

**2004 MALÎ YILI GENEL VE KATMA BÜTÇE  
KANUN TASARILARI İLE 2002 MALÎ YILI GENEL  
VE KATMA BÜTÇE KESİN HESAP KANUNU  
TASARILARININ PLAN VE BÜTÇE  
KOMİSYONU GÖRÜŞME TUTANAKLARI**

**06.11.2003**

**İ Ç İ N D E K İ L E R**  
**İÇİŞLERİ BAKANLIĞI**  
**-Emniyet Genel Müdürlüğü**  
**-Jandarma Genel Komutanlığı**  
**-Sahil Güvenlik Komutanlığı**  
**ULAŞTIRMA BAKANLIĞI**  
**-Denizcilik Müsteşarlığı**

BAŞKAN – ..... Sayın Hamzaçebi, buyurun.

MEHMET AKİF HAMZAÇEBİ (Trabzon) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Başkan, Sayın Bakan, değerli arkadaşlar; İçişleri Bakanlığı bütçesi üzerindeki konuşmamı daha çok yerel yönetimler ve kamu yönetimi kanunu tasarısı üzerinde toplayarak yapmak istiyorum.

Hepinizin bildiği gibi, hükümet, kamu yönetimi temel kanunu tasarısını hazırlamış ve kamuoyuna açıklamıştır. Zannedirim ki, Türkiye Büyük Millet Meclisine gönderildi; ama henüz komisyonlarda görüşülmedi. Tasarının içeriğini, bu son şekliyle olan içeriğini bilemiyorum; ama, tasarının genel bir kabulü var. Nedir bu; Türkiye’de merkezî yönetimin ağırlığı çok fazla, buna mukabil yerel yönetimler olması gereken güce sahip değil; dolayısıyla, bunu tersine çevirmek gerekir, merkezî yönetimin ağırlığını bir miktar azaltmak, bunlardan yerel yönetimlerin yürütmesi gereken hizmetleri olduğu gibi onlara aktarmak. Bu, şüphesiz doğrudur, bunda herhangi bir yanlışlık yok. Türkiye’nin Avrupa Birliğine uyum sürecinde atması gereken adımlardan biridir. Uyumun ötesinde, bu, Türkiye’nin kendi ihtiyacıdır. Tabii, tasarının ilgili düzenlemelerini daha sonra konuşacağız, Türkiye’nin kendi özelliklerinden, ihtiyaçlarından kaynaklanan konularda, bu özellikleri, ihtiyaçları dikkate alan düzenlemeler yapmış mıdır; bunu, ayrıca, gelecek günlerde şüphesiz konuşacağız.

Burada söylemek istediğim, yerel yönetimlere ilişkin böyle bir düzenleme yapılırken, tabii ki yerel yönetimlerin gelir kaynaklarının da iyileştirilmesi gerekir; fakat, bu, çok kolay bir olay değil. Efendim, hizmetleri yerel yönetimlere verirken, onlara da gelir sağlayalım. İşte, Türkiye’nin konsolide bütçesinin, tüm kamu kesiminin ne kadar bir gelire sahip olduğu belli. Bu geliri, bir şekilde merkezî hükümet, mahallî idareler bir şekilde paylaşacaklar; hizmet

merkezdeyse o gelir merkezde kalacak, hizmet yerel yönetime gidiyorsa o geliri de oraya aktaracaksınız. Ancak, bu gelirler yetmiyor, bir miktar daha gelir lazım; hem yerel yönetimlere lazım hem merkezî hükümete lazım. Bu, öyle çok kolay çözülecek bir olay değil. Eğer, hükümet, bunu çözeceğim diyorsa, şüphesiz yerel yönetimler için ekvergiler getirmesi gündeme gelebilir. Tabii ki, yerel yönetim gelir kaynakları konusunda şu anda bile belirli esnekliklerle, belirli kolaylıklarla bazı düzenlemeleri yapmak mümkün. Ta 1992'lerde kalmış olan düzenlemeler vardır Belediye Gelirleri Kanununda, aşınmıştır o gelirler, enflasyonu izleyemeyen maktu tutarlar vardır; bunlar artırılabilir. Belediye Gelirleri Kanununa bazı yerel yönetim gelirleri ilave edilebilir. Bunların hepsi mümkün; ancak, bunlarla sağlanabilecek olan büyüklük bile, belli bir sınırla sınırlıdır.

Bu yıl ne oldu; 2003 yılında yerel yönetimlere hükümetin yaklaşımı ne oldu; bunu değerlendirmek gerekir. Bu komisyonda çok konuştuk, hatırlayacaksınız; bu yıl, hem genel bütçe vergi gelirlerinden İller Bankası kanalıyla belediyelere aktarılan pay hem de büyükşehirlerde toplanan vergi gelirlerinden büyükşehir belediyelerine aktarılan payları hükümetimiz bu sene azaltmıştır. Yüzde 4,1 olan büyükşehir payını yüzde 3,5'a; yanılmıyorsam, yüzde 6 olan diğer belediyelerin almış oldukları payı da yüzde 5'e indirmiştir. Bunun yanlış olduğunu, burada, çok çeşitli vesilelerle ifade ettik. Getirilen ek Emlak Vergisinin hasılatının belediyelere bırakılmış olmasının sorunu çözmekte yeterli olmadığını ifade ettik. Ek Emlak Vergisi ve belediye paylarının azaltılması uygulamasından yaklaşık 2 000'i aşkın belde belediyesi mağdur olmuştur. Hükümet, uyarılarımızı dikkate almamış, sadece ve sadece yüzde 6,5 faiz dışı fazlayı tutturabilmek uğruna, bu belediyeleri feda etmiştir. Üstelik, burada bizim önerdiğimiz modelde yine yüzde 6,5 faiz dışı fazlaya gelen bir durum, zarar yoktu ve yine, buna rağmen, bu 2 000'i aşkın belde belediyesinin gelirlerinde de bir azalma olmayacaktı. Hükümet, bunu, maalesef, dikkate almamıştır. Dolayısıyla, kamu yönetimi temel kanununda belediyelerin görev alanları genişletilirken, birtakım merkezî hükümet görev, yetki ve hizmetleri oraya aktarılırken, gelir kaynaklarının iyileştirileceği konusunda çok iyimser bakamıyorum hükümetin 2003 yılındaki yaklaşımı nedeniyle.

