T. B. M. M.
TUTANAK DERGİSİ

CİLT : 54

53 üncü Birleşim
19 . 12 . 1990 Çarşamba

İÇİNDEKİLER

	Sayfa
I. — GEÇEN TUTANAK ÖZETİ	3
II. — GELEN KÂĞITLAR	3:4
III. — BAŞKANLIĞIN GENEL KURULA SUNUŞLARI	5
A) GENSORU, GENEL GÖRÜŞME, MECLİS SORUŞTURMASI VE MECLİS ARAŞTIRMASI ÖNERGELERİ	*5*
1. — Diyarbakır Milletvekili Salih Sümer ve 9 arkadaşının, Diyarbakır İli Lice İlçesinde meydana geldiği iddia edilen olayların sorumlularını tespit etmek amacıyla Meclis Araştırması açılmasına ilişkin önergesi (10/131)	5
IV. — KANUN TASARI VE TEKLİFLERİYLE KOMİSYONLARDAN GELEN DİĞER İŞLER	6
1. — 1991 Malî Yılı Genel ve Katma Bütçeli İdareler ve Kuruluşlar Bütçe Kanunu Tasarıları ile 1989 Malî Yılı Genel ve Katma Bütçeli İdareler ve Kuruluşlar Kesinhesap Kanunu Tasarıları (1/752, 1/753; 1/732, 3/1398; 1/733; 3/1399) (S. Sayısı : 488, 489, 495, 493)	6

Sayfa

A) BAYINDIRLIK VE İSKÂN BAKANLIĞI *6:7*

1. — Bayındırlık ve İskân Bakanlığı 1991 Malî Yılı Bütçesi 6:71
2. — Bayındırlık ve İskân Bakanlığı 1989 Malî Yılı Kesinhesabı 72

a) Karayolları Genel Müdürlüğü *73*

1. — Karayolları Genel Müdürlüğü 1991 Malî Yılı Bütçesi 73
2. — Karayolları Genel Müdürlüğü 1989 Malî Yılı Kesinhesabı 74

b) Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü *75*

1. — Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü 1991 Malî Yılı Bütçesi 75:76
2. — Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü 1989 Malî Yılı Kesinhesabı 77:79

B) ULAŞTIRMA BAKANLIĞI *79:134*

1. — Ulaştırma Bakanlığı 1991 Malî Yılı Bütçesi 134
2. — Ulaştırma Bakanlığı 1989 Malî Yılı Kesinhesabı 135

a) Telsiz Genel Müdürlüğü *135*

1. — Telsiz Genel Müdürlüğü 1991 Malî Yılı Bütçesi 135
2. — Telsiz Genel Müdürlüğü 1989 Malî Yılı Kesinhesabı 136

V. — SORULAR VE CEVAPLAR **137**

A) YAZILI SORULAR VE CEVAPLARI *137*

1. — İzmir Milletvekili K. Kemal Anadol'un, İzmir ve Samsun sigara fabrikalarının vardiya usulü çalışmalarına ilişkin sorusu ve Maliye ve Gümrük Bakanı Adnan Kahveci'nin yazılı cevabı (7/1675) 137:138

2. — Bingöl Milletvekili İlhami Binici'nin, Kontgerilla Örgütünün terör olaylarıyla ve bazı gizli tarikatlarla ilgisi bulunup bulunmadığına ilişkin sorusu ve İçişleri Bakanı Abdülkadir Aksu'nun yazılı cevabı (7/1683) 139

3. — İzmir Milletvekili M. Turan Bayazıt'ın, İzmir ve Samsun sigara fabrikalarının vardiya usulü çalışmalarına ilişkin sorusu ve Maliye ve Gümrük Bakanı Adnan Kahveci'nin yazılı cevabı (7/1687) 139:140

I. — GEÇEN TUTANAK ÖZETİ

TBMM Genel Kurulu saat 10.00'da açılarak iki oturum yaptı.

Belçika'ya gidecek olan Dışişlyeri Bakanı Ahmet Kurtcebe Alptemoçin'in dönüşüne kadar, Dışişleri Bakanlığına, Millî Savunma Bakanı H. Hüsnü Doğan'ın vekillik etmesinin uygun görülmüş olduğuna ilişkin Cumhurbaşkanlığı tezkeresi Genel Kurulun bilgisine sunuldu.

Zonguldak Milletvekili Tevfik Ertüzün'ün, (6/1007) numaralı sözlü sorusunu geri aldığına ilişkin önergesi okundu; sorunun geri verildiği açıklandı.

1991 Malî Yılı Genel ve Katma Bütçeli İdareler ve Kuruluşlar Bütçe Kanunu Tasarıları ile 1989 Malî Yılı Genel ve Katma Bütçeli İdareler ve Kuruluşlar Kesinhesap Kanunu Tasarılarının (1/752, 1/753; 1/732, 3/1398; 1/733, 3/1399) (S. Sayıları : 488, 489, 495, 493) görüşmelerine devam olunarak;

Enerji ve Tabiî Kaynaklar Bakanlığı,
Petrol İşleri Genel Müdürlüğü,
Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı;
1991 malî yılı bütçeleriyle 1989 malî yılı kesinhesapları kabul edildi.

6-27 Haziran 1990 tarihleri arasında Cenevre'de yapılan 77 nci Uluslararası Çalışma Konferansında kabul edilen sözleşmeler, tavsiye kararları ve protokol ile ilgili olarak Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanı tarafından bütçe müzakereleri sırasında Türkiye Büyük Millet Meclisine bilgi sunulacağına ilişkin Başbakanlık tezkeresi okundu; Uluslararası Çalışma Teşkilatı Anayasası gereğince, tezkere eki üzerinde, Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanı İmren Aykut tarafından Genel Kurula bilgi verildi.

19 Aralık 1990 Çarşamba günü saat 10.00'da toplanmak üzere, birleşime saat 20.30'da son verildi.

Başkan
Başkanvekili
E. Yıldırım Avcı

Kâtip Üye	Kâtip Üye
İstanbul	Balıkesir
Mustafa Sarıgül	*Ali Sami Akkaş*

II. — GELEN KÂĞITLAR

19.12.1990 Çarşamba

Teklifler

1. — Kahramanmaraş Milletvekili Atilla İmamoğlu'nun, 21.6.1927 Tarihli ve 1111 Sayılı Askerlik Kanununun Bir Maddesinin Değiştirilmesi ve Bu Kanuna İki Geçici Madde Eklenmesi Hakkında Kanun Teklifi (2/452) (Millî Savunma Komisyonuna) **(Başkanlığa geliş tarihi : 17.12.1990)**

2. — Bolu Milletvekili Nevzat Durukan'ın, Kaynaşlı İlçesi ve Düzce ili Kurulması Hakkında Kanun Teklifi (2/453) (İçişleri ve Plan ve Bütçe komisyonlarına) **(Başkanlığa geliş tarihi : 18.12.1990)**

Tezkere

1. — Bursa Milletvekili Fehmi Işıklar, Malatya Milletvekili İbrahim Aksoy, Diyarbakır Milletvekili Salih Sümer, İstanbul Milletvekilleri Abdullah Baştürk, Kenan Sönmez, Mehmet Ali Eren, İsmail Hakkı Önal, Ankara Milletvekili Arif Sağ, Adana Milletvekili Cüneyt Canver, Mardin Milletvekilleri Adnan Ekmen ile Ahmet Türk'ün Yasama Dokunulmazlıklarının Kaldırılması Hakkında Başbakanlık Tezkeresi (3/1493) (Anayasa ve Adalet Komisyonları Üyelerinden Kurulu Karma Komisyona) **(Başkanlığa geliş tarihi : 18.12.1990)**

Sözlü Soru Önergesi

1. — Samsun Milletvekili Ali Eser'in, Ankara Üniversitesi İbn-i Sina Tıp Fakültesi yoğun bakım ünitesinin ihtiyacı olan cihazlara ilişkin Millî Eğitim Bakanından sözlü soru önergesi (6/1035) **(Başkanlığa geliş tarihi : 18.12.1990)**

Yazılı Soru Önergeleri

1. — Kars Milletvekili Vedat Altun'un, Kurtalan Kaymakamı hakkındaki iddialara ilişkin İçişleri Bakanından yazılı soru önergesi (7/1748) **(Başkanlığa geliş tarihi : 17.12.1990)**

2. — Kars Milletvekili Vedat Altun'un, Siirt İli Eruh İlçesine bağlı köylerdeki bazı kişilerin gözaltına alınmalarının nedenine ilişkin İçişleri Bakanından yazılı soru önergesi (7/1749) **(Başkanlığa geliş tarihi : 17.12.1990)**

3. — İstanbul Milletvekili Mustafa Sarıgül'ün, ortaokullarda "Çevre Dersi" okutulup okutulmayacağına ilişkin Millî Eğitim Bakanından yazılı soru önergesi (7/1750) **(Başkanlığa geliş tarihi : 17.12.1990)**

4. — Diyarbakır Milletvekili Fuat Atalay'ın, 424 sayılı Kanun Hükmünde Kararnamenin yürürlüğe girmesinden sonra olağanüstü hal bölgesinde işe alınan memur ve işçilerin sayısına ilişkin içişleri Bakanından yazılı soru önergesi (7/1751) **(Başkanlığa geliş tarihi : 17.12.1990)**

Meclis Araştırması Önergesi

1. — Diyarbakır Milletvekili Salih Sümer ve 9 arkadaşının, Diyarbakır İli Lice İlçesinde meydana geldiği iddia edilen olayların sorumlularını tespit etmek amacıyla Anayasanın 98 inci, İçtüzüğün 102 ve 103 üncü maddeleri uyarınca bir Meclis Araştırması açılmasına ilişkin önergesi (10/131) **(Başkanlığa geliş tarihi : 18.12.1990)**

Geri Alınan Sözlü Soru Önergesi

1. — Samsun Milletvekili Ali Eser, Ankara Üniversitesi İbn-i Sina Tıp Fakültesi Hastanesi yoğun bakım ünitesinin ihtiyacı olan cihazlara ilişkin, Sağlık Bakanına yönelttiği sözlü soru önergesini 18.12.1990 tarihinde geri almıştır (6/1034)

BİRİNCİ OTURUM

Açılma Saati : 10.00

BAŞKAN : Başkanvekili Yılmaz Hocaoğlu

KÂTİP ÜYELER : İsmail Üğdül (Edirne), Mümin Kahraman (Çanakkale)

BAŞKAN — Türkiye Büyük Millet Meclisinin 53 üncü Birleşimini açıyorum.

1991 Malî Yılı Genel ve Katma Bütçe Kanunu Tasarılarıyla 1989 Malî Yılı Kesinhesap Kanunu Tasarıları üzerindeki görüşmelere devam edeceğiz; ancak, görüşmelerden önce, "Başkanlığın Genel Kurula Sunuşları" vardır.

III. — BAŞKANLIĞIN GENEL KURULA SUNUŞLARI

A) GENSORU, GENEL GÖRÜŞME, MECLİS SORUŞTURMASI VE MECLİS ARAŞTIRMASI ÖNERGELERİ

1. — Diyarbakır Milletvekili Salih Sümer ve 9 arkadaşının, Diyarbakır İli Lice İlçesinde meydana geldiği iddia edilen olayların sorumlularını tespit etmek amacıyla Meclis Araştırması açılmasına ilişkin önergesi (10/131)

BAŞKAN — Bir Meclis araştırması önergesi vardır, okutuyorum :

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Diyarbakır İli Lice İlçesine bağlı Arıklı Köyü ve Dabılo mezra halkı, Jandarma yüzbaşısı Salih Eryiğit'in başını çektiği haksızlıkları kaymakama anlatmak üzere geldikleri ilçe merkezinde, Yüzbaşı Salih Eryiğit'in emri üzerine silahlı saldırıya uğramış, bu saldırı sırasında Kudret Filiz isimli bir kadın tabanca, Hadın Dalan isimli bir çocuk da panzer çarpması sonucu ölmüş, Cemal Yükler ve Recep Korkut isimli yurttaşlar da yaralanmışlardır. Olayın görgü tanıkları Kudret Filiz isimli kadının Yüzbaşı Salih Eryiğit tarafından kurşun sıkılarak öldürüldüğünü ileri sürmektedirler. Bölge halkına ajanlık, bölgeyi terk etmek ya da dağa çıkmaktan başka hiçbir seçenek tanımayan jandarma yüzbaşısı bu kanlı olaydan önce de birçok haksız uygulamaya başvurmuştur. Köylülere "Vietnamlılar, Amerikalılara karşı arılarını eğitiyorlardı. Siz de köpeklerinizi eğitiyorsunuz" diyen yüzbaşı, emrindeki müfreze ile gittiği Dibek Köyünü ablukaya almış, cuma ezanının okunmasına iki saatlik bir gecikme ile izin vermiş, köylüler camiye gittikleri sırada köpeğine cami havuzunda su işirmiş, insanların su içtikleri çeşmeye bağlı su taşına bisküvi doğrayarak köpeğine yedirmiş ve köpeğinin köy halkından değerli olduğunu söylemiştir.

Şevket Yıldırım isimli şahsın on yaşındaki çocuğunu saatlerce evin üstündeki oluktan akan yağmur suyunun altında tutarak sorgulayan yüzbaşı Salih Eryiğit'in, kadınlara elle sarkıntılık yaptığı ileri sürülmektedir. Konu ile ilgili ifadeler Lice Kaymakamlığında mevcuttur. Köylüler, muhbir gibi gösterilerek PKK'nın hedefi durumuna getirilmekle tehdit edilmektedirler.

