

**2008 MALÎ YILI MERKEZİ YÖNETİM BÜTÇE  
KANUNU TASARISI İLE 2006 MALÎ YILI MERKEZİ YÖNETİM KESİNHESAP KANUNU  
TASARISI'NIN PLAN VE BÜTÇE  
KOMİSYONU GÖRÜŞME  
TUTANAKLARI**

BAŞKAN: Sait AÇBA (Afyonkarahisar)  
BAŞKANVEKİLİ: Mehmet Altan KARAPAŞAOĞLU (Bursa)  
SÖZCÜ : Hasan Fehmi KINAY(Kütahya)  
KÂTİP : Süreyya Sadi BİLGİÇ (Isparta)

-----O-----

**13.11.2007**

**İ Ç İ N D E K İ L E R**

**ULAŞTIRMA BAKANLIĞI**

- Karayolları Genel Müdürlüğü
- Telekomünikasyon Kurumu
- Denizcilik Müsteşarlığı
- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

.....  
BAŞKAN – Teşekkür ederiz.  
Buyurun Sayın Hamzaçebi.

MEHMET AKİF HAMZAÇEBİ (Trabzon) – Teşekkür ederim Sayın Başkanım, Sayın Bakan, Plan ve Bütçe Komisyonunun değerli üyeleri, Telekomünikasyon Kurumunun Sayın Başkanı ve bürokrasinin değerli temsilcileri; vakit bir hayli ilerledi, ilerleyen bu vakitte, hemen herkesin yorgun olabileceği düşüncesiyle Sayın Bakanın edebiyatta yapmış olduğu açılımdan, Sayın Erkan Akçay gitmek suretiyle, birkaç şairden yolla ilgili örnekler verdi. Ben de gecenin bu ilerleyen vaktinde ortamı yumuşatmak amacıyla aynı yoldan giderek birkaç örnek vermek istiyorum.

Sayın Bakanın hemşerisi olan şair Cemal Süreya'dan onun da yolla ilgili birkaç dizisi aklıma geldi "Sevda sözleri" isimli kitabında yer alan birkaç şiirinde bulunan birkaç cümleyi hemen sizlere söylemek istiyorum. Mesela "Göçebe" şiirinde der ki "Karga pazarı dağlarını dolanan yaşlı ve öfkeli bir otobüsteyim." Bir doğu yolculuğundan söz eder. Sanıyorum Karga Pazarı dağlarını Sayın Bakan iyi bilir. Yine "Üvercinka" şiirinde ise ki, tabii bu bir başka yolculuk. Şöyle der: "Laleli'den dünyaya doğru giden bir tramvaydayız" Bu da bir yolculuktur, ama bir fiziki yolculuk değil tabii.Yine bir başka şiirinde Konya'ya giderken "Bir başak ufak ufak bildirir Konya'yı" diye o duygu dolu şiirlerinde böyle vurgulamaları yapar.

Değerli arkadaşlar, ben de bütün arkadaşların yaptığı gibi Sayın Bakanın bu güzel sunuşuna teşekkür ediyorum, kendisini kutluyorum. Sayın Bakan, Karayolları Genel Müdürlüğü'nün katılımıyla Bakanlığına, ulaştırma sektörünün tek sorumlusu olan bakanlık konumuna gelmiştir. Karayolları Genel Müdürlüğü'nün ulaştırmaya bağlanması, ulaştırma politikalarında bütüncüllüğü sağlamak açısından olumlu olmuştur. Yine ulaşım politikalarının birbirine entegrasyonu açısından olumlu bir adımdır. İnşallah uygulamada da bu olumlu sonuçları görürüz.

