7/3325

T.C.
ULAŞTIRMA BAKANLIĞI
Araştırma Planlama ve Koordinasyon Kurulu Başkanlığı

14 Eylül 2004

SAYI : B.11.0.APK.0.10.01.21./EA/-1260-34237
KONU : Konya Milletvekili
Sayın Atilla KART'ın
yazılı soru önergesi

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

İLGİ:a)TBMM Başkanlığının 09.08.2004 tarih ve A.01.0.GNS.0.10.00.02-7/3325-6855/21881 sayılı yazısı.
b)Başbakanlığın 13.08.2004 tarih ve B.02.0.KKG.0.12/106-377-9/3924 sayılı yazısı.

Konya Milletvekili Sayın Atilla KART tarafından Sayın Başbakanımıza yöneltilen ve Sayın Başbakanımızın da kendileri adına Bakanlığımız koordinatörlüğünde cevaplandırılmasını tensip ettikleri 7/3325-6855 sayılı yazılı soru önergesinin cevabı ekte sunulmuştur.

Bilgilerinize arz ederim.

Binali YILDIRIM
Ulaştırma Bakanı

EK :
1 Cevap formu(4 Sayfa)

DAĞITIM:
TBMM Başkanlığına
Başbakanlığa

9/3325

KONYA MİLLETVEKİLİ SAYIN ATİLLA KART'IN 7/3325-6855 SAYILI YAZILI SORU ÖNERGESİ VE CEVABI

-Bilindiği gibi; 22.07.2004 tarihinde meydana gelen **"tren faciasında"** 37 yurttaşımız ölmüş, çok sayıda yolcu da yaralanmıştır. Oluş şekline göre, kazanın meydana geliş sebeplerine yönelik olarak muhtelif iddialar ileri sürülmektedir.

-Ağırlıklı olarak ileri sürülen iddia ve bu iddiaları doğrulayan bulgulara göre ise, diğer birçok kurumda olduğu gibi, **Devlet Demir Yollarında** da, kadrolaşma amacıyla, **cemaat-tarikat ve siyasi** ilişkiler ağı içinde, **"niteliksiz ve vasıfsız"** bir yapılanma 58 ve 59. Hükümetler döneminde başlamıştır. İlgili kurumun işleviyle ilgisi olmayan, teknik ehliyeti olmayan kamu görevlilerinin yoğunluk kazanması sonucunda **Kurum işlemez hale gelmiş, işlevini kaybetmiştir. Kurumun-kurumların adeta içi boşaltılmış, teknik yapı ve sistem alt-üst olmuştur.** Bu yapılaşma **Bakan** düzeyinde böyle olduğu gibi, daha alt düzeylerde de böyle olmuştur. Ulaştırma konularında asgari düzeyde de olsa teknik ehliyeti ve yeterliliği olmayanlar, salt siyasi ilişkiler ağı içinde, **DDY, THY** gibi son derece teknik kurumlarda yetkili kılınabilmişlerdir.

-Endişemiz odur ki; DDY'nda yeni ve benzer olaylar olabileceği gibi, maalesef **THY'nda da "uçuş güvenliği"** anlamında müessif olaylar olabilecektir. Son 2-3 ay içinde örneği görülmemiş boyutlara ulaşan **"rötar"** uygulamalarını aşacak yeni ve vahim gelişmelerin doğması kaçınılmazdır. Kadrolaşma amacıyla yapılan **vasıfsız ve niteliksiz** eleman değişimi sonucunda uçakların **"teknik ve periyodik"** bakımlarının sağlıklı yapılamadığı; yakıt tanklarında paslanma var denilerek **RJ**'lerin uçuşlarını yasaklayanların rötarlar artınca bu paslanmaları gidermeden ve kamuoyunun tepkisini yok etmek amacıyla RJ'leri sefere koyma girişiminde bulundukları endişesi kamuoyunda hakim olmuştur.

-**"Niteliksiz ve vasıfsız"** eleman yapılanması **Karayolları'nda, Emniyet'te, Meteoroji'de, Tübitak'ta, Adli Tıp'ta, Devlet İstatistik Enstitüsü'nde** bütün hızıyla sürmektedir.

-Bu açıklama ve değerlendirmeler ışığında, aşağıdaki soruların cevaplandırılmasını talep etmek gereği doğmuştur;

SORU 1- **THY'nın başında bulunan Abdurrahman Gündoğdu'nun, mesleki birikimi ve kariyeri nedir?** Uluslararası önemde bir teknik kurumun başına getirilmesini gerekli kılan ne gibi **mesleki ve teknik** özellikleri vardır?

