



**TRABZON MİLLETVEKİLİ  
M. AKİF HAMZAÇEBİ'NİN**



**2006 MALİ YILI BÜTÇE KANUN TASARISININ  
ULAŞTIRMA BAKANLIĞI BÜTÇESİ ÜZERİNDE  
PLAN VE BÜTÇE KOMİSYONUNDA YAPTIĞI  
KONUŞMANIN ÖZETİ**

**SORULAR:**

- ✓ Trabzon-Sürmene-Yeniay-Çamburnu Tersanesi ne durumdadır? Bu yıl veya gelecek yıl için herhangi bir kamu kaynaklı ihale düşünüyor musunuz?
- ✓ Trabzon Havalimanında artan yolcu trafiğine, artan uçak trafiğine paralel olarak bir ilave yatırım düşünüyor musunuz?
- ✓ Demiryolu politikanızdaki gelişmeye paralel olarak, Karadeniz Bölgesinin Gürcistan'a ve GAP bölgesine bağlanmasını sağlayacak bir demiryolu projesi düşünüyor musunuz?

✓ 406 sayılı Telgraf ve Telefon Kanununa 16.6.2004 tarih ve 5189 sayılı Kanunun 6 ncı maddesiyle eklenen geçici 8 inci madde uyarınca, PTT personeli müteselsil kefalet sandığının tasfiyesine ilişkin esaslar PTT Yönetim Kurulunca kararlaştırılacaktır denmektedir. Buna göre de, Yönetim Kurulu, 26.10.2004 tarih ve 159 sayılı Kararıyla bu sandığın tasfiyesine karar vermiştir. Buna ilişkin sorularım şunlar: Bu sandığın varlığı nedir; varlıkları bugüne kadar nasıl değerlendirilmiştir, nakit varlıkları nasıl nemalandırılmıştır ve personele nasıl bir ödeme planıyla ödeme yapılması düşünülmektedir? Şu ana kadar olan ödemelerde, hizmet yılı farkı gözetilmeksizin bütün memurlara sadece 1'er milyar lira ödeme yapılmıştır. Bu belki bir avans ödemesi olabilir; ama, hizmet yılı farkı gözetmeksizin herkese 1'er milyar lira ödenmesini doğru değildir. Bunun farklılaşması gerekirdi.

Sonuç olarak, bu sandığın bilançosu, gelir-gider cetveli ve diğer belirttiğim hususlarla birlikte, ayrıntılı bir bilginin verilmesini Sayın Bakandan rica ediyorum.

- ✓ **Karayolu taşımacılığına önem veren bir ulaşım politikası verimli değildir.**

Türkiye'de ulaşım talebi, her geçen yıl artmaktadır. Türkiye'de çok uzun bir dönemden beri süregelen bir yanlışlık giderilmelidir. Nedir bu yanlışlık: 1950'li yıllara kadar demiryolunun öne çıktığı bir ulaşım politikasından, 1950'li yıllardan itibaren vazgeçilmiş, karayolu taşımacılığına önem verilmiş ve karayolu taşımacılığı, bugün, bütün ulaşım

sistemimiz içerisinde, yolcu ve yük taşımacılığının çok önemli bir kısmını gerçekleştirmiştir. Ülkenin kıt kaynaklarını dikkate aldığımızda, karayolu taşımacılığına önem veren bir ulaşım politikasının, kıt kaynaklarla en fazla verimin sağlandığını söylemek mümkün değildir.

Türkiye, ulaşım altyapısı açısından incelendiğinde, demiryolu açısından çok yetersiz bir durumdadır. Türkiye'de demiryolu taşımacılığı hak ettiği yere gelmelidir. Karayolu taşımacılığı da, özellikle yük taşımacılığı, demiryolu başta olmak üzere, denizyolu ve havayoluna kaydırılmalıdır.

✓ **İyi planlanmamış teşvik politikaları kamu kaynaklarının ziyan edilmesine neden oluyor**

Bu hükümet döneminde denizciliğe destek bağlamında Özel Tüketim Vergisi (ÖTV) sıfırlanmış yakıt uygulaması başlamıştır ve 2004 yılında 190 trilyon liralık bir ÖTV'den vazgeçilmiştir. 2005 yılında da, Ekim ayı sonu itibariyle 173 milyon YTL'lik bir ÖTV indiriminden vazgeçilmiştir. Aslında, bu uygulamanın temel hedeflerinden birisi denizcilik sektörüne teşvik vermek suretiyle, yurtiçi taşımacılık içinde denizciliğin payını yükseltmektir. Ama, sonuçlar bunun tam tersini gösteriyor. 2003 yılında yük taşımacılığı 5 milyar 300 bin ton. 2004 gerçekleşme 5.350, 2005 tahmini müthiş bir düşüş gösteriyor 5.095. Yani, ÖTV'den vazgeçmek suretiyle yük taşımacılığında bir artış sağlanmış değildir.

Yurtdışı taşımacılığına baktığımızda onda da bir artış yok. 2004 yılında 680 bin olan rakam, 2005 yılında 650 bine düşmüştür. Yolcu taşımacılığına baktığımızda, yurt içinde 2003 yılında 12 milyon yolcu taşınmışken, 2004 yılında bu rakam 11 milyona düşmüştür. Yani, Hükümet, ÖTV'yi tahsil etmemek suretiyle 2004 yılında 190 trilyon liralık bir kaynaktan vazgeçmiş, ama yük taşımacılığında bir artış sağlanmamış, yolcu taşımacılığında da azalış olmuş. 2005 yılında ise ne olacağını bilemiyoruz, DPT nedense bu programa bu tahmin rakamını da yazmamış. Bu politika, kamu kaynaklarının, hiç hesapsız, kitapsız saçılması, etrafa dağıtılması gibi işten başka bir işe yaramamıştır.

