



BİNALİ YILDIRIM TBMM GENEL KURUL KONUŞMALARI



22, 23, 24, 26 ve 27. Dönem

1. CİLT
22. Dönem



EGEMENLİK KAYITSIZ ŞARTSIZ MİLLETİNDİR





BİNALİ YILDIRIM TBMM GENEL KURUL KONUŞMALARI

1. CİLT
22. Dönem



EGEMENLİK KAYITSIZ ŞARTSIZ MİLLETİNDİR

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı Yayınları No: 10

BİNALİ YILDIRIM

TBMM GENEL KURUL KONUŞMALARI

Yayın Koordinatörü

Doğan AYTÖP
Tutanak Hizmetleri Başkanı

Yayın Kurulu

Musa KESKİN
Tutanak Hizmetleri Başkan Yardımcısı

Yunus ÖZDEMİR
Tutanak Hizmetleri Başkan Yardımcısı

Mahmut TOK
Müşavir

Arşiv Derleme

Sevda ŞAHİN
Şef

Orhan TAM

Baskı Koordinatörü

İlhami Giray ŞAHİN

Dizgi ve Kapak Tasarım

Ersan SANCAK

ISBN: 978-605-2089-10-1

Baskı

TBMM Basımevi - Mart 2019

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Türkiye Büyük Millet Meclisi Bakanlıklar - ANKARA 06543

Telefon : +90 (312) 420 68 15 - 16

Faks : +90 (312) 420 68 17

e-posta : tutanakidariburo@tbmm.gov.tr



**TBMM BAŞKANI
BİNALİ YILDIRIM'IN
22, 23, 24, 26 ve 27. DÖNEM
TBMM GENEL KURUL
KONUŞMALARI**



**1. CİLT
22. Dönem**



EGEMENLİK KAYITSIZ ŞARTSIZ MİLLETİNDİR



ÖN SÖZ

Millet ve devlet olarak, 23 Aralık 1876 tarihinde açılan Meclis-i Mebusan'dan Türkiye Büyük Millet Meclisi'ne uzanan 142 yıllık Meclis tecrübesine sahibiz.

Ülkemizin medeniyet yarışında en önde yer alması için çalışan Türkiye Büyük Millet Meclisi, millî iradenin tecelli ettiği yerdir. TBMM'nin en üst organı Genel Kurul'dur.

Genel Kurul, milletin gür sesinin hür bir şekilde yükseldiği yerdir. Genel Kurul'da konuşulan her söz, alınan her karar, kabul edilen her kanun milletimizin iradesini yansıtır.

Genel Kurul'da yapılan her konuşmanın, alınan her kararın, kabul edilen her kanunun en yakın tanığı tutanaklardır.

Tutanaklar tarihin sessiz tanıklarındır. Genel Kurul atmosferini objektif, tarafsız bir şekilde yansıtır.

Genel Kurul'da yapılan her konuşma, milletin işlerini takip etmekle vazifelendirilmiş kişilere aittir. Her temsilci eşit söz söyleme hakkına sahiptir.

Genel Kurul'da meydana gelen tartışmaların, ortaya çıkan ihtilafların en yakın tanığı tutanaklardır. Tutanaklar bir nevi Genel Kurulun raporu niteliği taşımaktadır. Tutanakta ne yazıyorsa doğrudur. Çünkü tutanaklar resmî evraktır ve bağlayıcı tarafı vardır.

Tutanak tutulması, Genel Kurul faaliyetlerinin zorunlu işlemlerindendir. Tutanak hizmeti olmadan Genel Kurul faaliyetleri başlamaz. Çünkü millet adına konuşulan her sözün, alınan her kararın, kabul edilen her kanunun millet adına tanığı tutanaklardır.

Yapılan bu çalışma da, şahsımın Genel Kurul çalışmalarını yansıtmaktadır. 14 Kasım 2002 tarihinde ettiğimiz yeminden itibaren, Bakan, Başbakan, Meclis Başkanı olarak günümüze kadar geçen süreçte Genel Kurul'da yaptığımız çalışmaları ihtiva etmektedir. Kişisel tarihimizin yanı sıra, ülkemiz tarihi açısından da kıymeti büyük bir çalışmadır.

Meclis külliyatını zenginleştiren böylesine güzel bir çalışmada emeği geçen Tutanak Hizmetleri Başkanlığı ve personeline teşekkür ediyorum.

Binali YILDIRIM

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanı



ÖZ GEÇMİŞ

Binali Yıldırım, 20 Aralık 1955 tarihinde Erzincan Refahiye’de dünyaya geldi. İstanbul Teknik Üniversitesi Gemi İnşa ve Deniz Bilimleri Fakültesi’nden mezun oldu ve aynı bölümde yüksek lisans yaptı. İstanbul Teknik Üniversitesi Gemi İnşa ve Deniz Bilimleri Fakültesi’nde asistan ve araştırma görevlisi olarak çalıştı.

1978-1993 yılları arasında Türkiye Gemi Sanayi Genel Müdürlüğü ve Camialtı Tersanesi’nde çeşitli kademelerde yöneticilik yaptı.

1990-1991 yılları arasında İsveç’te bulunan Uluslararası Denizcilik Örgütü’ne (IMO) bağlı Dünya Denizcilik Üniversitesinde (WMU) Denizde Can ve Mal Güvenliği Yönetimi konusunda ihtisas eğitimi aldı.

1994-2000 yılları arasında İstanbul Büyükşehir Belediyesi İstanbul Deniz Otobüsleri İşletmeleri’nde (İDO) Genel Müdürlük görevi yaptı.

1999 yılında deniz toplu taşımacılığı ve turizme katkılarından dolayı uluslararası “Skal Kulübü” tarafından verilen kalite ödülüne layık görüldü.

3 Kasım 2002 genel seçiminde AK Parti İstanbul Milletvekili olarak parlamentoya girerek, 58. ve 59. AK Parti hükümetlerinde Ulaştırma Bakanı olarak görev aldı.

22 Temmuz 2007 genel seçiminde AK Parti Erzincan milletvekili seçildi ve 60. AK Parti hükümetinde Ulaştırma Bakanı olarak kabinedeki görevine devam etti.

12 Haziran 2011 genel seçiminde AK Parti İzmir milletvekili seçildi ve 61. AK Parti hükümetinde Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı olarak kabinedeki görevini sürdürdü.

1 Kasım 2015’deki genel seçimlerde tekrar AK Parti İzmir Milletvekili seçildi ve 64. Hükümet’te yeniden Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı olarak yer aldı. 22 Mayıs 2016’da yapılan olağanüstü kongrede AK Parti Genel Başkanı seçildi. Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan tarafından 65. Hükümeti kurmakla görevlendirildi ve Başbakanlık görevini üstlendi.

24 Haziran 2018 genel seçimlerinde AK Parti İzmir milletvekili seçildi. Seçimlerin ardından hayata geçen Cumhurbaşkanlığı Hükümet Sistemi ile birlikte Başbakanlığın yürürlükten kaldırılmasıyla Binali Yıldırım, Türkiye Cumhuriyeti’nin Son Başbakanı oldu.

12 Temmuz 2018 tarihinde 28. Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanı seçilen Binali Yıldırım, Cumhurbaşkanlığı Hükümet Sistemi’nde ilk Meclis Başkanı olarak görevini sürdürmektedir.

Devletin bekası, ülkenin ve milletin bölünmez bütünlüğü, toplumun huzuru, birlik ve beraberliğine yönelik üstün başarılarından dolayı 13 Temmuz 2018 tarihinde Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan tarafından kendilerine Devlet Şeref Madalyası tevdi edilmiştir.

Evli ve 3 çocuk babası olan Binali Yıldırım, İngilizce ve Fransızca bilmektedir.

İÇİNDEKİLER

1. CİLT

22. DÖNEM

(4 KASIM 2002 - 23 TEMMUZ 2007)

ÖN SÖZ V

ÖZ GEÇMİŞ.....VII

BÖLÜM I

ANT İÇME

Milletvekillerinin Ant İçmesi.....5

BÖLÜM II

GÜNDEM DIŞI KONUŞMALAR

Ardahan Milletvekili Ensar Öğüt'ün, Posof - Türközü Gümrük Kapısının Sınır Ticaretine Kapatılmasının Bölge Ekonomisinde Yaratacağı Olumsuz Etkilere ve Alınması Gereken Tedbirlere İlişkin Gündem dışı Konuşması Dolayısıyla.....9

Samsun Milletvekili Mehmet Kurt'un, 1 Temmuz Kabotaj Bayramına İlişkin Gündem Dışı Konuşması Dolayısıyla.....13

Mersin Milletvekili Hüseyin Özcan'ın, Mersin Limanının Yapısal Sorunlarına ve Alınması Gereken Tedbirlere İlişkin Gündem dışı Konuşması Dolayısıyla.....17

Çorum Milletvekili Murat Yıldırım'ın, Çorum'un Demiryolu ve Havaalanı Problemlerine ve Alınması Gereken Önlemlere İlişkin Gündem dışı Konuşması Dolayısıyla.....25

Bursa Milletvekili Kemal Demirel'in, Demiryolu Taşımacılığı ile Bursa- Bilecik-Bandırma Demiryolu Hattının Açılmasının Önemine İlişkin Gündem dışı Konuşması Dolayısıyla27

Hakkâri Milletvekili Mustafa Zeydan'ın, Hakkâri'de Meydana Gelen Deprem Sonrasında Yaşanan Sıkıntılara ve Bu Konuda Alınması Gereken Tedbirlere İlişkin Gündem dışı Konuşması Dolayısıyla.....29

Erzurum Milletvekili Mustafa Ilıcalı'nın, Tamamlanmış Bulunan Ulaştırma Anaplanı Stratejisi Çalışmalarına, Taşımacılığın Ekonomideki İtici Gücüne, Ulaştırmada Karşılaşılan Sorunlara ve Bu Konuda Alınması Gereken Tedbirlere İlişkin Gündem dışı Konuşması Dolayısıyla.....31

Bayburt Milletvekili Ülkü Gökalp Güney'in, İnternet Üzerinden İşlenen Suçların Önlenmesinde ve Gençlerimizin Zararlı Sitelerden Korunmasında İnternet Kafelerin Denetlenmesinin Önemine İlişkin Gündem Dışı Konuşması Dolayısıyla.....	37
--	----

BÖLÜM III

AÇIKLAMALAR

Niğde Milletvekili Orhan Eraslan'ın, Konuşmasında, Bakanlığıyla İlgili Yanlış Anlaşılmalara Meydan Verebilecek Bazı İfadeleri Nedeniyle.....	45
--	----

BÖLÜM IV

MECLİS SORUŞTURMASI ÖNERGELERİ ÜZERİNDE KONUŞMALAR

İzmir Milletvekili Oğuz Oyan ve 76 Milletvekilinin, Oğlu ve Kızının Sahibi Olduğu Denizcilik Şirketi ile Ticarî İlişkileri Bulunan ve Daha Önce Görev Yaptığı Bir Denizcilik Şirketine Ayrıcalıklar ve Kolaylıklar Sağlayarak Görevini Kötüye Kullandığı ve Bu Eylemlerinin Türk Ceza Kanununun 240. Maddesine Uyduğu İddiasıyla, Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım Hakkında Meclis Soruşturması Açılmasına İlişkin Önergeleri Münasebetiyle.....	49
--	----

BÖLÜM V

MECLİS SORUŞTURMASI ÖNERGELERİ ÜZERİNDE KONUŞMALAR

İstanbul Milletvekili Onur Öymen ve 22 Milletvekilinin, Bazı Havaalanlarında Aletli İniş Sistemi (ILS) Bulunmamasının Kazalara Yol Açtığı İddialarının Araştırılarak Alınması Gereken Önlemlerin Belirlenmesi ve Diyarbakır Milletvekili Muhsin Koçyiğit ve 24 Milletvekilinin, Diyarbakır'da Meydana Gelen Uçakkazasıyla İlgili İddiaların Araştırılarak Alınması Gereken Önlemlerin Belirlenmesi Amacıyla Meclis Araştırması Açılmasına İlişkin Önergeleri Münasebetiyle.....	65
---	----

BÖLÜM VI

GENSORU ÖNERGELERİ ÜZERİNDE KONUŞMALAR

Cumhuriyet Halk Partisi Grup Başkanı ve Antalya Milletvekili Deniz Baykal ve 32 Milletvekilinin, 22 Temmuz 2004 Tarihinde Pamukova'da Meydana Gelen ve 38 Yurttaşımızın Yaşamlarını Yitirmesiyle Sonuçlanan Kazaya Neden Olan Hızlandırılmış Tren Olarak Adlandırılan Uygulamayı Mevcut Altyapı Eksiklikleri Tamamlanmadan Başlattığı İddiasıyla Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım Hakkında Gensoru Önergesi Münasebetiyle.....	73
--	----

BÖLÜM VII**KANUN TASARI VE TEKLİFLERİ ÜZERİNDE KONUŞMALAR**

Ticaret Gemilerinde Çalışan Kaptanlar ve Gemi Zabitlerinin Mesleki Yeterliliklerinin Asgari İcaplarına İlişkin 53 Sayılı Sözleşmenin Onaylanmasının Uygun Bulunduğu Hakkında Kanun Tasarısı Münasebetiyle.....	91
Karayolu Taşıma Kanunu Tasarısı Münasebetiyle.....	93
Telgraf ve Telefon Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifi Münasebetiyle.....	95
Türk Ticaret Kanununun Bazı Maddelerinin Değiştirilmesi Hakkında Kanun Tasarısı Münasebetiyle.....	97
Çeşitli Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı Münasebetiyle.....	101
Çeşitli Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı Münasebetiyle.....	109
Çeşitli Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı Münasebetiyle.....	113
Çeşitli Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı Münasebetiyle.....	115
Çeşitli Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı Münasebetiyle.....	117
Çeşitli Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı Münasebetiyle.....	121
Çeşitli Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı Münasebetiyle.....	123
Çeşitli Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı Münasebetiyle.....	125
Çeşitli Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı Münasebetiyle.....	127
Çeşitli Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı Münasebetiyle.....	129
Devlet Memurları Kanunu ve Türkiye Cumhuriyeti Emekli Sandığı Kanunu ile Diğer Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı Münasebetiyle.....	131
Devlet Memurları Kanunu ve Türkiye Cumhuriyeti Emekli Sandığı Kanunu ile Diğer Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı Münasebetiyle.....	133

Tarım Kredi Kooperatifleri ve Birlikleri Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı ve Tarım Kredi Kooperatifleri ve Birlikleri Kanununda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun Hükmünde Kararname Münasebetiyle.....	135
23.3.2005 Tarihli ve 5319 Sayılı Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun ve Cumhurbaşkanınca Bir Daha Görüşülmek Üzere Geri Gönderme Tezkeresi Münasebetiyle.....	139
Evrensel Hizmetin Sağlanması ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun Tasarısı Münasebetiyle.....	143
Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Tasarısı Münasebetiyle.....	145
Türkiye Cumhuriyeti Kültür ve Turizm Bakanlığı ile İspanya Krallığı Turizm ve Ticaret Devlet Sekreterliği Arasında Turizm Alanında İşbirliği Mutabakat Zaptının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı Münasebetiyle.....	147
24.6.2005 Tarihli ve 5372 Sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun ve Cumhurbaşkanınca Bir Daha Görüşülmek Üzere Geri Gönderme Tezkeresi Münasebetiyle.....	149
Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanunda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun Teklifi Münasebetiyle.....	151
406 Sayılı Telgraf ve Telefon Kanununda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun Teklifi Münasebetiyle.....	155
406 Sayılı Telgraf ve Telefon Kanununda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun Teklifi Münasebetiyle.....	163
406 Sayılı Telgraf ve Telefon Kanununda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun Teklifi Münasebetiyle.....	165
406 Sayılı Telgraf ve Telefon Kanununda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun Teklifi Münasebetiyle.....	171
406 Sayılı Telgraf ve Telefon Kanununda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun Teklifi Münasebetiyle.....	175
Karayolları Trafik Kanununda Değişiklik Yapılmasına İlişkin Kanun Teklifi Münasebetiyle.....	177
Karayolları Trafik Kanununda Değişiklik Yapılmasına İlişkin Kanun Teklifi Münasebetiyle.....	183
Karayolları Trafik Kanununda Değişiklik Yapılmasına İlişkin Kanun Teklifi Münasebetiyle.....	185
Karayolları Trafik Kanununda Değişiklik Yapılmasına İlişkin Kanun Teklifi Münasebetiyle.....	187

Karayolları Trafik Kanununda Değişiklik Yapılmasına İlişkin Kanun Teklifi Münasebetiyle.....	191
Karayolları Trafik Kanununda Değişiklik Yapılmasına İlişkin Kanun Teklifi Münasebetiyle.....	193
Karayolları Trafik Kanununda Değişiklik Yapılmasına İlişkin Kanun Teklifi Münasebetiyle.....	195
Karayolları Trafik Kanununda Değişiklik Yapılmasına İlişkin Kanun Teklifi Münasebetiyle.....	197
Karayolları Trafik Kanununda Değişiklik Yapılmasına İlişkin Kanun Teklifi Münasebetiyle.....	199
Karayolları Trafik Kanununda Değişiklik Yapılmasına İlişkin Kanun Teklifi Münasebetiyle.....	201
Kamu Denetçiliği Kurumu Kanunu Tasarısı Münasebetiyle.....	203
Bütçe Kanunlarında Yer Alan Bazı Hükümlerin İlgili Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelere Eklenmesi ve Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı Münasebetiyle.....	205
Türkiye Cumhuriyeti ile Mısır Arap Cumhuriyeti Arasında Bir Serbest Ticaret Alanı Tesis Eden Anlaşmanın Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı Münasebetiyle.....	207
Elektronik Ortamda İşlenen Suçların Önlenmesi ile 2559 ve 2937 Sayılı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı Münasebetiyle.....	209

BÖLÜM VIII

BÜTÇE KANUNU TASARISI ÜZERİNDE KONUŞMALAR

2004 Malî Yılı Genel ve Katma Bütçeli İdareler Bütçe Kanunu Tasarıları ile 2002 Malî Yılı Genel ve Katma Bütçeli İdareler ve Kuruluşlar Kesinhesap Kanunu Tasarıları Münasebetiyle.....	213
2004 Malî Yılı Genel ve Katma Bütçeli İdareler Bütçe Kanunu Tasarıları ile 2002 Malî Yılı Genel ve Katma Bütçeli İdareler ve Kuruluşlar Kesinhesap Kanunu Tasarıları Münasebetiyle.....	221
2004 Malî Yılı Genel ve Katma Bütçeli İdareler Bütçe Kanunu Tasarıları ile 2002 Malî Yılı Genel ve Katma Bütçeli İdareler ve Kuruluşlar Kesinhesap Kanunu Tasarıları Münasebetiyle.....	223
2005 Malî Yılı Genel ve Katma Bütçeli İdareler Bütçe Kanunu Tasarıları ile 2003 Malî Yılı Genel ve Katma Bütçeli İdareler ve Kuruluşlar Kesinhesap Kanunu Tasarıları Münasebetiyle.....	225

2005 Malî Yılı Genel ve Katma Bütçeli İdareler Bütçe Kanunu Tasarıları ile 2003 Malî Yılı Genel ve Katma Bütçeli İdareler ve Kuruluşlar Kesinhesap Kanunu Tasarıları Münasebetiyle.....	237
2006 Yılı Merkezî Yönetim Bütçe Kanunu Tasarısı ile 2004 Malî Yılı Genel ve Katma Bütçeli Daireler ve İdareler Kesinhesap Kanunu Tasarıları Münasebetiyle.....	241
2006 Yılı Merkezî Yönetim Bütçe Kanunu Tasarısı ile 2004 Malî Yılı Genel ve Katma Bütçeli Daireler ve İdareler Kesinhesap Kanunu Tasarıları Münasebetiyle.....	257
2006 Yılı Merkezî Yönetim Bütçe Kanunu Tasarısı ile 2004 Malî Yılı Genel ve Katma Bütçeli Daireler ve İdareler Kesinhesap Kanunu Tasarıları Münasebetiyle.....	259
2006 Yılı Merkezî Yönetim Bütçe Kanunu Tasarısı ile 2004 Malî Yılı Genel ve Katma Bütçeli Daireler ve İdareler Kesinhesap Kanunu Tasarıları Münasebetiyle.....	261
2006 Yılı Merkezî Yönetim Bütçe Kanunu Tasarısı ile 2004 Malî Yılı Genel ve Katma Bütçeli Daireler ve İdareler Kesinhesap Kanunu Tasarıları Münasebetiyle.....	263
2006 Yılı Merkezî Yönetim Bütçe Kanunu Tasarısı ile 2004 Malî Yılı Genel ve Katma Bütçeli Daireler ve İdareler Kesinhesap Kanunu Tasarıları Münasebetiyle.....	265
2006 Yılı Merkezî Yönetim Bütçe Kanunu Tasarısı ile 2004 Malî Yılı Genel ve Katma Bütçeli Daireler ve İdareler Kesinhesap Kanunu Tasarıları Münasebetiyle.....	267
2006 Yılı Merkezî Yönetim Bütçe Kanunu Tasarısı ile 2004 Malî Yılı Genel ve Katma Bütçeli Daireler ve İdareler Kesinhesap Kanunu Tasarıları Münasebetiyle.....	269
2006 Yılı Merkezî Yönetim Bütçe Kanunu Tasarısı ile 2004 Malî Yılı Genel ve Katma Bütçeli Daireler ve İdareler Kesinhesap Kanunu Tasarıları Münasebetiyle.....	271
2006 Yılı Merkezî Yönetim Bütçe Kanunu Tasarısı ile 2004 Malî Yılı Genel ve Katma Bütçeli Daireler ve İdareler Kesinhesap Kanunu Tasarıları Münasebetiyle.....	273
2006 Yılı Merkezî Yönetim Bütçe Kanunu Tasarısı ile 2004 Malî Yılı Genel ve Katma Bütçeli Daireler ve İdareler Kesinhesap Kanunu Tasarıları Münasebetiyle.....	275
2006 Yılı Merkezî Yönetim Bütçe Kanunu Tasarısı ile 2004 Malî Yılı Genel ve Katma Bütçeli Daireler ve İdareler Kesinhesap Kanunu Tasarıları Münasebetiyle.....	279

2006 Yılı Merkezî Yönetim Bütçe Kanunu Tasarısı ile 2004 Malî Yılı Genel ve Katma Bütçeli Daireler ve İdareler Kesinhesap Kanunu Tasarıları Münasebetiyle.....	281
2006 Yılı Merkezî Yönetim Bütçe Kanunu Tasarısı ile 2004 Malî Yılı Genel ve Katma Bütçeli Daireler ve İdareler Kesinhesap Kanunu Tasarıları Münasebetiyle.....	283
2007 Yılı Merkezî Yönetim Bütçe Kanunu Tasarısı ile 2005 Malî Yılı Genel ve Katma Bütçeye Dahil Daireler ve İdareler Kesinhesap Kanunu Tasarıları Münasebetiyle.....	285
2007 Yılı Merkezî Yönetim Bütçe Kanunu Tasarısı ile 2005 Malî Yılı Genel ve Katma Bütçeye Dahil Daireler ve İdareler Kesinhesap Kanunu Tasarıları Münasebetiyle.....	301

BÖLÜM IX

SÖZLÜ SORU ÖNERGELERİ ÜZERİNDE KONUŞMALAR

Adana Milletvekili Atilla Başoğlu'nun, Kültür Bakanından Sözlü Soru Önergesini Cevaplandırması Münasebetiyle	307
Diyarbakır Milletvekili Muhsin Koçyiğit'in, Malatya Milletvekili Ferit Mevlüt Aslanoğlu'nun, Çorum Milletvekili Feridun Ayvazoğlu'nun ve Kocaeli Milletvekili Mehmet Sefa Sirmen'in Sözlü Soru Önergelerini Cevaplandırması Münasebetiyle	309
Diyarbakır Milletvekili Muhsin Koçyiğit'in, Malatya Milletvekili Ferit Mevlüt Aslanoğlu'nun, Çorum Milletvekili Feridun Ayvazoğlu'nun ve Kocaeli Milletvekili Mehmet Sefa Sirmen'in Sözlü Soru Önergelerini Cevaplandırması Münasebetiyle	315
Adana Milletvekili Kemal Sağ'ın, Sözlü Soru Önergesini Cevaplandırması Münasebetiyle	317
Sinop Milletvekili Engin Altay'ın, Bayındırlık ve İskân Bakanından Sözlü Soru Önergesini Cevaplandırması Münasebetiyle	321
Muğla Milletvekili Ali Arslan'ın, Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanından Sözlü Soru Önergesini Cevaplandırması Münasebetiyle	323
Niğde Milletvekili Orhan Eraslan'ın, Sözlü Soru Önergesini Cevaplandırması Münasebetiyle	325
Niğde Milletvekili Orhan Eraslan'ın, Kars Milletvekili Selami Yiğit'in ve İzmir Milletvekili Vezir Akdemir'in Sözlü Soru Önergelerini Cevaplandırması Münasebetiyle	327
Adıyaman Milletvekili Mahmut Göksu'nun, Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanından Sözlü Soru Önergesini Cevaplandırması Münasebetiyle	333

Antalya Milletvekili Feridun Fikret Baloğlu'nun, İstanbul Milletvekili Berhan Şimşek'in, Malatya Milletvekili Muharrem Kılıç'ın, Mersin Milletvekili Ersoy Bulut'un, Antalya Milletvekili Osman Özcan'ın, Muğla Milletvekili Fahrettin Üstün'ün, Çorum Milletvekili Feridun Ayvazoğlu'nun, Niğde Milletvekili Orhan Eraslan'ın, Antalya Milletvekili Feridun Fikret Baloğlu'nun, Muğla Milletvekili Ali Arslan'ın, Manisa Milletvekili Ufuk Özkan'ın, Denizli Milletvekili Ümmet Kandoğan'ın, Iğdır Milletvekili Dursun Akdemir'in, Ankara Milletvekili Yakup Kepenek'in, Balıkesir Milletvekili Sedat Pekel'in, Malatya Milletvekili Ferit Mevlüt Aslanoglu'nun, Iğdır Milletvekili Dursun Akdemir'in, Bilecik Milletvekili Yaşar Tüzün'ün, Balıkesir Milletvekili Sedat Pekel'in, Balıkesir Milletvekili Ali Kemal Deveciler'in, Bursa Milletvekili Mehmet Küçüktaşık'ın, İzmir Milletvekili Vezir Akdemir'in, Balıkesir Milletvekili Sedat Pekel'in, Artvin Milletvekili Yüksel Çorbacioğlu'nun, Balıkesir Milletvekili Sedat Pekel'in, Iğdır Milletvekili Dursun Akdemir'in, Antalya Milletvekili Hüseyin Ekmekcioğlu'nun, Ağrı Milletvekili Naci Aslan'ın, Eskişehir Milletvekili Mehmet Vedat Yücesan'ın, Denizli Milletvekili Ümmet Kandoğan'ın, Balıkesir Milletvekili Ali Kemal Deveciler'in, Antalya Milletvekili Feridun Fikret Baloğlu'nun, İstanbul Milletvekili Onur Öymen'in, Sözlü Soru Önergelerini Cevaplandırması Münasebetiyle..... 335

Antalya Milletvekili Feridun Fikret Baloğlu'nun, İstanbul Milletvekili Berhan Şimşek'in, Malatya Milletvekili Muharrem Kılıç'ın, Mersin Milletvekili Ersoy Bulut'un, Antalya Milletvekili Osman Özcan'ın, Muğla Milletvekili Fahrettin Üstün'ün, Çorum Milletvekili Feridun Ayvazoğlu'nun, Niğde Milletvekili Orhan Eraslan'ın, Antalya Milletvekili Feridun Fikret Baloğlu'nun, Muğla Milletvekili Ali Arslan'ın, Manisa Milletvekili Ufuk Özkan'ın, Denizli Milletvekili Ümmet Kandoğan'ın, Iğdır Milletvekili Dursun Akdemir'in, Ankara Milletvekili Yakup Kepenek'in, Balıkesir Milletvekili Sedat Pekel'in, Malatya Milletvekili Ferit Mevlüt Aslanoglu'nun, Iğdır Milletvekili Dursun Akdemir'in, Bilecik Milletvekili Yaşar Tüzün'ün, Balıkesir Milletvekili Sedat Pekel'in, Balıkesir Milletvekili Ali Kemal Deveciler'in, Bursa Milletvekili Mehmet Küçüktaşık'ın, İzmir Milletvekili Vezir Akdemir'in, Balıkesir Milletvekili Sedat Pekel'in, Artvin Milletvekili Yüksel Çorbacioğlu'nun, Balıkesir Milletvekili Sedat Pekel'in, Iğdır Milletvekili Dursun Akdemir'in, Antalya Milletvekili Hüseyin Ekmekcioğlu'nun, Ağrı Milletvekili Naci Aslan'ın, Eskişehir Milletvekili Mehmet Vedat Yücesan'ın, Denizli Milletvekili Ümmet Kandoğan'ın, Balıkesir Milletvekili Ali Kemal Deveciler'in, Antalya Milletvekili Feridun Fikret Baloğlu'nun, İstanbul Milletvekili Onur Öymen'in, Sözlü Soru Önergelerini Cevaplandırması Münasebetiyle..... 367

BÖLÜM X

SATAŞMALARA İLİŞKİN KONUŞMALAR

Isparta Milletvekili Erkan Mumcu'nun, Şahsına Sataşması Nedeniyle.....	375
Isparta Milletvekili Erkan Mumcu'nun Hükümete Sataşması Nedeniyle.....	379

2. CİLT

23. DÖNEM

(23 TEMMUZ 2007 - 13 HAZİRAN 2011)

ÖN SÖZ V

ÖZ GEÇMİŞ VII

BÖLÜM I

GÜNDEM DIŞI KONUŞMALAR

Karaman Milletvekili Mevlüt Akgün'ün, Son Günlerde Meydana Gelen Dinleme İddialarının Teknik Yönüne İlişkin Gündem Dışı Konuşması Dolayısıyla.....5

Balıkesir Milletvekili Ergün Aydoğan'ın, Balıkesir İlinin Ulaşım Sorunlarına ve Konya Milletvekili Mustafa Kalaycı'nın, Konya Ovası'ndaki Kuraklık Sorununa ve Konya Ovası Sulama Projesi Eylem Planı Hazırlanmasına İlişkin Gündem Dışı Konuşmaları Dolayısıyla 11

İstanbul Milletvekili Çetin Soysal'ın, İstanbul İlinin Ulaşım ve Trafik Sorunlarına İlişkin Gündem Dışı Konuşması Dolayısıyla..... 17

Mersin Milletvekili Mehmet Şandır'ın, Türk Telekom'da Devam Eden Greve İlişkin Gündem Dışı Konuşması Dolayısıyla 23

Hatay Milletvekili Fuat Çay'ın, Bir Kısım Motorlu Karayolu Taşıtlarının Piyasadan Çekilmesine İlişkin Tebliğ Uygulamalarından Kaynaklanan Olumsuzluklar ile Nakliye ve Şoför Esnafının Sorunlarına İlişkin Gündem Dışı Konuşması Dolayısıyla..... 27

Adana Milletvekili Yılmaz Tankut'un, İnternet Haftası'na İlişkin Gündem Dışı Konuşması Dolayısıyla 33

Gaziantep Milletvekili Akif Ekici'nin, Yasa Dışı Dinleme Olaylarına İlişkin Gündem Dışı Konuşması Dolayısıyla 39

Ankara Milletvekili Nesrin Baytok'un, Ankara'nın Ulaşım Sorunlarına İlişkin Gündem Dışı Konuşması Dolayısıyla 47

Muğla Milletvekili Gürol Ergin'in, Balıkçıların Yaşadıkları Sorunlara İlişkin Gündem Dışı Konuşması Dolayısıyla 51

Kocaeli Milletvekili Azize Sibel Gönül'ün, Bölünmüş Kara Yollarının Durumuna İlişkin Gündem Dışı Konuşması Dolayısıyla.....57

Antalya Milletvekili Hüseyin Yıldız'ın, Antalya Gazipaşa Havalimanı'na İlişkin Gündem Dışı Konuşması Dolayısıyla 63

Malatya Milletvekili Ferit Mevlüt Aslanoğlu'nun, Küçük Esnaf ve Sanayicinin Vergi ve Sigorta Borçlarının Yeniden Yapılandırılmasına İlişkin Gündem Dışı Konuşması Dolayısıyla.....	69
Ankara Milletvekili Mehmet Emrehan Halıcı'nın, Özgür İnternet Kullanımına İlişkin Gündem Dışı Konuşması Dolayısıyla.....	71

BÖLÜM II

AÇIKLAMALAR

Artvin Milletvekili Metin Arıfağaoğlu'nun, Artvin İlinin Ulaşım Sorunları ve Kar Nedeniyle Kapalı Bulunan Köy Yollarına İlişkin Gündem Dışı Konuşması ile Muş Milletvekili Sırrı Sakık, Yalova Milletvekili Muharrem İnce ve Malatya Milletvekili Ferit Mevlüt Aslanoğlu'nun, Yoğun Kar Yağışından Dolayı Yurdun Çeşitli Yerlerinde Kapalı Bulunan Yollar Nedeniyle Açıklamaları Münasebetiyle.....	79
Sivas Milletvekili Malik Ecder Özdemir'in Açıklamasında, Demir Yollarının Bazı Hatlarının Kapatılmasıyla İlgili Sorduğu Soruya İlişkin.....	83
İzmir Milletvekili Oktay Vural'ın Beyanı Üzerine, Gazipaşa'da Toplu Projeler Arasında Eksik İşlerin Tamamlanması Olarak Bir Yatırım Yapıldığına İlişkin.....	85
Diyarbakır Milletvekili Akın Birdal'ın, Elektronik Karıştırıcı ya da İşaret Karıştırıcı Olarak Bilinen Jammer Aygıtının Türkiye'deki Kullanım Alanlarına ve Teminine, Muş Milletvekili Sırrı Sakık'ın, Yurt Dışına Çıkışlarda Alınan 15 TL'lik Harca ve Devlet Demiryollarında Çalışan Geçici İşçilerin Kendi Bölgelerinde Çalıştırılmasının Daha Uygun Olacağına ve Malatya Milletvekili Ferit Mevlüt Aslanoğlu'nun, Anayasa Görüşmelerinde Genel Kurulda Çalışan Cep Telefonlarının Anayasa Görüşmeleri Bittikten Sonra Çalışmamasına İlişkin Açıklamaları Münasebetiyle.....	87

BÖLÜM III

MECLİS ARAŞTIRMASI ÖNERGELERİ ÜZERİNDE KONUŞMALAR

Gemi İnşa Sanayisindeki İş Güvenliği ve Çalışma Şartları Sorunlarının Araştırılarak Alınması Gereken Önlemlerin Belirlenmesi Amacıyla Bir Meclis Araştırması Açılmasına İlişkin Önergelerin Ön Görüşmeleri Münasebetiyle.....	91
Sivas Milletvekili ve Büyük Birlik Partisi Genel Başkanı Muhsin Yazıcıoğlu ve 5 Kişinin Hayatını Kaybettiği Helikopter Kazası ve Kurtarma Çalışmalarının Tüm Yönleriyle Araştırılarak Benzer Durumların Yaşanmaması İçin Alınması Gereken Önlemlerin Belirlenmesi Amacıyla Bir Meclis Araştırması Açılmasına İlişkin Önergelerin Ön Görüşmeleri Münasebetiyle.....	97

(10/333, 334, 335) Esas Numaralı Meclis Araştırması Komisyonu Başkanlığının, İç Tüzük'te Belirtilen Dört Aylık Sürede Komisyonun Çalışmalarını Tamamlayamadığına, Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu Raporu'nun, Komisyonun Görev Süresinin Dolmasından Sonra Gelmesi Nedeniyle Gerekli İnceleme ve Müzakerelerin Yapılamadığına; Bu Nedenle, Çalışmaların Tamamlanabilmesi İçin, Yeni Bir Meclis Araştırması Komisyonu Kurulmasına İlişkin Tezkeresi Münasebetiyle.....103

BÖLÜM IV

GENSORU ÖNERGELERİ ÜZERİNDE KONUŞMALAR

Cumhuriyet Halk Partisi Grubu Adına Grup Başkanvekilleri İstanbul Milletvekili Kemal Kılıçdaroğlu, Ankara Milletvekili Hakkı Suha Okay ve İzmir Milletvekili K. Kemal Anadol'un, 9 Ocak 2007 Tarihinde Bağdat'ta Düşen ve Türk İşçilerinin Yaşamlarını Yitirmesiyle Sonuçlanan Kazaya Neden Olan Yabancı Bir Şirkete Ait Uçağın Gerekli Güvenlik Önlemleri Almamasına ve Yeterli Mali Mesuliyet Sigortası Sağlamamasına Rağmen Uçuşuna İzin Veren Sorumluları Himaye Ederek Sağlıklı Soruşturma Yürütülmesine Engel Olduğu İddiasıyla Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım Hakkında Gensoru Açılmasına İlişkin Önergesi Münasebetiyle.....107

BÖLÜM V

KANUN TASARI VE TEKLİFLERİ ÜZERİNDE KONUŞMALAR

Tütün, Tütün Mamulleri, Tuz ve Alkol İşletmeleri Genel Müdürlüğünün Yeniden Yapılandırılması ile Tütün ve Tütün Mamullerinin Üretimine, İç ve Dış Alım ve Satımına, 4046 Sayılı Kanunda ve 233 Sayılı Kanun Hükmünde Kararnamede Değişiklik Yapılmasına Dair Kanunda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun Tasarı ve Teklifleri Münasebetiyle.....121

Tütün, Tütün Mamulleri, Tuz ve Alkol İşletmeleri Genel Müdürlüğünün Yeniden Yapılandırılması ile Tütün ve Tütün Mamullerinin Üretimine, İç ve Dış Alım ve Satımına, 4046 Sayılı Kanunda ve 233 Sayılı Kanun Hükmünde Kararnamede Değişiklik Yapılmasına Dair Kanunda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun Tasarı ve Teklifleri Münasebetiyle.....123

Tütün, Tütün Mamulleri, Tuz ve Alkol İşletmeleri Genel Müdürlüğünün Yeniden Yapılandırılması ile Tütün ve Tütün Mamullerinin Üretimine, İç ve Dış Alım ve Satımına, 4046 Sayılı Kanunda ve 233 Sayılı Kanun Hükmünde Kararnamede Değişiklik Yapılmasına Dair Kanunda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun Tasarı ve Teklifleri Münasebetiyle.....125

Tütün, Tütün Mamulleri, Tuz ve Alkol İşletmeleri Genel Müdürlüğünün Yeniden Yapılandırılması ile Tütün ve Tütün Mamullerinin Üretimine, İç ve Dış Alım ve Satımına, 4046 Sayılı Kanunda ve 233 Sayılı Kanun Hükmünde Kararnamede Değişiklik Yapılmasına Dair Kanunda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun Tasarı ve Teklifleri Münasebetiyle	127
Tütün, Tütün Mamulleri, Tuz ve Alkol İşletmeleri Genel Müdürlüğünün Yeniden Yapılandırılması ile Tütün ve Tütün Mamullerinin Üretimine, İç ve Dış Alım ve Satımına, 4046 Sayılı Kanunda ve 233 Sayılı Kanun Hükmünde Kararnamede Değişiklik Yapılmasına Dair Kanunda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun Tasarı ve Teklifleri Münasebetiyle.....	129
Elektronik Haberleşme Kanunu Tasarısı Münasebetiyle.....	131
Elektronik Haberleşme Kanunu Tasarısı Münasebetiyle.....	135
Kamu İhale Kanunu ile Kamu İhale Sözleşmeleri Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı Münasebetiyle.....	139
Kamu İhale Kanunu ile Kamu İhale Sözleşmeleri Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı Münasebetiyle.....	141
Kamu İhale Kanunu ile Kamu İhale Sözleşmeleri Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı Münasebetiyle.....	143
Posta Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı Münasebetiyle.....	145
Posta Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı Münasebetiyle.....	149
Posta Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı Münasebetiyle.....	151
Posta Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı Münasebetiyle.....	153
Posta Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı Münasebetiyle.....	155
Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifleri Münasebetiyle.....	157
Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifleri Münasebetiyle.....	161

Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifleri Münasebetiyle.....	163
Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifleri Münasebetiyle.....	165
Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifleri Münasebetiyle.....	169
Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifleri Münasebetiyle.....	171
Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifleri Münasebetiyle.....	173
Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifleri Münasebetiyle.....	175
Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifleri Münasebetiyle.....	177
Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifleri Münasebetiyle.....	179
Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifleri Münasebetiyle.....	181
Çek Kanunu Tasarısı Münasebetiyle	183
Çek Kanunu Tasarısı Münasebetiyle	185
Arsa Üretimi ve Değerlendirilmesi Hakkında Kanun ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı ve Teklifi Münasebetiyle.....	187
Arsa Üretimi ve Değerlendirilmesi Hakkında Kanun ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı ve Teklifi Münasebetiyle.....	189
Türkiye Cumhuriyeti Anayasasının Bazı Maddelerinde Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun Teklifi Münasebetiyle	191

Karayolları Genel Müdürlüğünün Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Tasarı ve Teklifi Münasebetiyle.....	193
Karayolları Genel Müdürlüğünün Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Tasarı ve Teklifi Münasebetiyle.....	197
Karayolları Genel Müdürlüğünün Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Tasarı ve Teklifi Münasebetiyle.....	201
Karayolları Genel Müdürlüğünün Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Tasarı ve Teklifi Münasebetiyle.....	205
Karayolları Genel Müdürlüğünün Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Tasarı ve Teklifi Münasebetiyle.....	207
Karayolları Genel Müdürlüğünün Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Tasarı ve Teklifi Münasebetiyle.....	209
Karayolları Genel Müdürlüğünün Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Tasarı ve Teklifi Münasebetiyle.....	211

BÖLÜM VI

BÜTÇE KANUNU TASARISI ÜZERİNDE KONUŞMALAR

2008 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanunu Tasarısı ve 2006 Yılı Merkezi Yönetim Kesin Hesap Kanunu Tasarısı Münasebetiyle.....	217
2008 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanunu Tasarısı ve 2006 Yılı Merkezi Yönetim Kesin Hesap Kanunu Tasarısı Münasebetiyle.....	225
2009 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanunu Tasarısı ve 2007 Yılı Merkezi Yönetim Kesin Hesap Kanunu Tasarısı Münasebetiyle.....	227
2009 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanunu Tasarısı ve 2007 Yılı Merkezi Yönetim Kesin Hesap Kanunu Tasarısı Münasebetiyle.....	249
2010 Yılı Merkezî Yönetim Bütçe Kanunu Tasarısı ve 2008 Yılı Merkezî Yönetim Kesin Hesap Kanunu Tasarısı Münasebetiyle.....	253
2010 Yılı Merkezî Yönetim Bütçe Kanunu Tasarısı ve 2008 Yılı Merkezî Yönetim Kesin Hesap Kanunu Tasarısı Münasebetiyle.....	265
2011 Yılı Merkezî Yönetim Bütçe Kanunu Tasarısı ve 2009 Yılı Merkezî Yönetim Kesin Hesap Kanunu Tasarısı Münasebetiyle.....	269
2011 Yılı Merkezî Yönetim Bütçe Kanunu Tasarısı ve 2009 Yılı Merkezî Yönetim Kesin Hesap Kanunu Tasarısı Münasebetiyle.....	279

BÖLÜM VII

SÖZLÜ SORU ÖNERGELERİ ÜZERİNDE KONUŞMALAR

Malatya Milletvekili Ferit Mevlüt Aslanoğlu'nun, Çevre ve Orman Bakanından Sözlü Soru Önergesini Cevaplandırması Münasebetiyle	285
Artvin Milletvekili Metin Arifağaoğlu'nun,, Bursa Milletvekili İsmet Büyükataman'ın, Malatya Milletvekili Ferit Mevlüt Aslanoğlu'nun, Ordu Milletvekili Rıdvan Yalçın'ın, Tokat Milletvekili Reşat Doğru'nun, Sözlü Soru Önergelerini Cevaplandırması Münasebetiyle	287
Gaziantep Milletvekili Hasan Özdemir'in, Aksaray Milletvekili Osman Ertuğrul'un, Giresun Milletvekili Murat Özkan'ın, Karaman Milletvekili Hasan Çalış'ın, Balıkesir Milletvekili Ahmet Duran Bulut'un, Tunceli Milletvekili Kamer Genç'in, Balıkesir Milletvekili Ergün Aydoğan'ın, Tokat Milletvekili Reşat Doğru'nun Sözlü Soru Önergelerini Cevaplandırması Münasebetiyle	297
Gaziantep Milletvekili Hasan Özdemir'in, Aksaray Milletvekili Osman Ertuğrul'un, Giresun Milletvekili Murat Özkan'ın, Karaman Milletvekili Hasan Çalış'ın, Balıkesir Milletvekili Ahmet Duran Bulut'un, Tunceli Milletvekili Kamer Genç'in, Balıkesir Milletvekili Ergün Aydoğan'ın, Tokat Milletvekili Reşat Doğru'nun Sözlü Soru Önergelerini Cevaplandırması Münasebetiyle	311
Ordu Milletvekili Rahmi Güner'in, Adana Milletvekili Yılmaz Tankut'un, Manisa Milletvekili Mustafa Enöz'ün, Adana Milletvekili Muharrem Varlı'nın, Gaziantep Milletvekili Akif Ekici'nin, Tokat Milletvekili Reşat Doğru'nun Sözlü Soru Önergelerini Cevaplandırması Münasebetiyle	313
Ordu Milletvekili Rahmi Güner'in, Adana Milletvekili Yılmaz Tankut'un, Manisa Milletvekili Mustafa Enöz'ün, Adana Milletvekili Muharrem Varlı'nın, Gaziantep Milletvekili Akif Ekici'nin, Tokat Milletvekili Reşat Doğru'nun Sözlü Soru Önergelerini Cevaplandırması Münasebetiyle	321
Ordu Milletvekili Rahmi Güner'in, Adana Milletvekili Yılmaz Tankut'un, Manisa Milletvekili Mustafa Enöz'ün, Adana Milletvekili Muharrem Varlı'nın, Gaziantep Milletvekili Akif Ekici'nin, Tokat Milletvekili Reşat Doğru'nun Sözlü Soru Önergelerini Cevaplandırması Münasebetiyle	323

İstanbul Milletvekili Sacid Yıldız'ın, Gaziantep Milletvekili Yaşar Ağyüz'ün, Antalya Milletvekili Tayfur Süner'in, Manisa Milletvekili Mustafa Enöz'ün, Niğde Milletvekili Mümin İnan'ın, Karaman Milletvekili Hasan Çalış'ın,, Kütahya Milletvekili Alim Işık'ın, Adana Milletvekili Yılmaz Tankut'un, Tokat Milletvekili Reşat Doğru'nun, Kastamonu Milletvekili Mehmet Serdaroglu'nun, Ordu Milletvekili Rıdvan Yalçın'ın, İstanbul Milletvekili Mehmet Ufuk Uras'ın, Gaziantep Milletvekili Hasan Özdemir'in, Malatya Milletvekili Ferit Mevlüt Aslanoğlu'nun, Sözlü Soru Önergelerini Cevaplandırması Münasebetiyle.....	325
Tokat Milletvekili Reşat Doğru'nun, Kütahya Milletvekili Alim Işık'ın, Niğde Milletvekili Mümin İnan'ın, Kahramanmaraş Milletvekili Mehmet Akif Paksoy'un Sözlü Soru Önergelerini Cevaplandırması Münasebetiyle.....	337
Tokat Milletvekili Reşat Doğru'nun, Kütahya Milletvekili Alim Işık'ın, Niğde Milletvekili Mümin İnan'ın, Kahramanmaraş Milletvekili Mehmet Akif Paksoy'un Sözlü Soru Önergelerini Cevaplandırması Münasebetiyle.....	345
Aksaray Milletvekili Osman Ertuğrul'un, Kastamonu Milletvekili Mehmet Serdaroglu'nun, Karaman Milletvekili Hasan Çalış'ın, Gaziantep Milletvekili Hasan Özdemir'in, Adıyaman Milletvekili Şevket Köse'nin, Malatya Milletvekili Ferit Mevlüt Aslanoğlu'nun, Manisa Milletvekili Mustafa Enöz'ün, Aydın Milletvekili Ali Uzunırmak'ın, Şırnak Milletvekili Hasip Kaplan'ın, Antalya Milletvekili Tayfur Süner'in, Adana Milletvekili Kürşat Atılğan'ın, Tokat Milletvekili Reşat Doğru'nun, Kütahya Milletvekili Alim Işık'ın, Tunceli Milletvekili Kamer Genç'in, Sözlü Soru Önergelerini Cevaplandırması Münasebetiyle.....	347
Aksaray Milletvekili Osman Ertuğrul'un, Kastamonu Milletvekili Mehmet Serdaroglu'nun, Karaman Milletvekili Hasan Çalış'ın, Gaziantep Milletvekili Hasan Özdemir'in, Adıyaman Milletvekili Şevket Köse'nin, Malatya Milletvekili Ferit Mevlüt Aslanoğlu'nun, Manisa Milletvekili Mustafa Enöz'ün, Aydın Milletvekili Ali Uzunırmak'ın, Şırnak Milletvekili Hasip Kaplan'ın, Antalya Milletvekili Tayfur Süner'in, Adana Milletvekili Kürşat Atılğan'ın, Tokat Milletvekili Reşat Doğru'nun, Kütahya Milletvekili Alim Işık'ın, Tunceli Milletvekili Kamer Genç'in, Sözlü Soru Önergelerini Cevaplandırması Münasebetiyle.....	359

Tokat Milletvekili Reşat Doğru'nun, Malatya Milletvekili Ferit Mevlüt Aslanoğlu'nun, Aksaray Milletvekili Osman Ertuğrul'un, Ardahan Milletvekili Ensar Öğüt'ün, Şırnak Milletvekili Hasip Kaplan'ın, Tunceli Milletvekili Kamer Genç'in, Kütahya Milletvekili Alim Işık'ın, Tunceli Milletvekili Şerafettin Halis'in, Bitlis Milletvekili Mehmet Nezir Karabaş'ın, Mersin Milletvekili Akif Akkuş'un, Adana Milletvekili Hulusi Güvel'in Sözlü Soru Önergelerini Cevaplandırması Münasebetiyle.....361

3. CİLT

24. DÖNEM

(13 HAZİRAN 2011 - 8 HAZİRAN 2015)

ÖN SÖZ V

ÖZ GEÇMİŞ VII

BÖLÜM I

GÜNDEM DIŞI KONUŞMALAR

Kocaeli Milletvekili Mehmet Hilal Kaplan'ın, Ankara- İstanbul Yüksek Hızlı Tren Projesi Kapsamında Köseköy-Gebze Hattının Tren Ulaşımına Kapatılmasına İlişkin Gündem Dışı Konuşması Dolayısıyla..... 5

Elâzığ Milletvekili Enver Erdem'in, Taşeron İşçilerin Sorunlarına ve Karayolları Genel Müdürlüğünde Yargı Kararına Rağmen Kadroya Alınmayan Taşeron İşçilere İlişkin Gündem Dışı Konuşması Dolayısıyla 11

BÖLÜM II

AÇIKLAMALAR

Eskişehir Milletvekili Kazım Kurt'un, Eskişehir-İstanbul Tren Seferlerinin İptal Edilmesi Nedeniyle Eskişehirliilere Daha Ucuz Bir Alternatif Araç Önerilmesi Gerektiğine, Kocaeli Milletvekili Mehmet Hilal Kaplan'ın, 2004 Yılında Pamukova'da Meydana Gelen Tren Kazası Nedeniyle Açılan Davanın Zamanaşımına Uğramasına, Adana Milletvekili Seyfettin Yılmaz'ın, Başbakanın Adana Metrosunun Ulaştırma Bakanlığına Devri Konusundaki İfadesini Siyaseten Kullanıp Kullanmadığına, Osmaniye Milletvekili Hasan Hüseyin Türkoğlu'nun, Osmaniye İli ve İlçelerinde Kara Yollarında Yaşanan Sıkıntıların Giderilmesi Hususunda Yapılabileceklerle, Giresun Milletvekili Selahattin Karaahmetoğlu'nun, Altyapı Çalışmaları Yapılan Gümüşhane-Tirebolu, Gümüşhane-Trabzon Hızlı Tren Hattının Birlikte Gerçekleştirilip Gerçekleştirilemeyeceğine, İzmir Milletvekili Oktay Vural'ın, 57'nci Hükûmet Tarafından Konulmuş Birtakım Projelerin Bugün de Sürdürülmesini Olumlu Gördüklerine ve Pamukova'da Meydana Gelen Tren Kazası Davasının Zamanaşımına Uğramasına, Adana Milletvekili Ali Halaman'ın, Adana Bölgesinde Devlet Demiryollarının Hantal Olduğuna, Bu Bölgeye de Hızlı Tren Yapılıp Yapılmayacağına ve Tokat Milletvekili Reşat Doğru'nun, Tokat İlinde Hızlı Tren Hattı Olmadığına, Özellikle Yıldızeli'nde Bir İstasyon Kurulmasının Önemine İlişkin Açıklamaları Dolayısıyla 15

Şile’de Meydana Gelen Deniz Kazasıyla İlgili Arama ve Kurtarma Çalışmalarına İlişkin.....	17
İzmir’de Bir Toplantıda Kullanmış Olduğu Bazı İfadelere İlişkin.....	19

BÖLÜM III

MECLİS ARAŞTIRMASI ÖNERGELERİ ÜZERİNDE KONUŞMALAR

Haberleşme Özgürlüğüne ve Özel Hayatın Gizliliğine Yönelik İhlallerin Tespiti ve Önlenmesine İlişkin Tedbirlerin Belirlenmesi Amacıyla Bir Meclis Araştırması Açılmasına İlişkin Önergelerin Ön Görüşmeleri Münasebetiyle.....	23
--	----

BÖLÜM IV

KANUN TASARI VE TEKLİFLERİ ÜZERİNDE KONUŞMALAR

Katma Değer Vergisi Kanunu ile Bazı Yatırım ve Hizmetlerin Yap-İşlet- Devret Modeli Çerçevesinde Yaptırılması Hakkında Kanun ve Kamu İhale Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifi Münasebetiyle.....	29
Katma Değer Vergisi Kanunu ile Bazı Yatırım ve Hizmetlerin Yap-İşlet- Devret Modeli Çerçevesinde Yaptırılması Hakkında Kanun ve Kamu İhale Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifi Münasebetiyle.....	33
Katma Değer Vergisi Kanunu ile Bazı Yatırım ve Hizmetlerin Yap-İşlet-Devret Modeli Çerçevesinde Yaptırılması Hakkında Kanun ve Kamu İhale Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifi Münasebetiyle.....	37
Katma Değer Vergisi Kanunu ile Bazı Yatırım ve Hizmetlerin Yap-İşlet- Devret Modeli Çerçevesinde Yaptırılması Hakkında Kanun ve Kamu İhale Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifi Münasebetiyle.....	39
Katma Değer Vergisi Kanunu ile Bazı Yatırım ve Hizmetlerin Yap-İşlet- Devret Modeli Çerçevesinde Yaptırılması Hakkında Kanun ve Kamu İhale Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifi Münasebetiyle.....	41
Katma Değer Vergisi Kanunu ile Bazı Yatırım ve Hizmetlerin Yap-İşlet- Devret Modeli Çerçevesinde Yaptırılması Hakkında Kanun ve Kamu İhale Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifi Münasebetiyle.....	43

Katma Değer Vergisi Kanunu ile Bazı Yatırım ve Hizmetlerin Yap-İşlet- Devret Modeli Çerçevesinde Yaptırılması Hakkında Kanun ve Kamu İhale Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifi Münasebetiyle.....	47
Katma Değer Vergisi Kanunu ile Bazı Yatırım ve Hizmetlerin Yap-İşlet- Devret Modeli Çerçevesinde Yaptırılması Hakkında Kanun ve Kamu İhale Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifi Münasebetiyle.....	49
Katma Değer Vergisi Kanunu ile Bazı Yatırım ve Hizmetlerin Yap-İşlet- Devret Modeli Çerçevesinde Yaptırılması Hakkında Kanun ve Kamu İhale Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifi Münasebetiyle.....	51
Katma Değer Vergisi Kanunu ile Bazı Yatırım ve Hizmetlerin Yap-İşlet- Devret Modeli Çerçevesinde Yaptırılması Hakkında Kanun ve Kamu İhale Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifi Münasebetiyle.....	55
Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun Teklifi Münasebetiyle.....	57
Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun Teklifi Münasebetiyle.....	61
Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun Teklifi Münasebetiyle.....	63
Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun Teklifi Münasebetiyle.....	65
Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun Tasarısı Münasebetiyle.....	69
Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun Tasarısı Münasebetiyle.....	75
Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun Tasarısı Münasebetiyle.....	79
Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun Tasarısı Münasebetiyle.....	85
Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun Tasarısı Münasebetiyle.....	87
Posta Hizmetleri Kanunu Tasarısı Münasebetiyle.....	91
Posta Hizmetleri Kanunu Tasarısı Münasebetiyle.....	95
Posta Hizmetleri Kanunu Tasarısı Münasebetiyle.....	99

BÖLÜM V

BÜTÇE KANUNU TASARISI ÜZERİNDE KONUŞMALAR

2012 Yılı Merkezî Yönetim Bütçe Kanunu Tasarısı ve 2010 Yılı Merkezî Yönetim Kesin Hesap Kanunu Tasarısı Münasebetiyle.....	103
2012 Yılı Merkezî Yönetim Bütçe Kanunu Tasarısı ve 2010 Yılı Merkezî Yönetim Kesin Hesap Kanunu Tasarısı Münasebetiyle.....	109
2013 Yılı Merkezî Yönetim Bütçe Kanunu Tasarısı ve 2011 Yılı Merkezî Yönetim Kesin Hesap Kanunu Tasarısı Münasebetiyle.....	111
2013 Yılı Merkezî Yönetim Bütçe Kanunu Tasarısı ve 2011 Yılı Merkezî Yönetim Kesin Hesap Kanunu Tasarısı Münasebetiyle.....	119
2014 Yılı Merkezî Yönetim Bütçe Kanunu Tasarısı ve 2012 Yılı Merkezî Yönetim Kesin Hesap Kanunu Tasarısı Münasebetiyle.....	123
2014 Yılı Merkezî Yönetim Bütçe Kanunu Tasarısı ve 2012 Yılı Merkezî Yönetim Kesin Hesap Kanunu Tasarısı Münasebetiyle.....	135

BÖLÜM VI

SÖZLÜ SORU ÖNERGELERİ ÜZERİNDE KONUŞMALAR

Ardahan Milletvekili Ensar Öğüt'ün İçişleri Bakanından, Ulaştırma Bakanından, Tokat Milletvekili Reşat Doğru'nun, Ankara Milletvekili Nurdan Şanlı'nın, Bartın Milletvekili Yılmaz Tunç'un ve Bursa Milletvekili Hüseyin Şahin'in, Sözlü Soru Önergelerini Cevaplandırması Münasebetiyle.....	141
Ardahan Milletvekili Ensar Öğüt'ün İçişleri Bakanından Ankara Milletvekili Nurdan Şanlı'nın, Bartın Milletvekili Yılmaz Tunç'un, Bolu Milletvekili Ali Ercoşkun'un, Bursa Milletvekili Hüseyin Şahin'in, Eskişehir Milletvekili Salih Koca'nın, Giresun Milletvekili Adem Tatlı'nın, Isparta Milletvekili Recep Özel'in, İstanbul Milletvekili Mustafa Ataş'ın ve İstanbul Milletvekili Mehmet Doğan Kubat'ın Sözlü Soru Önergelerini Cevaplandırması Münasebetiyle.....	153
İzmir Milletvekili Hülya Güven'in Adalet Bakanından, Bolu Milletvekili Ali Ercoşkun'un, İstanbul Milletvekili Mehmet Doğan Kubat'ın, İstanbul Milletvekili Bülent Turan'ın, Kocaeli Milletvekili Haydar Akar'ın, İstanbul Milletvekili İhsan Özkes'in, Kütahya Milletvekili Alim Işık'ın, Adana Milletvekili Ali Halaman'ın, Eskişehir Milletvekili Kazım Kurt'un, Bingöl Milletvekili İdris Baluken'in, Giresun Milletvekili Selahattin Karaahmetoğlu'nun, İstanbul Milletvekili Ferit Mevlüt Aslanoğlu'nun, İstanbul Milletvekili Süleyman Çelebi'nin, Ardahan Milletvekili Ensar Öğüt'ün, Kahramanmaraş Milletvekili Mesut Dedeoğlu'nun, İstanbul Milletvekili Erdoğan Toprak'ın, Ankara	

Milletvekili Zühal Topcu'nun, Ankara Milletvekili Mustafa Erdem'in, Balıkesir Milletvekili Ayşe Nedret Akova'nın, Ankara Milletvekili Aylin Nazlıaka'nın ve Iğdır Milletvekili Sinan Oğan'ın, Sözlü Soru Önergelerine Cevabı Münasebetiyle.....	161
---	-----

BÖLÜM VII

SATAŞMALARA İLİŞKİN KONUŞMALAR

İzmir Milletvekili Musa Çam'ın, Görüşülen Kanun Tasarısının Geçici 5'inci Maddesiyle İlgili Önerge Üzerinde Yaptığı Konuşma Sırasında Şahsına Sataşması Nedeniyle.....	179
--	-----

26. DÖNEM

(2 KASIM 2015 - 25 HAZİRAN 2018)

BÖLÜM I

AÇIKLAMALAR

Mersin Milletvekili Aytağ Atıcı, Antalya Milletvekili Çetin Osman Budak, Aydın Milletvekili Deniz Depboylu ile Manisa Milletvekili Özgür Özel'in Yaptıkları Açıklamalarındaki Bazı İfadelerine İlişkin	185
Manisa Milletvekili Özgür Özel ile Mersin Milletvekili Baki Şimşek'in Yaptıkları Açıklamalarındaki Bazı İfadelerine İlişkin.....	187
Cumhuriyet Halk Partisi Genel Başkanı ve Meclis Grubu Başkanı Kemal Kılıçdaroğlu'nun Yaptığı Açıklamasındaki Bazı İfadelerine İlişkin.....	189
Manisa Milletvekili Özgür Özel'in Yaptığı Açıklamasındaki Bazı İfadelerine İlişkin.....	191

BÖLÜM II

BAŞBAKANLIK TEZKERESİ ÜZERİNDE KONUŞMALAR

Başbakanlığın, Anayasa'nın 120'nci Maddesi ile 2935 Sayılı Olağanüstü Hal Kanunu'nun 3'üncü Maddesinin Birinci Fıkrasının (b) Bendine Göre, Ülke Genelinde 21/7/2016 Perşembe Günü Saat 01.00'den İtibaren Doksan Gün Süreyle Olağanüstü Hâl İlan Edilmesine Dair 20/7/2016 Tarihli ve 2016/9064 Sayılı Bakanlar Kurulu Kararı'na İlişkin Tezkeresi (3/812) Münasebetiyle	195
---	-----

BÖLÜM III

BAKANLAR KURULU PROGRAMI ÜZERİNDE KONUŞMALAR

Bakanlar Kurulu Programı'nın Okunması Münasebetiyle	199
---	-----

BÖLÜM IV

KANUN TASARI VE TEKLİFLERİ ÜZERİNDE KONUŞMALAR

Türkiye Cumhuriyeti Anayasasında Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifi Münasebetiyle	221
Türkiye Cumhuriyeti Anayasasında Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifi Münasebetiyle	231

BÖLÜM V**BÜTÇE KANUNU TASARISI ÜZERİNDE KONUŞMALAR**

2016 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanunu Tasarısı ve 2014 Yılı Merkezi Yönetim Kesin Hesap Kanunu Tasarısı Münasebetiyle.....	237
2016 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanunu Tasarısı ve 2014 Yılı Merkezi Yönetim Kesin Hesap Kanunu Tasarısı Münasebetiyle.....	249
2017 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanunu Tasarısı ve 2015 Yılı Merkezi Yönetim Kesin Hesap Kanunu Tasarısı Münasebetiyle.....	253
2018 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanunu Tasarısı ve 2016 Yılı Merkezi Yönetim Kesin Hesap Kanunu Tasarısı Münasebetiyle.....	269

BÖLÜM VI**SÖZLÜ SORU ÖNERGELERİ ÜZERİNDE KONUŞMALAR**

Bolu Milletvekili Ali Ercoşkun'un Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanından, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanından, Trabzon Milletvekili Haluk Pekşen'in, Başbakan'dan, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanından, İstanbul Milletvekili Erkan Kandemir'in, Konya Milletvekili Mustafa Kalaycı'nın ve Niğde Milletvekili Ömer Fethi Gürer'in, Sözlü Soru Önergelerini Cevaplandırması Münasebetiyle.....	291
Bolu Milletvekili Ali Ercoşkun'un Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanından, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanından, Trabzon Milletvekili Haluk Pekşen'in, Başbakan'dan, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanından, İstanbul Milletvekili Erkan Kandemir'in, Konya Milletvekili Mustafa Kalaycı'nın ve Niğde Milletvekili Ömer Fethi Gürer'in, Sözlü Soru Önergelerini Cevaplandırması Münasebetiyle.....	295

BÖLÜM VII**TBMM KARARLARI ÜZERİNDE KONUŞMALAR**

Adalet ve Kalkınma Partisi Grup Başkanı İzmir Milletvekili Binali Yıldırım ve Milliyetçi Hareket Partisi Grup Başkanı Osmaniye Milletvekili Devlet Bahçeli ile 7 Milletvekilinin Milletvekili Genel Seçiminin Yenilenmesi ve Seçimin 24 Haziran 2018 Tarihinde Yapılması Hakkındaki Önergisi ve Anayasa Komisyonu Raporu Münasebetiyle.....	309
---	-----

BÖLÜM VIII

15 TEMMUZ DEMOKRASİ VE MİLLÎ BİRLİK GÜNÜ ÜZERİNDE KONUŞMALAR

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığının, Askerî Darbe Girişimi Sebebiyle, Türkiye Büyük Millet Meclisini Olağanüstü Toplantıya Çağırdığına İlişkin Tezkeresi Münasebetiyle.....	317
15 Temmuz Demokrasi ve Millî Birlik Günü'nün Anlam ve Öneminin Belirtilmesi Görüşmeleri Münasebetiyle.....	321

BÖLÜM IX

23 NİSAN GÖRÜŞMELERİ

Türkiye Büyük Millet Meclisinin Kuruluşunun 97'nci Yıl Dönümünün ve Ulusal Egemenlik ve Çocuk Bayramı'nın Kutlanması, Günü'nün Anlam ve Öneminin Belirtilmesi Görüşmeleri Münasebetiyle.....	327
--	-----

BÖLÜM X

TEBRİK, TEMENNİ, TEŞEKKÜR

Bakanlar Kurulunun Güvenoyu Alması Dolayısıyla.....	333
Bütçenin Kabulü Nedeniyle.....	335
Bütçenin Kabulü Nedeniyle.....	337

27. DÖNEM

(25 HAZİRAN 2018 -)

BÖLÜM I

OTURUM BAŞKANLARININ KONUŞMALARI

Yeni Dönemin Hayırlı Olmasına ve Çalışmalarında Meclise Başarılar Dilediğine İlişkin.....	345
Manisa Milletvekili Özgür Özel'in CHP Grup Önerisi Üzerinde CHP Grubu Adına Yaptığı Konuşmasına İlişkin.....	347
15 Temmuz Hain Darbe Girişiminin 2'nci Yıl Dönümüne İlişkin.....	349
Mecliste Çıkarılan Kanunları Cumhurbaşkanının Anayasa Mahkemesine Götürme Hakkı Olduğu Gibi Meclisin De Çıkan Cumhurbaşkanı Kararnamesini Anayasa'ya Aykırılık Gerekçesiyle Anayasa Mahkemesine Götürme Hakkı Olduğuna ve Anayasa'nın Bütün Bunları Ayrıntısıyla Düzenlemiş Olduğuna İlişkin.....	351
27'nci Dönem İkinci Yasama Yılı'nın Milletimiz, Ülkemiz ve Gönül Coğrafyamızda Yaşayan Bütün Kardeşlerimiz İçin Hayırlı Olmasını Dilediğine İlişkin.....	353
Meclis Başkan Vekillerinin Uygulamada Birlik Sağlanmasına Yönelik 7 Nisan 2016 Tarihli Kararına İlişkin.....	359
TBMM'nin Ülkenin Karşı Karşıya Kaldığı Meselelerin Yegâne Çözüm Yeri Olduğuna, Cumhurbaşkanlığı Hükûmet Sistemiyle TBMM'nin Parlamenter Diplomasi Konusundaki Etkinliğinin Artırılmasının Önemli Hâle Geldiğine, 27'nci Dönem İkinci Yasama Yılında Antalya, İzmir ve İstanbul Olmak Üzere Üç Ayrı Uluslararası Toplantıya Ev Sahipliği Yapıldığına ve Hedefin Türkiye'yi Dünya Devletler Ailesinin İtibarlı Bir Üyesi Hâline Getirmek Olduğuna İlişkin.....	361
Turgut Özal'a Allah'tan Rahmet Dilediğine İlişkin.....	363
Hükûmet Sisteminden Kaynaklanan Anayasal Durumun Cumhurbaşkanı Yardımcıları ve Bakanlar ile Milletvekilleri Arasında Alt-Üstlük Gibi Yorumlanmasının Milletvekillerine de, Bakanlara da Haksızlık Olacağına İlişkin.....	365
Bütçenin Kabul Edilmesi Dolayısıyla.....	367

BÖLÜM II

TEBRİK, TEMENNİ, TEŞEKKÜRLER

Başkan Seçilmesi Dolayısıyla Teşekkür Konuşması.....	371
--	-----

FOTOĞRAFLAR

22. Dönemden Günümüze Fotoğraflar.....	375
--	-----

22. DÖNEM

(4 KASIM 2002 - 23 TEMMUZ 2007)

22. DÖNEM

BÖLÜM I

ANT İÇME



Konu : Milletvekillerinin Ant İçmesi

Yasama Yılı : 22

Birleşim : 1

Tarih : 14.11.2002

“Devletin varlığı ve bağımsızlığını, vatanın ve milletin bölünmez bütünlüğünü, milletin kayıtsız ve şartsız egemenliğini koruyacağıma; hukukun üstünlüğüne, demokratik ve lâik Cumhuriyete ve Atatürk ilke ve inkılaplarına bağlı kalacağıma; toplumun huzur ve refahı, millî dayanışma ve adalet anlayışı içinde herkesin insan haklarından ve temel hürriyetlerden yararlanması ülküsünden ve Anayasaya sadakattan ayrılmayacağıma; büyük Türk milleti önünde namusum ve şerefim üzerine andıçerim.”

22. DÖNEM

BÖLÜM II

GÜNDEM DIŞI KONUŞMALAR



Konu : *Ardahan Milletvekili Ensar Öğüt'ün, Posof - Türközü Gümrük Kapısının Sınır Ticaretine Kapatılmasının Bölge Ekonomisinde Yaratacağı Olumsuz Etkilere ve Alınması Gereken Tedbirlere İlişkin Gündem dışı Konuşması Dolayısıyla*

Yasama Yılı : 1

Birleşim : 98

Tarih : 25.06.2003

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Ardahan Milletvekilimiz Sayın Ensar Öğüt'ün dile getirdiği, Ardahan ve sınır illerimizin sorunlarıyla ilgili söz almış bulunuyorum; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Sınır ticareti, Doğu ve Güneydoğu Anadolu Bölgelerinde, sınaî ve ticarî gelişmenin sağlanması ve böylelikle bölgede yapılan ihracatın artırılması, ayrıca sınır illerinin ihtiyaçlarının bir bölümünün de, ithal yoluyla, düşük maliyetle karşılanmasını amaçlamaktadır. Sınır ticaretinin sağladığı en büyük avantaj ise, ihracat mevzuatında belirtilen ihracatçı birliklerine üyelik şartının aranmaması ve ihracat-ithalat işlemlerinde, kambiyo mevzuatından sarfınazar edilmesidir. Başka deyişle, bölgede faaliyet gösteren tacirlere, genel dışticaret işlemlerine tabi olmadan, bulunduğu ilin valiliğince düzenlenen belgeye istinaden, basitleştirilmiş bir mevzuatla ticaret yapma kolaylığının getirilmesidir. Bu çerçevede, ithal ve ihraç işlemleri, valilikçe tanzim edilen sınır ticareti belgesi ile vali başkanlığında toplanan il değerlendirme kurulunca tahsis edilen uygunluk belgesiyle gerçekleştirilmektedir. İthalat, sadece ilgili ilde, en az üç aydır faaliyette bulunan tüzelkişiler tarafından, ayda 200 000 dolar karşılığı Türk Lirasını aşmayacak değerde yapılabilmektedir.

Söz konusu bu sınır ticaretiyle, 1990'da bağımsızlıklarını kazanan, ancak yeterli sermayeyi oluşturamamış Kafkasya bölgesindeki komşularımız Gürcistan, Azerbaycan ve Nahcivan Halkına da günlük malzemelerini Türkiye'den temin etme şansı tanınmıştır. Bunun yanı sıra, bu ülkelerdeki tüccarların, bilhassa üçüncü ülke menşeli ürünleri, ülkeleri üzerinden transit ticaret yoluyla ülkemize satmalarına ve böylelikle, bir anlamda kendi sermayelerini de oluşturmalarına yardımcı olunmuştur. Bu çerçevede, Artvin ve Ardahan illeri, Gürcistan ile; Iğdır İli, Nahcivan ile sınır ticareti yapmaya yetkili kılınmıştır. 1996-2000 yılları arasında bu illerden yapılan sınır

ticaretinin ağırlıklı yapısı, vergi muafiyeti sağlamak suretiyle gerçekleştirilen petrol ürünleri ticaretinden oluşmaktadır. Söz konusu ülkeler, başka ülkelere tedarik ettikleri petrol ürünlerini, sınır ticareti kapsamında, ülkemize ihraç etmektedir. Bu uygulama, bölgedeki ticarî hayata belirli bir canlılık ve sermaye kazandırmakla birlikte, petrol sektöründe zamanla disiplinsizliğe neden olması dolayısıyla tedricen uygulamasına son verilmiştir.

Diğer yandan, sınır ticaretine, bölge halkının ihtiyacını karşılamaya yönelik olarak, valilikler, ildeki meslek kuruluşları tarafından ortaklaşa belirlenerek talep edilen ürünler üzerinde Dış Ticaret Müsteşarlığı koordinesi ile Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, Tarım ve Köyüşleri Bakanlığı arasında yapılan ortak değerlendirme sonucunda yıllık ithalat kotalarının tahsis edilmesine yönelik tatbikat halen devam etmektedir. Bu kapsamda, Ardahan Valiliğinin talebi dikkate alınarak, 2003 yılı için bu ilimize il ihtiyacı olarak 3 000 ton kereste, 20 000 ton kömür, 15 000 ton yakmaya mahsus odun, 6 000 metre küp tomruk tahsisi yapılmıştır.

Gürcistan ile ülkemiz arasındaki sınır ticareti verilerine baktığımızda, 1998 yılında 20 000 000 dolar değerindeki ithalat, 1999 ve 2000 yıllarında azalma eğilimine girmiş, sırasıyla 10 000 000 ve 5 000 000 dolar olarak gerçekleştirilmiştir. Buna karşılık, bu dönemler itibarıyla yapılan ihracat ise 1 600 000 000 dolar seviyesini geçmemiştir. Bu durum ise, sınır ticaretinin, zamanla gerçek amacından uzaklaşarak ihracatın önemini yitirmesinden, sadece ithalat ağırlıklı bir yapıya dönüşmüş olmasından kaynaklanmaktadır. Söz konusu gelişmede belirleyici unsur ise, komşu ülkelerdeki sermaye yetersizliği ve tüketim alışkanlığının geliştirilmemesi göstermektedir.

Bu noktada, değerli milletvekilimizin de ifade ettiği gibi, bu sınır illerimizde ulaşım ile ilgili olarak, demiryolu ulaşımında, Ermenistan sınırının kapalı olmasından dolayı, ne yazık ki, bu bölgeden, Kafkas Cumhuriyetleri ve Ortadoğu'ya uzanan demiryolu entegrasyonu sağlanamamaktadır. Buna karşılık, Kars-Tiflis demiryolu projesi üzerinde Bakanlığımız çalışmalarını devam ettirmektedir. Projeye ilgili etüt çalışmaları tamamlanmış olup, projenin büyük kısmının Gürcistan tarafında kalmış olması ve bu kısımda kalan inşaatın bedeline karşı gelecek finansmanın teminatının Gürcistan Devleti tarafından verilememesi dolayısıyla, bu projenin tamamlanması açısından, finansmana bir model arayışımız devam etmektedir. Bunu çözdüğümüzde, proje hızlanacak ve böylelikle, ticaretin gelişmesinde çok önemli bir unsur olan ulaşım altyapısı, kesintisiz olarak Kafkasya bölgesi cumhuriyetlerine ve hatta oradan da Uzakdoğu'ya kadar ulaşması mümkün olacaktır.

Bu düzenlemelerde, ayrıca, diğer bazı illerimiz de, örneğin, Erzurum, Muş, Bitlis, Siirt, Diyarbakır, Batman, Adıyaman İlleri de mücavir alan kapsamına alınmış olup -bu kapsamda bulunan diğer bir ilimiz de Kars İlidir- bu kapsama giren illerimizde kurulacak ticaret merkezlerinde, bölgedeki esnaf, tacir, bilhassa küçük ve orta imalatçılar tarafından işletilmesi öngörülen mağazalarda sergilenecek ürünlerin, sınır hattında pazarlanması yoluyla komşu ülkelere ihracat yapma şansı sağlanmış olacaktır. Böylelikle, gerek nakliye gerek pazarlama unsurları açısından maliyetin aşağı çekilmesi, daha ucuz mal temin etme imkânını sağlayacaktır.

Bu kapsamda, teminat almak suretiyle, sınır ticaret merkezlerine gönderilecek eşya, ihracat rejimi kapsamında değerlendirilmek suretiyle, yürürlükteki ihracat teşviklerinden de yararlandırılacaktır. Ayrıca, vergi kolaylıkları sağlanarak, il ihtiyacı dahilinde ithalat yapılmasına da imkân sağlanmıştır.

Sınır ticaret merkezlerine ilişkin çalışmaların diğer önemli bir bölümünü de, komşu ülkelerdeki bu merkezlere ilişkin gerçekleştirilen temaslar oluşturmaktadır.

Bu bağlamda, İran ile görüşmelere resmen başlanılmıştır. Teknik heyetler arasındaki görüşmeler, 25-26 Mayıs'ta İran'da gerçekleştirilmiş; İran heyetine, ticaret merkezlerinin yeri, dizaynı, inşaa, işleyişi, ticarete konu ürünler, merkezlerdeki yolculara ve mallara uygulanacak avantajlar, muafiyetler, mevzuatlar hakkında görüşlerimiz iletilmiş bulunmaktadır. İran heyetiyle Temmuz 2003'te Ankara'da yapılacak görüşmede, bu hususlar karara bağlanacaktır.

Diğer yandan, 31 Ocak-2 Şubat 2003 tarihleri arasında Suriye'de gerçekleştirilen ziyaret sırasında, Suriyeli yetkililere, ticaret merkezleri hakkında bilgi iletilmiş ve Suriyeli yetkililerde olumlu bir görüş olduğu müşahade edilmiştir. 2003 yılı temmuz ayında Ankara'da yapılacak olan Türkiye-Suriye Karma Ekonomik Toplantısında bu hususlar tekrar dikkate alınacaktır.

Ticaret merkezleri kanalıyla yapılacak dışticaret sayesinde, bölge halkı için ilave istihdam imkânı sağlanması ve buralara yapılacak mal nakliyesinde kullanılacak güzergâhlarda faaliyet gösteren hizmet sektörü açısından da bir hareketlilik temin edilmesi öngörülmüştür.

Bu vesileyle, bu bilgileri Yüce Heyetinizin takdirine sunuyor, saygılarımı arz ediyorum. (Alkışlar)

Konu : *Samsun Milletvekili Mehmet Kurt'un, 1 Temmuz Kabotaj Bayramına İlişkin Gündem Dışı Konuşması Dolayısıyla*
Yasama Yılı : 1
Birleşim : 101
Tarih : 02.07.2003

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Bildiğiniz gibi, dün itibarıyla, 1 Temmuz Denizcilik ve Kabotaj Bayramını, İstanbul'da yaptığımız bir açılışla ve muhtelif etkinliklerle kutladık.

1 Temmuz 1926'da kabotaj hakkının Türk Bayraklı gemilere verilmesiyle başlayan ve geçen yetmişyedi yıl içerisinde, ne yazık ki, tamamen bitme noktasına gelen sahillerimiz arasındaki yolcu ve yük taşımacılığı, ilk kez bu yıl, Kabotaj Bayramına rastlayan günde çok önemli kararların alınmasının da vesilesi olmuştur.

Her şeyden önce, Çanakkale ve İstanbul Boğazlarının seyir güvenliğini sağlayacak gemi trafik sistemi, birçok yabancı kuruluşun, uluslararası denizcilik teşkilâtının eski ve yeni başkanlarının, komşu ülkelerin üst düzey denizcilik idaresi başkanlıklarının da iştirakiyle ve Sayın Başbakanımızın katılımıyla hizmete girmiş; böylelikle, son yıllarda artma temayülü içerisinde bulunan Boğazlarımızdan geçen hampetrol trafiğinin İstanbul için oluşturması muhtemel potansiyel tehlikeye karşı seyir ve çevre güvenliği bakımından her türlü tedbiri alacak ve seyir halinde bulunan gemileri adım adım, saniye saniye takip edecek, yakın seyir, çarpma riski, karaya oturma riski gibi önemli kritik durumlarda gerekli ikazları verecek ve onların seyir emniyetini sağlayacak çok önemli bir projeye birlikte, artık, bu yönde, uluslararası alanda Türkiye'nin deniz ticareti ve seyir güvenliği konusunda muhatap olduğu tenkitler sona ermiş olacaktır.

Bütün bunların da ötesinde, yine, bu yıl Kabotaj Bayramında, denizciliğimize, halkımıza çok önemli kararların müjdesini dün yapılan toplantıda verdik. Bunlardan en önemlisi, 77 nci yılına ulaşmış kabotaj hakkının olduğu bu yılda, sahillerimiz arasında yük taşımacılığımız yüzde 2'ye, yolcu taşımacılığımız binde 3'e gerilemiştir. Çok önemli olan deniz taşımacılığımızdaki bu olumsuzluk, dün aldığımız kararla, çok büyük bir gelişme kaydetmiş olacaktır. Buna göre, 1 Ocak 2004 tarihinden itibaren,

kabotaj seferinde çalışan bütün balıkçı, yük gemisi, yolcu gemisi, ticarî yatlar olmak üzere bütün gemilere ucuz akaryakıt verme imkânı getirilmiştir. Bu, akaryakıttan alınan Özel Tüketim Vergisinin, yani ÖTV'nin kaldırılması demektir. Böylelikle, bu tür gemilerde kullanılan akaryakıt bedelleri, ortalama yüzde 60 oranında daha aşağıya inmiş olacak ve bugün, çok yoğun bir şekilde kullanılan karayollarımız ve karayollarımızdaki trafik denize kaymış olacak ve bunun sonucu olarak da binlerce insanımızı kaybetmeyeceğiz.

Bütün bunlardan başka, üçüncü ve çok önemli bir hizmeti de, yine, dün, kamuoyuna açıkladık. Liman ücretlerimiz, ne yazık ki, Akdeniz çanağında yer alan 23 ülke arasında en yüksek seviyededir. Bu da denizciliğimizi, deniz ticaretimizi olumsuz yönde etkilemekte, ülkemizin limanlarını ziyaret eden gemilerin sayısında önemli düşüslere neden olmaktadır. Bu, ticaretimizi olumsuz etkilemekte, gerek ithalat gerekse ihracat amaçlı taşımalarda mütemadiyen azalma görölmektedir. Bu olumsuzlukları da ortadan kaldırmak için, yine, Bakanlığımız, aldığı bir kararla, bütün limanlarımızda liman ücretlerini yüzde 50'ye varan seviyede azaltmaya karar vermiştir. Bilhassa, turizm mevsiminde olduğumuz bugünlerde, ülke limanlarımızı ziyaret etmesi muhtemel büyük turistik gemiler, kruvaziyer tipi gemiler, bundan böyle daha sık gelmeye başlayacak ve bu şekilde, çok önemli turizm geliri sağlanmış olacaktır. Örneğin, 50 000 grostonluk bir kruvaziyer yolcu gemisi, bu tarifieden önce, İstanbul limanına geldiğinde, 700 yolcusuyla birlikte, liman ücreti olarak 42 500 dolar para öderken, aldığımız bu yeni kararla birlikte 22 400 dolar ödeyecektir. Burada amaçlanan, yüksek liman ücretlerini düşürerek gemi trafiğini caydırıcı olmaktan çıkarıp, daha çok gemi gelmesini sağlamaktır. böylece, gemiyle gelen ve oldukça zengin sayılabilecek kategorideki insanların kaldıkları süre içerisinde bulundukları yörelerde alışveriş yapmaları ve diğer birtakım artı değerler de bırakmaları mümkün olacaktır.

Gördüğünüz gibi, yıllardan beri kutlanan Kabotaj ve Denizcilik Haftası, bu yıl gerçek anlamda kutlanma şansını bulmuş ve Türk denizciliğinde reform niteliğinde çok önemli kararlar alınmıştır. Bir süre önceki Meclis araştırması önergesinin öngörüşmelerinde de ifade ettiğim gibi, denizciliğimizin her türlü konusu, Bakanlığımız kontrolü altında ve Yüce Parlamentonun katkılarıyla daha iyiye, daha ileri günlere gitmeye devam edecektir.

Yıllardan beri denizci ülke olmadık, 8 000 küsur kilometre sahil şeridinde rağmen deniz ticaretinden gerekli payı alamadık. Artık, bu yıldan itibaren bunu tersine dönüştürüyoruz; denizcilikle ilgili, ticaret odamız, sivil toplum kuruluşlarımız ve sektör temsilcileriyle el ele, denizciliğimizin sorunlarını, günü gününe, gecikmeden çözecek tedbirleri süratle yürürlüğe koyuyoruz.

Bunu yapmakla, denizci millet, denizci ülke olma yolunda çok önemli bir adımı atmış oluyoruz.

Tekrar, bu haftanın, dünden itibaren 77 nci yılını kutladığımız Kabotaj ve Denizcilik Bayramının, ülkemize, Türk denizciliğimize hayırlar getirmesini diliyor, hepinize saygılarımı sunuyorum. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

Konu : *Mersin Milletvekili Hüseyin Özcan'ın, Mersin Limanının Yapısal Sorunlarına ve Alınması Gereken Tedbirlere İlişkin Gündemdışı Konuşması Dolayısıyla*

Yasama Yılı : 1

Birleşim : 109

Tarih : 22.07.2003

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Mersin Milletvekilimiz Sayın Hüseyin Özcan'ın, Mersin Limanının sorunlarıyla ilgili gündeme getirdiği konulara cevap vermek için söz almış bulunuyorum; Yüce Meclisi saygıyla selamlıyorum.

Ülkemizin en büyük limanı olan Mersin Limanı ve sorunları hakkında söylenecek olan, her şeyden önce, limanımız, konumu itibarıyla, Ortadoğu ülkelerine yönelik denizyoluyla taşınan yük trafiğinin deniz ayağını teşkil etmektedir. Ülkemizin Akdeniz kıyısında en önemli ithalat ve ihracat kapısıdır. Irak'ın yeniden yapılandırılması sürecinde, Mersin'in önemi bir kat daha artmıştır.

Demiryolları İşletmesi tarafından idare edilen 7 büyük limandan biri olan Mersin Limanı, toplam, yaklaşık 1 000 000 metrekaare liman alanına sahip olup, 14,5 metre su kesiminde gemilerin giriş çıkışına uygun bir yapıya sahiptir. Toplam rıhtım uzunluğu 4 605 metredir. Yıllık 4 692 gemi kabul, 6 131 000 ton yük elleçleme, 319 000 TEU konteyner elleçleme kapasitesi olup, kapalı stok alanı 32 649 metrekaaredir. Açık stok alanı ise 337 876 metrekaaredir, konteyner stoklama alan kapasitesi ise 251 350 metrekaaredir. Karışık eşyada yıllık yük elleçleme kapasitesi 8 500 000 ton, konteynerde ise 375 000 TEU'dur. 1 086 işçi, 342 memur olmak üzere, 1 451 personelin istihdam edildiği Mersin Limanında toplam 236 adet ekipmanla hizmet verilmektedir.

Mersin Limanımızda, 2001 yılı ocak-haziran döneminde 6 500 000 ton yük elleçlenirken, 2002 yılında yüzde 7 artışla 7 000 000 ton yük elleçlenmiş, 2003 yılında aynı dönemde elleçlenen yük miktarıysa yüzde 11 artışla 7 300 000 tona yükselmiştir.

