7/3528

T.C.
BAŞBAKANLIK
Özelleştirme İdaresi Başkanlığı

SAYI : B.02.1.ÖİB.0.65.00.00/ 10525
KONU :

25 Ekim 2004

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

İstanbul Milletvekili Emin ŞİRİN tarafından Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına tevcih edilen 7/3528 esas sayılı **yazılı soru önergesinde** yer alan sorulara verilen cevaplar aşağıda sunulmuştur:

SORU 1- 27 Ağustos 2004 tarihli Vakit Gazetesinde yer alan bir haberde, THY hesaplarını inceleyen Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu Müfettişlerinin, Kurumun yedek parça stokları ve "ihtiyaç fazlası satışları"ndaki anormallikler üzerine yaptığı araştırmalarda çarpıcı sonuçlara ulaştığı bilgisine yer verilmiştir.

Haberde Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu müfettişlerinin yaptığı araştırmaya atıfta bulunarak, aşağıdaki iddialara yer verilmiştir:

THY Yönetim Kurulu Başkanı Cem Kozlu ve Genel Müdür Yusuf Bolayırlı döneminde yedek parça alımlarında sürekli bir şişkinlik yaşandı.

Kozlu ve Bolayır'ın son yönetim yılı olan 2002'de eski yıllarda olduğu gibi bakım malzemelerinin oranı bir önceki yıla göre yüzde 101.7 oranında arttı.

Yapılan incelemelerde bir çok malzemenin 1985 yılından bu yana kullanılmadan depolarda beklediği ortaya çıktı.

Yapılan sayım sonucunda, geçen yılbaşı itibariyle ambardaki yedek parçaların tutarı 316 milyon 200 bin dolara ulaştı.

THY'nın verilerine göre, son on yıl içerisinde hiçbir hareket görmeyen malzemelerin toplam değeri 24.6 milyon ve son 3 yıldır hareket görmeyen malzemelerin toplam değeri 26.6 milyon ve son 3 yıldır hareket görmeyen malzemelerin toplam değeri de 27.9 milyon dolar oldu.

Depolarda yatan parçalar arasında artık THY filosunda yer almayan B727 ile DC9 uçaklarına ait olanlar bulunuyor.

Bu bilgiler doğrultusunda aşağıdaki sorularıma cevap verilmesini arz ederim.

SORU 1- Vakit Gazetesinin haberinde konuedilen Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu Müfettişlerinin hazırladığı raporda yer alan iddialar doğru mudur?

./..

7/3528

T.C.
BAŞBAKANLIK
Özelleştirme İdaresi Başkanlığı

SAYI : B.02.1.ÖİB.0.65.00.00/ 10525 25 Ekim 2004
KONU :

CEVAP 1- Envanter Değeri;

Türk Hava Yolları A.O. Sermaye Piyasası Kanunu hükümlerine tabidir. Depo stokları her yıl Bağımsız Denetim Kuruluşu tarafından sayılarak denetlenmekte ve sonuçlar bilanço kayıtlarına yansıtılmaktadır.

Depolardaki malzemenin değeri TAMES (Turkish Airlines Maintenance & Engineering System) $ değerleme sistemine göre 2004 Ocak itibariyle 318.889.989.-ABD Dolarıdır. Ancak bu rakam tam anlamıyla depodaki malzemelerin gerçek değerini yansıtmamaktadır.

THY'nda stok değerleme yöntemi olarak ağırlıklı ortalama yöntemi kullanılmaktadır. TAMES sisteminde malzemelerimizin her biri stok kartı bazında bu yönteme göre tutulmaktadır. TAMES sisteminde TL ve Dolar bazında olmak üzere iki tip envanter kaydı tutulmaktadır. TL bazlı kayıtlar muhasebe sistemine temel teşkil etmektedir ve resmi kayıtları oluşturmaktadır. Dolar bazlı envanter listesi, yönetim bilişim sistemine temel teşkil etmektedir.İndikatif değerleri içermektedir. Dolayısıyla yukarda bahsi geçen 318 milyon dolar, TAMES sisteminden Dolar bazlı envanter listesinden hareketle çıkarılmış bir değerdir. Gerçek değeri yansıtmamaktadır.

