DÖNEM: 22 CİLT: 108 YASAMA YILI: 4

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ

TUTANAK DERGİSİ

49 uncu Birleşim

5 Ocak 2006 Perşembe

 I. - GEÇEN TUTANAK ÖZETİ

 II. - GELEN KÂĞITLAR

III. - BAŞKANLIĞIN GENEL KURULA SUNUŞLARI

A) ÇEŞİTLİ İŞLER

1.- Genel Kurulu ziyaret eden Afganistan İslam Cumhuriyeti Cumhurbaşkanı Hamid Karzai ve beraberindeki heyete, Başkanlıkça "Hoşgeldiniz" denilmesi

B) GÜNDEMDIŞI KONUŞMALAR

1.- Kütahya Milletvekili Alaettin Güven'in, toplumsal yaşamda üniversitelerin yerine ve önemine ilişkin gündemdışı konuşması

2.- Samsun Milletvekili Ahmet Yeni'nin, dinî ve millî günlerimizin önemi ile birlik ve bütünlüğümüzün korunmasındaki rolüne ilişkin gündemdışı konuşması

3.- Şanlıurfa Milletvekili Mehmet Atilla Maraş'ın, şair, yazar, eğitimci Arif Nihat Asya'nın vefatının 31 inci yılında, edebî kişiliğine ve eserlerine ilişkin gündemdışı konuşması

C) TEZKERELER VE ÖNERGELER

1.- Gümrük Müsteşarlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararnameye Bir Geçici Madde Eklenmesine Dair 28.12.2005 tarihli 5440 sayılı Kanunun Anayasanın 89 uncu maddesine göre bir kez daha görüşülmek üzere geri gönderildiğine ilişkin Cumhurbaşkanlığı tezkeresi (3/962)

IV.- SORULAR VE CEVAPLAR

A) SÖZLÜ SORULAR VE CEVAPLARI

1.- Antalya Milletvekili Feridun Fikret Baloğlu'nun, Antalya Limanına ilişkin Ulaştırma Bakanından sözlü soru önergesi (6/824) ve Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ın cevabı

2.- Antalya Milletvekili Feridun Fikret Baloğlu'nun, Devlet Demiryollarına ilişkin Ulaştırma Bakanından sözlü soru önergesi (6/827) ve Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ın cevabı

3.- İstanbul Milletvekili Berhan Şimşek'in, İstanbul bölge müdür yardımcılığına yapılan atamaya ilişkin Ulaştırma Bakanından sözlü soru önergesi (6/848) ve Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ın cevabı

4.- Malatya Milletvekili Muharrem Kılıç'ın, Malatya'da Türk Telekom Bölge Müdürlüğü kurulup kurulmayacağına ilişkin Ulaştırma Bakanından sözlü soru önergesi (6/868) ve Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ın cevabı

5.- Mersin Milletvekili Ersoy Bulut'un, Anamur'dan Mersin ve Antalya'ya deniz otobüsü ile ulaşım sağlanıp sağlanmayacağına ilişkin Ulaştırma Bakanından sözlü soru önergesi (6/884) ve Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ın cevabı

6.- Antalya Milletvekili Osman Özcan'ın, Alanya ve Gazipaşa yat limanı inşaatlarının ne zaman tamamlanacağına ilişkin Ulaştırma Bakanından sözlü soru önergesi (6/912) ve Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ın cevabı

7.- Muğla Milletvekili Fahrettin Üstün'ün, yapılan atamalara ilişkin Ulaştırma Bakanından sözlü soru önergesi (6/1010) ve Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ın cevabı

8.- Çorum Milletvekili Feridun Ayvazoğlu'nun, Çorum havaalanı ve demiryolu yapımına ilişkin Ulaştırma Bakanından sözlü soru önergesi (6/1061) ve Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ın cevabı

9.- Niğde Milletvekili Orhan Eraslan'ın, Niğde-Ulukışla-Altay Köyüne bir alt geçit yapılmasına ilişkin Ulaştırma Bakanından sözlü soru önergesi (6/1070) ve Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ın cevabı

10.- Antalya Milletvekili Feridun Fikret Baloğlu'nun, Nevşehir Havalimanının kullanılmamasına ilişkin Ulaştırma Bakanından sözlü soru önergesi (6/1076) ve Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ın cevabı

11.- Muğla Milletvekili Ali Arslan'ın, basında yer alan kendisiyle ilgili bir iddiaya ilişkin Ulaştırma Bakanından sözlü soru önergesi (6/1099) ve Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ın cevabı

12.- Manisa Milletvekili Ufuk Özkan'ın, hemzemin geçitlerdeki sinyalizasyon eksikliğine ilişkin Ulaştırma Bakanından sözlü soru önergesi (6/1102) ve Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ın cevabı

13.- Denizli Milletvekili Ümmet Kandoğan'ın, Bakanlık tarafından Denizli İlinde yapılan çalışmalara ilişkin Ulaştırma Bakanından sözlü soru önergesi (6/1136) ve Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ın cevabı

14.- Iğdır Milletvekili Dursun Akdemir'in, Elazığ İline yapılan uçak seferlerinin iptaline ilişkin Ulaştırma Bakanından sözlü soru önergesi (6/1158) ve Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ın cevabı

15.- Ankara Milletvekili Yakup Kepenek'in, Ulaştırma Bakanlığında bir müsteşar yardımcısı ile ilgili iddialara ilişkin Ulaştırma Bakanından sözlü soru önergesi (6/1172) ve Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ın cevabı

16.- Balıkesir Milletvekili Sedat Pekel'in, Bandırma sahil bandı ve balıkçı barınağı projesine ilişkin Ulaştırma Bakanından sözlü soru önergesi (6/1190) ve Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ın cevabı

17.- Malatya Milletvekili Ferit Mevlüt Aslanoğlu'nun, Türk Hava Yolları personelinin çalışma koşullarına ilişkin Ulaştırma Bakanından sözlü soru önergesi (6/1205) ve Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ın cevabı

18.- Iğdır Milletvekili Dursun Akdemir'in, atanan ve görevden alınan personele ilişkin Ulaştırma Bakanından sözlü soru önergesi (6/1220) ve Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ın cevabı

19.- Bilecik Milletvekili Yaşar Tüzün'ün, hızlı tren seferlerine ve güzergâhına ilişkin Ulaştırma Bakanından sözlü soru önergesi (6/1239) ve Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ın cevabı

20.- Balıkesir Milletvekili Sedat Pekel'in, Telekomun telefon konuşma ücretlerinde yaptığı indirime ilişkin Ulaştırma Bakanından sözlü soru önergesi (6/1249) ve Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ın cevabı

21.- Balıkesir Milletvekili Ali Kemal Deveciler'in, Zonguldak-Çaycuma İlçesi Filyos Limanı Projesine ilişkin Ulaştırma Bakanından sözlü soru önergesi (6/1304) ve Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ın cevabı

22.- Bursa Milletvekili Mehmet Küçükaşık'ın, Türkiye'de kara taşımacılığı yapan lojistik firmalara ilişkin Ulaştırma Bakanından sözlü soru önergesi (6/1313) ve Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ın cevabı

23.- Bursa Milletvekili Mehmet Küçükaşık'ın, Türkiye'de kara taşımacılığı yapmak isteyen firmalarda aranan şartlara ilişkin Ulaştırma Bakanından sözlü soru önergesi (6/1314) ve Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ın cevabı

24.- Bursa Milletvekili Mehmet Küçükaşık'ın, Türkiye'de kara taşımacılığı yapmak isteyen kamyoncu esnafında aranan şartlara ilişkin Ulaştırma Bakanından sözlü soru önergesi (6/1315) ve Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ın cevabı

25.- Bursa Milletvekili Mehmet Küçükaşık'ın, yeni Karayolları Taşıma Yönetmeliğine ilişkin Ulaştırma Bakanından sözlü soru önergesi (6/1316) ve Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ın cevabı

26.- İzmir Milletvekili Vezir Akdemir'in, Ege Bölgesindeki demiryolu ağının iyileştirilmesi ve yaygınlaştırılmasına ilişkin Ulaştırma Bakanından sözlü soru önergesi (6/1317) ve Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ın cevabı

27.- İzmir Milletvekili Vezir Akdemir'in, İzmir ve çevresindeki demiryolu ağının onarımına ve tren seferlerinin artırılmasına ilişkin Ulaştırma Bakanından sözlü soru önergesi (6/1318) ve Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ın cevabı

28.- Balıkesir Milletvekili Sedat Pekel'in, 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu gereği çıkarılan iki genelgeye ilişkin Ulaştırma Bakanından sözlü soru önergesi (6/1330) ve Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ın cevabı

29.- Artvin Milletvekili Yüksel Çorbacıoğlu'nun, araçların taşıma kapasitesiyle ilgili farklı uygulamalara ilişkin Ulaştırma Bakanından sözlü soru önergesi (6/1340) ve Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ın cevabı

30.- Balıkesir Milletvekili Sedat Pekel'in, Türk Telekomun ADSL hizmetine ilişkin Ulaştırma Bakanından sözlü soru önergesi (6/1383) ve Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ın cevabı

31.- Iğdır Milletvekili Dursun Akdemir'in, 2004 ve 2005 malî yılı bütçelerinden Iğdır İline ayrılan ödenek miktarı ve kullanımına ilişkin Ulaştırma Bakanından sözlü soru önergesi (6/1391) ve Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ın cevabı

32.- Antalya Milletvekili Hüseyin Ekmekcioğlu'nun, Antalya'dan ilçelere ve KKTC'ye feribot seferleri başlatılıp başlatılmayacağına ilişkin Ulaştırma Bakanından sözlü soru önergesi (6/1410) ve Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ın cevabı

33.- Ağrı Milletvekili Naci Aslan'ın, Ağrı Havaalanının eksikliklerinin giderilmesine ilişkin Ulaştırma Bakanından sözlü soru önergesi (6/1415) ve Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ın cevabı

34.- Eskişehir Milletvekili Mehmet Vedat Yücesan'ın, İzmir Limanı konteyner yükleme, boşaltma ve nakliye işleri ihalesine ilişkin Ulaştırma Bakanından sözlü soru önergesi (6/1418) ve Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ın cevabı

35.- Denizli Milletvekili Ümmet Kandoğan'ın, personel atamalarına ve geçici personele döner sermayeden ödenen paya ilişkin Ulaştırma Bakanından sözlü soru önergesi (6/1434) ve Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ın cevabı

36.- Balıkesir Milletvekili Ali Kemal Deveciler'in, Balıkesir İli Körfez Havaalanına ilişkin Ulaştırma Bakanından sözlü soru önergesi (6/1457) ve Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ın cevabı

37.- Balıkesir Milletvekili Ali Kemal Deveciler'in, bazı DLH bölge müdürlüklerinin kapatılma nedenlerine ilişkin Ulaştırma Bakanından sözlü soru önergesi (6/1476) ve Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ın cevabı

38.- Antalya Milletvekili Feridun Fikret Baloğlu'nun, Türk Telekom AŞ.'nin borçlu abonelere "sulh sözleşmesi" imzalanmasını talep etmesine ilişkin Ulaştırma Bakanından sözlü soru önergesi (6/1480) ve Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ın cevabı

39.- İstanbul Milletvekili Onur Öymen'in, Onur Air Şirketine ait uçakların bazı ülkeler tarafından uçuştan menedilmesine ilişkin Ulaştırma Bakanından sözlü soru önergesi (6/1552) ve Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ın cevabı

B) YAZILI SORULAR VE CEVAPLARI

1.- İstanbul Milletvekili Berhan ŞİMŞEK'in, milletvekili dokunulmazlığına ilişkin sorusu ve Dışişleri Bakanı ve Başbakan Yardımcısı Abdullah GÜL'ün cevabı (7/10886)

2.- İzmir Milletvekili Ahmet ERSİN'in, Tekirdağ'daki tuğla fabrikalarında çocuk işçi çalıştırılmasına ilişkin Başbakandan sorusu ve Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanı Murat BAŞESGİOĞLU'nun cevabı (7/10895)

3.- Zonguldak Milletvekili Nadir SARAÇ'ın, Filyos Vadisi Projesine ilişkin sorusu ve Enerji ve Tabiî Kaynaklar Bakanı Mehmet Hilmi GÜLER'in cevabı (7/10935)

4.- Konya Milletvekili Atilla KART'ın, Konya Meram Belediyesi ile ilgili bazı iddialara ilişkin sorusu ve İçişleri Bakanı Abdülkadir AKSU'nun cevabı (7/10942)

5.- Konya Milletvekili Atilla KART'ın, Konya Büyükşehir Belediyesi ile ilgili bazı iddialara ilişkin sorusu ve İçişleri Bakanı Abdülkadir AKSU'nun cevabı (7/10943)

6.- İzmir Milletvekili Enver ÖKTEM'in, İşsizlik Sigortası Fonuna ilişkin sorusu ve Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanı Murat BAŞESGİOĞLU'nun cevabı (7/11053)

7.- Isparta Milletvekili Mevlüt COŞKUNER'in, TMSF'nin el koyduğu bazı şirketlerin yönetimiyle ilgili iddialara ilişkin sorusu ve Devlet Bakanı ve Başbakan Yardımcısı Abdüllatif ŞENER'in cevabı (7/11067)

8.- Iğdır Milletvekili Yücel ARTANTAŞ'ın, bir hukuk bürosunca yapılan sulh sözleşmesine ilişkin sorusu ve Devlet Bakanı ve Başbakan Yardımcısı Abdüllatif ŞENER'in cevabı (7/11068)

9.- Antalya Milletvekili Feridun Fikret BALOĞLU'nun, Antalya-Alanya-Oba beldesindeki stadyum inşaatına ilişkin sorusu ve Devlet Bakanı ve Başbakan Yardımcısı Mehmet Ali ŞAHİN'in cevabı (7/11071)

10.- Kırklareli Milletvekili Mehmet S. KESİMOĞLU'nun, bir Ziraat Bankası şubesinin kapatılmasına ilişkin sorusu ve Devlet Bakanı Ali BABACAN'ın cevabı (7/11079)

11.- Antalya Milletvekili Nail KAMACI'nın, Antalya-İbradı Hükümet Konağı projesinin ödeneğine ilişkin sorusu ve İçişleri Bakanı Abdülkadir AKSU'nun cevabı (7/11121)

12.- Bursa Milletvekili Kemal DEMİREL'in, oluşturulan fonlara ilişkin sorusu ve Devlet Bakanı ve Başbakan Yardımcısı Mehmet Ali ŞAHİN'in cevabı (7/11223)

13.- Bursa Milletvekili Kemal DEMİREL'in, oluşturulan fonlara ilişkin sorusu ve İçişleri Bakanı Abdülkadir AKSU'nun cevabı (7/11253)

14.- Bursa Milletvekili Kemal DEMİREL'in, depremden etkilenen hizmet binalarına ilişkin sorusu ve Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanı Murat BAŞESGİOĞLU'nun cevabı (7/11315)

15.- Bursa Milletvekili Kemal DEMİREL'in, depremden etkilenen hizmet binalarına ilişkin sorusu ve Devlet Bakanı Mehmet AYDIN'ın cevabı (7/11324)

16.- İzmir Milletvekili Enver ÖKTEM'in, Sakal-ı Şerif'in Atatürk Havalimanına getirilmesine ilişkin sorusu ve Kültür ve Turizm Bakanı Atilla KOÇ'un cevabı (7/11410)

17.- Antalya Milletvekili Feridun Fikret BALOĞLU'nun, bir arkeoloji kongresine katılmama nedenine ilişkin sorusu ve Kültür ve Turizm Bakanı Atilla KOÇ'un cevabı (7/11416)

18.- Gaziantep Milletvekili Abdülkadir ATEŞ'in, özürlülere yönelik hizmetlere ilişkin sorusu ve Devlet Bakanı Nimet ÇUBUKÇU'nun cevabı (7/11504)

I.- GEÇEN TUTANAK ÖZETİ

TBMM Genel Kurulu saat 15.00'te açılarak üç oturum yaptı.

Ankara Milletvekili Yakup Kepenek, Nazım Hikmet'in 104 üncü doğum yıldönümünde, şairin edebiyatçı kişiliğine ve vatandaşlığa kabulüyle ilgili son gelişmelere,

Samsun Milletvekili Mehmet Kurt, 2005 yılının kısa bir değerlendirmesine,

İlişkin gündemdışı birer konuşma yaptılar.

Mersin Milletvekili Hüseyin Güler'in, Mersin'deki narenciye üreticilerinin sorunlarına ilişkin gündemdışı konuşmasına, Tarım ve Köyişleri Bakanı Mehmet Mehdi Eker cevap verdi.

Gaziantep Milletvekili Abdulkadir Ateş ve 24 milletvekilinin, gümrüklerdeki kaçakçılık ve yolsuzluk iddialarının araştırılarak sorumluların tespiti ile alınması gereken önlemlerin belirlenmesi amacıyla Meclis araştırması açılmasına ilişkin önergesi (10/331), Genel Kurulun bilgisine sunuldu; önergenin gündemdeki yerini alacağı ve öngörüşmesinin, sırası geldiğinde yapılacağı açıklandı.

Gündemin "Sözlü Sorular" kısmının:

1 inci sırasında bulunan (6/809), esas numaralı soru üç birleşim içerisinde cevaplandırılmadığından, yazılı soruya çevrildiği ve gündemden çıkarıldığı açıklandı.

3 üncü sırasında bulunan (6/824),

4 üncü " " (6/827),

5 inci " " (6/842),

6 ncı " " (6/848),

8 inci " " (6/865),

10 uncu " " (6/868),

12 nci " " (6/884),

13 üncü " " (6/892),

14 üncü " " (6/901),

15 inci " " (6/905),

16 ncı " (6/909),

Esas numaralı sorular, ilgili bakanlar Genel Kurulda hazır bulunmadığından, ertelendi.

2 nci sırasında bulunan (6/816),

7 nci " " (6/850),

41 inci " " (6/1013),

46 ncı " " (6/1047),

78 inci " " (6/1141),

89 uncu " " (6/1160),

117 nci " " (6/1228),

163 üncü " " (6/1329),

195 inci " " (6/1399),

213 üncü " " (6/1443),

218 inci " " (6/1455),

317 nci " " (6/1590),

Esas numaralı sözlü sorulara, Devlet Bakanı Nimet Çubukçu cevap verdi; (6/850), (6/816), (6/1047), (6/1228) ve (6/1399),

9 uncu sırasında bulunan (6/867),

23 üncü " " (6/942),

31 inci " " (6/968),

53 üncü " " (6/1066),

230 uncu " " (6/1482),

231 inci " " (6/1483),

252 nci " " (6/1509),

275 inci " " (6/1540),

276 ncı " " (6/1541),

277 nci " " (6/1542),

312 nci " " (6/1584),

320 nci " " (6/1593),

326 ncı " " (6/1599),

328 inci " " (6/1601),

Esas numaralı sorulara, Maliye Bakanı Kemal Unakıtan cevap verdi; (6/968), (6/1482), (6/1483), (6/1509), (6/1593), (6/1599) ve (6/1601),

11 inci sırasında bulunan (6/878),

29 uncu " " (6/965),

30 uncu " (6/967),

36 ncı " " (6/996),

72 nci " " (6/1123),

90 ıncı " " (6/1164),

122 nci " " (6/1241),

197 nci " " (6/1408),

Esas numaralı sözlü sorulara, Devlet Bakanı Beşir Atalay cevap verdi; (6/1123), (6/1164) ve (6/1241),

Esas numaralı soruların sahipleri de cevaplara karşı görüşlerini açıkladı.

5 Ocak 2005 Perşembe günü saat 15.00'te toplanmak üzere, birleşime 18.29'da son verildi.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Nevzat Pakdil |  |
|  | Başkanvekili |  |
|  |  |  |
|  | Yaşar Tüzün | Harun Tüfekci |
|  | Bilecik | Konya |
|  | Kâtip Üye | Kâtip Üye |

 No: 61

II.- GELEN KÂĞITLAR

5 Ocak 2006 Perşembe

Raporlar

1.- Elektronik Haberleşme Kanunu Tasarısı ile Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm Komisyonu Raporu (1/1120) (S. Sayısı: 1057) (Dağıtma tarihi: 5.1.2006) (GÜNDEME)

2.- Cumhurbaşkanlığı 2004 Mali Yılı Kesinhesabına İlişkin Türkiye Büyük Millet Meclisi Hesaplarını İnceleme Komisyonu Raporu (5/18) (S. Sayısı: 1058) (Dağıtma tarihi: 5.1.2006) (GÜNDEME)

3.- Türkiye Büyük Millet Meclisi Saymanlığının 2005 Yılı Nisan, Mayıs ve Haziran Ayları Hesabına Ait Türkiye Büyük Millet Meclisi Hesaplarını İnceleme Komisyonu Raporu (5/19) (S. Sayısı: 1059) (Dağıtma tarihi: 5.1.2006) (GÜNDEME)

4.- Türkiye Büyük Millet Meclisi Saymanlığının 2005 Yılı Temmuz, Ağustos ve Eylül Ayları Hesabına Ait Türkiye Büyük Millet Meclisi Hesaplarını İnceleme Komisyonu Raporu (5/20) (S. Sayısı: 1060) (Dağıtma tarihi: 5.1.2006) (GÜNDEME)

# BİRİNCİ OTURUM

Açılma Saati: 15.00

5 Ocak 2006 Perşembe

BAŞKAN : Başkanvekili Nevzat PAKDİL

KÂTİP ÜYELER : Harun TÜFEKCİ (Konya), Yaşar TÜZÜN (Bilecik)

BAŞKAN - Sayın milletvekilleri, Türkiye Büyük Millet Meclisinin 49 uncu Birleşimini açıyorum.

Toplantı yetersayısı vardır; görüşmelere başlıyoruz.

III. - BAŞKANLIĞIN GENEL KURULA SUNUŞLARI

A) ÇEŞİTLİ İŞLER

1.- Genel Kurulu ziyaret eden Afganistan İslam Cumhuriyeti Cumhurbaşkanı Hamid Karzai ve beraberindeki heyete, Başkanlıkça "Hoşgeldiniz" denilmesi

BAŞKAN - Saygıdeğer milletvekili arkadaşlarım, Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanı Ahmet Necdet Sezer'in davetlisi olarak ülkemizi ziyaret etmekte olan Afganistan İslam Cumhuriyeti Cumhurbaşkanı Sayın Hamid Karzai ve beraberindeki heyet, şu anda, Meclisimizi teşrif etmiş bulunuyorlar.

Kendilerine, Yüce Meclisimiz adına hoş geldiniz diyorum. (Ayakta alkışlar)

Saygıdeğer arkadaşlarım, gündeme geçmeden önce, üç sayın milletvekiline söz vereceğim. Konuşma süreleri 5'er dakikadır. Hükümet bu konuşmalara cevap verebilir. Hükümetin konuşma süresi 20 dakikadır.

Gündemdışı ilk söz, toplumsal yaşamda üniversitelerin yeriyle ilgili söz isteyen Kütahya Milletvekili Alaettin Güven'e aittir. (Alkışlar)

Sayın Güven, buyurun.

B) GÜNDEMDIŞI KONUŞMALAR

1.- Kütahya Milletvekili Alaettin Güven'in, toplumsal yaşamda üniversitelerin yerine ve öne-mine ilişkin gündemdışı konuşması

ALAETTİN GÜVEN (Kütahya) - Sayın Başkanım, değerli milletvekili arkadaşlarım; üyeleri bulunduğumuz 22 nci Dönem Parlamentosu, Dördüncü Yasama Yılının 2005 sene sonu itibariyle yasama faaliyetlerini 15 ilimizde üniversite açma kararıyla muhteşem bir şekilde taçlandırarak kapatmıştır. Özelde 15 ilimizde yaşayan vatandaşlarımızı, genelde yetmişüç milyon insanımızı sevince boğan ve iki bayramı bir arada yaşamamıza sebep olan bu kutlu karar sebebiyle, üniversitelerimizle ilgili gündemdışı söz almış bulunuyorum; bu vesileyle, yeni kurulacak olan ve eğitim-öğretime devam eden üniversitelerimizin, yüce milletimize, insanlığa hayırlara vesile olmasını dilerken, Yüce Heyetinizi en derin sevgi ve saygılarımla selamlıyorum.

Sayın Başkanım, değerli milletvekili arkadaşlarım; toplumsal ve insanî faaliyetlerin merkezi olan üniversitelerimizin tarihsel arka planına kısaca bir göz atacak olursak, Türkiye Cumhuriyetinin kurulduğu 1923'ten itibaren, yükseköğretim tarihimizde, üniversitelerimizde yapılan düzenlemeler ve değişimleri şöyle özetleyebiliriz: 1933 tarihinde, darülfünun kaldırılıp yerine İstanbul Üniversitesi kurulmuş, 1946 yılında Ankara Üniversitesi kurulmuş, 1960 Anayasasına, ilk defa, üniversiteyle ilgili bir madde konulmuş, 1973-1981 arası Üniversiteler Kanunu çıkarılmış, 1982 Anayasasına yükseköğretimle ilgili, 130, 131 ve 132 nci maddeler konulmuştur.

Bu genel çerçeveler ışığında, 1933'ten beri, üniversitelerin sorunlarının kesin bir çözüme kavuşturulduğu söylenemez. Üniversitelerimiz, mevcut olan 2547 sayılı yasal düzenlemenin yürürlüğe girdiği 1981 yılından beri, tartışma gündeminde olmasına rağmen, ne yeni bir üniversite modeli ortaya koyabilmiş ne de sorunlarını kendi içinde çözebilecek bir mekanizma gerçekleştirebilmiştir. Öte yandan, üniversitelerimiz kadar, bu kurumlarda okumaya aday öğrencilerimiz için de büyük sorunlar söz konusudur; şöyle ki: 2005 yılında yapılan öğrenci seçme sınavına 1 730 850 öğrenci katılmış; ancak, bunların, sadece yüzde 30'u üniversitede okuma şansını elde edebilmiştir. 15 ilimizde kurulan yeni üniversitelerimiz, bu açıdan önemlidir.

Yükseköğretimde, okullaşmada olduğu kadar, sayı ve kalite bakımından da gelişmiş ülkelere göre oldukça geride kaldığımız bilinmektedir. Şu anda, Türkiye'de, 53'ü devlet, 24'ü özel vakıf üniversitesi olmak üzere, toplam 77 üniversite bulunmaktadır. Yeni kurulan 15 üniversiteyle birlikte bu sayı 92'ye yükselmiş olacaktır. Bütün dünyada, özellikle yükseköğrenimde okullaşma oranının arttığı bir gerçektir. Örneğin, yükseköğrenimdeki okullaşma oranı, 2005 yılında, Kanada'da yüzde 88, ABD'de yüzde 81, Belçika'da yüzde 56, Fransa'da yüzde 51, Almanya'da yüzde 46, Japonya'da yüzde 41'dir.

Bu gerçekler ışığında ülkemizde okullaşma oranına baktığımızda, çok gerilerde olduğumuz görülmektedir. Türkiye'de okullaşma oranı, 2000'li yılların başında, örgün eğitimde yüzde 19, açıköğretimle birlikte yüzde 27 olarak gerçekleşmiştir. Takdir edersiniz ki, yükseköğretimde, okullaşma olduğu kadar, sayı ve kalite bakımından da gelişmiş ülkelere göre oldukça geride kaldığımız bir realitedir.

İbni Sina, bilim ve fennin takdir görmediği yerlerde barınmayacağını, buralardan göçüp gideceğini söylemektedir. Tarihte, bilimde ve fende de büyük gelişmeler göstermiş bir milletin çocukları olarak, ülkemizin de, dünyadaki bu gelişmelerin dışında kalması düşünülemez.

Ülkemizde üniversiteye yerleştirilemeyen veya başka nedenlerle birçok öğrenci yurt dışına okumaya gitmektedir. Bu amaçla, 70 000 civarında öğrencinin yurt dışında eğitim gördüğü bilinmektedir. Böylece, yurt dışına önemli oranda kaynak aktarılmaktadır. Oysa, ülkemiz, tarihsel miras ve jeopolitik yapısı gereği çok sayıda yabancı öğrenciye eğitim vererek, ülke ekonomisine önemli ölçüde kaynak sağlayabilir.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN - Sayın Güven, konuşmanızı tamamlar mısınız:

Buyurun.

ALAETTİN GÜVEN (Devamla) - Tamamlıyorum Başkanım, teşekkür ederim.

Yükseköğretimde öğrenci sayısı 2004-2005 öğretim yılı itibariyle, vakıf üniversitelerinde yüzde 4 düzeyinde iken, geri kalan büyük çoğunluk devlet üniversitelerinde öğrenim görmüştür. Ayrıca, nüfusa oranla üniversite sayısına baktığımız zaman da, Türkiye'nin, dünya ortalamasının çok altında olduğunu görmekteyiz. Örneğin 270 000 000 nüfuslu Amerika Birleşik Devletlerinde 3 000 üniversite bulunmakta, yaklaşık 100 000 kişiye bir üniversite düşmektedir. ABD başta olmak üzere, birçok Batılı ülke, üniversiteye, dışarıya da eğitim satabilen bir sektör olarak el atmış ve ülkelerinin en önemli para kaynaklarından biri haline getirmişlerdir. Türkiye'de ise 70 000 000 nüfusa karşılık sadece 77 üniversite bulunmaktadır; yani, yaklaşık 900 000 kişiye sadece 1 üniversite düşmektedir. Bu durum, Türkiye'nin nüfusunun ve gelişme dinamiklerinin gerektirdiği üniversiteleşme sürecinde bir hayli geciktiğini göstermektedir. Türkiye'de en az 100 kadar devlet üniversitesinin olması ve bunların en az yarısının meslekî öğretim vermek üzere yapılandırılması gerektiğini gösterir. 1980'li ve 1990'lı yıllarda yeni kurulan üniversitelere tabela üniversiteleri olacağı şeklinde yoğun bir eleştiri getirilmişti. Yaşanan süreç itibariyle, büyük imkânsızlıklarla kurulan bu üniversiteler büyük mesafe katetmişlerdir. Dolayısıyla, o gün kurulmamış olsalardı bugün bu seviyelere gelemezlerdi.

Bir şehre üniversite açmak, bilim yuvası açmak, o şehrin eğitim ve mimarisinin yanı sıra sosyal ve kültürel yaşamı gibi birçok alana önemli katkılar sağlanması demektir. Bu itibarla, yeni üniversite kurulacak şehirlerimizdeki bayram havasını, insanların mutluluğunu anlamak mümkündür.

