu yatırımlarına büyük kaynaklar aktarıldı.

Bunlardan Devlet Demiryolları... Özellikle bu konudaki bir iki sıkıntıyı dile getirmek isterim. Devlet Demiryolları artık konvansiyonel hatta âdeta yolcu treni işletmemektedir. İşletilen trenlerin ise parkurları değiştirilmiş ve kısaltılmıştır. Daha önce İzmir-Ankara arası çalışan Karesi Ekspresi şu anda İzmir-Soma arası çalıştırılmaktadır. Gerekçe olarak yıllarca süren ve bir türlü bitmeyen yol çalışmaları ileri sürülmekte. Hükümetiniz dönemine kadar hiç bu kadar uzun süren yol çalışması olmamış. Çünkü Hükümetiniz dönemine kadar bütün yol yapım ve bakım ve tamiratlarını Devlet Demiryolları aşağı yukarı kendi imkân ve olanaklarıyla gerçekleştirmiş.

Devlet Demiryollarının özelleştirme çalışmalarının son aşamasına gelindiğiyle ilgili bilgiler var. Bu ne noktadadır, ne durumdadır? Bu özelleştirmeyi yapmakta kararlı mısınız? Bu özelleştirmenin kuruma ve memlekete ne faydası olacağı gerçekten çok tartışmalı benim açımdan. Çalışanlar da bu ayrışmadan tedirgin, gelecek kaygısı yaşamaktadırlar. Birçok ülkede devlet demiryolları, ulaşım özelleştirildi ama daha sonra özelleştirilen bu devlet demiryollarının tekrar kamulaştırıldığıyla ilgili önemli bilgiler de var. Bu özelleştirmenin diğer örnekler de olduğu gibi sermaye aktarımından başka bir işe yapamayacağı açık. Yol yakinken bu kararlardan dönülmeli. Devlet Demiryolları toplumsal yarar, kamusal fayda gözeterek demiryolu işletmeciliğine bence devam etmelidir.

Özellikle mega projelerle ilgili konuda bir şeyler söylemek isterim. Mega projeler olarak takdim edilen, en büyüklerini İstanbul üçüncü havalimanı, üçüncü köprü, Avrasya Tüneli ile Gebze-İzmir Otoyolu yatırımlarının oluşturduğu projeler özünde kamu-özel iş birliği projeleri ve son tahlilde özelleştirmenin türevleri. Kamu arazisi, kıyı, akarsu, maden gibi kamusal varlıkların mülkiyeti kamuda kalsa da işletme ve kullanma hakkını sözleşmelerle özel firmalara bırakma operasyonu olan kamu-özel iş birliği projeleri geniş anlamda özelleştirme sürecinin de aslında bir noktada devamı sayılabilir.

Yap-işlet-devret, işletme hakkı devri gibi yöntemleri içeren kamu-özel iş birliği projeleri Dünya Bankası tarafından özellikle yükselen çevre ülkelere öneriliyor ve destekleniyor. Dünya Bankası verilerine göre yükselen 10 ülke içinde en fazla proje stokuna Brezilya sahip ve sözleşme büyüklüğü 510 milyar dolar, Hindistan 341 milyar dolar ile 2'nci, Türkiye ise 161 milyar dolar ile 3'üncü sırada, Rusya 155 milyar dolarlık kamu-özel iş birliği projeleri stokuyla 4'üncü görünürken Meksika'nın 141 milyar dolarlık kamu-özel iş birliği projeleri stoku olduğu, Çin'in ise bu konuda biraz geriden gittiği ve kamu-özel ortaklığı proje stokunu 139 milyar dolarda tuttuğu gözleniyor.

Türkiye'de yapımı süren kamu-özel iş birliği projelerinden en büyük 4'ünün yatırım büyüklüğü sürmekte olan 34 projenin üçte 2'sine ulaşıyor. Bu 4 mega proje içinde üçüncü havalimanı 14 milyar dolarlık yatırımıyla diğer projelerden ayrışıyor. Söz konusu 4 mega projenin 3'ü İstanbul'da. Avrasya Tüneli ve İstanbul'un kuzey ormanları sınırlarında yer alan üçüncü havalimanı ve üçüncü köprü ve henüz tasarımı aşamasında olan Kanal İstanbul birbirini besleyen projeler olarak tasarlanmış durumda.

Hükümet kamu-özel iş birliği projelerini büyümenin ana gücü olarak takdim ediyor ve bunlarla tek kuruluş kamu kaynağı kullanmadan özel yerli, yabancı sermayenin yatırıma teşvik edildiğini belirtiyor. Ancak bu projelerin rantabl olmadığını, sürdürülebilir ve sağlıklı büyüme, ulaşım, enerji politikalarına dayanmadığını, kayırmacı olduğunu unutmamak gerekiyor. Bunların yanı sıra projelerin fizibiliteyi sorgulanmalı. Şeffaflıktan uzak yapıları ise önemli bir sorundur. Projeler, kamu denetimine açık olmayan yapılar ve çevre, tarih ve kültür varlıklarına büyük zararlar vermektedirler.

Sayıştayın 2015 yılına ilişkin raporlarında ise şu ifadeler kullanılıyor: "Kamu-özel iş birliği modeline göre yürütülen 2 adet projesi mevcut olup bu projeler kapsamında verilen talep garantilerine ilişkin herhangi bir kayıt yapılmamış dolayısıyla verilen talep garantisi tutarları mali tablolara yansımamıştır." Şirketlere garantiler verilerek yaptırılan projelerin kamu finansmanı üzerinde

oluşturacağı baskı ve yükümlülüklerin karşılanabilme kapasitesi ve gelecek dönemlerin finansman ihtiyaçlarının analiz edilebilmesi için sözleşmelerde Hükümetin üstlendiği risklerin muhasebe sistemi içerisinde gösterilmesi gerektiğine özellikle Sayıştay dikkat çekmekte.

Kamu denetim ve envanter eksikliğinin kamu maliyesine tatsız sürprizler yapmasından endişe ediliyor. Bu projelerin tümünde yapımcı yerli, yabancı firmalara garantiler verilmiş durumda. Örneğin, toplam işletme süresi on beş yıl olan Gebze-Orhangazi-İzmir Otoyolu Projesi için 40 milyar TL -yaklaşık 13 milyar dolar- toplam talep garantisi verildi. İşletme süresi sekiz yıla yakın olan Kuzey Marmara Otoyolu Projesi -Üçüncü Boğaz Köprüsü dâhil- için de 6 milyar dolara yakın talep garantisi sağlandı. Üçüncü havalimanı için Devlet Hava Meydanları İşletmesi ilk on iki yıl için toplam 6,3 milyar avro luk sadece dış hat ve transitleri kapsayan yolcu garantisi sağladı. Avrasya Tüneli için garanti edilen araç geçişi günde 70 bin. Eğer 70 bin geçmezse bunu devlet kendi cebinden ödeyecek. Bu garantiler ekonominin en az yılda yüzde 4-5 dolayında büyüyeceği varsayımına dayandırılıyor. Oysa, Türkiye bu projelerin ihale edildiği 2013-2014'ten bu yana düşük büyüme patikasına inmiş ve ortalama büyüme yüzde 2,5-3 bandına düşmüş durumdadır. Önümüzdeki yıllar için umulan yüzde 5 büyüme hedefleri ise dış kaynak girişindeki zayıflama dikkate alındığında çok gerçekçi görünmüyor. Dolayısıyla, projeler tamamlandığında umulan gelir elde edilemez ise Hazine garanti edilen tutarları firmalara ödemek durumunda kalacak ve bütçede kara delikler oluşacak. Yani, sizin ve bizim vergilerimizle yandaşlara paralar aktarılacak.

Mega projelerin yönelttiği bir diğer tehdit ise Hazineye ve banka sistemine dönük. Büyük yatırım gerektiren bu projelerin finansmanına Hazine garantör olarak destek veriyor. Kırılganlığın artmasıyla finansman dışarıdan temin edilemeyince Hükümetin etkisiyle kamu bankaları bir anlamda finansmana zorlanmış oldular, bu da bankaların aktif yapısını bozdu. Fitch, Moody's gibi diğer kredi derecelendirme kuruluşları bu zorlanmış finansmana raporlarında yer vererek bankaların notunu kırdılar.

Kredi derecelendirme kuruluşları özellikle Hazinesinin üçüncü köprü, Avrasya Tüneli ve Gebze-İzmir Otoyolu projeleriyle ilgili borç üstlenim tutarlarını dikkate almış görünüyor. 3 projenin yatırım tutarının 11 milyar dolar, kullanılan kredi tutarının ise 8,7 milyar dolar olduğunu kaydeden Hazine Müsteşarlığı bu projelerin sözleşmelerinin süresinden önce feshedilmesi ve tesisin ilgili idareler tarafından devralınması hâlinde yurt dışından sağlanan finansmanın yükünü ve diğer tüm mali yükümlülükleri üstlenmeyi taahhüt etmiş durumda. Kredi derecelendirme kuruluşları ise kamu maliyesindeki diğer risklerle birlikte bu kredi riskinin de kırılganlığı artırdığı görüşünde.

Devam eden kamu-özel iş birliği projeleri yatırımlarının tamamlanmasının önündeki engellerin yanı sıra, işletmeye geçişle birlikte yaşanabilecek mali sorunların nasıl aşılacağı da bilinmiyor. Sırada Kanal İstanbul, Çanakkale Köprüsü ve İzmir Otoyolu, üç katlı Boğaz tüneli gibi daha iddialı projelerin ihalelerinin olduğunu da duyuyoruz.

Kamu-özel iş birliği projeleri son tahlilde toplumun mülksüzleştirilmesi, toplumsal varlıkların bir azınlık sınıf kesimine transferi anlamına gelen özelleştirmenin bir türevi olarak uygulanmaktadır. Kıt kaynakları akılcı, ekonomik kullanmak ve devleti asli işlevine döndürmek adına Dünya Bankası telkiniyle başlatılan ve tüm dünyada otuz yılı aşkın uygulanan özelleştirme politikalarının doğrudan ayağını sanayide, hizmet sektöründe faal kamu kuruluşlarının tüm hisselerini özel firmalara satmak oluşturur iken tüm mülkün devrinin mümkün olmadığı durumlarda doğal kaynakları, kamu varlıklarını özel firmalara kullandırmanın yolu kamu-özel iş birliği projeleri biçiminde bulunmuştur.

Dünya Bankası, 19'uncu yüzyılın imtiyazlarının modernleştirilmiş biçimlerini ağırlıkla da yükselen çevre ülkeler denilen Türkiye benzeri ülkelere salık vermiştir. Bu yolla hem altyapı yatırımlarına özel yerli, yabancı sermayenin çekileceği hem de kanunun kıt kaynaklarını buralara bloke etmeyerek riskten ve irrasyonalliteden uzaklaşacağına ülkeler inandırılmıştır.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Çam, ek süre veriyorum, lütfen toparlayın.

MUSA ÇAM (İzmir) - Türkiye’de, özellikle Hükûmetiniz döneminde hayat bulan özelleştirme ve devamı sayılan kamu-özel iş birliği projeleri büyük bir kapalılık, denetimsizlik, kayırmacılık ve çevre, tarih, kültür varlığı talanıyla uygulana gelmektedir. Bu denetimsiz, kontrolsüz ve içinde büyük riskler barındıran sürecin bir an önce kamu denetimi altına alınması bir zorunluluktur. Aksi taktirde, tüm topluma ait yer altı–yer üstü kaynaklarının daha çok tahrip edilmesi önlenemeyecek, büyük çevre felaketleri kaçınılmaz olacaktır.

Kamu varlıkları kullanıldığı için kamunun mutlaka denetiminde olması gereken kamu-özel iş birliği projelerinin Türkiye Büyük Millet Meclisi ve onun adına Sayıştay denetimine alınmasında gecikilmemeli, yapılmış sözleşmelerle kamunun ne kadar risk, yükümlülük altına girdiği ve bunların karşılanıp karşılanamayacağı, getirip götürdüklerinin muhasebesi yapılmalı, kamu aleyhine olan projelerin süratle kamulaştırılması yoluna gidilmelidir.

Sözlerimi şöyle tamamlamak istiyorum: İnternet yasaklarıyla ilgili. Sayın Bakan, evet, İnternet bilgilerini aldık burada, çok önemli. Ama, çok kritik dönemlerde, geçtiğimiz günlerde mesela tutuklamaların olduğu günlerde İnternet’in bloke edildiğini, Twitter’in, Facebook’un ve diğer sanal âlemin engellendiğiyle ilgili birtakım uygulamaları görüyoruz. Biz bu tip yasaklarla bir yere varamayacağız, aksine daha çok özgürlük alanlarını açmamız gerekiyor.

Türk Hava Yolları bir anonim şirket. “Bize bağlı değil.” diyeceksiniz ama oranın da bir çiftlik gibi kullanıldığını, özellikle TGS’de çalışanların, taşeron gibi çalışanların yani birisi 4 bin lira alırken birinin 1.800 lira, 1.900 lira gibi ücretler aldığı bir dönemde Türk Hava Yollarında böyle sorunların da yaşadığını dikkatlerinize sunmak istiyorum.

Tahmin ederim birkaç defa Sayın Başbakanın Bakan olduğu dönemde... İzmir-Ankara AnadoluJet uçuyor. Yani, Ankara-İstanbul-İzmir Türk Hava Yolları uçuyor ama Ankara’dan İzmir’e sadece AnadoluJet uçuyor. Yani, bunun İzmir’e karşı da bir haksızlık olduğunu düşünüyorum. Özellikle Sayın Başbakan İzmir Milletvekili ve oraya da Türk Hava Yolları seferlerinin mutlaka düzenlenmesi gerekiyor.

Son olarak FETÖ’yle ilgili mesele. Şimdi, Bakanlığınızda da bununla ilgili tasfiyeler yapıldı, hiç itirazımız yok. Ama, Sayın Cumhurbaşkanı, Sayın Başbakan diyor ki: “Kurunun yanında yaş da yanıyor.” Şu sendikaya üye oldu diye, bu sendikaya üye oldu diye... Bir sendika kökenli milletvekili olarak söylüyorum yani çok yakından tanıdığım, hele İzmir’de 4-5 arkadaşımız var, PTT’den açığa alınan, yıllardır sokaklarda beraber yürüdüğüm, birlikte mücadele ettiğim arkadaşlar şu sendikaya üye diye, bu sendikaya üye diye açığa alındı. Biz bu tip haksızlıkların, bu tip adaletsizliklerin giderilmesini istiyoruz. Ama, gerçekten 15 Temmuz olayına fiilen karışmış, byLock kullanmış, MİT istihbarat raporlarına girmiş, şuraya girmiş, buraya girmiş insanlara söyleyecek bir sözümüz yok. Ama, sadece siyasi tercihlerinden dolayı, politik duruşlarından dolayı, bir sendika tercihlerinden dolayı insanların açığa alınması, ihraç edilmesi kabul edilebilir bir iş değil.

İzmir’le ilgili de... Gerçi iktidar partisi milletvekillerimiz aşağı yukarı Ulaştırma, Haberleşme ve Denizcilik Bakanlığının bütün bütçesini şu anda almış durumdadır, muhalefetteki milletvekili arkadaşlara, bize bir kaynak kalmadı, biz de size sığınıyoruz. Sayın Başbakanımız İzmirli ve İzmir l’inci bölge milletvekili, benim bölgemde milletvekili, geçen dönemde 2’nci bölgenin milletvekiliydi. Biz, tabii, İzmir’i kendisine emanet ettik. İzmir Büyükşehir Belediyesinin zaman zaman çıkan sıkıntıları nedeniyle geçtiğimiz günlerde son derece iyi bir görüşme yaptılar. Bu görüşmenin sonunda da Bakanlığımızın ilgili birimleriyle, Karayollarıyla denizcilikle ilgili, ÇED’le ilgili diğer sorunları görüştüler ve İzmir’le ilgili sorunların çözüldüğünü ve İzmir’e önemli yatırımların yapılacağını biliyoruz ve dolayısıyla da bugüne kadar yapmış olduğunuz hizmetlerden ve desteklerden dolayı da teşekkür ediyoruz.

Bir kez daha sizi tebrik ediyorum, başarılar diliyorum bundan sonraki yaşamınızda ve Bakanlığınızda önemli işlere imza atacağınızı düşünüyorum. 2017 bütçesinin hayırlı ve uğurlu olmasını diliyorum, teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ederim Sayın Çam.

Sayın Dağ, buyurun lütfen.

HAMZA DAĞ (İzmir) – Teşekkür ediyorum Başkanım.

Musa Bey’den sonra konuşmuş olmak da... Herhâlde Musa Bey bu sefer benim butona bastığımı göremedi, sonra konuşacağını düşünüp İzmir’le ilgili de yumuşak bir geçiş yaptı, teşekkür ediyorum.

MUSA ÇAM (İzmir) – Yok, hayır.

HAMZA DAĞ (İzmir) – Sayın Bakanım, Sayın Başkan, çok değerli milletvekili arkadaşlarımız; ben de hepinizi sevgiyle saygıyla muhabbetle selamlıyorum.

Uzun yıllar bürokrat olarak, burada milletvekili olarak görev yapan ve şimdi de bu Komisyonunda Bakan olarak görev yapan Sayın Bakanımızı Bakan olarak ilk bütçesinde -çünkü yaklaşık on dört senelik iktidar döneminin on üç senesinde burada mutlaka değişik görevlerde bulundu- görev yapması hasebiyle öncelikle kutluyorum ve başarılar diliyorum.

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, on dört yıllık AK PARTİ iktidarı döneminde gerçekten bizim sahada da insana dokunan hizmetler olması hasebiyle ve hemen her göstergesinde 7 kat, 10 kat, 15 kat, bir önceki döneme göre yapılan hizmetlerde yapmış olduğu çalışmalar sebebiyle birçok konuda önde giden, lokomotif görevi gören bir bakanlık olarak karşımızda duruyor. Açıkçası, geçen seneki bütçe görüşmelerini de anımsıyorum, bu seneki bütçe görüşmelerinde de birçok konuda aslında geçen seneki bütçe görüşmelerinden önemli mesafeler kat edildiğini görüyoruz. Bir kere, geçen sene özellikle üçüncü havalimanı çokça gündeme gelmişti ve burada “Neredeyse üçüncü havalimanı durma noktasına geldi, yürümeyecek, ilerlemeyecek.” gibi muhalefet partisi milletvekili arkadaşlar tarafından bazı eleştiriler getirilmişti. Şimdi, üçüncü havalimanında ciddi bir ilerleme olduğunu görüyoruz.