Bu durumun nedenleri aşağıda özetlenmektedir.

Bütün malzemeler sistem gereği, girişteki TAMES ortalama birim (USD) fiyatı üzerinden sisteme dahil edilmektedir. Böylece 15 sene önce 5000.-USD olarak alınmış, ancak bugün kullanımdan kaldırılmış olduğu için çok düşük bir değeri olan veya hurda olarak değerlendirilebilecek malzeme sistemde yine 5000.-USD olarak yer işgal etmektedir.

Bedelsiz olarak alınan malzemeler sisteme çoğu zaman 1 cent olarak iz bedelle envantere dahil edilmekte, ancak depodan çıkışını müteakip bir süre kullanıldıktan sonra bakımı yapılarak depoya iade alındığında bu kez o malzemenin sistemdeki ortalama değeri (bedel mukabili alınan malzemelerin ortalama fiyatı) üzerinden girişi yapılmakta, alınırken bir bedel ödenmediği halde sistemde yeni alınmış gibi değer tayin edilmektedir.

Bedeli alınsa da, malzeme depodan çıkıp bilahare depoya iade edildiğinde alım fiyatından çok farklı bir fiyatla (ortalama fiyat) depoya girmektedir.

Uçak üzerinden gelen ve belli bir süre kullanıldıktan sonra depoya alınan malzemeler de ortalama fiyat üzerinden envantere kaydedilmektedir.

./..

7/3528

T.C.
BAŞBAKANLIK
Özelleştirme İdaresi Başkanlığı

SAYI : B.02.1.ÖİB.0.65.00.00/ 10525 25 Ekim 2004
KONU :

Bugün filoda olmayan DC-9 ve B-727 gibi uçaklara ait malzemelerin de, halen ilk girişteki fiyatları ile envanterde yer aldığı, ancak bu tip uçakların kullanım alanı daraldığı için satış kabiliyetinin de azalmış olduğu, bu nedenle kağıt üzerindeki değerinin çok altında bir reel değer taşıdığı görülmektedir.

Ayrıca 1985 yılında bilgisayar sistemine (TAMES) ilk geçişte bazı malzemelerin fiyat bilgilerinin olmaması nedeniyle bu tür malzemelerin de toplam envanter değerini etkilediği anlaşılmaktadır. Bu itibarla depo envanterinin ABD Doları karşılığının bu gün için reel değerleri ifade etmediği, ayrıca depodaki birçok malzemenin de defalarca kullanılıp tamir ve bakım gördükten sonra depoya iade edildiği dikkate alındığında, bu malzemelerin envanterde yer alan rakamların çok altında bir değere sahip olduğu ve orijinal malzemeler gibi kabul edilmesinin ve satılmasının mümkün olmadığı görülmektedir.

Envanter Artışı ve Şişkinlik Hususu;

Malzemelerin envantere giriş kriterleri malzemeye göre farklı olup,bedelsiz malzemeler 1 cent iz bedelle , uçaktan sökülen veya atölyelerden gelen iade malzemeler ortalama fiyatla, giriş-çıkış yapan ancak çıkış yapıldıktan sonra kullanılmadan girişi yapılan yeni malzemeler ortalama birim fiyat üzerinden işlem görmektedir. Bu nedenle reel değerlerinin dışında farklı değerlerle envanterde yer almaktadırlar.Bu kriterler çerçevesinde , yıllar itibariyle bir değerlendirme yapıldığında,

THY teknik depolarda mevcut olan malzemelerin toplam envanter değerlerinin:

(ABD Doları)

1996 yılında	252.724.630
1997 yılında	278.312.998
1998 yılında	312.806.268
1999 yılında	272.909.817
2000 yılında	300.237.708
2001 yılında	333.741.637
2002 yılında	316.171.911
2003 yılında	299.862.046
2004 yılında	318.889.989

olduğu tespit edilmiştir.

./..

