

**2006 MALÎ YILI GENEL VE KATMA BÜTÇE KANUN TASARILARI İLE 2004 MALÎ YILI GENEL
VE KATMA BÜTÇE KESİN HESAP KANUNU TASARILARININ
PLAN VE BÜTÇE KOMİSYONU GÖRÜŞME TUTANAKLARI**

-----O-----

14 Kasım 2005 Pazartesi

İÇİNDEKİLER

- Sosyal Hizmetler ve Çocuk Esirgeme Kurumu
 - Özürlüler İdaresi Başkanlığı
 - Aile ve Sosyal Araştırmalar Genel Müdürlüğü
 - Kadın Statüsü Genel Müdürlüğü
- ULAŞTIRMA BAKANLIĞI**
- Telekomünikasyon Kurumu
 - Denizcilik Müsteşarlığı

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

Sayın Bakan, Plan ve Bütçe Komisyonunun değerli üyeleri; Sayın Bakanımız gerçekte görevine başladığında güzel başladılar. Özürlülerle ilgili bir yasa tatilden önce çıkmıştı. Her iki parti grubunun da büyük destek verdiği o yasayı o zaman Sayın Bakanın ilk icraatı olarak olumlu olarak değerlendirmiştik.

Malatya’da yaşanan olaylar nedeniyle Sosyal Hizmetler ve Çocuk Esirgeme Kurumunun gündeme gelen sorunları, maalesef Sayın Bakanın talihsizliği oldu. Esasında, bu olay tabii ki Sosyal Hizmetler Çocuk Esirgeme Kurumunda çok öteden beri sorunların olduğunu gösteriyor. Bu sorunlar Malatya’da bardağı taşıran bir damla gibi bir olayla ortaya çıkmış oldu, bu da Sayın Bakanın dönemine rastlamış oldu. Esasında burada bu bütçe eleştirisi yapılırken, Malatya olayı vesilesiyle Bakanlığın tutumu, Sayın Bakanın tutumu eleştirilirken, gerçekte bu sorunun yıllardan beri var olduğunu, hiç kimse bunun aksini söylemiyor, herkes var olduğunu söylüyor. Esasen orada eleştirilen nokta, Sayın Bakanın yurt dışında olması. Böyle bir olayda Türkiye’ye dönüp olaya nezaret etmemesiydi. Ben, eminim Sayın Bakan dönmüş olsaydı o tarihte, bunu SHÇEK’in önemli bir eksikliği olarak, SHÇEK’in görevlerine kıyasla, sorumluluklarına kıyasla yaptığı icraatın çok yetersiz olduğu gibi bir noktadan eleştirilecekti. Sayın Bakan da bütün kamuoyu yardımcı olmaya çalışacaktı. Sayın Bakan orada bir talihsizlik oldu, Türkiye’ye gelemedi. Sanırım, belki de umarım kendisi gelmek istemiştir, belki ona “gitmesen de olur” diyenler olmuştur. Belki öyle bir talihsizliği oldu Sayın Bakanın. Ama bu sorunların öteden beri Sosyal Hizmetler Çocuk Esirgeme Kurumunda var olduğunu biliyoruz. Gerçekten bu bütçe görüşmesi bu sorunların ele alınıp görüşülmesi ve çözümlerinin mümkün olduğunca burada bulunabilmesi için iyi bir ortam oluşturuyor diye düşünüyorum.

Önce, tabii şunu yapmak gerekir Sayın Bakanın, şu konuda kararlı olması gerekir diye düşünüyorum: Bugüne kadar SHÇEK’te yapılmış olan kadrolaşma amaçlı atamaları ben Sayın Bakanın tersine çevirmesi gerektiğini düşünüyorum. Şu nedenle, örnek vereceğim: Elimde bir büyük ilin istatistiği var. Burada 10 kişi görevden alınmış gözüküyor Adalet ve Kalkınma Partisi hükümetleri döneminde. Sayın Bakanın döneminde atama olmuş mudur bilemiyorum, ama olmuşsa bile belki sayıca çok azdır, önemli kısmının daha eskiden olduğu kanaatindeyim, belki de tamamının. Görevden alınan 10 kişi; bunun 9’u sosyal hizmetler uzmanı. Bu ilimizde göreve getirilen ve ataması yapılan 14 kişi var, bu 14 kişi içerisinde hiçbir tane sosyal hizmetler uzmanı yok. Bir kere, AKP hükümetleriyle birlikte başlayan bu anlayışı Sayın Bakanın tersine çevirmesi lazım. Bütün illerde uzman olan kişileri göreve getirmesi gerekir. Uzman ve bu işin ehli olan, bu işi yapabilecek olan kişileri. Bir kere bu eğitimi mutlaka almış olmalı. Bu eğitimi almamış ise, bu eğitimi almamış kişilerin bu işi yapmaları mümkün değil.

