



T.C.
ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI
Strateji Geliştirme Başkanlığı

7/5090

9.11.2018

Sayı : 44697349-610.01/94122
Konu : Denizli Milletvekili
Sayın Yasin ÖZTÜRK'ün
yazılı soru önergesi

11 Aralık 2018

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

İlgi: 09.11.2018 tarihli ve 43452547-120.07-E.377566 sayılı yazınız.

Denizli Milletvekili Sayın Yasin ÖZTÜRK'ün 7/5090 esas sayılı yazılı soru önergesinin cevabı ilişikte sunulmaktadır.

Bilgilerinize arz ederim.

M. Cahit TURHAN
Bakan

EK :1) Cevap formu (4 Sayfa)



TURKSAT



T.C.
ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI
Strateji Geliştirme Başkanlığı

**DENİZLİ MİLLETVEKİLİ SAYIN YASİN ÖZTÜRK'ÜN
7/5090 ESAS SAYILI YAZILI SORU ÖNERGESİ VE CEVABI**

Türkiye'nin ilk bölgesel havalimanı olan Zafer Havalimanı Kamuoyuna yansıyan bilgiye göre 155 milyon TL'ye (50 milyon Euro) mal olan bir yatırımla inşa edilen 2012 yılında açılmış olup Havalimanı işletmesi 29 yıl 11 ay süreyle IC İçtaş İnşaat firmasına verilmiştir.

DHMI'nin kendi ifadesiyle "Türk modeli KÖİ" (Kamu Özel İşbirliği) ile havacılıkta destan yazan Türkiye'nin mega projelerinden biridir. İşletmeci firmaya ayrıca birçok mega projede olduğu gibi "yolcu garantisi" verildi.

İşletmeci firmaya yapılan ödeme kullanmadığımız havalimanından gitmeyen yolcu başına verilen garanti yüzünden iç hat yolcusu için giden yolcu başına 2 Euro, Dış hat yolcu için giden yolcu başına 10 Euro'dur. Ancak geçen sürede garanti edilen yolcu sayısına ulaşamadığı gibi süre bitimi olan 2044 yılına kadar yanılma payının %96 olduğu düşünülürse aradaki makas kapanacak gibi görünmüyor.

2012-2017 yılları arasında toplam garanti edilen yolcu sayısı 5.210.422'dir. Ancak gerçekleşen yolcu trafiği 273.898'dir aradaki fark 4.936.524'dü. Devlet olarak bu aradaki yolcu farkını yüklenici firmaya ödemek zorunda kaldık.

Hazine ve Maliye Bakanlığından garanti kapsamında ödenen tutar havalimanı açıldığı günden bu yana 2017 yılı dahil 26.499.180 Euro'dur. Bu yolcu trafiği oranı devam ettiği müddetçe kullanmadığımız 2044 yılına kadar tahmini 200 milyon Euro Hazineden firmaya ödeme yapılacaktır.

Bu kapsamda;

SORULAR:

- 1) "Garanti edilen yolcu sayısı" hangi veriler çerçevesinde hesaplanmıştır?
- 2) İhalede yer alan garanti yolcu sayısındaki 5 yıllık ortalama iç hatlarda %94, dış hatlarda %97 yanılma payı hangi veriler göz önünde bulundurularak hesaplanmıştır?
- 3) "Garanti edilen yolcu sayısı" hesaplamasını ihale öncesinde yapan uzmanlar kimlerdir? Bu yüksek yanılma payından dolayı devleti zarara uğratan sorumlular hakkında soruşturma açıldı mı?
- 4) YİD ve KÖİ modeliyle işletilen diğer Havalimanı işletmelerine verilen garanti yolcu sayısında yanılma payı var mıdır? Varsa yanılma payı oranı nedir?
- 5) Türk Modeli KÖİ ile özel olarak ifade ettiğiniz mega projelerden yatırım olarak hedefleri tutturduğunuz, yolcu sayısı hesaplamalarını doğru hesaplayabildiğiniz bu sayede devleti kâra geçirdiğiniz mega proje var mıdır? Varsa hangi projelerdir?



T.C.
ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI
Strateji Geliştirme Başkanlığı

6) Sayıştay raporunda da belirtilen bu durumun süreklilik arz etmemesi için nasıl bir çalışma yürütüyorsunuz? Yolcu trafiğinin arttırılmasına yönelik ne gibi tedbirler alıyorsunuz?