Konteyner bazında, 2001 yılı ocak-haziran dönemi için 144 000 TEU, 2002'de yüzde 18 artışla 170 000 TEU, 2003 yılında ise -dikkatinizi çekiyorum- yüzde 52 artışla 219 938 TEU kapasiteye ulaşılmıştır.

Konteynerdeki hızlı artış nedeniyle, devletçe zamanında ekipman tedariki yapılamadığından, özel sektörle yapılan protokol çerçevesinde limana 1 adet Mobil Harbour Crane temin edilerek, 2002 ağustos ayında hizmete sunulmuştur.

Yine, 2001 yılının ocak-haziran döneminde 25 000 000 ABD doları, 2002 yılında yüzde 14 artışla 29 000 000 ABD doları, 2003 yılında ise yüzde 33 artışla 33 700 000 ABD doları gelir sağlanmıştır.

Değerli milletvekilleri, ana konteyner gemilerine hizmet vermek üzere, yaklaşık değeri 9 000 000 euro olan 2 adet Post Panamax Gantry Cranen'in Mersin Limanına konulması planlanmış ve alımı konusunda son aşamaya gelinmiştir.

Rıhtım ve geri saha zeminlerinin bozuk olması nedeniyle, bütçe ve yatırım programı dahilinde, limanda bozulan sahaların kısım kısım betonlama işlemleri yapılmaktadır. Rıhtım derinliklerine yönelik çalışmalar halen devam etmektedir. Derinlikleri kaybolan rıhtım ve kanalların taranması DLH Genel Müdürlüğüne bağlı tarama ekipmanlarınca yürütülmektedir. Bugüne kadar 150 000 metreküp çamur çıkarılmıştır.

Değerli milletvekilleri, limanın otomasyona geçmesi için, başta üç büyük limanımız olmak üzere -Haydarpaşa, Mersin, İzmir- diğer limanlar ile merkez daireyi de içine alan "Liman Otomasyon Projesi" adı altında bir çalışma yapılmıştır. Dünyanın sayılı otomasyon sistemleri hakkında yapılan araştırmalar sonucu, liman otomasyon ihale şartnamesinin hazırlanması yönünde çalışmalar devam etmektedir. Projenin yaklaşık maliyeti 3 000 000 dolardır.

Diğer yandan, limanın otonom bir yapıya kavuşturulması için, Devlet Demiryolları Ana Statüsünün 4 üncü maddesinin birinci bendinde "... tekel kapsamına giren bu işleri, ekonomik olması, gerekli görülmesi ve talep olması halinde, kısmen veya tamamen başkaları eliyle, kısa süreli anlaşmalarla yaptırmak. Ancak, başkaları eliyle yaptırılacak her iş grubu için bir çerçeve Yüksek Planlama Kurulu kararının alınması gereklidir" şeklinde bir hüküm mevcuttur.

Limanların otonom yapıya kavuşturulması Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planında yer almakta olup, Hollandalı uzmanlarca, MATRA Projesi kapsamında İzmir Limanında çalışmalara başlanılmış olup, üçüncü şahıslara işletme hakkının devrine ilişkin çalışmalarımız devam etmektedir.

Dünyadaki konteynerleşme artış oranına paralel olarak, bunun, ülkemizde yüzde 10, Mersin Limanımızda yüzde 25 olması ve Mersin Limanının Doğu

Akdeniz’de -Mısır’ın Port Said ve Yunanistan’ın Pire Limanı gibi- bulunan limanlarla rekabet edebilmesi için, limanın her tarafıyla rahatlıkla iletişim sağlaması için role istasyonları kurulmuştur.

Limanın iç ve dış trafiğinin düzenlenmesine yönelik, giriş ve çıkış kapılarının yeniden düzenlenmesi proje çalışmaları devam etmektedir. Küçük araç ve yaya trafiği tarafından kullanılan (A) kapısı hariç, diğer 3 kapının kapatılması ve bunların işlevini daha kapsamlı şekilde karşılayacak yeni bir kapı açılması çalışmaları sürmektedir.

Limanlarımızdan faydalanan kullanıcı özel sektörle işbirliğine gidilerek, kuruluşumuzca yapılması gereken bazı yatırımların özel sektöre ait firmalarca yapılması, böylelikle müşteri sürekliliği sağlanarak gelirlerin hiçbir konjonktürden etkilenmemesi hedeflenmektedir. Bu kapsamda, Mersin Limanında Soda Sanayii AŞ ile yapılan protokolle, 3 000 000 dolar yatırım yapılmaktadır.

17, 18, 19 nolu rıhtımlar, NATO Projesi kapsamında yeniden inşa edilmekte olup, 17 ay içerisinde tamamlanacaktır. Proje maliyeti 20 000 000 dolar olup, bu rıhtımlar üzerinde 25-30 tonluk elektrikli rıhtım vinçleri konulacaktır.

Mersin ve İskenderun Limanlarımız, insanî yardım ve Irak’ın yeniden yapılandırılması için çok önem arz etmektedir. Birleşmiş Milletler Gıda Örgütü (WFO) organizasyonu, Mersin Limanında Irak Savaşı nedeniyle insanî yardım malzemesi kapsamında 200 000 ton yük, İskenderun Limanında 100 000 ton yük elleçlenmiştir. Yılsunu itibariyle bu iki liman için miktarın 1 000 000 tona çıkması beklenmekte olup, buradan da 5 000 000 dolar gelir elde edilmesi beklenmektedir.

Geçen hafta, Mersin Ticaret Odası ve Sanayi Odası yetkilileriyle Bakanlığımızda yaptığımız çalışmada, Mersin Limanının daha etkin kullanılması ve hizmet özelleştirilmesine gidilmesi konusunda da bir fikir birliğine vardık. Bu amaçla, başlangıçta, Mersin Limanı da içinde olmak üzere, limanlarımızın birçoğunda önümüzdeki aydan itibaren liman ücretlerinde ciddi anlamda indirimle gideceğiz. Bu indirimlerle birlikte gelen giden gemi trafiği daha da artacak ve limanlarımızın daha etkin çalışır hale gelmesi sağlanacaktır. Asıl çözüm, devletin, elinde bulunan tüm liman işletmelerini tamamen hizmet özelleştirilmesine götürmesi veya yap-işlet modeliyle devretmesidir. Bakanlığımızda bununla ilgili çalışmalar devam etmektedir.

Bu arada, yeri gelmişken bir konuyu sizlere anlatmak istiyorum.

Değerli milletvekilleri, bir süreden beri bazı basın yayın organlarında Bakanlığım ve şahsıma yönelik birtakım iddialar ortaya atılmaktadır. Şimdi,

bu iddialarla ilgili olarak siz değerli milletvekili arkadaşlarımı ve kamuoyunu bilgilendirmek istiyorum.

Bu iddialar nedir, önce buna bir göz atalım.

Santour Şirketiyle ortak olduğum iddia edilmektedir. Çok açık ve net ifade ediyorum: Benim veya oğlumun veya başka bir yakınımın Santour Şirketiyle hiçbir ortaklığı söz konusu değildir. İşte bunun belgesi buradadır. Santour Şirketi, Almanya'da kurulu bir şirkettir ve bu şirket Almanya siciline kayıtlıdır. İşte, tercüme edilmiş fotokopisi buradadır, takdirlerinize sunuyorum.

Belge olarak, Santour Firmasının yöneticileriyle bir konferans için bulunduğum Almanya'da çekilmiş fotoğraflarımı, toplantı davetiyesini yayımlayanlar, Almanya'dan alınan ticarî sicil gazetesini -ki, az önce gösterdikendileri de araştırma zahmetine katlansalardı, bu gerçekdışı iddiayı öne sürmezlerdi.

Eğer, her fotoğraf çektiğim kişiyle benim ortaklığım varmış gibi bir düşünce olursa, daha geçenlerde, İsveç Başbakanı ve İtalya Başkanıyla da çekilmiş fotoğraflarım var; bunlar da gündeme getirilebilir! (AK PARTİ sıralarından alkışlar) İnsafa davet ediyorum!

Diğer bir iddia: Sancak Line ile Santour arasında aynı sektörde olma nedeniyle tanışıklık ve ticarî ilişki olduğu; bunun dışında herhangi bir ortaklığım söz konusu değildir.

ABDULKADİR ATEŞ (Gaziantep) - Sayın Başkan, konuyla ne alakası var?!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Değerli milletvekilleri, ben, siyasete girmeden önce yirmibeş sene denizcilikle uğraştım. Bu denizcilik meşgalem sırasında kamuda çok çeşitli görevler yaptım ve en son görevim olan İstanbul Deniz Otobüsleri Genel Müdürlüğünden sonra, siyasete girinceye kadar, özel sektörde serbest çalıştım.

Sancak Line Şirketinde bir süre genel müdürlük yaptığım doğrudur ve bu şirkette genel müdürlük yaptığımı da, seçimden önceki beyannamelerimde ve seçim propaganda ilanlarımda açık açık ifade ettim. Sanki, bu görevim, bu meşgalem yeni ortaya çıkmış gibi, kamuoyunun kafasını bulandıracak haberlerin yayımlanmasını esefle karşılıyorum.

Denizcilik camiası çok küçük bir camiadır ve bu camiada herkes birbirini tanır ve herkesin birbiriyle ticarî ilişkisinin olması da gayet doğal bir şeydir.

Diğer bir iddia da, çok önemli gibi gösterilen, Türkiye Denizcilik İşletmelerine ait Ankara Gemisinin, Santoura, İhalesiz, çok ucuza kiralandığı

ve bu kiralamada da bakanlık nüfuzunu kullandığım konusudur. Bu konuya çok önemle vurgu yapılmaktadır. Hemen cevabını şu şekilde vermek istiyorum: Kiralamada, söz sahibi olmak bir yana, haberim ve dahlim yoktur ve olmamıştır. Diyorlar ki: “TDİ’den, neden, başvuran diğer firmalara kiralama yapılmadı?” Hemen TDİ Genel Müdürünü arayarak, lütfen, kendisinden bilgi alın. Bunu ben yaptım ve aldığım yanıt hayli ilginçti: Diğer şahsın, TDİ’ye 500 milyar liraya yakın borcunu ödemeyip, işyerinde dahi bulunamayan, ama, her nedense, gazete bürolarını ve parti merkezlerini teker teker dolaşarak bilgi aktaran bir zat olduğunu öğrendim.

Bu zatın yaptıkları bunlarla da sınırlı değil: 2001 yılında Bakanlığıma bağlı Devlet Hava Meydanları İşletmesinde reklam panoları kiralamış, 200 milyar takarak sırra kadem basmıştır. Biraz daha işin üzerine gittim ve adliyede 11 adet suç dosyasından arandığını tespit ettim. Demek ki, bu işlerde servis yapanların geçmişine ve siciline bakılmasında büyük yarar vardır.

Her şeyden önce, Türkiye Denizcilik İşletmeleri, Bakanlığıma bağlı bir kuruluş değildir. Zira, 1993 yılında alınan Bakanlar Kurulu kararıyla Özelleştirme İdaresi Başkanlığına bağlanmıştır. Bildiğiniz gibi, Özelleştirme İdaresi de, şu anda, Ulaştırma Bakanlığına bağlı değil, Maliye Bakanlığına bağlı bir kuruluştur.

Yine, ihalesiz gemi kiraya verildi denilmektedir. Denizcilik İşletmeleri 233 sayılı Kanun Hükmünde Kararname kapsamında kurulmuş bir kamu iktisadî devlet teşekkülüdür ve 2886 sayılı Devlet İhale Kanunu kapsamı dışındadır. 4734 sayılı Kamu İhale Kanununa tabi olmakla beraber, 2 nci maddesine göre, mal ve hizmet alımıyla yapım ihaleleri bu kanun kapsamı dışında olup, kiralama konusu da kanun kapsamı dışındadır. Bundan önceki tüm gemi kiralamaları da kurumda ihalesiz olarak yapılmıştır. Bunların bütün örnekleri burada yanımdadır.

Ancak, aynı dönemde, birden çok talepli olduğu takdirde, en iyi teklifi verene kiralama yapılmaktadır. Kiralama işlemi, tamamen yönetmelik çerçevesinde, ticarî kurallar çerçevesinde ve müracaatlara göre gerçekleştirilmiştir.

Biraz da merak ettim, bu kiralamanın detaylarını istedim ve öğrendim. Kiralama, yetmişsekiz gün için toplam 702 000 dolar bir ödemeyeyle gerçekleşmiştir. Geminin uluslararası deniz seyahati yapabilmesi için gerekli donanımları da kiralayan şirketin yapması öngörülmüş ve bunlar için 200 000 dolar para harcanmış ve bu alınan cihazlar geminin demirbaşına kaydedilmiştir. Dolayısıyla, belirlenen süre için bir günlük kira bedeli 11 350 dolara balığ olmuştur ve Denizcilik İşletmesinin daha önceki kiralamalarında elde edilen en yüksek kiralama rakamı 8 000 dolardır. Bunun neresinde

kayıрма vardır, neresinde suiistimal vardır; sizlerin ve Yüce kamuoyunun takdirine arz ediyorum.

Diğer yandan, bu işletmenin özelleştirilmesi için üç sefer ihaleye çıkılmış. 5 adet gemi için ihaleye çıkılmış, hiçbir ihalede teklif gelmemiş; üçüncü ihalede, sadece bu gemi için 1 750 000 dolar, dört yıl ödemeli bir teklif verilmiştir.

Şimdi, bedeline 1 750 000 dolar teklif verilen bir gemi için, yaklaşık üç aylık kiralama için işletmenin elde ettiği kazanç 900 000 dolardır.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN - Sayın Yıldırım, sözlerinizi toparlarmısınız!

Buyurun.

ULAŞTIRMA BAKANİ BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Eğer, bu kiralama olmasaydı ne olacaktı, bir de ona bakalım: Bu gemi, Kuruçeşme rıhtımında bir yıl boyunca yatmaktaydı ve işletmeye maliyeti, personeliyle birlikte, 3,2 trilyon lira zarardır.

Bütün bunları niye söylüyorum; bu kiralamada, kiralayan başkası, kiraya veren başkası, suçlanan daha bir başkası. Buradaki büyük gazetecilik gayretini ve örneğini takdirinize sunuyorum! (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

Bir başka iddia da, Ulaştırma Bakanı olarak, bu gemi İtalya limanlarında tutulunca müdahale edip kurtardığım yönündedir. Evet, müdahale ettim ve geminin limandan çıkarılması için gerekli gayreti gösterdim. Bu ilk de değildir, son da değildir, ben, bir Bakan olarak, Türk Bayrağını taşıyan her gemi için uğraşıp, oradaki Bayrağımızın dalgalanmasını sağlayacak her türlü tedbiri almak zorundayım. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

Bizim yaptığımız iş sadece bu değildir; daha geçen gün, Ukrayna'da tutulan iki balıkçımızı, bakanla bizzat görüşerek serbest bıraktırdım. İspanya'da tutulan Prestijle ilgili yine aynı şeyi yaptım. Bunlarla ilgili, gerek başka ülkelerin bizimle bu tip ilişkileri, bakanların yaptığı gibi, biz de aynı şekilde, kendi ülkemizin menfaati için, bayrağımızı dalgalandıran gemilerin sorunlarına diplomatik yollardan çözüm ararken, zaman kaybetmemek için de ilgili ülkenin bakanlarını doğrudan arayıp yardım istediğimiz de olmuştur. Bu olayda da, Ankara Gemisi, kiralayan kim olursa olsun, bu Türkiye Cumhuriyetinin, devletin gemisidir ve devletin bayrağını taşımaktadır. Ben, buna yardım ettim diye suç işlediysem, bu suçu her zaman işleyeceğim; bunu da kamuoyunun ve sizin takdirinize sunuyorum. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

Değerli arkadaşlar “çamur at izi kalsın” mantığıyla hazırlanan bu iddialara “al gülüm ver gülüm” diyorlar. Bunun neresinde al gülüm var, neresinde ver gülüm var! Ben, bunu, sizlerin takdirine bırakıyorum.

Şunu ifade etmek istiyorum: Geçmişimle ilgili, bugünümle ilgili, geleceğimle ilgili her türlü konu, şeffaf, saydam ve her türlü denetime açıktır; hiçbir şeyden de korkmuyorum. Bu konuda yapılabilecek her türlü çalışmaya hazırım ve hiçbir şekilde, bu konularda yaptığım yanlış yok. Ekşi ayran içmedim ki karnım ağrısın.

Ben, bu duygularla hepinize saygılar sunuyorum; sağ olun, var olun.
(AK PARTİ sıralarından alkışlar)

Konu : *Çorum Milletvekili Murat Yıldırım'ın, Çorum'un Demiryolu ve Havaalanı Problemlerine ve Alınması Gereken Önlemlere İlişkin Gündemdışı Konuşması Dolayısıyla*

Yasama Yılı : 2

Birleşim : 5

Tarih : 09.10.2003

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Çorum Milletvekilimiz Sayın Murat Yıldırım'ın, Çorum'un havaalanı ve demiryolu problemiyle ilgili gündemdışı konuşması nedeniyle söz almış bulunuyorum; bu vesileyle, hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Sayın Milletvekilimizin konuşmasında dile getirdiği Çorum havaalanı, 1991 yılında gündeme gelmiş, 2 100 metre boy, 30 metre genişlik, aprondan oluşan altyapı uçuş üniteleri, o dönemde 400 milyar keşif bedelle ihale edilmiş ve özel idare bütçesinden yapılmaya başlanmış. Başlangıçta fizibilite ve ÇED raporları olmadığı için, 1992 bütçesinden başlayarak 2000 yılı sonuna kadar valilikçe parça parça ödenek ayrılarak stol tipi yapılmaya çalışılan havaalanının, ne yazık ki, beklenen inşaat ilerleme yüzdesine erişilememiş ve daha sonra, 287 milyar lira civarında bir para da DLH Genel Müdürlüğünden valiliğe aktarılmıştır. Buna rağmen, bugüne kadar, havaalanının ancak yüzde 20'si yapılabilmektedir; tamamlanması için 4 trilyona daha ihtiyaç vardır. Her şeyden önce, havaalanı için ayrılan alan içerisinde aynı zamanda yüksekokul için kampus alanı da düşünüldüğünden, böyle bir olumsuzluk da mevcuttur. Bilahare, 25 Mart 1999 tarihinde, DPT tarafından bu proje yatırım programından çıkarılmıştır.

Bu vesileyle, şunu söylemekte yarar var: Ne yazık ki, bu ve buna benzer birçok havaalanı ülkenin her tarafında mevcut olup, bugün, çeşitli nedenlerle kullanılamamaktadır. Kimisinin yer seçimi yanlış, kimisinin standartları uluslararası uçuşlara uygun değil ve bir kısmında da birbirine çok yakın olması dolayısıyla trafik bulunmamaktadır.

Demiryoluyla ilgili talep ise, fizibilite etütleri çerçevesinde, halen Bakanlığımızın gündeminde bulunan Çerikli-Çorum-Amasya bağlantısı kapsamında değerlendirilmektedir. Çankırı-Çorum-Amasya hattında 1997 yılında fizibilite çalışmaları tamamlanmıştır. Çankırı-Çorum-Amasya hattı üç kentin bağlantısını kurarken, Karadenize bağlantıyı, ayrıca Ankara

- Konya hattıyla birlikte Karadeniz ile Akdeniz arasındaki kuzey - güney koridorunun oluşturulmasını sağlayacak en önemli hatlardan biridir. Proje, bu kapsamda değerlendirilmektedir ve bu projenin 2003 yılı fiyatlarıyla 659 000 000 dolar keşif bedeli belirlenmiştir.

Merzifon askerî havaalanının sivil uçuşlara açılması şu şartlarda mümkün gözükmemektedir. Çünkü, Merzifon, Hava Kuvvetleri Komutanlığımızın çok önemli üslerinden bir tanesidir ve çok yoğun kullanılan bir hava meydanıdır.

Ben, bu vesileyle Yüce Meclisinizi saygıyla selamlıyorum. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

Konu : *Bursa Milletvekili Kemal Demirel'in, Demiryolu Taşımacılığı ile Bursa- Bilecik-Bandırma Demiryolu Hattının Açılmasının Önemine İlişkin Gündemdışı Konuşması Dolayısıyla*

Yasama Yılı : 3

Birleşim : 12

Tarih : 02.11.2004

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Bursa Milletvekili Sayın Kemal... (CHP sıralarından "Demirel" sesleri)

HÜSEYİN BAYINDIR (Kırşehir) - Sayın Bakana tren çarpmış herhalde!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - ...Sayın Kemal Demirel'in, Bursa-Bilecik-Bandırma demiryolu hattı konusunda gündemdışı yapmış olduğu konuşmaya cevap vermek üzere huzurlarınızdayım; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Bursa, ülkemizin önemli sanayi şehirlerinden bir tanesidir. Bursa'nın, Bandırma Limanından Bilecik istikametinde toplam 190 kilometrelik, Türkiye genel demiryolu şebekesine bağlanmasına dair demiryolu projesi için, 1991 yılında etüt ve projelerine başlanılmış, söz konusu güzergâhın uygulama projeleri 2002 yılında tamamlanmıştır.

Projenin toplam demiryolu uzunluğu, Bandırma-Bursa-Ayazma-Osmaneli kesimi 88 kilometre, Ayazma-İnönü kesimi ise 88 kilometredir. Çift hat olarak düşünülen projede minimum kurp çapı 2 000 metre olarak öngörülmüş, 11 adet istasyon ve maksimum hız 200 kilometre/saat olarak dizayn edilmiştir.

Bu projenin iki etaptan oluşan birinci kısmı için, Bandırma-Bursa etabı için hesaplanan keşif bedeli, altyapı ve üstyapı maliyeti toplamı olarak 255 000 000 dolar; ikinci kısmı, Ayazma-İnönü kesimi için hesaplanan değer 580 000 000 dolar ve toplam 835 000 000 dolarlık anahtar teslim proje bedeli öngörülmektedir.

Demiryollarının geliştirilmesine yönelik, gerek 2003 gerekse 2004 yılı bütçelerinde ve 2005 yılı bütçesinde de, çok önemli bir yatırım bütçesinin, ulaşım sektörüne ve özellikle de demiryollarına ayrıldığı bilinmektedir; ancak, burada da ifade edildiği gibi, 835 000 000 dolar gibi çok büyük bir yatırım bedeline mal olacak bu projenin özkaynaklardan karşılanma imkânı şu an için

mevcut değildir. Bu yüzden de, projeyle ilgili, yap-işlet modeli çerçevesinde yapımı için, yurtdışı ve yurtiçi firmalarla şu anda görüşmelerimiz devam etmektedir. Eğer, bu görüşmelerden müspet bir sonuç alırsak, 2005 yılı içerisinde bu hattın inşaatına başlanacaktır.

Ben, bu açıklamaları, Yüce Meclisin takdirine sunuyorum.

Saygılarımla arz ederim. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

Konu : *Hakkâri Milletvekili Mustafa Zeydan'ın, Hakkâri'de Meydana Gelen Deprem Sonrasında Yaşanan Sıkıntılara ve Bu Konuda Alınması Gereken Tedbirlere İlişkin Gündemdişi Konuşması Dolayısıyla*

Yasama Yılı : 3

Birleşim : 53

Tarih : 02.02.2005

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; geçtiğimiz günlerde Hakkâri'de meydana gelen deprem nedeniyle hayatını kaybeden vatandaşlarımıza Allah'tan rahmet diliyorum ve depremde evleri barkları zarar gören vatandaşlarımıza da geçmiş olsun dileklerimizi iletiyoruz.

Tabii, depremle ilgili ve deprem sonrası yapılan çalışmalar iyi bir koordinasyon içerisinde gerçekleşmiş, gerek Kızılay gerekse valiliğimiz hemen müdahale ederek, Sayın Başbakanımız başta olmak üzere, ilgili bakanlıklarla sürekli koordinasyon halinde olmuşlardır.

Deprem sonrası bölgeye gidilmesi fazla bir anlam ifade etmez.

HÜSEYİN BAYINDIR (Kırşehir) - Sayın Bakan, o nasıl laf?! O laf size yakışmaz Sayın Bakan!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Önemli olan, hizmetlerin oraya gitmesidir. Önemli olan, devlet, verdiği hizmetlerle, böyle, beklenmeyen afetler karşısında yaptıklarıyla oradadır.

K. KEMAL ANADOL (İzmir) - Orada mıydı?

HÜSEYİN BAYINDIR (Kırşehir) - Sen orada mıydın?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Fiziken orada olmak bir şey ifade etmez. Oradaki insanların beklediği, istediği, hizmet, yerine gitmiş midir gitmemiş midir.

İSMET ATALAY (İstanbul) - Milletvekili şikâyet ediyor.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Devlet, bütün konularda olduğu gibi, anında, gereken her türlü desteği, üzerine düşen görevi yapmıştır, yaraları sarmıştır.

HÜSEYİN BAYINDIR (Kırşehir) - Sayın Bakan, senin her işin böyle. Senin her attığın adım böyle.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Ben, konunun açıklığa kavuşması bakımından bunları söylemek ihtiyacını duydum.

Hepinize teşekkür ederim, saygılar sunarım. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

Konu : *Erzurum Milletvekili Mustafa Ilıcalı'nın, Tamamlanmış Bulunan Ulaştırma Anaplanı Stratejisi Çalışmalarına, Taşımacılığın Ekonomideki İtici Gücüne, Ulaştırmada Karşılaşılan Sorunlara ve Bu Konuda Alınması Gerekten Tedbirlere İlişkin Gündem dışı Konuşması Dolayısıyla*

Yasama Yılı : 4

Birleşim : 26

Tarih : 01.12.2005

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Erzurum Milletvekilimiz Sayın Mustafa Ilıcalı'nın, çalışmaları tamamlanmış olan Ulaştırma Ana Planı Stratejisi hakkındaki gündem dışı konuşmasıyla ilgili söz almış bulunuyorum; Yüce Meclisi saygıyla selamlıyorum.

Değerli milletvekilleri, bildiğimiz gibi, ülkemizde, ulaşım sektörü, ne yazık ki, yıllardan beri bir plana bağlı olarak değil, ihtiyaçların günübirlik karşılanması anlayışıyla, kendi doğal akışı seyrinde bugüne kadar gelmiştir. Geçmişe baktığımızda, ulaşım ile ilgili tek planlamanın 1983-1993 yıllarını kapsayan Ulaştırma Ana Planı olduğu; ancak, bunun da, maalesef, hiçbir uygulama yapılmadan raflarda tozlanmaya terk edildiği bir gerçektir. Ülkede bir ulaşım ana planı olmayınca, ulaşım türleri arasında bir entegrasyonun, bir birlikteliğin sağlanması da, doğal olarak, mümkün olmadı ve ulaşım modları, birbirinden bağımsız olarak, dengesiz bir şekilde gelişti. 1950'ye kadar demiryollarında yaşanan hamle, 1950'den sonra, karayollarının -yoğunluklu olarak- gelişmesine ve böylece 2000'li yıllara geldiğimizde, yurtiçi yolcu ve eşya taşımacılığında, yüzde 90'ın üzerinde karayolu bağımlı bir ulaşım sistemi gerçeğiyle karşı karşıyayız. Bunun kötü sonuçları, olumsuz sonuçları, bugün, hepimizin hayatında görülmeye başlandı. Yılda, Avrupa Birliği ortalamasının 6 katı trafik kazası, her yıl, bir kasaba büyüklüğünde insanımızın hayatını kaybetmesi, 100-150 bin insanımızın yaralı ve sakat kalması ve milyarlarla ifade edilen bir kamu kaynağının yok olup gitmesi. Üstüne üstlük, yolların, yirmibeş yıl gibi bir süreyle kullanılması, dayanması öngörülürken, yıllar içindeki aşırı trafik yükü nedeniyle, ikibuçuk üç yıl gibi bir sürede yolların tekrar yenilenme ihtiyacı doğmaktadır.

İşte, bu plansız gidiş, bu gelişigüzel ulaşım politikası, daha doğrusu politikasızlığı, sürdürülebilir bir şey değildi. Bu yüzden de, Hükümetimizin,

gerek programında gerekse acil eylem planında, bir Ulaşım Ana Plan Stratejisi yapılması ve buna göre, ulaşım türleri arasındaki dengeyi gözetecek bir proje önceliğinin belirlenmesi öngörülmüştü. Bu amaca yönelik olarak, Bakanlığımız, çalışmalara başladı. 18 Aralık 2003 tarihinde İstanbul Teknik Üniversitesinin koordinatörlüğünde, Yıldız Teknik Üniversitesi, Süleyman Demirel Üniversitesi ve Erzurum Atatürk Üniversitesinin konuyla ilgili değerli bilim adamlarının oluşturduğu bir çalışma grubuyla bu çalışmalara başladık. Meclisimiz de, Erzurum Milletvekili ulaştırma uzmanı Prof. Dr. Mustafa Ilıcalı Hocamızı bu çalışma grubuna koordinatör olarak tayin etti ve bu çalışmalar, geçtiğimiz bir iki ay öncesi tamamlandı.

Bu safahatta yapılan çalışmalar, Birinci Ara Rapor, İkinci Ara Rapor ve Nihai Rapor olarak, şurada gördüğünüz 4 cilt halinde tamamlandı ve bundan sonra bu çalışmalar, değerli milletvekilleri, ulaşım projeleri, ulaşım planlamaları için önümüzdeki on yıl süreyle, bizim, âdeta bir uygulama dokümanımız haline geldi.

Peki, bu çalışmalarda ne var; bunlara kısaca değinmek istiyorum. Mustafa Ilıcalı Vekilimiz söyledi; ama, şu kadarını söyleyeyim: Burada, dünyadaki ulaşım politikaları ve uygulamaları, dünyadaki mevcut durum, Türkiye fotoğrafının çekilmesi ve yapılması gereken hususlar, hem genel hem de ulaşım alt modları itibariyle neler yapılmalı; onlar belirlendi ve buna yönelik proje öncelikleri de belirlendi.

Şimdi, biz, Bakanlık olarak bu işleri yaparken, sadece, bu plan bitsin de, ondan sonra biz işleri yaparız demedik. Aslında, sorunu hepimiz biliyoruz. Sorun, Türkiye’de ulaştırma alt modları arasında, türleri arasında bir bağlantı yok. Bu, ulaşım sisteminin yönetiminin dağınık olmasından kaynaklanıyor. Örneğin, karayolları, Bayındırlık Bakanlığı; balıkçılık, Tarım Bakanlığı; yol güvenliği, İçişleri Bakanlığı; trafikle ilgili konular yerel yönetimlerde, bazılarının mahallî idarelerde olması dolayısıyla, ne yazık ki projelerin birbiriyle entegrasyonu, birbirini desteklemesi ve öncelik belirlemede istenen sonucu sağlamamış. Bu nedenle de, bu çalışmada en önemli üzerinde durulan husus, ulaşım modları arasında dengeyi sağlayacak, buna göre öncelikleri belirleyecek tedbirlerin ne olduğu tüm ayrıntısıyla yer almıştır. Kısaca, çok fazla zamanınızı almadan, bu hususta, sektör sektör, Ulaşım Ana Plan Stratejisini hazırlayan yönlendirme komitesi ve çalışma grubunun yaptığı tespitleri ve önerileri sizlerle paylaşmak istiyorum.

Genel olarak, ulaştırma sektörü için, ulaşım modları arasındaki dengesizliğin giderilmesi. Az önce söyledim, yurt içinde karayolu ağırlıklı bir ulaşım sistemi var; bunun sürdürülebilir olması da artık mümkün değil.

Peki, bunun için biz ne yaptık; hemen, deniz taşımacılığında, gerek deniz güvenliğinin artırılması gerekse limanlarımızın daha fazla kullanılması için liman ücretlerini yüzde 50 düşürdük. Ayrıca, kabotaj hattımızda taşımacılık için ÖTV'yi kaldırdık. Bunun anlamı şu: Bugün, mazot, pompada 2 liraysa, bunu 70 kuruşa düşürdük. Amacımız, 8 400 kilometre sahilimiz olan bu ülkede, deniz taşımacılığını, balıkçılığı, turizm tekne taşımacılığını ve koster taşımacılığını geliştirmek, yolcu taşımacılığını geliştirmek, yolcu taşımacılığını geliştirmek. Bunun pratik sonuçlarını da almaya başladık. Bu yolla, 200 trilyon liralık bir teşvik sağladı; ancak, bu, ucuzlayan yolcu taşıma ve İDO'nun, TDI'nin taşıdığı yolcu ve araç sayısındaki artışla, balıkçılarımızın daha fazla avlanma ve daha ucuza balık temin etme, turizmle uğraşan guletlerin, teknelerin yıllardan sonra ilk defa kâr eder hale gelmesiyle pratik sonuçlarını vermeye başladı. Geçtiğimiz iki yıl içerisinde, Türkiye'de sadece 2 limanı ziyaret eden kruvazör, yani turist gemileri, bugün 7 limanımıza düzenli sefer yapmaktadırlar ve gelen gemi sayısı, bir yıl önce 349 iken bu sene 430'a çıktı, yolcu sayısında yüzde 130'un üzerinde artış oldu. Bu da, turizmimize önemli bir artı kaynak sağladı. Bu, denizcilikte alınan tedbirler sonucu, bu kısa sürede geldiğimiz nokta.

Aynı şekilde, karayolu taşımacılığı konusunda da, yine, bu Mecliste, muhalefet-iktidar, birlikte, ilk defa, elli yıldan beri mevzuatı olmayan bir sektörü düzenledik; Karayolu Taşıma Kanununu çıkardık ve bu kanun, bu Mecliste, sadece 10 dakikada çıkan bir kanun; çünkü, bu konuda, gerek muhalefetimiz gerek iktidar gerekse sektör tam bir işbirliği halinde çalıştı. Ona bağlı olarak yönetmelik getirdik.

Burada, üç temel ilke var: Karayolu taşımacılığında, mali yeterlilik, meslekî yeterlilik ve meslekî saygınlığı esas alan, kurumsal taşımacılığa geçiş sağlayan bir altyapıyı oluşturduk.

Kara taşımacılığımız, bu ülkenin kanayan yarasıdır. 70 yaş ile 22 yaş arasındaki kamyon sayısı 250 000 değerli milletvekilleri. Toplam 890 000 kamyon var yurt içinde taşıma yapan, bunların 300 000'i her an boş; yani, bir arz fazlası var. Bu da, sektörün olumsuz ve sağlıksız gelişmesinin en önemli, en vahim sonuçlarını oluşturuyor. İşte, bunu belirli bir süre diliminde dengeye getirecek, yaşlı araçları sistemden çekecek, sektöre yeni girişlere belirli usuller getirecek bir düzenlemedir.

Önceden, taşımacılık yapmak için hiçbir kriter yoktu; 3-5 milyar cebinde parası olan, bir galeriden bir kamyon alıp taşıma işine girebiliyor ve çile de ondan sonra başlıyordu. Ömür bitiyor, bu çile bitmiyor; aileden çocuğa, çocuktan çocuğa geçer şekilde devam eden, bitmeyen, hazin bir öyküye

dönüşmüştü. İşte, bu kanunla, sektör, önümüzdeki 2009 yılına kadar, kademe kademe, mevcut yapıda da insanların mağdur olmamasını da dikkate alarak, bir sistematik yapıya kavuşacak ve denge sağlanması için tedbirler geliştirilecektir. Karayolu taşımacılığında da bu tedbirlerle birlikte nihai hedefimiz, on yıllık süre içerisinde yüzde 92 yük, yüzde 95 yolcu taşımacılığını yüzde 70 seviyelerine çekmek, aradaki payı da deniz, demiryolu, hava taşımacılığına yaymak suretiyle bir denge sağlamayı hedefliyoruz.

Diğer bir alan da, tabii, hava taşımacılığıdır. Ülkemizin coğrafi durumu malum. Hava taşımacılığı da, ne yazık ki, fevkalade sınırlı bir şekildeydi. Esasen, hava taşımacılığının, taşımacılık bütünlüğü içerisinde çok büyük pay alması beklenemez; ancak, Amerika gibi, çok uzun mesafeleri olan, büyük, Rusya gibi, bu bölgelerde hava taşımacılığının payı daha fazladır; ama, ülkemizde gerçekçi olan oran yüzde 5 ile 10 arasındadır. Bu amaca yönelik de, bildiğiniz gibi, 2003 yılında bölgesel hava taşımacılığı projesi başladı. Bununla ilgili bazı vergi teşvikleri, meydan ücretlerindeki teşvikler sonucu iki yıl içerisinde geldiğimiz nokta çok çarpıcıdır değerli milletvekilleri. IATA Uluslararası Havayolları Taşıma Birliğinin yaptığı tahminlere göre, Türkiye 2015 yılında toplam hava taşımacılığındaki yolcu sayısının 55 000 000 olacağı öngörülmüyor. Biz göreve başladığımızda toplam taşıma 31 000 000'du, bu sene 59 000 000 olarak seneyi tamamlayacağız; yani, IATA'nın on yıl sonra öngördüğü rakamı biz 2005'te aşmış oluyoruz ve yine uluslararası tahminlere göre dünyada en hızlı büyüyen hava taşımacılığındaki beş ülkeden üçüncüsü Türkiye. Bu, tabii, çok güzel bir şey. Halkımız, artık, daha rahat uçağa biner hale geldi. Bir yıl içerisinde 9 000 000 yolcu artışı olmuş; bunların yarısı ilk defa uçağa binen insanlarımız.

Tabii, bunun beraberinde getirdiği sorunlar yok değil. Birdenbire uçak sayısı iki katına, yolcu sayısı iki katına çıkınca meydanlarımızda sıkışıklıklar oluyor, yetmişmiş personel karşılamada sıkıntılarımız oluyor ve sivil havacılık yönetiminin kadrosunun yetersizliği de bir sorun olarak karşımıza çıkıyor. Bundan şu anlaşılmasın: Şartlar ne olursa olsun, uçuş güvenliği, havaalanı emniyeti bizim vazgeçemeyeceğimiz, taviz veremeyeceğimiz en önemli konulardan bir tanesidir. O bakımdan, yine bu Meclisin gayretleriyle Sivil Havacılık Kanununu yeniledik, çıkardık; şimdi, bunun yönetmeliklerini yapıyoruz. Burada uzman personel istihdamının önü açıldı; onların mali şartlarını iyileştirdik. Bunu da beklemeden, şimdi hizmet alımı suretiyle de, denetimleri daha sık yapacak bir yapılanmayı, bir ekibi de oluşturduk.

Son günlerde hava sahamızın bazı uçuşlarda güvenliği olmadığı, gayrimeşru uçuşların yapıldığı yönünde, basında, maalesef, haberler alıyorum. Bunları, yeri gelmişken, bu hususu, aracılığınızla, Yüce Meclisin bilgisine ve kamuoyunun bilgisine sunmak istiyorum.

Türk hava sahası, Ankara'nın batısı, Ankara'nın doğusu olmak üzere, iki FIR alanına bölünmüştür; yani, uçuş emniyet bölgesi. Batı bölgesi birinci FIR hattı, doğu bölgesi ikinci FIR hattı. Bu bölge, 780 000 kilometrekarelik hava sahamızı, sınırlarımızdan yukarıya doğru sonsuza kadar çizilen dikey bir düzlemle tamamen Türkiye Cumhuriyetinin kontrolünde olduğu anlamına geliyor. Sınırlarımızın belirli noktalarından giriş yapan - her yerden giriş yapma şansınız yok; nasıl karada sınır kapılarımız varsa, havada da sınır kapılarımız var- uçaklar kendilerine tahsis edilen güzergâhları izleyerek ya istediği meydana iner yahut da ülkemizi transit geçiş yaparak terk eder. Bu uygulamanın dışına taşan, bilgi vermeden, kendini tanıtmadan, kim uçuş yaparsa yapsın, anında tedbiri alınır. Tedbir nedir; tedbir, uyarılır; uyarılara cevap vermezse Türkiye'nin hava savunma unsurları bunlara refakat eder, herhangi bir kötü niyetli faaliyet olmadığı kanaati hâsıl oluncaya kadar eskort ederler, takip ederler, gereğini yaparlar. Durum bu kadar nettir.

Hava sahamız yolgeçen hanı değildir. Öyle, şu istihbaratın uçağı gelecek, bu gelip geçecek... Burası muz cumhuriyeti değil değerli arkadaşlar! (AK PARTİ sıralarından alkışlar) Kimse, başkalarının işbirliğini, Türkiye'nin üzerinden siyaset yaparak yapma gayreti içinde olmasın.

Bir uçak Türkiye'de bir meydana incekse, önce tayin ettiği acente vasıtasıyla izin alacak ve o izne göre gelip uçuşunu tamamlayacak, gidecek. Uçuşların çeşitleri var, business flight dediğimiz iş uçuşu, VIP uçuşu, tarifeli uçuş, tarifesiz uçuş, teknik uçuş, daha birçok uçuş türleri var. Bunların hangisini tercih ettiyse, bunları belirtecek, gelecek. Herhangi bir zararlı faaliyete katılması da mümkün değil.

Esasen, diyelim ki, bir ülkenin bir istihbarat kuruluşu bizde uçuş yapmak istiyor; bunun da prosedürü var. Bir askerî uçak kendi hava sahamızda uçuş yapmak istiyor, bunun da prosedürü var. Nedir; orada da, diplomatic clearance dediğimiz, diplomatik yollardan bu izin talepleri bize ulaşır, bizim Dışişlerimiz buna olur verirse, bu uçuş da gerçekleşir. Bunun yolu da budur. Yoksa, sivil amaçlı uçuşların tamamen sevk ve idaresi Bakanlığımız Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün kontrolündedir. Herhalde bu konuyla ilgili oluşan tereddütler de böylece giderilmiş olmaktadır.

Değerli milletvekilleri, sektörümüzün diğer önemli bir alanı da demiryolu. Demiryollarımızın...

BAŞKAN - Sayın Bakanım, konuşmanızı tamamlar mısınız; 21 dakika oldu.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Peki.

Efendim, ikaz geldi. Ben, isterseniz demiryollarına girmeyeyim. Özetle şunu söylemek istiyorum: Demiryollarında da yıllardır ihmal edilen projelere birer birer başlanmıştır. Bu ülkenin yüzyıllık hayali Marmaray Projesi -ki, sadece uluslararası Doğu-Batı İpek Yolu koridorunu değil, aynı zamanda İstanbulumuzun da günlük trafik problemini büyük oranda çözecek proje-süratle devam ediyor.

Bu proje, sadece İstanbul'un ulaşım projesi değil, aynı zamanda İstanbul'un tarihini, kültür zenginliğini de su yüzüne, günışığına çıkaran bir proje. Bugüne kadar altı gemi bulduk. Bu gemileri şimdi bir müzede toplayıp, 11 inci Yüzyılda zeytinyağı taşıyan tekneler... Buna benzer çok çeşitli zenginlikleri günışığına çıkarıyoruz, böyle de bir artışı var.

Diğer proje Ankara-İstanbul demiryolu projesidir.

AHMET IŞIK (Konya) - Konya-Ankara...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Eskişehir-Ankara etabını, 2006 sonunda, inşallah, açacağız. Eskişehir-İstanbul etabını da 2008 yılında tamamlamış olacağız.

ÖMER ABUŞOĞLU (Gaziantep) - Siz tamamlayın, biz açacağız.

FERİDUN FİKRET BALOĞLU (Antalya) - Burdur-Antalya ne zaman?..

AHMET IŞIK (Konya) - Konya-Ankara hattı?..

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Konya-Ankara hattını ihaleye çıkardık, inşallah, iki yıl, iki buçuk yıl içerisinde onu da tamamlayacağız.

AHMET IŞIK (Konya) - Sağ olun, çok teşekkür ederiz.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Demiryollarında yapacağımız çok iş var; ama, şunu söyleyeyim: Demiryollarının geliştirilmesini istemeyen hiçbir Allah'ın kulu yok; en büyük destek, başta Meclisimiz, sizler; ama, halkımızın tamamı, ülkede, demiryollarının tekrar geliştirilmesini ve her yere demiryolu yapılmasını istiyor. Bu, bizim için en büyük destektir, bizi heyecanlandıran en büyük unsurdur diyorum; sizlere saygılar sunarken, hazırlanan bu Ulaşım Ana Plan Stratejisinin önümüzdeki on yıllık dönem içinde bir kesintiye uğramadan uygulanması için desteklerinizi bekliyor, hepinize saygılar sunuyorum. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

Konu : Bayburt Milletvekili Ülkü Gökalp Güney'in, İnternet Üzerinden İşlenen Suçların Önlenmesinde ve Gençlerimizin Zararlı Sitelerden Korunmasında İnternet Kafelerin Denetlenmesinin Önemine İlişkin Gündem Dışı Konuşması Dolayısıyla

Yasama Yılı : 5

Birleşim : 55

Tarih : 25.01.2007

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Sayın Başkan, Türkiye Büyük Millet Meclisinin değerli üyeleri; sözlerime başlarken, değerli siyaset adamı, eski Dışişleri Bakanı İsmail Cem'e Allah'tan rahmet diliyorum, ailesine sabırlar ve başsağlığı diliyorum.

Değerli Başkan, değerli milletvekilleri; az önce İnternet kafeler ve bunlarla ilgili tehlikelere dikkati çeken Değerli Milletvekilimiz Ülkü Güney Bey'e teşekkür ediyorum.

İnternet kafeler hakkında Hükûmetimizin yaptığı çalışmalar ve alınan önlemlerle ilgili birkaç hususu sizlerin bilgisine arz etmek istiyorum.

Malumunuz, bilgi toplumu çağına girmiş bulunuyoruz. Bilgi toplumunda, artık, bilgiye erişimin zamandan ve mekândan münezzeh hâle geldiğini ve bunu da bilgi iletişim teknolojilerinin gelişmesine borçlu olduğumuzu biliyoruz. Bugün, artık, “bilgisayar” dediğimiz bir araçla, “İnternet” dediğimiz bir otoyoluyla, her türlü bilgiye, dünyanın her tarafındaki bilgiye anında ulaşma imkânımız var.

Tabii, insan hayatını kolaylaştıran, bilgilenmede çok önemli bir hızlanmayı beraberinde getiren bu önemli araç, bazen, bir ilacın bir derde deva olduğu gibi yan tesirleri de olabiliyor. Bunu doğru dürüst, yerinde kullandığımız zaman sorun yok. Ama, böyle bir imkânın bazen toplumumuzu, gençlerimizi ve çocuklarımızı yozlaştıracak amaçla da kullanıldığını, bunun küresel bir sorun hâline geldiğini bugün biliyoruz. Bilhassa bu teknolojinin geliştiği ülkelerden başlamak üzere, âdeta dünyanın bütün ülkelerine SPC bir virüs olarak süratle bu olumsuz tarafı yansımaktadır. Bugün sadece çocuk istismarı içerikli kırk binin üzerinde, dünyada, profesyonel olarak faaliyet gösteren site var ve dünya bununla mücadele etmektedir. İşte, teknolojinin, bazen, insan

yararına geliştirilen teknolojinin dönüp insanlığın geleceğini tehdit eder hâle gelmesinin en tipik örneklerinden biri de budur.

Peki, bu durumda ne yapacağız? Bu durumda yapmamız gereken, bu teknolojiye, bu imkâna kapılarımızı kapatmak elbette ki olamaz, bunu kullanacağız, çünkü bilgiye ihtiyacımız var; ülkemizde bilgiye ihtiyaç var, dünyada bilgiye ihtiyacımız var, hem de hemen ihtiyacımız var. Eskiden “Bilgiyi almak için Çin’e kadar gidin, bilgiyi öğrenin.” diye tavsiye edilirdi, şimdi Çin’e gitmemize gerek yok, bilgi elimizin altında. İşte, bilgiyi alırken abur cuburlardan ayıklayarak, temiz, faydalı, üretime yönelik, eğitime yönelik, toplumu, bireyi aydınlatmaya yönelik, aile birliğini korumaya yönelik bir altyapıyı da kurmak, idare olarak, devlet olarak bizlerin görevi.

Değerli arkadaşlar, tabii, İnternet kafeler hayatımızın bir gerçeği. Bilgi toplumuna dönüşmede temel esas bilgisayar okuryazarlığının artmasıdır. Türkiye Cumhuriyeti, kuruluşundan bu tarafa, başta Büyük Atatürk olmak üzere, toplumun bireylerini okuryazar yapmak için yıllarca didindi durdu ve sonunda, Allah’a şükür, bu noktada, yüzde 92 okuryazarlığa erişti. Tam, biz, işi tamamladık, her şey bitti derken, bir baktık, bir başka alan bizim gelişmişliğimizi ölçer hale geldi. O da nedir? Bilgisayar okuryazarlığı. Çünkü, bu öyle bir şey ki, eğer bu alanda okuryazarlığımızı geliştiremezsek, tekrar cahil hâle düşüyoruz. Eskiden büyükler küçükleri eğitirdi. Bu bilgi iletişim teknolojisi devrinde, bu çağda, artık, bu görevi küçükler yapmaya başladı. Yani, bizleri çocuklarımız eğitecekler. Çünkü, onlar bu teknolojiyi daha çok anlıyor, daha çabuk anlıyor, daha çabuk öğreniyor. Bizim neslimiz, bir anlamda, bu teknolojinin dışında kaldı. Bizi tekrar bu sahaya çekmek, bilgi toplumunun parçası haline getirmek, gençlerimizin işi. O yüzden, gençlerimizin, doğru bilgilerle, doğru içeriklerle teçhiz edilmesi gerekiyor.

Peki, bu alanda ne yapıldı? 2002 yılında, ülkemizde, değerli milletvekilleri, 23 milyon cep telefonu abonesi vardı. Bugün bu sayı 53 milyonu aşmıştır, 2,5 katı aşmıştır. Üç sene sonra, bu ülkede, nüfus kadar cep telefonu olacaktır. Cep telefonu başlangıçta haberleşme amaçlı kullanılmaya başlamış, ancak, zaman içerisinde, bizim her türlü ihtiyacımızı gören, yanımızda yardımcımız hâline gelmiştir ve bu içerik artarak devam edecektir. Bundan beş yıl sonra, eğer, cep telefonunuzla, evinizin kapısını açarsanız, mutfaktaki fırındaki yemeğin pişip pişmediğini kontrol ederseniz, arabanızın kapısının açık kalıp kalmadığını anlamak isterseniz, her türlü alışverişinizi yaparsanız şaşmayın. Çünkü, dünya bu tarafa gidiyor. Onun için, Türkiye de gelişmelerden geri kalamaz, bilgi ve iletişime yatırım yapmak zorunda. Bunun bilincinde olarak bu yatırımları yapıyoruz.

Peki, İnternet kullanımında nereye geldik? 2002’de 4 milyon İnternet kullanıcısı varken, bugün ulaştığımız sayı 19 milyon. Gelişmenin hızını takdirlerinize sunuyorum. Çok hızlı gelişen bir sektör. Diğer taraftan, Türkiye’de, bilişim alanında geniş bant erişim 2002’de mevcut değildi. İnternet telefon numaralarını çevirmek suretiyle yapılırken, bugün, ADSL veya geniş, hızlı İnternet erişimi de 2 milyon 950 bin aboneye ulaşmıştır.

Dolayısıyla, bu gelişmeler karşısında İnternete veya bilgiye erişimde iki tane yolumuz var: Bir tanesi, bireysel olarak bilgisayar sahibi oluyorsunuz, abone olarak münferit erişiminiz var. Ama, bütün toplum kesimlerinin, bütün gelir gruplarının birdenbire buna erişme şansı yok, bu bir zaman alacak. O hâlde, toplu erişim merkezleri hayatın kaçınılmaz bir ihtiyacı olarak önümüze geliyor. Bunlar da İnternet kafelerdir, servis sağlayıcılardır, yer sağlayıcılardır.

İşte, sorunun başladığı nokta buradır. Burada, ülkemizde 20 bin civarında internet erişim merkezi, diğer adıyla, halk arasında, İnternet kafe mevcuttur. Bu İnternet kafelerin, bugün, çalışması İçişleri Bakanlığının bir genelgesi çerçevesinde gerçekleşmektedir, yani buranın çalışma usulleri, buraya girecek çıkacak çocukların yaşları, evsafıyla ilgili; efendim, çalışma şartları, bulunduğu yerin dış mekâna açıklığı, aydınlatması vesairesi, içeride sigara içilip içilmemesi gibi birçok düzenlemeler olmasına rağmen, buradaki içerikle ilgili, maalesef, bir düzenleme mevcut değildir.

Ohâlde, gençlerimiz, bu ülkenin geleceğidir değerli arkadaşlar. Gençlerimizi, hatta gençlerimizden öte yavrularımızı, topyekûn insanımızı, teknolojinin getirdiği nimetlerden yararlanırken, onların zararlı yan etkilerinden de korumak, bizim en temel görevimizdir.

Burada yapmamız gereken iş, bir keyfiyetten öte, bir mecburiyettir. Bunu neden söylüyorum; bakınız, Anayasa’mızın 41’inci maddesi ne diyor:

“Aile, Türk toplumunun temelidir ve eşler arasında eşitliğe dayanır.

Devlet, ailenin huzur ve refahı ile özellikle ananın ve çocukların korunması ve aile planlamasının öğretimi ile uygulanmasını sağlamak için gerekli tedbirleri alır, teşkilâtı kurar.” Ayrıca, 58’inci madde de gençliğin korunmasıyla ilgili:

“Devlet, istiklâl ve Cumhuriyetimizin emanet edildiği gençlerin müspet ilmin ışığında, Atatürk ilke ve inkılâpları doğrultusunda ve Devletin ülkesi ve milletiyle bölünmez bütünlüğünü ortadan kaldırmayı amaç edinen görüşlere karşı yetiştirme ve gelişmelerini sağlayıcı tedbirleri alır.

Devlet, gençleri alkol düşkünlüğünden, uyuşturucu maddelerden, suçluluk, kumar ve benzeri kötü alışkanlıklardan ve cehaletten korumak için gerekli tedbirleri alır.”

Demek ki, devletin, toplumu topyekûn, özellikle de gençleri ve aileyi korumak gibi temel bir ödevi vardır.

O hâlde, İnternet kafelerdeki bu boşluğu ortadan kaldırmak için bir düzenleme zaruri hâle gelmiştir. Bugün yapılan düzenleme, buraların gayrisihhi müessese ruhsatı ve işleyişiyle ilgili, asayiş bakımından, kolluk kuvvetlerinin görev ve yetkileri bakımından bir genelgedir. Ancak, buraların içerik olarak lisanslaşması, ruhsatlanması apayrı bir konudur, bir uzmanlık meseledir. Onun için de son zamanlarda büyük oranda yurt dışı kaynaklı olarak gündeme gelen İnternet üzerinden suç oluşan bazı hususların tedbirinin alınması, suçun önlenmesine yönelik bir kanun tasarısı çalışmamız mevcuttur. Bu tasarı hazırlıkları tamamlanmış ve Meclise gönderilmiştir. Öyle ümit ediyorum ki, toplam -yürürlük ve yürütme maddeleriyle- sekiz maddeden oluşan bu tasarı, en kısa zamanda, komisyonlarda, Genel Kurulumuzda görüşülecek ve yakın gelecekte, büyük tehdit oluşturan bu alanın kontrol edilmesi imkânı sağlanmış olacaktır.

Bu tasarıyla neleri öngörüyoruz? Bu tasarının tam adı, elektronik ortamda işlenebilecek suçların önlenmesine dair bir kanun tasarısıdır. Burada üç tane temel işi yerine getiriyoruz:

Bir tanesi, yüzde 98 oranında dış kaynaklı olan bu zararlı neşriyatın, bilişim ortamıyla ülkemize gelen bu zararlı neşriyatın kaynağında kontrol edilmesidir; filtrelenerek tertemiz bilgilerin Türkiye'ye gelmesi, halkımızın, gençlerimizin, çocuklarımızın kullanımına sunulmasıdır.

İkinci olarak, yurt içinde oluşturulabilecek, her türlü elektronik ortamda kullanılacak cinsel istismar, çocuk istismarı ve Türk Ceza Kanunu'na göre suç teşkil edebilecek, sanal ortamda işlenmesi mümkün konuları tarayıp gerekli tedbirleri alacaktır. Bunu nasıl, hangi yollarla yapacak? Bunun için Telekomünikasyon Kurumu Başkanlığında bir birim oluşturuluyor. Bu birim, aynen Telekomünikasyon İletişim Başkanlığı gibi, bütün bu alanı izleyen, gerekli koruyucu tedbirleri alan, buna rağmen bilişim ortamında suç oluşmuş ise bunu da Türk Ceza Kanunu'nda tanımlanan şekilde takibatı için kolluk kuvvetlerine, yargı mensuplarına rapor eden, takibini yapan bir sistemdir. Bunu sağlamakla, çok hızlı gelişen bu alanın toplum yararına, kamu yararına, gençlerimizi ve çocuklarımızı, aile bütünlüğünü korumaya yönelik önemli bir yasal boşluğu doldurmuş olacağız ve böylece, teknolojinin bize bahsettiği bu güzel imkânı yasaklamak yerine, onu yine toplum ve geleceğimiz adına faydalı olarak kullanmanın önünü açmış olacağız.

Değerli arkadaşlar, bu konuda, gerek kamuoyumuzda gerek Meclisimizde muhalefet ve iktidar partisinin tam bir mutabakatı vardır. Çünkü, toplumu her türlü potansiyel tehlikeden, suçtan korumak, gençlerimizi en iyi şekilde yetiştirip bu ülkeyi onlara emanet etmek, bizim asli görevlerimizden bir tanesidir. İşsizlik gibi, genç yaşta olmanın getirdiği duygu karmaşıklığı gibi önemli nedenleri kullanarak bu zararlı yayınlardan gayrimeşru kazanç elde eden çevrelere karşı savaşımında hep birlikte hareket etmemiz gerekiyor ve bu konuda tam bir anlayış birliğini görmüş olmaktan da büyük mutluluk duyuyoruz ve bu şekilde hazırladığımız çok kısa, net, özlü bu düzenlemenin kısa sürede Meclisimizden geçmek suretiyle yasalaşacağına inancımı ifade ediyor ve bu konuda toplumumuzun acil beklentisinin bir an önce karşılanması için sizlerden gerekli katkıyı bekliyor, hepinize saygılar sunuyorum. (Alkışlar)

22. DÖNEM

BÖLÜM III

AÇIKLAMALAR

Konu : *Niğde Milletvekili Orhan Eraslan'ın, Konuşmasında, Bakanlığıyla İlgili Yanlış Anlaşılmalara Meydan Verebilecek Bazı İfadeleri Nedeniyle*

Yasama Yılı : 5

Birleşim : 24

Tarih : 28.11.2006

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

Yüce Meclisin değerli üyeleri, bugün Ana Muhalefet Partisi Cumhuriyet Halk Partisinin bir araştırma önerge teklifi vardır. Görüşmeler esnasında Ulaştırma Bakanlığımızın yüce Meclisin tasvibiyle düzenlediği Karayolu Taşıma Kanunu ve ona bağlı çıkarılan yönetmeliklerle ilgili, sonuçları hakkında konuşurken bazı yanlış anlaşılmalara meydan verecek ifadeleri olmuştur. Sadece, hem yüce Meclisin hem de kamuoyumuzun daha iyi bilgilendirilmesi açısından şunu ifade etmek istiyorum. Bu Kanun elli yıldır hiçbir mevzuata tabi olmayan çok önemli bir sektöre düzenleme getirmiştir ve kanun çıkarken de Cumhuriyet Halk Partisi ve AK PARTİ'nin tam bir mutabakatıyla çıkmıştır. Sektör de, bu Kanun'un çıkarıldığı tarihi, bir taşımacılar bayramı olarak ilan etmiş ve kutlamıştır. Dolayısıyla, geçen iki yıllık süre içerisinde de Kanun'un uygulanmasına yönelik yönetmeliklerde bütün mesleki kuruluşların tamamının görüşlerine müracaat edilmiş ve onların istekleri doğrultusunda gerekli düzenlemeler yapılarak 26 Şubat 2006'da tamamen yürürlüğe girmiştir.

Söyleyeceğim şudur...

K. KEMAL ANADOL (İzmir) - Böyle bir şey yok, şimdi cevap verme durumunda kalacağız Sayın Başkan.

ORHAN ERASLAN (Niğde) - Oylama yapıldı.

BAŞKAN - Efendim, açıklama yapıyor.

Sayın milletvekilleri, bir Bakan kısa bir açıklama yapıyor, 60'a göre söz verdik.

Sayın Bakan, kısaca, siz konuşmanızı tamamlayın.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Dolayısıyla, bu taşımacılık sektörümüzün elli yıldır beklediği bir düzenlemedir. Burada gerek Cumhuriyet Halk Partisi gerek de AK PARTİ tam bir mutabakatla bunu çıkarmıştır.

K. KEMAL ANADOL (İzmir) - Yok öyle bir şey!

ORHAN ERASLAN (Niğde) - Yok öyle bir şey ya, doğru değil!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Uygulamasına yönelik yönetmelikte de...

K. KEMAL ANADOL (İzmir) - O zaman tartışma açmanız lazım.

BAŞKAN - Sayın Başkan, bir söz verilen konuşmacı sizin izninizle mi konuşacak? Rica ediyorum.

ATİLA EMEK (Antalya) - Ama, gerçeğe uymuyor Sayın Başkan.

BAŞKAN - Bugün Öğretmenler Günü. Öğretmenlerin bizden beklediği gibi hareket edelim en azından.

MUHARREM KILIÇ (Malatya) - Sayın Başkan, Meclisin kuralları var, İç Tüzüğe uyun lütfen.

BAŞKAN - Buyurun Sayın Bakan, son cümlenizi alayım.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Sayın Başkan, değerli milletvekili; ben burada bir gerçeği ifade ettim, herhangi bir görüşümü açıklamıyorum. Bu işin nasıl yapıldığını ifade ettim. Uygulamayla ilgili, uygulamanın başarılı olması için de il valileriyle 21 Kasım'da toplantı yaptık, denetlemelerin nasıl yapılacağına dair. İki gün sonra 23 Kasım'da da tüm emniyet müdürlerini çağırdık, toplantılar yaptık, denetlemeleriyle ilgili ve bununla da yetinmedik ağırlık kontrollerinin bütün noktalarda eksiksiz yapılması için de gerekli tedbirleri aldık ki, haksız rekabet oluşmasın ve herkes aynı şekilde, aynı mevzuata dahil olarak taşımacılıkta yerini alsın.

ORHAN ERASLAN (Niğde) - Tartışma açın da konuşalım Başkan.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Bir yaptığımız önemli düzenleme de, Sayın Başkan, değerli üyeler; taşımacılıkta asgari ücreti getirdik; yani, ton/km başına asgari bir taşıma bedeli tayın ettik...

K. KEMAL ANADOL (İzmir) - Hayır efendim, kim uyduruyor?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - ...ve bundan sonra kim yük taşırsa taşınsın, bu ücretin altında bir şey talep edemeyecek. Bütün bunlar, sektörün sağlıklı bir yapıya kavuşturulması içindir. (CHP sıralarından gürültüler)

BAŞKAN - Sayın Bakan, son cümlenizi almak istiyorum.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Son cümlemizi söylüyorum: Kanun'a tabi olma konusunda da tüm sektörün yüzde 98'i tamamen belgelerini almış ve Kanun'la ilgili vecibelerini yerine getirmiştir. Eğer, yüzde 2'lik kısımda bir düzenleme icap ederse, yine bu, sizin, yüce Meclisin gündemine getirilecektir. Bizim amacımız, sektörü rahatlatmak, sektörün hak ettiği düzenlemeleri yapmaktır.

Teşekkür ediyorum; arz ediyorum. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

22. DÖNEM

BÖLÜM IV

**MECLİS SORUŞTURMASI ÖNERGELERİ
ÜZERİNDE KONUŞMALAR**

Konu : *İzmir Milletvekili Oğuz Oyan ve 76 Milletvekilinin, Oğlu ve Kızının Sahibi Olduğu Denizcilik Şirketi ile Ticarî İlişkileri Bulunan ve Daha Önce Görev Yaptığı Bir Denizcilik Şirketine Ayrıcalıklar ve Kolaylıklar Sağlayarak Görevini Kötüye Kullandığı ve Bu Eylemlerinin Türk Ceza Kanununun 240. Maddesine Uyduğu İddiasıyla, Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım Hakkında Meclis Soruşturması Açılmasına İlişkin Önergeleri Münasebetiyle*

Yasama Yılı : 2

Birleşim : 3

Tarih : 07.10.2003

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Cumhuriyet Halk Partisi İzmir Milletvekili Oğuz Oyan ve 76 arkadaşının, Anayasamızın 100, İçtüzüğü'nün 107 nci maddeleri gereğince hakkımda vermiş olduğu soruşturma önergesindeki iddialarla ilgili sizleri bilgilendirmek üzere söz almış bulunuyorum. Sözlerime başlarken, Yüce Meclisi saygıyla selamlıyorum.

Sayın Başkan, sayın milletvekilleri; Meclisimizin gündeminde bulunan şahsımla ilgili verilmiş olan soruşturma önergesi, tamamıyla dayanaksız, hukukî gerekçeden yoksun, gerçekdışı iddialar esas alınarak hazırlanmıştır. Böyle bir konuda Meclisin zamanının harcanmasını bir kayıp olarak görüyor ve Anamuhalefet partisinin, böyle, asılsız bir olayı, soruşturma önergesi olarak Yüce Meclise taşımalarını üzüntüyle karşılıyorum.

Anayasal denetim yollarının, daha ciddî, daha tutarlı, tekzip edilen gazete kupürleri dışında, somut delillere dayalı konularda kullanılması gerektiğinin daha doğru olduğunu düşünüyorum.

TUNCAY ERCENK (Antalya) - Gemi yok mu, gemi?..

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Ancak, bu önerge dolayısıyla, gerçekleri, bir kez daha, Yüce Meclisin ve milletimizin önünde açıklama imkânını bulduğum için mutluyum.

Bilindiği gibi, bir yayın organı tarafından, şahsım ve çocuklarım hakkında, günlerce, gerçeğe ilişkisi olmayan yayınlar yapıldı. Anamuhalefet partimiz de,

bu soyut, hilafı hakikat yayınları soruşturma önergesi olarak Meclis gündemine getirmiştir.

Daha önce, 22 Temmuzda bu kürsüde cevap verdiğim iddialarla ilgili olarak, bir kez daha, sizleri, Yüce Meclisi ve kamuoyunu bilgilendirmek istiyorum; ancak, iddialara cevap vermeden önce bir konuyu bilgilerinize arz etmek isterim: Binali Yıldırım kimdir; İstanbul Teknik Üniversitesi Gemi İnşa ve Deniz Bilimleri Fakültesinden yüksek gemi inşa mühendisi olarak mezun olmuş, İsveç'teki Dünya Denizcilik Üniversitesinde iki yıl denizde can ve mal emniyeti eğitimi almış, geldikten sonra gemi sanayiinin çeşitli kademelerinde çalışmış, bilahara, Sayın Başbakanımızın Büyükşehir Belediye Başkanlığı döneminde de İstanbul Deniz Otobüsleri İşletmesi Genel Müdürü olarak beş yıl süreyle görev yapmıştır.

HASAN AYDIN (İstanbul) - Sayın Bakan, sonrasını anlatır mısın, sonrasını! (AK PARTİ sıralarından gürültüler)

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Görev yaptığım her işte, önce millet menfaatinin savunucusu oldum. Hizmetlerimiz, Türk denizcilik camiası ve halkımız tarafından iyi bilinmektedir. Kısaca özetlemek gerekirse, başta İstanbul-Yalova ve Bandırma hatlarını hızlı deniz ulaşımına açarak, Adnan Menderes, Turgut Özal hızlı feribotlarının sefere konulması, bunun dışında, görev süremizde İstanbul'a 29 iskele ve terminal, 22 deniz otobüsü ve 4 feribotun kazandırılması ve İDO'nun o dönemde kendi sınıfında dünyanın en büyük şirketi yapılması. Ancak devlet imkânlarıyla yapılabilecek hizmetler, o zamanki İstanbul Büyükşehir Belediyesi Başkanı, şimdiki Sayın Başbakanımızın büyük desteğiyle bir belediye şirketi tarafından gerçekleştirilmiş ve İDO, 1999 yılında, yaptığı bu başarılı hizmetlerden dolayı uluslararası Skall kuruluşu tarafından kalite ödülüne layık görülmüştür. Samimî, özverili ve iyi ekip çalışmasıyla ulaşılan bu başarılar Yüce Milletimiz tarafından iyi takip edilip, takdir edildiği için, Başbakanımız ve biz, bugün buradayız.

AHMET ERSİN (İzmir) - Mahkemeler ne oldu mahkemeler?..

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Soruşturma önergesinde, gemi kiralama işine kolaylık ve avantaj sağlayarak görevi kötüye kullandığım iddia edilmektedir.

Değerli arkadaşlar, hukukun temel prensibi gereği, görevi kötüye kullanmak için, bu konuyla ilgili, uhdeme verilmiş bir kamu görevinin bulunması gerekmektedir. Oysa, böyle bir şey söz konusu değildir. Türkiye Denizcilik İşletmeleri özelleştirme kapsamında olup, Özelleştirme İdaresine bağlıdır.

Bilindiği üzere, Özelleştirme İdaresi de Ulaştırma Bakanlığına bağlı bir kuruluş değildir. Bu kuruluşun, Bakanlığımın, görevimle hiçbir alakası yoktur. Bu nedenle, görevi kötüye kullanma diye bir şey de yoktur. Bu hususu, izninizle, altını bir kez daha çizerek tekrar edersem, idarî bakımdan Bakanlığımın bağlı olmayan bir kuruluşun yaptığı iş ve işlemler dolayısıyla görevi kötüye kullandığım gerekçesi öne sürülerek, hakkımda, Yüce Meclise soruşturma önergesi verilmesi hukuken zaittir, ancak, siyaseten verilebilir; bu da verenleri yıpratır. Bu gerçeği, sizlerin ve kamuoyunun takdirine sunuyorum.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; soruşturma konusuyla ilgili iddialar üç ana grupta toplanılabilir. Bunlardan bir tanesi, Derin Denizcilik Şirketinin, İtalya'dan, mahkeme marifetiyle yapılan bir açık artırmada bir gemi satın alması. İkincisi, Almanya'da kurulmuş ve Almanya'da faaliyet gösteren “Santour” isimli firmanın Türkiye Denizcilik İşletmelerine ait Ankara Feribotunu kiralaması. Üçüncü iddia, Ankara Feribotunun İtalya'nın Brindizi Limanında İtalyan makamlarınca alıkonulması üzerine, Ulaştırma Bakanı olarak benim müdahalem sonucu serbest bırakılmasının sağlanması.

Şimdi, bu iddialarla ilgili, kısaca, sizleri aydınlatmak istiyorum.

Birinci iddia: Burada, bir yayın organında bahsedildiği ve soruşturma önergesine yansıyan bir yanlışlığı vurgulamakta yarar görüyorum. Derin Denizcilik tarafından yurt dışından ihaleyle alınan gemi için, devletten, devletin herhangi bir bankasından -Halk Bankası, Ziraat Bankası veya özel bir banka- hiçbir kredi ve hiçbir borç alınmamıştır. Bu gemiyle bir devlet işi de yapılmamıştır. Yapılan yegâne iş, İtalya-Türkiye arasında yolcu taşımacılığı işidir. Bu hattaki yolcular, genellikle, yaz tatilinde Türkiye'ye gelen gurbetçi vatandaşlarımızdır. Dikkat edin, bu hatta halen 6 gemi çalışmakta olup, ezici bir rekabet yaşanmaktadır. Bunlardan 2 adedi de Yunan bandıralı gemilerdir. Bu hatta tutunmak tecrübe ister, emek ister, yoğun çalışma ister.

Oğlumun, devletten, babasından bir şey beklemeden, iş takipçiliği yapmadan kendi işini yapmasının neresi yanlış, neresi etik değerlere aykırı; bunu anlayabilmiş değilim.

HASAN AYDIN (İstanbul) - Parayı nereden bulmuş?!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Bu gemiyi almakla, en azından, az da olsa, istihdama katkı sağlamış ve gemisinde 80 kişi çalıştırmıştır. (CHP sıralarından “Bravo” sesleri, alkışlar [!])

Teşekkür ederim.

HASAN AYDIN (İstanbul) - Sayın Bakan, bu geminin parasını kimden aldı?!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Geminin bedelinin...

HASAN AYDIN (İstanbul) - Para nereden; onu söyle...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Geleceğiz yahu!.. Ne sabırsız insanlarsınız sayın milletvekilleri! Bir dakika... Geleceğiz... (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

HASAN AYDIN (İstanbul) - Parayı söylemiyorsunuz; para nereden geliyor?!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Geleceğiz... Bekleyin lütfen.... Hepsine geleceğiz... (AK PARTİ sıralarından alkışlar) Hiçbir soru kafanızda kalmayacak. Eğer, sözlerimi kesmezseniz, güzel güzel hepsini anlatacağım...

HASAN AYDIN (İstanbul) - Tarih anlatıyorsun, olaya gel, onu anlat.

HASAN ÖREN (Manisa) - Ne kadar basit anlattınız. (CHP sıralarından “Devam et” sesleri)

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Evet, devam ediyoruz.

Geminin bedelinin 200 000 euroluk kısmının uluslararası seyahat acentelerinden yolcu biletinin peşin satılması suretiyle karşılanması. Olay budur.

HASAN AYDIN (İstanbul) - Sizin bir ilişkiniz var mı?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Yolcu bileti satan birden çok firma vardır. Bunlardan birisi de Santour’dur. Yolcu biletlerinin seferlerin başlamasından önce satılması da, bu sektörde uygulanan bir yöntemdir. Böylelikle taşıyan öncelikle malî imkâna kavuşmakta, yolcu da seyahatten iki ay, üç ay öncesinden daha ucuz bilet almakta ve hem de seyahatini garanti etmektedir. Bilahara...

HASAN AYDIN (İstanbul) - Santour ile ilişkiniz nasıl?.. Santour’a gel.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Yahu, müsaade et be kardeşim, hepsini anlatacağım!.. Lütfen... (Gürültüler)

BAŞKAN - Sayın milletvekilleri, lütfen, konuşmacıya müdahale etmeyelim.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Bilahara, bu taşımacılık gerçekleştirilip, 200 000 euroluk mahsuplaşma yapılmış ve

200 000 euroluk yolcu taşıması gerçekleştirilmiştir. Bu, sıradan bir ticarî işlemdir. Bu da, bu olaylar üzerine, tarafımızdan kamuoyuna açıklanmıştır.

İkinci iddiada ise, Santour isimli firma tarafından Türkiye Denizcilik İşletmelerine ait Ankara Feribotunun kiralınması üzerinde durularak, şahsım bu işle ilişkilendirilmekte ve suçlandırılmaya çalışılmaktadır. Bu kiralama işlemiyle iki bakımdan hiçbir alakam yoktur.

Birincisi, Santour firmasıyla ortaklık veya yöneticilik ilişkim kesinlikle yoktur, olmamıştır. İkincisi, Türkiye Denizcilik İşletmeleri özelleştirme kapsamında olup, hiçbir zaman da Bakanlığımın bağlanmamıştır. Bağlı olduğu bakanlık Maliye Bakanlığdır. Dolayısıyla, Bakanlığımın bağlı olmayan bir kuruluşun yaptığı iş ve işlemlerden dolayı sorumlu olmam söz konusu olamaz. Kiraya veren başkası, kiralayan başkası, suçlanan ise bambaşka birisi. Bu da ayrı bir karamizah örneğidir. (CHP sıralarından gürültüler)

SEDAT KIZILCIKLI (Bursa) - Ne bağıırıyorsunuz! Siz inanmıyorsunuz, ben inanıyorum. Ne olacak?! (CHP sıralarından gürültüler)

ULAŞTIRMA BAKANİ BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Ancak, şu hususun...

BAŞKAN - Sayın milletvekilleri...

SEDAT KIZILCIKLI (Bursa) - Ben inanıyorum, var mı itirazı olan?! (CHP sıralarından gürültüler)

YAVUZ ALTINORAK (Kırklareli) - Artistlik yapma! (AK PARTİ sıralarından gürültüler)

BAŞKAN - Sayın milletvekilleri, lütfen...

ULAŞTIRMA BAKANİ BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Ancak...

BAŞKAN - Sayın Bakan, bir saniye...

Sayın milletvekilleri, Tüzüğün 68 inci maddesini okuyorum: “Başkan, görüşmeler sırasında gürültü veya kavga çıkar ve bu nedenle çalışma düzenini kuramazsa, kürsüde ayağa kalkarak, toplantıya ara vereceğini ihtar etmek suretiyle gerekli gayreti gösterir; buna rağmen gürültü ve kavga devam ederse oturuma en çok bir saat ara verir.”

Eğer görüşmelerin tamamlanması isteniyorsa, lütfen, Sayın Bakanı dinleyelim.

Buyurun Sayın Bakan.

ULAŞTIRMA BAKANİ BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Ancak, şu hususun da farkındayım ve açıklık getirmekte yarar var. TDİ'nin yaptığı kiralama işleminin ne kadar yasal ve ahlakî olduğu konusunda kamuoyunun vicdanının rahatlatılması gerekmektedir.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Ulaştırma Bakanı olarak, diğer ulaştırma modları yanında denizcilikten de sorumlu sektörün içerisinde gelen bir arkadaşınız olarak, bu kiralama işini, gelin, biraz konuşalım.

Önce, “devletin gemisi ihalesiz olarak bir şirkete kiraya verildi” iddiası yapılıyor. Eğer ihaleyle verilseydi, bu sefer de “devletin gemisi peşkeş çekildi” denilecekti. Bunu öncelikle bilelim. (CHP sıralarından gürültüler)

HASAN AYDIN (İstanbul) - Yapma ya!.. Lafa bak!..

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Şimdi, gelin, size işin doğrusunu anlatayım. Gemi ve uçak kiralama işinin ihaleyle yapılması mümkün değildir; çünkü, İhale Yasasına göre gerekecek şartname hazırlama, ihale bedel tespiti, onay, ihale dosyası hazırlanması, ilan, ihale komisyonu kararı, 15 günlük onay süresi, kesinleşmeden itibaren 5 günlük karar tebliğ süresi, komisyon karar veremezse 15 günlük eksüre gibi zorunlu süreler dikkate alındığında bir ihale için 66 ilâ 172 güne ihtiyaç vardır.

Şimdi, bir seyahat şirketi düşünün. Yolcu rezervasyonlarını yapmış, biletlerini satmış, yolcu taşıma tarihini açıklamış; gemi arıyor. Kiralamak için de TDİ'ye müracaat ediyor. TDİ yetkilisi İhale Kanununu açıp, bu ihale için 170 günlük süreye ihtiyacım var diyor. Bu da yetmez... (CHP sıralarından gürültüler)

ALİ KEMAL KUMKUMOĞLU (İstanbul) - Biletler nasıl satılmış?!

BAŞKAN - Sayın milletvekilleri...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Anlayamıyorum... Anlayamıyorum...

ALİ KEMAL KUMKUMOĞLU (İstanbul) - Sayın Bakan, gemi alınmadan biletleri nasıl satılmış, söyler misiniz?!

BAŞKAN - Sayın milletvekilleri...

Bir saniye, Sayın Bakanım...

Sayın milletvekilleri, Sayın Bakana müsaade edin de anlatsın.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Bu da yetmez; size diyecekler ki, tek talipliyse, bu da olmaz, iki teklif daha getirin. Bu arada atı alan Üsküdar'ı geçiyor, yolcular gidiyor, TDİ'nin gemisi de açıkta kalıyor.

İşte, bunu düşünen yasama organı, kiralama işini İhale Yasası kapsamı dışında tutmuştur. Hizmetin devamlılığı ve süratli olmasını temin bakımından, kiraya verme işlemi, hem 2886 hem de 4734 sayılı Yasada kapsam dışına alınmıştır. Kısaca, gerek yasal olarak gerekse işin tabiatı gereği gemi kiralama işi ihaleyle yapılamaz. Somut olayda bu da böyle gerçekleştirilmiştir.

OSMAN KAPTAN (Antalya) - Sayın Bakanın oğluna mı?..

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - İhale usulüne tabi olmaması yasalardan kaynaklanmaktadır. Bunun nedeni de, kanun koyucunun bu tür işlerin niteliğini dikkate almasıdır. Bu, yıllardır böyledir. Elimde bir dosya var değerli milletvekilleri, bakınız, Denizcilik İşletmeleri, 2000 ile 2003 yılları arasında 18 kiralama gerçekleştirmiş ve hepsini de doğrudan anlaşmayla yapmıştır ve bu yapılan kiralama da bu anlaşmalar içerisinde kurum açısından en kârlı kiralama değildir. (CHP sıralarından gürültüler)

NECATİ UZDİL (Osmaniye) - Kaç tanesini?..

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Şimdi, ona da geleceğim.

İhale süreci için gerekli süre, bu tür kiralamaların ruhuna aykırıdır. Meclis KİT Komisyonunda TDİ'nin hesapları görüşülürken, TDİ'nin eski ve yeni genel müdürleri, her devirde kiralama işinin ihalesiz yapıldığını, gemiyi en iyi teklif verene kiraladıklarını ifade etmişlerdir. Bu bir istisna değil, denizcilikte bir genel kuraldır. Sizlere az önce gösterdim; 2000 ilâ 2003 yıllarında 18 kiralama yapılmış, buna göre, Ankara Gemisi 4, Samsun, Mavi Marmara ve Karadeniz Gemileri de diğer kiralamalardır. Ankara Feribotu da “time charter” olarak -denizcilikte “time charter” diye bir uygulama vardır- 78 günlüğüne kiraya verilmiştir. Feribot kiraya verilme, limanda personeliyle bekleyecek ve diğer bakım giderleriyle birlikte 2003 yılı operasyonlarının toplam zararı 3 trilyon lira olacaktı.

HÜSEYİN BAYINDIR (Kırşehir) - Oğlun iyi kazanıyor mu?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - TDİ ile ilgili Meclis KİT Komisyonu raporunda ve toplantı tutanaklarında bu hususlara yer verilmiştir. Gemi, günlüğü 9 000 dolardan kiralanmak suretiyle 78 günde 700 000 dolar ve 200 000 dolar tutarında teçhizat ilavesiyle toplam 900 000 dolar gelir devletin kasasına girmiştir. Normal olarak time charter mukavelelerinde geminin teknik açıdan sefere hazır hale getirilmesi donatanın sorumluluğunda olmasına rağmen, bu sözleşmede bu yükümlülük de kiracıya yüklenmiştir. Kamu şirketi olan donatana böylelikle artı bir avantaj da sağlanmıştır.

Şimdi, bu gemilerin özelleştirilmesi amacıyla dört sefer ihaleye çıkıldı ve hiçbirinde bir alıcı çıkmadı. Son ihalede bu gemi için teklif edilen bedel 1 700 000 dolardır. İşte gördüğünüz gibi, 78 günlük bir kiralamayla geminin toplam bedelinin yarısından fazlası kuruma bir para olarak gelmiştir, bir avantaj sağlanmıştır.

Sayın milletvekilleri, burada kafaları birkaç noktada daha karıştırmak istenen hususlar var: Birincisi, gemiye daha fazla fiyat veren birisine geminin kiralanmadığı iddiası.

ZEYNEP DAMLA GÜREL (İstanbul) - Sayın Bakan, oğlunuz, neden siz bakan olmadan önce kiralayamadı gemiyi acaba?! (CHP sıralarından alkışlar)

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Benim oğlumun, ne geçmişte ne şimdi devletten hiçbir kiralama talebi olmamıştır, olamaz. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

HÜSEYİN BAYINDIR (Kırşehir) - Babası bakan değil...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Bu konuya da bir açıklık getirelim.

ALİ RIZA BODUR (İzmir) - Kiralamayı uzaydan mı yaptı?!

BAŞKAN - Sayın milletvekilleri, lütfen...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Diğer bir çelişki, gemiye daha fazla fiyat veren birisine geminin kiralanmadığı iddiasıdır. Bu konuya şöyle açıklık getirmekte yarar vardır: Bu konuda ismi gazetelere yansıyan kişi, aynı kuruluşun gemilerinin büfelerini kiralamış ve TDI'ye 500 milyar takip gitmiştir. Aleyhine takip yapılmış, icra takibi kesinleşmiş, hacze gidildiğinde ofis binası çilingirle açılmış, haftalar öncesi adresinden taşındığı tarafıma ifade edilerek, haciz zaptı tutulmuştur. İşte haciz zabıtları size; buyurun.

ALİ RIZA BODUR (İzmir) - Onu kim kiralamış?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Bu kişi, aynı zamanda Bakanlığımıza bağlı Devlet Hava Meydanlarından 2000 yılında reklam panoları kiralamış ve 200 milyarın üzerinde borç takarak tekrar sırta kadem basmıştır. Yine, bu kişi, eski bir genel başkanın üzerine helikopterden gül döktürmeyle meşhur olmuştur.

ALİ RIZA BODUR (İzmir) - Adını açıklayın.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - İkincisi, geminin kiralanmasında Santour firmasına avantaj sağlandığı iddiasıdır. Bunun ne

olduğunu anlamak da mümkün değildir; ancak, tüm denizcilik camiasında bilinen, geminin personeliyle kiralanmasından bahsedildiğini zannediyorum. Bu uygulama makul, normal, hatta gerekli olan bir uygulamadır. Time charter kiralama, geminin personeliyle kiralanması anlamına gelir. Milyon dolarlık mal varlığına, en iyi, mal sahibinin personeli bakacağından, bu düşünceden kaynaklanarak yapılır. Daha önceki kiralamalarda da aynı yöntem uygulanmıştır. Gemi mülkiyeti TDİ’de kaldığı için gemideki TDİ personeli kendi gemisine daha iyi bakacak ve muhafaza edecektir. Bu tür kiralamaların gereği budur, kural ve uygulama da budur.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; üçüncü iddiaya gelecek olursak; eğer, bir kasıt yoksa, tamamıyla bilgi eksikliğinden kaynaklanan, soru önergesindeki bir hususa daha değinmek istiyorum.

Önergede, Ankara Feribotunun Brindizi-Çeşme hattında çalışırken, limandan çıkışının 26 Haziran tarihinde İtalyan makamlarca engellendiği, bunun üzerine, Ulaştırma Bakanının “karakutu olmadan hareket edebilir” yazısının ulaşmasıyla izin verildiği ve bu yolla, Derin Denizcilik Şirketiyle ticarî ilişkim olan, aynı zamanda daha önce görev yaptığım bir şirketin uluslararası standartlara uymayan gemisinin, Bakanlık görevimin yetki ve nüfuzunu kullanarak, ticarî faaliyetlerini sürdürmesine olanak sağlayarak görevimi kötüye kullandığı iddiasıdır.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; şimdi, biz, bu iddianın neresini düzeltelim... Ankara Feribotu Santour Şirketinin değil, TDİ’nin malıdır. TDİ de devletin bir kuruluşudur. Taşınan yolcular Türk vatandaşlarıdır. Türk Bayrağıyla faaliyet gösteren her gemi yurt dışında alıkonulduğunda, Bakanlığım, bu gemiyi serbest bıraktırmak için yasal çerçevede girişimde bulunur. Bu talep yasal ise, yabancı ülke bu talebe riayet eder; talep yasaya aykırı ise, yabancı ülke yetkilileri tarafından yerine getirilmez. Devletin görevi vatandaşın hakkını korumaktır. Türk Bayraklı geminin sahibi de doğal olarak Türk vatandaşdır.

ALİ RIZA BODUR (İzmir) - Türk vatandaşı kim?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Biz, burada, vazifemizi yapmış oluyoruz.

İtalyan yetkililerden talep edilen, kendilerinin taraf olduğu Paris Memorandumunun aynı haldeki gemilere tanındığı 30 günlük eksürenin bu gemiye de tanınması talebidir. Bu, bizim, bayrak devleti olarak en doğal hakkımızdır; bu hakkımızı da kullanmışızdır. Lehe bir ayrıcalık talep edilmemiş, bizzat kurala uyulması istenmiştir. Türk Bayraklı gemi için bu

talep yasal olduğundan dolayı da İtalyan yetkilileri tarafından kabul edilerek geminin sefere çıkmasına izin verilmiştir; vatandaşlarımızın ve bayrağımızı taşıyan geminin mağduriyeti önlenmiştir.

ALİ RIZA BODUR (İzmir) - Çok doğru(!)

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) -Yine, temmuz ayı içerisinde Ukrayna'da tutulan iki balıkçı teknemiz ve balıkçılarımızı kurtarmak için, Ukrayna Ulaştırma Bakanıyla bizzat görüşerek, balıkçılarımızı serbest bıraktırdım; bu, benim görevimdir. Görev yaptığı için bakanların suçlandığı başka ülke var mı bilemiyorum? Bu kadar haklı bir konuda bile, görev yaptığı için suçlanan bir bakan herhalde her konuda suçlanabilir.

ALİ RIZA BODUR (İzmir) - Bizi ağlatacaksınız, yapmayın(!)