Kanal İstanbul konusu önemli, gerçekten vizyon bir proje, “cılgın proje” diye tabir ettiğimiz proje. Bununla ilgili de mevzuat değişikliğini geçtiğimiz aylarda gerçekleştirdik. Onunla alakalı da önemli bir mesafe kat ettiğimizi görüyoruz.

İzmir-İstanbul otoyolu benim de vekil olduğum İzmir’i İstanbul’a üç buçuk saate indirecek bir proje ve liman kenti, turizm kenti İzmir’le şu anda ticaretin ve finansın merkezi olan İstanbul’u gerçekten birbirine bağlayacak önemli bir proje. Bu konuda da Körfez geçişi ve diğer birçok yol gerçekleştirilmiş oldu, açılmış oldu, hizmete açılmış oldu. Aynı zamanda İzmir etabı tabii burada var.

İzmir etabında da yaklaşık 22 kilometrelik yol hemen bitmiş vaziyette Belkahve Tüneli'yle birlikte. Geçen Sayın Bakanımız İzmir'i ziyaret ettiğinde de inceleme fırsatı bulduk hep birlikte. İnşallah önümüzdeki günlerde İzmir-İstanbul otoyolunun İzmir etabı da hizmete açılacak.

Sayın Bakanım, bir iktidar partisiyle muhalefet partisinin bir ve beraber olduğunun, hizmet konusunda her şekilde siyaset dışı bir düşünce içinde olduğunun en büyük göstergelerinden birisi biliyorsunuz İZBAN Projesi. İZBAN Projesi'nde İzmir Büyükşehir Belediyesiyle Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı birlikte bir şirket kurarak ilk etapta Aliğa ile Menderes arasında İzmirli hemşehrilerimizin çok ciddi bir ihtiyacını gideren bir projeyi hayata geçirdi. Bu proje hızla ilerliyor. Geçtiğimiz aylarda Torbalı'ya kadar bu proje uzatıldı, şimdi de inşallah en kısa sürede Selçuk etabı da -sizin de geçen İzmir'i ziyaret ettiğinizde verdiğiniz müjde doğrultusunda- gerçekleştirilecek ve ondan sonra da Aliğa'dan Bergama'ya kadar uzanan bir proje olarak hayata geçirilecek. Bu, aslında son dönemde değil, uzun süredir eğer hizmetle alakalı bir durum söz konusu ise, Cumhuriyet Halk Partili bir belediyenin bir proje ortaya koyduğunda Hükümetimiz tarafından desteklendiğini gösteren ve hemşehrilerimizin, vatandaşlarımızın hayatını kolaylaştıran çok önemli bir proje. Bunun için de sizlere ve ekip arkadaşlarınıza teşekkür ediyoruz.

Sabuncubeli Tüneli bizim 2011'de 35 proje içinde söylediğimiz, taahhütte bulunduğumuz bir projeydi, bir taahhüttü. Yüklenici bir taahhüt firma tarafından yaşanan bazı problemler sebebiyle biraz gecikti ve şimdi yeniden ihaleye çıkıp gerçekten önemli bir hızla şu anda devam ediyor ve sizin de geçen ziyarete geldiğinizde söylediğiniz gibi, 9 Eylül günü, gece yarısı... 9 Eylül değil miydi?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – 8 Eylül.

HAMZA DAĞ (İzmir) - 8 Eylülü 9 Eylülle bağlayan gece. Evet, 8 Eylül Manisa'nın kurtuluşu, 9 Eylül İzmir'in kurtuluşu. Yani bizim hafızamız biraz zayıflamış olsa da siz unutmamışsınız. 8 Eylülü 9 Eylülle bağlayan gece güneş gördü, inşallah ay gördü yapacağız ve bunu da hayata geçirmiş olacağız.

İzmir açısından 35 proje içinde, tabii, İzmir-İstanbul otoyolu çok çok önemli, İzmir-Ankara hızlı treni de önemli ama şu anda hayata geçen ve İzmir'in çılgın projesi diyebileceğimiz Konak Tüneli. Esasında Konak Tüneli'yle alakalı 2011'den sonra kamulaştırma konusunda ve suistimal etme noktasında çok ciddi sıkıntılar yaşandı. Özellikle Damlacık Mahallesi'nde yaşanan olaylar, Kadifekale'de yaşanan olaylar hâlen hafızamızda ama buna rağmen burada Ulaştırma Bakanlığının yöneticilerinin, Bakanlık yapan o dönemde Sayın Başbakanımızın ve Karayolları Genel Müdürlüğünün, bölge müdürlüğünün burada geri adım atmadan ısrarla projenin bitirilmesi noktasında yapmış olduğu çalışmalarla Konak Tüneli hayata geçirildi ve Konak Tüneli İzmir'in çok önemli bir ihtiyacını gidermiş oldu.

Yani İzmir'le ilgili, Allah'a şükür, anlatılacak o kadar çok şey var ki şu anda Torbalı yol ayrımı, Kiraz double yol çalışması hızla devam ediyor. Tire- Selçuk-Belevi yolunun yine double yol yapılması konusu hızla devam eden projeler. Ve en son sözünü, müjdesini verdiğiniz, uzun süredir İzmirli hemşehrilerimizin de beklediği, özellikle kuzey aksında, Aliğa Menemen'de artık trafik çok ciddi bir şekilde sıkışma noktasındaydı, şimdi de Çandarlı'ya kadar otoyolun uzatılmasıyla ilgili müjdeyi de geçenlerde verdiniz. Yani bütün bu projeler noktasında emeği geçen bütün herkese, Karayolları görevlilerimize, şahsınıza ve bu Bakanlıkta ciddi anlamda hizmet eden Sayın Başbakanımıza canı gönülden şükranlarımızı sunuyoruz.

Tabii, bizim belki de İzmir'e en üst noktada yapacağımız hizmetlerden birisi de Körfez geçişi. Bu konuda İzmir kamuoyunda bazı tartışmalar vardı, artık bu tartışmaları da aşmış vaziyetteyiz. Neredeyse yüzde 80-90'a yakın Körfez geçişiyle ilgili bir desteğin olduğunu, kamuoyu desteğinin olduğunu görüyoruz. Bundan sonra bu konuda da hızla ilerlemeler söz konusu olacaktır.

Biraz da bölgemizden doğduğumuz, büyüdüğümüz yerlere, kısaca birtakım şeylere bahsetmek gerekirse Karayollarındaki genel müdürümüz, Bölge Müdürümüz de biliyor, bizim Abide yol ayrımı, Simav yolumuz var Sayın Bakanım, proje aşamasında, projesi bitti. Bunun, inşallah, önümüzdeki süreçte hayata geçirilmesini arzuluyoruz.

Yüksek hızlı trenle ilgili şu anda İzmir-Ankara hızlı treninin İzmir etabında çok ciddi bir aşamaya gelindi, bundan sonra hızla bununla ilgili çalışmalar da yapılacak.

Dediğim gibi, on yıllık, on dört yıllık iktidar döneminde bizim de sahada sürekli anlattığımız, anlatmaya gerek kalmadan, biz daha konuşmaya başlamadan insanların bize kara yolları konusunda, hava yolları konusunda, demir yolları konusunda... Haberleşme noktasında en son 4,5G'nin hizmete alınmış olması, uydular, birçok alanda, insanların bize zaten bizzat anlattığı hususlar, onun için emeği geçen herkese tekrar şükranlarımızı sunuyoruz.

Türk Hava Yolları konusuna kısaca değinmekte fayda var. Türk Hava Yolları da... Hava yolu halkın yolu Türk Hava Yollarında oldu. Bugün de Türk Hava Yolları tarafından bir açıklama yapıldı son dokuz ayda Türk Hava Yollarının gelmiş olduğu geliri ve kârı konusunda. 22 milyar 70 milyon gelir elde etmiş Türk Hava Yolları bu yıl içinde ve 762 milyon da kâr elde etmiş. Aynı zamanda da neredeyse dünyanın her yerinde direkt uçuşla gidebildiğimiz bir hava yoluna sahibiz, inşallah 3'üncü havalimanının yapılmasıyla beraber çok rahat bir şekilde dünyanın her yerine insanların Türkiye'yi aktarma merkezi olarak kullanarak uçmasını sağlayacağız.

Ben tekrar emeği geçen herkese teşekkür ediyor, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığımızın bütçesinin hayırlara vesile olmasını diliyorum. Yatırımın en fazla olduğu bütçe. Bugüne kadar makul bir şekilde harcanan bu bütçenin, inşallah, 2017 yılında da aynı şekilde harcanacağını temenni ediyorum.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz Sayın Dağ.

Sayın Soluk, buyurun lütfen.

MEHMET HABİB SOLUK (Sivas) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Plan ve Bütçe Komisyonunun çok saygıdeğer üyeleri; aranızda kısa bir süre buldum, ayrıldım, ancak kendi eski emeğim olan, elemanı olduğum Bakanlığın bütçesinden önce de aranızda gelemediğim için özür diliyorum.

Sayın Bakanımızın her ne kadar ilk bütçesi olmasa da Bakan olarak ilk bütçesidir. Bütün çalışma arkadaşlarını, bürokrat arkadaşlarımızı yapmış oldukları hizmetlerden dolayı yürekten kutluyorum.

65'inci Hükümetimizin 2017 bütçesinin ülkemize hayırlara vesile olmasını diliyorum.

Cumhuriyet dönemi boyunca taş üstüne ülkemizde kim taş koymuşsa rahmete erenleri saygıyla, şükranla anıyor, hayatta olanlarına uzun ömür diliyorum.

15 Temmuz karanlık geceyi bir kez daha lanetliyorum; milletçe birlik, beraberlik içerisinde bunu lanetledik. İstiklal Marşı'nı yazdıran ruhu, nasılsa unuttular, o ruh 15 Temmuz gecesi tekrar ortaya çıktı, hain saldırıları göğsünü siper ederek durdurdu. İnşallah, Cenab-ı Allah milletimize böyle bir karanlık geceyi yaşatmaz diyorum.

Ulaşım, iletişim insanın olduğu her yerde var olan; sizin eğer ulaşamadığınız, erişemediğiniz noktalar varsa oranın sizin olması söz konusu değildir. Sivas valisi Halil Rıfat Paşa'nın da meşhur bir sözü vardır: "Gidemediğin yer senin değildir."

Gerçekten, Türkiye coğrafyası zor bir coğrafya, her ne kadar doğu-batı aksları üzerinde sıkıntımız pek 2003 öncesi görünmüyor gibi olsa da sıkıntılıydı, kuzey-güney aksları diye de herhangi bir şey söz konusu değildi. Kaba bir tabirle, tekerin döndüğü yerlere yol demişiz ama Türkiye gerçekten yol fukarasıydı. Ama, on dört yıl içerisinde Sayın Başbakanımızın Bakanlığı döneminde, Sayın Bakanımızın Bakanlığı döneminde her türlü çalışmalar demir yolunda, hava yolunda, kara yolunda, limanlarımızda süratle devam ediyor, etmektedir.

Sayın Bakanımızın sunumunda burada değildim, TOBB’da bir toplantıdaydık, bir göz attığımda zaten söylenilecek her şeyi söylemişler. Gerçekten, bir çalışmanın ürünü, sizlerin yaptıkları hizmetleri sizlerin bilgilerine sunmuşlar. Ben kendilerini ayrıca yürekte eski iki mesai arkadaşı olarak da kutluyorum.

Çok değerli Komisyonumuzun üyeleri, gerçekten Türkiye’de arkadaşımız, Sayın Bakanımız her türlü değerli bilgiyi vermiş ama baktığım kadarıyla, benim bir kere gözüm takıldı, eğer mükerrer olursa onun için de özür diliyorum. Trafik kazaları ülkemizde âdetâ bir savaş alanı gibiydi, yollarımız kan gölüne dönüyordu. 2003’ten sonraki yapılan altyapı çalışmalarıyla trafik kazalarının arttığını, ancak ölümlü kazaların azaldığını hep birlikte resmî kurumların verdiği rakamlardan biliyoruz. Şöyle ki, 52 milyar 300 milyon hareketliliğin olduğu dönemde Türkiye’de 8 milyon motorlu araç vardı, 100 milyon taşıt/kilometredeki kaybımız 5,72’ydi. 65 bin kilometre de kara yolları ağında yolumuz vardı, şu anda yanılmıyorsam 66 bin küsur kilometre bir kara yolu ağımız var. Bu yollardaki hareketlilik 2 katı artmış, 102 milyarın üzerinde. Motorlu taşıt sayısı 21 milyon, 2 kattan fazla artmış. Buradaki 100 milyon taşıt/kilometrede can kaybımız 2,17’ye inmiş. Bu, Avrupa Birliği ülkelerinin altındadır, orada 3 civarında, İngiltere’de 1 civarında, İskandinav ülkelerinde trafikte sifıra yakın bir can kaybı söz konusu. Bu bile başlı başına bu ülkeye, bu ülke insanına, bu millete yapılan en büyük bir hizmettir.

Ben demir yollarına, kara yollarına, parça parça girmeyeceğim ancak Kadim Bey’in bir şeyine kısmen cevap vermek istiyorum: Bunları burada duymak ve karşı taraftan duymak büyük bir mutluluk. Kadim Bey, dikkat ettiyseniz “Bizi Karadeniz’e bağlayın.” demedi, “Akdeniz’e bağlayın.” da demedi, “Doğu-batı istikametindeki ana güzergâhlarımızı yapın.” da demedi, çünkü bunlar yapılmış, yapılmaya devam ediyor. “Çamlıbel’de asfalt bozuk.” demedi, “Çamlıbel’de tünel istiyoruz.” dedi çünkü Çamlıbel bölünmüş yol olarak yapıldı. Bölünmüş yol da artık Kadim Bey’i kesmiyor, tünel istiyor, inşallah tahmin ediyorum onun da projesi herhâlde bitmiştir veya bitmek üzeredir yani daha projesi ihale edilmemiş değil.

Sivas il sınırlarına gelince. Şimdi Sivas’la ilgili aslında söyleyeceğim birkaç şey var ama yine kendilerinin geçmişteki emekçi haklarını savunan ve hakikaten sevdiğim Musa Çam vekilim diyecek ki “Daha önceleri neredeydin?” Onun için Sivas’la ilgili bir şey söylemeyeceğim.

MUSA ÇAM (İzmir) – Söyle Sayın Bakanım olur mu ya!

MEHMET HABİB SOLUK (Sivas) – Ben hepinize hayırlı akşamlar diliyorum. Sayın Bakanımıza, bütün ekibine teşekkür ediyorum.

2017 bütçesinin Ulaştırma, Denizcilik, Haberleşme bütçesinin ülkemize, milletimize hayırlara vesile olmasını Cenab-ı Allah’tan niyaz ediyorum.

Yol, medeniyettir; yol, kültürdür; yol, zenginliktir, daha doğrusu ulaşım zenginliktir, ticarettir diyorum. Bunu da Ulaştırma, Denizcilik, Haberleşme Bakanlığımız gerçekten destanlar yazarak bugüne kadar getirdi, bugünden sonra da devam ettireceğine inanıyor, hepinize saygılar sunuyorum.

BAŞKAN – Sayın Başkan, teşekkür ediyoruz.

Salih Cora, buyurun.

SALİH CORA (Trabzon) – Sayın Başkanım, Çok Kıymetli Bakanım, Bakanlığımızın değerli bürokratları, Komisyonumuzun değerli üyeleri, basınımızın çok kıymetli temsilcileri; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

2017 bütçesinin öncelikle Bakanlığımıza ve ülkemize hayırlı olmasını diliyorum.

Sözlerime başlamadan önce, Sayın Bakanımızın Ulaştırma Bakanlığı görevinin hayırlı olmasını diliyorum ve Ulaştırma Bakanlığı görevinde çok başarılı olacağına da yürekten inanıyorum.

Çok kısa bir sürede, zaten Türkiye’de yüzyılın ilkleri ve “en”lerinin açılışını gerçekleştirmesi de bunun işareti olarak kabul edilmesi gerekiyor. Özellikle Osmangazi Köprüsü’nün açılışı, Yavuz Sultan Selim Köprüsü’nün açılışı, yine 20 Aralıkta açılacak olan Avrasya Tüneli’yle beraber gerçekten bu yüzyılda ulaştırma alanında “en”leri ve ilkleri hayata geçiren bir dönemi hep birlikte yaşamaktayız.

Bir memleketin yolları bir insanın kılcal damarlarına benzetilmektedir. AK PARTİ iktidarı döneminde de gerçekten Türkiye’nin her bir tarafına yollar ulaşarak ve bu yolların ulaşmasıyla beraber Türkiye’nin her bir tarafında o kılcal damarların örüldüğünü hep beraber görmekteyiz. Hem ulaştırmada, kara yolunda, hava yolunda hem de demir yolunda Türkiye’nin altın çağını yaşadığını görüyoruz.

Burada Komisyonumuzun değerli üyeleri genelde memleketlerindeki sorunlardan da bahsettiler. Özellikle Konya milletvekilimiz şöyle dedi: “Yüz ölçümüne göre söz istiyorum.” Trabzon’da köylere, mahallelere yol yok, evlere yol var. Biz de yol ağına göre söz istiyoruz ve coğrafi anlamda harita üzerinde memleketimizi ütülediğimiz zaman aslında yüz ölçümü olarak da en büyük illerden biri olduğunun kabul edilmesi gerekiyor.

Değerli Bakanım, Trabzon’a ulaştırma alanında çok önemli hizmetler yapıldı. Geçtiğimiz haftalarda özellikle Kanuni Bulvarı’na tavan artırımı yapılması ve o projenin tamamlanmasına yetecek derecede bir ödenek ayrılması şehrimizi ziyadesiyle memnun etmiştir. Şehrimizde özellikle geçmişte yapılan hizmetlerle beraber eski Ulaştırma Bakanımız, şimdi Başbakanımız Sayın Binali Yıldırım’a hemşehrilik berati verilmiştir. Aynı beratın yine size de verilebileceğini ümit ediyorum. Bu manada, şehrimize önemli yatırımların yine hayata geçirilmesi gerekiyor.

Trabzon ili uluslararası havalimanı, kara yolları ve deniz yolları bağlantılarıyla ülkemizin Orta Asya ve Kafkaslara açılan kapısı konumundadır. Gelişen koşullar ve bölgemizdeki gelişmeler ışığında Trabzon’un ulaşım altyapısı noktasında yeni ihtiyaçları da ortaya çıkmıştır.