Sektörler itibarıyla Sayın Bakan, bilgiler verdiler. Her sektördeki gelişmeleri önümüze koydular. Örneğin havayolundaki gelişmeleri gerçekten çok çarpıcı buluyorum. Yıllık programdaki rakamlara baktığımda yolcu sayısı her yıl 1 milyon artıyor. Aşağı

yukarı, biraz fazla biraz eksik olabilir. Her yıl 1 milyon yolcu artışı olan bir havayolu trafiğine sahibiz ve potansiyelimiz daha fazla. Çok daha fazla yolcuyla havayoluyla Türkiye'ye taşıyabilir. Bu son derece olumlu bir gelişme. Ama, ulaştırma sektöründeki yatırımlara toplam olarak bakarsak, kamu ne kadarlık bir yatırım yapıyor? Burada biraz durup düşünmemiz gerekecek zannediyorum. Örneğin, 2007 yılı yatırımlarına bakıyorum, ulaştırma sektörünün tüm kamu yatırımları sabit fiyatlarla bir önceki yıla göre yüzde 8,7 oranında azalmış durumda. Yani 2007 yılı, seçim yılıdır, yatırımların arttığı yıldır. Ona rağmen ulaştırma sektöründe toplam kamu yatırımı yüzde 8,7 oranında azalmıştır.

2008 program ve bütçe büyüklüklerine bakıyoruz. Oradaki azalışta yine sabit fiyatlarla yüzde 3,2'dir. DPT'nin rakamları değerli arkadaşlar.

HALİL AYDOĞAN (Afyonkarahisar) – Biz seçim ekonomisi uygulamadık.

MEHMET AKİF HAMZAÇEBİ (Devamla) – Hayır hayır, yani seçim ekonomisinden demek ulaştırma sektörü yeteri kadar pay almamış gözüküyor. Sabit fiyatlarla rakam burada. Yıllık program sizin önünüzde de var. Oraya bakabilirsiniz değerli arkadaşlar.

Bu önemli bir gelişme. Sayın Maliye Bakanı hatırlarsanız, 2008'de yatırımların azalışına gerekçe olarak biraz da mahcup bir ifadeyle yani yatırımların hepsini kamu yapacak bir şey yok, özel sektör yatırım yapacaktır diye bir açıklamada bulundu 2008 yılındaki yatırım azalmasının gerekçesi olarak. Oysa, yatırımların, kamunun yapacağı yatırımların özel sektörün yapması diye bir şey söz konusu olamaz. Bir kısım altyapı yatırımlarını zorunlu olarak kamu yapmak zorundadır. Yani iki yatırım türü, birbirinin yerine ikame edilebilecek yatırımlar değildir. Bunu bilelim. Sayın Bakanın sunduğu yatırımlar, programlar, projeler gayet güzel, ama, ulaştırma sektörüne daha çok kaynak ayırmak zorundayız. Özel sektörün tabii ki, yap işlet devret projeleriyle sisteme sokulup bir kısım projelerin, yatırımların özel sektöre yaptırılması gayet olumlu. Ona hiçbir itirazım yok.

Buradan şuraya gelmek istiyorum: Türkiye dünyada çok önemli ülke. Türkiye'nin dünya kenti olma iddiası taşıyan kentleri var. İstanbul dünya kenti olma iddiasında değil, aslında bir dünya kentidir. İstanbul'un özelliğine sahip olabilecek, o aşamaya gelebilecek, o aşamaya gelebilecek dünya kenti olabilecek başka kentleri vardır. Dünya kenti olmak durup dururken olmuyor tabii. Dünya kenti olmanın birtakım şartları var. Fiziki altyapınız uygun olacak. Sosyal altyapınız uygun olacak. İşte konaklama, eğlence, kültürel birikim, altyapı bütün bunlar olacak. Ama, bu kentlerin iki özelliği daha olmak zorunda, bir, ulaşımın merkezi olacak, iki, haberleşmenin merkezi olacak. Yani ulaşım ve haberleşme altyapısı son derece güçlü olacak. Sayın Bakanın sunduğu programlar, projeler bu açıdan önemli. Türkiye'yi, belki İstanbul'u daha ileri taşıyabilir bu projeler. Ama, İstanbul'la ilgili şuraya gelmek istiyorum: Şimdi, İstanbul'la ilgili birkaç projeyi Sayın Bakan söyledi. Kazlıçeşme'den Anadolu yakasına denizden gidecek proje, işte Marmaray'ı biliyoruz. İstanbul Büyükşehir Belediyesinin tünel geçişleri var şehir içinde. Bir üçüncü gündemde, belki bir dördüncü köprüyü ileride tartışacağız. Değerli arkadaşlar, nereye gidiyoruz, peki İstanbul kaç milyonluk bir kent olacak? On beş, yirmi, yirmi beş... Yani, sıkıştığımız yerde bu çözümleri buluyoruz ve hepimiz kabul ediyoruz. Evet, artık bunu yapalım, çünkü, İstanbul'da trafik önemli bir sorun. Onu yapacağız, ama o yeni köprüyü yaratıyor, yeni Marmaray geçişleri, İstanbul içinde yeni tüp geçitler, Beşiktaş'tan Sarıyer'e tüp geçit, oradan tünel geçişi, peki Beşiktaş'a geldiğinde o araç şehir içinde nereye gidecek? Bunların çözümleri sanıyorum düşünülüyor. Yani bu çözümleri düşünürken, bence İstanbul'u artık belli bir nüfusta sabitlemenin projesini yapmak zorundayız.