Yine, belediyelerin temel gelirlerinden birisi, Emlak Vergisi uygulamasıdır. Emlak Vergisi uygulamasını, belediyeler, etkin bir şekilde yerine getirmemektedir, yürütmemektedir.; belediyenin temel geliri Emlak Vergisidir. Bütün gelişmiş ülkelerde temel gelir budur; ama, bizde, belediyeden belediyeye Emlak Vergisi uygulaması farklılık arz etmektedir. Ankara'da, İstanbul'da daha başka büyük kentlerde, nereye giderseniz gidin, bir ilçe belediyesinden öbür ilçe belediyesine gittiğiniz zaman, aynı değerdeki, aynı değerde olması gereken yerlerin Emlak Vergi değerleri arasında çok büyük farklılıklar, hatta uçurumlar olduğunu görüyoruz. Bu, seçim kaygısıyla, yerel seçim kaygısıyla, belediyelerin Emlak Vergi değerlerini yeteri kadar olması gereken yerde tutmamalarından kaynaklanmaktadır. Nasıl olsa merkezî hükümetten alacağım yardımla, vergi gelirinden alacağım payla beraber hizmetleri yürütürüm, vatandaştan ayrıca Emlak Vergisi almama gerek yok anlayışı, belediyeleri daha çok hükümete bağımlı hale getirmiştir. Onun için, öneriyorum, geçen yıl da önermiştim; bu yıl önermekte bir mahzur görmüyorum; belediyelerin vergi gelirlerinden alacakları payda, mutlaka Emlak Vergisindeki performansı

dikkate alınmalıdır; bunu, yerel yönetimlere ilişkin gelir düzenlemelerinde Bakanlığımızın mutlaka dikkate alması gerekir.

Bu vesileyle şunu ifade etmek istiyorum; Emlak Vergisi istatistikleri, Türkiye’de sağlıklı değildir. Devlet Planlama Teşkilatının yapmış olduğu bazı anket ve tahmin çalışmalarıyla Emlak Vergisi hâsılatı tahmin edilmektedir. Geçen yılki bütçe görüşmeleri sırasında, ben, Sayın Bakanımıza önermişim, Mahallî İdareler Genel Müdürlüğü, sizin bir genelgenizle bu istatistiği tutabilir, gayet kolay bir iştir; fakat, ben, bu bütçe görüşmelerinde ileri sürdüğüm konulara ilişkin Sayın Bakanımın imzasıyla almış olduğum yazıda aldığım cevap beni bir hayli şaşırttı. Sayın Bakan, o yoğunlukta, şüphesiz onu fark etmemiştir, öyle tahmin ediyorum. Bürokrasinin hazırlayıp Bakan imzasıyla bana gönderdiği yazıda verilen cevap şu: “Mahallî İdareler Genel Müdürlüğü bunu yapabilecek durumda değildir; bu yüzden de böyle bir bilgi yok.” Sayın Bakan, Mahallî İdareler Genel Müdürlüğü, Emlak Vergisi istatistiğini tutma konusuna böyle yaklaşıyorsa, sizin sunuş konuşmanızda belirttiğiniz belediye yasası, il özel idaresi yasası, büyükşehir belediye yasası çalışmalarını acaba nasıl yürütecektir; bunları, yoksa sizin Bakanlığınız değil başka bakanlıklar mı hazırlıyor? Eğer, sizin Bakanlığınız hazırlıyorsa, ben, bunlara biraz ihtiyatla yaklaşılması gerektiğini düşünüyorum. Ben, bürokrasi adına da, Mahallî İdareler Genel Müdürlüğünün bu cevabını üzüntü verici buluyorum. Bu kendi görevini yapamam diyen bir Genel Müdürlüğü, Sayın Bakanın takdirine sunuyorum.

Sayın Bakan, değerli arkadaşlar; yolsuzlukları konuştuk; kamu yönetimi temel kanunu da yolsuzluklarla ilgili bir yasadır aslında, bir yönüyle öyledir. Kamu yönetimi temel kanunu ve kamu harcamasına ilişkin diğer kanun tasarısı, devlette teftiş sistemi konusunda yeni bir düzenleme yapmaktadır. Tüm bakanlıkların teftiş kurulları kaldırılmaktadır gördüğüm kadarıyla; bunun yerine bir iç denetim müessesesi getirilmektedir. Ayrıca, dış denetim olarak da Sayıştayın denetimi düzenlenmektedir. Devlette teftiş sistemi konusunda gerçekten önü alınamayacak bir şekilde, kontrol edilemeyecek bir şekilde bir gelişmenin olduğu açık. Hemen her bakanlığın, her birimin, her genel müdürlüğün ya bir teftiş kurulu var , ya bir kontrolörü var, ya bir denetçisi var. Gerçekten, bu konuda bir aşırıya gitmiş durumdayız; bu kadar geniş bir sisteme gerek yok. İç denetim olabilir, hiçbir şey demiyorum, yanlış bir yaklaşım değildir; ama, bu devlette, eğer yolsuzluklarla mücadele etmek istiyorsak, yine bir kurumun olması gerekiyor, bir denetim kurumunun mutlaka olması gerekiyor. Yani, siz, bir ihaledeki bir yolsuzluğu araştırırsanız, bunu, sadece bir bakanlığın iç denetim kurumuyla tespit etme olanağı yoktur Sayın Bakanım. O kişinin banka hesabından, nakit hareketlerinden, başka ilişkilerinden hareketle hedefe ulaşacak şekilde çalışabilecek bir teftiş kurumuna mutlaka ihtiyaç vardır Sayın Bakan. Maliye Teftiş Kurulu, bunların başında gelir. Başka örnekler de bulunabilir; aklıma gelen o olduğu için onu söylüyorum; hem yolsuzluklarla mücadele edeceğim yaklaşımı içinde olacaksınız hem de bir şablon uğruna, hazırlanmış olan bir model uğruna, her şeyi feda edeceksiniz. Bunu, mutlaka, bu yönüyle, bu tasarıyı gözden geçirmenin gerekli olduğunu düşünüyorum.

Sayın Bakanım, değerli arkadaşlar; son cümlelerimi şu konularda söyleyerek konuşmamı tamamlamak istiyorum. MERNİS’le ilgili olarak söyleyeceklerim şudur: MERNİS Projesi

Türkiye'nin çok eski projesidir. Tüm vatandaşlara vatandaşlık numarasının verilmesi bu projenin temel hedefidir. Ancak, bu projedeki zamanındaki gecikmeler nedeniyle Maliye Bakanlığı tek vergi numarası uygulamasına gitmiştir. Maliye Bakanlığının tek vergi numarası uygulamasına gitmesi zaman zaman neden acaba, mükerrerlik mi var, bu kadar kaynak israfına gerek var mı sorularının sorulmasına neden oluyor; ancak, MERNİS'teki gecikme, vergide kayıtdışının giderek büyümesi olgusu, Maliye Bakanlığının, bir an önce vergi kimlik numarası uygulamasına gitmesine neden olmuştur; ama, maliyenin de asıl hedefi, MERNİS'in oturmasıyla birlikte, o numarayı kaldırıp, tekrar buradaki vatandaşlık numarasını almaktır. Buradaki sorun, MERNİS'teki sistemin online çalışmamasıydı ve maliyenin kimlik numarasına esas kimlik bilgileri ile vatandaşlık bilgilerinin bire bir tutmamasıydı. Bu konuda, iki Bakanlığın birlikte yürüttüğü çalışmalar ne aşamadadır? Bu konuda Sayın Bakan bir bilgi verirlerse memnun olurum.