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Bu hususun soruşturma önergesine konu teşkil etmesi dahi, bu önergenin, ne kadar tutarsız, mesnetsiz, hukukî dayanaktan yoksun, siyasî olarak verilmiş bir önerge olduğunun apaçık delilidir.

Daha yakınlarda, Ukrayna Ulaştırma Bakanı da bizzat beni arayarak İzmit Limanında tutulan gemilerinin serbest bırakılması için tarafımdan girişimde bulunmamı talep etmiştir.

Bundan başka İspanya'da tutulan Fatih Sultan Mehmet adlı gemimiz için de aynı müdahalede bulundum, 180 000 euroluk cezayı 6 000 euroya düşürttüm.

Yani, soruşturma önergesini veren arkadaşlarım duymasın; bu anlamda, bizim daha epey suçumuz vardır.

Görevi kötüye kullanma eğer bu ise, ben, bu konuda her zaman suç işlemeye, görevi kötüye kullanmaya devam edeceğim. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

MUHARREM İNCE (Yalova)-Sayın Bakan, güzergâh tanımı yaptınız mı?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; söz buraya gelmişken, sizlerle bir hususu daha paylaşmak istiyorum. Biz “böyle gelmiş böyle gitsin” deseydik, ne bir yazı yazılır ne soruşturma önergesi verilirdi; o zaman her şey daha kolay olurdu; ancak, biz, zoru seçtik, “milletimizin hakkını korumak, hakkını aramak için buradayız” dedik, böyle gelmiş, böyle gitsin diyemedik, demedik.

ALİ RIZA BODUR (İzmir) - Doğru, doğru...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Şimdi, size, kurulu tezgâhı bozan Bakanlığımızın faaliyetlerinden birkaçı hakkında örnekler vermek istiyorum.

HÜSEYİN BAYINDIR (Kırşehir) - Sen bize oğlunu anlat, son durumu nasıl, bayağı para kazanıyor mu? Bravo, bu kadar pişkinsin Sayın Bakan!

ALİ RIZA BODUR (İzmir) - Nasıl, kardeşimizin işleri güzel mi?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Peki, ona geçmeden önce bir şeyi daha söylemekte yarar görüyorum.

Şimdi, Sayın Kılıçdaroğlu'na teşekkür ediyorum, bizi çok zengin yaptı. İnternet sitesinden, o, Erkan Yıldırım adına bir sürü şirket adı çıkardı, kendisine teşekkür ediyorum. Bizim böyle şirketlerimiz yok; ama, ben, emin olmak için kendisini davet ediyorum, bir daha bakalım şu siteye; çünkü, bu şirketlerin birçoğu oğlumun yaşından daha önceki tarihlerde kurulmuş. Kendisini, daha dikkatli araştırma yapmaya davet ediyorum. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

ALİ KEMAL DEVECİLER (Balıkesir) - Devralmışsınızdır...

MUHARREM İNCE (Yalova) - Kuralım bir komisyon, sizi aklayalım.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Şimdi, 16 Temmuz 2003 tarihli Resmî Gazetede, kabotaj hattında çalışan gemilerimizin yakıtlarından 1 Ocak 2004 tarihinden itibaren Özel Tüketim Vergisinin alınmayacağı hakkında Bakanlar Kurulu kararı yayımlandı. Yük, yolcu gemileri, balıkçı gemileri, ticarî yatlarla hizmet verecek bu yakıt uygulaması, yakıt fiyatlarını yüzde 65 ucuzlatacak.

ALİ RIZA BODUR (İzmir) - Sayın Bakan, şu yeğenimize gel, yeğenimize...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Buyurun...

BAŞKAN - Sayın milletvekili, lütfen...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Ben sabaha kadar konuşurum Başkan izin verirse, hiç endişe etmeyin.

BAŞKAN - Sayın Bakanım buyurun siz.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Bende söyleyecek çok şey var.

Evet, Başbakanımızın büyük desteğiyle aldığımız transit yakıt kararı, hiç şüphemiz olmasın, denizcilik sektöründe devrim niteliğinde bir karardır. Bu uygulamayla, deniz ulaşımı önemli bir cazibe kazanacak, sektör büyük ölçüde kayıt altına alınacaktır. Bunun sonucunda, milyar dolarlarla ifade edilen denizdeki akaryakıt kaçakçılığının da beli kırılmış olacaktır.

İlk defa ödeneği, kredisi hazır olan ve Ankara - İstanbul arasını üç saate indirecek hızlı tren projesinin inşaatına başladık. Yılların rüyasını

gerçekleştirip, 2005 yılının sonunda İstanbul-Ankara ulaşımının kaderini değiştiriyoruz. Yüzyılın hayali olan...

ALİ RIZA BODUR (İzmir) - Hızlı trenin raylarını bir görsek...

BAŞKAN - Bir saniye, Sayın Bakanım...

Sayın Bodur, lütfen, oturduğunuz yerden laf atmayın; sözünüz varsa kürsüye gelirsiniz.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Yüzyılın hayali olan, tasarımı, projesi Sultan Abdülmecit tarafından yapılmış tüpgeçit için ihaleyi yaptık...

HASAN AYDIN (İstanbul) - Konuya gel Sayın Bakan, konuya!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - ...2004 yılında temelini atıyoruz. Dünyanın ve Türkiye'nin en büyük prestij projesi, sadece İstanbul toplu ulaşımının çözümü olmayacak, aynı zamanda tarihî İpek Yolunun Avrupa'dan Uzakdoğu'ya tekrar ihyasını temin edecektir. (CHP sıralarından gürültüler)

HÜSEYİN BAYINDIR (Kırşehir) - Sayın Bakan, bize oğlunu anlat oğlunu! Yetmiş milyonun hakkını yiyen oğlunu anlat!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Değerli milletvekilleri, ayrıca, çok önemli bir konu da telekomünikasyon alanında yaptığımızdır. Bakın, ben, size bir çarpıcı olay söyleyeceğim. (CHP sıralarından gürültüler)

ALİ KEMAL DEVECİLER (Balıkesir) - Sayın Bakan, faaliyet raporu dinlemeye gelmedik buraya!.. İddiaları anlatın!

HÜSEYİN BAYINDIR (Kırşehir) - Bize oğlunu anlat! Başka bir şey istemiyoruz. Yazıklar olsun!..

BAŞKAN - Buyurun Sayın Bakan.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Değerli milletvekilleri, liman tarifelerini indirdik; limanlar arasındaki yük ve yolcu taşımacılığını artırmak için, denizci ülke, denizci millet söylemiyle liman tarifelerimizi dış hatlarda yüzde 50, iç hatlarda yüzde 75 oranında düşürdük; çünkü...

ALİ KEMAL KUMKUMOĞLU (İstanbul) - Ne alakası var?

ALİ KEMAL DEVECİLER (Balıkesir) - Sayın Başkan, ne alakası var?

BAŞKAN - Sayın Bakan, konuşmanızı toparlar mısınız.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Toparlıyorum.

ALİ KEMAL KUMKUMOĞLU (İstanbul) - Yahu, ne alakası var Sayın Başkan; neyi toparlıyor?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Toparlıyorum Sayın Başkan.

Sonuna kadar, yolsuzlukla mücadele ve hukukun üstünlüğünün tesisine çalışacağız. Bu ülke için ödenecek bir bedel varsa, bu bedeli ödemeye hazırız.

MUHARREM İNCE (Yalova) - Sayın Bakan, güzergâh tarifi yaptınız mı? Lütfen, açıkla mısınız.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Soruşturma önermesine konu olan yayımlarla ilgili...

ALİ RIZA BODUR (İzmir) - Kabul ediyorsunuz...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Değerli milletvekilleri, soruşturma önermesine konu olan yayımlarla ilgili bir dosya tekzip elimdedir. İşte, bakın, hepsi mahkeme tekzibi, yayımlanmayı bekliyor.

HASAN AYDIN (İstanbul) - Onlar boş şeyler...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Hepsi yayımlanmayı bekliyor.

HASAN AYDIN (İstanbul) - Boş şeyler...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Eğer, bunlara “boş” dersiniz, mahkemelerin verdiği kararlara “boş” dersiniz, herhalde adalet duygusu ciddi yara alır ve bu ülkede hiç kimsenin adalet duygusuna güveni kalmaz. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

ALİ KEMAL DEVECİLER (Balıkesir) - Uygulamıyorsunuz... Mahkeme kararlarını siz uygulamıyorsunuz...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Hakkımda Meclis soruşturması açılması için talepte bulunan değerli milletvekillerinin gerekçede yer alan iddialarının tümü karalama amaçlı ve gerçektir.

MUHARREM İNCE (Yalova) - Sayın Bakan, güzergâh tarifi yaptınız mı?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Tamamen, hiçbir idarecilik, ortaklık ilişkisi içinde olmadığım bir firmayla, Bakanlığımın ilgisi olmayan, TDİ'nin yaptığı kiralama işlemi ile İtalya'dan bir gemi satın alınması arasında bir bağlantı kurma gayretkeşliğinden öteye bir şey değildir.

Sayın milletvekilleri, maalesef, Anamuhalefet Partisine ait bir grup milletvekilinin, kuru muhalefet uğruna, yeterince incelenmeden -açık söylüyorum- Anamuhalefet Partisine yakışmayan bir önergesiyle karşı karşıyayız. Biz, devleti, milletin hizmetine koymak, milletin hakkını aramak için buradayız. Bizim olduğumuz yerde yolsuzluk olmaz. Bunu başka yerde arasınlar. (CHP sıralarından “Bravo” sesleri, alkışlar [!]) Bankaların kimlerin döneminde hortumlandığını, kimlerin zamanında hortumlarının kesildiğini milletimiz çok iyi bilmektedir. (CHP sıralarından gürültüler)

HALİL ÜNLÜTEPE (Afyon) - Maliye Bakanına bak, Maliye Bakanına bak.

ULAŞTIRMA BAKANİ BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Sonuç olarak, yukarıda arz ve izah ettiğim şekilde, hukukî dayanaktan yoksun, tamamen mahkeme kararıyla tekzip edilmiş kupürlere dayanarak verilmiş bulunan bu önergeyi takdirlerinize sunuyor, Yüce Meclisi saygılarımla selamlıyorum. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

22. DÖNEM

BÖLÜM V

**MECLİS ARAŞTIRMASI ÖNERGELERİ
ÜZERİNDE KONUŞMALAR**

Konu : *İstanbul Milletvekili Onur Öymen ve 22 Milletvekilinin, Bazı Havaalanlarında Aletli İniş Sistemi (ILS) Bulunmamasının Kazalara Yol Açtığı İddialarının Araştırılarak Alınması Gereken Önlemlerin Belirlenmesi ve Diyarbakır Milletvekili Muhsin Koçyiğit ve 24 Milletvekilinin, Diyarbakır'da Meydana Gelen Uçakkazasıyla İlgili İddiaların Araştırılarak Alınması Gereken Önlemlerin Belirlenmesi Amacıyla Meclis Araştırması Açılmasına İlişkin Önergeleri Münasebetiyle*

Yasama Yılı : 1

Birleşim : 23

Tarih : 21.01.2003

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; 8 Ocak 2003 tarihinde meydana gelen uçak kazasıyla ilgili Meclis araştırması açılmasına ilişkin önerge üzerinde söz almış bulunuyorum; Değerli Heyetinizi saygıyla selamlıyorum.

Bildiğiniz gibi, Türk Hava Yollarının RJ-100 tipi yolcu uçağı, TK-634 sefer sayısı ile İstanbul-Diyarbakır seferini yapmak üzere saat 18.45'te İstanbul Atatürk Havaalanından kalkmış ve Diyarbakır Havaalanına inişi esnasında, 20.20'de, pist başına yaklaşık 900 metre kala düşmüştür. Uçakta bulunan 75 yolcu ve 5 mürettebattan sadece 5 kişi sağ olarak kurtarılabilmektedir.

Kazada hayatını kaybeden bütün yolcu ve mürettebata Allah'tan rahmet, kederli ailelerine de sabırlar diliyorum.

2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanununun "Sivil Hava Aracı Kazaları" başlıklı ikinci bölümünde, kazaların soruşturulması ve gerekli önlemlerin alınması konusunda Ulaştırma Bakanlığına görev verilmektedir. Ayrıca, söz konusu kanun doğrultusunda yayımlanmış Sivil Hava Araç Kazaları Soruşturma Yönetmeliğinin 13 üncü maddesi, kazaların teknik soruşturma esaslarını belirler.

Kaza tahkikat çalışmalarının, ülkemizin de üyesi olduğu Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO) tarafından aynı konuyla ilgili olarak belirlenen standartların yer aldığı Annex ek 13'e uygun yapılması, yine, uluslararası kurallar gereğidir.

Bu kapsamda, kazadan hemen sonra başkanlığında bir kriz yönetim merkezi oluşturulmuş ve aynı günün gecesi, Başbakan Yardımcımızla birlikte

kaza mahalline intikal edilmiştir. Gerek kaza mahalli tetkik edilmiş gerekse yaralıları hastanede ziyaret edilmiştir. Ertesi gün, yani, 9 Ocak günü kaza kırım heyeti teşkil edilerek olay mahalline gönderilmiştir.

Bu kazanın olmasının hemen akabinde gerek Bakanlığımıza gelerek gerekse sürekli telefonla arayarak bizimle destek ve işbirliği içinde olan, bizleri ve Diyarbakır halkını yalnız bırakmayan bölge milletvekillerine huzurlarınızda teşekkür ediyorum.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı Kaza Kırım Dokümanına göre, uçağın tasarım ve imalatçı kuruluşlarının bağlı olduğu ülkenin kaza kırım tahkikat otoritelerinin de tahkikata katılma hakları bulunmaktadır. Bu kapsamda, İngiltere Kaza Tahkikat Bürosu haberdar edilmiş ve Diyarbakır'daki çalışmalara davet edilmişlerdir. İngiltere'den gelen 6 kişilik bir ekibin de, 9 Ocak 2003 tarihinde, bizim kaza kırım ekibine katılmasıyla çalışmalar devam etmiştir.

Kaza yapan uçak, İngiliz British Aerospace Firması tarafından üretilmiş, Türk Hava Yolları filosuna 23 Mart 1994 tarihinde katılmış bir uçaktır. Bu tip uçaklar, filomuza ilk defa 22 Temmuz 1993 tarihinde katılmış ve o günden bugüne hâlâ hizmet veren, RJ-70 tipi 3 adet ve RJ-100 tipi 7 adet olmak üzere, toplam 10 adet uçak bulunmaktadır.

Kaza kırım tahkikat heyetinin yaptığı çalışmaları şu şekilde özetlemek mümkündür:

Kazanın oluş sebebinin tam ve doğru tespit edilebilmesi için çok önemli olan uçuş kayıt veri cihazı (FDR) ile kokpit ses kayıt cihazı (CVR) bulunmuş ve bunların değerlendirme çalışmaları yapılmaktadır.

Ses kayıt cihazı, tahkikat üyelerinden ikisi gözetiminde Türk Hava Yollarının teknik atölyelerinde dinlenmiş ve ilk dinleme sonucunda yapılan değerlendirmeye göre, uçağın bulunduğu pozisyon hakkında pilotun tam bir bilgi sahibi olmadığı anlaşılmıştır. Ses kayıt cihazıyla ilgili detaylı çalışmalar halen devam etmektedir. Bu arada, FDR'ın değerlendirilmesi çalışmaları da İngiltere'de sürdürülmektedir.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Diyarbakır Havaalanımız, bildiğiniz gibi, askerî ve sivil trafiğin birlikte yapıldığı bir havaalanımızdır. Havaalanımızda, aletle alçalma maksadıyla kullanılan VOR, NDB, DME seyrüsefer cihazları mevcuttur.

TK-634 sefer sayılı uçağa verilen hizmetlerle ilgili olarak yapılan çalışmalar kapsamında, hava trafik kontrol ünitesi ile uçak arasındaki konuşma kayıtları

dinlenmiş ve transkriptleri çözülmüştür. Bu konuşmalardan, uçağın minimum alçalma irtifasına gelmesine rağmen, pistin pilot tarafından görülmediği ve uçuş ekibi tarafından herhangi bir radar yardımı da talep edilmediği anlaşılmıştır.

Enkaz üzerinde yapılan çalışmalarda, kazanın oluşuna sebep olabilecek teknik bulgular araştırılmış, önemli parçaların her biri çeşitli açılardan fotoğraflandırılmış ve enkaz bölgesi detaylı olarak krokilendirilmiş, kanıt teşkil edebilecek deliller toplanmaya çalışılmıştır. Ayrıca, kaza bölgesinde, olaya ışık tutacak mahiyetteki parçalar da koruma altına alınmıştır.

Bugüne kadar yapılan çalışmalar sonucunda elde edilen bulgular şu şekildedir:

Kaza, uçağın, yaklaşma güzergâhı altında bulunan ve pist seviyesinin altındaki Zogo Deresinin hemen bitimindeki araziye istem dışı vurması sonucu meydana gelmiştir.

Uçağın, alçalma planındaki minimum alçalma irtifanın altında uçtuğu anlaşılmaktadır. Bununla ilgili gerek ses kayıt cihazlarından gerekse kuleyle olan görüşmelerden alınan bilgilere göre, çıkarılan simülasyon diyagramında da görüldüğü gibi, uçak yaklaşım planı, aletli iniş dediğimiz VOR sistemine göre bulunması gereken irtifanın çok altında seyrettiği, hatta ILS olsaydı bile -şu yeşil hatta gördüğünüz ILS yaklaşım hattıdır, minima hattıdır- bu hattın dahi altına indiği ve bu nedenle de, ILS olması durumunda dahi kazanın kaçınılmaz olduğu tespit edilmiştir.

Yine, havaalanı içindeki genel meteorolojik şartların uçuş operasyonu için uygun olarak rapor edilmesine rağmen -ki, 19.50'de alınan meteorolojik rapora göre, görüş mesafesi pist başından 3,5 kilometre- alçalma güzergâhının son kısmında ve kazanın olduğu Zogo bölgesinde lokal yoğun sis yaşanmış ve bu sisin değişkenlik gösterdiği ifade edilmiştir.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; bu bilgiler ışığında, TK-634 kazasıyla ilgili olarak bütün verilerin toplanması çalışmaları devam etmekte olup, ihtiyaç duyulan bilgi ve belgelerin temini maksadıyla gerek uçağın işleticisi Türk Hava Yolları, gerekse imalatçısı British Aerospace ile ortak çalışmalar devam etmektedir.

Bu kazanın oluş biçimi, nedenleri üzerinde çok çeşitli spekülasyonlar yapılmıştır. Özellikle, ILS cihazı üzerinde yoğunlaşan tartışmalar neticesinde Bakanlığımızda geniş çaplı bir inceleme başlatılmıştır. Kamuoyu, olup bitenlerden, kazanın olduğu gecedan itibaren düzenli olarak tarafımızca bilgilendirilmiştir. Hatta, Türkiye'de, böylesi bir kaza sonrası, Bakanlık

yönetimi tarafından ilk kez, kamuoyunu aydınlatma toplantısı düzenlenmiş ve konuya ne denli hassas ne denli şeffaf yaklaşıldığı ortaya konulmuştur.

Siz sayın milletvekillerimizin, bu tür spekülative haberler sonucunda farklı görüş ve düşüncelere sahip olmanız son derece doğaldır. Bugünkü bu görüşmeyi, sizleri aydınlatmamız açısından bir vesile olarak görüyorum; bu nedenle, önerge sahibi sayın milletvekili arkadaşlarıma özellikle teşekkür ediyorum.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; öncelikle, izninizle (ILS) Aletli İniş Sistemi denilen sistemle ilgili kafanızdaki sorulara cevap vermeye çalışacağım. Önce, nedir ILS cihazı; biraz, bu cihaz hakkında sizleri bilgilendirmek istiyorum.

Bir uçak, meydana iniş anında aletle alçalma usullerinden herhangi birisini tercih eder; Instrument Landing System veya kısaca ILS denilen cihaz da bu sistemlerden yalnızca bir tanesidir. ILS, özellikle görüşün kısıtlı olduğu yağmurlu, karlı ve sisli havalarda güvenli iniş sağlayan bir sistemdir. Sisli havalarda, piste 40 kilometre mesafeden itibaren, yatay ve düşey olarak uçağa kılavuzluk görevi yapmaktadır ve bu şekilde inişin sağlanması temin edilmektedir. Bu ILS cihazları, halen, 16 havaalanımıza 24 adet monte edilmiş vaziyettedir. Atatürk Havalimanında 4, Ankara Esenboğ'da 4, Adnan Menderes'te 2, Antalya'da 1, Adana'da 1, Dalaman'da 1, Milas Bodrum'da 2, Trabzon'da 1, Muş'ta 1, Nevşehir Kapadokya'da 1, Bursa Yenişehir'de 1, Çorlu'da 1, Denizli'de 1, Erzurum'da 1, Kars'ta 1, Samsun Çarşamba'da 1 olmak üzere toplam 24 havaalanımızda mevcuttur.

ILS cihazı, özellikleri nedeniyle istenen her havaalanımıza her zaman kurabileceğimiz bir cihaz değildir. Havaalanının bulunduğu coğrafi şartlar, arazinin topoğrafik yapısı, çevre şartları, meteorolojik şartlar, bu aletin konulup veya konulamayacağını belirleyen en önemli şartlardır. Dört farklı ünitelerden oluşan bu cihaz, her alan için özel olarak dizayn edilmekte ve buna göre imal edilmekte, hatta, bir havaalanı için tasarlanan bir cihazın, başka bir havaalanı için kullanılması mümkün değildir.

ILS cihazlarıyla ilgili olarak, Bakanlığımız bünyesinde, 1993 yılında 7 havaalanında etütler yapılmış ve bunların 4'üne ILS cihazı monte edilmesinin teknik olarak mümkün olduğu ortaya çıkmıştır. Kars, Muş, Adana, Adnan Menderes, Gaziantep, Diyarbakır, Van Havaalanları tetkik edilmiş; Kars, Muş, Adana, Adnan Menderes Havaalanlarımızın ILS'e elverişli olduğu belirlenmiştir.

Bunun yanı sıra, 1999 yılında Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğümüz tarafından daha detaylı bir çalışma yapılmış ve Türkiye

genelinde toplam 53 alanda ILS etütleri yapılmıştır. Yapılan bu etütler neticesinde 33 havaalanımızın ILS sistemine uygun olduğu tespit edilmiştir; ancak, bu havaalanlarından Sivas, Afyon, Merzifon, Balıkesir, Batman, Diyarbakır, Konya, Malatya havaalanları, ILS'e uygun olmalarına rağmen, aynı zamanda kullanıma açık askerî havaalanları oldukları için, ILS konulması mümkün olmamıştır.

Diyarbakır Havaalanına gelince; Hava Kuvvetleri Komutanlığımızın envanterinde bulunan bu havaalanımız, 1952 yılından bu yana sivil ve askerî müşterek uçuşlarla hizmet vermektedir. Bu meydanımıza teknik olarak ILS cihazının monte edilmesi mümkün olmakla beraber, bu cihazın yaklaşık 15 metre uzunluğundaki “glide-path” denilen antenin, askerî amaçlı uçuşları engellediği için, bu havaalanına tesisi mümkün olmamıştır; ancak, konuşmamın başında da belirttiğim gibi, ILS dışında, bu havaalanımızda, ayrıca, uçak iniş ve yavaşmasını sağlayacak 4 tane cihaz vardır ve bu cihazlar, VOR-DME, RAP-CON gibi cihazlardır. Teknik altyapı yönünden eksiği bulunmayan ve elli yıldır sivil hava uçuşlarının da yapıldığı bu meydana son on yıllık dönemde 27 822 uçak iniş ve hiçbir kaza vukua gelmemiştir.

Burada altını çizerek belirtmek istediğim bir husus da, kamuoyuna, teknik yönden, ILS konulmayan havaalanlarının güvensiz olduğu şeklinde bir yanlış kanaatin verilmiş olmasıdır. Ülkemizdeki ve dünyadaki örneklerle bakıldığında, ILS'e bağlı usullerin yanı sıra, NDB, DME, VOR cihazları da kullanılarak uçağın inişi sağlanabilmektedir. Bu bağlamda, ILS cihazının kullanılması bir zorunluluk değildir. ILS, bir seyrüsefer sistem kolaylığıdır; ancak, olmazsa olmaz zorunlu bir cihaz değildir. Nitekim, İngiltere, Fransa, Almanya gibi Avrupa ülkelerinin bazı havaalanlarında da ILS mevcut değildir.

Sayın Başkan, değerli milletvekillerimiz; Diyarbakır'da yaşanan bu elim uçak kazasının ILS cihazının bulunmamasından kaynaklandığına ilişkin bu iddialara yanıt vermeye çalıştım. Verilen bu bilgilerin sizleri tatmin edeceğini umuyor, böylesi bir acının tekrar yaşanmaması dileğiyle hepinize saygılar sunuyorum. (Alkışlar)

22. DÖNEM

BÖLÜM VI

**GENSORU ÖNERGELERİ
ÜZERİNDE KONUŞMALAR**

Konu : *Cumhuriyet Halk Partisi Grup Başkanı ve Antalya Milletvekili Deniz Baykal ve 32 Milletvekilinin, 22 Temmuz 2004 Tarihinde Pamukova'da Meydana Gelen ve 38 Yurttaşımızın Yaşamlarını Yitirmesiyle Sonuçlanan Kazaya Neden Olan Hızlandırılmış Tren Olarak Adlandırılan Uygulamayı Mevcut Altyapı Eksiklikleri Tamamlanmadan Başlattığı İddiasıyla Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım Hakkında Gensoru Önergisi Münasebetiyle*

Yasama Yılı : 2

Birleşim : 118 (Olağanüstü)

Tarih : 04.08.2004

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; 22 Temmuz 2004 Perşembe günü Pamukova'da meydana gelen ve 38 yurttaşımızın hayatını kaybetmesiyle sonuçlanan kazayla ilgili olarak Cumhuriyet Halk Partisi Grubunun Ulaştırma Bakanı hakkında gensoru açılmasına ilişkin önergesi üzerine Hükümetimizin görüşlerini açıklamak için huzurunuzdayım; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Sözlerime başlarken, bir süre önce vefat eden milletvekilimiz Halil İbrahim Yılmaz'a Allah'tan rahmet diliyorum. Ayrıca, bu kazada hayatını kaybedenlere Allah'tan rahmet, yakınlarına sabır ve başsağlığı, yaralılara da acil şifalar diliyorum.

Her şeyden önce, gensoruya konu olan tren kazası hakkında kasıtlı olarak kamuoyunda oluşturulan bilgi kirliliğinin giderilmesine fırsat tanıdığı için, Cumhuriyet Halk Partisi Grubuna özellikle teşekkür ediyorum. AK PARTİ Grubuna da, bu önergeye müspet yaklaşıp destek verdikleri için ayrıca teşekkür ediyorum.

HÜSEYİN GÜLER (Mersin) - Birazdan göreceğiz Sayın Bakan!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Olayın kamuoyuna yansıma şekline, yazılanlara, konuşulanlara, zaman zaman insaf ve hakkaniyet ölçülerini aşan eleştirilere cevap vermek üzere huzurunuzda değilim. Milletimin vekillerine ve onları bu yüce çatı altına gönderen aziz milletimize seslenmek istiyorum; zira, kamu vicdanı, en önemli hakem olarak bütün uygulamalarımızın en yakın takipçisidir.

Sözlerimin başında, kamuoyunun bu konunun takipçisi olması gerektiğini bir kez daha talep ediyorum. Sonuçları ne olursa olsun, gereğinin yapılacağı konusunda halkımız hiç tereddüt etmemelidir. 22 Temmuz akşamı meydana gelen tren kazasında hayatını yitiren vatandaşlarımızın acısını, hepimiz, hâlâ yüreğimizde hissediyoruz.

Bir trafik kazasında, bir uçak kazasında, bir gemi kazasında neler yapılır; tabii ki, kazaya derhal müdahale edilir, ölenler ve yaralananlar tespit edilir, ölü sayısının artmaması için yaralılar üzerinde gerekli tıbbî tertibatlar alınır, teknik yardımlar ulaştırılır; Kazada ölenler için insanlık görevi neyse, devletin görevi neyse onlar yapılır, yaralananların tedavileriyle meşgul olunur, yakınları teskin edilmeye çalışılır, yaralar sarılır, acılar dindirilmeye çalışılır. Bütün bunlar yerine getirildikten sonra da, o kazanın sebepleri araştırılır; kazada hatası, kusuru olanlar tespit edilir, kazanın insanî boyutu, teknik boyutu, idarî boyutu incelenir.

Pamukova'da meydana gelen kazada da, devlet organları, Bakanlık olarak biz de bunlarla ilgilendik; ancak, biz bunlarla ilgilenirken, bazı siyasîler, ne yazık ki, bu kazadan siyasî çıkar elde etme gayreti içerisine girmişlerdir. Bunu üzümlere ifade ediyorum. Hiçbir kaza, hiçbir olay, hiçbir insan ölümü siyasî çıkar sağlamanın malzemesi olmamalıdır.

Ulaştırma araçlarında kazalar insanlığın ortak sorunudur. 1997 de trafik kazalarının 100 üncü yıldönümüydü ve yüz yıl içerisinde dünyada 26 000 000 insan trafik kazalarında hayatını kaybetti. Savaşlarda bile bu sayıda insan kaybı olmamıştır. Bu bakımdan, kazalar, bugün insanlığın ortak bir sorunudur ve mutlaka çözüm bulunmalıdır.

Kimse kaza olmasını istemez değerli arkadaşlar; ancak, hepimiz biliyoruz, karada, denizde, demiryollarında meydana gelen kazaları tamamen yok etmek mümkün değildir. Alınan bütün önlemlere ve teknolojideki olağanüstü gelişmelere rağmen, ne yazık ki, dünyanın hiçbir yerinde kazaların önüne geçmek mümkün olmamıştır.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; yine, ülkemizde 5 000'e yakın vatandaşımız trafik kazalarında her yıl hayatını kaybediyor, 100 000'e yakın vatandaşımız yaralanıyor.

HÜSEYİN GÜLER (Mersin) - Göreviniz ne Sayın Bakan...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - 2002 yılı sonu itibariyle -buraya özellikle dikkatinizi çekmek istiyorum değerli milletvekilleri- karayolunun ülke taşımacılığımızdaki payı yüzde 94'e ulaşmıştır; geri kalan yüzde 6'lık orana ise, hava taşımacılığı, deniz taşımacılığı ve demiryolu

taşımacılığı sıkışmıştır. Elli yıllık ihmalin bizi getirdiği nokta budur. Bir kere bunun tespitini yapmamız lazım.

M. CEVDET SELVİ (Eskişehir) - Onun için mi hızlandırdınız?!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Bu dengesizliğin sürdürülebilme imkânı yoktur. Bunu gören Hükümetimiz ve Bakanlığımız, karayollarındaki yükü azaltmak ve ulaşım modları arasında yeniden dengeyi kurmak için süratle çalışmalara başlamıştır. Bu amaçla bilim adamlarından oluşturulan 20 kişilik bir çalışma grubu ulaşım ana planı çalışmalarını başlatmış, çalışmaların birinci raporu çıkmış, ikinci raporu da ağustos ayında bitmiş olacaktır. Amaç, ulaşım modları arasında denge sağlamak, deniz, hava, demiryolu taşımacılığının birbirini tamamlar nitelikte uyumlu gelişimini sağlamak ve karayoluyla entegrasyonunu geliştirmektir.

Denizyolu taşımacılığının payını artırmak için, yine, bu Yüce Parlamento, Özel Tüketim Vergisini sıfırlayarak sahillerimiz arasındaki deniz taşımacılığına çok önemli teşvik vermiş ve bunun akabinde de, sadece bir şirkette, İDO'da, ilk altı ay içerisinde 4 500 000 yolcu, 300 000 araç taşınmıştır. Yapılan bu düzenlemelerle, geçen yıla kıyasla 1 000 000'dan fazla yolcu, 80 000'den fazla araç karayolundan alınarak, deniz yoluna kaydırılmıştır. Bunun, karayollarındaki yükü ve trafik kazalarını ne ölçüde azalttığını takdirlerinize sunuyorum.

Diğer yandan, değerli milletvekilleri, karayolundaki yükü ve yine trafik kazalarını azaltmaya yönelik olarak, havayollarında Bölgesel Uçuş Projesini başlattık.

ALİ KEMAL DEVECİLER (Balıkesir) - Kazaya gel kazaya!..

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - İç hat taşımacılığında Türk Hava Yollarının yanı sıra, özel havayolu şirketlerine de uçuş izni verilmiş ve birtakım vergiler indirilmiş, havaalanı servis ücretleri indirilmiş, 20 Ekim tarihi itibarıyla de, iç hat taşımacılığında özel sektörün çalışmasına imkân verilmiştir. Bu şekilde, 1 000 000'un üzerinde insanımız havayoluyla taşınmış ve Türk Hava Yolları da bilet ücretlerini indirmiş; böylece, 70 000 000 ilâ 80 000 000 liraya ülkenin her tarafına uçuş imkânı sağlanmıştır. Sadece üst gelir gruplarının değil, sıradan vatandaşımızın da havayoluyla seyahat etmesine imkân sağlanmıştır.

ALİ KEMAL DEVECİLER (Balıkesir) - 129 000 000 uçaklar, 80 000 000 değil.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Yine, Karayolu Taşıma Kanunu elli yıl aradan sonra çıkarılmış, sektöre giriş disiplin altına

alınmış, meslekî saygınlık, malî yeterlilik ve ülke, Avrupa Birliği normlarına uygun bir karayolu taşıma mevzuatına kavuşturulmuştur.

ALİ KEMAL DEVECİLER (Balıkesir) - Daha bu sabah geldim, 129 000 000.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Şimdi, izninizle -raylı sistemde neler yapılmıştır- olaya gelmeden önce, demiryollarımıza bir göz atalım.

Karayolunun ülke taşımasındaki payını düşürerek, trafik kazalarını azaltmanın yegâne yolu raylı sistemin geliştirilmesine bağlıdır. Alınan mesafeyi belirlemek için, nereden hareket edildiğinin çok iyi bilinmesi lazımdır. Demiryollarına, hepimizin bildiği gibi, elli yıldır hiçbir ciddi yatırım yapılmamıştır. Ben, burada, Cumhuriyet Halk Partisinin, tek partili dönemde, 1946'ya kadar, öncelikli sektör kabul edip demiryollarına yaptığı yatırımları da sizlere hatırlatmak istiyorum; bunu da takdir ediyorum.

Mevcut rayların günlük bakımı, onarımı ihmal edilmiş, karşılaşılan sorunlar sürekli ertelenmiştir. Buraya dikkatinizi özellikle çekiyorum değerli arkadaşlar; 1950'de demiryollarının yük taşımacılığındaki payı yüzde 75, yolcu taşımacılığındaki payı yüzde 45; bugüne geliyoruz, yük taşımacılığında yüzde 4,5; yolcu taşımacılığında yüzde 2,3.

Hükümetimiz, göreve geldiğinde, doğrudan 523 trilyon lira zarar eden, verilen sübvansiyonlarla zararla 900 trilyonu bulan bir demiryolu sistemi devralmıştır. Bu durum, milletimize ve ülkemize yakışmadığı gibi, sürdürülebilir bir durum da değildir. O halde, ya kapatacaksınız ya da çağdaş dünyanın gereğini yerine getireceksiniz.

Cumhuriyetin kuruluşuyla demiryollarına verilen önem, daha sonra tamamen ihmal edilmiştir. Elli yıldır milletin hafızasına kazınmak istenen bu gündemi değiştirmek niyetiyle biz yola çıktık. İstedik ki, tren hiç gecikmesin; istedik ki, demiryollarımız çağın ihtiyaçlarına cevap versin, saatte 250 kilometre hız yapan yüksek hızlı trenler yanında bizim trenlerimiz 40 kilometre hızla gitmesin; istedik ki, demiryollarımızla ulaşım kolaylaşsın; istedik ki, demiryollarında iyileşmeyle karayollarında meydana gelen ölümlü trafik kazaları bir nebze azalsın ve istedik ki ülkemizin seksen yıllık sevdası yeniden canlansın.

Değerli arkadaşlar, işte, bunun için, 2002 yılında demiryollarına 111 trilyon ayrılmışken, bizim dönemimizde 2003 yılında 423 trilyon, 2004 yılında 951 trilyon yatırım ödeneği ayrılmıştır. Bu, toplam ülke yatırımlarının altıda 1'idir. Böylece, 1946 döneminden bu tarafa demiryollarımız yeniden öncelikli sektör

haline gelmiştir. Yıllardır demiryollarını geliştirmek için hiçbir iş yapmayan, trafik kazalarında ölenlerin vicdanî sorumluluğunu taşımayan, idarecilerin sadece yaptıklarından değil yapmadıklarından bile sorumlu olduklarını bilmeyen ve de sorumlu tutmayan bir sistemde rasgele yöneticilik yapmış, hiç hizmet yapmadıkları için millet tarafından tasfiye edilmiş kişilerin, bu kaza sonrası, demiryolu üzerine konuşma yapabildiklerini de gördük, kendilerinin yapamadıklarını yapanlara karşı nasıl bir husumet ve garaz duygusu taşıdıklarına şahit olduk.

Devlet ve millet bir olduğunda bu memleketin çözölmeyecek hiçbir sorunu yoktur. Bu düşüncede olan Hükümetimiz, hiçbir dönemde olmadığı kadar, raylı sisteme destek vermiştir. İçinde bulunduğumuz çağ, ulaşımda, demiryolu çağı olarak adlandırılmıştır. Raylı sistemi gelişmiş ülkeler, gelişmişlik düzeyini yakalamışlardır. Bu düşünceyle, raylı sistemde, ülkemiz için, çağdaş medeniyetin üzerine çıkmak için yaptığımız bazı projeleri kısa kısa sizlerle paylaşmak istiyorum.

Birincisi, Ankara-İstanbul arasındaki seyahat süresini 3 saat 10 dakikaya düşürecek Hızlı Tren Projesinin inşaatına başlanılmıştır.

HÜSEYİN GÜLER (Mersin) - Daha yeni mi başladınız Sayın Bakan?!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Burada, Sayın Baykal'ın bir tespitini ben de paylaşmak istiyorum. Ülkemizde veya dünyada hızlandırılmış tren diye bir kavram, bir mefhum yoktur. Bu doğrudur; ama, ülkemizdeki demiryolu sisteminin de dünya literatüründe yeri yoktur. (AK PARTİ sıralarından alkışlar) Çünkü, dünyada trenlerin ortalama konvansiyonel hızları 140 ilâ 160 kilometre iken, Türkiye'de ortalama tren hızı 55 kilometredir. Böyle bir tren tanımı da, ne yazık ki, dünyada yoktur.

HÜSEYİN GÜLER (Mersin) - Orası ağlama duvarı değil, gereğini yapın Sayın Bakan.

ALİ KEMAL DEVECİLER (Balıkesir) - Neden yürüttünüz o zaman Sayın Bakan?!

HÜSEYİN GÜLER (Mersin) - Vicdanen rahat mısınız Sayın Bakan?!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - İkinci proje, İstanbul'un Avrupa ve Asya Kıtasını deniz altından bağlayacak ve 2008 sonunda hizmete girecek tüpgeçit, Marmaray Projesidir. Bu iki projenin toplam bedeli 3 milyar doların üzerindedir.

Değerli arkadaşlar, üçüncü yaptığımız iş, rehabilite ederek, üstyapı, cer, tesis, diğer işletme imkânlarını iyileştirerek kullanmak suretiyle taşıma süresini kısaltmak için yapılan çalışmalardır.

Şimdi, ülkemizde, demiryolunda ben de varım diyebilmek için, gelişmiş dünya ülkeleri arasında demiryolunda biz de varız diyebilmek için 20 tane proje var. Ben, zamanınızı almamak için bunları okumuyorum. Bu 20 proje için on yıl süreye ve 20 milyar dolara ihtiyaç var.

ATİLA EMEK (Antalya) - Kazaya gel, kazaya... Hızlandırılmış treni dinleyelim Sayın Bakan.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Bu projelerin, tabii ki, ülke kaynakları, ülkenin ekonomik şartları ortadayken, yapılması çok kolay değildir. Onun için, alternatif finans modelleriyle bunların gerçekleştirilmesi yönünde çalışmalarımızı sürdüreceğiz.

K. KEMAL ANADOL (İzmir) - Kazaya gel Sayın Bakan.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Değerli arkadaşlar, şimdi, devam eden projeleri geçiyorum.

Sivas-Divriği yük taşımacılığında blok tren uygulaması, sanayi bölgelerine konteyner terminalleri yapılması, TÜLOMSAŞ'ta, TÜVASAŞ'ta yerli vagon imalatı yapılması ve...

ALİ RIZA BODUR (İzmir) - Daha Pamukova'ya gelemediniz Sayın Bakan, çok yavaş gidiyorsunuz.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Demiryollarımız yavaş.

K. KEMAL ANADOL (İzmir) - Siz de çok hızlısınız!

HÜSEYİN GÜLER (Mersin) - Olayla ilgili bilgi verin Sayın Bakan.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Değerli arkadaşlar, bütün idarî ve teknik çalışmalar sonucu, demiryolları etkin işletmecilik anlayışına kavuşturulmuştur. Bunun sonucu, 2003 yılına göre, 2003 yılında anahatlarda yolcu taşımacılığı yüzde 36 artmış, gelirleri yüzde 31 artmıştır; yük taşıması yüzde 20 artmış, gelirleri yüzde 41 artmıştır; limanlardaki yük elleçlemesi yüzde 14,5 artmış, gelirleri yüzde 24 artmıştır.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

K. KEMAL ANADOL (İzmir) - Süre bitti, hâlâ Pamukova'ya geleceksiniz Sayın Bakan.

HÜSEYİN GÜLER (Mersin) - Sayın Bakan, o trene kaç defa bindiniz?

BAŞKAN - Sayın Bakan, bir dakikanızı rica ediyorum.

Değerli arkadaşlar, doğrusu söyleyecek bir şey bulamıyorum. Rica ediyorum arkadaşlar... Konuşma yeri bu kürsüdür, usule göre söz ister konuşursunuz, yerinizden laf atmayın lütfen. (AK PARTİ sıralarından “Bravo Başkan”sesleri, alkışlar)

HÜSEYİN GÜLER (Mersin) - Sayın Başkan, Sayın Bakan konuyla ilgili bir şey söylesin.

BAŞKAN - Efendim, cumhuriyet hükümetinin bir bakanı size bilgi veriyor, bize bilgi veriyor, milletimize bilgi veriyor; bu bilgiye ihtiyacımız var; beğeniriz, beğenmeyiz... Rica ediyorum arkadaşlar, lütfen...

HALİL TİRYAKİ (Kırıkkale) - Bu, bilgi mi Sayın Başkan?! Biz buraya bakanın istifasını almaya geldik.

BAŞKAN - Bakın, Sayın Tiryaki, Sayın Bodur, sizi ikaz ediyorum, bir daha bu müdahaleyi yapmamanız için rica ediyorum.

Buyurun Sayın Bakan, siz Genel Kurula hitap edin.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Yapılan bu çalışmalar sonucunda, Devlet Demiryollarının 2002 yılına göre reel zararı yüzde 21 oranında düşürülmüştür. Bunun parasal bedeli 130 trilyondur.

İşte, bütün bunlar “siyasî atama, yandaş” diye suçlanan yönetim kadrosunun başarısıdır.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; şimdi, sizlere, milletimize gensoru önergesine konu olan Hızlandırılmış Tren Projesiyle ilgili Devlet Demiryolları, Bakanlığımız ne yaptı, ne yapmadı, bunları, teker teker, bütün detaylarıyla anlatacağım.

BAŞKAN - Efendim, mümkün olduğu kadar özetlerseniz memnun olurum. Süreyi ona göre belirledik.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Öncelikle şunu belirtmemiz lazım: Bütün ülkelerde normal tren, konvansiyonel tren süratleri 150-160 kilometre. Ülkemizde, 1960 yılında, İstanbul-Ankara hattında ortalama hız 120 kilometredir; ancak, bugün, 55 kilometreye gerilemiştir. Bunun nedeni, yol yenileme çalışmaları yıllar boyunca yapılamamış; çeken, çekilen araçlardaki eksiklikler giderilememiş ve işletme sorunları hep ötelenmiştir. Hatta, otuz kırk yıldır, Nusaybin-Cizre’de olduğu gibi yüz yıldır bakımı yapılamayan yollar mevcuttur.

HÜSEYİN GÜLER (Mersin) - Sayın Bakan, iki yılda neler yapıldı, onlardan bahsedin.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Şimdi, yol yenileme, mevcut sistemi iyileştirme çalışmalarıyla, tren ortalama hızını 100 kilometreye çıkarmak hedeflenmiştir. Bandırma-İzmir-Ankara-Kayseri-Sivas hattında da, bu yönde 1 500 kilometrelik yolda çalışmalar halen devam etmektedir.

İstanbul-Ankara yolunda yapılan çalışmalar: Aralıksız beş ay süreyle, bu hat gündüzleri trafiğe kapatılmış. Kamuoyunda “hızlandırılmış tren” diye anılan, aslında, normal hızına yaklaştırılmış trenler, Haziran 2004’te seferlerine başlamıştır.

Şimdi, belki, şu soru sorulabilir: Neden, bu trenin adı hızlandırılmış tren diye anıldı? Eğer, bir sistemde, işletme sorunlarını çözemiyorsanız ve hep öteliyorsanız, bu yüzden hızlarınız gittikçe düşüyorsa, bunları giderip trenin hızını artırıyorsanız veya daha doğru deyişle seyahat süresini azaltıyorsanız, o zaman, tabii ki, bir hızlandırma söz konusudur. O bakımdan, yapılan iş, toplam seyahat süresinin 6,5-7 saatten 5 saat, 5 saat 15 dakikaya indirilmesidir.

Bununla ilgili neler yapıldı, şimdi, sizlere, bunların izahını teker teker vereceğim.

2003 Mayıs ayında, inceleme, araştırma, hazırlık çalışmalarını takiben, bütün malzemeler temin edildi. Aralık 2003 tarihinden itibaren de, Ankara-İstanbul hattı, kesintisiz, beş ay süreyle gündüzleri trafiğe kapatılarak çalışmalar yapıldı; hatta, 185 adet makas yeni makaslarla değiştirildi, makaslara giriş hızındaki tahditler kaldırıldı ve böylelikle, toplam seyahat süresinden 44 dakika tasarruf sağlandı.

Avrupa ülkelerinde de uygulanan, makasların doğru yoldan geçiş tahdidi - az önce söyledim- yapılarak, livrede belirtilen hızlarda geçişine imkân tanındı.

Deverler kontrol edildi. Dever dediğimiz şey, virajlarda savrulma kuvvetine karşı iç ve dış raylar arasındaki kot farkıdır. Bunlar, oradan geçiş hızına uygun olarak tamamen elden geçirildi, uygunsuzluk olan kısımlar varsa bunlar giderildi.

Bir şey daha yapıldı; bu uygulamada, dar kurplarda, yani dar virajlarda, 500 metre yarıçap ve daha küçük virajlarda kesinlikle hız artırımına gidilmedi; yani, önceden hangi hız uygulanıyorsa, bu uygulamada da aynı hızın uygulanmasına önemle riayet edildi.

Hattın üstyapısının tamamında yol makineleri takım olarak çalıştırılarak yol geometrisi kontrol edildi; hatta, uluslararası normlara uygun travers ve betonlar kullanıldı.

Can ve mal güvenliği ile seyrüsefer emniyeti bakımından, hattaki 178 adet hemzemin geçidin, taşıtlar ve yayalar tarafından kullanım yoğunluğu dikkate alınarak, 75 adedi kapatıldı; geriye kalanların 12 adedinin, ray devreli, flaşörlü ve diğerlerinin de bekçi yerleştirmek suretiyle emniyet tedbirleri alındı; 44 adedi bekçili ve bariyerli, 44 adedi ise bekçili hale getirildi.

Hat üzerinde, geçiş yapılan yerlerde ihata çalışmaları yapıldı. Bugüne kadar yapılan ihata çalışması 28 kilometre olup, halen bu çalışmalar devam etmektedir.

Yol kontrolünde görevli personel, günlük, haftalık, aylık şekillerde, sürekli olarak, MPV-7 denilen otomatik yol kontrol makinesiyle sık sık kontroller yaptı.

Elektrifikasyon, sinyalizasyon sistemleri, yolun geometrisine bağlı olarak, hat boyunca, bu seferlere uygun hale getirildi.

Çeken-çekilen araçlar, bilhassa vagonlar tamamen yenilendi veya revizyondan geçirildi, lokomotifler elden geçirildi ve ondan sonra sefere konuldu.

Sonuç olarak, 80 teknik eleman, 602 işçi, 8 adet makineyle, beş aylık bir çalışma sonunda, 185 makas değişimi, 293 ray değişimi, 5 743 adet travers değişimi, 2 835 adet termit kaynağı, 472 adet dolgu kaynağı, 450 adet makine kaynağı, 1 159 690 metre buraj işlemi, yani bağlantı elemanı, 308 adet makas burajı, 12 590 metre balast işi, 60 815 adet küçük malzeme değişimi, 1 525 810 metre balast regajı, 497 160 metre sıkıştırma yapılmak suretiyle, kaza olan bölge de dahil, hattın tamamında her türlü yenileme, bakım yapılmış, yol iyileştirilerek, trenin normal süratine yaklaşık süratle seyredebileceği, bir raporla tespit edilmiştir.

Bütün bu yapılan çalışmalar sonunda makas geçişlerinden 44 dakika, geniş kurp, düz yollar ve hemzemin geçitlerin kontrol altına alınmasından 50 dakika, istasyon sayılarının azaltılmasından 6 dakika tasarruf sağlanmış, toplam 100 dakika tasarruf sağlanmış ve bunun da 75 dakikası seyir süresine yansıtılmak suretiyle, seyir süresi 6,5 saatten 5 saat 15 dakikaya düşürülmüştür. İşte, hızlandırılmış tren öyküsü budur; yani, bazı zaman kayıplarını azaltmak suretiyle seyahat süresinin düşürülmesi, bu projenin özünü teşkil etmektedir.

Sayın Başkan, yaptıklarımız bunlardır. Peki, yapmadıklarımız nedir; tabii, yapmadıklarımız da var. Hayatında livre dahi görmemiş kişiler gibi, livrenin nasıl okunacağı hakkında çıkıp ahkâm kesmedim. Bilgi sahibi olmadan fikir sahibi olmadık; yerli veya yabancı uzmanlar raporlarını hazırlamadan kaza hakkında peşin yargıya varmadık, yargısız infaza gitmedik. Daha önceki

yetkililer gibi “böyle gelmiş, böyle gitsin” demedik. Her sorun çıktığında, sorunu ötelemedik, çözüm için üzerine gittik. Yüzkırksekiz yıllık geleneği olan demiryolu çalışanlarına güvensizlik göstermedik. En az 1 685 saatlik bir eğitimden geçirildikten sonra makinist görevini üstlenen personelimize “eğitimsizdir” demedik.

Yeri gelmişken, demiryollarında görev yapan 1 843 makinist ile 501 yardımcı makinistin eğitimleri hakkında kısaca bilgi vermek istiyorum.

Makinistler en az endüstri meslek lisesi mezunu olmak durumunda ve bu vasıflarla kuruma giren her personel 240 saat hazırlama stajı, 390 saat yardımcı makinist kursu, 175 saat tamamlama stajı olmak üzere 805 saatlik bir eğitimden sonra yardımcı makinist olmakta ve iki sene yardımcı makinist olarak çalıştıktan sonra da tekrar 280 saat makinistlik stajı, 300 saat makinistlik kursu, 300 saat makinistlik stajını tamamlayarak toplam 880 saat eğitim almaktadır.

Değerli milletvekilleri, 22 Temmuz günü 1 elektrikli lokomotif, 4 pulman, 1 yemekli vagon dan müteşekkil, toplam 234 yolcu, 11 personeliyle Haydarpaşadan saat 18.00’de - zamanında- kalkan Yakup Kadri treni Pamukova’nın Mekece mevkiinde saat 19.43 sularında 183+387 kilometrede 345 metre yarıçaplı virajda yoldan çıkmıştır, deray olmuştur. Kazada maalesef 37 vatandaşımız hayatını kaybetmiş, 81 vatandaşımız yaralanmış, halen 11 vatandaşımızın hastanelerde tedavisi sürmektedir. 1’i dışında hepsinin durumu iyidir. Kaza sonrası en kısa sürede ilkyardım ve kurtarma ekipleri kaza mahalline intikal etti. Yaklaşık 1,5 saat içinde de, kazadan etkilenenlerin tamamı hastanelere taşınmıştır. Burada bu çalışmalara katılan herkese bir kez daha huzurlarınızda teşekkür ediyorum.

Kazanın muhtemel sebepleriyle ilgili olarak birçok kişi tarafından, medya aracılığıyla yapılan değerlendirmelere dayanarak, oluşturulan henüz hiçbir rapor olmazken, çeşitli spekülasyonlar yapıldı. Ömründe “deray, livre, kurp, dever” gibi terimleri duymayan kişiler, kırk yıllık demiryolu uzmanı kesilmiş gibi açıklamalar yaparak kamuoyunda bilgi kirliliğine neden olmuşlardır. Bu değerlendirmelerin aslının astarının olmadığı, bugün elimize gelmeye başlayan uzman raporlarında da görülmeye başlamıştır. Milletimiz, bir kere daha, bilgi sahibi olmadan fikir sahibi olanların yanıldığına tanık olmuştur.

Değerli Başkan, değerli üyeler; Genel Başkan Sayın Baykal’ın konuşmasında dile getirdiği, bu projenin siyasî iradenin tepeden yön vermesiyle kararlaştırıldığına ilişkin bir beyanı var, bir iddiası var. Burada şunu söylemek istiyorum. Elimde 2001 ve 2002 yılı Yüksek Denetleme Kurulu raporları var.

2001 yılı raporuna göre, mevcut altyapı, cer, tesis ve diğer işletme imkânlarının daha verimli, etkin kullanılarak toplam taşıma sürelerinin kısaltılması gerekir. Bizim yaptığımız, altyapının iyileştirilerek kayıp zamanların giderilmesidir.

Bir kez daha şunu ifade etmek istiyorum. Meydana gelen kazanın olduğu yerde bütün trenlerin uymaları gereken hız 80 kilometre/saattir, bunun adı ister hızlandırılmış olsun ister normal tren olsun ister yük treni olsun ve bu bölgede, dolayısıyla, hızlandırılmış tren uygulamasından dolayı bir kaza meydana gelmemiştir. Bu gerçek, en temel gerçektir. Eğer bu tren kazası, düz bir yolda, dümdüz bir yolda, tren yüksek hızla, müsaade edilen hızın üzerinde bir hızla gitseydi, traversler parçalansaydı, raylar yerinden oynasaydı, bu kaza olsaydı, o zaman bu kaza, hızlandırılmış tren kazası olarak adlandırılabilirdi. Bu gerçeğin, bu temel hakikatin bir kez daha kamuoyunca bilinmesi gerekir; ben bunu ifade etmek istiyorum.

K. KEMAL ANADOL (İzmir) - Makinistleri yargısız infaz ediyorsun, mahkûm ediyorsun!

BAŞKAN - Sayın Bakan, toparlar mısınız.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Diğer taraftan, yine, Sayın Genel Başkanın... Mine Kanatlı adlı bayanın noter kanalıyla bir ihbarname gönderdiği ve hızdan dolayı duyduğu rahatsızlığı belirttiği doğrudur. Ancak, bu bayan, Başkent Ekspresi adlı normal trenle seyahat etmiştir, hızlı trenle seyahat eden bir yolcu değildir. (AK PARTİ sıralarından alkışlar, CHP sıralarından gürültüler)

ALİ RIZA BODUR (İzmir) - Özrün kabahatinden büyük!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Dolayısıyla, değerli arkadaşlar, bu bir gerçek. Ben, bir yanlış düzeltiyorum. Hızlı trenle seyahat etmemiştir; normal trenle seyahat eden bir yolcunun, duyduğu huzursuzluğu idareye bildirmesidir. Bir yanlış düzelttim; sadece onu söylüyorum.(CHP sıralarından gürültüler) Demek ki...

NAİL KAMACI (Antalya) - Önlemini al...

BAŞKAN - Değerli arkadaşlar, rica ediyorum...

Sayın Bakan, konuşmanızı tamamlar mısınız.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Peki efendim; toparlıyorum Sayın Başkan.

Sayın Başkan, değerli üyeler; şimdi, biz kaza sonrası yaptığımız basın toplantısında bir şey söyledik. Bakın, demiryollarının yüz kırksekiz yıllık

tarihinde kazalara nasıl müdahale edileceği, neler yapılacağı belli ve bunun yüzlerce, binlerce uygulaması var. Bu uygulamada, Demiryolları, 640 sayılı kendi İç Yönetmeliği vasıtasıyla kaza yerine heyetlerini gönderiyor, raporlarını tutuyor ve hemen demiryolu ulaşımına açılıyor.

ALİ TOPUZ (İstanbul) - Delilleri yok ediyorsunuz!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Şimdi, oraya da geliyorum.

Ancak, biz, bu kazada, çok fazla şey söylenildiği için, bilimadamlarının uyarılarına kulak asılmadı denildiği için ve binbir türlü spekülasyonlara yol açıldığı için, farklı bir uygulama yaptık. Dedik ki, Demiryolları yine raporlarını tutsun, araştırmalarını yapsın; ama, bunun yanı sıra, bağımsız bir bilim kurulu da olayı incelesin, tespit etsin; yabancı ülkelerin bilimadamları, uzmanları gelsin, bunlar da tespitlerini yapsın. Bunun yanı sıra, tabii, savcılık, ölümlü bir kazadır, olaya doğal olarak el koymuştur ve 25 dakika sonra da olay yerine savcı intikal etmiştir. Savcının 24 Temmuz tarihli açıklamasında, delillerin karartılmasının söz konusu olmadığı beyan edilmiştir.

Şimdi, demokratik hukuk sisteminde, işinize geldiği zaman yargıya güveneceksiniz, işinize gelmediği zaman yargıya güvenmeyeceksiniz; böyle bir şey yok! (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

ALİ TOPUZ (İstanbul) - Onu siz yapıyorsunuz Sayın Bakan...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Devletin savcısı, eğer “burada delil karartma yok” diyorsa “burada herhangi bir problem yok” diyorsa, buna herkesin saygı duyması lazım.

ALİ TOPUZ (İstanbul) - Gerçekleri saptırıyorsunuz Sayın Bakan; raporlar var; “deliller karartıldı” diye bilirkişi raporları var.

K. KEMAL ANADOL (İzmir) - İstanbul Barosu “var” diyor.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Bunun dışında, ben, devletin adli kurumlarının söyleyeceğini esas alırım değerli arkadaşlar.

ALİ TOPUZ (İstanbul) - Adli kurumları söylüyorum ben de size; bilirkişi heyeti, mahkeme heyeti “deliller karartılmış” diye rapor vermiş.

K. KEMAL ANADOL (İzmir) - Danıştay kararı var...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Değerli arkadaşlar, diğer bir konu da makinistlerin...

MEHMET SEVİGEN (İstanbul) - Sabaha kadar neredeydiniz Sayın Bakan?! Biz, o insanların yanındaydık, siz sabaha kadar neredeydiniz?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - ... Sayın Genel Başkana...

BAŞKAN - Değerli arkadaşlar, eğer siz izin verirsiniz, yerinizden konuşmakta ısrar etmezseniz, Sayın Bakan sözlerini tamamlayacak.

K. KEMAL ANADOL (İzmir) - 21 dakika oldu...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Sayın Genel Başkan... Sayın Genel Başkan...

BAŞKAN - Rica ediyorum; böyle bir usulümüz yok. Herkesin yerinden istediği gibi konuştuğu şeklinde, bu Parlamentoda usul yok; rica ediyorum arkadaşlar.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - ...makinistlerin kendilerine gösterilmediği, görüşmesine izin verilmediğini dile getirdi. Sayın Baykal hukukçudur, ben hukukçu değilim. Gözaltındaki insanlarla nasıl görüşüleceğinin usul kanununda yeri yordamı bellidir; ben, orada, savcının tasarrufunun yorumunu yapacak değilim; çünkü, bunu, Sayın Baykal da savcı da en iyi şekilde bilmektedir.

Değerli arkadaşlar, şimdi, bilimadamlarının uyarılarına kulak asılmadığı yönünde çok önemli vurgular yapıldı; bu, çok önemli bir konu ve hakikaten, bu kazayı çok daha önemli yapan da bu husustur. Şimdi, o değerli bilimadamımızın, Yıldız Teknik Üniversitesindeki bilimadamımızın zaman zaman uyarılar yaptığı doğrudur...

ALİ RIZA BODUR (İzmir) - Aydın Bey...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Bu uyarılar üzerine, kendisiyle temasa geçilmiş ve kendisinden destek de istenilmiştir; ama, bu, bir türlü gerçekleşmemiştir. Fakat, uygulama başladıktan sonra, 4 Temmuz 2004 tarihinde uluslararası bir toplantı olan Dünya Ulaştırma Araştırma Konferansındaki açış konuşmasından sonra, kendisiyle görüştüm ve davet ettim; diğer bilimadamlarını da davet ettik. Ankara'da, Ulaştırma Komisyonu Başkanı ve ulaştırma konularında uzman milletvekillerimizin de katıldığı bir toplantı organize edildi; toplam 13 kişi katıldı. Ben, bu toplantıda yoktum; ama, keşke olsaydım diye düşünüyorum. Şimdi, bu toplantının 40 sayfa tutanağı var. Bu toplantı, bir karar toplantısı değildir, proje hakkında yapılan çalışmaları bilimadamlarına, uzmanlara anlatma toplantısıdır. Peki, buradan ne sonuç çıkmıştır; buradan çıkan sonuç şudur: Bu bilimadamımız hariç -bu, fikrini muhafaza etmiştir- diğerleri "bu proje iyi bir girişimdir, düzgün bir projedir, takip etmeli; ancak sürekli kontrol edilmelidir" demişlerdir ve toplantı böylece

bitmiştir, bunun gereği de yapılmıştır. Kaldı ki, bu sayın bilimadamımızın öngördüğü 4 maddelik işlem var; biz, bu 4 maddenin hepsini yapmışız; bunun detayları var; burada, 2 klasör bunun detayı var; ben, bunları, siz ne zaman isterseniz sizinle paylaşmaya hazırım.

TUNCAY ERCENK (Antalya) - Sayın Bakan, “bu kaza olmadı” de, çık işin içinden...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Şimdi, dolayısıyla, bilime, bilimin ışığına kapalı olmak, bunları reddetmek diye bir şey mümkün değildir.

Değerli arkadaşlar...

BAŞKAN - Sayın Bakan, sürenizi çok aştınız...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Efendim, toparlıyorum. (CHP sıralarından gürültüler)

BAŞKAN - Arkadaşlar, rica ediyorum...

K. KEMAL ANADOL (İzmir) - Süresi 20 dakikaydı, eksüre 24 dakikaya çıktı.

BAŞKAN - İşte, Başkanlık gereğini yapıyor.

Buyurun efendim.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Şimdi, tabii, tren yolu neden sefere açılmadı; bu soru da önemli bir soru. Bir yanda delil karartma iddiası var, bir yanda demiryolunun hemen açılması; başka sıkıntıların da getirileceği düşünülmüştür ve onun için, ilk gün de dediğimiz gibi, uzmanların raporlarının ortaya çıkması ve izin vermeleriyle başlayacağımız demişizdir...

ZEKERİYA AKINCI (Ankara) - 1 saat de konuşsanız gerçekleri değiştiremezsiniz...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - ...çünkü, demiryolu ulaşımına açılabilir, problem yok, ilk gün de açılabilirdi; ancak, bu hassasiyeti dikkate alarak... Bundan sonra, demiryolunun seferleri başlayacaktır. Dün, bu bağımsız kurul “demiryolu seferleri başlayabilir” diye açıklamasını yapmıştır. Devlet Demiryolları, o yolu da henüz yapmamıştır. Şimdi, süratle yapacak, birkaç gün içerisinde açıklayacaktır. Ayrıca, Almanya’dan, Kore’den, İspanya’dan ve Hollanda’dan ilk raporlar çıkmıştır. Savcılığın bilirkişi araştırması halen devam etmektedir. Diğer yandan, İstanbul Barosunun talep

ettiği, sulh mahkemesinde istediği bilirkişi de çalışmalarını sürdürmektedir; görüldüğü gibi, olayın beş koldan takibatı sürmektedir.

Şimdi, bunların sonuçlarının bir kısmı çıkmıştır, bir kısmı yakında ortaya çıkacaktır; hatta, bunların bir kısmı, kamuoyunda, gazetelerde yer almıştır; ama, ortak bir kanaat var, raporlara baktığımızda iki noktaya vurgu yapılıyor; bir, yolun altyapısı ve üstyapısında problem yok, geometrisinde bozukluk yok, çeken-çekilen araçlarda sorun yok. Bu, ortak bir kanaattir. Demek ki, orada yoğunlaşılan nokta, bir hız aşımı olduğu yönündedir; ama, olay bütün boyutlarıyla değerlendirilecek, çıkan raporları da kamuoyuyla paylaşacağız.

Haa “Bakan istifa etsin...” Şimdi, Sayın Genel Başkanım, Bakan ilk gün şunu söyledi: Bu işin araştırılması yapılsın, gerçekler ortaya çıksın, benim ne sorumluluğum varsa...

ALİ TOPUZ (İstanbul) - Sen yaptırıyorsun...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Ben yaptırmıyorum, yabancı uzmanlar yapıyor.

K. KEMAL ANADOL (İzmir) - Kim seçiyor o uzmanları?!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Bağımsız kurullar yapıyor, savcılık yapıyor, mahkeme yapıyor. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

Şimdiye kadar, Devlet Demiryolları, sadece kendi yaptığı araştırmaları beş koldan yaptırıyor. Bu, Türkiye’de bir iltir, bizim şeffaflığımızın da bir delilidir, bir göstergesidir değerli arkadaşlar. (AK PARTİ sıralarından “Bravo” sesleri, alkışlar)

HÜSEYİN GÜLER (Mersin) - Sayın Bakan, vicdanınız rahat mı, geceleri rahat uyuyor musunuz?!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Ben, tekrar, bu kazadan dolayı hayatını kaybeden insanlarımıza Allah’tan rahmet diliyorum.

K.KEMAL ANADOL (İzmir) - Cinayet!.. Kaza değil, cinayet!..

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Onların yakınlarının duyduğu acıyı bizim duymamız mümkün değil. Ne kadar üzülsek, onların acısını hissedemeyiz...

ALİ TOPUZ (İstanbul) - Üzül üzül otur orada, istifa etme!..

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Ancak, şunu da söyleyeyim ki; başından beri, bu işle ilgili her türlü sorumluluğu almışım

ve bundan sonra da, yaptığım bütün işlerin arkasındayım. Bunun doğuracağı sonucu da memnuniyetle kabul etmeye hazırım.

Bu duygularla, yüce milleti, yüce halkımızı saygıyla selamlıyorum. Sağ olun, var olun. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

22. DÖNEM

BÖLÜM VII

**KANUN TASARI VE TEKLİFLERİ ÜZERİNDE
KONUŞMALAR**



Konu : *Ticaret Gemilerinde Çalışan Kaptanlar ve Gemi Zabıtlarının Mesleki Yeterliliklerinin Asgari İcaplarına İlişkin 53 Sayılı Sözleşmenin Onaylanmasının Uygun Bulunduğu Hakkında Kanun Tasarısı Münasebetiyle*

Yasama Yılı : 1

Birleşim : 98

Tarih : 25.06.2003

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; hepinizi saygıyla selamıyorum.

Önümüzde, uluslararası üç sözleşmenin onaylanması var. Bunlardan bir tanesi, ticaret gemilerinde çalışan kaptan ve zabıtların meslekî yeterliliklerine; diğeri, gemi adamlarının sağlık muayenesine ve bir diğeri de mürettebatın gemide barınmasına ilişkin sözleşmelerdir. Bu üç sözleşmenin üçü de Uluslararası Çalışma Örgütü tarafından kabul edilmiş sözleşmelerdir.

Gemilerde gemi adamlarının çalışmalarını düzenleyen sözleşmeler sadece ILO tarafından değil, aynı zamanda, Uluslararası Denizcilik Teşkilatı tarafından kabul edilen STCW denilen Gemi Adamlarının Eğitimi, Yeterliliği ve Vardiya Tutma Standartları diye ifade edilen sözleşmedir. Bu sözleşme, 1989 yılında ülkemiz tarafından da kabul edilmiş ve yürürlüğe girmiştir. Esasen, burada bugün kabul edeceğimiz ILO dokümanları, aynı kapsamda, Uluslararası Denizcilik Teşkilatının (IMO) kabul ettiği STCW’de yer alan hükümlerle paralellik arz etmektedir; ancak, burada bahsedilen hususlar, daha ziyade, ülkemiz bakımından, Çalışma Bakanlığının konuları arasında yer almaktadır; çünkü, gemi adamlarının çalışma koşullarının iyileştirilmesi, gemideki yaşam alanlarının iyileştirilmesiyle, hijyenik şartlarla ilgili olduğu için, konu, Çalışma Bakanlığının konusu olmaktadır.

Bu sözleşmelerin onaylanmasının çok geç kaldığı konusunda Sayın Öymen’e katılmamak mümkün değildir; ancak, sevindirici bir gelişme de, geçmişte unutilan, getirilmeyen bu geç kalmış uluslararası dokümanları, hükümetimiz, birer birer Yüce Meclisin onayına taşımaktadır. Bu konuyu da, memnuniyet verici bir husus olarak ifade etmek istiyorum.

Bilhassa uluslararası alanlarda meydana gelen deniz kazaları sonucunda, taşımacılıkta, emniyet tedbirlerini artıran birçok önlemler, çeşitli ülkelerce, her yıl alınmaktadır. Bunun sonucu olarak da Paris Momerandumu diye

adlandırılan, gemilerin liman kontrolleri, her ülkede, çok sıkı bir şekilde yapılmaktadır. Ticaret gemilerimizin, Batı Avrupa limanlarını ziyaretlerinde zaman zaman tutulduğu, zaman zaman geciktirildiği konusunda elde bilgiler mevcuttur; ancak, şunu ifade etmek gerekir ki, buna mukabil, biz de, ülke limanlarımızı ziyaret eden bütün gemilerin liman kontrollerini, bu yıldan itibaren artırarak, daha sıkı bir şekilde yapmaya çalışıyoruz. Fakat, ne yazık ki, on seneden fazla bir zaman önce kurulmuş olan Denizcilik Müsteşarlığımızda 1 400 civarında eleman olmasına rağmen, denizci kökenli eleman sayısı, hemen hemen yok denilecek kadar azdı. Göreve geldiğimizden itibaren, denizci kökenli, denizden anlayan, uluslararası konvansiyonlara vâkıf arkadaşlarımızı, süratle, sorumluluk noktalarına getirdik ve bu noktadaki eksiklikleri süratle gideriyoruz.

Düşünebiliyor musunuz, Türkiye'nin limanlarının yüzde 70-80'inde öğretmen okulu mezunu insanlar görev yapıyor. Bu da, bizim denizciliğimiz açısından, hakikaten üzüntü verici bir durumdur. Bunların düzeltilmesi, uluslararası konvansiyonları anlayan, onları yorumlayabilen, bizim gemilerimize dünyanın diğer ülkelerindeki limanlarda reva görülen muamelelere aynı şekilde karşılık verecek teknik donanıma sahip personelin süratle limanlarımıza yerleştirilmesi için çalışmalarımız devam ediyor.

Denizciliğimizin sorunları, aslında, yıllardan beri hep konuşuldu, hepsi biliniyor; bunu bildiğimiz için, biz de çalışmalarımıza bu noktadan başladık ve bu çalışmalar içerisinde -az önce Sayın Kaptanoğlu'nun da ifade ettiği gibi- 1 Temmuz Denizcilik Bayramımız, inşallah, bu sene, gerçek anlamda bayram olarak kutlanacaktır. Her şeyden önce, gemi trafik sisteminin, Boğazları ve tüm Marmara'yı kontrol edecek radarlı kontrol sisteminin hizmete girmesini, emniyetli seyir açısından çok önemli bir aşama olarak görmekteyiz ve bunu hizmete sokacağız. Diğer yandan, liman ücretleriyle ilgili belirlediğimiz yeni tarifemizi açıklayacağız ve nihayet, kabotaj hatlarımızda taşımayı teşvik edecek tedbirleri açıklayacağız.

O bakımdan, bu sene, Kabotaj Bayramı - geçmiş yıllarda olduğu gibi, sabotaj bayramı olarak değil- denizcilerin gerçek anlamda bayramı olarak kutlanacak diyorum ve bu vesileyle, geç kalmış da olsa, onaylanacak bu uluslararası dokümanların, denizciliğimizin standartlarını, gemi adamlarımızın çalışma şartlarını daha da iyileştireceğine olan inancımı belirtiyor, hepinize saygılar sunuyorum. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

Konu : *Karayolu Taşıma Kanunu Tasarısı Münasebetiyle*
Yasama Yılı : 1
Birleşim : 105
Tarih : 10.07.2003

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Teşekkür ederim.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Karayolu Taşıma Kanununun ülkemiz taşımacılık sektörüne çok önemli bir açılım sağlayacağını ifade ederken, bu kanunun, büyük bir uzlaşmayla, Parlamentoda en kısa sürede çıkmasından dolayı tüm milletvekillerine teşekkürlerimi arz ediyorum.

Ülkemizde son elli yıldan beri uygulanan yanlış taşıma politikaları nedeniyle karayollarında taşıma yükü ağırlaşmış ve yüzde 94 seviyesine gelmiştir. Yine, cumhuriyetin kuruluşundan beri karayolu taşımacılığı konusunda bir kanunumuzun olmayışı ve sektördeki bu başıboşluk, gelişigüzel gelişmeyi, ilerlemeyi, bu kötü sonuçlara getirmiş ve bunun vahim neticesinde, binlerce trafik kazasında insanımızın kaybolması, binlercesinin sakat kalması ve aynı zamanda da, milyarlarca dolarla ifade edilen millî gelir kaybı olmuştur.

Bugün kabul edilen bu kanunla taşımacılık sektörümüz, gerek karayolu taşımacılığı gerek demiryolu taşımacılığı gerekse deniz ve havayolu taşımacılığında tam bir kombine taşımacılık ve entegrasyonla bir bütün halinde ele alınacak ve böylelikle, çarpık taşıma politikalarına bir son verme imkânı doğacaktır.

Ben, çıkan bu kanunun, ülkemiz ekonomisine, taşımacılık sektörüne hayırlı olmasını diliyor; katkılarınızdan dolayı, sizlere, tekrar, teşekkür ve şükranlarımı sunuyorum.

Sağ olun, var olun. (Alkışlar)

Konu : Telgraf ve Telefon Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifi Münasebetiyle

Yasama Yılı : 2

Birleşim : 45

Tarih : 21.01.2004

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Sayın Başkan, sayın milletvekilleri; bugün yasalaşan bu düzenlemeyle birlikte, iki önemli konuyu çözmüş bulunuyoruz. Bunlardan bir tanesi: Aria, yani, İş-Tim, bildiğiniz gibi, bir süreden beri Türkiye’de faaliyet gösteren ve doğrudan en büyük yabancı yatırımı yapan bir cep telefonu şirketi idi. Bu şirketin Aycellle birleştirilmesi sonucu sektörde bir sinerji oluşacak ve böylelikle, GSM sektöründe gerekli rekabet şartlarına sahip 3 adet operatör bundan sonra faaliyet gösterecektir. Bununla beraber, yabancı sermayenin, ülkemize daha fazla gelmesi ve duyduğu güvensizliğin giderilmesinde de bu birleşme çok önemli bir rol oynayacaktır. Bir başka avantajı ise, söz konusu şirketin, bir süre önce ülkemiz aleyhine açtığı tahkim davasını da bu birleşmeyle birlikte sulhen çözme imkânına kavuşmuş olmamızdır.

Diğeryandan, Türk Telekomun genel kurul yetkisinin Ulaştırma Bakanlığına devredilmesiyle de, serbestleşme dönemine giren telekomünikasyon sektöründe karar sürecinin hızlanması, yatırımların vaktinde ve hızlı bir şekilde yapılması, sektörle ilgili bütün kararların tek otorite tarafından verilmesi gibi önemli bir kararı vermiş oluyoruz.

Bu düzenlemelerin yasalaşmasında gösterdiğiniz anlayış ve işbirliği için, tüm milletvekili arkadaşlarıma teşekkür ediyorum, ülkemiz için hayırlı, uğurlu olmasını diliyorum.

Sağ olun. (Alkışlar)

Konu : *Türk Ticaret Kanununun Bazı Maddelerinin Değiştirilmesi
Hakkında Kanun Tasarısı Münasebetiyle*

Yasama Yılı : 2

Birleşim : 75

Tarih : 20.04.2004

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; bugün, tarihe önemli bir not düştük; hepinize ayrı ayrı teşekkür ediyorum.

Türk Ticaret Kanununda var olan bazı hükümler, ne yazık ki, değişen dünya şartları ve denizciliğe paralel olarak yenilenmediği için, yıllardan beri, bu, Türk denizciliğinin gelişmesi önünde önemli bir engel teşkil etmekteydi. Yıllardır konuşulan; ancak, 22 nci Dönemde hem muhalefet hem de iktidar milletvekillerinin büyük bir desteğiyle yasalaşan bu değişikliklerle, Türk denizciliğinin önü açılmış, aynı zamanda da denizci ülke, denizci millet olma yönünde önemli bir adımı da gerçekleştirmiş bulunuyoruz.

Yapılan değişikliklerle ilgili çok kapsamlı açıklamaları Adana Milletvekili Sayın Tacidar Seyhan, çok açık bir şekilde ifade etti; kendisine teşekkür ediyorum. Bunun yanı sıra, denizciliğimizin genel gelişimi konusunda, Bakanlığımız olarak, son birbuçuk yıl içerisinde yaptığımız çalışmalardan bazılarını da Sayın Cengiz Kaptanoğlu ifade etti.

Akşamüzeri çok fazla vaktinizi almamak için, daha fazla detaya girmek istemiyorum; ama, bu düzenlemeyle, özellikle denizcilikte ihtisas sahibi olan ve yıllardır kurulması istenen, şûralara konu olan, ama bir türlü gerçekleştirilemeyen deniz ihtisas mahkemelerinin kuruluşu mümkün hale gelecektir. Böylelikle, hem denizcilikte ihtilafların çözümü hız kazanacak hem de çözümlerde isabet oranı artacaktır.

Diğer yandan, 823 üncü maddedeki değişiklik ile ilgili olarak da, hangi gemilerin Türk gemisi olarak kabul edileceğine yeni bir düzenleme getirilmiş ve denizcilik şirketlerinin Menkul Kıymetler Borsasına açılması imkânı sağlanmıştır. Bu, Türk denizciliğinin gelişmesi için çok önemli bir adımdır. Bugüne kadar nama yazılı olduğu için bu işlemler yapılamıyordu. Böylelikle, hem yerli hem de yabancı sermayenin sektöre girmesine olanak sağlanmıştır.

Türk Ticaret Kanununun 824 üncü maddesinde yapılan değişiklikle ilgili olarak, Türk Bayrağı çekme veya başka bir deyişle, geçici sicile kaydetmeyle ilgili sınırlayıcı hükümler tamamen kalkmış, taraflar arasında yapılan sözleşme esas alınarak, Türk siciline geçme imkânı getirilmiştir.

Benzer şekilde 851 inci maddede yapılan değişiklikle, geminin sicilden çıkarılma veya sicilden silinme, terkinle ilgili sebepler arasına “yurt dışında cebri icra veya mahkeme kararıyla yabancıya satılması” hükmü de eklenmiştir. Bu, önceki düzenlemede olmayan bir hükümdü. Böylelikle, uluslararası hukuka uygunluk da temin edilmiş olmaktadır.

Cebrî icranın, bir devletin egemenlik ve hükümlerlik haklarının kullanılmasının doğrudan bir sonucu olduğu, devletler özel hukuku ilkelerine göre yeni bir hukukî statü tesis eden bu gibi hukukî tasarrufların, cebri icrayla tesis edilen yeni hukukî durumun, başka bir devletin müdahalesini gerektirmeksizin veya başka bir devletin tanınmasına bağlı olmaksızın hukukî etki doğuracağı gerçeği de böylelikle kabul edilmiş olmaktadır.

Türk Ticaret Kanununun 939 uncu maddesinde yapılan değişiklikle de mevcut yasada yabancı parayla ödenecek borçlar için yabancı para üzerinden gemi ipoteği tesis etmek Maliye Bakanlığının iznine tabi iken, bu izin kaldırılmış bulunmaktadır. Bu anlamda da hem zaman kaybı hem de bürokratik engeller ortadan kalkmış olmaktadır.

Diğer önemli bir düzenleme 1245 inci maddede yapıldı; bu maddeye göre Türk Bayraklı gemiler, içeride, yani, yurt içinde cebri icra satışlarında sicilden terkin olabiliyordu; yurt dışındaki satışları yapılsa bile, terkin yapılamadığı için, tekrar, bu gemilerin Türk limanlarına girmesi mümkün olmuyordu. Bu düzenlemeyle bu çelişki de ortadan kaldırılmış; böylece, gerek uluslararası denizcilik kurallarına uygunluk sağlanmış gerekse de bu düzenlemelerin tümünü birlikte düşündüğümüzde, Türk denizciliğinin önünü açacak ve Türk Bayrağından kaçan filonun tekrar Türk Bayrağına dönmesini sağlayacak, aynı zamanda yeni inşaatların da finansmanının önünü açacak çok önemli düzenlemeler, bugün, sizlerin katkısıyla, desteğiyle gerçekleştirilmiş bulunmaktadır.

Bu düzenlemelerin yapılmasında çok büyük destek veren Komisyon Başkanlığımıza, komisyon üyelerine, muhalefet milletvekillerine ve İktidar Partisi milletvekillerine huzurlarınızda teşekkür ediyorum ve netice olarak, tekrar ediyorum, sektörümüzün önü açılmıştır, deniz ticaretimiz bundan sonra filosuyla daha da güçlenecek, gemi inşaatıyla da güçlenecek.

Yapılan değişikliklerin hayırlı olmasını dilerken, bir noktayı da ifade etmeden geçemeyeceğim. Sayın Seyhan'a özellikle teşekkür ediyorum. Bizim, bugünlerde üzerinde çalıştığımız bir konuyu gündeme getirdi, bu da bizi hakikaten cesaretlendirdi ve heyecanlandırdı. Denizcilikte koordinasyonun sağlanmasını, Boğaz geçiş güvenliğini esas alan düzenlemeleri de, ifade ettiğiniz şekilde, yakın zamanda Meclisin gündemine getireceğiz. Bunun da müjdesini sizlere veriyor, tekrar, hepinize teşekkür ediyor, saygılar sunuyorum. (Alkışlar)

Konu : Çeşitli Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı Münasebetiyle

Yasama Yılı : 2

Birleşim : 100

Tarih : 10.06.2004

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Sayın Başkan, sayın milletvekilleri; Çeşitli Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı görüşmeleri münasebetiyle söz almış bulunuyorum; Yüce Heyetinizi saygıyla selamlarım.

Bu 10 maddeden oluşan tasarıyla ilgili en önemli ve komisyonda da üzerinde ağırlıklı olarak durulan konu, Türk Telekomun özelleştirilmesinde yabancı yatırımcılara getirilen yüzde 45 sınırlamasının kaldırılmasıyla ilgilidir; yoksa, Türk Telekomun özelleştirilmesiyle ilgili doğrudan bir düzenleme içermemektedir.

Esasen, Türk Telekomun özelleştirilmesine ilişkin yasal düzenleme, 1995 yılında çıkarılan 4107 sayılı Yasayla halen mevcuttur ve bu yasa çerçevesinde birkaç kez teşebbüs edilmiş; ancak, özelleştirme gerçekleşmemiştir.

Kamuoyunda, Türk Telekomun özelleştirilememesi nedeniyle değerindeki kayıptan dolayı ülkenin kaybettiklerinin, zaman zaman, çeşitli platformlarda, çeşitli kuruluşlar ve kişiler tarafından gündeme getirildiğini hepimiz biliyoruz, hep konuşuluyor.

Değerli arkadaşlar, hakikaten, telekomünikasyon sektörü, 1990'lı yılların başından itibaren dünyada çok hızlı gelişti ve GSM lisanslarının verilmesiyle birlikte oldukça parlak bir dönem geçirdi; ancak, geçen süre içerisinde, GSM lisanslarının normal bedellerinin çok üzerinde verilmiş olmasından ve 1990'lı yılların sonuna doğru yaşanan global krizden dolayı sektördeki gerilemenin etkisiyle, zamanla, tüm dünyada ve ülkemizde de telekom sektörü olumsuz etkilenmiş ve ülkemizin çok önemli birikimine sahip, çok önemli kuruluşu olan Türk Telekom da, bu anlamda, değer kaybına uğramıştır. Bu bir hakikattir, sadece Türk Telekomu mahsus bir konu da değildir ve dünyadaki değişime paralel olarak aynı sonuç Türk Telekomda da olmuştur.

Türk Telekomun özelleştirilmesiyle ilgili geçmiş sürece baktığımızda, 1995 yılında bir teşebbüs var; ancak, Anayasa Mahkemesinin iptal etmesiyle

bu özelleştirme gerçekleştirilememiş; daha sonra, 2000 yılında bir başka deneme yapılmış; ancak, burada da, ne yazık ki, ilan edilen değerden teklif veren kimse çıkmamıştır.

Peki, 1995'teki özelleştirmeye iptal gerekçesinde Anayasa Mahkemesi ne tespitler yapmıştı; isterseniz, buna bir göz atalım.

Bunlardan en önemlisi, stratejik önemine binaen Türk Telekomun özelleştirilmesinin mahzurları üzerinde durulmuş ve telekomünikasyon sektörünü denetleyen, düzenleyen bir kuruluşun olmaması önemli gerekçe olarak gösterilmiştir. Bunun yanı sıra, imtiyazlı hissenin bulunmayışı nedeniyle strateji ve güvenlik açısından mahzur doğuracağına dikkat çekilmiştir. Diğer bir husus da, GSM sektörünün yeterince gelişmemiş olmasına, halen, Türk Telekomun stratejik bir değer ifade ettiğine vurgu yapılmıştır. Son bir husus olarak da, uydu sisteminin özelleştirmeden mutlaka ayrı düşünülmesi gereğine dikkat çekilmiştir.

Değerli arkadaşlar, bugün duruma baktığımızda, bu gerekçelerin tamamı ortadan kalkmıştır; çünkü, bildiğiniz gibi, ilkönce gelir paylaşımı esasına göre GSM şirketleriyle anlaşma yapılmış, bu anlamda, Türk Telekom dışında telefon hizmetini GSM'le vermenin yolu açılmıştır. O günden bugüne, daha sonra bunlar imtiyaz sözleşmesine dönüştürülmüş ve piyasaya giren 4 şirket bu hizmeti vermeye başlamıştır. Bugün itibarıyla GSM abonelerinin oluşturduğu toplam abone sayısı 29 000 000 iken, Türk Telekomun sabit abone sayısı 19 000 000'da kalmıştır; yani, cep telefonu şirketleri, artık, sabit telefonun önüne geçmiştir.

Diğer önemli bir gelişme de, 2000 yılında Telekomünikasyon Kurumu, piyasayı düzenleyip denetlemek amacıyla kurulmuş ve bugün, serbestleşmeyle ilgili faaliyetlerini başarıyla yürütmektedir.

Yapılan bu düzenlemede, bu değişiklikte, imtiyazlı hisse konusu da korunmuş ve imtiyazlı hissenin sınırları, kullanılacağı durumlar açıkça tarif edilmiştir.

Yine, uydu hizmetleri de telekomünikasyon bünyesinden çıkarılmak suretiyle, Anayasa Mahkemesinin daha önceki iptalinde dikkati çektiği hususlar da tamamen yerine getirilmiştir.

Değerli arkadaşlar, Türkiye, özelleştirmede, ne yazık ki başarılı değildir. Bunu hepimiz biliyoruz. Komünist sistemle yönetilen ülkelerin bile, Berlin Duvarı yıkıldıktan sonra, serbest kalır kalmaz ilk yaptıkları iş, stratejik denemeler ve önemli sayılan bütün kurumları çok kısa sürede özelleştirmeleridir.

Şimdi, özelleştirmeye bakışımızı değiştirmek mecburiyetindeyiz. Özelleştirmeyi peşkeş çekme, talan etme, birilerine rant sağlama gibi görmeye devam edersek, biz, hiçbir alanda başarılı olamayız.

K.KEMAL ANADOL (İzmir) - Çekilmiyor mu?!

HÜSEYİN GÜLER (Mersin) - Özelleştirme çözüm mü Sayın Bakan! Hangi özelleştirme başarılı oldu ki bu olsun!

RECEP KORAL (İstanbul) - Hâlâ orada mısınız?!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Efendim, şimdi, bakın, özelleştirme...