Değerli arkadaşlarım, AK Parti İktidarının temel hedefleri, eğitimde, sağlıkta, adalette ve emniyette milletimizin hayat standardını yükseltmektir. Bunun için de Türkiye Cumhuriyeti tarihinde 2004 malî yılı, 2005 malî yılı ve 2006 malî yılı bütçelerinden…

BAŞKAN - Sayın Güven, lütfen, konuşmanızı tamamlayınız.

Buyurun.

ALAETTİN GÜVEN (Devamla) - … en büyük pay Millî Eğitim Bakanlığına ayrılmış. 2006 yılının 174,9 milyar Yeni Türk Liralık bütçesinden Millî Eğitim Bakanlığına ayrılan pay 16 579 000 000 YTL olmuştur. Üniversitelere ayrılan pay ise 5 850 000 000 YTL'ye çıkarılmıştır.

Kemiyet ve keyfiyet, yani, nicelik ve nitelik itibariyle sürekli büyüyen Türk ekonomisinden milletimiz de payına düşeni alacaktır. Büyüyen Türkiye demek, büyüyen itibar demektir; millî gelirden daha fazla pay almak demektir.

Sayın Başkanım, değerli milletvekili arkadaşlarım; üniversite merkezdir; kültürel ve bilimsel iletişim merkezi. Üniversite, öncüdür; ekonomik kalkınmada ve sosyal, kültürel kalkınmada ve nitelikli eleman yetiştirmede öncü kurumdur. Üniversite, toplumun beyni, sosyal şuurumuz, aklımızın kullanılması ve üniversite, fikrî planda yüceliştir. Üniversite, çağdaşlaşmadır; çağdaşlaşmanın gül açmasıdır.

BAŞKAN - Sayın Güven, lütfen, konuşmanızı tamamlar mısınız.

ALAETTİN GÜVEN (Devamla) - Üniversite, zihinlerin berraklaşması; üniversite, zihinlerin billurlaşması ve üniversite, ülkenin topyekûn kalkınmasıdır der; bu duygu ve düşüncelerle, yeni kurulanlarla birlikte tüm üniversitelerin, ülkemize, şehirlerine hayırlı ve uğurlu olmasını temenni eder, başarılar diler; Yüce Meclisimizin ve yüce milletimizin yaklaşmakta olan bayramını şimdiden tebrik eder, sizleri en derin saygılarımla selamlarım. (AK Parti sıralarından alkışlar)

BAŞKAN - Teşekkür ederim.

Gündemdışı ikinci söz, millî ve dinî günlerimizin önemiyle ilgili söz isteyen Samsun Milletvekili Ahmet Yeni'ye aittir.

Sayın Yeni, buyurun. (AK Parti sıralarından alkışlar)

2.- Samsun Milletvekili Ahmet Yeni'nin, dinî ve millî günlerimizin önemi ile birlik ve bütün-lüğümüzün korunmasındaki rolüne ilişkin gündemdışı konuşması

AHMET YENİ (Samsun) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; dinî ve millî günlerin anlam ve önemi konusunda gündemdışı söz almış bulunmaktayım. Sözlerime başlarken Yüce Heyetinizi saygıyla selamlıyorum. Yaklaşmakta olan kurban bayramı vesilesiyle yaşadığım coşku ve heyecanımı sizlerle paylaşmak için karşınızdayım; umarım, bu vesileyle sizin coşkunuza da bir miktar sözcülük etmiş olurum.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Türk Milleti için tartışılmaz kavramların başında gelen millî ve dinî değerlerimizin, ülkemiz ve milletimizle yek vücut haline gelmiş bölünmez bütünlüğümüzün temel taşları olduğundan, herhalde, hiçbirimizin şüphesi bulunmamaktadır. Özellikle, Türklerin İslam dinini büyük bir içtenlikle kabul ederek onu benliklerinin bütün zerrelerine sindirdikten sonra meydana getirdikleri cihan devleti, altıyüzyirmidört yıllık mazisiyle dünyanın en uzun ömürlü imparatorluğu vasfını kazanmıştır. Dünyanın bu en uzun ömürlü cihan imparatorluğunun temelinde, millî ve dinî değerlerin katıksız ve sağlam mayası vardır. Takriben beşbin yıllık bir kültür potansiyeline sahip olan Türk Milletini birlik ve bütünlük şuuru içinde yaşatan önemli iki unsurdan biri dil, diğeri de, hiç şüphesiz, dindir. Millî birlik ve bütünlüğün dinî ve millî temellerinin bir mana ifade etmesi, din, dil, tarih şuuru ve müşterek kalkınma heyecanına dayanmasını zaruri kılmaktadır. Milletimiz, imanı sayesinde, bütün tahribata rağmen, hem şahsiyetini hem de millî bütünlüğünü bugüne kadar koruyabilmiştir.

Bugünkü coğrafyası da dahil, tarih boyunca, Türkiye, daima dış tesirlere maruz kalmış bir ülkedir. Bu bakımdan da, millî varlığını ve bütünlüğünü muhafazada hep zorluklar çekmiştir. Millî bütünlük, bizim bekamız için vazgeçilmesi düşünülemeyecek olan en temel faktörlerin başında gelmelidir. Milletimiz, millî birlik ve bütünlüğünü korumak için birtakım tedbirler almak zorundadır. Birlikte rahmet, ayrılıkta felaket olduğunu unutmamalıyız. Ülkemizi, dinimizi ve milletimizi bölmeye yönelik her türlü yıkıcı faaliyet karşısında, daima uyanık ve dikkatli olmak zorundayız.

Bunlara karşı mücadele etmek için, öncelikle yeni yetişen nesillerimizi, bu cereyanlara karşı sağlam ve doyurucu bilgilerle teçhiz etmek, onları millî ve manevî değerlerle donatmak durumundayız.

Kökleri, doğunun mistik pınarlarıyla beslenen, dalları doğudan batıya, kuzeyden güneye dört bir yana uzanan o ulu çınarın gölgesinde varlığımızı ve kıyamete kadar da var olacağımızı dosta düşmana haykırdığımız Türkiye'de, zamansız ve gereksiz tartışmaları geride bırakarak daima ileri bakmamız gerektiğini bir kez daha hatırlatmak istiyorum.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; dirlik, birliktedir, tek vücut olmaktadır. Tarihi şanlı zaferlerle dolu mümtaz Türk Milletinin yurt edindiği şehit kanlarıyla yoğrulmuş vatan toprağına, kendi kanlarını, alınterlerini akıtan, vücutlarına son istirahatgâh kılan Türkü, Lazı, Kürtü, Çerkezi, Arnavutu, Gürcüsü, Abazası ve diğer tüm etnik unsurlar, emperyalist güçlerin oyununa gelmeden, geçmişte nasıl bir olarak yaşamışlarsa, yine bir olarak yaşayacaklardır. Bu vatanın herhangi bir kesiminde, ayrı bir ülke kurmanın hayalini yaşayan hayalperestlere ve onları maşa olarak kullanan dış mihraklara en güzel cevabı geçmişte veren milletimiz ve ordumuz, gerektiğinde en güzel şekilde vermeye hazırdırlar. Bundan hiç kimse şüphe duymamalıdır. Bugün, 7'den 70'e hepimizin büyük bir coşku içerisinde kutlayageldiğimiz, gurur vesilelerimiz olan 23 Nisanlar, 19 Mayıslar, 30 Ağustoslar, 9 Eylüller ve büyük cumhuriyet, manevî değer olarak yüreklerimize nakşedilen kutsallarımız sayesinde oluşan dayanışma, birlik ve mücadele ruhuyla kazanılmıştır.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN - Buyurun Sayın Yeni, konuşmanızı tamamlayınız.

AHMET YENİ (Devamla) - Evet; millî mücadelemizin, geleneğimiz içindeki bayramların ve kutsal günlerin ördüğü sevgi ve millî birlik ruhuyla kazanıldığını bir kere daha vurgulayalım. Bunu hiçbir zaman unutamayız ve unutmamalıyız. Bu nedenle, Türkiye'nin parlak geleceği, toplumun asırlar ötesinden bütünleşmiş olduğu değerler içinde içtenlikle yer almasıyla mümkündür.

Günümüzde, milletimizin en başta gelen meselelerinden biri, millî bütünlüğün sağlam şekilde yeniden tesisini gerçekleştirmektir. Millî bütünlükten anlaşılması gereken mana da bu olmalıdır. Bu da, ancak millî bünyenin zayıflayan yönlerini sağlıklı bir biçimde yeniden ihya etmekle mümkündür. Aynı zamanda, demokratik rejimin, millî bütünlüğü sağlamlaştırmada bir faktör olarak değerlendirilmesi hususunu da takdirlerinize arz ediyorum.

Ülkemizin bölünmez bütünlüğünü tehdit eder mahiyette dinî ve etnik temele dayanan bütün faaliyetlerin altında, dış mihrakların büyük rolü olmuştur. Bu tür oyunlara gelmemek için, aklıselimle hareket etmek, her zamankinden daha çok, şimdi bir zaruret ifade etmektedir. Anadolu insanını kucaklayan kültür mozaiği ile İslamdan kaynaklanan iman gücü, dağılmışlığı ve ümitsizliği önleyecek ve bölünmez bütünlüğü sağlayacak en değerli unsurlardır. Millî ve dinî bütünlüğü parçalayarak Türk Milletini yıkmak teşebbüsü, yalnız Türk dünyası için değil, İslam dünyası için de bir ihanettir. İslam dini, vatan, millet, istiklal, hürriyet ve bunun gibi kavramlara çok önem vermiş, bu değerlerin yıpratılmasına bigâne kalmamıştır. Millî birlik ve bütünlüğün korunması hem İslam hem de tarih açısından bir vazgeçilmezliktir.

 (Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN - Sayın Yeni, lütfen, konuşmanızı tamamlayınız.

AHMET YENİ (Devamla) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; bayramlarımız, toplumda asırların şekillendirdiği barış, sevgi ve dayanışma duygularının en üst düzeye yükseldiği, kırgınlık ve kavgaların sona erdiği, kökü asırlar öncesine dayanan, iç dünyamızı ısıtan ve ışıtan, dostluk, barış ve neşe kaynağı, bu milletin tüm benliğine işlemiş en kutlu günlerdir. Dinî bayramlarımız yılın bütün günlerini döne döne geliyor. Ömrümüz boyunca yılın bütün günlerine, mevsimlerine ilişkin bayram algılarımız ve hatıralarımız oluşuyor. Ne kadar zor şartlar altında olursak olalım, bayram, bizi kendisinden mahrum bırakmıyor ve öncelikle bir sevinç, bir coşku yaşamamıza vesile oluyor. Sadece yaşıyor olmak da bu coşkuya mazhar olmamız için yeterlidir. Bayramlarımız, zaman ve tarih algımızın yenilenmesidir.

BAŞKAN - Sayın Yeni, lütfen, konuşmanızı tamamlayınız, özetleyerek. İstirham ediyorum.

Buyurun.

AHMET YENİ (Devamla) - Bayram vesilesiyle bütün bir insanlık geçmişimizi hatırlar, Hazreti İbrahim ve Hazreti İsmail'in macerasında insanlığımızı yeniden keşfederiz. Bayram, sosyolojik bir dengedir.

BAŞKAN - Sayın Yeni, özetlerseniz… İstirham ediyorum, lütfen… Çünkü, bütün konuşmanızı beklersek çok uzun bir süre alacaktır.

AHMET YENİ (Devamla) - Toparlıyorum.

Bayram, sosyolojik bir dengedir. Bayramlar bir ekonomidir. Milyonlarca ton gıdanın ve etin, bedelsiz olarak, sofralardan onun tadını yaşayamayan toplum katmanları arasında dağıtılması için bir fırsattır. Bayram, evrensel bir yurttaşlıktır. Bayram, bizi en derinden birleştiren kutsal kimliğimizdir. En sağlam birliktelikler hüzün ve sevinçlerin paylaşılmasının açığa çıktığı günlerdir. Bayram vesilesiyle toplumumuzun o sağlam dokusunu bir kere daha idrak ediyoruz. Bu, gerçek millet olmanın sağlamlığıdır.

Sözlerime, büyük şairimiz Yahya Kemal'in "Süleymaniye'de Bayram Sabahı" isimli şiirinden bir bölüm okuyarak son verirken, kurban bayramınızı en içten dileklerimle kutlar, tüm insanlığa hayırlar getirmesi temennisiyle saygılar sunuyorum.

"Ulu mabedde karıştım vatanın birliğine.

Çok şükür Tanrıya, gördüm, bu saatlerde yine.

Yaşayanlarla beraber bulunan ervahı.

Doludur gönlüm ışıklarla bu bayram sabahı."

Tüm ulusumuza sevgi ve saygılarımı sunuyorum. (AK Parti sıralarından alkışlar)

BAŞKAN - Teşekkür ederim Sayın Yeni.

Gündemdışı üçüncü söz, vefatının 31 inci yılında bayrak şairi Arif Nihat Asya'yla ilgili söz isteyen Şanlıurfa Milletvekili Mehmet Atilla Maraş'a aittir.

Sayın Maraş, buyurun. (AK Parti sıralarından alkışlar)

3.- Şanlıurfa Milletvekili Mehmet Atilla Maraş'ın, şair, yazar, eğitimci Arif Nihat Asya'nın vefatının 31 inci yılında, edebî kişiliğine ve eserlerine ilişkin gündemdışı konuşması

MEHMET ATİLLA MARAŞ (Şanlıurfa) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; şair, yazar, eğitimci ve bir gönül adamı olan Arif Nihat Asya'nın vefatının 31 inci yıldönümünde onu rahmetle anıyor ve hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Asıl adı "Mehmet Arif" olan şairimiz 7 Şubat 1904 yılında İstanbul Çatalca'da dünyaya geldi. Daha yedi günlükken babasını kaybetti ve annesi bir subayla evlenerek Filistin'e gitti. Şairimizi yakınları büyüttü ve bütün ömrü yoksulluklar içinde geçti. 1928 yılında 24 yaşında İstanbul Yüksek Öğretmen Okulunu bitirerek buranın edebiyat şubesinden mezun oldu ve Adana'ya tayin edildi ve öğretmenliğe başladı. Adana'da çeşitli okullarda ondört yıl öğretmenlik yaptıktan sonra Malatya Lisesine müdür olarak tayin edildi. Devrin Millî Eğitim Bakanı Hasan Âli Yücel'le bir münakaşası sonunda idarecilikten alındı ve 1945 yılında Adana'ya, oradan da Edirne'ye tayin edildi ve 1950 yılına kadar Edirne Lisesinde edebiyat öğretmenliği yaptı. 1950 yılında yapılan seçimlerde, Demokrat Parti listesinden, Adana Milletvekili olarak Parlamentoya girdi. Milletvekili olduğu yıllarda siyasetle pek barışık olmadı ve siyaseti benimsemedi. 1954 yılında tekrar öğretmenliğe döndü ve kendi tabiriyle "millet kürsüsünden mektep kürsüsüne döndüm" dedi. Sırasıyla, Eskişehir, Ankara, Kıbrıs'ta öğretmenlik mesleğini sürdürdü. Kıbrıs'tan sonra tekrar Ankara'ya tayin edildi ve Gazi Lisesinde öğretmenken emekliliğini istedi ve 1932 yılında, fiilen otuz yıl öğretmenlik yaptıktan sonra emekli oldu.

1969'da şairin Ankara'da 50 inci sanat yılı kutlandı. Buna göre, Arif Nihat Asya'nın, şiir çalışmalarına lise sırasında başladığını görüyoruz, 15 yaşlarındayken. Hayatında iki evlilik yaptı. İlk evliliğinden 2 çocuğu oldu. Arif Nihat, ölümünden altı yıl önce yazdığı "Gündönümü" adlı şiirinde, ölünce Konya'ya, sevdiği piri Mevlana'nın yanına defnedilmesini vasiyet etti; ama…

Şöyle diyor bir şiirinde:

"Dostlarım, dostlarım, gündönümüdür.

Ölürsem atmayın ortaya beni!

Bir yer açın Mevlana'nın yanında

Yatırın, yatırın oraya beni.

Burcu burcu kokup çeker uzaktan

Mevlana toprağı, Konya'ya beni!"

Ne yazık ki, şairin bu vasiyeti yerine getirilemedi. 5 Ocak 1975 yılında, 71 yaşındayken Ankara'da vefat etti ve Ankara Karşıyaka Mezarlığına defnedildi. Mezarı, Ankara'da Karşıyaka Mezarlığındadır. Vefatından sonra… Hayatı boyunca, sanatla, fikirle uğraştı ve ardında 33 adet eser bıraktı. Bunlardan 23 tanesi şiir, 10 tanesi de düz yazılarından oluşan kitaplarıdır.

Arif Nihat Asya, bütün ömrü boyunca, ince ve uzun bir yolda, bir uzun yolculukta olduğunun bilincinde olarak bir yolcu gibi yaşadı hayatı. Yaşadığı gibi yazdı ve adı gibi arif bir insandı, bir Anadolu bilgesiydi, bir rint idi tek kelimeyle.

Mevlevimeşrep olan Arif Nihat Asya, mütevazı bir hayat yaşadı, yolları aşındırmadan, ardında gölge bırakmadan ve ardına hiç bakmadan yürüdü gitti. Laleyi, gülü, nergisi, nilüferi, nesrini, ıtırı ve fesleğeni koparmaya kıyamadı. Onları hep kokladı ve okşadı. Çiçekleri sevdi, çiçeklerle yürüdü. Ardında harflerden örülmüş beyitler ve şiirler bırakarak yalnız, bir başına Hakk'a yürüdü. Denemeler, vecizeler ve rubailer kaleme aldı. Son dönem şiirimizde rubai dalında gerçek bir usta olduğunu, yazdığı rubaileriyle kanıtlamıştır. Anadolu'yu adım adım gezmesi, ona memleket güzellemeleri yazdırmıştır. Türk şiirinde ebced hesabıyla tarih düşürmede önemli ustalardan biridir.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN - Buyurun Sayın Maraş.

MEHMET ATİLLA MARAŞ (Devamla) - Arif Nihat Asya, şiirde tarih düşürme sanatının şiir tarihimizdeki son ustalarından biridir. Ondan sonra, artık, bugünün şairleri ebced hesabıyla tarih düşürmeyi bilmezler. Tamamen bu divan şiirine ait bir çalışma. Zaten buna cesaret eden şair de yok. Zor bir iş bu tarih düşürme işi. Eski medeniyetimiz bir şiir medeniyeti olduğu için, her şeyi şiirle izah ederlerdi eskiler. İşte, tarih düşürme de buradan kaynaklanıyor. Ölüm günlerinde, doğum günlerinde, nişanda, nikâhta büyük şairler tarih düşürürler o günün anısına ve bunu şiirle yaparlardı. Şimdi bu medeniyetten uzak olduğumuz için, şiirden de uzağız.

Şimdi bu büyük şairimizin biraz da şiir dünyasına bakalım. Şiir dünyasına baktığımız Arif Nihat Asya'da üç dönem görmemiz mümkündür. Romantik bir milliyetçilik havasının estiği bu ilk döneminde şair, hissî, hamasî ve millî diyebileceğimiz şiirler yazmıştır. Daha çok destan ve kahramanlık duygularının ağır bastığı düz yazıda, şiirlerinde millî kültür ve medeniyetimizin âdeta savunmasını üstlenmiştir. Bu dönem aynı zamanda Birinci Dünya Savaşının devam edip, sonunda bittiği ve savaşın sonuçlarının ağır biçimde yaşandığı bir dönemdir. İşte, şairin ünlü "Bayrak" şiiri bu dönemin eseridir.

Şair, bu "Bayrak" şiirinde açıkça meydan okumaktadır, kahramanlık ve yiğitlik taslamaktadır; şöyle diyor:

"Ey, mavi göklerin beyaz ve kızıl süsü,

Kız kardeşimin gelinliği, şehidimin son örtüsü!

Işık ışık, dalga dalga bayrağım,

Senin destanını okudum, senin destanını yazacağım."

Şairin ikinci dönemi dediğimiz…

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN - Sayın Maraş, rahmetli Arif Nihat Asya'yı bize hatırlattığınız için teşekkür ediyoruz size. Hatırası önünde de saygıyla eğiliyoruz; ama, konuşmanızı tamamlamak durumundasınız.

Edebî metinlerden ziyade, lütfen…

MEHMET ATİLLA MARAŞ (Devamla) - Ben o zaman "Bayrak" şiirinin tamamını okuyarak…

BAŞKAN - Buyurun.

SÜLEYMAN SARIBAŞ (Malatya) - Bayrak şiirinin tamamını okusun; şu mezar kazmayı bir görelim.

MEHMET ATİLLA MARAŞ (Devamla) - Öyle mi, peki.

"Ey, mavi göklerin beyaz ve kızıl süsü,

Kız kardeşimin gelinliği, şehidimin son örtüsü!

Işık ışık, dalga dalga bayrağım,

Senin destanını okudum, senin destanını yazacağım.

Sana benim gözümle bakmayanın

Mezarını kazacağım.

Seni selamlamadan uçan kuşun

Yuvasını bozacağım.

Dalgalandığın yerde ne korku, ne keder...

Gölgende bana da, bana da yer ver!

Sabah olmasın, günler doğmasın ne çıkar.

Yurda ay yıldızının ışığı yeter."

Savaş bizi karlı dağlara götürdüğü gün.

Kızıllığında ısındık,

Dağlardan çöllere düşürdüğü gün.

Gölgene sığındık.

Ey, şimdi süzgün, rüzgârlarda dalgalan;

Barışın güvercini, savaşın kartalı...

Yüksek yerlerde açan çiçeğim;

Senin altında doğdum,

Senin altında öleceğim.

Tarihim, şerefim, şiirim, her şeyim:

Yer yüzünde yer beğen!

Nereye dikilmek istersen,

Söyle seni oraya dikeyim!"

Aziz şairimizin vefatının 31 inci yıldönümünde onu rahmetle anıyor, değerli milletimizin bayramını kutluyor, hepinizi saygıyla selamlıyorum. (Alkışlar)

BAŞKAN - Sayın Maraş, teşekkür ediyoruz. Biz de rahmetli şairimizi minnetle, şükranla anıyoruz ve Allah rahmet eylesin diyoruz.

Sayın milletvekilleri, Başkanlığın Genel Kurula diğer sunuşları vardır.

Cumhurbaşkanlığının bir tezkeresi vardır; okutup bilgilerinize sunacağım.

C) TEZKERELER VE ÖNERGELER

1.- Gümrük Müsteşarlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararnameye Bir Geçici Madde Eklenmesine Dair 28.12.2005 tarihli 5440 sayılı Kanunun Anayasanın 89 uncu maddesine göre bir kez daha görüşülmek üzere geri gönderildiğine ilişkin Cumhurbaşkanlığı tezkeresi (3/962)

 4.1.2006

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

İlgi: 30.12.2005 günlü, A.01.0.GNS.0.10.00.02-16188/42759 sayılı yazınız.

Türkiye Büyük Millet Meclisi Genel Kurulunca 28.12.2005 gününde kabul edilen 5440 sayılı "Gümrük Müsteşarlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararnameye Bir Geçici Madde Eklenmesine Dair Kanun" incelenmiştir.

İncelenen yasanın 1 inci maddesiyle, 02.07.1993 günlü, 485 sayılı Gümrük Müsteşarlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararnameye eklenen geçici 10 uncu maddenin ikinci fıkrasının birinci tümcesinde,

"20/7/2003 tarihli ve 2003/5932 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile kaldırılan Gümrükler Başmüdürlükleri ile Gümrükler Muhafaza Başmüdürlükleri kadrolarında bulunan ve kadroları 24/9/2003 tarihli ve 2003/6171 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile değiştirilen Gümrük Başmüdürü ve Gümrük Muhafaza Başmüdürlerinden halen memuriyet görevi devam edenler bu maddeyle ihdas edilen ekli (I) sayılı listede yer alan Müsteşarlık Müşaviri kadrolarına atanmış sayılırlar."

düzenlenmesine yer verilmiştir.

Düzenlemede, 20.07.2003 günlü, 2003/5932 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile kaldırılan Gümrükler Başmüdürlükleri ve Gümrükler Muhafaza Başmüdürlükleri kadrolarında bulunanların kadro değişikliğine ilişkin kararnameye gönderme yapılırken "24/9/2003 tarihli ve 2003/6171 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı"ndan söz edilmiştir.

Oysa, Başmüdürlüklerin kaldırılmasından sonra Gümrük Müsteşarlığı kadrolarında "1.9.2003 günlü, 2003/6121 sayılı" Bakanlar Kurulu Kararı ile değişiklik yapılmış ve bu Karar 24.09.2003 günlü, 25239 sayılı Resmî Gazetede yayımlanmıştır.

Geçici maddede gönderme yapılan 2003/6171 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ise, 24.9.2003 gününü değil, 8.9.2003 gününü taşımakta ve bu kararla, Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanı Murat Başesgioğlu'nun 2003 yılında yapılacak iki bakanlar toplantısına hükümeti temsilen katılmak üzere yurtdışına gönderilmesi konusu düzenlenmektedir. 24.9.2003 gününde ise, 2003/6223, 6224, 6225, 6226, 6227 sayılı kararnameler çıkarılmış ve bu kararlarla da başka konularda düzenlemeler yapılmıştır.

Bu nedenle, yasadaki maddî yanlışlığın giderilmesi ve geçici 10 uncu maddeyle gönderme yapılan Bakanlar Kurulu kararının gün ve sayısının düzeltilmesi gerekmektedir.

Yayımlanması yukarıda açıklanan gerekçeyle uygun görülmeyen 5440 sayılı "Gümrük Müsteşarlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararnameye Bir Geçici Madde Eklenmesine Dair Kanun", Türkiye Büyük Millet Meclisince bir kez daha görüşülmesi için, Anayasanın değişik 89 ve 104 üncü maddeleri uyarınca ilişikte geri gönderilmiştir.

 Ahmet Necdet Sezer

 Cumhurbaşkanı

BAŞKAN - Bilgilerinize sunulmuştur.

Gündemin "Sözlü Sorular" kısmına geçiyoruz.

Sayın milletvekilleri, Ulaştırma Bakanı Sayın Binali Yıldırım, gündemin "Sözlü Sorular" kısmının 1, 2, 4, 6, 7, 13, 30, 39, 41, 43, 48, 50, 61, 72, 78, 85, 92, 96, 102, 109, 131, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 144, 148, 170, 171, 177, 179, 182, 188, 195, 202, 205, 257 nci sıralarındaki soruları birlikte cevaplandırmak istemişlerdir.