İki, şunu yapmak gerekir, yine bütçe vesilesiyle söylüyorum: Bütçe yasalarında SHÇEK’i kısıtlayan çeşitli hükümler var. Örneğin, bütçe yasalarının açıktan atama izinlerini düzenleyen maddelerinde, her yıl hükümete belirli sayıda bir açıktan atama izni veren hükümler vardır. 2006 yılı

bütçe tasarısında da 21 bin kadro için hükümete açıktan atama izni veriliyor. Bu açıktan atama izninde belli kurumlar istisna ediliyor, bu 21 bin sayısına tabi tutulmuyor, ama bu istisnalar arasında SHÇEK yok. SHÇEK'i açıktan atama konusunda hiçbir sınırlamaya tabi tutmamalıyız. Bütçe kanununun maddelerine geçildiğinde bunu burada sağlamalıyız, bu konuda bizim önergemiz olacak CHP olarak.

Üçüncü nokta, bu kurumda yetişen çocuklarımız var. Bu çocuklar belli bir yaşa kadar geliyor, o yaştan sonra bu kurum tarafından bakılmaları, bu kurumun olanaklarından yararlanmaları yasa gereği mümkün değil. Bunların da tabii o yaşta hayata atılmaları gerekir ki, o yaş 18 yaşın bitimidir. Fakat elimdeki tabloya göre, görüyorum ki SHÇEK'te 18 yaşını bitiren çocukların işe girme sayısında çok büyük ölçüde düşüş var. 1998 yılında çıkan 3413 sayılı Yasayla birden bir artış trendine girmiş, 3413 sayılı Yasayla kamu kurumlarına istihdamlarında belli bir oranda, yanılmıyorsam binde 1 tutarında SHÇEK mensuplarının, yani bu kurum yurtlarında bulunan çocuklardan 18 yaşını bitirmiş olanların istihdamını zorunlu kılıyor. Örneğin, 1997'de bu şekilde istihdam edilen kişi sayısı 1 342 iken, 1998'de birden 2684'e çıkıyor. Bu, çok önemli bir artış. 1999'da 2178 kişi oluyor. 2000'de 1 825 kişi... Bakın değerli arkadaşlar, 2000, IMF ile birlikte uygulanan istikrar programının ilk yılıdır, hemen buradan faiz dışı fazla için demek ki bu istihdamdan hemen tasarruf yapılmaya çalışılmış. Bakın, bu programların sosyal boyutunun olmadığı gayet iyi gözüküyor. 2001 yılında 2 265, 2002'de 1 662, 2003 yılında 2083, 2004 yılında 703 kişi. Bakın 2004 yılında 703 kişi istihdam edilmiş. 2005 yılında, Ekim ayı itibariyle, geçen yıla göre bir artış var, 1 100 kişi. Ama, toplama baktığımızda son derece yetersiz. Bir kere bu çocuklarımızın bana göre bir oran koymaya da gerek yok, hepsinin sayı nihayet 2 binler, 3 binler civarında dolaşüyor ve şu anda da sanırım 3 bin civarında çocuğumuz buralarda işe girmeyi bekliyor, 18 yaşını bitirmiş işe girmeyi bekleyen 3 bini aşkın çocuğumuz var. Gelin, hiçbir istisna, kural, oran, vesaire koymaksızın bu 3 bin çocuğumuzu kamu kurumlarına yerleştirelim. Zaten 21 bin kişilik açıktan atama izni var, bu 21 binin 3 binini en azından, buna ayıralım. Demin dediğim husus ayrı, SHÇEK'in eleman temini için 21 bin sayısı dışında tutulmasına ilişkin istisna önerimiz ayrı. O bununla ilgili değil.

Yine, SHÇEK'in bazı uygulamalarına bakıyorum: Elimdeki rakamlara göre –bütçe gerekçelerinden çıkardım onu- 2005 yıl sonu itibariyle 11 900 kişiye aynî yardım yapılmış. Bu sayının 2006'da 20 bin, 2007'de 26 bin, 2008'de 32 bin olması hedefleniyor. Ancak elimdeki rakamlara göre, 2001 yılında 23 109 kişiye aynî yardım yapılmış. 2002'de 24 257 kişiye aynî ve nakdî yardım, 2006 hedefi 20 bin değerli arkadaşlar, 2005'te 11 900. Yani, 2007 hedefi 26 bin, 2007 hedefini esasen, neredeyse 2001, 2002'de zaten o hedefe gelinmiş, sonra birden geriye gidilmiş. Şimdi tekrar 2001-2002 yıllarındaki rakamı Hükümet 2007'de yakalamayı hedefliyor. Bu, gerçekten uygulanan bu programların sosyal boyutunun olmadığı, faiz dışı fazla uğruna bu tip harcamalardan, bir sosyal devletin en bariz özelliği olan sosyal korumanın bu mütevazı harcamalarından bile tasarruf öngörüyor. Bunu, son derece yanlış buluyoruz.