Sayın Bakanım, uluslararası Trabzon Havalimanı’nın yoğunluğu her geçen gün artmaktadır. Trabzon Havalimanı’nda dış hatlara da sefer yapılabilmekte olup aslında hava hudut kapısı özelliği bulunmaktadır. Yine, yeşil kuruluş sertifikasına sahiptir, engelsiz havalimanı olarak hizmet vermektedir. Ancak, mevcut durumda havaalanı pisti yetersizdir. Ayrıca, hazırlanan fizibilite çalışmaları ve eldeki veriler doğrultusunda havalimanı uçak park alanlarının yetersiz olduğu da tespit edilmiştir. Yaklaşık 2 milyon kapasiteyle yapılan iç hat yolcu terminali ek yatırımlarla birlikte 2 milyon 500 bin kişiye hizmet verecek şekilde planlanmıştır. Gelinen noktada yolcu sayısı 3 milyon 500 bin kişiye ulaşmış yani kapasitesinin üzerinde yolcu taşınmasına ulaşmış, iç hat terminali bu kapasiteyi artık taşıyamaz duruma gelmiştir. Kâr eden nadir havalimanlarından biridir. Bu nedenle, bugün ve gelecek ihtiyaçlar doğrultusunda öncelikle havaalanımıza ikinci pist, bunun mümkün olmaması durumunda teknik olarak ve coğrafi kaygılardan dolayı, Mânia Planı engellerinden dolayı yeni bir havalimanının yapılmasının da mümkün olacağını düşünmekteyiz. Aynı şekilde uçak park alanları ve iç hat yolcu salonu kapasitesinin artırılması hususunda da taleplerle karşılaşmaktayız.

Sayın Bakanım, yine, Avrupa'dan Kazakistan'a kadar yük taşımacılığı yapan tırların geçiş noktasında bulunan Trabzon sahil yolu trafik yoğunluğunun artmasıyla birlikte ihtiyaçlara cevap veremez duruma gelmiştir. Bu nedenle ilimizin uluslararası kimliğini de pekiştirecek kent giriş çıkışını rahatlatacak sınırlı olan arazi kullanımının önünü açacak ve çok merkezli şehir konumuna ulaştıracak olan Güney Çevre Yolu Projesi'nin hayata geçirilmesi şehrimiz açısından büyük önem arz etmektedir. Güney çevre yolunun toplam uzunluğu 31,5 kilometredir. Trabzon'un 15 kilometre batısında bulunan Salacık mevkisinden başlayıp Trabzon'un güneyinden geçerek Trabzon'un 10 kilometre doğusunda bulunan Kaşüstü beldesinde mevcut sahil yoluyla bağlanmaktadır. Bu projenin komple uygulama projesi onaylı olup yatırım programına alınması ve daha sonraki yıllara sâri olarak da yapımının tamamlanmasını arzu etmekteyiz.

Sayın Bakanım, son olarak şunu arz etmek istiyorum: Sayın Başbakanımız geçen hafta Bayburt'ta yapmış olduğu konuşmada sadece Bayburt'u değil, Trabzon'u da, Rize'yi de, Giresun'u da heyecanlandıran bir projeden bahsetmiştir. Trabzon İran'ın lojistik merkezi konumu bugün de güncelliğini korumaktadır. Bu doğrultuda çalışmaları devam eden Trabzon-Erzincan Demiryolu Projesi'nin hayata geçirilmesi gerekmektedir.

Yarın 10 Kasım, Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün vefatının 78'inci yıl dönümünü anacağız. Gazi Mustafa Kemal Atatürk Trabzon şehrine geldiğinde Trabzon'a yaptığı konuşmada şöyle arz etmişti: "Trabzon az zamanda dâhile demiryoluyla birleştirmek, güzel rıhtım ve limanla teçhiz edilmiş görmek nuhbe-i âmâlidir." Aradan yaklaşık yüz yıl geçmiştir, yarın da ölümünün 78'inci yılını tekrar anmış olacağız. Bu vesileyle kendisini tekrar rahmet ve minnetle anmış oluyoruz. Onun vasiyetinin yerine getirilmesi yüz yıllık bir projenin de hayata geçirilmesi anlamında çok önemli bir dönemdeyiz. Sayın Başbakanımızın bunu Bayburt'tan müjdelemiş olması, sunum kitapçığımızda da bunun planlanan yollar arasında yer alması bizleri fevkalade umutlandırmıştır. Aynı zamanda bu demir yolu Trabzon Limanı'nı Batum'a bağlayacak. Trabzon-Batum demir yolu projesinin de ön çalışması niteliğinde olacağını düşünmekteyiz.

Ben bu vesileyle 2017 bütçenizin hayırlı olmasını diliyorum ve başarılar diliyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ederim Sayın Cora.

Sayın Çaturoğlu...

FARUK ÇATUROĞLU (Zonguldak) – Sayın Başkan, Sayın Bakanım, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığımızın çok kıymetli bürokratları, değerli vekil arkadaşlarımız; hepinizi sevgi ve saygıyla selamlıyorum.

MUSA ÇAM (İzmir) – Zonguldak'a para kalmadı.

KADİM DURMAZ (Tokat) – Geç kaldın, geç.

FARUK ÇATUROĞLU (Zonguldak) – Bekleyen derviş çorbayı içermiş Musa.

Özellikle Bakanımıza Bakanlık görevinde üstün başarılar diliyorum. Kendisi bu Komisyondan çıktığı için de ayrıca bizim için de bir gurur vesilesi. Sayın Bakanımıza, uzun zamandan beri kamuoyunda tartışılan ancak bu dönemde karara bağlanan, ihalesi neticelendirilen ve yer teslimi yapılan Filyos Limanı Projesi için özel bir teşekkürü bir borç biliyorum. Bu Filyos Limanı Projesi 25 milyon tonluk kapasitesiyle sadece Zonguldak'ın değil, ülkemizin en büyük projelerinden bir tanesi. Tabii bu Filyos Limanımızın hemen gerisinde yapılacak olan endüstri bölgesiyle ulaşım yönünden entegrasyonunun yapılması da çok önemli.

Bir diğer teşekkürümüzü de Zonguldak-Karabük demir yolu hattının rehabilite edilmesi, sinyalizasyonunun tamamlanması noktasında yapmak istiyorum. Ancak orada tabii, bir teşekkürün yanı sıra oradaki vatandaşlarımızın Zonguldak-Karabük arasının üç buçuk saat gibi bir sürede aşıldığını, bunun birtakım çalışmalar yapılarak, o sürenin aşağı indirilmesi konusunda talepleri var Sayın Bakanım, sizlere burada bunu, bu talepleri iletiyorum.

Bir diğer konu, yine demir yolumuzla ilgili, Sakarya-Zonguldak-Bartın demir yolu projesi. Bunu biz ulusal basında okuduk, çok da heyecanlandık ama ben şimdi burada sunumdaki demir yollarının projesi yapılan veya yapılmakta olan projelerine baktım, onların içerisinde yok. Sayın Bakanım, bu demir yolu bizim için çok önemli. Şimdi Karasu, Söğütlü civarlarında çalışma var. Eğer biz buna Zonguldak ve Bartın ayağını da bağlayabilirsek bu aynı zamanda İstanbul'u Filyos'a bağlayan bir hat olacak. Şu anda Filyos'ta 25 milyon ton yükü biz bir kısmını demir yoluyla taşımaya kalksak bunu ancak Ankara üzerinden İstanbul'a ulaştırabiliyoruz yani çok uzun bir yol mesafesi var. Eğer bu hattı... Daha önce etütleri yapıldı, ben Zonguldak'ta bir ilçe belediye başkanıydım, bunlar bizim planlarımıza işlendi. İnşallah bu konuda çalışmalar hızlandırılırsa ülkemizin birçok kısmında olan bu modern demir yolu hatlarından bizim bölgemiz de hem yük hem de yolcu taşıma anlamında payını almış olur.

Sayın Bakanım, özellikle kara yolları konusunda Zonguldak'ımızda büyük çalışmalar var. Demin bir kardeşimiz söyledi, aşkımızdan bahsetti. Bizde de öyle aşk olan iki tane yol vardı. Birisi Ereğli-Zonguldak yolu, bir tanesi de Ereğli-Devrek yolu. Şarkılar bestelemişlerdi hani demin bir arkadaşımızın söylediği gibi: "Aşkımız Ereğli-Devrek yolu gibi olsun/Aşkımız Ereğli-Zonguldak yolu gibi olsun, hiç bitmesin." Ama ben sizlere teşekkür ediyorum, her iki yol da şu anda Karayollarımızın üstün ve yoğun gayretleri gerek Genel Müdürümüz İsmail Bey'in, gerekse çalışma arkadaşlarının gayretleri neticesinde birisi 2017'nin sonunda, bir diğeri de, Ereğli-Devrek yolu da altı yüz altmış günde inşallah bitecek. Biz diyoruz ki: Yollar biter ama bizim hükümetlerde hizmet aşkı hiçbir zaman bitmez. Ondan dolayı özellikle yatırımcı kuruluş olan Bakanlığımıza ve bütün genel müdürlerimize, müsteşarlarımıza, müsteşar yardımcılarımıza huzurunuzda teşekkür ediyoruz, bütün Bakanlık yetkililerine.

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz Sayın Çaturoğlu.

FARUK ÇATUROĞLU (Zonguldak) – Yine, cumhuriyet tarihimizde bir tekerleme vardı... Biz 1 milyar para harcamışız Bolu tüneline bitirememişiz ama sadece Düzce'nin Akçakoca ilçesiyle bizim Alaplı ilçesi arasında şu anda 9 tane tünel var. Artık tünel açmak bizim hükümetlerimiz zamanında çocuk oyuncağı gibi oldu.

BAŞKAN – Günde kaç araç geçiyor oradan Sayın Çaturoğlu?

FARUK ÇATUROĞLU (Zonguldak) – Çok yoğun.

BAŞKAN – Ne kadar?

FARUK ÇATUROĞLU (Zonguldak) – Karayolları Genel Müdürümüz burada, gerekli bilgiyi verebilir.

Bir diğer beklentimiz Sayın Bakanım, Ereğli çevre yolu, gene kara yolumuz, bunu da talep ediyoruz.

Değerli Bakanım, Zonguldak'ta Ereğli bölgesinde bir tersaneler bölgesi yapıldı. Burada ilk zamanlarda binlerce kişi çalışıyordu, tabii, dünya krizinden etkilendi, bu sayılar 300-500'lü rakamlara düştü. Bu tersanelere de özel bir ilgi gösterirseniz o konuda sizden beklentimiz var.

Ayrıca Çaycuma'da bir Saltukova Havaalanı'mız var. Sadece yurt dışından, Almanya'dan Germania Havayolları buraya geliyor, bu konuda da yurt içi uçuşlara da açılması noktasında Sayın Bakan yardımcımız o konuyu biliyor, çok defalar böyle taleplerimiz oldu. Bu konuda da yardımcı olmanızı bekliyoruz.

BAŞKAN – Teşekkür ederiz Sayın Çaturoğlu.

FARUK ÇATUROĞLU (Zonguldak) – Bitti ağabey, Sayın Başkan.

Gene, Sayın Bakanım, bir balıkçı barınağımız var, içi kumla doldu, o konuda sizlerden yardım bekliyoruz, Alaplı balıkçı barınağı. Ayrıca, Alaplı bölgesinde Kıyı Yapıları ve Tersaneler Genel Müdürlüğümüzün -hem de halef selef iki genel müdürümüzün bildiği bir konu var- Alaplı'mıza yat ve tekne imalat bölgesi konusunda bir çalışması vardı, bu konunun da realize edilmesini sizlerden arzu ediyoruz.

Bir de Ereğli bölgemiz sanayimiz açısından çok önemli, ülkemizin göz bebeği, dünyanın gözde çelik kuruluşlarından bir tanesi olan ERDEMİR orada, oraya bir lojistik merkez yakışır Sayın Bakanım.

Bu duygu ve düşünceler içerisinde, tekerlek tarihin en büyük icatlarından bir tanesi ama tekerleğin dönmesi için yol lazım, havaalanı lazım, deniz yolu lazım, demir yolu lazım, bunların hepsi sizin Bakanlığınızı ilgilendiriyor Sayın Bakanım. Yapmış olduğunuz, yapacağınız çalışmalardan dolayı size, şahsınızda bütün çalışma arkadaşlarınıza ben huzurlarınızda teşekkür ediyor, sevgi ve saygılarımı sunuyorum. 2017 bütçesinin ülkemize ve Bakanlığınıza hayırlar getirmesini Cenab-ı Allah'tan temenni ediyor, sizleri ve yüce heyeti sevgi ve saygıyla selamlıyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Çaturoğlu.

Evet, Sayın Açıkkanı, buyurun.

EJDER AKÇIKKAPI (Elâzığ) – Sayın Başkanım, Sayın Bakanım, Plan ve Bütçe Komisyonumuzun çok kıymetli üyeleri, kıymetli bürokratlar; hepinizi saygıyla selamlıyorum. Ayrıca, Komisyon üyeliğimizi yapan, Ulaştırma Komisyonu Başkanlığına seçilen Müsteşarımız ve Bakanımız Sayın Habip Soluk Abimize de hoş geldiniz diyorum.

Adalet ve Kalkınma Partimiz 14 Ağustos 2001 tarihi itibarıyla başlayan ve 3 Kasım 2002 tarihi itibarıyla iktidara gelen bir siyasi harekettir. Kurucu liderimiz Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan riyasetinde ülkemizde hayal dahi edilemeyen birçok alanda cumhuriyet tarihinin en büyük hamleleri gerçekleştirilmiştir. AK PARTİ iktidara geldiği günden itibaren adeta bir kalkınma hamlesi başlatarak 2023 hedefiyle Türkiye ekonomisini dünyanın en güçlü ekonomisi hâline getirme yolunda gayret etmektedir. AK PARTİ “ Böyle gelmiş, böyle gidecek.” diyenlere inat “Böyle gelmiş ama böyle gitmeyecek.” diyen bir iradenin adı olarak yola çıkmıştır. Siyasi hareketimizin tutkusu bu necip millete ve onun yüzyıllar sonraki nesillerine bizleri hayırla yâd edecekleri bir ülke bırakmaktır. Bunun için hepimiz daha çok çalışıyor ve bu ülkeye karşı vefa borcumuzu ödeyebilmenin bilinciyle gayret ediyoruz. Ülkemizde tarımdan sanayiye, uluslararası havalimanlarından bölünmüş yollara, teknolojiyle yürütülen eğitimden sosyal projelere iktidarımız döneminde yapılan ak ve gurur verici icraatlar bugünden sonra da yapılacak çalışmaların teminatı olacaktır.

AK PARTİ kuruluşundan itibaren Türkiye'ye yeni bir heyecan ve yeni bir ruh katmış, Anadolu insanı bu ülkenin birinci sınıf vatandaşı olduğunu bizim iktidarımızla hissetmeye başlamıştır. Türkiye, kendisini bu ülkenin, bu cumhuriyetin tek sahibi olarak gören, cumhurunu unutan ve unutturmaya çalışan antidemokratların vesayetinden ve her türlü vesayetten AK PARTİ iktidarıyla kurtulmuştur. Artık geriye dönüş yoktur. Bu millet artık laflarla kendisini oyalayan iktidarlardan bıkmıştır, icraatlarla milletine hizmet eden iktidarımızla tanışmış ve AK PARTİ on dört yıldır milletin güvenini her

seçimde tazelemiştir. 2002 sonrası Türkiye, milletimiz tarafından “mîlat” olarak kayıt altına alınmıştır. AK PARTİ on dört yıllık icraatlarıyla cumhuriyet tarihimiz boyunca gerçekleştirilen hizmetlerin kat kat üstünde hizmetlerle milletimize yeni bir ufuk, yeni bir vizyon kazandırılmıştır. Türkiye, rol biçilen bir ülke değil, rol biçen bir ülke hâline gelmiştir. Türkiye, AK PARTİ’yle, borç peşinde koşan bir ülke olmaktan kurtulmuş, borç verebilecek bir ekonomik yapıya kavuşan büyük bir ülke hâline gelmiştir. Türkiye artık makus talihini AK PARTİ’yle yenmiş, kabuğunu kırmıştır. Türkiye’de istikrar ve güven ortamını provoke etmeye çalışanlara milletimiz gerekli cevabı 15 Temmuzda vermiştir. Milletimiz bu provokelere karşı bilinçlenmiştir. Amacı AK PARTİ’yi yok etmek olan bu derin güçler ve hainlere milletimiz en zor şartlarda dahi cevap vermeyi bilmiştir, bunu başarmıştır. Türkiye sağlam demokrasisiyle her türlü zorluğu yenebilecek olgunluğa kavuşmuştur.

Sayın Bakanım, ülkemiz için Sayın Başbakanımız ve onun AK kadrolarıyla her alanda önemli hizmetler yaptığımızı biliyoruz. Bu anlamda birçok arkadaşımızın, hizmet alanında en büyük paya sahip olan Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığından illeriyle ilgili talep ettikleri bazı hususları ben de dile getirmek istiyorum.

Elâzığ’ımız da bu hizmetlerden kendisine düşen payı bugüne kadar almıştır ve inşallah bundan sonra da almaya devam edecektir. Örneğin, proje bedeli 228 milyon Türk lirası olan Malatya-Elâzığ yolu Kömürhan köprüsü bağlantı tüneli ve yolu çalışması devam etmektedir, teşekkür ediyoruz. Yine, proje bedeli 45 milyon TL olan Elâzığ-Arapgir ayrımı, Ağın yolu 520 metre uzunluktaki Ağın-Karamağara Köprüsü 2015 yılında bitirilerek hizmete açılmıştır, bunun için de teşekkür ediyoruz. Ülke geneline yayılan bölünmüş yol seferberliğinden Elâzığ’ımız da gerekli hizmeti almıştır. 2002 yılında 33 kilometre olan bölünmüş yolumuz bugün 354 kilometrelere kadar çıkmıştır.