Büyük kentlerimizde, özellikle, gerçekten bu sokak çeteleri, özellikle çocuklardan oluşan çeteler, giderek, günün her saatinde vatandaşların güvenliğini tehlikeye atar bir şekilde çoğalmaktadır. Bunlar, gerçekten önemli bir hale gelmiştir. Lokal olarak bazı semtlerde emniyetin, polisin ciddi takibi, uygulamaları belki etkin sonuç yaratmaktadır, Beyoğlu gibi; ama, aynı özeni diğer semtlerde, diğer yörelerde de göstermekte fayda var. Gerçekten, vatandaşın güvenliği tehlikeydedir.

Bir diğer konu, hırsızlık olaylarında büyük artış var. Hırsızlık, emniyet teşkilatımız için belki vakıa-i adiyeden bir olay sayılmaktadır, diğer olaylara karşı belki öyle nitelenebilir. Nihayet, vatandaşın can güvenliğine yönelik bir tehlike söz konusu değildir; ama, hırsızlıkta, Sayın Bakan istatistikleri verirlerse mutlu oluruz, bir artış olduğu kanaatindeyim. Vatandaşın o konudaki şikâyetlerinin emniyet teşkilatınca yeterince dikkate alındığı kanaatinde değilim. Merkezde Sayın Bakanın ve merkezdeki bürokrasinin yaklaşımlarının bu konuda gayet iyi, olumlu olduğunu biliyorum; ancak, bu hassasiyetin, taşrada, emniyet tarafından da gösterilmesi gerektiği kanaatindeyim.

Son bir konu da bir değerlendirme yaparak cümlelerimi bitiriyorum. Gözaltı uygulaması Sayın Bakanım, nasıl işlemektedir? Yani, bir vatandaş, normal olarak yaşamını sürdüren, yasadan kaçmayan bir vatandaş, oğlu yurtdışındaki bir üniversitede okuyor diye Trabzon'dan kalkıp Ankara'ya gelmiş, Ankara'da bir gece gözaltına alınıyor. Ertesi gün savcılığa sevk ediliyor ve savcılık serbest bırakıyor. Şimdi, şu denilebilir; yani, hakkında bir yazı var, İstanbul Emniyet Müdürlüğü'nün bir yazısı var, o yazı uyarınca biz onu gözaltına aldık, sonra da savcılığa gönderdik, savcılık serbest bıraktı. Şimdi, bu vatandaşımız yasalardan kaçmıyor, bu vatandaşımızın adresi belli, yeri belli, yurdu belli; yani, savcılığa sevk edilebilir, bunda herhangi bir yanlışlık görmüyorum, emniyet öyle bir kanaate sahipse tabii ki gönderebilir; ama, bu vatandaş, mutlaka, gözaltına alınmak zorunda mı? Yani, bir gece emniyette bekletilmek zorunda mıdır ben bunu merak ediyorum.

Teşekkür ediyorum, saygılar sunuyorum.

BAŞKAN – Sayın Hamzaçebi'ye teşekkür ediyoruz.

.....

.....

BAŞKAN – Çok teşekkür ederiz, hassasiyetiniz için de özellikle teşekkür ederiz.

Sayın Akif Hamzaçebi, buyurun.

MEHMET AKİF HAMZAÇEBİ (Trabzon) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakan, değerli arkadaşlar; söz alan arkadaşlarımızın bir bölümü Sayın Bakanın konuşma metnine dayanarak Sayın Bakanı kutladılar, büyük projelerin hayata geçmesinden dolayı mutlu olduklarını ifade ettiler, adeta böyle bir yarışa döndü bu iş. Diğer bakanlıklar bütçelerinde de görüyorum bunu, Sayın Bakana teşekkür etmek, Sayın Bakanın icraatlarını övmek. Ben Sayın Bakanın yanındaki koltuklarda çok oturdum, orada oturan bakanın bürokratların çok hoşuna gider bu cümleler, o kadar hoşuna gider ki, eleştiren milletvekilleri de biraz böyle ya işte hazımsız falan gibi görülür, bu işi pek benimsemiyor, biraz çekemiyor gibi görülür.

MEHMET CEYLAN (Karabük) – Ama biz biliyoruz ki, Sayın Hamzaçebi, Sezar'ın hakkını Sezar'a verir.

MEHMET AKİF HAMZAÇEBİ (Devamla) – Mutlaka, bakın, ben şimdi bütçe konuştuğumuza göre Sayın Bakanın bize vermiş olduğu konuşma metnine bakarak değil de, bütçenin rakamlarına bakarak konuşursak daha gerçekçi olur. Sayın Bakanın yapmış olduğu olumlu işler de vardır, ama Sayın Bakanın burada hak etmediği ama inşallah önümüzdeki yıllarda hak etmesini dilediğim değerlendirmeler de vardır. Sayın Bakan, bütçe konuşmasında diyor ki, memnuniyetle ifade ediyorum ki, bütçenin yüzde 84'ü yatırımlara gidiyor. Sayın Keleş ifade ettiler, ulaştırma yatırımlarında azalma var. Bir kere bu gerçeği tespit edelim. Sayın Bakanım, 2003 yılına kıyasla 2004 yılında yatırımlarınız artıyor mu, azalıyor mu, 2002'e göre daha Sayın Keleş azalma olduğunu ifade etti, burada raporlarda var, ben 2003'ü soruyorum, 2003'e göre de, 2003 kemerin sıkıldığı yatırımların azaldığı yıl; ama 2004'te bile 2003'e göre bir artış ifade edebilir mi Sayın Bakan bilemiyorum? Tahmin etmiyorum.

İkincisi, şimdi İstanbul Ankara demiryolunun rehabilitasyonu. Sayın Bakanı göklere çıkardık; ne güzel.

Değerli arkadaşlarım, bu güzel bir proje; ama bu projeyi başlatan 57 nci hükümet. Yani 57 nci hükümete de bu proje için teşekkür edelim bir kere. Bu projenin finansmanını sağlamış, iş bu hükümete kalmış. Tüp geçit. Tüp geçitte Sayın Bakanı ve hükümeti kutlayalım tüp geçit konusunda yapmış olduğu tercihten ve umuyorum ki, İstanbul'a üçüncü bir boğaz köprüsü yapılmayacaktır, bu konuda böyle bir tercih de varsa bu tercihten dolayı da hükümeti kutlarım. Onun ötesindeki cümleleri ben Plan ve Bütçe Komisyonunda sadece bir espri olarak alıyorum.