7/3528

T.C.
BAŞBAKANLIK
Özelleştirme İdaresi Başkanlığı

SAYI : B.02.1.ÖİB.0.65.00.00/ 10525 25 Ekim 2004
KONU :

Depo envanter değerlerinin yıllara göre değişkenlik arz etmesi, belli bir istikrar içinde artmaması bazen yüksek artışlar meydana gelirken, bazen de düşüşlerin görülmesi çeşitli sebeplerden ileri gelmektedir.

Uçaklar filoya ilk kez katılırken yapılan IP (Initial Provisioning) çalışması nedeniyle üretici firmalar belli bir miktarda yedek malzeme alınmasını öngörmektedir. Örneğin 1996'da ilk kez filoya dahil edilen RJ 70'ler için yapılan yedek malzeme yatırımı 1996 yılında envanter değerlerinde ciddi bir artışa sebep olmuştur.

Aynı şekilde 1998'de 6, 1996'da 9 ve 2000'de 7 adet B-737-800 filoya katılırken, bu uçaklarla birlikte yedek malzeme alımına gidilmiştir.

Bahse konu IP miktarları başlangıçta yüksek sayılabilecek seviyede ve üretici firmaların tavsiyeleri doğrultusunda belirlenirken, zaman içinde bu miktarlar aşağıya çekilmiştir. Örneğin 1998-2001 yılları arasında filoya giren 26 adet B-737-800 uçağı için Boeing'in önerisi 50.700.000.-ABD Dolarlık bir yedek yatırım iken, THY bu miktarı 24.600.000.-ABD Doları seviyesinde tutmuştur.

Artışta etken olan diğer bir faktör, kira süresi dolan uçakların teslim bakımlarının yapılması için gerekli olan yedek parçaların alınmasıdır. Nitekim 2000 yılında 5, 2001 yılında 6 adet Boeing 737-800 geri verilmiş ve bu uçaklara teslim bakımı yapılmıştır.

Nitekim, gerek filoya katılan ve gerekse filodan çıkartılan uçakların sayısı malzeme hareketliliğinin en temel gerekçesini oluşturmaktadır. 1985-2004 yılları arasında THY filosundan 68 uçak çıkarken, 106 uçak filoya katılmıştır.

Havacılıkta hangi malzemeye ne zaman ihtiyaç duyulacağı önceden bilinemediğinden ve uçağın yerde kaldığı her günün maliyetinin uçak tipine göre 40.000-55.000.-ABD Doları arasında değiştiği dikkate alınarak, üretici firmanın tavsiyelerini de değerlendirmek suretiyle yedek malzeme alımına gidilmektedir. Ayrıca yedek malzemelerin sürekli olarak uçak tipine göre belli bir seviyede depolarda bulunması da (Protection Level) Sivil Havacılık operasyonlarının tabii bir gereğidir.

Satın alınan bazı malzemelerin temin sürelerinin uzun olması sipariş noktasının yükselmesine, dolayısıyla yüksek envanterle çalışılmasına neden olmaktadır.

./..

7/3578

T.C.
BAŞBAKANLIK
Özelleştirme İdaresi Başkanlığı

SAYI : B.02.1.ÖİB.0.65.00.00/ 10525 25 Ekim 2004
KONU :

Ayrıca tedarikçi firmalar genelde belli bir miktar veya bedelin altında sipariş kabul etmemektedirler. Örneğin Boeing firması 50 ABD Dolarının altında P/O kabul etmemektedir. Lebherr firması da packing'leri paket ile satmakta ve bir paket 25 adet malzemeden oluşmaktadır. Bir paketin tamamen kullanılması ortalama 4 yıl sürmektedir.

Bazı malzemeler öngörülen sürelerden çok daha önce değişim ihtiyacı göstermektedir. Bazı parçalar ise tamir ve bakımları uluslararası kurallar çerçevesinde yapılmak suretiyle ömürleri uzatılmakta ve uzun süre kullanılabilmektedir. Bu durum da bazı malzemelerin stoklarında daha fazla harekete sebep olurken, bazı malzemelerin uzun süre hareketsiz kaldığı izlenimine sebep olmaktadır.