Kıymetli Bakanım, Elâzığ-Keban ilçe double yolu yine Hükümetimiz zamanında bitirilmiştir. Elâzığ-Bingöl kara yolu üzerinde Kovancılar ve Palu double yolları Hükümetimiz zamanında bitirilmiştir. Elâzığ-Maden double yolu, Elâzığ-Maden tüneli yine yakın bir tarihte Hükümetimiz tarafından bitirilmiştir. Bu arada, Elâzığ-Baskil ilçemiz arasına da Baskilli kardeşlerimiz tarafından bir double yol talebi vardır. Maden-Alacakaya arası yolu ile Maden-Hazar yolunun programa alınma teklifleri yapılmıştır. Bu yolların programa alınması ve bitirilmesi yöre halkı tarafından heyecanla beklenmektedir. Palu-Gökdere bölgesinde 13 köyü yakından ilgilendiren Beyhan barajının yapılmasıyla yöre halkını sıkıttan kurtaracak olan ve Karayolları ağında olan Gökdere-Grup yolu aciliyet kesbetmektedir. Elâzığ Havalimanı 2002 yılında 42 bin yolcudan 2015 yılında 955 bin yolcuya ulaşmış ve 2016 yılında bu sayının 1 milyonu aşması beklenmektedir. Havalimanımızın ikinci bir pist ihtiyacı vardır, bu konuda yardım ve destekleriniz hemşehrilerimizi mutlu edecektir.

Sayın Bakanım, hemşehrilerimizin birçok il gibi hızlı tren talebi vardır. Zira Hükümetimizin de Diyarbakır’ın Elâzığ üzerinden hızlı tren ağına bağlanması, böylece yüksek hızlı tren ağının Anadolu’nun doğu ve güney koridorları yönünde geliştirilmesi hedefi olduğunu düşünüyoruz. Yine inanıyoruz ki Hükümetimizin, Elâzığ’ın Malatya üzerinden hızlı tren ağına bağlanması ve böylece yüksek hızlı tren ağının Anadolu’nun doğu ve güney koridorları yönünde geliştirilmesi hedefi de mevcuttur.

Ben bu taleplerle birlikte 2017 bütçemizin hayırlı olmasını diliyor, herkesi saygıyla selamlıyorum.

BAŞKAN – Çok teşekkür ediyorum.

Evet, son konuşmacımız Sayın Koçer, buyurun lütfen.

ABDULLAH NEJAT KOÇER (Gaziantep) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakanım, değerli Bakanlık bürokratları, değerli Komisyon üyesi arkadaşlarım; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Sayın Bakanımın, bu Komisyonunda, Plan ve Bütçe Komisyonunda birlikte çalışmaktan, dört yıl beraber olmaktan gurur duyduğumuz bir kardeşimizin bugün Bakanlık koltuğunda olması ve ilk bütçesinin bugün konuşuluyor olması bizim için gurur verici. Size ve ekibinize başarılar diliyorum, bütçeniz hayırlı uğurlu olsun.

Gaziantep’le ilgili çok fazla bir şey söylemeyeceğim, konuyu siz biliyorsunuz. Teşekkürlerim var, şahsınıza, Ulaştırma Bakanlığımızın tüm birimlerine, Devlet Hava Meydanlarına. Gaziantep Havalimanı ana pisti çok acil bir şekilde bitirdik. Devlet Demiryolları özellikle ihracat ve ithalatta vagon temininde bizim için çok önemli, onlara teşekkür ediyorum. Karayollarımız gerek köprülülükte gerekse duble yollarla ilgili Gaziantep’te çok etkin çalışmalara imza attı, hepsine teşekkür ediyorum. Yeni havalimanımızla ilgili proje çalışmalarını takip ediyorum ama hızlanması talebimi tekrar buradan yinelemek istiyorum.

Gaziray Projesi sunumuzda da var ama birçok kez ihalesi iptal olan bir proje, bunun hemen, ilk fırsatta hayata geçmesini diliyorum.

Hızlı trenle ilgili sunumunuzda “Mersin-Adana-Toprakkale-Bahçe arası yapımı var.” dendi ama...

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Projesi devam ediyor.

ABDULLAH NEJAT KOÇER (Gaziantep) – Evet, bunun Gaziantep’e gelmesi açısından hızlı tren talebimizi buradan bir kez yinelemek istiyorum. Yine, çeşitli ilçelerimizde talep etmiş olduğumuz kara yollarıyla ilgili özellikle Gaziantep, Nizip, Oğuzeli’nin bir kısmı ve -Sayın Karayolları Genel Müdürlüğümüz biliyor muhteviyatı- bunlarla ilgili Gaziantep’e desteklerinizi özellikle rica ediyorum.

Ulaştırma Bakanlığımız Türkiye saatinde çok önemli projelere imza atıyor. Şahsınızda bu projelerin devam edeceği ve daha da güzel işler yapılacağına inanıyorum. Her zaman bunu söylüyorum, siz de cevabını veriyorsunuz ama kayıtlara geçsin diye tekrar söyleyeceğim: Gaziantep ve 11 ili ilgilendiren Amanos tünellerinin mutlaka yatırım programı içerisine alınması ve Osmaniye, Hatay, Gaziantep, Kahramanmaraş, Adıyaman, Şanlıurfa ve bölge illerinin hepsini ilgilendiren İskenderun Limanı’na hızlı bir şekilde ulaşmamızı sağlayacak olan projenin mutlaka ve mutlaka -bu bütçe görüşmelerinde ben kayıtlara sokmak istiyorum yine Afyon’da da ben sizle bunu konuştum- hayata geçmesini temenni ediyorum.

2017 bütçesinin Bakanlığınıza, şahsınıza ve değerli Bakanlık bürokratlarımıza hayırlı uğurlu olması temennisiyle hepinizi saygıyla selamlıyorum.

BAŞKAN - Teşekkür ediyorum.

Değerli arkadaşlar, bütçe ve kesin hesaplar üzerindeki konuşmalar tamamlanmıştır.

Şimdi, soru işlemine geçeceğim.

Evet, Sayın Bekaroğlu, buyurun.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Teşekkür ediyorum.

Sayın Bakanım, denizde yol yapmanın herhâlde maliyeti sıfır. Peki, 1 kilometre demir yolu ve 1 kilometre otoyolun maliyeti nedir?

İkinci sorum: Bu Telekomünikasyon İletişim Başkanlığında (TİB) ne oldu orada, çok merak ediyoruz. Yani, bütün çalışanları işten çıkarılsa bile oranın temizlenememesi nasıl bir FETÖ yuvalanmasıydı, ne oldu? Bu konuda bir bilgi vererseniz çok memnun olurum.

Bu Rize-Artvin Havaalanı için -tabii, çok teşekkür ediyoruz- teklifler alındı, “bin gün” dendi, bu çok fazla “Yedi yüz elli günde bu iş yapılabilir.” diye duyduk, ne dersiniz Sayın Bakanım?

Bir de bu Rize-Artvin Havaalanı için ne kadar dolgu malzemesi kullanılacak? Bu malzeme nereden temin edilecek? Karadeniz’in taş ocaklarıyla ilgili çok ciddi problemler var, heyelan riskleri var, bu konularla ilgili tedbir alınacak mı?

Üçüncü sorum: Bu Ovit Tüneli, bunun için de tabii, çok teşekkür ediyoruz, Rize için çok önemli bir olay, sadece Rize için değil, bütünü Doğu Anadolu için çok önemli bir olay, Rize-Habur otoyolu olacak. Eğer gerçekten, Rize-Erzurum-Habur yolu Karadeniz’i Anadolu’ya bağlayacak ve büyük bir açılım yapacaksa, bunun ticari bir karşılığı da olacaksa niçin bu yol paralelinde, bu yolda bir demir yolu yapılmıyor? Buna bağlı olarak, bu Trabzon-Erzincan projesini hazır olan projeler arasında saydınız. Peki, bu Trabzon-Rize-Batum demir yolu ne oluyor, bununla ilgili bilgi verirseniz çok memnun olurum.

Son olarak da Rize’nin bu yılın hikâyesine dönen bir güney çevre yolu var. Ya, ne oldu, ne zaman bitiyor, çok ciddi problemler var. Yani, “Cumhurbaşkanının memleketi” falan diyoruz ama Rize’nin içi çok kötü, bu yol çok önemli bir yol, ne zaman bitecek, ne oluyor; bununla da ilgili bilgi verirseniz memnun olurum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Sayın Durmaz...

KADİM DURMAZ (Tokat) – Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

Sayın Bakanım, İstanbul Esenler Oto Garajı’nda yolcu taşımacılığı yapan otobüslerin çok ciddi bir sorunu var fazla kilometre yapmak, fazla ücret ödemekten. Bunların bir bölümünü öyle örgütlü güç bazlı dinlediğimizde, “Diğer köprü fiyatlarının artırılarak, buranın da makul seviyeye çekilerek böyle bir destekle bu orta yol bulunabilir mi, biz de bir kamu hizmeti veriyoruz?” diyorlar. Bir diğer çözüm önerileri de yeniden bunların ikinci köprüden geçişine yönelik bir çalışma olabilir mi? Ve ayrıca da müteahhit firmaya ya da yükleniciye on yıllığına verildiyse bu yirmi yıl ya da on beş yıl gibi bir süre uzatması yaparak -yap-işlet-devrette herhâlde yapılan bir şey- böyle bir düzenlemeyle bu normalleşebilir mi bu sorunları?

Bir diğeri Tokat Yeşilirmak üzerindeki Hasan Uğurlu Barajı’nda barajı dolduran alüvyonlu malzeme. Erbaa’da 30 tane toprak sanayi var, 3.500 kişi çalışıyor. 13 kilometre bir yol yapıldığında o barajın ömrünü uzatacak enerjiye de ihtiyacımızın olduğu bir dönemde bu 13 kilometrelik yolla bu toprak sanayi kaliteli bir malzemeyi... Diğer taraftan da yöresinde doğayı tahrip etmeden de sorunu çözmüş olacağız, katkınız olursa teşekkür ederim.

Ayrıca, Turhal’dan Tokat’a 40 kilometre civarında tren yolunun proje ihalesinin yarın yapılacağını öğrenmiş bulunmaktayım. Şahsınıza ve ekibinize de ayrıca teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ederim Sayın Durmaz.

Sayın Kalaycı...

MUSTAFA KALAYCI (Konya) – Teşekkürler Sayın Başkanım.

Birkaç sorum daha var Sayın Bakanım, epey sorum oldu ama. Konya dediğim gibi, yani en fazla ulaşım ağı olan il.

Şimdi, birinci sorum: Bu Konya-Alanya bölünmüş yol çalışmaları hızla devam ediyor, bunu görüyoruz. Orada Sarioğlan-Bozkır arasında bir 30 kilometre var Sayın Bakanım. Yani, oranın da bölünmüş yol ağına alınması isabetli olacak, böyle bir beklenti var. Yine, Bozkır-Seydişehir yolunun bölünmüş yol yapılması yönünde talep var, bunların ne zaman programa alınacağını hemşehrilerim bekliyor.

Otoyollarla ilgili hatırlarsınız, daha önce 2009 yılında şûrada son 2 proje kabul edilmişti, sonra 15'e çıktı. Kulakları çınlasın Sayın Başbakanımıza demiştim ki: "Sayın Başbakanım, haritayı önünüze alın, 15 tane çizik atın, Konya'ya değdirmeden atabilirsiniz tebrik edeceğim, takdir edeceğim." Maalesef otoyol projeleri içerisinde Konya yok. 2035 demişti Binali Bey, Sayın Başbakan, onun daha öne alınması talebimiz var. Özellikle, araç sayısı açısından da yoğun trafik olan Konya-Ankara ve Afyon-Akşehir-Konya- Ereğli güzergâhlarının otoyol olma kapasiteleri var. Bunların 2035 değil de daha önce yapılması gerekmekte, bunu programa almayı düşünüyor musunuz?

Son olarak da demiryollarıyla ilgili Konyalı sanayici ve ihracatçımız için limanlara ulaşım çok büyük önem arz ediyor, hızlı ulaşım. Bu anlamda, Konya-Karaman-Mersin projemiz yürüyor ama daha kısa sürede bitirilmesiyle ilgili çalışmalar var mı onu sorayım.

Yine, Konya-Antalya ve yine Konya-Kayseri-Nevşehir-Kapadokya bölgesini de içine alacak, bir yandan da turizm, özellikle de inanç turizmi açısından da önemli katkı sağlayacak demiryolu projesini daha öne çekmek mümkün değil midir?

Şunu da söylemeyi unuttum baştan: Sayın Bakanım, bizlerin her türlü katkısı, desteği her zaman için sizin yanınızda, bunu bilirsiniz, söylememe bile de gerek yok aslında.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Ben teşekkür ederim.

Sayın Demir...

NURETTİN DEMİR (Muğla) - Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakanım, Kaş-Denizli-Tavas ile Dalaman arasında bir önceki Başbakanımızın bir sözü vardı, böyle pankartlarla da yazmışlardı "Bu yolu yapacağız." diye, bununla ilgili bir çalışma var mı?

Fethiye-Göcek arasında 10-12 mahalle ve köyü bir kavşak... Bu özellikle Belen Pınarı'na sapılan yol duble yoluyla bölündü, vatandaşlar oraya sapmak için 1,5-2 kilometre gidip İnlince'den dönmek zorunda kalıyor. Daha önce Karayolları Genel Müdürümüzle de görüşmüştük bu konuyu, burada bir alt tünel çalışmaları olacağı söylenmişti ancak geçenlerde gittim ki sıcak asfalt başlamış. Acaba vaz mı geçildi bu çalışmalardan? Bu konuda bilgi almak istiyorum.

Fethiye-Çameli arasındaki bölünmüş yol, Çameli-Fethiye arası tamamlanacak mı? Çünkü Çameli'ne kadar yapıldı Denizli arasındaki yol.

Bunların cevabını rica edeceğim.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

Sayın Çakırözer...

UTKU ÇAKIRÖZER (Eskişehir) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakan, kurdaki artış 3'üncü havalimanı ve diğer kamu-özel sektör iş birliği projelerini nasıl etkiliyor maliyetlerini, şirketlerin finansmanına etkisi ne, vatandaşların cebinden çıkan vergilere etkisi ne olacak? Türk Hava Yolları zarar açıkladı ilk dokuz ayın sonunda, yıl sonu için nasıl bir

tablo öngörüyorsunuz, yeni önlemler var mı? Bazı uçaklar -biliyorsunuz- yere indirilmişti, seferleri durdurulmuştu. Kamyoncular 3'üncü köprüye yönlendirilmelerinden dolayı mağduriyet yaşıyorlar hem uzun olduğu nedeniyle hem de parasal olarak kendilerine epey yüksek bir maliyet getiriyor, başka modeller düşünülebilir mi zorunlu geçiş dışında?

Bir de Sayın Bakanım, yayın lisansı verme ve lisansı iptal etme yetkisi anayasal tek otorite RTÜK'te olmasına rağmen, TÜRKSAT, istemediği kimi yayınları -kamunun gelir kaybına uğraması pahasına- güya ticari gerekçelerle uydudan indirdi. Bu işlem hangi yasa ve hukuki temele dayanılarak, hangi yetki ile yapabildi? Bu tasarruf, anayasal güvence altındaki basın-yayın özgürlüğüne darbe değil midir?

Yine, TÜRKSAT'tan ucuza kapasite kiralayıp, bir yayınlık frekans alanını, yayın kalitesinin bozulması pahasına üç yayıncıyı kiralayan Googete Sale, RTÜK'ten lisans almadan bu işlemi yaptığı için RTÜK'ün TÜRKSAT'ı uyardığı, buna rağmen bitkisel ürün pazarlama amaçlı yayın kalitesi bozulan bu yayınlara uzun süre uyduda taşıdığı doğru mudur?

RTÜK'ün kapatma kararına yapılan itirazları mahkemeler reddetmesi ve bildirilmesi üzerine TÜRKSAT'ın uydudan indirmek zorunda kaldığı bu şirket sahiplerinin şimdi yeniden kapasite kiralayıp, aynı zararlı yayınlarla haksız para kazanmaya devam ettikleri doğru mudur?

RTÜK'e rağmen, haksız çıkar elde eden kişilere TÜRKSAT içinden kimi yetkililerin yardım ettiği, hatta, farklı şirket ismiyle TÜRKSAT'tan yeniden kapasite kiralayan bu şirketin uydu yayınlarına yeniden geçtiği ve haksız çıkar elde ettiği iddialarına ne diyorsunuz?

RTÜK'ten, bu nedenle TÜRKSAT'a bugünlerde yeniden önce sözlü, sonra yazılı uyarı geldi ise TÜRKSAT yönetiminin tavrı ne olacaktır?

RTÜK'e rağmen, çıkar odaklarıyla iş birliği yapan yetkililerin olduğu öne sürülen TÜRKSAT'ta herhangi bir idari inceleme, soruşturma var mı, bu konuda bir önlem alındı mı?

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

Sayın Öztürk, son soru...

CEMAL ÖZTÜRK (Giresun) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Sayın Bakanım, iki soru, iki talep...

Giresun çevre yoluyla ilgili proje ve ihale ne durumda? Birinci sorum bu. Tirebolu-Torul arasındaki yolumuz duble -çift gidiş geli- olacak mı ve Gümüşhane-Torul tren yolu Tirebolu'dan mı yoksa Trabzon üzerinden mi geçecek çünkü bölgede soruluyor bu, bu konuda bir karar verildi mi? Tarihi Erzincan-Gümüşhane ve Tirebolu üzerinden hep biz bunu duyuyorduk ama son günlerde bu tren yolunun Trabzon-Zigana üzerinden olacağı söyleniyor. Bunlar sorularım.

Taleplerimiz ise: İlim Giresun'da, Çanakçı ilçesi Karabörk beldesi ile Trabzon ilinin Şalpazarı ilçesi Şıhkıranı mevkiisi arasındaki yolun Karayolları ağına alınmasıyla ilgili çeşitli zamanlarda talepler Karayolları Genel Müdürlüğümüze ulaştı ama bu konuda bize mutlaka bakan talimatı olması gerektiğine ilişkin söylemler oldu. Bu önemli bir şey, iki ilin yayla yollarını değil de -orası iki belde gibi- iki ilin gerçekten Sis Dağı'nın etrafından birleşmesi için Çanakçı ilçesi Karabörk beldesi ile Trabzon'un Şalpazarı ilçesinin Şıhkıranı mevkiisi arasındaki yolun Karayolları ağına alınmasını istiyoruz; birinci talebimiz bu.

Ayrıca, Eğribel Tüneli için de teşekkür ediyoruz, hızla devam ediyor ama bağlantı yolunun da ihalesinin ne zaman yapılacağı konusunda bir diğer sorum.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Evet, değerli arkadaşlar, soru işlemi de tamamlanmıştır.

Sayın Bakan, süreye ihtiyacınız var mı, başlayalım mı?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Değerli Başkanım, “Süreye ihtiyacınız var mı?” dediyse arkadaşları bekletmiş olacağız ama beş dakika ara verelim mi, yoksa devam edelim mi?

BAŞKAN – Beş dakika ara verebiliriz, o yüzden sordum.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Ara verirsek iyi olur, ben de kısaca arkadaşlarla istişare yapayım.