Partimiz Genel Başkanı Sayın Fehmi Işıklar'ın başkanlığında bölgede incelemelerde bulunan heyete uğradıkları haksızlıkları anlatan köylüler, "Zulüm çoktur; kabul etmiyoruz, bu gidişle dağa çıkacağız. Bizi silahla terbiye ettiklerini söylüyorlar. Dilimizi Allah vermiş. Ame-

rika ya da Rusya vermemiş ki" diyerek sıkıntılarını dile getirmektedirler. Yüzbaşının bu yetki ve cesareti nereden aldığı bilinmemektedir. Kanunsuzluklar ve işkence, günlük olağan olaylar haline gelmiştir.

Lice'de sebepsiz yere kan dökülmesine yol açan Yüzbaşı Salih Eryiğit'in bu kanunsuzluklarının durdurulması gerekmektedir. Hukuk devletlerinde bu uygulamalar olmaz. TBMM'nin duruma el koyarak bölgede terör estiren bu yetkili hakkında yasaları işletmesi gerekmektedir.

Bu nedenle Anayasanın 98, TBMM İçtüzüğünün 102 ve 103 üncü maddelerine göre, Lice'deki kanlı olaylar hakkında Meclis araştırması açılarak Yüzbaşı Salih Eryiğit ve öteki yetkililerin, ateş açma ve öldürme olaylarındaki sorumluluklarının tespitini saygı ile arz ederiz.

Salih Sümer	Cüneyt Canver
Diyarbakır	Adana
Ahmet Türk	İsmail Hakkı Önal
Mardin	İstanbul
M. Ali Eren	İbrahim Aksoy
İstanbul	Malatya
Mehmet Adnan Ekmen	Arif Sağ
Mardin	Ankara
Mahmut Alınak	Abdullah Baştürk
Kars	İstanbul

BAŞKAN — Bilgilerinize sunulmuştur.

Önerge, gündemde yerini alacak ve Meclis araştırması açılıp açılmaması konusundaki öngörüşme, sırasında yapılacaktır.

IV. — KANUN TASARI VE TEKLİFLERİYLE KOMİSYONLARDAN GELEN DİĞER İŞLER

1. — 1991 Malî Yılı Genel ve Katma Bütçeli İdareler ve Kuruluşlar Bütçe Kanunu Tasarıları ile 1989 Malî Yılı Genel ve Katma Bütçeli İdareler ve Kuruluşlar Kesinhesap Kanunu Tasarıları (1/752, 1/753; 1/732, 3/1398; 1/733, 3/1399) (S. Sayıları : 488, 489, 495, 493) (1)

A) BAYINDIRLIK VE İSKÂN BAKANLIĞI

1. — Bayındırlık ve İskân Bakanlığı 1991 Malî Yılı Bütçesi

2. — Bayındırlık ve İskân Bakanlığı 1989 Malî Yılı Kesinhesabı

a) Karayolları Genel Müdürlüğü

1. — Karayolları Genel Müdürlüğü 1991 Malî Yılı Bütçesi

2. — Karayolları Genel Müdürlüğü 1989 Malî Yılı Kesinhesabı

b) Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü

1. — Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü 1991 Malî Yılı Bütçesi

2. — Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü 1989 Malî Yılı Kesinhesabı

BAŞKAN — Programa göre, Bayındırlık ve İskân Bakanlığı ve bağlı kuruluşlarının bütçe ve kesinhesaplarının görüşmelerine başlıyoruz.

Komisyon ve Hükümet yerlerini almışlardır.

---

(1) 488, 489, 495, 493 S. Sayılı basma yazılar 10.12.1990 tarihli 44 üncü Birleşim tutanağına eklidir.

Bayındırlık ve İskân Bakanlığı bütçesi üzerinde, grupları ve şahısları adına söz almış sayın milletvekillerini sırasıyla takdim ediyorum :

Sosyaldemokrat Halkçı Parti Grubu adına, Ankara Milletvekili Sayın Eşref Erdem, Ankara Milletvekili Sayın ibrahim Tez, Doğru Yol Partisi Grubu adına, İzmir Milletvekili Sayın Fuat Kılcı, Kahramanmaraş Milletvekili Sayın Ahmet Uncu, Anavatan Partisi Grubu adına, Uşak Milletvekili Sayın Mümtaz Güler, Çankırı Milletvekili Sayın Necmettin Şeyhoğlu.

Şahısları adına, lehinde, Burdur Milletvekili Sayın Sait Ekinci; aleyhinde, Sivas Milletvekili Sayın Ekrem Kangal; üzerinde, Muş Milletvekili Sayın Mehdin Işık.

İlk sözü, Sosyaldemokrat Halkçı Parti Grubu adına, Ankara Milletvekili Sayın Eşref Erdem'e veriyorum.

Sayın Erdem; Buyurun.

SHP GRUBU ADINA EŞREF ERDEM (Ankara) — Sayın Başkan, sayın milletvekilleri; bütçesini görüşmekte olduğumuz Bayındırlık ve İskân Bakanlığının çalışmalarıyla ilgili olarak, Sosyaldemokrat Halkçı Partinin görüş ve düşüncelerini belirtmek üzere huzurunuzdayım. Bu vesileyle, Yüce Meclisi saygıyla selamlıyorum.

1984'te yapılan yeni bir düzenleme ile Bayındırlık ve İskân Bakanlığının görevleri; kamu yapıları ve konut yapımı, deprem ve yapı malzemesi araştırması ve afet hizmetlerini yürütmek, imar işleri, karayolları yapmak ve ülkemizdeki su ve toprak kaynaklarını geliştirmek olarak sıralanmıştır. İlgili kuruluş olarak da İller Bankasının faaliyetlerinden söz etmek mümkündür.

Sayın milletvekilleri, genel olarak altyapı yatırımlarının önemli bölümünü gerçekleştirmekle görevli bu kuruluşumuzun yatırımları arasındaki denge ile yurt düzeyindeki tüm yatırımlar arasındaki dengenin, ülke ekonomisini temelden etkileyeceği düşünüldüğünde; Bayındırlık ve İskân Bakanlığı bütçesi, Millî Savunma Bakanlığı, Millî Eğitim Bakanlığı ve Sağlık Bakanlığı bütçeleri gibi bütçelerin de önünde yer alacak kadar önemde ve büyüklüktedir.

Altyapı yatırımlarının önemi, yatırımlar arasındaki denge kayboldukça ön plana çıkar ve dengesizliğin yarattığı olumsuz sonuç, "boşuna" diyebileceğimiz borçlanmaları ve ardından da birtakım ekonomik ve politik ödünleri beraberinde getirir. Geçen yıl çıkarılan ve dövizle yapılan ihalelerde fiyat farkı ödenmesini mümkün kılan kararname, sanıyorum ki bunun en çarpıcı örneğidir.

Bakanlığın yaptığı hizmetleri kısaca iki başlık altında toplamak mümkündür. Birincisi, Yapı İşleri Genel Müdürlüğü, Afet İşleri Genel Müdürlüğü, Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü ve Karayolları Genel Müdürlüğünün yaptığı altyapı yatırımlarıdır. Diğerleri de, büyük oranda kentleşmenin, sanayileşmenin ve gelişmenin beraberinde getirdiği imar, iskân ve yerel yönetim sorunlarıdır. Ben, birinci başlıkta sıralanan konularla ilgili olarak Grubumuzun görüşlerini aktaracağım, imar ve İskân kanadını ilgilendiren konularda ise, Ankara Milletvekilimiz Sayın İbrahim Tez, Grubumuz adına görüş ifade edeceklerdir.

Geniş çaplı işlerin tek bir bakanlık tarafından yürütülmesinin zor olacağını yıllardır söyleye gelmekteyiz.

Anavatan Partisi, iktidara geldikten sonra, işlerin hem merkezî, hem de derli toplu yürütülmesi açısından, bakanlık sayısını azaltmıştır. Bu amaçla da imar ve İskân Bakanlığı lağvedilmiş, Bayındırlık Bakanlığının bünyesine alınarak, Bayındırlık ve İskân Bakanlığı adı altında yeni bir bakanlık kurulmuştur. Aslî görevi altyapı yapmak olan Bayındırlık ve İskân Bakanlığı, böylece, esas görevlerini yapamaz hantal bir yapıya kavuşturulmuştur. Oysa, sanayileşmeye başlayan her toplumun karşı karşıya kaldığı kentleşme, imar ve iskân konuları ayrı bir

uzmanlık alanıdır. Nitekim, böyle bir gereksinmeyle, zamanında, 1958 yılında İmar ve İskân Bakanlığının kurulması zorunluluk haline gelmiştir. 1990 nüfus sayımı sonuçlarına baktığımızda, artık, ülkemizin nüfusunun yüzde 50'sinin üzerindeki bölümü kentlerde yaşamaktadır. Bu bile, tek başına, artık İmar ve İskân Bakanlığının ayrı ve bağımsız bir birim olarak kurulmasının gerekli olduğunu ortaya koymaktadır.

Bayındırlık ve İskân Bakanlığının bir başka görevi, ulaştırma anaplanını belirlenen hedef ve ilkeler doğrultusunda hayata geçirmektir. Oysa, burada da önemli bir yanlışlık yapılmış, ulaştırma politikasının temel ögelerinden biri olan Demiryolları, Limanlar ve Havameydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü, bir yanlış kararla, Ulaştırma Bakanlığına bağlanmıştır. Bunun yanlış olduğunu yıllardır söyleyegelmekteyiz. Son sıralarda bakanlık çevrelerinden aldığım haberlere göre, Demiryolları, Limanlar ve Havameydanları İnşaatı Genel Müdürlüğünün, Bayındırlık ve İskân Bakanlığına bağlanması yönünde çalışmaların sürdürüldüğünü memnuniyetle öğrenmiş bulunuyorum. Gecikmeli de olsa, eleştirilerimizin dikkate alınmış olması sevindirici bir gelişmedir. Bu vesileyle başta Sayın Bakan ve Bakanlık yetkililerine teşekkür etmek istiyorum.

Bayındırlık ve İskân Bakanlığı gibi çok büyük bir kuruluşumuzun bütçesini elbetteki bir saat gibi kısa bir sürede değerlendirmek, eleştirmek, grubumuzun görüşlerini ifade etmek takdirlerinize bırakılır ki, çok kolay değildir. Onun için, bazı birimlerinde sadece ve kısaca, faaliyetine değinerek geçeceğim.

Yapı İşleri Genel Müdürlüğü, sadece, kamu hizmetlerini, kamu yapılarını ihale etmekle görevli bir aracı kuruluş olmaktan çıkarılmalı ve daha etkin, daha işlevsel, geleceğe yönelik önemli projeler yöneten, kendine yeterli bir yapıya kavuşturulmalıdır. Özellikle ANAP İktidarında yaygınlaştırılan davetiye usulü ile ihale, adı geçen kuruluşumuzun haksız birtakım ithamlarla karşı karşıya kalmasına neden olmaktadır. Bu usulden vazgeçilerek, serbest rekabet koşullarının ve fırsat eşitliğinin herkese tanındığı bir yöntem geliştirilmelidir. İşlerin tasfiyesini ve sürümcemede kalmasını önlemek için birim fiyatlar piyasa değerlerine yakın olarak tespit edilmeli ve hatta eğer gerekiyorsa, yılda birkaç kez yenilenmelidir. Çalışanlarının tümünün ve başta da teknik personelin ücret ve maaşlarının en azından insanca yaşayabilecekleri bir düzeye çıkarılması, bu Bakanlığımız içerisindeki verimlilik ve üretkenlik açısından vazgeçilmez temel koşuldur.

Sayın milletvekilleri, şimdi Bayındırlık ve İskân Bakanlığı bütçesini geçen yıllarda olduğu gibi, kısaca üç kalemde irdelemeye ve analiz etmeye çalışacağım :

Geçen yılki bütçe konuşmamda 1990 yılı bütçesinin, 1989 - 1988 ve 1987'ye göre azalma gösterdiğini, yeni yatırımların yok denecek kadar az olduğunu ve bu trendin 1990 yılında da devam edeceğini söylemiştim. Bugün de, Bakanlığın, 1987, 1988, 1989 ve 1990 gerçekleşen bütçeleri ile 1991 bütçesi analizlerini geçen yıllarda olduğu gibi vermeye çalışacağım :

Geçmiş yıllarda yaptığımız gibi, 1987 yılını baz olarak bir karşılaştırma yaparsak, şöyle bir tabloyla karşılaşırız; sözünü ettiğim üç kalemde, carî harcamalarda, yatırımlarda ve transferlerde 1989 yılının özelliği, başlangıç ödeneği yıl sonu ödeneğinden yüzde 50 daha azdır ve harcamalarda başlangıç ödeneğinden yüzde 45 fazla olmasına karşın, bu artışın yüzde 44'ü carî harcamalarda olmuştur. Ancak, yüzde 6'sı yatırım artışlarıdır. Dolayısıyla, burada önemli bir yatırım artışından söz etmek mümkün değildir. 1987 baz fiyatlarıyla diğer yılları karşılaştırdığımızda, burada, bütçede öngörülen yatırım harcamalarının yüzde 30 eksik gerçekleşmiş ol-

ması pek yanlış olmaz. Bayındırlık bütçesindeki büyüme, daha çok, cari harcamalardaki yüzde 52'ye varan artıştan kaynaklandığı için, oldukça kaygı vericidir. Ayrıca, yatırım harcamalarındaki düşme trendi bu yıl da devam etmektedir.