IV.- SORULAR VE CEVAPLAR

A) SÖZLÜ SORULAR VE CEVAPLARI

1.- Antalya Milletvekili Feridun Fikret Baloğlu'nun, Antalya Limanına ilişkin Ulaştırma Bakanından sözlü soru önergesi (6/824) ve Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ın cevabı

2.- Antalya Milletvekili Feridun Fikret Baloğlu'nun, Devlet Demiryollarına ilişkin Ulaştırma Bakanından sözlü soru önergesi (6/827) ve Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ın cevabı

3.- İstanbul Milletvekili Berhan Şimşek'in, İstanbul bölge müdür yardımcılığına yapılan atamaya ilişkin Ulaştırma Bakanından sözlü soru önergesi (6/848) ve Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ın cevabı

4.- Malatya Milletvekili Muharrem Kılıç'ın, Malatya'da Türk Telekom Bölge Müdürlüğü kurulup kurulmayacağına ilişkin Ulaştırma Bakanından sözlü soru önergesi (6/868) ve Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ın cevabı

5.- Mersin Milletvekili Ersoy Bulut'un, Anamur'dan Mersin ve Antalya'ya deniz otobüsü ile ulaşım sağlanıp sağlanmayacağına ilişkin Ulaştırma Bakanından sözlü soru önergesi (6/884) ve Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ın cevabı

6.- Antalya Milletvekili Osman Özcan'ın, Alanya ve Gazipaşa yat limanı inşaatlarının ne zaman tamamlanacağına ilişkin Ulaştırma Bakanından sözlü soru önergesi (6/912) ve Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ın cevabı

7.- Muğla Milletvekili Fahrettin Üstün'ün, yapılan atamalara ilişkin Ulaştırma Bakanından sözlü soru önergesi (6/1010) ve Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ın cevabı

8.- Çorum Milletvekili Feridun Ayvazoğlu'nun, Çorum havaalanı ve demiryolu yapımına ilişkin Ulaştırma Bakanından sözlü soru önergesi (6/1061) ve Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ın cevabı

9.- Niğde Milletvekili Orhan Eraslan'ın, Niğde-Ulukışla-Altay Köyüne bir alt geçit yapılmasına ilişkin Ulaştırma Bakanından sözlü soru önergesi (6/1070) ve Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ın cevabı

10.- Antalya Milletvekili Feridun Fikret Baloğlu'nun, Nevşehir Havalimanının kullanılmamasına ilişkin Ulaştırma Bakanından sözlü soru önergesi (6/1076) ve Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ın cevabı

11.- Muğla Milletvekili Ali Arslan'ın, basında yer alan kendisiyle ilgili bir iddiaya ilişkin Ulaştırma Bakanından sözlü soru önergesi (6/1099) ve Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ın cevabı

12.- Manisa Milletvekili Ufuk Özkan'ın, hemzemin geçitlerdeki sinyalizasyon eksikliğine ilişkin Ulaştırma Bakanından sözlü soru önergesi (6/1102) ve Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ın cevabı

13.- Denizli Milletvekili Ümmet Kandoğan'ın, Bakanlık tarafından Denizli İlinde yapılan çalışmalara ilişkin Ulaştırma Bakanından sözlü soru önergesi (6/1136) ve Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ın cevabı

14.- Iğdır Milletvekili Dursun Akdemir'in, Elazığ İline yapılan uçak seferlerinin iptaline ilişkin Ulaştırma Bakanından sözlü soru önergesi (6/1158) ve Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ın cevabı

15.- Ankara Milletvekili Yakup Kepenek'in, Ulaştırma Bakanlığında bir müsteşar yardımcısı ile ilgili iddialara ilişkin Ulaştırma Bakanından sözlü soru önergesi (6/1172) ve Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ın cevabı

16.- Balıkesir Milletvekili Sedat Pekel'in, Bandırma sahil bandı ve balıkçı barınağı projesine ilişkin Ulaştırma Bakanından sözlü soru önergesi (6/1190) ve Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ın cevabı

17.- Malatya Milletvekili Ferit Mevlüt Aslanoğlu'nun, Türk Hava Yolları personelinin çalışma koşullarına ilişkin Ulaştırma Bakanından sözlü soru önergesi (6/1205) ve Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ın cevabı

18.- Iğdır Milletvekili Dursun Akdemir'in, atanan ve görevden alınan personele ilişkin Ulaştırma Bakanından sözlü soru önergesi (6/1220) ve Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ın cevabı

19.- Bilecik Milletvekili Yaşar Tüzün'ün, hızlı tren seferlerine ve güzergâhına ilişkin Ulaştırma Bakanından sözlü soru önergesi (6/1239) ve Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ın cevabı

20.- Balıkesir Milletvekili Sedat Pekel'in, Telekomun telefon konuşma ücretlerinde yaptığı indirime ilişkin Ulaştırma Bakanından sözlü soru önergesi (6/1249) ve Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ın cevabı

21.- Balıkesir Milletvekili Ali Kemal Deveciler'in, Zonguldak-Çaycuma İlçesi Filyos Limanı Projesine ilişkin Ulaştırma Bakanından sözlü soru önergesi (6/1304) ve Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ın cevabı

22.- Bursa Milletvekili Mehmet Küçükaşık'ın, Türkiye'de kara taşımacılığı yapan lojistik firmalara ilişkin Ulaştırma Bakanından sözlü soru önergesi (6/1313) ve Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ın cevabı

23.- Bursa Milletvekili Mehmet Küçükaşık'ın, Türkiye'de kara taşımacılığı yapmak isteyen firmalarda aranan şartlara ilişkin Ulaştırma Bakanından sözlü soru önergesi (6/1314) ve Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ın cevabı

24.- Bursa Milletvekili Mehmet Küçükaşık'ın, Türkiye'de kara taşımacılığı yapmak isteyen kamyoncu esnafında aranan şartlara ilişkin Ulaştırma Bakanından sözlü soru önergesi (6/1315) ve Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ın cevabı

25.- Bursa Milletvekili Mehmet Küçükaşık'ın, yeni Karayolları Taşıma Yönetmeliğine ilişkin Ulaştırma Bakanından sözlü soru önergesi (6/1316) ve Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ın cevabı

26.- İzmir Milletvekili Vezir Akdemir'in, Ege Bölgesindeki demiryolu ağının iyileştirilmesi ve yaygınlaştırılmasına ilişkin Ulaştırma Bakanından sözlü soru önergesi (6/1317) ve Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ın cevabı

27.- İzmir Milletvekili Vezir Akdemir'in, İzmir ve çevresindeki demiryolu ağının onarımına ve tren seferlerinin artırılmasına ilişkin Ulaştırma Bakanından sözlü soru önergesi (6/1318) ve Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ın cevabı

28.- Balıkesir Milletvekili Sedat Pekel'in, 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu gereği çıkarılan iki genelgeye ilişkin Ulaştırma Bakanından sözlü soru önergesi (6/1330) ve Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ın cevabı

29.- Artvin Milletvekili Yüksel Çorbacıoğlu'nun, araçların taşıma kapasitesiyle ilgili farklı uygulamalara ilişkin Ulaştırma Bakanından sözlü soru önergesi (6/1340) ve Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ın cevabı

30.- Balıkesir Milletvekili Sedat Pekel'in, Türk Telekomun ADSL hizmetine ilişkin Ulaştırma Bakanından sözlü soru önergesi (6/1383) ve Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ın cevabı

31.- Iğdır Milletvekili Dursun Akdemir'in, 2004 ve 2005 malî yılı bütçelerinden Iğdır İline ayrılan ödenek miktarı ve kullanımına ilişkin Ulaştırma Bakanından sözlü soru önergesi (6/1391) ve Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ın cevabı

32.- Antalya Milletvekili Hüseyin Ekmekcioğlu'nun, Antalya'dan ilçelere ve KKTC'ye feribot seferleri başlatılıp başlatılmayacağına ilişkin Ulaştırma Bakanından sözlü soru önergesi (6/1410) ve Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ın cevabı

33.- Ağrı Milletvekili Naci Aslan'ın, Ağrı Havaalanının eksikliklerinin giderilmesine ilişkin Ulaştırma Bakanından sözlü soru önergesi (6/1415) ve Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ın cevabı

34.- Eskişehir Milletvekili Mehmet Vedat Yücesan'ın, İzmir Limanı konteyner yükleme, boşaltma ve nakliye işleri ihalesine ilişkin Ulaştırma Bakanından sözlü soru önergesi (6/1418) ve Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ın cevabı

35.- Denizli Milletvekili Ümmet Kandoğan'ın, personel atamalarına ve geçici personele dönersermayeden ödenen paya ilişkin Ulaştırma Bakanından sözlü soru önergesi (6/1434) ve Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ın cevabı

36.- Balıkesir Milletvekili Ali Kemal Deveciler'in, Balıkesir İli Körfez Havaalanına ilişkin Ulaştırma Bakanından sözlü soru önergesi (6/1457) ve Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ın cevabı

37.- Balıkesir Milletvekili Ali Kemal Deveciler'in, bazı DHL bölge müdürlüklerinin kapatılma nedenlerine ilişkin Ulaştırma Bakanından sözlü soru önergesi (6/1476) ve Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ın cevabı

38.- Antalya Milletvekili Feridun Fikret Baloğlu'nun, Türk Telekom AŞ’nin borçlu abonelere "sulh sözleşmesi" imzalanmasını talep etmesine ilişkin Ulaştırma Bakanından sözlü soru önergesi (6/1480) ve Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ın cevabı

39.- İstanbul Milletvekili Onur Öymen'in, Onur Air Şirketine ait uçakların bazı ülkeler tarafından uçuştan menedilmesine ilişkin Ulaştırma Bakanından sözlü soru önergesi (6/1552) ve Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ın cevabı

BAŞKAN - Şimdi, bu soruları, önce sırasıyla okutacağım, sonra da Sayın Bakana söz vereceğim.

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Aşağıda sunulan sorularımın, Anayasanın 98 inci ve Türkiye Büyük Millet Meclisi İçtüzüğünün 96 ncı ve devamı maddelerine göre Ulaştırma Bakanı Sayın Binali Yıldırım tarafından sözlü olarak cevaplandırılmasını arz ederim.

Saygılarımla. 3.11.2003

 Feridun Fikret Baloğlu

 Antalya

1. Antalya Limanının uluslararası karasularına göre içeride olmasının getirdiği olumsuzluğu giderecek önlemler alınabilir mi? Antalya Limanının yüksek tonajlı gemilerin girişine uygun koşullara kavuşması için Bakanlığınızın bir hazırlığı var mıdır?

2. İşadamlarının, limandaki ücretlendirmelerin yüksek olduğu yönündeki şikâyetleri incelenecek midir?

3. Limanın gümrük sahaları gereksinimleri karşılayacak düzeyde midir? Kentin büyüme gücü ve ihracattaki gelişmeler dikkate alınırsa limanın bölgeye yeterlilik süresi nedir?

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Aşağıda sunulan sorularımın, Anayasanın 98 inci ve Türkiye Büyük Millet Meclisi İçtüzüğünün 96 ncı ve devamı maddelerine göre Ulaştırma Bakanı Sayın Binali Yıldırım tarafından sözlü olarak cevaplandırılmasını arz ederim.

Saygılarımla. 3.11.2003

 Feridun Fikret Baloğlu

 Antalya

1. Devlet Demiryollarında elektrik yerine petrol kullanımına öncelik verildiği ve dizel yakıtlı tren alımına gidildiği doğru mudur? Doğru ise, kullanılan kaynak açısından daha ucuz olan elektriğin tercih edilmemesinin nedenini açıklar mısınız?

2. 1 kilometre demiryolunun uluslararası standartlara göre yeniden yapımı yaklaşık 1 000 000 euro iken, Anakara-İstanbul arasındaki hızlı tren yatırımında, 1 kilometre demiryolunun sadece rehabilitasyonu için yaklaşık 2 000 000 eurodan söz edilmesini nasıl açıklayacaksınız?

3. 147 nci kuruluş yıldönümünde, Devlet Demiryollarının yeniden yapılandırılması iddiaları sürerken, kurumun taşıma sektöründeki payı yüzde kaçtır? Taşımadaki payı azalmakta mıdır? Azalmakta ise, artırmak için ne yapmayı düşünüyorsunuz?

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Aşağıda yer alan sorularımın Ulaştırma Bakanı Sayın Binali Yıldırım tarafından sözlü olarak yanıtlanmasını saygılarımla arz ederim. 17.11.2003

 Berhan Şimşek

 İstanbul

1. Ulaştırma Bakanlığı İstanbul Bölge Müdür Yardımcılığına hemşeriniz ve eşinizin akrabası olan Hayrettin İnan'ı atadığınız yönündeki iddialar doğru mudur?

2. Bu atamada Hayrettin İnan'ın akrabanız ve hemşeriniz olmasının etkisi olmuş mudur? Bu atama, görev almada ve görevde yükselmede vazgeçilmez bir ilke olan liyakat ilkesiyle uyuşmakta mıdır?

3. Göreve getirilen Hayrettin İnan'ın öğretmenlik mesleğinden Bölge Müdür Yardımcılığına neden geçtiği sorusunu yanıtlarken verdiği "daha rahat ve stressiz bir iş olsun istedim" cevabı, Sayın Başbakanın, bürokrasiye "hızımıza yetişin" çağrısıyla uyuşmakta mıdır?

4. İstanbul Bölge Müdür Yardımcılığı görevine öğretmenlik mesleğinden birinin daha rahat bir iş istediği için atanması, bu müdürlükte verilmekte olan kamu hizmetlerinin akmasına neden olmayacak mıdır?

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Aşağıdaki sorularımın, Ulaştırma Bakanı Sayın Binali Yıldırım tarafından, Anayasanın 98 ve İçtüzüğün 96 ncı maddesi gereğince sözlü olarak cevaplandırılmasını arz ederim. 09.12.2003

 Muharrem Kılıç

 Malatya

Malatya Türk Telekom, personel kalitesi, hizmet üreten yaklaşımı ve telekomünikasyon büyüklükleriyle Doğu Anadolu Bölgesinde önemli bir konuma sahiptir. Daha önce genel müdürlüğe bağlı bir il müdürlüğü olarak hizmet sürdüren Malatya, 2002 yılından itibaren Erzurum 5 inci Bölge Müdürlüğüne bağlanmıştır. Fakat, bu yeni yapılanmayla birlikte ödenek sıkıntıları, yatırımların geciktirilmesi, malzeme taleplerinin bekletilmesi gibi birçok hizmette aksamalar olmuştur. Bu bağlamda;

1 - Malatya, Elazığ, Sivas ve Tunceli İllerini kapsayacak bir bölge yapılanması çalışmaları sonucunda Malatya'da bölge müdürlüğü kurulması düşünülmekte midir?

2 - Malatya Türk Telekom, bölgede en çok kâr eden kuruluşlardan olup, bölge deposu da Malatya'dadır. Bu özelliklere sahip olan Malatya'da bölge müdürlüğü kurulması için daha hangi şartlar aranmaktadır?

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Aşağıdaki sorumun, Ulaştırma Bakanı Sayın Binali Yıldırım tarafından, sözlü olarak cevaplandırılması için gereğini arz ederim. 16.12.2003

 Ersoy Bulut

 Mersin

Anamur İlçemiz Mersin ve Antalya İlleri arasında olup, her iki ile de beş saat mesafededir. Yol çok dar ve virajlıdır. Bu yolda ulaşım risklerle doludur. Konuyla ilgili olarak Sayın Bayındırlık ve İskân Bakanına sözlü soru önergem de bulunmaktadır; ancak, çok iyimser bir tahminle bu yolun çağdaş normlara kavuşturulması için çalışmalara bugün başlansa dahi tamamlanması yıllar sürecektir. Yol durumu nedeniyle ne Antalya yöresine gelen turist Anamur ve Mersin tarafına geçebilmekte, ne de tarım ürünlerinin arzu edilen oranda pazarlanması sağlanabilmektedir.

Soru: Ulaşımdaki bu olumsuzluk, Anamur-Mersin, Anamur-Antalya arası deniz otobüsleri vasıtasıyla rahatlatılabilir mi?

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Aşağıdaki sorularımın Ulaştırma Bakanı Sayın Binali Yıldırım tarafından sözlü olarak yanıtlanmasını dilerim.

Saygılarımla. 06.01.2004

 Osman Özcan

 Antalya

1 - Alanya ve Gazipaşa Yat Limanları bitmek üzereyken , inşaatları tamamen durmuş bulunmaktadır. Trilyonlarca para harcama yapılarak bitme noktasında olan bu yat limanları hakkında ne gibi bir çalışma yapmayı düşünüyorsunuz?

2- Alanya ve Gazipaşa İlçelerimiz turizm bölgelerimizdendir. Gelen turistlerin, inşaatlar nedeniyle harabe görünümünde olan bu yerlerden hoşnut kalmadıkları bir gerçek iken, yatırımda bu iki ilçemize öncelik tanımayı düşünüyor musunuz?

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Aşağıdaki sorularımın Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım tarafından sözlü olarak yanıtlanmasını arz ederim.

 Fahrettin Üstün

 Muğla

1- 58 inci ve 59 uncu hükümetler döneminde size bağlı kuruluşlarda kaç atama yapılmıştır?

2- Bakanlığınıza bağlı kuruluşlarda idarî görevlere her iki hükümet döneminde vekâleten, tedviren ve görevlendirmeyle kaç atama yapılmıştır?

3- İdarî görevlerde bulunan idarecilerden kaçı başka yerlere görevlendirilmiştir?

Görevlendirilenlerin aldıkları harcırah miktarı ne kadardır?

4- 58 inci ve 59 uncu hükümetler döneminde asıl veya vekil kaç idareci görevden alınmıştır.?

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Aşağıda yer alan konunun Ulaştırma Bakanı Sayın Binali Yıldırım tarafından sözlü olarak yanıtlanması için gereğini arz ederim.

 Feridun Ayvazoğlu

 Çorum

1996 yılında ihalesi yapılarak inşaatı başlatılan stol tipi Çorum havaalanı için bugünü kadar 200 milyar TL harcama yapılarak yüzde 15 fizikî gerçekleşme sağlanmış olup, işin bitim tarihi 2005 yılı olarak belirlenmiştir.

Çorum-Çankırı-Amasya demiryolu etüt çalışmalarına 1991 yılında başlanılıp, Çorum ile ilgili bölümün yer aldığı II. kısım ihalesi 1993 yılında yapılmış olup ödenek yetersizliği nedeniyle bugüne kadar ancak yüzde 92'si ikmal edilebilmiştir.

1- Havaalanı ve demiryolu yapımı için şimdiye kadar ne yapılmıştır?

2- Bu çalışmaları tamamlamayı düşünüyor musunuz?

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Aşağıdaki sorumun Ulaştırma Bakanı Sayın Binali Yıldırım tarafından sözlü olarak cevaplandırılması için gerekli işlemin yapılmasını arz ederim.

Saygılarımla.

 Orhan Eraslan

 Niğde

Niğde İli Ulukışla İlçesi Altay Köyü ve civar köyler büyük ölçüde hayvancılıkla uğraşmaktadır.

İstasyonun bulunduğu bölge aynı zamanda sürü geçiş noktası olup, yaz aylarındaki otlatmalar sırasında her yıl 100-150 koyun, tren altında kalarak telef olmaktadır.

Soru: Bakanlığınızca Altay Köyü İstasyonunun bulunduğu bölgede bir alt geçit yapılması düşünülmekte midir?

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Anayasanın 98 inci ve Türkiye Büyük Millet Meclisi İçtüzüğünün 96 ncı ve devamı maddelerine göre Ulaştırma Bakanı Sayın Binali Yıldırım tarafından sözlü olarak cevaplandırılmasını arz ederim.

Saygılarımla.

 Feridun Fikret Baloğlu

 Antalya

1- Ülkemiz turizminin önemli merkezlerinden olan Kapadokya bölgesine hava ulaşımı neden sağlanamamaktadır?

2- Uluslararası standartlara sahip Nevşehir Havalimanına Türk Hava Yollarının sefer koymamasının nedenlerini açıklar mısınız?

3- Kapadokya bölgesine gelen turistlerin Nevşehir yerine başka kentlerin havaalanlarına yönlendirilmesinin gerekçesi nedir?

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Aşağıda yer alan konunun Ulaştırma Bakanı Sayın Binali Yıldırım tarafından sözlü olarak yanıtlanması için gereğini arz ederim.

 Ali Arslan

 Muğla

Sayın Bakan, İstanbul'da Telekomla ilgili uluslararası bir toplantıya katıldığınız, toplantının uzaması nedeniyle Mersin'de katılacağınız açılış programına geciktiğiniz, bu nedenle özel uçakla Mersin'e yetiştirildiğiniz; sizi İstanbul'dan Mersin'e, toplantıdan sonra, götüren uçağın Çukurova Holdinge ait olduğu iddia edilmektedir.

1- Telekom toplantısından sonra İstanbul'dan Mersin'e Çukurova Holdinge ait uçakla gittiğiniz iddiası doğru mudur?

2- Çukurova Holdingin Bakanlığınızla iş ilişkisi var mıdır? Varsa Bakanlığınızla iş ilişkisi olan bir holdinge ait uçakla seyahat etmeyi etik olarak doğru buluyor musunuz?

3- Batı demokrasilerinde bu tür ilişkiler istifayla sonuçlanır. Bu iddialar doğru ise istifa etmeyi düşünüyor musunuz?

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Aşağıdaki sorularımın aracılığınızla Sayın Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım tarafından sözlü olarak yanıtlanmasını arz ederim.

 Ufuk Özkan

 Manisa

4 Mayıs 2004 tarihinde Manisa Akhisar Organize Sanayi Bölgesine fabrika işçilerini taşıyan servis aracının hemzemin geçitte tren kazası sonucu 5 vatandaşımızı kaybettik. Benzer olay aynı yerde daha önce de yaşanmıştı.

Bu nedenle;

1- Ülkemizde kaç tane bu tür kontrolsüz geçiş mevcuttur?

2- Elektronik sinyalizasyon maliyeti nedir? İnsan hayatından önemli midir?

3- Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları yetkilileri sinyalizasyon yatırımı yapılamayacağını ifade etmektedir. Bakanlığınızın bu konudaki görüşü nedir?

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Aşağıdaki sorumun Ulaştırma Bakanı Sayın Binali Yıldırım tarafından sözlü olarak cevaplandırılması hususunda gereğini arz ederim.

Saygılarımla.

 Ümmet Kandoğan

 Denizli

Soru: AK Parti İktidarı döneminde Bakanlığınızca veya Bakanlığınıza bağlı ilgili kuruluşlarca Denizli İline yapılmış olan çalışmalar nelerdir?

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Aşağıdaki sorularımın Sayın Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım tarafından sözlü olarak cevaplandırılması hususunda gereğini arz ederim.

Saygılarımla.

 Dursun Akdemir

 Iğdır

Elazığ İline yapılan uçak seferleri uzun zamandan beri yapılmasına rağmen şu anda bu seferler iptal edilmiş durumdadır.

1- Bu seferler niçin ve hangi gerekçeyle iptal edilmiştir?

2- Bu durumun düzeltilmesi için herhangi bir çalışma yapılıyor mu veya yapılacak mıdır?

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Aşağıdaki sorumun Anayasanın 98 inci ve İçtüzüğün 96 ncı ve 98 inci maddeleri uyarınca Ulaştırma Bakanı Sayın Binali Yıldırım tarafından sözlü olarak yanıtlanmasını istiyorum.

Saygılarımla.

 Yakup Kepenek

 Ankara

1. Bakanlığınızın Müsteşar Yardımcısı Kemal Albayrak'ın adının "akaryakıt kaçakçılığına" karıştığı haberi doğru mudur?

2. Eğer doğruysa;

a. Bu yöneticilerle ilgili ne gibi bir işlem yapılmıştır?

b. Kaçakçılığın gerçek parasal boyutları ne kadardır?

c. Bu kaçakçılık nedeniyle hazinenin gelir kaybı ne kadardır?

d. Kemal Albayrak'ın AKP kurucusu olduğu doğru mudur?

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Aşağıdaki sorularımın Ulaştırma Bakanı Sayın Binali Yıldırım tarafından sözlü olarak yanıtlanmasını arz ederim. 16.6.2004

 Sedat Pekel

 Balıkesir

Bandırma İlçesi ve çevresinde balıkçılık sektörü sosyoekonomik açıdan büyük önem arz etmektedir. Sektöre hizmet vermesi amacıyla yapımına dokuz yıl önce başlanan Bandırma sahil bandı ve balıkçı barınağı inşaatı henüz bitirilememiştir. Dokuz yılda proje tutarının yaklaşık yüzde 22'si ödenek olarak verilmiş, 2004 yılında ise 1 milyar ayrılmıştır. Bandırma'ya nefes aldıracak projenin bitirilememiş olması yöre halkı ve balıkçıların mağduriyetine neden olmaktadır. Buna göre;

1- Proje için 2005 yılında ne kadar ödenek ayrılması planlanmaktadır?

2- Projenin zamanında (2007 yılında) bitirilmesi mümkün müdür?

3- Belediye Başkanlığı, sahil bandında yaklaşık 4 trilyon liralık bedeli bulan 150 000 metreküplük dolgu işlemini kendi olanaklarıyla yapmaktayken, projeye ödenek aktarılmamasını doğru buluyor musunuz?

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Aşağıdaki soruların Ulaştırma Bakanı Sayın Binali Yıldırım tarafından sözlü olarak cevaplandırılmasını arz ederim.

Saygılarımla.

 Ferit Mevlüt Aslanoğlu

 Malatya

Türk Hava Yolları;

a) Son günlerde bazı uçuş noktalarında kaptan, pilot ve uçuş ekibini otel yerine uçakta yatırmaktadır. (Örneğin Samsun vs) Çok yoğun olarak uçan uçuş ekibi uçakta gece konaklamasıyla dinlenebilir mi? Bu ekip ertesi gün dinlenmiş olarak görev yapabilir mi?

b) Kısa yurtdışı uçuşlarından gelip, iç hatlarda başka bir yere uçan uçuş görevlilerine yemek yerine sandviç verilmektedir. Bu uygulama tasarruf mudur?

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Aşağıdaki sorularımın Ulaştırma Bakanı Sayın Binali Yıldırım tarafından sözlü olarak cevaplandırılması hususunda gereğini az ederim.

Saygılarımla.

 Dursun Akdemir

 Iğdır

1- Göreve başladığınız tarihten bugüne kadar, sorumluluğunuzda bulunan kurumlara, kaç kişinin devlet memurları sınavıyla ataması yapılmıştır?

2- Aynı kurumu tercih ettiği halde, daha az puanla göreve başlattığınız personel var mıdır; varsa, kaç kişidir? Niçin ve hangi gerekçeyle bu yönteme başvurulmuştur?

3- Geçici işçi statüsünde kaç kişi, hangi kriterlere göre göreve başlatılmıştır?

4- İstisnaî kadro hükümleri çerçevesinde kaç kişi göreve başlatılmıştır?

5- 28 Kasım 2002 tarihinden bugüne kadar, sorumluluğunuzda bulunan kurumlarda kaç personelin görevine son verilmiştir? Gerekçesi nelerdir? Mahkeme kararıyla görevine iade edilen personel var mıdır; varsa, kaç kişidir?

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Aşağıdaki sorularımın Ulaştırma Bakanı Sayın Binali Yıldırım tarafından sözlü olarak cevaplandırılması için gereğini saygılarımla arz ederim.

 Yaşar Tüzün

 Bilecik

Soru 1- Geçtiğimiz günlerde yeni sefere koyduğunuz hızlı tren Bilecik İlimizde duracak mıdır; duracaksa, hangi tarihten itibaren Bilecik halkı bundan yararlanabilecektir?

Soru 2- Hızlı trenin geçtiği ilimizde tarım alanı olarak kullanılan arazi ikiye bölünmüş durumda, buralarda hemzemin geçitleri oluşturulmuştur. Ancak, sıralı hemzemin geçitler kapatılıyor, mesafeleri uzatılıyor. Bu konuda halkın mağduriyetinin giderilmesi için düzenleme yapılıyor mu; yapılıyorsa, bu düzenlemeler nelerdir?

Soru 3- Hızlı tren sefere girdiği günden bugüne kısa bir süre geçmesine rağmen, basından takip ettiğim kadarıyla, ölümle sonuçlanan iki kazanın meydana geldiği görülmektedir. Bu kazaların artmaması için önlem alınacak mıdır?

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Aşağıdaki sorularımın Ulaştırma Bakanı Sayın Binali Yıldırım tarafından sözlü olarak yanıtlandırılmasını arz ederim.

 Sedat Pekel

 Balıkesir

Türk Telekom, yüzde 29 ilâ yüzde 80'e varan indirim yapacağını açıklamıştır. Bu tarifelerin, yaklaşık 19 000 000 abonenin yüzde 85'inini oluşturan dar ve sabit gelirli yurttaşlara yüzde 57'ye varan oranlarda zam olarak yansıdığı belirtilmektedir. Ayrıca, bu konuyla ilgili geniş bir reklam kampanyası yapılmıştır. Buna göre;

1.- Gelirlerinin azlığı nedeniyle görüşmelerini sınırlı tutmak zorunda kalan yurttaşlarımıza nasıl bir kolaylık sağlanmıştır?

2.- Büyük işletmeler ve holdinglere sağlanan indirimleri dar ve sabit gelirli yurttaşlarımıza da sağlamayı düşünüyor musunuz?

3.- Kurumsal abonelere indirim, dargelirli yurttaşlara ise zam yapılması anlamına gelen bu uygulamada hakkaniyet sağlanacak bir düzenleme yapılacak mıdır?

4.- Reklam ve tanıtım kampanyası için ne kadar harcama yapılmıştır?

5.- Bu kampanyanın Telekomun indirimlerini yeteri derecede başarılı anlattığına inanıyor musunuz?

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Aşağıdaki sorularımın Ulaştırma Bakanı Sayın Binali Yıldırım tarafından sözlü olarak cevaplandırılmasını saygılarımla arz ederim.

 Ali Kemal Deveciler

 Balıkesir

Zonguldak İli Çaycuma İlçesi sınırları içerisindeki Filyos Çayının döküldüğü yerde yapılması düşünülen Filyos Limanı için;

1.- Bugüne kadar yapılan kamulaştırmaya ne kadar bedel ödenmiştir? Dolar bazında karşılığı nedir?

2.- Yolu ve altyapısı mevcut mudur?

3.- Bu projenin fizibilite raporu var mıdır?

4.- Filyos Çayına yapılması düşünülen limanı ne zaman yapmayı ve bitirmeyi düşünüyorsunuz?

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Aşağıdaki sorularımın Ulaştırma Bakanı Sayın Binali Yıldırım tarafından sözlü olarak yanıtlanmasını saygılarımla arz ederim. 13.10.2004

 Mehmet Küçükaşık

 Bursa

25.2.2004 gün ve 25384 sayılı Resmî Gazetede yayımlanan Karayolları Taşıma Yönetmeliği uyarınca Türkiye'de kara taşımacılığı yapmak isteyen özel ve tüzelkişilere K1 ve L1 belgesi alma zorunluluğu getirilmiş ve koşulları belirlenmiş bulunmaktadır.

Bu kapsamda:

Sorular:

1.- Bugün için Türkiye'de faaliyet gösteren kaç lojistik firması vardır?

2.- Bunların kaçı yerli, kaçı yabancılara aittir?

3.- Bunların ortakları (özel ve tüzelkişiler) kimlerdir?

4.- Bunlardan hangileri yönetmelik uyarınca belge alabilecek konumdadır?

5.- Kooperatifler ve lojistik firmalarına tanınan indirimler (ucuz mazot, vergi indirimi vs.) var mıdır? Varsa nelerdir? Hangi koşullarda yararlanabilirler?

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Aşağıdaki sorularımın Ulaştırma Bakanı Sayın Binali Yıldırım tarafından sözlü olarak yanıtlanmasını saygılarımla arz ederim. 13.10.2005

 Mehmet Küçükaşık

 Bursa

25.2.2004 gün ve 25384 sayılı Resmî Gazetede yayımlanan Karayolları Taşıma Yönetmeliği uyarınca Türkiye'de kara taşımacılığı yapmak isteyen özel ve tüzelkişilere K1 ve L1 belgesi alma zorunluluğu getirilmiş ve koşulları belirlenmiş bulunmaktadır.

Bu kapsamda:

Sorular:

1.- Yönetmeliğin 13 üncü maddesinde düzenlenen L1 yetki belgesini alabilmek için ağır koşullar ve özmal şartı getirilmiştir. Bu düzenleme çerçevesinde L1 belgesini alabilecek taşıma kooperatifi olabileceğini düşünüyor musunuz? Kooperatif üyelerine ait kamyonlar ne olacaktır? Özmal sayılacak mıdır? Özmal tanımında değişiklik yapmayı düşünüyor musunuz?

2.- K1 ve L1 belgeleri için yapılan düzenleme çerçevesinde taşıma kooperatiflerinin ticarî şirketlere dönüşmesi mi amaçlanmaktadır?

3.- K1 ve L1 belgelerini alamayan taşıma kooperatifi ortaklarının geçimlerini sağlayabilmeleri için yeni bir ekonomik program model düşünüyor musunuz?

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Aşağıdaki sorularımın Ulaştırma Bakanı Sayın Binali Yıldırım tarafından sözlü olarak yanıtlanmasını saygılarımla arz ederim.

 Mehmet Küçükaşık

 Bursa

25.2.2004 gün ve 25384 sayılı Resmî Gazetede yayımlanan Karayolları Taşıma Yönetmeliği uyarınca Türkiye'de kara taşımacılığı yapmak isteyen özel ve tüzelkişilere K1 ve L1 belgesi alma zorunluluğu getirilmiş ve koşulları belirlenmiş bulunmaktadır.

Bu kapsamda:

Sorular:

1.- Yönetmelik hükümlerinin sektördeki tekelleşmeye zemin hazırlaması yönündeki görüşleriniz nedir?

2.- İlgili yönetmeliğin 13 üncü maddesinde düzenlenen K1 yetki belgesini alabilmek için gerçekkişilerin kendi adına kayıt ve tescil edilmiş ve en az 25 ton istiap haddinde eşya taşımaya mahsus ticarî araç sahibi olmaları gereklidir. Ülkemizdeki kamyon taşıma kapasitelerinin 10-15 ton olarak üretildiği göz önüne alındığında sermayesi sınırlı kamyoncu esnafı bu belgeyi nasıl alacaklardır?

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Aşağıdaki sorularımın Ulaştırma Bakanı Sayın Binali Yıldırım tarafından sözlü olarak yanıtlanmasını saygılarımla arz ederim.