MUSA UZUNKAYA (Samsun) – Bizim, sizin bu sözünüzü espri olarak telakki etmemiz olur mu?

MEHMET AKİF HAMZAÇEBİ (Devamla) – Olabilir Sayın Uzunkaya. Hayır yani, Sayın Bakanın yapmadığı işler nedeniyle Sayın Bakanı ve projelerini methetmeyi bir espri olarak alıyorum, yani başka türlü, başka bir kelime bulamıyorum, en güzel kelime yine bu espri. Ama ileride umarım bunlar da gerçek olur, onlardan dolayı da mutlu oluruz. Sayın Coşkunoğlu'nun söylediği gibi programın, bu konuşma metninin sadece birçok bölümü aynı değil, rakamlarda farklılık var, rakamlar da azalıyor.

Çok kısaca projelere değineceğim. Bu Tiflis demiryolu umarım gerçekleşir, umarım Sayın Bakan onu gerçekleştirme yoluna koyar; ama onunla birlikte gerçekten Türkiye'nin demiryolu alanında atması gereken adımlar ve başka projeler de vardır, bunun bir kısmına Sayın Bakan konuşma metninde değiniyor, tek tek bunlara değinmemeye gerek yok, hakikaten bu yatırımlarla Türkiye'nin demiryolu kapasitesinin artırılması toplam yük ve yolcu taşımacılığında demiryolunun payının artırılması gerekir; bu temel bir tercih olarak hükümetin önünde olmalı, hükümet bunu yapmalı. En liberal, en kapitalist ülkelerde dahi demiryolu taşımacılığının payı Türkiye'deki kadar düşük değildir, bu gerçekten kaynak israfına yol açıyor ve gerçekten trafik canavarı dediğimiz kavramı yaratan bir politika tercihini ortaya koyuyor.

Bu demiryolu taşımacılığındaki projeler yanında Trabzon – Batum demiryolunu da önemli bir proje olarak görüyorum, gerek GAP bölgesindeki, gerek Karadeniz bölgesindeki ürünün Rusya'ya ve Türki Cumhuriyetlere ihracı açısından böyle bir demiryolu projesinin Ulaştırma Bakanlığının gündeminde olmasının yararlı olacağını düşünüyorum.

Gereksiz havaalanları yatırımı konusunda ben bir başka noktaya dikkat çekmek istiyorum. Bu havaalanlarının siyasî amaçlı yapılmış olanı çok sayıdadır, bunu Ulaştırma Bakanlığımız çok daha iyi bilecektir. Ancak, olayın bir başka yönü de şudur. Buralara Türk Hava Yolları şu an uçuş yapmıyor, neden kârlı değil, yeteri sayıda yolcu yok. Acaba Türk Hava Yollarının maliyetlerini hiç gözden geçirdik mi, Türk Hava Yolları maliyetleri doğru mudur, Türk Hava Yolları gerçekten verimli çalışan bir kurumumuz mudur. Örneğin yeni açılan bir özel hatta, İstanbul – Trabzon hattında bir havayolu şirketi 69 milyon liraya yolcu taşıyor, 69 milyon liraya yolcu taşıyan bir havayolu var bir yanda bir yanda da onun yüzde 100'ünden daha fazla, bir katından daha fazla bir oranda pahalı taşıyan Türk Hava Yolları var. Türk Hava Yolları acaba daha farklı maliyetlerle taşımaya çalışsaydı bu kapattığımız havaalanlarının bir bölümü işletmeye açılabilir miydi, bu yönüyle olayı değerlendirmek gerekir. Türk Hava Yollarıyla ilgili ikinci değerlendirme noktam şu.

Türk Hava Yollarının ülkenin birçok yerine yapacağı uçuşu sadece kâr amaçlı değerlendirmeyi de çok doğru bulmuyorum. Yani her tarafa kâr amaçlı uçmalıdır, her hattın Türk Hava Yolları kâr etmelidir veya toplam uçuş hatlarını toplarsak, konsolide edersek bütün bunların hepsinde kâr etmelidir gözüyle de bakmak doğru değil, bazı hatlarda Türk Hava Yolları zarar edebilecektir, özellikle Türk Hava Yollarının

özelleştirilmesinde bu nokta üzerinde durulması gerekir, özelleştirildiği anda şu an başa baş veya bir miktar kârlı gözüken veya bir miktar zararlı gözüken uçuşların belki tümünü özel sektör iptal etmek zorunda kalacaktır. Özelleştirmede artık ne bulursam satarım, her ne pahasına olursa olsun satarım, babalar gibi satarım anlayışını bir kenara bırakmak lazım. Nitekim, Sayın Maliye Bakanımızın bu anlayışı Tekel'de bizi 1,1 milyar dolarlık teklif getirmiştir. Sayın Bakan maalesef iyi bir pazarlamacı olamamıştır. Ne bulursam satarım, elime ne geçerse satarım ucuz pahalı demem satarım denilirse biz kendi malımızın fiyatını yabancılar karşısında düşürürüz ve Tekel bugün çıktığı ihalede 1,1 milyar gibi son derece komik bir teklifle karşı karşıya kalmıştır. Diğer özelleştirmelerde de benzeri sonuçlarla karşı karşıya kalmaktan endişe ederim.

GSM ihaleleri konusunda Ulaştırma Bakanlığı bugüne kadar maalesef iyi bir politika izleyememiştir. 2000 yılından önce ihale edilen iki hatta KDV almamıştır örneğin, sonra bunlar o ilgili şirketlerden cezalı olarak alınmak zorunda kalınmıştır ve rekabete açık olmayan ihaleler yapılmıştır. Daha sonra yapılan GSM ihalesi de bana göre başarılı bir ihale olmamıştır, iki hat ihale edilebilecekken, tek hat ihale edilmiş, yüksek fiyatla ihale edilmiş, Hazine lehine gibi görülmüş ancak o fiyat diğer hattın elimizde kalmasına yol açmıştır, başarılı bir ihale olmamıştır. Aycell maalesef piyasaya güçlü bir şekilde girememiş ve sonuçta diğer şirketle birleşmek zorunda kalmıştır. Bu birleşme sonucundaki yeni oluşumun ne getireceğini, bu yeni şirketi hangi noktaya getireceğini de doğrusu bilemiyorum.