1987 sabit fiyatlarıyla, yatırımları karşılaştırdığımızda : Yatırım miktarı 1987'de 20,5 milyar; 1988'de yatırım miktarı, -rakam mutlak olarak büyümüş olmasına rağmen- 19 milyara düşmüş; 1989'da 16,5 milyara düşmüş ve 1990'da da gerçekleşen bütçeyle -1987 baz fiyatlarıyla- 15,5 milyar Türk Lirasına düşmüştür.

Demek ki, iddia edildiği gibi, reel fiyatlarla, Bayındırlık Bakanlığı bütçesinde, yatırım açısından bir büyüme yok; aksine, son dört yılda sürekli bir düşüş gözlenmektedir.

1990 yılbaşı fiyatlarıyla 1987 yılbaşı fiyatlarını mukayese ettiğimizde. 1990 bütçe başlangıç ödeneği, cari harcamalarda 261 milyar lirayken, 1987 fiyatlarıyla 36 milyar liraya; 1990 bütçe başlangıç ödeneği, yatırım harcamalarında 172 milyar lirayken, 1987 fiyatlarıyla 24 milyara; 1990 bütçe başlangıç ödeneği, tranferlerde 18 milyar lirayken, 1987 fiyatlarıyla 2,5 milyara düşmektedir.

1991 yılı bütçesinde ilk kez cari harcamanın, 1987 fiyatlarıyla 1990'a göre sabit tutulmaya çalışıldığını ve yatırım harcamalarında bir artış olduğunu, teklif edilen bütçeden görmek mümkündür. Ancak, bugünedek, her bütçede yatırım harcamaları kısılmış ve cari giderler, öngörülenin çok üstüne çıkmıştır. Endişemiz, hazırlanan ve teklif edilen bu bütçenin ciddî bir hazırlıktan yoksun olmasından kaynaklanmaktadır. Cari harcamaların böyle düşük gösterilmesi, sanıyorum ki bir bütçe kurnazlığıdır. Zira, geçmiş dönemlerden de gördüğümüz gibi, cari harcamalar yüzde 50 ve daha fazlasıyla tahakkuk etmiştir.

Sayın milletvekilleri, şimdi de, sırasıyla, bağlı kuruluşların bütçelerini irdelemeye çalışalım.

Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğümüz, ülkemize önemli hizmetler yapmış ve yapmaya devam edecek önemli kuruluşlarımızdan biridir. Şimdi, bu kuruluşumuzun bütçesini irdeleyerek, kendisine verilen ödeneklerle, kendisine verilen görevleri yapıp yapamayacağını görelim. Görülecektir ki, her bütçe, bir önceki yıla göre düşüş göstermektedir.

Sonuç olarak söylemek gerekirse, 1991 yılında, 101 kaleminde (Genel Yönetim ve destek hizmetleri) öngörülen yatırım 244 milyar 175 milyon Türk Lirasıdır. Enflasyon, sizin öngördüğünüz gibi, 1991'de yüzde 45 olarak gerçekleşirse, bu, 23 milyar Türk Lirasına inecektir; enflasyon, bizim iddia ettiğimiz gibi, gelecek yıl yüzde 60 olarak gerçekleşirse, bu 21 milyara düşecektir.

1991 yılında 112 kaleminde (Büyük su işleri) öngörülen yatırım 2,5 trilyon Türk Lirasıdır. Enflasyon eğer yüzde 45 olarak gerçekleşirse, 246 milyara inecektir; eğer enflasyon yüzde 60 olursa, 223 milyara düşecektir.

1991 yılında, 113 kaleminde (Küçük su işleri) öngörülen yatırım 384 milyardır. Enflasyon eğer yüzde 45 olarak gerçekleşirse, 37 milyara; yüzde 60 olarak gerçekleşirse, 33 milyara düşecektir.

Sonuç olarak, bu tablodan öyle görünüyor ki, genel yönetim ve destek hizmetlerinde, 1991 bütçesiyle, 1987 baz fiyatları değerlendirildiğinde, yüzde 73'lük bir artış söz konusudur. Oysa, büyük su işlerinde, yine bu kıyaslama yapıldığında, bütçe yüzde 25 oranında küçülmektedir.

Devlet Su İşleri bütçesi analizlerinden görüldüğü gibi, büyük su yatırımları düşüşler göstermektedir. Cari harcamalar, işbaşına gelindiği tarih olan 1987'ye göre yüzde 73 gibi bir artış gösterirken, büyük su yatırımlarındaki 1991 yatırımı, 1987 yatırımlarının yüzde 25 gerisindedir. Oysa, halen ülkemizdeki hidrolik enerji kaynaklarının ancak yüzde 19'u kullanılmakta olup, büyük su yapıları inşaatıyla enerji üreten su yapıları inşaatlarına ağırlık verilmesi gerekir.

Bilindiği gibi, ülkemiz, elektrik tüketiminde, elektrik sattığı ülkelerden bile geridedir. Kişi başına elektrik tüketimi 1990'da 1 013 kilovat/saat civarında olup, bu rakam 1985'te Yunanistan'da 2 862 kilovat/saat, Avrupa Topluluğu ülkeleri ortalaması ise 4 925 kilovat/saattir.

Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğünün toplam bütçesini oluşturan 5 trilyon 689 milyar 115 milyon liralık bütçenin 1,3 trilyonu -yaklaşık yüzde 24'ü- Kamu Ortaklığı İdaresince bütçe dışından karşılanmaktadır. Bu ise, genel bütçe kavramlarının dışına çıkmış olmanın en önemli göstergesidir.

Sayın milletvekilleri, elbette, Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğünden söz ederken, GAP'tan da söz etmek gerekir. Geçen yıllarda yaptığımız eleştirilerde, Güneydoğu Anadolu Projesiyle ilgili olarak temel eleştirilerimizi büyük çapta koymuştuk. Bu yıl sürem az olduğu için, bu konuya kısaca değinerek geçmeye çalışacağım.

Geçen yıl GAP bölge idaresi ile ilgili olarak çıkarılan kararname ile ilgili temel eleştirilerimizi burada ayrıntılı ve madde madde açıklamıştık; ancak, birkaç tanesini daha burada yenilemekte yarar görüyorum. Bu kararnamenin 10 uncu maddesi, "GAP idaresi başkanlığının her türlü araç, gereç, bina ve tesisleri, Bayındırlık ve İskân Bakanlığı ve diğer kuruluşlarca sağlanır" diyor. Nerede kaynak? Daha önce rakamsal olarak belirtilen ve bütçesi gittikçe daralan, işlevsiz hale gelen bakanlık, GAP için kaynağı nereden bulacaktı? Kararnamenin bir başka sakıncalı maddesi; bölge belediyelerinin yetkilerini adı geçen idareye devretmiş sayılmasıdır. Yine, 3 üncü maddenin son paragrafında "GAP idaresinin görev alanına giren konularda 1580 sayılı Belediye Kanunu ile 3194 sayılı İmar Kanunu ve diğer kanunların ilgili ihalelere verdikleri imar ve altyapıya dair hak ve yetkiler bu idareye devredilmiş sayılır" denmektedir.

ANAP İktidarı, belediyelerin kaybedilmesi karşısında âdeta ne yapacağını şaşırmış ve her yönüyle merkezî idareyi devreye sokmaya çalışmaktadır. Böylesine bir tepeden inmeci anlayışın, sanıyorum, ki, demokrasi ile bağdaşır bir yanı olmaması gerekir.

Kararnamenin 11 inci maddesi üzerinde önemle durulması gereken ve ANAP'ın devlet denetiminden kaçmasının çarpıcı bir örneği olması açısından da üstünde durmak gerekiyor. Madde şöyle formüle edilmiş : "Bu kanun hükmünde kararname hükümlerine göre yapılacak işlemlerde 1050 sayılı Muhasebei Umumiye Kanunu, 832 sayılı Sayıştay Kanunu ve 2886 sayılı Devlet İhale Kanunu hükümleri uygulanmaz."

Sayın milletvekilleri, kaynak olarak gösterdiğiniz fon, denetimden uzak, tüm ihaleler denetim dışı ve Sayıştay gibi bir kuruluşun burada denetim hakkı yok. Neyi kaçırmaya çalışıyoruz? Böyle bir anlayışı değerli Anavatan Partili milletvekili arkadaşlarım nasıl oluyor da içlerine sindirebiliyorlar?

Güneydoğu Anadolu Projesi için Japonlar tarafından hazırlanan master plan, başlangıçta üç ana seçeneği ortaya koymaktadır. Bu seçeneklerden ayrıntılarıyla söz etmeyeceğim. Ancak, (A), (B) ve (C) olarak sıralanan bu seçeneklerden bugüne kadar iktidarın hangi seçeneği kul-

lanacağı henüz tarafımızdan bilinmemektedir. Bu proje için, 1990 yılında 1 trilyon lira civarında, 1991 yılında 1 trilyon, 1992 yılında 932 milyar, 1993 yılında 956 milyar ve 1994 yılında ise 1 trilyon liranın üzerinde olmak üzere, toplam 5,031 trilyon liralık kaynağa ihtiyaç vardır. Sulama alanı 1 milyon 388 bin hektar, olmasına karşın, henüz işletmeye açılan 378 bin hektar yani yüzde 27'sidir. Daha ihalesi bile yapılmayan 562 bin hektar, yani toplam yüzde 40'ı da durmaktadır. Ayrılan kaynaklar ise, yetersiz durumdadır. Bu yıl yaklaşık 1 trilyon liralık kaynak ayrılacak deniyor. Bu da, herhalde sadece ve sadece Atatürk Barajı için gerekli. Peki, diğer yatırımlar ne olacak? Onu ne yazık ki, henüz hiç kimse bilmiyor.

Hangi kaynaklardan ve hangi projeler için, ne harcanacaktır? Kaldı ki, bu fiyatlar 1988 fiyatlarıdır. Bu yıl için sözünü ettiğimiz 1 trilyonluk kaynağı reel baza çekersek, bu yılın fiyatlarına çekersek, aşağı yukarı sadece bu yıl için 7,9 trilyonluk bir kaynağa ihtiyaç vardır. Bu, bütçenin neresinde gösteriliyor? Nereden bulunacaktır hiç bilmemekteyiz.

Altyapıyı nasıl yapacaksınız? Devlet Su İşleri, Karayolları yatırım ödenekleri sürekli artan bir düşüş gösterirken, eğitim, sağlık, şehirleşme, demiryolları ve diğer ağro-mekanik, ağro-kültürel tesisler nasıl ve hangi kaynaklarca yapılacak? Sanıyorum ki, GAP, sadece Atatürk Barajından ibaret değildir. Son günlerde Sayın Cumhurbaşkanımız GAP'ı âdeta Atatürk Barajıyla eşdeğer göstererek, "Anavatan Partisinin önünde üç önemli proje durmaktadır. Bunlardan biri Atatürk Barajıdır, biri otoyollardır, bir tanesi F-16 projesidir. Doğaldır ki, bir siyasî parti bunu seçim kampanyalarında kullanmak ister" demektedir. Demek ki, hedef o entegre tesisi bitirmek değildir; hedef, birbiriyle ilgisi olmayan, uyumu olmayan, tek başına belki bir ölü yatırım olarak değerlendirilebilecek olan bir yatırımı bitirip böylece Türkiye kamuoyunun önüne sadece "Biz büyük projeleri bitirdik" anlayışıyla çıkmaktır.

Değerli arkadaşlarım, herkes 13 proje diye piyasaya çıkıyor. Burada da önemli bir farklılık var. Güneydoğu Anadolu Projesi, 13 projeden ibaret değildir. 13 proje, projenin bütününün içerisinde yer alan sadece barajların toplamıdır; bunlardan sadece bir tanesi de Atatürk Barajıdır. Geriye kalan 12 baraj ne olacak? Onu kim yapacak? Ne zaman yapacağız, ne zaman devreye sokacağız? Bunu ne yazık ki, henüz hiçbirimiz bilmemekteyiz. Sanıyorum ki, İktidar Partisinin değerli milletvekillerinin büyük bölümü de bu konuda yeterli bilgiye sahip değillerdir.

Ayrıca, tabiî GAP bundan da ibaret değildir. Bölgedeki toprak kullanımı, toprakların toplulaştırılması, toprak reformu, sulama, ürün planlaması, üretilen ürünün işletilmesiyle ilgili tesisler, muhtemel yerleşme düzeni gibi konularda henüz hiçbir ciddî hazırlık yapılmış değildir veya en azından biz, Anamuhalefet Partisi olarak, bu konuda herhangi bir bilgi sahibi değiliz. Eğer, sadece Güneydoğu Anadolu Projesini Atatürk Barajından ibaret sayıyorsanız, üzülerek ifade etmek gerekir ki, bu, ölü bir yatırımdan öteye ne yazık ki geçmez.

Sayın milletvekilleri; Karayollarına gelmek istiyorum. Karayolları, ülkemize büyük hizmetler yapmış ve yapmaya da devam edeceğini umduğum önemli bir kuruluşumuzdur; ama, ne yazık ki, son yıllarda aslî görevlerini ihmal eden ve sadece Sayın Cumhurbaşkanının hedef olarak gösterdiği otoyollara yönelen, bütün kaynaklarını da âdeta buraya yoğunlaştıran bir kuruluş olmanın ötesine geçemedi. Burada da rakamlar, iddia ettiğimiz gibi, her yıl düşmektedir. Burada asıl çarpıcı olan -rakamları tek tek söylemiyorum- tablodan görülen "113-Bakım-İşletme" kaleminde 1991 yatırımını 1987 bazına çektiğinizde, yüzde 25 küçülmektedir. Demek ki, Karayolları, artık, aslî görevi olan bakım ve işletme hizmetlerini âdeta yapamaz noktaya gelmiştir.