-58 ve 59. Hükümetler döneminde THY'nda uzman kadronun tasfiye edildiği;

-Kritik görevlere **"iş deneyimi"** olmayan vasıfsız elemanların getirildiği, bu yüzden bakım ve onarım çalışmalarının aksadığı,

-Uçakların sık sık arıza yapmaya başladığı,

-Yönetimin önce **"paslanmış"** diye seferden aldığı **RJ** tipi uçakları, hiçbir bakım ve onarıma tabi tutmadan daha sonra uçabilir diye sefere soktuğu,

-2 yıl öncesine kadar dünyanın en iyileri arasında gösterilen bu kurumun, bugün **"en fazla rötar yapan sivil havacılık şirketine"** dönüştüğü,

-THY'nın 2004 yılının ilk üç ayındaki zararının 87 trilyona ulaştığı,

./.

-en nihayet"; bütün bu sürecin sonunda THY'nda, **"uçuş güvenliği"** sorununun, teknik çevrelerde ciddi bir şekilde tartışılır hale geldiği yolundaki iddia ve bulgulara nasıl bir açıklama getirilebilir? Bu yolda doğması muhtemel olumsuz gelişmeleri önlemek için ne gibi çalışmalar yapılmaktadır?

CEVAP 1- Devlet Bakanlığı ve Başbakan Yardımcılığı'nın 17.02.2003 tarihli Olur'u ve 17.02.2003 tarih ve 1190 sayılı Özelleştirme İdaresi Başkanlığı'nın yazısı ile Türk Hava Yolları A.O. Genel Müdürlüğüne atanan Abdurrahman GÜNDOĞDU, İstanbul Teknik Üniversitesi Makine Fakültesi Uçak Mühendisliği Lisans eğitimini 1982 yılında, aynı Fakültenin Uçak Mühendisliği Yüksek Lisans eğitimini de 1984 yılında tamamlamıştır.

1988 yılında son derece seçici ve az sayıda öğrenci kabul eden, Massachusetts Institute of Technology, Aeronoutics and Astronoutics (Boston) bölümünde doktora çalışması yapmıştır. Bu eğitimden sonra sırasıyla, 1983-1985 yıllarında Uludağ Üniversitesi Makine Mühendisliği Bölümü Araştırma Görevlisi, 1989-1990 yıllarında Advanced Innovatieve Tecnology Inc. Araştırma Mühendisi, 1990-1991 yıllarında Kale Kalıp A.Ş. Proje Mühendisliği, 1991-1994 yıllarında Arçelik A.Ş. AR-GE Uzman Mühendisi, 1994-1996 yıllarında İstanbul Ulaşım A.Ş. Genel Müdür Teknik Yardımcılığı, 1996-2003 yıllarında İstanbul Ulaşım A.Ş. Genel Müdürlüğü görevlerinde bulunmuştur. Yukarıda belirtilen eğitim ve iş tecrübelerinden anlaşılacağı üzere Abdurrahman GÜNDOĞDU, gerek yerli gerekse yabancı kuruluşlarda mühendis olarak başladığı iş hayatını, profesyonel yöneticilik tecrübeleriyle pekiştirerek bulunduğu noktaya gelmiştir.

Görüldüğü gibi THY Genel Müdürü Abdurrahman GÜNDOĞDU, gerek eğitim, gerekse iş tecrübesi açısından yürütmekte olduğu göreve atanması için gerekli şartları fazlasıyla taşımaktadır.

Türk Hava Yolları A.O.'nın filosunda bulunan RJ uçaklarının bakımları sırasında yakıt tanklarında tespit edilen korozyon dolayısıyla, yaklaşık iki ay öncesine kadar bu uçakların tamamı bakıma alınmış ve seferlerden alıkonulmuştur. Bu uygulama Uluslararası sivil havacılık kuralları gereği yapılması gereken bir uygulama olduğundan, yoğun yaz sezonu olmasına rağmen uçuş güvenliğine verilen önem açısından her türlü eleştiriye rağmen ödün verilmeden uygulanmıştır.

