



T.B.M.M.
CUMHURİYET HALK PARTİSİ
Grup Başkanlığı
05 Temmuz 2019
Tarih :
Sayı : 941

Türkiye Büyük Millet Meclisi -
KÜTÜPHANE VE ARŞİV
HİZMETLERİ BAŞKANLIĞI
Tarih: 05.07.2019
Sayı: -120.10-E.00000499883



E.00000499883

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Demiryolların da yolcu ve yük taşımacılığında yaşanan azalmanın nedenleri, yapılan ihalelerdeki usulsüzlüklerin tespit edilmesi ve yaşanan sorunların nedenlerinin araştırılması ve gerekli önlemlerin alınması amacı ile Anayasamızın 98, içtüzüğümüzün 104. ve 105. Maddeleri gereğince, bir meclis araştırma komisyonu kurulmasını saygılarımızla arz ve teklif ederiz.

Lele

Tahsin Tarhan
Kocaeli Milletvekili

A. Babur
Veli Babur
Malatya Mr.

Haydar AKAR
Kocaeli Milletvekili

A. Vehbi Bakırlioğlu
Manisa Mr.
A. Z. Şi

Ali ÖZTUNÇ
Kahramanmaraş Mr.

Müseyin Yıldız
Aydın Mr.

Müzeyyen Şakın
ADANA Mr.
U.S.

İlhami Şenay

Yüksel Mansur Kelinc
İstanbul Mr.

KADİM DURMAZ
Tokat Milletvekili
İdare Amiri

Ayhan Baki
Adana Mr.

Mustafa Adipizel
Ordu Mr.

Ömer Gethir Güner
Alanya

Ali
Antalya Mr.

Yalçın Tüzün
Bilecik Mr.

Kemal 27
Samsun

Müsel Özkan
Bursa Mr.





E.00000499883

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ
KÜTÜPHANE VE ARŞİV
HİZMETLERİ BAŞKANLIĞI

TBMM GELEN EVRAK 05 Temmuz 2019 No: EBYS'ye AKTARILMIŞTIR
--





E.00000499883

GEREKÇE

Demiryolu ulaşımı Dünyada ilk kez 1825 yılında İngiltere de başlamış olup 25 yıl içinde giderek artmış ve Avrupa'ya yayılmıştır.

Günümüzde ticaretin ülkelerin sınırları aşması ve dünyanın global bir Pazar haline dönüşmesi sonucunda ulaştırma hizmetlerinin önemi daha da artmış bulunmaktadır. Bu nedenle insanların seyahatlerini rahat, güvenilir ve kısa süre de yapmaları ve malların düzenli, güvenli bir şekilde ve en düşük maliyetle nakledilmesi ekonomik ve sosyal hayatın önde gelen hedefleri arasında yer almaktadır.

Yapılan araştırmalara göre bir yük treninin sefere sokulmasının 330 kamyon veya tırı, bir yolcu trenin ise 20 otobüs veya 300 otomobili trafikten alıkoyacağını ortaya koymaktadır.

Anadolu'nun demiryolu ile tanışması 1856 yılında İzmir- Aydın demiryolu inşası ile başlamış olup 1923-1940 yılları arasında Demiryollarında bir atılım çağı yaşanmıştır. 1923 yılında 4559 km olan demiryolu hat uzunluğu, 1940 yılında 8637 km'ye ulaşmıştır. 1923-1940 yılları arasında yılda 240 km olan demiryolu inşası 1940-1950 yıllarında ikinci dünya savaşı ile duraklamasına rağmen yılda 39 km demiryolu yapılmıştır.

Bugün Demiryolları hat uzunluğuna bakıldığında da 2000 yılında 10.922 KM olan hat uzunluğu 2018 yılı itibari ile ancak 12.740 km olabilmektedir. 18 yıllık AKP iktidarı dönemin de yıllık 96 KM demiryolu inşa edilmiş olması 1923 deki yılda 240 KM yapılan Demiryolu ile kıyaslandığında da bu konuda da 18 yılda bir arpa boyu yol alınamadığını da ortaya koymaktadır.

Yine yolcu ve yük taşımacılığına baktığımızda 1950'li yıllarda % 42 olan yolcu taşımacılığında 2002 yılında %2,2'lere AKP iktidarında ise % 1,1'lere, yük taşımacılığında ise %78'lerden bugün AKP ile her geçen yıl daha da gerileyerek %4'lere düşmüştür.

Yine demiryolu yapımında ihale alan şirketlere baktığımızda AKP döneminde tamamen bir yağmalanın olduğu görülmektedir.

Söyle ki 4734 sayılı Kamu İhale Kanunu kapsamında gerçekleştirilen birim fiyat teklifli ihalelerde, isteklilerin bazı iş kalemlerine aşırı yüksek fiyat teklifi verdikleri, işin önemli bir bölümü oluşturan iş kalemlerine ise aşırı düşük teklif vermek suretiyle toplam fiyat teklifini en düşük seviyeye çekerek ihaleyi aldıkları; imalat aşamasında ise ağırlıklı olarak aşırı yüksek teklif verilen işlerin yapılarak düşük fiyat teklif edilen ancak projenin daha büyük bölümünü oluşturan kısımların yapılamadan sözleşme bedelinin tamamlandığı görülmektedir.

Güzergah kazı işleri için verilen birim fiyat teklifi, yaklaşık maliyet hesabındaki birim fiyatın 9 katı, güzergah dolgu işleri için verilen birim fiyat teklifi ise 22 katıdır. Bu oranlar öylesine yüksek ve toplam teklif bedeli üzerinde o kadar etkilidir ki, yüklenicinin ihaleyi kazanması





E.00000499883

için projenin büyük bir kısmını (yaklaşık %90) oluşturan kalemler için aşırı düşük fi vermesi gerekmiştir.

Yaklaşık maliyetteki ağırlığı %12 olan güzergah işlerinin yüklenicinin toplam teklifindeki ağırlığı %94'tür. Bir başka deyişle, yüklenici vermiş olduğu teklifle yaklaşık maliyeti 84 milyon TL olan güzergah işlerini 517 milyon TL'ye yapmayı, yaklaşık maliyeti 627 milyon TL olan projenin geri kalan kısmını ise 31 milyon TL'ye yapmayı taahhüt etmiştir. Yaklaşık maliyeti 711 milyon TL olan proje, 549 milyon TL'ye ihale edilmiştir.

Yükleniciye yapılan KDV ve fiyat farkı hariç 658 milyon TL hakediş ödemesi karşılığında gerçekleştirilen imalatların yaklaşık maliyet değeri 231 milyon TL'dir. Bir başka deyişle, yüklenicinin yapmış olduğu, yaklaşık maliyeti 231 milyon TL olan imalat karşılığında 658 milyon TL (2,8 katı) ödeme yapılmıştır.

Özetle yukarıda örnekleri ile belirtmiş olduğum konular da Meclis'in derhal bir komisyon oluşturarak TCDD yaşanan sorunlara ve yapılan ihalelere inceleme yapması zorunluluğu doğmuştur.