 Mehmet Küçükaşık

 Bursa

25.2.2004 gün ve 25384 sayılı Resmî Gazetede yayımlanan Karayolları Taşıma Yönetmeliği uyarınca Türkiye'de kara taşımacılığı yapmak isteyen özel ve tüzelkişilere K1 ve L1 belgesi alma zorunluluğu getirilmiş ve koşulları belirlenmiş bulunmaktadır.

Bu kapsamda:

Sorular:

1.- Bu yönetmeliğin hazırlanma amacı nedir?

2.- Yönetmelik hazırlanırken sektör temsilcileri ve sektörün omurgasını oluşturan taşıma kooperatifleriyle görüşülmüş müdür?

3.- Bu yönetmelik taşıma kooperatiflerinin ihtiyaçlarını karşılamakta mıdır?

4.- Bu yönetmelik hazırlanırken taşıma kooperatiflerinin ilgili olduğu Sanayi ve Ticaret Bakanlığıyla görüş alışverişinde bulunulmuş mudur?

5.- Bu yönetmelik taşıma kooperatifçiliği ilkeleriyle örtüşmekte midir?

6.- Ülke genelinde 450 taşıma kooperatifi ve bu kooperatiflere üye 250-270 bin ortağın bulunduğu gerçeği göz önüne alındığında, yönetmeliği yeniden düzenlemeyi düşünüyor musunuz?

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Aşağıdaki sorumun Ulaştırma Bakanı Sayın Binali Yıldırım tarafından sözlü olarak yanıtlanmasını arz ederim.

 Vezir Akdemir

 İzmir

Ege Bölgesi ülkemizde demiryolu ağı en fazla olan bölgedir. Fakat, yıllardır ihmal edilen demiryollarının çağın gerisinde kalması, bakım ve yatırım eksikliği, seferlerin düzensizliği nedeniyle etkin bir şekilde kullanılmamaktadır.

Pek çok demiryolu hattının yol üst yapısının değişmemesi (poz yapılmaması) nedeniyle lokomotif hızları düşmektedir. Dolayısıyla, yeterli verim alınamamaktadır.

1- Demiryolu ulaşımı her alanda faydalı olduğu gibi sınaî sektöründe ve tarım sektörünün gelişiminde önemli faydalar sağlamaktadır. İzmir İlinde Alsancak'ta başlayan demiryolu hattı Aliağa İlçesine kadar faaliyetini sürdürmektedir. Bu demiryolu hattının Dikili, Bergama, Kınık ve Manisa'nın Soma İlçesine kadar yapılması zorunlu olup, bu yörenin kalkınmasına da önemli katkılar sağlayacaktır. Bakanlığınızca bu konuda bir çalışma var mıdır?

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Aşağıdaki sorumun Ulaştırma Bakanı Sayın Binali Yıldırım tarafından sözlü olarak yanıtlanmasını arz ederim.

 Vezir Akdemir

 İzmir

İzmir'in tarımsal alanda en zengin yöresi olan ve Küçük Menderes Havzasında bulunan Ödemiş, Kiraz, Bayındır ve Tire İlçeleri tarım ürünleri yönünden Ege Bölgesine sağladığı katkının yanı sıra ülke ekonomisine de yararlar sağlamaktadır. Dışarıya göç vermeyen belli başlı ilçelerimizdendirler. Bu bölgemizin rekabet gücünü artırmak için mevcut demiryolunun onarılması şarttır.

1- Ülkemizin dünyada saygın yerini alabilmesi için demiryollarına önem vermesi şarttır. Dolayısıyla, tahıl ambarı olan Küçük Menderes Havzasının ülkemiz için önemi büyüktür. Bu nedenle, İzmir-Ödemiş arası demiryolunun yeniden rehabilite edilmesi, Ödemiş, Kiraz, Manisa, Sarıgöl, Akşehir İlçesi arasında yeni demiryolu yapılması; bu hatta ulaşımın rahat yapılabilmesi için tren sefer sayılarının artırılması şarttır. Bu konuda bir çalışmanız var mıdır?

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Aşağıdaki sorularımın Ulaştırma Bakanı Sayın Binali Yıldırım tarafından sözlü olarak yanıtlanmasını arz ederim. 28.10.2004

 Sedat Pekel

 Balıkesir

4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu gereği çıkarılan 25384 ve 25577 sayılı iki ayrı genelge 25 Şubat 2005 tarihinde yürürlüğe girecektir. Bakanlığınızca çıkarılan yönetmelikler sektördekileri mağdur etmekte, ayrıca, yasayla çelişmektedir.

Buna göre;

1- 410 000 kamyon, 125 000 otobüs sahibinin yetki belgesi ücretlerine ve teminatlara ek olarak, her aracın Taşıt Kartı Belgesi almasını sektöre olumsuz etki edeceğini düşünüyor musunuz?

2- Kanunda teminatla ilgili hükümler bulunmazken, yönetmeliklerde yer almasını çelişkili bir durum olarak değerlendiriyor musunuz? Bu çelişkinin düzeltilmesini gerçekleştirecek misiniz?

3- Sektörde faaliyet gösterenlerin, yüksek meblağlarda belge parası ve teminat vererek mağdur olmalarını önleyecek bir çalışma yapmayı düşünüyor musunuz?

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Aşağıdaki sorularımın Ulaştırma Bakanı tarafından sözlü olarak cevaplandırılmasını arz ederim.

 Yüksel Çorbacıoğlu

 Artvin

2918 sayılı 65 inci maddeye göre, araçların taşıma kapasitesi bellidir. Bu kapasitenin üzerinde nakliye yapılamaz. Ancak, uygulamada, Doğu Karadeniz Bölgesinden Gürcistan'a yapılan ihracatlarda bu sınırlar aşılmaktadır.

Sınırlamanın amacı, bir yandan mevcut karayollarını korumak, diğer yandan, aracın da sevk ve idaresinde teknik açıdan güvenliği sağlamaktır.

1.9.2004 tarih, 14734 sayılı Kara Ulaştırma Genel Müdürü Talat Aydın imzalı görüşe göre, Trabzon ve Rize Limanlarından yapılan ihracatlarda tonaj sınırına uyulmamasının ulaştırma yönünden sakıncası bulunduğu belirtilmiş ve bu resmî belgeye dayanılarak, her iki limandan, tonaj sınırlamasına uyulmayarak, yaklaşık 60-70 ton ağırlıkla ihracat yapılmaktadır.

Bu uygulamayla, Sarp Sınır Kapısından yapılan ihracatlar yüzde yüz etkilenmiş ve bunun üzerine, bu kapıdan da yüzde 25 fazla tonajla (50 ton) ihracat için, önce 1.10.2004, sonra da 31.12.2004'e kadar şifahî izin verilmiştir.

Ancak, 31.12.2004'ten sonra ne olacaktır? Eğer, Trabzon ve Rize Limanlarında, sınırların, Sarp Gümrük Kapısından, yasal sınırlardan yüklemeyle ihracat yapılırsa, Sarp Kapısından hiçbir araç çıkış yapmaz.

Bu durum ise, yaklaşık 500 TIR, 100 kamyonla, ihracatla geçimini sağlayan bölge halkına büyük haksızlığa yol açacak ve ekonomik açıdan büyük sorunlar doğacaktır.

Bu gerekçelerle, Sarp Kapısından yapılan ihracatlardan da Trabzon ve Rize Limanlarındaki uygulamanın yapılması veya eğer 2918 sayılı 65 inci madde uygulanacaksa, Trabzon ve Rize Limanlarından yapılan ihracatlara ayrıcalık taşıyan Kara Ulaştırma Genel Müdürünün 1.9.2004/14734 tarih ve sayılı kararının kaldırılarak yasanın uygulanmasını düşünüyor musunuz?

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Aşağıdaki sorularımın Ulaştırma Bakanı Sayın Binali Yıldırım tarafından sözlü olarak yanıtlanmasını arz ederim. 28.12.2004

 Sedat Pekel

 Balıkesir

Telekomun büyük vaatlerle başlattığı ADSL girişimi internet kullanıcılarını mağdur etmektedir. ADSL reklamında "Yepyeni bir gelecek ve yepyeni bir internet için gereken altyapı hazır" derken, aboneler, teknik açıdan hız ve kaliteden şikâyet etmektedirler. Buna göre;

1. Altyapı, bağlantı hızı talebi karşısında neden yetersiz kalmıştır?

2. 2005'e kadar 1 000 000 ADSL abonesi hedefine ulaşmış mıdır? Ulaşamadıysa neden?

3. ADSL reklamının yanıltıcı içeriği olduğunu düşündünüz mü?

4. Tanıtım kampanyalarına 2004 yılı içerisinde ne kadar harcama yapılmıştır? 2005 yılında ne kadar harcama yapılacaktır?

5. Yeni hat yatırımı konusundaki en son gelişmeler nelerdir?

6. Müşteri hizmetlerine günde kaç adet şikâyet geldiği tespit edilmiş midir? Bu şikâyetlerin kaçı çözüme ulaştırılmıştır?

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Aşağıdaki sorularımın Ulaştırma Bakanı Sayın Binali Yıldırım tarafından sözlü olarak cevaplandırılması hususunda gereğini arz ederim.

Saygılarımla.

 Dursun Akdemir

 Iğdır

1. Bakanlığınızın 2004 malî yılı bütçesinden Iğdır İli için ayrılan ödeneğin tamamı kullanılmış mıdır? Kullanılmış ise, nerelerde, hangi projeler için kullanılmıştır? Kullanılmamış ise, gerekçesi nelerdir?

2. Bakanlığınızın 2005 malî yılı bütçesinden Iğdır İline ne kadar ödenek ayrılmıştır? Bu ödeneğin ne kadarı yatırım, ne kadarı cari harcamalar içindir? Söz konusu ödenek hangi yatırımlar için kullanılacaktır?

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Aşağıdaki sorularımın Ulaştırma Bakanı Sayın Binali Yıldırım tarafından sözlü olarak cevaplandırılması için gereğini saygılarımla arz ederim.

 Hüseyin Ekmekcioğlu

 Antalya

Antalya İli, doğu-batı doğrultusunda 640 kilometre uzunluğunda bir sahil şeridine sahiptir ve ili oluşturan 15 ilçenin 10 tanesi kıyıyla bağlantılı olup, il nüfusunun yaklaşık yüzde 85'i kıyı bölgesinde yaşamaktadır. Ülkemizin mevcut turistik tesislerinin büyük bir kısmının da kıyı bölgesinde bulunması sonucu, bu yerleşim birimlerinin yaz aylarına ait nüfusları dört katına kadar çıkabilmektedir. Bilindiği gibi, deniz ulaşımı, trafik sorununun çözümünün en etkin yollarından biridir ve maliyeti de diğer ulaşımlara göre ucuzdur.

Soru 1. Antalya-Kaş, Antalya-Gazipaşa arası feribot seferleri yapma konusunda Bakanlığınızca bir çalışma yapıyor musunuz?

Soru 2. Antalya'dan KKTC'ye feribot seferleri koymayı düşünüyor musunuz?

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Aracılığınızla aşağıdaki sorumun Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım tarafından sözlü cevaplandırılmasını saygılarımla arz ederim. 6.1.2005

 Naci Aslan

 Ağrı

Ağrı Havaalanı zamanla Valilik imkânlarıyla yapıldığından çok eksiklikleri mevcuttur. En önemli eksiklikleri, kanımca, pistin 700 metre kısa yapılmış olması ve sisli havalarda uçağın inmesine yardımcı olan teknik aletlerin yoksunluğudur. 2005 yılında Ağrı Hava Meydanının kısa olan pistini tamamlamayı düşünüyor musunuz?

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Aşağıdaki sorularımın Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım tarafından sözlü olarak cevaplandırılmasını saygılarımla arz ederim.

 Mehmet Vedat Yücesan

 Eskişehir

1- Türkiye'nin en kârlı limanları arasında yer alan İzmir Limanındaki konteyner yükleme, boşaltma ve nakliye işleriyle ilgili tüm hizmetler, ihalesiz olarak, eski AKP üyesinin ortak olduğu şirketlere verilmiş midir?

2- Liman gelirlerinin yüzde 80'ini teşkil eden söz konusu işlerin sözleşmeden iki gün önce kurulmuş şirketlere ihalesiz olarak verilmesinin nedenleri nelerdir?

3- Konuyla ilgili olarak herhangi bir yasal işlem yapmayı düşünüyor musunuz?

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Aşağıdaki sorularımın Ulaştırma Bakanı Sayın Binali Yıldırım tarafından sözlü olarak cevaplandırılması hususunda gereğini arz ederim.

Saygılarımla.

 Ümmet Kandoğan

 Denizli

1- İktidarınız döneminde Bakanlığınıza naklen atanan personel sayısı ne kadardır? Bunlardan üst kadrolara atanan personelin isimleri ile geldikleri kurumları açıklar mısınız?

2- Aynı dönemde istisnaî kadrolara atanan personel sayısı kaçtır? Bunların isimleri nelerdir?

3- 58 inci ve 59 uncu hükümetler döneminde Başbakanlık ve diğer bakanlıklar ile kamu kurum ve kuruluşlarından Bakanlığınıza vekâleten, asaleten ve geçici görevle atanan toplam personel sayısı ne kadardır?

4- Bakanlığınız merkez teşkilatında görevli geçici personele dönersermayeden ödenen pay ne kadardır? Unvanlar itibariyle dağılımı nasıldır?

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Aşağıdaki sorularımın Ulaştırma Bakanı Sayın Binali Yıldırım tarafından sözlü olarak cevaplandırılmasını saygılarımla arz ederim.

 Ali Kemal Deveciler

 Balıkesir

Balıkesir İlindeki Körfez Havaalanı, Kuzey Ege'deki uçuşlara açık bulunan tek havaalanı olması sebebiyle;

1- Kuzey Ege'nin, deniz, termal, dağ, sörf, kültür turizmi yapılan bir bölge olması sebebiyle, turizm potansiyelinin artırılabilmesi için, mevcut havaalanı pistinin uzatılmasını ve genişletilmesini düşünüyor musunuz?

2- Kuzey Ege'nin turizm merkezi olan bu bölgeye, Avrupa'dan turist akışının sağlanabilmesi amacıyla, Körfez Havaalanını uluslararası direkt uçuşlara açmayı düşünüyor musunuz?

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Aşağıdaki sorularımın Ulaştırma Bakanı Sayın Binali Yıldırım tarafından sözlü olarak cevaplandırılmasını saygılarımla arz ederim.

 Ali Kemal Deveciler

 Balıkesir

Ulaştırma Bakanlığına bağlı bulunan 12 adet DLH İnşaatı bölge müdürlüğünün kapatılarak, yerine 12 adet yeni ulaştırma bölge müdürlüğü kurulmasıyla ilgili olarak;

1- DLH Genel Müdürlüğünün bütçesi, Ulaştırma Bakanlığı bütçesinin yüzde 95'ini teşkil etmesi ve Bakanlık yatırımlarının tamamının bu genel müdürlükçe yapılmasına rağmen, 12 adet DLH bölge müdürlüğü kapatılarak, Ulaştırma Bakanlığı bütçesinin yüzde 3'ünü teşkil eden Ulaştırma Genel Müdürlüğü bünyesinde 12 adet yeni ulaştırma bölge müdürlüğü kurulmasının sebepleri nelerdir?

2- Bundan böyle Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde organizasyon ve işleyişin nasıl olacağı ve buna ilişkin yasal altyapının hazırlanmadan yapılacak kapatma ve yeniden kurulan teşkilatın yaratacağı sorunlar ve işler üzerindeki etkisi ne olacaktır?

3- DLH bölge müdürlüklerinin kapatılması, analiz edilmeden, çözüm üretilmeden alınan bu karar Ulaştırma Bakanlığında birçok sıkıntıyı beraberinde getirecek, aksayarak işlemekte olan DLH İnşaatı Genel Müdürlüğünün işlerinin tümden durmasına ve hatta birçok projede telafisi çok maliyetli olabilecek zararlara neden olmayacak mıdır?

4- Kapatılan mevcut bölge müdürlüklerindeki müdür ve müdür yardımcılarının özlük hakları ne olacaktır?

5- Vilayetlerde kurulacak yeni bölge müdürlükleri nerede görev yapacak ve personel ihtiyacı nasıl karşılanacaktır?

6- DLH İnşaatı bölge müdürlüklerinde çalışan işçi personelle ilgili nasıl bir tasarruf düşünülmektedir?

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Aşağıdaki sunulan sorularımın Anayasanın 98 inci ve Türkiye Büyük Millet Meclisi İçtüzüğünün 96 ncı ve devam eden maddelerine göre Ulaştırma Bakanı Sayın Binali Yıldırım tarafından sözlü olarak cevaplandırılmasını arz ederim.

Saygılarımla.

 Feridun Fikret Baloğlu

 Antalya

1- Türk Telekom AŞ'ye borcu olan abonelere şirketin ödemede kolaylık sağladığına ilişkin duyurular üzerine, başvuruda bulunanların yakınmaları bakanlığınıza ulaşmış mıdır?

2- Abonelere, borcunu taksitlendireceğini bildiren şirketin, sözleşme faizi, KDV, vekâlet ücreti, masraflar ve Damga Vergisi ekleyerek, ana borcun 4 katına yaklaşan bir miktarı tahsil etmek için "sulh sözleşmesi" imzalanmasını talep etmesi haklı bir uygulama sayılabilir mi? Bu nasıl bir sulhtur?

3- İcra aşamasına gelmemiş bir borç için bile benzer uygulamaların sürmesi karşısında, Bakanlığınız, bu işlemlerin dayanağı olarak gösterilen mevzuatı değiştirecek yeni bir yasal düzenleme için ne zaman harekete geçecektir?

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Aşağıdaki sözlü sorunun Sayın Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım tarafından cevaplandırılmasını saygılarımla müsaadelerinize arz ederim.

 Onur Öymen

 İstanbul

13 yıldır Avrupa ülkelerine sefer yapan ve Avrupa ülkeleri ile Türkiye arasında yılda 3,5 milyon yolcu taşıyan Onur Air şirketine ait uçakların Hollanda, Almanya, Fransa ve İsviçre tarafından teknik yetersizlik nedeniyle uçuştan men edilmesinin haklı ve kabul edilebilir bir gerekçesi var mıdır?

Bu engellemenin turizm sektörümüz ve genel olarak ekonomimiz üzerinde ne gibi etkileri olmuştur?

Haklı bir sebebi yoksa, bu engellemenin gerçek nedeni nedir? Eğer, söz konusu ülkelerin ticarî nedenlerle Türk uçakların engellendikleri yolunda güçlü bir izlenim mevcut ise, Türkiye'nin aynı ülkelere karşı hangi yaptırımlarda bulunması öngörülmektedir?

Kusuru olmadığı halde uçuşlarına engel olunduğu için itibar kaybına ve maddî zarara uğrayan Onur Air şirketinin bu kaybının telafisi için hükümet ne gibi tedbirler almıştır?

BAŞKAN - Saygıdeğer milletvekili arkadaşlarım, Sayın Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'a yöneltilen soru önergelerinin okunması işlemi tamamlanmıştır.

Şimdi, soru önergelerini cevaplandırmak üzere Sayın Bakana söz vereceğim.

Sayın Bakanım, buyurun. (AK Parti sıralarından alkışlar)

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Sayın Başkan, sayın milletvekilleri; Arif Nihat Asya'dan mısralar okunduktan sonra, bu sorular, herhalde çok ilginizi çekmeyecek; ama, biz, görevimizi yapmak mecburiyetindeyiz. Sözlerime başlarken, sizleri saygıyla selamlıyorum.

Soruların cevabını verirken, Sayın Başkan, sektörel bir düzenleme yaptık, yani, demiryolu, karayolu, hava ulaştırması, Telekom ve diğer, atamalar gibi gruplandırdık; çünkü, soruların birçoğu birbirine benzer. Bu bayram öncesi, zaman tasarrufu sağlamak bakımından da, gruplar halinde cevaplandırmak istiyorum. Bu hususu bilgilerinize sunuyorum.

İsterseniz, şimdi, kara ulaştırmasıyla ilgili sorulan… Bursa Milletvekilimiz Sayın Mehmet Küçükaşık'ın bu konuda sorduğu 4 tane soru var. 4'ü de hemen hemen aynı mahiyette. 25.2.2004 tarih, 2584 sayılı Resmî Gazetede yayımlanan Karayolu Taşıma Yönetmeliği ve daha önce 2003 Temmuzunda çıkarılan 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu çerçevesinde uygulamaların, bu yönetmelik gereklerinin yerine getirilmesinde bazı taşımacılarımızın yaşadığı zorluklara değinen sorular var. Örneğin, işte, Türkiye'de lojistik firmalarının faaliyetleri, bunların ne kadarının yerli, yabancı olduğu, hangi yönetmelik uyarınca bunların belgelendirilme durumu, aynı zamanda K1, L1 belgeleri, burada aranan özmal kiralama şartları, bu ve buna benzer sorular var. İsterseniz, toplam bir cevap vermekte yarar var, hepsini kapsaması bakımından.

Bilindiği gibi, 10.7.2003 tarihinde çıkarılan 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanununun amacı, "karayolu taşımalarını ülke ekonomisinin gerektirdiği şekilde düzenlemek, taşımada düzeni ve güvenliği sağlamak, taşımacı, acente, taşıma işleri organizatörü, nakliye ambarı, kargo işletmeciliği ve benzeri diğer işletmelerin şartlarını belirlemek, taşıma işlerinde istihdam edenlerin nitelikleri, hakları ve sorumluluklarını tespit etmek, karayolu taşımalarının diğer taşıma sistemleriyle birlikte birbirini tamamlayıcı olarak hizmet vermesini, mevcut imkânların daha yararlı bir şekilde kullanılmasını sağlamak" diye tanımlamışız.

Bu Karayolu Taşıma Kanununa kadar, Türkiye'de, karayolu, yurtiçi yolcu ve eşya taşımacılığını düzenleyen bir yasa yoktu. Ancak, yurtdışı taşımaları ve yurtiçi tarifeli yolcu taşımaları, çıkarılan genelge ve yönergelerle düzenleniyordu. İlk defa bu kanunla, bu sektörün bir kanunu oluşturulmuş oldu ve bu kanun çıkarken, çeşitli sivil toplum kuruluşlarından, meslek örgütlerinden ve ilgili tüm taraflardan görüşler toplanmıştır ve tam bir ittifakla, Cumhuriyet Halk Partisi, AK Parti, tam bir ittifakla bu yasayı çıkarmıştır. Böylece, elli yıldan beri gelişigüzel büyüyen, arz-talep dengesi gözetilmeden oluşan bu sektörün, bundan böyle, malî yeterlilik, meslekî yeterlilik ve meslekî itibar ilkelerine göre yeniden yapılanması amaçlanmıştır. Burada, iki yıllık bir geçiş süresi öngörülmüştür. Bunun, hemen hemen büyük bir kısmı sona erdi ve 25 Şubat 2006 tarihi itibariyle de kanun tamamen yürürlüğe girecektir.

Burada önemli nokta, halihazırda, taşımacılık sektöründe faaliyet gösterenlerin haklarının, müktesep haklarının korunup korunmayacağı; bir. İkinci önemli husus; bu taşımacılıkla iştigal eden -az önce saydığım gibi- taşımacılar, yük organizatörleri, acenteler, lojistikçiler, vesaire gibi, kanunda tanımlanan meslek gruplarının, sisteme dahil olmak için ödeyecekleri belge ücretlerinin yüksek olduğu ve bu yönde iyileştirme yapılıp yapılmayacağı.

Şimdi, kısaca bunlara cevap verirsek, bir kere, her şeyden önce, bu kanun çıkmadan önce, taşımacılık sektöründe faaliyet gösteren tüm taşımacılar müktesep haklarına sahip olacak. Bu noktada herhangi bir kayıp söz konusu değildir.

Bakanlığımızın amacı, sektörün bugüne kadar bilinmeyen envanterini ortaya çıkarmak, taşımacılık yapan, gerek yurtiçi eşya taşımacılığı gerekse yurtdışı yük ve eşya taşımacılığı yapan sektörün envanterini çıkarmak ve bundan sonraki dönem içerisinde de arz-talep dengesini gözetecek bir yapıya kavuşturmaktır. Dolayısıyla, alınacak belge ücretleri, Bakanlığın öncelikli konusu değildir; öncelikli konu, bu sektörde çalışanların muhakkak ve muhakkak bir kurumsal yapıya kavuşturulması ve bugün, yurtiçi taşımalarda, tarifeli yolcu taşımalarda doluluk oranı aşağı yukarı yüzde 35, eşya taşımalarında durum daha vahim, yüzde 25-30 civarında.

Bu, millî servet, bunlar akaryakıt alıyor. Akaryakıtı ithal ediyoruz, buraya döviz gidiyor. Dolayısıyla, bizim, orta vadede arz-talep dengesini sağlamamız lazım. Aksi halde, yollarda aşırı yüklü araçlar seyretmeye devam edecek, yollarımız zamanından 10 kat daha önce eskiyecek, yenileme ihtiyacı duyulacak, trafik kazalarında artışlar hız kesmeyecek; velhâsıl birçok olumsuzluk birbirini takip edecek.

Şimdi, konuya biraz daha somut bakarsak, yönetmelikte, özellikle şöyle bir yapı var: Kooperatifler var, bu kooperatiflerin bünyesinde de onların üyeleri var. Sizin soru önergenizde, 450 taşıma kooperatifi ve buna üye 250-270 bin ortak olduğundan söz edilmekte; ancak, Sanayi Bakanlığıyla yaptığımız tespite göre, 500 civarında -tam sayıyı yine alamadık- kamyoncu kooperatifi var; bunların toplam üyesi de 35 000; 270 000 değil. Tabiî, 35 000 de önemli bir rakam; bunları, ailesiyle, çoluk çocuğuyla hesap ettiğimiz zaman 100-150 bin civarında bir vatandaşımızı oluşturuyor.

Şimdi, burada en fazla karşılaştığımız problem, kamyoncuların münferiden faaliyetlerini sürdürmesi için kendilerinden istenen K1 belgesinin ücretinin yüksek olması. Şu anda uygulanan rakam 1 300 000 000; ancak, ilk defa sisteme girecek, yani bu kanun tam yürürlüğe girdikten sonra taşımacılık faaliyetine başlayacak girişimciler için aranan şartlar çok daha ağır. Şöyle ki; 10 milyar sermaye, orta derecede meslekî yeterliliğe sahip bir yönetici ve asgarî 25 ton taşıma kapasitesi. Dolayısıyla, bunun parasal boyutuna baktığımız zaman, 100 milyar civarında bir parası olan taşımacılık mesleğine girmiş olacak, bu kanun tam yürürlüğe girdikten sonra, yani 26 Şubat 2006'dan itibaren; ancak, mevcut faaliyet gösterenlere böyle bir sınırlama yok. Onlar, ister tek kamyon olsun, ister 3 tane olsun, ister 10 tane olsun, faaliyetlerini sürdürecekler. Burada sorun ne; sorun, bunların K1 belgesi dediğimiz belgeyi almaları gerekiyor. Burada, hakikaten, bizim de yaptığımız tespitlere göre, şirket olarak değil, münferit çalışan kamyoncularımızın alacakları bu belge ücreti pahalı geliyor, bunlara fazla geliyor; çünkü, zaten, arz-talep dengesi bozuk, 800 000 aracın 300 000'i boş, iş bulamıyor, iş bulanlar istiap haddinin yüzde 50'si, yüzde 60'ı fazla yüklemek zorunda kalıyorlar; aksi takdirde, kendilerine iş verilmiyor.

Bütün bu olumsuzlukları da dikkate alarak, biz, taşımacılarımıza, münferit faaliyet gösteren, tek başına taşıma yapan kamyoncularımızın taşıma ücretlerini çok önemli ölçüde indireceğiz; bunun çalışması bitmek üzere; ayrıca, bunları, bir vadeye de yayacağız. Peşin vermek isteyenlere indirim yapacağız, vadeli vermek isteyenlere de, belge süresiyle geçerli indirim yapacağız; yani, belge süresi beş yıldır, beş yıla yayarak ödeyebilecekler, peşin ödemeleri halinde de, tek taşımacılara indirim yapacağız. Diğer belge sahiplerine, devam eden indirimler, yüzde 40 indirimler 25 Şubat 2006'ya kadar devam edecek; onu da, 31 Aralıktı, uzattık. Bu şekilde, taşıma sektöründeki önemli sorunu da aşmış olacağız.

Peki, şu sorulabilir; yani, bu belgelerden alınan paralar niye yüksek, bu paraları niye alıyorsunuz? Bunun cevabı da, değerli milletvekillerimiz, sektörü rehabilite etmek istiyoruz. Sektördeki düzensizliği, orta vadede düzeltmek istiyoruz. Burada, toplanan paralar da, çok yaşlı araçların yenilenmesi için teşvik olarak kullanılacak. Bugün 1970 ve daha önceki tarihlere ait araç sayısı 247 000. Fiilen bunların çalışması mümkün değil. Bu, çok sağlıksız ve çarpık bir yapıdır; yani, 247 000 araç 30 yaşının üzerindedir. Dolayısıyla, bunların, belirli bir program dahilinde yenilenmesi, yenileriyle değiştirilmesi lazım. Bu belgeler için alınan paralar, bu filo yenilenmesine destek amacıyla kullanılacak; yani, taşımacılarımızın verdiği para yine taşımacılarımızın kendi projeleri için, hizmetleri için harcanmış olacak.

MEHMET KÜÇÜKAŞIK (Bursa) - Özmal tanımı değişecek mi Sayın Bakan?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Özmal konusu, mevcut işletmeciler için aranmayacak. Onlar, 2009 yılına kadar kanunun gereklerini yerine getireceklerdir. Özmal kiralama konusu, yine, yeni kurulan şirketler için geçerli.

MEHMET KÜÇÜKAŞIK (Bursa) - Kooperatif üye ilişkisi içinde nasıl olacak?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Kooperatif ilişkisi ve kamyoncu ilişkisi şöyle: Kooperatifler ticaret siciline kayıtlı bir işletmedir. Dolayısıyla, özmal sahibi olmanın tanımı da bellidir; yani, üzerinize tescil edilen bir araç olması lazım. Hukuken bir aracın özmal olarak sizin olması için, ister kooperatif olun, ister şirket olun, ister şahıs olun, üzerinize tescil yapıldığı zaman özmal grubuna girer; ama, bir sözleşmeyle sizde çalışıyorsa, bu da kiralamadır. Hukuken, kooperatiflerin bünyesinde toplanan araçların, onların üyesi konumunda bulunan araçların kooperatif özmalı olarak kabul edilmesi mümkün değil, ta ki, bunlar kooperatifin üzerine tescil edilmedikçe. Yasal olarak böyle bir şey yok; yani, mülkiyet satın almayla olur, tapuyla olur, araçlarda da tescille olur. O bakımdan, böyle bir talep var; ama, bunun hukuken imkânı yok. Onun için, biz çözümü şöyle bulduk: Münferit K1 belgelerinin belge ücretlerini ucuzlatıyoruz; bu bir çözüm. Dolayısıyla kamyoncularımızın sistemin içine girmesini teşvik ediyoruz.