BAŞKAN – Tamam.

Birleşime beş dakika ara veriyorum.

Kapanma Saati: 23.56



ALTINCI OTURUM

Açılma Saati: 00.06

BAŞKAN: Süreyya Sadi BİLGİÇ (Isparta)

BAŞKAN VEKİLİ: Mehmet Şükrü ERDİNÇ (Adana)

SÖZCÜ: Abdullah Nejat KOÇER (Gaziantep)

KÂTİP: Emine Nur GÜNAY (Eskişehir)

BAŞKAN – Değerli arkadaşlar, 7'nci Birleşimin Altıncı Oturumunu açıyorum.

Görüşmelerimize kaldığımız yerden devam ediyoruz.

Soru işlemi tamamlanmıştı.

Şimdi, görüş, eleştiri ve sorulara cevap vermek üzere Sayın Bakanım söz vereceğim.

Sayın Bakanım, sadece bir ricam var: Mümkün olduğunca önceliği hâlâ Komisyonumuzda olan arkadaşlarımıza verelim cevaplarda, değerlendirmelerde, süre kalırsa diğer arkadaşlarımızın sorularını, olmayanları da yazılı olarak arkadaşlarımıza, Komisyonumuza iletirse Bakanlığımız biz arkadaşlarımıza göndeririz.

Çok teşekkür ediyorum.

Sürenizi başlatıyorum.

KADİM DURMAZ (Tokat) – Sayın Başkanım, bakanlara sürede sınırlama olmasın.

BAŞKAN – Bakanımıza da sürede sınır var, Komisyonumuzun şeyi, biliyorsunuz.

Buyurun Sayın Bakanım.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Değerli Başkanım, özellikle teşekkür ediyorum hem sizlere hem değerli üyelere hem de Komisyona gelerek destek veren milletvekili arkadaşlara.

Gerçekten elbette ki ağırlıklı soru olmak üzere birçok görüş, öneri, eleştiri ortaya kondu ama biliyoruz ki her görüşün, her eleştirinin içerisinde yapıcılık var, bize katkı koyma amacı var. Bu konuda hepsinden ziyadesiyle yararlandığımızı, bundan sonraki iş ve işlemlerimizde de bunları gözeterek yol alacağımızı özellikle vurgulamak isterim. Belki cümlenin sonunda olsa daha doğrudu ama başında söyleyeyim. Bu anlamda, ben, Meclisimize, Komisyonumuza, diğer komisyonlara, her zaman bize verdikleri destekler için, Sayın Kalaycı özellikle zikrederek söylediler, “Yaptığımız her işte destek veriyoruz, destek vermeye devam edeceğiz.” dediler. Nitekim, bugün de gerçekten, görüşmelerin, uzunca bir süredir, yaklaşık yedi saattir süren görüşmelerin özellikle katkı verecek şekilde çok güzel değerlendirmelerle bu saate kadar gelmiş olması nedeniyle teşekkür ediyorum.

Çalışma arkadaşlarımız başta olmak üzere, tabii, Sayın Bakanımız, Değerli Müsteşarımız, Komisyon Başkanımız da burada, o da dâhil olmak üzere, Sayın Başbakanımız da dâhil olmak üzere ve geçmiş hükümetlerimiz, geçmiş başbakanımız da dâhil olmak üzere bu çalışmalarımıza katkı veren herkese teşekkür ediyoruz.

Ancak yine bir ifadeyi söylemek lazım ki, bütün bu projeleri yaparken sadece on dört yılı değerlendirmek belki doğru değil, daha uzunca bir süreyi değerlendirmek lazım. Bu ülkenin ulaşımı, erişimi anlamında her kim ki ne yapmışsa, her kim ki ne görüş ve öneri ortaya koymuşsa hepsine çok teşekkür ediyoruz.

Genel birkaç şeyi söylemekte fayda var.

Birincisi özellikle demir yolu ve kara yoluyla ilgili. Hâlâ kara yolu ağırlıklı çalışılıyor, demir yolu kıyaslanırsa hem yatırım ödenekleri anlamında hem projelerin bitirilişi anlamında kıyaslandığında demir yolunu ihmal ediyoruz gibi bir görüş ortaya çıktı. Ancak bununla ilgili şunu net söyleyebilirim ki: Kara yolu projeleri gerek kurplar nedeniyle gerek eğimler nedeniyle çok daha çabuk hazırlanabiliyor. Ancak demir yolu projelerinin ve güzergâhlarının belirlenmesi çok daha uzun süre alıyor. On dört yıldır demir yolu projelerine başlamış olduğumuz hâlde birçok projede yeni yeni ilerleme sağlayabiliyoruz. Dolayısıyla demir yollarını bitirmek kara yollarına kıyasla biraz daha zaman aldığı için, aynı şekilde, birçok ödenek aktarmamıza rağmen biz demir yolu sektöründe bu zamana kadar bırakın, ilave ödenek almayı zaman zaman ödeneğini harcayamadık bu dediğim zorluklardan kaynaklı olarak. Ama herkesin bilmesi lazım ki demir yolunu çok önemsiyoruz, bu anlamda yol alıyoruz.

Yine, sunumda bir saate sıkıştırılmı derken tabii, denizcilik sektörünü de nispeten ihmal etmiş gibi gözüktük ancak sunumda ihmal ettik, yaparken kesinlikle ihmal etmiyoruz, herkesin bilmesinde fayda var. Özellikle denizcilik sektörü özel sektör ağırlıklı çalışıyor. Dolayısıyla bizim yaptığımız projeler kapsamında az ödenek harcanmış gibi gözükmekle birlikte deniz yolu sektöründe yapılan işlerin çok daha fazla, çok daha büyük olduğunu vurgulamakta fayda var.

Hemen önümdeki notlardan başlayayım, sonra sırayla gideceğim.

Sayın Çakırözer'in TÜRK TELEKOM'la ilgili sorusu vardı. Bu soru son günlerde gündemde çok yer alıyor. Onun için şunu söylemekte fayda var: Türk TELEKOM ortaklarından "Hariri ailesi" dendi veya "Oger TELEKOM" denebilir. Bunların borcu şirketin, Oger'in kendi meselesi, TÜRK TELEKOM'un meselesi değil. TÜRK TELEKOM'un işleyişini, mali durumunu özellikle etkilemediğini vurgulamakta fayda var.

Yine, TÜRK TELEKOM'un kredibilitesi ve mali durumu gerçekten çok kuvvetli bir şirket. Buna rağmen ortakların kendi borçlarının ileride TELEKOM'a sorun yaratmaması ve TÜRK TELEKOM'un korunması amacıyla biz de bütün adımları etap etap yakından takip ediyoruz çünkü şirket ve kurum ülkemiz için çok önemli. Olası çözüm önerilerini, alternatiflerini de değerlendirirken TÜRK TELEKOM'un menfaatlerini ve dolayısıyla gelecekte bize devredilmiş olacak olan şirketin menfaatlerini korumak adına biz her türlü takibi, işi ve işlemleri yapıyoruz, yapmaya da devam edeceğiz.

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Yani gelecekte bize devrediliyor.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANİ AHMET ARSLAN (Kars) – Hayır, zaten on sene sonra süre doluyor, şirket bizim ve şirketin devredildiği anda da o güne kadar yapması gereken yatırımları yaparak günün teknolojisine uygun olarak sistemini ve hayatiyetini devam ettirmesi lazım. Bunların takibini özellikle yapıyoruz. Aksi takdirde mevcut durumuyla devam ederse on sene sonra göreceli olarak diğer şirketlere göre çok daha geride kalmış olacaktır. Bunun takip edildiğini özellikle vurgulamak isterim.

Ve yine, birçok arkadaşımız, Sayın Kuşoğlu başta olmak üzere, 2015 yılı Sayıştay denetiminin bulgularından bahsettiler. Bu konuda Sayıştayımıza da Sayıştay çalışanlarımıza da teşekkür ediyoruz, gerçekten yol gösterici öneriler, tespitler yapıyorlar. Özellikle beş önemli tespit vardı ana hatlarıyla sayarsak; bunların bir tanesi, Bakanlığın 2015 yılı hesaplarına ilişkin denetim raporunda yer alan bulgulardan döner sermaye işletmesinin sermaye artışının muhasebeleştirilmesiyle ilgili işlemlere yönelik önerilerdi. Bunların tamamı gerçekleştirildi, bugün itibarıyla bitmiş durumda.

Taşınmaz kayıtlarının düzeltilmesi için bir ekip oluşturuldu. Kayıtlar tek tek elden geçirilerek düzeltiliyor ve bu yıl sonuna kadar tamamlanmış olacak. Ana bulgular olarak ikincisi de böylece yıl sonunda bitmiş olacak.

Geçici kabulü yapılan yatırımların hepsinin elden geçirilmesi ve varlık kayıtlarına kayıt yaptırılması talebi vardı. Bunların tamamı tamamlanmıştır bugün itibarıyla.

Yine, yap-işlet-devret modeli kapsamında Bakanlığımız tarafından yürütülen yat limanlarında verilen talep ve alım garantisinin bulunmadığını özellikle vurgulayalım. Bu kapsamda Avrasya Tüneli'yle ilgili işlemlerde muhasebe kayıtları bugün itibarıyla yapılmış durumdadır, bunu da söyleyelim.

Yine, duran varlıkların amortisman kayıtlarında önerileri ve eleştirileri vardı Sayıştayımızın. Buradaki işlemler de yine Sayıştayın talepleri doğrultusunda veya önerileri doğrultusunda tamamen düzeltilmiştir. Bunları özellikle vurgulayalım. Sonra uygun görürseniz arkadaşların sorularına tek tek cevap vereceğim. Arkadaşlarımızın bana yetiştirebildiği cevaplar var ama her soruya cevap verelim dersek -çünkü görüş ve önerilerin bir kısmı ağırlıkla soru içerikliydi- belki saatler alabilir, cevap veremediğim soruların hepsini yazılı olarak değerli Başkanlığımıza iletacağız. Sizin aracılığınızla bütün arkadaşlarımıza iletmiş olacağız.

Sayın Günal ilk söz almışlardı. Alanya Doğu Çevre Yolu'nu sordular. İhalesi yapılmış ve sözleşme imzalanmıştır. Projenin diğer detayları var, gerek yok, sorunun cevabı belli. Sözleşme imzalandı, zira soru buydu.

Yine, Alanya-Antalya yolundaki köprülü kavşakları sormuşlardı. Antalya-Serik arasında 13 adet köprülü kavşak tamamlanmış. Özellikle Manavgat geçişinde 4 adet, Alanya geçişinde 2 adet köprülü kavşak projeleri tamamlanma aşamalarında. Projeler tamamlanır tamamlanmaz da ihalelerini gerçekleştireceğiz.

“Eskişehir-Antalya ve Konya-Antalya projeleri ne durumdadır?” diye sormuşlardı. Eskişehir-Afyonkarahisar arası 1/25.000'lik güzergâh çalışmaları tamamlanmak üzere. Afyonkarahisar-Burdur proje hazırlanması için sözleşme imzalanma aşamasındayız. Burdur-Antalya kısmı için de, hakeza, yine sözleşme imzalama aşamasındayız projelerle ilgili.

Kayseri-Nevşehir-Aksaray-Konya-Antalya yeni demir yolunu sormuşlardı. Burada da Kayseri-Aksaray arası için 1/5.000 ölçekli plan profil çalışmaları devam etmekte, Aksaray-Konya arası 1/5.000 ölçekli çalışmalar ve sondaj çalışmaları devam etmekte; Konya-Seydişehir kesimi için 1/5.000 ölçekli çalışmalar ve sondaj çalışmaları aynı şekilde devam etmekte, Seydişehir-Manavgat'ta da aynı şekilde 1/5.000 ölçekli plan profil çalışmaları ve sondaj çalışmaları devam etmekte.

Özellikle millî iletişim sisteminin geliştirilmesiyle ilgili önerileri vardı. HAVELSAN ve TÜBİTAK ULAKBİM'le millileştirilmiş iletişim sistemi Pardus'un kurulması kurumsal dönüşümü için eylül ayında iş birliği protokolü imzalanmış durumda. Bunun diğer kamu kurum ve kuruluşlarına yaygınlaştırılması çalışmalarımız devam ediyor.

Antalya Havalimanı'nda güvenlik görevlileriyle ilgili sorusu vardı Sayın Günal'ın. Özellikle işletici firmanın güvenlik hizmetlerini yürüten Securitas firmasının çalışanlarının FETÖ bağlantısı nedeniyle işten çıkarılmalarının ve hiçbirine tazminat ödenmemiş olup bu konuda yapılacak işleme esas uygulama için...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – ... Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığımızla da konuşup onların görüşleri doğrultusunda gereğinin yapılması için takipçisi olacağız.

Yine, “Para trafiğiyle ilgili MASAK’la ilişkiye geçilmeli, kara para trafiği PTT’nin işlemleri üzerinden yapılmamalı.” önerileri vardı. Özellikle PTT’nin 5549 sayılı Suç Gelirlerinin Aklanmasının Önlenmesi Hakkında Kanun’un yanı sıra ilgili yönetmelik uyarınca da yükümlülüklerini eksiksiz yerine getirdiğimizi... Bu çerçevede uyum programının yanı sıra uyum politikasını, izleme ve kontrol, eğitim, risk yönetimi ve iç denetim prosedürlerini hazırlayarak MASAK’la koordineli bir şekilde çalışmaktayız. MASAK’ın belirlediği tüm kriterlere de titizlikle uyulmakta. 15 Temmuz sonrası iş birliği içerisinde olduğumuz tüm sözleşmeler de MASAK tarafından denetimden geçirilmiştir.

Yine, “Kâr oranları neden düşüyor? Yeni projeler, yeni yatırımlar mı yapıyorsunuz ya da yönetimden kaynaklı bir sıkıntı mı var?” demişlerdi, PTT için söylüyorum. PTT’nin her geçen gün kârlılığını artırarak dünya markası yolunda ilerlediğini özellikle vurgulamak isterim. 2013 yılında 64 milyon, 2014 yılında 287 milyon, 2015 yılında 425 milyon kâr elde edilmiş. Özellikle 2006 yılında asgari ücretteki yüzde 30’luk artıştan kaynaklı bir ek maliyet gelmiş oldu ancak sene sonunda tabii rakamlar çıkacak. PTT kamuya yük değil, gerçekten kamuya kaynak sağlamış durumda. Bu anlamda 2015 yılında 602 milyon, 2016 yılı Kasım ayı itibarıyla da yaklaşık 609 milyonluk kamuya kaynak aktarmış.

Sayın Günal’ın kamu entegre veri merkezleri konusunda yapılanlarla ilgili soruları vardı. Kamu kurumlarının veri merkezlerinin birleştirilmesine yönelik Ulusal Kamu Entegre Veri Merkezi Projesi’ni başlattığımızı zaten söylemişim. Fizibilitesini de inşallah aralık ayında bitireceğiz. Dolayısıyla 2017’nin ilk çeyreğinde yapım işlemine başlayacağız. Dolayısıyla 2018’de de bitirerek faaliyete geçmesini öngörüyoruz.

Doğrusu, Sayın Günal çok soru sormuşlar ama yine de cevap verelim. Siber güvenlik alanında yapılanlarla ilgili soruları vardı. Söylemişim Siber Güvenlik Kurulunun oluşturulduğunu, özellikle Ulusal Siber Olaylara Müdahale Organizasyonunun oluşturulduğunu. Ulusal Siber Olaylara Müdahale Merkezi ve siber olaylara müdahale ekiplerinin kurulduğunu ve bu ekip sayısının bugün itibarıyla 515’e çıktığını da söylemişim. Biraz daha ayrıntısı var ama yani özellikle bu konuda biz gerekli çalışmaları yapıyoruz.

Ulusal Siber Olaylara Müdahale Merkezinin BTK bünyesinde çalışmalarına devam ettiğini de bir başka sorusuna cevap olması hasebiyle söylemiş olayım.

Bence Sayın Günal’ın sorularına özetle böyle cevap vermekte fayda var.

BAŞKAN – Sayın Bakanım, önceliği burada olan arkadaşlara verirseniz çok iyi olur.

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

Şimdi, Sayın Başkanım, sizin dediklerinize uygun devam etmiş olalım. Özellikle, Sayın Temizel’in -burada olmamakla birlikte- önemli bir iki tespiti vardı. Uygun görürseniz ayrıntılara da girmeden direkt buradan cevap vermiş olayım.

Geçiş garantisi ile krediler için verilen borç üstlenim garantisinin birlikte devam ettiği şeklinde bir görüşleri oldu. Hâlbuki borç üstlenim anlaşması bizim adımıza yapılan, kamu-özel iş birliğiyle yapılan işler kamu adına yapılıyor ve asgari yüzde 20 öz kaynak istiyoruz. Dolayısıyla, herhangi bir şekilde iş sekteye uğrar da devralmak durumunda kalırsak bu en az yüzde 20 olan öz sermayesini zaten

vermiyoruz, ona âdeta el koyuyoruz. Onun dışında kalan kredileri de işin devamı mahiyetinde biz üstlenip işi devam ettiriyoruz. Geçiş garantisi ise iş bitip işletmeye girdikten, dolayısıyla borç üstlenim anlaşmasına ilişkin kısım bittikten sonra devreye giren bir şey. Bunu söyleyeyim.

Yine, “16 liman için ne kadar garanti verdiniz?” dediler. Yap-işlet-devret modeliyle yaptığımız özellikle marinalar olmak üzere bu tip işlerde kesinlikle garanti vermiyoruz. Ayrıca, yapılan işler kapsamında da... Çünkü, orada süreyi biz belirliyoruz “Yirmi beş yıl” deyip. Dolayısıyla da kirayı yarıştırıyoruz, ilave kira alıyoruz. Onu da özellikle söylemekte fayda var.

Çandarlı Limanı'nı özellikle söylediler, dediler ki: “Bağlantı yolları, ulaşım olmayınca Çandarlı Limanı elbette ki verimsiz olur.” Zaten ben sunumda da söylemiştim, Çandarlı Limanı'nın ilave otoyol bağlantısını yapmak üzere bugün itibarıyla ihale ilanına çıktık. Ayrıca, demir yolunu da buraya kadar uzatacağız ki Çandarlı Limanı ve o bölge çok daha ekonomik ve verimli olarak çalışsın diye.

Diğerlerine, sizin de söylediğiniz gibi, yazılı olarak cevap veririz.

