

**2005 MALÎ YILI GENEL VE KATMA BÜTÇE
KANUN TASARILARI İLE 2003 MALÎ YILI GENEL
VE KATMA BÜTÇE KESİN HESAP KANUNU TASARILARININ
PLAN VE BÜTÇE KOMİSYONU
GÖRÜŞME TUTANAKLARI**

11.11.2004

İÇİNDEKİLER
ULAŞTIRMA BAKANLIĞI
Denizcilik Müsteşarlığı

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz.

Sayın Hamzaçebi, buyurun.

MEHMET AKİF HAMZAÇEBİ (Trabzon) – Sayın Başkan, Sayın Bakan, Plan ve Bütçe Komisyonunun değerli üyeleri; Ulaştırma Bakanlığı bütçesini görüşürken, doğal olarak, Türkiye'nin ulaşım politikasını da değerlendiriyoruz.

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 deniz yoluyla yapılıyor. Tabii ki, Türkiye'nin iç ve dış bütün taşımacılığı bunlar. Sadece yurtiçine baktığımızda yurtiçi yük ve yolcu taşımacılığında karayolunun payı ise yüzde 90'ın üzerinde. Karayolu ağırlıklı bir ulaşım politikası var. Taşıma hatları itibariyle belirli bir dengeyi sağlamış değil bizim ulaşım politikamız. Ekonomik yapı değişiyor tabii. Bu değişime paralel olarak Türkiye'nin Türk toplumunun sosyal yapısı değişiyor. Böyle bir değişim içinde Ulaştırma Bakanlığının temel görevi de bu ihtiyaçlara bu değişime paralel olarak ulaşım altyapısının zamanında ekonomik ve güvenli bir şekilde inşa etmektir. Bu işlemi bu politikayı koordine edecek olan Ulaştırma Bakanlığıdır. Bunun uygulayıcı birimleri belki farklı olabilir.

Ekonomideki değişimden söz ettim. Sosyal yapıdaki değişimden söz ettim. Bu değişime paralel olarak bu taşıma türleri arasında bir dengenin sağlanması gerçekten çok önemli. Bugün çok dengesiz bir yapıya sahibiz. Her halde girmeye çalıştığımız Avrupa Birliği ülkelerinde veya Türkiye'nin rekabet ettiği ülkelerle Türkiye'yi kıyasladığımızda böylesi bir dengesiz dağılımın, dengesiz bir ulaşım yapısının olduğunu o ülkelerde görmemiz mümkün değil sanıyorum. Bu tablodan çıkan Türkiye'nin demiryolu taşımacılığına ve diğer taşımacılık türlerine oldukça önem vermesidir. Bu dengeyi diğer hatlara da ağırlık vermek suretiyle oluşturulacak olan bir ulaşım ana planının - Bakanlığımız zannediyorum bunun üzerinde çalışıyor- bir an önce yürürlüğe konulmasıdır. Bu ulaşım ana planı, şüphesiz Avrupa Birliği ulaşım ağlarıyla bir bağlantıyı kurabilmeli ve aynı zamanda Türkiye Cumhuriyetinin komşuları olan ülkelerle, özellikle Doğu ve Kafkas ülkeleriyle ve Türk Cumhuriyetleriyle olan ulaşım ağına da entegre olacak şekilde bir planlama olmalıdır. Keşke hükümetin karayolunda 15 bin kilometre duble yol gibi bir hedefi, o hedefi ayrıca, Bayındırlık bütçesi üzerinde tartıştığımız için, onu bir tercih olarak burada ayrıca değerlendirmiyorum; ama, hükümet kendine göre iddialı bir

hedefi karayolu politikasında koymuştur; ama, demiryolunda böyle bir iddialı hedefi maalesef görebilmiş değiliz. 15 bin kilometre duble yol hedefini koyarken keşke hükümetimiz 15 bin kilometre bir demiryolu ağı diyebilseydi, fakat o ölçekte olmasa bile, iddialı bir hedefi Türkiye'nin gündemine koyabilseydi, o zaman bu biraz önce sözüne ettiğim hatlar arasındaki dengesiz dağılımı gidermiş olabilirdik.

Sayın Başkan, değerli arkadaşlar; gemi inşa sektörü gerçekten Türkiye'de önemli bir atılım yapıyor. Çok dinamik ve birikimi olan bir özel sektörümüz var bu alanda. Gemi inşa sanayicilerinin muhtelif sorunları var. Bunları çözmek gerekir. En başta karşılaştıkları sorun, tersanelerin ipotek sorunudur. Yani, bunu tersanedeki varlığı ipotek edebilmek suretiyle bankalardan finans kuruluşlarından kredi alabilme olanağının kendilerine sağlanmasıdır. Bu ipotekte yasal birtakım güçlükler var. Belki Anayasaya kadar gidebilen güçlükler var; ama, Anayasaya gitmeden de sorunun bir yasal düzenlemeyle ben çözülebileceği kanaatindeyim. Bu konuda Bakanlığınızın bir çalışma yapmasını veya bir çalışma içinde olduğunu sanıyorum; ama, uygulamaya intikal etmiş bir şey olmadığı için sonuçta sektörün finansman darboğazı var, finansman ihtiyacı var. Talep son derece fazla, bu talebe yetişebilmek için ilave yatırımlar yapması gerekir veya mevcut kapasiteyi artırması gerekir. Bunun için de bu finansmanda karşılaştığı bu güçlüğü sektörün aşması gerekir. Bu konuda hükümetin kendilerine yardımcı olması gerekir.