Bu tablonun anlamı şudur : Türkiye Cumhuriyeti Karayolları'nın 1991 yatırımı 1990'a göre göreceli olarak artmış olmasına karşın, 1987 yatırımlarının yapımda yüzde 4, bakımda ise yüzde 25 gerisinde kalmıştır. Karayolları, yol bakımını tümden ihmal etmiştir. Bakım hizmetlerine yapılan harcamalar, 1988'de 1987'nin yüzde 19; 1989'da 1988'in yüzde, 1990'da 1989'un yüzde 6 gerisinde kalmış ve 1991, bakım ve yatırımlarda 1987 ile karşılaştırıldığında, 1987'nin yüzde 25 gibi vahim bir miktarda gerisinde kalmakta olduğunu görüyoruz.

Zamanım dar. Belki çok örnek verilebilir; ama, birkaç gün önce İstanbul'dan Ankara'ya geldiğimde, Gerede'den Ankara'ya doğru gelirken, Gerede çift yol başlangıç noktasıyla, değerli bakanlık yetkililerinin otoyol saydığı, bizim saymadığımız Çamlıdere başlangıç noktasına geldiğinizde, Ankara'ya gelişteki o ikinci şerit, ne yazık ki âdeta bir köstebek yuvası halindedir. Eğer Karayolları Genel Müdürlüğümüz, İstanbul - Ankara arasındaki böyle önemli bir yolu hizmete veremeyecek bir noktadaysa, gerçekten tükenmiş demektir. Onun aslî görevi budur, bu yolları bu hale getirerek otoyolların yapımına gerekçe yaratmak değildir. O sizin takdirinizdir, otoyol yapabilirsiniz; ama otoyola seçenek yolu da en az otoyol kadar kullanılabilir noktada tutmak zorundasınız, bunu yapmak zorundasınız.

Daha önce çeşitli vesilelerle burada söyledim; biz, Sosyaldemokrat Halkçı Parti olarak, otoyol yapımına karşı değiliz; ancak, bunu, ulaştırma ana planının öngördüğü hedefler ve ilkeler doğrultusunda, kendi kaynaklarımızla ve trafiğin gerektirdiği yerlerde yapmanın doğru bir tercih olduğu görüşündeyiz.

Plan ve Bütçe Komisyonunda Sayın Bakana sorduğum soruların cevabı dün geldi ve trafik sayımlarıyla ilgili, ne yazık ki, herhangi veri yok, ancak sadece bir cümlecikle, "Evet, trafik sayımlarını bu yörede dikkate almaktayız" denmektedir. Ben iddia ediyorum, Türkiye'de metropol kentlerin dışında hiçbir yerde bugün otoyol yapımını gerektirecek trafik yoktur. Üç gün önce yeni açtığınız Sapanca otoyolunun 33 kilometrelik kesiminde arabamı yolun kenarına çekip durdum. İki gidişli - iki gelişli yolun iki istikametinde gelen arabaları 15 dakika süreyle saydım; Sayın Bakan, 15 dakikada 94 araç geçti. 15 dakikada 100 araç geçtiğini kabul edersek, buradan saatte 400 araç geçiyor demektir. Projeksiyon olarak 10 saat kabul etseniz, 4 bin araç geçiyor demektir. Bu 4 bin aracı binek aracına çevirerek bir katsayıyla çarparsanız, 6,400 - 7 bin civarında araba geçiyor. Oysa, 7 bin arabanın geçişini mevcut yol bile karşılıyor. Bizim iddiamız olan, duble yol, bunu üç dört defa fazla karşılıyor.

Şimdi sizlere her yıl olduğu gibi, bugün de, ihalesi yapılan yaklaşık 1 500 kilometrelik otoyol yapımlarının ne durumda olduğunu ve ülke kaynaklarının nasıl çarçur edildiğini göstermesi bakımından bir kez daha tabloyu kısaca özet olarak gözlerinizin önüne sermek istiyorum.

Edirne - Kınalı otoyolunun ilk keşif bedeli 287 Milyon dolardır değerli arkadaşlarım. 1990 ekim sonu itibariyle keşif bedeli 394 milyon dolara çıkmıştır. Bugüne kadar yapılması gereken yüzde 74 iken, bu yolda gerçekleşme henüz yüzde 19'dur.

Anadolu otoyolu Kazancı - Gümüşova kesiminin ilk keşif bedeli 68 milyon dolar iken, bugünkü keşif bedeli 131 milyon dolara çıkmıştır ve bunun son keşif olacağını da zannetmiyorum. Bu yolda olması gereken yüzde 74, yapılan ise yüzde 31'dir.

Anadolu otoyolu Gümüşova - Gerede kesiminin ilk keşif bedeli 188 milyon dolar iken, şu andaki keşif bedeli 251 milyon dolara çıkmıştır. Bu 121 kilometrelik bir yoldur ve buraya Bolu Dağı geçişi dahil değildir. 25 kilometrelik Bolu Dağı geçişi ayrıca 277 milyon dolara ihale edilmiştir.

Anadolu otoyolu Gerede - Ankara ve Ankara çevre yolu -Sayın Bakanımızın iddiayla söylediği ve "1991 sonunda açacağız" dediği yol- işinin ilk bitim tarihi 25.1.1991 iken, 31.12.1993'e ertelenmiştir. Geçen yıl burada bir gensoru vesilesiyle sözünü ettiğimiz kararnameye dayanılarak haksız bir şekilde idareye verilen süre uzatımı yetkisiyle bu süre uzatılmıştır. Tabiî, burada da bir kurnazlık var; 31.12.1993 tarih 1994 yılı demektir, 1994 yılı demek için 31.12.1993 demişiz ve aslında burada dört yıllık bir süre uzatımı söz konusu. Bu yolun ilk keşif bedeli 480 milyon dolar iken, bugün ulaştığımız keşif bedeli 737 milyon dolardır. Bu yolda yapılması gereken yüzde 54 iken, yüzde 37'si yapılmış durumdadır.

Tarsus - Pozantı ayrımı Adana - Toprakkale - Gaziantep otoyolunun ilk keşif bedeli 360 milyon dolar iken, 1990 ekim sonu itibariyle ulaştığımız rakam yüzde 113 fazlasıyla 767 milyon dolardır. Bu yolda yapılması gereken yüzde 51, yapılan yüzde 21'dir.

İzmir çevre yolu - Aydın otoyolunun ilk keşif bedeli 296 milyon dolar iken, bugün keşif bedeli 549 milyon dolardır. Bu yolda yapılması gereken yüzde 59, yapılmış olanı yüzde 11'dir.

Özet olarak geçiyorum; İzmir - Urla otoyolu yüzde 10 civarında yapılmış vaziyette, bunun yüzde 33 olması gerekiyor.

Urla - Çeşme otoyolunun yüzde 14'ü yapılması gerekirken, sıfır noktada.

Tarsus - Pozantı'da önemli bir parça 15 kilometrelik yolda yüzde 80 civarında bir gekçekleşme yapmış, takdir etmek gerekir. Tarsus - Pozantı ikinci kesimde 32 kilometrelik bölüm, yüzde 36'yı bulması gerekirken, yüzde 11 civarında bir gerçekleşme var.

Tarsus Mersin Otoyolunda yüzde 22 yapılması gerekirken yüzde 1 civarında bir gerçekleşme, yüzde 1 de alınan avanstan falan kaynaklanan bir iş.

Toprakkale - İskenderun hattında yüzde 20 yapılması gerekirken, yüzde 1.

Ayrıca, Aydın - Denizli otoyolunun 120 kilometre olup, 434 milyon dolara potansiyel olarak ihale edileceği söylenmektedir.

Otoyollarda toplam uzunluk 1 500 kilometre olup, şu ana kadar gerçekleşme yüzde 51 olması gerekirken, bunun yarısına bile ulaşamamışız, şu anda ortalama gerçekleşme yüzde 24 civarındadır.

Sayın milletvekilleri, daha önceki yıllarda SHP adına yaptığımız bütçe konuşmamda, Sayın Bakana olanca içtenliğimle şöyle söylemiştim; çok iyi hatırlıyorum 1988 yılında idi : "Bakanlığınızın plansız gidişe dur demesi kaçınılmazdır. Projesi olmayan işleri ihale etmekle başınıza dert açtınız. Bedeli belli olmayan otoyol ihalelerindeki büyük fiyat artışlarına mani olamayacaksınız. Projelerin yapımcı firmalara bırakılması, fiyatlarda büyük bir spekülasyon yaratacağı gibi, proje değişikliği talepleri tüm yönetimi zan altında bırakacaktır.

Başınıza dert açtınız. Çünkü bu yıl yüzde 41,3'e varan fiyat farkı artışlarıyla ödeme yapacaksınız"

Oysa, bunu şöyle savunmuşsunuz. "ABD Dolarının dünyadaki ve Türkiye'deki durumu itibariyle yerli ve yabancı firmalar 1986 yılından itibaren muhtelif vesilelerle bu durumdan zarar gördüklerini ifade etmişler, yapımı sürdürülen otoyol işlerinde eskalasyon uygulanması gerektiği yolundaki taleplerini tekrarlamışlardır. Dolayısıyla, ABD Doları, Türk Lirası yeterince değer kazanamadı, müteahhitler zarar etmektedir, biz bu zararı da elbette ki karşılayacağız." Savunmanızın özü bu idi.

BAŞKAN — Sayın Erdem, 30 dakikayı doldurdunuz.

EŞREF ERDEM (Devamla) — Beş dakika sonra toparlıyorum efendim.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN — Buyurun.

EŞREF ERDEM (Devamla) — "Devlet, bu işler için kredi kuruluşları ve diğer devletler nezdinde taahhüde girerek borçlanmıştır; yabancı ve Türk firmalarla, uluslararası nitelikte anlaşmalar imzalamıştır. Türkiye'de Türk Lirası karşılığındaki artışın ülkedeki enflasyonun altında kalması, işleri, bitirilmeme ve yarıda kesilme durumuna getirmiştir."

İşte böyle bir mantıkla yanlış bir düzen uyguladınız, iş bitiriciliğiniz bir yana, iş bilmezliğiniz ortaya çıkmıştır.

Sayın milletvekilleri, geçen yıl bu kürsüden, bu fiyat farklarının minimum 1 milyar dolar tutacağını söylediğimizde, Sayın Bakan buraya çıktı, büyük bir istihza ile "İş bilmediğimizi" söyleyerek, "Sadece karalamak anlayışı içerisinde olduğumuzu" iddia ederek, "Bütün koparılan fırtına 114 milyon dolar için" dedi burada.

Şimdi, Sayın Bakana sordum, cevap geldi. Sayın Bakanın bana verdiği cevapta "Toplam fiyat farkı ödemelerinin şu anda 312 676 388 dolar olduğunu" ifade ediyor kendileri. Geçen yıl Sayın Bakan bu kürsüden, "Elbette bunları verecektik, biz işadamlarını, müteahhidleri yüzde 18'le atlattık, buna şükretmelisiniz" dedi. Sayın Bakanın bana verdiği cevap; "Bu yıl fiyat farkı toprak işlerinde ve sanat yapılarında yüzde 40'ın üzerine çıkmıştır." Otoyolların daha dört, beş yıl, altı yıl, on yıl bitmeyeceğini düşünürsek, geriye dönük işleyen bu mekanizma, ne yazık ki, bizim tahminimizin ötesindeki bir noktaya çıkaracaktır bu meblağı. Biz insaflı davranmışız, 1 milyar dolar demişiz, geçen yıl 2,5 trilyon demişiz; ama bu böyle sürerse, sizin şu anda verdiğiniz yüzde 24 civarındadır. Yüzde 100'e vardığında 4 trilyon gibi bir kaynağı haksız yere birtakım firmaların cebine sokmuş durumda olacaksınız ve bu zannın ve ithamın altından da kolay kolay kurtulamayacaksınız.

"Keşif artışlarına mani olamayacaksınız" demiştim. Eskalasyon dışında bugün kesinleşen keşif bedellerindeki artış kabaca şöyledir : Edirne - Kınalı'da yüzde 37, Kınalı - Sakarya'da yüzde 72, Kazancı - Gümüşova'da yüzde 92, Gümüşova - Gerede'de -Bolu geçişi hariç- yüzde 34, Gerede - Ankara, Ankara çevre yolunda yüzde 53, Tarsus - Pozantı ayrımı - Adana - Gaziantep'te yüzde 113'e varmıştır keşif artışı. Ki, demin söyledim, bu, son keşif değildir.

Değerli üyeler, daha işlerin yarısına gelmemişken öngörülen fiyat artışları, hele hele işin daha ancak yüzde 21'i tamamlanan Tarsus - Pozantı ayrımı - Adana - Gaziantep işinde yüzde 113'e varmıştır. Bunlara, yüzde 41,3 olan eskalasyon farkları dahil değildir. Dünyanın hiçbir yerinde böyle bir yağma sanıyorum ki kolay kolay bulunamaz.

1988 yılı bütçe konuşmamda "Otoyollara karşı değiliz; ancak, bugün, ANAP'ın, giderek, ülkeyi dış finans çevrelerine peşkeş çektiğini ve ülke ekonomisini daha çok bağımlı kılacak bir gelişmeyi gözlediğimiz ve ayrıca kaynak tahsisinde yanlışlık yapıldığı için karşıyız" demiştim.