Telekom'da ses tekelinin önümüzdeki yıl sona erecek olması konusunda da şunu söylemek istiyorum. Şüphesiz bu piyasanın rekabete açılması kural olarak güzel duruyor, doğru duruyor, rekabete açılırsa bir piyasa fiyatlar düşer, bundan tüketici yararlanır, tüketicinin refahı artar, tüketiciye daha kaliteli mal ve hizmet sunulur, bu çok doğru, ancak telekom piyasasında nasıl bir rekabet oluşacaktır birden, bunu iyi düşünmek gerekir. Bu, acaba tekelin sona erecek olması, bir anda bizim Telekom'un fiyatını, zaten düşmüş olan fiyatını çok daha mı aşağılara çekecektir. Bu acaba özelleştirme açısından kötü bir politika mı olacaktır. Bunu Sayın Bakanın değerlendirmelerine, takdirlerine sunuyorum. Şüphesiz Özelleştirme İdaresi yürütmektedir ama Sayın Bakan da sektörle ilgili bir bakan olduğu için bu konuyla ilgilenecektir.

Bir soruyla ben konuşmamı tamamlıyorum. Trabzon – Sürmene, Yeniay Çamburnu tersanesi Marmara'da yaşanan depremden sonra önemi artan bir tersane potansiyeline sahiptir, bu tabii şu an çok basit, çok ilkel şartlarda üretim yapılan bir yerdir; ancak, gerekli yatırımların yapılması halinde umulmayacak ölçüde ülke ekonomisine katkı sağlayacak olan bir tersanedir, 2003 yılı bütçesinde etüt proje için yeterli ödenek ayrılmamıştır, bir miktar ayrılmıştır, o da harcanıp, harcanmadığını bilemiyorum, bunu Sayın Bakan açıklarlarsa memnun olurum ama 2004 yılında bu tersanenin hak ettiği ödeneğin bütçede yer almasının uygun olacağını düşünüyorum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Sayın Hamzaçebi'ye teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Başka soru?.. Yok.

Sayın Bakan, şu ana kadar ortaya konan görüş ve eleştirilere ve sorulara cevap vermek üzere, buyurun efendim.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) – Sayın Başkan, komisyonun değerli üyeleri; sözlerime başlamadan önce, bir kere değerli üyelerimizin ciddî katkıları, soruları için, eleştirileri için teşekkür ediyorum. Ancak, takdir edersiniz ki, sorular çok kapsamlı ve çok miktarda; bunların tamamını cevaplamaya izin verirsiniz, cevaplamaya çalışacağım; ama, önemli olanlarını burada cevaplayıp, bazı teknik detayları da ihtiva edenleri, tutanakları alarak, tamamını cevaplayacağız. Bu hususu açıklamakta yarar görüyorum.

Her şeyden önce, Bakanlığımızın 2004 yılı bütçesi görüşülürken, bir şey dikkatimi çekti; artık, demiryolları, ulaşım sistemimizin gündemine oturmuş gözüküyor; çünkü, herkes demiryolu istiyor. Halbuki, önceleri, 1950'den sonra, demiryolları unutulmuştu. Sanıyorum, yıllardan beri demiryollarının arşivinde 18 tane ana, 100'e yakın tali proje var. Ne yazık ki, bunlarla ilgili ciddî bir adım atılmamış. İstanbul-Ankara Projesi de -Sayın Hamzaçebi'nin ifade ettiği gibi- eski bir projedir; ama, projeleri eskiden var diye terk etmek lüksümüz yok, doğru projeleri tabii ki, devam ettirmek, devletin devamlılığı esasına göre bizim yükümlülüğümüzdür. O nedenle de biz, bu projeyi devam ettirdik ve başlattık.

Tüpgeçit de esasına bakarsınız 160 yıllık bir hayaldir, Sultan Abdülmecit tarafından tasarlanmış; ama, son otuz sene hep konuşulmuş, raylı mı olsun, lastik tekerlekli mi olsun; daldırma mı olsun, batırma tünel mi olsun, güzergahı öyle mi olsun böyle mi olsun, vesaire... Ama, bütün bu tartışmalar artık geride kaldı, adım atıldı, projenin hayata geçmesi için önemli çalışmalar başlamış durumda.

Sayın Coşkunoglu'nun programla ilgili "geçen seneye bu sene arasında tıpatıp ifadeler aynen yer almış" değerlendirmesini haksızlık olarak görüyorum; çünkü, orada, bahsettiği paragraflar giriş paragraflardır; ama, onların devamında, yaptığımız işlerle ilgili çok önemli detaylar vardır. Ben, telekom sektörüyle ilgili olanını ifade etmek isterim.

Telekomünikasyonda Türkiye'nin dış penetrasyonunu bin kat artıracak 1 trbite'e çıkaracak fiberoptik kablosu ihalesi yapılmıştır. Şubat, mart ayları içerisinde tamamlanacaktır. Hatırlarsanız, Cezayir depreminde, bir hafta, onbeş gün internet bağlantısı hasar gördü ve bu eksiklik ciddî anlamda ortaya çıktı.

OSMAN COŞKUNOĞLU (Uşak) – Mesela uydudan gidilebilirdi o sırada.



ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) – Uydudan da gittik. O detayı da vereyim.

Bu kabloyu sigortalayan firma, arızayı üç gün içerisinde -Sing Tel'le diğer bir konsorsiyum-gidereceğini açıkladı ve gideremediler. Tekrar, bir tarih açıkladılar, onda da gideremediler. Ondan sonra, artık, bu iş böyle yürümez dedik, kendi çözümümüzü bulduk ve uydudan vermeye başladık. Yoksa, o arıza çok daha uzun sürdü. Onun için, tabii, her türlü detayı, takdir edersiniz ki buradaki bütçe görüşmelerinde açıklama şansımız olmuyor.

Diğer yandan, xbar santrallerle, grosbarların değiştirilmesi için çok ciddi bir çalışma başlattık. 100 bin kapasiteli bir santral değişim işlemi, her an devam ediyor.

Yine, dünyada ADSL veya geniş bant diye tanımlanan ve ses naklinin de önüne geçen, telekomünikasyondaki yeni data, ses, görüntü naklini esas alan geniş bant sistemi, Türkiye'de, maalesef, yok gibi. Bugün, Kore'de, 20 milyon abonenin 11 milyonu, ADSL, geniş data abonesi ilave olarak. Tabii, Türkiye'de bunun için de çalışmalara başladık. Şubat ayı itibarıyla, 10 bin olan geniş bant veya ADSL abone sayısını 300 bine çıkarıyoruz.

OSMAN COŞKUNOĞLU (Uşak) – Çok özür dilerim, Sayın Bakan.

Bu şebeke, en modern telekomünikasyon donanımını ihtiva eder diye bunu kabul ettim zaten. Daha çok işletmesiyle ilgili bazı yakınmalarım vardı. Yatırımların ve modern altyapının, ADSL'nin, hepsinin farkındayım da işletme konusunda biraz...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) – Yani, Türk Telekomünikasyon İşletmesiyle ilgili aksaklıkları mı anlayayım?