Diğer bir çözüm de, kooperatiflerimize üç türlü belge imkânı sağlıyoruz. Bir, "L1" belgesi, ikincisi "R", üçüncüsü de "H" belgesi. Yani, komisyonculuk belgesi olan H belgesi çok ucuz bir belgedir; ancak, tabiî kooperatiflerimiz bunu pek tercih etmiyor. Dolayısıyla L1 ve (R) belgelerinde de gerekli iyileştirmeyi yapıyoruz. Bunları aldıkları zaman, kamyoncularımızın ayrıca K1'i almasına gerek yok. Eğer kamyoncularımız K1 alırsa, az önce söylediğim belgelerin hiçbirini almaya gerek yok. Dolayısıyla alternatifler, çözümler genişletilmiş durumda. Asıl amaç da, bu yöndeki sorunları çözmek. Konunun da farkındayız, Sanayi ve Ticaret Bakanlığımızla da çok yakın bir çalışma içerisindeyiz. Geçtiğimiz hafta iki tane toplantı yaptık; kooperatiflerle de bir araya geleceğiz ve bu sorunu çözeceğiz. Ben, bunu da, bu vesileyle ifade etmek istiyorum.

Balıkesir Milletvekilimiz Sayın Sedat Pekel'in sorusu da aynı mahiyette; buna da bu vesileyle cevap vermiş oldum.

Geliyoruz, Artvin Milletvekilimiz Yüksek Çorbacıoğlu'nun sorusuna: Bu da tabiî aynı mahiyette ama, bir farklılık var, ona değinmekte yarar var. Bilindiği gibi, Karadeniz'den Gürcistan'a ihracat taşımalarımız ya denizyoluyla oluyor ya da Sarp Sınır Kapısından karayoluyla oluyor. Geçtiğimiz dönemde Romanya, Ukrayna, Moldavya gibi ülkeler, Gürcistan'a denizyoluyla taşıma yaparken istiap haddini kaldırdılar. Hal böyle olunca, bizim ihracatçılarımız rekabet edemez hale geldiler. Biz de şöyle bir uygulama getirdik; dedik ki: Rize ve Trabzon Limanlarından karayollarını kullanmadan yapılacak taşımalarda istiap haddi aramayacağız. Ondan sonra, bu taşımalarda artış oldu ve bu ülkelerle rekabet eder hale geldik.

Soruda "bu uygulamadan dolayı, Sarp Sınır Kapısındaki taşımalar olumsuz etkilendi" diye bir ifade var. Ben, onlarla ilgili bilgileri de aldım. 2004 yılı içerisinde Sarp Sınır Kapısındaki geçişlerde bir azalma değil, aksine, artış olmuş. 52 420 adet araç geçişi olmuş. Ticarî yolcu geçişi de 2004'te 5 348 iken 2005'te 8 016'ya çıkmış. Tabiî, amacımız bu tip uygulamaları kalıcı olarak devam ettirmek olamaz; fakat, etrafımızdaki ülkeler benzer rekabeti bozan tedbirleri aldığı zaman, bizim de kapılarımızda buna benzer tedbirleri almamız gayet doğaldır; aksi halde, bizim taşımacılarımız, ihracatçılarımız bu konuda, maalesef, olumsuz etkileniyorlar ve ülkemiz ekonomisi açısından da olumsuz bir sonuç doğuyor.

Sayın Başkan, sayın milletvekilleri; şimdi, demiryolu sektörüyle ilgili sorulara cevap vermek istiyorum.

İlk sorumuz, Antalya Milletvekilimiz Sayın Feridun Baloğlu'nun sorusu, Devlet Demir Yollarında petrol kullanımına öncelik verildiği ve dizel yakıtlı trenlere daha çok öncelik verildiği yönünde ve Ankara-İstanbul Hızlı Tren Projesiyle ilgili.

Bununla ilgili cevabımız: Demiryolu hat uzunluğumuz 10 984 kilometredir.

Bunun sadece 2 305 kilometresi elektrifikasyonludur; yani, yüzde 20'si, yüzde 80 demiryolu sistemimiz dizellidir. Bu bizim getirdiğimiz bir yapı değil, eskiden beri devam eden yapı. Dünya elektrikli sisteme geçiyor; ancak, Türkiye'de, maalesef, bu oran hâlâ yüzde 20 civarındadır, özellikle dizel lokomotife geçiş yönünde bir gayretimiz yoktur.

Bir gerçek de, bu lokomotiflerin şu anda yaş ortalaması, yüzde 50'si 25 yaşın üzerindedir, muhakkak yenilenmesi gerekir. Böyle bir yaşlı filo, doğal olarak bakım giderleri, yakıt giderleri artmakta ve verimlilik de ona göre düşmektedir.

Hükümetimiz döneminde, demiryollarımızın geliştirilmesi bakımından yatırım bütçelerinde çok önemli bir iyileştirme yapılmıştır. Elli yıldan sonra, ilk defa, demiryollarımıza üç yıl içerisinde aktarılan bütçe artışı yüzde 385'tir. Bu, bir rekordur, yüzelli yıllık demiryolu tarihinde bir rekordur. Düşünün ki, kamu yatırımları için ayrılan bir yılda bütçe aşağı yukarı 10 milyar YTL iken, demiryollarımıza üç yılda ayrılan bütçe 6 milyar YTL dir; yani, toplam yatırım bütçesi içerisinde de çok önemli bir pay almıştır. 1946'dan beri sürekli yatırımları düşen, sürekli sorunları büyüyen demiryollarımız, hükümetimiz zamanında en öncelikli taşıma sektörü olarak ele alınmış ve bekleyen bütün sorunlar teker teker çözüme kavuşturulmaya başlanmıştır; ancak, şunu unutmamamız lazım değerli arkadaşlar: Demiryollarında yapılan yatırımların, bunca ihmalden sonra, kendini göstermesi, öyle bir iki yılda olacak bir iş değildir. Biz, demiryollarında bir noktaya geldik dememiz için, bu yatırımların, önümüzdeki on yıl boyunca hız kesmeden devam etmesi gerekir. Bu konuda, Parlamentomuzun, siz milletvekillerimizin desteğine ihtiyacımız açıktır. Türkiye, demiryollarını kaderine terk edemez. Türkiye, demiryollarında, Osmanlı'da nasıl dünya lideri olmuşsa, Avrupa Birliği seviyesini yakalamak için, tekrar, her türlü imkânı kullanacaktır.

Yine, bu soru kapsamında, demiryollarında yük taşımacılığının ve yolcu taşımacılığının azaldığı yönünde bir görüşe yer veriliyor. Kısaca ben size hemen rakamları aktarıyorum; 2002 yılında ana hatlarda yük taşımacılığı 14,3 milyon tonken, 2003'te 15,7'ye, 2004'te 17,7'ye, 2005'te 18,7 milyon tona yükselmiştir. Bu, yüzelli yıllık demiryolu tarihinde bir rekordur. Ha, bu rakam neyi ifade ediyor derseniz, ben söyleyeyim; hiç! Yani, böyle bir demiryolu ağına sahip bir ülke için bu rakam bir hiçtir. Örnek vereyim; Kanada'nın da demiryolu ağı bu kadardır, 11 000 kilometredir ve yılda taşıdığı yük miktarı 170 000 000 tondur. Yani biz, Kanada'nın aynı demiryolu ağıyla yaptığının onda 1'ini yapıyoruz, 2002'den 2005'e kadar da yüzde 30,5 artırmış olmamıza rağmen. Ama, rakam, hâlâ demiryollarımızın istediğimiz verimlilikte çalışmadığını da bize gösteriyor.

Tabiî, bunu nasıl aşacağız?.. Hazine Bakanı gözümün içine bakıyor, sürekli bizden para isteyen bir Demiryolları artık görmek istemiyoruz diyor. Haklıdır; para isteyen, sürekli zarar eden insanı veya kurumu kimse sevmez, sevimli olamaz da. Onun için, işte, Demiryollarımızda başlattığımız yeniden yapılandırma projesi, Alman Demiryollarıyla beraber devam ediyor ve önümüzdeki haziran ayında da, Demiryollarıyla ilgili çok önemli bir dokümanı, bir tasarıyı huzurlarınıza getireceğiz. Böylece, Demiryolları, idarî bakımdan da çağdaş işletmecilerin uyguladığı bir altyapıya kavuşmuş olacak.

Diğer bir soru, Sayın Niğde Milletvekilimiz Orhan Eraslan'ın sorusu. Bu soruda da, hemzemin geçitler gündeme getiriliyor ve hemzemin geçitlerde, kazalarda can kayıplarının olduğu, bu konuda tedbirlerin neden alınmadığını ifade ediyor. Doğrudur; Türkiye'de, bugün, 4 000 civarında, 3 797 tane kontrolsüz geçiş vardır. Yani, demiryollarının kenarında, böyle, çarpı işareti konup, karayolu geçişi olan hemzemin geçiş sayısı 3 797'dir. Aşağı yukarı bir hemzemin geçidin bariyerli, kontrollü hale getirilmesinin yaklaşık bedeli 40 000 YTL'dir. İşte, kabaca 4 000 kabul etsek, 160 000 000 YTL, yani, 160 trilyon. Evet; Hazine Bakanımız ben parayı hazırladım diyor, bunları bir an önce yapın, vatandaşımız hayatını kaybetmesin; ben öyle anlıyorum Sayın Bakanım.

Tabiî, Demiryollarına verilen imkânlar ölçüsünde bunlar yapılmaktadır. Şu ana kadar, üç yılda yapılan kontrollü geçiş sayısı 400'dür; fakat, şunu da, sayın milletvekilleri, söylemekte yarar var: İnsanlarımız, maalesef, erindiğinden veya acele etmekten, kontrollü geçişler yerine, en yakın yol, en kısa yol bildiğim yoldur diye demiryollarının herhangi bir noktasından geçmek suretiyle orayı yol haline getiriyorlar. Bu da, tabiî, üzücü kazalar ve telafisi mümkün olmayan sonuçları da beraberinde getirmiş oluyor.

Bir de, aslında, kanuna göre, demiryollarından kim geçecekse oranın geçiş emniyetini almak da o kuruluşun işi; yani, bir belediye geçecekse o yapacak, karayolları geçecekse o yapacak; yine, devlet yolu geçiyorsa Karayolları Genel Müdürlüğümüz yapacak. Dolayısıyla, burada yasa açık olmasına rağmen, çeşitli nedenlerle, malî imkânsızlıklar nedeniyle bu kuruluşlar da bu görevlerini tam yapamıyorlar ve sorunun bu noktaya gelmesinin bir nedeni de budur; ancak, biz, buna bakmadan, görev kimin olursa olsun, ister Karayollarının olsun, ister belediyenin olsun, ister bir başka kuruluşun olsun, buna bakmadan, elimizdeki malî imkânlarla bu sorunları çözmenin gayreti içerisindeyiz.

Yine, Sayın Manisa Milletvekilimiz Ufuk Özkan'ın sorusu: "Manisa-Akhisar Organize Sanayi Bölgesine işçi taşıyan trenin hemzemin geçitteki kazası sonucu 5 vatandaşımızı kaybettik." Az önce cevabı verdim; kaç tane kontrolsüz geçiş var, sinyalizasyonun maliyeti nedir, bu konuları anlattım. 4 000 civarında kontrolsüz geçişin bugüne kadar 400 tanesi, yani, yüzde 10'una tekabül eden kısmı kontrollü hale getirilmiş olup, yıllık planlamalar şeklinde yapımı devam etmektedir. Ümit ederiz ki, kısa sürede, malî imkânlarımız elverirse tamamını kontrollü hale getirip bu gibi üzücü kazaların olmasını önlemiş oluruz.

Bilecik Milletvekilimiz Sayın Yaşar Tüzün'ün sorusu… Bu soru da, tabiî, Ankara-İstanbul hızlı trenle ilgili "Bilecik'te durmuyor ve burada kazalar oluyor; bunların tedbirlerini alıyor musunuz" şeklinde özetle.

Esasında, Ankara-İstanbul arasındaki hızlı tren projesi, şu anda Ankara-Eskişehir etabında yapımı yüzde 70 seviyesinde tamamlandı; yani, bu mevcut hat değil, mevcut hattın yanında bir gidiş, bir geliş olmak üzere elektrikli, sinyalli, ortalama 250 kilometre hızda 275 kilometrelik bir etabı; bunu, 2006 sonunda bitireceğiz. İkinci kısım, Eskişehir-İstanbul arasını da ihale ettik. Şu anda ihale değerlendirmesi tamamlandı; Kamu İhale Kurumunda itirazlar var, onlar görüşülüyor ve ondan sonra başlayacağız. Dolayısıyla, iki yıl da onun inşası sürüyor. Demek ki, 2008'de, en geç, İstanbul-Ankara arası tamamen hızlı tren, yani, 250 kilometre ortalama sürat yapabilen bir trenle tanışmış olacak.

Bu bahsedilen tren mevcut trenlerle ilgilidir ve bu tren de, Pamukova'da kaza yapan treni kastediyor; hızlandırılmış trendir ve bu soru önergesi, anladığım kadarıyla, o tarihten önce verilen bir soru önergesidir ve bu trenle ilgili, maalesef, o kazada 37 vatandaşımız, daha sonra 2 vatandaşımız da hastanede hayatını kaybetmiştir; onlara, bu vesileyle, tekrar Allah'tan rahmet, yakınlarına başsağlığı diliyorum.

Bu konuda da, tabiî, Devlet Demiryollarımız gereken bütün vecibelerini yapmış, mağdur olanlara gerekli tazminatlar verilmiş, ziyaretleri yapılmış ve bu şekilde kazadan sonra oluşan üzüntülerin asgarîye düşmesi için gereken her türlü çalışma yapılmıştır. Ümit ederiz, bundan sonra bu nevi kazaları hiç yaşamayalım; ancak, şunu unutmamamız lazım, ulaştırma demek, hareket demektir; yani, hareket eden her şey bir risk altındadır. Kazalar, sadece ülkemizde değil, dünyanın her tarafında olmaktadır zaman zaman ve kazaların, dünya istatistiklerinde gösterdiği gibi, yüzde 85'i insan kusurundan olmaktadır. İnsan kusurunu da yok edecek, maalesef, bir tedbir bugün dünyanın hiçbir yerinde bulunmuş, keşfedilmiş değildir.

Diğer milletvekilimiz Sayın Vezir Akdemir'in önergesi. Ödemiş, Kiraz, Manisa, Sarıgöl, Alaşehir merkezleri arasında yeni bir demiryolu çalışmamız yoktur -Sayın Akdemir burada yok- ancak, nüfus yoğunluğu itibariyle, üçüncü büyük ilimiz olan İzmir'in liman yönünden Orta Anadolu'ya yüksek kapasiteli ve daha hızlı ulaşımının sağlanması için Ankara-İzmir arası mevcut demiryolunun kısaltılması ve yol standardının altyapısının iyileştirilmesi amacıyla, Ankara-İzmir demiryolu hattının projelendirme çalışmasına başladık. Yapılan fizibilite çalışmasına göre, Ankara-İstanbul arası demiryolu yenilendiğinde, seyahat süresi 4 saat olacak; ancak, projenin maliyeti de 1,6 milyar dolar seviyesindedir. Şu anda, projelerimiz tamam, fizibilitemiz tamam. İmkânlarımız elverdiğinde, orta vadede bu hattı yenilemiş olacağız. Böylece, üç büyük kentimiz, İstanbul, Ankara, İzmir bir demiryolu, hızlı demiryolu ağıyla birleştirilmiş olacak. Buradaki hedefimiz, 2007 yılından itibaren bunun finansman imkânlarını bularak, bu yolun yapımına başlamaktır.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; deniz ulaştırmasıyla ilgili sorulara izninizle cevap vermek istiyorum. Antalya Milletvekilimiz Sayın Feridun Baloğlu'nun soru önergesine göre, Antalya Limanıyla ilgili bir soru.

Antalya Limanı, bildiğiniz gibi, geçtiğimiz yıllarda özelleştirildi; ancak, bir şeye dikkatinizi çekmek istiyorum. Liman, devletin özkaynaklarıyla 1967'de başlamış, 1992 yılında tamamlanmıştır. Bütün kamu yatırımlarının kaderi budur. Yeterli kaynak ayrılamadığı için, maalesef, yıllar geçmekte hem maliyetler yükselmekte hem de yapılan tesisten beklenen fayda zamanında sağlanamamaktadır. Bu proje tamamlandığı zaman 1992 yılında, ana mendirek uzunluğu 1 440 metre, yardımcı mendireği 650 metre ve kazanılan korumalı su alanı da 52 hektar olmuştur. Dolayısıyla limana 10 metre su kesimi olan gemiler rahatlıkla girebilmekte, 2 205 metre uzunluğunda rıhtım, 1 370 metre uzunluğunda ayrıca bir başka rıhtım ve 200 yat bağlama kapasitesine sahip bir tesis bugün Antalya'da mevcuttur.

Denizcilik İşletmeleri tarafından işletilen bu liman, daha sonra otuz yıllığına Ortadoğu Antalya Liman İşletmesine devredilmiş özelleştirme kapsamında ve bu şirketin de sonra sıkıntıya girmesiyle BDDK'ya devrolmuştur; yani, tekrar kamuya geçmiş bir limandır. TMSF, limanın işletmesi için bir kayyım tayin etmiş ve bu kayyım marifetiyle limanın işletmesi hâlâ devam etmektedir. Peki, Bakanlığımız, limanın daha etkin işletilmesi için neler yapmaktadır; liman hizmet tarifelerinde yüzde 50 indirime gittik; bunu, Devlet Demiryollarının 7 analimanında harfiyen uyguladık; ancak, özel olarak işletilen limanlar bu tarife indirimini uygulamakta isteksiz davranmışlar veya kısmen uygulamayı tercih etmişlerdir. Ancak, yaptığımız görüşmeler neticesinde TMSF'nin özellikle yolcu gemilerinin gelişini özendirecek ilave yatırımlar yapması konusunda ikna ettik; onlar, bu yatırımları planladılar ve önümüzdeki yıl; yani, bu yıl içerisinde bu yatırımlara da başlanacaktır.

Mersin Milletvekilimiz Sayın Ersoy Bulut'un sorusunu cevaplamak istiyorum.

FERİDUN AYVAZOĞLU (Çorum) - Sayın Bakanım, demiryollarıyla ilgili cevaplar bitti mi?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Bitti efendim.

FERİDUN AYVAZOĞLU (Çorum) - Çorum'la ilgili soruma cevap verilmedi; o nedenle, hatırlatayım istemiştim.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - İsterseniz bundan sonra bir döneyim oraya.

Mersin Milletvekili Sayın Bulut'un sorusu: Esas itibariyle, Anamur-Mersin, Anamur-Antalya arası deniz otobüsleri seferleri konulacak mı; dolayısıyla, bu sahil şeridimizde karayolu ulaşımında çok ciddî sıkıntılar var. Bunlara karşılık denizi kullanmamızın mümkün olup olmadığını soruyor.

Değerli milletvekilleri, bir kere, denizcilikle ilgili hükümetimizin yaptığı en önemli düzenlemelerden bir tanesi bildiğiniz gibi 2003 yılında biz denizcilikte kullanılan Özel Tüketim Vergisini kaldırdık. Bunun anlamı şu: Yani, denizde balıkçılar, yük taşıyan kosterler, ticarî turizmle meşgul olanlar, yolcu taşıyanlar yakıtı yüzde 65 daha ucuza alıyorlar. Bu çok önemli bir destektir, denizciliğe yapılan önemli bir destektir. Bununla da kalmadık, limanlar ücretlerinde de yüzde 50 indirime gittik. Şimdi, bütün bu şartları sağlayınca ne oldu, deniz taşımacılığı artık hangi noktalar arasında olursa olsun ekonomik hale geldi, kârlı hale geldi, hem işletmeci açısından hem de bu taşımacılıktan yararlanan insanımız açısından cazip hale geldi.

Biz bu altyapıyı hazırladık. Bu teşvikleri aldık. Ancak, kimse bizden devlet olarak gemi alıp, (A) şehri ile (B) şehri arasında taşımacılık yapmamızı beklemesin; çünkü, dünya değişiyor. Türkiye 1950 ile 1995'li yıllara kadar bu taşımacılığı yaptı; çünkü, bu konuda özel sektör yoktu, bu büyük yatırım gerektiren, uzun vadede geri dönüşü olan bir işkolu olduğu için bunu bir kamu görevi kabul ederek, yıllarca bu hizmeti devlet verdi. Ancak, şimdi getirilen teşvikler ve bu konuda özel sektörün de çok ciddî tecrübeler kazanması dolayısıyla, bunun ticarî bir işletmecilik olarak, özel sektörümüz tarafından yapılmasının uygun olacağını düşünüyoruz. Zira bu konuda yapılması gereken her türlü çalışmayı yaptık, bu konuda Antalya Belediyemize de bir fizibilite sunduk, ilgilenen firmalar var, ilgilenen firmaları da biz oralara yönlendiriyoruz. Önemli olan şu: Yakıt maliyeti deniz otobüslerinde toplam maliyetin yüzde 63'üne tekabül ediyordu. Böyle bir işletmeciliği rantabl olarak yapmanın imkânı yok. İşte, getirdiğimiz bu teşvikle, yani yüzde 65 yakıt indirimiyle, şimdi, yakıt maliyeti azamî yüzde 23'ü geçmiyor. Hal böyle olunca, bu işletmecilik cazip hale geldi. Öyle inanıyorum ki, kısa sürede, bunu yapan işletmelerimiz de çıkacaktır.

Diğer bir soru, Antalya Milletvekili Sayın Osman Özcan'ın sorusu. Bu soru da, Antalya ve Gazipaşa Yat Limanlarıyla ilgili. Alanya Yat Limanımız, 1994 tarihinde ihale edildi. Kaça ihale edildi; 135 milyar keşif bedeli üzerinden. 1995'te ihale edildi, şimdi yapımı tamamlandı. Peki ne yapacağız; üstyapısı, yani işletilmesiyle ilgili bir çalışma yapacağız; yap-işlet modeliyle yapmak için 23 Şubat 2005'te ihaleye çıktık; fakat, imar planı onayı, maalesef, Bayındırlık Bakanlığına sunulmasına rağmen, bu onay bir türlü gerçekleşmedi, gerçekleşmeyince de, ihaleyi iptal etmek zorunda kaldık ve tekrar çıkacağız. Şimdi, bu sorunu çözdük, tekrar bunu ihale edeceğiz ve böylece, o tesisi de değerlendirmiş olacağız. Benzer şekilde, Gazipaşa Yat Limanı da 1991 tarihinde ihale edilmiş, o zamanki keşif bedeli 12 milyar; ancak, 1999 yılına geldiğimizde, bugünün fiyatlarıyla 18 milyon 500 YTL, yani 18,5 trilyon harcanarak bitirilmiştir. Yani, gördüğünüz gibi, yatırım çok uzayınca, maalesef maliyeti çok ağır oluyor.

Eksik kalan altyapı ile işletme için gerekli üstyapıların tamamlanarak işletmeye açılması amacıyla, yine, 24 Aralık 2002 tarihinde yap-işlet modeliyle ihaleye çıkması kararı verilmiş; fakat, bilahara, Başbakanlığın 2002/52 sayılı genelgesiyle iptal edilmiştir. Bunun da, tekrar, yap-işlet modeliyle ihalesi için hazırlıklar tamamlandı. Bunu da, 2006 yılı içerisinde deneyeceğiz. İnşallah, bu konuda talipliler olursa, kısa sürede, bu iki tesisimizin bölgede etkin kullanılmasının yolunu açmış oluruz.

Balıkesir Milletvekili Sayın Sedat Pekel'in soru önergesi "Bandırma İlçesi ve çevresinde balıkçılık sektörü önemlidir ve bu bağlamda, Bandırma balıkçı barınağı için ne kadar kaynak ayrılacaktır, ne zaman bitecektir" mealinde bir sorudur.

1995'te yatırım programına dahil edilen Bandırma balıkçı barınağı, 250 000 000 keşif bedeliyle işe başlanmış, 2003 yılı sonuna kadar 2 trilyon 822 milyar harcama yapılmasına rağmen, ilerleme yüzdesi ancak yüzde 22 olmuştur; yani, daha, işin büyük bir kısmı durmaktadır. 2004'te, 2005'te ödenek teklifi yapmamıza rağmen DPT olumlu karşılamamıştır; fakat, 2005'in beşinci ayında 500 000 000, 2005'in yedinci ayında tekrar 500 000 000, toplam 1 trilyon harcama yapılmış, yüzde 28'e, 2005 için, tekrar 1 trilyon daha ödenek alınmış ve böylece fizikî ilerleme yüzde 33'ü bulmuştur. 2006 ödeneği, Planlamadan geçen şekliyle 1 trilyondur, çalışmalar devam etmektedir. Yani, görüldüğü gibi, bu ödeneklerle bu balıkçı barınağının on, onbeş yıl daha tamamlanması mümkün değildir. Burada genel sorunumuz sayın milletvekilleri, bilhassa 1993 ile 1997 yılları arasında, planlama harici 70'e yakın kıyı yapısı yatırımlara konmuş, yatırımlara konmuş; ama, ödenek ayrılamadığı için, maalesef, hem para harcanmış parça parça hem de tesisler bitmemiştir. Onun için Bakanlığımız, bu konuda bir politika belirledi. O da şudur: Yüzde 50 ve daha üzeri ilerleme seviyesinde olan bu kıyı yapılarını bir an önce bitirmek için, ödenekleri ağırlıklı olarak bu projelere verdik -bunlar bitsin- yüzde 50'nin altında olanlara daha az ödenek ayırdık; böylece, tamamlanma sürelerini kısaltmayı hedefledik.

Bilgilerinize arz ederim.

Balıkesir Milletvekilimiz Sayın Ali Kemal Deveciler'in bir sorusu var. Bu soru, Zonguldak İli Çaycuma İlçesi sınırları içindeki Filyos Çayının döküldüğü yerde yapılması düşünülen Filyos limanıyla ilgili. Sayın Deveciler Balıkesirli; ama, bu sefer Filyos limanını sormuş. Filyos limanı, geri sahasında yer alacak faaliyetler içinde, 98 yılında 5 343 890 metrekarenin kamulaştırılmasıyla, bu limanın projesi başlatılmıştır. Bu amaçla, 1 trilyon 500 milyar lira kamulaştırma bedeli hak sahiplerine ödenmiş. Bu bölgede demiryolu var, karayolu var; ancak, limana ara bağlantı yolları, yine proje kapsamında düşünülmüştür. Bu projenin evveliyatı 1990 yılında, Japon teknik işbirliği çerçevesinde, Jayka (JICA) projesiyle fizibilitesi yapılmış ve çalışma sonunda yıllık 25 000 000 ton kapasiteye sahip olacak bir liman projesinin yapılmasının uygun olacağı sonucu çıkmıştır. Bölge ekonomisinin gelişmesine imkân vermek, sanayi kuruluşlarını oraya özendirmek için bölgenin hemen bitişiğinde de bir serbest bölge tesis edilme kararı alınmıştır.

Yine, hatırlayacaksınız, bu liman yap-işlet modeline göre -kar limanı olarak Kardemir fabrikasına- 11.3.1999 tarihinde YPK kararıyla Kardemir'e verilmiştir. Bunun çevre planları, imar planları yapılmış, Bayındırlığa iletilmiş, Bakanlığımızın da uygun görüş vermesine rağmen Bayındırlık, imar planıyla ilgili görüşleri toplarken, Genelkurmayın ve Millî Savunma Bakanlığının proje alanı içerisinde bulunan elektronik birliğin etkileneceği nedeniyle, bu birliğin başka bir bölgeye taşınması istenmiş, bu yüzden de projenin başlaması gecikmiştir, Kardemir projeyi gerçekleştirememiştir. Aradan geçen süre içerisinde herhangi bir çalışma yapılamadığından dolayı, Kardemir'le yapılan bu sözleşme iptal edilmiştir ve şu anda, Bakanlığımız, bu projenin, hem Genelkurmayın oradaki birliğinin başka bir bölgeye nakledilmesi hem de bu önemli alanın ekonomimize kazandırılması için yap-işlet modeliyle tekrar ihalesi için hazırlıklarını sürdürmektedir, 2006 yılı içerisinde de ihale edilecektir.

Antalya Milletvekilimiz Sayın Hüseyin Ekmekcioğlu'nun soru önergesi:

Soru: Antalya-Kaş, Antalya-Gazipaşa arası feribot seferleri konusunda Bakanlığınızca bir çalışma yapılıyor mu? Antalya'dan Kuzey Kıbrıs'a seferler yapmayı düşünüyor musunuz?

Karayolu taşımacılığını denizyoluna kaydırma yönünde, az önce de ifade ettiğim gibi, 2003 yılında ÖTV'yi kaldırdık ve böylece, deniz taşımacılığına çok büyük teşvik sağladık, yüzde 65 yakıt teşviki sağladık. Ayrıca, limanlarda da yüzde 50 indirim yaptık. Bu konuda balıkçılarımız, şehir içi deniz toplutaşımacılığı yapan, özellikle İstanbul ve İzmir'deki işletmeler çok ciddî bir yolcu artışı sağladılar. Sahillerimiz arasında denizden yük taşımacılığı da, bu proje kapsamında, göreceli olarak artmaya devam ediyor; ancak, yine, bir önceki soruda da söylediğim gibi, bizim Bakanlık olarak, gemi alıp işletme yapma gibi bir düşüncemiz yok. Biz, gerekli tedbirleri alırız, teşvikleri alırız; ondan sonrası, artık… Antalyalı, Gazipaşalı, Kaş'taki müteşebbislerimizi veya Türkiye'nin 8 400 kilometre sahilinde bulunan ülkemizin her tarafındaki müteşebbislerimizi ben davet ediyorum. Burada yapılacak taşımacılık artık cazip hale gelmiştir ve bu işe giren hiç kimsenin pişman olmayacağını çok açıkça ifade ediyorum. Biz bu konuda ne yapıyoruz peki; bu teşvikleri sağladık; ayrıca, ilgi duyan firmalara fizibilite raporu da veriyoruz. Bakanlığımız bu konuda fizibilite hazırlıyor, doluluk oranlarına göre maliyet-fayda analizlerini veriyor ve onlara hattın açılması için teknik destek de veriyoruz. Bunu da bu vesileyle ifade etmiş oluyorum.