Bakan, benim bu sözlerimi âdeta doğrularcasına, resmî belgelerde yer alan şu görüşü açıklamaktadır : "Türkiye'de, Türk Lirası karşısındaki artışın, ülkedeki enflasyonun altında kalması, işlerin bitirilememe ve yarıda kalma noktasına getirmiştir."

Sayın Başkan, sayın milletvekilleri; gelecekte Meclis tutanaklarını inceleyenler, resmî ağızlardan ne denli yanıltıcı bilgilerin aktarıldığını ve gerçek olmayan rakamların bu kürsüde ifade edildiğini ibretle okuyacaklardır.

Bizim talebimiz, sadece ve sadece doğruların bu kürsüden ifade edilmesidir. SHP olarak, hep, dürüstlüğün ve doğruluğun yanında olmuşuzdur. Sayın Bakanı da, bu çerçevede, bu sorumluluk anlayışı içerisinde bu kürsüden konuşmaya davet ediyorum.

Rakamlar, büyüyen değil küçülen, adaletli değil adaletsiz, dengeli değil dengesiz, hesaplı değil hesapsız olduğu için, bu bütçe, ülkenin önceliklerini gözetmediği için, gerçekleri yansıtmadığı için, Sosyaldemokrat Halkçı Parti Grubu olarak, olumsuz oy kullanacağımızı belirtir, Yüce Heyeti saygıyla selamlarım. (SHP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN — Teşekkür ederim Sayın Erdem.

Sosyaldemokrat Halkçı Parti Grubu adına, Ankara Milletvekili Sayın İbrahim Tez; buyurunuz efendim. (SHP sıralarınadan alkışlar)

SHP GRUBU ADINA İBRAHİM TEZ (Ankara) — Sayın Başkan, sayın milletvekilleri; Sosyaldemokrat Halkçı Parti Grubu adına, Büyük Meclisi en derin saygılarımla selamlıyorum.

Ülkemizde yeniden yapılanma kaçınılmazdır. Dünyada yaşanan dönüşüm, ülkemizin yönetim anlayışının ve kamu yönetiminin, sisteminin, ülkemiz gerçekleriyle tutarlılığını kaydetmiş olması, eskimiş olmasıdır. Teknolojik gelişme ve bilgi toplumu olmak bunu gerektiriyor. Teknolojiye hâkim ve onu üretebilir hale gelmeliyiz. Bu konuda devletin ciddî girişimlere girmesi gerekmektedir. Ülkemiz, bağımsız düşünce kapasitesini gerçekleştirmelidir. Dünyadaki yeniden oluşumu sürekli takip etmeliyiz. Toplumsal gelişmenin doğal sonucu, ülkemizin ulaştığı kentleşme düzeyi, ulaşım, haberleşme, ülke içi hareketinin artışı, dünya ile iletişimimizin güçlenmesi, halkın beklentilerinin yükselmesi, kamu yönetiminden beklenen hizmetlerin niteliği nedeniyle yeniden yapılanma, koşuldur. Çağdaş dünyanın uyguladığı yaklaşımları yakalamalıyız. Çağdaş, çoğulcu demokrasinin gereği budur.

Sayın Başkan, sayın milletvekilleri; 1990 genel, nüfus sayımına göre, ülkemizin nüfusu 57 milyondur. Nufüsumuzun yüzde 58'i kentlerde yaşıyor. Daha da önemlisi, kırsal nüfus artış oranı binde 8,8 iken, kentsel nüfus yılda binde 35,6 artıyor. Ülkemiz köylülük sınırını, geriye dönülmez biçimde aşmış bulunuyor. 2000'li yılların Türkiyesinde nüfusun yüzde 70'i kentlerde yaşayacaktır. Göç ve doğal nüfus artışı nedeniyle kentlerimizin nüfusu 25 milyon daha artacaktır. Hane halkı büyüklüğünü 4,5 olarak kabul edersek, bu hesapla, 25 milyon insan için 5,5 milyon birim konut üretmemiz gerekiyor. Yani, 10 yılda, 160-170 bin hektarlık bir alanın kentsel kullanıma açılması gerekmektedir. Buna göre, yılda, 160-170 milyon metrekare kentsel arsaya gereksinim vardır.

Diğer bir boyut da, kentsel nüfusumuzun metropol özellikteki 3 büyük kentimizde toplanmasıdır. 2000'li yıllara hazırlıksız yakalanmamak için, yalnızca kentte yaşayan değil, kentleşen bir nüfus yaratmak için, gereksinimimiz olan kentsel arsayı, bugün yapılan gibi değil; lokal ve ilkel yöntemlerle değil, bölgesel düzeyde, ulusal düzeyde, bütüncül politikalar çerçevesinde gerçekleştirmek zorundayız. Kentsel arsa üretimi, kentleşme, günlük politik tartışmalar dışına çıkarılmalıdır. Tutarlı, etkin planlama ile denetim yollarını kurmak ve bunları harekete geçirmek zorundayız.

Kentsel gelişmede toprak konusu, yaşamsal bir önem taşıyor. Toprak, yeniden üretilmez doğal kaynaktır. Arazi kamulaştırmak, imar planı yapıp tescil ettirmek, kentsel arsa üretmek anlamlarına gelmiyor. Bu arazi, ancak, fiziksel ve toplumsal altyapısı gerçekleştirilirse, kentsel arsaya dönüşebilir.

Sağlıklı kentleşmenin "Olmazsa olmaz" koşulu, her düzeyde, ulusal, bölgesel, kentsel, gerçekçi ve işlerlikli bir planlama mekanizmasının oluşturulmasıyla olanaklıdır. Öncelikle tüm Türkiye için, geleceğe ilişkin, bölgesel, kentsel nüfus kestirmelerinin yapılması, mevcut ve potansiyel arza envanterlerinin saptanması gerekmektedir. Kent plancılığı, bütüncül kararlar ve politikalar ile saptanmalıdır. Bu doğrultuda, uzun dönemli ülke planlamaları, eşgüdüm içinde gerçekleştirilmelidir. Bölgesel, ana kentsel ölçekler kullanılmalı; zaman boyutu, en az, yirmibeş otuz yıla taşınmalıdır. Kent topraklarının kullanılması için, kamu yararına yeni tasarımlar gerekmektedir.

Büyük kentlerimizin merkezleri eskimiştir. Kent merkezlerinin yenilenmesi için, tarihî ve doğal çevreyi koruyacak yeni hukuksal ve mimarî çözümler önermemiz gerekmektedir.

Sayın Başkan, sayın milletvekilleri, İller Bankasının çalışmalarına bir göz attığımızda, bir yığın tablolarla karşı karşıya kalıyoruz. Kıt kaynakları nedeniyle, vatandaşa iyi hizmet verebilmek durumunda olan, yerel yönetimleri, teknik idarî ve malî yönden desteklemek amacıyla kurulan İller Bankası, ne yazık ki, bugün, tamamen ANAP'lı merkezî iktidarın, muhalif belediyeler üzerinde baskı araçlarından biri durumuna gelmiştir. ANAP İktidarı, kendisine oy veremeyen kent halkını cezalandırmak amacıyla, -ki, böyle bir şey, dünyanın hiçbir demokratik devletinde görülemez- o kent halkının seçtiği ve türlü zorluklara karşın halka hizmet götürmeye çalışan yerel yönetimleri, pek çok açıdan cendere içinde tutmaya çalışmaktadır. Bu baskının en temel araçlarından biri haline gelen İller Bankası, tam bir ANAP partizanlığıyla aslî hizmetlerini unutmuştur. Değil belediyelere destek olmak, "Gölge etme, yasal hakkımız olan parayı ver yeter" dedirtecek hale gelmiştir.

Hep önerdik; ülkemizde demokrasinin yerleşmesi yerel yönetimlerin güçlenmesine bağlıdır; oysa, yerel yönetimlerin kendi kaynaklarına sahip olması ve her türlü kaynağın kullanımında söz sahibi olmasıyla olanaklıdır. Yerel yönetimlerin kaynaklarından en temel olanı, İller Bankasıdır. Bundan ötürü, bankanın yönetiminde, belediyeler de söz sahibi olmalıdır. Merkezî otoritenin, yerel otoriteler üzerindeki maddî baskısı kaldırılmalıdır. Bu, demokrasinin gereğidir ve yalnız bugün, SHP belediyeleri nedeniyle değil, yarın için de geçerlidir.

Sayın Başkan, sayın milletvekilleri, devletin yaptığı işlerin, büyüklüğü, yararlılığı kadar, dayanıklılığı da çok önemlidir. Devletin yaptığı bir yolun, köprünün, binanın, atı ay içinde bozulup, yıkılıp gitmesine göz yumamayız. Vatandaşın gözünde devletin saygınlığı, yaptığı binaların dayanıklılığı, köprünün ömrü, yolun sağlamlığıyla da ilgilidir. Vatandaş, yapılan yolun ya da binaların çöküp gittiğini gördükçe, devletin hizmetlerinden kuşku duymaktadır. İnşaat malzemeleri yöntemlerinin geliştirilmesi, yeni ve daha iyisinin araştırılması, varlık nedeni ve temel görevi olan Yapı İşleri Genel Müdürlüğü, ne yazık ki, son yıllarda görevini sıradan bir inşaat şirketi kadar bile yapamamaktadır. Devletin, son iki üç yılda yaptığı köprüler, bir selde yıkılmakta; ama, aynı sele maruz kalan eski köprüler, ayakta kalabilmektedir...

Gözümüzün önünde... Eskişehir yolu üzerindeki Kredi Yurtlar Kurumu yurtlarının çatıları, geçen yıl, sert bir rüzgârda, uçup gitmiştir. Bırakın yapıların sağlamlığının devletin saygınlığının bir parçası olduğunu, en çok bir selde, rüzgârda çökecek köprüler, uçacak çatılar, insanlarımızın hayatını tehlikeye sokacaktır. Hayatî tehlikeler göstermesiyle birlikte olayın bir de ekonomik boyutu vardır. Daha hızlı ve güvenilir tekniklerle, daha dayanıklı, yalıtkan inşaat malzemeleriyle üretmek, araştırma ve geliştirmekle görevli genel müdürlüğümüz varken, milyarlarca para verip yaptığımız inşaatların, gözümüzün önünde yıkılıp gitmesine göz yumarsak,

çalışanlarımızdan, işçilerimizden, memurlarımızdan, esnaflarımızdan ve bunun gibi toplum katmanlarından topladığımız milyarlarca vergiyi de boşa yatırmış oluruz.

İnşaat sektöründe verimliliğin ve duyarlığın artırılacağı yerde eskisinden daha kötü, dayanıksız yapılar, inşaatlar, ne yazık ki, Sayın Bakanın yeterince iyi çalışmadığını göstermektedir. Bu konuda acil önlemler alınmalı; milyarların boşa gitmesi bir an önce önlenmelidir.

Sayın Başkan, sayın milletvekilleri, 21 inci Yüzyıla yaklaşırken, insanoğlu, uygarlığın bu noktasında, artık, devlet kavramıyla, tamamen sosyal devlet kavramıyla özdeşleşmiştir. İnsanların üstünde onlara hükmeden değil, insanlar için, özellikle insanların kötü zamanlarında, insanlar yararına bir devletten söz edilmektedir.

Atatürk'ün söylediği gibi, "Cumhuriyet, özellikle, kimsesizlerin kimsesidir." Bizim cumhuriyetimiz ve devletimiz de, işte böyle olmalıdır; yani, yoksulun, kimsesizin, afete maruz kalanların yanında olmalıdır. Sosyal bir devlet, doğal afetlere maruz kalan vatandaşımızı, eski olanaklarına bir an önce kavuşturmayı kendisinde görev bilmelidir. Ne yazık ki, başta yetersiz bütçe olmak üzere, diğer başka nedenlerden dolayı, bugün, afetlere maruz kalan vatandaşlarımızı, değil hemen, yıllar geçtikten sonra bile eski olanaklarına kavuşturamaktayız; bu da, vatandaşımızın gözünde devlete güven duygularının yitmesine neden olmaktadır.

Karadenizde vuku bulan doğal afetler de, devletin ne kadar geç kaldığı, yavaş hareket ettiği ve yetersiz kaldığı görülmüştür. Bu anlayış ve bu yöntemle, Allah korusun başımıza gelecek büyük bir fekaletin altından kalkabilecek durumda mıyız? En yetkili yerlerde duyulan bu kuşku ile vatandaşımız nasıl yaşar? Başlarına deprem geldiğinde, toprakları kaydığında, sele maruz kaldığında, insanlarımıza, iktidarca, siz de sağlam yerde otursaydınız mı denilecektir?

Sayın Başbakan, "Savaşa hayır" dediği için tutuklanan 16 yaşındaki kızımız N.A. için, "Ben de savaşa hayır diyorum; ama kimse beni tutuklamıyor" diyor. Sele maruz kalan insanlarımıza da, "Ben de, bu Türkiye'de yaşıyorum; ama, hiçbir sel gelip benim evimi yıkmıyor" mu diyecek?

Sel ve heyelan felaketlerinin yoğun olduğu Karadeniz Bölgesi ile deprem fekaletlerinin yoğun olduğu Doğu Anadolu Bölgesinin, sosyal sigortalar, işsizlik, eğitim ve sağlık gibi temel sorunlarının yanında, halkımızın mağduriyetini önleyecek sosyal politikalardan biri olan doğal afetlere karşı da sağlıklı bir devlet politikasının geliştirilmesi ve Afet İşleri Genel Müdürlüğünün güçlendirilip etkinleştirilmesi gerekir.