OSMAN COŞKUNOĞLU (Uşak) – Evet. Kişi başına... Serbestleştirilmemesinin ülkemize getirdiği zarar özellikle; yoksa, altyapıdan şikâyetim yok benim. O altyapı atıl duruyor. İşte, esas şikâyetim orada. Çok güzel bir altyapı olduğunu ben de biliyorum.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) – Orada durum şudur: Sizin tespitlerinize yüzde yüz katılıyorum.

Bakın, bugün, Finlandiya'daki bir telekomünikasyon işleticisinin yıllık cirosu Finlandiya'nın bir yıllık gayri safi millî hâsılasının üzerindedir. Rakamlarımız küçüktür; ama, mukayeseyi yaparken, ülkenin millî gelirine göre yapmamız lazım. Eğer, millî gelir açısından karşılaştırma yaparsak, Polonya'da yüzde 9 bizde yüzde 11'dir. Demek ki, bizim asıl meselemiz, millî gelirimizin yüksek olmaması; yani, insanımız zenginleşecek ve daha çok muhabere hizmetlerinden, telefonda yararlanacak.

Diğer bir konu da toplam telefon veya diğer internet haberleşmesi üzerindeki vergi oranının yüksek olmasıdır. Yüzde 50'nin üzerinde vergi vardır; bu da abone başına elde edilen gelirin düşük tahakkuk etmesine neden olmaktadır; ama, millî gelir bazında karşılaştırma

yaptığımızda -ben, karşılaştırmayı yaptım- 2 3000 dolar kabul edersek, abone başına gelir 250 dolar kabul edersek, yüzde 11'e tekabül ediyor. Polonya'da kişi başına 7 000 dolar, 650 dolar, yüzde 9,3 ediyor oransal olarak. Yani, millî gelir bazında, biz kötü değiliz. Bunu bir şey olarak savunmuyorum; ama, durumumuz budur. Ülkemizin gerçeklerini de hepimiz biliyoruz.

Diğer yandan, Telekomun serbestleştirilmesi konusu da önemlidir. Orada da güzel hususlara işaret ettiniz. Bununla ilgili, bakanlığımız hiçbir şey yapmıyor değil. Biz, ilan ettik. Yılbaşında, yani, son tekel olan sabit hatlardaki veya -voice over ip- internet üzerindeki her türlü ses naklindeki tekelin kalkacağını ilan ettik. Bu tarihin uzatılmasının düşünülmediğini kamuoyuna ilan ettik; ama, bunun arkasından bir şey daha ilan ettik; o da bu tarih gelmeden, biz, sektörde herhangi bir kargaşa veya kaosun oluşmaması için ne gibi tedbirler alacağımızın da çalışmalarını yapıyoruz. Onu da yılbaşından önce açıklayacağız. Böylelikle, sizin de ifade ettiğiniz gibi, bu uğurda, üç dört yıldır ciddî hazırlık yapan, büyük küçük birçok firmanın önünü görmesi, yatırımlarını da buna göre planlamasının imkânını sağlamış olacağız. Buradaki detaylara girmek istemiyorum. Yazılı cevap verebilirim.

Erişim, ara bağlantı yönetmeliği, standart ara bağlantı yönetmeliği, standart ara bağlantı yönetmeliği, tesis paylaşımı, geçiş hakkı, yerel ağın paylaşıma açılması, ulusal numaralama planı, tüketici haklarına ilişkin düzenleme, tip abonelik sözleşmesi... Böyle oldukça geniş kapsamlı düzenleme çalışmaları, Telekomünikasyon kurumu ve Bakanlığımız koordinesinde devam ediyor. Bunu, serbestleştirmenin fiilen başlayacağı tarihten önce, özel sektör girişimcilerine ve kamuoyuna açıklayacağız.

BAŞKAN – Sayın Bakanım, teknik detayı yazılı olarak alırsak...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) – Evet.

Çok söylenecek şey var; Başkanım uyardı.

Diğer bir konu, belki, teker teker notlardan gitmek daha doğru olur.

Sayın Birgen Keleş'in söylediği konularla ilgili, FIR hattından ne tavizler verildi?

Uzun süredir Yunanistan ile Türkiye arasında sorun olan bir konudur bu. Mevcut koridorlar yerine, Türkiye'nin önerdiği gerek IKO (uluslararası sivil havacılık örgütü) gerekse IATA tarafından da desteklenen yeni hava koridorlarının benimsenmesi yönündeki Türk önerisi kabul edilmiştir. Aslında, bu bir kazanım değil, normal olan hakkın Yunanistan tarafından yıllardır engellenmesinin önüne geçilerek, hakkımızı geri almamızdan ibarettir. Bunun da böyle bilinmesi lazım. Bunu için de bir sürü askerî uçaklarımızın uçuşlarında, vesaire anlaşmazlıkları oluyordu, diğer yandan da fuzulen uçaklarımız daha dolaşık bir hava koridorunu izlemek zorunda kalıyorlardı. Olay, bunda ibarettir.

Sayın Keleş'in diğeri bir sorusu: "Sabiha Gökçen Havaalanının özel sektör tarafından yapılan yatırımı kamu tarafından üstlenilmiş midir; bu şirket hangisidir?"

Kurtköy'de yapılmış olan Sabiha Gökçen Havaalanı, 1997 yılında, Bakanlığımız değil, Savunma Sanayii Müsteşarlığı tarafından ihale edilmiş, yapılmış, işletmesi de HEAŞ denilen, yine Savunma Sanayii Müsteşarlığının kurduğu bir şirket marifetiyle yapılmaktadır. Yani, bakanlığımız, bu projenin başından sonuna kadar hiçbir yerinde yer almamıştır; ancak, bir hususu söylemekte yarar görüyorum: Bu proje, Savunma Sanayii Müsteşarlığınca başlanmadan önce, bizim bakanlığımızın yatırım envanterindeydi. Daha sonra alınan bir kararla, dönemin hükümetinin kararıyla, bunun Savunma Sanayii Müsteşarlığına aktarılması sağlanmış, bizim envanterimizde 200 milyon dolar öngörülen havaalanı 695 milyona dolara tamamlanmıştır. Bu bilgiyi de takdirlerinize sunuyorum.

Ulaştırma ana planıyla ilgili de bir sorunuz vardı. Yanlış hatırlamadıysam, planla ilgili İhale Kanununda olan değişikliklerden dolayı, uzun süre sözleşme yapılamadı. Oluşturduğumuz çalışma grubu, zamandan kazanmak için çalışmaya devam etti ve daha sonra bu sorun çözüldü, sözleşmeyi teknik üniversiteyle doğrudan yapabileceğimize dair Kamu İhale Kurulu bize görüş verdi, bu görüş üzerine protokol imzaladık. Biliyorsunuz, üniversitenin döner sermayesi var, bu döner sermayeden projede görev alacak hocalara ve uzmanlara bir miktar ödeme yapılmaktadır ve bir miktar da üniversiteye kalmaktadır. Hocalara yapılacak toplam ödeme 1,4 trilyondur.