İZZET ÇETİN (Kocaeli) - Delik büyük, yama küçük!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Değerli arkadaşlar, bu ülkenin kaynakları bu ülke insanıdır. İster kamunun elinde olsun, ister özel şahıslar elinde olsun, bu ülkede üretilen mal ve hizmetler, bu ülke insanının refahı için harcanacaktır. Bunu, böyle bilmemiz lazım.

HÜSEYİN GÜLER (Mersin) - Faize gidecek hepsi Sayın Bakanım.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Cumhuriyetin kuruluşundan 1950'li yıllara kadar, hakikaten, devlet, kamu eliyle çok büyük hizmetler ifa etmiş ve bu kuruluşlar, tarihî görevlerini başarıyla sürdürmüşlerdir; ancak, Türkiye'de, 1950'li yıllarda, daha doğrusu, etkin olarak 1980'den sonra başlayan özel teşebbüs ve özel girişimin süratle gelişmesi sonucu, artık, kamu kuruluşlarının özel şirketlerle rekabet etmesi zorlaşmıştır; bunu görmemiz lazım.

Bu durum, bugün de devam etmektedir; çünkü, özel şirketlerin karar alma süreçleri çok hızlı çalışmakta, değişen ekonomik şartlara göre karar verebilmektedirler. Oysa, kamu kuruluşlarında, çeşitli denetlemeler, çeşitli prosedürler ve bürokratik engeller dolayısıyla, anında karar alınması gecikmekte ve çok başarılı bir kuruluş, çok kısa sürede, zarar eder, kamuya yük olur hale gelebilmektedir. Dolayısıyla, yöneticilere...

ENVER ÖKTEM (İzmir) - Sayın Bakan, siz icrasınız; önündeki engelleri kaldırsın o zaman!

BAŞKAN - Sayın Öktem, müdahale etmeyin.

ENVER ÖKTEM (İzmir) - Beceremiyor musunuz?!

BAŞKAN - Sayın Öktem, lütfen, müdahale etmeyin.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Bizim yaptığımız bundan ibaret.

Sayın Vekilim, bakın...

BAŞKAN - Sayın Bakan, Genel Kurula hitap eder misiniz.

Buyurun.

ENVER ÖKTEM (İzmir) - Siz böyle yapmıyorsunuz, siz satışla meşgulsünüz!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Efendim?..

ENVER ÖKTEM (İzmir) - Satışla meşgulsünüz... Bu özelleştirmelerde, kendi çocuğunuza ihale payı vermeyi düşünüyor musunuz?!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Lütfen, söylediğinize dikkat edin!

ENVER ÖKTEM (İzmir) - Dikkat ediyorum!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Burası ciddi bir Meclis, Sayın Vekilim.

BAŞKAN - Sayın Öktem, lütfen!..

ENVER ÖKTEM (İzmir) - Doğruyu söylemiyorsunuz, kamuoyunu yanıltıyorsunuz siz hepiniz. (AK PARTİ sıralarından gürültüler)

FATİH ARIKAN (Kahramanmaraş) - Saçmalama be!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Değerli arkadaşlar, kamuoyu bizi izliyor. Burada...

BAŞKAN - Sayın Bakan, bir saniye...

Sayın Öktem, Tüzüğe göre, söz isteyip, burada düşüncelerinizi ifade etme hakkınız var; niye müdahale ediyorsunuz?!

ENVER ÖKTEM (İzmir) - Doğruyu söylesin müdahale etmeyelim.

BAŞKAN - İhtüzük hükümlerini uygulamak zorunda kalırım sonunda.

Buyurun Sayın Bakan.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Sağ ol Sayın Başkan.

Değerli arkadaşlar, tabii, biz, Bakanlık olarak, Hükümet olarak, bu konudaki görüşlerimizi, yaptıklarımızı, yapmak niyetinde olduklarımızı da, en açık şekilde, sizlere ve 70 000 000 insanımıza, burada anlatıyoruz. Burada,

Cumhuriyet Halk Partisinin değerli temsilcileri de, AK PARTİ temsilcileri de, bizler de, konuyla ilgili görüşlerimizi ifade ediyoruz. Bizim vazifemiz, kamuoyunu doğru şekilde bilgilendirmek ve kamuoyunun, insanımızın yararına düzenlemeleri yapmaktır. Bu konuda, gerek komisyonlarda gerek komisyonlar öncesinde, gerekli katkıları alabilmek için, Anamuhalefet Partimizin yetkilileriyle de gerekli görüşmeleri yaptık. Sizlerin bu konudaki düşüncelerine, muhalefetine saygı duymakla beraber, bu konuyu şahsıma, aileme hakaret vesilesi yapmanızı kınıyorum!

ENVER ÖKTEM (İzmir) - Hakaret etmiyorum; daha önceki örneklerden yola çıkıyorum ben.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Değerli arkadaşlar, şimdi, konumuza gelelim.

Sayın Coşkunoglu, benim değer verdiğim, uzman bir hocamızdır. Söylediği birkaç şey çok önemli; özelleştirmede serbestleşme sürecinin tamamlanmasına ve düzenleyici kurumun sağlıklı çalışmasının önemine işaret etti. Buna tamamıyla katılıyoruz ve esasen, bu şartların da, Türkiye’de tahakkuk ettiğini ifade etmek istiyorum.

Telekomünikasyon Kurumu, 2000 yılında kurulmuş ve o günden bugüne, imtiyaz sözleşmeleri, genel izin, birinci, ikinci derece lisanslar gibi düzenlemeleri yapmıştır, yapmaya da devam etmektedir. Bugün itibariyle, sektörde her alanda serbestleşme gerçekleştirilmiştir; ancak, yıl içerisinde, uygulamayla ilgili olarak bunlar devam edecektir. Örneğin, uzak mesafe telefon hizmetleri lisansı 27 şirkete verilmiştir. Kablo platformu, altyapının ortak kullanılması gibi daha önemli hususlar da bu yıl içerisinde, kurum tarafından, düzenlemelerle verilmiş olacaktır. Şu soru akla gelebilir: “Özelleştirmeyi, rekabet tam anlamıyla oluştuktan sonra yapacağınıza daha önce yapsaydınız, tekel hakkı varken yapsaydınız daha iyi olmaz mıydı?” O zaman tekrar plağı 1995’e çevirmemiz lazım. Orayı geri getiremeyeceğimize göre, bugünkü şartlarda en iyi olanı yapmak zorundayız. O da, bu özelleştirmeden beklenen sonuç da şudur: Türkiye’de telekomünikasyon pazarı çok küçüktür. Şu anda, cep telefonu şirketlerinin toplam cirosu Türk Telekomun cirosunu geçmiştir ve toplam ciro 7-8 milyar dolar olarak hesap edilmektedir. Halbuki, bu denli yaygın abone sayısına, çalışan sayısına sahip telekomünikasyon şirketlerinin cirosu bunun 5-10 katı kadardır. Bu özelleşmeyle birlikte sektörün pazar payının büyüyeceğini ve vatandaşın, telekomünikasyon hizmetlerinden, daha ucuz rekabet ortamında, daha kaliteli hizmet olarak yararlanacağını söylemek kehanet olmaz.

Diğer bir konu da, oluşturulacak yeni katmadeğerle yeni istihdam alanları oluşacak, yeni yatırımlar yapılacak ve bu da ülkemize bir kazanım sağlamış olacaktır.

Değerli arkadaşlar, şimdi, yabancıların bu sektöre giriyor olması bizi hiçbir şekilde endişelendirmemelidir; çünkü, zaten, hangi alanda olursa olsun, Yabancı Sermayeyi Teşvik Kanununa göre Türkiye’de kurulmuş şirketlerin sahibi kim olursa olsun, özelleştirmeye girmeden bile, telekomünikasyon şirketi kurup Türkiye’de faaliyetlerini rahatça yürütebilirler. O bakımdan, bu yöndeki itirazları da çok anlamlı bulmadığımı ifade etmek istiyorum.

Değerli milletvekilleri, Türk Telekomun özelleştirilmesiyle ilgili öteden beri devam eden süreç, 22 Aralık günü itibariyle alınan Bakanlar Kurulu kararıyla bir takvime bağlanmıştır ve bu takvim çerçevesinde çalışmalarımızı devam ettirmekteyiz. Türk Telekomun özelleştirilmesinin, diğer kurumların özelleştirilmesinden biraz daha farklı bir şekli ve statüsü vardır. Diğer kurumlar özelleştirileceği zaman, 4046 sayılı Özelleştirme Kanununa göre, alınan Özelleştirme Yüksek Kurulu kararıyla Özelleştirme İdaresine devredilir ve ondan sonra tüm özelleştirme işlemi Özelleştirme İdaresi tarafından gerçekleştirilir; ancak, Türk Telekomun 406 sayılı Kanununda, özelleştirmenin nasıl yapılacağına dair bütün detaylar mevcuttur. Buna göre, Ulaştırma Bakanlığından 2, Hazinesinin bağlı olduğu Bakanlıktan 2, Özelleştirme İdaresinden 2 üye olmak üzere teşkil edilen değerlendirme komisyonu, tüm özelleştirme işlemini başından sonuna kadar devam ettirir ve sonuçlandırır. Dolayısıyla, bu yönüyle, Türk Telekomun özelleştirilmesi, diğer kurumların özelleştirilme işlemlerinden oldukça farklıdır.

Bakanlar Kurulunun son kararına göre şu anda işleyen takvime göz attığımızda, 15 Temmuz’a kadar, ilgi duyan firmaların -ki, bu tarihe kadar 11 firma müracaat edip, bilgi dosyası almıştır- suallerine cevap verme, bilgi alışveriş dönemi devam etmektedir. 15 Temmuz’da resmen fiyat teklifi istenecektir, ondan sonraki süreç de değerlendirme ve sonuçlandırılma sürecidir.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN - Sayın Bakan, konuşmanızı toparlayabilir misiniz.

Buyurun.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

Amacımız, daha önce denenene, başarısızlıkla sonuçlanan bu özelleştirme sürecinin başarıyla tamamlanması ve bu suretle hem telekomünikasyon

sektörünün -bundan sonraki- data erişimiyle ilgili alanında gereken gelişmenin vaktinde sağlanması hem de vatandaşın, ulaştırmanın diğer alanlarında olduğu gibi, hava taşımacılığı, deniz taşımacılığı ve demiryollarında yaptığımız yeniliklerde olduğu gibi, ucuzlamanın ve kalitenin olumlu sonuçlarından yararlanması olacaktır.

Sayın Coşkunoglu az önce yine söyledi, demiryollarına 1950 yılına kadar çok önemli yatırımlar yapıldı; ancak, 1950 yılından günümüze demiryolları ihmal edilmişti. Şimdi, artık demiryolları tekrar ayağa kalkıyor. Biliyorsunuz, Ankara-İstanbul arasında çift hat yapımı devam ediyor. Bu arada, Ankara-İstanbul arasındaki 7,5 saatlik yolculuğu 5 saate indirdik ve 10 500 kilometrelik şebeke tamamen elden geçiriliyor ve bir iki yıl içerisinde bütün hatlarda gereken iyileştirmeleri sağlayacağımızı düşünüyorum.

Bu duygularla Yüce Meclisi saygıyla selamlıyorum. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

Konu : Çeşitli Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı Münasebetiyle

Yasama Yılı : 2

Birleşim : 100

Tarih : 10.06.2004

ULAŞTIRMA BAKANİ BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Sayın Coşkunoglu'nun sorularını cevaplamaya başlıyorum. Aslında, 22 Aralıkta, 2004 yılı telekomünikasyon sektörünün serbestleşmesiyle ilgili Bakanlık politikasını açıkladık. Buna göre, katmadeğerli telekomünikasyon hizmetleri işletmeciliği, sanal mobil şebeke hizmeti, uzak mesafe telefon hizmetleri, karasal sayısal platform hizmetleri, altyapının müşterek kullanılması, kablo platformunun açılması ve geniş bant sabit tesis erişimi gibi alanlarda serbestleşmenin düzenlemesinin yapılacağını ilan etmiştik. Bu çerçevede, şu anda uzak mesafeyle ilgili düzenleme yapılmıştır ve bu konuda lisanslar verilmiştir. Diğerleriyle ilgili çalışmaların da birçoğunu Telekomünikasyon Kurumu, tamamlama aşamasına getirmiştir; ancak, bunlardan kablo platformu ve altyapının ortak kullanımı konuları 2004 yılının son çeyreğinde yapılacaktır.

Kablo şirketleriyle ilgili -ifade ettiği gibi- geçmişte bazı şirketlerle gelir paylaşımı esasına göre sözleşme yapılmıştır. Bu gelir paylaşımı süresi üst limitlere varılınca dolduğundan, burada firmalarla bazı anlaşmazlıklar zuhur etmiş ve bunun üzerine, söz konusu firmalar yatırımlarını devam ettirmemişlerdir. Ancak, burada, mülkiyet, tamamıyla Türk Telekoma aittir, herhangi bir mülkiyet paylaşımı söz konusu değildir; sadece, kablo platformunda yapılan yatırım karşılığı elde edilecek gelirlerden paylaşım öngörülmüştür. O nedenle, mülkiyet açısından özelleştirmeyi olumsuz etkileyecek herhangi bir durum söz konusu değildir.

Bunlar, yap-işlet modeliyle yaptıkları bu yatırımların işletim süreleri sona erdiğinde, aynen, yaptıkları yatırım ile birlikte Türk Telekoma devredeceklerdir. Dediğiniz gibi, bunların bir tanesi daha önce özel bir şirkette olmasına rağmen, daha sonra TMSF bünyesinde kamunun eline geçmiştir; bu işlemler orada devam etmektedir.

Sayın Çetin'in sorularını cevaplandırıyorum. "Özel şirketlere karşı kamu kurumları rekabet edemiyor. TÜPRAŞ'ın alternatifi var mı? Balıkesir SEKA'nın satışı peşkeş değil de nedir" şeklinde bir soru.

Tabii ki, TÜPRAŞ'ın rakibi yok; çünkü, tekel, başka kimse rafinericilik yapmıyor, o yüzden de alternatifi yok; ama, şunun bilinmesinde yarar var: TÜPRAŞ'ın, 10 milyar doların üzerinde cirosu olmasına rağmen, petrol işlemede, kâr marjları çok düşük olduğu için, kârı 400 000 000 dolar civarındadır. Cirosuna göre, aldanıp, kârının da çok yüksek olacağını hesap etmek en büyük yanıltır. TÜPRAŞ'ın rakibi tabii ki yok. Eğer, tekel olursa gayet tabii ki rakibi yok. Bunun cevabını böyle vermek istiyorum.

SEKA'nın satışıyla ilgili elimde bilgiler olmadığı için herhangi bir spekülasyona meydan vermek istemiyorum; ancak, özelleştirildikten sonra yürütmeyi durdurma suretiyle iptal edilen; ancak, işlemin tamamlanmasıyla geçerli olan onlarca örnek vardır, bu da onlardan bir tanesidir.

Ayrıca, Türk Telekomun blok halinde mi yoksa 9 ayrı şirkete bölünüp özelleştirilmesi mi gibi konularda, danışmanlık firmalarının yaptığı çalışmalar vardır, doğrudur. 2001 yılında, geçmiş hükümetler döneminde, sözleşme imzalanmış bir firma vardır ve çalışma 2003 yılı başında tamamlanmıştır. 8 ayrı işbölümü ve şirketleşme önerilmiş; ancak, özelleştirme öncesinde, Hükümetimiz böyle bir özelleştirme şeklini benimsememiştir. Bunun yerine, yine, aralık ayı sonlarında alınan Bakanlar Kurulu kararıyla, blok satış yoluyla özelleştirmenin denenmesi, akabinde de halka arz yöntemiyle özelleştirmeye devam edilmesi benimsenmiştir.

İZZET ÇETİN (Kocaeli) - Firma ismi verebilir misiniz Sayın Bakan?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Özelleştirme danışmanı olarak iki firmayla -Ernst And Young firması ve Roth Schield firması- birlikte sözleşme yapılmış. 2001 yılında yapılmış ve çalışmaları 2003 yılında tamamlanmıştır. Sözleşme bedeli 1 995 000 dolar.

Sayın Kepenek'in sorularını cevaplamak istiyorum. 1984'te Teletaş satıldı. Tabii, soru, anladığım kadarıyla, Teletaş satılmasaydı veya satılmasından ülkenin kaybı nedir, bununla ilgili bir çalışma var mıdır şeklinde. Doğrusu, bir çalışma yoktur. Yani, Teletaş o dönemde satılmıştır. Onun getirdiği olumsuzluklar nelerdir, satılmasa daha mı iyi olurdu; bu konuda herhangi bir çalışmanın olduğunu zannetmiyorum, bilimsel bir çalışma yoktur. Ancak, şunu söylemek lazım. Türkiye'de telekomünikasyon sektöründe önemli bir problem var öteden beri. O da, telekomünikasyondaki firmalar, ne yazık ki, üstyapıya yatırım yapmayı, yani, cep telefonu alıp satmayı veya teçhizat alıp

satmayı tercih etmektedirler. Bunun tersini yapanlar, sadece, kamu kuruluşu niteliğindeki kuruluşlardır.

Bu konuda sizinle hemfikirim; ama, özelleştirilmeme nedenini buraya bağlamak istiyorsanız, üzgünüm, bunda da hemfikir değilim hocam.

Teşekkür ederim.

Şimdi, Aria-Aycell konusu var. Yine, yılbaşından sonra 5071 sayılı bir kanun çıkarıldı. Bu kanun çıkarılacağı zaman, bu birleşmenin nasıl olacağı enine boyuna komisyonlarda tartışıldı; benim bildiğim kadarıyla, Cumhuriyet Halk Partisinin de bunda mutabakatı vardı; ancak, söylediğiniz gibi, 700 000 000 dolar gibi bir bedel söz konusu değildir. 300 000 000 doların yeni kurulan şirkete konulması kanunla belirlenmiştir.

Peki, bunu neye karşılık koyacaktık; yeni birleşen şirketin, birleşmeden önceki İstim-Telekom İtalya ortaklığının ülkemiz aleyhine açtığı tahkim davasını geri çekmesi için; artı, bu konuda zarar eden iki kuruluşun birleşmesi suretiyle, bütün altyapısını ortak kullanması yoluyla daha yaygın hizmet verilmesinin sağlanması ve ülkemize gelmekte tereddüt eden yabancı sermaye için gerekli güven ortamının hazırlanması için. Bu da, öyle bedavadan verilen bir para değildir. Tabii, bunun sadece yüzde 40'ına verilmiş oluyor; çünkü, ortaklık oranında verilen bir miktardır. Kaldı ki, buna karşılık da, Türk Telekomun, ileride oluşacak kârdan, kendi payına düşenden yüzde 15 daha fazla -on yıl süreyle- pay alması şartı getirilmiştir.

Birleşmeyle ilgili 5071 sayılı Kanunda da yapılan düzenlemeler bunlardır.

Diğer yandan, Sayın Kepenek'in, yine, Telekomun kârlılığıyla ilgili bir sorusu var. Türk Telekomun 2003 yılı brüt kârı 2,8 katrilyon liradır. Devlete aktarılan kaynak, KDV, temettü, fon olarak 4,5 katrilyon liradır. Bu, önceki yıllara göre daha yüksek bir değerdir. Halbuki şu sorulabilir: Serbestleşme başladı, rekabet başladı, Telekom, bilhassa telefon gelirlerinden gittikçe kayba uğramasına rağmen bu kârlılık nasıl başarıldı? Bu da bizim yönetim başarımızdır; bunu da ifade etmek isterim. Ancak, bir husus var: Burada ihtilaflı olan, ara bağlantılardan devam eden, hâlâ da devam etmekte olan ihtilaflı alacaklar. Karşılıklı uzlaşma yoluyla 700 trilyon lira tahsilat yapılmıştır. Bu kârlılık payının artmasında da bunun çok büyük katkısı vardır.

Teşekkür ediyorum.

Konu : Çeşitli Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı Münasebetiyle

Yasama Yılı : 2

Birleşim : 100

Tarih : 10.06.2004

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Sayın Başkan, soruları kısa kısa cevaplandırmaya çalışacağım.

Önce Sayın Kepenek'in sorusundan başlamak istiyorum. Sayın Kepenek "hava parası olarak, yüzde 51'inin özelleştirilmesiyle birlikte yüzde 25 nispetinde hava parası alınacak ve değeri artacak; bununla ilgili bir çalışma var mı, bu neye göre yapılıyor" diye soruyor. Bu konu Plan ve Bütçe Komisyonunda da gündeme geldi; doğrudur; biz, bunun cevabını hazırladık; ama, kendisine henüz ilemedik. Ben, bu vesileyle, bunun cevabını vermek istiyorum. Bu konuda, Amerika'da, New York Üniversitesinin kurumsal finans şirket değerlendirmesi alanında tanınmış Aswath Damodaran isminde bir zatin çalışması var; 1980 ile 2000 yılları arasında "what is the value of control" adı altında bir çalışma yapmış. Buradaki çalışma sonuçlarına göre, bu peştamaliye, prim veya hava parası diye yönetim hakkının devriyle ilgili artış miktarının, bizim tahminlerimizin de üzerinde, ortalama yüzde 41 olarak gerçekleştiği çeşitli örnekleriyle ortaya çıkmıştır. Bununla ilgili detaylar bende mevcut; Sayın Kepenек'e bunu takdim edeceğim.

Sayın Öktem'in sorusuna cevap veriyorum. Doğrudur, Plan ve Bütçe Komisyonunda, biz, Türk Telekomun personel yapısıyla ilgili bilgi verdik; ama, hiçbir zaman "şu oranda personel kalifiye, şu oranda personel kalifiye değil" diye bir tanımlamaya gitmedik. Verdiğimiz bilgi, sadece, Türk Telekomun personel yapısının dağılımıyla ilgilidir. Bunu tekrar ediyorum; yüksekokul mezunu yüzde 20, lise mezunu yüzde 43, ilköğretim mezunu yüzde 36 olmak üzere, toplam 60 600 civarında personeli var. Dolayısıyla, bunu neden orada dile getirmiştik; şunun için: Telekom gibi teknolojiyi yoğun oranda kullanan bu tip şirketlerde, yükseköğrenim mezunu, tercihen de yazılım, donanım bilgisini haiz elektronik branşından, çok yoğunluklu personel olması lazım. Türk Telekomun bu konudaki eksikliğini dile getirdik; yoksa, personeli, herhangi bir şekilde ayırıma tabi tutmak gibi bir niyet içerisinde olmadık.

Sayın Aslanoğlu, konuyla ilgili olmamasına rağmen, özelleştirmede, maalesef, bugüne kadar başarılı olunamadığı ve Özelleştirme İdaresi mi özelleştirilmeli, Türk Telekommu özelleştirilmeli gibi bir kıyas yapmıştır.

Tabii, bu bağlamda, Türk Hava Yollarında yaşanan bazı şehirlerimize uçuşların durdurulmasıyla ilgili konu da ifade edilmiştir. Bunlara katılıyoruz; ancak, bu seferleri durdurma nedeni tamamen teknik bir nedendir, RC tipi uçaklarda zuhur eden teknik bir nedendendir. Bunun, bu boşluğun özel şirketlerce doldurulması için ruhsatlandırma çalışmalarımız devam ediyor. Bu illerimize ve daha başka illerimize de bu ay sonu itibarıyla uçuşlar başlayacaktır; ben bunun müjdesini veriyorum Sayın Aslanoğlu.

Sayın Çetin'in sorusu: "Şaibeli bir firmaya 2 000 000 dolar ödüyorsunuz; ama, SEKA 1 000 000 dolara verildi..." Bu konuda, dediğim gibi, bu Ernst Young firması, Arthur Anderson değil bu, Ernst Young and Rothschild firmaları. Ben, bunların şaibesi olduğunu bilmiyorum; yalnız, 2001 yılında bunlarla kontrat imzalanmış; tabiiyle, devlette devamlılık esas; biz, bu kontratı yırtıp atamazdık. Onun için, bu konudaki yaklaşımları çok doğru bulmuyorum.

SEKA'nın özelleştirilmesiyle ilgili konu da şudur: Üç sefer teşebbüs edilmiş; ama, gerekli talep olmayınca, son özelleştirme denemesinde de tek teklif çıkmış ve buna da verilmiş. Olay bundan ibarettir.

Teşekkür ediyorum.

Konu : Çeşitli Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı Münasebetiyle

Yasama Yılı : 2

Birleşim : 100

Tarih : 10.06.2004

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

Birinci soruyu, Sayın Kepenek'in de ifade ettiği gibi, yazılı olarak cevaplandıracağız, zaman alacak bir soru.

“Türk Telekomun özelleştirilmesi sonucu kaç kişi işsiz kalacak?” Hiç kimse işsiz kalmayacak Sayın Kepenek. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

HÜSEYİN GÜLER (Mersin) - Bu alkışlanır Sayın Bakan.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Hiç kimse işsiz kalmayacak. Ben, burada, bunu kamuoyuna ve sizlere ifade ediyorum.

HÜSEYİN GÜLER (Mersin) - Nasıl yapacaksınız Sayın Bakan?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Efendim, kimsenin gelecekle ilgili garantisi yok; ömürboyu iş dünyanın hiçbir yerinde yok. Emekliliği gelen emekli olacak, beğenmeyen başka yere gidecek, yanlış iş yapan da tabii ki, işinden olacak. Olay, bu kadar basit. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

Konu : Çeşitli Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı Münasebetiyle

Yasama Yılı : 2

Birleşim : 102

Tarih : 16.06.2004

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Sayın Başkan, değerli arkadaşlar; Sayın Güler'in sorusunu cevaplayarak başlıyorum.

“TMSF'deki Telsimin satışını düşünüyor musunuz? Düşünmüyorsanız, öncelikle, Motorolanın borçlarını halka mı ödeataceksiniz?”

Bildiğiniz gibi, 5020 sayılı Kanunla Telsim yönetimine TMSF tarafından el konulmuş, şu anda TMSF'nin oluşturduğu yönetim kurulu marifetiyle şirket idare edilmektedir. Bu arada, Telsimin gerek yurtiçi gerekse yurtdışı tedarikçilerle geçmiş yönetimlerden kalan ihtilaflı alacak-verecek ilişkileri vardır. Bunların hukukî süreci, bir kısmı tamamlanmış, bir kısmı devam etmektedir. Ayrıca, Telsimin sahiplerinin, 5020 sayılı Kanuna göre, el koyma işlemine karşı hukukî yönde mahkemede itirazları vardır. O bakımdan, bütün bu konular netlik kazanmadan Telsimin satışı şu an için gündemde değildir.

Sayın Haluk Koç'un sorusu.

HÜSEYİN GÜLER (Mersin) - Sayın Bakanım, iki sorum vardı.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Diğeri hangisi?

HÜSEYİN GÜLER (Mersin) - Ulusal TV ve ART'nin kablolu yayından çıkarılmasıyla ilgili.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Bu konuyla ilgili Türk Telekomla sözleşme yapan firmayla, yayın yapması istenilen firma aynı firma değildir. İki firma arasında, esasen, Kadıköy Asliye Hukuk Mahkemesinde devam eden bir dava da söz konusu. Türk Telekomla sözleşmesi olan bu firma, diğeri bir başka firmaya sözleşmeye aykırı olarak devir yapmıştır. Tespit edilen husus budur. Ayrıca, RTÜK katkı payı ödenmediği için, yayınının da durdurulması kararı verilmiştir. Konu yargıdadır. RTÜK'e olan payı da, mahkeme, yürütmeyi durdurma talebini de reddetmiştir. Yani, olay, burada, bizim dışımızda gelişen bir olaydır; iki firmanın, ayrıca Ulusal Kanalın Euro11asiasat, yani, Türksat-2A'ya da 147 000 dolar borcu vardır; bu borcunu da ödememiştir.

Sayın Koç, Türk Telekomun değeriyle ilgili olarak “1997’de 10 milyar dolar değer biçilmişti” dediler; doğrudur; bu değerlerle özelleştirme denemesi yapılmış, ancak, talipli çıkmamıştır ve bunun üzerine özelleştirme gerçekleştirilememiştir.

Bugünkü özelleştirme sürecinde, biz, bugüne kadar, herhangi bir bedel telaffuzunda bulunmuş değiliz. Bağımsız danışmanlık firmalarınca bu konuda yapılmış çalışmalar mevcut olup, bedel tespitinin ilan edilip edilmeyeceği, edilirse ne kadar muhammen bedelin ilan edileceği kararı, Telekom Kanununa göre Bakanlar Kuruluna aittir. İhaleye çıkılacağı zamandan kısa bir süre önce bu hususa karar verilecektir.

O bakımdan, piyasada şu kadar değere inmiştir, değeri bu kadar yüksektir gibi spekülasyonların bizim açımızdan kıymeti harbiyesi yoktur. Ortada bir alışveriş olmadığı için, bir bedel üzerinden spekülasyon yapmanın da, ne Telekomu ne de ülke menfaatlarına bir yararı vardır.

Teşekkür ederim.

Sayın Coşkunoglu’nun sorularına bakarsak, fiziksel altyapının satılmasının stratejik bir karar olup olmadığını soruyorlar.

Bizce, stratejik açıdan bir önemi yoktur; çünkü, telekomünikasyonla ilgili hizmetler şu anda herkes tarafından yasal olarak verilebilmektedir. Her ne kadar, Türk Telekomun altyapısının, pazara yeni girenlere göre daha yaygın olması bir gerçekse de, bu hususun, serbestleşme sürecinde önemli bir mahzur teşkil etmeyeceğini düşünüyoruz. Kaldı ki, 2000 yılında kurulan Telekomünikasyon Kurumu da, özelleştirme sonrası, yeni sahibinin kim olduğuna bakmaksızın, yeni şirketin kamu payı yüzde 50’nin altına düştüğünde, Türk Telekomla şu anda mevcut olan görev sözleşmesi imtiyaz sözleşmesine dönüşecek ve böylelikle Türk Telekomünikasyon Kurumu, sektörün düzenleyici görevini vermeye devam edecektir.

“Teletaşın satışında yaşanan olumsuzluklar Türk Telekomun özelleştirilmesiyle ilgili de olabilir mi?”

Bu konuda şu an için elimizde bir bilgi yok, yorum yapmak doğru olmaz diye düşünüyorum; umarım olmaz.

“Uyduların satılmamasının ülke savunmasına hizmet edeceğini düşünüyor musunuz?”

Bu hususta iki temel nokta var Sayın Coşkunoglu. Birinci husus, Anayasa Mahkemesinin, Telekomun özelleştirilmesinde, iptal gerekçesinde, uyduların, stratejik önemine binaen ayrılmış olması. İkinci husus da, tabii ki,

her bakımdan stratejik olduğunu düşünüyoruz. Örneğin, olağanüstü bir durumda -savaş, deprem, vesaire- tek haberleşme aracı uydular olabilmektedir karasal altyapının çöktüğünü farz edersek. Örneğin, yakın zamanda yaşanan deprem felaketinde, uydulardan, haberleşme hizmetini kısa bir süre içerisinde tesis ettik.

BAŞKAN - Sayın Bakan, toparlar mısınız.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Ayrıca, deniz haberleşmesi ve uydularımızın bulunduğu konumları da dikkate alırsak veya uydulardaki (x) bandı transformer'ların da önemini dikkate alırsak, stratejik olduğunu düşünüyoruz.

Bir de, Anayasa Mahkemesinin iptal kararına uygunluk bakımından ayrılmasının doğru olacağını düşünüyoruz ve bu yönde düzenlemeyi Yüce Meclisin takdirine sunuyoruz.

Konu : Çeşitli Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı Münasebetiyle

Yasama Yılı : 2

Birleşim : 102

Tarih : 16.06.2004

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

Sayın Kemal Sağ'ın sorduğu, Türk Telekomun kaynaklarına göre alacaklarının dağılımı şöyle: Yargıya intikal eden alacakları yaklaşık olarak 550 trilyon, yargıya intikal etmeyen 167 trilyon, ayrıca, diğer işletmecilerle olan ihtilaflı, yargıda devam eden alacak iddiası yaklaşık 1,5 katrilyon.

Sayın Gazalci'nin sorusunu cevaplandırıyorum: Sayın Gazalci “özelleştirme, hizmetin vatandaşın ayağına gitmesini engellemekte, sosyal devlet anlayışını zedelemektedir; katılıyor musunuz” diye soruyor. Katılmıyoruz; çünkü, özelleştirmeye birlikte sektörde hizmet çeşitliliği artacak, başkaları da hizmet vermeye başlayacak; ancak, ekonomik olmayan alanlarda hizmet verme gereği olursa, kurulacak Evrensel Hizmet Fonundan bu hizmeti göreceklere destek yapılacaktır. Bu bakımdan, hizmetin gitmesinde herhangi bir sıkıntı yaşanmayacaktır.

“Türk Telekomun özelleştirilmesi ileride sorun yaratmaz mı? Özelleştirme ekonomik amaçlarla mı yapılmaktadır; başka amaç var mıdır?”

Türk Telekomun özelleştirilmesi sorun yaratır mı, yaratmaz mı; ne amaçla soruldu bilemiyorum; ama, herhangi bir sorun yaratmayacağını düşünüyoruz; çünkü, şu anda, telekomünikasyon sektöründe tam serbestleşme dönemi başlamıştır; yani, Türk Telekomun özelleştirilmesi olsun veya olmasın telekomünikasyon sektörü serbestleşmiştir ve bütün hizmetleri herkes verebilir hale gelmiştir.

Özelleştirme sadece ekonomik amaçla yapılmamaktadır. Nedenlerden biri budur; ancak, pazarın daha fazla büyümesi, oluşan rekabet şartlarında vatandaşın daha kaliteli ve ucuz hizmet alması hedeflenmektedir.

Sayın Koç, Zeki Ergezen'le ilgili tutanak kayıtlarını okudu ve “Sayın Ergezen'le aynı noktada mısınız” diye bir soru sordu. Ben, buna, yine tutanaklardan cevap vermek istiyorum. Türk Telekomun özelleştirilmesiyle

ilgili Kanun, 3 Mayıs 1995 tarihinde çıkan 4107 sayılı Kanun. O Kanunu çıkaran Bakanlar Kuruluna bakıyoruz, Başbakan Tansu Çiller; Hikmet Çetin, CHP Gaziantep Milletvekili, Onur Kumbaracıbaşı, CHP Hatay Milletvekili ve Aysel Baykal, Büyük Millet Meclisi dışından Bakan, Algan Hacaloğlu, CHP İstanbul Milletvekili. Yani, o dönemde, bu kanunu çıkaran arkadaşlar CHP’li ve onların bir kısmı da, şu anda CHP’de milletvekili.

HALUK KOÇ (Samsun) - Hangi tarihte?

ULAŞTIRMA BAKANİ BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Tarihini tekrar söylüyorum: 3 Mayıs 1995.

Eğer “SHP” diyorsanız, “biz, SHP’yi kabul etmiyoruz” diyorsanız, o dönemdeki arkadaşlar da Fazilet Partili veya Refah Partilidir; biz de AK PARTİyiz. Onun için, zaman değiştikçe fikirler de değişiyor, roller de değişiyor; değişmeyen, sadece, ölümler ve delilerdir.

Saygılar sunuyorum. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

Konu : *Çeşitli Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı Münasebetiyle*

Yasama Yılı : 2

Birleşim : 102

Tarih : 16.06.2004

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Sayın Koç, bu PTT sandığı, 1934'te kurulmuş bir sandık. Bu sandığın kuruluş kanununa göre, bugüne kadar toplanmış para miktarı, yüzde 2 kesintilerle, 17 trilyondur. Ancak, nemalandırılmış halihazırdaki miktar 241 trilyona ulaşmıştır. Kanuna göre, sadece toplanan para geri verilebilmektedir. Ayrıca, nemalandırdığınız miktarı verememektesiniz; yani, 241 trilyondan 17 trilyonu çıkaracaksınız ve geri kalan kısmı, şu anda personele vermeniz söz konusu değil, bir tasarrufta bulunmanız da söz konusu değil; çünkü, Kefalet Kanununda, paranın nemalandırılması düzenlenmemiş. Ancak, tabii, para, zamanla değer kaybettiği için -diyelim ki, 10 000 000 lira, on yıl önce bir başka değerde, on yıl sonra aynı kalması düşünülemediği için- kurum, bunu, böyle bir nemalandırma yoluna gitmiş; ama, kanun buna cevaz vermiyor. Bu düzenlemenin amacı şu: Toplanan bu paraların yüzde 30'unun, yani, 70 trilyonunun -kabataslak söylüyorum- hazineye aktarılması, geri kalan kısmının, hak etmiş personele ödenmesi, artı, PTT'nin son zamanlarda "PTT Bank" adıyla, 845 beldede, 50 ilçede yapılanması var, otomasyona gidiyor, halka daha yakın ve kaliteli hizmet vermek için yeni bir yapılanmaya gidiyor, onların ihtiyaçlarını karşılamak üzere, PTT'de kalması öngörülüyor. Düzenleme bundan ibaret. Bu, sizin dediğinizin aksine, personelin lehine bir düzenlemedir. Personel maaşına yüzde 2 katkı sağlanacak, kesinti ortadan kalktığı için, bundan sonra o kadar daha fazla para alacaklar.

HALUK KOÇ (Samsun) - Bununla ilgili bir önergemiz var zaten; herhalde, biraz sonra okunacak. Personele ciddi bir haksızlık olduğu çok açık.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Efendim, ben söylüyorum; 17 trilyonu dağıtmanız gerekir, geri kalan kısmını dağıtamazsınız. Kanun çok açık. Biz, buna bir rahatlama getiriyoruz, bu 17 trilyonu yaklaşık olarak 170 trilyona çıkarıyoruz; 10 katına artırarak dağıtmayı öngörüyoruz. Aksi halde, bu düzenlemeyi yapmazsak, hiçbir işlem yapamayacağız. Bundan, personelin ziyadesiyle memnun olduğunu biliyoruz.

Teşekkür ederim.

Diğer bir soru, Sayın Tacidar Seyhan'ın. Sayın Seyhan “Türk Telekom Genel Müdürü daha önce Aycellin başındaydı, devleti zarara uğrattı, hakkında 69 soruşturma var; görevine devam edecek mi” diye sordu.

Bu arkadaşı tayin ederken, hakkında soruşturma var mı yok mu diye araştırdım, hiçbir soruşturma olmadığını tespit ettim, ondan sonra tayinini yaptım ve Türk Telekom, son birbuçuk senedir tarihinin en iyi işletmeciliğini yapmıştır, kârlılığı da, kamuya aktardığı kaynak da tavan yapmıştır. Onun için yöneticilerimden memnunum, herhangi bir tasarrufta bulunmayı düşünmüyorum.

FERİDUN FİKRET BALOĞLU (Antalya) - Sayın Bakan, o zaman, Türk Telekomu, niçin satıyorsunuz?

TACİDAR SEYHAN (Adana) - Sayın Bakan, KİT Komisyonunda şu an dosyaları var.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Soruşturma dosyası yok Sayın Vekilim. KİT Komisyonu ile bunu karıştırmayın. KİT Komisyonunda, hesaplar, rutin olarak, her yıl, her dönem için teftişe tabidir, o ayrı bir konu.

Diğer bir soru: “TCDD Genel Müdürü Süleyman Karaman ile Telekom Genel Müdür Yardımcısı Şükrü Kutlu'nun Bakanın yeğeni olduğu söyleniyor...” Keşke yeğenim olsalardı, iftihar ederdim; çünkü, her ikisi de çok başarılı yönetici.

Teşekkür ederim.

Konu : Çeşitli Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı Münasebetiyle

Yasama Yılı : 2

Birleşim : 102

Tarih : 16.06.2004

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

Sayın Öymen'in, madde üzerindeki konuşmasında Ulusal Kanal ve Avrasya Kanalıyla ilgili söylediği bazı hususlar var. Ulusal Kanalla ilgili konuya cevap verdim; ancak, herhalde yeterince anlaşılmadı. Onun için, bu konuya bir açıklık getirmek istiyorum.

Şimdi, Telekomla ilgili bir sözleşme var, kablodan yayın yapacak firmanın sözleşmesi var. Bu sözleşmeye göre yayına başlıyor, yayın devam ederken -diyelim ki, haber, yorum içerikli bir kanal, sözleşmede böyle öngörülüyor- bir bakıyorsunuz, bir gün magazinle ilgili veya müzik klipleriyle ilgili bir yayına başlayıveriyor ve içerik değiştiği için -sözleşme hükümlerine göre- sözleşmesi feshediliyor. Ayrıca, RTÜK katkı payı da ödenmediği için, RTÜK'ün, bize, yayınının durdurulması talebi var. Konu idarî mahkemeye gidiyor. Mahkeme, yürütmeyi durdurma talebini reddediyor.

Ayrıca, eğer, bizim, bu kanalı kablolu yayında göstermemek gibi bir kastımız olsa... Bu kanal, şu anda, Türk Telekomun sahibi olduğu uydudan yayınına devam ediyor; o da Türk Telekomu bağlı ve borcu olmasına rağmen devam ediyor. 147 000 dolar borcu var, buna rağmen, uydudan yayının devam etmesine müsaade ediyoruz. Ulusal Kanal -iki kanalın birbirlerinden kiralama bu- başka bir kanalın RTÜK'ten aldığı hakkını kiralama yapıyor. Aralarındaki ihtilaf ve içerikle ilgili konudan dolayı, o yayın kablodan çıkarılmıştır. Bu konudaki yürütmeyi durdurma reddedilmiştir. Olay bundan ibarettir. Gerekli bütün açıklayıcı bilgi notunu Sayın Güler'e de takdim ettim.

Avrasya kanalıyla ilgili olarak da, şunları söylemek istiyorum: Doğrudur, ART diye adlandırılan kanalla bir sözleşme yapılmıştır. ART, şu anda, yine, Türk Telekomun sahibi olduğu Türksat-2A uydusundan, borcu olmasına rağmen, yayını sürdürmektedir. Kaldı ki, borcu olunca yayınının kesilmesi icap eder; ancak, kablodaki günün belirli saatlerini öngören yayını, doğrudur, Türk Telekom tarafından deneme süresi içerisinde iptal edilmiştir. Anlaşılan,

yayın içeriği takip edilmediği için, sözleşmesi doğrultusunda iptal edilmiştir. Konu yargıdadır; şu anda yürütmeyi durdurma diye bir husus yoktur, mahkemesi devam etmektedir.

Teşekkür ederim.

Konu : Çeşitli Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı Münasebetiyle

Yasama Yılı : 2

Birleşim : 102

Tarih : 16.06.2004

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

Değerli arkadaşlar, Sayın Öymen'e, maddeyle ilgili olmamasına rağmen, konuşmasında dile getirdiği hususla ilgili cevap verdim. Şunu iyi bilmemiz lazım ki, Türkiye'de hâkimler var, Türkiye'de yargı var; yargıya da, her şeyden önce bizlerin saygılı olması lazım. Konu yargıdadır; eğer, idare yanlış bir iş yapmışsa, yargı bunu düzeltir; bir kere, bizim bundan bir tereddütümüz yok. Yargıya giden konuda herhangi bir yorum yapmayacağız; ama, ben bir şeyi düzeltmek istiyorum: Türkiye'de 15 000 000 insan, çeşitli yollarla, televizyon yayınlarından istifade ediyor. İki yolu var; ya uyduyla yahut da kabloyla yayın yapılabilir. Kabloyla yapılanı, Türk Telekom -1 000 000 abonesi var- 1 000 000 aboneye ulaştırıyor, geri kalanı uyduyla yapıyor bütün yayınların. Bu bahsettiğimiz iki kanalın ikisi de, uydudan hem de Türk Telekomun uydusundan yayınlarına devam ediyor; yani, 14 000 000'a ulaşmaya devam ediyor. Şimdi, Digitürk diye bir özel kanal var. Bu özel kanal, 50 tane yayın yapıyor; gidin bakalım, sizin yayınınızı kabul ediyor mu?! Canının istediği yayını yayımlamayı kabul ediyor; bu, doğru bir şey değil. Bunu, bizim öyle yaptığımız anlamında söylemiyorum.

Şunu iyi bilmemiz lazım: Bu, analog sistemdir. Analog sisteminde yayın kapasitesi sınırlıdır. RTÜK'ten her izin alan muhakkak kabloya girecek diye bir şey söz konusu değildir. Sıra bekler; boşalan olursa, çıkan olursa, sözleşmesi iptal edilen olursa, yeni bir kanal, bir sözleşme yapılarak kablodan verilebilir; ama, imkânlar... Şimdi sayısal sisteme geçiliyor, bu sınır kalkıyor, sonsuz sayıda kanal istediği gibi yayını yapacaktır. Tabii, bunun denetimini, genel ahlak ve ülkenin genel değerleri açısından RTÜK yapar; ancak, dünyanın her yerinde, kablolu sistemde yayın veren kuruluşlar, ikili anlaşmalarla bunu yapar; içerik olsun, yayının özellikleri olsun, bu konuda iki tarafın anlaşmasıyla işlem yapılır. Burada da yapılan işlem bu şekilde olmuştur, anlaşma çerçevesinde olmuştur. Yoksa, siyasî bir baskı veya yönlendirme hiçbir zaman söz konusu değildir. Ben, bu açıklamayı, bu konuyla ilgili, sizlere aktarmakta ihtiyaç duydum.

Teşekkür ederim.

Konu : Çeşitli Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı Münasebetiyle

Yasama Yılı : 2

Birleşim : 102

Tarih : 16.06.2004

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

Sayın Özyürek'in konuşmasında, kanun tasarısının hazırlanması sırasında gerekli bütün hazırlıkları yaptığımız şeklindeki konuşmama yönelik bir ifade vardı; bu, doğrudur. Biz, hukukî bakımdan gerekli hazırlıkları yaptık ve Anayasaya aykırılık teşkil etmemesi yönünden de gerekli titizliği gösterdik; ancak, hepimizin bildiği bir şey var; tasarılar, önce hazırlanır, sonra komisyonlara gelir, orada olgunlaşır, orada önergelerle, bazı düzeltmelerle, ilavelerle şekillendirilir, en son olgunlaştığı ve nihai şeklini aldığı yer de Genel Kuruldur; bu, genel bir teamüldür. Kaldı ki, buradaki önergelerin birçoğu, usule ilişkin düzenlemelerdir. Nitekim, bu madde üzerinde verilen bir önerge de -daha önce bir maddeye bir hüküm olarak ilave edildiği için- maddenin tasarıdan çıkarılmasından ibarettir.

Diğer yönden de, bu af veya sulh konusuna da bir açıklık getirmek lazım. Gerçi, bu konu birkaç sefer görüşüldü; ancak, biz, sulhun her iki tarafın anlaşmasıyla yürürlüğe giren bir sözleşme olduğunu, affın ise tek taraflı, bir haktan vazgeçmek olduğunu düşünüyoruz, hukuken böyle düşünüyoruz. Ek 34 üncü maddede ve bundan önce görüşülen maddede, Türk Telekomun ve hazinenin alacaklarıyla ilgili sulh anlaşması yapılabilmesini sağlayacak bir hukukî düzenleme teklif ediyoruz.

HALUK KOÇ (Samsun) - Sayın Bakan, kamu adına alacağınızdan vazgeçiyorsunuz; buradaki fark bu.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Daha önceki konuşmalarda, vergi affı konusunda, iki tarafın olduğu söylendi. Vergi affında, vatandaş aftan yararlanabilmek için elbette müracaat edecek, bu müracaattan sonra idarenin uygulayacağı, yani, affedeceği miktar baştan bellidir. Sulhta, uzlaşmada böyle bir husus yoktur, tek taraflı bir irade beyanı yoktur. Bu tasarıyla getirilen sulh anlaşması yapma yetkisiyle, Türk Telekom, hazine, her borçluyla masaya oturup, Bakanlar Kurulunun bu tasarıda öngörüldüğü

şekilde belirleyeceği esaslar dahilinde, teker teker anlaşmak zorunda kalacaktır. Bu, hukukî düzenleme bakımından bir af değil, bir sözleşme yapma yetkisidir, bir sulhtur; o hususa açıklık getirmek istedim.

Teşekkür ederim.

Konu : *Devlet Memurları Kanunu ve Türkiye Cumhuriyeti Emekli Sandığı Kanunu ile Diğer Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı Münasebetiyle*

Yasama Yılı : 3

Birleşim : 71

Tarih : 16.03.2005

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

Değerli arkadaşlar, bu maddeyle ilgili, Sayın Cumhuriyet Halk Partisi Milletvekilimizin dile getirdiği konular hakkında, yanlış anlaşılmaya meydan vermemek üzere, bazı konuları sizlerle paylaşmak istiyorum.

Hükümetimiz, göreve geldiğinde ilk yaptığı işlerden bir tanesi, emekli ve 65 yaş üzerindeki vatandaşlarımızın aldıkları aylıkları yüzde 100 artırmak oldu. Tabii, günümüzün şartlarına göre yetersiz olmakla beraber, bu iyileştirme, daha sonra, yıllık artışlarla devam etti.

Bakınız, 2005'in ocak, şubat, mart ayında yeşilkart reçeteleri için ödenen para miktarı 116 trilyon lira, yaklaşık olarak. Geçen yılki miktar sadece 7 trilyon lira. Dolayısıyla, Hükümetimiz, ihtiyaç sahiplerinin yeşilkart imkânlarından yararlanmasında oldukça cömert davranmaktadır. Ancak...

İZZET ÇETİN (Kocaeli) - Geçen yıl, yani, 2004'te ödenen 900 trilyon lira...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Hayır, hayır; yeşilkartı konuşuyorum.

İZZET ÇETİN (Kocaeli) - Yeşilkartlılara ödenen...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Aynı dönemi konuşuyorum Sayın Vekilim, Sayın Çetin. İki yılın aynı dönemlerini kıyas yapıyoruz.

Şimdi, bu reçetelerden katılım bedeli alınma konusunun, diyelim ki, yeşilkartlılar açısından bir sıkıntısı var; yani, yeşilkart, esas itibariyle, durumları müsait olmayanların tedavi masraflarının tamamen devlet tarafından karşılanmasını öngörüyor; ancak, burada, bazı istismarların da olduğunu hepimiz biliyoruz. Bu işin bir disiplin altına alınması lazım. Ancak,

bir şeyi de, bununla beraber, uygulamada getiriyoruz. Sosyal Yardımlaşma Fonundan, bu katılım payını, yeşilkartlı, isterse, oradan temin edebiliyor. Amaç, bu tedavide, bugün, insanımızın en büyük problemi tedavi olmak değildir, ilaç temin etmektir. İlaç temin etmek tedavinin de önündedir. Yani, hepimiz biliriz, eskiden, SSK hastanelerinden ilaç almak zorunluluğu varken, vatandaşlarımızın, sadece o sıkıntıyı yaşamamak için başka yollara, dışarıdan muayeneye, hatta, yeşilkarta, başka sosyal güvenlik içerisinde olmasına rağmen, bu yollara da başvurduğu biliniyor. Şimdi, bir yandan sosyal güvenlikte sıkıntımız var diyoruz, bir yandan da, hepsini topladığımız zaman nüfustan fazla, sosyal güvenlik şemsiyesinde vatandaşımız olduğu görülüyor. Burada bir mükerrerlik var. Neden; bunların bir envanteri, kaydı, takibi yapılmadı bugüne kadar; yeni yeni hepsi elden geçiyor ve hak sahibi ile hak sahibi olmayan ortaya çıkıyor. Bir hizmeti, eğer, bedelsiz veriyorsanız, onun, bir başka yerden bedelini karşılamak zorundasınız, bedelsiz hiçbir hizmet yok. Gelişmiş ülkelerde sistem budur. Biz, genel sağlık sigortasını getirdiğimizde, zaten, bütün bu meseleler hal yoluna girecektir; bu, bir ara çözüm niteliğindedir.

Ben, bu açıklamaları sizlerle paylaşmak istedim.

Teşekkür ediyorum. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

Konu : *Devlet Memurları Kanunu ve Türkiye Cumhuriyeti Emekli Sandığı Kanunu ile Diğer Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı Münasebetiyle*

Yasama Yılı : 3

Birleşim : 71

Tarih : 16.03.2005

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Evet, teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Sayın Koç'un, bir kere, bakanlarımızın her biri, her konuda, Hükümet adına sorulan soruları cevaplandırmaya muktedir olduğunu, yetkili olduğunu kendisine hatırlatmak isterim.

Bizim başarılı yahut başarısız olduğumuzu da halk takdir etmektedir; kendilerinin bu konuda düşünceleri neyse, biz, ona da saygı duyarız.

Şunu söylemek lazım; ben, burada, kimseyi incitecek bir şey söylemedim; bir açıklama yaptım; eğer, daha doğrusunu biliyorsa, yanlışlar neyse, onları, Sayın Koç'un, burada, kamuoyuyla paylaşmasını beklerdim.

HALUK KOÇ (Samsun) - Tabii, o zaman, söz verin, geleyim, konuşayım.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Size söz verildi Sayın Koç, bunu değerlendirmenizi... O, Başkanın takdiridir, tekrar, verir, vermez; ama, her şeyi çok bildiğinizi zannetmeyin...

HALUK KOÇ (Samsun) - Hayır efendim...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - ...çok bilen çok yanılır. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

FAHRETTİN ÜSTÜN (Muğla) - Siz, Pamukova faciasını söyleyin; çok biliyorsunuz!..

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Teşekkür ederim.

FAHRETTİN ÜSTÜN (Muğla) - Hızlı treni çok iyi biliyorsunuz!..

BAŞKAN - Teşekkür ediyorum Sayın Bakan...

.....

BAŞKAN - Sayın Bakan, buyurun.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Teşekkür ederim.

Sayın Başkan, değerli arkadaşlar; tabî, ben bir şey söyledim, hiçbir hizmet bedelsiz değildir. Birisi, bir hizmetin bedelini ödemiyorsa, onu, muhakkak başkaları ödüyordur. Modern devletlerde, bu işin evrensel fonu vardır. Bizde de bunun şeyi genel sağlık sigortasıdır; ama, onlarca yıl geçmiştir, genel sağlık sigortasını, ne yazık ki çıkaramamışlardır. Ama, biz, bunu, yakında, Yüce Meclisin önüne getireceğiz. Bu, geçiş dönemi için bir tedbirdir, bu konudaki istismarı önlemektir.

Rakamları veriyorum: Geçen yıl, üç aylık dönemde 7 trilyon lirayken, bu yıl 100 trilyon liranın üzerine çıkmıştır. Kaldı ki, bunu, tekrar Fak-Fuk Fondan, yani Sosyal Yardımlaşma ve Dayanışma Fondan alma imkânı da vardır bu katılımı yapanın.

Ayrıca, bu vesileyle bir şeyi daha söyleyeyim: Biz, yaptığımız bir düzenlemeyle, bu kanunda, 65 yaş üzerindekiilerin tamamını, yani 1 100 000 vatandaşımızı yeşilkarlı yaptık. İşte, sosyal devlet anlayışı budur, sosyal devlet anlayışını gözetten hükümet de budur.

Saygılar sunuyorum.

Konu : Tarım Kredi Kooperatifleri ve Birlikleri Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı ve Tarım Kredi Kooperatifleri ve Birlikleri Kanununda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun Hükmünde Kararname Münasebetiyle

Yasama Yılı : 3

Birleşim : 78

Tarih : 31.03.2005

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; 835 sıra sayılı Tarım Kredi Kooperatifleri ve Birlikleri Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısının geneli hakkında söz almış bulunuyorum; Yüce Meclisi saygıyla selamlıyorum.

Esasen, bu değişiklikle, daha önce 1581 sayılı Kanunla, daha sonra 553 sayılı Kanun Hükmünde Kararnameyle değişikliği yapılan kanunda bazı yeni düzenlemeler yapılmaktadır. Düzenlemelerin 1 inci maddesinde, bu kooperatiflerin, diğer kooperatifler gibi, kendi üyelerinin ihtiyaçlarını karşılamalarına imkân getirilmektedir. Yönetim kurulu üyeliklerine -burada bahsedildiği gibi değil- sınırlama getiriliyor. Yani, yönetim kurulu üyesi olan, kooperatif iştiraklerinde ayrıca görev alıp, oralardan para alamayacak. Mevcut uygulamada, yönetim kurulu üyesi olup, aynı zamanda kooperatifin iştiraklerinde çalışabiliyor, orada da yönetim kurulu üyesi olabiliyor ve oradan da para alabiliyordu. Ayrıca, ücret sınırlaması da getiriliyor; yani, asgarî ücretin 4 katından fazla ücret alamayacak. Görüldüğü gibi, düzenleme, tasarrufa yönelik bir düzenlemedir.

Diğer yandan, bir düzenleme de, kamu kuruluşlarından bu kooperatiflere yönetici olarak atananların, görevli olduğu süre içerisinde izinli sayılmaları ve görev sonunda tekrar bağlı oldukları işlerine dönebilmelerine imkân sağlanıyor. Bu da, en temel bir insan hakkıdır; göreve getirdiğiniz insanların, geçici görev süresi sonunda aslı görevlerine dönmelerinden daha doğal bir şey yoktur.

Diğer önemli bir değişiklik de, birliklerin denetimini düzenliyor; seçimle gelen birlik yöneticilerini Tarım Bakanlığı yapıyor, diğer kooperatifleri de kendi teftiş kurulları yapıyor.

Önemli bir değişiklik, bildiğiniz gibi Ziraat Bankasının birçok yerde şubesi kapandı ve ileride de, Ziraat Bankasının yapısındaki değişikliği dikkate alarak, tüm bu kooperatif birliklerinin üyeleri yararına, her türlü, dış piyasadan, iç

piyasadan borçlanmalarına, kredi kullanmalarına imkân getiriyoruz; yani, bu noktada, sadece Ziraat Bankasına bağımlı olmaktan çıkarılıyor; daha uygun şartlarda, nerede finans sağlanırsa, oradan finans alabiliyor.

Tarım sigortası yetkisi zaten var, burada bir düzenleme yapılıyor, açıklık getiriliyor. Ayrıca, yeni Petrol Piyasası Kanunu, tarım kredi kooperatiflerinin ortaklarına ucuz akaryakıt teminiyle ilgili bir düzenleme getiriyor; yani, yeni Petrol Yasasına göre bir dağıtım sistemi oluşturulacak ve yukarıdan aşağıya dağıtımlar, bir ticarî alışveriş olmak yerine, göreviçi bir işlem haline dönüştürülüyor. Genel olarak değişiklikler böyle.

Şimdi, Sayın Uzdil'in, CHP'li Milletvekilimizin, bu değişikliklerle ilgili gündeme getirdiği konulara birkaç cümleyle değinmekte yarar var. Bu kooperatiflerimizin, birliklerin, geçtiğimiz bu iki yıl içerisinde içine düştükleri mali sıkıntılara çok önemli bir çözüm getirilmiş, toplam 587 000 ortağın, tahakkuk etmiş olan yaklaşık 1 katrilyon liralık borçlarının 530 trilyon liraya düşürülmesi sağlanmıştır; demek ki, bu borçlar, üçte 1'e düşürülmüş ve yeniden yapılandırılmıştır. Bu anlamda, tarım kesiminde çalışan çiftçimizin, köylümüzün üzerinden yaklaşık 1 katrilyon liralık yük alınmıştır.

Bu yeniden yapılandırmaya iştirak edemeyen, herhangi bir şekilde müracaatı kaçıranların adedi 40 000 civarındadır. Bu 40 000 üyenin, şu anda, kümülatif -faizleriyle birlikte tahakkuk etmiş, birikmiş- borcu, yaklaşık 530 trilyon lira civarındadır. Bunun da bir şekilde yapılandırılması ve bu yükün onların üzerinden alınması için çalışmalar devam etmektedir; yapılmak istenen budur.

Ayrıca, kısaca, önemli şeyleri belki söylemekte yarar var. Biliyorsunuz, bu üyelere kooperatif kredi kullanıdırıyor. Kullanılan krediler, 3 milyardan, 10 milyar liraya çıkarılmış. Ayrıca, bölge birliği yetkisinde olan 20 milyar kredi, merkez birliğinde ise 50 milyar liraya kadar artırma imkânı verilmiş. İkinci el traktör alımına imkân sağlanmış ve bunun için kredi kullanıdırılmaya başlanmış. Üreticiden tüketiciye, doğrudan 74 kooperatife, üretici birliği belgesi verilmiş; bu bağlamda, ortak ürünlerin doğrudan tüketiciye ulaşması sağlanmış ve 246 ton yaş meyve-sebzenin büyük market ve pazarlara pazarlaması gerçekleştirilmiştir.

Görüldüğü gibi, yapılan çalışmalar, tarım kesimimizin içinde bulunduğu bazı olumsuzlukları düzeltmeye yöneliktir; ancak, bu konuda yapılması gereken çalışmaların tamamının yapılmış olduğu anlamına da gelmez. Bu konuda, daha yapacağımız çok şey olduğunu da ifade etmek istiyorum.

Bu göreve getirilen yönetim kurullarıyla ilgili, sayın vekilimizin ifade ettiği 6 üyenin değiştirilmesi hususu da çok açıktır. 3 üye, 5 üye, çeşitli şekillerde, soruşturmalar ve bazı yolsuzluk iddialarıyla yargılanmış, suçlu bulunmuş, bunun üzerine görevlerinden ayrılmışlar. Onun yerine yedekten üç üye, yedekte de başka üye kalmadığı için ortaklar arasından, temsilciler arasından, yasa hükmü gereğince, Bakanlıkça atama yapılmıştır.

NECATİ UZDİL (Osmaniye) - Biz de farklı bir şey söylemedik; aynı şeyi söyledik.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Burayı bu şekilde açıklığa kavuşturmakta yarar var. Yaptığımız tespitlere göre, genel müdürün göreve geldiğinden beri çalışan personel sayısında 1 500 tane eksilme olduğu halde tek bir kişi göreve alınmamıştır ve sağlanan krediler, yapılan kolaylıklar, yapılan iş ve işlemlerde görüldüğü gibi, genel müdürün hangi eğitimi aldığı önemli değil, ortaya koyduğu performans ve başarıdır ve bu konuda oldukça başarılı olduğu da ortadadır. Yüce Meclisin üyelerinin takdirine sunuyorum.

Ben, korktum ki, Sayın Vekilim, bu genel müdürün benim akrabam olduğunu söyleyecek. Akrabam değil, soyadı benzerliği var.

NECATİ UZDİL (Osmaniye) - Hiç öyle bir şey düşünmedik Sayın Bakan.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Teşekkür ederim; saygılar sunuyorum. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

Konu : 23.3.2005 Tarihli ve 5319 Sayılı Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun ve Cumhurbaşkanınca Bir Daha Görüşülmek Üzere Geri Gönderme Tezkeresi Münasebetiyle

Yasama Yılı : 3

Birleşim : 87

Tarih : 21.04.2005

ULAŞTIRMA BAKANİ BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Değerli arkadaşlar, görüşülmekte olan yasayla ilgili olarak sorulan soruların bir kısmını cevaplayacağım, bir kısmına -daha detaylı bilgi yanımda yok- yazılı olarak cevap vereceğim, izninizle.

Sayın Haluk Koç'un, özelleştirmenin kötü örnekleri ve özelleştirme adı altında, üretim yapacak yerlerin kapatılması konusunda bir sorusu var. Diğer bir sorusu da şöyle: Belediyeler -madem, özelleştirme bu kadar önemli, yararlı-neden otopark işletmeciliği için şirket kuruyorlar?

Özelleştirmenin kötü örnekleri de var, iyi örnekleri de var. İdare, her türlü yapmış olduğu işleminden dolayı yargıya tabidir, sorumsuz değildir. Bütün işlemler yargıya açıktır; dolayısıyla, yargının verdiği kararlara da hepimizin saygı duyması gerekir. Hiçbir yönetim, mevcut bir işletmeyi olduğundan daha kötü duruma getirmek için özelleştirme yapmaz. Bu, akıldışıdır, mantıkdışıdır; yapılanlar da bu çerçevede yapılmaktadır.

Tabii, bazı işletmeler, kurulduklarından itibaren, ülkemizde tekel olarak birçok hizmeti başarıyla yürütmüşlerdir; ancak, zaman içerisinde özel sektörün gerekli gelişmeyi sağlaması neticesinde, artık, onlarla rekabet edemez hale gelmişlerdir. Bunun temel nedeni de, bu kurumlara çeşitli iktidar dönemlerinde olan siyasî müdahaleler ve karar alma süreçlerinin çok muntazam çalışmamasıdır. Örneğin, Sümerbank, cumhuriyetin ilk yıllarından 1970'li yıllara kadar çok önemli görev ifa etmiştir; fakat, daha sonra tekstil sektörünün çok önemli gelişme göstermesi ve yurt içinde değil, dünyaca da önemli alanda Türkiye'nin bu konuda söz sahibi olması, artık, böyle bir tekel ihtiyacını ortadan kaldırmıştır. O nedenle, özelleştirmenin yapılmasındaki amaç, kamu yararını gözetmek, aynı zamanda, işletmelerin kamuya yük olmaktan kurtarılmasını sağlamaktır. Bu bağlamda, belediyeler, geçmişte

de otopark işletmişlerdir veya kendileri işlettiği gibi, üçüncü kişilere de işlettirmişlerdir. Bugün de bu uygulamada bir fark yoktur. Belediyelerin, esasen, kamu iktisadî teşebbüsleri kurmak suretiyle, sadece otopark değil, ulaşım, inşaat, temizlik gibi hizmetleri bu şekilde yerine getirdikleri ve bu konuda da hizmetin çok başarılı olarak sürdürüldüğü örnekler mevcuttur. O bakımdan, belediyeler, örneğinin çok isabetli bir örnek olduğunu düşünmüyorum. Çünkü, belediyeler, halka, halkın günlük ihtiyaçlarına en yakın kuruluşlardır ve onlara hizmeti en iyi şekilde, gecikmeden götürmeleri de bir zorunluluktur. Bunun için gereğini yapmaktadırlar.

Sayın Akdemir'in Iğdır Havaalanıyla ilgili... Bildiğiniz gibi, bu havaalanı, il özel idaresi tarafından düşünülmüş, hatta, başlanmış, ancak, devam ettirilememiştir. Ne yazık ki, ülkemizde böyle birçok havaalanına, gerekli planlama, gerekli etüt ve inceleme yapılmadan il özel idareleri marifetiyle başlanmış, ancak, bütçeleri yeterli olmadığından devam ettirilememiştir. Bu havaalanıyla ilgili, Bakanlığım uzmanlarınca bir etüt çalışması yapılmış olup, konu gündemimizdedir ve buranın yapılıp ülkemizin çevre ülkelerin de ekonomisiyle ilişkilerini geliştirecek tarzda değerlendirilmesini önemsiyoruz. Bu konuda çalışmalarımızı sürdürüyoruz.

Sayın Mehmet Küçükaşık'ın...

DURSUN AKDEMİR (Iğdır) - Benim sorum, özelleştirme kapsamına almayı düşünüyor musunuz stratejik önemi nedeniyle?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Efendim, tabii, özelleştirme kapsamı da olabilir.

DURSUN AKDEMİR (Iğdır) - Yap-işlet-devret modeli...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Ancak, takdir edersiniz ki, ortada olmayan bir tesisin bu haliyle özelleştirilmesi, fizibl olup olmayacağının ortaya çıkmasına bağlıdır. Böyle talip olan varsa, bizim yasal bir engelimiz yok; bunu, pekala değerlendirebiliriz. Bunu da ilave etmiş olayım.

Sayın Küçükaşık'ın... Türk Hava Yolları, bildiğim kadarıyla, bir süreden beri seferler yapmaktadır. Ancak, burada, kargo ağırlıklı olmak üzere, Yenişehir Havaalanına özel taşıma şirketleri de ilgi duymaktadır. Bir havaalanının çalıştırılması ayrı bir iştir, havaalanının hizmete açık olarak tutulması ayrı bir iştir. Bakanlığımız, büyük maliyetlere karşılık, havaalanını 365 gün açık tutmaktadır. Ancak, takdir edersiniz, Ulaştırma Bakanlığının uçağı yok. Uçak işi, bir ticarî işletmeciliktir. Gerekli teşvikler bizim tarafımızdan sağlanmıştır; bu yüzden de, iç taşımacılıkta özel şirketler, bir yıl içerisinde 7,5 milyon insanımızı ülke içerisinde fazladan taşımışlardır. Böylece, Türk ekonomisine

550 trilyonluk bir kaynak sağlanmış, 80 trilyonluk katmadeğer, 120 trilyonluk da kurumlar vergisi tahakkuk etmiştir; bunun yanı sıra, 6 500 insanımıza da iş imkânı sağlanmıştır. Bu çerçevede Yenişehir Havaalanına gösterilen ilgi vardır ve bunun değerlendirmesini yapıyoruz. Daha da önümüzdeki dönemde canlanacağını ümit ediyorum.

Biliyorsunuz, İstanbul-Bursa arası ulaşım imkânları fevkalade gelişmiştir. O yüzden, İstanbul-Bursa arası havayolu ulaşımı hiç kimsenin ilgisini çekmemektedir. Ancak, Bursadan başka destinasyonlara sefer mümkündür; bilhassa, yaz aylarında güney illerimize seferler yapılabilir. Bu konuda, biz, özel sektörün taleplerini değerlendiriyoruz.

Konya Havaalanı da, keza, yoğun trafik yüzünden, artık yetersiz hale gelmiştir. Buranın genişletilmesi ve iyileştirilmesi de programımızdadır.

Sorulara vereceğim cevaplar bunlardır.

Sayın Ahmet Yeni'nin, özelleştirme neden gecikiyor... Bunun sebeplerini hepimiz biliyoruz. Ben bunu tekrar etmeye kalkarsam, saatler sürer; onun için, burada, yazılı olarak cevabını vereceğim. Teşekkür ediyorum Sayın Vekile.

Konu : *Evrensel Hizmetin Sağlanması ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun Tasarısı Münasebetiyle*
Yasama Yılı : 3
Birleşim : 113
Tarih : 16.06.2005

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; görüşmekte olduğumuz kanun, evrensel hizmet yükümlülüğü.

Bilindiği gibi, Telekomun, kamu kuruluşu olduğu zaman, hizmetleri yurdun her noktasına, ister kâr etsin ister etmesin, götürme mecburiyeti var; ancak, zamanla, sektörde, telekomünikasyon sektörü serbestleştirildiği için, yeni firmalar da faaliyete başladı. Bu durumda, bu hizmetlerin götürülmesi için kârlılık esası söz konusu; ancak, ülkemizin her tarafında yaşayan vatandaşlarımıza hizmetlerin aksaksız gidebilmesi için, aradaki farkın bir kamu görevi olarak karşılanması lazım. Bu kanunla, bu, esas itibarıyla, hizmetin gelirinin giderini karşılamadığı yerlere hizmeti götürebilmek için oluşturulan bir fon marifetiyle yerine getirilecek ve böylece, yurdun her köşesinde, halkımızın telekomünikasyon hizmetlerinden, kamu hizmetlerinden eşit olarak yararlanmasının önü açılmış olacaktır.

Bu kanuna, muhalefetiyle iktidarıyla bir ittifak halinde verdiğiniz destek için tüm milletvekillerimize teşekkür ediyorum; ülkemiz için hayırlı, uğurlu olmasını diliyorum ve hepinize saygılar sunuyorum. (Alkışlar)

Konu : Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Tasarısı Münasebetiyle

Yasama Yılı : 3

Birleşim : 117

Tarih : 24.06.2005

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Sayın Başkan, değerli arkadaşlar; bugün üçüncü gün, sivil havacılık kanununu görüşüyoruz. Hakikaten, halkımız, havacılığın bütün detaylarını bu vesileyle öğrenmiş oldu. En azından bu faydası olduğunu düşünüyorum, yoksa, mutat metinlerden sürekli aynı şeyler tekrarlanıyor; biz de ezberleme imkânına kavuştuk. Bu da, bizim için iyi bir kazanım. Bundan sonra, söylenenleri icraatlarımızda hep hatırlayacağız.

Ben, Sayın Arslanın “bu kanunla bir kadrolaşmanın yolu açılıyor” tarzındakini değerlendirmesini, doğrusu, çok isabetsiz buluyorum; çünkü, kanunun asıl amacı, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütünün de öngördüğü niteliklere sahip, çeşitli görevlerdeki insanlardan havacılık sektörünün oluşmasını sağlıyor, asıl amacı bu. Böyle bir yapılanmaya giderken de, her kanun çıktığında bütün kadrolar boşa çıkar, ondan sonra durumu uygun olanlar atanır. Bu, mutat bir uygulamadır. Ayrıca, durumları uymayanların da, hiçbir hak kaybına uğramadan, eşdeğer görevlere getirileceği de, geçici 2 nci maddeyle teminat altına alınmıştır. Bu hususun gözden kaçırılmaması gerekir.

Otuz ayı aşkın görev süremde, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünde sadece bir daire başkanını değiştirdim; diğer arkadaşlarımdan hepsi benimle beraberdir, çalışmalarına devam ediyorlar. Değiştirdiğim arkadaş, bir uçak pilotudur; görevden aldığım arkadaş, 3 yıllık açıköğretim mezunu, bir spor kulübü başkanıdır, bunu da takdirlerinize sunuyorum. Bu spor kulübü başkanlığı yapmış açıköğretim mezunu arkadaşımız, daha sonra, yargı kararıyla tekrar göreve de iade edilmiştir. Yaptığımız kadro değişikliği budur. Bu kadrolaşmaksa, işte, arkadaki arkadaşlarım en büyük şahididir; burada görev yapan arkadaşlarımızdır. Biz, burada, havacılık sektöründen havacılık eğitimi almış, bu konuda deneyime sahip olmuş arkadaşlarımızı göreve getiriyoruz; yani, siyasî iradenin keyfi atamalarının önüne geçecek tedbirleri alıyoruz ki, havacılığımız herhangi bir zaafa uğramasın; yani, temelde, yaptığımız budur.

Bakınız, geçmiş dönemlerde, genel müdür yardımcılığına edebiyat öğretmeni atanmış; biz geldiğimizde, Sivil Havacılık Genel Müdür Yardımcısı

edebiyat öğretmeni idi. Bizim, bu kanunun getirdiği şudur: Havacılık, önemli bir alandır; emniyet ve güvenlik çok önemlidir. Bunun için belirli, asgarî kriterleri olması gerekir ve bakan müdahale edecek alanlarının -personel anlamında- asgariye düşürülmesi, kriterlere göre belirlenmesi esas alınmıştır. Tabii ki, ülkenin havacılık politikasını siyasî irade belirleyecektir; bunda, hiç şek ve şüphe yoktur. Nereye havaalanı yapılacağı, nereye uçuş yapılacağı, havacılıktaki hedeflerimizin ne olacağı bakanlık politikalarıyla belirlenmek zorundadır ve son iki yılda yapılan çalışmalarla da, ciddî anlamda, havacılığımız ivme kazanmıştır. İç hatlarda yüzde 60'ın üzerinde, dış hatlarda da yüzde 30'un üzerinde yolcu trafiği artışı sağlanmıştır. Türk Hava Yollarındaki iki yılda yapılan performans, son yirmi yılın üzerindedir. İlk defa, Türk Hava Yolları, ölü sezonunda artıyla kapatmıştır. Yani, 2005'in ilk çeyreğini artıyla kapatmıştır. Türk Hava Yolları tarihinde yirmi yıldır olmayan bir iştir ve Türk Hava Yolları olsun, onun yanı sıra, 15 tane özel şirketimiz olsun, bugün ülkenin her köşesine sefer yapmaya başlamıştır. 150 000 000 olan uçak bilet fiyatları 70 000 000'a kadar inmiştir. Bunlar, halka yapılan hizmetlerdir; bunu da halkımız görmektedir. Gayet tabii, daha iyisini beraber yapacağız.

Şimdi, kazalarda “efendim kaza olacak...” Yani, herkes kaza olacağını söyleyebilir. Keşke, gününü, nerede, hangi sektörde olacağını da söyleseniz, tedbirini alsak. Geçenlerde, Japonya'da tren kazası oldu, bizimkinin tam aynısı, 103 insan hayatını kaybetti. Yani, keşke bilebilseydik de onları uyarsaydık! Dolayısıyla, her şey hareket ediyor, hareket olan yerde risk vardır, kaza da olabilir. Hiçbir şekilde, kazanın olmayacağını, hiçbir yerde, kimse garanti edemez. Yani, bizim amacımız, kaza olması gibi bir beklenti değil, kazaların olmaması için gerekli tedbirleri almaktır. Bunu da yapmanın gayreti içerisindeyiz.

Ben, bu yasanın, bu doğrultuda, ülkemize hayırlı, uğurlu olmasını diliyorum, saygılar sunuyorum.

Konu : *Türkiye Cumhuriyeti Kültür ve Turizm Bakanlığı ile İspanya Krallığı Turizm ve Ticaret Devlet Sekreterliği Arasında Turizm Alanında İşbirliği Mutabakat Zaptının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı Münasebetiyle*

Yasama Yılı : 4

Birleşim : 4

Tarih : 06.10.2005

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Sayın Başkan, değerli üyeler; her şeyden önce, 3 Ekim Müzakere Çerçeve Belgesi Türkiye tarafından imzalanmamıştır. Böyle bir belge imzalanması söz konusu değildir. Bu çerçeve belgesi, üyelik müzakerelerine başlayacak yeni adaylar için mevcut üyeler arasında kararlaştırılan bir belge olup, üyelik müzakerelerine başlayacak ülkelere bildirilen bir belge niteliğindedir. Eğer, herhangi, ülkemizi bağlayacak bir belge imzalanması söz konusu olursa, bütün bu konular Yüce Meclisin bilgisine getirilecek; enine boyuna, iktidarıyla muhalefetiyle konuşup görüşülerek Meclis iradesi alındıktan sonra, bundan önce olduğu gibi, bundan böyle de aynı prosedürle yerine getirilecektir.

Teşekkür ediyorum.

Konu : 24.6.2005 Tarihli ve 5372 Sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun ve Cumhurbaşkanınca Bir Daha Görüşülmek Üzere Geri Gönderme Tezkeresi Münasebetiyle

Yasama Yılı : 4

Birleşim : 17

Tarih : 10.11.2005

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; “İstikbal göklerde” diyen ve bugün 67 nci ölüm yıldönümünde andığımız Türkiye Cumhuriyetinin kurucusu Ulu Önder Atatürk, sivil havacılığımızın cumhuriyetin kuruluşundan bugüne katettiği merhaleyi, yaşasaydı herhalde büyük bir mutlulukla yad ederdi.

Türk sivil havacılığı son üç yıl içerisinde bütün istatistikleri, bütün rekorları geride bırakacak şekilde çok önemli bir büyüme göstermiştir. Uluslararası Havayolu Taşımacıları Birliği (IATA)nın yaptığı istatistik ve araştırmalarda, Türkiye’deki havayolu taşımacılığının 2015 yılında yılda 59 000 000 yolcuya ulaşacağı tahmin edilmektedir; ancak, şunu sizlere memnuniyetle ifade etmek istiyorum ki, 2015 yılı için öngörülen bu hedefi Türk sivil havacılığı 2005’te yakalıyor; yani, on yıl önceden yakalamış bulunuyoruz. Bu sene, sivil havacılığımızda iç ve dış hatlarda taşınacak yolcu sayısı 55 000 000’u geçecek. 2003 Ekiminde yürürlüğe koyduğumuz Bölgesel Havacılık Projesiyle birlikte, iç hatlarda, geçen birbuçuk yıl içerisinde taşınan yolcu sayısında takriben 7,5 milyon yolcu artışı olmuş ve 7,5 milyon yolcunun da en az yarısı ilk defa uçağa binen vatandaşlarımız olmuştur.

2003 başında 23 dolar olan akaryakıt fiyatlarının bugün 60 dolarlara yükseldiği dikkate alınırsa, hava taşımacılığındaki rekabet ortamıyla birlikte taşıma bilet ücretlerinin yüzde 100’lere varan oranda ucuzlamış olması Türk özel sektörünün ve hava taşımacılığının geldiği noktayı göstermektedir.

2003 yılı içerisinde Türk tescilinde sadece 110 uçak var iken, bugün 219 uçağa ulaşmış bulunuyoruz ve yine, bölgesel havacılık projesiyle, sektördeki ciro artışı 550 trilyon olmuş ve burada oluşan vergilerden de devletin kasasına 180 trilyon ilave para girmiştir.

Sektörün bu kadar ani büyümesine paralel olarak, gayet tabii ki, mevzuatın, Sivil Havacılık Teşkilatının yeniden organizasyonuna yönelik düzenlemelerin

yapılması kaçınılmaz hale gelmiştir. İşte, bu nedenle, hazırlanan kanun, 1 maddesi Sayın Cumhurbaşkanınca geri gönderilmiş ve bugün, Yüce Heyetinizin huzurunda görüşülerek tekrar kanunlaşmıştır.

Bu vesileyle, benden önce görüşlerini ifade eden, özellikle, Sayın Mustafa Tuna ve Mesut Özakcan milletvekillerimize teşekkür ediyorum. Türk Sivil Havacılığında kaliteli personelin istihdamının önünü açacak bu düzenlemelerin gerçekleştirilmesi ve buna dikkat çekmiş olmaları, bizim havacılık sektörümüzün geleceği açısından çok şey ifade etmektedir.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN - Sayın Bakan, lütfen, teşekkür eder misiniz.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Sayın İzmir Milletvekilimiz Ahmet Ersin Beyin İzmir’le ilgili, Türk Hava Yolları tarifeleriyle ilgili ortaya koyduğu sorun konusunda kısaca şunu söylemek istiyorum: Dönemimizde, bir kasaba havaalanını andıran Adnan Menderes Havaalanına 6 000 000 yolcu kapasiteli yeni terminal ve tesislerin temelini attık. (AK PARTİ sıralarından alkışlar) Yap-işlet modeliyle gerçekleştirilecek bu terminal, 200 trilyona mal olacak ve önümüzdeki yaz sezonunda da hizmete girecektir. Böylece, sekiz ayda İzmir Adnan Menderes Havaalanını bir köy meydanından uluslararası bir havaalanı niteliğine kavuşturmuş olacağız.

Yazın bu bahsettiğiniz direkt uçuşlar 11 noktaya yapıldı Sayın Ersin. 11 noktaya çeşitli havayolu...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kesildi)

BAŞKAN - Sayın Bakan, bu bir teşekkür konuşmasıdır. İhtüzükte verilen hakkınızı kullanmıyorsunuz. Lütfen, teşekkür eder misiniz... Lütfen, Sayın Bakan...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Teşekkür ederim Sayın Başkan. Oradaki hakkımızın yerine düşünmüştük ama... Faydalı bir bilgi vermeye çalışıyorum.

Teşekkür ediyor, hepinize saygılar sunuyorum. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

Konu : *Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanunda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun Teklifi Münasebetiyle*
Yasama Yılı : 4
Birleşim : 57
Tarih : 01.02.2006

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; bildiğiniz gibi, 23 Temmuz 2005 tarihinde Resmî Gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren 5397 sayılı Yasayla, telekomünikasyon yoluyla yapılan iletişimin tespiti, dinlenmesi, sinyal bilgilerinin değerlendirilmesi ve kayda alınması yoluyla denetlenmesine yönelik yeni bir düzenleme yapıldı. Bu düzenleme, Türkiye Cumhuriyetinde, bugüne kadar telekulak veya telefon dinlenmesi diye bilinen, sade vatandaşın en üst düzeydeki devlet görevlisine kadar herkesi rahatsız eden, tedirgin eden, boşluk bulanan bu alanın temelden düzenlenmesiyle ilgili çok önemli bir kanundur.

Böylece, dinleme konusunda dağınıklık ortadan kaldırılmıştır. İstihbarat birimlerimizin birbirlerinden müstakil olarak yaptığı bu tür faaliyetleri tek bir merkezde toplamak suretiyle, kontrol edilebilir, denetlenebilir, herkesin içinin rahat olacağı bir yasal düzenleme getirildi. Bu, devrim niteliğinde bir düzenlemedir; çünkü, yıllardan beri, hepimiz, acaba telefonum dinleniyor mu diye endişe ediyoruz. Neden; bu konuda yasal mevzuatta dağınıklık olduğu için, her bir istihbarat kuruluşumuz kendi bünyesi içerisinde bu tür faaliyetleri yerine getirdiği için, zaman zaman istihbarat bilgilerinde rekabet yaşıyor, zaman zaman da bu bilgilerin çakışmasının önüne geçilemiyor. İşte, bu düzenlemeyle, bu alanda çok önemli bir boşluk giderilmiş oldu. Peki, bu düzenlemeyle ne getirildi; Telekomünikasyon Kurumu Başkanlığına bağlı bir Telekomünikasyon İletişim Başkanlığı kuruldu. Bu Telekomünikasyon İletişim Başkanlığının altında da üç tane bunun yardımcısı var; bu yardımcılardan bir tanesi teknik, bir tanesi idarî, bir tanesi de hukukî konulardan sorumlu başkan yardımcıları; bunun altında da yeteri sayıda teknik personel olacak.

Yeni bir şey kuruyorsunuz değerli arkadaşlar. Olmayan bir kurum ihdas ediyorsunuz ve bu ülkenin çok önemli ihtiyacı olan bir kurumu ihdas ediyorsunuz. Gayet tabii ki, böyle bir kurumun A'dan Z'ye tüm hizmetleri eksiksiz verecek şekilde organize olması, gerekli yönetmeliklerin çıkarılması, bina, lojistik, altyapı, yazılım, donanım, bütün bu işlerin görülmesi zaman

isteyen bir iştir. Altı ay planlanmış; ama, yetmemiş. Yani, dünyanın sonu değil ki! Şimdi, Yüce Meclisimiz, siz değerli milletvekillerimizin onaylarıyla bir altı ay daha süre vereceğiz, kurum bu şekilde çalışmasına devam edecek. Peki, bu süreyi vermesek ne olur; aslında, bu konuda hazırlanan yönetmelik var; yönetmelikte, bu başkanlığın nasıl çalışacağı, görev alanları, bu istihbarat kuruluşlarının görev ve sorumlulukları, hepsi tanımlanmış; ama, herhangi bir boşluk oluşmasın, istihbarat ve dinlemelerde, yasal dinlemelerde oluşmasın diye, ihtiyaten, böyle bir düzenlemenin daha yararlı olacağı kanaatine varıldı ve bu, bugün, Yüce Meclisin huzuruna, sizin onayınıza getirildi. Benim burada söylemek istediğim şey, bu düzenleme bir şey daha getiriyor, çok önemli bir şey getiriyor. Bu, dinlemelerin, ayrı ayrı, birbirinden dağınık yapılmasının ötesinde, bunların denetlemesi yoktu, en önemli boşluk buradaydı. Yani, bunu halkımızın anlayacağı şekilde söylersek “dinleyeni kim dinleyecek” bu sorunun cevabı olması lazım. Acaba, bu konuda bir suiistimal var mı, dinleyenler, kendilerine tanınan yasal çerçevede dinlemeyi yapıyorlar mı yapmıyorlar mı; burada, yasalara, hukuka, usul ve esaslara uygun olmayan bir işlem var mı, bunun denetlenmesi lazım; aksi halde, keyfilik zaman içerisinde oluşabilir; işte, yasa bunun da önüne geçiyor.

Başbakanlık, Başbakana, bizzat, görevlendireceği kişi ve kurumlar vasıtasıyla, bu başkanlığın faaliyetlerini her an denetleme yetkisi getiriyor değerli arkadaşlar. Bu da, şu anlama geliyor; burada görev yapanlar keyfi uygulamalardan uzak olacaklar, tamamen yasaların kendilerine tanıdığı çerçeve içerisinde, vatandaşın haberleşme özgürlüğüne halel getirmeden, bir sıkıntı doğurmadan bu dinlemeleri yapacak; işte, temel düzenleme budur.

Ayrıca, burada, tabii, kimsenin muhalefetin sözünü kısmak gibi bir şeyi yok. Sayın Kandoğan'ın sesi zaten herkesten gür çıkıyor, tek başına yetiyor, Anamuhalefet yerine bile gereğinde konuşuyor. O bakımdan, her şey burada konuşulacak, Anamuhalefet Partimiz, diğer muhalefet partileri, iktidar partileri, burada gündeme getirilen gerek yasa teklifi gerekse başka konularda görüşlerini, katkılarını, tenkitlerini gayet tabii ki dile getirecek. Bundan daha doğal bir şey yok; çünkü, burası milletin kürsüsü. Millet bu kürsüde söylenenleri dinleyecek, sonra da kararını verecek. Kim millet için bir şey yapıyor kim yapmıyor, bunun kararını da millet verecek değerli arkadaşlarım. Onun için, çok hayırlı olan bu düzenlemenin çalışmaları süratle devam etmektedir. Burada kapsamlı yazılımlar vardır. Düşünün ki, üç tane, dört tane operatörün yaptığı, efendim, cep telefonu şirketleri, sabit görüşme yaptıran şirketler, hâsılı, 43 000 000 cep telefonu, bunun üzerine 19 000 000 da sabit telefon koyun, 62 000 000 abonenin hepsine, icap ettiği takdirde, yani, savcı kararı, yargı kararıyla dinleme gerektiğinde hizmet verecek kapsamlı bir altyapı

yapıyorsunuz. Dolayısıyla, bu, bir, zamana yönelik bir konudur. Bu zaman yetmemiştir. Şimdi bu zaman 6 ay daha uzatıldığı zaman bütün hizmetler eksiksiz yerine getirilecektir.