Biz, Cumhuriyet Halk Partisi olarak hemen her bütçede önerge vermiyoruz değerli arkadaşlar, ödenek önergesi yönünde bir önerge vermiyoruz. Ancak çok hassas gördüğümüz konularda önerge veriyoruz. Geçen yıl SHÇEK bütçesi nedeniyle bütçe görüşülürken 3 tane önerge verdik. Bunlardan bir tanesi kabul edildi, öğrenci harçlıkları konusunda yüzde 100 artış sağlayan önergemiz, iktidar grubunun da desteğiyle kabul edildi. Ama, diğer iki önergemiz kabul edilmedi. Bu iki önergeden bir tanesi, yapımı süren, inşaatı devam etmekte olan rehabilitasyon merkezlerinin tamamlanabilmesi içindi. İkincisi de, kurumun ihtiyaç duyduğu personel için, kısa zamanda personel alımı mümkün olmadığından, onun hizmet alımı suretiyle gerçekleştirilmesi için bir ikinci önerge idi. Bu iki önerge geçen yıl kabul edilmedi. Sayın Bakanın bütçe sunuş konuşmasını dinledim, kendisi bu bütçenin 71 trilyon lira daha eksik olduğunu söylüyor, o kadar daha kaynağa ihtiyacımız var diyor. Biz, belirttiğimiz iki konuda önergelerimizi bu sene tekrar edeceğiz, sizlerin takdirine sunacağız. Ama, esas olan Sayın Bakanın talep ettiği 71 trilyon liranın karşılanmasıdır arkadaşlar. O önergeyi de hazırlıyoruz, umarım yetiştirip Komisyonun takdirine sunacağız. Ben, iktidar partisi arkadaşlarımızın da buna destek vereceğini düşünüyorum.

Sayın Başkan, değerli arkadaşlar; 2004 yılı kesinhesabı geldi biliyorsunuz. Kesinhesabı inceledim, 2004 yılında birçok kurumun bütçesindeki artış oranı bir önceki yıla göre yüzde 20'yi aşarken, SHÇEK'in bütçe artışı yüzde 10,98'de kalmış. Yani, diğer kurumların yarısı oranında bir

artış sağlayabilmiş. SHÇEK'e Hükümetimiz 2004 yılında, diğer kurumlarda yaptığı artışın yarısını yapmıştır. Ama mesela, Karayolları Genel Müdürlüğüne bakıyorum, örnek için söylüyorum, 2 milyar YTL ödenek öngörülmüş iken, yıl içinde yapılan aktarmalarla bu ödenek 3,4 YTL'ye çıkmıştır. Yani, neredeyse yüzde 75 civarında bir artış var. Tabii ki Karayolları önemli bir kuruluşumuz, karayolu Türkiye'nin ihtiyacı, yatırım yapması gerekir. Ama, bu ihtiyacı gözetirken buradaki kimsesiz ve bakıma muhtaç çocukların ihtiyacını gözardı etmek, herhalde doğru değildir. Yani, faiz dışı fazla vermek için SHÇEK'yi bile buna kurban etmek, bu Hükümetin gerçekten "IMF politikalarına biz sosyal boyut katacağız" şeklindeki söyleminin havada kaldığını, buna inanmadığını, faiz dışı fazla için borç ödemek için toplumun sağlığından, çocukların sağlığından bile fedakarlık ettiğini görüyoruz.

Değerli arkadaşlar, Stiglitz'i hepimiz biliyorsunuz, Nobel ödüllü iktisatçı "Küreselleşme ve Bir Büyük Hayal Kırıklığı" adlı kitabında, Güneydoğu Asya ülkelerinde IMF'nin bu yönlü taleplerinin, sosyal harcamalardan bu yönlü taleplerinin o hükümetler tarafından nasıl reddedildiğini, nasıl kabul edilmediğini, özellikle Malezya'nın bu konularda IMF'ye ne kadar ayak direlediğini ve başardığını gayet iyi anlatır ve bu konularda direten, fedakarlık etmeyen, sosyal harcamalardan fedakarlık etmeyen bu ülkelerin ne kadar başarılı bir performans izlediğini söyler. Ben, bu programı yürütmekte olan bakanlarımıza, ekonomiden sorumlu, IMF ile ilişkilerden sorumlu bakanlarımıza özellikle o kitabı okumalarını öneriyorum. Sayın Bakan da umarım o kitabı ilgili bakanlara önerir.