Soruda belirtildiği üzere, 2002 yılında depo envanter değerindeki artışın sebepleri ise aşağıda sıralanmaktadır.

a) 2 adet B-737-800 filoya katılmış, stok artışına sebep olmuştur.
b) İlk gelen 6 adet B-737-800'ün 4 yaşını doldurması nedeniyle garanti'leri sona ermiş, garanti nedeniyle sağlanan malzeme kredileri de bu şekilde tamamlanmıştır.
c) B-737-800 APU'ları için IP çalışması kapsamında 320.000.-ABD Doları tutarında breakdown malzeme alınmıştır.
d) Aynı uçaklara ait komponentlerin THY'de tamirinin yapılabilmesi için yaklaşık 4.000.000.-USD tutarında breakdown malzeme alımı gerçekleştirilmiştir.
e) 2003 yılında ömürden inecek 15 adet B737-400 motoru için 2002 Aralık ayında 5.000.000.-ABD Doları tutarında malzeme alınmış ve 2003 yılında tüketilmiştir.

Hareketsiz Malzemeler;

Hareketsiz malzeme kavramı ile kullanılmayan stok malzeme kavramı birbirinden farklıdır. Kullanılmayan stok şu anda filoda olmayan B-727 ve DC-9 uçaklarına ait ve mevcut filoya efektif olmayan malzeme ve/veya geçerli sertifikaları olmayan malzemedirler.

Hareketsiz malzeme kavramı bu malzemeleri kapsadığı gibi, halen filoda olan uçaklara ait ancak henüz kullanılmayan malzemeleri de ihtiva etmektedir. Hareketsiz malzeme zaman içinde hiç hareket görmeyecek anlamına gelmemektedir. İhtiyaç halinde bu malzemeler kullanılmaktadır. Örneğin 01-01-1999 öncesi alınıp bu tarihten sonra hiç kullanılmamış malzemeleri ihtiva eden 5 yıllık hareketsiz malzeme listesinde toplam 14.780.909.-ABD Doları tutarında hareketsiz malzeme var iken, Eylül 2004 tarihli 5 yıllık hareketsiz malzeme listesinde toplam 13.705.955.-ABD Doları tutarında malzemenin olduğu görülmektedir. Neticede 9 ay içinde toplam 1.074.954.-ABD Doları tutarında malzemenin hareket gördüğü anlaşılmaktadır.

./..

7/3528

T.C.
BAŞBAKANLIK
Özelleştirme İdaresi Başkanlığı

25 Ekim 2004

SAYI : B.02.1.ÖİB.0.65.00.00/ 10525
KONU :

Hareket görmeyen malzemelerin önemli bir bölümünü (%40) No-Charge, yani bedelsiz alınan malzemeler oluşturmaktadır.

Ayrıca Toplam Hareketsiz Sarf Malzemenin %73'lük bölümü ile Komponentlerin %61'ini 1990 öncesi Airbus uçaklarının alımı sırasında üretici firmanın tavsiyeleri doğrultusunda alınan malzemeler oluşturmaktadır.

Toplam envanter değeri ile mukayese edildiğinde son 10 yıldır hareket görmeyen malzemelerin, toplam envanterin %3'üne tekabül ettiği, son 5 yıldır hareket görmeyen malzemelerin ise toplam envanter değerinin %4.68'ini oluşturduğu görülmektedir.

Hareketsiz malzeme içinde ağırlık A-310 filosunda bulunmaktadır. A-310'ların THY filosuna ilk girdiği 1985 yılında yapılan IP (başlangıç yedek miktarı) çalışmasının tamamen üretici firmanın önerdiği RSPL (Recommended Spare Parts List) baz alınarak yapılmış ve üretici firmanın önerdiği malzemeler alınmıştır. Bu durum ve zaman içinde 1999-2002 yılları arasında satışı yapılan ve THY filosundan çıkan 9 adet A-310 uçağına ait yedek malzemelerin de alıcı havayolları tarafından satın alınmaması nedeniyle A-310 envanterinde fazlalık oluşmuştur.