Ben, çıkarılan bu kanunun bu alanda halkımız tarafından beklenen çok önemli bir hizmet boşluğunu dolduracağına inanıyorum ve bu duygularla, bu düzenlemenin ülkemize, insanımıza hayırlı uğurlu olmasını diliyor, hepinize saygılar sunuyorum. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

Konu : 406 Sayılı Telgraf ve Telefon Kanununda Değişiklik Yapılması
Hakkında Kanun Teklifi Münasebetiyle

Yasama Yılı : 4

Birleşim : 61

Tarih : 09.02.2006

ULAŞTIRMA BAKANİ BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; görüşmekte olduğumuz 1 maddelik yasa tasarısı, esasen, Türk Telekomun yüzde 55 hissesinin blok halinde satışından sonra personelin sosyal güvencesinin sürekli olarak teminiyle ilgilidir. Şöyle ki: 2000 tarihinde çıkarılan 4502 sayılı Kanun, Türk Telekomun özelleştirilmesini, modelini, nasıl yapılacağını düzenleyen bir kanundu. Bu kanuna göre, Türk Telekomun, diğer kurumların özelleştirilmesinden farklı bir modelle özelleştirilmesi öngörülmüş; Hazine, Ulaştırma Bakanlığı ve özelleştirmenin bağlı olduğu bakanlığın ortak bir çalışma yürütmesi şeklinde karara bağlanmıştı. Yine bu kanun kapsamında, nakle tabi olacak personelin hangileri olacağına karar verilmişti.

Bizim yapmak istediğimiz, 3 Temmuz 2005 tarihinde, 5398 sayılı Kanunla, bu nakle tabi olan personelin kamuya geçişi için tanınan bir aylık süreyi altı aya çıkarmak olmuştur. Bildiğiniz gibi Türk Telekomun devri, çok uzun bir hazırlık sürecinden sonra, 14 Kasım 2005'te fiilen gerçekleşmiş ve bu süre çalışmaya başlamıştır.

Ancak, yıllarca Telekomda hizmet görmüş, Telekomda tecrübe kazanmış nakle tabi yaklaşık 23 500 civarındaki personel ki, bunlar 233 ve 399 sayılı Kanun Hükmünde Kararnameye göre çalışan, özlük hakları buna göre düzenlenmiş; ancak, Emekli Sandığıyla emeklilik bakımından ilişkilendirilmiş personeldir. Dolayısıyla bu personelin, getirilecek bu teşvik tedbirleriyle Türk Telekomda kalarak bilgisini, birikimini, çalışmasını burada kullanması, kamuya geçmemesini özendiren bir düzenlemedir. Bunu, bu 1 maddeyle, geçiş süresini altı aydan beş yıla çıkarıyoruz. Beş yıl daha düşünme, karar verme hakkı tanıyoruz personele. İster bugün geçebilir ister beş yıl sonra geçebilir ister beş yıl sonra da geçmez, devam eder. Hani “bu düzenleme personelin mağduriyetini getiriyor” şeklinde bir söylem, doğrusu, bu yaptıklarımızla hiçbir şekilde bağdaşacak bir şey değildir. Biz, geçmişte yapılan özelleştirmeleri hatırlıyoruz. Özelleştirme yapılmış, kurumlar devredilmiş ve personel kapının

önüne konulmuştur. O bekleyen onbinlerce insanın sorununa da, bizim hükümetimiz, geldi, çareyi buldu; onların kamu kuruluşlarında geçici de olsa çalışmalarına olanak sağlayan yasayı da biz çıkardık. Çalışanların, hakkını, hukukunu gözeten bu hükümet, işte, çalışana duyduğu saygıyı, bu şekilde de, geçmişte yapılan hataları da düzeltmek suretiyle göstermiştir.

Onun için, değerli arkadaşlar, özellikle Sayın Coşkunoglu, Sayın Hocam size söylemek istiyorum. Bu hisse devrinde en fazla titizlikle üzerinde durulan konu, çalışanların, bu işlemten sonra haklarının zayi olmaması olmuştur ve bu yapılmakla beraber bazı ilave haklar da kendilerine tanınmıştır. Şöyle ki, SSK'ya tabi olanlar dahi emeklilik bakımından Emekli Sandığıyla ilişkilendirilmişlerdir. Dolayısıyla, insanın şunu diyese geliyor: "Özelleştirme öncesi, keşke, Türk Telekomda kapsam dışı nakle tabi personel olsam." Bunu samimiyetle söylüyorum. Bunu niçin yaptık; çünkü, çalışanın hakkını, hukukunu ve geleceğe yönelik endişelerini kaldırmak, bizim, idare olarak, hükümet olarak, sorumlu bakan olarak, en önemli görevlerimizden bir tanesidir.

HALUK KOÇ (Samsun) - Kimin hakkını koruyorsunuz şimdi Sayın Bakan; çalışanların mı, yoksa, Oger'in mi?!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Eğer, şimdiye kadar, Sayın Koç, anlayamadıysan, ben daha...

HALUK KOÇ (Samsun) - Yok, çok iyi anladım, kimi koruduğunuzu anladım da, birazdan söyleyeceğim.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Ben, kimin hakkını koruduğumu teker teker açıklıyorum.

AHMET IŞIK (Konya) - Millet biliyor Sayın Bakanım, millet biliyor...

HALUK KOÇ (Samsun) - Burada, çok açık bir şekilde, Oger'in hakkı korunuyor, çalışanların değil.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Şimdi, bak, sabote etme konuşmamı Sayın Koç.

HALUK KOÇ (Samsun) - Biz konuşacağız...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Sen, şimdi, laf atmada şampiyonsun zaten; bu, kayıtlarda belli.

HALUK KOÇ (Samsun) - Öyle mi?!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - 400'ün üzerinde satışmanınız olmuş.

HALUK KOÇ (Samsun) - Çok memnun oldum!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Bu, sizin çok aktif olduğunuzu gösteriyor.

HALUK KOÇ (Samsun) - Gerçekdışı konuşursanız...

BAŞKAN - Sayın Bakanım, Sayın Koç, lütfen, karşılıklı konuşmayalım efendim.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Buradaki görüşmelere katılımcı olduğunuzu gösteriyor; teşekkür ediyorum. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

HALUK KOÇ (Samsun) - Gerçekdışı konuşursanız, her zaman...

BAŞKAN - Sayın Bakanım, Genel Kurula hitap ediniz.

Sayın Koç, lütfen...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Teşekkür ediyorum Sayın Başkan. Şimdi, konumuza dönelim.

Şimdi, bu konu... Personelin geçişiyle ilgili süreyi beş yıla çıkarıyoruz. Özetle söylüyorum, tekrar ediyorum, belli ki iyi anlaşılmamış, tekrarda yarar görüyorum. Bu süreyi çıkarmakla kalmıyoruz, beş yıl sonra da, yine, personele diyoruz ki, istersen devam et, istersen yine kamuya geç; bu hakkı da veriyoruz. Bu geçişi yaparken de, ücretlerden vergi kesintisi diliminin en düşük olduğu 15 Ocak tarihindeki hakları esas alarak veriyoruz. İşte, bunlar, üst üste çalışana verilen haklardır. Anlaşılmadıysa, bir kez daha tekrar edeyim.

RESUL TOSUN (Tokat) - Sayın Koç'a soralım...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Şimdi, tabii, bu Türk Telekomun özelleştirilmesi öyküsü çok hazindir. 1994'lü yıllara gidelim; ortaya atılan bir laf var, ne deniyor: "Efendim, Türk Telekomu satalım, borçlarımızı ödeyelim; 20-25 milyar dolar eder ve Türkiye'nin borcu kalmaz." Bu çok söylenen bir laf. Ben bu konuyu biraz araştırdım. Acaba, bunun arkasında ne işlem yapılmış, hakikaten böyle bir satış var mı, böyle bir parayı veren olmuş mu, olmuşsa ne işlem yapılmış; bunu araştırdım. Gördüğüm manzara şudur değerli arkadaşlar: Dönemin Başbakanı böyle bir laf söylüyor. Ondan sonra, ilgili bakanlıkları harekete geçiriyor ve özelleştirme için çalışmalara başlanıyor ve görülüyor ki, burada yasal yetersizlikler var, Anayasa değişikliği gerektiriyor. Nihayetinde Anayasa değişikliği de yapıyor, özelleştirmenin yolu açılıyor. Ancak, 1998 yılında, özelleştirilmesi için, yüzde 35'inin özelleştirilmesi için bir ihale hazırlığı yapıyor, ihaleye çıkılıyor; teklif

veren olmuyor. İkinci hazırlık tekrar başlıyor; 2000 yılında, yine, kısmî bir hissesini özelleştirmek için bu girişim başlatılıyor; sonunda, özelleştirme süreci devam ederken, mahkeme, yürütmeyi durdurma veriyor ve böylece de yine akamete uğruyor.

Şimdi, o dönemlerde, değerlendirme kuruluşlarınca hazırlatılan değer, Türk Telekomun değeri 10 milyar dolar, tamamı için. Muteber, makbul uluslararası değerlendirme kuruluşları diyor ki: “Türk Telekomu satarsanız 10 milyar doların altında satmayın.”

OSMAN COŞKUNOĞLU (Uşak) - Hangi yılda Sayın Bakan?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Onun üzerine, tartışma başlıyor. Bakın, tartışmalardan... Sizi şöyle geçmişe götürüp bir nostalji yapalım beraber. O günkü Meclis Genel Kurul görüşmelerine bir göz attım; 3 Mayıs 2001, Çiller-Derviş görüşmesi: “Yarısının -Türk Telekomun- satılmasının bile iç borçları tümüyle kapatmaya yeteceğini ifade ederek, şimdi, siz, bizim önümüze, sekiz yıl sonra, değeri 3,5 milyara inmiş, üzerinde anlaşılmadığımız bir projeyi kurtuluş reçetesi olarak getiriyorsunuz.” Ve devam ediyor, onu daha atıyorum: “Telekomda elde edeceğimiz gelir sadece 3,5 milyar dolardır.”

Şimdi, bu tarih... 2001 yılına geldiğimizde Türk Telekomun durumu neydi; Türk Telekomun ses tekeli var, sabit telefon rekabete açılmamış, uydu Türk Telekomun bünyesinde, kablo Türk Telekomun bünyesinde ve bütün avantajlara sahip. O tarihte bile, daha sonra, eski Anayasa Mahkemesiyle, 3 Mayıs 2004’te, daha çok yakın zamanda bir söyleşi yapılıyor ve şimdi diyor ki: “Özelleştirme davalarında benim çok muhalefetlerim oldu. Mesela, Telekom konusunda Başkan Yekta Bey ile Sezer’in görüşlerini hiç tasvip etmedim, karşı oy kullandım. Yener Bey, çok doğru yaptığımı bugün daha iyi anlıyorum. Türk Telekom o zaman 20 milyar dolar ediyor idi, şimdi indi 2 milyara. Arkadaşlara şunu anlatamadığıma yanarım: Bütün idarî işlemler kamu yararına tesis edilmek zorundadır; edilmez ise, bunun yargı denetimi idarî yargıya, Danıştaya aittir.”

Şimdi, değerli arkadaşlar, peki, Türk Telekomla ilgili davalardan söz edildi. Türk Telekomun özelleştirilmesi kararından itibaren 18 tane dava açıldı. Bu davaların bir kısmı bölge idare mahkemelerinde- daha sonra, özelleştirme davalarına, tam bu sırada, Danıştay bakacak diye bu Meclis bir karar aldı, o yüzden- bir kısmı da Danıştaya açıldı. Sonra, bunların tamamı birleştirildi. Bu birleştirilen 18 dava için 13. Dairede bir yürütmeyi durdurma talebi vardı, bu talep reddedildi. Anayasa Mahkemesinde, yüzde 49’undan fazla hisse devriyle

ilgili, Cumhuriyet Halk Partisinin, Anamuhalefet Partimizin bir talebi vardı, bu da reddedildi. Bugün de, bu sabah da, bu 18 birleştirilmiş davayla ilgili karar verildi, esas kararı verildi, o da reddedildi.

Bu şunu gösteriyor: Özelleştirme, ben onu pek tasvip etmiyorum... Bu hisse devri işleminde yapılan hukukî çalışmalar, altyapının muntazam yapıldığının en güzel göstergesidir. Biz bunu nasıl yaptık; biz bunu bu Parlamentoyla yaptık. Bütün hususları buraya getirdik ve burada sizlerin desteğiyle gerçekleştirdik. Bunu ifade ediyor, bir kez daha desteğinize teşekkür ediyorum.

Şimdi, asıl konuya geliyorum. Türk Telekomun 2000’li yıllarda, 2001’de, 1999’da değerinin 3,5-2 milyara düştüğünü söyleyerek ah vah edenler üzülsün. Türk Telekomun şu andaki devriyle kamu yararının hangi boyutta olduğunu ben sizlerle paylaşmak istiyorum.

Şimdi, 2004 yılından itibaren tekeli kalktı; yani, sabit telefon A, B, C tipi lisanslar verildi ve herkes bu işi yapmaya başladı. Özelleştirme kararından önce, Türksat’ı ayırdık, uyduyu ayırdık Rekabet Kurulunun tavsiyelerine uygun olarak.

Bu hesapları alt alta yaptığımızda sonuç şöyle çıkıyor değerli arkadaşlar: Yüzde 55’i 6 550 000 000, tamamına bunu taşıdığımızda, geri kalan yüzde 45’ini de koyduğumuz zaman, 12 milyar. Ayırdığımız uyduyla, kablo 4,5 milyar, etti 16,5 milyar dolar. Ayrıca, ayırdığımız uydu ve kabloya Türk Telekom içinden 630 000 000 YTL koyduk, 500 000 000 dolar da onu dersanız, etti 17 milyar dolar. Lisans verilen 3 adet cep telefonu şirketinden alınan -toplam 3 milyar birinden, 1 milyar ikisinden- 4 milyar doları da koyduğunuz zaman, etti 21 milyar dolar. Bunun üzerine Türk Telekomun kasasından aldığımız, yıllarca çözilemeyen ihtilaflar ve nakit fazlasını; yani, devirden önce içeriği boşalttığımız paraları koyduğumuz zaman, 4 milyar da onu, etti 25 milyar dolar. Yani, bütün avantajlarını, bütün imtiyazlarını kaybeden Türk Telekomu, başarılı bir şekilde hazırlıkları yapılarak, bugün, 25 milyar dolar bedele getirdik. 2,5 milyar dolardan 25 milyar dolara getirdik. İşte, kamu yararı budur, kamu kazancı budur değerli arkadaşlar. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

Şimdi, Türk Telekomu bekleyen bir sorun var. Bakın, bir yıllık trafiğine bakıyorum, sabit telefondaki düşüş miktarı anormal; çünkü, sabit telefonlar boş odaları arıyor, cep telefonları insanları arıyor.

Şimdi, hangimiz, evimizdeki telefonu ne kadar kullanıyoruz; sizlere soruyorum. O halde, Türk Telekom, bundan sonra, kayıplarını telafi etmek için farklı şeyler yapması lazım, “IT” denen bilişim teknolojileri, yani, katma-değer üretecek yeni alanlara, yeni hizmetlere yönelmesi lazım. Aksi halde,

sadece sabit telefon üzerinden ses naklinin, Türk Telekom için gelecekte yeterli olması mümkün değildir. İşte, biz bunu gördük; özelleştirme hisse devri öncesi de, bu ülkede hızlı internet, geniş bant internet yoktu, bunu başlattık ve şu anda 2 milyon aboneye ulaştı. Bunun süratle artırılması lazım; çünkü, gelecek, artık, burada. İşte, bu telekomünikasyon, bilişim, iletişim teknolojileri baş döndürücü bir hızla ilerlemektedir değerli milletvekilleri. Bunların ilerlemesini, gelişmesini anında takip etmek, sürekli takip etmek, gerekli tedbirleri almak mecburiyetindeyiz.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN - Sayın Bakanım, biz de konuşmanın rehavetine kapıldık galiba; buyurun.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Teşekkür ederim.

İşte, bunun için, yine hükümetimiz, Elektronik İmza Yasasını çıkardı. Türk Telekom, çoğunluk hissesi devredildikten sonra kamu hizmetlerinin aksamaması için, yani, hizmetin götürülmesinin de, maliyetin geliri karşılamadığı, gelirin maliyeti karşılamadığı noktalarda, destek verilmesi için Evrensel Hizmet Kanununu çıkardık. Bundan sonra bizim için Türk Telekom, herhangi bir telekom şirketiyle aynıdır. O yüzden, biz, kamu olarak, bu görevleri kim isterse, farkını vererek, aynı kalitede yurdun, her köşesine götürmek mecburiyetindeyiz.

Bunun ilk uygulamasına da başlıyoruz. Önümüzdeki günlerde Millî Eğitim Bakanlığına tüm okulların bilgisayar sınıfına kavuşturulması için Evrensel Hizmet Fonundan 25 000 000 YTL aktaracağız. İşte, kamuya hizmet, halka hizmet budur değerli arkadaşlar. Vatandaştan aldığınızı vatandaşa vereceksiniz. Aksi halde, vatandaş size istediğiniz desteği vermez. Eğer, vatandaştan oyu alıp, hizmeti onlara layıkıyla götürmezseniz, vatandaş, seçime gittiğinizde “hoş geldin” demez size. Bu hükümet, bu bilinçle çalışıyor değerli arkadaşlar.

Şimdi, burada dile getirdi, e-devlet kapısıyla ilgili. Ben teşekkür ediyorum Sayın Tüysüz'e; kendisi yok; ama... E-dönüşüm Türkiye İcra Kurulu var; Başkanı Başbakan Yardımcısı; ben ve Sanayi Ticaret Bakanı, sivil toplum kuruluşları, DPT bunların üyeleri. Bu kurulun amacı nedir; Türkiye'de bilişim sektörünü halkımızın kullanımına yaygın olarak sunmak. Yani, gelişen dünyada, artık, vatandaş, günlük yaşamında bu bilgisayarı, interneti yüzde 70'e varan oranda kullanıyor. Yani, devletin kapısında ömrünü geçirmiyor. Türkiye'de de bunun adımlarını atalım dedik ve bunun ilk adımını da e-Türkiye kapısını, e-devlet kapısını oluşturmak için attık. Türk Telekomu ve Devlet Planlama Teşkilatına

görev verdik, ihaleyi yaptılar, bilgi toplumu stratejisi ihalesi de yapıldı DPT tarafından ve şu anda 19 kalem hizmeti içeren e-devlet portalı için çalışmalar devam ediyor; firma bu çalışmaları yapıyor; süresi bir yıldır, süre kasım ayında başlamıştır önümüzdeki kasım ayında bu işler tamamlanacak ve böylece vatandaşın tek kapısı olacak, her kurumun kapısına teker teker gitmeyecek, oluşturulan arayüzle beraber hizmet, tek kapıdan vatandaşa verilmeye çalışılacak.

BAŞKAN - Sayın Bakanım, konuşmanızı tamamlar mısınız.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Teşekkür ediyorum Sayın Başkan; toparlıyorum.

Tabii, arkadaşlar, yatırımcı düşmanlığı yaparak bir yere varamayız.

KEMAL KILIÇDAROĞLU (İstanbul) - Sayın Bakan, yatırımcı düşmanlığı kim yapıyor?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Ben size söylemiyorum; burada dile getirildi.

MUSTAFA ÖZYÜREK (Mersin) - Ne alakası var?! Siz buraya ne maksatla çıktınız?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Ben cevap veriyorum Sayın Özyürek.

Sayın Anavatan Partisi Milletvekili, burada, Türk Telekom hissesine talip olan firmayla ilgili şeyler söyledi; bunun cevabını veriyorum. Ben boş konuşmam; söylenen şeyin cevabını veriyorum. Lüzumsuz konuşma benim âdetim değildir.

MUSTAFA ÖZYÜREK (Mersin) - Bir de şunu zamanında bitirebilmeniz çok iyi olur.

BAŞKAN - Sayın Bakanım, lütfen, Genel Kurulu hitap ediniz ve konuşmanızı tamamlayınız; süremiz 5 dakika geçti.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Şimdi, bir birleşme, Aria-Aycell birleşmesinden bahsediliyor “Burada devlet zarara uğradı, kamu zarara uğradı” diye bir sürü iddialar dile getirildi. Ben Cumhuriyet Halk Partili arkadaşlara soruyorum: Bu birleşmeyi siz desteklediniz. Desteklediniz; çünkü, bu ülkenin yararına bir iş yapıldı onun için desteklediniz; teşekkür ediyorum. Onun için, burada gerçekleri saptırmayalım. 3 milyar dolar para vermiş, bu ülkeye yatırım yapmış bir kuruluşa, siz, ara bağlantı, roaming vermezseniz, işin sonunda adam iflasın eşiğine gelir, gitmeye karar verir.

Onun en büyük ortaklarından birisi Türkiye İş Bankası, bu ülkenin önemli bankalarından bir tanesi, biz o işlemi gördük Aycell ile Aria'yı birleştirdik. Şimdi, karşımızda, 7 000 000 abonesi olan 4 milyar dolarlık bir şirket var. Bunların ikisi de zarar ediyordu; yılda, Aycell 600 trilyon zarar ediyordu, Aria 800 trilyon, 1 milyar zarar ediyordu. Bu zarar kimin; İş Bankasının. İş Bankası kimin; bu ülkenin değeri arkadaşlar. Biz, bunları korumak zorundaydık, onun için bu birleşmeyi yaptık. Bu birleşmeyi yaptığımıza da hiç pişman değiliz. Çok iyi bir iş yaptığımızı da düşünüyoruz; çünkü, bu birleşmeden sonra, bunu yaparken, Bakanlar Kurulu kararı da aldık, bu Meclisten kanun da geçirdik, her şeyi yasalara uygun yaptık. Daha sonra, bu konu, teftiş konusu yapıldı. Yüksek Denetleme Kurulu, bu konuyu aylarca teftiş etti ve bu birleşmenin de kamu yararına, hukuka uygun olduğunu tescil etti, raporunu da yayınladı. Onun için, bu tezviratlara artık bir son verelim. Öyle bir şey yok.

BAŞKAN - Sayın Bakanım, öbür maddelerde de konuşma hakkınız var hükümet adına. Konuşmanızı tamamlarsanız, 7 nci dakikayı bulduk çünkü.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Efendim, toparlıyorum. Çok teşekkür ediyorum.

Getirilen bu yasanın, çalışanlar lehine oldukça kapsamlı bir düzenleme olduğunu ifade ediyorum ve Yüce Meclise saygılar sunuyorum. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

**Konu : 406 Sayılı Telgraf ve Telefon Kanununda Değişiklik Yapılması
Hakkında Kanun Teklifi Münasebetiyle**

Yasama Yılı : 4

Birleşim : 61

Tarih : 09.02.2006

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Teşekkür ediyorum Sayın Coşkunoglu.

Tabii, Türk Telekomda, nakle tabi 23 500 civarında personel var. Bu personelin bir kısmı kapsam dışı, bir kısmı 399 sayılı Kanun Hükmünde Kararnameye göre çalışan personel; yani, bunların tamamı nakle tabidir; teorik olarak, bunların hepsi geçebilir. Şimdi geçebilir, bu yasayla birlikte, beş sene içerisinde her an geçebilir veya beş sene sonunda geçebilir veya hiç kalmaz, devam edebilir. Bu kadar geniş bir imkân getiriliyor. Bunu yapmamızdaki amaç nedir; bunu yapmamızdaki amaç, hem kamuya daha az yük getirmek hem de tecrübe kazanmış personelimizin anladığı işi yapmaya devam etmesini sağlamak. Onları...

OSMAN COŞKUNOĞLU (Uşak) - Ya devam etmezse...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Devam etmezse ne olacak; kamuya geçecek, bu hakkı onlara vermek zorundayız. Eğer, oradan, işten çıkarılırsa, bunlar mağdur olsa, buna kayıtsız kalmamız daha mı iyi olacak?!

Kamuya geçti; bu sefer, Türk Telekom -yüzde 55'i ortağın, yüzde 55'i kamunun- gereken tedbiri alacak, personel takviyesini yapacak. Bunda hiçbir sıkıntı yok. Şu anda da yapabilir; ama, bizim istediğimiz, bu tecrübeli personelin orada devam etmesini sağlayacak yasal düzenlemeleri en iyi şekilde yapmak ve onların kafalarındaki tereddütleri gidermek. Bu konuda da çok önemli bir mesafe aldık. Son yapacağımız işlemle de, artık, bunu, altı ay gibi kısa bir süreye sıkıştırmak yerine, beş yıla, hatta, sonuna kadar, çalışabildiği kadar çalışmasını sağlamak. O bakımdan, bir tereddüt yoktur.

İkinci olarak, tabii, Danimarka Telekomu detaylı incelemedim; ama, arkadaşlarımızın şimdi verdiği bilgiye göre, Danimarka Telekomun bizim ciromuzun 1,5 katı cirosu var; çünkü “arpu” denen, abone başına değer, kullanılan konuşma bedeli, Batı ülkelerinde milli gelire göre daha fazla;

dolayısıyla, ciroları daha yüksek. Bu kıyaslama ne kadar doğrudur; onu da doğrusu, kamuoyunun, sizlerin takdirine sunuyorum; çünkü, her firma kendi şartları içerisinde değerlendirmek mecburiyetindedir. Neler dahil edilmiştir, neler dahil edilmemiştir; imtiyazları nedir, ne değildir detaylara bakmak gerekir.

Bizim kıyasımız, kendi tarihsel süreci içerisinde yapılmıştır; yani, Türk Telekom çok büyük avantajlara sahipken, her şeyin tekeli ondayken, maalesef, değeri düşmüş, 2 milyar, 2,5 milyar, 3 milyarlar telaffuz edilirken, yapılan çok titiz ve gayretli bir çalışmayla, tekrar, Türk Telekomun, değerinin çok üzerinde satılması başarılmıştır yüzde 55'lik hisse için; yüzde 45'i hâlâ kamunundur ve bu da, zaman içerisinde -metodu da bellidir- halka arz edilecektir.

Oger şerh koymuştur, bu şaya değildir; çünkü, her idarî işlemde şerh koyabilir. Bu da dava konusu olmuştur; mahkemeler, bunun şerhinin yerinde olup olmadığına karar verecektir.

Teşekkür ederim.

Konu : 406 Sayılı Telgraf ve Telefon Kanununda Değişiklik Yapılması
Hakkında Kanun Teklifi Münasebetiyle

Yasama Yılı : 4

Birleşim : 61

Tarih : 09.02.2006

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

Değerli arkadaşlar, kafam karıştı doğrusu, Cumhuriyet Halk Partisinin iki tane sözcüsünü dinledik. Burada hiç birbiriyle örtüşmeyen bir konuşma izledim.

YÜKSEL ÇORBACIOĞLU (Artvin) - Gerçeği söylüyoruz Sayın Bakan.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Acaba, biz mi yanlış yapıyoruz, yoksa, bu işte bir yanlışlık mı var; bunu burada düzeltmemiz lazım. Sayın...

KEMAL KILIÇDAROĞLU (İstanbul) - O işte bir yanlışlık var Sayın Bakan.

İSMET ATALAY (İstanbul) - Çelişki var.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Şimdi, ben, size şunu söyleyeyim: Türk Telekomun yüzde 100'ü de satılmış olsa, tamamen de özelleştirilmiş olsa, verdiği hizmet, kamu hizmetidir. Bu halka haberleşme hizmeti vermektedir. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

KEMAL KILIÇDAROĞLU (İstanbul) - Siz “kamu” tanımını bilmiyorsunuz Sayın Bakan!

MUHARREM KILIÇ (Malatya) - Özel sektörün yaptığı işler kamu hizmeti mi?!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Tıpkı, Turkcellin yaptığı gibi, tıpkı, Aveanın yaptığı gibi...

MUHARREM KILIÇ (Malatya) - Siz “kamu”nun ne anlama geldiğini bilmiyorsunuz herhalde!

RECEP YILDIRIM (Sakarya) - Bir dinleyin ya, yeter artık!..

MUHARREM KILIÇ (Malatya) - “Kamu”nun ne olduğunu bilmiyor!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - ...tıpkı Telsimin yaptığı gibi. Kamu adına verilen her türlü hizmet, kamu hizmetidir. (AK PARTİ ve CHP sıralarından gürültüler)

SONER AKSOY (Kütahya) - Muharrem Bey, dinleyin.

BAŞKAN - Sayın Yıldırım, Sayın Kılıç, Sayın Özkan, Sayın Aksoy... Lütfen, arkadaşlar...(AK PARTİ ve CHP sıralarından gürültüler) Sayın Yıldırım... Lütfen, Sayın Bakanı dinleyelim arkadaşlar... Lütfen...

Buyurun.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Değerli arkadaşlar, kamu hizmeti, bu ülkenin yetmişiki milyonuna verilen hizmettir.

SONER AKSOY (Kütahya) - O kadar, tarif bu işte!..

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Kim verirse versin bu hizmeti. Bunun herhangi bir tasnifini yapmak, devlet eliyle verilenler kamu hizmetidir, makbuldür; özel sektör eliyle verilenler makbul değildir, biz bunu tanımayız deme lüksümüz yoktur.

KEMAL KILIÇDAROĞLU (İstanbul) - Hayır, asla bunu diyemezsiniz! (AK PARTİ sıralarından gürültüler)

RECEP YILDIRIM (Sakarya) - Dinle ya, dinle kardeşim!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Lütfen, dinleyin, efendim. Lütfen, dinleyin. Siz, böyle söylediniz.

KEMAL KILIÇDAROĞLU (İstanbul) - Hayır efendim, ben öyle söylemedim.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - “Ortada kamu hizmeti kalmadı, Oger’e hizmet vermek var” diyen sizsiniz Sayın Kılıçdaroğlu.

KEMAL KILIÇDAROĞLU (İstanbul) - Evet, öyle söyledim, doğru.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Halkımız dinliyor burada, lütfen...

RECEP YILDIRIM (Sakarya) - Devam edin Sayın Bakanım, devam edin.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Şimdi, bu Türk Telekomda 2000 yılında çıkarılan bir yasa var, 4502 sayılı Yasa. Sayın Kılıçdaroğlu her şeyi iyi bilir, bürokrasiden geliyor, devlette kaç türlü çalışma statüsü olduğunu yıllardan beri biliyor. Başında olduğu kurumda da bu vardır.

Onun için, burada gerçekleri görmezden gelip, siyaseten bir şey söylemek kolaydır, bunu söylersiniz. 4502’de kapsam dışı, kapsam içi, kapsam dışı nakle tabi personel, kapsam dışı ve 399 sayılı Kanun Hükmünde Kararnameye göre çalışanlar olarak tanımlanmış; yani, bunlar İş Kanununa tabi değil, ücretleri yönetim kurulu kararıyla veriliyor, emeklilik bakımından da Emekli Sandığına bağlanmış personel.

“Hisse devri yaptınız. Bu personeli, tamamen, nakle tabi olduğu için havuza alacaksınız ve diğer kurumlara dağıtacaksınız.” Bunun önünde bir engel yok. Burada getirilen, çalışana tercih hakkı vermektir değerli arkadaşlar. Kimse, kamu çalışanını, birini kiraya vermeye haddi yoktur, bunu burada söylüyorum. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

Personel, istediği zaman, istediği şekilde gelir, devletin diğer onurlu kuruluşlarında çalışır, bu yol her zaman açıktır.

Biz bir şey diyoruz; diyoruz ki: Size şu hakkı getiriyoruz, gelmeyin, tecrübenizi, düzeninizi kurduğunuz bu kurumda çalışmaya devam edin. Bu iş altı ay içinde olacaktı, bu süreyi beş yıla yayıyoruz, hatta beş yıl sonra da gelmek isteyenlere yine aynı hakkı tanıyoruz. Şimdi yaptığımız budur değerli arkadaşlar ve burada bir yanlışlık varsa, Cumhuriyet Halk Partisi sözcüleri “biz bu yasayı destekliyoruz” dedi, komisyonda da tam mutabakatla geçti ve Plan ve Bütçe Komisyonu da tali komisyon olarak... Meclis Başkanının takdiriyle verildi, bizim tercihimiz yok, bizim bir şeyi saklayıp gizlediğimiz yok. Kaldı ki, bu, kamuya bir malî yük getirmiyor, aksine, kamudan bazı malî yükleri alıyor.

İki türlü faydası var: Birincisi, kamu hizmetinin aksamasını engelliyor; ikincisi, bu personel millete, memlekete, insanımıza, kaldığı yerde daha çok faydalı oluyor, havuza gelmek yerine. İşte, bu tercih seçeneklerini biz sunduk; yaptığımız bundan ibaret. Bu, yanlışsa, suçsa, biz bu suçun muhatabıyız; bunu şerefle kabul ederiz arkadaşlar. Çalışanlar için her şeyi yaparız. (AK PARTİ sıralarından alkışlar) Çalışanlar üzerinden de siyaset yapmayı reddederiz. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

Sayın Haluk Koç’a bir düzeltme yapacağım; ben, burada dedim ki: “Sayın Haluk Koç, sataşmada şampiyon.” Bu, yanlış bir tabir oldu; düzeltiyorum. Kendisinin Grup Başkanvekili olduğunu unuttum; çünkü, Grup Başkanvekili olarak, zaman zaman buradaki konuşmalara sıkça müdahale ediyor. Bu, karşılıklı konuşma grubuna giriyor. Ben, bunu, bu şekilde düzeltiyorum yeri gelmişken.

Sayın Kılıçdaroğlu, bakınız, şimdi, Türk Telekomun özelleştirme süreci, bütün kamuoyunun gözü önünde gerçekleşti. Bunun her aşamasını, biz,

kamuoyuyla paylaştık ve ihale de, en şeffaf şekilde, kamuoyunun gözü önünde, basın ve medyanın gözü önünde gerçekleşti ve özelleştirmeyle birlikte başlayan yargı süreci de, adım adım devam etmekte ve bugün, daha sabahleyin, birleştirilmiş 18 davanın da kararı verildi; yani, bütün her şey ortadayken, kalkıp “efendim, Telekomu, filana falana peşkeş çektiniz” düşüncesini, ithamını ben kabul etmiyorum; halkın huzurunda, bunu, bu sözleri size iade ediyorum. (AK PARTİ sıralarından alkışlar) Bu ülkenin kaynaklarını, bu ülkenin değerlerini, tek bir çakıl taşı bile kimseye vermeye, peşkeş çekilmeye haddi yoktur. Bunu da, huzurlarınızda ifade ediyorum. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

Değerli arkadaşlar, şimdi, Aycell-Avea birleşmesi; doğru, desteklediniz, teşekkür ediyorum; çünkü, doğru bir işti, ülkenin yararına bir işti. Zarar eden iki kuruluşu birleştirdik ve şimdi kâr eden güçlü bir kuruluş var. Gayet güzel, içini parayla doldurdunuz.

Değerli arkadaşlar, bu kanun sizin önünüze geldi, siz incelediniz, Plan ve Bütçe Komisyonunda görüşüldü, burada görüşüldü. Birleşmede kurulacak şirkete 300 000 000 dolar sermaye verileceği nerede gizliydi, nerede sırdı?! Kanunda vardı, önünüzden geçti, burada oylandı. Lütfen, gerçekleri çarpıtmayalım.

Biz, toplam faydaya bakarız değerli arkadaşlar, toplam faydaya. Neye verdiğinizi, neye aldığınızı değil, günün sonunda bu işten bu ülke ne kadar kazandı, ne kadar kaybetti, bunun hesabını yaparız. Burada da bu hesap yapılmıştır, kimse endişe etmesin.

FİKRET BADAZLI (Antalya) - Aynen öyle Sayın Bakanım.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Değerli arkadaşlar, ben, bu kanunun, bu maddenin, Türk Telekom çalışanlarının önemli ölçüde var olan güvencelerini daha da artırdığını ve onlara ilave seçenekler sunduğunu bir kez daha tekrar ediyorum.

Bunu söylerken de, hiçbir zaman, ben, Türk Telekom çalışanlarında vasıflı-vasıfsız ayırımı yapmadım, o konu da çarpıtılıyor. Dediğim şudur: Türk Telekomda mühendis 1 000 kişi, diğer grup 60 000 kişi. Bu çarpık bir yapıdır, bunun mutlaka düzeltilmesi lazım; çünkü, bilişim teknolojisi geliyor. Artık, Telekom deyince tellerle telefon bağlamak değil, bu bitti, öldü. Bilişim teknolojisini, telsiz haberleşmeyi, katmadeğerli internet hizmetlerini verenler ayakta kalıyor, buna göre yapılması lazım dedim, bunu ifade etmek için söyledim.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Bunu, kalkıp da burada çalışanları hor görüyor şeklinde tasnif etmek, bunu böyle takdim etmek haksızlıktır; ben, bunu da huzurlarınızda düzeltmek istiyorum.

Bu değişikliğin, ülkemize, Telekom çalışanlarına hayırlı uğurlu olmasını diliyor, hepinize saygılar sunuyorum. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

**Konu : 406 Sayılı Telgraf ve Telefon Kanununda Değişiklik Yapılması
Hakkında Kanun Teklifi Münasebetiyle**

Yasama Yılı : 4

Birleşim : 61

Tarih : 09.02.2006

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

Tabii, Sayın Koç'un... Kurumda çalışan personelden 399'a tabi ve kapsam dışı personel dışındakiler, bildiğiniz gibi Sayın Koç, bunlar İş Kanununa tabi ve söylediniz, orada başkaca bir düzenleme bu kanun içermiyor. Bütün kurumlarda olduğu gibi, Türk Telekomun yüzde 45'i hâlâ kamunun. Oradaki örgütlenme çerçevesinde çalışanların hakları zaten garanti altına alınmış durumda.

Türk Telekomun hisse devrinde gelir bölüşümü, bütün malî konular sözleşmede mevcuttur. Şu an için detay bilmiyorum, yazılı vereceğim. Yani, benim o detayı burada bilmemi bekleyemezsiniz; ama, bakıp, size...

HALUK KOÇ (Samsun) - Tarihleri bir daha tekrarlayayım mı?

FERAMUS ŞAHİN (Tokat) - Ödendi mi, ödenmedi mi? Neyi bileceksiniz?!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Efendim, Türk Telekomun devir tarihi itibariyle, nasıl hesap kesileceği, ne olacağı çok önceden belli, ta ihaleye çıkmadan önce bellidir. Şu anda, ben, nasıl olduğu konusunda yanlış bir bilgi vermek istemiyorum; bunu söyledim. Onun için yazılı vereceğim.

Şimdi, Mehmet Ekinalan Türk Telekomun Genel Müdürüydü. Şu anda da Genel Müdürü. Burada bir usul hatası varsa, bunu hemen telafi ederiz. Ben, bir şey söyleyeceğim; hâlâ o da memurdur ve nakle tabi personeldir; bize burada lojistik destek veriyor. Bundan rahatsızlık duyuyorsak veya kuralları ihlal ediyorsak...

HALUK KOÇ (Samsun) - Rahatsızlık değil efendim. Ben, bir uygulamanın gerekçesini ortaya koymaya çalışıyorum.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Burada...

HALUK KOÇ (Samsun) - 14 Kasım'da hisse devri yapıldıktan sonra, yani, yüzde 50'den fazlası bir özel şirkete devroldu...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Doğru...

HALUK KOÇ (Samsun) - ...ve özel şirkette de şu anda Sayın Ekinalan sözleşmeli Genel Müdür olarak bulunuyor yanılmıyorsa, Yönetim Kurulu üyesi değil.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Evet.

HALUK KOÇ (Samsun) - Yani, burada bir KİT'i temsilen oturmasının hukuken uygun olup olmadığını ben tartışmaya getirdim. Eğer bir eksiklik varsa söylediğim çerçevede, son kalan maddede tashihi edilsin tabii ki.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Aynı şeyi ben de söylüyorum Sayın Koç. Arkadaşımız bu kuruluşun Genel Müdürüdür; devirden sonra da Genel Müdürlüğü devam etmektedir. Kendisi de nakle tabi bir memur statüsündedir. Buna rağmen, burada bulunmasının, bizim Büyük Millet Meclisinin çalışma usulüne göre uygun olmayan bir yanı varsa, arkadaşımız gider.

MUHARREM KILIÇ (Malatya) - Sayın Başkanlık takdir etsin.

HALUK KOÇ (Samsun) - Sayın Başkanlık takdir etsin.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Bizim burada herhangi bir kastî yahut da bir tasarrufumuz söz konusu değildir.

HALUK KOÇ (Samsun) - Efendim, bir suçlama getirmedim ben; bir tespitte bulunuyorum.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Ben de izah ediyorum Sayın Koç; yani, bu konuda...

HALUK KOÇ (Samsun) - Sayın Ekinalan'la da hiçbir sorunum yok. Eğer bir usul hatası varsa düzeltirsiniz.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Teşekkür ediyorum.

Sayın Yeni, söylediğiniz şey çok uzun bir iş; anlattım, ama, yine de anlatırım; fakat, vakit yok. Türk Telekomun özelleştirilmesi, Türkiye'de örnek bir işlem olmuştur. Bu kadarını söylemekle yetiniyorum. Bunu yargı çevreleri de, yaptıkları tasarruflarla ortaya koymuştur.

Sayın Özcan, daha Türk Telekomda kimse gitmedi. Onun için, yeni adam da alınmadı. Bu bilginin doğru olduğunu zannetmiyorum.

OSMAN ÖZCAN (Antalya) - Müdürlerden var.

ULAŞTIRMA BAKANİ BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Size yanlış bilgi vermişler. Bizim amacımız da, işte, bu yetişmiş elemanlar gitmesin de orada çalışmaya devam etsinler, bu söylediğiniz şikâyetler olmasın, bunlar ortadan kalsın; bunun için gayret ediyoruz, çalışmamız bundan ibarettir.

Sayın Kandoğan, size söyleyeceğim bir şey var, yeri gelmişken onu da söyleyeyim: Biz, onun, bunun, şunun menfaatını gözetmiyoruz. Biz, burada, Türk Halkının menfaatını gözetiyoruz. Benim için, Türkcell'in sahibi de makbuldür; çünkü, o, Türk Halkının 43 000 000 insanına hizmet veriyor, birbiriyle görüşmesine destek veriyor. Ben, onu düşman mı ilan edeceğim?! Benim ülkemde hizmet eden herkesin, bu milletin bir işini gören, ihtiyacını gören herkesin başımızın üzerinde yeri var arkadaşlar. (AK PARTİ sıralarından alkışlar) Bu kadar söylüyorum.

Sonra, bu personeli kimse mecbur tutmuyor. Bu personel, isterse gider, isterse kalır. Bu, tamamen personelin seçimidir. Hiçbir şekilde, Oger'in, onun, bunun isteğiyle personelin orada kalmasına gayret eden, onların bizi zorlamasıyla bu düzenlemeyi getirdik ithamlarını reddediyorum, yakışsız buluyorum.

Hepinize teşekkür ediyorum. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

Konu : 406 Sayılı Telgraf ve Telefon Kanununda Değişiklik Yapılması
Hakkında Kanun Teklifi Münasebetiyle

Yasama Yılı : 4

Birleşim : 61

Tarih : 09.02.2006

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; iş, münazaraya dönsün istemiyorum, böyle bir niyetim yok; ama, şunu söylemek istiyorum: Sayın Kılıçdaroğlu, sizin üslubunuzu çok yadırgıyorum ve bu üslupla da konuşmamaya karar verdim.

Bir kere şunu söyleyeyim; çok söyledim, bir daha tekrar edeyim: Bu, bir kiraya verme işlemi değildir; bu, çalışana, Türk Telekomda çalışana seçenek geliştirme metodudur. Yani, diyoruz ki: İster Türk Telekomda çalış, istersen kamuya geç. Eskiden kamuya geçme mecburiyeti vardı. Bu, onlardan gelen talebin bir sonucudur.

KEMAL KILIÇDAROĞLU (İstanbul) - Hepsine aynı şeyi yapıyor musunuz Sayın Bakan?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Lütfen, dinlerseniz ben söyleyeceğim her şeyi.

KEMAL KILIÇDAROĞLU (İstanbul) - Ama hepsine aynı şeyi yapmıyorsunuz Sayın Bakan.

RECEP YILDIRIM (Sakarya) - Siz konuşurken biz bir şey dedik mi Kılıçdaroğlu, hep dinledik ama; biraz sabırlı ol.

BAŞKAN - Sayın milletvekilleri, lütfen...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Şimdi, bu personel... Şunu bir kere iyi bilmesi lazım herkesin: Anayasa Mahkemesinin kararlarında, defeatle, telekomünikasyon hizmetinin kamu hizmeti olduğu tescil edildi, bunlar, bu kararlarda yer aldı. Yani, şimdi, ne kamu hizmeti, ne kamu hizmeti değil, bunu tartışmayı yersiz buluyorum. Vatandaşa verilen her türlü hizmet kamu hizmetidir. Bunu kamu görevlisi de verebilir.

MUHARREM KILIÇ (Malatya) - Sayın Bakan, Anayasanın 128 inci maddesini açın okuyun.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Tamam, Anayasa da doğrudur; ama, hâlâ, kamu hizmeti verip de, memur olmayan sektörler de vardır. Kamu hizmeti ayrı, kamu hizmetinin nasıl verileceği ayrıdır. Yaşanan fiili duruma bakalım arkadaşlar. Bu detaylara takılıp kalmayalım. İnsanımızın önünde bekleyen işler var, hizmetler var, biz bunları vermek zorundayız. Bu tartışmalara halkımız ne kadar ilgi duyuyor, ben, bunu, kamuoyunun takdirine bırakıyorum.

Şimdi, bu personel oraya kalırsa kamuya zararı olacak gibi bir yaklaşımı kabul etmek mümkün değildir; çünkü, bu personel orada kaldığı sürece primleri, her türlü yasal yükümlülükleri Türk Telekom tarafından karşılanacak ve süre sonunda ayrılırlarsa kıdem tazminatını da yine şirket ödeyecek. Şimdi, bunun neresi kamuya zarar?! Eğer, asıl zarar... Zarar da değil, malî bir sorumluluk, düzeltiyorum. Bu personel hemen kamuya geçerse, biz, maaşlarını yarından itibaren devlet bütçesinden vereceğiz. Orada kaldığı müddetçe şirket verecek. Kamu yararı buradadır efendim. Bunun da yıllık bedeli 400 trilyondur Sayın Kılıçdaroğlu, 400 trilyon. Bu, işçilerden gelen bir taleptir, çalışanlardan gelen bir taleptir; biz de bu talebi getirdik.

Plan ve Bütçe Komisyonu tali komisyon, Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm Komisyonu ana komisyon. Arkadaşlarımızın hepsi -muhalefet- iktidar-buna destek verdi, siz de destek verdiğinizizi söylediniz. Ben merak ediyorum; yani, hem destek vereceksiniz hem kalkıp burada farklı şeyler söyleyeceksiniz; bunu anlamak mümkün değil.

Teşekkür ediyorum; hayırlı, uğurlu olmasını diliyorum. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

Konu : *Karayolları Trafik Kanununda Değişiklik Yapılmasına İlişkin Kanun Teklifi Münasebetiyle*

Yasama Yılı : 4

Birleşim : 96

Tarih : 02.05.2006

ULAŞTIRMA BAKANİ BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; görüşmekte olduğumuz Çankırı Milletvekilimiz Sayın Tevfik Akbak'ın Karayolları Trafik Kanununda Değişiklik Yapılmasına İlişkin Kanun Teklifi münasebetiyle Yüce Meclisinizi saygıyla selamlıyorum.

Değerli milletvekillerim, şimdi, önümüzde, önünüzde bulunan, görüşülmekte olan bu kanun neyi amaçlıyor, bunu, yüksek müsaadelerinizle, kısaca özetleyeceğim.

Bildiğiniz gibi, 2003 yılı temmuz ayında bu Parlamento bir kanun çıkardı ve bu kanun, bu Parlamentonun bütün partilerinin tam bir ittifakıyla 10 dakikada çıkmış, 42 maddelik bir kanundur. Bu kanunun adı, Karayolu Taşıma Kanunudur. Yine, bilindiği gibi, yürürlükte olan 2918 sayılı Karayolu Trafik Kanunu da vardır. İki şeyi birbirinden ayırmak mecburiyetindeyiz. Karayollarımızda trafik düzeninin sağlanması, trafik işaretlemesinden tutun trafikle ilgili kurallara riayet edilip edilmediğinin tespiti, kontrolü bir şeydir; karayolu taşımacılığıyla ilgili düzenlemeler, yani, yol üzerinde faaliyet gösteren araçlarla ilgili her türlü kuralların konması, onların teknik yeterliliklerinin belirlenmesi, belgelendirmelerinin yapılması, istiap hadlerinin kontrol edilmesi, fennî muayenelerinin yerine getirilmesi, bu da apayrı bir şeydir. Birisi altyapı, diğeri altyapının üzerinde sektörün faaliyet göstermesidir. Bu iki hususu, bir kere, net olarak birbirinden ayırarak ortaya koymamız lazım. Zaten, Karayolları Trafik Kanunu eskiden beri var olan, uygulanmakta olan bir kanun; ancak, karayolları taşımacılığı, maalesef, bizim Hükümetimize gelinceye kadar düzenlenememişti, elli yıldan beri düzenlenemeyen bir alandı. Dolayısıyla, düzenlenemeyen bu alanda, gelişmeler de çok gelişigüzel olmuş, her türlü arz-talep dengesi kaybolmuş. Bugün, bu Mecliste olsun, ülkenin her yerinde, sokaktaki vatandaşımız dahi, giderseniz, karayolu taşımacılığının, Türkiye'de, bütün taşımacılığın üzerinde, yüzde 90'lar seviyesine ulaştığını ve bunun beraberinde, ölümleri, yaralanmaları, milyonlarca, milyarlarca dolar bu ülkeye gelir kaybına sebep olduğunu görüyoruz. Bununla da kalmıyor,

yollarımız, otoyollarımız, uluslararası standartlara göre, yirmibeş yılda bir yenilenmesi gerekirken, karayollarındaki bu aşırı yüklenme münasebetiyle, sadece kazalar artmıyor; aynı zamanda, yollarımız da, maalesef, ikibuçuk yıl içerisinde yenilenmek mecburiyetinde kalınıyor.

Şimdi, bu durumda ne yapmamız gerekiyor; Hükümetimiz, artık, bu kargaşaya, bu kötü gidişe dur demenin zamanının geldiğini gördü ve bu Parlamentodan, elli yıldır yapılamayan, el atılamayan, kimsenin cesaret edemediği bu alana el attık ve Karayolu Taşıma Kanununu, bu Parlamentodan Anamuhalefet-İktidar Partisi, tam bir ittifakla çıkardık.

YAŞAR TÜZÜN (Bilecik) - Yönetmeliği biz çıkarmadık Sayın Bakan.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - İki yıl süren süre içerisinde yönetmeliğimizi de çıkardık.

YAŞAR TÜZÜN (Bilecik) - Siz çıkardınız ama yönetmeliği...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Efendim...

TEVHİT KARAKAYA (Erzincan) - Yönetmeliği siz çıkaramazsınız ki!

TEVFİK AKBAK (Çankırı) - Bir de siz çıkarsaydınız yönetmeliği!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Sayın Tüzün, güzel güzel gidiyorduk ya şimdi...

YAŞAR TÜZÜN (Bilecik) - Ama, çok hızlı gidiyorsunuz Sayın Bakan.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Saplama yapma; bak, güzel anlatıyoruz ya.

Şimdi, yönetmelik düzenlendi ve yönetmeliğin geçiş süresi için de, malum, iki yıl süre tanıdık. Bu iki yıl süre içerisinde, hatta, beş sefer de değişiklik yaptık. Peki, bu değişiklikleri niye yaptık; sektörden dolayı, sektörden gelen talepler üzerine yaptık.

Şimdi, muhalefet partisinden, komisyondaki arkadaşlarımızın, tabii, muhalefet şerhleri var. Dolayısıyla -gayet doğal, bunda bir şey yok- orada, sayın konuşmacı, Sayın Ülkü de ifade etti. “Ulaştırma Bakanlığında daha rahat edebileceklerine olan inançlarıdır bu değişikliğin asıl gerekçesi” diyor. Doğrudur; çünkü, vatandaşın işini kolaylaştırmak bizim Bakanlığımızın işidir, bizim Hükümetimizin ana hizmet felsefesini oluşturmaktadır. Bu bakımdan, bu tespit için de, ben, kendilerine teşekkür ediyorum.

Şimdi, tabii, bu kanun çıkınca iş bitmiyor. Yönetmeliklerini yaptıktan sonra bakın ne oldu değerli arkadaşlarım: “Türkiye’de bu yönetmelik uygulanmaz”

dendi, birtakım gayretler ortaya çıktı; ama, bu yönetmeliğin getirdiği en önemli düzenleme... Sadece “taşımacı” diye adlandırılan sektörü 14 ayrı gruba ayırdık ve bunların alt grubuyla toplam 39 tane belge oluşturduk ve bunlar, süresi içerisinde herkes müracaatını yaptı. 28 Şubat tarihi itibarıyla -müracaat eden, sektördeki gerek kamyoncu gerek lojistikçi gerek uluslararası yolcu taşımacısı gerek yurtiçi yolcu taşımacısı gerek kargocusu gerek terminalci gerek ambarcı, aklınıza gelen bütün taşıma sektörünün alt grupları- 335 000 müracaat oldu. Bu 335 000 müracaatın anlamı şu: Ortalama 700 ilâ 800 civarında taşımacımız, ben bu kanunu onaylıyorum dedi. Bunun oransal miktarı da yüzde 98. Yüzde 2 niye müracaat etmedi; bunlar da faal olmayan, işletmeciliği, taşımacılığı bırakmış olanlar.

Şimdi, 15 Mayıs tarihine kadar bu müracaatların hepsi tasnif ediliyor, bilgisayara aktarılıyor. Bunlar, Bakanlığımızın merkez ve taşra teşkilatlarında ve Türkiye'nin her tarafındaki 40 adet sanayi ve ticaret odaları marifetiyle yapılıyor. Bizim her işi merkezden yapalım diye bir anlayışımız da yok. Onun için, sivil toplum örgütlerine bu yetki devrini yaptık, bunlar da burada bize yardımcı oluyorlar. 15 Mayıs itibarıyla bu belgelendirme işi de bittikten sonra, artık, uygulama tam anlamıyla başlamış olacak.

Peki, bununla yetinecek miyiz; gayet tabii yetinmeyeceğiz. İkinci adım, işte bu önünüzdeki kanundur değerli arkadaşlar. Bu kanun, ne AK PARTİ'nin durup dururken aklına gelen bir iştir ne bir milletvekilimizin aklına gelen bir iştir. Bu, 800 000, aileleriyle birlikte 4 000 000 vatandaşımızın yıllardır beklediği bir talebin yerine getirilmesidir. Bunun böyle bilinmesinde yarar var; çünkü, siz Taşıma Kanununu ortaya koyacaksınız, bu Taşıma Kanunundan doğan kuralları uygulayamayacaksınız; o zaman bu beklenti boşa çıkar.

Şimdi yapacağımız iş nedir... Tabii ki, Karayollarımız bugüne kadar bu işi yapmaya çalıştı. Onların yaptığı hizmete teşekkür ediyorum; ama, bir şeyi görmemiz lazım. Türkiye’de, bir yılda tüm taşımacılarımız, ortalama, kaba bir hesaplama 80 000 000 taşıma yapıyor; yurt içinde 80 000 000 taşıma! Peki, bu 80 000 000 taşımanın ne kadarı kontrol edilebiliyor, boyut ve ağırlığa riayet edilen miktar ne kadar olmuş yurt çapında; ben size rakamı vereyim: 240 000 tane araç kontrol edilmiş, bunlardan sadece 5 000’i hakkında işlem yapılmış, bunun karşılığında da 2 trilyon ceza tahakkuk etmiş. İşin cezasında falan değiliz.

ŞEVKET ARZ (Trabzon) - Şoförlerin anası ağlıyor...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Bunun anlamı ne Sayın Arz?!

ŞEVKET ARZ (Trabzon) - Şoförlerin anası ağlıyor cezadan.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Şimdi, bakın, 80 000 000 araç, yurt içinde, bir yılda sefer yapıyor. Bu 80 000 000 araçtan, sadece 240 000'ini kontrol etmişiz ve 5 000 tanesine işlem yapmışız.

ŞEVKET ARZ (Trabzon) - 20 000'inden de özel ücret alınmıştır...

BAŞKAN - Sayın Arz, lütfen...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Şimdi, ben, bir tespiti orada...

BAŞKAN - Sayın Bakanım, lütfen, Genel Kurula hitap eder misiniz.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Demek ki, bu iş yürümüyor. Neden yürümüyor; bu konuda gereken yatırımlar yapılamamış eski yıllardan beri, bu konuda da ihtisas sahibi eleman istihdam edilememiş. Şimdi diyoruz ki, bu çarpıklığı ortadan kaldıralım; taşımanın, artık, bir kanunu var, bu kanuna uygun olarak yönetmeliği de yürürlüğe girmiş; bundan sonra istiap haddini kontrol edelim ve böylece piyasada taşımacıların aşırı yükleme yapmak suretiyle kazalara davetiye çıkarmasını önleyelim, haksız rekabeti ortadan kaldıralım. Olan hadise şudur: Şimdi taşımacıların sayısı talepten fazla; 800 000 taşımacı var, 500 000'i iş bulabiliyor. Ne oluyor; herkes kuyruğa giriyor, iş alacak. Taşıtan diyor ki: "Arkadaş, 20 ton yerine 35 ton atarsan yükü veririm." Adam diyor ki: "Yahu, yasak." Diyor ki: "Ben anlamam, işine gelirse kardeşim." Peki, ne oluyor; arkadaki, iş yok, evine ekmek götürecek "ağabey, ben götürürüm" diyor. Bununla da yetmiyor, önüne bir tane boş kâğıt konuyor, imzalatırılıyor, "bir şey olursa, ben sana götür demedim..." Böyle, biz, nereye varacağız değerli arkadaşlar?! Bizim vazifemiz, sektörlerin rekabet gücünü artırmak, isteklerini yerine getirmek, trafik kazalarını azaltmak ve taşımacılık gibi ülkemizin olmazsa olmaz bütün sektörlerinin lokomotif olan bu sektörü ayağa kaldırmak, taşımacılık türleri arasındaki dengeyi sağlayarak kazaları azaltmak, yolların eskimesinin önüne geçmek. İşte, bunun en temel adımlarından bir tanesi budur. Bunun altında başka bir şey anlamak mümkün değildir. Ben bunları çok afakî görüyorum.

Sayın Anavatan Sözcüsü, "efendim, bu işte büyük balık küçük balığı yutacak" efendime söyleyeyim "burada, bu düzenleme taşımacılıkla uğraşan iktidar milletvekilinin talebidir" falan gibi, böyle, akla, izana sığmayacak ve muazzam bir potansiyel olan bu sektörü, âdeta, getirip, bir iki hayal mahsulü düşünceye mahkûm edecek yaklaşımları da, doğrusu kınıyorum; bunları da kabul etmemiz mümkün değildir.

Değerli arkadaşlar, lafı fazla uzatmak istemiyorum. Bu, tamamen teknik bir düzenlemedir ve burada getirilen iş, bunun, çıkarılan kanunun, uygun olarak hizmetlerin daha kaliteli ve yaygın şekilde verilmesi amaçlanan bir iştir ve bu, 800 000 sektör temsilcisinin ısrarlı talebidir; “bize bunu yapmazsanız, çıkacak kanun hiçbir işe yaramaz” demişlerdir. Bizim, sektöre, vatandaşa verilmiş bir sözümüz vardır. Bu Hükümetin, bu partinin de en belirgin özelliği, vatandaşa verdiği sözü geciktirmeden yerine getirmektir. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

Ben, bu duygularla, hayırlı uğurlu olmasını diliyor ve bu kanunun görüşülmesinde verdiğiniz, vereceğiniz her türlü katkı için teşekkür eder, hepinize saygılar sunarım. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

Konu : Karayolları Trafik Kanununda Değişiklik Yapılmasına İlişkin Kanun Teklifi Münasebetiyle

Yasama Yılı : 4

Birleşim : 96

Tarih : 02.05.2006

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

Değerli arkadaşlar, tabii, Sayın Kepenek'in sorusu, sahil yolunda meydana gelen bir çöküntüyle ilgili. Bu konu, Bayındırlık Bakanlığımız Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından yürütülen bir projedir. Bu konuda tüm detayları kendisine aktaracağım ve cevabını vereceğim.

Sayın Ahmet Işık, tabii, bu yetki devrinin getireceği avantajlar, ekonomiye katkısından bahsetti. Tabii, her şeyden önce, ağırlık kontrollerinin etkin şekilde yapılması, haksız rekabeti önleyecek, yollarımızın aşınmasına -erken aşınmasına- mâni olacak ve her şeyden önce, trafik kazalarında hayatını kaybeden vatandaşlarımızın sayısında bir azalma sağlayacaktır. Teşekkür ediyorum.

Sayın Baloğlu “karayolunda otobüs taşımacılığının içinde bulunduğu sorunlar ve bunlara tedbir düşünülüyor mu” dedi. TOFED diye adlandırılan, karayolu otobüs taşımacılarının bir araya getirdiği en büyük üst kuruluşla, bu konuda, birkaç sefer toplantı yaptık ve bunlarla ilgili birkaç düzenlemeyi de yaptık, birkaç taleplerini de değerlendiriyoruz. Bunlardan en önemlisi, karayolu taşımacılığında tabanfiyat uygulaması getirdik. Bu da, haksız rekabeti ortadan kaldıracak, kilometre başına birim fiyat uygulamasını öngören ve buna göre fiyat tarifesi taşımacıların belirlemesini sağlayan bir uygulamadır.

Takdir edersiniz ki, hava taşımacılığında yakıttan ÖTV kaldırma diye bir şey söz konusu değildir. Sadece, bu uygulama, deniz taşımacılığına yapılmıştır. Bu da deniz taşımacılığımızın yıllardan beri beklentisiydi, denizlerimizi daha etkin kullanabilmek bakımından yapılan bir düzenlemeydi. Teşekkür ediyorum.

Sayın Özcan'ın sorusu; tabii, yine, Bayındırlık Bakanlığımızın yürüttüğü bir projedir. Ben kendisine konuyu aktaracağım, gerekli cevabı yazılı olarak iletacağız.

Teşekkür ederim.

Konu : *Karayolları Trafik Kanununda Değişiklik Yapılmasına İlişkin Kanun Teklifi Münasebetiyle*

Yasama Yılı : 4

Birleşim : 96

Tarih : 02.05.2006

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Verilen önergede, bizim düzenlemeye ilave olarak “bu ölçü, tartı, boyut kontrolünü Ulaştırma Bakanlığının yapması veya kamu kurumu niteliğindeki meslek kuruluşlarına yaptırmaları” deniliyor. Burada, esasen, bizim yaptığımız düzenlemeden tek fark “yapmaktan” sonra “kamu niteliğindeki meslek kuruluşları”nın ilavesidir.

Halbuki, bizim düzenlememizde “yapmak veya yaptırmak” şeklinde, daha geniş kapsamlı bir tanımlama yaparak, böylece, gerek meslek kuruluşu gerek özel teşebbüs gerek başka ilgi duyan herhangi kesim varsa, bunları dahil etmiş oluyoruz. Dolayısıyla, genel bir düzenleme, özel hükümleri de ihtiva ettiğinden, bu önergeye ayrıca ihtiyaç olmadığını düşünüyorum; çünkü, bizim getirdiğimiz düzenleme bunu da kapsamaktadır; bu nedenle katılamıyoruz.

Arz ederim.

Konu : *Karayolları Trafik Kanununda Değişiklik Yapılmasına İlişkin Kanun Teklifi Münasebetiyle*

Yasama Yılı : 4

Birleşim : 96

Tarih : 02.05.2006

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

Sayın Altınorak'ın bahsettiği, tabii, bu cezaların neden Türk Lirası olarak zikredildiği... Hatırlarsınız, geçen hafta çıkan Çevre Kanununda da yine Türk Lirası olarak çıktı.

HALUK KOÇ (Samsun) - Görüşülmediği için efendim...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Efendim, şöyle; Çevre Kanunu görüşüldü.

HALUK KOÇ (Samsun) - Maddeler görüşülmedi efendim.

YAVUZ ALTINORAK (Kırklareli) - Maddelerde biz yoktuk.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Efendim, onun cevabını vermek istiyorum; görüşülmemiş olabilir.

Şöyle söylemekte yarar var: 2005 yılında çıkarılan Kabahatler Kanununda, cezaların, bundan böyle bir geçici maddeyle -3 üncü geçici madde- 1 inci geçici maddeyle, Türk Lirası olarak kullanılacağına amirdir. Neden amir; çünkü, Yeni Türk Lirası, geçici olarak düzenleme yapılmış bir birimdir; 2007 yılından itibaren tekrar TL'ye dönülecektir. Böyle, durmadan da kanunlarda değişiklik yapmak ihtiyacı olmasın diyerek, daha önce çıkarılan Kabahatler Kanununda, bu, geçici bir maddeyle, bundan böyle çıkarılacak kanunlarda her türlü maddî düzenlemelerin, parasal düzenlemelerin YTL'yle yapılması öngörülmüştür; olay bundan ibarettir. Teknik bir düzenlemedir, herhangi bir sorun yoktur; yani, bir hata söz konusu değildir. Bu böyle.

İkincisi, Sayın Ufuk Özkan'ın, tabii, bu kanunla birlikte denetlemelerin ne kadar artacağı, bunun için ek bütçe ihtiyacı olup olmayacağı ifade edildi. Benim demek istediğim şu: 1 araç haftada 2 sefer yapıyor; 800 aracımız var; dolayısıyla, 80 000 000 sefer içerisinde 240 000 kontrol yapılmış. Bunun sebebi ne; yıllardan beri bu kontrol için gerekli altyapının yapılmamış olması ve bu

kontrolün amacına uygun olarak yapılamamış olması. Bizim amacımız, bu kontrol sayısını, yapacağımız altyapıyı yaygınlaştırmak suretiyle artırmak; ama, hiçbir zaman yüzde 100'e ulaşmayız.

BAŞKAN - Sayın Bakanım, birkaç saniyenizi rica edeyim, cevabınızı sıralamak için; çünkü, süremiz tam dolmak üzere. Sadece, sizin cevap hakkınızı kullanmanız için süre uzatımı alacağım Genel Kuruldan.

Sayın milletvekilleri, Sayın Bakanın, sayın milletvekili arkadaşlarımızın sorularını cevaplamasına kadar sürenin uzatılmasını oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Buyurun.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Sayın Başkanım, maddeyi oylayalım, eğer Genel Kurulun rızası olursa -bitti- yeni bir maddeden başlayalım.

BAŞKAN - Yarın oylarız Sayın Bakanım, mühim değil.

Buyurun.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Burada, tabii, amaç, bütün kontrollerde yüzde 10 hedeftir. Yüzde 10 hedefi tutturmak için gerekli altyapıyı buna göre ayarlayacağız.

Sayın Ülkü'nün ifade ettiği geçmiş maddeyle ilgili önergede şunu söylemek istiyorum: Tabii, bizim buradaki düzenlememiz, meslek kuruluşlarına veya "özel ticarî kuruluşlar" diye tatad etmek yerine, genel olarak "yaptırılması" ifadesiyle hepsini kapsamaktadır. Dolayısıyla, burada, meslek kuruluşlarıyla sınırlı tutmak, rekabet ve eşitlik ilkesine de aykırı olur. Onun için, genel ifadede hepsi yerini bulmuştur. Kaldı ki, biz, mesela, bu Karayolu Taşıma Yönetmeliğinde, yaptığımız uygulamada meslek odalarına yetki verdik; 40 tane odaya yetki verdik. Yani, biz, bu olayı böyle düşünmesek, bu uygulamayı yapmayız. O bakımdan, burada bir endişeniz olsun istemiyorum. Bu düzenlemeyle, gereken işlemler yapılmış olacaktır.

Sayın Ahmet Küçük, Çanakkale Milletvekilimiz "sadece 6 kilometre Çanakkale'ye yol yapıldı" dedi. Herhalde, bir unutkanlık olacak; 46 kilometre -şimdi bilgiler bana geldi- biten ve Çanakkale-Ayvalık, Çanakkale-Lapseki 41 kilometre, Biga-Gümüşçay 5 kilometre bitmiş. Bundan sonra bitecek olan 100 kilometre, inşaatı devam eden. Türkiye genelinde de, şu anda biten 5 115 kilometre, yıl sonuna kadar ulaşılacak rakam 7 000 kilometredir. Bu da, neredeyse, İktidar hedefinin yarısıdır.

Bir şeyin bilinmesinde yarar var; Türkiye Cumhuriyeti kurulduğundan beri yapılmış bölünmüş yol miktarı 3 550 kilometredir, Hükümetimizin üçbuçuk yılda yaptığı 7 000 kilometredir; tam, bunun 2 katıdır. (AK PARTİ sıralarından alkışlar) Bunun da bilinmesinde yarar var. Vatandaşımız bizi izliyor. Onun için, rakamları doğru telaffuz etmekte fayda var.

Son soru Sayın Ahmet Işık'ın. Tabii, bu düzenlemeyle, Avrupa Birliğiyle ilgili ne değişiklik olacak?.. Ulusal Programda, taşımacılık sektörü için uyumda öngörülen 16 adet düzenleme var. Bugüne kadar, karayolu taşımacılığında, 12 düzenlemeyi bitirdik, 4'üyle ilgili, yıl sonuna kadar tamamlayacağız; ancak, uyum müzakere sürecine bırakmayı istediğimiz 9 tane düzenleme vardır. Bunu da, üye olduktan sonra yerine getireceğiz. Dolayısıyla, bu konuda, karayolu taşımacılığıyla ilgili uyum bağlamında düzenlemeler oldukça ileri seviyededir; ama, ülkemizin menfaatları, taşımacılarımızın menfaatları gereği, üye olsak dahi, yapmayacağımız bazı düzenlemeler de mevcuttur. Bunu da ifade etmek isterim.

Hepinize çok teşekkür ederim.

Konu : Karayolları Trafik Kanununda Değişiklik Yapılmasına İlişkin Kanun Teklifi Münasebetiyle

Yasama Yılı : 4

Birleşim : 97

Tarih : 03.05.2006

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

Sayın Fikret Baloğlu'nun sorusuna cevap vermek istiyorum. Tabii, Bayındırlık Bakanlığımız, karayollarının yapımıyla doğrudan sorumlu Bakanlık olduğu için... Eğer, bu Kiğı-Bingöl arası yolun standardı düşükse, yetersizse bunu takip edeceğim ve kısa sürede yapımını da sağlayacağım; bunu, burada söylüyorum.

Sayın Ramazan Kerim Özkan'ın; şimdi, bu ulaştırmada belge konusu her sektörde var; havacılıkta var, denizcilikte var, demiryollarını sadece kamu yaptığı için gerekmiyor; ama, karayolu taşımacılığında da bu kanunla beraber geldi. Dolayısıyla, sektörel bir farklı uygulama yok. Bu belgelerde amaç, insanlardan belge parası toplamak değil sektörde ihtisaslaşmaya gitme, arz-talebi sağlayacak yeni bir yapılanmanın önünü açma. Bugüne kadar, gelişigüzel gelişmiş, hepimizin, her gün, bütün ülkenin insanların şikâyet ettiği karayollarındaki kazalar, aşırı yüklemeler vesaire, bu nedenle doğan olumsuz sonuçları ortadan kaldırmaya yönelik bir uygulamadır ve buna da yüzde 98 oranında taşımacılarımız sahip çıkmıştır. Bu, bir rekordur ve burada, gayet başarıyla devam etmektedir.

Şimdi, diğer bir soru, Sayın Hüseyin Özcan'ın. Demiryollarına son elli yıldır doğru dürüst yatırım yapılmadı; ancak, Hükümetimiz döneminde yapılan yatırımın tutarı 5 milyar Yeni Türk Lirasıdır ve bu, son kırk yılın yatırım bedeline eşittir. Birkaç örnek vermek gerekirse, şu anda, bu sene sonu bitecek Ankara-Eskişehir Hızlı Tren Projesi. Yol yenileme. Onlarca yıldır yol yenileme yoktu; demiryollarında 350 kilometre yol yenilemesi yapıldı, 1 000 kilometre de yolun standart hale getirilmesi sağlandı. Ayrıca, Marmaray Projesi de buna dahil değildir. 77 kilometre, proje devam ediyor.

Sayın Işık'ın sorusunun cevabı...

AHMET IŞIK (Konya) - Konya-Ankara arası...

ULAŞTIRMA BAKANİ BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Konya-Ankara da ihale edildi ve başladı. Tamam, onu da hatırlattığın için teşekkür ediyorum; altyapısı başladı.

Diğer bir konu: Tabii, bu Karayolu Taşıma Kanunu, beraberinde meslekî yeterlilik standardı getiriyor. Bu meslekî yeterlilik standardı demek, mesleğe girenlerin değişik meslek içi eğitimleri ve onların sonucunda belgelerini alması mevzubahis. Bu konuda, 6 adet sivil toplum kuruluşu ve üniversiteye yetki verdik ve bu eğitimler devam ediyor. Toplam 700 000 sürücümüzün bu şekilde eğitimlerini iki yıl içerisinde tamamlayacağız.

Sayın Ensar Öğüt Beyin sorusu, tabii, çok spesifik bir soru. Bunu, Bayındırlık Bakanıyla görüşüp, yazılı olarak cevaplandıracağız.

Teşekkür ederim.

Konu : *Karayolları Trafik Kanununda Değişiklik Yapılmasına İlişkin Kanun Teklifi Münasebetiyle*

Yasama Yılı : 4

Birleşim : 97

Tarih : 03.05.2006

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

Hakikaten, birbirinden önemli, güzel sorular soruldu; ama, birçoğu çok detay içeriyor, yazılı cevap vereceğim. Yalnız, kısa kısa...

Sayın Selami Yiğit, Kars-Tiflis Projesi, Türkiye için stratejik öneme sahip bir projedir ve bölgenin İpek Yolu diye adlandırılan doğu-batı bağlantısını sağlayacak önemli bir projedir. Şu anda uygulama projelerinin yapımı devam ediyor, fizibilitesi tamamlanmıştır, bundan sonra Gürcistan-Türkiye-Azerbaycan ortaklığıyla yapımı cihetine gidilecek.

Kars'ta 117 kadro var 107'si fiilen doludur, yani çok az bir açık var.

Diğer detaylar için kapsamlı yazılı cevap vereceğim.

Sayın Özkan'ın sorusu... Ticarî taşıt belgesi bu kanunla ortadan kalkıyor, yani bunun yerine meslekî yeterlilik belgesi geliyor ve bu onun yerine geçiyor. Dolayısıyla, burada bir ihtiyaç yok, herhangi bir çelişki de söz konusu değil.

Diğer bir konu Sayın Kaya'nın sorusu. Belge harçlarıyla ilgili konu kapanmıştır; çünkü, kanun yürürlüğe girmiştir, yüzde 98'i de bu belgelerini almıştır. Dolayısıyla, bu konuda gerekli kolaylıklar da herkese yapılmıştır.

Sayın Özcan'ın sorusu çok önemli, büyük bir kitleyi ilgilendiriyor. Hemen bu kanundan sonra, Genel Kurulda bekleyen 2918 sayılı Karayolu Trafik Kanunu var, onun da gündeme gelmesiyle bu sorun çözülmüş olacak.

Teşekkür ederim.

Konu : *Karayolları Trafik Kanununda Değişiklik Yapılmasına İlişkin Kanun Teklifi Münasebetiyle*

Yasama Yılı : 4

Birleşim : 97

Tarih : 03.05.2006

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Teşekkür ediyorum.

Sayın Gazalcı'nın sorusu... Trafik kazalarını düzenleyen 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunudur ve bu, sigorta şirketleri ve kazaya karışanlar arasında çözümlenen bir konudur; dolayısıyla, burada hangi kuruluşun görevlendirileceği konumuz dışındadır.

Raylı sistemle ilgili çok şey yaptık, burada anlatmaya zaman yok; ben yazılı olarak kendisine kapsamlı bir not vereceğim.

Denizli Havaalanının sivil büyük terminalinin tamamlanması için çalışmalarımız devam ediyor; böylece, Denizli'ye -şu anda zaten trafiğe açık- daha çok noktadan düzenli seferler yapabileceğiz. Bildiğiniz gibi, şu anda askerî havaalanı olup, sivil amaçlı olarak belirli şartlar altında kullanılan bir meydanımızdır.

Teşekkür ederim.

Konu : Karayolları Trafik Kanununda Değişiklik Yapılmasına İlişkin Kanun Teklifi Münasebetiyle

Yasama Yılı : 4

Birleşim : 97

Tarih : 03.05.2006

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Evet, en önce, Sayın Ateş'in sorusundan başlayayım. Türkiye'de sivil havacılığı geliştirmek, AK PARTİ Hükümetine nasip olmuştur. Üç yılda taşınan yolcu sayısı 32 000 000'dan 56 000 000'a çıkmıştır. Hele hele, Gaziantep'te meydan vardı; fakat, doğru dürüst sefer yapılamıyordu; çünkü, pistin iki ucu arasında 18 metre kot farkı vardı ve hiçbir cihaz konulamıyordu. En öncelikli proje olarak, burada, pisti uluslararası standartlara göre rekor bir sürede yapıyoruz, temmuz ayında bitecek. Teslim alınmayan bir işin bir yerinde çatlak vardı yoktu konusu, tartışmadan abestir. Teslim alınma aşamasında, inşaat bütün yanlarıyla kontrol edilecektir. Daha bitmemiş bir işin yanlış olduğunu, doğru olduğunu, burada, bilgiye dayalı olmadığı için, cevap vermem mümkün değil; ama, bunu bir uyarı kabul ediyorum. Buna göre bakacağız. Antep Havaalanı pisti, terminali bitti, açıldı, gayet de güzel oldu; pisti de bittiğinde, bu yaz, her tarafa, sadece yurt içine değil, yurt dışına da düzenli seferler yapan önemli bir bölgesel havaalanı olacaktır. Bunu ifade ediyorum.

Sayın Ahmet Işık'ın... Şu anda, Konya Havaalanında uçuşlar 5 seferden 30 sefere çıktı, bir sıkışıklık yaşanıyor; ancak, şu anda, kısa vadede bir havaalanı planlamamız yok.

Belki, en önemli konu, burada ehliyetlerle ilgili dile getirilen konudur. Sayın Aslanoğlu, biz, bunu, burada önerilen iki yıl değil, süresiz olarak, bundan sonra gelecek 2918 sayılı Trafik Kanunuyla kökten çözeceğiz. İki yıl değil, süresiz, ilkokul mezunlarına ehliyet alma imkânı getireceğiz. Bunu da müjdeliyorum. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

Tabii, yollarla ilgili Sayın Hasan Güyüldar, Sayın Mevlüt Aslanoğlu'nun yine soruları var. Ne kadar güzel, Sayın Güyüldar yirmi yıldır yapılmayan, Sayın Aslanoğlu on yıldır yapılmayan yollardan söz ediyorlar. İşte, böyle, yıllardır yapılmayan, bakılmayan projeleri alıp, yapıp bitirmek bizim Hükümetimize nasip oluyor, bu da sevindirici bir durumdur; bu vesileyle, bunu ifade etmek istiyorum.

Dün de söyledim, Türkiye Cumhuriyeti tarihinde yapılan bölünmüş yol miktarı 3 500 kilometre, bizim üçbuçuk senede yaptığımız yol miktarı 7 000 kilometredir, tam 2 katıdır. (AK PARTİ sıralarından alkışlar) Bu da halkımız tarafından biliniyor ve Türkiye'nin her tarafının şantiye halinde olduğuna, gidenler, görenler şahit oluyor ve bunu daha da ileri seviyeye götürmek için Hükümetimiz var gücüyle çalışıyor. Bu sene, KÖYDES projesiyle, köylerimizde de, çok önemli ölçüde, yol iyileştirme, yol asfaltlama, içme suyu projelerini büyük bir hızla sürdürüyoruz. Bu vesileyle, tüm milletvekillerimize, ülkenin, yörelerinin sorunlarını dile getirdikleri için de ve bu hassasiyetlerinden dolayı da teşekkür ediyorum.

Konu : *Karayolları Trafik Kanununda Değişiklik Yapılmasına İlişkin Kanun Teklifi Münasebetiyle*

Yasama Yılı : 4

Birleşim : 97

Tarih : 03.05.2006

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Sayın Başkan, değerli arkadaşlar; teşekkür ediyorum.

Sayın Malatya Milletvekilimiz Muharrem Kılıç'ın sorusu, Malatya'daki Malatya-Yeşilyurt-Çelikhan, Malatya-Yeşilyurt-Çelikhan, Malatya-Hekimhan ve Malatya içerisindeki bölünmüş yollarla ilgili. Belli ki orada çalışmalar devam ediyor; eksiklerinin de tamamlanması için, gereken -eldeki kaynaklarla- çaba gösterilecektir.

Tafsilatlı bilgiyi, Bayındırlık Bakanımızla görüşüp, size, yazılı olarak iletacağım.

Teşekkür ederim.

Konu : Karayolları Trafik Kanununda Değişiklik Yapılmasına İlişkin Kanun Teklifi Münasebetiyle

Yasama Yılı : 4

Birleşim : 97

Tarih : 03.05.2006

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Sayın Başkan, teşekkür ediyorum.

Değerli arkadaşlar, iki gündür görüştüğümüz 7 maddeden ibaret düzenlemeyle, 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu ve ondan sonra çıkarılan yönetmeliklerin tamamlayıcısı niteliğinde temel bir düzenleme yaptık. Biz, iki gündür burada, bu düzenlemeyle ilgili milletvekillerimiz katkılarını ortaya koydular, eksiklikleri de dile getirdiler, bunların hepsini dikkatle not ettik. Ancak, bu sektörde faaliyet gösteren 800 000 özel ve tüzelkişilik, aileleriyle 4 000 000'a yakın bir vatandaşımızı ilgilendiren bu konuda, acaba biz neyi düzenledik, bunu, kamyoncuların kendi tabiriyle sizlere söylemek istiyorum. Kamyonların arkalarında yazan bir yazı vardır: “Yük ver, dağı taşıyorum.” İşte bu düzenlemeyle, artık, yük ver, dağı taşıyorum lafı kalkıyor yük ver, kararı kadar taşıyorum deniyor. Temel düzenleme budur.

Değerli arkadaşlar, bu düzenlemeyle, karayolu taşımacılığımızın bundan böyle adım adım iyileşmesi, rekabet gücünün oluşturulması ve arz-talep dengesinin sağlanması yönünde çok önemli bir merhaleyi de böylece tamamlamış oluyoruz; ancak, taşımacılarımıza görevimiz bunlarla bitmiyor. Bundan sonra ton/kilometre başına asgarî birim fiyat, ayrıca yaşlı araçların belirli bir program dahilinde gençleştirilmesi, gündemimizde olan önemli konulardan diğer ikisidir.

Bu düzenlemenin ülkemize, sektöre hayırlı uğurlu olmasını dilerken, bu düzenlemede katkısı olan değerli milletvekillerimize ve görev alan tüm bürokratlarımıza teşekkür ediyorum, hayırlı uğurlu olsun diyorum. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

Konu : *Kamu Denetçiliği Kurumu Kanunu Tasarısı Münasebetiyle*
Yasama Yılı : 4
Birleşim : 115
Tarih : 14.06.2006

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

Tabii, bu, ülkemiz için, toplumumuz için çok önemli bir kanun. Yıllardan beri hep gündemde olan, en az on yıldan beri ülkemizin gündeminde olan; ancak, bu dönemde yasalaşma aşamasına gelmiş bir kanun.

Kanun, esas itibarıyla, idarî yargıya intikal etmemiş, başlangıç safhasındaki küçük meselelerin, idarenin yaptığı hatalardan kaynaklanan meselelerin çözümüne yönelik düzenlemeler yapıyor. Yargı yerine geçen bir özelliği yok. Bunun bilinmesinde yarar var. Bunun amacı, idarenin, vatandaşa karşı daha dikkatli olması ve idarî yargının da yükünün azaltılmasıdır. Asıl, bu yasanın amacı budur. Birçok Avrupa ülkesinde de bu uygulanmaktadır.

O bakımdan, yasanın, muhakkak ki, ülkemiz açısından yararlı olacağı açıktır. Halkımız, idareyle olan işlerinde çok daha rahat ve güvenli hareket etme, kamu görevlilerinin de daha sorumlu davranmalarını sağlayacak bir düzenlemedir diye düşünüyoruz.

Sayın Kandoğan'ın bahsettiği, 20 nci madde 21 inciyle çelişiyor, altı ay süre verildikten sonra altı ay bitmemesi halinde... Tabii, bu, Türkiye'nin gerçeği; yani, şimdi, yargı sistemimiz, maalesef, herhangi bir tayin edilen sürede bitmemesi halinde de bir tanımlama yapılması lazım. Ben, burada, bir çelişki görmüyorum.

ÜMMET KANDOĞAN (Denizli) - Amir hükümdür Sayın Bakanım.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Diyelim ki, bitmesi esastır; ama, bitmemesi halinde ne olacak?

ÜMMET KANDOĞAN (Denizli) - “biter” diyor ama...”altı ay sonunda sonuçlandırır” diyor...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Şimdi, dava açma süresinin işler olması lazım, orada bir boşluk doğmaması lazım. Sonuçlanmadı; dava açma süresinin işlemesi lazım. Hukukî bir konudur.

Onun için, düzenlemenin, hukukçularımızın verdiği bilgiye göre doğru olduğunu düşünüyoruz.

Şimdi, davalar aksıyor Sayın Akdemir, doğru. Türkiye'nin önemli gerçeğinden bir tanesi de, adaletin vaktinde tecelli etmemesi. O, biraz, Türkiye'de adalet sisteminin bilirkişiye gitgide endeksli hale gelmiş olmasındandır. Davalarda, en ufak konularda bile, konu bilirkişi eliyle yapılıyor. Davalı, davacı, karşılıklı birkaç kere bilirkişilere itiraz ediyor, davalar da uzun uzadıya gidiyor. Buradaki, tabii, bilirkişilere ödenen ücretler konusundaki tespitiniz çok doğru bir tespit. Bu konuyu, biz, ilgili bakanlığa ileteceğiz ve bu konudaki tavsiyelerinizin dikkate alınmasını isteyeceğiz.

Teşekkür ederim.

Konu : *Bütçe Kanunlarında Yer Alan Bazı Hükümlerin İlgili Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelere Eklenmesi ve Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı Münasebetiyle*

Yasama Yılı : 4

Birleşim : 119

Tarih : 22.06.2006

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

Tabîî, Sayın Tüysüz'ün, çok kapsamlı, limanlarımızla ilgili soruları var; istatistikler ve rakamlarla ifade edilmesi gereken bilgiler. Bunları, bilahara, yazılı olarak bildireceğiz.

HÜSEYİN GÜLER (Mersin) - Siz de yazılı olarak cevap vereceksiniz...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Türk Hava Yollarıyla ilgili inceleme başlatılmıştır. Şu anda, elan devam etmektedir.

Teşekkür ederim.

Konu : *Türkiye Cumhuriyeti ile Mısır Arap Cumhuriyeti
Arasında Bir Serbest Ticaret Alanı Tesis Eden Anlaşmanın
Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı
Münasebetiyle*

Yasama Yılı : 5

Birleşim : 31

Tarih : 13.12.2006

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Sayın Başkan, değerli arkadaşlar; tabii, milletvekillerimizin sorduğu sorular gayet önemli sorular, istatistiklere ve ticaretteki gerçek duruma göre araştırmayı gerektiren; ilgili bakanlıklardan derlenip bu sorulara yazılı şekilde cevap verilecektir.

Teşekkür ediyorum.

Konu : *Elektronik Ortamda İşlenen Suçların Önlenmesi ile 2559 ve 2937 Sayılı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı Münasebetiyle*

Yasama Yılı : 5

Birleşim : 99

Tarih : 04.05.2007

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Sayın Başkan, sayın milletvekilleri; İnternet Ortamında Yapılan Yayınların Düzenlenmesi ve Bu Yayınlar Yoluyla İşlenen Suçlarla Mücadele Edilmesi Hakkında Kanun Tasarısı, yüce Meclisimizde, sizlerin onayıyla gerçekleşmiştir, tasarı kanunlaşmıştır; hayırlı uğurlu olmasını diliyorum.

Başkanımızın uyarısı var, “kısa tut, ara vermedim” dedi. Onun için, bu uyarıya dikkat etmekle beraber birkaç noktayı hatırlatmakta yarar görüyorum.