Bunun bir ana plan olmayıp bir ana plan stratejisi olarak neden seçildiği, bazı projelerin öncelikle olarak belirlenmesinin hedeflenen bir içeriği olduğu yönündeki soruya gelince, buna verilecek cevabımız şudur: Ulaşım ana planı hazırlanması çok uzun zaman ister.

MEHMET AKİF HAMZAÇEBİ (Trabzon) – Acil Eylem Planında 12 ay demiştiniz Sayın Bakan.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) – Biz demişiz, doğrudur; ama, ulaşım ana planının sağlıklı bir şekilde hazırlanması için üç yıl gerekiyor.

MEHMET AKİF HAMZAÇEBİ (Trabzon) – 12 ay diye taahhüdünüz var.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Efendim, taahhüdümüz 12 ay da yanlış bir hesap yaparsak, o hesabı da düzeltiriz.

Şimdi, uzmanı, bunu 12 ayda tamamlayamayız diyor. Biz de o halde ne yaparız, 12 ayda tamamlayamayacaksınız, bekleyecek miyiz; yok, onun da çözümü var. Biz, size ulaşımda öncelikli modları belirleriz, sizin yatırımlarınızı bekletmeyiz, ona yön verecek bir plan stratejisi hazırlarız; daha sonra elde edilen istatistikler, trafik sayımları, vesaire, detaylar tamamlanır, ulaşım planı da ortaya çıkar; yani, bundan sonra yapılacak iş, başlı başına aynı bir iş değildir. Bu ana plan stratejisine kümüle edilecek bir çalışmadır. Bunu da böyle ifade etmekte yarar görüyorum.

MEHMET AKİF HAMZAÇEBİ (Trabzon) – Açıklama için teşekkür ederim. Acil eylem planındaki sözü 3 yıl olarak düzeltiyorsunuz.

ULAŞTIRMA BAKANİ BİNALİ YILDIRIM (Devamla) – Ama, biz, ana plan stratejisini yapmakla maksadımıza ulaşmış oluyoruz.

Peki, şimdi size dönüyorum. Siz bir şey dediniz; eğer, yanlış anımsamıyorsam, “Türk Hava Yollarının bazı hatlarda kâr etmemesi lazım. Özelleştirmede bunu dikkate almak gerekir” dediniz.

MEHMET AKİF HAMZAÇEBİ (Trabzon) – Ben şunu demek istedim: Kars veya Trabzon hattı zararlı olabilir; ama, özelleştirdiğiniz zaman, belki bu özel şirket o hatları çalıştırmayabilir.

ULAŞTIRMA BAKANİ BİNALİ YILDIRIM (Devamla) – Evet, dolayısıyla, Türk Hava Yollarının özelleştirilmesinde buna dikkat etmek, belki de bazı hatlarda kâr etmesini gözetmemek gerekebilir.

Ama, Sayın Beyribey konuşurken, trenle Kars’a giderken, yemeklerin ucuz olduğunu söyleyince, tepki verdiniz, parası kimden çıkıyor dediniz. Eğer, yanılmıyorsam, bu tepkiyle bu söylediğiniz bir çelişki teşkil ediyor.

MEHMET AKİF HAMZAÇEBİ (Trabzon) – Sayın Bakan, ben şunu demek istedim: Devlet Demir Yolları, bütünüyle zararda olan bir kurum.

ULAŞTIRMA BAKANİ BİNALİ YILDIRIM (Devamla)- Doğru.

MEHMET AKİF HAMZAÇEBİ (Trabzon) - Dolayısıyla oradaki yemek ucuzsa hakikaten o sübvansiyon nereden geliyor? Çünkü “müthiş bir restoranda müthiş yemekler yiyorum” diyor. O yemeğe gerek olmayabilir. ama, Türk Hava Yolları kârlı bir kurum.

ULAŞTIRMA BAKANİ BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) – Ben, burada, sizi destekleyen bir şey söyleyeceğim de, onun için.

MEHMET AKİF HAMZAÇEBİ (Trabzon) – Kârlı bir kurumda, bazı hatlar kârlı olabilir, bazı hatlar zararlı olabilir, ben bir çelişki ortaya koyduğumu sanmıyorum.

ULAŞTIRMA BAKANİ BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) – Peki, o zaman şöyle söyleyeyim. Tabii ki, eğer sübvansiyona bir yerden başlarsanız, sonunda o kurum şişmeye, hantallaşmaya başlar, artık aslî işlevini de göremez hale gelir. Onun çözümü, modern dünyada, her işletmenin ihtiyacı olan ticarî gereklere göre çalışmasıdır; ancak, ulusal hizmetin her noktaya götürülmesi de devletin ana görevidir.

Onun için, belki, bir ulusal hizmet fonu ihdas etmek suretiyle -bu tip konular Telekom'da da var, PTT'de de var, hava ulaşımında da var, belki başka alanlarda da var- buradaki açık, bu fondan karşılanmalı; ancak, yine, hizmetler, kâr etme veya en azından başabaş esasına göre çalışan yapıda kurumlar muhafaza edilmelidir. Bu, özel sektör kuruluşu olabilir, bu kamu kuruluşu olabilir.

MEHMET AKİF HAMZAÇEBİ (Trabzon) – Ben, bir fıkra anlatabilir miyim Sayın Başkan.

Sovyetler Birliği zamanında, bir Amerikalı iş seyahati nedeniyle Moskova'ya gitmiş, Moskova metrosunda saat 3'te gelecek treni beklemeye başlamış. Saat 3'ü 10 geçiyor, yahu, nerede bu tren demiş. Yanındaki Rus mihmandar da, siz de Amerika'da zencilere eziyet ediyorsunuz demiş.

Acil Eylem Planındaki oniki ayı üç yıl olarak düzelttim diye not ettim. Siz de bana Sayın Selahattin Beyribey'e verdiğim cevabı söylüyorsunuz. Benim fıkrama benzedi. İlgisi yok Sayın Bakanım.

ULAŞTIRMA BAKANİ BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) – Yok, çok ilgili, ikisinde de sübvansiyon var da onun için. Sizin sübvansiyona karşı çıkıp, sübvansiyonu ister gözükmeyen bana çelişki geldi; ben, sadece onu hatırlatmak istedim.

MEHMET AKİF HAMZAÇEBİ (Trabzon) – O zaman, ben, tekrar ifade edeyim.

Efendim, oniki ay üç yıla çıkarıldı; ama, sübvansiyon da bir hesap meselesidir; yani, hesabınızı yaparsınız. Doğu hattında zarar edersiniz, batı hatlarında kâr edersiniz, Türk Hava Yolları halen bu politikayı yürütüyor. Aksi halde, doğuya uçuş koyamazsınız, her hattan kâr edeyim dersiniz. Ben, bunu belirtmek istedim; yani, o dengeyi kurarsınız.