Ben bir şey öneriyorum. Bir İstanbul'un batısında, bir de İstanbul'un doğusunda iki tane kent oluşturalım. Birisini Saroz Körfezinde yapalım, birisini de Karasu'da yapalım. Belli faaliyetleri oraya götürelim. İki alternatif demeyeyim, İstanbul'u tamamlayıcı, gelen göçü emecek iki tane kent. Havaalanları olsun, gerekirse finansı taşıyalım mesela, gerekirse tartışalım. Belli faaliyetleri taşıyalım, gelen nüfus oraya gitsin, İstanbul'u mutlaka sabitlememiz gerekir, aksi takdirde ileride çok daha büyük rakamlarla, yatırımlarla

İstanbul'a girişeceğiz ve İstanbul'u yaşanır bir kent olmaktan çıkaracağız. Bugün dünya kenti dediğimiz bu kent, ileride yaşam kalitesinin düştüğü bir kent olabilir.

HALİL AYDOĞAN (Afyonkarahisar) – Vize fikrine sıcak bakıyorsunuz.

MEHMET AKİF HAMZAÇEBİ (Devamla) – Vize çözümsüzlüktür değerli arkadaşlar. Bakın, İstanbul'un nüfusu kontrol altına alınmalı. Vize, projesi olmamaktır. Projesi olan vize önermez. Benimkisi bir proje. Başka projeler çıkabilir, tartışabiliriz, ama bugün ulaşımda şunları yapalım, şu projeleri gerçekleştirelim dediğimiz çözümlerin hiçbirisi uzun vadeli çözümler değildir. Bugün için çok güzel.

HALİL AYDOĞAN (Afyonkarahisar) – “Sabitlemek” deyince, öyle anladım.

MEHMET AKİF HAMZAÇEBİ (Devamla) – Efendim, sabitleme derken, artırmayalım, yani makul bir yerde turalım.

MUSTAFA ÖZYÜREK (İstanbul) – Zaten vizeyi Sayın Başbakan koyuyor, bizim önermemize gerek yok.

MEHMET AKİF HAMZAÇEBİ (Devamla) – Değerli arkadaşlar, devam ediyorum.

Ulaştırma sektöründe birkaç şey söylemek istiyorum, denizyolu taşımacılığında. Sayın Bakan, değindiği için o konuya ben yine tekrar değineceğim. Denizcilik sektöründe ÖTV'siz mazot uygulaması. Bunu prensip olarak yanlış bulmadığımı her zaman ifade ettim. Teşvik edilebilir, denizyoluyla taşımayı Türkiye teşvik etmeli, taşımacılığı oraya kaydırmalı. Bunun için ÖTV'siz mazotu da verebiliriz, verilmeli, ama sonuçlarını ölçmeliyiz. Arzu ettiğimiz sonucu vermişse, mesele yok, devam edelim. Vermemişse projeyi gözden geçirelim. Şimdi, rakamlar önümde. Denizyolu taşımacılığında, DPT'nin rakamları, 2003 yılı yani ÖTV'siz mazot uygulamasından önceki yıl yurt içi yük taşımacılığı, o sektörü alıyorum zaten, diğer sektörlerde sorun yok, balıkçılık, yolcu taşımacılığı, oralarda sorun yok, ama yük taşımacılığına geldiğimde beni etkileyen bir rakam görmüyorum. 2003 yılı yurt içi taşınan yük miktarı ton/km cinsinden 5.300, bu rakam 2004'te 5.350 oluyor, 2007'de bu rakam 5.965. Yani, beş yılda bu rakam eğer yeterli görüyorsak sorun yok. Ama ben yeterli olmadığı kanaatindeyim.