Sayın Başkan, sayın milletvekilleri, 2985 sayılı Toplu Konut Yasası ile, bağımsız konutu olsun, olmasın, herkese, 150 m²'ye kadar olan konutlar için, herhangi bir limit aranmaksızın bu kredi kullandırılmıştır. Bu arada savurganlık yapılmıştır. Fon kaynaklarından, kıyı kooperatiflerine, 2 nci, 3 üncü konutu olanlara kredi verilmiştir. Bütçeden, fona yüzde 15'e kadar kaynak aktarımı ümit verici idi; ancak, daha sonra, fonda biriken paraların 1989 yılında yüzde 30'u, 1990 yılında ise, yüzde 50'sinin bütçeye aktarılmasıyla birlikte, fonun gelirleri bütçe açıklarını gidermeye yaramıştır. Bu fonun yüzde 10'u da fakir fukara fonu için aktarılıyor; bu durumda fonun yüzde 60'ı gidiyor. Fonları kullanma iktidarın yetkisinde; ama diğer fonlardan da bütçeye kesinti yapılıyor mu? Bu koşullarda konut sorunu çözülemez. Toplu Konut Fonundan sadece konut üretimi yararlanmalıdır. Oysa, bu fondan, yatırım ve işletme, turizm, altyapı ve araştırma, afet konutları sanayi siteleri ve köy konutları için kredi kullandırılmış ve değişik alanlara kaynak aktarılmıştır. Devlet yap-satçılık yapıyor. Üst gelir düzeyinde bulunanlar için, ko-

nut, devlet eliyle üretilmekte ve alım gücü yüksek olan kişilere bu konutlar satılmaktadır. Asıl konut açığını yaşayan dar ve orta gelir grubunun, kooperatifler yoluyla konut edinmeleri ise, giderek daha güç hale gelmektedir. Devlet yap-satçılık yapınca, fiyatlar yüksek olunca, üst gelir grubu konutu yatırım olarak görmektedir. Devlet aracılığı ile satılan konutlardan alanlardan kaç kişi konutsuz veya kaç kişinin ilk konutudur? Bu iş belli sayıdaki insanlara rant sağlama, müteahhide, aracı olan bankaya, yatırım için konut alana çıkar sağlamaktan başka bir şey değildir.

Buralardan konut edinen insanlar gelir düzeyi yüksek olanlardır, devletin desteklemesi gereken konutsuz insanlar değildir. Devlet eliyle konut zenginleri yaratılıyor, Toplu Konut fonları çarçur ediliyor. Toplu Konut yap-satçılığa girmemelidir; ülkemizde bunu yapacak insanlarımız vardır, yetişkin elemanlarımız vardır. Devlet eliyle, üç kesime ayrıcalık yapılmaktadır; bunu kabul edemeyiz.

Konut edindirme yardımı ve bu paralar ne oluyor? Nerede kullanılıyor? Bir yerlerde tutuluyorsa eğer, bu para Toplu Konuta aktarılmalıdır, bu parayı Toplu Konut kullanmalıdır. Bu parayı kim kullanıyor? Bankalar kullanıyorsa, birilerine kaynak sağlamak için kullanıyorlardır. Bu paraları Toplu Konuta kesinkes aktarmamız gerekmektedir.

Toplu Konut kredilerinin konut maliyeti içindeki payı giderek azalmaktadır. 1984 yılında krediler kont maliyetinin yüzde 70'ini karşılamakta iken, 1986 yılında yüzde 50'ye, 1989 yılında -eski yasa kapsamındaki kooperatifler için- yüzde 17'ye, 1989 yılında 1 nolu tebliğ kapsamındaki konutlar için de yüzde 22'ye düşmüş bulunmaktadır. 1990 yılında -9 ayı itibariyle- Toplu Konut Fonu kaynaklarının sadece yüzde 36'sı konut kredisi olarak ödenmiştir. Toplu Konut Yasası uygulama yönetmelikleri yerine, geçici madde ve tebliğlerle kredi uygulaması yapılmıştır. 1989 tarihli uygulama yönetmelikleri dahil, yönetmelikler uygulama alanı bulamamıştır. Sorunun çözümü için gerçekçi uygulama yönetmelikleri hazırlanmalıdır. Konut kredilerinin maliyetler içindeki payını sürekli sabit tutan önlemler alınmalıdır. Fonun gelirleri yalnızca konut yapımı için kullanılmalıdır. Uygulamada sıkıntıya düşülen faizsiz konut kredisi ve Konut Edindirme Fonu kaynaklarının etkin bir şekilde kullanılması ve bu kaynakların Toplu Konut Fonunda yer alması gerekmektedir.

BAŞKAN — 5 dakikanız kalmıştır Sayın Tez.

İBRAHİM TEZ (Devamla) — Teşekkür ederim Sayın Başkan.

2000'li yıllarda ülkemizdeki konut açığının 5,5 milyon olacağı düşünüldüğünde, yılda yaklaşık 550 bin konutun kredilendirileceği ve bunun için gerekli olan 160-170 milyon metrekare kentsel arsanın üretilmesi gerekmektedir; bunu konuşmamın başında da arz etmiştim. Sağlıksız kentleşmenin nedenleri, öncelikle gelir dağılımındaki eşitsizlik, yöneticilerin kentsel arsa üretmemeleri yanlış eğitim ve kültür politikaları sonucu olarak da, sosyal ve kültürel altyapı yetersizliği nedeniyle kentlileşememe sorununu yaşamaktayız.

Ülkemizde, sağlıksız kentleşmenin temelinde, 1950'li yıllarda yapılmayan kırsal toprak reformu yatmaktadır. Bu da, kentlere göçü zorunlu hale getirmiştir. İleriki yıllarda daha büyük sorunların yaşamaması için, elbirliği ile, kentsel toprak, reformunu, kentsel arsa üretimini gerçekleştirmek mecburiyetindeyiz. Konut, tek başına ele alınıp çözümlenemez; kentleşme ile birlikte bir vücut içinde çözümlendiği takdirde gerçek sonuca ulaşabilir.

Konuttan önce, arsa konuşulmalıdır. Toplu Konut Fonu, arsa için de kullanılmalıdır. Tek başına konut politikası olamaz. Buna da, kentleşme politikası olarak bakmak mecburiyetindeyiz.

Kent arsasını nasıl verimli kullanacağımızın planlamasını yapıp karar vermek mecburiyetindeyiz.

Sayın Başkan, sayın milletvekilleri, 3194 sayılı İmar Yasası ile ilgili olarak Grubumun görüşlerini arz etmeye devam ediyorum.

İmar Yasasında, belediyelerin yetkilerinden bazılarının Bakanlığa devredilmesi yolundaki hareket son derece yanlıştır. Kentlerin gerçek sahipleri, sorunları en iyi bilen yerel yönetimlerdir. Beş yıl önce, imar konusunda yerel yönetimlere yetki vererek, "Reform yaptık" diyerek övünenler, ne oldu da bu yasayı değiştirme gereği duydular? Merkeziyetçiliğe, yukardancılığa yeniden dönüşmeyi neden gündeme getirdiler bunu anlamak olanaklı değildir. Bu değişim isteği, yerel yönetimlere sürekli baskı kurmaktan başka bir şey değildir. Değişiklik önerileri, özüyle, tümüyle demokratikleşmeye ve yerel yönetim özerkliğine ağır bir darbedir. Bu teklifle, halkın yönetime katılımı, toplumsal bilinçlenme, hizmetlerin sunumunda, kaynakların dağılımında verimlilik, etkinlik ortadan kaldırılıyor. Bu yasa teklifi ile toplumsal duyarlılık geriletiliyor. Çevreye duyarlı kent planlama yapılmasını engelliyor bu teklif. Özetle, yerel demokrasiye, kentsel yaşama darbe vuruyor bu yasa teklifi.

Sayın Başkan, sayın milletvekilleri, İktidarın yerel yönetimlere yardımının göstergesi, gelirlerdeki artış değil, borç kesintilerinin artıp artmadığıdır. 3030 sayılı Yasaya göre, büyükşehir belediyeleri, kendi beldelerindeki vergi gelirlerinden yüzde 5'ini yasal olarak alma durumundadırlar. Bu, İktidarın bağışı değildir. Ankara Büyükşehir Belediyesine bir bakalım, gerçekleri su yüzüne çıkaralım :

İktidar sözcüleri, her şeyi çarpıttıkları gibi, rakamları da çarpıtıyorlar. Maliye Bakanlığını verdiği bilgilere bakarsak, Ankara Büyükşehir Belediyesi gelirlerinin, devletin 19 aylık süredeki vergi gelirlerindeki artışa paralel olarak yüzde 86,7 arttığı; ama, buna karşılık Bakanlığın yaptığı kesintilerdeki artış oranının ise yüzde 250 olduğunu görüyoruz.

Kesilen borçlar, önceki yönetimin borçları. Borç kesintilerindeki yüzde 250'lik artışı, hiçbir ilke ve vicdan ölçüsüyle açıklamak olanaklı değildir. Eski yönetimin borcunu, kesintileri 2,5 kat artırarak, yeni yönetimden tahsil etmek, olsa olsa siyasî ölçülerle açıklanabilir. Gösterilen büyüklük reel değil, caridir. 19 aylık enflasyon büyüklüğü, Hazine Dış Ticaret Müsteşarlığı verilerine göre yüzde 87'dir. Bu dikkate alınarak, bir düzeltme yapıldığında, 19 aylık SHP yönetiminin süresinde gerçek değerler itibariyle artış olmadığı ortaya çıkmaktadır. Aslında, 19 aylık sürede ANAP yönetimi ne üretmiş, SHP yönetimi ne üretmiş, ona bakmalıyız.

SHP yönetimi, her kalemde ANAP yönetimlerini ikiye katlamıştır. SHP yönetimleri, önceki yönetime oranla, aynı kaynaklarla, ANAP'lı yönetimlerden daha fazla mal ve hizmet üretmişlerdir. Başta ANAP olmak üzere, bize rakip siyasî partiler, kendilerini hiç zorlamasınlar; sosyal demoktratlar, Türkiye'nin kaynaklarını, çok daha etkin, çok daha verimli bir biçimde kullanırlar ve kullanmaya devam ediyorlar.

HAYRETTİN ELMAS (İstanbul) — Belediyelerdeki gibi mi kullanacaklar?!.

İBRAHİM TEZ (Devamla) — Sizin İktidarı görüyoruz...

Sayın Başkan, sayın milletvekilleri, kalkınmada öncelikli yörelerin yatırımlardaki payı yüzde 47 olarak kalmıştır. Bu yeterli midir; sağlıklı kentleşmenin önündeki önemli sorunlardan biri plan göçün önlenmesi kalkınmada öncelikli yörelerde yapılacak yatırımlarla mümkün olacağına göre, bu oranı arttırmamız gerekmez mi?

Avrupa Konseyi İskân Fonundan alınan kredilerin geri ödeme koşulları uygun mudur? Nasıl geri ödeneceğinin çalışmaları başlatılmış mıdır?

Bakanlığın yaptığı konut, afet konutu, tesis ve lojmanlar yeterli midir? Bunların talepleri nedir? Bakanlık bunların yüzde kaçını yapabilmiştir?

Yapılan işlerin sayısal dökümünü vermek yetmez. Bunların ihtiyacının ne kadarının karşılandığını bilmemiz gerekiyor, bilmek durumundayız. Yoksa, yalnızca yapılanları göz önünde tutarsak, hiçbir zaman eksik iş yapmış olamayız tabiî.

Sayın Bakan, düzenli kentleşmenin temini için, tarihî ve turistik yerlerde belediyelerin imar uygulamalarına malî katkıda bulunmalarından söz ediyor. Mali katkı bir yana, kaçak yapılanmayı önlesinler yeter. Ülkemizin güzel koyları, birer birer, kaçak inşaatların istilasıyla, güzelliklerini yitirmektedirler, kaybetmektedirler. Antalya Adrason bunun en son örneğidir. Buranın muhtarı, bırakın parasal yardım istemeyi, yıkım kararı alınmış, aylar önce son süresi bitmiş kaçak tesis inşaatının korunmasından, yıkılmamasından yakınmaktadır.

Bakanlık, belediyelere, imar uygulamaları için 52 milyar lira göndermiştir. 1 244 belediyeye gönderilen bu para, ortalama, belediye başına 41 milyon demektir. Bu para, hem yapım için hem de kamulaştırma için gönderilmiştir... 41 milyona, bugün, bir belediye 100 metrekarelik arsadan başka hiçbir şey kamulaştıramaz. Kaldı ki, bunun içinde, bir de, yapım meselesi var...

Sayın Başkan, sayın milletvekilleri, ülkemizin geleceği için, toplumumuzun geleceği için, yurdumuzu hep birlikte içinde bulunduğumuz bu aksaklıklardan kurtarmak için, gereğini yapmamız gerekiyor. Bu bütçe, Türkiye'nin toplumsal itiyaçlarına cevap veren bir bütçe değildir. Onun için, Sosyaldemokrat Halkçı Parti Grubu olarak, bu bütçeye olumsuz oy kullanacağız.

Bu duygular içerisinde, Yüce Meclisi en derin saygılarımla selamlıyorum. (SHP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN — Teşekkür ederim Sayın Tez.

Doğru Yol Partisi Grubu adına, İzmir Milletvekili Sayın Fuat Kılcı. (DYP sıralarından alkışlar)

Buyurun efendim.