Piyasanın sunmakta yetersiz kaldığı sosyal nitelikli mal ve hizmetlerin başında, sosyal koruma ve sosyal güvenlik harcamaları gelir. Piyasa mekanizmasının başarısız olduğu bu alanlarda görevi daima devlet üstlenir, piyasanın buralarda bir gerekli toplumun ihtiyaç duyduğu mal ve hizmetlerin üretimini yapması mümkün değildir. Bütün Avrupa Birliği ülkelerinde de böyledir. Bugün piyasa ekonomisinin en köklü olduğu, en yerleşmiş olduğu ülkelere baktığımızda, onlarda da sosyal koruma harcamalarının bizim çok çok üzerinde olduğunu görüyoruz. Bizdeki oran, sosyal güvenlik kurumlarına yapılan transferler dahil yüzde 18 iken, bu ülkelerde, Avrupa Birliği ülkelerinde bu oran yüzde 40 düzeyindedir. Bizdeki 2006 bütçesi ödeneklerine baktığımızda, sosyal koruma harcamalarının toplamının yüzde 14 olduğunu görüyoruz; ama, sosyal güvenlik kurumlarına yapılan transferleri düştüğümüzde, kalan sosyal koruma harcamalarının oranı yüzde 1'in altına düşmektedir. Bu, Avrupa Birliği ülkelerinin hiçbirisiyle karşılaştırılamayacak bir orandır. Bizi sınıfta bırakacak, Avrupa Birliğine uyum sürecinde bizi çok mahcup edecek bir orandır. Ben, Sayın Bakanın bu yöndeki taleplerinin Komisyon tarafından karşılanmasını diliyorum. Sayın Bakan, 71 trilyon lira Komisyondan talep etmektedir, Türkiye Büyük Millet Meclisinden talep etmektedir. Biz bunun, bu bütçeye ilave edilmesi gerektiğini düşünüyoruz.

Teşekkür ediyorum, hepinize saygılar sunuyorum.

BAŞKAN – Biz teşekkür ediyoruz.

.....

BAŞKAN – Bu konuda, kısa bir söz verelim; buyurun.

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

Sayın Bakanın konuşmalarını dikkatle dinledik. Can alıcı sorular olarak değerlendirdiğim soruların önemli bir kısmına Sayın Bakanın yazılı cevap vereceğini öğrendim, onların yazılı cevabını bekleyeceğiz; ancak, şu değerlendirmelere üzüldüğümü ifade etmeliyim: Örneğin, kurumun Malatya olayları veya diğer olaylar vesilesiyle kurumun sorunlarını gündeme getirdiğimiz zaman, hizmet alınan şirketin sahibinin Cumhuriyet Halk Partisi üyesi olması şeklindeki bir savunmayı, ben, Sayın Bakana uygun bulmadığımı ifade etmek istiyorum. Ben, Sayın Bakandan, şahsen şunu bekledim: Gerçekte hizmet satın alma yoluyla SHÇEK'in hizmetlerini görüyor olması esasında bir çözüm değil, geçmiş hükümetler zamanında bulunmuş, işte, o şekilde bir şirketten hizmet satın aldığınız zaman, şirketin görevlendirdiği, belli tavsiyeler sonucu görevlendirdiği personelin Malatya'da neye yol açtığını hepimiz gördük. Biz, Sayın Bakandan şunu bekledik: Hizmet satın alma yoluyla SHÇEK'in görevlerini yerine getirmek mümkün değildir, bu doğru bir yol değildir. Biz, kendi yetiştirdiğimiz, kendi yetiştireceğimiz veya istihdam edeceğimiz uzman personelle bu sorunların üstesinden geleceğiz. Biz, uzman personel istihdamı için Türkiye Büyük Millet Meclisine şöyle bir paketle geleceğiz şeklinde bir savunmayı yapmasını bekledim. Doğrusu, gerçekten üzüldüm, hizmet satın aldığımız şirketin sahibinin CHP'li olması, acaba Sayın Bakanı nasıl bir sorumluluktan kurtarıyor, merak ediyorum. Ayrıca, hizmet satın alınan şirketlerde

görevlendirilen personelin, hangi yöntemle, hangi tavsiyelerle görevlendirildiğini de gayet iyi biliyoruz.

Yine, Malatya olayıyla ilgili olarak soruşturmayı cumhuriyet savcısı yapıyor, hemen oraya bildirdik, savcılık soruşturuyor diyerek, kurumun geri çekilmiş olmasını da gerçekten yadırgadım. Yani, savcılık soruşturur tabii; ama, önce kurum soruşturacaktır. Gerçekten, burada görevini yapmayan kimlerdir, nelerdir, bunları Sayın Bakandan duyamadık. Ben, Sayın Bakandan, örneğin, kadrolaşma yönünde de cevap verdiğini zannediyorum, onlara yazılı cevap vermeyecek zannediyorum. Yani, önce, AK Parti hükümetlerinin yapmış olduğu kadrolaşmayı savunmak yerine, yani, bir hükümet döneminde bu kurumun 81 tane il müdürü gerçekten değişiyorsa, arkadaşlarımız bu konuda iddiada bulundular, görüşler söylediler, eleştiriler yönelttiler, Sayın Bakan aksine bir cevap vermedi; gerçekten, 81 il müdürü değişiyorsa, bunun kadrolaşma dışında başka bir amacı olamaz. Ben, Sayın Bakandan, en azından, bu atamaları gözden geçireceğiz şeklinde bir umut verici beyanın olmasını beklerdim. Bunları duyamamış olmanın hayal kırıklığı içerisindeyim.