7) DHMİ'nin resmi sitesinde verilen yıllara göre Yolcu Trafiği istatistikleri Sayıştay raporundaki yolcu trafiği verileri ile uyuşmamaktadır. Bu verilerin uyuşmaması bir yanlışlık sonucumu yoksa kasıtlı olarak kamuoyu yalan beyanlarla mı bilgilendirilmektedir?

8) Bakanlık olarak YİD veya KÖİ modeliyle gerçekleştirdiğiniz bu kamu projeleri sözleşmelerini 13 Eylül 2018 tarihli 30534 sayılı Resmi gazetede yayımlanan Türk parası kıymetini koruma hakkında 32 sayılı karara uygun olarak 2 Ocak 2018 tarihi itibarıyla Merkez bankası döviz alış kuru+tüfe'den neden TL'ye çevirmiyorsunuz?

9) Sözleşmeyi TL'ye çevirmiyorsanız (Cumhurbaşkanlığı Kanununda belirtilen "Bakanlıkça belirlenen haller dışında" cümlesini gerekçe gösteriyorsanız); "Bakanlığınızca belirlenen haller" nelerdir?

CEVAPLAR:

Tüm Yap-İşlet-Devret (YİD) projelerinde olduğu gibi, Zafer Bölgesel Havalimanı Projesinin garanti edilen yolcu sayıları; projenin gelirleri ile işletme dönemi giderleri baz alınarak projenin kredibilitesine yönelik olarak hesaplanmıştır.

Projenin projeksiyonundaki yanılma payları, Afyon Emirdağ bölgesindeki yurt dışında yaşayan nüfusun ağırlıklı olarak Eskişehir Hasan POLATKAN Havalimanını tercih etmesi, bölgede yer alan Uşak Havalimanının kapatılamaması, yerli havayolu taşıyıcılarının alışkanlık yaratacak sefer düzenlemelerini yapmamalarından kaynaklanmaktadır.

2012 yılından buyana yedi (7) yıldır işletilen Zafer Havalimanı için ödenen garanti tutarı toplam 26.691.626 Euro olup bu süre içerisinde havalimanının işletme giderleri ise 32.822.290 Euro. Ödenen garanti ücretleri, havalimanının işletme giderlerinin dahi altında olup ödeme nedeniyle Devletin herhangi bir zararı söz konusu değildir. Üstelik bu hesaplamalara finansman maliyeti dahil toplam 150.000.000 Euro 'luk yatırım tutarı da dahil değildir.

Öte yandan, Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü (DHMİ) tarafından KÖİ kapsamında KİD (Kiralı-İşlet-Devret) modeli ile işletilmekte olan Havalimanı/Terminallerde yolcu garantisi verilmemektedir. YİD (Yap-İşlet-Devret) modeli ile gerçekleşen projelerde yolcu garantileri verilmekte olup garanti fazlası nedeniyle DHMİ Genel Müdürlüğüne 310.276.994 Euro kar elde edilmiştir.



T.C.
ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI
Strateji Geliştirme Başkanlığı

Yukarıdaki açıklamalardan da anlaşılacağı üzere YİD Projelerinden; Antalya Havalimanı I. Dış Hatlar Terminal Binası, Antalya Havalimanı II. Dış Hatlar Terminal Binası, Dalaman Havalimanı Yeni Dış Hatlar Terminal Binası ve Mütemmimleri ve Esenboğa Havalimanı Yeni İç-Dış Hatlar Terminal Binası ve Mütemmimleri projeleri olmak üzere toplam dört projeden (2017 yılsonu) garanti üzeri gerçekleşen yolcu nedeniyle toplam 360.466.615 Euro gelir elde edilmiştir.

Dolayısıyla havacılık sektöründe uygulanan YİD modeli geneli için bir değerlendirme yapıldığında yapılan yatırımların büyüklüğü, hizmet standartlarının yüksekliği ve elde edilen gelirler nedeniyle başarılı olunduğu değerlendirilmektedir.

Ayrıca, işletme hakkı devri/kiralama projelerinden (8 adet) toplam 6 milyar Euro gelir elde edilecek olup, İstanbul Havalimanı projesinin kira bedeli ile birlikte bu tutar KDV hariç 28 milyar Euro'ya ulaşacaktır. Bugüne kadar işletme hakkı devri projeleri çerçevesinde DHMİ Genel Müdürlüğü tarafından yaklaşık 3,9 milyar Euro kira bedeli + tesis kullanım bedeli tahsil edilmiştir.