Sayın Bekaroğlu'nun çok güzel tespitleri vardı. Özellikle, dediler ki: “Saklamak istediğiniz kısımları saklıyorsunuz.” Doğrusu, Sayın Bekaroğlu, geçmişte Ulaştırma Bakanlığının sunumlarının burada yaklaşık üç saat sürdüğünü biliyorum. Ben arkadaşlara da ısrarla ve ısrarla dedim ki: “Komisyonun gündemi bu kadar meşgulken üç saat değil, biz en fazla bir saatte sunum yapalım. Dolayısıyla, geriye kalan kısımlara gerekirse soru-cevapta cevap veririz.” Söylemiştiniz “Demir yolu, kara yolu tercihleri niye böyle?” Onu genel açıklamada söyledim. Deniz yoluyla ilgili de özellikle yine ödenekler burada az gözükmekle birlikte, bilginize arz edeyim ki biz tabii kara yollarını özellikle kamu olarak biz yapıyoruz ama deniz yolunu da artık özel sektör yapıyor, büyük limanlar hariç.

Bu arada Mersin'in de cevabını vermiş olayım. Çandarlı, Filyos'u yaptığımız gibi Mersin'de de yine ilave bir konteyner limanı çalışmamız var. Yalnız, oradaki mevcut kapasite şu an tam dolu kullanılmıyor. Biraz ona bağlı olarak onu da yapacağız. Deniz yoluyla ilgili, ben ülkemizin coğrafyadaki ulaştırma koridorlarını verirken söylemiştim. Muhtemelen orayı ben hızlı geçtim diye gözden kaçmış olabilir. Deniz yolunu çok önemseyeceğimizi, kara yolu, demir yoluyla entegre olması gerektiğini, hem Karadeniz'den hem Akdeniz'den hem de Süveyş'i de geçerek daha güneye deniz yolunun ulaştırma türlerini entegre etmek adına çok önemli olduğunu özellikle vurgulamış olayım. Yalnız, bir sıkıntımız var: Deniz yolunu başka arkadaşlar da söyledi. Geçmişte Karadeniz'de Karadeniz'e paralel taşımacılık vardı, doğru. İşte, o gün demir yolu çok daha yavaş gidiyor, kara yolları bu seviyeye gelmiş değil dolayısıyla deniz yoluyla taşımacılık söz konusuydu. Ama, biliniz ki özellikle akademisyenlere yaptırdığımız çalışmalarda Değerli Hocam, paralel taşımacılık -denizcilikte uygulamalarını da yaptık-kesinlikle fizibil çıkmıyor ve tercih de edilmiyor. Biz İstanbul-İzmir arasında bir süre gemi çalıştırdık ki orası Karadeniz'le kıyaslarsanız çok daha kullanılabilir bir güzergâh olmasına rağmen ne yazık ki yolcu bulamadık. Dolayısıyla, karşılıklı geçişlerde kesinlikle tercih edilen bir yol ki kabotajda yılda yaklaşık 164 milyon yolcu taşıyoruz şu an. Ama, paralel taşımacılığa ne yazık ki tercih edilmiyor, onu söyleyeyim.

Yine, ölümlerle ilgili rakamlar verdiniz. Tespitleriniz yüzde yüz doğru Değerli Hocam. Rakamları yan yana koyarsanız artış var. Ancak, özellikle ağı düşünürseniz ve oluşan trafiği düşünürseniz yani yolculuk ve kilometreyi çarpıp bunu düşünürseniz geçmişe göre yarı yarıya bir azalma var. Çünkü, yolculuk sayıları çok çok arttı.

Bir şey daha: Özellikle Avrupa Birliği böyle hesaplıyor. Geçmişten beri bugüne kadar ülkemizde kaza anındaki ölümler istatistik olarak tutuluyordu. Ancak, Avrupa Birliği müktesebatı çerçevesinde kazadan sonraki bir ay içinde de o kazadan kaynaklı bir ölüm gerçekleşirse onlar da istatistiklere

katılmaya başladı. Dolayısıyla, istatistikler bundan kaynaklı yüksek gözüküyor. Geriye dönük olanları da dönüp aynı yöntemle kıyaslarsanız kesinlikle yolculuklar çok arttığı için... Yolculuklar yüzde 100'ün üzerinde artmış ancak ölüm oranları buna kıyaslarsanız çok daha düşük.

Değerli Komisyon Başkanımız söylediler. Burada tabii hedefimiz ve amacımız, kesinlikle çok daha aşağı düşürmek çünkü her bir insanımızın hayatı parayla ölçülmeyecek derecede önemli. Bunun gereğini özellikle yapıyoruz. Onu söyleyeyim.

Yine, tabii, "Cumhurbaşkanımız çevrecileri düşman gibi görüyor." diye bir ifadeyi siz kullandınız. Başka yerlerde de hep bu çevreciliğe vurgu yapıldı. Bizim söylediğimiz şu: Biz bütün projelerde gerçekten çevrecilik boyutunu önemsiyoruz. Zira, özellikle karbondioksit emisyonundan kaynaklı salımı azaltmamız bile başlı başına çevrecilik anlamında çok çok önemli ve yine birçok arkadaşımız söyledi, gerek Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nün olduğu köprü yolunda, -herhâlde yaklaşık 148 kilometre yol, artı bağlantı yollarıyla birlikte 225 kilometredir- üçüncü havalimanında kesmek zorunda kaldığımız veya yer değiştirdiğimiz ağaç toplamı 384 bindir. Bu, Çevre ve Orman Bakanlığımız, dolayısıyla Orman Genel Müdürlüğü marifetiyle yaptığımızdır. Ancak, buna karşılık her iki projede bugüne kadar diktiğimiz ağaç sayısı 5 milyondur. Projelerin sonunda da 9,5 milyon ağaç dikeceğiz buna karşılık. Yani, özellikle çevre hassasiyetini belirtelim.

Yine, herkes biliyor, üçüncü havalimanı, geçmişte kömür ocaklarının olduğu bataklıklarken şimdi o çevreyi de inşallah yeşillendiriyoruz. Onunla da kalmıyoruz, biraz daha yeşil alanı artırmaya devam ediyoruz.

Limanlar konusunu burada da söyleyeyim: Tabii, bugün 175 liman var, sadece bunun 7 tanesi devletin. Geriye kalanlardan devletin varsa da işletme hakkı devredilmiş durumda. Özel sektör yaptığı için rakamlarda küçük gözüküyor. "Denizcilikte niye olmuyor?" diye bir görüş vardı ama marinalarda özellikle bunu çok yaygınlaştırdık. Özel sektörün zaten yapabildiği yerlerde bu işleri biraz daha diğer alanlara kaydırmaya çalışıyoruz.

Sayıştayla ilgili tespitleriniz vardı. Onu özellikle vurguladım toptan cevap verebilmek adına.

Fındıklı-Ardeşen örneklerinde olmak üzere, balıkçı barınaklarındaki kişilerin kullanımından bahsettiniz. Tabii, bunu yine Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığımızın cevaplaması adına onlardan da ricacı olacağım ama şunu vurgulamakta fayda var: Bir kooperatife kiralanıyor, Su Ürünleri Kooperatiflerine. Ne yazık ki Su Ürünleri Kooperatifleri üyelerinin bir kısmı bu yola tevessül ediyor, hatta dönüp kendi aralarında devir yapıyorlar. Bu bizim de, açıkçası, engellemeye çalıştığımız bir durum. Onu da bilgilerinize özellikle arz etmiş olayım.

Bilmiyorum, Sayın Hocam'ın sorularından atladığım oldu ama... Trafik kazalarını söyledik, Sayıştay raporlarını söyledik, balıkçı barınaklarını söyledik. Sayın Hocam, daha sonraki sorularınız var ama onları eğer arkadaşlar yetiştiremedilerse tek tek söyleyelim. "Yatırımlarda tercihiniz kara yolu." dediniz, onun cevabını nispeten verdim.

Karadeniz'de limancılığın geliştirilmesi yönünde ifadeleriniz vardı. Değerli Hocam, özellikle Karadeniz limanlarındaki doluluk oranları ne yazık ki istediğimiz aşamaya gelmiş durumda değil. Ancak, buna rağmen, gerek Karasu gerek Filyos limanlarından bahsettik çünkü o bölge için çok çok önemli. Bunun dışındakileri özel sektör yapıyor. Bu konuda biz de gerekli destekleri veriyoruz.

"Facebook, Twitter yasağı bize yakışmıyor." dediniz, birçok arkadaşımız söyledi. Tabii, gerek cumhuriyet savcılıklarının gerek mahkemelerin gerek BTK'nın söz konusu yasa dışı içeriklerle mücadelesi çerçevesinde zaman zaman engellemeler olabiliyor. Buna çocuk cinsel istismarı, müstehcenlik, kumar gibi siteler de dâhil olmak üzere. Ancak yine kişilerin hayatının gizliliği ve

kişisel hakların ihlali konusunda da zaman zaman mahkemeler karar veriyor. Özellikle millî güvenliğe, kamu düzenine suç işlenmesinin önlenmesine yönelik yapılan işlemlerde de tabii mümkün mertebe insanımızı mağdur etmemek için olağanüstü bir gayret sarf ediyoruz. Ama kamu güvenliğini, kamu düzenini çok çok önemseydik; örnek gösterdiğimiz ülkelerin başında Fransa geliyor. Fransa’da da bu tip uygulamaların yapıldığını -sadece Fransa’yı örnek verdim- birçok ülkede bunların yapıldığını söylüyoruz ama önemli olan bu düzeni sağlarken insanımızı en az olumsuz etkileyecek uygulamaları yapmaktır.

Rize-Artvin havalimanında siz söylediniz “Bin gün öngörmüşünüz, yedi yüz elli gün olmaz mı?” Tabii, özellikle geçmişten beri gelen bir süreç var çünkü biz başlangıçta “yedi yüz elli gün” deyip bin günde bitirse burada gerçekten yükleniciye haksızlık etmiş oluruz çünkü ceza yazmak zorunda kalırız. Ama biliniz ki, bütün projelerimizde yapmaya çalıştığımız şudur: Verdiğimiz günden itibaren yüklenicileri sıkıştırıp çok daha erken bitebiliyorsa bitirmeyi hedefliyoruz. Orada da iki şeyi gözetiyoruz Değerli Hocam, çünkü ya kamu yararı gözeterek, sosyal fayda gözeterek bir projeyi yatırım programına koymuş oluruz ya da katma değer oluşturacağını düşünerek yatırım programına koymuş oluyoruz. Hangi amaçla olursa olsun, bir an önce bitmesi, hizmete girmesi, ister sosyal sorumluluk çerçevesinde ister katma değer oluşturması anlamında önemlidir. Bunun için hiç şüphemiz olmasın ki sürenin kısaltılması adına biz de olağanüstü bir baskı kuracağız ama sadece şunu söylemekte fayda var: Ordu-Giresun Havalimanı yaklaşık üç yılda bitti. Ordu-Giresun’la kıyaslarsanız buranın derinliği çok daha fazla. Yine sorunuzun diğer kısmına da böylece cevap vermiş olayım. Yaklaşık 85 milyon ton dolgu malzemesi kullanılacak çünkü diğeriyle kıyaslarsanız çok daha büyük. Dolayısıyla, bu sürenin çok uzun olmadığını da özellikle böyle büyük ve önemli bir proje için ortaya koymakta fayda var. Yine özellikle ham madde üretim ruhsatı olarak kullanılacak taş ocakları konusunda Maden İşleri Genel Müdürlüğünden de ilgili kurumlardan da gerekli izinleri alıyoruz ve tabii, elbette ki taş ocaklarının heyelana sebep vermemesi de o bölge için çok çok önemli bunu da kesinlikle gözettiğimizi özellikle arz etmek isterim.

Değerli Hocam...

MEHMET BEKAROĞLU (İstanbul) – Rize güney çevre yolu...

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Rize güney çevre yolunu Değerli Hocam, yine burada yetiştiremediler belki ama yaklaşık bir ay önce ben geldim, bütün güzergâhı da tek tek gezdim. Orada tıkanan birkaç yerde izinlerle ilgili işlemleri de bitirdik. Gerçekten bitirilmesi Rize’nin de trafiğini ve şehir içi trafiğini özellikle çok daha rahatlatacak. Bu konuda emin olunuz ki bizzat geldim. Yani genel müdür birçok kez gitti ama ben de gittim bizzat gezdim, orayı bitirmeyi öngörüyoruz.

Osman Aşkın Bak arkadaşımız herhâlde ayrıldı. Teşekkür ediyoruz güzel ifadelerinden dolayı.

Bülent Kuşoğlu Bey, “Rahatsızım gitmek durumundayım.” dedikleri için müsaade ederseniz Bülent Bey’in sorularına da birkaç tane şeyi söyleyeyim. Özellikle Sayıştayla ilgili çok önemli kayıtları ortaya koydular, cevap vermiştim zaten. Sistem kurulması gerektiği, bir sistem çerçevesinde çalışılması gerektiği konusunda yüzde 100 haklılar, yapmaya çalıştığımız budur, bunu yapmaya çalışıyoruz.

Buradan devam edeyim. Özellikle siber saldırılarla ilgili soruları oldu. Az önce genel ifadeleri kullanırken söylemiştim ama burada da söyleyeyim. Mesela 8-14 Temmuz haftasında 183 adet siber saldırı olmuş ancak daha sonraki dönemlerde aşağı yukarı 2,5 kat artmış durumda. 5-11 Ağustos haftasında 407 adet, 12-18 Ağustos haftasında 753 adet olmuş ve eylül-ekim aylarını da düşünürsek

haftada ortalama 500 siber saldırı olmakta. Özellikle ulusal siber olaylara müdahale merkezi marifetiyle de uyarıların dışında bizzat 622 siber olaya da bizzat müdahale edilmiş. Buna cevap vermiş olalım Sayın Kuşoğlu'na.

Sayıştayla ilgili konuları söylemiştim, onu geçmiş olayım. Tabii, başlangıç ödenekleri ve yıl sonu ödenekleri genelde eleştirildiğimiz, tartışılan bir konudur. Ancak şöyle ki: Yıl içerisinde yatırım programına aldığımız ciddi sayıda proje oluyor ve özellikle kamu kaynağı oluştuğça, biz Kalkınma Bakanımızdan ve Maliye Bakanımızdan ilave bütçe alabildikçe yıl içerisinde yaptığımız çalışmaları hep artırmanın, proje stokunu bir an önce bitirmenin gayreti içerisindeyiz. Bu konuda Sayın Temizel söylediler, “Bu rakamlarla bu kadar projeyi bitirecekseniz bravo! Hatta iki mislini verelim.” dediler ama tabii hedefimiz bu ödeneklerle ortalama dört yılda projeleri bitirebilmek ve sosyal faydasını sağlamak.

Yine yapmaya çalıştığımız bir başka bir şey. Özellikle Bakanlığımızın diğer kurumlarında da harcanamayan bir bütçe varsa onu da aktararak Karayolları ve Demiryolları Genel Müdürlüklerimizdeki projeleri bitirmeye çalışıyoruz.

“Ödenek olmadan çalışma yapıyorsunuz.” dendi. Zaten önemli olan başlangıçta projelerin yüzde 10'u kadar ödenek olmasıdır. Bu yüzde 10 ödenek olduktan sonra ihalelerini yapıyoruz. Ondan sonra da iş yapılıyor. Yapıldıkça da ödenek temin edilerek harcama yapılıyor. Önemli olan yatırım programında olması, ister münferit projelerde olsun, ister global projelerde olsun.

Yine Sayın Kuşoğlu, burada yok ama önemli bir şey vardı. Dediler ki, benim ağzımdan: “Bütün projeleri KİK'e bağlı olmadan ihale yapalım.” Böyle bir demecimin olduğunu söylediler. Ben bunu böyle söylemedim. Ben dedim ki: “Elbette ki özellikle kamu güvenliğini gerektiren istisna kapsamında olan projeler hariç Kamu İhale Kanunu günümüz şartlarına bağlı olarak revize edilmesi gerekiyorsa bunu yapabilmemiz lazım. Bunun da eleştirilmemesi lazım. Çünkü eğer kanunun revizesiyle projeleri daha başarılı yapabilecekseniz, süreci daha başarılı yürütebilecekseniz bunun yapılması lazım. Aksi takdirde ‘Ya biz Meclisin huzuruna gitmeyelim, biz komisyonun huzuruna gitmeyelim, eleştiriliriz.’ diye düşünürsek çok daha hızlı, çok daha verimli süreçleri yürütemeyiz.” anlamında bir ifadeydi. Muhtemelen gazeteler ya cümlenin sadece bir kısmını gazeteci arkadaşlarımız işlediler. Bu, böyle anlaşıldı, öyle olmadığını özellikle vurgulamak isterim.

Şeyle ilgili arkadaşlar cevabı çıkarır, veririm. Araç alımı mı, leasing yöntemi mi? Ama daha önce yapılan bir çalışmadan biliyor ki leasing veya kiralama yöntemi, özellikle bakımlı, tutumlu her zaman hizmete hazır olması anlamında çok daha verimli bir yöntem.

“İstanbul yeni havalimanında işler neredeyse durdu.” şeklinde bir ifade vardı. Özellikle vurgulamak isterim ki, bugün itibarıyla fiziki gerçekleşme oranı yüzde 39 ve yaklaşık 3 vardiya 20 bin kişi çalışıyor. Bunu vurgulamakta fayda var ve bugüne kadar 2,5 milyar euroluk kısmı kullanılmış, finansmanla ilgili herhangi bir sıkıntı söz konusu değil.

Yine bir çok arkadaşımızın sorusuydu, o yüzden buna da buradan cevap vereyim. “Özellikle İstanbul'a çok ödenek aktarılıyor, diğer yerlere aktarılmıyor, niye daha başka illere de aktarılmıyor?” düşüncesi vardı.

Sayın Başkanım, özellikle ben baştan bir fotoğraf ortaya koymuştum, ülkemizin Avrupa ile Asya arasındaki ulaştırma koridorlarını birbirini bütünleyecek şekilde yapmamız gerekir demiştim. Tabii, doğuya gittikçe 4-5 hat ana koridor oluşuyor ama İstanbul'a gelince özellikle Anadolu'dan Avrupa'ya çıkışta tek boğazda çıkışıyorsunuz. Hâl böyle olunca da 7-8 ilde yaptığınız koridor kesişmesi İstanbul'da bir araya toplanıyor. İstanbul'un böyle bir özeli var, bir.

İkincisi: Biz tabii, burada özellikle büyük projeleri örnek olsun diye veriyoruz. Böyle verince de sadece İstanbul projelerini vermiş oluyoruz ama biliyoruz ki, 81 ilde özellikle nüfus başına oranlarsanız, yaptığımız yatırımlar İstanbul'dan geri kalmıyor.