Eskişehir Milletvekilimiz Sayın Mehmet Vedat Yücesan'ın sorusu, demiryolu limanlarıyla ilgili bir soru. Esas itibariyle, İzmir Limanındaki taşıma işlerinin ihalesiz birine verildiği yönünde gazetelerde yer alan haberle ilgili gerçeğin ne olduğunu soruyor.

Sayın Başkan, değerli milletvekillerimiz; Demiryollarımız, kamu işletmeciği yapan bir kuruşumuzdur. Yıllarca yatırım yapılmaması nedeniyle Demiryolları limanları, donanım eksikliği, artan yükleme-boşaltma taleplerini karşılayamaz hale gelmiştir. Bu nedenle, işlerin aksamasını istemeyen, buraya yük getiren firmalar ya özel limanları ya da komşu ülke limanlarını tercih etmekte, böylece TCDD limanlarında ciddî bir yük kaçışı yaşanmakta idi. Bunları gördüğümüz için, liman tarafından yeterli hizmet verilmeyen iş sahibi firmalarla kendi yükünü boşaltması karşılığında liman ücretlerinde indirim yapılması cihetine gidilmiştir. Bu uygulamayla hem limandan yük kaçışı önlenmiş hem de yükleme-boşaltma süreleri kısaltılmıştır.

İzmir'de konu edilen iş, esasında, liman içerisindeki dolu ve boş konteynerlerin liman sahasında bir yerden bir yere götürülmesi veya gemiden alınıp sahaya konması veya sahadan gemiye yüklenmesi. Demiryolları kendi imkânlarıyla bu işi yapmaktadır; ancak, limana gelen gemilerin çok fazla beklemesi, gecikme, navlun primi ödemek zorunda kalmamaları ve gecikmeden dolayı "demoraj" diye tabir edilen cezayı ödememeleri için, orada, liman işletmesi, elinde vinci, kreyni, aracı olanları çağırıp, hemen o sıkışıklığı gidermek üzere bir anlaşma yapmaktadır. Bu uygulama eskiden beri devam eden bir uygulamadır. Yani, limanı, böyle, toptan vermek, satmak için değil. Firma diyor ki "benim yüküm var -Demiryolları indiremiyor- ben bunu kendim indireceğim, yükleyeceğim, boşaltacağım." Buyur, yap. Bunu yaparken de, Demiryolları, tarifesi üzerinden bir para alıyor; yani, kendi iş yapmamasına rağmen, tekel hakkı olduğu için, payını da alıyor. Bu, bir yol.

Bir yol da şu: Demiryolları, kendi yapamadığı işi yine taşeronlara veriyor, stevador dediğimiz firmalara veriyor. Diyelim ki, bir konteyner; 90 dolar alıyorsa müşteriden yüklemek için, 15 dolarını bu işi yapana veriyor, 75 dolarını da kendisi alıyor; yani, iş organizasyonu yapmakla para alıyor.

Şimdi, gelelim söz konusu firmaya. Böyle bir firmaya iş verilmiş; doğrudur. Sonra, firma ortakları, aralarında anlaşmazlığa düşmüşler; Demiryolları da, işlerinin zarar görmemesi için, firmayla sözleşmeyi iptal etmiş. Peki, dört aylık çalışma süresinde bu firma ne kadar para almış, Demiryollarının zararı mı olmuş kârı mı olmuş; onu söyleyeyim. 8,5 trilyonluk taşıma; yani, yükleme, boşaltma, saha içerisinde taşıma yapmışlar. Bu paranın 1,8 trilyonunu firmaya vermişler, gerisi de Demiryollarında kalmış. Eğer, bu firmayı tutmasalar -taşımanın tamamını firma yapıyor- Demiryolları 8,5 trilyon paradan da olacak, yükler başka yere gidecek. Yani, olay bundan ibarettir. Bu vesileyle, bu konuya da açıklık getirmiş oluyoruz.

Havayolu ulaşımına geçmeden önce, demiryollarında atladığımız bir soru var galiba, değil mi?

FERİDUN AYVAZOĞLU (Çorum) - Çorum demiryolu…

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Çorum demiryolu; bakayım.Sizin soru burada gözükmüyor ama…

FERİDUN AYVAZOĞLU (Çorum) - Okundu Sayın Bakan.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Okundu mu? Neyse, en sona bırakalım, şimdi bulamadım.

FERİDUN AYVAZOĞLU (Çorum) - Takdir sizin.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Yani, Çorum demiryoluyla ilgili bir fizibilite çalışmamız var, biliyorsunuz. Sadece Çorum değil…

FERİDUN AYVAZOĞLU (Çorum) - Okuyabilirim de Sayın Bakanım.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Evet, bir okuyun soruyu, ben cevabını vereyim; eğer, Sayın Başkan uygun görürlerse.

BAŞKAN - Sayın Ayvazoğlu, daha sonra siz sorunuzu kısa açıklama babında hatırlatırsanız, Sayın Bakan da onu cevaplandırır, o zaman ben size o fırsatı vereyim.

FERİDUN AYVAZOĞLU (Çorum) - Tamam Sayın Başkan.

BAŞKAN - Sayın Bakanım, siz havayollarına devam edin.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Bana gönderin, ben buradan cevaplayayım.

Hava ulaşımı. Çorum Milletvekilimiz Sayın Feridun Ayvazoğlu'nun sorusu. 1996 yılında ihalesi yapılıp, başlanan Çorum havaalanı için 200 milyar lira harcandı; ancak, yüzde 15 fizikî gerçekleşme oldu.

Haa, burada sizin sorunuz, beraber; yani, havacılık sektörüyle berabermiş, onun için buraya almışım.

FERİDUN AYVAZOĞLU (Çorum) - İkinci soru şeklinde.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Tamam, ikinci soru; Çorum-Çankırı-Amasya demiryolu çalışması.

Evet, Çorum Valiliği, 1996 yılında, Çorum stol tipi, yani, kısa kalkış-inişlere uygun havaalanı inşaatı işinin teknik kontrollüğünü Bakanlığımızdan istemiş ve böylece inşaata başlamıştır. 1992 yılından 2000 yılı sonuna kadar 287 100 ödeneği Bakanlığımız Valilik emrine göndermiştir. Yani, 2005 yılı birim fiyatlarıyla bu para 5,1 trilyon liradır. Bu ödenekle, ancak, pistin bir kısmında nebatî toprak sıyırma ve kazı işlemleri yapılmıştır. Daha sonra, DLH Genel Müdürlüğü bünyesinde, ödenekleri toplu olarak verilen stol havaalanları projesinde yer alan Çorum havaalanı, bu kapsamdan çıkarılarak, konvansiyel boyutlarda bir havaalanı haline dönüştürülmesi için 22.2.1999 tarihinde bir teklifle DPT'ye müracaat edilmiş; ancak, bu teklif kabul görmemiştir.

2001 yılı mayısında da, Hazine Müsteşarlığının isteği üzerine, İçişleri Bakanlığı valiliklere gönderdiği genelgede, ülkemizin içinde bulunduğu ekonomik darboğazın açılması için bu stol havaalanı yatırımlarının durdurulmasına karar verilmiş. Yani, 57 nci hükümet döneminde böyle bir karar alınmış ekonomik kriz nedeniyle. Bilahara, bu karar alınınca, dolayısıyla, buraya artık daha ödenek gönderme imkânı da o günden bugüne olmamıştır.

Peki, ne olacak Çorum havaalanı; sonuç, bu kadar laftan sonra… Biz, yaptığımız etütler sonucunda, şunu tespit ettik: Bölgede, Çorum, Amasya hatta, Tokat'ın da dahil olacağı, müşterek kullanacakları, Merzifon'da Hava Kuvvetlerimizin envanterinde bulunan bir meydan var, askerî havaalanı. Bununla görüşmeleri yaptık. Onlar da konuya olumlu bakıyorlar. Daha bugün, yine Çorum, Amasya valileri, belediye başkanları, bazı milletvekillerimiz de bizi ziyaret etti, bu proje yerine, Merzifon Havaalanını bu sene içerisinde, ama, en geç 2007 içerisinde sivil kullanıma hazır hale getireceğiz; böylece, bölgenin hem teşvikten yararlanıyor olması hem üniversitelerine kavuşmuş olmaları dolayısıyla, bu önemli ulaşım ihtiyacını da karşılamış olacağız. Ben bunu, bu vesileyle ifade etmek istiyorum.

FERİDUN AYVAZOĞLU (Çorum) - Biz de onu istiyoruz ve razıyız Sayın Bakanım.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Diğer yandan, 1991'de yatırım programına alınan Çankırı-Çorum-Amasya demiryolu etüt proje işi, 1993 yılında 1 inci kısmı, yine 1993'ün ikinci ayında, 1993'ün daha sonraki aylarında ihale edilmiş; yani, birinci ve ikinci kısım olarak… Çankırı, Çorum'u kapsayan bu çalışma, bu etüt çalışması 2000 yılında tamamlanmış. İkinci kısım, yine 2000 yılında tamamlanmış. Çıkan sonuca göre, 1995 yılında, Plan ve Bütçe Komisyonunda bütçe görüşmeleri yapılırken, önergeyle, 1995 yatırım programına dahil edilmiş hattın yapımı için ve Bakanlar Kurulunda, 57 nci hükümet döneminde alınan bir Bakanlar Kurulu kararıyla tekrar yatırımdan çıkarılmış.

Şimdi, bu hatla ilgili olsun ve buna benzer birkaç hattımız daha var, elimizde projesi, fizibilitesi hazır; ancak, bunların yapılması, şu andaki finans imkânlarıyla mümkün gözükmüyor. Peki, ne yapacağız; çeşitli alternatif finans modelleri bulmak suretiyle bu hatları yapacağız. Elimizde projeleri var, fizibiliteleri var, yap-işlet, kamu-özel sektör ortaklığı veya başka benzer finans modelleriyle bunların yapımını para bulduğumuzda yapacağız.

FERİDUN AYVAZOĞLU (Çorum) - Yap-işlet-devret modeli düşünülemez mi Sayın Bakanım?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Düşünülüyor, biz buna açığız. Bu konuda, hatta, yük ve yolcu garantisi vermeye de hazırız. Burada beklediğimiz, yatırımcıların, gelip, bu konuda talep etmeleri. Biz de arıyoruz. Burada da, sizin vesilenizle, bunu ilan ediyorum. Bu tip projelere, temel altyapı projelerine talip olanlara biz çok olumlu bakıyoruz. Zira, havaalanı terminal işletmeciliğinde biz bunu başardık. Antalya, İstanbul, Ankara, Dalaman, İzmir ve şimdi Milas'ta yap-işlet modelleriyle havaalanı genişletme, terminal ilave projelerini yapıyoruz yolcu garantisi vererek. Aynı şeyi burada da düşünüyoruz; ama, demiryolu yatırımı, nedense, şu ana kadar, çok fazla ilgi çekmedi. Biraz daha çalışmamız lazım, hep beraber bunu çalışıp sonuçlandırmamız gerekiyor. Aksi halde, özkaynakla yapmamız, hakikaten, fevkalade zor, ülkenin şartları belli.

Antalya Milletvekilimiz Sayın Feridun Baloğlu'nun soru önergesi Nevşehir Havaalanıyla ilgilidir. Nevşehir Havaalanı 1998 yılında hizmete girdi ve havaalanımız esasen açık; yani, şu anda, Nevşehir Havaalanı, bugün, uçuş kararını kim verirse versin, hizmet verecek durumda. Meydanda her türlü tedbirler alınmış, uçuş güvenliği var, meydanda görevlileri var, faal halde tutuluyor; ancak, bir havaalanının anlamlı hale gelmesi için, sadece havaalanının açık tutulması yetmez. Başka ne lazım; oraya sefer yapan şirket bulmamız lazım. Bu ya Türk Hava Yolları olacak ya da bir özel şirket olacak. Bu konuda gerek Türk Hava Yollarına gerekse diğer şirketlerimize biz bildirimde bulunduk, onları buraya sefer yapmaları için davet ettik.

Bakın, Türk Hava Yolları aslında sefere başlamış. Ne zaman başlamış; hemen açılışından sonra başlamış ve yeterli doluluğa ulaşmadığı gerekçesiyle, zarar ettiği gerekçesiyle kapatmış. 1999'da başlamış, iki sefer haftada yapmış ve 2000 yılı için yüzde 36 doluluk ve 322 milyar zarar, 2001 yılı için 30,9 doluluk, 215 milyar zarar edince, daha fazla dayanamamış, kapatmış; ama, şimdi, Bölgesel Havacılık Projesinde çok önemli teşvikler uyguladığımız için, meydanların birçoğuna yeniden seferler başladı. Mesela, yapıldığından beri hiç kullanılmayan Siirt'teki meydana, bugün, beş gün sürekli sefer yapılıyor. Benzer şekilde, birçok meydanımıza sadece Türk Hava Yolları uçuş yaparken, şu anda 4 tane şirketimiz de seferlerini yapmaya başladılar. Trabzon, Kayseri, Malatya, Ağrı, Kars... 25'e yakın meydanımız, bu şekilde, sadece Türk Hava Yolları değil, diğer şirketlerin de tarifeli uçuş yaptığı meydanlar haline geldi.

İşte bu yüzdendir ki, üç yıllık süre içerisinde içhatlardaki taşımalarımız yüzde 100'ün üzerinde arttı. Bununla da kalmadı, taşıma fiyatları çok aşağı indi. Ortalama 180 000 000-190 000 000 bilet ücreti -tek yön- 50 000 000'lara kadar geriledi.

İşte bu, rekabetin getirdiği güzellik. Hem vatandaşımız istifade ediyor hem de milyarlar, trilyonlar harcanarak yapılan bu meydanlarımız da kullanılır hale geliyor.

Aynı örnek, 2001 yılında İstanbul Sabiha Gökçen Havaalanı. Hayalet gibi bir meydandı, şimdi 1 000 000 yolcuya ulaştı değerli arkadaşlar, 1 000 000 yolcu ve şimdi yetmiyor havaalanı.

Bütün bunlar birbuçuk senede oldu. Allah'a şükür, hava taşımacılığında Türkiye bir rekora koşuyor. On yıllık, onbeş yıllık ulaşılamaz denilen rakamlara, biz, üç yılda ulaştık ve geçtik. Türkiye'nin iç ve dış taşımalarda beklenen yolcu artışı…

BAŞKAN - Sayın Bakan, bir dakika.

Saygıdeğer milletvekili arkadaşlarım, lütfen sükûneti sağlayalım.

Buyurun Sayın Bakanım.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - 2015'te 55 000 000 iç-dış yolcu taşıması öngörülürken, 2005'te biz 59 000 000'a ulaştık. Bu çok önemli bir başarıdır. Bu konuda Meclisimizin, siz değerli milletvekillerimizin Sivil Havacılık Teşkilatı yapılanmasıyla ilgili kanunda gösterdiğiniz hassasiyet de bu yolda çok önemli bir teşvik olmuştur. Bu vesileyle, Yüce Meclisin tüm üyelerine tekrar teşekkür ediyorum.

Iğdır Milletvekili Sayın Dursun Akdemir'in sorusu; Elazığ İline yapılan uçak seferleri uzun zamandan beri yapılıyordu, iptal edildi. Tabiî, biraz sorular vaktinde cevaplanamayınca, güncelliğini de kaybediyor. Esasen, RC-70 ve RC-100 tipi uçaklarda yaşanan sorunlardan dolayı, bu seferler kısa bir süre kesildi, toptan kesildi; ancak, sonra bu sorunlar çözülünce seferler başladı. Elazığ'a her gün sefer yapılmaktadır. Hatta, Ankara bağlantılı olarak, sadece İstanbul'a değil, İzmir ve Adana'ya da Elazığ'dan tarifeli seferler vardır.

Elazığ'la ilgili bir şey daha var. Sayın Akdemir, Elazığ Havaalanının mevcut pisti, doğu-batı istikametinde manialı bir pist olduğu için büyük uçaklar inip kalkamıyordu. Küçük uçaklar da, özellikle, yaz mevsimlerinde, havanın sıcak olması ve basınç azalmasından dolayı tam yüklü kalkamıyorlar, ya yolcularını azaltarak kalkıyorlar ya da kargoyu azaltarak kalkıyorlar. Böylece, rantbl, randımanlı kullanılamıyordu. Şimdi kamulaştırmasını gerçekleştirdik, kuzey-güney istikametinde, uluslararası ölçülerde yeni bir pist yapıyoruz. Aşağı yukarı 19-20 trilyon civarında bir kamulaştırma bedeli ödendi. Bu yıl içerisinde de bu pistin inşaatına başlayacağız. Bunu tamamladığımızda, artık, Elazığ da tahditli meydan olmaktan çıkacak ve her türlü uçağın, küçük, büyük, orta gövdeli uçakların uçacağı, konvansiyonel bir havaalanı hüviyetini kazanmış olacaktır.

Malatya Milletvekilimiz Sayın Mevlüt Aslanoğlu'nun sorusu. Bu soru da, uçuş ekibinin uçakta yatırıldığı ve böylece sivil havacılık sektöründe hizmet veren bu personelin uluslararası kurallara göre yapılması gereken istirahatlarına dikkat edilmediği yönünde. Bu bilgi doğru değil. Uygulanan, uçuş ekibi, uçuş görev ve dinlenme süreleriyle ilgili talimat, Bakanlığımızın çıkardığı SHT6A Talimatıdır. Bu talimata göre, bekleme süresi 4 saatin altına düşerse, uçuş ekibine otelde veya bir başka yerde konaklama imkânı verilmemektedir. Ne yapılıyor; bunun yerine, 4 saatin altındaki beklemelerde personel uçaktan ayrılmıyor ve uçakta bekliyor. Hem uçağın uçuşa hazırlıklarını yapıyor hem de bu sürede yolcular ve diğer hizmetlerle ilgili konulara nezaret ediyorlar. Ancak, 4 saatin üzerinde bir bekleme icap ettiği durumlarda muhakkak ve muhakkak otelde konaklama sağlamak mecburiyetinde. Uygulama halen buna göre devam ediyor. Türk Hava Yollarının bu şekildeki uçuşları da, sadece Kıbrıs Ercan ve Tel Aviv Havalimanlarındadır; yani, 4 saati aşan uçuşlar sadece bu meydanlara olmaktadır. Burada da gerekli istirahat imkânları sağlanmaktadır.

Bir uçucu personelin yıllık uçuş saati 1 000 saattir uluslararası kurallara göre. Türk Hava Yollarının pilotlarının 1 yıllık uçuş süresi 800 saati geçmemektedir. Dolayısıyla, uluslararası standartların içerisinde bir çalışma yürütülmektedir. Bu konuyu da böylece bilgilerinize arz ediyoruz.

Ağrı Milletvekilimiz Sayın Naci Aslan'ın sorusuna cevap: Ağrı Havaalanı, vaktiyle, valilik imkânlarıyla yapılmış bir havaalanıdır. Pistin kısa olması dolayısıyla, sisli havalarda gerekli aletlerin tam olmaması nedeniyle etkin kullanılmamaktadır diyor Sayın Milletvekilimiz. Bu konuda bir çalışma yapmayı düşünüyor musunuz diye soruyor.

Evet, Ağrı Valiliği, il özel idaresi marifetiyle bir havaalanı yapımına başlamış, Bakanlığımız da, bu havaalanının kontrollük hizmetini yapmıştır. 2004 yılı fiyatlarıyla 2,8 trilyon harcanarak meydan tamamlanmış ve hizmete açılmıştır.

Tabiî, meydan, şu andaki yapısı itibariyle, orta ve büyük gövdeli uçakların iniş kalkışına müsait değildir; yeniden pistin, hem uzatılması hem de genişletilmesi gerekir. Bu amaçla, projeleri yaptık -DLH Genel Müdürlüğümüz gerekli projeleri yaptı- ve bu sene ve önümüzdeki sene bu iyileştirmenin yapılması için kaynak arayışımız devam ediyor, programımızda, yapacağız. Bunu da böylece ifade edelim.

Ancak, bir şey var; tabiî, artık, eskiden hep meydanlar uçaklara göre yapılmaya çalışılıyordu; ama, bu, çok pahalı bir işlemdi; şimdi, biz, Bakanlık olarak bir yeni sisteme geçtik. Meydanları uçaklara uydurmak değil, meydanlara uygun uçaklar temin etmek suretiyle, buraları daha etkin kullanmak daha doğru bir karar olacak dedik ve bu çerçevede firmalarımızı teşvik ettik. Nitekim, Siirt meydanına, firmalar, küçük gövdeli, 50 ilâ 70 yolcu kapasiteli uçaklarla düzenli, sorunsuz sefer yapıyorlar. Aynı seferleri Ağrı ve benzeri meydanlarda da yapacaklar; bir kısmı planladı, bir kısmı da önümüzdeki aylarda bu planlamayı yapacaklar. Takdir edersiniz ki, doğu illerimizde, bilhassa, yolculuk talepleri yaz aylarında yoğunlaşma gösteriyor, kış aylarında azalıyor. Ancak, hizmetin sürekliliğini sağlamak bakımından, biz, bu meydanlarımızın yaz-kış seferlere açık tutulması için firmalarımızı teşvik ediyoruz.

 İstanbul Milletvekili Sayın Onur Öymen'in önergesi: Bu önerge, 12 Mayıs 2005 tarihinde 4 Avrupa ülkesinde uçuşları durdurulan Onur Havayollarının, bu konuda Bakanlığımın ve Hükümetin neler yaptığını ve bu uçuşlarla ilgili ne gibi girişimlerde bulunduğunu sormuş. Hafızamızı da yoklarsak, bu konu, 12 Mayıs 2005 tarihinde Hollanda Sivil Havacılık İdaresi, bir kararla, Onur Havayollarının denetimlerinde eksikler olduğunu söylemek suretiyle, yaptığı tüm uçuşları süresiz durdurduğunu açıklamıştır. Bu durum karşısında, hemen Bakanlığımız harekete geçti, Hollanda'yla, Almanya'yla gerek Başbakanımız gerek ben, bizzat, muhataplarımla görüşmeler yaptık ve bu kararın haksız bir karar, çok abartılı bir karar olduğu konusunda ısrarımızı sürdürdük. Hem diplomasi alanında hem siyasî alanda yaptığımız bu etkin çalışmalar sonucu, süresiz durdurulan bu seferler 11 gün içerisinde tekrar başlatılmıştır. Esasen, teknik nedenler öne sürülmekte ise de, Avrupa'dan yurdumuza "charter" taşımalarının yüzde 65'inin Türk şirketlerince yapılıyor olması, bu tür kararların arka planında bir neden olduğunu düşünmekteyiz. O yüzden de, böyle bir bahaneye meydan vermemek üzere, o günden bugüne, bütün şirketlerimizin kontrollerini sıklaştırdık. Herhangi bir bahane ve malzeme karşı tarafa vermemek bakımından, bu konuda gereken hassasiyeti gösteriyoruz. Bu yaşanan olay, Türkiye Cumhuriyetinin gücünün ne kadar etkin olduğunu gösteren bir olaydır. 1 ülke, süresiz olarak bir şirketin uçuşlarını durdurduğunu açıklıyor; ona 3 ülke daha katılıyor ve yaptığımız çalışmayla, bu kararı alanlar, 11 gün sonra bu kararı kendileri kaldırmak zorunda kalmıştır ve böylece, Türk Hükümetinin gücü, bir kez daha ortaya çıkmıştır.

Sayın Başkan, sayın milletvekilleri; Malatya Milletvekilimiz Sayın Muharrem Kılıç'ın sorusunu cevaplamak istiyorum: Sayın Milletvekilimiz, burada -Türk Telekom, telekomünikasyon sektörüne geçtik, sorular Telekomla ilgili- "Doğu Anadolu Bölgesinde, Malatya önemli bir konuma sahip. Malatya'da bir il müdürlüğü varken, 2002 yılından itibaren, Erzurum'daki Bölge Müdürlüğüne bağlanmıştır. Dolayısıyla, Malatya, Elazığ, Sivas, Tunceli'yi kapsayacak bir bölge müdürlüğü kurulması gerekir. Bu konuda ne düşünüyorsunuz" demektedir.

Değerli arkadaşlar, 2000 yılında, Türk Telekom, merkez ve taşra teşkilatındaki organizasyon yapısında bir değişikliğe gitmiş; 6 adet bölge müdürlüğü ile 81 adet il Telekom müdürlüğü olarak yeniden yapılanmış; ancak, biz göreve başladığımızda gördük ki, bu bölge müdürlükleri fayda yerine zarar getiriyor, karar süreçlerini uzatıyor. Yani, Malatya'nın işi Malatya'da çözülecekken, ne oluyor; Erzurum'a gidiyor, Erzurum'da bekliyor, orada karar alınıyor, sonra Malatya'ya gidiyor. Bu yüzden, bu yukarıya doğru hiyerarşik yapılanma yerine yatay yapılanmaya geçtik, modern işletmecilik anlayışı bunu gerektiriyor ve bu bölge müdürlüklerini kaldırdık. Sadece Erzurum'da değil, 6 bölge müdürlüğünü kaldırdık; dedik ki, iller doğrudan merkeze bağlı olarak çalışsınlar. Burada, işlerin yürümesinde muazzam bir hızlanma olduğunu gördük. Karar süreçleri çok hızlandı; işlerin, aksaklıkların giderilmesindeki süre çok kısaldı ve böylece hem kamu tasarruf sağladı hem de vatandaşa verilen hizmetler gecikmeden verilmeye çalışıldı. O bakımdan, bizim düşüncemiz, kamu çalışanlarına ilave idarî kadrolar oluşturmak değil, kamu çalışanlarının vatandaşın beklediği hizmetleri anında vermesi için gerekli tedbirleri almaktır. Bu çerçevede, Sayın Kılıç kusura bakmasın. Bir bölge müdürlüğünün ne Malatya'da ne bir başka ilimizde açılması söz konusu değil.

Kaldı ki, Türk Telekomun yüzde 55 hissesinin yeni ortağa devredilmesiyle birlikte, idarî yapılanması konusunda, bizim, Bakanlık olarak artık herhangi bir dahlimiz, müdahalemiz söz konusu değildir. Bizim bundan sonraki yapacağımız, yüzde 45 hissemizin, kamu yararı gözetilecek şekilde, bu kurumun işlerini uygun şekilde yapıp yapmadığının kontrol edilmesi, ayrıca, vatandaşın Türk Telekomdan beklediği hizmetlerin gecikmeden verilip verilmediğinin izlenmesi olacaktır.

Denizli Milletvekilimiz Sayın Ümmet Kandoğan'ın soru önergesi. Bu soru önergesinde, gerek 58 inci gerekse 59 uncu hükümet döneminde Denizli'ye yapılan hizmetleri soruyor sayın milletvekilimiz.

Şimdi, sektör sektör ifade etmek gerekirse, telekomünikasyon konusunda, Denizli'ye, Ocak 2003 ile Kasım 2005 arasında 5 750 hatlık ilave santral kurularak hizmete verilmiş; 11 821 ADSL altyapısı yapılmış, Kasım 2005 itibariyle 11 864 ADSL abonesine ulaşılmış.

Değerli arkadaşlar, ADSL, hızlı internet bağlantısıdır; ADSL, bilişim teknolojilerinin nimetlerine vatandaşımızı en kısa ulaştıracak bir projedir. Bildiğiniz gibi, biz göreve geldiğimizde ADSL diye bir şey yoktu. Ne yapıyordu vatandaş; telefonu çeviriyordu, internete 52K'yla bağlanıyordu, bağlantı düşüyordu, hız düşük oluyordu; istediği randımanı alamıyordu. Biz, dedik ki, gelişmiş ülkeler hangi sistemi kullanıyorsa bizim vatandaşımızın da kısa sürede buna kavuşması lazım ve bütün gücümüzü vererek ADSL altyapısını kurmaya başladık. Türkiye, bu alanda dünya rekoru kırdı. Avrupa ülkelerinde ADSL abone artışı yüzde 40'ken, Türkiye'de 2000-2005 arasındaki artış, yüzde 800 oldu; sıfırdan 1,5 milyon aboneye ulaştık. Yeter mi; yetmez, bu daha da artacak, son süratle devam ediyor. Biz, bunu kamudayken yaptık; bütün ihale kuralları, bütün bürokratik mevzuat engellerine rağmen yaptık. Öyle ümit ediyorum ki, şimdi, bu hizmet, çok daha seri şekilde yapılacaktır. Ayrıca, Telekomun, Denizli bakımından hiçbir sorunu yoktur; bütün hizmetleri yerine getirilmiştir.

PTT bakımından olaya baktığımızda, PTT de, Denizli'de, 15 tane merkez, 52 şube, 81 acente olmak üzere; yani, toplam 148 noktada hizmet veriyor. Bunların 48 tanesinde otomasyon var; hepsini, teker teker, izninizle okumayacağım. Otomasyona açık tüm yerlerde, bu merkezlerde, posta çeki, havale, telefon tahsilatı, SSK, Emekli Sandığı, emekli maaşları gibi birçok hizmetler verilmektedir; ayrıca, Emekli Sandığından aylık alan 60 yaş ve üstü emeklilerimize, dul ve yetimlere, bedensel engellilere de, maaşları ve vergi iadeleri evinde teslim edilmektedir. Öte yandan, özel finans kurumları, bankalar, telefon şirketleri, diğer kamu kuruluşlarıyla yapılan anlaşmalar çerçevesinde, PTT, bugün, bankaların yaptığı hizmetlerin, mevduat toplayıp nemalandırma dışında, her türlü hizmeti yapar hale gelmiştir. Bu yüzdendir ki, PTT, 2002 yılında 11 trilyon zarar ederken, bugün, 130 trilyon artıya geçmiştir. Sadece artıya geçmek yetmez, vatandaşın hizmetini de yaygınlaştırmak, hizmeti onun ayağına götürmek… Bu çalışmalarından dolayı, PTT idaresi, yılın en başarılı kamu kuruluşu unvanını kazanmıştır. Her tarafta, beldelerimizde, ilçelerimizde personel eksikliğine rağmen, çok özverili bir çalışmayla çok güzel hizmet verir hale gelmiştir; ancak, personel eksiğini gidermek için Hazineyle de görüşmelerimiz devam ediyor; çünkü, buna hakkımız var. 11 trilyon kamuya yük getiren kuruluşun, personelin gitgide azalmasına rağmen -5 000 personel ayrılmış üç yılda- 130 trilyon artıya geçmesi, aslında 140 trilyonun üzerinde bir katmadeğer sağlaması anlamına geliyor. İşte bunun sürekliliğini sağlamak için, değerli milletvekilleri, bu konuda Hazinemizin daha müşfik davranmasını ve personel ihtiyacını gidermemiz konusunda destek olmasını bekliyoruz. Bunu esasen görüştük ve 2006 yılından itibaren gerek kurumlardan geçiş suretiyle gerekse dışarıdan temin suretiyle personel ihtiyacını karşılayacağız.