Sözlerimi burada bitiriyorum. Önergelerimizi Maliye Bakanlığı bütçesine bırakıyoruz Sayın Başkan.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ederiz.

.....

BAŞKAN – Plan ve Bütçe Komisyonumuzun değerli üyeleri, değerli Bakan; görüşmelerimize devam ediyoruz.

Söz sırası Sayın Hamzaçebi'de, buyurun.

Sayın Hamzaçebi, mikrofonunuzda bir problem var, açamıyorum, bu konuşmanızı buradaki kürsüden yapın.

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

Sayın Bakan, Komisyonun değerli üyeleri; bu kürsüden bir bütçeyi eleştirmek ilk defa olacak zannediyorum. Sayın Başkana, bu kürsüden bu fırsatı bana verdiği için teşekkür ediyorum.

Sayın Başkan, değerli arkadaşlar; ulaştırma sektörünün önemini belirtmeye gerek yok. Türkiye'de de, ulaşım talebi, her geçen gün, her geçen yıl artıyor ve nitelik değiştiriyor. Nüfus artışına paralel olarak, ekonomik ve sosyal yapıdaki değişime paralel olarak, nüfus hareketlerine paralel olarak, ulaşım politikası da değişiyor veya ulaşım politikasına, vatandaşın, toplumun talebi nitelik değiştirmeye başlıyor. Bu değişimi, Ulaştırma Bakanlığının göz önünde bulundurarak, Türkiye'de çok uzun bir dönemden beri süregelen yanlışlığın giderilmesi gerekir. 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. Tabii ki, ülkenin kıt kaynaklarını dikkate aldığımızda, münhasıran karayolu taşımacılığına önem veren bir ulaşım politikasının, ülke kaynaklarını etkin kullandığını, kıt kaynaklarla en fazla verimi sağladığını söylemek mümkün değildir.

Bugünkü duruma baktığımızda, 2006 yılı programından aldığım rakamları vererek söylüyorum. 2002 yılında ülkemizde şehirlerarası yolcu taşımalarının yüzde 95'i, yük taşımalarının ise yüzde 92'si karayoluyla gerçekleştiriliyor. Bu oranlar, Avrupa Birliğinde, 15 Avrupa Birliği ülkesinde yolcu taşımalarında yüzde 87, yük taşımalarında ise yüzde 45 düzeyinde gerçekleşmiştir. Yük taşımacılığında Avrupa Birliği, bizim iki katımız bir büyüklüğe sahip. Yolcu taşımacılığı da, yük taşımacılığın o kadar büyük boyuta ulaşmış olmasına rağmen ve kişi başına düşen araç sayısında Avrupa Birliği üyesi ülkelerin bizden çok ileride olmasına rağmen, yolcu taşımacılığının, yine, bize kıyasla daha düşük bir kısmı Avrupa Birliği ülkelerinde gerçekleşmektedir. Bu, bizim politikalarımızın gerçekten değiştirilmesi gerektiğini ortaya koymaktadır.

Yine, Türkiye, ulaşım altyapısı açısından incelendiğinde, demiryolu açısından çok yetersiz bir durumdadır, Avrupa Birliği ülkelerine kıyasla çok çok aşağılardayız. Bu konudaki rakamlar da, biraz önce belirttiğim karayolu rakamlarını doğrular niteliktedir.

Bu bütçe vesilesiyle Sayın Bakanın sunuş konuşmasında demiryolu taşımacılığına önem verme yönündeki işaretlerin benim açımdan mutluluk verici olduğunu ifade etmek istiyorum. Sayın

Bakanın ve Ulaştırma Bakanlığının ulaşım politikasında bir değişikliğin işaretlerini taşıyan bu projelerin devam etmesini, Türkiye'de demiryolu taşımacılığının hak ettiği yere gelmesini, karayolu taşımacılığında da, özellikle yük taşımacılığının, demiryolu başta olmak üzere, diğer yollara, denizyolu ve havayoluna kaydırılması gerektiğini ifade ediyorum. Sayın Bakana ve Ulaştırma Bakanlığına bu yöndeki çalışmalarında başarılar diliyorum.

Sayın Bakanın sunuş konuşmasında değerlendirdiği bazı konuları değerlendirerek ve Ulaştırma Bakanlığının bazı uygulamalarına girmek suretiyle konuşmama devam etmek istiyorum.