Üçüncüsü de: Yine yap-işlet-devret modeli de dâhil olmak üzere büyük projeleri, tabii, talebin yoğun olduğu yerlerde yapıyoruz. Ülkemizin diğer yerlerine daha doğruya doğru gittiğinizde yeteri kadar talep olmamasına rağmen biz kamu kaynaklarıyla yatırım yapıyoruz ki, hem bölgeler arası kalkınmışlık farkını giderelim hem de o bölgede biz arzı yapalım, arz devamında talebi getirsin. Yoksa, yap-işlet-devret modelli projede “Ben arzı yapayım, sonra nasıl olsa talebi getirir.” dersek orada doğrusu başarılı olamayız. Onu da özellikle vurgulamış olayım.

Sayın Beyribey, Kars Lojistik Merkezini soru olarak sordunuz. İhalesi yapıldı, değerlendirmeleri özellikle yapıyor; onu vurgulayım. Tabii, onun dışında da güzel şeyler söylediniz, çok teşekkür ediyoruz. Özellikle, bize iltifatlar yaptınız ama iltifatlar aynı zamanda omuzlarımızı yeni sorumluluklar yıkıyor, onu da söylemiş olayım.

Sayın Öztrak “Havacılık sektöründe bugüne kadar verilen garantiler ne kadardır?” dediler. Havacılık sektöründe bugüne kadar 17 tane kamu-özel iş birliği projesi hayata geçirilmiş, 7 adedinde yolcu garantisi verilmiş. Bu garantilerin bütün projelerdeki toplam miktarı 93 milyon yolcu, buna karşılık, devletten firmalara bugüne kadar 40 milyon euro ödenmiş garanti kapsamında ancak garanti üzeri gerçekleşen yolcu sayıları nedeniyle de 411 milyon euro gelir elde etmişiz.

Yine, “YİD projelerinde KDV muafiyeti firmalara avantaj getirdi mi?” diye söylediler. Şunu söyleyelim: Görevli şirkete yapılan bildirimde KDV muafiyetinin getirdiği yatırımın özellikle yatırım yükündeki azalma –işin sonunda tabii- hesaplanarak işin sözleşme süresinden düşüleceği sözleşmemizde var; bunun gereği yapılacaktır. Mevzuat değişikliğinden kaynaklı olarak şirkete bir avantaj getirmesi söz konusu değil. Tabii, bizim sözleşmemizdeki o diğer yükümlülükler bilinmeyince onları atladık gibi zannediliyor. Onu özellikle vurgulamış olayım ve buradaki arkadaşlara devam edeceğiz demiştik.

Mikail Arslan Bey birçok şey ortaya koydular. Özellikle, Kırşehir Çevre Yolu'nun yapımının 2017'de başlanması konusu vardı. Bölünmüş yol sınırındaki yolun proje çalışmaları tamamlanmış, yol güzergâhının geçtiği kamulaştırma koridorunun imar tadilatıyla birlikte... Tabii, özellikle, kamulaştırmanın imar tadilatı belediye tarafından çözülecek, çözüldükten sonra da yatırım programına alınarak yapılmasını zaten daha önce de zikretmiştik, onları özellikle vurgulamış olalım.

Yine, Samsun-Mersin Demiryolu Hattı ve Delice lojistik merkezi diye ifadeleriniz vardı. Kesin proje hazırlama ihalelerine hem Delice-Çorum, Çorum-Merzifon ve Merzifon-Samsun olarak üç kesim hâlinde çıkılması planlanıyor. Bu konuda 1/25.000 ölçekli koridor çalışmaları devam ediyor her üçünde de. Merzifon-Samsun kesiminde ise bu ayın 29'unda mali teklifleri alacağız. Kırıkkale-Delice, Kırşehir-Aksaray-Ulukışla hızlı demiryolu ilgili de üç kesim hâlinde projelendirme çalışması devam ediyor. Delice-Kırşehir kesiminde sözleşme imzalama aşamasına gelmiş durumdayız. Kırşehir-Aksaray kesiminin bu ay içerisinde proje ihalesine yani ilanına çıkacağız. Yine, Aksaray-Ulukışla kesiminde -kesin proje- yüklenici firmayla 9'uncu ayın 26'sında sözleşme imzalanmış, yer teslimi yapılmış. Şu an 1/25.000 ölçekli çalışmaları devam ediyor. Yine, Delice'ye lojistik merkezi yapılması konusundaki ifadeniz çerçevesinde kara yolu ve demir yolunun kesişim noktasında yer alacak olan Delice'ye lojistik merkezi talebiyle ilgili ön etüt çalışmaları yapılacak. Dolayısıyla, genel anlamda ülkemiz için yaptığımız Lojistik Master Planı'nda da yer olarak bunun değerlendirmesi de öngörülmekte. Yine, benzer bir ifade var master planı çalışmasıyla ilgili, zaten onu söylemiş oldum. Değerli vekilim, inşallah, iki sene içerisinde bitirerek bunun gereğini yapacağız.

Asıl zor kısmına şimdi mi geliyoruz bilmiyorum Sayın Kalaycı? Sayın Kalaycı, tabii, tecrübesiyle gerçekten açıklama kısmında da hem desteklerini ortaya koydular hem çok proje söylediler. Hemen kısa kısa söyleyeyim ama diğerlerine yazılı cevap vereceğim çünkü sadece sizinkilere cevap verirse herhâlde cevap hakkımız dolar diye düşünüyorum.

Konya Lojistik Merkezi Projesi'yle ilgili, doğrudur, daha önce yaşanan sıkıntılar nedeniyle ihaleler iptal edilmiş olmakla birlikte ilana çıkmış durumda, 12'nci ayın 1'inde ihale teklifleri alınacak. Diğer ayrıntıları söyleyemiyim uygun görürseniz.

SRC Sınavı'yla ilgili yine bir ifadeniz vardı. Konya'ya yeni bir araç muayene istasyonu için arsa temin edilmiş olup imar çalışmalarının bitirilmesini müteakip inşaatına başlanacak, bu doğru. Arsa temini yeni yapıldığı için inşallah imarı da biter bitmez bunu yapacağız.

SRC Sınavı ulaştırma bölge müdürlüklerinin buldukları illerde yapılabilmekteydi, haklısınız ancak Millî Eğitim Bakanlığıyla anlaştık ve bunu Millî Eğitim Bakanlığına devrettik. Millî Eğitim Bakanlığının bütün illerde birimlerinin olması nedeniyle önümüzdeki yıl mayıs ayından itibaren SRC sınavları 81 ilde yapılabilir hâle gelecek. Bu sadece sizin değil, herkesin inşallah problemini çözecek.

“K1 yetki belgelerinin devri mümkün müdür?” diye bir ifadeniz var. Tabii, Karayolu Taşıma Mevzuatı'nda yetki belgesi almak için gerekli şartları sağlayan herkes yetki belgesi almakla birlikte bu belgenin başka birine devrine müsaade edilmemekte mevzuat gereği. Belge sahiplerinin talebi hâlinde 1'inci derecede yakınları adına, ölümü hâlinde kanuni mirasçılara veya belge sahibinin ortağı bulunduğu bir şirket adına el değiştirme şeklinde düzenlemesi mümkün.

Yine Konya metrolarıyla ilgili -çok uzun söyleyemiyim- özellikle söylemişim, proje çalışmalarını başlattık. İnşallah, bu konuda gereğini yapacağız. Özellikle seçim döneminde, işte, reklamlarının yapıldığı ifadesi vardı. Bu konuda Bakanlığın herhangi bir şekilde bir harcaması söz konusu olmamıştır. Biliniz ki Bakanlık ismi kullanılarak siyasi reklamlar yapılmış olabilir, onu söyleyeyim.

Yine, C2 yetki belgesi uluslararası ve yurt içi eşya taşımacılığı yapmak üzere düzenlenmekte. Bir yetki belgesi çeşidi olmakla birlikte yurt içi taşımacılık yapmaları da müktesep hak çerçevesinde mümkün, özellikle, bunu söyleyeyim. K1 yetki belgesi sahipleri C2 için öngörülen şartları sağlamaları ve K1 ve C2 yetki belgesi arasındaki ücret farkını ödemeleri hâlinde K1 yetki belgesi, C2 yetki belgesiyle değiştirebilme imkânları da mevcut. Yine, belge sayısı ile ilgili bir ifadeniz vardı. C2 yetki belgesi sayısı 2.300, K1 yetki belgesi sayısı 100 bin. Mukayese edildiğinde haksız ve yıkıcı rekabet ortamının özellikle oluşmayacağını da değerlendirmekte fayda var çünkü sayı çok farklı yani biri 100 bin, biri 2.300.

Sayın Kalaycı, “K yetki belgelerinin tek çatı altında toplanması mümkün müdür?” diye bir sorunuz vardı. Bununla ilgili bir çalışmayı ve sadeleştirme yapmaya özellikle çalışıyoruz. Bunu da vurgulamak da fayda var.

R yetki belgesiyle ilgili sorunuz vardı. R1 özellikle yurt içi taşıma organizatörlüğü ki yapmak üzere -buna R1 deniyor- 970 adet, uluslararası ve yurt içi taşıma organizatörlüğü yapmak üzere 280 adet R2 yetki belgesi olmak üzere toplam 1.250 yetki belgesi verilmiş durumda. Bugüne kadar 110 bin adet yetki belgesizlik cezası düzenlemiştir. Özellikle bu da önemli. Bunu da takip ettiğimizi vurgulamak da fayda var.

Konya çevre yolu yapımı... Konya çevre yoluyla ilgili arkadaşlar rakamları, uzunlukları falan söylemişler ama bence önemli olan uzunluklar değil. Geçmişte 2014 yılında 25 kilometresine başlanmış, çalışmaları sürdürülüyor. Bu sene içerisinde 46 kilometresi yatırım programına alınmış, ihale çalışması hazırlıkları özellikle devam ediyor. Kalan 51 kilometrenin de önümüzdeki yıl yatırım programına alınması söz konusu. İhalesi önümüzdeki yıl yapılacak.

Yine, “Konya-Akören-Bozkır yolu güzergâhı neden değişti?” Güzergâh projesinde değişiklik yapılmamıştır. Aynı koridor içerisinde projenin yatay ve düşey standartları yükseltilecek şekilde yeniden projelendiriliyor. Belki o güzergâh değişikliği şeklinde algılandı.

Uygun görürseniz bir tanesi daha cevap vereyim, diğerlerine yazılı vereyim.

Özellikle, Beyşehir-Antalya-Gembos yolu vardı. Burada da Demirkapı Tüneli’yle 46 kilometrelik tek platformlu yolun çalışmaları devam etmekte.

Diğerlerine eğer cevap veremediğim olduysa, ki olmuştur kesin çünkü çok sorunuz vardı. Onlara da öyle cevap...

MUSTAFA KALAYCI (Konya) – Onları da yazılı olarak gönderebilir misiniz?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Göndereceğim, hepsini göndereceğim.

Özellikle “Konya-Beyşehir yolu, aşkımız gibi olmasın.” lafınız vardı. Bunu Keçiören metrosu için çok kullanıyorlardı. Gençler yaratıcı bu konuda, hiç şüphe yok ancak gençlerin yeni yollar bulması lazım. Aslında değerli vekilim güzel bir örnek verdi. Artık ona yeni bir yöntem bulsunlar yoksa aşkları bunlar gibi olursa bitiyor. Böyle olmasın.

Özellikle Çakırözer’in soruları vardı, burada olmamaları hasebiyle biraz hızlı geçeceğim ama...

UTKU ÇAKIRÖZER (Eskişehir) – Buradayım.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Özür diliyorum Hocam, çok özür diliyorum.

BAŞKAN – Sayın Bakanım, bu arada da on beş dakikamız kaldı.

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

BAŞKAN – Tabii efendim.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Hep aynı duruma düşüyoruz.

BAŞKAN - Kırk beş dakikayı kullandık şu ana kadar.

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

BAŞKAN – Hem bizim için değil, sizin bürokrat arkadaşlarınız sabah sekizde işe gidecekler, çalışacaklar. Biz onda geleceğiz ama önemli değil yani.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Vallahi, bürokrat arkadaşlarımız -ben de dâhil- sahura kadar çalışmaya, sahurda işe gelip ertesi sahura kadar çalışmaya, sabaha kadar çalışıp eve gidip tıraş olup gelmeye alışıklar.

BAŞKAN – O yollar başka türlü bitmez.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Ama siz yarın da devam edeceğiniz için, o yüzden...

BAŞKAN – Kendimiz için bir şey istiyorsak...

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Sadece TÜRKSAT uydularıyla ilgili, Hocam, eleştiriler vardı.

Arkadaşlar, Bursa-Gemlik demir yolu da dâhil olmak üzere o koridoru tamamlamayı ve Gemlik’e erişmeyi özellikle önemsiyoruz. Eskişehir’e iç hat uçuşu bulunmaması... Tabii, ne yazık ki artık havacılık sektörü serbestleşti, dolayısıyla biraz ticari de bakarak hareket ediyorlar. Bizim yapmaya çalıştığımız, altyapıyı uygun hâle getirelim, onlar buna göre hareket etsin diyoruz.

“TÜRKSAT, kanalları neden kapatıyor?” dediniz. Biliniz ki RTÜK tarafından lisans iptali veya özellikle iletişimle ilgili sonlandırma kararı olmadan ve kanuni bir işlem olmadan TÜRKSAT kendi kafasına göre –başka sorular da geldi- hareket etme hakkı yok.

BAŞKAN – Borcu ödememezse...

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Sadece borcu ödememeye ilgili bir ihbarda bulunuyor. Eğer onun gereği yapılmazsa, doğru, o zaman işlem yapıyor.

Kara yolu projeleriyle ilgili, uygun görürseniz, yazılı cevap verelim, zaten şey var.

Bu gerek İnternet ve sosyal medyanın yavaşlatılması ve VPN kullanıcılarıyla ilgili bir ifade kullandınız. Buna cevap verelim, belki bu herkesin merak ettiği şey olabilir. Tabii, gerçekten bazen yoğun kullanımdan, bazen network arızalarından, bazen de siber saldırılardan dolayı yavaşlatma ve kesintiler olabilmekte. “Mahkeme kararı ve özellikle güvenlik gerekçesiyle de yapılan kesintiler hukuka uygun olarak yapılmakta, ulusal güvenlik ve kamu güvenliği gerekçesiyle yine işlemlerde zaman zaman geçici tedbirlere başvurulabilmekte.” diye arkadaşların bir ifadesi var. Ama VPN’le ilgili özellikle söyleyeyim: VPN kullanıcılarının fişlenmesi gibi bir durum kesinlikle söz konusu değil, bu doğru bir ifade değil. Alınan tedbirlerle VPN’in sadece terör gibi amaçlarla kullanımlarını kapsayan kullanımların kısıtlanmasına yönelik bir tedbir uyguluyoruz ki ona da herhâlde kimsenin itirazı olmaz.

Özellikle millî YHT üretimiyle ilgili TÜLOMSAŞ’ın da merkeze alınması. Zaten sonunda söylemiştim, bunu yapacağız, yaklaşık 80 adet yapacağımız yüksek hızlı tren setiyle ilgili en az yüzde 51 yerli bir teknoloji transferi önemsedığımız bir konu. Bu konuda TÜLOMSAŞ’ı da kullanacağız.

Belgelerle ilgili siz de bir soru sormuştunuz ama onu biraz Sayın Kalaycı’ya cevap verirken açıkladım. Dolayısıyla, yine söylediğim gibi, yollarla ilgili, ben uygun görürseniz cevap vereceğim.

“Dolar kurundaki artış veya dövizdeki artış YİD projelerini nasıl etkiler?” diye bir ifadeniz vardı. Tabii, geçiş ücretleri dolara endeksli olmakla birlikte her senenin sonunda Türk lirasına çevrilerek güncelleniyor. Yıllık gelirlere göre garanti ödemesi sene sonunda yine ortalama geçiş hesaplanarak ödeniyor. Garanti ödemeleri için yıl içinde herhangi bir etkilenme söz konusu değil.

“Özellikle dinlemeler ortadan kalktı mı? dediniz. Elbette ki özellikle yine başka bir soruda gelmişti, onun da cevabını vermiş olayım. Sayın Bekaroğlu mu sordu, bilmiyorum ama. TİB’le ilgili... 2013’ten sonra zaten TİB’deki çalışanların yaklaşık yüzde 85’i TİB’den uzaklaştırıldı ve bu KHK’nın verdiği yetkiyle de tamamen ilişkileri kesildi, tamamen arkadaşlar yenilendi. Bir yasa dışı dinleme söz konusu değil. Hele TİB’in veya –TİB şimdi BTK’nın içine alındı- BTK’nın böyle bir şey yapması söz konusu değil. Kaldı ki gayriresmî böyle bir şey olması durumunda da hem suç olduğu hem yasal olarak da bir anlam ifade etmediğini özellikle vurgulamakta fayda var.

“Kurdaki artış, projeleri nasıl etkiliyor?” dediniz. Gelir ve tarife kalemlerinin büyük kısmını özellikle euro bazlı yaptık, krediler euro bazlı, üçüncü havalimanı da hakeza böyle, diğer havalimanları da aynı durumda yani kurlarla ilgili bir sıkıntı yok çünkü işlemlerini döviz bazlı yapıyorlar.

Sayın Başkanımın da uyarısını unutmadan... Sayın Taşçı birçok önemli şeyler söylediler, teşekkür ediyorum ama tabii “İstanbul dışındaki projelere de finansal çözümler bulunabilir mi?”nin cevabını aslında ben bir anlamda vermiş oldum ve yine Karadeniz’e paralel deniz taşımacılığının niye olamayacağını söylemiş oldum.

Özellikle Sayın Yedekci söylemişlerdi ama gittiler, soru çok kısa olduğu için hemen söyleyeyim. Bugüne kadar iyileştirilmiş demir yollarında 10.036 kilometre sene sonu hedefimiz vardı ama 9.885 kilometresi bugün itibarıyla tamamlanmış durumda. Üçüncü havalimanına da “çevre katliamı” dediler, çevre katliamı yapmadığımız, tam tersine 20 katından daha fazla ağaç diktiğimizi özellikle vurgulamış oldum.

Aslında Türk Hava Yolları her sene kış tarifesinde parka uçak çekiyor ancak bu sene Türk Hava Yollarının özellikle yeni uçak alımından kaynaklı ve büyüme hedefinden kaynaklı bilançosundaki değişiklikler nedeniyle bu 30 uçak gündeme geldi yoksa ekim ayı sonunda kış tarifesine geçilirken Türk Hava Yollarının her zaman yaptığı uygulamadır. Bu sene yeni bir şeymiş gibi gündeme geldi.