Balıkesir Milletvekilimiz Sayın Sedat Pekel'in sorusu, özetle söylüyorum: Türk Telekomda yapılan indirimlerin aslında indirim yerine bir tarife artışı olduğunu ifade ediyor. Bu konuyu cevaplandırmakta yarar var. Bildiğiniz gibi, 2004 yılı başında Türk Telekomun ses tekeli de sona erdi; yani, 2004 yılı başından itibaren cep telefonu, sabit telefon, internet hizmeti, telsiz hizmetlerini herkes yapabilir hale geldi, şu anda da yapılıyor. Böyle olunca, tekel ortadan kalkınca, tabiî, Türk Telekom da tarifelerini indirmek ihtiyacını duydu. Aksi halde gelir kaybına uğrayacak, hizmet vermesi zorlaşacaktı ve böylece 5 adet tarife ihdas etti; hesaplı hat, standart hat, şirket hat vesaire, böyle gidiyor. Burada bunu yaparken bir şeye dikkat ettik, o da, hesaplı hat tarifesi, aylık konuşması 7 000 000'u geçmeyen. Mesela köylerimiz, 6,5 milyon abonemiz, telefonu, sadece bir yerden, gurbetteki evladından, yakınından haber geldiği zaman kullanıyor. Bunların olumsuz etkilenmemesi için, bu sabit ücret karşılığı 100 kontör ücretsiz verdik. "100 kontörü burada kullan, başkaca bir para ödemeyeceksin, 7 000 000'u ödeyeceksin" dedik ve bunu bir müddet izledik, dört ay kadar izledik. Sonunda gördük ki, birçok vatandaşımız bu tarifeye geçmiyor, tüm duyurulara rağmen geçmiyor, daha fazla para ödemek zorunda kalıyor. O yüzden de, Türk Telekom, aldığı bir kararla, bu aboneleri resen bu tarifeye geçirdi, bırakın tarife artışını, mağdur olmalarını önledi.

Tabiî, şirketlerin tarifesi çok yüksekti. Tekel olduğu için, yurtdışı görüşmeler, neredeyse 1 dakikası 1 300 000 lira. Türk Telekom, tekel kalktıktan sonra 280 000 liraya düşürdü. Böylece, hem trafik kaybını önlemeye çalıştı hem de cirosunu artırma cihetine gitti. Bunlar ticarî kararlar; ama, işin sonunda vatandaşa yansımasına baktığımız zaman, Türk Telekomun bu tarife ayarlamasını gören cep telefonu şirketleri de fiyatları düşürdü. Bugün, haberleşmede, üç yıl öncesine göre, fiyatlar yüzde 200 ucuzlamıştır.

Sorun nedir; bir sorunumuz var değerli milletvekilleri, dünyanın en yüksek iletişim vergisini ödeyen ülkeyiz. Yani, 100 liralık konuşmada 61 lirası vergi. Bu, hiçbir ülkede yok. Avrupa Birliği ortalaması yüzde 20 ile yüzde 25 arasındadır. Şimdi, bizim hedefimiz, 2007 yılından itibaren bu vergi oranını düşürmemiz lazım. Eskiden konuşma ücretleri çok pahalı olduğu için, bu oran düşük gözüküyordu; şimdi, düşürdüler, düşürdüler, düşürdüler; artık oran yukarı çıktı; daha fazla düşürme şansları da yok. O bakımdan, bizim, 2006 yılı içerisinde Maliye Bakanını çokça ziyaret etmemiz gerekecek. Bunu da bu vesileyle, huzurunuzda ifade ediyorum.

Balıkesir Milletvekilimiz Sayın Sedat Pekel'in bir başka sorusu ADSL uygulamasıyla ilgili "1 000 000 ADSL hedefine ulaştınız mı" diyor. "ADSL reklamları yapıldı; Telekom yanıltıcı bilgiler veriyor; ADSL tanıtımı için ne kadar para harcandı" diyor. Bu mealde "şikâyetlerin giderilmesinde ne kadar hassas davranıldı" gibi sorular var.

Az önce söyledim, ADSL'de Türkiye dünya rekoru kırmıştır; geç kaldığı bu teknolojiye 2003 yılında bizimle başladı ve 1,5 milyon aboneye ulaştı. Şimdi, yeni yapılanmada, şirketin bu hedefini 3'e katladığını görüyoruz; çünkü, gelecek burada. Artık, fiberoptik kablolar çekip, kablolar döşeyerek haberleşme dönemi yavaş yavaş önemini kaybediyor. İletişim de hız çok önem kazandı. O yüzden de ADSL'de, fiyatları değiştirmeden hızı 2 katına çıkardı; yani, 6 gigabite kullanım 256 K'dan 512'ye çıkardık, fiyat yine aylık 29 000 000. Dolayısıyla, ADSL konusunda çok başarılı bir noktaya geldik.

Bakın, Kasım 2005 itibariyle ADSL abone sayısı 1 487 000 civarına ulaşmış. ADSL'in tanıtımı için, ortalama, 2004 yılında ve 2005 yılında 3,3 milyon YTL'lik bir bütçe ayrılmıştır. Peki, ne getirmiş; yılda 500 trilyon ciro artışı getirmiş, sadece bu kadar promosyonla.

Şikâyetlerle ilgili bazı istatistikleri vermekte de yarar var. Günde 9 000 çağrı gelmektedir ADSL'le ilgili. Türk Telekom çok çağdaş bir çağrı merkezi kurdu, bir tane İstanbul'a, bir tane Ankara'ya, her birinde ortalama 500 kişi çalışıyor ve çağrılardaki cevaplama süresi, daha önce Türk Telekom kendi personeliyle yapıyordu, 118, eğer deniyorsanız göreceksiniz; ortalama 90 saniyede cevap verirken, şu anda 20 saniyenin altına düştü.

Örneğin, 9 000 çağrı gelmiş Ekim 2005 tarihi itibariyle, 49 253 şikâyet başvurusunun yüzde 97'si olan 47 800'ü çağrı merkezinde doğrudan çözülmüş, 2,7'si olan 1 377 çağrı arıza kaydına dönüştürülerek, arıza merkezince giderilmiştir. Arıza merkezine kaydedilerek çözülme süresi iki saatle sınırlıdır, iki saat içerisinde muhakkak müdahale edilerek sorunlar çözülmektedir.

Iğdır Milletvekilimiz Sayın Dursun Akdemir'in sorusu, Bakanlığın 2004 yılı için Iğdır'a ayırdığı ödenekler tamamen kullanıldı mı? Hangi projelerde kullanıldı? Kullanılmadıysa, kullanılmama nedeni ne?" Yine aynı soru, 2005 yılı için de geçerlidir.

Telekom, Iğdır İline, 2004 yılında 353 709 000 000 YTL'lik bir ödenek ayırdı. Harcanan ödenek, 325 906 000 000 YTL. Yani, büyük oranda bu ödenek harcanmış.

DURSUN AKDEMİR (Iğdır) - 350 milyar YTL mi, Türk Lirası mı Sayın Bakan?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Affedersiniz, 350 milyar YTL değil, Türk Lirası. 350 milyarı kim kaybetti, biz bulalım!

DURSUN AKDEMİR (Iğdır) - Iğdır da abat olur, Türkiye de abat olur Sayın Bakan.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - 350 milyar YTL değil, TL.

DURSUN AKDEMİR (Iğdır) - Birdenbire çok sevindirmiştiniz.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Sayın Milletvekilim, tabiî, artık YTL, TL kafamızda yeni şekillenmeye başladı. Bu kadar kusur olur. Özür diliyoruz.

353 709 000 000 Türk Lirası veya 350 709 YTL. Bunun 325 000 YTL'si harcanmış; yani, büyük oranda gerçekleşme sağlanmış.

Bunlar ne için harcanmış; yatırım ve sarf malzemeleri olarak söyleyebiliriz. Türk Telekomun, 2004 yılı için, bütün bu ödeneklere ilaveten yaptığı harcama 2 681 000 000 TL'dir; yani, ödenek dışı da yapılan işler var.

BAŞKAN - Sayın milletvekilleri, lütfen, biraz daha…

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Sabır diyorsunuz.

Evet, anladım Sayın Başkanım.

BAŞKAN - Size değil de… Arka sırada konuşan arkadaşlar sizin konuşmanızı engelliyor.

Lütfen, sayın milletvekilleri…

Buyurun Sayın Bakanım, siz devam edin.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Çok teşekkür ederim Sayın Başkan.

Şimdi, tabiî gayet sakin, sorulara cevap veriyoruz. Bazı milletvekillerimiz, sağ olsun, burada soru sahipleri; ama, çoğunun olmaması, aslında, bu da bizim için bir kayıp diye düşünüyorum; keşke, onlar da burada olabilseydi.

NEVZAT YALÇINTAŞ (İstanbul) - Zabıtları alıp okurlar Sayın Bakanım.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Şimdi, bu harcamalarda, iç şebeke işçiliği, mevcut sistemlerde donanım ve yazılım ilavesi, büro makine malzemeleri ve telekomünikasyon sistemlerinin işletilmesi gibi hizmetlerde kullanılmıştır.

Şimdi, yüzde 55 hisse devri yapılan şirkette, Türk Telekomda, bundan sonraki yatırımlar, artık, ihtiyaçlara göre anında planlanabilecektir. Yani, bir yıllık yatırım planlaması bizim yapmamıza gerek yok; ihtiyaçları görüp, hemen oraya planlama yapacaklardır. Telekomun imkânları geniştir. Biz, istediğimiz şekilde bunu rahat yatırıma dönüştüremedik; ama, şimdi, tabiî, kamu mevzuatı uygulanmayacağı için, daha kısa sürede yeni yatırımlarını, eksik hizmetlerini götürme imkânına kavuşmuş olacaklardır.

PTT bakımından, 2004 yılında 41 010 YTL ayrılmış, 39 266 YTL'lik kısmı gerçekleştirilmiştir. Burada da, yenileme-idame, bilgi-işlem sistemi, makine teçhizat olarak gerçekleşmiştir. Ayrıca, cari harcamalar için de 63 000 YTL'lik ilave ödenek tahsisi gerçekleştirilmiştir.

Iğdır'a, 2005 yılında 21 000 YTL ayrılmıştır. Yıl sonu itibariyle gerçekleşme 16 255 YTL'dir. Ayrıca, PTT Iğdır Başmüdürlüğüne bağlı işyerinin bakım onarımı için, 2004-2005 yıllarında da toplam 39 124 YTL harcama gerçekleştirilmiştir. Bu da bütçe harici yapılan işlerdir. Bugün itibariyle PTT Iğdır Başmüdürlüğüne bağlı Aralık, Dilucu, Iğdır Karakoyunlu, Tuzluca olmak üzere toplam 5 merkezde otomasyon hizmeti verilmektedir.

DURSUN AKDEMİR (Iğdır) - Tuzluca'da verilemiyor; yüzde 80'i alamıyor otomatik telefon.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Öyle mi… Tuzluca'da öyle geçiyor, onu kontrol edeceğiz; notunu alıyorum.

Bunun yanında, hızlı para transfer işlemi de, yine, bu işyerlerimizden gerçekleştirilebilmektedir.

Antalya Milletvekilimiz Sayın Feridun Baloğlu'nun… Bugün Feridun Baloğlu'na çalışıyoruz; ama, kendisi de yok.

OSMAN ASLAN (Diyarbakır) - Soru soran yok ki, Sayın Bakanım, cevap veriyorsunuz!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Evet.

Şimdi, bu soru da… Türk Telekom aboneleriyle bir sulh anlaşması yaptı; yani, 5189 sayılı bir kanunda 18.8.2004 tarihli Bakanlar Kurulu, onun akabinde yapılan yetkiye istinaden Türk Telekom hem münferit aboneleriyle hem kurumsal aboneleriyle hem de cep telefonu şirketleriyle aralarındaki nizalı, itilaflı durumu gidermek için bir Telekom barışı, telekomünikasyon barışı yoluna gitti. Buna göre, önceden enflasyon yüksek olduğu için, vaktinde ödenmeyen borçların faizleri ve cezaları çok yüksekti. Bunun için bir düzenleme yaptık. Aylık tutar binde 7,5'a veya yüzde 0,75'e çekildi ve 240 YTL'ye kadar borçlar 4 taksit, 240 ile 600 YTL arasındaki 6 taksit, 600 ile 1 000 YTL arasında 8 taksitte, 1 000 YTL'nin üzerindekini de 10 taksitte ödeme şansı getirdik. Böylece, abonelerine çok ciddî kolaylıklar sağlandı. Sadece, münferit aboneler; bunlar, şirketler değil, vatandaş. Vatandaşın vaktiyle o veya bu nedenle telefon borcunu ödeyememiş; bunlara, hem gecikme faizleri düşürüldü hem de miktarlara göre ödeme süreleri, taksitler, ödeme imkânı getirildi. Ancak, şirketlerdeki uygulama biraz daha farklı oldu. Burada faiz oranı -dikkat edin- 0,75 değil, yüzde 2 olarak uygulandı; çünkü, bunların meblağları da fazla, imkânları da var. Bunlarda da 11 YTL'ye kadar olanlara 4 taksit, 10 000 ile 100 000 YTL arasında 6 taksit, 100 000 YTL ile 1 000 000 YTL arasında 8 taksit, 1 000 000 YTL; yani, 1 trilyonun üzerindekilere de 10 taksitle ödeme şansı getirildi; yüzde 7 gecikme faizi de yüzde 2'ye çekildi. Vatandaşta 0,75'e çekilmişti, burada yüzde 2'ye çekildi. Böylece, onlarla da sulh anlaşması yapıldı. Eğer, kamu kuruluşlarının borcu varsa, bu kamu kuruluşlarının borçlarında sadece anaparanın tahsilatı imkânı getirildi, faizleri tamamen kaldırıldı; böyle, bir uygulama. Bütün bu uygulama sonucu, iki örnekle, ne olmuş, onu sizlerle paylaşmak istiyorum.

Mesela, icraya yahut yargıya intikal eden bir vatandaşımızın, diyelim ki -bunlar gerçek örnekler- Aralık 2002 tarihinde 4 848 YTL'lik bir borcu var; yani, 4 848 000 000 Türk Liralık bir borcu var. Sulh anlaşması kapsamı imzaladığı zaman ödediği para 2 691 YTL; yani, 4 848 yerine 2 691 YTL ödemek suretiyle bütün ihtilaflarını gidermiş oldu. Bir başka deyişle, yüzde 44,5 oranında bir iyileştirme sağlamış olduk.

Böylece, ne yaptık; bu hisse devri öncesi, gerek kamuyla gerek vatandaşla gerekse de diğer işletmecilerle olan ihtilaflarını çözerek, kamu kaynağının bu hisse devrinden önce kamuda kalmasını sağladık ve yeni ortağı da sorunları olan bir işletmeye ortak etmedik; yapılan işlem budur. Burada hem vatandaş memnun edilmiştir, abonelerimizin memnuniyeti yanı sıra, Türk Telekom da yıllardır alamadığı alacaklarını tahsil etmiştir.

Burada en önemli konu, yıllardan beri, 1998 yılından beri, diğer cep telefonu şirketleriyle devam eden anlaşmazlıklar, ara bağlantı anlaşmazlıkları da çözüme kavuşturulmuş ve toplam 3 katrilyon lira devletin kaybı önlenmiştir. 3 katrilyon civarında bir parayı, biz, yapılan bu anlaşmalarla, hazinemize kazandırdık. Aksi halde, bu sorunlar sürekli devam edecekti. Bilindiği gibi, hiçbir davanın da önceden kazanma garantisi yok. Bu sulh anlaşmaları, yapılan bu kanundan sonra, kamuya, Türk Telekoma ve vatandaşa hatırı sayılır bir yarar sağlamıştır. Bunu da bu vesileyle ifade etmek istiyorum.

Şimdi, atamalarla ilgili sorulara geçiyorum.

Sayın Başkanım, değerli milletvekilleri; az kaldı, toparlıyoruz.

İstanbul Milletvekilimiz Sayın Berhan Şimşek'in sorusu: Hayretin İnan denen bir öğretmen İstanbul Ulaştırma Bölge Müdür Yardımcılığına gelmiş ve bu arkadaşın, bu personelin, bakanın hanımının yakını olup olmadığı konusunda bir soru. Çeşitli vesilelerle bunu cevaplandırmıştım; ama, burada bir kez daha tekrar edeyim. Bu bakanlıklarımızın kadroları yıllardan beri azalmaya devam ediyor. Sadece bizim dönemimizde alınanları da dahil edersek, toplam, bakanlığımıza bağlı kuruluşlardaki personel tasarrufu 25 000'dir; yani, 3 000-5 000 civarında -rakamları biraz sonra vereceğim- yeni personel alınmış, onları da düşersek, 25 000 personel azalması sağlanmıştır. Bu, önemli bir kamu tasarrufudur.

Şimdi, personel alamadığımız durumlarda kurumlararası geçiş yapıyoruz, çözümü böyle buluyoruz; aksi halde, hizmetin sağlıklı yürümesi mümkün hale gelmiyor. Söz konusu personel, devlet memurluğunda yirmi yılı aşkın bir hizmeti olan ve bu yönüyle yatay geçiş yapılan bir personeldir ve benimle de, hanımla da ne akrabalığı ne hısımlığı vardır; böyle bir şey yok. Böyle bir şey bir gazetede yer almış, biz de bununla ilgili gerekli düzeltmeyi, açıklamayı o zaman yapmıştık. Durum bundan ibarettir. Bilgilerinize arz ediyoruz.

Muğla Milletvekili Sayın Fahrettin Üstün'ün sorusu: Bu soruda, esas itibariyle "kaç atama oldu" diyor "Bakanlığınıza, tedviren görevlendirmeyle ne kadar atama yapıldı, başka yerlere idareciler ne kadar gönderildi, gönderilenlerin aldıkları harcırah nedir; hükümetiniz döneminde asil veya vekil kaç idareci görevden alınmıştır?"

Değerli arkadaşlar, Bakanlığımız, merkez ve taşra teşkilatıyla birlikte 9 adet bağlı, ilgili, ilişkili kuruluşunda Türk Telekomu hariç tutarsak 80 216 personeli var; buna, 51 000 Türk Telekomu da ilave edersek 132 000 civarında Bakanlığımızda ve bağlı kuruluşlarında çalışan personel var.

Bu atama işleri mevzuat çerçevesinde hizmet gereği ve kamu yararı gözetilerek yapılıyor; keyfî bir atama olmaz. Bakanlığımıza bağlı kurum ve kuruluşlarda atamalarda veya nakillerde, gayet tabiî, devlet memurlarının tabi olduğu mevzuat çerçevesinde farklı harcırahlar ödenmektedir; kimisine ödenmemektedir, kimisine ödenmektedir; onun için, o detaylara burada girme imkânımız yok. Peki ne yapmışız; açıktan, nakden atamaların toplamı 4 656. Vekâleten veya görevlendirme suretiyle atamalar; vekâlet değil de bunların hemen hemen tamamı görevlendirme 1 566. Bu görevlendirme neden yapılıyor; müktesebatı kâfi gelmiyor, başka da eleman yok; onun, oraya görevlendirme şeklinde atamasını yapıyorsunuz.

Görev ve unvan değişikliği şeklinde yapılan atamalar; ya terfi ediyorlar ya unvanları değişiyor; 379. Olay bundan ibaret! Yani, hepsini topladığımız zaman 6 222 personel ya açıktan ya nakil suretiyle ya da görevlendirme suretiyle işlem yapılmış. Bunu 132 000'lik kadro içerisinde değerlendirdiğiniz zaman yüzde 5'in altında bir rakam ediyor değerli arkadaşlar. Yani, koca Bakanlıkta yer değiştiren, atanan personelin sayısı yüzde 5'in altında. Öyle, efendim kadrolaştınız, geldiniz, onu oraya verdiniz, bunu buraya verdiniz gibi iddialara kulak asmayın, aslı astarı yok. Olayın hakikati budur.

Bir Müsteşar Yardımcımız Kemal Albayrak, bir akaryakıt yolsuzluğuna adı karıştığı haberi doğrudur. Bu olayın medyada yer almasını müteakip, biz, iç müfettişlerimizi görevlendirdik ve soruşturma da o bölgenin cumhuriyet savcılığı, Gebze Cumhuriyet Savcılığınca da bu arkadaş ve başkaları için başlatıldı. Böyle bir iddia var. Davaları henüz sürüyor. Biz de bu soruşturmanın selameti açısından arkadaşımızı müsteşar yardımcılığından aldık, bakan müşavirliği görevinde devam ediyor. 657 Devlet Memurları Kanununa göre bu soruşturma tamamlandıktan sonra çıkan karar doğrultusunda da işlem ifa edilecektir. Esasen bu personelimizin adının karıştığı bu olayın, hakkında isnat edilen suçlamaların, Bakanlığımızın veya müsteşar yardımcılığının iştigal konularıyla hiçbir alakası yok. Yani, Bakanlığımızdaki iş ve işlemleri ilzam eden bir şey yok. Başka bir bakanlıkta bir başka hadisede adı geçiyor. Yargı bunun doğrusunu tespit edecek ve gereği ona göre yapılacaktır.

Iğdır Milletvekilimiz Sayın Dursun Akdemir'in soru önergesi. Burada da "başladığınız günden bugüne kadar kurumlarınıza devlet sınavıyla kaç kişinin ataması yapılmıştır?" Şimdi, soruları siz biliyorsunuz, zaman kaybetmemek için cevaba geçiyorum. Toplam, kuruluşlarımıza… 30.12.2005, yani, aralık sonuna kadar olan rakamları veriyorum. Personel hareketleri; devlet sınavıyla alınanların sayısı 1 073. Bunların içinde, az puanla, yani, puanı az olup da atanan var mı diye soruyorsunuz; az puanla atanan yok. Sınava girmiş, kazanmış 1 073 kişinin atamasını yapmışız.

Geçici işçi sayısı 1 855; ama, bu geçici işçiler, değerli arkadaşlar, eski dönemlerden beri çalışıyor. Bunlara, onbir aylık sözleşme yapılıyor, bir ay boş kalıyorlar, sonra tekrar yenileniyor; Mecliste de var bu personelden; bu, genel bir sorunumuzdur. 57 nci hükümet döneminde, ağırlıklı olarak Köy Hizmetlerinde çalışanlar tamamen kadroya geçirilmiş, diğerleri, maalesef, hariç tutulmuştur. Bu, bizim genel bir sorunumuzdur; bunu da inşallah çözeceğiz. Bu anlamda, biz, tek bir geçici işçi bile bunların üzerine ilave etmedik. Bunlar, artık, müktesebatı olmuş gibi işlerine devam ediyorlar, daimî kadrolu gibi çalışmalarına devam ediyorlar.

İstisnaî kadroya da 4 tane atama yapılmış. Bu 4 atama da, özel kalem müdürünü değiştirmişiz, onun atamasını yapmışız; yani, bu personel, bir zorunlu özel kalem müdürünün ataması; o ayrılmış veya bir başka bakanlığa geçmiş, onun yerine yenisi atamışız.

Göreve son verme, 218 kişi. Peki, bunların neden görevlerine son verildi, onu da söyleyeyim; 94 kişi; Türk Telekomdan; bunların 3'ünün hakkında adlî yargı mercilerince verilen mahkûmiyet kararı var; 215'inin, işledikleri çeşitli suçlar nedeniyle disiplin kurullarınca verilen kararlarla görevlerine son verilmiştir; yani, tamamen, Devlet Memurları Kanununun kamu görevlilerinde aranan şartlardan dolayı. Göreve iade edilen personel sayısı, yargı kararıyla, 76 personeldir.

Denizli Milletvekilimiz Sayın Ümmet Kandoğan'ın soru önergesi: "İktidar döneminizde naklen atanan personel ne kadardır? İstisnaî personel…" Yani, yine aynı mahiyette bir soru. Sayın Kandoğan burada yok; ama, ben, cevabını vereyim.

Hükümetimiz döneminde naklen atanan personel sayısı, az önce söyledim, 76'dır; bunların 20 tanesi üst düzey kadrolara atanmıştır. Bunların da, tek tek isimlerini ve unvanlarını istemiş Sayın Milletvekilimiz. İsterseniz, onları da okuyayım.

İRFAN GÜNDÜZ (İstanbul) - Yazılı cevaplandırın Sayın Bakanım.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Yani, burada, önümde var; cevaplandırabiliriz, hepsi gayet kapasiteli, liyakatli arkadaşlar ve şunu söyleyeyim, burada söylemem gereken önemli bir şey var: Bakanlığımızda, hiçbir üst düzey yönetici vekâleten görev yapmamaktadır; tamamen, tamamı aslî, asaleten atanmış personeldir. Bunu da, bu vesileyle ifade etmekte yarar var.

Balıkesir Milletvekilimiz Sayın Ali Kemal Deveciler'in sorusu: "Ulaştırma DLH bölge müdürlükleri kapatıldı, 12 adet ulaştırma bölge müdürlüğü kuruldu" diyor. Doğru, 24 tane bölge müdürlüğümüz vardı. Yani, bir bakanlık düşünün; şimdi, bakanlığın bir genel müdürlüğünün işlerine bakmak için bir bölge müdürlüğü kurulmuş, bir başka genel müdürlüğün işlerine bakmak için de yine bir bölge müdürlüğü kurulmuş. Yani, bu ülke, bu kadar zengin mi bunu israf edecek?! Havacılığın işini de, limanların işini de, kara taşımanın işini de aynı yer yapsın dedik. Tuttuk, bunları -bu, Türkiye'de bir ilktir- yarıya indirdik; çünkü, aynı yerde, aynı bakanlığın farklı birimleri bölge müdürlüğü oluşmuş. Olacak iş değil! Bunları indirdik. Çok önemli tasarruf sağladığımız gibi, personeli daha etkin kullanmaya başladık. Bütün personeli tek yerde topladık ve şu anda da iş tıkır tıkır çalışıyor, 12 bölgede hem DLH hizmetleri, limanlar, havaalanları -demiryolları, affedersiniz, demiryollarının kendi yapılanması hariç- Bakanlıkla ilgili demiryolu projeleri, DLH'nin yaptığı; ayrıca, sivil havacılıkla ilgili konular, ayrıca kara taşımacılığı. 4925 sayılı Kanun, Bakanlığımıza -şimdi, araç muayeneleriyle ilgili yetkili de Bakanlığımıza verildi- muazzam bir iş yükü getirdi. Biz bundan şikâyetçi değiliz; ama, bunları etkin yapacak şekilde bir yapılanmaya gitmek gerekiyordu, bunu yaptık; ancak, tabiî, gördük ki, bu yeterli değil; 12 bölgede 81 vilayetimiz var, buralarda iş yapmaları zor; tuttuk, 41 tane sanayi ve ticaret odasıyla sözleşme imzaladık, ağırlık kara taşımacılığıyla ilgili olmak üzere, Bakanlığımızın bütün işlemlerini yapma yetkisi verdik bunlara. Böylece -sorunların- vatandaşın ihtiyacının mahallinde gerçekleşmesini temin ettik.

Sonuna geldik Sayın Başkanım, değerli üyeler; sabrınıza teşekkür ediyorum.

Bu da, yine Telekomla ilgili son soru, Sayın Ali Arslan'ın sorusu. Benim bir toplantıdan, İstanbul'dan Mersin'e giderken bir holdinge ait uçakla gittiğimi, bunun doğru olup olmadığını soruyor.

Değerli arkadaşlar, Ulaştırma Bakanlığı, insanımızın yirmidört saatinde, vatandaşımızla iç içe bir bakanlık. Evden "bismillah" deyip dışarıya çıktığınızda, Ulaştırma Bakanlığıyla ilgili veya haberleşmeyle ilgili bir şeyle karşılaşacaksınız. Trafik sıkışırsa, Ulaştırma Bakanını anacaksınız; yol kapalıysa kardan, anacaksanız; telefonunuz çalışmıyorsa yine bizi anacaksınız. Sağ olun, herkes, bizi çok seviyor ve her gün yâd ediyor.

YAŞAR TÜZÜN (Bilecik) - Cep telefonunuz yok bizde…

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Cep telefonum cümle âlemde var Sayın Tüzün.

Başbakan taa Fransa'dan ilan etti, ondan beri, artık, bizim 24 saatimiz uyanık geçiyor.

Bir gün Bulgaristan'dan gelen bir gurbetçimiz telefonla arıyor: "Sayın Bakan, ben şimdi Bulgaristan'da Türkiye'ye doğru geliyorum; lastiğim patladı, ne yapacağım?!"

YAŞAR TÜZÜN (Bilecik) - O tür talepler bize de geliyor.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Yani, görüyorsunuz, vatandaşla ne kadar yakın çalışıyoruz; onu anlatmaya çalışıyorum.

OSMAN ASLAN (Diyarbakır) - Herkese nasip olmaz.

EYÜP AYAR (Kocaeli) - Bir lastik ulaştıracaksınız.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Bundan şikâyetçi değiliz sayın vekillerim. Tabiî ki gereğini yapacağız. Her zaman, görevimiz, vatandaşın hizmetinde olmak, onların ihtiyacını zamanında karşılamak.