ULAŞTIRMA BAKANİ BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) – Sizinle diyalogumuz güzel devam ediyor, izninizle bir şey daha söyleyeyim; siz Gelirler Genel Müdürüken, ben, sizin kapınızı bir iki sefer aşındırdım, şu transit yakıtı verin, bizi bu çileden kurtarın da, biz halka hizmet edelim dedik; fakat, sizden bir şey çıkmadı, biz geldik, yaptık. Biz geldik, hemen yaptık.

MEHMET AKİF HAMZAÇEBİ (Trabzon) – Sayın Bakanım, ben bakan değildim ki.

ULAŞTIRMA BAKANİ BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) – Ama, diyorsunuz ki, devlette işi bürokrat yapıyor.

MEHMET AKİF HAMZAÇEBİ (Trabzon) – Sayın Bakan, sizin bu yakıt uygulamanız şu an iyi gibi gözüküyor; ama, onun denetim sistemini iyi kuramazsanız, o yakıt tüketiminin neye ulaşacağını, bir iki yıl içinde göreceksiniz.

ULAŞTIRMA BAKANİ BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) – Bu, herkes, her şey için geçerli; denetim vergi için de geçerli, başka şey için de geçerli. Tabii, denetimi yapamayacağız korkusuyla, bizim, halkın, ulaşımın yararına düzenlemelerden imtina etmemizi kimse beklemesin.

MEHMET AKİF HAMZAÇEBİ (Trabzon) – Ayrıca, teşekkür ederim; eski hükümeti bir tarafa bırakıp, yerine eski bir Gelirler Genel Müdürünü koymuş olmanız...

ULAŞTIRMA BAKANİ BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) – Ben teşekkür ederim.

BAŞKAN – Sayın Bakanım, bu ikili diyalog gerçekten güzel gidiyor; ama, zamanımız da daraldı, yarın bizim gündemimiz de yoğun.

ULAŞTIRMA BAKANİ BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) – Doğru, teşekkür ederim, biz konumuza dönelim.

BAŞKAN – Sayın Bakanım, hatta soruların çoğuna yazılı cevap verirseniz, çok memnun oluruz.

ULAŞTIRMA BAKANİ BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) – Efendim, birçok soru var.

BAŞKAN – İsterseniz, onlara yazılı cevap verin.

ULAŞTIRMA BAKANİ BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) – Peki, o zaman, izniniz olursa bir genel toparlama yapayım.

MEHMET AKİF HAMZAÇEBİ (Trabzon) – O zaman, sadece deniz otobüsleri için geçerli, dediğiniz yakıt durumu...

ULAŞTIRMA BAKANİ BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) – Doğrudur; ben, deniz otobüslerinin genel müdürüydüm o zaman.

MEHMET AKİF HAMZAÇEBİ (Trabzon) – Ben, şimdi, komisyona soruyorum; İstanbul'da, deniz otobüsleri için sübvansiyona gerek var mı?

(AK Parti sıralarından “var, var” sesleri)

ULAŞTIRMA BAKANİ BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) – Var tabii.

Tekrar muhabbete dönmeyelim, arzu ederseniz, ben, toparlayayım.

Sayın Başkanım, değerli üyeler; tabii, bizim yapamadıklarımız da vardır; ama, birçok şeyi yaptık. Söylediklerimizin birçoğunu yaptık. Örneğin, DLH'da, Kepez Çanakkale Limanının ihalesini yaptık, çalışmalara başladı. Mersin yat limanı tamamlandı. Alanya yat limanı

tamamlandı. İçel Kumkuyu yat limanı tamamlandı. İzmir Sığacık yat limanı tamamlandı. Sinop Gerze balıkçı barınağı tamamlandı, vesaire.

Türk Telekom, az önce söyledim, bunlara gerek yok, Türk Telekom'un 90 000 kilometrelik bir hazinesi var, Sayın Coşkunoğlu işaret etti. Bu, dünyadaki hiçbir telekomünikasyon şirketinin sahip olmadığı bir hazine.

OSMAN COŞKUNOĞLU (Uşak) – Onun için üzülüyorum, atıl olmasına.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) – Üzülmesine gerek yok, gereğini yapıyoruz Sayın Coşkunoğlu.

OSMAN COŞKUNOĞLU (Uşak) – Atıl duruyor, ona üzülüyorum.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) – İşte, şimdi, biz geldik, onların gereğini yapıyoruz. Bunu, isteyen herkese kullanıracamız.

Evet, tabii, denizcilikte yakıt, liman ücretlerinin düşürülmesi, fener sağlık rüsumun düşürülmesi, geçen seneki metinlerde bunu yapacağız demişiz, bu sene yapmış gelmişiz. Bütün konular da var, daha fazla vaktinizi almak istemiyorum. Onun için, bu "yapacağız" lafı tekrar ediliyor, haksızlık olarak değerlendirdim. Benim fuzulen de methedilme gibi bir arzum, isteğim yok; herkes, gönlünden geldiği gibi metheden de var, tenkit eden de var, hepsini saygıyla karşılıyorum; ancak, bir şeyi de söylemeden geçemeyeceğim: Bu şahsım ve çocuğumla ilgili konu, çok fazla istismar edildi. Benim, bu konuyla ilgili yargıda kazandığım 8 tane dava var. Genel Kurulda bunu anlattım, iki sefer anlattım, sizlerin iradesine bu konu sunuldu. Yargıya ve Meclis iradesine gereken saygının gösterilmesini bekliyorum ve bu konunun daha fazla polemik konusu yapılmasının haksızlık olduğunu düşünüyorum.

Sayın Başkan, değerli üyeler; bütçemizde, tabii ki, geçen seneye göre yüzde 1,4 azalma vardır, bu tespitiniz doğrudur; ama, genel yatırım bütçesinde bir azalma vardır; bizim azalmamız en azıdır. Bütçede, ortalama yüzde 12 azalma öngörülmüştür. Biz, ulaştırmaya verilen önem münasebetiyle, burada verilen kaynaklarla maksimumu yapmanın gayreti içerisinde olacağız. Ülkenin şartları hepimizce malum. Ülke, artık, yatırım yapamayacak bir noktaya gelmişken, yapılan önemli ekonomik tedbirler, çalışmalarla, az da olsa yatırım yapar hale gelmiştir. Bu da ciddi bir gelişmedir diye düşünüyorum.

Ulaştırma Bakanlığının 2004 yılı bütçesinin, ülkemize, insanımıza hayırlı olmasını dilerken, sizlere de, yaptığınız katkılar, eleştiriler için hepinize teşekkür ediyor; saygılar sunuyorum.

BAŞKAN – Sayın Bakana teşekkür ediyoruz.