Bu hükümet döneminde denizcilğe destek bağlamında Özel Tüketim Vergisi sıfırlanmış yakıt uygulaması başlamıştır ve 2004 yılında 190 trilyon liralık bir Özel Tüketim Vergisinden vazgeçildi. 2005 yılında da, Ekim ayı sonu itibariyle 173 milyon YTL'lik bir Özel Tüketim Vergisi indiriminden vazgeçildiği anlaşılmaktadır. Tabii, isterdim ki, burada bize verilen bilgilerden, kamunun vazgeçtiği bu kadar kaynak karşılığında elde ettiği fayda nedir, o da bize verilsin. Dolayısıyla, vazgeçilen bu kaynağın, tahsil edilmemek suretiyle vazgeçilen bu kaynak karşılığında hangi hizmetler, hangi faydalar sağlanmıştır, bu da verilsin. Bunu, Sayın Bakanın bütçe konuşmasında göremiyorum. Ancak, 2006 programına baktığımda şu rakamları gördüm, bunları, Sayın Bakanın ve Komisyonun dikkatine sunuyorum. Örneğin; yurtiçi yük taşımacılığında bir artış görmüyorum. Aslında, bu uygulamanın temel hedeflerinden birisi yurtiçi yük taşımacılığında bir artış sağlamaktı, denizcilik sektörüne teşvik vermek suretiyle, taşımacılık içinde denizciliğin payını yükseltmekti. Rakamlar bunun tam tersini gösteriyor. Bakın, rakam vereceğim; 2003 yılında yük taşımacılığı rakamı 5 milyar 300 bin ton. 2004 rakamı, gerçekleşme rakamı 5.350, 2005 tahmini müthiş bir düşüş gösteriyor 5.095. Yani, 2004 yılında 2003'e göre artış yüzde 0,9, 2005 yılında 2004 yılına kıyasla da yüzde 4,8 azalış var. Birincisi Özel Tüketim Vergisinden vazgeçmek suretiyle yük taşımacılığında bir artış sağlanmış değildir. Bu politika burada olmamıştır.

Peki, yurtdışı taşımacılığına bakıyorum. Esasında yurtdışı taşımacılığında da bir artış yok, onu da söyleyeyim. 2004 yılında 680 bin olan rakam, 2005 yılında 650 bine düşmüş. Esasen, hedef, yurtiçi taşımacılığı artırmaktı zaten.

Yolcu taşımacılığına bakıyorum, yurt içinde 2003 yılında 12 milyon yolcu taşınmışken, 2004 yılında bu rakam azalmış, 11 milyona düşmüş. Yani, 2004 yılında 190 trilyon liralık vergiden vazgeçmişiz, yük taşımacılığında bir artış sağlanmamış, yolcu taşımacılığında da azalış olmuş. Ben şimdi Sayın Bakana sormak istiyorum: 2004 yılında 190 trilyon, 2003'te şu ana kadar 173 trilyon, yıl sonu gerçekleşmesi ne, bilemiyorum ne olur; ama, 200 trilyon dersek, toplam 390 trilyon liralık bir kaynaktan vazgeçmiştir hükümet, Özel Tüketim Vergisini tahsil etmemek suretiyle; ama, yük taşımacılığında artış sağlayamamış, yolcu taşımacılığında 2004'te artış sağlanamamış, 2005 yılında ne olacağını bilemiyoruz, DPT nedense bu programa bu tahmin rakamını da yazmamış, bunu da çok yadırgadığımı ifade ediyorum, boş bırakmış burayı. Eğer varsa bir bilgi, DPT'den onu da almak isterim.

Yani, bu politikanın, ben, başarılı olduğunu görmüyorum. Bu politika, kamu kaynaklarının, hiç hesapsız, kitapsız saçılması, etrafa dağıtılması gibi işten başka bir işe yaramamıştır, eğer, bu bir işse. Zaten, Sayın Bakanın konuşmasında, bu yakıt miktarlarının yaklaşık olarak yüzde 50, yüzde 55'lik kısmı kamu kuruluşları tarafından kullanılmaktadır deniliyor.

Muhtemelen Türkiye Denizcilik İşletmeleri Kurumunun veya benzeri kurum İstanbul Deniz Otobüsleri AŞ'nin belki kullanımlarıdır; ama, ne olursa olsun, yolcu taşımacılığında da 2004'te bir artış görmüyoruz, bir azalış görüyoruz.

Konuşmama devam ediyorum. Denizcilik sektörünü gerçekten desteklemek gerekir, bu desteğe inanıyoruz; ama, yeter ki kamu kaynaklarını akılcı kullanalım. Bu şekilde sonuçları iyi hesaplanmamış, iyi dizayn edilmemiş politikalarla sektör teşvik edilmemiş olur, teşvik edilmediği gibi de kamu kaynakları ziyan edilmiş olur.