Bu işin özü nedir, onu söyleyeyim: Türk Elektronik Sanayiciler Derneğinin bir toplantısı var, Avrupa Birliği Yolunda Türk Telekomünikasyon Sektörü… Fakat, aynı gün, benim, Mersin-Taşucu'nda açılacak bir tersane için orada olmam lazım, bir planlanmış programım var. Bu dernek, yabancı katılımcılar da var: "Biz bu toplantının açılışını illa sizin yapmanızı istiyoruz. Bu çok önemli" dediler, ısrar ettiler. Öğleden sonra benim Mersin'deki toplantım, kendimi ona göre planlamışım. Yahu biz oraya ulaşamayız, gidemeyiz dedikse de "yok; biz size uçak temin ediyoruz. Bizim için çok önemli" dediler. Peki dedik, kalktık gittik. Toplantıyı yaptık, sonra bindik uçağa. Uçakta basınç düştü kabinde, daha kalkar kalkmaz; döndük, indik; seyahati gerçekleştiremedik. Sonra, bir gün sonra "işte, Bakan, filanca holdingin uçağıyla gitti…" Ben, uçak kimindir, nedir… Bizim muhatabımız, bu "TESİD" denen Türk Elektronik Sanayicileri Derneği. Bunlar, bu uçağı kiralamışlar. Genellikle Türkiye'de, gerek işadamlarının jetleri gerek şirketlerin uçakları ticarî olarak tescillidir; kendi ihtiyaçlarında kendileri kullanır, sair zamanda da kiraya verirler. Kaldı ki, bütün uçaklar benim arkadaşlar. Bütün uçaklar vatandaşımızın hizmetinde, sadece benim değil, istediğimiz uçakla gideriz. Yani, birisinin uçağına bindik diye, hemen her şeyi bırakıp onun hizmetine mi gireceğiz!.. Yanlış iş olmaz bizde; kurallar, kaideler neyse onun gereğini yaparız; kaldı ki de nasip olmadı, uçakla da gidemedim. İşin sonucu da böyle. Bunu da ifade etmiş olayım.

Şimdi, bir başka sorumuz… Başka da kalmamış arkadaşlar. Bakayım; evet, tek bir soru daha var, onu da söyleyeyim. Sayın Başbakanımıza sorulmuş bir soru: Bu, Pamukova kazasıyla ilgili bir sorudur. Bunda daha fazla bir şey anlatmamı ister misiniz? Bu konu çok konuşuldu, görüşüldü.

TAYYAR ALTIKULAÇ (İstanbul) - Anlamadık.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Pamukova tren kazası.

Yani, bu konuda söylenenler, konuşulanlar hep konuşuldu, Meclis gündemine de geldi, burada her şeyi konuştuk. Talihsiz bir kazadır, keşke olmasaydı; ama, kazadır, oldu, dünyanın her tarafında da oluyor. İnşallah… Bu kazadan sonra demiryollarımızın önemi daha iyi anlaşıldı ve bu kazadan sonra demiryollarımızdaki çalışmalar, hem Hükümetimizin hem Parlamentomuzun desteğiyle artarak devam ediyor. Bunun olumlu sonuçlarını da önümüzdeki yıllarda hep beraber göreceğiz.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; beni sabırla dinlediğiniz için sizlere çok teşekkür ediyorum ve önümüzdeki mübarek kurban bayramını tebrik ediyorum.

Halkımıza, sağlık, esenlik içerisinde bayramlar geçirmesi için, iyi dileklerimi ifade ediyor, hepinize saygılar sunuyorum. (Alkışlar)

BAŞKAN - Teşekkür ederim Sayın Bakanım.

Saygıdeğer milletvekili arkadaşlarım, Sayın Bakana yöneltilen soru 39 tanedir. Sayın Bakanın her bir soruya cevap verme süresi 5 dakikadır. Normalde, Sayın Bakanın cevaplama süresi 3 saat 15 dakikadır; benim takip ettiğim kadarıyla, 2 saat 15 dakika içinde soruları cevaplandırdı; 1 saatlik eksüresini kullanmadı.

Kendisine, yaptığı açıklamalar için teşekkür ediyorum.

Şimdi, İçtüzük gereğince, soru önergesi vermiş olan milletvekili arkadaşlarımızın kısa bir açıklama yapma hakları vardır istedikleri takdirde. Şu anda sisteme giren arkadaşların mikrofonlarını açacağım ve bu kısa açıklamalarını kendilerinden rica edeceğim. Sayın Bakan, isterse, tekrar bunlara cevap verebilir; o, kendisinin takdirindedir.

Sayın Yaşar Tüzün, buyurun.

YAŞAR TÜZÜN (Bilecik) - Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Sayın Bakanımıza iki yıl önce sormuş olduğumuz bu sözlü sorulara, iki yıl sonra, 2 saat gibi uzun bir sürede cevap verdiği için teşekkür ediyorum.

Sayın Bakanımız, aslında, bu Pamukova tren kazasıyla ilgili, konunun önemine binaen burada toplandık, konuştuk, tartışıldı; Meclis olağanüstü toplandı. Bu konuda bölge milletvekilleri olarak -Bilecik Milletvekili olarak- tren kazasından kısa bir süre önce -on gün önce- bu hızlı trenin sefere girdiği günden bugüne kadar; yani, büyük kaza oluncaya kadar iki sefer kaza yaptığını; dolayısıyla, herhangi daha büyük bir kazaya meydan vermeden gerekli önlemlerin alınması konusunda bölge milletvekilleri olarak gerekli uyarıyı yapmıştık; ancak, bizim bu teklifimiz kâğıt üzerinde kaldı ve o felaket yaşandı; keşke yaşanmamış olsaydı diyorum.

Benim esas sormak istediğim, kamyoncu ve nakliyeci esnafı, bugün Türkiye'de, bildiğiniz gibi, yüzbinleri oluşturmaktadır. Bu esnafımız, bugün, Sayın Bakanımızdan, bu uygulanacak olan belgelerle ilgili pürdikkat televizyonları başında bizleri dinledi. Ancak, Ulaştırma Bakanlığımız bu konuda somut ve net cevap veremedi; yani, bu konuda son olarak kamyoncu esnafına, nakliyeci esnafına, kooperatiflere uygulamalarıyla ilgili -çünkü 26 Şubatta bunların süresi dolacak, bu süre öncesi- yapması gereken işlemler hakkında net bir somut cevap verirsek iyi olur diye düşünüyorum.

Yine, diğer bir sorum, Sayın Bakanım, sizin de bilginiz dahilinde, bildiğiniz gibi, Bilecik, İstanbul ve Ankara'nın tren yolu, demiryolu güzergâhının ortasında kalan bir il. Bu güzergâh üzerinde limana bağlanan demiryolu yoktur. Bizim, Osmaneli-Mekece-Gemlik demiryolu projemiz söz konusudur. Bunun hayata geçmesi noktasında ne tür bir çalışma var? Ödenek var mı? Zannediyorum, dış krediyle ilgili girişimleriniz olmuştu. Bunun ne aşamada olduğunu öğrenmek istiyorum.

Benim sorularım bundan ibaret.

Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

BAŞKAN - Teşekkür ederim Sayın Tüzün.

Sayın Küçükaşık?.. Yok.

Sayın Ekmekcioğlu, buyurun.

HÜSEYİN EKMEKCİOĞLU (Antalya) - Sayın Başkan, teşekkür ediyorum.

Aslında, bu soru, sadece ilim Antalya'nın değil, üç tarafı denizlerle çevrili olan ülkemizin sorusudur.

Deniz ulaşımının kara ulaşımına göre daha ucuz olduğu bilinen bir gerçektir; ayrıca, bakımı yoktur, yokuşu yoktur, virajı yoktur, inişi yoktur. Bilindiği gibi, karayolları için ülkemiz milyarca dolar masraf etmektedir. Sayın Bakanım da burada belirtti, ucuz bir ulaşım yolu olduğunu da burada bizlere söyledi. Deniz ve demiryollarına gereken önem verilmezken karayollarına daha çok önem verilmesinin sebebi nedir? Acaba, otomobil üreticisi firmaların veya lastik üreticisi firmaların bu konuda etkisi var mıdır? Bunu öğrenebilir miyim.

Soruma verdiğiniz yanıtta deniz ulaşımının yapılabilmesi için özel sektör ve belediyelerin bu işi yapabileceğini belirttiniz. Antalya Büyükşehir Belediyesinin bu konuda Bakanlığınıza müracaatı oldu mu? Oldu ise, ne tür katkıda bulundunuz?

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN - Teşekkür ederim Sayın Ekmekcioğlu.

Sayın Akdemir…

DURSUN AKDEMİR (Iğdır) - Sayın Başkanım, Sayın Bakanımın sorularımıza verdiği cevaplar için teşekkür ediyorum; ancak, benim 3 sorum var 9 başlık altında. Ben, bir konu üzerinde duracağım zaman tanırsanız bana.

Sayın Bakanım, biraz önceki konuşmanızda otomatik haberleşme konusunda Tuzluca İlçesinden bahsettik. Orada ilçenin merkezi hariç köyleridir yüzde 80'e yakını. Otomatik haberleşme yok. Ben üç yıla yakındır uğraşmama rağmen, bu haziranda bir çözüm yolu bulunacak denmişti. O konunun çözümlenmesi önemli bir açığı karşılayacak.

Bir de, Iğdır Havaalanı üzerinde durmak istiyorum, değinmediniz. İki yıla yakın bir süre önce yazılı soruma verdiğiniz cevapta, farklı bir finansman modelinin belirlenmesi veya ekonomik şartlardaki iyileşmeler doğrultusunda yeniden değerlendirme yapılacağını net ve kesin belirtmiştiniz.

Bu cevabın üstünden iki bütçe dönemi geçti, hâlâ bir finansman modeli bulamadınız mı? Buldunuzsa, açıklar mısınız? Ya da ekonomik şartlarda bir iyileşme olmadı mı?

Sayın Başbakan ve Sayın Maliye Bakanımız bütün bütçe görüşmeleri boyunca ekonomik göstergeleri ve bütçedeki iyileşmenin mükemmel olduğundan söz ettiler. O halde, bu mükemmelliğe erişmişken, 1994 yılında yapımına başlanılan ve yarım bırakılan, iklim şartları itibariyle Ağrı ve Kars'a da hizmet verecek Iğdır Havaalanının yapılması konusunda bir çözüm getirebilecek misiniz? Özellikle, 1997'de askerî havaalanı şartlarına da çevrilmesi şeklinde bir çalışma var. O nedenle, bu projenin önemsenmesini tekrar Bakanlığınızdan rica ediyorum, Meclis Başkanlığına da arz ediyorum ve bu konunun gündemde tutulmasını o nedenle, ısrarla vurgulamak istiyorum.

Diğer konularda verdiğiniz cevap, Elazığ konusundaki cevap, çok gecikmeli bir cevap tabiî; o, zaman içerisinde verilmiş olsaydı, eksik o zaman ortaya çıkacaktı. Bu geçen sürede, siz de gayret göstermiş, çözmüşsünüz; teşekkür ediyorum o konuda.

Sağ olun.

BAŞKAN - Teşekkür ederim Sayın Akdemir.

Sayın Çorbacıoğlu, buyurun.

YÜKSEL ÇORBACIOĞLU (Artvin) - Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Sayın Bakanım, bir soru önergem vardı; ona "ihracatı artırmak gerekçesiyle biz bu işlemi yaptık" şeklinde bir cevap verdi. Şimdi, 2918 sayılı Yasanın 65 inci maddesine göre, yurt içinde ve ihracatlarda nakliye araçlarının tonajlarının ne kadar olacağı konusunda yasal düzenleme yapılmıştır. Bu düzenleme, sadece, bu kararla, Trabzon ve Rize Limanları için uygulanmamaktadır; yani, oradan Gürcistan'a yapılacak ihracatları desteklemek için, Romanya'ya, Bulgaristan'a yapılan ihracatların yanında, ihracatçılara destek vermek için böyle bir avantaj sağladık diyorsunuz; ancak, Gürcistan'a sadece Rize, Trabzon Limanlarından ihracat yapılmamakta, özellikle Sarp Gümrük Kapısından da ihracat yapılmaktadır ve bu bölgede, Artvin'de, sadece Hopa İlçesinde, Sarp Kapısının bulunduğu ilçede 450 TIR, 350 kamyon uluslararası nakliyede kullanılmaktadır. Sayın Devlet Bakanımız Kürşad Tüzmen de şu anda Genel Kurulda; kendisiyle Gürcistan'a yaptığımız seyahatlarda, bu konuları zaten nakliyeciler kendilerine aktarmıştı; kendileri de, sağ olsunlar, ilgilendiler, yardımcı olmaya çalıştılar.

Sayın Bakanım, şimdi, şu anda, uygulamada, Sarp Gümrük Kapısından yüksek tonajla çıkış yaptırılmamakta, çıkış yapamayan araç geri dönerek, 90 kilometre ilerideki Rize Limanına giderek, karayollarını o tonajla kullanarak, bu limandan ihracat yapılmaktadır. Siz, Sarp Gümrük Kapısındaki bu tonaj uygulamasını… Diğerlerine sağladığınız avantajı buraya uygulamayarak, aslında, ihracatı engelliyorsunuz, çok büyük yanlış yapılmakta. Ortada bir yasa var, bu yasa iki limanda uygulanmıyor; onun dışındaki kapılarda uygulanıyor. Ya bu uygulama bütün kapılarda yapılsın veya bu avantaj, öncelik tanınacaksa, Gürcistan'a yapılacak ihracata destek verilmek isteniyorsa, Sarp Gümrük Kapısında da bu yapılsın.

Şimdi, ben, size, bu konunun arkasındaki özel gerekçeyi söyleyeyim Sayın Bakanım. Burada ihracatı desteklemek değil, burada, Rize Limanından -Trabzon Limanı da demiyorum- Batum Limanına veya Poti Limanına yapılan ro-ro seferlerine destek vermek için bu işlem yapılmaktadır. Ro-ro gemisinin ortaklarının isimleri teker teker elimdedir. Bunun arkasında siyaset vardır. Açıkça söylüyorum: AKP'li ortaklardan çok büyük çoğunluğu oluşturulan bir ro-ro gemisidir, bunun ticarî kazancı için bu iş yapılmaktadır ve üzülerek, bir bakanın… Ki, siz, konuşmanızda, kalıcı olmayacak dediniz, bu uygulama; bunun zaten yanlış olduğunu siz de biliyorsunuz; ama, bir Bakan olarak bu sorunu çözemediniz; çünkü, sizden daha büyük bir gücü arkasına alan bu ihracatçılar veya bu ro-ro gemisi sahipleri -ben bunu da açıkça söylüyorum, Sayın Başbakanın desteğiyle- bu işlerine, yaklaşık üç yıla yakındır devam etmektedir. Ben, sizden, Artvin Milletvekili olarak, bölge insanının, taşımacılıktan geçimini sağlayan insanların haklarına sahip çıkmanızı, eğer, yasayı uygulayacaksanız bütün kapılarda uygulamanızı veya bir öncelik tanıyacaksanız, bu önceliği Sarp Kapısına da, hatta, Hopa Limanına da tanımanızı istiyorum.

O anlamda verilen cevap yeterli olmamıştır.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN - Teşekkür ederim Sayın Çorbacıoğlu.

Sayın Bakanım, milletvekili arkadaşlarımızın bu kısa açıklamalarını siz de dinlediniz. Şu anda ek açıklama yapmak isterseniz -ister kürsüde, ister mikrofonunuz açık, hangisini isterseniz- buyurun, açıklamalarınızı yapınız ve bu konuyu tamamlayalım.

Buyurun Sayın Bakan.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Milletvekilimiz Sayın Yaşar Tüzün üç hususa değindi. Birincisi, Pamukova kazası;ikincisi, kamyoncu esnafının 4925 sayılı Kanun çerçevesinde durumlarının ne olacağı; bir de, Eskişehir-Bilecik-İstanbul doğu-batı demiryoluna, Osmaneli-Mekece, Bursa-Bandırma hattının ilave edilmesi konusunda ne gibi çalışma yapıldığı hususları.

Pamukova kazasıyla ilgili… Kaza öncesi, ölümlü olmayan iki tane kaza yaşanmıştır, doğrudur ve bunun üzerine biz, üniversitelerden hocaları, uzmanları, 23 kişilik bir ekibi topladık ve bu hatta yapılan uygulamanın tekrar gözden geçirilmesi ve buna bir karar verilmesini istedik. Bunların tutanakları da var, 50 sayfadan fazla görüşme notları var; buna iki, bu konuda uzman milletvekilimiz, Ulaştırma Komisyonu Başkanı ve Erzurum milletvekilimiz de katıldılar ve o toplantı sonucunda, bu uygulamanın devam etmesi yönünde karar çıktı. Yani, duyarsız davranmadık, onu samimiyetle ifade etmek istiyorum.

Kamyoncularımız için… Burada soruları cevaplarken söyledim. 25 Şubat 2006 tarihinde Karayolu Taşıma Kanunu tamamen yürürlüğe girecek. Bu süre zarfında esnafımızın, kamyoncularımızın, diğer taşımacılıkla iştigal eden gerçek ve tüzelkişiliklerin muhakkak ve muhakkak kanundan doğan vecibelerini yerine getirmesi gerekiyor. Burada sıkıntısı olan sektör kamyoncularımızdır. Bunlarla ilgili, bugün yarın bir açıklama yapacağız. Çok ciddî rahatlatma getiriyoruz. Amacımız para toplamak değil, bir kez daha tekrar ediyorum, bu kanun çerçevesinde, orta ve uzun vadede arz-talep dengesini gözeten, başka ülkelerle rekabet edecek genç bir filoya sahip bir Türkiye karayolu taşıma sistemini oluşturmak.

Bu, üç ilkeye dayanıyor; malî yeterlilik, meslekî yeterlilik, meslekî saygınlık; bu kanunun amacı odur. Buradaki zorlukları, parasal zorlukları, elbette ki, biz, birinci öncelik olarak görmüyoruz, bunun tedbirini de -arkadaşlarım şu anda çalışmalarını yapıyor- bir iki gün içerisinde kamuoyuna duyuracağız; ama, 26 Şubat 2006 tarihi itibariyle, eğer, gerekli taşıma belgesini almamışsa, bu faaliyete devam edemeyecek. Burada bir uzatma yapmamız söz konusu değil, bunu ifade etmek istiyorum.

Osmaneli-Mekece, Bursa-Bandırma hattının tüm etütleri, projeleri, fizibilitesi yapılmıştır; hatta yap-işlet modeliyle yapılması için bir girişimde de bulunduk, belirli bir noktaya da geldik, sonra bu istekli firma vazgeçti; ama, bu konudaki arayışımız devam ediyor. Önemli bir yatırım, 500 000 000 doların üzerinde bir yatırım. Bu modelle, yap-işlet-devret modeliyle yapılması için çalışmaları sürdürüyoruz.

Sayın Ekmekcioğlu çok güzel ifade etti; hakikaten, bugün en ekonomik, en emniyetli taşıma yolu deniz taşımacılığıdır; zira, ne yol yapacaksınız, ne tünel açacaksınız. Cenabı Hakk'ın bahşettiği doğal asfalttır denizlerimiz. 8 400 kilometre kıyı şeridimiz var, 2 700 kilometre kara sınırımız var. Böyle de bakınca, denizlerimizden çok iyi istifade edemediğimiz bir gerçek; ama, bu, unutmayalım ki, bugünün konusu değil; bu, yılların ihmalidir. İşte, bu gidişe dur demek için bizim yaptığımız en önemli şey, iki tane uygulama; bir, yakıtı yüzde 65 ucuzlatmak, bir de liman ücretlerini yüzde 50 ucuzlatmak. Bu, yıllardır bize söylenen, eğer bunu yaparsanız, deniz taşımacılığı sahillerimiz arasında çok artacak şeklindeydi, biz de buna inanıyorduk ve bunu yaptık.

HÜSEYİN EKMEKCİOĞLU (Antalya) - Sayın Bakan, sorunu çözmediği ortada; onu anlatmaya çalışıyorum.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Tamam, oraya geleceğim. Yani, bunu yaptık. Bu, bir kere, temel bir şarttı.

Bundan sonra, bakıyoruz ne olmuş; 5 500 tane balıkçı motoru, koster, turizmle iştigal eden tekne kaydolmuş, bu yakıttan istifade etmiş, yılda 200 trilyon da bir destek sağlamışız; ama, onun sosyal faydası… Yaptıkları taşımalardan, balıkçılıktan, turizmden fazlasıyla geri dönmüş; ama, bizim amacımız bu değil. Bizim amacımız, bu 8 400 kilometrelik sahil şeridimizde, illerimiz arasında gemilerin düzenli sefer yapması. Bunun için çalışıyoruz, bunun için projeler hazırladık. Yatırımcılara sunmak üzere, çeşitli noktalar arasında seferlerin olabileceğini kabul ederek projeler hazırladık. Bu projeyi Antalya için de hazırladık. Hatta, bir müteşebbise, Antalya Belediyesiyle temas kurdurduk; fakat, bir türlü gerçekleşmedi. Bu yöndeki çalışmalarımız halen devam ediyor; ama, şunu takdir edersiniz ki, Bakanlığın, ne uçak alıp işletmek ne gemi alıp işletmek ne de TIR filosu kurarak taşıma yapmak gibi, artık, bir görevi yok; teşvik edecek, destek verecek ve onların önündeki engelleri kaldıracak. Bunları kaldırdık; ama, bu, zaman istiyor.

Neden girmiyorlar diye sorarsanız; ben, yaptığım araştırmalarda şunu gördüm: Deniz taşımacılığı, uluslararası alanda da çok gelişme gösterdi, 3 kat büyüdü, navlun fiyatları 3 kat arttı. Şu anda, denizcilerin, başını kaşıyacak vakti yok, işleri çok yoğun; uluslararası taşımalar, gemi inşaatı fevkalade gelişti, onun için bu alana dönüp bakmıyorlar, yeni girişimcilere ihtiyacımız var. Bunu da… Bölgesel olarak, milletvekillerimiz olarak, sizler de gayret edeceksiniz, biz de gayret edeceğiz, bu yeni girişimcileri bulacağız; milletimizin sırtını denize çevrilmekten, yüzünü denize çevirecek her türlü çalışmada, biz, sizlerin de desteğiyle, elimizden geleni yapacağız.

Çok önemli teşvikleri yaptık; yani, Türkiye'nin, bu zor şartlarında, denizde kullanılan akaryakıtı yüzde 65 indirmesi ne demek? 2 YTL mazot pompalarda. Denizde çalışana, bunu, biz, 65 kuruşa veriyoruz. Bundan daha büyük destek nasıl olur?

Ayrıca, bir şey daha yaptık biz; geçtiğimiz sene, evrensel hizmet yükümlülüğü diye bir kanun çıkardık; çünkü, Türk Telekom özelleşince, memleketin her köşesine hizmet gitmesi lazım. Halbuki, oralarda para kazanmıyor Türk Telekom; ama, hizmeti götürüyor. Özele geçince adam bunu yapar mı; yapmaz. Onun için böyle bir kanun çıkardık. Bu kanunda denizciliğe destek de var; ama, bu, çok sınırlı bir destek. Sadece denizyoluyla ulaşılması mümkün olan yere; yani, Bozcaada ve Gökçeada, buralara, biz, kamu olarak gemi alacağız, çalıştıracağız; ama, biz değil, oradaki belediyeler, valilikler çalıştıracak. Bunu yapabiliyoruz. Bunun dışında, hakikaten, bizim, Samsun-Trabzon arası, ne bileyim, Antalya-Alanya arası, Mersin-Gazipaşa arası veya bu bölgelerde bizatihi deniz taşımacılığı yapmamız söz konusu olamaz.

HÜSEYİN EKMEKCİOĞLU (Antalya) - Niçin?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Efendim, bunu merkezî idare yapamaz.

HÜSEYİN EKMEKCİOĞLU (Antalya) - Öteki taraflarda yapıyorsunuz; az önce beyan ettiniz.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Biz, şimdi, hiçbir yerde yapmıyoruz. Sadece Adalara; yani, Bozcaada ve Gökçeada… Çünkü, orada sürekli iskân yok. Orada insanları tutabilmek, kış şartlarında -hastası olur, işi olur- Çanakkale'ye, Tekirdağ'a gelebilmesini sağlamak için, biz, sadece gemiyi alacağız, geminin bedelini bu Evrensel Hizmet Fonundan karşılayacağız, vereceğiz, orada şimdi bir birlik kuruldu, o birlik bunu çalıştıracak.

HÜSEYİN EKMEKCİOĞLU (Antalya) - Sayın Bakanım, Antalya'da da bunu yapalım; turizme katkısı olur.

BAŞKAN - Sayın Bakanım, Sayın Ekmekcioğlu, karşılıklı konuşmayalım.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Şimdi, benzer talepler eğer Antalya bölgesinden gelirse biz onlara destek veririz. Bu desteği vereceğimizi de beyan ettik; ama, burada, takdir edersiniz, devletin, şimdi, elli yıl önce yaptığı bu göreve tekrar dönmesi söz konusu değil. Biz, bunların altyapısını hazırlıyoruz, onlara destek veriyoruz.

BAŞKAN - Sayın Bakanım, bir saniyenizi istirham edebilir miyim.

Çalışma süremiz dolmak üzere. Bir arkadaşın sorusunu da cevaplandıracaksanız, lütfen, kısaca açıklamalar yaparsanız.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Peki efendim, diğer bir konuya geçiyorum, Sayın Çorbacıoğlu'nun sorusu…

Sayın Çorbacıoğlu, bildiğiniz gibi, 2004 yılı sonuna kadar, biz, bu muafiyeti, yani, istiabı yüzde 25 aşmayı bütün kapılara getirdik. Buna Sarp Sınır Kapısı da dahil, Gürbulak da dahil, diğerleri de dahil, Rize de dahil, Trabzon da dahil. Ancak, yine burada ifade ettim, komşu ülkelerimiz Romanya, Bulgaristan, denizyoluyla yaptıkları bu taşımalarda, müsamaha gösteriyorlar, istiap haddini uygulamıyorlar. Aynı uygulamayı da biz limanlarımıza yaptık ki, oradaki taşımacılarımız burada kayba uğramasın, ihracatımız olumsuz etkilenmesin. Doğru, burada bir ayrıcalık uyguluyoruz; ama, bu uygulama karayolunda değil. Bunun özellikle altını çizmek istiyorum. Karayolu taşımacılığında, Trabzon'a, ister Samsun'dan gelsin ister Erzincan'dan gelsin, nereden gelirse gelsin, Sarp'a, Artvin-Hopa'ya nasıl gidiyorsa öyle gidiyor. Ancak, limanda, bunlar, aktarılıyor, yeniden yükleme yapılıyor ve gidiyor. Uygulama bu şekilde; yani, burada bir farklı uygulama yok.

YÜKSEL ÇORBACIOĞLU (Artvin) - Sayın Bakanım, ben, nasıl olduğunu kısaca söyleyeyim…

BAŞKAN - Sayın Çorbacıoğlu, lütfen, bu şekilde bir İçtüzük hükmü yok, Sayın Bakan açıklamasını tamamladıktan sonra Genel Kurul çalışmalarımızı tamamlayacağız; ayrıca, kendiniz Sayın Bakanla görüşebilirsiniz, konuyu izah eder.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Burada herhangi bir… Ben, bu konuda, size, daha detaylı bilgi de -hem yazılı hem sözlü olarak- toplantıdan sonra veririm; ama, şunu kabul etmemiz mümkün değildir: Kişilere göre, firmalara göre özel uygulama yapmak katiyen bizim düşüncemiz olamaz. Bizim tek düşüncemiz, ihracatçımız, girişimcimiz, taşımacımız başka ülkelerin arasında, başka taşımacılar arasında rekabetten yoksun hale gelmesinler, o tarafta ne varsa, biz de, onlara, onu sağlıyoruz. Nitekim, zaman zaman, şimdi güneydoğu ve doğudaki taşımalarda, biz, uluslararası belge mecburiyetini kaldırdık. Aksi halde, hiçbir araç orada taşıma yapamayacak; çünkü, hepsi yaşlı. Bunu yapacaksınız; siz devletsiniz. Nerede bir sıkıntı varsa, onu çözeceksiniz. Şimdi, oraya da, 2004 yılının sonuna kadar Sarp Kapısına bu toleransı göstermişiz, ondan niye bahsetmiyorsunuz?!.. Yani..

YÜKSEL ÇORBACIOĞLU (Artvin) - Sayın Bakanım, bütün kapılarda ayrıcalık var, yalnız Sarp'ta yok.

BAŞKAN - Sayın Bakanım, konuşmanızı tamamladıysanız…

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Teşekkür ediyorum. Ayrıca, bu konuda detaylı bilgi de arz edeceğim.

Sayın Akdemir, Tuzluca otomatik haberleşme konusuna bakacağım, notlarımı aldım, tekrar hatırlattığınız için teşekkür ediyorum.

Iğdır Havaalanı… Doğru, finansman modeli, ekonomik iyileşme olunca, bakacağız dedik. Yani, bu tip, başlayıp sonuçlandırılamayan, maalesef, çok havaalanımız var. Iğdır da bunlardan birisi. Bunları, biz, sırayla yapıyoruz.

Şimdi, Ağrı'yı planladık, Elazığ'ı planladık, Körfezi planladık; yani bütçe imkânlarımız belli, imkân ölçüsünde ya kamu kaynaklarından yapacağız ya da alternatif finans dediğimiz, nedir; birisi gelecek bize diyecek ki -siz birini getireceksiniz. Bir müteşebbisimiz… Biz de arayacağız, siz de arayacaksınız, getireceksiniz- ben burayı işletirim, eksiğini tamamlayayım; işletin, bana verin. Biz de ona gerekli yolcu garantisini de vereceğiz. O şekilde yapacağız.

Maalesef, kamu stokunda 4 500 tane proje var. Eğer bu projeleri yapmaya kalksak, bugünkü ödeneklerle 200 yılı geçiyor. Onun için, mecburuz, kaynakları idareli kullanmak zorundayız. Yoksa, hiçbir şey yapamayız. Sürekli bir avuç, bir tutam, bir tutam hepsine veririz, sonuçta hiçbir eser ortaya çıkmaz, paralar da boşuna gitmiş olur.

Ben, tekrar, Yüce Heyetinizi saygıyla selamlıyorum.

Teşekkür ederim. (AK Parti sıralarından alkışlar)

BAŞKAN- Teşekkür ederim Sayın Bakanım.

Saygıdeğer milletvekili arkadaşlarım, soru önergesi veren milletvekili arkadaşlarımıza bu açıklamalara fırsat verdiği için ve bu açıklamaları yapan Sayın Bakanımıza da huzurunuzda teşekkür ediyorum.

Yakın zamanda idrak edeceğimiz kurban bayramımızı ve içine girdiğimiz yeni yılınızı tebrik ediyor, sizler, milletimiz ve bütün insanlık için hayırlara vesile olmasını diliyor, hepinize saygılar sunuyorum.

Sözlü soru önergeleri ile diğer denetim konularını sırasıyla görüşmek için, 17 Ocak 2006 Salı günü saat 15.00'te toplanmak üzere, birleşimi kapatıyorum.

Hepinize hayırlı bayramlar diliyorum.

Kapanma saati: 18.59