Benzer bir durum filoda olmayan uçaklar için de geçerlidir. 1994 yılında filodan çıkan 9 adet DC-9 ve 1995-1999 yılları arasında filodan çıkan 11 adet B-727 tipi uçaklara ait malzemeler de, başka filolarda kullanılabilecek (müşterek) parçalar dışında hareketsiz kalmıştır. Ancak bu tip uçakların dünya üzerinde kullanım alanı da daraldığından satışında güçlük çekilmektedir.

Bunun dışında, üretici firmanın talimatları ve teknik zorunluluklar dolayısı ile kullanımdan kaldırılan malzemelerin de benzer uçaklarda kullanılması teknik açıdan mümkün olmamakta ve satışı da imkan dahilinde görülmemektedir. Bu tip malzemeler de yasaklandığı tarihten itibaren hareketsiz hale gelmiştir.

2003 yılında 7 milyon ABD Doları civarında olan satışa ayrılan malzeme miktarı aynı yıl içinde yapılan envanter çalışması sonucunda yaklaşık 28 milyon ABD Dolarına yükseltilmiştir. Bu çalışma ile depoda hareketsiz olan malzemeler taranmış ve bu malzemeler tek tek gözden geçirilerek ileriki yıllardaki kullanılma kabiliyetleri değerlendirilmiş, kullanılma imkanı zayıf olan hareketsiz malzemeler satışa ayrılmıştır.

Eylül 2004 tarihi itibariyle satışa ayrılan 27.800.052 ABD Doları tutarındaki sarf malzemenin 10.685.973 ABD Dolarlık bölümü bedelsiz alınmıştır. Kalan malzemenin önemli bir bölümünü ise iade malzemeler oluşturmaktadır.

./..

7/3528

T.C.
BAŞBAKANLIK
Özelleştirme İdaresi Başkanlığı

25 Ekim 2004

SAYI : B.02.1.ÖİB.0.65.00.00/ 10525
KONU :

İade malzemeler, uçağın üzerinde bulunan ve sökülerek depoya alınan malzemelerden veya depodan çıkış yapılıp müeaddit defalar kullanıp tamir ve bakımları yapıldıktan sonra depoya alınan malzemelerden oluşmaktadır. Uzun süreler kullanılmış, defalarca tamir ve bakım görmüş bu tip malzemelerin orjinal malzemeler gibi satılması mümkün olamamaktadır.

Bu malzemelerin bir kısmını da üretici firmanın direktifleri doğrultusunda kullanımdan kaldırılan malzemeler oluşturmakta ve havacılık piyasasında kullanımı teknik olarak engellendiği için satışından da ciddi bir gelir elde etmek güç görülmektedir.

Satışa ayrılan malzemelerin yaklaşık %60'ı (16.458.486.-ABD Doları) A-310 filosuna ait olup, bu malzemelerin büyük bir kısmı 1990 öncesi Airbus uçaklarının alımı sırasında envantere girmiştir.

Yine 3.005.736.-ABD Doları tutarındaki malzeme B-727 ve 329.303.-ABD Doları tutarındaki malzeme ise DC-9 gibi, daha önce filomuzdan çıkmış uçaklara aittir.

Bunun dışında satışa ayrılan Komponent miktarı ise 8.090.811.-ABD Doları olup, 3.053.263.- ABD Dolarlık tutarındaki bölümü bedelsiz olarak alınmıştır.

Bahse konu 8.090.811.-ABD Doları tutarındaki komponentlerin %25'i A-310 filosuna aittir.

Depoda Mevcut DC-9 ve B-727 Malzemeleri;

Depoda atıl biçimde durduğu ifade edilen B-727 malzemelerinden bir bölümü TUR-AIR ünvanlı havayolundan olan 347.605.-ABD Doları tutarındaki alacağa karşılık alınmış olan malzemelerdir.

Söz konusu malzemelere THY tarafından el konulduktan sonra firma borcunu ödemiştir. Daha sonra adı geçen firma iflas etmiştir. Firma THY deposundaki malzemelerini geri alamamıştır. Belirtilen malzemeler THY tarafından herhangi bir bedel ödenmeden iktisab edilmiştir.