Deniz ticaret filosunun taşıma kapasitesine bakıyorum, nereden nereye gelmişiz, onu da dwt cinsinden veriyorum, 300 grosston ve üstü gemilerde: Orada da giderek bir düşüş söz konusu. 2002 yılında 1.000 dwt cinsinden bu söylediğim rakamlar, 2002'de 8.665 iken bu rakam, 2006'da 7.260'a inmiş, 2007 yılı sonunda 7.227 bekleniyor. Yani, deniz ticaret filosunun kapasitesinde bir düşüş var. 300 grosston ve üstü gemilerin denebilir ki, daha aşağıdaki, daha küçük gemilerin yapımı çoğaldı. Böyle açıklamak mümkün bunu. İkinci olarak tersanelerimiz dolu, hiç tereddüt yok. Ful kapasite çalışıyor, Sayın Bakan rakamları verdiler, konuşma metninde var. Gerçekten tersanecilikte çok iyi bir yere doğru gidiyoruz. Çok önemli bir gelişme. İkinci ihtimal, o zaman gemilerimiz başka bayrak altına gidiyor. Bu da önemli. Başka bayrak altına...

HALİL AYDOĞAN (Afyonkarahisar) – Hayır, son yılı önemli.

MEHMET AKİF HAMZAÇEBİ (Devamla) – Yatlarla ilgili söylemişti Sayın Bakan, belki gemilerle ilgili de bu olabilir.

Şimdi, bunun üzerinde durmak gerekir. Yani ben bu uygulamayı kaldıralım demiyorum. Bu teşvik amacına ulaşınsın, deniz taşımacılığındaki artışı sağlayalım, gelişsin deniz taşımacılığı.

HALİL AYDOĞAN (Afyonkarahisar) – Başka bayraklar...

MEHMET AKİF HAMZAÇEBİ (Devamla) – Efendim oraya geliyorum. Şimdi, yatlardaki vergiden söz etti Sayın Bakan, bizim MTV Kanunumuzdaki yatların vergilendiği tarife bugün için işlemez bir tarife niteliğindedir. Neden işlemez? MTV'nin konulduğu yıllarda o vergi münhasıran bir servet vergisi özelliğindedeydi. Hâlâ bu özelliği ön plandadır, ama gerçekte bu vergi bir ulaşım politikasının aracı olarak da kullanılabilen veya bir çevre politikasının aracı olarak da kullanılabilen bir vergidir. Servet vergisi özelliğine sahip olduğu için yatlarla konulan vergi yüksek olmuştur, ama kanunun bir istisna hükmü olmuştur. Ticari amaçlı yatlar bu vergiden müstesnalar. Bu nedenle bizde özel yat olarak

gördüğümüz, özel tekne olarak gördüğümüz birçok tekne gerçi şirket adına kayıtlıdır, şirket adına kayıtlı olması nedeniyle de tarifede öngörülen MTV'yi ödemezler. Gerçekten burada hedefine ulaşmayan bir tarife söz konusudur. Bu, işte yatları başka bayrağa da taşıyabilir, taşımaktadır veya şirket adına kayıt gibi bir olmayacak şeyi gündeme getirmektedir. Burada doğru rakamlarla, doğru bilgilerle olayı düzeltmek gerekir. Mutlaka bu çarpık tabloyu...

HALİL AYDOĞAN (Afyonkarahisar) – Hayır, sormak istediğim, ÖTV'siz, başka bayraklı gemiler alabiliyor mu?

MEHMET AKİF HAMZAÇEBİ (Devamla) – Şöyle söyleyeyim ben size. Başka bayraklı gemi zaten alır, tartışmasız.

MUSTAFA ÖZYÜREK (İstanbul) – Eskiden de alırdı.