DYP GRUBU ADINA FUAT KILCI (İzmir) — Sayın Başkan, sayın milletvekilleri; Meclis gündemimizin bugünkü programı içerisinde görülşülmekte olan Bayındırlık ve İskân Bakanlığının 1991 yılı bütçesi görüşmeleri üzerine, DYP Grubu adına söz almış bulunuyorum. Hepinizi ve Bakanlık mensuplarını, şahsım ve Grubum adına saygıyla selamlıyorum.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri, Hükümetin, hazırlayıp, Genel Kurula sunduğu 1991 malî yılı genel bütçesine baktığımızda, öz olarak, bu bütçenin ülkeye bir şey kazandırmayacağını anlamak hiç de güç değildir. Bütçe, 105 trilyon olarak planlanmıştır. Bunun yarısı carî harcamalara, 20 trilyonu bütçe açığı, 20 trilyonu borç faizi, geri kalan 15 trilyonu da yatırım harcamaları için planlanmıştır.

Bütçe ne kir, Bakanlığın bütçesi ne olacak... Ben, Bakanlığın bayındırlık, yapı birimleri, Karayolları, Devlet Su İşleri ile ilgili konularını değil, mahallî idareler ve belediyelerimizin imar faaliyetleriyle, büyük şehirlerimizdeki çarpık yapılaşmayı ve gecekondulaşmayı dile getirmek istiyorum.

Bayındırlık ve İskân Bakanlığı, hükümetlerin, gözle görülür, elle tutulur çok hizmetlerini veren, halkımıza, yaptıklarıyla hükümetinin icraatını gösteren fiilî hizmet Bakanlığımızdır. Bu Bakanlığın kuruluşu, Osmanlı döneminde gelmektedir. Çok partili döneme girdiğimiz 1946'dan sonraki yıllar, değişen dünya şartları, insanımızın şehirleşme arzuları, gelişme istekleri üzerine, günün hükümeti olan Demokrat Parti 1958'de 6785 sayılı İmar Kanununu hazırlatıp yürürlüğe koyarken, bu bakanlığı da, "Bayındırlık Bakanlığı" ve, "İmar İskân Bakanlığı" olarak ikiye ayırmıştır. Devletimiz, Bayındırlık Bakanlığını, ülkenin devlete ait yapı işlerini; İmar İskân Bakanlığını da, beldelerin, şehirlerin planlı olarak gelişmesini temin etmek, planlarını hazırlamak, belediyelerin de denetlenmesini temin etmek üzere görevlendirmiştir.

Bu uygulama, bildiğiniz gibi, 1983 senesinde ANAP iktidar oluncaya kadar, yirmibeş sene devam etmiş, Aralık 1983'te, Birinci ANAP Hükümeti, bu iki bakanlığı birleştirmiştir; İmar İskân Bakanlığını lağvetmiştir; bu arada, 6785 sayılı İmar Kanununa da, 3194 sayılı Kanunla değiştirmiştir. Bu kanunla, belediyelere, imar faaliyetleri için imar planı hazırlama, uygulama yetkileri verilmiştir. Bu uygulamaya da, her türlü muhalefet eleştirilerine ve uygulamadan doğan hataların görülmesine rağmen yedi senedir ısrarla devam edilmektedir. Şu anda ülkenin durumu içler acısıdır. Bu uygulama devam ettirilirse, önümüzdeki günler bugünden iyi olmayacaktır.

Eski uygulamayla, belediyelerin imar planlarının hazırlanması, tasdik edilmesi uygulama denetimi İmar İskân Bakanlığı tarafından yapılıyordu. Bu uygulama, belediyeleri pek çok zorluklar karşı karşıya getiriyor. Bakanlıktaki işlerin yoğunluğundan, işler aksıyor, aylarca, yıllarca Bakanlıkta tasdik bekleyen imar planları oluyordu. Bunlar düzeltilmeliydi; bunlar, merkezî sistemin getirdikleriydi. Biz, o günler geri gelsin istemiyoruz, belediyelerin serbest kalmalarına, "Evet" diyoruz, başıboşluğuna, "Hayır" diyoruz. "Belediyelerin imar uygulamaları, yerinde, belirli periyotlarla denetlenmelidir" diyoruz.

Şimdiki uygulama ile ne oluyor, bir bakalım : Tüm imar yetkileri belediyelerimize devredildi. Belediyeler, kendi bünyelerinde veya yetkili şehir imar plancılarına ait mimarlık bürolarında, istedikleri doğrultuda imar planları veya tadilatları hatırlatıp meclislerinde onayladıktan sonra, prosedürüne uygun şekilde ilan edip, uygulamaya koymaktadırlar. 3194 sayılı Yasanın çıktığı 1983'te, ülkede 1 900'ü aşkın belediye, bu sene ise 2 044 belediye bu uygulamanın içindedir.

Ülkemizin gerçeklerine bir bakalım : Yetkileri kimler kullanıyor ve durum nedir; hemen şunu belirtmeliyiz ki, imar planı hazırlığı ve tatbiki teknik bir konudur ve "Bu, eğitimi görmüş kişilerce görülmelidir" desek, bu cümlede herhalde yanlışlık yoktur. Peki, ülkemizin durumu nedir; ülkemizde 2 044 adet belediye var. "Bunlardan kaç adedinde mimar var, şehir plancısı var, kaç adedinde inşaat mühendisi veya mühendisler var, kaç adedinde fen memuru veya tekniker okulu mezunu var, kaç adedi fen elemanından yoksundur?" desem, Sayın Bakana sorsam, herhalde buna cevap alamayacağım.

BAYINDIRLIK VE İSKÂN BAKANI CENGİZ ALTINKAYA (Aydın) — Alırsın canım, niye almayasın...

FUAT KILCI (Devamla) — Benim bilebildiğim ve iddia ettiğim şudur : Ülkemizdeki küçük kasabaları bırakalım da, illerimizin kaçında acaba yeterli teknik eleman var? Yani, 73 ilimizin hepsinde yeterli teknik eleman var mıdır? Tahminim, mevcut belediyelerimizin en az

üçte birinde teknik eleman hiç yok; diğer üçte ikisinde ise, çoğunda fen memuru, tekniker, kurs mezunu, az bir kısmında ise, mimar mühendis veya şehir plancısı var.

Gerçeklerimiz bunlar. Biz kalkıyoruz, belediyeleri, "Serbesttir" deyip, yapılanları denetlemiyoruz... Ülkede olanları gördüğümüz ve bildiğimiz halde, basına aksedeni basından takip ettiğimiz halde, denetimsizliğe devam ediyoruz. "Efendim, Bakanlığımız bunların üzerinde hassasiyetle duruyor" dememiz, ülkede olanların doğruluğunu bize aktarmaz, belediyeleri de icraatlarından dolayı ibra etmeye yetmez.

Biz, "Belediyelere verilen hakları geri alalım" demiyoruz; belediyelerin imar uygulamalarını bir iki senede bir, hiç olmazsa denetleyelim diyoruz. Sayın Bakana sorsak, "Yedi senedir kaç belediye imar uygulamaları yönünden denetlenmiştir, hatalı uygulama yapan kaç belediye hakkında soruşturma açılmıştır?" desek, Sayın Bakan, herhalde, "Hiç yok" diyecektir. Yani, ülkede, bütün belediyeler doğru imar uygulamaları içinde midirler, hataları yok mudur bilemiyoruz.

Bu uygulamaların faturasını şehirlerdeki halkımız ödeyecektir. Bu faturaları kabartan da ANAP İktidarıdır. "Efendim, belediyeler başıboş değiller, serbest şehir plancıları vasıtasıyla belediyeler imar planlarını yaptırıyor" demek, gerçeği yine yansıtmıyor. Uygulama kısmı ne oluyor?.. Belediyelerimizin durumu ortada, şehir plancılarının durumu da ortada. Denetimsizlik, başıboşluk devam edip gitmektedir.

Değerli milletvekilleri, 1983'te iktidara gelen ANAP Hükümeti bu durumu bilmiyor muydu?.. Pekala biliyordu. Lağvedilen İmar Bakanlığı mensupları ve muhalefet bunları çok açıkladılar; ama, o günler, belediyelerin çoğu ANAP'lıydı, belediyelere yeni kaynaklar bulunmalıydı. Hazine arsaları, vakıf arsaları, yeşil sahalar, ormanlar yeni sahiplerini buldu. Yine diyeceksiniz ki, "Bu uygulamalardan belediyeler sorumludur, serbest plan büroları sorumludur." Peki, hemen soralım; şikâyetler hariç, kaç belediye denetlendi ve bugüne kadar, imar uygulamasından ceza alan belediyelerimiz var mıdır? Serbest şehir plancılarının, müteahhitlerde olduğu gibi, sicilleri tutuluyor mu?.. Hayır. Denetlenen şehir plancısı bürosu var mı?.. Yok. Peki, başıboşluk değildir de bu nedir? Neden denetim yok? Ülkenin istikbâli bu kadar ucuz satılmamalı idi.

Bizce, 1983'te bu kanun değişikliğinden hemen sonra, belediyelere, mimar ve mühendis kadroları ihdas edilmeli ve yetenekli kişiler bu kadrolarda görevlendirildikten sonra bu uygulamaya geçilmeli; fakat, yine de denetim yapılmalıydı. Korkarım, bu başıboşluk biraz daha devam ederse, şehirlerde koylarda ve sahillerde ecdada bırakılacak bir güzelliğimiz kalmayacaktır. Sağduyulu halkımız bu uygulamadan üzgündür. Bu konuda gerekli yasa değişiklikleri en kısa sürede yapılmalı ve belediyelere, serbest şehir plancısı bürolarına denetim götürülmelidir.

Yeni yeni yapılan çevre düzenleme imar planları ile bu boşluk doldurulmaya çalışılır; ama, bunlar da yetersizdir.

Uygulamaların yasalara uygun olup olmadığı, bakanlıkta kurulacak bir teftiş kurulu vasıtasıyla mahalli denetlenmelidir. Hatalar varsa bulunup çıkarılmalı, düzeltilmeli ve suçlular cezalandırılmalıdır. Yoksa, her yapılan hata, yapanın yanında kâr olarak kalırsa, bu ülkenin insanını dejenere eder, iş çığırından çıkar.

Değerli milletvekilleri, üzerinde duracağım diğer konu da çarpık yapılaşma ve gecekondulaşmadır. Ülkemizdeki ekonomik çarpıklıktan, ziraatçi kesimin yeterli desteklenememesinden, bulundukları yerde geçinemeyen pek çok insanımız büyük şehirlere göç etmektedir. Bugün,

ülkemizin yarı nüfusu 12 büyük şehirde yaşamaktadır. Bu göçün nedenlerine girmeden, bu büyük şehirlerin hazin ve çözüm bekleyen, modern şehirleşme yerine gecekondulaşma, kaçak yapılaşma konularına değinmek istiyorum :

İktidar diyor ki : "1983 yılında iktidara gelir gelmez çıkardığımız 2981 sayılı Yasayla gecekondulaşmayı önledik ve bu kangren olmuş problemi çözdük; bu işi kökünden hallettik." Bu sözler doğru mudur?.. Bizce hayır. Çünkü, bu büyük şehirlerden, bilhassa İstanbul, Ankara, İzmir, Bursa, Adana, Mersin, Antalya gibi illerimizin şu andaki durumları içler acısıdır. Eskisinden daha büyük bir hızla, kaçak ve çarpık yapılaşma devam etmektedir. İstanbul'un dünya harikası Boğaziçine bir bakın; Cenabı Allah'ın bize bahşettiği o güzellikler ne olmuş ve ne oluyor bir görün... Boğaziçinin sağına soluna bir bakın; o güzelim manzaralar, tabiat güzellikleri ne olmuş; kooperatif evleri, villalar, kaçak yapılar, gecekondular ile ne hale gelmiş bir görün... Fatih Köprüsü otoyolları güzergâhındaki çarpık-kaçak onbinlerce yapılaşmayı, Çamlıca, Sarıyer, Kanlıca, Göksu velhâsıl hemen hemen her semtteki çarpık yapılaşmaya dur diyecek bu makamdan başka makam var mıdır?

Daha fazla üzülmemek istiyorsak erken davranmalıyız. Yukarda saydığımız bu illerimiz ile, Akdeniz, Ege Denizi, Marmara Denizi kıyılarımızda güzelim doğa güzeli koylar, ormanlar, plajlar mahvedildi ve edilmeye de devam edilmektedir. Güzellikler, bu düzende, kapanın elinde kalıyor. Unutmayalım ki, buralar hepimizindir. Buralar şu zamanda mahvedildi bu zamanda mahvedildi suçlamalarına girmeden, bu ülke hepimizin olduğuna göre, yapılan hataları hemen durdurmak ülkemizin en büyük kazancı olacaktır. Bunların hesabı elbette ki yapanların yanında kalmayacaktır. İşin o tarafı ayrı; fakat, durdurmak da bir başarı olacaktır.

Türkiyemizin gerçeklerini iyi bilerek olaylara bakmak gerekir. "Ülkemizde yedi senedir yapılan imar politikaları doğru mudur?" sorusuna, eğer "Doğrudur" diyebiliyorsanız, siz, ya bu konuda bilgi sahibi değilsiniz veya art niyetlisiniz. Bundan başka düşüncemiz olamıyor. Ama, bu ülkede uygulanan yanlış ve taraflı imar uygulama politikalarından halkımız zarar görecek ve faturayı halkımız ödeyecektir. Yapılana göz yumup, yaptıranı da eleştirip lanetleyecektir.