RJ uçaklarının yakıt tanklarındaki korozyonların uçuş emniyetini ihlal edip etmediğinin tespiti, Bakanlığımız Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü aracılığı ile uçağın yapımcısı İngiliz firması ve İngiliz Havacılık otoritesine sorulmuştur. Gerek Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, gerek üretici firma, gerekse İngiliz Sivil Havacılık otoritesince uluslararası kurallar gereği yapılan inceleme ve analizler sonucunda, RJ uçaklarının yakıt tanklarındaki korozyonun uçuş emniyetine en ufak bir tehdit oluşturmadığı tespit ve rapor edilmesi üzerine, söz konusu uçaklar yeniden sefere konulmuştur.

./..

Havacılık sektörünün yapısı gereği, yolcu uçuş talepleri yılın belirli aylarında yoğunlaşmaktadır. Kuzey yarım kürede faaliyet gösteren havayolu şirketleri için en yoğun talep yaz aylarında gerçekleşmekte buna karşın her yıl talebin en düşük olduğu aylar ise kış ayları olmaktadır. Bu nedenle, THY A.O.'nın uçuş gelirleri her yılın ilk üç ayında, yılın diğer aylarına nazaran daha düşük seviyede gerçekleşebilmektedir. THY A.O.'nın Uluslararası Finansal Raporlama Standartları'na (UFRS) uygun olarak düzenlenen mali tablolarına göre 2004 yılının ilk üç aylık dönemi 87 Trilyon TL net zararla sonuçlanmıştır. Geçmiş yıllarda ise yılın aynı dönemine ilişkin olarak SPK Tebliğleri uyarınca düzenlenmiş mali tablolara göre; 2002 yılında 16,2 Trilyon TL, 2003 yılında 25 Trilyon TL zarar açıklanmıştır.

Ancak, Kurumların performansında asıl dikkate alınması gereken "faaliyet karları"dır. Zira, net karın hesaplanmasında faiz ve kambiyo kar/zararları gibi faaliyetle doğrudan ilişkili olmayan faaliyet dışı etkenler de devreye girmektedir. Faaliyet karları (zararları) esas alındığında, 2002 yılı ilk çeyreğinde 20 Trilyon TL, 2003 yılı ilk çeyreğinde 53,3 Trilyon TL ve 2004 yılı ilk çeyreğinde 2,2 Trilyon TL zarar oluştuğu görülmektedir. Bir başka ifade ile, 2004 yılının ilk çeyreğinde ortaya çıkan faaliyet zararı son üç yılın aynı döneminde görülen en düşük zarar tutarıdır. 2004 yılının ilk çeyreğine ilişkin olarak açıklanan 87 Trilyon TL net zararın önemli kısmı faaliyet dışı zararlardan kaynaklanmaktadır. Bunda da en büyük etken, yılın ilk üç ayında döviz kurlarındaki beklenmedik düşüşten kaynaklanan kambiyo zararları olmaktadır.

Ayrıca, THY A.O.'nın ticari faaliyetlerindeki sonuçlar ve beklentiler, geçen yıllarla karşılaştırıldığında bir atılım ve tercih edilirlik çizgisinde olduğu görülmektedir. Uçaklardaki doluluk oranı geçen yılın aynı dönemindeki % 59'dan % 65'e, taşınan yolcu sayısı ise 2,1 Milyondan 2,5 Milyon yolcuya ulaşmıştır. Ayrıca 2004 yılı ilk yarısına ilişkin tek düzen esaslı kurum karı yaklaşık 24 Trilyon TL olarak gerçekleşmiştir.

Öte yandan THY A.O., 2003 yılında Uluslararası Finansal Raporlama Standartları (UFRS) tablolarına göre 234 Milyon Dolar faaliyet karı ile Dünya sıralamasında bir çok havayolu firmasını geride bırakmış ve Avrupa'nın en karlı 4. havayolu şirketi olmuştur. American Airlines, Delta, Lufthansa, KLM, Air France gibi Dünya devlerinin büyük zararlarla kapattığı 2003 yılını; THY, Irak savaşı ve SARS'a rağmen rekor bir karla tamamlamış ve Air Transport World dergisinin **"Dünyanın Önde Gelen 25 Havayolu"** sıralamasında 11. sırada gösterilmiştir.

SORU 2- Kadrolaşma amacıyla niteliksiz ve vasıfsız yapılanmanın sonuçta, ilgili kurumun **"teknik işlevini"** kaybetmesine yol açması kaçınılmaz olduğundan; sözü edilen sakıncaların ve telafi edilmez boyutlara ulaşan mağduriyetlerin önlenmesi amacıyla, bundan böyle kadrolaşmaya yönelik politika ve uygulamalarınızı gözden geçirmeyi düşünüyor musunuz?