Bir kere, bu yasa, gittikçe bilgi toplumuna hızla ilerlediğimiz, bilgiyi kullanan, bilgiyi üreten ve bilgiye ulaşan toplumların bu yerkürede var olabileceği, bunlardan mahrum olanların da kaderine terk edilmiş olacağı gerçeğini görerek, çağımızın icadı, neredeyse günlük hayatımızda artık her yerde deva olan İnternet’in milyonlarca yararı karşısında bazı olumsuz yan etkilerini de oluşmadan önlemeye yönelik bir düzenlemedir. Bu düzenleme ne iltir ne de son olacaktır, çünkü bir gelişme süreci yaşanmaktadır ve bu teknolojideki gelişmeler, katma değerli hizmetler arttıkça bu yönde de suç oluşturulabilecek birtakım yayınlar küresel olarak toplumumuzu, gençliğimizi, ülkemizi tehdit eder boyutlara gelmektedir. Bu bakımdan, bu ilk tedbirdir ve Türkiye, bu konuda önlem alan ilk beş ülkeden altıncısı konumuna gelmiştir. Bu bakımdan, bunu çok önemli bir gelişme olarak görüyoruz.

Ancak, komisyonlarda veya Hükûmette hazırlıkları devam eden bilişim suçlarıyla ilgili kanun tasarısı, bilişim güvenliğiyle ilgili kanun tasarısı ve verilerin korunmasıyla ilgili kanun tasarısı bunu tamamlayacak nitelikteki tasarılarıdır. Bunlar da sırayla gelecektir.

Bu kadarını söyledikten sonra, Sayın Coşkunoglu, 9’uncu maddeyle ilgili hiç tereddüdünüz olmasın. Bu madde, herhangi bir yayında olduğu gibi, İnternet de, Türk Ceza Kanunu’nun 6’ncı maddesinde, bir yayın yoluyla bilgi iletme mecrası olarak tanımlanmıştır. Dolayısıyla, bütün yayın mecralarında, görsel, yazılı ve İnternet yoluyla yapılan her türlü yayında, bu yayından

mağdur olanın şikâyet hakkı olması, düzeltme talep etmesi doğaldır. Bunu bir sansür gibi, engelleme, İnternet’i geliştirmeye engel gibi düşünmemiz bize çok doğru gelmiyor. Bu konu, komisyonda da enine boyuna tartışılmış ve nihayet, böyle bir düzenlemenin yararlı olacağı kanaati hasıl olmuştur. Sivil toplum kuruluşlarımızın hassasiyetine biz de katılıyoruz, ancak, sizin uyarılarınızdan sonra da bunu biz enine boyuna düşündük, böyle bir mahzurun olmayacağı konusunda eminiz. Bunu da kamuoyuna açıklamak istiyorum.

Bu Yasa, İnternet’i cezalandırma değil İnternet yoluyla işlenebilecek, çocuklarımıza, gençlerimize, aile yapımıza yönelik suçların oluşmadan önlenmesini sağlayacak bir yasadır. Esasen, Anayasa’mızın 41’inci ve 58’inci maddeleri de böyle bir mücadeleli görev olarak bizlere vermiştir.

Ben, sonuç olarak, biliyorsunuz, seçim kararı aldık, ülkemize hayırlı, uğurlu olsun diyorum; alınan seçim kararıyla birlikte görevini bırakacak bakanlardan biriyim. Birkaç gün içerisinde milletin içinde olacağız, hep beraber seçim için millete gideceğiz. Bu vesileyle, şunu söylemek istiyorum: Dört buçuk yıl içerisinde yaptığımız yasal çalışmalarda ulaştırma, haberleşmeyle ilgili çok köklü düzenlemeler yaptık. Bu düzenlemelerin yapılmasında tüm Parlamento üyeleri, muhalefet ve iktidar, bugün olduğu gibi tam bir anlayış birliğinde bize destek verdi. Bu destekten dolayı sektörüm adına, ülkem adına sizlere çok teşekkür ediyorum (Alkışlar) ve Yasa’nın ülkemize hayırlı, uğurlu olmasını diliyorum.

Hepinize saygılar sunuyorum. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

22. DÖNEM

BÖLÜM VIII

**BÜTÇE KANUNU TASARISI ÜZERİNDE
KONUŞMALAR**

Konu : 2004 Malî Yılı Genel ve Katma Bütçeli İdareler Bütçe Kanunu Tasarıları ile 2002 Malî Yılı Genel ve Katma Bütçeli İdareler ve Kuruluşlar Kesinhesap Kanunu Tasarıları Münasebetiyle

Yasama Yılı : 2

Birleşim : 33

Tarih : 21.12.2003

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

Sayın Başkan, değerli üyeler; Ulaştırma Bakanlığının 2004 yılı bütçesi münasebetiyle huzurunuzdayım; Yüce Meclisi, Bakanlığım ve çalışanları adına saygıyla selamlıyorum.

Sayın Başkan, değerli üyeler; Ulaştırma Bakanlığı, hizmet alanları itibariyle çok yaygın bir bakanlıktır; havayolu taşımacılığı, denizyolu taşımacılığı, demiryolu ve karayolu bir yanda, diğer yandan da haberleşmeyle ilgili konular bakımından çok yaygın bir hizmet ağına sahiptir.

Değerli milletvekilleri, ulaşım ve iletişim, bir ülke ekonomisinin en temel altyapı yatırımlarından bir tanesidir. Toplam ekonomik faaliyetlerde iletişimin ve ulaştırmanın payı yüzde 30'dur. Dolayısıyla, ulaşım ve iletişim alanında yapılabilecek iyileştirmeler, ülke ekonomisine, ülke ticaretinin artmasına fayda sağlayacak, ilave istihdam ve ülke refahının artmasına ciddi katkılar sağlayacaktır.

Değerli konuşmacılar, Bakanlığımız faaliyetleriyle ilgili çok önemli bilgileri aslında verdiler; bütün söylenecek sözler söylendi. Benim, ancak, belki, teşekkür etmem gerekir. Fakat, bu noktada, yemek saati olduğunu da dikkate alarak konuşmamı fazla uzun tutmayacağım. Onun için sabrınıza şimdiden teşekkür ediyorum.

Ulaştırma sektöründe, denizcilik alanında, Sayın Kaptanoğlu, tabii ki konuları en az bizim kadar biliyor; çünkü, aileden gelme bir denizci ve denizciliğin bütün konularını günü gününe, saati saatine takip ediyor; çünkü, onun ömrü bu işlerle geçmiş. O yüzden, değerli Cumhuriyet Halk Partili milletvekilimizin, Sayın Kaptanoğlu'nun bu gayretli çalışmalarını bir iş takipçiliği gibi algılamasını yadırgıyorum. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

Ve sadece Kaptanoğlu değil, bu Meclis, denizciliğimiz için çok büyük işler yaptı. İsterseniz önce denizciliğimizle ilgili neler oldu, kısaca ben bunu sizlere arz etmek istiyorum.

Ülkenin kurtuluşu denizciliktedir değerli milletvekilleri. Denizci millet, denizci ülke olmak, bugünkü günümüzde daha zengin, daha refah içinde olmamızın kapısını açacaktır. Türkiye büyük bir devlet, Türk Milleti de çağdaş medeniyetin üzerinde büyük millet olacaksa, her köşesinde deniz hizmet ve imkânlarının bulunması gerekir. Unutmayalım, bundan yüz yıl önce dünya denizciliğinde lider olan ülkemiz, ne yazık ki bugün, Yunanistan ve Kıbrıs Rum Kesiminin de gerisinde kalmıştır. Denizin her alandaki bu önemini kavrayarak, denizcilikte 2003 yılı içerisinde sessiz bir devrimi gerçekleştirmiş bulunuyoruz. Bunlar nelerdir diye sorulacak olursa; en başta, liman ücretlerinde yüzde 50, fener ücretlerinde yüzde 30 indirim yapılmıştır. Bu indirimlerden ülke kaybetmemiş kazanmıştır. İşte ispatı: Çeşme Limanında gemi trafiği, 2002 yılına göre 2003 yılında yüzde 80 artmıştır. Kuşadası Limanına kruvazör gemiler, turist taşıyan gemiler gelmiştir ve 2002 yılının trafiği ile 2003 yılı trafiğini karşılaştırdığımızda, artış miktarı yüzde 59'dur. Keza, İzmir Limanı daha önce yolcu gemisi kabul etmiyordu, bu indirimlerle yolcu gemisi kabul etmeye başlamış ve sezon içerisinde 2 500 turist İzmir Limanına iniş yapmıştır. Konteyner trafiğinde de yine İzmir Limanında yüzde 80 artış kaydedilmiştir.

Değerli milletvekilleri, görüldüğü gibi, indirimler bir tetikleme etkisi yapıp, daha önce yüksek liman ücretleriyle daha az gemi gelip daha az gelir elde edilirken, yapılan bu düzenlemeyle gemi trafiği artmış ve daha fazla gelir elde edilmiştir. Bununla da kalınmamış, ülke ticaretinde de yüzde 30'a varan -ihracatta- artma gözlenmektedir.

Aynı şekilde, Devlet Demir Yollarımızın işletmekte olduğu 7 limanda da 2002 Ocak-Kasım döneminde elleşlenen yük miktarı 33 000 000 ton iken, aynı dönemde 2003 yılı için elleşlenen yük miktarı 38 000 000 tona ulaşmıştır. Liman işletme gelirleri de 162 000 000 dolardan 197 000 000 dolara ulaşmış bulunmaktadır. Görüleceği gibi, limanlarda gidilen bu indirimler, ciddi anlamda, denizciliğimizin gelişmesine katkı sağlamıştır.

Yine, denizciliğimizde çok büyük devrim, kabotaj hatlarımızda yok olmaya yüz tutan iç taşımacılığımızın tetiklenmesine yönelik tedbirlerdir. Bildiğiniz gibi, geçtiğimiz temmuz ayında, Kabotaj Bayramı sırasında, Sayın Başbakanımız, bu alınan kararları kamuoyuna duyurmuştur. Bunlardan en önemlisi, kabotaj hattında ÖTV'siz yakıt uygulamasına 1 Ocakta başlanacak olmasıdır. Bunun anlamı şudur: Bugün litresi 1 350 000 lira olan mazot, 650 000 liradan, deniz taşımacılarına, balıkçılara, ticarî yat işletmecilerine verilecek,

böylelikle, 8 300 kilometrelik sahil şeridimiz olan ülkemizde, bu taşımacılık, önemli ölçüde artmaya başlayacaktır. Bunun sonuçlarını 2004'te ve 2005'te görmeye başlayacağız. Burada, değerli konuşmacılar, ulaşım politikasında yıllarca yapılan hataların önümüze kara bir tablo olarak geldiğini ifade ettiler; özellikle Sayın Dinçer'e ben teşekkür ediyorum. Türkiye'de, hakikaten, 1950'de başlayan karayolu ağırlıklı politikalar, bugün bir cinnet, cinayet noktasına gelmiştir.

Ortalama taşımalarımızın, yurtiçi taşımalarımızın yüzde 95'i karayolu, geri kalan yüzde 5'i demiryolu, denizyolu ve havayoluyla gerçekleştirilir hale gelmiştir. Halbuki, Fransa, sahil şeridi bizden daha az olmasına rağmen, yüzde 10 denizyolu, yüzde 10 havayolu, yüzde 30 demiryolu ve kalanını ancak karayoluna ayırmıştır. Dolayısıyla, Avrupa'nın bütün ülkelerinde, demiryolu taşımacılığı, artık, öncelikli sektör olarak kabul edilmiş ve bu çerçevede, 2020 yılına kadar "Avrupa TEN-T"leri diye adlandırılan projenin gerçekleşmesiyle, asgarî hızı 250 kilometre olan demiryolu ağları bütün Avrupa ülkelerini ve önümüzdeki Mayıs ayında üye olacak diğer ülkeleri de kapsayacaktır ve proje yürütülmeye başlanmıştır.

Burada, demiryollarıyla ilgili şunu gündeme getirmekte fayda var: Türkiye'nin coğrafyası zordur ve dolayısıyla, demiryolu maliyetleri oldukça fazladır. Ancak, unutulmamalıdır ki, bu kıt kaynaklara rağmen, bu ülkede, son yirmi yılda bir tek kilometre demiryolu yapılmamışken, 11 milyar dolar para verilmiştir. O halde, bir şeye karar vermek gerekiyor; o da, biz demiryollarını terk mi edeceğiz, yoksa, demiryollarımızı ayağa mı kaldıracacağız.

Cumhuriyetin kuruluşundan önce 14 500 kilometre demiryolu ağına sahip olan ülkemiz, kendi misakımillî sınırlarımıza çekildiğimizde, 4 500 kilometresi elde kalmış, ancak, Yüce Atatürk'ün o dönemde başlattığı demiryolu seferberliğiyle, daha sonraları, Onuncu Yıl Marşında ifadesini bulan "Demir ağlarla ördük yurdun dört bir yanını" söylemine paralel olarak 1950'ye kadar bu demiryolu ağı uzunluğu 8 500 kilometreye uzatılmış, ne yazık ki, geçen elliüç sene içerisinde ancak 1 800 kilometre demiryolu yapılmıştır.

Bu noktada, ulaşım ana planıyla ilgili burada gündeme getirilen görüşlere de bir açıklık getirmek istiyorum; o da şudur : Ulaşım ana plan denemeleri, 1980'li yıllardan itibaren muhtelif zamanlarda yapılmış, ancak, ne yazık ki, Sayın Dinçer'in de ifade ettiği gibi, uygulama kabiliyeti bulamamıştır.

Bizim bu dönemde yaptığımız şudur: Ulaşım ana planı çalışmaları devam edecektir ve herkes, bu işin uzmanı olanlar bilir ki, ulaşım ana planı bir yılda bitmez. Ancak, biz, bir plan stratejisi kapsamında öncelikleri belirledik ve bu

önceliklere yönelik de adımlarımızı atmış bulunuyoruz. Bu adımlar nedir; denizciliğin, demiryollarının, öncelikli alt sektör olarak kabul edilmesi ve bu yönde yatırımlara başlanmasıdır.

İşte örnek; Ankara-İstanbul Hızlı Tren Projesi. Bunun birinci etabının çalışmasını başlattık; ikinci etabının uygulama projelerini tamamladık. 2004 yılı başından itibaren ihaleye çıkıyoruz ve her iki proje eşzamanlı yürüyecek, 2005'in sonunda da Ankara-İstanbul arasındaki ulaşım artık, 7 saatten 3 saate düşecektir.

Diğer bir önemli tamamlayıcı proje, tarihî İpek yolunu ihya edecek Tüp Geçit ve Marmara Projesidir. Bu proje de, Türkiye'nin yüz yıllık hayalıdır. Sultan Abdülmecit tarafından ilk tasarlaması yapılan ve cumhuriyet hükümeti döneminde de 1980'li yıllarda fiilen çalışmasına başlanılan bu projeye, hükümetimiz, bu dönemde önemli adımı gerçekleştirmiş ve ihalesini yapmıştır, 2004 yılının ilk çeyreğinde de temelini atacağız.

Projenin ikinci etabını da, yani, banliyö hatlarının yenileştirilmesi ve üçüncü hat ilavesini içeren ikinci etabını da 2004 yılı içerisinde ihale edeceğiz. Bu projenin tamamlanma süresi 50 ay olup, bu proje tamamlandığında, İstanbul kentiçi ulaşımında çok önemli rahatlama sağlanacaktır. Zira, bu sistem, diğer metro sistemine de entegre olacak ve böylelikle iki gidiş-geliş hattında bir saatte 120 000 insanımız taşınabilecektir. Diğer önemli özelliği de, Batı Avrupa'dan Uzakdoğu'ya uzanan tarihî İpekyolunun eksik olan önemli bir halkası da kesintisiz hale gelmiş olacaktır.

Demiryollarımızla ilgili son bir sene içerisinde çok önemli çalışmalar yapıldı. Yapısal düzenlemeler kapsamında, yük taşımacılığı tekeli kaldırıldı. Yani, artık, trenini, vagonunu alan, gelsin, demiryollarında işletmecilik yapsın. Niye; bu ülkede karayollarını da devlet yapıyor; ama, ondan sonra, kullanımını halka bırakıyor, neden demiryollarında böyle bir uygulama olmasın dedik ve bu uygulamayı başlattık. Özellikle organize sanayi bölgeleri, Gaziantep, Kayseri, Denizli, bu uygulamadan büyük heyecan duymuşlar ve bu konuda Gaziantep'le anlaşma sağlanmıştır. Diğer illerimizde görüşmeler devam etmektedir.

Demiryollarımızda, yine, bu dönem içerisinde, Doğu Ekspresinin güzergâhı Erzurum'dan Kars'a kadar uzatılmış, ayrıca, İzmir-Ankara arasında üçüncü bir hızlı tren "9 Eylül Ekspresi" hizmete girmiş; Malatya'daki trenler yenilenmiş ve sayısı artırılmıştır.

Değerli arkadaşlar, tabii, demiryollarıyla ilgili projelerin gerçekleştirilmesi için en önemli ihtiyaç, kaynaktır. Şunu unutmamamız lazım ki, demiryollarının

elli yıllık geç kalmışlığını bir iki yıl içerisinde giderme imkânı yoktur. Ancak, son yıllarda ülke kaynaklarının ne kadar çarçur edildiğini hepimiz biliyoruz. Bunu da dikkate alırsak, yatırım için, özellikle ulaşım altyapı yatırımları için fazla kaynak kalmadığını da, burada, hepimizin kabul etmesi gerekir. Bunun için alternatif finans kaynakları, özellikle yap-işlet-devret veya başka finans kaynakları arayışımız devam etmektedir.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; diğer sektörlerle, özellikle Türk Hava Yollarına kısaca değinmek istiyorum. Türk Hava Yolları, şu anda, Özelleştirme İdaresine bağlı olmasına rağmen, Bakanlığımın sektörel anlamda ilgisi bulunan bu şirketle ilgili, Sayın Dinçer'in, sanki uçak alımının yeni bir yolsuzluk kapısını açtığı yönündeki kanaatine katılmadığımı ifade etmek istiyorum. Uçak ihtiyacını belirleyen, arz ve talep dengesidir. Bugün, Türk Hava Yolları, talebi karşılayamamaktadır. Bunun en güzel göstergesi olarak, son zamanlarda "her Türk vatandaşı uçacak" sloganıyla başlattığımız ucuz iç hat taşımacılığını örnek verebiliriz. Bugün, iki havayolu şirketimiz, bu taşımacılıkla ilgili çalışmalarına başlamıştır ve başladığı günden itibaren de, yüzde 95 dolulukla çalışmaktadır. Bütün bunlara rağmen, Türk Hava Yollarının aynı hatlardaki taşımalarının azalması beklenirken, yüzde 20 artış olmuştur. Bu, açıkça bir talebin olduğunu göstermektedir. Diğer yandan, uçak alımı artık eskisi gibi değildir; uçaklar, alınmayıp kiralanmaktadır, uzun vadeli kiralanma şeklinde olmaktadır; yani...

TUNCAY ERCENK (Antalya) - Feribotların alımıyla ilgili bir şey var mı?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Efendim?.. Anlamıyorum...

BAŞKAN - Sayın milletvekilleri, soru soracağınız zaman, süre verilecektir. Soru cevap bölümünde sorunuzu sorarsınız, Sayın Bakanlar da cevaplarını verirler.

Sayın Bakan, Genel Kurula hitap eder misiniz.

Buyurun

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

Tabii, bakın, Türk Hava Yollarıyla ilgili, münhasıran şunu söylemekte yarar görüyorum: Sayın Dinçer, ehliyetsiz insanların işbaşına geldiğini ima eder bir şey söyledi. Bakın, bu ehliyetsiz dediğiniz insanlar, bir sene içerisinde, dış bürolarda ve bakım-onarımda yaptıkları düzenlemeyle, 120 000 000 dolar tasarruf sağlamıştır. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

Bakınız, normal şartlarda, uçak sayısına düşen personel sayısı standarttır. Dünyadaki uygulamalarda, bu, 100 civarındadır; Türk Hava Yollarında, bu rakam 160'tır. O halde ya personeli işten çıkaracaksınız ya da talep ortadayken filonuzu genişleteceksiniz. Bu, iktisadın temel kuralıdır, işletmenin rantabl çalışmasının gereğidir. Türk Hava Yolları da, bu yönde çalışmalarını sürdürmüştür. Üstelik, bu dönemde, bir yıllık dönemde, emeklilik nedeniyle, 800 personel tasarrufuna gitmiştir.

Değerli arkadaşlar, iç hava taşımacılığında, Türkiye çok önemli bir noktaya geldi. Bu konuda yapılan düzenlemelerle, artık, Anadolunun her tarafında taşımacılık yapılacak ve kimse düşünmesin ki, bu taşımacılık, karayolu taşımacılığını baltalayacak; böyle bir şey yok; çünkü, havayolu taşımacılığı yüzde 1,5 mesabesindedir; halbuki, karayollarında bu oran yüzde 95'tir. 150 000 000 insan karayollarında taşınıyor, sonuçları da ortadadır. Havayolunda taşıyacağımız her insan, trafik kazalarının azalmasına vesile olacaktır. Türkiye'nin buna ihtiyacı vardır.

BAŞKAN - Sayın Bakan, konuşmanızı toparlayabilir misiniz.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Eyvah!.. Sayın Başkan, daha hiçbir konuya giremedik, ama, müsamahanıza ihtiyacım var.

BAŞKAN - Sayın Bakan, 45 dakikalık süreyi nasıl kullanacağınızı daha önce bildirdiniz, başlangıçta 23 dakika süre verdik, sonu gelmek üzere; size, toparlamanız için hatırlattım.

Buyurun Sayın Bakan.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Teşekkür ederim.

Dün akşamki Başkanımız eşit sürelerle 15'er dakika ilave etmişti de, ben ona istinaden...

BAŞKAN - 1 dakika ilave ediliyor Sayın Bakanım.

Buyurun.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Teşekkür ederim. Peki, o zaman toparlayalım.

Şimdi, değerli arkadaşlar, tabii, önemli olan haberleşme konusuna henüz geçemedik.

Türkiye'de 70 civarında hava meydanı var, bunların sadece 18 tanesi konvansiyonel, birçoğunun da, hiçbir inceleme yapılmadan, maalesef yapımına başlanmış ve bitirilmiş, kullanılması teknik olarak mümkün değil. İşte biz, 2004

yılında, kullanma kabiliyeti olan, konvansiyonel özelliği olmayan havaalanlarını da tekrar elden geçireceğiz. Havaalanlarımızla ilgili ihtiyaçlardan, Antalya ikinci bölgenin ikinci etap inşaatını başlattık. Bodrum, keza ihalesi bitti, 2005'e yetiyecek. Esenboğa, Türkiye'nin başkentinin havaalanıdır, Türkiye'ye yakışır durumda değildir, bunun da yap-işlet modeliyle ihalesine çıkıyoruz.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; haberleşme sektörüyle ilgili kısaca bilgiler arz etmek istiyorum. Bildiğiniz gibi, Türk Telekomun çalışmalarıyla, 2004 yılından itibaren telekomünikasyon sektöründe ses tekeli de sona eriyor. Ses tekelinin sona ermesiyle birlikte, özel sektör de bu sektöre girecek; bununla ilgili kural düzenlemesini, lisansların verilmesini, ortak gelir bölüşümüne göre çalışma esaslarını Bakanlığımız belirledi. Bunu, yarın düzenleyeceğimiz bir basın toplantısıyla, kamuoyuyla paylaşacağız.

Bu arada, Telekomünikasyon Kurumu, biliyorsunuz 2000 yılında kuruldu.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN - Buyurun Sayın Bakan.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Sektörde, kamu eliyle yürütülen işlerin, zamanla özel sektöre de verilmesi dolayısıyla, sektörün tarafsız bir şekilde düzenlenmesi, ikincil düzenlemelerin yapılması amaçlanmaktadır. Yeterli tecrübe ve birikime sahip olmamasına rağmen, Telekomünikasyon Kurumu da, günden güne bu konudaki çalışmalarını geliştirmektedir.

Sayın Başkan, Türk Telekomun özelleştirme takvimini açıkladık. Biliyorsunuz, bu özelleştirme serüveni 1994'ten beri devam ediyor; ancak, geçen süreler, sektörün lehine olmamış, aleyhine gelişmiştir. Umarım, bu dönemde, tekrar bir hayal kırıklığı yaşamayız; ama, sonuç ne olursa olsun, bir yandan telekomünikasyon özelleşmesine hazırlanırken, diğer yandan, halkımızın ihtiyacı olan hizmet altyapısının iyileştirilmesi ve gerekli yatırımların zamanında yapılmasına önem vermekteyiz.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN - Sayın Bakan, buyurun; son cümleleriniz...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Peki, teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Aslında, söyleyeceklerim çok; ama, arkadaşlarım birçoğunu söyledi. Ben, sözlerimi toparlarken, 2004 yılı Ulaştırma Bakanlığı bütçesinin, ülkemize hayırlı uğurlu olmasını diliyor ve yine, ulaştırma alanında çok büyük devrim ifade eden Karayolu Taşıma Kanununun bu Meclisten iktidar ve muhalefetle,

ittifakla çıkması ve cumhuriyet tarihinde karayolu sektörünün bir kanuna kavuşmasından dolayı, verdiğiniz desteğe de teşekkür ediyorum.

Hepinize iyi seneler diliyorum ve ülkemize aydınlık yarınlar diliyorum; sağ olun, var olun. (Alkışlar)

Konu : 2004 Malî Yılı Genel ve Katma Bütçeli İdareler Bütçe Kanunu
Tasarıları ile 2002 Malî Yılı Genel ve Katma Bütçeli İdareler
ve Kuruluşlar Kesinhesap Kanunu Tasarıları Münasebetiyle
Yasama Yılı : 2
Birleşim : 33
Tarih : 21.12.2003

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul)- Sayın Özcan, Antalya-Mersin deniz otobüsü seferleri konusundaki sorunuzla ilgili şunu söyleyebilirim: Kabotajda yakıt kullanımını yüzde 65 düşürdüğümüz için, buralarda deniz taşımacılığının canlanacağını söyleyebilirim. Ancak, bizim, bunu Bakanlık olarak yapmamız söz konusu değil. Biz, liman ücretlerini de yüzde 75 düşürdük. Bundan sonra, belediyeler, yerel birlikler, odalar veya münferit müteşebbisler bu konuda çalışmalarına başlayacaktır; bize bu konuda müracaatlar vardır.

Pass bilet uygulaması eskiden vardı, 2002 sonundan itibaren kaldırılmıştır. Hiçbir pass bilet uygulaması, Türk Hava Yollarında bugüne kadar olmamıştır.

Sayın Yazıcıoğlu'nun sorusuna cevabım şu: 8 Ocakta Diyarbakır'da meydana gelen kazayla ilgili rapor nihaî şeklini almak üzeredir; çalışmalar yapılıyor, bütün bilgiler derlenmiştir. Biliyorsunuz, bu raporların, nihaî hale geldiğinde Resmî Gazetede yayımlanma zorunluluğu vardır. Bu, kısa sürede yayımlanacaktır.

Sayın Nusret Bayraktar, bu 11 milyar dolar, ne yazık ki, demiryollarına nakit para desteği, sübvansiyon olarak verilmiştir. Bu, herhangi bir proje için yapılan yatırım değildir, Hazine desteğidir. Özelleştirmeye tabii, gerek hızlı feribot seferleri gerekse normal gemi seferleri başlayacaktır. Bu konuda gerek liman ücretlerinde gerekse yakıtta ciddi indirimler yapılmıştır. Bunun amacı da, deniz taşımacılığını yurt çapına yaygınlaştırmaktır.

Sayın Başoğlu'nun sorusuyla ilgili kapsamlı cevabı yazılı olarak daha sonra kendilerine takdim edeceğiz.

Mersin Milletvekili Sayın Özcan'ın sorusuna cevabım şöyle: Mersin Havaalanı inşaatına il özel idaresi tarafından başlanmıştır, Bakanlığımızla alakası yoktur. Esasen, oraya havaalanı yapılmasının da gereği yoktur. O bakımdan, bu konu bizimle ilgili değildir.

PTT ile ilgili...

HÜSEYİN ÖZCAN (Mersin)- Tırtar Havaalanı iptal edilmiş...

BAŞKAN - Sayın milletvekilleri, soru bölümü bitti. Şimdi Sayın Bakanlar cevap verecekler.

Buyurun Sayın Bakan.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Bizim Bakanlığımızın yatırım programında olan bir iş değildir. Muhtemelen, il özel idaresi tarafından yapımı...

PTT arsasının verilmesi konusunda genel müdürlük, rektörlükle görüşüyor, parası yatırıldığında devri yapılacaktır.

Sayın Doğan'ın Mardin'le ilgili sorusuna gelince; Türk Hava Yolları sefer sayısının artırılması hususunda çalışmalar devam ediyor; bu konuda, yaz sezonunda bunu artırabileceğimizi söyleyebilirim.

Sayın Köşdere, Kepez Limanı ihalesi yap-işlet modeliyle yapılmıştır. Yer teslimi önümüzdeki bir iki ay içerisinde yapılacak; toplam inşaat süresi on ay olarak öngörülmektedir. Yani, 2004'ün sonunda liman işletmeye açılmış olacaktır.

Teşekkür ediyorum.

Konu : 2004 Malî Yılı Genel ve Katma Bütçeli İdareler Bütçe Kanunu Tasarıları ile 2002 Malî Yılı Genel ve Katma Bütçeli İdareler ve Kuruluşlar Kesinhesap Kanunu Tasarıları Münasebetiyle

Yasama Yılı : 2

Birleşim : 33

Tarih : 21.12.2003

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Sayın Başoğlu'nun sorusuyla ilgili olarak -GSM şirketlerinin fiyat uygulamalarında farklı tarifeler var demişti- şunu söylemek gerekir: Bunlar, serbest piyasa ve rekabet koşullarında fiyat uygulaması yapıyor; ancak, şebekeler birbirleriyle anlaşma sağlamadıkları zaman, Telekomünikasyon Kurumu, kendi fiyatını resen açıklıyor; prosedür bu şekilde çalışıyor. Örneğin, Aycellde dakika değil, konuşulan saniye kadar ücret alınırken, diğer operatörler dakikanın altındaki saniyeleri de dakika kabul ediyor ve o şekilde ücret alıyor. Ayrıca, farklı şebekede de diğer operatörler 2 ilâ 3 kat fazla tarife uygularken, bu, Aycellde daha düşük uygulanıyor. Bu durumda, tüketicinin, kullanıcının, cazip şartları öneren şebekeye yönelmesi en doğru çözümdür diye düşünüyoruz.

Aycellin bu kurumsal uygulamaları sebebiyle, gerek tüketicinin, yani, telefon kullanıcılarının...

BAŞKAN - Sayın Bakanım, süre tamamlandığı için, konuşmanızı toparlayabilir misiniz.

Buyurun.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Teşekkür ederim, bitiriyorum.

Bu uygulama diğer şebekelerde de fiyatların düşürülmesinin yolunu açmıştır; yüzde 50 ucuzluk temin edilmiştir.

Teşekkür ederim.

Konu : 2005 Malî Yılı Genel ve Katma Bütçeli İdareler Bütçe Kanunu Tasarıları ile 2003 Malî Yılı Genel ve Katma Bütçeli İdareler ve Kuruluşlar Kesinhesap Kanunu Tasarıları Münasebetiyle

Yasama Yılı : 3

Birleşim : 38

Tarih : 23.12.2004

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

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Ulaştırma Bakanlığı ve Denizcilik Müsteşarlığının 2005 yılı bütçesinin görüşülmesi vesilesiyle sözlerime başlarken, şahsım ve Ulaştırma Bakanlığı çalışanları adına, Yüce Meclisi saygıyla selamlıyorum.

Değerli milletvekilleri, ülkelerin ekonomik açıdan gelişmeleri ve sosyal refahın sağlanması açısından önemli olan ulaştırma ve haberleşme sektörü kendi bünyesi içinde başlıbaşına bir ekonomik faaliyet olmanın yanında, diğer bütün ekonomik faaliyet ve sektörlerle de çok yakın ilişkisi vardır. Dolayısıyla, diğer sektörlerde, özellikle de ekonomide ortaya çıkan ani değişiklikler ulaştırma sektörünü de, haberleşme sektörünü de aynı derecede etkilemektedir. Daha belirgin bir ifadeyle, tüm ekonomik ve ticarî faaliyetlerin yaklaşık yüzde 20'si ila yüzde 30'unu ulaştırma ve haberleşme faaliyetleri oluşturmaktadır. Ulaştırma ve haberleşmenin yıllık millî gelirimiz içerisindeki hâsılat oranı da yüzde 15'i bulmaktadır; yani, millî gelire 45 milyar dolarlık bir katkı ulaştırma ve haberleşme sektöründen sağlanmış olmaktadır.

Bir anlamda, ülke olarak, gerek ulusal gerek uluslararası düzeyde belirlediğimiz hedefleri yakalamamız, ulaştırma ve haberleşme sektöründe sağlayacağımız gelişmeyle doğrudan orantılıdır. Buna paralel olarak, ülke gerçeklerine uygun, sağlıklı politikaların oluşturulup uygulamaya konulması bu hedeflerin tutturulması için asgarî şartlardan biridir. Bakanlık olarak, sorumluluğumuzun bilincinde, milletimize layık olan en iyi hizmeti vermek için, bize verilen bütçe imkânlarıyla, var gücümüzle iki yıldır çalışmalarımızı sürdürüyoruz.

Bütçe üzerindeki konuşmalar esnasında, Cumhuriyet Halk Partisi sözcüsü Sayın Demirel'in ulaştırmayla ilgili genel değerlendirmelerine katılmamak mümkün değildir. Zira, ulaşımda türler arasındaki dengesizlik, özellikle

1950'den günümüze giderek artmış ve günümüzde, karayolunun yurtiçi taşımalardaki payı yüzde 90'ın üzerine çıkmıştır. Bu yapıyla, gerek kombine taşımacılık gerekse ulaşımında entegrasyonun sağlanması, yol güvenliği, kazalar gibi önemli sonuçlar doğuran olumsuzlukların ortadan kaldırılması mümkün değildir.

Ülkemiz, bulunduğu coğrafi konumu itibariyle bütün ulaşım türlerini kullanabilecek bir özelliğe sahiptir. Bu, her ülkeye nasip olmamıştır. Bazı ülkeler denizi kullanma şansına sahip değildir. İşte, böyle bir coğrafi avantaja sahip olan bir ülkenin ulaşım türleri de dengeli olmak mecburiyetindedir. Bunun temel şartı da ulaşımında planlamanın yapılmış olmasıdır.

Peki, Türkiye'de bu yapılabilmiş midir; baktığımız zaman, ne yazık ki, tek ulaşım anaplanının 1983-1993 yıllarını kapsayan bir dönem için yapıldığını görüyoruz. Yine, bu süre içerisinde, Devlet Planlamanın ulaşım ile ilgili önceliklere dair kalkınma planlarındaki tavsiyelerini görüyoruz; ancak, ne 1983-1993 ulaşım anaplanı dikkate alınmış ne de Devlet Planlamanın kalkınma planlarında öngördüğü ulaşım planlaması ve öncelikleri dikkate alınmış. Dolayısıyla, bugünkü durum ortaya çıkmış bulunuyor.

O halde, ne yapmak lazım; önce bir planımızın olması lazım. Planda vaziedilen öncelikleriniz olması lazım. Bu önceliklere göre yatırımlarınızı planlamanız lazım; çünkü, değerli arkadaşlar, ulaşım sektörü, uluslararası tabiatı olan bir sektördür. Dünyaya açık, dünya şartlarıyla rekabet ederek devam etmesi gereken, hizmet vermesi gereken sektör ulaşım ve iletişim sektörüdür. O yüzden, ben, istediğim gibi yaparım diyebilme hakkınız yoktur. Her an bir uçağınız başka bir ülkenin meydanında, bir geminiz başka ülkenin limanında veya demiryolunda bir treniniz başka ülkenin sınırlarını geçiyor olabilir. Keza, iletişimde de bugün artık dünyada sınırlar kalmamıştır. İnternette masamızın üzerinden dünyanın her tarafına her an açılabilme imkânını yakalamış bulunuyoruz.

İşte, bu hedefleri, vizyonu ortaya koyacak ulaşım anaplanı bizim ilk işimiz oldu ve bunu titiz bir çalışmayla... Üniversiteden öğretim üyeleri, sektörün uzmanları ve kamudaki uygulayıcılar el ele vererek, sırt sırta vererek çok titiz bir çalışma ortaya koydular ve bu çalışmalar sonucunda rapor tamamlandı, kurumların görüşleri de alındı, şu anda sonuç raporu yazılıyor. Bu, tabir caizse, bundan sonra alacağımız YPK kararıyla, önümüzde bizim rehberimiz olacak. Bu rehberle, önümüzdeki on yıl içerisinde, ulaşım, Türkiye'yi nereye götüreceğimizi belirleyeceğiz. Bir bilim adamının çok güzel bir sözü var: "Eğer nereye gideceğinizi bilmiyorsanız, yol sizi istediği yere götürür." Türkiye'de

ulaşım politikası, bu dediğim şekilde gelişmiştir. Nereye gideceğini bilmeyen bir politika, bugün, Türkiye’de ulaşımı bu hale getirmiştir değerli arkadaşlar.

Planlamayı yaptıktan sonra, on yıllık yol haritamız belli oldu; ama, biz, bu iki yılı boş geçirmedi bu yapılırken. Türkiye’de sokakta, köyde, kentte kime rastlarsanız, Türkiye’nin ulaşım ile ilgili problemlerini, size, hemen ayaküstü sayar. Niye; şehir içinde trafik sıkışıklığını insanlar her gün yaşıyor, köy yolları... Burada Köy Hizmetlerinden bahsedildi. Bugün, cumhuriyetin kuruluşundan itibaren seksen yıl geçmiş değerli arkadaşlar; hâlâ köylerimizin yollarının yüzde 55’i toprak -yani, yol yok- yüzde 5’i asfalt, yüzde 40’ı da stabilize, yarım yamalak yol. Peki, ne oldu, Köy Hizmetleri seksen yılda niye bunları yapamadı, madem bu kapasite vardı; bunu, bugün, niye konuşuyoruz?!

Değerli arkadaşlar, ülke kaynaklarını çok iyi kullanmak mecburiyetindeyiz. Kaynaklarımız kıttır ve uygulanan yanlış politikalarla da, ülkemizin kaynakları maalesef horca kullanılmış, çarçur edilmiştir. Bugün, çok önemli bir borç yükü ve ödemeler dengesizliğiyle bu ülkede hizmet veren, gecesini gündüzüne katan bir hükümet var, bir parlamento var. Bu parlamentonun ve bu hükümetin, bu iki sene içerisinde ortaya koyduğu performansı, bırakın Türk Halkı, dünya alkışlıyor değerli arkadaşlar. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

Yaptığımız düzenlemelere bakın; kanun sayımız, 4 000’li sayılardan, 5 000’li sayılara geldi. Yönetmelikler ve ikincil düzenlemelerin sayısı 100’leri aştı değerli arkadaşlar; onun için bu Parlamentonun yaptığı çalışmaları kimse küçümsemesin, kimse önemsiz olarak görmesin.

Avrupa Birliğinde yapılanlar ortada; artışıyla eksisiyle, başarıyla, fazlasıyla eksisiyle. Bütün bunlar kamuoyunun gözü önünde cereyan ediyor. İşte, daha geçen hafta arkadaşlarımızla beraber Sudan’daydık. İnsanlar, bizden fazla haberleri takip ediyorlar. 16 Aralıkta biz oradaydık. Her gün akşam, geliyor, eşbaşkan, bakan diyor ki: “Efendim, Chirac bunu dedi, Blair şunu dedi; Türkiye çok iyi gidiyor...” Âdeta kendileri tarih alacakmış gibi seviniyorlar. Niye seviniyorlar; eğer siz Avrupa Birliğine girerseniz, biz de sizin üzerinizden Avrupa Birliğine gireceğiz ve dünyaya açılacağız diyorlar. Afrika, Türkiye’yi böyle görüyor değerli arkadaşlar. Gücümüzü, önemimizi hiçbir zaman hafife almamamız lazım.

Ben bu vesileyle, Yüce Meclisin değerli milletvekillerine, ulaştırma konularında gösterdikleri destek için teşekkür ediyorum. Gördüğümüz gibi, benden önce değerli vekil arkadaşım konuştu; denizcilikle ilgili bazı şeyler anlattı; aslında anlattıkları şeyler yüzde 40’ını teşkil ediyor. Ben zamanınızı almak istemiyorum. Denizcilik âdeta coştı, Allah daha versin. Sesleri çok gür

çıkıyor; ama, teşvik de istiyorlar hâlâ. Bu, Türkiye’de alışkanlıktır, devlet fazlasını verse ziyan etmez. Tabii ki isteyeceklerdir; ama, Allah’a şükür, halleri vakitleri iyidir, işleri iyidir, gemilerde navlun fiyatları 3 kat arttı, tersanelerimizde işgücü yüzde 100 arttı, tersanelerimiz yüzde 300 dolu.

Arkadaşlar yeni tersane alanı için her gün kapımızı çalıyor. Biz de, Türkiye’nin 8 300 kilometrelik sahilinde yeni tersane alanları belirledik; bir kısmını tahsis ettik, bir kısmının tahsis çalışmaları yapıyor, hatta, bir kısmı hizmete de girdi, gemi imal etmeye başladı ve ülkemizde 20 000 tonluk gemiler yapılırken, artık, 65 000 tonluk gemiler de yapılıyor.

Gemi inşa kapasitemiz yılda 550 000 ton çelik işlerken, bugün, yüzde 100 kapasite artırımına gittik, 1 100 000 ton çelik işliyor; ama, bununla böbürlenmeyelim. Kore’deki bir tersanenin işlediği yıllık çelik kapasitesi 9 500 000 tondur. Biz hâlâ 1 100 000 ton işliyoruz. Demek ki, bir Kore tersanesinin onda 1’i bile değiliz.

Türkiye, gemi inşaatında, ne yazık ki, dünyanın gemi inşa sektörünün ihtiyacını karşılayacak bir ülke olabilecekken geçmişte bunu başaramamıştır. Yerini Çin ve Kore almıştır; ama, Türkiye’nin şimdi yaptığı güzel bir şey var, ihtisaslaşmaya gitmiştir. Türkiye, bugün, yat inşaatında dünyada dördüncüdür. 5 000 ila 15 000 dwt’luk gemi, kimyasal tanker konusunda Avrupa birincisidir; kalite bakımından, işçilik bakımından, başarı bakımından ve fiyat rekabeti bakımından.

Değerli arkadaşlar, tabii, Sayın Kemal Demirel’in denizcilikle ilgili dediği bir şey var, STCW diye bir konvansiyon var; bunun açılımı da şu: Gemiadamlarının yeterliliği ve vardiya tutma standardı. Bu sözleşmenin imzalanmadığını, kabul edilmediğini söyledi. Yine bu Parlamento, 2003’ün mayıs ayında bunu geçirdi, onayladı; şu anda yürürlüktedir.

Bir güzel haberi de size söyleyeyim; Türk gemiadamları, bir sene öncesine kadar kara listedeydi; yani, Uluslararası Denizcilik Teşkilatının yayımladığı listeler var; her yıl, bunları yayımlar, ülkelere sirküle eder ve geçtiğimiz ilkbaharda, nisan ayından itibaren, Türk gemiadamları beyaz listeye geçmiştir. Bu, bu konvansiyonu bu parlamentoda on yıl beklemeden sonra onaylayan siz milletvekillerimizin eseridir. Bu konuda, bütün Partim ve Cumhuriyet Halk Partisi milletvekillerine teşekkürlerimi sunuyorum.

Değerli arkadaşlar, yine, Avrupa Birliği uyum sürecinde, denizciliğimizle ilgili yapılan çalışmalardan övgüyle söz edilmektedir. Eşleşme projelerinde, tek kabul edilen ve takdire şayan görülen proje, denizcilik konusundaki eşleşme projesidir. Bu projenin temeli de gemilerimizin, limanlarımızın,

denizciliğimizin seyir ve emniyetine verdiğimiz yoğunluktan, ehemmiyetten kaynaklanıyor. Bakın, 2004 başından beri, gemi trafik sistemini yürürlüğe koyduk. Boğazlarda, trafik yüzde 30 arttı; on yıl önce, Boğazlardan taşınan petrol miktarı 60 000 000 tondur; şu anda, 145 000 000 ton taşınıyor. Allah'a şükür, bir sene içerisinde, kayda değer bir kaza olmamıştır, Boğazlarda bir kapanma söz konusu olmamıştır.

Rusya...

MUHARREM İNCE (Yalova) - Trenler yapıyor kazaları zaten!..

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Sayın İnce, oraya da geleceğim, hiç merak etme... Takıldın trene, gidiyorsun!.. Oraya da geleceğim.

Şimdi... Konsantrasyonumu bozdun, ne güzel gidiyordum! (Alkışlar)

RAMAZAN KERİM ÖZKAN (Burdur) - “Boğazlarda kaza olmamıştır” dediniz.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Rusya, geçenlerde -Sayın Putin'in ziyaretiyle aynı gün- Uluslararası Denizcilik Teşkilatına (IMO) Boğazlarda kastî kısıtlama yapılıyor, trafik engelleniyor, bunun dikkate alınması, uyarılması için bir kâğıt verdi; ancak, Uluslararası Denizcilik Teşkilatı ne yaptı biliyor musunuz; bu kâğıdı ciddiye almadı ve gündeme koymadı. Neden; çünkü, Türkiye'nin 45 000 000 dolar harcayarak yaptığı gemi trafik sisteminin dünyada eşi yoktur, çok iddialı söylüyorum, dünyada hiçbir yerde eşi yoktur. Amerikalılar bunu söylüyor, Ruslar bunu söylüyor, herkes bunu söylüyor. IMO Başkanı da, geldi bunu söyledi. Onun için, bu mazeret de ortadan kalkmıştır.

Yine, bu sistemin devreye girmesiyle, Boğaz'da 40 saate varan beklemeler varken, 8 saate düşmüştür. Düşünün, 700 metrelik genişliği olan yerden, 300 metre boyunda gemi geçiriyorsunuz. Allah muhafaza... Ve bir bomba; 300 000 ton yüklü!..

Değerli arkadaşlar, hakikaten, bugüne kadar, denizcilikle ilgili olarak, elli yılda yapılamayan işler yapılmıştır.

Son bir şey söyleyeyim. Denizcilikte ÖTV'yi sıfırladık biliyorsunuz ve bununla birlikte, 166 trilyon teşvik sağladık. Kime sağladık; yolcu taşımacılarına, kostercilerimize, balıkçılarımıza, turizm taşımacılığı yapan yatlarımıza. Bu teşvikin yüzde 55'i kamu kuruluşlarına; yani, TDİ, deniz otobüsleri, çeşitli belediyelerin taşımacıları, kalanı da özel sektöre. Peki, bunun sonucunda ne oldu dersiniz; her tarafta fiyat artışı olurken, deniz taşımacılığında yüzde 40'a

varan indirimler yaşadık. Biliyorsunuz, cemre önce havaya, sonra suya, sonra da karaya düşer.

RASİM ÇAKIR (Edirne) - En son köylüye yani!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Şimdi, havaya düştü ne oldu; hava taşımacılığı çoştı, fiyatlar yüzde 50 düştü.

ATILLA KART (Konya) - Hangi fiyatlar düştü?..

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Ben size söyleyeyim hangi fiyatların düştüğünü. Türkiye'nin her yerine özel sektörün uçuşuna imkân verecek düzenleme yaptık. Bugün, Erzurum'a gidin, 75 000 000; Van'a gidin, 75 000 000; Trabzon'a gidin, 75 000 000; Diyarbakır'a gidin, 75 000 000. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

MAHFUZ GÜLER (Bingöl) - 69 000 000 oldu Sayın Bakanım.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - 69 mu oldu! Takip edemiyoruz, ne yapalım; düşmeye devam ediyor. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

Şimdi, işin şakası bir tarafa, bir şey daha var; 2004 yılında hava taşımacılığımıza bakıyoruz, içhatlarda yüzde 58, dışhatlarda yüzde 30 artışıımız var; geçen sene toplam taşımacılığımız -içhat, dışhat- 32 500 000 iken, bu yıl 42 500 000'e çıkmış. İçhata bakıyoruz, 9 000 000'dan 14 000 000'a çıkmış, 5 000 000'luk fark var. Bakın, bu 5 000 000 nereden geldi; üç tane özel şirket devreye girdi, birçok vatandaşımız, ömründe uçağa binmemiş insanlar uçağa bindi, hem de ekonomik olarak uçağa bindi.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN - Buyurun Sayın Bakanım; konuşmanızı tamamlayın.

MUHARREM İNCE (Yalova) - Kamyoncular sizin oylardan 6 sıfır atmışlar Sayın Bakan!..

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Evet, şimdi oraya geliyorum, kamyoncular işi daha zevkli olacak; merak etme, şimdi geliyorum.

Şimdi, havayolunda -havayı bir bitirelim- 5 140 000 yolcu artışı var. Şöyle kabataslak bir hesap yaptım, 450 trilyon ciro... Bu 450 trilyondan devletin havadan kazandığı KDV 90 trilyon, Kurumlar Vergisi olarak aldığı para 118 trilyon, sektöre sağlanan ilave istihdam 6 500 kişi. Daha ne istiyoruz Allah'tan! (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

AHMET KÜÇÜK (Çanakkale) - Havadan gitmeseydi karadan gidecekti!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Haa, şimdi, bunlar hep havadan gelenler; denizden gelenler de var; onu da söyledik; turizmden geliyor, balıkçılardan geliyor, kruvaziyer gemilerden geliyor...

GÜROL ERGİN (Muğla) - Geliyor da geliyor!..

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Haa, şimdi, geliyor da geliyor Sayın Hocam.

Şimdi, geldik; cemre ne oldu; denize düştü, deniz taşımacılığı da düştü, ucuzladı. En son karaya geldi, karaya düşüyor biliyorsunuz en son.

ALİ KEMAL KUMKUMOĞLU (İstanbul) - Vatandaşlar havada, denizde değil ki, vatandaşlar karada; daha onlara hiçbir şey düşmedi!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Bunları söylerken, herhalde, sen şekerleme yapıyordun Sayın Deveciler! (Gülüşmeler) Yani, bu söylediklerim kimin... Vatandaşın cebine gireni söylüyorum.

MUHARREM İNCE (Yalova) - Kumkumoğlu; Deveciler değil.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Affedersin; Kumkumoğlu; karıştırdım. İki sevdiğim vekilim var, isimlerini karıştırıyorum hep de.

SEDAT KIZILCIKLI (Bursa) - Diğerlerini sevmiyor musunuz?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Yok, daha çok sevdiğim diyelim. (Gülüşmeler) Bizim sektörle çok ilgilenen arkadaşlar diyorum, o anlamda söyledim.

Şimdi, değerli arkadaşlar, Başkan ikaz edecektir; bu kadar sulandırmaya lüzum yok, ciddi konulara dönelim.

Şimdi, kara sektöründe elli yılda yapılamayan, karayolu taşımacılığını kurumsal bir statüye kavuşturan Karayolu Taşıma Kanunu bu Meclisten -46 madde- on dakikada geçti. CHP de AK PARTİ de hiçbir şekilde bunun üzerinde konuşmadılar. Neden; komisyonlarda, yasanın hazırlanmasında çok büyük zaman harcandı, çok çeşitli görüşler, derlendi, herkesin isteği azamî oranda sağlanmış oldu. Tabii, bir de, bunun yönetmeliği var. Yönetmeliğini de hazırladık -üç ay sürdü- ve bu yönetmelik de yürürlüğe girdi.

Burada sorun ne; bu kanun ne getiriyor; bu kanun üç şey getiriyor: Avrupa Birliği müktesebatı... Şimdi, Avrupa Birliğine gireceğiz; 31 tane müzakere edeceğimiz konu başlığı var. Bunlardan bir tanesi de hizmetlerin teminindeki

hürriyet. Bu, bir konu başlığı; yani, her türlü hizmetin temininde kimseye hiçbir kısıtlama getirilmemesi lazım. Bu, ulaşım sektörü için çok önemli ve çok yakından ilgilendiriyor. Onun için, bu sektörün düzenlenmesinde, meslekî yeterlilik, malî yeterlilik ve meslekî saygınlık önde geliyor. İşte, kanun bu esaslar üzerine kurulmuştur.

Bakın, Türkiye’de 10 000 000 taşıt var; bütün taşıtlar. Bunların 1 048 000’i ticarî taşıtlardır. Bu ticarî taşıtların, bu kanundan önce sadece yüzde 3,6’sı kayıt içindeydi. Tamamen gelişigüzel bir sektör. Arz-talep dengesi hiçbir zaman gözetilmemiş. Yurt içinde eşya taşımacılığı yapan 700 000 kamyonun 300 000’i elan boş; iş yok. Niye; yeterince talep yok. Peki, ne oluyor bu sefer; bu sefer “ben 20 tonluk kamyonuma 30 ton atarım arkadaş ve şuna giderim” diyor. Dolayısıyla, kendi hayatını da yolları da insanları da riske sokuyor.

İşte, bu sektörün disiplin altına alınması lazım. Bizim, hiçbir şekilde, kamyoncumuzla, kooperatifçimizle, taşımacımızla bir sorunumuz yok. Bunları teker teker konuşuyoruz. Kooperatiflerle ilgili yönetmelikte bir sorun vardı, o da giderildi. Neydi o; taşımacılık yapmak için sermaye şirketi kurmak gerekiyor. Halbuki, kooperatifçilerimiz, meslekî teşekküller; onlara da bu hakkı tanıdık, şimdi onlar da belge alabilecekler, onlar da taşımacılığı, üyeleri bulunan kamyoncularımız, münferit müteşebbislerimiz adına gerçekleştirebilecekler.

Bu kanunla ilgili çok kararlı olmamız lazım değerli arkadaşlar. Burada, siyaset yapmamızın, bu ülkenin, bugüne kadar, ulaşım da geldiği bu çarpık durumuna hizmet etmekten başka bir faydası olmaz. Ben, bunu çok açıklıkla söylüyorum. Bu konuda da herkesin desteğini istiyorum. Eğer, biz, taşımacılık sektörümüzü, o kamyoncunun, bütün halkımızın, hepimizin hafızasındaki çile dolu hayatını, herkesin yaptığı gibi, medenî bir insanın yaptığı gibi, güzel, önü, sonu, geleceği belli bir işe dönüştürmek istiyorsak, bizim, bu kanunu kuvvetle savunmamız lazım, sorunları bu kanun içinde çözmemiz lazım. Dün...

MUHAMMED İNCE (Yalova) - Para alıyorsunuz Sayın Bakan, ne yapıyorsunuz?!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Bu parayı alıyoruz; doğru...

MUHAMMED İNCE (Yalova) - 1 500 000 000 lira para alıyorsunuz.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Hayır, 1 milyar.

RAMAZAN KERİM ÖZKAN (Burdur) - 1 500 000 000 oldu Sayın Bakanım.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Olmadı; 1 100 000 000.

RAMAZAN KERİM ÖZKAN (Burdur) - 26'sından sonra 1 500 000 000 oldu.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - 1 100 000 000; onu düzeltiyorum. Ama, bunun ödemesi için de kolaylık sağlıyor...

MUHARREM İNCE (Yalova) - Beni kamyoncu okuttu; ben biliyorum o işi, temelini biliyorum; yaptım ben o kamyonculuğu.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Ben de yaptım.

MUHARREM İNCE (Yalova) - Muavinlik yaptım ben orada.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Ben de otobüsçülük yaptım. Sana, vaktim yok, hepsini anlatırım bunun.

MUHARREM İNCE (Yalova) - Ama, siz unutmuşsunuz o günleri, unutmuşsunuz.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Ben, bunun hepsini anlatırım da, buna gerek yok. Bak, bir şey söylüyorum...

MUHARREM İNCE (Yalova) - Fakir fukaranın cebinden alıyorsunuz 1 500 000 000 lirayı; büyük şirketlere yok, holdinglere yok!..

BAŞKAN - Sayın milletvekilleri, lütfen, yerinizden müdahale etmeyin.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Değerli arkadaşlar...

BAŞKAN - Sayın Bakanım, toparlayabilir misiniz lütfen.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Evet...

FAHRİ ÇAKIR (Düzce) - Kamyoncu şu an halinden memnun.

RAMAZAN KERİM ÖZKAN (Burdur) - Yasadan memnun değil.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Değerli arkadaşlar...

BAŞKAN - Sayın Bakanım, kara taşımacılığını konuşuyoruz, konuyu toparlar mısınız.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Değerli arkadaşlar, hiçbir şekilde, bu paraları... Toplanıyor, paralar toplandı; doğru, toplanmaya da devam edecek; ama, ne yapacağız; onu soruyor musunuz; onu söyleyin. Bu paralarla, bugün, sektörde, 30 yaşını, 40 yaşını aşmış, yolda yürümekten âciz kamyonlarımız var; 2 milyar liraya, 4 milyar liraya kamyon alınıyor; ama, bu kamyonlar hizmet vermekten âciz. Yollarımız da, âdeta,

bomba, tehlike. Bunu, her gün, trafik kazalarında görüyoruz. Daha iki gün önce, Pendik'te, bir kamyonun freni boşaldı, her tarafı darmadağın etti, harp meydanına çevirdi.

MUHARREM İNCE (Yalova) - Trenler de öyle oldu Sayın Bakanım!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla)- Dolayısıyla, bu alınan paralarla sektörün ıslah edilmesi sağlanacak; eski araçlar çekilecek, yenileri verilecek ve bu şekilde, sektöre, kalite gelmiş olacak, yaşlar gençleştirilmiş olacak ve kurumsal taşımacılıkta daha güzel bir yapıya kavuşmuş olacağız.

Şimdi, karayoluyla ilgili söylenecek çok şey var. Tabii, havayolunda sağlanan bu rekabet ve avantaj, denizyolunda sağlanan bu ucuzluk, karayolunu kendiliğinden harekete geçirdi ve onlar da fiyatları yüzde 25 düşürdüler. Bu da, müteşebbislerimizin halkımıza yaptığı jesttir, taşımacılarımızın kendi katkısıdır; onlara da teşekkür ediyorum huzurlarınızda.

BAŞKAN - Sayın Bakanım, süreyi çok aştınız. Bu yolun sonu yok; yola devam edeceğiz inşallah. Konuşmanızı toparlarsanız...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Sayın Başkan, “hayat biter, yol bitmez” diye bir laf var, tabii, bildiğiniz gibi.

MUHARREM İNCE (Yalova) - “Yolun sonu görünüyor” diye de bir şey var Sayın Bakanım!..

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Hep zaman kaybettiriyorsun Sayın İnce; bak, görüyorsun, Başkan ikaz ediyor.

Sayın Bakanım, demiryolu var, haberleşme var, PTT var, Türksat var; bunlardan bahsedemeyeceğim.

BAŞKAN - Efendim, soru-cevap kısmında onlara değinebilirsiniz.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Peki; o zaman toparlıyorum.

Demiryollarıyla ilgili bir şey söyleyeyim. Tabii, Türk Hava Yollarıyla ilgili de bazı şeyler söylenildi; ama, onu, soru-cevap kısmında söyleyeceğim. Arkadaşlar, demiryollarıyla ilgili bir hakkı teslim etmemiz lazım. Cumhuriyetin kuruluşundan 1946 yılına kadar Türkiye’de bir demiryolu hamlesi var ve 4 000 kilometrelik yol ağımız 8 500 kilometreye çıkarılmış.

ALİ KEMAL KUMKUMOĞLU (İstanbul) - Sayın Başbakan öyle demiyor Sayın Bakan.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Bunda, başta Yüce Atatürk ve dönemin yöneticilerinin çok büyük katkısı var; şükranlarımızı

sunuyoruz ve onları rahmetle anıyoruz. Ancak, 1946 yılından sonra bir politika değişikliği olduğunu hepimiz biliyoruz. 2004 yılına geldiğimizde, demiryollarındaki yük taşımadaki pay, yolcu taşımadaki pay, demiryollarının iyileştirilmesindeki yatırım miktarlarına baktığımız zaman 10 kat geriye gitmişiz. 1962 yılında yolcu taşımacılığındaki hız 160 kilometre, bugün 55 kilometre değerli arkadaşlarım; takdirlerinize sunuyorum, daha başka bir şey demiyorum.

Demiryollarına biz ne yaptık?.. Demiryollarına, Türkiye Cumhuriyetinin elli yıldan sonra en büyük yatırımını bu hükümet koymuştur. Bu devlet, bu parlamento, bunca sıkıntıda, bunca borç yükü altında, 5 milyar doları, 4 yılda demiryollarına harcayacak parayı bu sektöre ayırmıştır; ben, bunun için de hepinize şükranlarımı sunuyorum.

Şimdi, hep söylenen şu kaza var. Bu kazayla ilgili çok şey söylenildi. Bilimadamları, artık, en son raporlarını açıkladılar. Hiçbir yoruma mahal bırakmayacak şekilde, bu kazayla ilgili her şey açıklandı; ama, buna rağmen, siyaseten bunda söylenecek şey varsa, söylemeye devam edecekseniz, ben onu halkımızın takdirine bırakıyorum. Her şeye rağmen, demiryollarımız dünyanın en güvenli demiryolları arasındadır. Bakın, rakamlarla veriyorum. Dünyada demiryollarında kaza oranları milyon yolcu/kilometre başına hesaplanır. Karayollarında 100 000 000 yolcu/kilometre başına 200 civarında kaza meydana gelirken, bu rakam, demiryollarında 10'dur; yani, 20 kat daha güvenlidir.

Şimdi, bir ölümlü kaza oldu; bununla ilgili yargı süreci de devam ediyor; ama, ben, şimdi, kaza oranlarını hemen çıkarttım, size söyleyeyim: Demiryollarında 1999 yılında 799 kaza olmuş, 233 ölü, 498 yaralı; 2000 yılında 767 kaza olmuş, 185 ölü, 430 yaralı; 2003'te 556 kaza olmuş, 162 ölü, 298 yaralı; 2004'te 408 kaza olmuş, 112 ölü, 167 yaralı.

Kaza sayıları, ölüm oranları, gittikçe aşağıya doğru inmiştir. Tabii, biz, hiçbir vatandaşımızın burnu kanasın istemeyiz; ama, unutmayalım ki, karayollarımızda her yıl bir ilçe nüfusu kadar insanımızı kaybediyoruz. İşte bu, taşımacılıktaki düzensiz gelişmenin bir sonucudur.

Bu kazaların olması, demiryollarına yatırım yapmaktan, demiryollarını tekrar ayağa kaldırmaktan, sadece bir taşıma olmayıp, aynı zamanda bir kültür olan demiryollarımızı tekrar halkımıza kazandırmaktan bizi alıkoymayacaktır. Bunun için de, hem Parlamentomuz hem Hükümetimiz gereken desteği vermiştir. Ben, bu vesileyle, hepinize teşekkür ediyorum.

Diğer konuları -zamanı çok aştık- soru-cevap bölümünde anlatmaya devam edeceğim.

Hepinize saygılar sunuyorum. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

Konu : 2005 Malî Yılı Genel ve Katma Bütçeli İdareler Bütçe Kanunu Tasarıları ile 2003 Malî Yılı Genel ve Katma Bütçeli İdareler ve Kuruluşlar Kesinhesap Kanunu Tasarıları Münasebetiyle

Yasama Yılı : 3

Birleşim : 38

Tarih : 23.12.2004

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

Tabii, çok soru var, çok da zaman alacak, o kadar süremizin olmadığını ifade ettiniz.

Sayın Ahmet Işık'ın 5 tane sorusu var. Ankara-Konya demiryolu detay projeleri ve güzergâhla ilgili ihale sonuçlanmış, şu anda, çalışmalar başlamıştır, önümüzdeki yılın ortasına kadar bitmiş olacaktır; ondan sonra da, yap-işlet-devretle ihaleye çıkacağız.

Tüpgeçiş projesi, Türkiye'nin yüz yıllık özlemidir ve temeli atılmıştır, ellidört ay inşa süresi vardır, şu anda, kazılar devam etmektedir. Proje, toplam 77 kilometre, 1,4 kilometresi deniz altından, 60 metre derinlikten geçmek üzere, bir gidiş, bir gelişten oluşan bir raylı sistemdir. Projenin ana amacı, bir yönde, saatte 75 000 yolcu taşıma kapasitesiyle İstanbul'un toplu taşımasına bir derman olacağı gibi, aynı zamanda tarihi İpek Yolunun devamı niteliğinde bir demiryolu güzergâhının halkasını oluşturmaktadır. Önemli bir projedir, asrın projesidir ve büyük bir titizlikle inşaatını takip etmekteyiz.

Kabotaj taşımacılığıyla ilgili soruya gelince, birçok yararları olduğunu ifade ettim; ama, detaylı cevapları yazılı olarak arz edeceğim.

PTTBank'la ilgili söylemek gerekirse, aslında, 3 Mart 2004 tarihinde başladığımız PTTBank uygulamasıyla 706 olan online şube sayısı 1 510'a çıkmış, 2005 yılı sonunda bu rakam 2 500'e çıkacak. 33 kuruluşla finansal işbirliği anlaşması yapılmış. 2003 tarihi itibarıyla PTT'nin gelirlerinde ciddi bir artış olmuş, 22 trilyon, 2004 sonunda bu rakamın 62 trilyona çıkması beklenmektedir. PTT, sadece hizmet vermekle kalmamış, kamuya yük olmaktan da bu projeyle kurtarılmıştır.

Diğer bir soru Türk Telekomun özelleştirmesiyle ilgili. Tabii, bu çok uzun bir konu, müsaadeniz olursa bunu yazılı olarak cevaplandırmak istiyorum.

Bir cümleyle şunu söylemek istiyorum: 2004'ten itibaren serbestleşme dönemi başlamıştır ve telekomünikasyon sektöründe pazar tamamen serbest hale gelmiştir. Türk Telekomun da özelleştirilmesiyle, hem sektör daha büyüyecek, sektörde istihdam oranı daha da artacak hem de tüketici, rekabetten doğan avantajın faydalı sonuçlarını görmüş olacaktır.

Diğer bir soru Sayın Muhsin Koçyiğit'in; özel limanlara kamu limanlarından daha çok önem verildiği yönünde bir sorusu var. Durum böyle değil, bütün limanlarımızda yaptığımız indirimler sonucu yük elleçlemelerinde çok ciddi artışlar meydana gelmiştir. Bunun bir örneğini vermek gerekirse, Derince Limanına göz atarsak, Derince Limanı, 2001 yılında 584 000 ton yük elleçlerken, 2003 yılında, bu rakam 3 kat artmış ve 1 451 000 tona çıkmıştır ve Derince Limanı, tarihinde ilk defa kâr eden liman haline gelmiştir. Dolayısıyla, gerek özel sektör limanlarımız gerekse kamu limanlarımızda, Allah'a şükür, ticaretimizin artmasıyla birlikte, yük elleçlemelerinde, indirim ve boşaltmalarda ve yüklemelerde ciddi oranda artış sağlanmıştır. Bunda en büyük katkı da liman ücretlerinde yaptığımız yüzde 50 indirimle olmuştur. Bu bilgiyi bu şekilde ifade etmek istiyorum.

Sayın Osman Kaptan'ın...

BAŞKAN - Sayın Bakanım, süremizi aştık zaten; böylece, soru-cevap süremiz tamamlandı. Lütfen...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - İzniniz olursa, tek cümle...

BAŞKAN - Peki, tek cümle...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Bu ulaşım anaplanında, Burdur-Isparta-Antalya Projesi de yer almıştır. Burdur-Isparta arasındaki, monoray günlük taşımacılık yapan trenin doluluk sayısı yüzde 20'dir ve gelirin gideri karşılama oranı yüzde 15'tir; yani, 233 milyar lira masraf yapılmaktadır, 32 milyar lira gelir sağlanmaktadır. Böyle devam etmesi mümkün değil. Biz, bu konuyu, gerek AK PARTİ milletvekilleri gerek CHP milletvekilleri, sivil toplum kuruluşlarıyla görüştük. Bize, gelirin gideri karşılama oranında başabaş noktasını garanti ederlerse, bu seferleri tekrar başlatmaya söz veriyoruz.

Teşekkür ediyorum. (Alkışlar)

OSMAN KAPTAN (Antalya) - Antalya-Burdur arası Sayın Bakan...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Antalya'da, tabii, belediyeyle görüşüyoruz, özel sektörle görüşüyoruz; bilhassa, Kemer-Alanya

arasında hızlı deniz taşımacılığı konusunda çalışmalarımız devam ediyor, Denizcilik Müsteşarlığı bu çalışmaları sürdürüyor. Biz, bunu, bakanlık olarak değil, özel sektörün teşvik edilmesi, en azından, ticaret odası, meslek odaları ile özel sektörün müşterek yapması için çalışma içerisindeyiz.

BAŞKAN - Teşekkür ediyorum.

OSMAN KAPTAN (Antalya) - Burdur-Antalya anaplanı...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Evet, var, onu da söyledim, dahil; Burdur-Antalya arası demiryolu anaplan çalışmasında yer almıştır, bütçe imkânlarıyla yapılacaktır.

Teşekkür ediyorum. (Alkışlar)

Konu : 2006 Yılı Merkezî Yönetim Bütçe Kanunu Tasarısı ile 2004 Malî Yılı Genel ve Katma Bütçeli Daireler ve İdareler Kesinhesap Kanunu Tasarıları Münasebetiyle

Yasama Yılı : 4

Birleşim : 36

Tarih : 19.12.2005

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Ulaştırma Bakanlığı, Denizcilik Müsteşarlığı ve Telekomünikasyon Kurumunun, 2006 malî yılı bütçesi vesilesiyle şahsım ve Bakanlığım çalışanları adına yüce milletimizi ve Heyetinizi saygıyla selamlıyorum.

Bir ülkenin kalkınmasında, halkının refahının yükseltilmesinde, ticaretin, turizmin, sanayiın, tarımın, kısacası her türlü sektörün gelişmesinde, olmazsa olmaz sektör ulaştırma ve haberleşmedir. Başka bir deyişle, Bakanlığımız, kara, deniz, demiryolu ve hava taşımacılığı yanında, telefon, bilgisayar, internet, uydu hizmetleri, televizyon yayınları gibi hizmetlerle, halkımızın her gün 24 saat günlük yaşantısında onlarla beraber, onların hizmetindedir.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; aslında, ben, burada, Ulaştırma Bakanlığımızın 58 ve 59 uncu hükümetler döneminde yaptığı çalışmaları sizlerle paylaşmak istiyordum. Ancak, buna, çok şükür ihtiyaç kalmadı; çıkan arkadaşlarımız, yapılan çalışmaları en güzel şekilde ifade ettiler. Şimdi, değerli konuşmacılarımızın, partileri adına, burada, dile getirdikleri gerek tenkit gerek öneri ve dilekleri cevaplamak istiyorum.

Anavatan Partisi Grubu adına konuşma yapan Sayın Turan Tüysüz, sivil havacılık faaliyetlerinin büyük bir atılım içerisinde olduğunu ifade etti. Bu atılım, beklenen ve beklenmeyen tüm istatistikleri alt edecek bir noktaya ulaştırmıştır. İsterseniz birkaç örnek verelim; 2002 yılında Türk sivil havacılığında iç ve dış hat toplam taşınan yolcu sayısı 31 000 000, 2005'te bu rakam ne oldu dersiniz Sayın Seviğen; 59 000 000; neredeyse 2 katı, üç yılda. Hizmet budur, sonuç budur. (AK PARTİ sıralarından alkışlar) Daha bitmedi.

Bu sektörde göreve başladığımızda 110 uçağımız vardı Sayın Seviğen, şimdi 222 uçak.

ŞEVKET ARZ (Trabzon) - Özelleştirmeye çelişmiyor mu Sayın Bakan?!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Günlük takip ediyoruz, günlük; iki gün sonra 225 olacak.

ŞEVKET ARZ (Trabzon) - Özelleştirme politikanızla çalışmıyor mu?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Dinleyin, dinleyin; her şeyi söyleyeceğim. Her şeyi, her detayı söyleyeceğim; yalnız sabır rica ediyorum.

ŞEVKET ARZ (Trabzon) - Kamuda küçülüyoruz, burada niye büyütüyoruz?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Şimdi, 110 uçaktan 222 uçağa çıkacaksınız üç yılda; 31 000 000'dan 59 000 000 yolcuya çıkacaksınız; 200 000 000 bilet ücretinden 50 000 000 bilet ücretine geleceksiniz, hiçbir iş yapılmıyor diyeceksiniz... İnsaf ve merhamet diyorum, insaf! (AK PARTİ sıralarından alkışlar) Halkımız neyin yapıldığını, neyin yapılmadığını çok iyi görüyor Sayın Sevigien.

MEHMET SEVİGEN (İstanbul) - Bu arada, Başbakanın uçağından ve pas biletlerden bahsedin biraz.

BAŞKAN - Sayın Bakanım, lütfen Genel Kurula hitap ediniz.

Buyurun.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Evet, şimdi, bununla da kalmadık; devam ediyorum.

Çağdaş bir ulaştırma altyapısı için sadece sivil havacılığın gelişmesi yetmez, havaalanlarını da modernleştirmek lazım, havaalanlarının da ihtiyaçlarını görmek lazım. İşte, bugün Antalya'da 2 uçağın aynı anda indiği, modern 2 terminaliyle, bir havaalanı on ayda hizmete sokulmuşsa, hizmet budur, başarı budur, AK PARTİ'nin vardığı sonuç da budur değerli arkadaşlar. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

Bugün, Antalya dünyanın en modern havaalanına kavuşmuştur. 5 000 000 yolcu kapasitesinden 15 000 000 yolcu kapasitesine ulaştırdık. Eğer bunu yapmamış olsaydık, size söylüyorum, bu sene Antalya Havaalanı tıkanmıştı. İşte, problemi görüp, üzerine gidip çözmek budur, iş yapmak budur değerli arkadaşlar.

Bununla kalmadık, işte, her gün gelip geçiyorsunuz, Ankara'da Esenboğa Havaalanı, köy meydanıydı, köy meydanı. Türkiye'ye yaklaşıyor muydu değerli arkadaşlar?!

AHMET IŞIK (Konya) - Yakışmıyordu.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Önümüzdeki 28 Ekimde bu havaalanı muhteşem bir törenle açılacak, sizi de davet ediyorum. (AK PARTİ sıralarından “Bravo” sesleri, alkışlar) Ve bunu yaparken hiçbir kamu kaynağı da kullanmadık. Tamamen özel sektörün dinamiklerini harekete geçirerek yap-işlet modeli çerçevesinde, sadece Ankara değil, sadece Antalya değil, Muğla Dalaman, İzmir Adnan Menderes buna dahil ve bundan sonra da diğer ihtiyaç olan bütün alanlarda aynı şeyi yapacağız.

70’e yakın havaalanı yapmışız. İn cin top oynuyor. Bugün, bu havaalanlarından yüzde 50’sinden fazlasına uçak seferi yapılır hale geldi. Üç yıl içerisinde bütün bunlar oldu. 15 tane havaalanımızda şu anda iyileştirme, genişletme çalışmaları var; Şanlıurfa, Gaziantep, Kayseri, Malatya, Trabzon, Denizli...

İ. SAMİ TANDOĞDU (Ordu) - Her şey bitmiş!..

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - ...daha birçoğu var, Ağrı...

İ. SAMİ TANDOĞDU (Ordu) - Her şey bitmiş!..

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Elazığ...

AHMET IŞIK (Konya) - Saymakla bitmez Sayın Bakanım!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Her şey bitmedi.

ŞEVKET ARZ (Trabzon) - Ne yaptınız Trabzon’da?!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Sayın Vekilim, her şey bitmedi, hayat devam ediyor.

ŞEVKET ARZ (Trabzon) - Trabzon’da ne yaptınız?!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Hayat devam ettikçe ihtiyaçlar da devam edecek, bizim vazifemiz de halkımızın ihtiyaçlarını geciktirmeden yapmaktır. (AK PARTİ sıralarından “Bravo” sesleri, alkışlar)

Ben, bu yaşıma geldim, bir şey öğrendim, sizlerle paylaşmak istiyorum. Cumhuriyet Halk Partisi söyler, bizler yaparız. (AK PARTİ sıralarından “Bravo” sesleri, alkışlar) Farkımız budur değerli arkadaşlar. (CHP sıralarından gürültüler)

İ. SAMİ TANDOĞDU (Ordu) - Biz yaparız, siz satarsınız.

MEHMET SEVİGEN (İstanbul) - Bizim yaptıklarımızı teker teker satıyorsunuz Sayın Bakan.

ŞEVKET ARZ (Trabzon) - Trabzon Havaalanına ne yaptınız, onu söyleyin!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Teşekkür ediyorum; hatırlatıyorsunuz, söylüyorsunuz, biz de yapıyoruz. Tabii, bir söyleyen olacak, bir de yapan olacak; öyle değil mi arkadaşlar... (AK PARTİ sıralarından “Bravo” sesleri, alkışlar)

MEHMET SEVİGEN (İstanbul) - Cumhuriyetimizin değerlerini teker teker satıyorsunuz.

ŞEVKET ARZ (Trabzon) - Trabzon Havaalanına ne yaptın, onu söyle!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Evet, şimdi gelelim...

MEHMET SEVİGEN (İstanbul) - Limanlarımızı, tersanelerimizi teker teker peşkeş çekiyorsunuz.

ŞEVKET ARZ (Trabzon) - Trabzon Havaalanına ne yaptıysan onu söyle!

BAŞKAN - Sayın milletvekilleri, karşılıklı konuşmayalım lütfen.

ŞEVKET ARZ (Trabzon) - Trabzon Havaalanına ne yaptın onu söyle!

İ. SAMİ TANDOĞDU (Ordu) - Sayın Bakan, ölenlerin ruhu çarpacak, çarpacak!

TUNCAY ERCENK (Antalya) - Sayın Bakan, ne yaptın!..

BAŞKAN - Sayın Ercenk... Sayın Tandoğdu...

Sayın Bakan, Genel Kurula hitap ediniz efendim.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Arkadaşlar, lütfen, dinleyin; daha söyleyeceğim çok şey var; lütfen, dinleyin.

ŞEVKET ARZ (Trabzon) - Trabzon Havaalanına ne yaptın, onu söyle!

İ. SAMİ TANDOĞDU (Ordu) - Ölenlerin ruhu çarpacak sizi!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Lütfen, dinleyin.

ŞEVKET ARZ (Trabzon) - Yalanla peynir gemisi yürümez!

BAŞKAN - Sayın Arz, lütfen...

ŞEVKET ARZ (Trabzon) - Trabzon Havaalanına yaptım diyor; nesini yapmış, onu söylesin!

BAŞKAN - Sayın Bakanım, Genel Kurula hitap edin.

Buyurun efendim.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Sayın Başkan...

ŞEVKET ARZ (Trabzon) - Ne yaptığını söyle; hiçbir şey yok!..

MUHARREM İNCE (Yalova) - Ne zaman yeni gemi alacaksınız?!

BAŞKAN - Sayın milletvekilleri, sükûnetle dinleyelim.

İ. SAMİ TANDOĞDU (Ordu) - Ölenlerin ruhu sizi yakacak, yakacak!

ŞEVKET ARZ (Trabzon) - Daha bu sabah bindim geldim uçakla Trabzon Havaalanından; ne yaptıysa, bir söylesin!

BAŞKAN - Sayın Arz, lütfen...

Buyurun Sayın Bakan.

ŞEVKET ARZ (Trabzon) - Ne yapmış?.. Ben bu sabah geldim Trabzon Havaalanından; ne yapmış, allahaşkına, söylesin yahu!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Trabzon'dan yeni geldiysen, bir şey söyleyeyim sana: Trabzon'a, günde sadece 5 uçak iniyordu, bugün 30 uçak iniyor, 30! (AK PARTİ sıralarından "Bravo" sesleri, alkışlar)

ŞEVKET ARZ (Trabzon) - Bunun seninle ne ilgisi var?!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - İnsaf ve merhamet!.. İnsaf ve merhamet!..

ŞEVKET ARZ (Trabzon) - Uçaklar uluslararası havaalanından geliyor; bunun seninle ne ilgisi var?!

İ. SAMİ TANDOĞDU (Ordu) - Bunun sizinle ilgisi yok.

ŞEVKET ARZ (Trabzon) - Onlar dün de geliyordu, bugün de geliyor; bunun seninle ne alakası var?!

BAŞKAN - Sayın Bakanım, sürenizi olumlu kullanınız; Genel Kurula hitap ediniz.

Buyurun efendim.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Onların uçması için, gereken teşvikleri, gereken destekleri biz verdik de onun için alakası var. (AK PARTİ sıralarından alkışlar) Yaa, gördün mü?!

ŞEVKET ARZ (Trabzon) - Bunun seninle alakası yok! CIA uçakları geliyor, Afganistan'a gidiyor; sizinle ilgisi yok.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Bir dakika müsaade edin de, şu işleri anlatalım; bak, zamanımı çalılıyorsunuz ha!

ŞEVKET ARZ (Trabzon) - Ama sizinle ilgisi yok, onlar dün de geliyordu, sizden önce de geliyordu.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Vatandaşımıza yaptıklarımızı anlatmamız lazım; zamanımızı çalmayın lütfen.

ŞEVKET ARZ (Trabzon) - Ama, Trabzon'a bir şey göndermiyorsunuz, palavra atma!

BAŞKAN - Sayın Bakan, Genel Kurula hitap ediniz efendim.

Buyurun.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Değerli arkadaşlar, sivil havacılıkta iş bununla da kalmıyor. Başka ne var? Başka ne var, onu size söyleyeyim.

ABDULKADİR ATEŞ (Gaziantep) - CIA var, CIA; ondan da bahset.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Hepsini söyleriz, merak etmeyin.

Bakın, bir şirketimizin uçuşunu 4 ülke durdu, hatırlarsınız, geçen yazın başında ve süresiz uçma yasağı getirdiler. Kim; Almanya, Hollanda, İsviçre ve Belçika. İşte, bu hükümet, onun ulaştırma bakanı, süresiz yasak edilen bu uçuşu 12 günde başlattı. (AK PARTİ sıralarından "Bravo" sesleri, alkışlar) İşte, Türkiye'nin gücü, onuru budur. Onur Havayollarının onurunu da, bu ülkenin onurunu da bu hükümet, bu hükümetin bakanı kurtardı. (AK PARTİ sıralarından "Bravo" sesleri, alkışlar)

MEHMET SEVİGEN (İstanbul) - Bu sizin göreviniz, bunu da mı anlatıyorsunuz?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Bunlar, bizim, kaşımıza gözümüze meraklı değil.

MEHMET SEVİGEN (İstanbul) - Sayın Bakan, bu sizin göreviniz, bunu anlatma.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Ülkenin gücüne, ülkenin iktidarının iktidarına göre iş yapıyorlar.

MEHMET SEVİGEN (İstanbul) - Sizin bunu 12 gün bile bekletmeniz büyük hata, bunu bir günde çezecektiniz, bir günde, 12 gün bile bekletmeyecektiniz.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Bırakın bunları; 4 aylık, denizcilikten sorumlu Devlet Bakanı oldunuz. SHP'nin Ankara Belediyesinde seçim kaybetmiş bütün kadrolarını oraya aktardınız. Denizciye hasrettik Denizcilik Müsteşarlığında Sayın Bakan. (AK PARTİ sıralarından alkışlar) Denizciliğe hasret kalmıştı. İşte, şimdi, denizcilikte 230 uzman var.

MEHMET SEVİGEN (İstanbul) - Sayın Bakan, yalan söylüyorsunuz!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Yüzde 3'ten yüzde 21'e çıkardık. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

MEHMET SEVİGEN (İstanbul) - Siz yalan söylüyorsunuz! Yalan söylüyorsunuz! Bir tek adam aldıysam, bir tek...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Açın, arşivlere bakın.

MEHMET SEVİGEN (İstanbul) - Arşivi inceleyin.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - İbrahim Tez, sizden önceki Bakan...

MEHMET SEVİGEN (İstanbul) - Yalan söylüyorsunuz!

ALİM TUNÇ (Uşak) - Konuşma...

MEHMET SEVİGEN (İstanbul) - Sen sus oradan.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Hepsinin bende listesi var.

MEHMET SEVİGEN (İstanbul) - Siz yalan söylüyorsunuz!

BAŞKAN - Sayın Bakanım...

MEHMET SEVİGEN (İstanbul) - Benim bakanlığım döneminde bir tek adam alınmamıştır. Bir tek adam alınmamıştır benim Bakanlığım döneminde Sayın Bakan. Orada çalışan arkadaşlarım var, lütfen, getirsinler listeyi; yoksa sözünüzü geri alın.

BAŞKAN - Sayın Seviğen...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Sayın Seviğen, burada...

MEHMET SEVİGEN (İstanbul) - Benim dönemimde bir tek adam alınmamıştır.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - ... çıkıp, denizcilik alanında hiçbir şey yapılmadığını söylediniz. . Sizi insafa davet ediyorum, sizi insafa davet ediyorum. Bakın, denizcilikte neler yapmışız...

İ.SAMİ TANDOĞDU (Ordu) - Karadeniz'e ne yaptınız?,

ŞEVKET ARZ (Trabzon)- Karadeniz'e bir tane gemi yolladın mı, söyle? Ne yapmışsın Karadeniz'de? Durmadan anlatıyorsun. (AK PARTİ sıralarından gürültüler)

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Denizcilikte neler yaptığımızı milletimiz biliyor değerli arkadaşlar... (CHP sıralarından gürültüler)

BAŞKAN- Sayın milletvekilleri, sayın milletvekilleri...

Sayın Bakanım, müsaade eder misiniz...

İ.SAMİ TANDOĞDU (Ordu) - Karadeniz'de hükümet olarak ne yaptınız?

BAŞKAN -Sayın Bakanım...

Sayın Tunç, Sayın Arz, Sayın Tandoğdu...

İ. SAMİ TANDOĞDU (Ordu)- Karadeniz melül melül bakıyor...

FARUK ÇELİK (Bursa) - Durun, lütfen yahu! Sayın Bakanı anlayamıyoruz.

BAŞKAN - Sayın milletvekilleri,..Sayın Çelik... Sayın Çelik...(Gürültüler)

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Arkadaşlar, böyle...

FARUK ÇELİK (Bursa) - Bu hizmetlerden niye rahatsız oluyorsunuz? Soru varsa sorun!

BAŞKAN -Sayın Bakan, bir beş saniyenizi rica edeyim.

Saygıdeğer arkadaşlarım, Sayın Tandoğdu, Sayın Arz, eğer, izin verirseniz karşılıklı konuşulmazsa Sayın Bakan görüşlerini, düşüncelerini anlatacak... Lütfen, istirham ediyorum...

İktidar grubundan arkadaşlar, lütfen...

Buyurun Sayın Bakanım.

İ.SAMİ TANDOĞDU (Ordu) - Ama Sayın Başkan, doğruyu söylesin, en mağdur bölge Karadeniz Bölgesi

SALİH GÜN (Kocaeli) - Köy meydanında miting yapar gibi konuşuyor. Bakan gibi konuş. (Gürültüler)

AGÂH KAFKAS (Çorum) - Ayıp, ayıp!

SALİH GÜN (Kocaeli)- Avukatı mısın Bakanın?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Sayın Başkan, değerli arkadaşlar; bakın biraz daha ...(Gürültüler)

BAŞKAN - Sayın Bakanı dinleyelim sayın milletvekilleri...

Sayın Bakan, Genel Kurula hitap ediniz.

Buyurun efendim.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Sayın Başkan, değerli arkadaşlar; şimdi, Bakanlığımızın yaptığı çalışmalarla ilgili... (Gürültüler)

BAŞKAN - Sayın Bakanım, siz konuşun efendim; buyurun, Genel Kurula konuşun.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Sayın Coşkunoglu'na çok teşekkür ediyorum. Sayın Coşkunoglu çıktı, burada güzel güzel, yapılanları anlattı; takdir ediyorum. Yapılmayanları da, yapıcı bir eleştiriyle dile getirdi, bunu da takdir ediyorum, bu bizim için bir hedeftir ve (AK PARTİ sıralarından alkışlar) biz bunu hedef görüp gereğini yaparız. Ancak, yapılanları hiç yok farz edip, tamamen, burada kalkıp hilafı hakikat birsürü konuları dile getirerek, yapılanları yapılmamış gibi göstermeye çalışmak, ne kadar gayret etseniz boştur arkadaşlar. Yapılanları milletimiz görüyor. Bu iktidar, bu iktidarın bakanları, milletvekillerimiz tarihin hiçbir döneminde görülmediği kadar halkın içindedir. (AK PARTİ sıralarından “Bravo” sesleri, alkışlar)

MUHSİN KOÇYİĞİT (Diyarbakır) - Tüm milletvekilleri... Hepsi öyle...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Sayın Sözen “bakanlar bir umursamazlık, vurdumduymazlık içerisindeler” diyor. Tamamen yanlıştır. Sivil toplum örgütlerinin, sektörde faaliyet gösterenlerin sesine hiçbir dönemde bu kadar kulak verilmemiştir.