MEHMET AKİF HAMZAÇEBİ (Devamla) – Yurt dışı taşımacılıkta alır, bunda hiç sorun yok. Şimdi ben size örnek veriyorum: İstanbul Ataköy Marina'da veya Kalamış Marina'da kayıtlı teknelerin çok büyük kısmı, şirket adına kayıtlı olduğu için o mazotu ÖTV'siz alırlar, yılda bir iki kere belki fatura keserler, ticari faaliyette bulunduğunu kanıtlamak için, ama gerçekte onlar özel gezinti tekneleridir. O vergiyi de gerçekten düzeltip bu ÖTV'siz mazotu da bir daha değerlendirmek gerekir.

Devam ediyorum değerli arkadaşlar.

HALİL AYDOĞAN (Afyonkarahisar) – Bir şiir daha...

MEHMET AKİF HAMZAÇEBİ (Devamla) - Kültür Bakanlığı bütçesinde söylerseniz okurum.

Değerli arkadaşlar, PTT'nin gelmiş olduğu aşama önemli, kutluyorum. Ancak, özel kargo şirketleri var Sayın Bakanım, bunu dikkatinize sunuyorum. Özel kargo şirketleri PTT'nin iznine bağlı olarak mı kurulmaktadır bilemiyorum. Bu konuda bir denetimsizlik var. Özel kargo şirketleri PTT'den hızlı yapacağı iddiasında. Ama benim başıma gelen birçok olay, bugüne kadar bu kargo şirketlerinin çok büyük bir kısmının amacına uygun çalışmadığı yönündedir. Acil olarak verilen bir posta, bir gönderi İstanbul'dan Ankara'ya bir hafta, on günde, on beş günde gelebilmektedir. Bir istisnai olayı söylemiyorum, yaşadığım çokça olay vardır. Bu konuda mutlaka Ulaştırma Bakanlığının düzenleyici, denetleyici kurum demeyelim. Bakanlık merkezi yönetimin bir birimi, ama bu konuyu mutlaka düzenlemesi gerekir. Yani özel sektördeki bu piyasa ekonomisinin tanıdığı rahatlık, serbestlik vatandaşın haberleşmesinin önünde, gecikmesinde bir engel olarak durmamalı. Yani piyasa ekonomisi, rekabet bunu düzeltirle yetinmemeliyiz bence burada. Ulaştırma Bakanlığının veya PTT'nin yapacağı bir şey olabilmeli diye düşünüyorum.

Değerli arkadaşlar, Telekomünikasyon Kurumuyla ilgili olarak da sadece bir vatandaş olarak bir şikâyetimi bildirmek istiyorum. Cep telefonlarıyla ilgili olarak bu şikâyetim. Cep telefonu insanın özel telefonudur. Ama bu özel telefonu kim ele geçirirse, mesaj bombardımanına tabi tutuyor. Bir tarihte bir ütü aldım ben bir mağazadan, kazara işte demek ki cep telefonumu sormuşlar, söylemişim herhâlde. O tarihten beri o ütü şirketinin bütün kampanyaları geliyor bana. Çok sık da kampanya yapıyor.

HALİL AYDOĞAN (Afyonkarahisar) – Sürekli ütülüyorlar yani.

MEHMET AKİF HAMZAÇEBİ (Devamla) – Efendim bu bir örnek, hepiniz yaşıyorsunuz. Ben Telekomünikasyon Kurumunu bu konuda tüketicinin haklarını, tüketicinin haberleşme özgürlüğünü, tüketicinin özel yaşam alanını koruyucu bir düzenlemeye davet ediyorum. Yöremle ilgili herhangi bir talep de bulunmuyorum. Sayın Bakan, Trabzon'un fahri hemşerisi olduğu için ben, Trabzon'la ilgili sorunları burada söylemeyi fazlalık olarak görüyorum, ama komisyonda temsilcisi olmayan Hakkâri ile ilgili durum nedir diye sormak istiyorum. Sizin havayoluyla ilgili gösterdiğiniz haritada Edirne'den çıkan bir ok görmedim veya orayı kesen, bir de güneydoğuda Hakkâri'de görmedim onu. Haritada bir Hakkari gördüm sonra ama, herhâlde zaman kısa diye oraya değinmediniz. Hakkâri'ye havaalanını ne zaman yapacağız? Hakkâri'den Trabzon'a

örneğin çapraz uçuşları ne zaman gerçekleştireceğiz? Böylece Hakkâri ile Trabzon'u ne zaman turizm açısından birbirine yaklaştıracacağız?

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ederim.