Öte yandan, denizcilik sektöründe ben bir uygulamayı Sayın Bakanın dikkatine sunmak istiyorum. Bu, belki Sayın Bakanın doğrudan görev alanına girmiyor; ama, bunu dikkatine sunmakta yarar görüyorum. Denizcilik sektörü gerçekten teşvik edelim denildiğinde bütün kamu kaynakları her zaman için seferber edilmiştir. En son 1998 yılında, sektöre, Emlakbank aracı kılınmak suretiyle 240 milyon dolar bir kredi açılmıştır. Gerçekte Emlakbankın teminat mektubu kullanılmak suretiyle bir Alman bankasından kaynak temin edilmiş, sektöre aktarılmış; ama, denizcilik sektörü, vadesi

geldiğinde bu krediyi geri ödememiştir. Emlakbankın vermiş olduğu teminat mektubunu Alman bankası paraya çevirmiş veya onu paraya çevirme ihtimaline karşı Hazine 240 milyon doların karşılığını Alman bankasına ödemiştir.

Şimdi bakıyoruz, denizcilik sektörü esasında iyi durumda, tersanelerimiz dolu, çok yıllar sonraya sarkan siparişler alıyor tersaneler. Bu doluluğun daha da artmasını diliyoruz; ama, öte taraftan, zamanında ödenmeyen bu kredinin bu hükümet döneminde yeni bir vadeye bağlandığını görüyoruz. Ben, Sayın Bakanın bu konuya dikkatini çekiyorum. Denizcilik sektörüne verelim, teşvik edelim; ama, bu verilenlerin sonuçta nereye gittiğini, bunların karşılığında toplumun, ekonominin ne kazandığını lütfen ölçelim.

Devam ediyorum. Sayın Bakanın görev alanındaki Devlet Hava Meydanları İşletmesinin birkaç uygulamasına değinmek istiyorum: Devlet Hava Meydanları İşletmesinin öncelikle bir havalimanının inşa edilmesine yönelik bir ihalenin içinde olmasını doğru bulmuyorum. Devlet Hava Meydanları İşletmesi, adından da anlaşılacağı üzere, havameydanlarını işletmek üzere kurulmuş olan bir kuruluştur; ama, 1995, 1996 yılından bu yana yaklaşık 10 yıldır, bu hükümet dönemine mahsus değil; ama, o yıllardan bu yana, Devlet Hava Meydanları İşletmesi havalimanı inşaatı işine sokulmuştur. Sayın Bakan, sizin Bakanlığınızda DLH diye bir genel müdürlük var, Devlet Hava Meydanları ve Limanları İnşaatı Genel Müdürlüğü. Eğer kamu yapacaksa bu inşaatı, yap-işlet-devretle özel sektöre yaptırmıyorsanız, kamu yapacaksa, bu inşaatı yapacak olan DLH'dir. DHMİ gibi işletmecisi bir kuruluşa havameydanı inşaatı görevi vermek doğru değildir. Bunun, aslında nedeni şudur: Neden oraya verilmektedir; tamam o kârlı bir kuruluştur; ama, o kârı bir başka kuruma, bütçeye aktarmak her zaman için mümkündür; ama, inşaatın orada yapılma nedeni Sayıştay denetimi dışında bırakılacak olmasıdır. 1996'dan beri bu yapılıyor, 1996'dan beri DHMİ'nin inşaatları Sayıştay denetimi kapsamında kalmamaktadır; çünkü, DHMİ Sayıştay denetimine tabî değildir.

Birinci nokta bu. Buna, bir kere Bakanlığın son vermesi gerekir.

İkinci konu şudur: Antalya Havalimanının ikinci dışhatlar terminalinin inşaatı işi DHMİ tarafından ihale edilmiştir. Yap-işlet-devret yöntemiyle bu ihale yapılmıştır. İhaleye çeşitli firmalar girmiştir. Sonunda, bu firmalardan bir tanesi bu ihaleyi kazanmıştır; en iyi süreyi verdiği için bu ihaleyi kazanmıştır. Buraya kadar sorun yok. İsmi de vereyim, Çelebi Şirketi bu ihaleyi kazanmıştır. Daha sonra, bu ihaleye girip de ihaleyi kazanamayan ikinci sıradaki bir şirketin, İçtaş Şirketinin ihaleyi kazanan şirketle ortak olduğunu görüyoruz. Yeni bir şirket kuruluyor, o şirkette yüzde 49,99 oranında bu İçtaş Şirketi, yüzde 49,99 oranında Çelebi Şirketi olmak üzere bu şirkete hissedar oluyorlar.

Şimdi, İçtaş Şirketi ihaleyi kaybettiği bu terminalin yap-işlet-devret ihalesine ortak oldu. Sonra bakıyoruz, Galataport ihalesi açıklanıyor, İçtaş Şirketinin orada olduğunu görüyoruz, İçtaş Şirketi oraya da yüzde 20 oranında ortak olmuş.