Zafer Havalimanı projesinin bölge halkına sağladığı hava ulaşım imkânlarının sosyal faydası ve Havalimanı işletme giderlerinin işletmecisi tarafından karşılanması kamu yararınadır.

Yolcu trafiğinin artışında yörenin termal turizm ve rehabilitasyon merkezi olma hedefi doğrultusunda yurtdışına tanıtılması önem arz etmektedir. Bu nedenle, DHMİ yetkililerinin de katılımıyla, Kütahya, Afyon ve Uşak Valilikleri yetkilileri, İllerin Kültür ve Turizm Müdürlüğü yetkilileri, çevre il ve ilçelerde bulunan turistik tesis yöneticileri ve Havalimanı İşletmecisi IC İçtaş Zafer Uluslararası Havalimanı Yatırım ve İşletme A.Ş. yöneticilerinin katılımıyla, havalimanının gelişimi yönüyle bir çalışma başlatılmış olup; Zafer Bölgesel Havalimanının uçak ve yolcu trafiğinin artırılmasına yönelik Havalimanı İşletmecisinin de münhasıran yurt içi ve dışında yoğun çaba içerisinde olduğu bilinmektedir.

Bu kapsamda; öneri doğrultusunda Havalimanının uçak ve yolcu trafiğinin artmasına yönelik değişik alternatifler yaratmak üzere şirket ve DHMİ personelinin oluşan bir komisyon kurulması yönüyle çalışma başlatılmıştır.





T.C.
ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI
Strateji Geliştirme Başkanlığı

DHMI Genel Müdürlüğü internet sitesinde Türkiye genelinde sivil hava ulaşımına açık 56 havalimanının istatistiği, DHMI ve Türkiye geneli toplamı olarak ele alınıp yayınlanmakta olup 2017 Yılı Sayıştay Denetim Raporu'nda ise, Sayıştay Başkanlığı'nın talebi doğrultusunda, DHMI toplamında esas alınan 49 havalimanının istatistikleri yer almaktadır. Bu sebeple Havalimanı detayında Sayıştay Denetim Raporundaki yolcu trafiği ile istatistiklerimiz birebir örtüşmekle birlikte Sayıştay Raporu ile karşılaştırma yapılırken DHMI toplamının belirtmiş olduğu istatistiğin esas alınması gerekmektedir.

Diğer taraftan, 3996 Sayılı Kanun kapsamında YİD modeli ile ihale edilen Zafer Havalimanı ihalesini kazanan görevli şirketin DHMI ile imzalamış oldukları "Uygulama Sözleşmesi"nde, yatırım tutarı gibi ana yükümlülükler, döviz cinsinden belirlenmiştir. Buna mukabil, görevli şirkete tahsis edilen gelirler, gerek sözleşme hükümleri gerekse sözleşme ekinde yer alan ücret tarifelerinde döviz cinsinden belirlenmiştir.

Bunlara bağlı olarak da ihaleye giren görevli şirket, fizibilite etütlerini ve kreditorlerine sundukları raporları, sözleşmeler ile belirlenen döviz cinsinden gelir ve gider dengeleri dikkate alınmak suretiyle hazırlayarak önemli tutarlarda dış kaynaklı döviz bazlı kredileri temin etmiştir. Bu kredi anlaşmalarının uluslararası tahkim kurallarına da tabi olabileceği dikkate alındığında uçuş ücretlerinin TL'ye çevrilmesi gibi bir uygulama söz konusu olamamaktadır.

Buna ilaveten 13 Eylül 2018 tarihli Resmi Gazete'de yayımlanan, Türk Parası Kıymetini Koruma Hakkında 32 Sayılı Karar'da Değişiklik Yapılmasına Dair 85 sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararının 13'üncü maddesinde "Kamu kurum ve kuruluşlarının taraf olduğu döviz cinsinden veya dövize endeksli ihaleler, sözleşmeler ve milletler arası adlaşmaların ifası kapsamında olmak kaydı ile yüklenicilerin üçüncü taraflarla akdedeceği gayrimenkul satış, gayrimenkul kiralama ve iş sözleşmeleri dışında kalan sözleşmelerde, sözleşme bedelinin ve bu sözleşmelerden kaynaklanan ödeme yükümlülüklerinin döviz cinsinden veya dövize endeksli olarak kararlaştırılması mümkündür." şeklinde yer alan amir hüküm ile havalimanı işleticilerinin yüklenici sıfatı ile muafiyet kapsamında değerlendirilmiştir.