FAHRETTİN ÜSTÜN (Muğla) - Hızlı trende...

İSMAİL DEĞERLİ (Ankara) - İşadamları için öyle...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Değerli arkadaşlar, demiryollarımız cumhuriyet tarihimizin en hazin günlerini yaşamıştır.

FAHRETTİN ÜSTÜN (Muğla) - Sayenizde...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Cumhuriyet tarihinde, cumhuriyetin kuruluşuyla birlikte Büyük Atatürk “demiryolları

ümran ve refah yoludur” demiş ve talimatı vermiş. Bu talimatla, 1946 yılına kadar, bildiğiniz gibi, demiryollarında çok büyük atılım var.

Bunu herkes takdir ediyor ve biz de takdir ediyoruz gayet tabii, herkes takdir ediyor; ama, 1946’dan sonra ulaşım politikasında fevkalade yanlış bir yola girildiğini görüyoruz. Gerçi, bunda, 1950’den sonra otomotiv sektörünün gelişmesi ve havayolu taşımacılığının hayatımıza girmesinin de rolü var; ancak, her şeye rağmen, bu duruma gelmememiz lazımdı.

Bugün yurtiçi taşımalarında yüzde 90’ı karayoluna bağımlı bir taşıma sistemimiz var. Bunun daha fazla sürdürülebilir olma imkânı yoktur. İşte, biz, bunu gördük ve ilk işimiz ulaşım anaplan stratejisini yaptırдық. 4 üniversiteden 40’a yakın bilimadamı, 29 ilgili kuruluştan uzmanlar, iki yıl zahmetli ve fedakârca bir çalışma yaptılar.

Peki, bunun sonuçları ne; sonuçları şu: Avrupa Birliğine uyumlu, ulaşım türleri arasındaki dengeyi sağlayacak ve ulaşım modları arasındaki bütünlüğü sağlayacak bir ulaşım politikasının ortaya konulması ve buna uygun proje önceliklerinin belirlenmesi.

Şimdi, buradan çıkalım, sokakta bir vatandaşımıza soralım; herkes, bu ülkede, ulaşımında karayolunu çok ağırlıklı kullandığını zaten söylüyor. Onun için bir keşif, bir buluş yapmaya ihtiyacımız yok. İhtiyacımız, bir yandan bu planı yaparken, diğer yandan da projeleri, öncelikli projeleri teker teker hayata geçirmektir. Biz, geçen bu üç yıl içerisinde, bekleyelim de ulaşım ana plan stratejisi çıksın, ondan sonra ne lazımsa yaparız demedik. Ne yaptık; denizcilikte ÖTV’yi kaldırdık. Bunun manası ne; bunun manası, 2 YTL civarında olan mazotun 70 kuruşa denizcilerimize verilmesi demektir. Bundan kim yararlanıyor; balıkçılarımız yararlanıyor. Peki, yararlanıyor da ne oluyor; daha önce, bu tedbir alınmadan önce, balıkçılarımızın işletme maliyetleri içerisinde yakıtın payı yüzde 55’ti. Onun için, sahilden birkaç mil açılıp, yavru, ne bulurlarsa trolleri çekip getiriyorlardı; hem balık nesli tükeniyor hem de halkımız ucuz balık yiyemiyor, çeşitler yok oluyor, eko dengesi bozuluyordu. Peki, şimdi ne oldu; verdik mazotu, şimdi, taa Akdeniz’e, Tunus’un yakınına kadar balıkçılarımız gidiyorlar, aylarca orada avlanıp, onu da ihraç ediyorlar, bir kısmını da ülkemize getiriyorlar. Bugün, ülkemizde, artık, palamut yemeyeni dövüyorlar arkadaşlar; 1 YTL; işte sonuç bu, işte sonuç bu.

Bununla kalıyor mu; karayolumuzdaki trafiği denize çekiyoruz, kosterlerimizle taşıma yapıyoruz, karayolundaki trafik yükünü alıyoruz.

Değerli arkadaşlar, karayollarındaki kazaların yüzde 55’i yük kamyonlarından kaynaklanıyor ve otuz yıllığına yapılan yollarımız, ne yazık ki, ikibuçuk yılda gidiyor.

Yine, çevreye verilen karbonmonoksit, azotmonoksit gazlarının tamamen yüzde 84'ü karayollarındaki araçlardan meydana gelir.

İşte, karayollarındaki yükü denize almak için yaptığımız en önemli iki şey var; birisi, yakıtı yüzde 65 ucuzlatmak; birisi de, liman ücretlerini yüzde 75 ucuzlatmak, fener ücretlerini yüzde 30 ucuzlatmak. Daha ne yapacaktık? Bizim yapmamız gereken bu. Bundan sonrası denizcilerimizin, girişimcilerimizin işi. Onlar, artık, denizi de daha çok kullanacaklar, denizi de daha çok kullanacaklar, daha çok taşıma olacak, karayollarımız da rahatlayacak.

Denizciliğimizde hiçbir şey yapılmadı deniliyor.

Sayın Sevigen, yurtdışına giden her 4 gemimizden 1 tanesi tutuluyordu; şimdi bu oran kaç'a düştü dersiniz; yüzde 6'ya; iki yılda yüzde 25'ten yüzde 6'ya düştü. Bu da yetmez, Avrupa Birliği ortalaması yüzde 3'e getireceğiz. Bu nasıl oldu dersiniz; bu, işte, ehliyetli, tecrübeli denizci kadroların Denizcilik Müsteşarlığında çalıştırılmasıyla oldu.

MEHMET SEVİGEN (İstanbul) - Sayın Bakan... Sayın Bakan, sizin genel müdür atadığınız arkadaş, sizin yaptığınız bu politikalardan istifa etti, gitti.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Bu, lafla olmuyor, lafla peynir gemisi yürümez değerli arkadaşlar. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

TUNCAY ERCENK (Antalya) - Sizin mahdumun gemisi yürüyor.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Şimdi, onu çok söyleyip durdunuz. Madem açtın, onu da söyleyeyim.

Bu konuyu, siz, gensoru olarak da getirdiniz ve gensorunuzun altında kaldınız. Grubunuzdan 15 kişi bile buna karşı oy kullandı. Grubunuz bile, tam olarak... Bunun karşısında, gerekli oyu bulamadınız.

Bırakın onu, bir kere, defalarca, ben, bu yanlış düzelttim. Benim çocuğum, oğlum, devletten ne bir gemi kiraladı ne de devletle hiçbir işi oldu.

AHMET IŞIK (Konya) - Bravo...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Bunu bir kez daha tekrar ediyorum. Bu konuda yanlış beyanlarda bulunanları, iftira etmeye devam edenleri de Allah'a havale ediyorum. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

MEHMET SEVİGEN (İstanbul) - Bunlar iftira mı Sayın Bakan?! Bunlar iftira mı, gemilerin kiralanması?!.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Bununla da kalmıyorum, bu konuda...

MEHMET SEVİGEN (İstanbul) - Gemilerin kiralanması iftira mı?!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Dinleyin...

Bu konuda 20 tane dava açtım, 20 tane...

MEHMET SEVİGEN (İstanbul) - Bunlar iftira mı?!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - ..ve hepsini de kazandım; milyarlarca da tazminat aldım. İstersen, bunun listesini sana vereyim biraz sonra.

MEHMET SEVİGEN (İstanbul) - Tamam, alırım. Ulaştırma Bakanının oğlunun aynı şirketle iş yapması etik mi, doğru mu?!

BAŞKAN - Sayın Bakanım, Genel Kurula hitap ediniz.

Buyurun efendim.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Ulaştırma Bakanının oğlu...

MEHMET SEVİGEN (İstanbul) - Devletin gemisini kiralayarak, şirketine... Etik olarak doğru mu?!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - ...devletin hiçbir kurumundan, ne kendi bağlı olduğu kurumdan ne bir başka kurumdan, hiçbir şekilde bir ticarî ilişkiye girmemiştir. Bunu, burada ilan ediyorum. Aksini ispat edenin...

MEHMET SEVİGEN (İstanbul) - Göndereceksiniz bana; ben, onun fotokopisini çıkaracağım.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Aksini ispat ediyorsanız, buyurun, ispat edin; yoksa, halkın gözünde mahkûm olursunuz.

MEHMET SEVİGEN (İstanbul) - İspat edeceğiz... Hepsi burada Sayın Bakan, bütün hepsi burada; şirketin adı soyadı, yaptığı iş, hepsi burada.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Değerli arkadaşlar, niyet okumayı bırakın. CHP'nin niyet okuma konusunda mahir olduğunu biz biliyoruz...

MEHMET SEVİGEN (İstanbul) - Niyet okumayla ilişkisi yok; hepsi burada, kayıтта, sicilde; şirketin ismi, adı soyadı, hepsi burada.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - ...ama, bizim işimiz, değerli arkadaşlar, bu işlerle vakit geçirmek değil. Başbakan Avustralya'ya gitmiş de, filancayla falancayla bilmem ne olmuş da... Bunlar, bakanlık yapmış olan bir değerli arkadaşımıza yakışacak şeyler değil.

MEHMET SEVİGEN (İstanbul) - Görüşmediniz mi Sayın Bakan?! Görüşmediniz mi?! Niye gittiniz Avustralya'ya? Görüşmediniz mi gemi alınması için?! Niye gittiniz?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Biz, Avustralya'ya gittik, gemi alımıyla da, hiçbir konuyla görüşmedik; biz, orada, bizi sabırsızca, heyecanla, umutla...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN - Sayın Bakanım, bir dakika...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - ...bekleyen 200 000 vatandaşımızla kucaklaştık... (AK PARTİ sıralarından "Bravo" sesleri, alkışlar)

BAŞKAN - Sayın Bakanım, bir dakika...

MEHMET SEVİGEN (İstanbul) - Daha önce 2 tane gemi almadınız mı oradan?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - 2 tane gemi almadım daha önce, çok gemi aldım. O gemiler şimdi Marmara'dalar...

MEHMET SEVİGEN (İstanbul) - Almadınız mı? Şimdi, aynı gemileri almak için gitmediniz mi? Madem bu kadar büyük tersane yapıyordunuz da, oraya niye gemi almaya gittiniz?

BAŞKAN - Buyurun Sayın Bakanım, konuşmanızı tamamlayınız efendim. Buyurun.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Sayın Seviğen, bilmediğin bir şeyi söyleyeyim: Ben, o kurumda deniz otobüslerinde genel müdürlük yaptım.

MEHMET SEVİGEN (İstanbul) - Evet, doğru.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Sayın Sözen döneminden sonra. 9 gemiden 26 gemiye, 11 iskeleden 31 iskeleye çıkardım. Orayı dünyanın en büyük şirketi yaptım. 1 tane değil, 16 tane gemi aldım ve bunun 2 tanesini de Türkiye'de yaptırdım. Siz bunları bilmezsiniz. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

MEHMET SEVİGEN (İstanbul) - Peki, şimdi, niye almaya gidiyorsunuz? Madem Türkiye'de bunlar yapılıyor da, niye bunları dışarıdan alıyorsunuz?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Şimdi, niye dışarıdan alıyorsunuz diye soruyorsun değil mi; bütün tersanelerimiz 2010'a kadar dolu...

MEHMET SEVİGEN (İstanbul) - Nasıl dolu?..

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Dolu. 1 kayık bile yapamıyorlar, kayık.

MEHMET SEVİGEN (İstanbul) - Sayın Bakan, yanlış bilgi veriyorsunuz.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Biz, kıyı emniyetinde 2 tane romorkör yaptıracağız, 3 tane ihale yaptık, 3' üne de yerli imalatçılar teklif veremedi, işlerinin yoğunluğu dolayısıyla. Bu deniz otobüsleri için de kendilerine teklif götürüldü ve yapamayacaklarını söylediler. İşte budur.

MEHMET SEVİGEN (İstanbul) - Biraz önce "Türkiye'de her şey yapılıyor" demediniz mi?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Türk tersanesinde her şey yapılır, biz bunu yaparak gösterdik zaten; ama, işleri doluysa, tersaneleri yoğunsa, onlara zorla mı yaptıracağız arkadaşlar? Önemli olan vatandaşımızın beklediği hizmeti geciktirmeden vermektir değerli arkadaşlar. Bizim görevimiz budur. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

MEHMET SEVİGEN (İstanbul) - Sayın Bakan, yabancı şirketlere 3 tane gemi yaptırmadınız mı?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - 1975 yılından beri "hızlı tren" demişsiniz, 21 hükümet, 29 bakan geçmiş, hiçbir adım atılmamış; bunu konuşmuyorsunuz burada. Biz, geldik yaptık. Seneye o hızlı trene beraber bineceğiz. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

BAŞKAN - Sayın Bakanım, lütfen, konuşmanızı tamamlar mısınız?

MEHMET SEVİGEN (İstanbul) - Siz ne yaptınız?

Trenyolunda insanlarımızı öldürdünüz, başka ne yaptınız Sayın Bakan? Başbakana saltanat uçağı aldınız? 28 tane vatandaş öldü, daha başka ne yapacaksınız? Limanlarımızı peşkeş çektiniz, Galataport'a kadar; başka ne yaptınız Sayın Bakan? Yandaşlarınızı zengin ettiniz, daha başka ne yapacaksınız?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Değerli arkadaşlar...

BAŞKAN - Sayın milletvekilleri, lütfen, Sayın Bakanı dinleyelim. Lütfen...

Buyurun Sayın Bakanım.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Değerli arkadaşlar...

ÜNAL KACIR (İstanbul) - Sayın Başkan, köy kahvesi gibi oldu burası.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Değerli arkadaşlar, gayet tabii ki, Anamuhalefet Partimizin her türlü yapıcı tenkitlerine her zaman bizim kulak vermemiz lazım ve buradan gereken öğretileri de alıp, yapmamız gerekeni de yapacağız. Muhalefet iktidarı gözetleyecek; yaptıklarını yapmadıklarını izleyecek. Sizin bizi takip etmeniz, izlemeniz, olsa olsa bizim heyecanımızı artırır, yanlış yapmamamıza sebep olur. Bunun için teşekkür ediyoruz. İzlemeye devam edin bizi, bizi izlemeye devam edin! (AK PARTİ sıralarından “Bravo” sesleri, alkışlar)

FAHRETTİN ÜSTÜN (Muğla) - 39 insan da öbür dünyadan izliyor sizi Sayın Bakanım!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Şimdi, son olarak... “Bu kazalarda hiç kimseyle ilgilenilmedi” denildi. Sayın Başkan, lütfen 1 dakika verirsiniz toparlıyorum.

BAŞKAN - Birkaç dakika içinde toparlayın Sayın Bakanım.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla)- Efendim, bir tren kazası oldu.

YILMAZ KAYA (İzmir) - Sayın Bakan, göz göre göre...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Dünyanın her tarafında kazalar oluyor değerli arkadaşlar. Bakın, Japonya’da geçen sene yine kaza oldu, 102 insan öldü. Japonya, demiryollarında en gelişmiş ülke. Orada da “bakan istifa etsin” dediler. Kazaya bakıyoruz... Bakan çıktı dedi ki: Bu kaza bize göstermiştir ki, demiryolu personelimizin daha fazla eğitime ihtiyacı var. Neden; hıza uymamış. Bizim kaza da hıza uymamaktan oluşmuş bir kazadır. Hepsi budur.

MEHMET SEVİGEN (İstanbul) - Altyapı eksikliği.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Ama, keşke olmasaydı. Ama, unutmayın, 78-79’da CHP yönetiminde 5 gün arayla 55 insanımızın öldüğü iki büyük kaza yaşadık. Demek ki, kaza her zaman olabilir.

Kazada ölenlere Allah’tan rahmet diliyoruz. Kazadan sonra ben Sayın Başbakanla beraber bütün ölenlerin bazılarının, ulaşabildiğimiz yakınlarına... Yaralıları teker teker hastanede ziyaret ettik. Devlet Demiryollarından arkadaşlar, Genel Müdür ve yardımcıları bütün yaralananların evlerine gitti, ziyaret etti, ihtiyaçlarını gördü ve şu anda da, 14 ölenin yakınlarına

1 trilyon tazminat ödendi. Şu anda, ayrıca, 4 başvuru sahibinin başvuruları değerlendiriliyor; 6 başvuru sahibi, teklifleri kabul etmedi, yargıya gitti. Yani, bu konuda insafli olmak lazım, gereken her şey yapılmıştır.

YILMAZ KAYA (İzmir) - Sayın Bakan, cebinizden mi ödüyorsunuz!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Efendim, cebimizden falan... Bırakın bu polemikleri; önemli olan insanların ihtiyaçlarını görmektir.

Değerli arkadaşlar, Sayın Başkanım; şunu söylemek istiyorum: Ülkemizin ulaştırma ve haberleşme ihtiyaçlarını görmek için gece gündüz vargücümüzle çalışıyoruz. Cumhuriyet Halk Partisinin ortaya koyduğu öneriler ve tenkitler de, tabii, hakkaniyet içerisinde değerlendirilecektir. Yapıcı olanlar, önemli olanlar gerekli şekilde gündemimize girecek, yapmaya devam edeceğiz. Ancak, hiç aslı astarı olmayan konuları burada sürekli, sürekli, sürekli gündeme getirmeniz, sizin partinizin de siyaset anlayışına zarar veriyor. Ben bunu söylemek istiyorum ve Yüce Meclisi, yüce milletimizi saygıyla selamlarken...

FAHRETTİN ÜSTÜN (Muğla) - Kuşadası?!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - ...Ulaştırma Bakanlığı bütçesinin ülkemize hayırlı, uğurlu olmasını diliyor, hepinize saygılar sunuyorum. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

Konu : 2006 Yılı Merkezî Yönetim Bütçe Kanunu Tasarısı ile 2004 Malî Yılı Genel ve Katma Bütçeli Daireler ve İdareler Kesinhesap Kanunu Tasarıları Münasebetiyle

Yasama Yılı : 4

Birleşim : 36

Tarih : 19.12.2005

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

Sayın Muharrem Doğan'ın sorusuyla başlamak istiyorum; Mardin Havaalanının pist boyunun uzatılması, genişliğinin artırılması konusu. Bu konuyla ilgili, Bakanlığımızı uzmanları gerekli incelemeleri yaptılar; önümüzdeki yıllarda bütçe imkânları nispetinde bu çalışmayı gerçekleştireceğiz. Ancak, bizim genel olarak yaptığımız bir şey var; havaalanları, öyle veya böyle, büyük kaynaklar harcanarak yapılmış. Bu havaalanlarını uçaklara uydurmak yerine, uçakları buna uydurmanın, havaalanlarını daha çabuk faaliyete geçireceğini ve daha az maliyetli olacağını düşünüyoruz. O yüzden de, Siirt'te yaptığımız gibi, Mardin'e de, küçük gövdeli uçaklarla seferleri artıracamız.

Diğer bir soru, Sayın Süleyman Sarıbaş'ın; doğu illerine seferler ne zaman başlayacak demişti. Esasında, Ankara'dan Siirt'e, Ankara'dan Erzincan'a, Ankara'dan Adıyaman'a, Ankara'dan Diyarbakır'a, Mardin'e, Urfa'ya, Ağrı'ya, Elazığ'a, Erzurum'a, Kars'a, Van'a, Muş'a, şu anda, seferler yapılmaktadır; ancak, havaalanının, Ankara Esenboğa Havaalanının bitmesiyle beraber, daha fazla sefer yapma imkânı olacaktır.

Diğer bir soru da, Ankara-İstanbul demiryolu projesinin birinci etabında neden geç kalındığı yönündedir. Şunu ben Sayın Sarıbaş'a hatırlatmak istiyorum: Bu projenin ilk başlangıç tarihi 1994; ancak, ihale edilmesi 2000 ve 2000 ile 2003 arasında, maalesef, hiçbir şey yapılmamış. 2003'te, biz geldiğimizde, hemen çalışmalara başladık. Burada bir altı aylık gecikmemiz var, doğrudur; ama, bu da, kredi görüşmelerinin uzamasından olmuştur. Keşif artışı diye ifade edilen rakam, keşif artışı değildir; projeyle ilgili çok köklü, teknik yanlışlar vardı, bunlar düzeltildi. Bununla ilgili çok detaylı bilgiyi Sayın Sarıbaş'a yazılı olarak vereceğim, burada zamanımız yoktur.

Diğer bir sorumuz Sayın Ahmet Işık'ın sorusu; demiryollarıyla ilgili projeler. Malum, tüpgeçiş inşaatı devam ediyor, Türkiye'nin yüz yıllık rüyası olan

projedir, 2008 yılı sonunda bitecektir. Ankara-İstanbul birinci etap 2006'da, ikinci etap da 2008 sonunda tamamen bitmiş olacak ve yine Ankara-Konya projesinde ihaleye çıkmıştır, şu anda, bunun değerlendirme çalışmaları yapılıyor, 40'a yakın teklif gelmiştir, bu da sevindiricidir. Bu, altyapı inşaatıdır; üstyapıyı da önümüzdeki yılın başından itibaren çıkacağız ve iki yıl içerisinde Konya hızlı tren yolu tamamlanacak. Böylece, Konya'ya git gel altı saat yerine, Konya'ya git gel ikibuçuk saat olacak.

Diğer bir soru da yine Sayın Muhsin Koçyiğit'in sorusu. Bu da, Diyarbakır Havaalanının uluslararası bir havaalanı olması ve yeni bir sivil havaalanı yapılması. Bunun için gerekli etütler yapıldı, yer tespiti de yapıldı; ancak, mevcut havaalanı şu anda askerî amaçlı olup, sivil maksatlı da kullanılmaktadır. Bütçe imkânlarımız elverdiğinde, bu konuda ihtiyaçlar artması durumunda da yeni bir havaalanı yapımı gündeme gelecektir; fakat, bu çok yakın vadede olması söz konusu değildir. Şu anda ILS, yani aletli inişle ilgili cihaz alımı da 2006 programına dahil edilmiştir.

Bir soru yine Sayın Ahmet Işık'a ait. "PTT hizmetlerinde ne gibi yenilikler yaptınız?" Şunu söyleyeyim: 2002 yılında otomasyona açık şube sayısı 707 iken, günümüz itibarıyla 2 644'e yükselmiştir. PTT'de 6 kalem işlem yapılırken şu anda 53 kalem işlem yapılır hale gelmiştir. 11 trilyon zarar eden PTT, şu anda 103 trilyon kâr eder bir kuruma gelmiştir. Bu kâr da 26 000 çalışandan 3 000-4 000'inin, emekliye ayrılmasına rağmen, hem personel azalmış; ancak, PTT'nin değişen, gelişen yeni anlayışıyla, PTT Bank Projesiyle ve işyerleriyle ilgili yaptığı çalışmalarla halkımızın günlük ihtiyacını gören çok seçkin bir kuruluş haline gelmiştir ve bu çalışmalarımızı artırarak devam edeceğiz.

Konu : 2006 Yılı Merkezî Yönetim Bütçe Kanunu Tasarısı ile 2004
Malî Yılı Genel ve Katma Bütçeli Daireler ve İdareler
Kesinhesap Kanunu Tasarıları Münasebetiyle
Yasama Yılı : 4
Birleşim : 43
Tarih : 26.12.2005

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

Sayın Osman Özcan'ın “özeleştirme Türk Hava Yollarında uçak alındıktan sonra mı yapılacak” diye bir sorusu var. Tabii, Türk Hava Yollarının halka arz yoluyla özeleştirme işlemi bir süreden beri devam ediyor. Bilindiği gibi, yüzde 2,5 civarında bir dilim çok önceki yıllarda yapılmış, daha sonra da yüzde 23 civarında bir dilim de yine bizim Hükümetimiz döneminde halka arz edilmiştir. Borsaya açık şirketlerde halka arzların, şirketin ileriye yönelik hedefleri, projeleriyle bağlantılı olarak yapılması söz konusu değildir. Kaldı ki, Türk Hava Yollarının filosunu genişletme ve uluslararası sivil havacılıktaki pazar payını artırma çalışmaları bundan sonraki halk arzlarda da değeri üzerinde müspet etki yapacaktır. Sivil havacılığımızın son üç yılda kaydettiği gelişmeler Türk Hava Yollarını da olumlu yönde etkilemiş ve iki yıl içerisinde Türk Hava Yolları, önceki yıllara göre, 4,5 milyon, iç hatlarda sadece yolcu artışı sağlamıştır.

Sayın Başkan, tabii, diğer sorular da var. Bu sorularla ilgili daha kapsamlı cevapları yazılı olarak vereceğiz.

Arz ederim.

Konu : 2006 Yılı Merkezî Yönetim Bütçe Kanunu Tasarısı ile 2004
Malî Yılı Genel ve Katma Bütçeli Daireler ve İdareler
Kesinhesap Kanunu Tasarıları Münasebetiyle
Yasama Yılı : 4
Birleşim : 43
Tarih : 26.12.2005

ULAŞTIRMA BAKANİ BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Evet, teşekkür ederim Sayın Başkan.

Tabii, Batum-Trabzon bağlantısı demiryolu projesi, yakın vadede programımız dahilinde değildir. Orada önceliğimiz, Karadeniz sahil yoludur ve inşaatı halen devam etmektedir; ancak, kuzeygüney geçişiyle ilgili demiryolu bağlantısının yapılması konusunda etüt çalışmalarımız tamamlanmıştır. Kaynak, finansman bulunduğu bu proje ele alınacaktır; çünkü, Karadeniz'den Akdeniz'e bir koridor oluşturulması, ülkemizin stratejik bakımdan çok önemli bir önceliğidir. Zira, Avrupa Birliği ulaşım koridorları içerisinde de bu güzergâh, yaptığımız çalışmalar sonucunda kabul edilmiş ve genişleyen Avrupa'da ulaşım ağları projesine dahil edilmiştir ve böylece, Avrupa Birliği fonlarından, katılım süreci içerisinde, bu projenin finans bulma şansı artmıştır. Bu kapsamda projenin yapımı gerçekleştirilecektir.

Teşekkür ederim.

Konu : 2006 Yılı Merkezî Yönetim Bütçe Kanunu Tasarısı ile 2004 Malî Yılı Genel ve Katma Bütçeli Daireler ve İdareler Kesinhesap Kanunu Tasarıları Münasebetiyle

Yasama Yılı : 4

Birleşim : 43

Tarih : 26.12.2005

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

Sayın Özcan, akaryakıt kaçakçılığının büyük oranda denizlerde yapıldığını söyledi. Aynı şekilde, Sayın Arz da bu soruyu tekrarladı.

Bu konuda, tabii, bir düzeltme yapma ihtiyacı duydum; çünkü, bildiğiniz gibi, kısa bir süre önce, akaryakıt kaçakçılığının önlenmesine yönelik bir Meclis araştırması komisyonu kuruldu, görevli bu komisyon çalışmalarını yaptı ve raporunu ortaya koydu. Esasında kaçakçılığın denizlerden yoğun bir şekilde yapıldığı kanaatinin doğru olmadığı, bu araştırmayla ortaya çıktı.

ŞEVKET ARZ (Trabzon) - Doğru değil.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Efendim, müsaade ederseniz, ben bu işin içindeyim, otuz senem bu işlerle geçti. Ben, size, doğru bilgileri aktarmak istiyorum.

ŞEVKET ARZ (Trabzon) - Sayın Bakan...

BAŞKAN - Sayın Arz, lütfen...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Bildiğiniz gibi, 2003 yılının temmuz ayında, biz, bir Bakanlar Kurulu kararı aldık. Bu Bakanlar Kurulu kararına göre, kabotaj hattında deniz işletmeciliği yapacak balıkçılar, yük taşıması, yolcu taşıması ve ticarî turizmle uğraşan teknelere ÖTV'siz, Özel Tüketim Vergisi sıfırlanmış yakıt verme hakkı getirdik. Bunun temel amacı, bir yandan 8 400 kilometre sahil şeridimizde deniz taşımacılığını teşvik etmek, yaygınlaştırmak, denizlerimizi gerek yük gerek yolcu taşımacılığında etkin kullanmak. Ama, daha önemlisi, ÖTV'li yakıt ile ÖTV'siz yakıt arasındaki fark yüzde 65 oranında olduğu için, bu kaçakçılığın en büyük nedenlerinden bir tanesi. Böylece, kaçakçılık, bu yolla, teknelerden, transit sefer yapan teknelerden çekilmek suretiyle, limbo yapılmak suretiyle, balıkçılara, diğer

kabotajda çalışan araçlara, hatta hatta karadaki kullanım için bir yol teşkil etmiştir. Bu kararla birlikte, bu anlamda, çok büyük bir kaçakçılık seviyesi asgarî düzeye indirilmiştir. Şöyle ki, 5 400 civarında tekne kayıt altına girmiş ve kullandıkları bütün yakıtlar, yıllık jurnallerine işlenmek suretiyle tamamen kontrolümüz altındadır.

Ayrıca, tabii, sahillerimizin tamamında, bütün faaliyetleri eşzamanlı kontrol etmek amacıyla, bir AIS projemiz, yani, otomatik tanımlama sistemi dediğimiz bir proje de şu anda yapılmaktadır. Önümüzdeki yılın sonuna kadar tamamlanacaktır. Yani, gerek sahillerimizde gerekse denizde seyreden tüm gemilerdeki her türlü yakıt işlemi, gemiye giren, çıkan, yanan tekneler, otomatik olarak takip edilecektir.

Kaçakçılığın bir kısmı, malum, karayoluyla, Irak ve o güzergâhta yapılmaktadır; bir kısmı burada. Denizdeki şekli de, getirilen akaryakıtın beyanları ile miktarı arasındaki farktan kaynaklanmaktadır. O, denizdeki kaçakçılık değil, Sayın Arz; yani, beyan ile miktarın uyuşmaması. Bu da, gümrüklerimizdeki teknik altyapı yetersizliğinden kaynaklanmaktadır. Bu rapora göre, bunun da kararı alınmıştır. Bütün gümrüklerde, akaryakıt tesellümü yapılan bütün gümrüklerde, limanlarda, gümrüklü limanlarda sayaç konmasına karar verilmiştir. Ayrıca, depolara da iskandil konacaktır; böylece, kontrol altına alınmış olacaktır.

BAŞKAN - Sayın Bakan, süreniz tamamlanmıştır.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Efendim, süremiz tamam oldu. Diğer sorulara yazılı olarak, teferruatlı şekilde cevap vereceğiz.

Arz ederim.

Konu : 2006 Yılı Merkezî Yönetim Bütçe Kanunu Tasarısı ile 2004 Malî Yılı Genel ve Katma Bütçeli Daireler ve İdareler Kesinhesap Kanunu Tasarıları Münasebetiyle

Yasama Yılı : 4

Birleşim : 43

Tarih : 26.12.2005

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

Sayın Aslanoğlu, bilhassa sağlık kuruluşlarında, ebe, hemşire çocuk bakıcıları gibi temel hizmetlerde geçici işçi çalıştırıldığını, bunun da aynı kurumda çalışanlar arasında bir adaletsizlik oluşturduğunu ve hizmet kalitesinin düştüğünü beyan etti. Doğrudur; ancak, bilindiği gibi, bundan böyle, artık, sağlık hizmetlerinde dışarıdan hizmet alımı yapılmayacaktır; Sağlık Bakanlığına, personel alımı için, 10 700 sözleşmeli personel tahsis yapılmıştır.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (Malatya) - Sayın Bakan, sadece Sağlık Bakanlığı değil, üniversiteler de dahil.

BAŞKAN - Lütfen Sayın Aslanoğlu, niye müdahale ediyorsunuz; sorunuzu sordunuz.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (Malatya) - Sayın Başkan ilk defa bir şey konuştum, azarladınız; hayatımda ilk defa yaptığım bir şey!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Doğrudur; özellikle, tabii bütün kurumlarda, üniversiteler için de bu geçerlidir; fakat, bu sistem -yani geçici personel, hem memur statüsünde hem işçi statüsünde- ülkemizin temel sorunudur ve bugün ortaya çıkmış bir sorun da değildir; geçmişten beri devam eden... Yine, sizin de dile getirdiğiniz, demiryollarında 2 000'e yakın geçici işçi var; geçtiğimiz dönemlerde bu sayı 40 000'in üzerindeydi. Çıkarılan bir yasayla -biliyorsunuz, 57 nci hükümet döneminde- bunlar daimî kadroya geçirilmiş; ancak, bir kısmının, maalesef, yasanın uygulama tarihi dolayısıyla, halen, bu geçici statüleri devam etmektedirler. İster geçici ister temelli olsun, kamuda zincirleme sözleşme yapan bütün personel, memursa memur sendikasına, işçiye işçi toplu sözleşmelerine tabi olarak çalışmaktadır. Tabii, artık, günümüzde, dünyada her şey değişiyor. Kamu hizmetlerinin

profesyonel şekilde, sözleşmeli kadrolarla, esnek çalışma şekilleriyle yerine getirilmesi, gittikçe yaygın bir uygulama olarak gözönüne alınması gereken bir husus. Demiryollarında çalışan geçici işçilerle ilgili, bu sene, Kamu Finansman Kararnamesinde değişikliğe gittik ve dolayısıyla, bunları, daha, yıl içerisinde başlayacakları ve sözleşmelerinin biteceği tarihler önceden belli olacak, daha fazla çalışacaklar; bunu, ifade etmek istiyorum.

Diğer bir soru, tabii, ekonomiyle ilgili, Ek Motorlu Taşıtlar Vergisi, Sayın Hacaloğlu'nun sorduğu. Anayasa Mahkemesi kararı, tabii, 2003 yılına, geçmişe yönelik bir karardır. İçinde bulunduğumuz dönem için herhangi bir sorun, bir sonuç doğurmamaktadır. Esasen, 2004'ten itibaren, Ek Motorlu Taşıtlar Vergisi alınmamaktadır ve dolayısıyla, uygulamadan kalkmıştır.

Bu, 26 Aralıkta, yani, bugünkü gazetelerde çıkan haberi ben de gördüm. Tabii, ilgili Bakanımız, bu konuda gerekli inceleme ve soruşturmayı muhakkak ki yapacaktır; bunu, ifade etmek istiyorum.

Ekonomi iyiye gitmiyor tarzında bir ifadede bulunuldu. Doğrusu, ekonominin iyi gidip gitmediğinin en önemli göstergesi, açıkçası, ülkemizde, uzun vadeli, kalıcı yatırımların arttığı veya azaldığına bakmamız lazım. Geçtiğimiz bir yıl içerisinde, portföy yatırımı değil, kalıcı yatırımlara, küresel yatırımcılar ve yerli yatırımcılar çok büyük oranda rağbet etmektedir. Sadece, birkaç ay içerisinde, kalıcı yatırımlar 15 milyar doları aşmıştır. Yine, özel girişimciler eliyle yapılan yatırımların toplam kamu yatırımlarına göre neredeyse 7 kat fazla olduğunu biliyoruz. Bütün bunlar, ekonominin oldukça iyiye gittiğini gösteren hususlardır.

BAŞKAN - Sayın Bakan, süre tamamlanmıştır.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Diğer sorulara da yazılı olarak cevap vereceğiz.

Arz ederim.

Konu : 2006 Yılı Merkezî Yönetim Bütçe Kanunu Tasarısı ile 2004
Malî Yılı Genel ve Katma Bütçeli Daireler ve İdareler
Kesinhesap Kanunu Tasarıları Münasebetiyle

Yasama Yılı : 4

Birleşim : 43

Tarih : 26.12.2005

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Sayın Başkanım, teşekkür ediyorum.

Aslında, sorulan soruların görüşülen maddeyle hiçbir alakası yok. O yüzden...

FERİDUN FİKRET BALOĞLU (Antalya) - Peki, Bakan nerede?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Sayın Bakanı soruyorlar, ona cevap vereyim. Bakanımız buradadır; ancak, düşünün ki, bir insan 24 saat ayakta, sürekli burada oturmasını bekleyemezsiniz.

FERİDUN FİKRET BALOĞLU (Antalya) - Biz 48 saattir ayaktayız...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Onun da ihtiyaçları vardır, zorunlu ihtiyaçları, hepimizin olduğu gibi ve ondan sonra gelecektir. Bakan bir yere gitmez. Bizim bakanımız her zaman sizlerle, bizlerle beraberdir, ondan endişe etmeyin.

Şimdi, belki, konuyla ilgili değil; ama, bundan sonra, belki, cevap vermesek, yeni sorular olacak, onlar da konuyla ilgili olmazsa, maalesef, cevap verme imkânımız olmayacak; fakat, Telekomla ilgili -her ne kadar konuyla ilgili değilse de- olduğu için, bizim alanımızla ilgili; cevap vermekte yarar görüyorum.

Telekomun görüşme ücretleri, bizim görev dönemimiz içerisinde yüzde 300 ucuzlatılmıştır.

FAHRETTİN ÜSTÜN (Muğla) - Sayın Bakan, burada; isterseniz verebilirim.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Bu yüzde 300 oranı milletlerarası görüşmelerde, yüzde 80 oranında da şehirlerarası görüşmelerde ucuzlamıştır. Şu anda, cep telefonu ile sabit telefon görüşmeleri oranı 3,5'tur, Avrupa standardına gelmiştir. Yani, birbirleriyle ara bağlantıda 1'e 3,5 oranı muhafaza edilerek Telekomünikasyon Kurumu tarafından böyle bir

düzenleme yapılmıştır. Bunun anlamı şudur: Şehiriçi görüşmelerde -doğru- 81 ila 99, birbirine çok yaklaşmıştır; ama, şehirlerarası ve milletlerarası görüşmede, hâlâ, sabit telefon 1 ise, cep telefonu 3,5 nispetindedir; bu da, dünya ve Avrupa ortalaması seviyesindedir.

Kurumlar Vergisiyle ilgili alınan karar, genel bir karardır; yani, hiçbir şekilde, bir firmaya özgü yapılmış bir iyileştirme değildir. Sebebi şudur: Ekonomide yatırımı, özel teşebbüsü teşvik ederek daha fazla yatırım yapması, daha fazla kazanması, sürümden kazanmak suretiyle daha fazla vergi ödenmesi amaçlanmıştır ve bu uygulama 2006'dan sonra yürürlüğe girecektir. Bu, ekonomimiz için, daha fazla vergi toplanması ve daha fazla istihdam alanı oluşturulması için alınmış çok olumlu bir karardır.

Arz ediyorum Sayın Başkan.

Konu : 2006 Yılı Merkezî Yönetim Bütçe Kanunu Tasarısı ile 2004
Malî Yılı Genel ve Katma Bütçeli Daireler ve İdareler
Kesinhesap Kanunu Tasarıları Münasebetiyle

Yasama Yılı : 4

Birleşim : 43

Tarih : 26.12.2005

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALI YILDIRIM (İstanbul) - Evet, tabii, Ankara-İstanbul hızlı tren projesinin birinci etabı, Ankara-Eskişehir etabının, şu anda, yapımı devam etmektedir. Bu proje, 2000 yılında yapılan ihaleyle, mevcut hattın iyileştirilmesi ve yanma bir hat daha yapılması olarak planlanmıştır; ancak, bu, hiçbir zaman bir hızlı tren projesi olarak nitelendirilemezdi; bizim devam ettiğimiz ise, mevcut hat aynen kalmak üzere, yanına, iki tane, bir gidiş, bir geliş, 250 kilometre hıza sahip, virajları asgarî 3 000 metre olmak üzere yeni bir hat yapımıdır. Elektrikli, sinyalli bir hat yapımı. Bunun da -bu bir keşif artışı değildir- maliyet farkı 195 000 000 eurodur ve böylece, bunu yapmakla, üç hatlı, bir mevcut yük için kullanılacak, iki hat bir geliş, bir gidiş olmak üzere de yolcu için kullanılacak bir hızlı tren güzergâhı sağlanmış olacak. Dolayısıyla, yolcu taşımacılığıyla yük taşımacılığı da birbirinden ayrılacaktır. Yani, daha önce ihale edilen sözleşmeye göre işin yapılma şansı yoktur. Bu, teknik bir zorunluluktan doğmuştur ve bunlar da, aynı maliyet esasıyla, birim maliyetlerle yapılan işlerdir. Yoksa, yapılmış bir işin üzerine bir keşif artışı söz konusu değildir.

Eskişehir geçişine gelince; Eskişehir geçişi, başlangıçta yer altı düşünülmüş; ancak, maliyetin -projeye dahil değildir - çok yüksek olması nedeniyle hızlı tren geçişi şeklinde ihata edilmek suretiyle hemzemin geçidi olarak yapılmasına karar verilmiştir.

Arz ediyorum.

Konu : 2006 Yılı Merkezî Yönetim Bütçe Kanunu Tasarısı ile 2004
Malî Yılı Genel ve Katma Bütçeli Daireler ve İdareler
Kesinhesap Kanunu Tasarıları Münasebetiyle

Yasama Yılı : 4

Birleşim : 43

Tarih : 26.12.2005

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Sayın Başkanım, teşekkür ediyorum.

Gecenin bu saatinde, herhalde, bu soru ve cevaplarla vatandaşımız fazla ilgilenmiyor; ama, Sayın Başkanım, konuyla ilgili tek bir soru var, maddeyle ilgili; Sayın Sür'ün sorusu “sosyal tesisler satılacaktı; fakat, bu konuda herhangi bir gelişme olmadı” diye.

Şimdi, her kamu kuruluşunun sosyal tesisleri var. Aşağı yukarı, olmayan bakanlık, kamu kuruluşu yok. Bu sosyal tesislerin işletilmesi için yapılan yıllık harcama, onların bakım, tutumu, açık halde bulundurulması ve yaz dönemlerinde kısa bir süre kullanılması için harcanan paralara, o tesislerden yararlanacak insanlara en az üç kat daha ucuza, beş yıldızlı otelde ihtiyaçlarını görecektir şekilde organizasyon yapılması mümkündür. Hükümetimiz bir karar almıştır; sosyal tesisler satılacak, bu amaçla da herhangi bir iyileştirme yapılmayacaktır.

İZZET ÇETİN (Kocaeli) - Lojmanlara dönmesin onlar da!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Müsaade ederseniz onu da söyleyeceğim.

Tabii, bunların satışıyla ilgili bazı sorunlar, teknik sorunlar, hukukî sorunlar var. Nedir bunlar; bir kısmının mülkiyet sorunu var. Bunların çözülmesi lazım; yani, kıyı kenar çizgisinde yapılmış. Mülkiyet konusu var. Keza, bir kuruma tahsis yapılmış. Kurum, satış yapamıyor. Tahsisi yapan Millî Emlak'a geri dönmesi lazım, onların yapması lazım.

Lojmanlarla ilgili de, doğrudur, yani, kullanılmama, milletvekillerimiz tarafından kullanılmama kararından bu tarafa, satış değerlendirilmesi gerçekleştirilememiştir. Bunu kabul ediyoruz; ancak, burada da bir iki teşebbüs yapılmış, istenilen değerler elde edilemediği için, bu süreç uzamıştır. Şimdi yapılan, bunların ister konut ister işyeri şeklinde değerlendirilmesinin önünü

açacak düzenlemeleri Maliye Bakanlığımız yapıyor. Bundan sonra da bu husus gerçekleştirilecektir.

Arz ediyorum Sayın Başkan.

Konu : 2006 Yılı Merkezî Yönetim Bütçe Kanunu Tasarısı ile 2004
Malî Yılı Genel ve Katma Bütçeli Daireler ve İdareler
Kesinhesap Kanunu Tasarıları Münasebetiyle
Yasama Yılı : 4
Birleşim : 43
Tarih : 26.12.2005

ULAŞTIRMA BAKANİ BİNALI YILDIRIM (İstanbul) - Şereflikoçhisar Barajıyla ilgili, arkadaşlarım hatırlatıyorlar, YPK karan çıktı, gereken ödenek ayrılacak; ancak, Karaçal Barajıyla ilgili şu anda elimizde bilgi hazırda değil, bilahara yazılı olarak Sayın Özkan cevaplandıracağız; fakat, şunu tek cümleyle söylemekte yarar var: Geçmiş dönemde plansız baraj yatırımları yüzünden, eğer gerekli tedbirleri almasaydık, baraj yatırımlarının 200 yılın üzerinde bir ortalama bitirme zamanı olacaktı o zaman öngörülen ödeneklerle, 210 yıl; ancak, Hükümetimiz bunların bir tasnifini yaparak, bu süreyi 9 ile 11 yıl arasına düşürmüştür. Bu da baraj ve sulamayla ilgili yatırımlara işlerlik kazandırmak, çok büyük kamu kaynaklarının atıl olarak beklemesinin önünü açmak için yapılmıştır.

Az önce kamu lojmanlarıyla ilgili ve sosyal tesislerle ilgili, bugüne kadar satış ve kira yoluyla 50 adet sosyal tesis değerlendirilmiştir. Bunu da bilgi olarak...

Karaçal Barajıyla ilgili bilgi de geldi. 2005'te, bildiğiniz gibi, 3 trilyon ayrılmıştı; 2006'da da ayrılan tahsisat 2,5 trilyon.

Arz ediyorum.

Konu : 2006 Yılı Merkezî Yönetim Bütçe Kanunu Tasarısı ile 2004 Malî Yılı Genel ve Katma Bütçeli Daireler ve İdareler Kesinhesap Kanunu Tasarıları Münasebetiyle

Yasama Yılı : 4

Birleşim : 43

Tarih : 26.12.2005

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Evet, teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Tabii, Sayın Ramazan Kerim Özkan'ın konuyla ilgili sorusuna cevap vermek istiyorum. Doğrudur, Burdur Devlet Hastanesini güçlendirme çalışmaları Bayındırlık Bakanlığımız tarafından halen ikmal edilmektedir. Bunun yanı sıra, bir ek bina yapımı için proje çalışması tamamlanmış, yeni bir ek bina yapımı için de hazırlıklar devam etmektedir.

Konuyla ilgili değil; ama, önemli bir şey, Burdur-Antalya, yani, Akdeniz'e iniş demiryolu uzantısı, Burdur-Antalya arası, Demir Yollarının programındadır; fakat, takdir edersiniz ki, güzergâhın kısa olmasına rağmen, arazi şartlarından dolayı, 1,150 milyon, yani 1 150 000 000 dolar maliyeti vardır. Orta vadede, bu projenin Türk demiryolu sistemi için vazgeçilmez olduğunu düşünüyoruz ve kaynaklarımız, imkânlarımız elverdiği nispette bu projeyi gerçekleştireceğiz.

Sayın Hamzaçebi, bu denizciliğe ÖTV indirimi, yani, ÖTV'si sıfırlanmış yakıtla ilgili bazı bilgiler verdi. Biz, bu konuyu Plan ve Bütçe Komisyonunda da görüştük. Sayın Hamzaçebi, bunu, tabii, tarıma mazot desteğiyle de kıyaslama yoluna gitti.

Bir kere, her şeyden önce, denize yapılan bu desteğin, denizciliğimize yapılan bu desteğin, sahil kentinden olan Sayın Hamzaçebi tarafından olumsuz bir bakışla değerlendirilmesi fevkalade üzücüdür...

MEHMET AKİF HAMZAÇEBİ (Trabzon) - Sayın Bakan, soruma cevap verin lütfen.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Soruya cevap veriyorum, bunu söylüyorum.

MEHMET AKİF HAMZAÇEBİ (Trabzon) - Yük miktarı arttı mı artmadı mı? Lütfen...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Tabii, onu cevaplandırıyorum. Şimdi, bir kere, o yük miktarları yanlış; DPT'nin böyle bir görevi de yok.

MEHMET AKİF HAMZAÇEBİ (Trabzon) - Altında sizin imzanız olan Bakanlar Kurulu kararı bu, Sayın Bakan. Lütfen...

BAŞKAN - Sayın Hamzaçebi, Sayın Bakan. Lütfen...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Efendim, bu teşvik, kabotaj hattında yük taşımacılığı, kabotaj hattında yolcu taşımacılığı, balıkçı gemilerinin kullanımı ve ticarî turizm işletmeciliği yapan gemiler için tanınmıştır, sadece yük değil. Onun için, olaya bir bütün olarak bakmamız lazım.

Her şeyden önce, 5 700 tekne kayıt altına girmiştir. Bu çok önemli bir şeydir. Vergi dairesine selam vermeyen, önünden geçmeyen 5 700 işletmeci kayıt altına girmiştir. Yakıt kaçakçılığı büyük ölçüde önlenmiştir, beli kırılmıştır denizden yapılan; çünkü, çok büyük fiyat farkı vardı, bu fiyat farkı kaçakçılığın en büyük nedenlerinden biri oluyordu, bu, kötü amaçlı kullanılıyordu. Ayrıca, yolcu taşımacılığında, bu uygulamayla birlikte, taşıma ücretlerinde indirimlerden oluşan vatandaşın cebinde kalan para miktarı 120 trilyon.

MEHMET AKİF HAMZAÇEBİ (Trabzon) - Onu değerlendirme dışı bıraktım Sayın Bakan.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Bunun hesabı belli; yani, taşıma ücretlerinden indirilenlerle taşınan yolcu hesabını yaptığımız zaman, 120 trilyon doğrudan bir kazanç var.

Ayrıca, yolcu taşımacılığında yüzde 30 artış, araç taşımacılığında yüzde 45 artış oldu.

MEHMET AKİF HAMZAÇEBİ (Trabzon) - Ben, yükü konuştum.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Yük için, şu anda rakamları veremiyorum. Artış olduğunu biliyorum. Bunu size arz edeceğim. Yalnız, DPT'nin rakamları doğru rakamlar değil, onu söyleyeyim.

MEHMET AKİF HAMZAÇEBİ (Trabzon) - Sizin imzanız var altında.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Çünkü, esasen DPT'nin böyle bir görevi de yok. Tenezzüh amaçlı, lüks tekneler bundan katıyen yararlanamıyor, ticarî yatlar, yani gulet işletmeciliği dediğimiz, Antalya mavi tur yapan tekneler yararlanıyor. Diğerleri zaten yabancı bayrak çekmeyi tercih ediyorlar. Onu da düzelteceğiz şimdi bazı vergi düzenlemeleriyle; lüks yatların Türk Bayrağı, Türk tesciline geçmelerini sağlayacağız, tedbirleri alacağız.

Bir de, tarım desteği -tarımda mazot- bildiğiniz gibi, 2003 yılında, değerli milletvekilleri, uygulamaya kondu. 2003, 2004, 2005 itibarıyla 1,30, yani, 1 trilyon 30 milyar TL ödeme yapılmıştır.

BAŞKAN - Sayın Bakan, süre tamamlandı.

MEHMET AKİF HAMZAÇEBİ (Trabzon) - 2004 yılı için yapılmadı Sayın Bakan.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - 2004 yok, doğrudur; ama, 2003'teki destek, 2003 ve 2004'te ödenmiştir ve toplamı 625 trilyondur.

MEHMET AKİF HAMZAÇEBİ (Trabzon) - 626...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Öyle mi? 1 trilyon -siz daha iyi biliyorsunuz- fark var.

Tabii, ajandayla ilgili, Millî Eğitim Bakanımız gerekli cevapları verecektir. Takdir edersiniz, bu bilgiler bizde şu an için mevcut değil.

Doğrudur; Hayrettin İnan, İstanbul Ulaştırma Bölge Müdürlüğünde görevlendirilmiştir, Millî Eğitimden geçiş yapmıştır. Herhangi bir, benimle akrabalığı yoktur; bunu da, Sayın Şimşek, bilmenizde yarar var.

Evet... Diğer sorular konuyla ilgili değil; bunlar da yazılı olarak bilahara cevaplandırılacaktır.

Arz ederim.

Konu : 2006 Yılı Merkezî Yönetim Bütçe Kanunu Tasarısı ile 2004 Malî Yılı Genel ve Katma Bütçeli Daireler ve İdareler Kesinhesap Kanunu Tasarıları Münasebetiyle

Yasama Yılı : 4

Birleşim : 43

Tarih : 26.12.2005

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Sayın Başkan, teşekkür ediyorum.

Sayın Ahmet Işık öyle bir soru sordu ki, bir saatte ancak tamamlarım; ama, herkese zaman ayırmam lazım. Deniz taşımacılığı 2004'te yürürlüğe konan ÖTV indirimi ve liman indirimleriyle fevkalade artmış durumda. Deniz otobüslerinin bu iki yıllık dönem içerisinde, 2004-2005'te zam yapmadığı gibi, yüzde 15 ile 45 arasında da indirimler yapıldı. Bunun toplam taşınan yolcuya katkısı 115 trilyon, bu dönem içerisinde.

Ayrıca, hava taşımacılığında da, malum, bölgesel hava taşımacılığı projesi gayet başarılı bir şekilde devam ediyor. 2003 Ekiminde başladı; yaklaşık iki yıl gibi bir süre içerisinde 9 000 000 iç hatlarda taşıma yaparken, 18 700 000'e bu yıl itibarıyla ulaşıyoruz ve bunlar içerisinde de tabii ilk defa uçağa binen vatandaşımızın sayısı 3,5 milyon. Bu, projenin başarısıdır ve uçak yolcu biletleri de, neredeyse, 200 000 000 liradan 50 000 000 liralara gerilemiştir ve dolayısıyla, havayolu taşımacılığı, artık, lüks, imtiyazlı bir taşımacılık olmaktan çıkmış, halkımızın bütün kesimlerinin yararlanacağı bir taşıma haline gelmiştir.

Demiryollarında, malum, Marmaray, Ankara-İstanbul projesi, Ankara-Konya projesi halen devam ediyor. Diğer hatlarda çalışmalarımız var; detayına girmeyeceğim.

Çanakkale'yle ilgili, Ahmet Bey her şeyi sordu; yani, sormadığı bir şey kalmadı. Çanakkale Havaalanı, doğru, kullanılmıyor; ama, havaalanı açıktır, kullanmak isteyen şirketlerimizin hizmetine her an hazır vaziyette tutulmaktadır.

Gökçeada ulaşımı çok önemli. Bunun için, bildiğiniz gibi, Denizcilik İşletmeleri Şehir Hatları İstanbul Belediyesine devredildi. Çanakkale Körfez işletmesi de Çanakkale İl Özel İdaresi ve çevre belediyelerin kurduğu bir

şirkete devrediliyor. Onun da kuruluş çalışmaları devam ediyor. Bu kuruluş çalışmaları tamamlanır tamamlanmaz, biz, Gökçeada'ya sefer yapacak bir gemi alıp onlara vereceğiz. Bunun bütçesi de ayrıldı, kaynağı da ayrıldı. Buraya yaz-kış sefer yapacak şekilde de Evrensel Hizmet Kanununa madde koyduk. Bunların işletme masraflarını da bu bütçeden karşılayacağız.

İstanbul-Çanakkale arasında da hızlı deniz ulaşımının, İstanbul Büyükşehir Belediyesinin İstanbul deniz otobüslerinin yeni filo büyütme projesi kapsamında olumlu değerlendirildiğini biliyorum. İnşallah, bu da gerçekleşecektir önümüzdeki yıllarda.

SSK'yla ilgili, Fatsa'daki ihtiyaçlarla ilgili ve Sayın Arz'ın ifade ettiği içme suyuyla ilgili sorulara bilahara yazılı cevap verilecektir.

Arz ediyorum.

Konu : 2006 Yılı Merkezî Yönetim Bütçe Kanunu Tasarısı ile 2004
Malî Yılı Genel ve Katma Bütçeli Daireler ve İdareler
Kesinhesap Kanunu Tasarıları Münasebetiyle
Yasama Yılı : 4
Birleşim : 43
Tarih : 26.12.2005

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Sayın Başkanım, değerli arkadaşlar; 30 uncu maddeyi görüşüyoruz. Madde, “muhasabe kayıtlarından çıkarılacak tutarlar”. Yani, Maliye, ne kadar miktardaki alacakları terkin edecek. Sorulara bakıyoruz, maddeye bakıyoruz...

NAİL KAMACI (Antalya) - Maliye Bakanlığı... Bu bütçe herkesi kapsıyor.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Gecenin bu saatinde, bir münasebet kuramıyoruz.

V. HAŞİM ORAL (Denizli) - Sizi yakalamışken soralım dedi arkadaşlar.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Sizleri çok seviyoruz; ancak, bu soruların maddeyle ilişkisi olmadığı için üzülerek cevap veremiyoruz.

Ayrıca, sizlere kendi konumla ilgili cevapları vereceğim Sayın Deveciler.

Teşekkür ediyorum.

Konu : 2006 Yılı Merkezî Yönetim Bütçe Kanunu Tasarısı ile 2004
Malî Yılı Genel ve Katma Bütçeli Daireler ve İdareler
Kesinhesap Kanunu Tasarıları Münasebetiyle
Yasama Yılı : 4
Birleşim : 43
Tarih : 26.12.2005

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

Görüşüğümüz 31 inci madde, tahsil edilemeyecek alacaklar; ancak, sorulara bakıyoruz, bu madde kapsamında hiçbir soru göremedik. Sorulara saygımız var; ama, izninizle Sayın Başkan, bu sorulara cevap veremeyeceğiz, maddeyle bir bağlantı kuramadığımız için.

Teşekkür ediyorum. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

Konu : 2007 Yılı Merkezî Yönetim Bütçe Kanunu Tasarısı ile 2005
Malî Yılı Genel ve Katma Bütçeye Dahil Daireler ve İdareler
Kesinhesap Kanunu Tasarıları Münasebetiyle

Yasama Yılı : 5

Birleşim : 38

Tarih : 20.12.2006

ULAŞTIRMA BAKANİ BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Ulaştırma Bakanlığı ile bağlı kuruluşları Denizcilik Müsteşarlığı, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü ve Bakanlığımızın ilişkili kuruluşu Telekomünikasyon Kurumunun 2007 yılı bütçe teklifinin görüşülmesi vesilesiyle hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Bakanlığımızın, burada konuşmacıların da ifade ettiği gibi, hepimizin günlük yaşamının üçte 2'sini doğrudan ilgilendiren çok geniş bir görev alanı olduğunu hatırlatmak istiyorum. Bu yüzden de tabii, burada, bize ayrılan kısıtlı zaman içerisinde, Bakanlığımızın sorumlu olduğu merkez ve on dört bağlı, ilgili, ilişkili kuruma ait faaliyetleri dört başı mamur anlatmak gayet tabii ki çok mümkün olmayacak. Her birine 2 dakika ayırsak bile, 28 dakika eder ki, bizim toplam süremizin üzerinde bir zamandır.

Ben, her şeyden önce, burada, gerek AK PARTİ Grubundan gerek ana muhalefet partisi Cumhuriyet Halk Partisinden gerekse Anavatan Grubunun sözcülerinin burada yaptıkları değerlendirmeler, görüşler ve hatta tenkitler için teşekkür ediyorum. Böylece, bize ve yüce Meclis vasıtasıyla, milletimize, ulaştırmada, haberleşmede bu iktidar döneminde neler yapıldı neler yapılamadı, bunları bir kez daha sizlerle paylaşma imkânı bulduk.

Ayrıca, burada dile getirilen, zannediyorum bilgi eksikliğinden kaynaklanan bazı yanlış anlaşılmaya neden olacak hususları da açıklığa kavuşturmak mümkün olacaktır.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Ulaştırma Bakanlığımızın merkez bütçesi 807 milyon YTL'dir. Bunu, eğer, bağlı, ilgili, ilişkili kurumlarla beraber topladığımız zaman, bu rakam 1 milyar 158 milyona ulaşmaktadır. Bu bütçeyle, memleketin ulaştırma ve haberleşme sorunlarını en rasyonel, kaynakları en iyi şekilde kullanmak suretiyle yapmanın gayreti içerisindeyiz.

Sizlere, çalışma odalarınıza bırakılan şöyle bir doküman, Ulaştırma Bakanlığının ulaştırma ve haberleşmede dört yıl içerisinde yapmış olduğu

faaliyetleri çok detaylı olarak ihtiva etmektedir. Eğer, boş vakit bulup bir bakabilirseniz, burada anlatacaklarımdan çok daha fazlasını burada görme imkânına sahip olacaksınız. Zira, benim sürem burada bunları anlatmaya yetmeyecektir.

Dediğimiz gibi, ulaştırmadan başlarsak, demir yollarımız var, deniz yollarımız var, hava taşımacılığı var ve kara yolu ulaştırması var.

Şimdi, demir yollarıyla isterseniz konuşmamızı sürdürelim. Çünkü, demir yolları bütün ulusumuzun hep gündeminde olmuş; bazen iyi günleri olmuş, bazen kötü günleri olmuş. Burada ifade edildi, cumhuriyet döneminden önce sahip olduğumuz topraklarda 14.500 kilometre demir yolu ağına ulaşmışız, 1856 ile 1920 arasında. Ama, Kurtuluş Savaşı'ndan sonra elimizde, kala kala 4.158 kilometre yol ağıımız kalmış.

“Demir yolu bir ülkeye ümran ve refah tevlit eder.” diyen Büyük Atatürk demir yolu seferberliğini başlatmış ve 1950'lere kadar başlatılan bu hamle sonucu 8 bin kilometre demir yolu ağına ulaşmışız. O dönemde demir yolunu önemli bir öncelikli ulaşım politikası olarak belirleyen Yüce Atatürk ve emeği geçenleri burada yad etmek istiyorum, şükranlarımı sunmak istiyorum. Ancak 1950'den 2003 yılına gelinceye kadar demir yollarında çok ciddi bir makas değişikliği görüyoruz. Bu makas değişikliği de, demir yollarına yatırımın gittikçe azaltılması, hatta ve hatta hiçbir yatırım ayrılmadığı dönemleri görüyoruz. Bu, ülkemiz için, demir yollarımız için kayıp bir yarım asır olmuştur, maalesef. Ancak, bu gidişe bir dur demenin zamanı gelmişti. Yıl 2003 ve göreve geldiğimizde ilk işimiz, bu ülkenin ulaşım ile ilgili önceliklerini, sorunlarını bir plan çerçevesinde ortaya koymak, buna göre öncelikleri belirlemek ve gerekli projeleri hayata geçirmekti.

Demir yollarının, artık, kaderine terk edilme vakti geçmişti, demir yollarının ayağa kalkma zamanı gelmişti. İşte, bu noktadan hareketle, bu ülkenin gündemini yıllarca işgal eden projeleri teker teker hayata geçirmeye başladık. Bunlar hangileri, bu projeler nedir, bunları, izninizle, sizlerle paylaşmak istiyorum.

1860 yılında Sultan Adülmecit bir proje yaptırıyor; Asya Kıtası ile Avrupa Kıtası'nı deniz altından bir tünelle birleştirecek. 1904 yılında II. Abdülhamit projeleri çizdiriyor ve inşaata başlayacak, ancak, ömrü vefa etmiyor. Aradan yüz yıl geçiyor, proje ülkenin gündeminde ve yıl 2004: Hükûmetimiz, Sayın Başbakanımızın da iştirakiyle, artık, bu projenin, bu kadar geciken bu projenin daha da gecikmemesi gerektiğine karar veriyor ve Marmaray Tüp Geçiş Projesi'nin temelini atıyoruz. Şu anda Marmaray Tüp Geçiş Projesi tüm hızıyla devam ediyor. Yarın dört noktadan -Söğütluçeşme'den iki, Kazlıçeşme'den iki

olmak üzere- 13,5 metrelik tünellerin otomatik delme makinesiyle açılmasına başlanacak. Bunun için bir tören düzenledik, bütün milletvekillerimizi ve İstanbulluları burada bulunmaya davet ediyorum, çünkü, tarihî bir olay.

Efendim, şimdi, bu Marmaray Projesini biraz anlatmak istiyorum, Sayın Başkan, izninizle: Marmaray Projesi, sadece Asya ile Avrupa'yı denizin 60 metre altından birleştiren bir proje değil. Marmaray Projesi, aynı zamanda, hem İstanbul'un toplu ulaşımına köklü çözümler getirecek bir proje; bunun yanı sıra da, yıllar yılı, batıdan-doğuya, doğudan-batıya "İpek Yolu" diye anılan ulaşım koridorunu tamamlayan en önemli kısmı. İşte, bu Proje, 2010 yılında hizmete girdiğinde, çok önemli bir ulaşım eksikliği giderilmiş olacak.

Proje'nin üç kısımdan ibaret olduğunu da ifade etmem gerekiyor. Birinci kısmı, 13,5 kilometrelik yer altı ve deniz altı tünel. İkinci kısmı, Gebze'den Haydarpaşa'ya devam eden 44 kilometrelik banliyö hatları ve üçüncü transit hat olmak üzere, mekanizasyonu ve sinyalizasyonu istasyonların yenilenmesi. Son kısmı da, bütün demir yollarındaki çeken ve çekilen araçların tamamen yenilenmesi.

Bu projeyi yaparken bir şeyi daha gerçekleştirdik, dedik ki: "Proje, sadece ihale edilip yapılan bir proje olmasın." Ya ne olsun? "Burada, Türkiye'de de bir teknoloji olsun." Onun için, Sakarya'da kurulu TÜVASAŞ Fabrikamızın yanında bir hızlı tren üretim fabrikası kurduk. Özel sektör, Devlet Demiryolları ve Kore ortaklığıyla gerçekleştirilen bu fabrika da önümüzdeki yılın sonunda hızlı tren imalatına başlıyor. Böylece, Türkiye, hızlı tren üreten ülke hâline geliyor ve böylece, sadece Türkiye değil, Türkiye'yi çevreleyen onlarca ülkenin ihtiyacını da karşılayacak çok önemli bir tesis, bugün, Sakarya'da yükseliyor.

Ayrıca, tabii, Türkiye'de yine yıllardan beri, 1975'ten beri bu ülkenin gündeminde olan bir Ankara-İstanbul Sürat Demir Yolu Projesi var. Sayın Eşref Erdem'e teşekkür ediyorum, hakikaten, bu ülkenin ibretlik bir işini burada gündeme taşıdı; bize de bu Projenin ne olup ne olmadığını açıklama fırsatı verdi.

Bildiğiniz gibi, yıl 1975... 73 yılında ben lise son sınıf öğrencisiyim ve seçim propagandalarımızda kulağımıza bir laf geliyor: "Ankara-İstanbul arası sürat demir yolu olacak, üç saatte seyahat edilecek." Ne kadar güzel değil mi! Ama, 75 geçiyor... 75'te temel atıyorlar, doğru, 75'te bir temel atılıyor, atılan temel bugün hâlâ orada. 75, 85, 95, 2005; kaç sene? Otuz iki sene. Yani, Abdülhamit'in tahtta kaldığı süre boyunca, biz, milletimiz hızlı tren bekledi, hızlı tren gelmedi.

Şimdi, bu proje ne, Kısaca: Ankaradan Arifiye'yi birleştirecek bir hat düşünülmüş. Düşünülürken de düşünce şu: İki nokta arasındaki en kısa mesafe bir doğrudur. Cetvelle çizilmiş. İhale yapmışlar, proje yok bir şey yok, 85 kilometresi ihale edilmiş. Tünellere bir girmişler, içinden çıkamamışlar. Bugünkü parayla 800 trilyon toprağın altına gömülmüş. İşin ne kadarını tutuyor diye merak ettim, baktım, yapılan bu 800 trilyon, harcanan bu 800 trilyon, 55 kilometrelik tünel, işin, sadece, değerli arkadaşlar, yüzde 5'ine tekabül ediyor.

Peki, proje ne zaman bitecek? Belli değil. Kaça mal olacak? O da belli değil. Dipsiz kuyu.

Peki, buna biz devam mı etseydik değerli arkadaşlar? Bu ülkenin kaynakları o kadar çok mu fazla? Toprağa gömecek daha fazla paramız yok. Hesap kitap yapacaksınız, çünkü, bu ülkenin sırtına sıvanmış, kötü yönetimlerden milyarlarca dolar borç var; hem borcu ödeyeceksiniz hem de bu ülkenin geç kalmış hizmetlerini göreceksiniz. Bu iki işi bir arada başaracak bir iktidar var, o da AK PARTİ. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

İşte, bu projeyi biz inceledik ve daha fazla kamu kaynağı israf edilmesin diye bir kenara koyduk. Onun yerine, mevcut demir yolu hattının yanına, tamamen hızlı tren standardında, bir gidiş, bir geliş olmak üzere inşaatı başladı.

Bunun için de bazı arkadaşlarımız bazı şeyler söyledi. Tabii, söylenen o kadar yanlış şey var ki, ben bunun neresini düzelteyim, ne kadar zamanda düzelteyim, doğrusu şaşkın vaziyetteyim.

Şimdi, Ankara-İstanbul arasındaki hızlı demir yolunun mevcut hatla hiçbir alakası yok, mevcut hat orada gidiyor. Tamamen düz, hiçbir yolu kesmeden -ya karayolu üstten geçiyor ya alttan geçiyor- Ankara-Eskişehir yolunu dört sefer köprüyle geçen bir proje; 4.300 kilometre viyadükle, Türkiye'nin en uzun viyadüğüne sahip olan bir proje. Şu anda inşaatı yüzde 90'ları geçti ve 2007'de, hızlı tren, Ankara-Eskişehir arasında deneme seferlerine başlayacak. 255 kilometre bir saat beş dakikada Ankaradan Eskişehir'e gitmek mümkün hâle gelecek. İşte, bunu yaptığımız zaman, Türkiye de, dünyada 8'inci ülke, hızlı tren taşımacılığına geçen 8'inci ülke olma unvanını da böylece kazanmış oluyor.

Değerli arkadaşlar, burada, dikkatederseniz, konuşmacılar ne yapmadığımızı anlatmıyorlar, yaptığımız şeylerin, eksik bilgiyle, yanlış olduğunu ifade etmeye çalışıyorlar. Ben de, görevim... Bunun için teşekkür ediyorum. Yanlış da olsa, eksik de olsa, yapılanı anlatmış olmanız bir kazançtır, ülke için bir kazançtır.

Bu vesileyle şunu söylemek istiyorum: Atatürk döneminde 200 kilometre demir yolu yapılır iken yılda, 1950-2003 arası 10 kilometreye düşmüş. Bizim

dönemimizde ulaştığımız rakam 200 kilometredir. Atatürk döneminin, demir yollarına ne kadar önem verdiyse, bu dönem de demir yollarına o kadar önem verilmiştir. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

MUHARREM İNCE (Yalova) - Seksen senede aynı seviyeye ulaştınız yani!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Şu kadarını söyleyeyim: Değerli arkadaşlar, son üç yılda demir yollarına ayırdığımız kaynak 6 katrilyondur. Rakamlar yalan söylemez. İnsanlar yanlış söyleyebilir, ama, rakamlar ortada, yapılan iş ortada. Ben sizlere tavsiye ediyorum. Bir gün, organize edeceğim, buradan trenle gideceğiz Eskişehir'e kadar, ne yapılmış ne yapılmamış, biz burada illüzyon mu yapıyoruz, o zaman görürsünüz.

NAİL KAMACI (Antalya) - Aman aman, istemeyiz, başımıza bir iş gelir.

MUHARREM İNCE (Yalova) - Önce AKP'lileri götür, AKP'liler gelsin.

MUHARREM DOĞAN (Mardin) - Sayın Bakan, biz geliriz.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - İşte, bununla da kalmadık, Ankara-Konya Hızlı Tren Projesi'ne de bu dönemde başladık. Şimdi, Ankara-Konya Tren Projesi'nde altyapı süratle devam ediyor. Üstyapı için...

AHMET IŞIK (Konya) - Bravo!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Teşekkür ederim Ahmet Bey.

Efendim, bakın, şimdi zamanımız hızla geçiyor. Şimdi, Konya'nın üstyapısı ihalesine de çıkıyoruz.

Yüz yıl içerisinde bakımı yapılmayan hatlar var. Dört yıl içerisinde bakımını gerçekleştirdiğimiz hat miktarı 500 kilometredir. Kim diyor demir yollarına önem verilmiyor? İşte, Halep oradaysa, arşın Mecliste. (AK PARTİ sıralarından alkışlar) İşte, şu kitapta hepsini göreceksiniz. Burada bu kitap, dört yıllık Ulaştırma Bakanlığı faaliyetlerinin ulaştırma ve haberleşmede ülkeyi nereden nereye taşıdığımızın en açık kanıtıdır değerli milletvekilleri.

Şimdi, zamanımız su gibi akıyor. Demir yollarına daha çok zaman ayıracaktım; ancak, müsaadenizle diğer sektörlerle geçmek istiyorum...

HÜSEYİN BAYINDIR (Kırşehir) - Duvara mı çarptı?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Duvara filan çarpmayız, bu AK PARTİ Hükûmeti duvara çarpmaz, ülkenin önüne çekilen duvarları kaldırır. (AK PARTİ sıralarından alkışlar) Duvara çarpanlar, bu

ülkeye hizmetlerini geçiktirenler, duvara çarpanlar, yıllarca laf edenler, iş yapmayanlardır. Bunu halkımız çok iyi biliyor.

HALİL ÜNLÜTEPE (Afyonkarahisar) - Sayın Bakan, sen kaç yurttaşımızın ölümüne sebep oldun, biliyor musun?

AHMET YENİ (Samsun) - Dinle... Dinle...

HALİL ÜNLÜTEPE (Afyonkarahisar) - Vicdanınla baş başa kalıyor musun. Kaç yurttaşın ölümüne sebep oldun?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Onun da cevabını vereyim size.

HALİL ÜNLÜTEPE (Afyonkarahisar) - Vereceksin... Vereceksin...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Çok konuşuldu, onun da cevabını vereyim size.

HALİL ÜNLÜTEPE (Afyonkarahisar) - Veremezsin.

HALİL AKYÜZ (İstanbul) - Onun hesabını Allah'a vereceksin, bize değil.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Şimdi, değerli milletvekilleri, hareket eden her şey risk altındadır...(AK PARTİ ve CHP sıralarından karşılıklı gürültüler)

NAİL KAMACI (Antalya) - Deve mi keselim?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Değerli milletvekilleri, lütfen dinlerseniz...

Sayın Başkan, değerli arkadaşlar; bu...

BAŞKAN - Sayın Kamacı lütfen...

NAİL KAMACI (Antalya) - Ama laf atıyor.

BAŞKAN - Arkadaşlar, birbirinize laf atarsanız Sayın Bakanın anlattıklarını dinleyemeyiz.

Lütfen!..

NAİL KAMACI (Antalya) - Refah Partisindeyken köprülere karşı çıktılar şimdi çıkmıyorlar, tuhaf kaçıyor.

BAŞKAN - Buyurun Sayın Bakan.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Sayın Başkan, bu Pamukova tren kazası zaman zaman gündeme getiriliyor. Şimdi, hem ülkemizde hem dünyada yılda binlerce insan kazalarda hayatını kaybediyor.

Kazalar... Hareket eden her şey risk altındadır. Sokağa çıksanız kaza riskiylesiniz, otomobille giderseniz kaza riskiniz var, trenle giderseniz, uçakla giderseniz, vapurla giderseniz...

MUHARREM İNCE (Yalova) - Deve keselim de kaza yapmayalım.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Kazaya geliyorum: Şimdi, bu kaza hız aşımından kaynaklanan bir kazadır.

AYHAN ZEYNEP TEKİN BÖRÜ (Adana) - Sayın Bakan, her ülkede oluyor.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Efendim, şimdi, müsaade ederseniz, bu, 80 kilometreyle gidilmesi gereken bir noktada 132 kilometreyle gidince bu kazanın olmaması bir mucize olurdu, bu kaza oldu. Bu keşke olmasaydı. Ama, bu ne ilk olacak ne de son. Bizden sonra Japonya'da oldu, İtalya'da oldu, İsveç'te oldu, Karadağ'da oldu, İran'da oldu, Hindistan'da oldu. Bunu savunmak için söylemiyorum.

Gelelim Türkiye'ye: Yıl 1979, Cumhuriyet Halk Parti azınlık hükûmeti, 5 Kasım, 11 Kasım, iki tane tren kazası, ölü sayısı 48.

FARUK ANBARCIOĞLU (Bursa) - CHP'liler yoktu o zaman, başka CHP'liler vardı.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - 5 Kasım, 12 Kasım, açın bakın.

K. KEMAL ANADOL (İzmir) - Çarpıştılar.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - O zaman Güneş Öngüt Ulaştırma Bakanı, Sayın Baykal Enerji Bakanı.

FARUK ANBARCIOĞLU (Bursa) - AK PARTİ'den miydi onlar?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Her zaman kaza olabilir. Şimdi bu kaza...

K. KEMAL ANADOL (İzmir) - O kazayla bu kazanın ne alakası var?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Efendim, şimdi... (CHP sıralarından gürültüler)

RASİM ÇAKIR (Edirne) - Bakanın ihmali var mı, o kazayla bu kaza bir mi?

BAŞKAN - Efendim, müdahale etmeyelim, lütfen!.. (CHP sıralarından gürültüler)

Efendim, açıklama istediniz, açıklama yapıyor Sayın Bakan.

Lütfen, müdahale etmeyelim.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Eğer o günün gazetelerini açıp bakarsanız...

HALİL TİRYAKİ (Kırıkkale) - Sen “teknolojiyi getirdim” diyorsun yahu.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - O kazayla ilgili söylenenleri bir okursanız ondan sonra gelirsiniz bu konuyu konuşuruz.

K. KEMAL ANADOL (İzmir) - Okuduk.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Ben şunu demek istiyorum.

HÜSEYİN BAYINDIR (Kırşehir) - Sayın Bakan, bir deve keselim, olsun bitsin.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Kaza her dönemde olabilir, her zaman olabilir ve kazaların sebebinin de yüzde 85’i, yüzde 90’ı insan hatasındandır. Bunlar bilimsel olarak kanıtlanmış şeylerdir. Şimdi, bu konuyu...

RASİM ÇAKIR (Edirne) - Bakanın hatası varsa ne olacak?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Şimdi, bu konuyu bir kazadan çıkarıp, bir siyaset kazasına dönüştürürseniz, bunu, hiç kimse hoş karşılamaz değerli arkadaşlarım.

RASİM ÇAKIR (Edirne) - Bakanın yanlış kararından kaynaklanıyorsa bu kaza ne olacak?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Hayır, ben... Raporlar orada, bilim kurulu raporları orada, yapılan çalışmalar orada, olayın dosyası orada. Hiçbir şeyden, hiçbir sorumluluktan kaçmıyoruz. Yaptığımız her şeyin sonuna kadar arkasındayız. Lütfen, bu konuyu daha istismar etmeyelim. Şimdi, kalkıp bugün deseniz ki, şurada kaza olacak, kehanette bulunsanız, kaza oldu diye siz haklı mısınız? Böyle bir şey kabul edilebilir mi değerli arkadaşlar?

MUHARREM KARSLI (İstanbul) - Hava yollarına vakit kalmadı.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Evet, şimdi geliyoruz hava yollarına. Hava yollarında, insanımız, vatandaşımızın çoğunluğu ne diyordu biliyor musunuz? “Ömrüm geldi geçti, gözüm açık gidecek, acaba uçağa binebilecek miyim?” Öyle miydi arkadaşlar?

AHMET IŞIK (Konya) - Doğru söylüyorsunuz, doğru. Aynen doğru söylüyorsunuz.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Ne oldu? Ne oldu? Şimdi, sepetini alan, çocuğunu alan, filesini alan havaalanına koşuyor değerli vatandaşlarım. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

MUHARREM İNCE (Yalova) - Devesini alan havaalanına gidiyor!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Bu ülkede, bu ülkede, 2003 yılında...

MUHARREM İNCE (Yalova) - Devesini alan müdür oluyor, kimin devesi varsa müdür oluyor.

HÜSEYİN BAYINDIR (Kırşehir) - Asgari ücret 380 milyon lira Sayın Bakan.

BAŞKAN - Sayın Bakan, siz Genel Kurula hitap edin.

HÜSEYİN BAYINDIR (Kırşehir) - Sayın Bakan, asgari ücret 380 milyon lira, kim binecek uçağa?

BAŞKAN - Sayın Bakan, siz konuşmanıza devam edin.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Evet, değerli arkadaşlar, hava taşımacılığı artık tabana yayıldı.

HÜSEYİN BAYINDIR (Kırşehir) - Sayın Bakan, senin bu lafın devede kulak, devede kulak.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - İmtiyazlı taşımacılık olmaktan çıktı. Bu ülkede 8 milyon uçağa binerken, bugün 21 milyon vatandaşımız uçağa biniyor. (AK PARTİ sıralarından alkışlar) Laf değil iş yapıyoruz.

HÜSEYİN BAYINDIR (Kırşehir) - Devede kulak!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - 5 milyon, 5 milyon vatandaşımız ilk defa uçağa bindi, ilk defa...

MUHARREM İNCE (Yalova) - Deve, deve...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Deve nerede? (CHP sıralarından gürültüler)

MUHARREM İNCE (Yalova) - Kestiniz deveyi!

NAİL KAMACI (Antalya) - Apronda...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Değerli arkadaşlar, bu da yetmez. 2003 yılında Türkiye’de 150 uçak varken, bugün 264 uçak var.

HÜSEYİN BAYINDIR (Kırşehir) - Kaç deve var?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Türkiye’de 16 tane havaalanı açıkken, bugün 38 tane havaalanı açık. (AK PARTİ sıralarından “Bravo” sesleri, alkışlar)

MUHARREM İNCE (Yalova) - Hayvanları Koruma Derneği eylem yapacak şimdi.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Türkiye’de, sadece İstanbul ve Ankara’dan birkaç şehrimize uçuş yapılırken, şimdi Trabzon’dan Adana’ya, İzmir’den Malatya’ya, Diyarbakır’a, Erzurum’a ve Gaziantep’e sefer var.

AHMET YENİ (Samsun) - Samsun’dan İzmir’e...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Samsun’dan İzmir’e sefer var. Altı noktadan, bugün, 38 havaalanımıza sefer yapılıyor. Hedefimiz, 73 milyon insanımızı uçağa bindirinceye kadar bu projeye devam edeceğiz. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

Şimdi, havaalanı... Sayın Erdem, “Ankara’da havaalanı yaptınız, fiyaka yapıyorsunuz” dedi. Eğer, Türkiye’nin başkentine bu havaalanını çok görüyorsa, benim diyecek bir şeyim yok. (AK PARTİ sıralarından “Bravo” sesleri, alkışlar)

K.KEMAL ANADOL (İzmir) - Öyle demedi!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Ama, şunu söylüyorum: “Bunun bedeli nedir?” diye sordu. “Hangi bedele yaptığınızı da söyleyin” dedi.

K.KEMAL ANADOL (İzmir) - Hah, onu söyledi...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Onu da açıklıyorum, dikkatle dinleyin.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN - Buyurun efendim.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Efendim, şimdi, Ankara Esenboğa Havaalanı’nın mevcut yolcu sayısı 3 milyon 830 bin. Biz, göreve geldiğimizde 1 milyon 800 bin. Biz, bu havaalanını, terminali yaptırmak için ne kadar yolcu garantisi verdik? 1 milyon 250 bin Sayın Anadolu. Fiyaka mı

yapıyoruz, iş mi yapıyoruz, işte burada, cevap burada. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

HÜSEYİN EKMEKCİOĞLU (Antalya) - Sayın Bakan, Sayın Erdem pistten bahsetti, pistten.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Bugün gerçekleşen yolcu sayısının üçte 1'inden daha az bir garantiyle 500 trilyonluk tesisi yirmi üç ayda, bu ülkenin başkentine yaraşır hâlde yaptık mı yapmadık mı? (AK PARTİ sıralarından “Bravo” sesleri, alkışlar)

İşte, eser orada, kimseyi kandırmıyoruz. Bak, Ankara'dan çıkıyorsunuz, bulvarla, üç gidiş, üç gelişli yolla, güzel güzel, rahat rahat Esenboğa'ya gidiyorsunuz. Geçen, bir eski siyasimiz, bilinen bir sima, ilk defa gelince “biz hangi ülkeye geldik” diye sormuş. (CHP sıralarından gülüşmeler)

ATİLA EMEK (Antalya) - Vay bee!..

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - İşte, değişimi takip edemeyenler var, bir de değişimin lokomotifi olanlar var; fark burada değerli arkadaşlarım. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

Efendim, şimdi, hava...

FERİDUN FİKRET BALOĞLU (Antalya) - Konuşup duruyorsunuz burada, halka sorun; burada övünüp duruyorsunuz!

MUHARREM İNCE (Yalova) - Bu başarıyı kutlayalım, Mecliste bir deve keselim. (AK PARTİ sıralarından “Deveye takılıp kalma” sesleri)

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Şimdi, sen, bu deve işini çok fazla önemsiyorsun ama oraya girmeyeceğim, merak etme, onu ayrıca konuşuruz. Onun cevabını biz verdik, kamuoyu ne düşündüğümüzü biliyor, cevabını anında verdik.

MUHARREM İNCE (Yalova) - Bir de Mecliste dinleyelim.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Ama, onun o noktaya gelmesinin arka planını ben size anlatayım. Yine, bu, bir tortu, geçmişten gelen tortuların sonucu.

NAİL KAMACI (Antalya) - Yine mi biz suçluyuz?

MUHARREM İNCE (Yalova) - Deve mi?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Onu da konuşuruz.

Eğer, gider öyle bir uçak kiralarsanız, uçağın işletme masrafları maliyetinin 2 katına çıkıyorsa, bu uçaklardan kurtulmak için deve bile az gelir. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

NAİL KAMACI (Antalya) - Bak ne güzel anlattı!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Ama, yapılan işin yeri ve zamanı yanlışır.

NAİL KAMACI (Antalya) - Sizden almışlar izni demek ki!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Bu yanlıştır, yeri, zamanı yanlıştır. Demek ki, arkadaşlar o kadar illallah etmiş ki, bu kötü kontrattan ancak ve ancak deve kesmekle kurtulur demişler.

HÜSEYİN BAYINDIR (Kırşehir) - Sayın Bakan, deveyi kesim talimatını siz vermişsiniz gibi konuşuyorsunuz!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Ama yanlış yerde, yanlış zamanda yapmışlar. Bunu, kapalı bir mekanda, gidip evinde veya bir kurban yerinde kesse daha düzgün bir iş yapmış olurdu.

HÜSEYİN EKMEKCİOĞLU (Antalya) - Deve az gelir, fil keselim Sayın Bakan!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Bakın, Türk Hava Yolları, dönemimizde 3 kat büyümüştür, cirosu 1 milyar 100 milyondan 3 milyara yükselmiştir. Sadece Türk Hava Yolları değil, Türk Hava Yollarının taşımacılıktaki payı yüzde 100'den yüzde 62'ye gerilemesine rağmen, taşıdığı yolcu 8,5 milyondan 20 milyona yükselmiştir.

HÜSEYİN BAYINDIR (Kırşehir) - Aman Sayın Bakan, evelme develeme seninki!

MUHARREM İNCE (Yalova) - O zaman niye görevden aldınız Genel Müdürü?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Efendim, şimdi...

BAŞKAN - Sayın Bakan, konuşmanızı tamamlar mısınız.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Efendim, zamanım yok, daha fazla...

HÜSEYİN BAYINDIR (Kırşehir) - Seninki evelme develeme!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Şimdi, gelelim, bir de, haberleşmeden... Denizciliğe hiç giremedik. Denizcilikte, burada, bir

şeyler söylendi. Denizcilikte Türkiye kara listedeydi değerli arkadaşlar, kara liste. Türk gemileri, kara sularımızdan dışarı çıkınca tutuluyordu, gittiği ilk limanda tutuluyordu. 2002 yılı sonu, 800 küsur gemi denetlenmiş, 211 tanesi tutulmuş. Niye?.. Bakımı, tutumu iyi yapılmadığı için, standartları düşük olduğu için. Şimdi ne olmuş? Gemilerimiz kara listeden ak listeye geçmiş. AK PARTİ'ye yakışan da budur. (AK PARTİ sıralarından alkışlar) 2006 yılında tutulan gemi sayısı, dikkatinizi çekiyorum, 45'tir, 45; 211'den, 45'e gelmişiz. Bunlar lafla olmuyor. Ehil insanları işin başına getireceksiniz, işinizi iyi yapacaksınız, laubalilik yapmayacaksınız, titizce işinizi takip edeceksiniz, bu sonucu alacaksınız. İşte, Türkiye'nin hakkı ak listeydi, ak listeye de AK PARTİ iktidarında geçmiş olduk.

MUHARREM İNCE (Yalova) - Sayın Bakan, sizin oğlan da gemi alıyor...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Değerli arkadaşlar, şimdi...

MUHARREM İNCE (Yalova) - Sizin oğlan da 1,5 milyon liraya gemi alıyor...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Şimdi...

MUHARREM İNCE (Yalova) - Oğlanın gemisinden de bahsedecek misiniz?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Değerli arkadaşlar...

BAŞKAN - Sayın Bakan, konuşmanızı tamamlar mısınız.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Efendim, tamamlıyorum Sayın Başkanım.

MUHARREM İNCE (Yalova) - Sayın Bakan, oğlan gemi aldı mı almadı mı?

SÜLEYMAN SARIBAŞ (Malatya) - Kırk beş dakika...

BAŞKAN - Efendim, biliyorsunuz ki aynı talebi siz de yapıyorsunuz. O kadar çok müdahale oldu ki, onu nazara alıyorum Sayın Başkan.

Sayın Bakan, konuşmanızı tamamlayın lütfen.