Biraz önce yerimde otururken Ali Kemal Kumkumoğlu'yla konuşurken tesadüfen onun bir soru önergesi olduğunu gördüm, baktım, İstanbul-Ankara hızlı demiryolu inşaatını kazanan konsorsiyumda da İçtaş var. Kim bu İçtaş? Yani, ihaleye girip kazanıyorsa şirketi itham etmemek lazım tabî şüphesiz; yani, öyle bir niyette değilim, ama, her nasıl oluyorsa, ihaleyi kim kazanıyorsa, kim kazanacaksa kaybetmiş olsa bile ona ortak oluyor veya kazanacak olan konsorsiyuma bir şekilde bu İçtaş Şirketi ortak oluyor. Yani, bu, benim çok dikkatimi çekiyor.

Bakıyorum bu İçtaş Şirketi kim? Elimde 18.4.2004 tarihli bir gazete var internetten çıkardım "vekiller Antalya'da enerji topluyor" diye başlık. "AK Partinin Antalya IC Otelde düzenlenen kampında bakanlar ve milletvekilleri tatil yapma ve dinlenme imkânı buldu." Tarih 18.4.2004. Kamp herhalde 15-16-27 Nisan 2004 tarihlerinde yapılmış. İçtaş Şirketinin Antalya'daki tatil köyünde AK Parti bir kamp yapıyor. Yani, muhatabımız burada Parti değil, Sayın Bakan; ama, ben, Sayın Bakana sormak istiyorum: Bu ihale de, Antalya Havalimanı ikinci dışhatlar terminal binası inşaatı da bu kampın olduğu tarihlerde yapılmaktadır; biraz öncesinde veya biraz sonrasında. Zannediyorum biraz öncesinde. Tarih verebilirim...

BAŞKAN – Toparlarsanız...

MEHMET AKİF HAMZAÇEBİ (Devamla) – Toparlıyorum Sayın Başkan.

Onun biraz öncesinde. Yani, ikisi arasında acaba bir bağ var mıdır? Sayın Bakan Parti hesaplarını, kayıtlarını bilemez tabî; ama, mesela, bu kampın parası ödenmiş midir acaba Parti

tarafından; o Partinin mensubu olması nedeniyle, bu ihalenin sahibi olan kurum olması nedeniyle Sayın Bakandan bu konuda bir açıklama bekliyorum?

Bu ihaleyle ilgili ikinci konu, bu ikinci dışhatlar terminali binası inşa edildi, işletmeye açıldı ve sorunlarla dolu açıldı; yani, dışarıdan turistler geliyor, bu yılın nisan ayında açıldı yanlış hatırlamıyorsam, en yoğun olduğu dönem, en yoğun dönemde havaalanında büyük bir kargaşa, bazı gazeteler bunu birkaç gün üst üste yazdılar, dünya kadar mail trafiği, dünya kadar şikâyet; ama, yolcular bu terminale yönlendiriliyor, diğer terminale, birinci terminale yönlendirilmiyor. Bunu, DHMİ planlıyor.

Diğer şirket, birinci terminali işleten şirket başvuruda bulunuyor "ben, aynı şartlarla bu yolcuyu kendi terminalimden geçirmeye hazırım" diyor. Şunu da belirteyim, birinci terminalin ihalesine ilişkin olarak yemek arasında Sayın Bakanın verdiği bilgiler var, gerçekten sorunlu, kamu açısından gerçekten üzerinde durulması gereken birçok husus var, Sayın Bakanın o konudaki hassasiyetinde ben de hassasım; ama, sonuçta, birinci terminali işleten şirket, daha önce ikinci terminal binasını işleten şirkete kıyasla benim lehime olan avantajlardan vazgeçiyorum, aynı şartlarla ben de terminalimi sizin hizmetinize sunuyorum dediği anda, turistin o havaalanında, o terminalde kargaşa yaşamaması için, huzur içinde geçip gitmesi için, Bakanlığın, bu talebi, bana göre süratle değerlendirmesi gerekirken, yaklaşık 5-6 ay süren bir gecikmeyle bu teklifi oyaladığını görüyorum. Bunu da, biraz önce anlattığım ihale olayları nedeniyle dikkat çekici buluyorum.

Bir iki soruyla konuşmamı bitiriyorum Sayın Başkan. 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?

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Biz de teşekkür ediyoruz.

.....

BAŞKAN – Sayın Hamzaçebi, buyurun.

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

Öncelikle, Sayın Bakanın bizlere ulaştırdığı üç ciltlik ulaştırma anaplanı stratejisi nedeniyle Sayın Bakanı kutluyorum. İstanbul Teknik Üniversitesi'yle yapılmış ciddi bir çalışma olduğu anlaşılıyor. Tetkik etmedim; ama, uzmanlık alanım da değil; ama, Teknik Üniversite'nin işin içinde olması, bizatihi, çalışmayı, kendiliğinden ciddi kılan bir çalışma; tekrar kutluyorum.

Sorum şu: 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 anda yapılmış olan ödemeler, bana ulaşan bilgilere göre, 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 bulmuyorum. Bunun farklılaşması gerekirdi.

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

Teşekkür ederim.