DC-9 malzemeleri için de benzer bir durumla karşılaşılmış , Nord Aır ünvanlı firma 223.000.-ABD Doları üzerinden satın aldığı malzemeleri teslim alma aşamasında özellikle motor malzemeleri niteliğindeki 15-20 kutu malzemeyi "satışında güçlük çekecekleri gerekçesiyle almaktan vazgeçmişlerdir.

./..

7/2578

T.C.
BAŞBAKANLIK
Özelleştirme İdaresi Başkanlığı

25 Ekim 2004

SAYI : B.02.1.ÖİB.0.65.00.00/ 10525
KONU :

-8-

THY'nin fiyatta indirim yapmaması üzerine anlaşılan bedeli ödeyerek eksik malzeme alımı yoluna gitmiştir. Böylece bir kısım DC-9 malzemesi bedeli ödenmesine karşılık depoda kalmış ve envanterde yer almaya devam etmiştir. Diğer DC-9 ve B-727 malzemeleri ise, kullanılmış ve tamir görmüş malzemeler olup, söz konusu uçakların dünyada kullanım alanı daraldığı için satış kabiliyeti zayıflamıştır.

Vadesi Gelmiş Kullanılmayacak Hale Gelmiş Yedek Parçalar;

Teknik depo envanter takibinin yapıldığı TAMES sisteminde, ömürlü malzemelerin takibi her ay otomatik olarak çalışan programlarla yapılmaktadır. Bu programlar bir sonraki ay raf ömrü dolacak malzemelerin listesini vermektedir.

Söz konusu listelerde yer alan malzemelerle ilgili olarak, ilgili birimler o ay içinde çalışmalar yapmakta ve bu tip malzemelerin gerektiğinde üretici firma ile de mutabakata geçerek raf ömürlerini uzatmakta, bu imkan bulunamayan malzemeler ise kal edilmektedir.

Bu nedenle teknik depoda raf ömrü biten malzeme yoktur. Ancak bazı malzemelerin sertifikalarının olmaması, çok eski yıllarda depoya girmesi, üretici firmanın kullanımını yasaklaması, menşei bilgisi yönünden izlenebilirliğinin olmaması, gibi çeşitli nedenlerden dolayı kullanılamayacak hale gelen malzemeler vardır.

Bu malzemelerden, bedeli ödenerek alınanların değeri 619.820.-ABD Dolarıdır. 480.289.-ABD Doları tutarındaki malzeme ise bedelsiz olarak (No-Charge) alınmıştır.

SORU 2- Raporda yer alan iddialar doğru ise, ihmali görülen yöneticiler hakkında suç duyurusunda bulunulmuş mudur?

CEVAP 2- Konu halen THY Teknik depolarında yürütülen inceleme kapsamında ele alınmıştır. Detaylı biçimde değerlendirilmektedir.

SORU 3- Adı geçen haberde, BDDK'nın geçmiş yıl raporlarında ısrarla ne kadar uzun süre tutarsa tutsun, depoların teftiş edilmesi istendiği, ancak bu isteğin yerine getirilmediği iddiasına yer verilmiştir. Denetleme Kurulunun denetim isteğini yerine getirmeyenler kimlerdir? Bu kişiler hakkında herhangi bir suç duyurusunda bulunulmuş mudur?

./..

7/378

T.C.
BAŞBAKANLIK
Özelleştirme İdaresi Başkanlığı

25 Ekim 2004

SAYI : B.02.1.ÖİB.0.65.00.00/ 10525
KONU :

CEVAP 3- 1998-2001 yılları için T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu tarafından hazırlanan 4 adet yıllık raporun tetkikinde, soruda bahsedildiği şekilde bir temenniye tesadüf edilememiştir. 2002 yılı Raporunun tanzimi ve yayınından (26.12.2003) 2 ay önce 21.10.2002 tarihinde Genel Müdürlük tarafından verilen talimatla 27.10.2003 tarihinde söz konusu depolarda Teftiş Kurulu Başkanlığınca kapsamlı bir sayım başlatılmıştır. Depolarda bulunan 123.330 kalem malzemenin envanter değeri üzerinden %78'i sayılmıştır. Bahsi geçen sayım, bugüne kadar yapılan en kapsamlı ve en detaylı sayım niteliğini taşımaktadır.