Denizcilik sektörü desteklenmelidir; ama, kamu kaynakları akılcı kullanılmalıdır. Bu şekilde sonuçları iyi hesaplanmamış, iyi dizayn edilmemiş politikalarla sektör teşvik edilmemiş olur, teşvik edilmediği gibi kamu kaynakları da ziyan edilmiş olur.

✓ **Havalimanı inşaatları ihalelerinde DHMİ'ye görev verilerek bunlar Sayıştay denetimi kapsamı dışında tutulmaktadır.**

Devlet Hava Meydanları İşletmesinin bir havalimanının inşaa edilmesine yönelik bir ihalenin içinde olmasını doğru değildir. Eğer bir inşaatı, yap-işlet-devretle özel sektöre yaptırmıyorsanız, kamu yapacaksa, bu inşaatı yapacak olan DLH'dir. DHMİ gibi işletmeci bir kuruluşa havameydanı inşaatı görevi vermek doğru değildir. İnşaatın orada yapılma nedeni Sayıştay denetimi dışında bırakılacak olmasıdır. 1996'dan beri DHMİ'nin inşaatları Sayıştay denetimi kapsamında kalmamaktadır; çünkü, DHMİ Sayıştay denetimine tabii değildir.

✓ **Hemen her ihalede İÇTAŞ Şirketi var. İktidar partisinin Antalya kampı da İÇTAŞ Şirketine ait bir kampta yapılıyor!**

Antalya Havalimanının ikinci dışhatlar terminalinin inşaatı işi DHMİ tarafından ihale edilmiştir. Yap-işlet-devret yöntemiyle bu ihale yapılmıştır. İhaleye çeşitli firmalar girmiştir. Sonunda, Çelebi Şirketi, bu ihaleyi kazanmıştır. Daha sonra, bu ihaleye girip de ihaleyi

kazanamayan ikinci sıradaki İçtaş Őirketinin, ihaleyi kazanan Őirketle ortak olduğunu görüyoruz. Yeni bir Őirket kuruluyor, o Őirkette yüzde 49,99 oranında İçtaş Şirketi, yüzde 49,99 oranında elebi Şirketi olmak üzere bu Őirkete hissedar oluyorlar. İçtaş Şirketi ihaleyi kaybettiği bu terminalin yap-işlet-devret ihalesine ortak oluyor. Sonra bakıyoruz, Galataport ihalesi açıklanıyor, İçtaş Őirketinin orada da var, İçtaş Şirketi oraya da yüzde 20 oranında ortak olmuş.

İstanbul-Ankara hızlı demiryolu inşaatını kazanan konsorsiyumda da İçtaş var. Kim bu İçtaş? Yani, ihaleye girip kazanıyorsa Şirketi itham etmemek lazım tabii şüphesiz; ama, her nasıl oluyorsa, ihaleyi kim kazanıyorsa, kaybetmiş olsa bile ona ortak oluyor veya kazanacak olan konsorsiyuma bir Şekilde bu İçtaş Şirketi ortak oluyor.

Bu İçtaş Şirketi kim? Elimde 18.4.2004 tarihli bir gazete var “vekiller Antalya’da enerji topluyor” diye başlıklı. “AK Partinin Antalya IC Otelde düzenlenen kampında bakanlar ve milletvekilleri tatil yapma ve dinlenme imknı buldu.” diyor. Kamp 15-16-27 Nisan 2004 tarihlerinde yapılmış. İçtaş Őirketinin Antalya’daki tatil köyünde AK Parti bir kamp yapıyor. Antalya Havalimanı ikinci dışhatlar terminal binası inşaatının ihalesi de bu kampın olduğu tarihlerde yapılmaktadır. İkiisi arasında acaba bir bağ var mıdır? Sayın Bakan Parti hesaplarını, kayıtlarını bilemez tabii; ama, mesela, bu kampın parası denmiş midir acaba?

Ayrıca, ikinci dışhatlar terminali binası inşa edildi ve sorunlarla dolu olarak açıldı. Turistler geliyor, en yoğun olan dönemde havaalanında büyük bir kargaşa. Bazı gazeteler bunu birkaç gün st üste yazdılar, dünya kadar mail trafiği, dünya kadar Őikyet; ama, yolcular bu terminale yönlendiriliyor, diğer terminale, birinci terminale ynlendirilmiyor. Bunu, DHMİ planlıyor.

Birinci terminali işleten Őirket başvuruda bulunuyor “ben, aynı Őartlarla bu yolcuyu kendi terminalimden geçirmeye hazırım” diyor. Birinci terminali işleten Őirket, daha önce ikinci terminal binasını işleten Őirkete kıyasla benim lehime olan avantajlardan vazgeçiyorum, aynı Őartlarla ben de terminalimi sizin hizmetinize sunuyorum dediği anda, yolcuların, o terminalde kargaşa yaşamaması için, huzur içinde geçip gitmesi için, Bakanlık, bu talebi, süratle değerlendirmesi gerekirken, yaklaşık 5-6 ay süren bir gecikmeyle bu teklifi oyalıyor. Bu da, biraz önce anlattığım ihale olayları nedeniyle dikkat kicidir.

**Konuşma metninin tamamına <http://www.tbmm.info/mehmetakifhamzacebi> adresinden ulaşılabilir.**

**Kamuoyuna saygıyla duyurulur.**