

## BASIN AÇIKLAMASI



**TRABZON MİLLETVEKİLİ**  
**M. AKİF HAMZAÇEBİ'NİN**  
**2005 MALİ YILI BÜTÇE KANUN TASARISININ**  
**ULAŞTIRMA BAKANLIĞI**  
**BÜTÇESİ ÜZERİNDE**  
**PLAN VE BÜTÇE KOMİSYONUNDA YAPTIĞI KONUŞMANIN**  
**ÖZETİ**



- ✓ **Ulaştırma Bakanlığı, sosyal yapıdaki değişime paralel olarak taşıma türleri arasında bir denge sağlamalıdır**

Türkiye'nin ulaşımına baktığımızda belirli hatlar itibariyle dağılımın şöyle olduğunu görüyoruz. Tüm taşımanın yüzde 52'si karayoluyla yapılıyor, yüzde 23'ü demiryoluyla yapılıyor, yüzde 13'ü boru hatlarıyla, yüzde 9'u havayoluyla ve yüzde 3'ü de denizyoluyla yapılıyor. Bu oranlar Türkiye'nin iç ve dış bütün taşımacılığına ait. Sadece yurtdışına baktığımızda ise yurtdışı yük ve yolcu taşımacılığında karayolunun payı yüzde 90'ın üzerinde. Karayolu ağırlıklı bir ulaşım politikamız var. Taşıma hatları itibariyle belirli bir dengeyi sağlamış değil bizim ulaşım politikamız. Ekonomik yapı değişiyor. Bu değişime paralel olarak Türkiye'nin Türk toplumunun sosyal yapısı değişiyor. Böyle bir değişim içinde Ulaştırma Bakanlığının temel görevi de bu değişime paralel olarak ulaşım altyapısını zamanında ekonomik ve güvenli bir şekilde inşa etmektir. Bu işlemi, bu politikayı koordine edecek olan Ulaştırma Bakanlığıdır. Sosyal yapıdaki değişime paralel olarak taşıma türleri arasında bir dengenin sağlanması gerçekten çok önemlidir.

- ✓ **Hem Avrupa Birliği'nin ulaşım ağlarıyla hem de Türkiye Cumhuriyeti'nin komşuları olan ülkelerin, özellikle Doğu ve Kafkas ülkeleri ile Türk Cumhuriyetlerinin ulaşım ağlarıyla bağlantılı olabilecek bir ulaşım ana planı en kısa zamanda yürürlüğe konulmalıdır.**

- ✓ **Hükümetin demiryolunda iddialı bir hedefi yok**

Hükümet karayolunda 15 bin kilometre duble yol gibi iddialı hedefi ortaya koymuştur. Ama demiryolunda böyle bir iddialı hedefi maalesef görebilmiş değiliz. Hükümet, 15 bin kilometre duble yol hedefini koyarken keşke 15 bin kilometre demiryolu ağı da yapacağız diyebilseydi. Ya da o ölçekte olmasa bile, iddialı bir hedefi Türkiye'nin gündemine getirebilseydi. Ancak o zaman biraz önce sözüne ettiğim hatlar arasındaki dengesiz dağılım giderilmiş olabilirdi.

- ✓ **Hükümet gemi inşa sektörünün finansman sağlamada karşılaştığı sorunları gidermede yardımcı olmalıdır**

Türkiye'de gemi inşa sektörü gerçekten önemli bir atılım yapıyor. Çok dinamik ve birikimi olan bir özel sektörümüz var bu alanda. Ancak, gemi inşa sanayicilerinin muhtelif sorunları var. Bunları çözmek gerekir. En başta karşılaştıkları sorun, tersanelerin ipotek

sorunudur. Yani, tersanedeki varlığı ipotek edebilmek suretiyle bankalardan finans kuruluşlarından kredi alabilme olanağının kendilerine sağlanmasıdır. Bu ipotekte yasal birtakım güçlükler var. Sektörün finansman darboğazı var, finansman ihtiyacı var. Talep son derece fazla, bu talebe yetişebilmek için ilave yatırımlar yapılması gerekir veya mevcut kapasitenin artırılması gerekir. Bunun için de sektörün finansmanda karşılaştığı bu güçlüğü aşması gerekir. Bu konuda Hükümet kendilerine yardımcı olmalıdır.

✓ **Özel sektör büyük tonajlı gemileri inşa edebilecek kapasiteye sahip değil**

Kamu tersanelerinin tasfiyesi nedeniyle büyük tonajlı gemileri özel sektör yapamıyor. Gerçekten çok önemli. Her şeyi özel sektör yapsın diyoruz, doğru. Piyasa ekonomisinde kural özel sektörün yapmasıdır; ama, büyük tonajlı gemileri özel sektör yapamıyor. Demek ki, bizim daha onu inşa edebilecek büyüklükte bir özel sektörümüz yok. Özel sektör o derinliği o kapasiteyi henüz yakalayamamış, bu da kamu tersanelerinin tasfiyesinin ne kadar yanlış olduğunu göstermektedir. Kamunun tersaneleri tasfiye edilmemiş olsaydı, bu büyük tonajlı gemilerin yapılabileceği anlamını çıkarıyorum ben Sayın Bakanın açıklamasından. Bu tersaneler neden özelleştirilirken tasfiye edilmiştir. Halbuki özelleştirmeden amaç verimliliği artırmaktır, kapasiteyi artırmaktır. Demek ki, oradaki özelleştirmeler veya kamu tersanelerinin kapatılması ekonomide verimliliğin artırılması gibi bir sonucu yaratamamış.

✓ **İşletici bir kuruluş olan Devlet Hava Meydanları İşletmesi'ne inşaat görevi verilmemelidir.**

Ulaştırma Bakanlığının iki önemli kuruluşu var; birisi Devlet Hava Meydanları İşletmesi biri de DLHİ olarak isimlendirilen Devlet Limanlar Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü. Birisi Bakanlık merkez teşkilatında birisi bağlı veya ilgili kuruluş. Hava meydanlarının inşaatıyla görevli olan birim yasal olarak DLHİ Genel Müdürlüğüdür. DLHİ hava alanlarının işletmesiyle görevlidir; ama, sadece bu hükümet döneminde değil, önceki hükümetlerden bu yana Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğüne hava meydanı inşaatı görevi verilmektedir. Görev tanımlarına bakıldığında DHMİ'nin görevlerinin arasında hava meydanı inşaatının olmadığını görmekteyiz. Yasal olarak görevli bir kurum varken, bu inşaatı DHMİ'ye vererseniz yanlış bir iş yapmış olursunuz. Ayrıca, DLHİ Genel Müdürlüğünün bütün harcamaları Sayıştay denetimine tabiidir. DHMİ, KİT olduğu için bu harcamalar, ihaleler Sayıştay denetimi dışında kalmaktadır. Öncelikle, bu alışkanlığa son vermek gerekmektedir. Mevcut hükümet de bu politikayı devam ettiriyor, bu yanlıştır. DHMİ sadece hava meydanının işletmesiyle görevli olmalıdır. İşletici bir kuruluşa inşaat görevi verilmemelidir.

## **Kamuoyunun bilgisine sunulur.**

**NOT:** 2005 Mali Yılı Bütçesinin Plan ve Bütçe Komisyonundaki görüşmelerine ve M. Akif HAMZAÇEBİ'nin konuşma metninin tamamına

<http://www.tbmm.gov.tr/butce/htm/pbk11112004.htm> adresinden ulaşabilirsiniz.