Sayın Bakanın açıklamasından çarpıcı bir şey öğrendim. 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 gösteriyor. Aslında bunu araştırmak gerekiyor. Kamunun tersaneleri tasfiye edilmemiş olsaydı, bu büyük tonajlı gemilerin yapılabileceği anlamını çıkarıyorum ben Sayın Bakanın açıklamasından. Bu neden özelleştirilirken tasfiye edilmiştir. Halbuki özelleştirmeden amaç verimliliği artırmaktır, kapasiteyi artırmaktır. Demek ki, oradaki bizim özelleştirmelerimiz veya kamu tersanelerinin kapatılması ekonomide verimliliğin artırılması gibi bir sonucu yaratamamış.

Sayın Başkan, değerli arkadaşlar; yine, Sayın Bakanın değindiği balıkçı barınakları konusuna değinmek istiyorum. Gerçekten, bu konuda bir politikasızlık söz konusudur. Çok sayıda balıkçı barınağı inşaatına başlanmıştır. Hemen hemen her balıkçı neredeyse kendi evinin önüne ve oradaki denize bir balıkçı barınağı istemiştir ve bu amaçla geçmişte bir çok yatırım başlatılmıştır ve bunların bitirilme şansı yoktur. Bunların gözden geçirilip gerçekten yapılması gerekenlerin yapılması gerekir.

Bir konuya daha değinerek sözlerimi bitirmek istiyorum.

Sayın Başkan, değerli arkadaşlar; 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, zannedirim belki 1995-1996'lardan bu yana Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğüne hava meydanı

inşaatı görevi verilmektedir. Ben görev tanımlarına baktım, acaba yanlış mı biliyorum diye, Bakanlığın web sayfasından yasaya gitmeksizin görev tanımlarına baktım, DHMİ'nin görevlerinin arasında hava meydanı inşaatı işi yok. Yasal olarak görevli bir kurum varken, bu inşaatı DHMİ'ye verirseniz yanlış bir iş yapmış olursunuz.

Bir özellik de şudur. DLHİ Genel Müdürlüğünün bütün harcamaları Sayıştay denetimine tabiidir. DHMİ, KİT olduğu için bu harcamalar, ihaleler yanılmıyorsa Sayıştay denetimi dışında. Bir kere bu alışkanlığa son vermek lazım. Gördüğüm kadarıyla mevcut hükümet de bu politikayı devam ettiriyor. DHMİ sadece hava meydanının işletmesiyle görevli olmalı. İşletici bir kuruluşa inşaat görevi verilmemelidir. Bu çerçevede bu değerlendirmeyi yaptıktan sonra şu konuyu sormak istiyorum Sayın Bakana. Belki bir soru önergesiyle de gündeme getireceğim. Antalya havalimanı ikinci etap terminal binası inşaatı. Bu terminal binasının mevcut terminal binasının yanına yapılması yerine onun karşı tarafına yapılması söz konusu. Bildiğim kadarıyla ihale bu şekilde yapılmış. Doğru olan, ben teknik kişi değilim; ama, teknik adamlardan aldığım bilgi, eğer hava alanı müsaitse...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

MEHMET AKİF HAMZAÇEBİ (Devamla) – Toparlıyorum Sayın Başkan.

... genişleme alanı uygunsa bu terminal binasının onun yanına yapılmasıdır. Antalya hava meydanı bu açıdan uygun bir yerde; ama, onun yanına yapmak yerine onun karşı tarafına yapılıyor. Birincisi bu tercih neden yapılmıştır. Bu havaalanı işletmeciliğinde sorun yaratan bir uygulama. Efendim, arada bu sorunu giderici terminal çözümleri bulunabilir deniliyor. Bu çözümü bulmak yerine, ilave bir yatırım yapmak yerine dolaşım oraya yolcuları götürmek yerine, onun yanına yapsanız, doğrudan yolcu hemen oraya gitse. Hava meydanına gelecek yolcular iki terminali karıştırmak durumuyla karşı karşıya kalmasa. Bildiğim kadarıyla TURSAB'ın talebi de bu yönde Bakanlıktan. Bunu lütfen öbür terminal binasının yanına yapın. Aksi takdirde turistlerin ulaşımında müthiş zorluklarla karşılaşırız. Bu işin bir yönü. Hava meydanı inşaatı ihale ediliyor. Kendine göre şartları var, sonuçta altı firma teklif veriyor, iki firmanın zarfı açılıyor, bir firma daha düşük süre verdiği için yanılmıyorsa -otuzdört ay yanılmıyorsa- o ihale o firmaya ihale ediliyor. İhale şartları arasında bu inşaatı yapacak kişinin ve işletecek firmanın bir havayolu işletmecisi ortağının da olması gerekir; yani, bu alanda bir birikimi olmalı yoksa ihaleyi alamaz. İhaleyi alan firmanın bu alanda oran yanlış olabilir; ama, sempolik bir oran, onbinde 1 olduğu söyleniyor. Kırgızistan'da bir havaalanını işleten bir firmayı ortak olarak almış kendisine ve ihalenin o şartını tamamlamış gözüküyor. Şeklen şartlara uygun. Ancak daha sonra bir başka şirket ihaleye alan şirkete ortak oluyor, olabilir, eğer Türkiye'de hukuk varsa, rekabet varsa, özel sektör varsa gayet tabii bir şirket ortak da olabilir. Ancak ihaleyi alan ortak ikisi arasında ne kadar bağ yok bilemiyorum, Sayın Bakanın bunu açıklamasını rica ediyorum. Adalet ve Kalkınma Partisinin Antalya milletvekilleriyle toplantılarını yaptığı otellerin sahibi çıkıyor. Acaba bunlar arasında bir bağ var mıdır, yok mudur; kamuoyu bu konuda, konunun ilgili kesimleri bu konuyu merak ediyor, bu ihalenin saydamlığı konusunda herkes tereddüt içerisinde. Bu konuda da Sayın Bakanın açıklamalarını rica ediyorum.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz.