



T.C.
ULAŞTIRMA DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI
Strateji Geliştirme Başkanlığı

7/11038
C4.106

08-12-2017

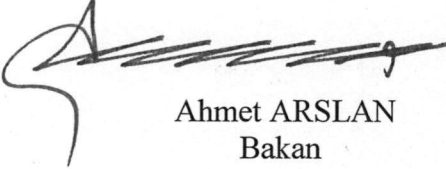
Sayı : 44697349-610.01/96724
Konu : İstanbul Milletvekili
Sayın Mustafa Sezgin TANRIKULU'nun
yazılı soru önergesi

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

İlgi: 27.01.2017 tarihli ve 43452547-120.07-80307 sayılı yazınız.

İstanbul Milletvekili Sayın Mustafa Sezgin TANRIKULU'nun 7/11038 esas sayılı yazılı soru önergesinin cevabı ilişikte sunulmaktadır.

Bilgilerinize arz ederim.


Ahmet ARSLAN
Bakan

EK :1) Cevap formu (4 Sayfa)





İSTANBUL MİLLETVEKİLİ
SAYIN MUSTAFA SEZGİN TANRIKULU'NUN
7/11038 ESAS SAYILI YAZILI SORU ÖNERGESİ VE CEVABI

Sayıştay 2015 Yılı Denetim Raporu'nun, demiryollarının içinde bulunduğu durumu gözler önüne serdiği ve demiryollarını inceleyen Sayıştay Denetçilerinin, onlarca kusurlu işlem bulurken, kurumun, 60 kamu işletmesi içerisinde en çok zarar eden olduğunun tespit edildiği haberleri basına yansımıştır.

Ankara Başsavcılığı, Devlet Demiryollarının yaklaşık 210 Milyon Liralık iki ayrı ihalesine fesat karıştırıldığı ve rüşvet alındığı iddiasıyla aralarında TCDD Eski Genel Müdürünün de bulunduğu 52 kişi hakkında takipsizlik kararı vermişti.

TCDD'den yaklaşık 64 milyon Avro'luk feribot ihalesi alan Şirketler Grubunun Patronunun bu süreçte TCDD Vakfı'na 1 milyon 200 TL bağış yaptığını tespit eden Savcılık, buna karşılık böyle bir bağışın mevzuata aykırı olmadığını savunmuştu.

Bu bağlamda;

SORULAR:

1. Sayıştay 2015 Yılı Denetim Raporu'nun, demiryollarının içinde bulunduğu durumu gözler önüne serdiği ve demiryollarını inceleyen Sayıştay Denetçilerinin, onlarca kusurlu işlem bulurken, kurumun, 60 kamu işletmesi içerisinde en çok zarar eden olduğunun tespit edildiği iddiası doğru mudur?
2. İddia doğru ise, demiryollarının 60 kamu işletmesi içerisinde en çok zarar eden kurum olmasının gerekçesi nedir?
3. Bakanlığınız tarafından TCDD'nin 2015 yılı planlaması hangi yönde gerçekleşmiştir?
4. Demiryollarının zararı sonucu ortaya çıkan maliyet nasıl tanzim edilecektir?
5. TCDD'nin ihale yoluyla hizmet aldığı firmaların çalıştırdıkları işçilerin haklarını gasp ettiği iddiaları doğru mudur?
6. İddialar ile ilgili olarak inceleme ve soruşturma başlatılmış mıdır ya da başlatılacak mıdır? Başlatılmışsa, güncel akıbeti nedir?





CEVAPLAR:

Gelişmiş ülkelerin ekonomik ve sosyal gelişimlerinde önemli rol oynayan demiryolu taşımacılığının Türkiye’de uzun yıllar ihmal edilmiş olması ve etkin bir konuma gelememesi, yüksek maliyetlerle işletmecilik yapmak zorunda kalan TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü üzerindeki finansal yükü artırmıştır.

2003 yılından itibaren demiryollarının yeniden devlet politikası haline gelmesiyle birlikte, başlatılan yeni demiryolu yapım ve modernizasyon projeleri sayesinde hem demiryolu ağının ülke sathına yayılarak liman, OSB, fabrikalar ile havaalanlarının da demiryolu ile bağlantısının sağlanması hem de uluslararası demiryolu koridorlarının eksik bölümlerinin tamamlanarak hızlı demiryolu hatları sayesinde tercih edilen bir demiryolu koridoruna dönüştürülmesi amaçlanmış olup bu yönde yatırımlara aralıksız devam edilmektedir.

Bu yatırımlar sayesinde, sadece 2015 yılı faaliyet döneminde YHT, İZBAN, MARMARAY projelerinden kaynaklı tasarruf edilen miktarın (Zaman, enerji, bakım, tamir, emisyon miktarlarındaki azalma ve kazaların önlenmesi) 1 milyar TL civarında olduğu hesaplanmıştır. Ayrıca Sayıştay raporuna göre TCDD’nin 2015 yılında GSYİH’ya 1.025.726.000.-TL katkısı olduğu görülmektedir.

Mevcut demiryolu hattının % 52’sinde halen modernizasyon ve yenileme çalışmalarının devam ettiği, 3.953 km yeni demiryolu hattının yapımı, 592 km’sinin ihale aşamasında olduğu, 5.277 km’lik demiryolu hattında projelendirme çalışmalarının devam ettiği ve 2023 hedefleri çerçevesinde toplam 25.000 km.’lik demiryolu uzunluğunun hedeflendiği düşünüldüğünde, bu hatların tamamlanmasıyla birlikte demiryollarının ülke ekonomisine katkısının çok daha büyük olacağı aşikardır.

TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğünün 2015 yılı giderlerine baktığımızda; en önemli gider kalemlerinin personel giderleri, amortisman giderleri, yol bakım onarım giderleri ve kamulaştırma giderlerinin olduğu görülmektedir.

TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğünün artan yatırımlarına paralel olarak amortisman ve kamulaştırma giderleri de büyük artış göstermiştir. 2015 yılı amortisman gideri 842,8 Milyon TL, kamulaştırma gideri ise 162.335.582 TL olmuştur.

Yol bakım onarım giderleri 2013 yılından önce Bakanlığımız bütçesinden TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğüne sübvansé amacıyla aktarılmak suretiyle gelir hesaplarına alınmakta idi. Ancak 01 Mayıs 2013 tarihinde yürürlüğe giren 6461 sayılı “Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkındaki Kanunun” Geçici 3’üncü maddesinin (b) fıkrası; “Bakım onarım bütçesinde yer alan finansman açıkları”nın TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü sermayesine mahsuben Hazine Müsteşarlığı tarafından karşılanacağını hüküm altına almıştır.



TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü'nün, sözkonusu Kanun'un yayımlandığı 2013 yılında tahakkuk eden toplam 772,1 milyon TL yol bakım onarım gideri alacağı bulunmaktadır. 2014 yılından sonra yol bakım onarım giderleri gelir-gider tablosu ile ilişkilendirilmeden TCDD sermayesine mahsuben ödenmekte olup, sübvansiyon olarak gelir kalemleri içerisinde gösterilemediğinden TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğünün zararı yüksek görülmektedir.

2015 yılı programında dönem zararı 2.097.500.000.- TL öngörülmüş olup 2015 yılı Sayıştay Raporunda da belirtildiği üzere TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü 2015 yılını 2.098.073.666,62 TL dönem zararı ile kapatmıştır. Gerçekleşme programa uygun olmuştur.

TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğüne yapılan yatırımların katma değerinin yüksek olması ve bütün kamunun ortak malı olması nedeniyle maliyetlerinin belirlenmesine yönelik muhasebeleştirilmesi esnasında 2015 yılında faaliyet giderleri içinde en büyük payı yatırımlar için ayrılan amortismanlar 842,8 milyon TL yaklaşık toplam giderin % 20 si, personel giderleri ise 1.657,9 milyon TL ile toplam giderin % 40'ı oranında masraf kaydedilmiş olup, söz konusu sadece iki gider türünün bile 2015 yılı giderlerinin % 60'na tekabül ettiği görülmektedir.

Ülkemizde faaliyet gösteren tüm kamu işletmelerinin faaliyet alanlarına göre gelir gider dengelerinin esas faaliyetlerine ilişkin unsurların ve işletme faaliyetlerinin personel sayısı, malzeme, bakım ve diğer giderlerin farklı olması nedeniyle, TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğünün 2015 yılı zararının diğer kamu işletmeleri ile mukayese edilmemesi gerektiği düşünülmektedir.

Demiryolu işletmeciliğinde kar etmekten ziyade, kamu hizmeti ön plandadır ve bu anlamda öncelikle kamusal faydaya bakılması gerekmektedir.

Bu faydalardan bazıları şu şekilde sayılabilir;

- Yakıt tasarrufu,
- Demiryolu kullanıcılarının zaman tasarrufu, rahatlık, konfor ve güven etkisi, ücretlerin düşüklüğü,
- Kitle taşımacılığından dolayı maliyetlerin düşüklüğü,
- Trafik sıkışıklığı, hava kirliliği ve gürültünün azaltılması, hava koşullarından fazla etkilenmemesi v.b çevresel etkiler,
- Demiryolunun tercih edilmesi neticesinde önlenebilecek karayolu kazalarının sebep olabileceği can kayıpları ve yaralanmaların önlenmesi,
- Maddi hasar ve bakım masraflarının azalması vasıtasıyla elde edilen kazançlar
- Bölgeler arası gelişmişlik farkının azaltılması ve bölgesel entegrasyon,
- Rekabetçi ekonominin güçlenmesi, ülke dışından yatırımların cezbedilmesi,
- Arazi kullanımı avantajı ve altyapı maliyetlerinin düşüklüğü,
- Faydalı ömrünün yüksekliği,



- Büyümenin ve sanayileşmenin tetiklenmesi,
- İstihdama etkisi
- Sosyal etkiler
- Askeri ve jeopolitik konuma yönelik avantajları,

Ayrıca; Türkiye’de devletin demiryollarına yaptığı yatırımlara paralel olarak, demiryolu sektöründeki araştırma-geliştirme (Ar-Ge) faaliyetlerinde de büyük ilerlemeler yaşanmakta ve bu alanda yerli ve milli sanayinin gelişmesine ciddi katkılar sağlamaktadır.

Demiryolu sektörünün daha etkin ve verimli kullanılmasına yönelik yapısal ve mevzuat değişiklikleri de ortaya konulmaktadır.

Bu kapsamda; 2011 yılında çıkan 655 sayılı KHK kapsamında Bakanlığımız bünyesinde Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü kurularak faaliyete başlamıştır. 2013 yılında da “Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun” yayımlanmıştır.

Bu kanun ile;

- TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğüne tekel olarak işletmek üzere verilmiş olan demiryolu hatlarında, başka kamu tüzel kişilerinin veya şirketlerin de taşımacılık yapabilmesi,
- Demiryolunun diğer ulaştırma türleri ile rekabet edebilmesinin sağlanması,
- Yolcu ve yük taşımacılığında oluşacak rekabet ile hizmet kalitesinin artırılması,
- Yük ve yolcu taşımalarında kapasite kullanımının artırılması,
- Demiryolu sektörünün devlete olan mali yükünün azaltılması amaçlanmıştır.

Böylece; yük ve yolcu taşımacılığı yapmaya başlayan TCDD Taşımacılık A.Ş. ile rekabet edecek özel sektör firmalarının faaliyete başlamasıyla birlikte, kaynakların ve hat kapasitesinin daha verimli kullanılması, taşımacılık maliyetlerinin düşmesi ve demiryolu taşımacılık payının diğer modlara göre daha da artması beklenmektedir.

Demiryollarının kaynak ihtiyacı, Hazine tarafından yapılan sermaye artışları ile karşılanmaktadır.

Diğer taraftan, TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü bünyesinde görev yapan özel firma çalışanlarının firmadan her türlü işçilik alacağını alabilmesi ve mağdur edilmemesi için ilgili mevzuat doğrultusunda TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğünce gerekli tedbirler alınmaktadır. Firmaların hakkediş ödemeleri yapılmadan önce herhangi bir işçi alacağı olmadığı teyit edilmektedir.

TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğünde hizmet alımı yoluyla taşeron firma elemanı çalıştırılmak üzere yapılan sözleşmeler gereği, İdarenin muhatabı ilgili firma olup, çalışan firma elemanları ile idare arasında işçi-işveren ilişkisi bulunmamaktadır. Konuyla ilgili TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğünce yapılmış veya halen yapılmakta olan herhangi bir inceleme ve/veya soruşturma bulunmamaktadır.