./..

CEVAP 2- Özelleştirme sürecindeki bir kurumda, kadrolaşma amaçlanamayacağı gibi, niteliksiz ve vasıfsız yapılanmadan ve teknik işlevini kaybetmesinden de söz etmek mümkün değildir. THY A.O. teknik işlevi, bugün itibariyle 1647 teknisyen, 205 Mühendis ve 21 uzman tarafından yürütülmektedir. Kritik görevlere iş deneyimi olmayan vasıfsız elemanların getirildiği ve bu yüzden bakım ve onarım çalışmalarının aksadığı söylentileri gerçek dışıdır. Belirtilen türden kritik görevlere; çeşitli mühendislik alanlarında lisans ve lisans üstü eğitimlere, bir bölümü ise aynı alanda doktora ve doçentlik unvanlarına sahip kişiler atanmıştır. Örneğin söz konusu önergede önemle üzerinde durulan bakım ve onarım çalışmalarının yürütüldüğü birimin başına Genel Müdür (Teknik)Yardımcısı olarak atanan Temel KOTİL , 1983 yılı İstanbul Teknik Üniversitesi Uçak Mühendisliği bölümünden mezuniyetinden sonra 1986 yılında The University of Michigan'da yüksek lisans ve aynı üniversitede Makine Mühendisliği alanında Doktora çalışmasını tamamlamıştır.

Daha sonra İstanbul Teknik Üniversitesi'nde Yardımcı Doçentlik ve Doçentlik unvanlarına hak kazanmış, ayrıca 2001 yılında Advanced Innovatieve Tecnology Inc. Araştırma Uzmanı, The University of Illınois Urbana'da misafir Profesörlük de yapmıştır.

Teknik bölümde yer alan Uçak Bakım Başkanlığı dahil iki önemli Başkanlığa da, yine teknik bölümde yaklaşık 17 yıldır çalışan ve çeşitli birimlerde Müdürlük görevlerini üstlenmiş iki personel atanmıştır. Bu verilerden anlaşılacağı gibi, uçağa bakım yapan teknisyen ve mühendis kadrolarında bir eksilme olmadığı gibi tersine yeni gelen mühendis ve uzmanlarla bu bölüm daha da güçlendirilmiştir.

THY A.O.'da kadrolaşma ile niteliksiz ve vasıfsız yapılanmanın yapılmadığını başka verilerle de izah etmek mümkündür. THY A.O.'da geçmiş 6 yıllık dönemde 1401 kişi emekli edilmişken, son 1,5 yıllık yeni dönemde (uçak bakımıyla ilgili teknik bölümdeki teknisyen, mühendis ve uzmanlar haricinde kalan diğer bölümlerden) 576 kişi emekli edilmiştir. Yine geçmiş yıllarda 1415 kişinin iş akdi fesh edilmişken, bu yeni dönemde çeşitli nedenlerden dolayı 158 kişinin iş akdi feshedilmiştir. Keza 1997'den 2002 yılına kadar yaklaşık % 80'i lise mezunu olan yaklaşık 7.900 kişi işe alınmış olmasına rağmen, son 1,5 yıl içinde ise tamamı üniversite (Uçak, Makine, Elektronik ve Endüstri Mühendisi, İşletme ve İktisat) ve bir kısmı yüksek lisans ve doktora eğitimli, yabancı dil bilen 174 kişi işe alınmıştır. Yine geçmiş dönemdeki Müdür ve üstü yöneticilerden 68 adedi lise, 233 adedi üniversite ve 27 adedi yüksek lisans ve doktora mezunu iken, yeni dönemde işe alınan yaklaşık 35 yöneticinin 20 adedi lisans, 15 adedi yüksek lisans, doktora ve tamamına yakını da ileri (toefl) seviyesinde İngilizce lisanına vakıftır.

Tüm bunlara ilave olarak, önceki dönemde Müdür ve Başkan Yardımcısı olarak görev yapan 10 personelin bu dönemde Başkanlık görevine, 2 personel de Başkanlık görevinden Uçuş İşletme ve Finans konularında Genel Müdür Yardımcılığı görevine getirilmiş olması, THY A.O. da gerçekleştirilen atamalar tamamen eğitim durumu, birikim ve deneyime dayalı olarak yapıldığını ortaya koymaktadır.