SORU 4- Kullanılmayan stokların, yedek parça stoklarının takriben 6 senelik yedek parça sarfiyatına eşit olduğu doğru mudur? Mevcut yönetim bu yedek parça stoklarının nakde çevrilmesi için ne gibi bir tedbir almıştır? Bu stokların içinde vadesi dolmuş ve kullanılmayacak hale gelmiş olan yedek parçalar mevcut mudur?

CEVAP 4- Soruda belirtilen "kullanılmayan stok" tabiri hareketsiz malzemeleri ifade ediyor ise 1. cevapta açıklandığı üzere hareketsiz malzemelerin büyük bir kısmı "kullanılabilir" niteliği taşımaktadır. Yıllardır ihtiyaç olmamış bir malzemenin her an kullanılma ihtimali bulunmaktadır. Nitekim bu tip bir çok malzeme mevcut olup, uzun yıllar kullanılmadan beklemesine rağmen THY'nın uçakları için kullanılmasa da teknik hizmet verdiğimiz diğer havayollarının uçakları için kullanılması söz konusudur.

Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulunun 2002 THY Raporunun 33. sayfasında belirtilen, satın alındığı halde hiç kullanılmayan sarf malzeme tutarının 1985-2002 yılları arasında 11.471.145.-ABD Doları olduğu görülmektedir. TAMES sisteminde Eylül 2004 tarihinde yapılan çalışmada aynı dönem içinde satın alındığı halde hiç kullanılmayan sarf malzemenin 9.700.613.-ABD Doları olduğu, dolayısıyla 1.770.532.-ABD Doları tutarındaki malzemenin Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu raporunun hazırlandığı tarihten sonra yaklaşık 1 yıl içinde hareket gördüğü anlaşılmaktadır.

Bununla birlikte yine yukarıda hareketsiz malzemeler başlıklı bölümde de arz ve izah edildiği üzere, Ocak 2004 tarihli 5 yıllık hareketsiz sarf malzeme listesinde toplam 14.780.909.-ABD Doları tutarında hareketsiz malzeme var iken Eylül 2004 tarihinde çekilen listede toplam 13.705.955.-ABD Doları hareketsiz malzemenin olduğu, neticede 9 ay içinde toplam 1.074.914.-ABD Doları tutarında malzemenin hareket gördüğü anlaşılmaktadır.

Hareketsiz malzemenin içinde ağırlığın A-310 filosunda olduğu görülmektedir. Örneğin 5 yıllık hareketsiz sarf malzeme listesinde 13.705.955.-ABD Doları tutarındaki hareketsiz sarf malzemenin, 8.026.107.-ABD Doları tutarını A-310, 1.529.777.-ABD Doları tutarını filodan çıkmış olan B-727 ve DC-9 uçakları oluşturmaktadır.

./..

7/3528

T.C.
BAŞBAKANLIK
Özelleştirme İdaresi Başkanlığı

SAYI : B.02.1.ÖİB.0.65.00.00/ 10525
KONU :

25 Ekim 2004

-10-

İfade edilmek istenen "kullanılması mümkün olmayan" malzemeler ise bu tip malzemeler; daha önce filodan çıkmış DC-9 ve B-727 malzemeleri ile üretici firmanın malzeme ve model değişikliği yapması neticesinde artık kullanılması mümkün olmayan ve teknik zorunluluk nedeniyle kullanımdan kaldırılan malzemelerden oluşmaktadır. Söz konusu malzemelerin genel envanter değeri içinde çok düşük bir yer işgal ettiği görülmektedir.

Malzemelerin tutarının bugün itibariyle 70 uçaklık bir filoya sahip olan ve yerli-yabancı havayolu kuruluşlarına da bakım hizmeti veren THY'nın yıllık malzeme kullanımının çok altında olduğu anlaşılmaktadır.

Bilgilerinizi ve gereğini takdir ve tensiplerinize arz ederim.

Kemal UNAKITAN
Maliye Bakanı