MUHARREM İNCE (Yalova) - Sayın Bakan, gemiler ak ise, oğlunuz gemi aldı mı, almadı mı?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Bu ülkede denizcilikte...

HALİL AKYÜZ (İstanbul) - Sayın Bakanın verdiği rakamlar doğru değil beyler, inceleyin lütfen.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Benim verdiğim rakamların hepsi doğru.

HALİL AKYÜZ (İstanbul) - Doğru değil!

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Bunu da, gelir size gösteririm.

HALİL AKYÜZ (İstanbul) - İnceleyeceğiz zaten.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Ben burada milletin huzurunda konuşuyorum.

MUHARREM İNCE (Yalova) - Sayın Bakan, sizin oğlan gemi aldı mı almadı mı?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Ben milletvekillerinin huzurunda görüşüyorum. Benim yanlış rakam verme lüksüm yok değerli arkadaşlar. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

MUHARREM İNCE (Yalova) - Sayın Bakan, sizin bakanlık döneminizde, oğlunuz gemi aldı mı almadı mı?

BAŞKAN - Sayın milletvekilleri, lütfen müdahale etmeyelim.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Oğlum gemi aldı, ne oldu?

MUHARREM İNCE (Yalova) - Sizin bakanlık döneminizde değil mi? Ak listeden kastınız buysa...

BAŞKAN - Sayın Bakan, siz Genel Kurula hitap ederek son sözlerinizi söyleyin.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Bununla ilgili kazandığımız yirmi bir tane dava var, 100 milyarın üzerinde tazminat aldık. Onu da, eğitim gören çocuklara verdik. Evet, cevabı bu!

SÜLEYMAN SARIBAŞ (Malatya) - Güle güle harca Sayın Bakan.

MUHARREM İNCE (Yalova) - CHP iktidarında ne olacağını göreceksiniz?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Cevabı bu... Cevabı bu...

MUHARREM İNCE (Yalova) - Yüce Divanda görüşeceğiz, bizim iktidarda.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Nerede istersen görüşürüz. Ona gitmeden milletin önüne gideceğiz, orada görüşeceğiz. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

BAŞKAN - Sayın Bakan, siz konuşmanızı tamamlayın lütfen. Sayın Bakan, çok geçtiniz sürenizi, lütfen...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Siz bu Yüce Divan korkularını salmaya devam edin. Millet sizi ibretle izliyor!

HÜSEYİN BAYINDIR (Kırşehir) - Sayın Bakan, icraatın başı sensin, niye...

BAŞKAN - Sayın Bakan, siz konuşmanızı tamamlayın.

HÜSEYİN BAYINDIR (Kırşehir) - Yaptığınız yolsuzluklara bakmıyorsun, Ali Dibolara bakmıyorsun, muhalefete laf söylüyorsun.

BAŞKAN - Sayın Bayındır, çok heyecanlanmayın, lütfen... Sayın Bayındır, sakın olun, sakın olun efendim.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Efendim, tabii...

Sayın Başkanım biraz süre verebilir misiniz?

BAŞKAN - Veremem efendim, çok aştık süremizi. Son cümlelerinizi rica ediyorum.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Efendim telekomünikasyon sektöründe çok önemli...

BAŞKAN - Soru-cevap kısmında bazı konulara da cevap verirsiniz.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - ... önemli konular vardı, ama süremiz yetmedi gördüğünüz gibi.

Ben, bütçemizin ülkemize, ulaşım sektörüne, haberleşme sektörüne, milletimize hayırlı uğurlu olmasını diliyorum ve burada yapılan konuşmalarla yapılan katkılardan dolayı da teşekkürlerimi sunuyorum.

Sağ olun, var olun. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

Konu : 2007 Yılı Merkezî Yönetim Bütçe Kanunu Tasarısı ile 2005
Malî Yılı Genel ve Katma Bütçeye Dahil Daireler ve İdareler
Kesinhesap Kanunu Tasarıları Münasebetiyle

Yasama Yılı : 5

Birleşim : 38

Tarih : 20.12.2006

ULAŞTIRMA BAKANİ BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Teşekkür ediyorum.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Afyon Milletvekilimiz Sayın Ünlütepe Afyon Askerî Havaalanı'nın sivil uçuşlara neden açılmadığını sordu. Bu konuda Millî Savunma Bakanlığımıza gerekli müracaatı yaptık ve olumlu görüş gelmesi hâlinde burayı sivil uçuşlara açacağız. Çünkü, bildiğiniz gibi, bu havaalanı NATO amaçlı yapılmış ve NATO hizmetleri dâhilinde kullanılan bir havaalanıdır, sivil hava uçuşlarına gerek Hava Kuvvetlerimizin gerek Genelkurmayın envanterinde bulunan 18 havaalanını ortak kullanmaktayız, onun cevabına göre hareket edeceğiz.

Sayın Ahmet Işık, Ankara - Konya Hızlı Tren Projesi'nin altyapısı devam ediyor ve önümüzdeki ay içerisinde de üstyapının ihalesini yapacağız. Böylece, Konya-Ankara arasındaki hızlı trenle ilgili yapılmamış bir işimiz kalmayacak ve süresi içerisinde de tamamlayacağız.

Diğer bir soru, Sayın Sedat Pekel konuşmasını yaparken, tabii, Bandırma - İzmir demir yoluyla ilgili, neden açılmadığını sordu. Bu yolun uzun süreden beri bakımı yapılmamıştı, bakımını yaptırdık, ancak, tabii, bu bakılan yolun denetlemelerinin yapılması, gerekli sertifikaların verilmesi için bir zamana ihtiyaç vardı, bu zaman biraz gecikti, bu bakımdan hak veriyorum. Tabii, konuşmasında da Sayın Pekel, sürekli tekrar ettikleri bir şeyi tekrar gündeme getirdi: "Bu Hükûmet, cemaat-tarikat ilişkisiyle iş yapıyor." Ben bunu kendilerine yakıştıramadım. Bizim Hükûmetimiz millettten gücünü alır, milletin dışında başka bir güç tanımıyoruz. (AK PARTİ sıralarından alkışlar) Kimseyle de ilişkiler içerisinde değiliz. Milletimizin verdiği destekle, milletin hizmetini görmeye devam ediyoruz. Bu neviden iddialar ve isnatlar, iddia sahibini bağlar ve ispatı da kendisine düşer diye ilave etmek istiyorum.

Bugün, Antalya vekillerimizin günü, bütün Antalya'yla ilgili sorunlar da bu vesileyle gündeme geliyor.

Sayın Baloğlu, Gazipaşa Havaalanı... Bir sefer ihaleye çıktık, maalesef, talipli çıkmadı; çünkü, havaalanı yanlış yere yapılmış. Havaalanını yapmışlar, ama, hemen yanındaki dağı unutmuşlar. İşte bu da, kamu kaynaklarının nasıl çarçur edildiğinin tipik bir örneği. Bunu, uçuş okulu olarak değerlendirmek üzere yeni bir çalışma başlattık, 2007'de bunu da gerçekleştireceğiz.

Deniz ulaştırmasıyla ilgili, belediyeye bir fizibilite, talebi üzerine verdik. Biz denizcilikte yakıtı, ÖTV'yi kaldırdık. Bundan sonra devlet olarak deniz taşımacılığı yapacak değiliz. Müteşebbislerin önünü açtık. Kim Antalya - Alanya arasında, Kemer-Alanya arasında deniz taşımacılığı yaparsa, bu fizibil bir iştir, bunu öneriyoruz.

Antalya Limanı dışında bir balıkçı barınağı arayışımız vardır. Ancak, turizm bölgesi olması nedeniyle, bölgedeki arkeolojik hassasiyet de dikkate alındığında, bu çalışmalar biraz ağır ilerliyor, ama, devam ediyor.

Manavgat'la ilgili yine bir soru soruldu. Hakikaten orada nehir ağzında irili ufaklı tekne yapımı var. Bunları bir sitede birleştirmek ve bu şekilde daha güzel, daha verimli çalışmalarını sağlamak için 1/25 ölçekli çevre planı haritaları çizildi, gerekli izinler yapılıyor ve buraya da bir yat imalat sitesi yakın zamanda gerçekleştirilecek. Çalışmaları devam ediyor.

HÜSEYİN EKMEKÇİOĞLU (Antalya) - Ne zaman, Sayın Bakan?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Bunların işlemleri var; ÇED planları yapılıyor, ondan sonra ilgili kurumlardan izinler alınıyor. Bu süreci yaşıyoruz. Bunlar bizim kontrolümüzde olan şeyler değil ama, titizlikle takip ediyoruz, onu söyleyebilirim.

Siz ifade ettiniz yine. Hakikaten gemi inşa sektörümüz bu dönemde çok gelişti. Bunu siz de söylediniz. Antalya serbest bölgesinde sadece 3 tane yat imalatçısı varken, bugün 27'ye çıktı ve Türkiye, yat imalatında dünyada üçüncü sıraya yükseldi. Bu çok büyük bir gelişmedir. İşte bu bizim dönemimizde oldu, burada aldığımız teşvik tedbirleriyle oldu. Ben oraya iki sefer gittim, sorunlarını dinledim, istedikleri kolaylıkları yaptık. Bundan sonra da ne istiyorlarsa onu da, yine mümkün olanlarını yapmanın gayretinde olacağız.

Tabii, Antalya - Eskişehir demir yolu bağlantısından da söz edildi. Bu bağlantı fizibilite etütlerini 2007 yatırım programına koyduk. Takdir edersiniz ki, demir yolu yatırımları, maliyeti çok yüksek projelerdir. Önce projelerini hazırlayacağız. Önem sırasına da kaynak bulduğumuz zaman... Bir de, proje yapmak için zaman kaybetmeyelim diye böyle bir çalışma içerisine girdik.

Sayın Kaptan, Karayolu Taşıma Kanunu, Türkiye'de karayolu taşımacılığına yeni baştan köklü bir düzenleme getirdi. Elli yıldan beri el atılmayan bu sektörde

yapılan bu önemli düzenlemeyle beraber, bazı aksaklıkların olması gayet doğal. Ama, bugün, bu Kanun'a göre çıkarılan yönetmeliğe uyum oranı yüzde 98'dir. Tabii, zaman zaman yönetmelikte çıkan aksaklıklar düzeltilmiştir. Bundan sonra da çıkarsa yine düzeltilecek. Amacımız, sektörde faaliyet gösterenlerin hayatını kolaylaştırmak. Yasaları insanlarımızın hayatını zorlaştırmak değil, onların hem işlerini kolay etmek hem de hayatını kolaylaştırmak için yapıyoruz. Bu değişiklikler de bu cümleden yapılan değişikliklerdir.

Diğer soruları, Sayın Başkanım izninizle, yazılı olarak bilahare cevaplandıracağım.

Teşekkür ediyorum.

22. DÖNEM

BÖLÜM IX

**SÖZLÜ SORU ÖNERGELERİ ÜZERİNDE
KONUŞMALAR**

Konu : Adana Milletvekili Atilla Başoğlu'nun, Kültür Bakanından
Sözlü Soru Önergelerini Cevaplandırması Münasebetiyle

Yasama Yılı : 1

Birleşim : 40

Tarih : 04.03.2003

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Adana Milletvekilimiz Sayın Atilla Başoğlu'nun, Konya-Ereğli'deki İvriz Kaya Kabartmasının ve benzeri tarihî eserlerin korunmasına ilişkin sözlü soru önergesini, Kültür Bakanı adına cevaplandırmak üzere söz almış bulunuyorum; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Konya İli Ereğli İlçesi Aydıncık (İvriz) Köyünde bulunan İvriz Kaya Anıtında, Kültür Bakanlığı uzmanlarınca yapılan incelemede, anıtta yer alan çatlamların olduğu, bu çatlakların anıt için tehlike arz ettiği belirlenmiştir.

Anıtta ot ve yeşil bitkilerin temizlenip çatlakların kapatılmasından sonra, kaya bloğunun üstüne, anıtı korumaya yönelik, çelik konstrüksiyon, taşıyıcı, şeffaf bir örtü yapılması, taban suyunun, Devlet Su İşleri elemanlarınca yerinde incelenip belirlenmesi ve çözüm üretilmesi, anıt çevresinde yapılacak onarım projelerinde Konya Koruma Kurulu kararının alınması gibi öneriler uzmanlarca saptanmıştır.

Özel sektörün de katkılarıyla, belirtilen soruna çözüm getirilebilmesi amacıyla, Bakanlık, konuyla ilgili olarak, 2003 yılı yatırım programı değerlendirmesine almıştır.

Kültür Bakanlığının bütçe imkânları çerçevesinde, mahallî ve özel sektörün de katkılarıyla, taşınmaz kültür varlıklarının restorasyonu, onarımı, korunması ve çevre düzenleme çalışmalarının yapılarak ülke turizmine kazandırılması konusundaki çalışmalara önümüzdeki yıllarda da devam edilecektir.

Ülkemizin taşınmaz kültür varlıklarının çeşitlilik göstermesi, farklı yapı ve karakterde olması, bölgelerin iklim şartları da dikkate alındığında, ilgili koruma kurul kararları doğrultusunda, koruma önlemleri alınmakta ve uygulanmaktadır.

Yüce Meclise saygılarımla arz ediyorum. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

Konu : *Diyarbakır Milletvekili Muhsin Koçyiğit'in, Malatya Milletvekili Ferit Mevlüt Aslanoğlu'nun, Çorum Milletvekili Feridun Ayvazoğlu'nun ve Kocaeli Milletvekili Mehmet Sefa Sirmen'in Sözlü Soru Önergelerini Cevaplandırması Münasebetiyle*

Yasama Yılı : 1

Birleşim : 40

Tarih : 04.03.2003

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Diyarbakır Milletvekilimiz Sayın Muhsin Koçyiğit'in sözlü soru önergesini cevaplandırmak üzere söz almış bulunuyorum; Yüce Heyetinizi saygıyla selamlıyorum.

Bilindiği üzere, Diyarbakır Havaalanımız askerî amaçlarla inşa edilmiş olmasına rağmen, 1952 yılından itibaren yapılan protokoller çerçevesinde, sivil amaçlı uçuşlara da hizmet vermektedir. Bu kapsamda, havaalanının, kuruluşumuz tarafından işletilen sivil tesislerinde seyrüsefer güvenliğine yönelik olarak VOR, DME ve NDB gibi seyrüsefer cihazları monte edilmiştir. Bu cihazlarla aynı işlevi yerine getiren; fakat, çok daha düşük minimada yaklaşım hizmeti veren ILS, diğer bir deyişle aletli iniş sistemi, artık, kamuoyunca da bilindiği üzere, kuruluşumuzca yapılan etütler neticesinde, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütünün (ICAO) teknik manuelinin 14 üncü ekinde belirtilen manialar nedeniyle söz konusu havaalanına monte edilememiştir.

Bu bakımdan, geçmişte, 8 Ocakta meydana gelen müessif uçak kazası sonrası kamuoyunun ve Yüce Meclisin gündemine gelen bu konu, kamuoyunda, haber yapma uğruna, yetkisiz birçok çevrelerce günlerce tartışılmış ve ILS cihazı olmadığından dolayı bu kazanın husule geldiği yönünde görüşler ortaya atılmıştır. Ancak, üzerinde önemle durmak istediğimiz konu, teknik yönden ILS yaklaşımı olmayan meydanların güvensiz olduğu yönündeki yanlış kanaatin düzeltilmesi gerekmektedir. Bütün dünyadaki örneklerle baktığımızda, ILS yaklaşım usullerinin yanı sıra, az önce ifade ettiğim seyrüsefer cihazları da, aynı tarzda, yaygın olarak uçak yaklaşımları için kullanılmaktadır. Nitekim, İngiltere, Fransa, Almanya gibi birçok Avrupa ülkesinde havaalanlarının tamamında ILS cihazı yoktur; ancak, operasyonlar güvenli bir şekilde yapılmaya devam etmektedir. Söz konusu kaza sonrası yapılan teknik incelemeler ve bununla ilgili 2 adet karakutu incelemesi halen

devam etmektedir; sonuçlandırıldığında, kazayla ilgili kesin rapor ortaya çıktığında kamuoyu bilgilendirilecektir.

Altyapı bakımından önemli bir eksikliği bulunmayan ve elli yılı aşkın bir süreden beri sivil hava ulaşımına da açık olan Diyarbakır Havaalanımız, yukarıda bahsettiğim seyrüsefer cihazlarını kullanarak, son on yıllık dönem içerisinde 28 000 civarında yolcunun inişine imkân sağlamış ve hiçbir müessif kaza olmamıştır; ancak, 8 Ocakta, hepimizin bildiği gibi, bütün milletimizi üzüntüye boğan kaza gerçekleşmiştir.

Bu haliyle hizmet vermekte iken, 1976'da Gaziantep, 1988'de Şanlıurfa Havaalanları hizmete verilinceye kadar, Diyarbakır Alanı, güneydoğunun sivil hizmet veren en önemli havaalanları arasındaydı. Son yıllarda, havaalanımıza ek olarak, Bakanlığımız, artan uçuş ve yolcu trafiğini dikkate alarak, herhangi bir aksamaya meydan vermemek için, havaalanında birtakım tevsi çalışmaları gerçekleştirmiştir.

Bu bağlamda, mevcut terminal binasına, ek bir aks ilave edilmiş, apron tesisi yapılmış, otopark genişletilmiş, apron aydınlatması ve tesisat galerileri yapılmış, güç merkezi ve çevre güvenliğiyle ilgili tedbirler alınmıştır. 1997'de başlayan bu çalışmalar 2001 yılında tamamlanmış ve bu tevsi çalışmaları, 2003 yılı birim fiyatlarıyla 18 trilyon lira civarında bir bedele balığ olmuştur.

Netice olarak, Diyarbakır Havaalanı, tesis edilen seyrüsefer cihazlarıyla, uluslararası uçuş kriterleri bağlamında, güvenli bir havaalanıdır. Az önce bahsettiğim yatırımlarla da, seyir güvenliği açısından ilave imkânlar getirilmiştir. Bu bakımdan, sivil ve askerî müşterek kullanımda olan Diyarbakır ve diğer havaalanlarımızda alt donanım yönünden hiçbir güvenlik zaafı bulunmamaktadır.

Yüksek tutarlarla yapılmış mevcut havaalanları sivil amaçlı kullanılmayıp, yeni bir sivil havaalanı yapımı arayışına girmek doğru değildir; ülkemizin içinde bulunduğu ekonomik sıkıntılar göz önüne alındığında, ortalama 80 000 000 dolara mal olacak böyle bir yatırımın kısa vadede gerçekleştirilemeyeceği açıktır. Sadece bedel olarak değil, gerçekten, havaalanının teknik imkânları, seyrüsefer imkânları açısından, esasen, böyle bir yatırıma da ihtiyaç yoktur.

Diğer yandan, Diyarbakır Havaalanıyla ilgili, yine, Bakanlığımız, ayrıca bir etüt yapmış ve 2001 yılında 222 220, 2002 yılında 185 262 olarak gerçekleşen yolcu trafiği, yapılan ilave yatırımlarla 1,5 milyon yolcuya hizmet verecek hale getirilmiştir.

Bütün bu nedenlerle, yeni bir havaalanı yapımı, ülke çapında 50'yi aşkın irili ufaklı STOL tipi havaalanlarının yapılmış olduğu; ancak, bunların

birçoğunun hâlâ kullanılmamış olduğu da göz önüne alınarak, millî kaynakların israfı ötesinde bir yarar getirmeyecektir. Bu konu, bu çerçevede değerlendirildiğinden, ilave bir sivil havaalanı yapımı, yakın vadede, Bakanlığımızca planlanmamaktadır.

Saygılarımla, Yüce Heyetinize arz ediyorum. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

Elazığ'ın Baskil İlçesi ve Malatya'nın Battalgazi İlçesi arasındaki Karakaya Baraj Gölündeki ulaşımın, 29 Ağustosta meydana gelen ve 8 kişinin ölümüyle sonuçlanan feribot faciasından sonra ciddi anlamda aksadığı ve buna ilişkin ne gibi tedbirler alındığı yönünde, Malatya Milletvekilimiz Sayın Mevlüt Aslanoğlu'nun, tevcih edilen bir sorusu vardır.

Bununla ilgili, her şeyden önce, iç sularımızda, deniz taşımacılığı, su yolu taşımacılığı, maalesef, bugüne dek, gereği kadar önemsenmemiş ve bu alanda, sadece, Keban Baraj Gölü değil, Van Gölümüzde, diğer önemli su yollarımızda bu anlamda bir altyapı gerçekleştirilememiştir. Van Gölündeki feribot işletmeciliğiyle ilgili ilk proje şahsıma aittir; 1980'li yılların başında Keban Gölü Belediyeler Birliğine yaptığımız bir projeyle inşa edilen feribot, bugün hâlâ hizmet vermektedir; ancak, 1980'den 2000'li yıllara kadar çalışan tek bir feribotun yaşlanması, seyir güvenliği açısından önemli bir tehlike arz etmektedir.

Bu önemli kazadan sonra burada ortaya çıkan ulaşım güçlüğüne değerlendiren Bakanlığımız, derhal harekete geçmiş ve halen 2 000 metre uzunluğundaki demiryolu köprüsünün, denizyolu ulaşımı konusundaki aksaklıklar, eksiklikler giderilinceye kadar, geçici olarak araç trafiğine açılması yönündeki araştırmalara başlamıştır. Demiryolu köprüsünün, bu kapsamda gerekli kaplama ve tesviye işlemleri yapılarak, iki amaçlı, demiryolu ve karayolu taşımacılığına uygun halde kullanılması için Devlet Demiryolları İşletmemiz bir proje hazırlamıştır. Bu proje, iki ilimizin valiliğine intikal ettirilmiştir; onların da mutabakatıyla, bu kaplama işi kısa sürede gerçekleştirilecek ve trafik, kontrollü olarak hem demiryolu taşımacılığı hem de karayolu taşımacılığına hizmet verir hale getirilecektir. Tabii ki, bu, bir geçici çözümdür; asıl olan, burada su yolu taşımacılığının geliştirilmesidir.

Maalesef, buradaki bir yasal yetersizliği de sizlerin dikkatine sunmak istiyorum: İç su yollarındaki taşıma elverişliliği ve deniz araçlarının muayenesi, Bakanlığımız yetkisinde olmayıp, İçişleri Bakanlığı yetkisindedir; bu nedenle de, yeterli teknik eleman bakımından, burada, yasal düzenlemelere gitmek zorunluluğu vardır. Bu soruyla ilgili cevabımız da bundan ibarettir. Arz ederim.

Diğer bir sorumuz, yine, Malatya Milletvekilimiz Sayın Mevlüt Aslanoglu'nun sorusudur. Bu soru da “Van - Malatya ve Kurtalan-Malatya demiryollarını Adana ve Çukurova'ya bağlayan Malatya-Adana demiryolu Mayıs 2002'den itibaren kapalıdır; dokuz aydır kapalı olan bu hat için, tünel için; daha doğrusu, Narlı mevkiinde mevcut kapalı olan tünel için ne yapmayı düşünüyorsunuz” şeklindedir.

Değerli milletvekillerimiz, göreve geldiğimizde, maalesef, 1991'de bu tünelin yapımı için ihale açıldığı...

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (Malatya) - 2001'de...

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - ... ancak, yapım esnasında müteahhit firmayla anlaşmazlığa düşüldüğü, bu nedenle de yapımı ara verildiği, daha sonra tekrar anlaşma sağlanarak tünel açılmasına devam edildiği... Ancak, tünele konu dağın, topyekûn heyelana tabi olması ve sıvılaşması neticesinde, tünel açımı sırasında göçük olmuş ve bu şekilde tamamen kapanmıştır. Müteahhit firma işi bırakmış, bilahara, iş hukuka intikal etmiş, bilirkişi tespitleri vesaire, Mayıs 2002'de iş tamamen çıkmaza girmiş.

Biz, göreve başladığımız andan itibaren, ocak ayı başında, hukuk süreci devam ederken, söz konusu hattın maden taşımacılığına ve ekonomimize olan katkısını dikkate alarak, derhal çalışmaları başlattık. Şubat ayı sonu itibariyle, tünelden, 800 000 metreküp göçük çıkarılmış ve tünel açılmıştır. Şu anda, tünelde, ray döşemeleri ve tünel çeperlerinin mukavemetlendirilmesi çalışmaları devam etmektedir. Bunlar da bir hafta on gün içerisinde tamamlanacak ve demiryolumuz, tekrar faaliyetine başlayacaktır.

Bu yolun kapalı olduğu dönemde bir başka demiryoluyla taşıma gerçekleştirilmiş ve takriben 308 kilometrelik fazla bir yol katedildiğinden, taşıma ücretlerinin artmasının yanında, bu anlamda, 20 trilyon civarında bir zararın oluştuğu tespit edilmiştir.

Bu konuyla ilgili alınan sonuç da böyledir.

Bilgilerinize arz ediyorum.

Diğer bir sorumuz, Çorum Milletvekili Sayın Feridun Ayvazoğlu'nun ve “tarihi ve turistik özellikleriyle ünlü, ülkemiz turizminde önemli yer tutan Alacahöyük'teki PTT şubesi Kasım 2002 tarihinden itibaren kapatılmıştır” deniliyor.

Doğrudur; PTT Çorum Başmüdürlüğünün Alaca Merkezine bağlı Hüyük Şubesi, 1988 nüfuslu, bu beldemizde hizmet vermekte iken, 2001 yılında 6 500 000 000, 2002 yılının 9 aylık süresi içerisinde 7 300 000 000 zarar etmesi nedeniyle, PTT şubeler yönetmeliği ve Başbakanlığın “Kamu Harcamaları

Tasarruf Önlemleri” konulu tebliği çerçevesinde geçici olarak kapatılmıştır. Ancak, yöremizin turistik önemi dikkate alınarak, zarar eden bu tip şubeler yerine, bayilik, acentelik tarzında, üçüncü kişilere, o hizmetin yaptırılması yoluna gidilmiş, bu kapsamda söz konusu beldemizdeki PTT hizmetleri turizm mevsimi başlamadan tekrar hizmete girecektir.

Saygıyla arz ediyorum.

Diğer bir soru önergemiz, Kocaeli Milletvekilimiz Sayın Sefa Sirmen’in. Bu soru “Kocaeli İzmit Cengiz Topel Askerî Havaalanının, sivil hava hizmetine açılması için gerekli terminal binası, diğer çevre düzenlemeleri yapılmış, yaklaşık dört yıl önce tarifeli seferlere başlanması gerekirken, bugüne kadar başlanamamıştır” tarzındadır.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Deniz Kuvvetleri Komutanlığımızın envanterinde bulunan Cengiz Topel Havaalanı askerî ve sivil amaçlı kullanım için, Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü ile anılan komutanlık arasında, 25 Ocak 1989 tarihinde bir protokol imzalanmıştır. Bu protokole göre, sivil tesisler, askerî tesislere ilave edilerek, inşaat tamamlanmıştır. Havaalanının tarifeli seferlere açılabilmesi için, hepiniz takdir edersiniz ki, gerekli yolcu potansiyelinin mevcut olması icap eder. Bu bağlamda, sadece bu havaalanımız değil, Türkiye genelinde 30’un üzerinde havaalanımız, ne yazık ki, yapılmış; ancak, yolcu taşımacılığına başlanamamıştır.

Bakanlığımız, milyonlarca dolar harcanarak “her ile bir havaalanı” söylemiyle yapılan bu havaalanlarının, doğru veya yanlış yatırımlar gibi kritiğine bakmadan, kullanılabilir hale gelmesi için bir proje başlatmış bulunmaktadır. Projenin esası, iç hava taşımacılığına yönelik işletme maliyetleri ve kapasiteleri düşük uçak filosundan oluşan yeni bir kuruluşla, “çapraz taşımacılık” dediğimiz, hava taşımacılığını makul fiyatlarla gerçekleştirecek bir projedir. Şüphesiz, bu projenin gerçekleştirilmesi, Bakanlık olarak bizim bizzat yapacağımız bir iş olmayacaktır. Biz, bu projenin gerçekleştirilmesi için müteşebbislerimize imkân hazırlayacağız, gerekli iyileştirmeleri - gerek yakıt fiyatı gerekse vergiler ve rüsûmlar bakımından- yapmak suretiyle bu tip taşımacılığın artırılması ve bu şekilde de toplam taşımacılıkta bugün maalesef yüzde 95’lere ulaşan kara taşımacılığının, bir nebze de olsa, havayolu taşımacılığına dönmesi ve daha da önemlisi, demiryolu ve denizyolunun daha etkin kullanılması yönünde çalışmalarımız devam etmektedir. Bunun sağlanmasıyla, şüphesiz, her yıl trafik canavarına feda ettiğimiz binlerce insanımızın, daha az kazalar neticesi, can kaybı azalacak ve bu anlamda da millî servetimiz heba olmaktan kurtarılacaktır.

Bu soruyla ilgili cevabım da bundan ibarettir.

Saygıyla arz ederim. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

Konu : *Diyarbakır Milletvekili Muhsin Koçyiğit'in, Malatya Milletvekili Ferit Mevlüt Aslanoğlu'nun, Çorum Milletvekili Feridun Ayvazoğlu'nun ve Kocaeli Milletvekili Mehmet Sefa Sirmen'in Sözlü Soru Önergelerini Cevaplandırması Münasebetiyle*

Yasama Yılı : 1

Birleşim : 40

Tarih : 04.03.2003

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Ben, tekrar, saygıyla selamlıyorum.

Değerli Başkan, değerli milletvekilleri; her şeyden önce, 8 Ocakta Diyarbakır Havaalanında meydana gelen kazada, ILS sisteminin olmayışı, bunun ana nedeni olarak, Sayın Koçyiğit tarafından ifade edildi. Ne yazık ki, bu bilgi doğru değil. Bu konudaki incelemeler elan devam etmektedir; ama, ilk bulgulara göre, kazanın nedeninin ILS cihazıyla bir alakasının olmadığı yönündedir. Bu düzeltmeyi yapma ihtiyacı duydum.

Diğer taraftan, bu havaalanımıza, kendisinin de ifade ettiği gibi, her gün onlarca uçak inip kalkmaktadır; askerî uçaklarımız, NATO uçakları, sivil uçaklar. Havaalanımıza ortalama yılda 3 000 iniş yapılmaktadır; sivil yolcu sayısı da yıllık 200 000'e ulaşmıştır. Ancak, yaptığımız genişletme çalışmaları sonucu, şu anda, havaalanı 1 500 000 yolcuyu elleçleyecek, kabul edebilecek kapasitededir.

O bakımdan, ben, tekraren, kısa vadede, ayrı bir sivil havaalanının yapılmasının planlanmadığını, bilgilerinize arz ediyorum. Zira, bu şekilde, askerî ve sivil amaçlı kullanılan 11 havaalanımız var ve umarız ki, bu ve buna benzer kazalar bir daha gerçekleşmez.

Diğer taraftan, Cengiz Topel Havaalanımızla ilgili, Sayın Vekilimiz Sefa Sirmen Beyin ifade ettiği havaalanının, sivil uçuşlara, tarifeli uçuşlara açılması konusunda, ben, huzurunuzda, girişimcilere çağrıda bulunuyorum. Devletin, bu konuma geldikten sonra şirket kurup, hava taşımacılığı veya bir başka taşımacılık yapma dönemi artık çok geride kalmıştır. Biz, devlet olarak, düzenleyici tedbirleri alacağız, gerekli teşvikleri yapacağız. Esasında, havaalanlarımızın hepsi açıktır; eksik olan, bu havaalanlarına uçak seferlerinin yapılmayışıdır.

Malumunuz olduğu üzere, Türk Hava Yolları, yegâne tarifeli sefer yapan şirketimizdir; bir yandan dış uçuşlar bir yandan iç uçuşlar ve elinde bulundurduğu uçak filosunun özelliği nedeniyle, ekonomik olmayan iç havaalanlarımıza seferleri birer birer durdurmaktadır. Esasen, kapasitesi de, Anadolu'daki bütün bu havaalanlarının ihtiyacını görecekte seviyede değildir. O bakımdan, az önce konuşmamda da ifade ettiğim “çapraz havayolu taşımacılığı” diye adlandırılan, küçük kapasiteli pervaneli uçaklardan oluşan özel taşımacılık firmaları bu konuda yatırıma davet ediyoruz. Bunun için Bakanlığımız her türlü desteği vermeye hazırdır. Bu konuda da araştırmalarımız, muhtemel girişimciler için çalışmalarımız devam etmektedir.

Hepinize saygılar sunuyorum. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

Konu : Adana Milletvekili Kemal Sağ'ın, Sözlü Soru Önergelerini Cevaplandırması Münasebetiyle

Yasama Yılı : 1

Birleşim : 95

Tarih : 18.06.2003

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Adana Milletvekilimiz Sayın Kemal Sağ'ın sözlü soru önergesini cevaplandırmak için söz almış bulunuyorum; Yüce Heyetinizi saygıyla selamlıyorum.

Adana Şakirpaşa Havaalanı pistinin, en son yirmibir yıl önce onarımı yapılmış. Bu tarihten sonra, çeşitli nedenlerle pistte meydana gelen aşınmalar yüzünden, 2002 yılında yapılan pist ölçümlerinde 3 ile 6 milimetre arasında 442, 6 milimetreden büyük 245 adet tümsek ve çukur şeklinde bozuk satırların olduğu tespit edilmiştir. Bu bozuk satırların, sadece pistte değil, PAT sahalarında da var olduğu görülmüştür.

Ayrıca, pistin en son yirmibir yıl önce yenilenen asfalt kaplamasının da ekonomik ömrünü tamamladığı, bu nedenle, pistin, acil olarak, overhaul, yani, topyekûn onarımının gerekli olduğu ortaya çıkmıştır. Onarım işinin, Adana Şakirpaşa Havalimanının ölü sezonu olarak kabul edilen ekim-kasım-aralık aylarında yapılması planlanmış ve 16 Eylül 2002 tarihinde yapılan ihaleyle, onarım işi 6 trilyon 750 milyar lira üzerinden ihale edilmiş; sözleşme imzasını takiben, 16.10.2002 tarihinde yer teslimi yapılmış ve 11 Kasım 2002 tarihinde de işe başlanmıştır.

Pistin onarımının, genel seçimlerin hemen arkasından hızlı bir şekilde tamamlanması konusunda azamî gayret gösterilmiş ve 6 trilyon 750 milyar lira öngörülen keşif bedele karşılık, 3 trilyon 520 milyar liraya, 15 Ocak 2003 tarihinde, yirmidört saat üç vardiya çalışmayla, pistin onarımı tamamlanmıştır; yani, keşif bedelinin neredeyse yarı fiyatına, onarım çok kısa sürede tamamlanmak suretiyle, havaalanının kullanılmamasından doğan ekonomik kayıp asgarî seviyeye düşürülmüştür.

Diğer yandan, söz konusu havaalanımıza ikinci pist yapımı gündeme gelmiş; bu amaçla, teknik heyetin yaptığı incelemeler sonunda, havaalanı arazisi içerisinde ikinci pist yapımına elverişli bir alan bulunamadığından, bu uygulamadan vazgeçilmiştir. Bunun yerine, mevcut taksiyolunun, yapılacak bir revizyonla, acil ikinci pist haline getirilmesi konusunda gerekli çalışmalar

yapılmış, bu çalışmalar sonucunda da, mevcut taksiyolunun 2-3 yönüne veya 0-5 yönüne uzatılması durumu detaylı olarak incelenmiştir; fakat, yapılan bu tetkikler sonunda, uzatma işinin iniş ve kalkışlara oluşturacağı mânialar nedeniyle, bugünkü şartlarda gerçekleştirilemeyeceği sonucuna varılmıştır.

Diğer yandan, PAT sahalarında yapılan onarım nedeniyle, 11 Kasım 2002 - 15 Ocak 2003 tarihleri arasında kapalı kalan havaalanının trafiği büyük oranda Gaziantep Havaalanına yönlendirilmiş; ancak, bu süre içerisinde, tabii ki, Adana ekonomisinde -kısmen de olsa- bir kayıp söz konusu olmuştur; ancak, yolcuların can güvenliği söz konusu olduğunda, bu husus, tabii ki, ihmal edilecek mertebede bir husustur.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN - Sayın Bakan, sözlerinizi tamamlar mısınız.

Buyurun.

ULAŞTIRMA BAKANIBİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Zira, havayoluyla taşınan yolcuların can güvenliğinin, her zaman için, taşınan yolcu sayısının önünde tutulması zorunluluğu vardır. Adana Havalimanının onarım amacıyla hava trafiğine kapatılmasından dolayı oluşması söz konusu ekonomik kaybın asgarîye düşürülmesi için, az önce de dediğim gibi, başlangıçta İncirlik Askerî Üssünün kullanılması cihetine gidilmiş ve bu yönde gerekli izinler ikmal edilemediğinden, hava trafiği, en yakın yanaşma limanı olarak Gaziantep Havaalanına yönlendirilmiştir.

Burada kaydedilecek en önemli husus, başlayan işin üç aydan az bir sürede ve yoğun bir çalışmayla belirlenen keşif bedelinin yarısı değerinde tamamlanmasının başarılmış olmasıdır. Ülkemizde, keşif bedellerinin 3 katına, 5 katına, 10 katına varıncaya kadar ihalelerin sürdüğü gözönüne alınırsa, Bakanlığımızın bu işle ilgili ne kadar hassas davrandığı ve bir an önce bitirilmesi için gayret gösterdiği aşikâr olarak anlaşılabacaktır.

Ben, hepinize saygılar sunuyorum. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

BAŞKAN - Teşekkür ediyorum Sayın Bakan.

...

BAŞKAN - Sayın Bakan, bu açıklamaya cevap verecek misiniz?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Kısa bir açıklama yapacağım.

BAŞKAN - Buyurun Sayın Bakan.

Konuşma süreniz 5 dakikadır.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Sayın Sağ'a teşekkür ediyorum.

Havaalanının ihalesi -az önce ifade ettiğim gibi- 16 Eylül 2002 tarihinde yapılmış; yani, seçimlerden yaklaşık birbuçuk ay önce; seçimlerden hemen sonra, 4 Kasım'da da yer teslimi yapılmış. Biz, hükümetin kurulduğu 19 Kasım günü, güvenoyunu beklemeden, hemen bu konuyu, acil olmasına binaen takibe aldık ve sürekli olarak, müteahhidi bu yönde sıkıştırarak, bir an önce bitirilmesini temin ettik.

İkinci bir pist veya taksiyolunun acil pist şekline dönüştürülmesi yönünde, yine o dönemde, arkadaşlarıma bir çalışma yapmaları talimatı verdim, bu çalışma da yapıldı. Burada -az önce de ifade ettiğim gibi- olumsuz bir rapor geldi; ama, ben, sizin görüşünüze katılıyorum. Zaman içerisindeki ekonomik gelişmeleri de dikkate alarak, ikinci bir pistin bir ihtiyaç olduğu, kişisel olarak benim de kanaatimdir. Bu bakımdan, bu konuyu tekrar inceleyeceğim ve kendim de bizzat kontrol edeceğim; bunu da böylelikle açıklamış oluyorum.

Tekrar teşekkür ediyorum. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

Konu : *Sinop Milletvekili Engin Altay'ın, Bayındırlık ve İskân Bakanından Sözlü Soru Önergelerini Cevaplandırması Münasebetiyle*

Yasama Yılı : 2

Birleşim : 23

Tarih : 03.12.2003

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Sinop Milletvekilimiz Sayın Engin Altay'ın, Sinop-Boyabat-Kargı-Ankara Karayolu Projesi hakkında Bayındırlık ve İskân Bakanlığına yöneltmiş olduğu soruyu cevaplandırmak üzere söz almış bulunuyorum; bu vesileyle, Yüce Meclisinizi saygıyla selamlıyorum.

Sinop İlinin sınırları dahilinde yürütülen yol yapım çalışmaları, imkânlar ölçüsünde, büyük bir gayretle devam etmekte olup, durdurulması söz konusu değildir.

Sinop'ta çalışmaları devam eden yol güzergâhları şu şekildedir:

Saraydüzü-Kargı-Osmancık Ayrım Yolu; proje bedeli, 2003 fiyatlarıyla, 47 trilyon 550 milyar olan 62 kilometre uzunluğundaki bu yol 1/a standardındadır. 1997 yılında 1 trilyon 632 milyar Türk Lirası keşif bedeliyle ihale edilip başlanan yolda bugüne kadar, 17 876 526 000 000 lira harcama yapılmıştır. Yolun fizikî gerçekleşme seviyesi yüzde 41'dir ve parasal gerçekleşme ise yüzde 98 seviyesinde olan yolun tamamlanması bu şartlarda mümkün gözükmemektedir. İşin tamamlanabilmesi için, 2003 yılı fiyatlarıyla 29 trilyon 370 milyar lira ilave ödeneye ihtiyaç duyulmaktadır.

Sinop-Boyabat Tünel Geçiş Yolu; ihale bedeli 64 000 000 Amerikan Doları olan bu yol, güzergâh olarak 53 kilometre uzunluğundadır. 1998 yılında ihale edilen yol için bugüne kadar 42 586 000 Amerikan Doları harcama yapılmış olup, gerçekleşme oranı yüzde 53 mertebesinde. Projenin geri kalan kısmı için gerekli ödenek miktarı ise 59 191 000 Amerikan Dolarıdır.

2 000 metre uzunluğundaki tünelin tamamının kazısı gerçekleştirilmiş, 1 133 metrelik bölümünde de nihaî kaplama betonu tamamlanmıştır.

7 kilometre bölünmüş yol ile 4 kilometrelik tırmanma ve tek şeritli yol ise alt temel seviyesinde bitirilmiş bulunmaktadır.

Boyabat-Saraydüzü yolunun proje bedeli, 2003 yılı birim fiyatlarıyla, 21 trilyon 103 milyar lira ve yol uzunluğu 21 kilometredir. Yine, 1998 yılında 1 trilyon 232 milyar lira keşif bedeliyle başlanan yola, bugüne kadar, 2003 yılı birim fiyatlarıyla, 8 trilyon 10 milyar lira harcama yapılmıştır. Bu harcamayla birlikte, yolun tamamlanma oranı ise yüzde 36,5'e ulaşmıştır. Yolun tamamlanması için, 2003 yılı birim fiyatlarıyla, daha 13 trilyon 332 milyar Türk Lirası ödeneye ihtiyaç bulunmaktadır.

Sinop İli, acil eylem planı kapsamında bulunmaktadır. Yakakent-Sinop arasındaki 70 kilometrelik bölünmüş yolun üç aşamalı olarak ihalesi yapılmış ve çalışmaları devam etmektedir.

Arz eder, Yüce Heyetinizi, tekrar, saygıyla selamlarım. (Alkışlar)

Konu : *Muğla Milletvekili Ali Arslan'ın, Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanından Sözlü Soru Önergelerini Cevaplandırması Münasebetiyle*

Yasama Yılı : 2

Birleşim : 23

Tarih : 03.12.2003

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Sayın Başkan, sayın milletvekilleri; Muğla Milletvekili Sayın Ali Arslan'ın, enerji fiyatlarına ilişkin sözlü sorusunu cevaplamak üzere, söz almış bulunuyorum; Yüce Heyetinizi saygıyla selamlıyorum.

Türkiye Elektrik Ticaret ve Taahhüt AŞ Genel Müdürlüğü, Elektrik Üretimi AŞ Genel Müdürlüğü tarafından üretilen elektrik enerjisi ile özel şirketler tarafından üretilen enerjiyi satın almaktadır. Sözleşme şartlarına bağlı olarak 2003 yılında yap - işlet modeliyle üretim yapan özel sektör doğalgaz santrallerinden ortalama 6 sente -kilovat/saat başına- yap-işlet-devret modeliyle üretim yapan özel sektör doğalgaz santrallerinden ise ortalama 10 sente elektrik enerjisi satın alınmaktadır. Bu fiyatların yüzde 50'si doğalgaz bedeline karşılık gelmektedir.

TETAŞ Genel Müdürlüğünün sattığı elektriğin tarifiesi ise ortalama alış fiyatıyla Hazine Müsteşarlığının öngördüğü doğrultuda belirlenmekte, TEDAŞ ve bağlı ortaklıklarına uygulanan fiyat kilovat/saat başına 83 600 Türk Lirasıdır.

TETAŞ Genel Müdürlüğünün uzun süreli sözleşmeler kapsamında aldığı enerji ile Elektrik Üretim AŞ'nin santrallerinden alınan enerjilerin paçal maliyeti, satış fiyatlarını belirlemektedir. Daha önce yapılan ve sözleşme gereği alınması zorunlu olan elektrik fiyatları yüksek olduğundan, TETAŞ Genel Müdürlüğünün enerji alış maliyetini yükseltmiş bulunmaktadır.

TETAŞ'ın özel şirketlerden satın alacağı elektriğin tarifiesi üzerinde herhangi bir tasarrufta bulunma şansı bulunmamakla beraber, Bakanlığımızca, yap - işlet modeli santrallerinin tarifelerinde indirim sağlanabilmesi konusunda gerekli görüşmeler şirketlerle devam etmektedir.

Bu arada, yerli kaynaklara dayalı üretimin, kömüre dayalı termik üretimin artırılması için, Enerji Bakanlığı, çalışmalarını sürdürmektedir. Elektrik Üretim A.Ş. Genel Müdürlüğünün 2003 yılı revize üretim programına göre

doğalgaz santrallerinde elektrik enerjisi üretimiin, biraz daha düşürülecek ve kömür yakıtlı santraller çalıştırılacaktır.

Ülkenin elektrik enerjisi ihtiyacının karşılanması amacıyla 3 doğalgaz çevrim santrali için yılda 4 500 000 000 metreküp gaz kullanılırken, 2003 yılı üretim programı için öngörülen doğalgaz tüketimi, önce 2 700 000 000 metreküp, daha sonra 2 milyar metreküp indirilmiştir. Bunun sonucunda, 1 400 megavatlık Bursa Doğalgaz Santrali tamamen durdurulmuş, 8 gaz türbini ve 4 buhar türbininden oluşan 1 120 megavatlık Hamitabat Santralındaysa sadece 1 türbin ve 1 buhar türbini devrede tutulmaktadır.

Ayrıca, 6 gaz türbininden oluşan Ambarlı Doğalgaz Santralında 3 türbin tribün çalışmaktadır. Bu durumda ortaya çıkan elektrik enerjisi üretim açığı, kömür ve hidroelektrik santrallerinin çalıştırılmasıyla karşılanmaya başlanmıştır.

Bilindiği gibi, bu sözleşmeler, geçmiş dönemde yapılan sözleşmeler olup, 4628 sayılı Elektrik Piyasası Kanunuyla teşkil ettirilen yeni piyasa yapısında yap-işlet modeliyle yatırım yapılması söz konusu değildir.

Bu arada, yerli kaynaklara dayalı üretimin artırılabilmesi için Enerji Bakanlığındaki çalışmalar halen devam etmekte olup, Çan sahası linyitlerinin özelliklerine göre tesis ettirilen 2x160 megavatlık Çan Termik Santrali ve ülkenin en büyük linyit rezervlerinin bulunduğu bölgede yapılmakta olan, 1 050 kilokalori gibi düşük kalori değerine sahip, yüksek nem ve su içermesi nedeniyle santral dışında başka hiçbir alanda kullanılmayacak olan linyitleri yakmak üzere özel dizayn edilmiş 4x360 megavat kurulu gücündeki Afşin-Elbistan B Termik Santralının inşaatı halen devam etmektedir.

Ayrıca, 4628 sayılı Elektrik Piyasası Kanununa göre, yeni üretim tesisi yatırım kararına ilişkin izinler, bundan böyle, Enerji Piyasası Düzenleme ve Denetleme Kurulu tarafından yerine getirilmektedir.

Görüldüğü gibi, enerjide dışa bağımlılığı azaltmaya yönelik, yerli kaynakları harekete geçirecek termik santrallerin ve hidroelektrik santrallerinin yapımına ve tam kapasitede çalıştırılmasına öncelik verilmektedir.

Ayrıca, Enerji Bakanlığı olarak da bu yıl içerisinde elektrik fiyatlarına zam yapılmamak suretiyle, vatandaşlarımızın ucuz elektrik kullanması temin edilmiştir.

Hepinize saygılar sunuyorum. (Alkışlar)

Konu : *Niğde Milletvekili Orhan Eraslan'ın, Sözlü Soru Önergelerini Cevaplandırması Münasebetiyle*

Yasama Yılı : 2

Birleşim : 67

Tarih : 31.03.2004

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; soruyu cevaplandırmadan önce, 28 Martta yapılan yerel seçimlerin ülkemize hayırlı olmasını ve tüm yerel yöneticilere başarılar diliyorum.

Niğde Milletvekilimiz Sayın Orhan Eraslan'ın soru önergesini cevaplandırmak üzere söz almış bulunuyorum.

Çiftlik İlçesinde, 2003 yılında, yeni PTT ve Telekom hizmet binası programımız yoktur, yapılmayacaktır.

Başbakanlığın 2002/4 sayılı genelgesinde, yatırım tekliflerinin hazırlanmasında, kuruluşların temel hedefleri, önceliği ve yapılabilirliği, devam eden yatırımların öncelik ve tamamlanması öngörüldüğünden, PTT ve Telekom binaları için yaptığımız bu teklif DPT'ce uygun görülmemiştir. 2004 yılı yatırım programına konulamayan bu yatırımın önümüzdeki yıllarda değerlendirilmesi mümkün olacaktır. Ancak, tabii, bu arada, Niğde'nin Çiftlik İlçe merkezinde, söz konusu PTT ve telekom hizmetleri kiralanan mülklerde ifa edilmektedir ve şu an için ciddi bir sorun da yaşanması söz konusu değildir.

Durum bundan ibarettir. Bilgilerinize sunuyorum.

Saygılar sunarım.

Konu : *Niğde Milletvekili Orhan Eraslan'ın, Kars Milletvekili Selami Yiğit'in ve İzmir Milletvekili Vezir Akdemir'in Sözlü Soru Önergelerini Cevaplandırması Münasebetiyle*

Yasama Yılı : 2

Birleşim : 87

Tarih : 11.05.2004

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri, Niğde Milletvekili Sayın Orhan Eraslan'ın soru önergesini cevaplandırmak üzere söz almış bulunuyorum; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Konya-Ulukışla-Niğde arasında ray otobüsüyle temin edilen bölgesel yolcu tren seferleri, 18 Kasım 2001 tarihinde iptal edilmiş, o günden bugüne yapılmamaktadır. İptalin sebebi ise, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryollarının elinde bulunan ray-busların yıllardan beri yenilenmemesi ve yeni ray-busların demiryolu filosuna katılamamış olması; bir.

İkincisi; bu hatlarda karayolu taşımacılığının gelişmiş olmasıyla birlikte ray-bus işletmesinin fizibl olmaktan çıkmasıdır.

Ancak, Bakanlığımız, yeni ray-busların temini konusunda bir program başlatmış olup, bunlar temin edildikçe, söz konusu hatta yolcu sayısı ve işletme masraflarıyla ilgili değerlendirmenin olumlu çıkması halinde, ray-bus seferlerinin tekrar başlaması mümkün olacaktır.

Yüce Heyetinize saygıyla sunarım.

15 inci sırada bulunan, Kars Milletvekili Sayın Selami Yiğit'in sorusunu cevaplıyorum.

Bilindiği gibi, Türk Telekom, 233 sayılı Kamu İktisadî Teşebbüsleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararnameye göre hizmet veren kurumken, bilahara, 4502 sayılı Kanunla bu kararname dışına çıkarılmış ve özel hukuk hükümlerine tabi anonim şirket statüsüne dönüştürülmüştür.

Bu statüde hizmet veren Türk Telekom, telekomünikasyon sektöründeki tekel hakkının 2004 yılı başından itibaren kalkmasıyla birlikte tüm hizmet alanlarında rekabete açık olarak hizmet vermeye devam etmektedir; yani, ses tekeli de kalkmış olup, artık, telekomünikasyon alanında, internet hizmetleri,

cep telefonu hizmetleri, sabit telefon hizmetleri ve her türlü telekomünikasyon hizmetleri herkes tarafından verilir hale gelmiştir.

Tabiatıyla, Türk Telekomun, hizmet kalitesini, niteliğini ve çeşitliliğini artırabilmesi için, abonelerinden alacaklarını vaktinde tahsil etmesi çok önem taşımaktadır. Bu nedenle, fatura bedellerini zamanında ödeyemeyen abonelere uygulanmakta olan gecikme faizi, alacakların zamanında ödenmesini teşvik amacıyla sağlanan, teşvik amacıyla düşünülen bir önlemdir.

Borçlarını ödeyemeyen aboneler için, gerek anaborçlarının gerekse gecikme bedellerinin ortaya çıkardığı sakıncalar dolayısıyla, yönetim kurulu bir karar alarak, Aralık 2001'den itibaren, yaklaşık, aylık yüzde 8 oranında uygulanan gecikme bedeli için binde 4 olarak tahakkuk ettirmeye başlamış, söz konusu olumsuzluk bir nebze giderilmiştir.

Diğer yandan, başta kamu kuruluşları olmak üzere, birçok abonenin geçmiş yıllara sâri birikmiş borçları vardır. Bunlara, taksitler halinde ödeme imkânı getirmek ve gecikme bedelini makul düzeylere çekmek için bir çalışma halen devam etmektedir. Amacımız, telekomünikasyon alanında aboneler ile idare arasında bir barış tesis etmek ve böylece, ihtilaflı alacakların tahsilini sağlamaktır.

Bildiğiniz gibi, telekomünikasyon alanında da, bu sene, çok önemli bir yıldır; serbestleşmeyle beraber, Türk Telekomun özelleştirilmesi de ayrıca önem kazanmıştır. Yıllarca gerçekleştirilemeyen, çeşitli nedenlerle bir türlü gerçekleştirilemeyen Türk Telekomun özelleştirilmesi, ümit ederim, bu yıl başarıyla gerçekleştirilir ve bunun sonucu, halkımız, daha kaliteli, daha ucuz, daha uygun telekomünikasyon hizmetini, gerek Telekomdan gerekse diğer işletmecilerden alma imkânına kavuşur.

Diğer bir soru, 68 inci sıradaki, İzmir Milletvekili Sayın Vezir Akdemir'in, İzmir'deki bazı demiryolu hatlarının, hemzemin hatların yeraltına alınmasıyla ilgili sorusudur ve üç bölümden oluşmaktadır.

Bakanlığımıza bağlı Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları, Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı çerçevesinde, banliyö sisteminin diğer kentiçi ulaşım sistemleriyle entegrasyonunun sağlanması ve kentiçi ulaşımın tek elden planlanması amacıyla, İzmir'de, banliyö işletmeciliğinin, Büyükşehir Belediyesiyle işbirliği yapmak suretiyle karşılanması yönünde bir protokol imzalamıştır ve bu protokol çerçevesinde çalışmalar halen devam etmektedir.

Naldöken-Karşıyaka-Nergis hattı ile Şirinyer istasyonunun altyapı çalışmaları esnasında yeraltına alınması yönündeki İzmir Büyükşehir Belediyesinin talebi değerlendirilmiş ve trafiğin kesintiye uğratılmaması

ve yeraltına alma maliyetinin de Belediyece karşılanması şartıyla uygun görülmüştür ve Belediye, bu konuyla ilgili çalışmaları yapmaktadır; aynı zamanda, Naldöken, Nergis ve Şirinyer istasyonu, 3 kilometrelik bir bölümde yeraltına alınacaktır. Ayrıca, yine, iki kuruluş arasında imzalanan protokole göre de, Alsancak-Halkapınar-Karşıyaka-Çiğli- Menemen ile Alsancak-Kemer-Şirinyer-Cumaovası hatlarını ihata altına alma çalışmaları tamamlanmış olup, mevcut hemzemin geçitlerin, katlı geçişler yapmak suretiyle çözüme kavuşturulması belediye tarafından sağlanacaktır.

Tıkanma noktasına gelen İzmir kentiçi ve çevresindeki ulaşım sorununun çözümüne katkıda bulunmak amacıyla, Demiryolları Genel Müdürlüğünce, Aliğa-Şirinyer-Cumaovası güzergâhındaki demiryolu hattı da çift hat haline getirilmiş ve metro standardında banliyö işletmeciliği yapılması maksadıyla, hattın, elektrikli, sinyalli hale getirilmesi çalışmaları halen devam etmektedir, tamamlanma aşamasına gelinmiştir.

Öte yandan, banliyö işletmeciliğinde İzmir Büyükşehir Belediyesiyle yapılan işbirliği kapsamında da, banliyö sistemiyle Üçyol-Konak-Basmane-Halkapınar-Bornova hattında işletilen hafif raylı sistemin entegrasyonu Halkapınar İstasyonunda sağlanacak olup, gerekli altyapı çalışmaları tamamlanmıştır.

Belediye, temin edeceği araçlar ve kendi personeliyle banliyö işletmeciliğini kendisi yapacak, Devlet Demiryolları ise, trafik yönetimi dahil tüm altyapı sorumluluğunu üstlenecektir. Böylelikle, işbirliği projesi hayata tam olarak geçtiğinde, İzmir kentiçi ve çevresinin ulaşım sorunu köklü ve kalıcı bir çözüme kavuşturulmuş olacaktır.

Özetle, Belediye ile Demiryolları arasındaki protokol kapsamında bu işler büyük oranda tamamlanmış, kalan kısımları için de çalışmalar halen devam etmektedir.

Yüce Heyetinizi saygıyla selamlıyorum. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

BAŞKAN - Teşekkür ediyorum Sayın Bakan.

...

BAŞKAN - Sayın Bakan, cevap verecek misiniz?

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Evet efendim.

BAŞKAN - Buyurun.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Teşekkür ederim.

Sayın Başkan, değerli üyeler; Sayın Yiğit'in sorularını cevaplandırmak üzere söz almış bulunuyorum.

Türk Telekomun özelleştirilmesiyle ilgili takvim işlemektedir. Bilindiği gibi, 20 Aralık 2003 tarihinde kamuoyuna açıklanan özelleştirme takviminde, mayıs ayı sonuna kadar, özelleştirme konusunda, Özelleştirme İdaresi, Ulaştırma Bakanlığı ve Hazine temsilcilerinden oluşan ihale komisyonu ve değerlendirme komisyonu çalışmalarını tamamlayacak ve bu konudaki yol haritasını kamuoyuna ilan edecekti. Bu bağlamda, 22 Nisan 2004 tarihi itibarıyla bilgi odaları oluşturulması, potansiyel alıcıların kayıt yaptırmasını öngören birinci aşaması, şu anda uygulamaya konulmuştur.

20 Mayıs-15 Temmuz arasında da, potansiyel alıcılarla karşılıklı görüşmeler yapılacak ve 15 Temmuzdan sonra da fiyat teklifleri istenilecektir.

Bahsi geçen bu özelleştirmeye ilgili kapalı usulde teklif alıp, bilahara, açık pazarlık yapma konusunda, zaten, 4046 sayılı Özelleştirme Kanununda yetki mevcuttur. Dolayısıyla, böyle bir değişikliğe ihtiyaç duyulmamıştır. Başlangıçta düşünülmüş; ancak, bu, Özelleştirme Kanununda mevcut olduğundan, böyle bir yola gidilmemiştir. Dolayısıyla, teklifler kapalı zarf usulüyle alınacak, bilahara, ihtiyaç duyulursa, uygun teklif sahipleriyle pazarlık cihetine de gidilebilecektir.

Diğer yandan, komisyonda bulunan, Ulaştırma Bakanlığıyla ilgili, bazı kanunlarda değişiklik yapılmasına ilişkin tasarıda ise, Türk Telekomun yüzde 50'sinden fazlasının özelleştirilmesine imkân veren bir hüküm getirilmektedir. Buna neden ihtiyaç duyulmaktadır; çünkü, azınlık hisseye talep olmamakta, Türkiye'de, ticarî anlamda, azınlık haklarını koruyacak Sermaye Piyasası Düzenleme Kurulu dışında başkaca bir kurum bulunmamaktadır. Dolayısıyla, Türkiye'de yatırım yapan yabancıların, bu anlamda, zaman zaman mağdur olması ve böylece çok büyük çaplı bir yatırımda Türk Telekomun beklenen değeri bulmamasının da sonucu olacaktır. Bu bakımdan, tüm dünyadaki uygulamalar da gözönüne alınarak, yüzde 50'den fazla hissenin -yani, çoğunluk hissesinin- yerli ve yabancı yatırımcılara satılmasına imkân veren bir değişiklik düzenlemesi şeklinde düşünülmüştür. Böylece, hem fiyatı daha artacak hem de daha çok talipli bulma şansına sahip olacağız.

Diğer yandan, altın hisse aynen muhafaza edilmekte ve gereken stratejik konular altın hisseyle kontrol altına alınmaktadır. Bu özelleştirmede, ayrıca, çalışanların yüzde 5 payı da aynen muhafaza edilmektedir.

Bedelin ihale öncesinde açıklanıp açıklanmaması, bunun ne kadar olacağı konusunda da, yine, 406 sayılı Telgraf ve Telefon Kanunundaki hükme

göre Bakanlar Kuruluna yetki verilmiş olup, Bakanlar Kurulu, fiyat alma aşamasından önce, bunun kararını verecektir.

Çalışanların durumuyla ilgili herhangi bir problem yok; o konu da, aynen, mevcut statüde devam edecektir.

Teşekkür ederim.

Konu : *Adıyaman Milletvekili Mahmut Göksu'nun, Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanından Sözlü Soru Önergelerini Cevaplandırması Münasebetiyle*

Yasama Yılı : 3

Birleşim : 12

Tarih : 02.11.2004

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Değerli milletvekilleri, Adıyaman Milletvekili Sayın Mahmut Göksu'nun sözlü soru önergesini cevaplandırmak için huzurlarınızdayım.

Soruda ifade edilen Adıyaman İlinde yer alan 2 adet büyük su işleri projesinin 2004 yılı fiyatlarıyla tutarı 324 trilyon, 14 adet küçük su işi projesinin tutarı ise 8 trilyondur.

Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğünce, 2004 yılında, tarım sektörü projelerine 4,7 katrilyon ödenek ihtiyacı tespit edilmiştir; ancak, ayrılan ödenek miktarı 745 trilyondur. Bu ödeneklerden, tüm yatırımları tarım sektöründe yer alan Adıyaman İline ise yaklaşık 5 trilyon ödenek ayrılabilmiştir.

Adıyaman İlinde yer alan 2 adet büyük su işleri projesinin 2003 yılı fiyatlarıyla proje tutarı 300 trilyon, 15 adet küçük su projesi tutarı 7 trilyondur. 2003 yılı sonu itibarıyla büyük su işleri projesine 128 trilyon harcanmış olup, yüzde 39'u gerçekleşmiştir. Küçük su işleri projesine ise 2,6 trilyon harcanmış olup, yüzde 30 gerçekleşme oranı mevcuttur. 2002 yılı sonu itibarıyla büyük su işleri projesine, 2003 yılı fiyatlarıyla 108 trilyon harcanmış, yüzde 36 nakdî gerçekleşme sağlanmıştır. Küçük su işleri projelerine ise 2,073 trilyon harcanmış ve yüzde 29 gerçekleşme sağlanmıştır.

2003 yılı bütçesinden, Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğünün ihtiyacı olan ödenek talebinin yüzde 27'si karşılanmıştır. 2004 yılında, bu oran, kesintilerden sonra yüzde 16 olmuş, ülkemizde önceki yıllarda DSİ Genel Müdürlüğüne genel bütçeden ayrılan pay yüzde 5,6 iken, 2003 yılında 2,5'e, 2004 yılında 1,7'ye, yatırım bütçesi ise yüzde 39'dan yüzde 30'a ve 2004 yılında da yüzde 23'e düşmüştür. DSİ Genel Müdürlüğünce yürütülen projelerin ödenek ihtiyacının aynen karşılanması halinde projeler vaktinde tamamlanacaktır.

TEDAŞ Genel Müdürlüğünce yürütülen projelere ise 2004 yılında 1,6 trilyon ödenek tahsis edilmiş olup, proje maliyeti toplam 15 trilyondur.

Adıyaman'da yürütülen projeler için TEDAŞ Genel Müdürlüğü 2003 yılı yatırım programında 1,8 trilyon ödenek tahsis edilmiş olup 2003 yılı sonu harcama toplamı 1,4 trilyondur; fizikî gerçekleşme yüzde 79 olmuştur. 2002 yılı içerisindeki global projelerde yapılan tahsisler revize ödeneğiyle 1,6 trilyon gerçekleşmiş olup, bunun 1,5 trilyonluk harcaması yapılarak yüzde 96'lık bir gerçekleşme sağlanmıştır.

BOTAŞ Genel Müdürlüğü, Aralık 2001'de işletmeye alınan Doğu Anadolu Doğalgaz Ana İletim Hattından Sivas bölgesinden alınacak bir branşla, Malatya, Kahramanmaraş, Gaziantep, Osmaniye, Adana üzerinden Mersin'e uzatılması için yapım çalışmalarına Sivas-Malatya, Malatya-Gaziantep, Gaziantep-Osmaniye-Adana-Mersin olmak üzere üç bölüm halinde başlanan Güney Doğalgaz İletim Hattı Projesinin Malatya-Gaziantep bölümü kapsamında doğalgaz verilecek illerimiz arasında Adıyaman da yer almaktadır. Projenin yaklaşık 182 kilometre uzunluğundaki Malatya-Gaziantep bölümünde Adıyaman için 12 inç çapında bir branşman vanası bırakılacaktır. Söz konusu hattın Malatya-Gaziantep bölümü için ihaleyi alan firmayla 28 Şubat 2003 tarihinde protokol imzalanarak yapım sözleşmesi yürürlüğe girmiş ve inşaat çalışmalarına başlanmıştır. Güney Doğalgaz İletim Hattı Projesinin alt detayında yer alan Malatya-Gaziantep bölümü için 2004 yılı yatırım programında 37,4 trilyonu dış kredi olmak üzere toplam 39,7 trilyonu ödenek yer almaktadır. Bu proje kapsamında Adıyaman için ayrılacak branşmanın sözleşme bedeli ise 84 200 000 Amerikan Dolarıdır. Projeye ilgili, 2002-2003 yıllarında, söz konusu kapsamda Adıyaman ilinde herhangi bir harcama söz konusu değildir. Yapım çalışmaları sürdürülen Malatya-Gaziantep doğalgaz boru hattının da 2005 yılında gaz arzına hazır hale getirilmesi planlanmıştır.

TPAO Genel Müdürlüğüne Adıyaman'da yürütülen projelere ilişkin detay bilgileri şu şekildedir: 2004 yılına ait projelerin yatırım ödeneği toplam 31,1 trilyondur. 2003 yılı itibarıyla proje bazında gerçekleşen toplam yatırım 2,8 trilyon gerçekleşmiştir. 2002 yılı itibarıyla projelerde gerçekleşen toplam yatırım 5,1 trilyona balığ olmuştur. Söz konusu işler faaliyet programı çerçevesinde sürdürülmektedir. Mevcut projeler, TPAO Genel Müdürlüğünün hampetrol üretim miktarının artırılması için arama, sondaj, üretim ve etkinliği artırma faaliyetlerinden oluşan yıllık projeler olup, ilgili yıl içerisinde tamamlanmaktadır.

Saygıyla arz ederim.

Teşekkür ederim.

Konu : *Antalya Milletvekili Feridun Fikret Baloğlu'nun, İstanbul Milletvekili Berhan Şimşek'in, Malatya Milletvekili Muharrem Kılıç'ın, Mersin Milletvekili Ersoy Bulut'un, Antalya Milletvekili Osman Özcan'ın, Muğla Milletvekili Fahrettin Üstün'ün, Çorum Milletvekili Feridun Ayvazoğlu'nun, Niğde Milletvekili Orhan Eraslan'ın, Antalya Milletvekili Feridun Fikret Baloğlu'nun, Muğla Milletvekili Ali Arslan'ın, Manisa Milletvekili Ufuk Özkan'ın, Denizli Milletvekili Ümmet Kandoğan'ın, Iğdır Milletvekili Dursun Akdemir'in, Ankara Milletvekili Yakup Kepenek'in, Balıkesir Milletvekili Sedat Pekel'in, Malatya Milletvekili Ferit Mevlüt Aslanoğlu'nun, Iğdır Milletvekili Dursun Akdemir'in, Bilecik Milletvekili Yaşar Tüzün'ün, Balıkesir Milletvekili Sedat Pekel'in, Balıkesir Milletvekili Ali Kemal Deveciler'in, Bursa Milletvekili Mehmet Küçükaşık'ın, İzmir Milletvekili Vezir Akdemir'in, Balıkesir Milletvekili Sedat Pekel'in, Artvin Milletvekili Yüksel Çorbacioğlu'nun, Balıkesir Milletvekili Sedat Pekel'in, Iğdır Milletvekili Dursun Akdemir'in, Antalya Milletvekili Hüseyin Ekmekcioğlu'nun, Ağrı Milletvekili Naci Aslan'ın, Eskişehir Milletvekili Mehmet Vedat Yücesan'ın, Denizli Milletvekili Ümmet Kandoğan'ın, Balıkesir Milletvekili Ali Kemal Deveciler'in, Antalya Milletvekili Feridun Fikret Baloğlu'nun, İstanbul Milletvekili Onur Öymen'in, Sözlü Soru Önergelerini Cevaplandırması Münasebetiyle*

Yasama Yılı : 4

Birleşim : 49

Tarih : 05.01.2006

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 kapsamı 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 PARTİ, 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 itibarıyla 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. Tabii, 35 000 de önemli bir rakam; bunları, ailesiyle, çocuklarıyla 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 kiralama değildir. Hukuken, kooperatiflerin bünyesinde toplanan araçların, onların üyesi konumunda bulunan araçların kooperatif özmal 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, tabii 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 tabii 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. Tabii, 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 lokomotiflere 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 dersiniz, 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.

Tabii, 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 tasarımı 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.

Tabii, 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, tabii, 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, tabii, 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, tabii, 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 itibarıyla, 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 Baloglu'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 indirim 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 dönem oraya.

Mersin Milletvekili Sayın Bulut'un sorusu: Esas itibarıyla, Anamur-Mersin, Anamur-Antalya arası deniz otobüsleri seferleri konulacak mı; dolayısıyla, bu sahil şeridimizde karayolu ulaşımında çok ciddi 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 indirim 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 ciddi 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 limanı ile ilgili. Sayın Deveciler Balıkesirli; ama, bu sefer Filyos limanını sormuş. Filyos limanı, geri sahasında yer alacak faaliyetler içinde, 98 yılında 5 343 890 metre karenin 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 ciddi 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 Milletvekili Sayın Mehmet Vedat Yücesan'ın sorusu, demiryolu limanlarıyla ilgili bir soru. Esas itibarıyla, İzmir Limanındaki taşıma işlerinin ihalesiz birine verildiği yönünde gazetelerde yer alan haberle ilgili gerçeğin ne olduğunu soruyor.

Sayın Başkan, değerli milletvekillerimiz; Demiryollarımız, kamu işletmeciliği yapan bir kurulumuzdur. 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 ciddi bir yük kaçıışı 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 kaçıışı 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, tarifi 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 yapıp, başlanan Çorum havaalanı için 200 milyar lira harcadı; 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 inşaatı başlamıştır. 1992 yılından 2000 yılı sonuna kadar 287 100 ödenği 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. Bilahare, 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, askeri 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 gözüküyor. Peki, ne yapacağız; çeşitli alternatif finans modelleri bulmak suretiyle bu hatları yapacağız. Elimizde projeleri var, fizibilite 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) - Düşünüyor, biz buna açtık. 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 yapılmasıyla ilgili kanunda gösterdiğiniz hassasiyet de bu yolda çok önemli bir teşvik olmuştur. Bu vesileyle, Yüce Meclisin tüm üyelerine tekrar teşekkür ediyorum.

İğdır Milletvekili Sayın Dursun Akdemir'in sorusu; Elazığ İline yapılan uçak seferleri uzun zamandan beri yapıyordu, iptal edildi. Tabii, 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 uçağı, 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.

Tabii, meydan, şu andaki yapısı itibariyle, orta ve büyük gövdeli uçakların iniş kalkışına müsait değildir; yeniden pistin, hem uzatılması hem de

geniştirilmesi 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; tabii, 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 eksikliğini 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 gördük 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, tabii, 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 tarifesini, 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.

Tabii, şirketlerin tarifesini 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 yansımaya 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 gözükiyordu; 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.

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

Telekom, İğdır 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 (İğdır) - 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 (İğdır) - İğdir da abat olur, Türkiye de abat olur Sayın Bakan.

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

DURSUN AKDEMİR (İğdır) - Birdenbire çok sevindirmiştiniz.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Sayın Milletvekilim, tabii, 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 gerçekleştirme 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, tabii 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, tabii, 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, itilafli 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 üzerindeki de 10 taksitte ödeme şansı getirdik. Böylece, abonelerine çok ciddi 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 üzerindekiyle de 10 taksitle ödeme şansı getirildi; yüzde 7 gecikme faizi de yüzde 2'ye çekildi. Vatandaşa 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 Telekom 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 İnân 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 görevlendirmeye 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; keyfi bir atama olmaz. Bakanlığımıza bağlı kurum ve kuruluşlarda atamalarda veya nakillerde, gayet tabii, 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.

İğdır 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 sorunuzdur. 57 nci hükümet döneminde, ağırlıklı olarak Köy Hizmetlerinde çalışanlar tamamen kadroya geçirilmiş, diğerleri, maalesef, hariç tutulmuştur. Bu, bizim genel bir sorunuzdur; 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.

İstisnai 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 adli 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? İstisnai 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 aslı, 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 tıkr tıkr 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, tabii, 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, anacaksınız; 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. Tabii 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 muhababımız, 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 (Devamlı) - 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)

Konu : *Antalya Milletvekili Feridun Fikret Baloğlu'nun, İstanbul Milletvekili Berhan Şimşek'in, Malatya Milletvekili Muharrem Kılıç'ın, Mersin Milletvekili Ersoy Bulut'un, Antalya Milletvekili Osman Özcan'ın, Muğla Milletvekili Fahrettin Üstün'ün, Çorum Milletvekili Feridun Ayvazoğlu'nun, Niğde Milletvekili Orhan Eraslan'ın, Antalya Milletvekili Feridun Fikret Baloğlu'nun, Muğla Milletvekili Ali Arslan'ın, Manisa Milletvekili Ufuk Özkan'ın, Denizli Milletvekili Ümmet Kandoğan'ın, Iğdır Milletvekili Dursun Akdemir'in, Ankara Milletvekili Yakup Kepenek'in, Balıkesir Milletvekili Sedat Pekel'in, Malatya Milletvekili Ferit Mevlüt Aslanoğlu'nun, Iğdır Milletvekili Dursun Akdemir'in, Bilecik Milletvekili Yaşar Tüzün'ün, Balıkesir Milletvekili Sedat Pekel'in, Balıkesir Milletvekili Ali Kemal Deveciler'in, Bursa Milletvekili Mehmet Küçükaşık'ın, İzmir Milletvekili Vezir Akdemir'in, Balıkesir Milletvekili Sedat Pekel'in, Artvin Milletvekili Yüksel Çorbacıoğlu'nun, Balıkesir Milletvekili Sedat Pekel'in, Iğdır Milletvekili Dursun Akdemir'in, Antalya Milletvekili Hüseyin Ekmekcioğlu'nun, Ağrı Milletvekili Naci Aslan'ın, Eskişehir Milletvekili Mehmet Vedat Yücesan'ın, Denizli Milletvekili Ümmet Kandoğan'ın, Balıkesir Milletvekili Ali Kemal Deveciler'in, Antalya Milletvekili Feridun Fikret Baloğlu'nun, İstanbul Milletvekili Onur Öymen'in, Sözlü Soru Önergelerini Cevaplandırması Münasebetiyle*

Yasama Yılı : 4

Birleşim : 49

Tarih : 05.01.2006

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 cevaplariken söyledim. 25 Şubat 2006 tarihinde Karayolu Taşıma Kanunu tamamen yürürlüğe girecek. Bu süre zarfında esnafımızın, kamyoncularımızın, diğer taşımacılıkla iştigal eden gerçek ve tüzel kişiliklerin muhakkak ve muhakkak kanundan doğan vecibelerini yerine getirmesi gerekiyor. Burada sıkıntısı olan sektör kamyoncularımızdır. Bunlarla ilgili, bugün yarın bir açıklama yapacağız. Çok ciddi rahatlatma getiriyoruz. Amacımız para toplamak değil, bir kez daha tekrar ediyorum, bu kanun çerçevesinde, orta ve uzun vadede arz-talep dengesini gözetken, 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 itibarıyla, 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 bahsettiği doğal asfalttır denizlerimiz. 8 400 kilometre kıyı şeridimiz var, 2 700 kilometre kara sınırimız 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 şekildeydi, biz de buna inanıyorduk ve bunu yaptık.

HÜSEYİN EKMEKÇİOĞLU (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 çevirmekten, 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, çalıştıracacağız; 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 verimiz. 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 cevaplandırıcaksanız, 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, istiaabı 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 sonuçlandırılmayan, 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, eksikliğini 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 PARTİ sıralarından alkışlar)

22. DÖNEM

BÖLÜM X

SATAŞMALARA İLİŞKİN KONUŞMALAR

Konu : *Isparta Milletvekili Erkan Mumcu'nun, şahsına Sataşması Nedeniyle*
Yasama Yılı : 4
Birleşim : 31
Tarih : 14.12.2005

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

Sayın Başkan, değerli milletvekili arkadaşlarım; Anavatan Partisi Genel Başkanı Sayın Mumcu, Ankara-Eskişehir etap yüksek hızlı tren projesiyle ilgili, konuşması sırasında bazı bilgiler verdi; ben, bunları düzeltmek için huzurlarınızdayım; sizleri saygıyla selamlıyorum. Her ne kadar Sayın Mumcu Genel Kurulda yoksa da, önemli olan milletimizin doğruları öğrenmesidir; ben, bunu, burada yapmaya çalışacağım.

şimdi, Sayın Mumcu diyor ki, aynen söylediklerini okuma ihtiyacı duyuyorum: "Ankara-Eskişehir hızlı tren yolunda 200 kilometre hızla bir tren planlıyorsunuz. Buna, 50 kilometre hız artışıyla 250 000 000 euro keşif artışı yaptınız. Bu ihale zaten ayarlanmış, hep beraber göreceğiz, bu, 250 kilometreyle çalışmayacak."

şimdi, aslında, Sayın Mumcu kendi kendini ihbar ediyor. şöyle ki: Bu projenin ihale tarihi 57 nci hükümet döneminde.

SALİH KAPUSUZ (Ankara) - Yani?..

ULAşTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Ne zaman ihale edilmiş; şimdi onu da size söyleyeyim: 28 Nisan 2000 tarihinde ihale edilmiş. O zaman Sayın Mumcu da bu hükümetin bir üyesi. Kendini ihbar ediyor Sayın Genel Başkan. Böyle yaptığı için de, halkımız, milletimiz de gerçeği öğrenmiş oluyor.

Daha sonra, bu projeyle ilgili, 2000 yılının sonunda sözleşme yapılıyor ve ondan sonra hiçbir şey olmuyor. Projeyi Alarko ile İspanyol ortaklığı, konsorsiyumu kazanıyor. Hazine izin vermiyor, DPT'den onay çıkmıyor ve proje üç yıl boyunca raflarda bekliyor.

Proje ne; proje, Ankara-Eskişehir, daha doğrusu Esenkent-Eskişehir etabında 200 kilometrelik bir hattın rehabilite edilmesi projesi. İhale bedeli ne;

437 000 000 euro. Uzun vadeli, düşük faizli, İspanyol devlet kredisiyle yapılan, yüzde 100'ü kredili bir ihale. Biz geldiğimizde, projeye, gerekli işlemleri tamamlayarak, DPT'den, Hazineden, işlerlik kazandırdık. Ancak, gördük ki, mevcut tek hattın yanına yeni bir hat ilave edilmesiyle burada kazanacağımız bir şey yok; çünkü, mevcut hattaki kurplar 250 metre ve hızlı tren işletmeciliği yapmaya da imkân yok. Ayrıca, bu hatta, yük ve yolcu işletmeciliğinin birlikte yapılması mümkün değil. Peki, ne yaptık; yeni bir Bakanlar Kurulu ve YPK kararıyla, bu hattı iyileştirme yerine, mevcut hattın yanına, tamamen yeni, minimum kurp çapı 3 000 metre olacak şekilde ve hızda 250 kilometre olacak şekilde proje revize edilmiştir. Bunun, bu revizyonun karşılığı da 195 000 000 euro keşif artışı olmuştur; ama, bu hızın 200 kilometreden 250 kilometreye çıkması için keşif artışı sadece 30 000 000 eurodur; Sayın Mumcu'nun söylediği gibi 250 000 000 euro değildir.

Peki, 30 000 000'u çıktıktan sonra geri kalan kısım nedir? Geri kalan kısım, bir hat yapılacağına iki hat yapılmaktadır. Ayrıca, Eskişehir-İnönü etabı projeye dahil edilmiştir; Esenkent-Sincan etabı da dahil edilmiştir. Böylece, proje, toplam 206 kilometre. Ankara-Eskişehir arasında 1 saat 5 dakikada seyahat süresi tamamlanacak; Avrupa standardında yüksek hızlı tren projesi olarak, şu anda inşaatı devam etmektedir. Önümüzdeki yıl da bunu işletmeye açacağız. Böylece, Türkiye, yüksek hızlı tren taşımacılığına, 1975'ten beri temcit pilavı gibi söylenen bu Sürat Demiryolu Projesine, gerçek anlamda, 2006'nın sonunda kavuşmuş olacaktır. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

BAŞKAN - Teşekkür ederim Sayın Bakan.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamlı) - Bir husus daha var efendim.

BAŞKAN - Lütfen, son cümleliz.

Buyurun.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamlı) - Diğer bir husus da, Yarımca'daki limanla ilgilidir. Yine benim sektörümle ilgili olduğu için açıklamak istiyorum.

Yarımca'daki liman, 1996 yılında, özelleştirmeye, bir firmaya, bir özel sektör firmasına satılmış; 30 000 000 dolar. Daha sonra, bu şirket, limana bazı yeni arsalar ilave etmek suretiyle ve dolgu yapmak suretiyle miktarını 2 kata çıkarmış ve bir kısmını satışa çıkarmış. Satışa çıkardığı kısma Erdemir ile Dubai Liman İşletmesi talip olmuş, Erdemiri tercih etmiş ve Erdemir, 350 dönümlük olan arsayı 480 dönüm olarak almış. Bilahara, bu...

NURETTİN SÖZEN (Sivas) - Kaça almış?

ULAşTIRMA BAKANİ BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - 82 000 000 dolara almış.

Daha sonra, bunu ikiye bölerek, yarısını, 105 000 000 dolara, daha önce talip olup alamayan Dubai Liman İşletmesine satmış; yani, daha önce tamamını alamayan firmaya yarısını satmış.

SÜLEYMAN SARIBAş (Malatya) - Tarihini de söyle?

ULAşTIRMA BAKANİ BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Tarihini de söyleyeyim...

HARUN AKIN (Zonguldak) - Erdemir ihalesinden bir hafta önce.

ÖMER ABUşOĞLU (Gaziantep) - Sayın Bakan, bunu Ulaştırma Bakanlığı bütçesinde açıklayabilirsiniz.

SALİH KAPUSUZ (Ankara) - Ama, bir iddia var, iddia...

ULAşTIRMA BAKANİ BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Yani, burada, böyle, yolsuzluk filan yok...

SALİH KAPUSUZ (Ankara) - Yolsuzluk yok...

ULAşTIRMA BAKANİ BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - ...aksine, yüzde 100 kazanç var.

Bir yanlış bilgi de “bu Erdemir ihalesi yapıldıktan sonra satış olmuştur” diyor. Halbuki, Erdemir ihalesinden önce satış yapılmıştır ve halen de Erdemirin devir teslimi yapılmamıştır; halen, bu arsa, parası alınmış, Erdemirin kasasına da girmiştir.

BAşKAN - Teşekkür ederim...

ULAşTIRMA BAKANİ BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Ben, bu bilgileri, düzeltmek bakımından arz ettim.

Saygılar sunuyorum. (AK PARTİ sıralarından alkışlar)

Konu : *Isparta Milletvekili Erkan Mumcu'nun Hükümete Sataşması Nedeniyle*
Yasama Yılı : 4
Birleşim : 88
Tarih : 13.04.2006

ULAşTIRMA BAKANİ BİNALİ YILDIRIM (İstanbul) - Sayın Başkan, değerli milletvekili arkadaşlarım; az önce Anavatan Partisi Genel Başkanı Sayın Mumcu, görüşülmekte olan kanunla ilgili Grubu adına konuşurken, Hükümetimizin faaliyetleri konusunda yanlış anlaşılmaya mahal verecek bazı konulara değindi. Bunları kamuoyunun doğru bilgilendirilmesi adına cevaplamak istiyorum.

Her şeyden önce, Galataport ihalesinde birtakım yanlış işler yapıldığını, bunu da, kendisinin, hükümette olduğu dönemde engellemeye çalıştığını ifade etti.

Değerli arkadaşlar, bu Galataportun hikâyesi yeni değil; 1985, yıl 1985, dönemin Ulaştırma Bakanı rahmetli Veysel Atasoy, bu projenin yapılmasına ta o zamanda karar veriliyor. Aradan geçmiş kaç yıl; 85, 95, 2005; yirmi yıl. 13 tane hükümet geçmiş, 20'den fazla da bakan değışmiş; ama, projede hiçbir değışme olmamış, adım atılmamış, defalarca fizibilite yapılmış, defalarca proje hazırlanmış ve hatta, en son, Sayın Bakanın, Anasol İktidarı döneminde, Bakanlığında da yapılan çalışma var. Galataport ismi de o zaman konmuş; ancak, ne yazık ki, laf, laf, laf... Bu projeyi, geldik harekete geçirdik ve proje, gerekli işlemleri tamamlandı, dünyaya ilan edildi, kamuoyuna ilan edildi, 7 tane gazetede ilan edildi, Resmî Gazetede ilan edildi, ihalesi oldu. İlk günde "rekor fiyat" diye bütün gazeteler başlık attı. Ama, bir iki gün sonra film döndü. Ne oldu ne bitti; birdenbire hava değışti. Kamunun önünde, canlı yayınlarla yapılan böyle bir ihalenin bir ısmarlama ihale olduğunu söylemek gülünç bir iddiadır. Buna kimseyi inandıramazsınız.

Diğer yandan, Telekomun özelleştirilmesi... Burada bulunan arkadaşlarımız çok iyi bilir, bazıları o dönemleri hatırlarlar. Telekom için ne mücadeleler, ne kavgalar olduğunu, bu sırada da Telekomun gittikçe kan kaybetmeye devam ettiğini bilirler, iyi hatırlarlar.

Sayın Hatibin konuşmasındaki mantığı anlamak mümkün değildir. Kendisi ekonomi bilir, bu işleri bilir; böyle bir yanışa nasıl düşer, doğrusu, hayret ediyorum. Niye dersenez; şimdi, vergi indirimi veya yeni vergilerin ihdas

edilmesi her zaman ihtiyaçlara göre yapılan bir şeydir. Tekstilde biz KDV'yi düşürdük, gıdada düşürdük, ilaçta düşürdük; ama, başka bir yerde de vergi koyduk.

BAŞKAN - Sayın Bakan, lütfen, sataşmayla ilgili kısma cevap verip bitirir misiniz sözünüzü.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Efendim, Türk Telekom özelleştirilmesi Türkiye Cumhuriyeti tarihinin örnek özelleştirmesi olmuştur, kamunun da azamî oranda fayda sağladığı bir özelleştirme olmuştur. (AK PARTİ sıralarından alkışlar) Bu konuda hiç kimsenin söyleyecek sözü olmamıştır. Yargıya 80 tane dava gitmiştir, hepsi de reddolunmuştur. İşte, bu başarı da bu Hükümete, AK PARTİ Hükümetine nasip olmuştur. Âdeta, bitmiş bir kuruluşu ayağa kaldırarak, 1994'teki konuşulan bedellere satıp, kamuya kaynak kazandırıp, sektörün önünü açmayı bu Hükümet başarmıştır.

Değerli arkadaşımın başka konularda söyledikleri doğru da, unutmasın, kendisini siyasî hayata döndüren AK PARTİdir. (AK PARTİ sıralarından alkışlar) Bunu hiçbir zaman unutmaması lazım ve ikibuçuk yıl, bu Hükümetin bütün kararlarında imzası vardır. Konuşacağı bir şeyi varsa, o zaman konuşması icap ederdi.

ÖMER ABUŞOĞLU (Gaziantep) - O zaman da konuşmuştu.

ULAŞTIRMA BAKANI BİNALİ YILDIRIM (Devamla) - Sayın Hatibin, Başbakanı Meclise taşımak gibi iddiası çok gülünçtür. Meclise Sayın Hatibi taşıyan Başbakandır, AK PARTİdir.

Hepinize saygılar sunuyorum. (AK PARTİ sıralarından “Bravo” sesleri, alkışlar)





ISBN: 978-605-2089-10-1