Başkanım, burada önemli iki şey vardı. Sayın Yedekci olmamakla birlikte cevap vereceğim. Özellikle bilim insanlarının, bilim adamlarının kullanılması gerektiğini, bütün ulaştırma türlerinde bu uzmanlardan yararlanmak gerektiğini söylediler. Tam da yaptığımız budur, gerek ulaştırma ana plan stratejisi gerek ulaştırma stratejisi, bütün bunlarda yaptığımız üniversitelerimizle birlikte çalışmaktır. Ki Kanal İstanbul’la ilgili eleştirileri vardı. Özellikle şunu vurgulayayım ki Kanal İstanbul da dâhil gündeme gelen her konuyla ilgili biz gerçekten sadece bir veya iki üniversiteden uzman hocalarla değil birçok hocayla birlikte çalışıyoruz ki yanlış bir şey yapmayalım. Bu konuda hiç şüpheleri olmasın.

Yine, tam tersine, çevreci ve korumacı davranıyoruz çünkü İstanbul sadece bizim değil, gerçekten dünyanın göz bebeği olan bir şehir. İstanbul’u korumak adına, Boğaz’ı tehlikeli yüklerden korumak adına bir alternatif su yolu çalışmamız var idi.

Sayın Aksu ayrıldılar, özür dilediler ama gerçekten çok güzel önerileri, eleştirileri oldu. “On dört yılda biten liman yoktur.” dediler ama cevabını vermiştim, birçok proje var. Sadece şu sorusu birçok kişiyi ilgilendiriyor: “Sirkeci-Halkalı banliyö hatları.” dediler ama bunun tersi özellikle Ayrılıkçeşme-Pendik kısmı da var.

Saygıdeğer Başkanım, Marmaray’ı bitirdik ancak banliyö hatlarının metro standardına getirilerek Marmaray’a bağlanmasıyla ilgili yüklenicilerden kaynaklı çok ciddi sıkıntılar yaşadık. Sözleşmesinin bir tanesini iptal ettik. Ben sunumumda da söylemiştim ve tahkimde kazandık davayı, şu an rakam tespitine çalışılıyor. Şu ankinde de yükleniciyi sıkıştırdık, ilave tedbirler aldılar, bütün bölgelerde çalışma yoğunlaşması var ve inşallah 2018’de burayı da tamamen bitirerek metro standardına getirmiş olacağız.

Sayın Aydemir burada mı, ayrıldılar mı bilmiyorum. Şair oldukları belliydi, şairliklerini konuşturdular, aynı zamanda bize de sorumluluklar yüklediler. Projelerine cevap veririz inşallah.

Sayın Kuyucuoğlu, buradalar mı? Evet, yoklar. “Mersin’e liman projesi yok.” dediler, onu söyledim.

Sayın Demir “Özellikle uzay merkezi yapmayı düşünüyor musunuz?” dedi. Yani özellikle önemseydiğimiz bir şey, kuracağımız kurumla birlikte bu konuda da inşallah biz gereğini yapmış olacağız. Yol güvenliği işaretleme konusunda haklısınız, zaten yapmaya çalıştığımız da bu. “Özellikle akıllı ulaşım sistemlerini oluşturmaya çalışıyoruz.”u anlatırken Sayın Demir, bunu söylemiştim.

Çine-Yatağan-Güllük Demir Yolu Projesi konusunda haklısınız. O konuda çalışmamız var. Göcek Tüneli’yle ilgili daha önceki sözleşmeyi de baz alarak şu an bir çalışma yapıyoruz ve yüklenicileri bir anlaşmaya giderek, onun süresinden kısarak ikisinin de çalıştırılmasıyla ilgili bugünlerde işlemi bitireceğiz. Bu konuda haklısınız.

Taksitlerle ilgili bir eleştiriniz vardı. Malumunuz, özellikle aldığımız bir kararlar ticari araçlarını değiştirenlerde ÖTV muafiyeti getirildi ki zaten tam da bu dediğiniz hizmet etme amacı taşıyordu.

Bagajlarla ilgili bir öneriniz, eleştiriniz oldu. Bu konuda kesinlikle hem inceleyeceğim hem gereğinin yapılması adına Sivil Havacılık Genel Müdürlüğümüz marifetiyle yapacağım.

Diğerleriyle ilgili sizlere yazılı cevap vereceğim.

“İnternet pahalı.” dediniz, doğrusu serbest piyasa ölçüleri çerçevesinde biraz da göreceli ancak yeni düzenlemelerle bu konuda fiyatların düşürülmesiyle ilgili de zaten BTK olarak, kurum olarak çalışmalarımız var.

Sayın Durmaz’ın birçok soruları vardı, özellikle Çamlıbel... Arkadaşlar, Çamlıbel’in cevabını özellikle yazılı vereyim, bu çok önemli. 1.650 metre rakımlı Çamlıbel tüneli 4.470 metre uzunluğunda, çift tüp, 3 kilometre bağlantı yolu olacak şekilde de proje çalışmalarına başlanmış ve proje çalışmaları bitmek üzere ve inşallah önümüzdeki yıl yatırım programına koyarak bununla ilgili proje tavan artırılmasını da yapacağız ve ihalesini önümüzdeki yıl yapmış olacağız.

Diğer projelerle ilgili uygun görürseniz yazılı cevap vereyim çünkü birçok proje söylediniz.

“Tokat havalimanı programda yok.” dediniz ama muhtemelen o slayt kaçtı gözünüzden. Tokat havalimanının yapılmasıyla ilgili de önümüzdeki yıl yatırım programımızda var, özellikle onu söyleyelim.

Kablo TV... Tabii, ne yazık ki hangi ile en son giderse o il bizi eleştirecek, “Bize en son geliyorsunuz.” diyecek. Bunu da özellikle vurgulamış olalım.

Havalimanı çalışmasından bahsettim.

Uygun görürseniz arkadaşlar, bundan sonra artık ona uymayayım, buradaki arkadaşlarımızı da göreyim Başkanımın da müsahahasına sığınarak...

İstanbul’a büyük paraların ayrılması konusunu kendimce ben izah etmişim. Görece olarak İstanbul’a büyük paralar ayrılıyor gözüküyor yoksa nüfusun yüzde 20’sini barındıran bir ildeki yatırımları düşünürseniz.

BAŞKAN – Yani, Sayın Bakanım, herkesin gidip görmesi lazım, gözümüzle görmemiz lazım bu Komisyon olarak. Aralığın 20’sinde Avrasya Tüneli’nin açılışını da bir şans olarak görüyorum ben. Bakanlığınız Komisyonumuzu davet ederse mutlu oluruz.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Değerli Başkanım, 20’sine elbette ki herkes davetli çünkü herkesin –başta da söylemişim- katkısı var, herkes davetli. Baş göz üstüne.

Tabii, özellikle bütçe dönemi olması nedeniyle sıkıntı olabilir ama Komisyon ile Genel Kurul arasındaki arada sizin uygun göreceğiniz bir tarihte biz özellikle ağırlamak ve gezdirmek isteriz. Çünkü, ben Marmaray Projesi için bu ifadeyi kullanmıştım, aramızda olan bazı arkadaşlar da o zaman geldiler. Demiştim ki: “İşletmeye açıldıktan sonra trenle çok hızlı geçeceksiniz, hiçbir şey anlamayacaksınız. Lütfen gelin, inşaat aşamasında gezin.” Teklifim geçerlidir, memnuniyetle ağırlarız.

BAŞKAN – 26’sından itibaren sizin uygun göreceğiniz günde Komisyonumuz...

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Konuşuruz, memnuniyetle ağırlarız.

Sayın Kavcıoğlu, “Bayburt’ta gözlerimiz sizi aradı.” dediniz. Çok teşekkür ediyoruz. Doğrusu şöyle bir sıkıntımız var: Ülkenin başka yerlerinde de çalışmalar var. O gün hassaten Bayburt’a gelmek istedim ama Sayın Başbakanımız başka bir programı nedeniyle dedi ki: “Ben katılamıyorum, sen katıl.” Ama doğru, sunumda da vardı, özellikle Salyazı havalimanının bu sene yatırım programına girmesi ve başlamasıyla ilgili çalışmalar konusu vardı.

Yine, Sayın Çam buradalar. Sayın Çam’a çok teşekkür ediyorum. Gerçekten her zaman katkı koyuyorlar. Hassaten, bizim hukukumuz da biraz daha farklı. Eleştirecektim, diyecektim ki “Sadece siyasi yaşamım ile Bakanlık yaşamımda başarı diledin. Bunlar geçici, kalıcı olan diğer yaşam.” ama konuşmanın sonunda onu da söylediniz. Çok teşekkür ederim.

“Konvansiyonel hatlarda tren çalışmıyor, geçmişte Demiryolları kendi yaptı.” dediniz. Ben onu aslında sunumumda söylemiştim. Gerçekten, kırk yıl, elli yıl dokunulmayan hatlar vardı ama şunu yapmışız: Ecdat yüz sene önce 120 kilometreye göre demir yolu yapmış. Biz sonra teknik inceleme yapmışız, demişiz ki yolu yenilemeden: “Buradan 100 kilometreyle gidilir.” Sonra aradan bir on sene geçmiş, yeni bir incelemede demişiz ki: “Buradan 80’le gidilir, 60’la gidilir, 50’yle gidilir...” Yolu yenilemek yerine hız sınırını ha bire düşürmüşüz ama yapmaya çalıştığımız, gerçekten, dokunulmayan bütün bu yolların yenilenmesi, yetmiyor, elektrikli, sinyalli hâle gelmesi. Dolayısıyla birçok yerde aynı anda çalışma var. Bu da öngördüğümüz büyümeyi şu an engelliyor ama biliyor ki bitirdiğimizde çok daha yüksek olabilecek.

“Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryollarını özelleştiriyorsunuz.” dediniz. Değerli Başkanım, yaptığımız kesinlikle özelleştirme değildir, altyapı ile taşımacılığı birbirinden ayırdık. Altyapı, sinyal de dâhil her zaman işin sahibi. Demiryolları, TCDD taşımacılık mevcut hâliyle taşımacılığa bir kamu otoritesi olarak, kamu firması olarak devam edecek, ancak, özel sektör de havacılıkta olduğu gibi, gelip bu hatlarda taşımacılık yapabilecek. Yaptığımız odur, bunu özellikle vurgulamakta fayda var.

Yine, “Büyük projelerle ilgili özelleştirme yapıyorsunuz.” dediniz de ama yani sonuçta büyük projeleri yap-işlet-devret modeliyle yaparak ve süreye yayarak elimizdeki mevcut kamu kaynağını, yatırım ödeneğiniyse ülkemizin daha geri kalmış, daha çok ihtiyaç duyan yerlerine kaydırmaya çalışıyoruz. Bunu da özellikle söyleyelim. “Projeler rantabl değil.” dediniz ama yani hangi ölçüye göre rantabl değil. Projelerin uzun vadede ülkeye sağladığı fayda... Sadece projedeki fayda değil, projenin etrafına, bölgeye getirdiği fayda çok önemlidir, sosyal fayda önemlidir. Bütün projeleri çalışırken bunu gözetiyoruz.

Yine, Sayıştayla ilgili eleştirileriniz vardı, teşekkür ediyoruz, onun gereğini zaten yaptık.

Borç üstlenimine ilişkin eleştirileriniz vardı, onun da cevabını ben vermiş oldum. Yüzde 20’si öz kaynağa el koyuyoruz, bir yandan da geriye kalan iş bizim zaten, işi bitirmek adına üstlenip devam ediyoruz. Ve yine, bunların finansmanı her şartla bulunursa bulunsun Hazine onaylamadığı sürece yürürlüğe de girmiyor yani tamamen kontrolsüz bir iş değil, onu özellikle söyleyelim.

Yine, FETÖ tasfiyesiyle ilgili önerileriniz vardı. Tabii, şöyle açıklamalar da vardı...

BAŞKAN – Sayın Bakanım, altmış dakikayı doldurduk. Yani, her güzel şeyin bir sonu var.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Beş dakika verirseniz diğer arkadaşları da mağdur etmeden bitireyim.

BAŞKAN – Tamam efendim.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI AHMET ARSLAN (Kars) – Tabii, itirazlar çerçevesinde kişiler kendi haklılıklarını ortaya koyuyorlar, biz de inceliyoruz, gerçekten haklılarsa, gözden kaçan bir şey varsa onun gereğini yapıyoruz.

Hamza Dağ arkadaşımıza teşekkür ediyoruz.

Sayın Soluk’a teşekkür ediyoruz. Ali Rifat Paşa’nın söylediği gibi: “Gidemediğiniz yer sizin değildir.” Elbette ki her yere gitmemiz lazım.

Sayın Cora’ya teşekkür ediyorum. Sayın Cora, Trabzon’a ütü basıp Trabzon’u –burada mı ayrıldı mı?- düzeltmeyelim çünkü Trabzon’un güzelliklerine yazık ederiz.

Fahri hemşehrlikle ilgili, doğrudur, o gün sayın milletvekillerimizle, gerçekten Cumhuriyet Halk Partisinden Belediye Başkanı olan Volkan Canalıoğlu da o beratı vermişlerdi, ben de şanslı bir bürokrat olarak o gün ona şahitlik etmiştim.

Sayın Çaturoğlu, Filyos’la ilgili güzel şeyler yapıyoruz, yapmaya devam ediyoruz. Özellikle Akçakoca-Zonguldak-Bartın Demir Yolu Projesi her ne kadar şeyde gözükmüyorsa da bununla ilgili çalışmamız var. Aşkın bitmemesiyle ilgili sizin de güzel bir ifadeniz vardı.

Ejder Aççıkkanı burada. Bu kadar şair olduğunu bilmiyordum, Ejder Hocam, çok teşekkür ediyorum, güzel şeyler söylediniz.

Amanos tünelleri gerçekten bölge için önemli Sayın Koçer, onu önemsiyoruz. Sadece Gaziantep değil, bütün bölge için önemli. Onunla ilgili de çalışmalarını devam ettiriyoruz.

Sayın Bekaroğlu, tabii sorunun cevabı çok zor -ayrıldılar galiba ama- bir kısım sorularına cevap vermiştim ama hazırun bilsinler. “Demir yolunun 1 kilometre maliyeti ne?” demişlerdi. Çok zor bir soru. Düz arazide yaparsanız tek hatta 5 milyon, çift hatta 10 milyon Türk lirası. Kara yollarında yine düz hatta yaparsanız otoyolda 8 milyon ama ülkemiz arazisinde de bunun fiyatları 3 misline, 4 misline bile çıkabiliyor.

Sayın Durmaz yine Esenler otagarıyla ilgili... Sayın Durmaz, tabii, özellikle ağır vasıtaların “dur-kalk”ından kaynaklı gerçekten harcadıkları yakıt ve oluşturdukları emisyonu, sera gazı salımını düşünürseniz o köprüyü kullanmak ve dolayısıyla şehrin diğer trafiğini rahatlatmak durumundayız.

Sayın Kalaycı, ilave sorularınız vardı, onları artık yazılı cevap veririz. “Destek” demiştiniz, teşekkür ediyoruz.

Yine, Sayın Demir’in sorularına cevap verdim, vermediğim kaldıysa yazılı cevap vereceğim.

Sayın Çakırözer, “Kur artışı YHT’leri etkiliyor mu?” demiştiniz, söyledim. “Türk Hava Yolları niye zarar açıkladı?” onu özellikle söyledim. Kamyoncuların geçirilişini de diğer sorulara cevap verirken söyledim.

Yayın yetkisi RTÜK’te, kesinlikle onun da cevabını verdim, haklısınız.

Sayın Öztürk’ün Giresun’la ilgili soruları oldu, ona uygun görürseniz yine cevap vereyim.

Sayın Başkanım, ben peşin, özellikle yeni güne geçtik. Tabii, Ulu Önder Atatürk'ü vefatının 78'inci yıl dönümünde biz de rahmetle, minnetle, saygıyla anıyoruz; sadece onu değil, o günden bugüne gerçekten ülkemize hizmet eden herkesi saygıyla minnetle anıyoruz, teşekkür ediyoruz.

Gerçekten Komisyon, eski bir Komisyon üyesi ve bir arkadaş olarak olağanüstü bir mûsamaha ve olağanüstü bir destek verdi hassaten teşekkürlerimi ve minnetlerimi arz ediyorum. İnşallah bütçemiz, tabii siz onaylarsanız ve Genel Kurul onaylarsa ülkemize, ülkemiz insanına hayırlı uğurlu olur diyorum, saygılar sunuyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz Sayın Bakanımız, biz de bir kez daha sizi orada görmek bütün Komisyon üyesi arkadaşlarımızı aradan çıkan bir kardeşimiz olarak çok hakikaten onurlandırdı, mutlu etti. Bütün ekibinizle beraber, bütün kardeşlerimizle birlikte size de başarılar diliyoruz ve hizmetleriniz için de teşekkür ediyoruz.

Değerli hazırun, kurum bütçeleri üzerindeki görüşmeler tamamlanmıştır.

Şimdi, sırasıyla bütçe ve kesin hesapları okutacağım.

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı bütçesinin fonksiyonlarını okutuyorum:

(Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı 2017 yılı bütçesi ile 2015 yılı kesin hesabı okundu, oylandı, kabul edildi.)

BAŞKAN – Karayolları Genel Müdürlüğü bütçesinin fonksiyonlarını okutuyorum:

(Karayolları Genel Müdürlüğü 2017 yılı bütçesi ile 2015 yılı kesin hesabı okundu, oylandı, kabul edildi.)

BAŞKAN - Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu bütçesinin fonksiyonlarını okutuyorum:

(Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu 2017 yılı bütçesi ile 2015 yılı kesin hesabı okundu, oylandı, kabul edildi.)

BAŞKAN – Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü bütçesinin fonksiyonlarını okutuyorum:

(Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü 2017 yılı bütçesi ile 2015 yılı kesin hesabı okundu, oylandı, kabul edildi.)

BAŞKAN – Gündemimizde bulunan kamu kurum ve kuruluşlarının bütçe ve kesin hesapları kabul edilmiştir. Hayırlı uğurlu olsun.

Bütün katılımcılara teşekkür ediyoruz Sayın Bakanım başta siz olmak üzere.

Yarın saat görüşmelere 11.00'de başlayacağız arkadaşlar.

Birleşimi kapatıyorum.

Kapanma Saati: 01.17