Sonuç olarak şunları söyleyebiliriz : 1958'den 1983'e kadar 25 sene, iki bakanlık halinde çalışan bu Bakanlık, 1983'te ülkemizde ne olmuştur da bir bakanlık haline dönüştürülmüştür? Eskiden iki bakanlık ile çözüm aranan problemler, bugün bir bakanlık ile nasıl çözülebiliyor? Olan şudur : İmar ve İskân Bakanlığının işlerinin tamamı belediyelere ait idi. "Bu işleri belediyelere bırakalım, bu bakanlığı da dağıtalım" denmiştir. Ama, ülke bundan çok zarar görmektedir. Yoksa, Bakanlığın işleri, o günden bu güne azalmamış, aksine artmıştır. O halde, işleri hafife alıp, ülke gerçekleri düşünülmeden uygulanan politikaların, ülkeye yararı değil, zararı olduğu kanaatindeyiz.

Sayın Bakanlıktan, bu eleştirilerimize değer verip, gerekli yasa değişikliklerini yapmalarını bekliyor, 1991 malî yılı Bakanlık bütçesinin, ülkeye, halkımıza ve Bakanlık mensuplarına hayırlı, uğurlu olmasını Cenabı Allah'tan diliyor, hepinize saygılar sunuyorum. (DYP ve SHP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN — Teşekkür ederim Sayın Kılcı.

Doğru Yol Partisi Grubu adına, Kahramanmaraş Milletvekili Sayın Ahmet Uncu.

Buyurun efendim. (DYP sıralarından alkışlar)

DYP GRUBU ADINA AHMET UNCU (Kahramanmaraş) — Sayın Başkan, değerli üyeler; Doğru Yol Partisi adına, Bayındırlık Bakanlığının 1991 yılı bütçesi hakkındaki görüşlerimi arz etmek için huzurlarınızda bulunuyorum. Hepinizi saygıyla selamlarım. (DYP sıralarından alkışlar)

Bu Bakanlığın temel özelliği, yatırımcı bir bakanlık olmasıdır. Sayın Bakan da, üstüne basa basa, Plan ve Bütçe Komisyonundaki konuşmalarında bunu belirtmiştir. Savunması şu esas üzerindedir : 1991 Malî Yılı Konsolide Bütçe Kanunu Tasarısının yüzde 14'ünün yatırımlara ayrıldığını ve bu yüzde 14'lük yatırımın yüzde 38,5 lik kısmını da kendi bakanlığına ayrılan ödeneğin teşkil ettiğini, yani, Türkiye Cumhuriyeti Devletinin yatırımlarının yüzde 38,5'ini karayolları ve Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü yatırımlarıyla ve diğer yatırım kısımlarıyla ortaya koyduğunu belirtiyor. Bu bir övünmedir. Aslında, gerçeği söylerseniz, övünecek hiçbir tarafı yoktur.

Ortada bir gerçek var; yatırım ortadan kalkmıştır. Bir taraftan, cari harcamalar alabildiğine artarken, bir taraftan, bütçe, iç borçlanma yükü içinde tamamen ezilmiş ve yok olmuşken, yüzde 14 gibi, çok azalan bir yatırımla "Ben bunun yüzde 38,5'ini yapıyorum" diye övünmenin hiç kimseye faydası yoktur.

Her ne kadar bütçe dışı kaynaklarla bu yatırımların 16 trilyonu bulacağı iddia edilmekteyse de, bu bütçe dışı kaynaklarla, kaynağın yüzde 51'ini teşkil etmekte ve yüzde 51'lik kısmı hiçbir denetime tabi olmamakta, ne nispette gerçekleşeceği de bilinmemektedir.

Her ne kadar, Sayın Bakan, "Çeşitli fonlardan kaynak sağlayarak, yatırım projelerinin bitiş tarihini öne aldık" demişse de, böyle bir şey yoktur; aksine, gecikmeler vardır. Yılbaşında tespit edilen ödeneklerle, yıl içinde çeşitli sebeplerle bu ödeneklerde kesintiler yapılmaktadır. Ayrıca, çimento ve akaryakıta bu yıl çok büyük zamlar yapılmıştır. Bu büyük fiyat artışları, aynı parayla daha az iş yapma neticesini doğurmuştur. Bu da gösteriyor ki, 1991 yılı ödenekleri, sağlam kaynaklara asla dayanmamaktadır.

Bunu, Karayolları Genel Müdürlüğü ve Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğünün 1991 yılı kaynakları olarak değerlendirecek olursak; Karayolları Genel Müdürlüğü 1991 yılı bütçesinde personel giderleri bütçenin yüzde 40'ı, yatırım giderleri yüzde 40'ı, diğer transfer ve diğer giderler de yüzde 20 oranında olmakta.

Karayolları Genel Müdürlüğü 1990 ve 1991 yılı bütçesinin ana kalemlerini incelediğimizde; bütçe rakamlarındaki 1990 yılına göre genel artış yüzde 51, yatırım rakamlarındaki genel artış yüzde 35, personel giderlerindeki genel artış ise yüzde 65 olarak görülmektedir. Yani, Karayolları Genel Müdürlüğü bütçesinin personel bütçesi olduğu, yatırım bütçesi olmadığı apaçıktır.

Enflasyonun yüzde 60 olarak gerçekleşeceğini göz önünde tutarsak, yüzde 35'lik bir yatırım, Karayollarında ne kadar geride kalacağımızı göstermektedir.

Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğünün 1991 yılı bütçe programındaki yatırım hedeflerine bakarsak, 1990 yılında cari bütçe 213 milyar iken, 1991 yılında 349 milyar olmuş ve artış nispeti de yüzde 64. Yatırım bütçesi ise, 1990'da 3 trilyon 524 milyar iken, 1991'de 4 trilyon 933 milyar olmuş. Yatırım artışı -altını çizerek söylüyorum- yüzde 40 transfer bütçesi 1990'da 248 milyar iken, 1991'de 407 milyar olmuş ve artış yüzde 64. Buradan da anlaşıldığı gibi, cari bütçe ve transfer bütçelerinde yüzde 64 artış olmasına rağmen, yatırım bütçesi yüzde 40'ta kalmış. Bu da, enflasyonun altında kaldığı için, bir yatırım bütçesi olmadığını göstermektedir.

DSİ Genel Müdürlüğünün, ekim sonu itibariyle yatırım gerçekleşmeleri, 1989 yılı için yüzde 75; 1990 yılı için ise yüzde 74 olarak belirtilmişse de, "yıl sonunda yüzde 100 olacak" denmektedir. Fizikî gerçekleşmeye baktığımızda, bu hedeflere ulaşamadığı apaçık ortadadır.

1989'da, sulanabilir arazi 60 bin hektar olarak hedeflenmiş, gerçekleşme ancak 37 bin hektar olmuş ve gerçekleşme oranı yüzde 62'de kalmış.

1990'da, 90 bin hektar olan hedef, 70 bin hektar olarak gerçekleşmiş, gerçekleşme oranı yüzde 78'de kalmış.

1991 senesinde ise, programa, sulama hedefi olarak 45 bin hektar konulmuştur. Bu da apaçık göstermektedir ki, Devlet Su İşlerinin sulama hedefleri her geçen yıl küçülmektedir. Planda 100 bin hektar olarak düşünülen bu rakamın, 1991 yılı programında 45 bin hektar olarak gösterilen Türkiye'de, sulamanın ne kadar geriye doğru gittiğinin en bariz örneğidir, en bariz delilidir.

Ayrıca, bunun bir hedef olduğu, yarın bunun bile gerçekleşemeyeceği, 1991 yılı sonunda görülecektir.

Hidrolik enerjide ise; 1989'da gerçekleşme 364 megavat; 1990'da, hedef olarak 294,4 megavat alınmasına rağmen, gerçekleşme 197,1 megavat olmuştur. Bu yıl ise yine küçülmüş, daha da küçülmüş... 1991 de 120,3 megavat olan hedefin nasıl gerçekleşeceğini önümüzdeki günlerde göreceğiz.

1990 sonu itibariyle, işletmede olan baraj sayısı 179 olup, bunların 153 tanesi 1980'den önce başlayan işlerdir. 1981-1983 arasında başlayan 15, 1984'ten sonra başlayanlar ise 11 adettir. 1984 ve 1990 yılları arasında biten 58 barajdan sadece 11 tanesi Anavatan İktidarı döneminde başlayan işler olup, bu biten 11 barajın depolama hacmi 584 milyon metreküp, sulama sahası 83 bin hektar, kurulu güç 79 megavattır. Halbuki, aynı dönemde biten 47 barajda depolama hacmi toplam olarak 26 milyar 881 milyon metreküp, sulama sahası 757 bin hektar, kurulu güç ise 3 954 megavattır. Bu da göstermektedir ki, bu dönemde, hem temeli atılan hem de bitirilen 11 tane barajın enerji gücünün, sulama sahalarının çok küçük ve az olduğu apaçık ortadadır.

Bu İktidar, bu konuda devamlı övünmektedir. Açık söylüyorum; Atatürk Barajını dilinize doladınız. Atatürk Barajından başka övündüğünüz, söylediğiniz hiçbir şey yok. Türkiye'nin bütün kurulu enerjisini, Türkiye'nin bütün sulama imkânlarını bir tek Atatürk Barajı üzerinde bıraktınız. Atatürk Barajının dışında yaptıklarınız tamamen ortadadır.

1990 yılında Devlet Su İşleri tarafından ihale edilen barajları okuyacağım Deliçay, Ladik, Çamgazi, Çine, Koruluk, Kızılcapınar, Metra, Bakacak, Yenihayat, Erzincan, Karova, Sıddıklı, Sarıoğlan, Yaylakavak. Bunların ihalelerinin yapılmış olduğunu kabul ediyoruz. İhalelerinin yapıldığını kabul ettiğimiz bu 14 barajın toplam depolama hacmi 894 milyon metreküp; sulama sahası 87 818 hektar. Çoğu enerji değil. Olabilir; tenkit etmiyoruz; 38 megavat gibi çok küçük bir enerji içerisinde; ama, buna karşılık 1990 yılı sonu, işletmede olan baraj ve hidroelektrik santralleri toplamı 178 adet olarak, yine 1990 sonu devam edecek olan baraj ve hidroelektrik santrali toplamını 60 adet olarak değerlendirdiğimizde, elde edeceğimiz göl sahası, depolama sahası 136 milyar 415 milyon metreküp olacak. Bugünkü ihale ettiğiniz alan 1 milyar bile değil. Buna karşılık, sulama sahası, 87 818 hektar iken, bu yıl ihale ettiğiniz alanın sulama sahası 2 787 818 hektar olacak. Ben, bu rakamları, boşa övündüğünüzü dile getirmek için söylüyorum. Bir tek Atatürk Barajına sığınıyorsunuz; onun arkasında yaptığınız işlerin çoğu

yatırım değil; tutarlı, övünülecek bir yatırım değil. Bunu, şu gerçeği açıklamak için söylüyorum : DSİ bakımından Türkiye'nin meselesi yalnız Atatürk Barajı değildir. GAP'a geldiğimizde de söyleyeceğiz. Yani, entegre projede bile onun üzerini örttünüz; bir tek Atatürk Barajını ortaya koyarak entegre projeyi bile ortadan kaldırdınız.

Yine, Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğünün 1990 yılında bitireceği barajları dile getireceğim : Bu barajlar altı tane olup, bu altı barajın üç tanesi, Anavatan İktidarı tarafından temeli atılıp ve onun döneminde bitirilecek barajlar, diğer üç tanesi de 1983'ten önce olan, Gezende, Yahyasaray ve Koçköprü Barajlarıdır. Buradaki değerlendirmede, depolama hacmi, altı barajda 694 milyon metreküp, sulama sahası 86 533 hektar, kurulu gücü 217 megavat, üretim gücü 809 milyon kilovat saat. Bu rakamlar da gösteriyor ki, Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğünün 1990 yılında bitirdiği barajların çok büyük bir özelliği yok.

1991 yılında ne yapacaksınız? Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğünün 1991 yılı programına baktığımızda, bir tek barajı bitirebileceğini görüyoruz. 1991 yılında Ataköy Barajı ve Köklüce HES bitirilecektir; -iki isim üzerine; ama, bir tek barajdır- Depolama hacmi 2.8 milyon metreküp, kurulu güç 90 megavat, üretimi, yılda 588 milyon kilovat/saat.

Bir de, biraz önce bahsettiğim cari bütçe, yatırım bütçesi ve transfer bütçelerinin 1990 - 1991 mukayesesini de oranın yüzde 40 olduğunu söyledim. Burada her şey apaçık; bütçenizde yatırım gücü yok, yatırım... 1991 yılında bir tek baraj, hem de küçük bir baraj bitiriyorsunuz; 90 megavat gücünde; sulaması da yok. 1990 yılında bitirdiğiniz altı tane barajın, çok da büyük özelliklerinin olduğunu söyleyemezsiniz. Biraz önce, 1990 yılında ihale ettiğiniz, 87 bin hektar sulama sahası olan, 894 milyon metreküp depolama sahası olan barajları da arz ettim. O zaman, bu şartlar altında, 1989, 1990 ve 1991 yıllarının, Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü bakımından yitirilmiş yıllar olduğunu apaçık söylüyorum. (DYP sıralarından alkışlar)

Değerli arkadaşlar, şu meseleyi de burada söylemeden geçemeyeceğim : Sulama, insanî bir meseledir. Sulamanın arkasında, Türk insanının alınteri, emeği, Türk çiftçisinin geleceği vardır, üretim vardır. O bakımdan, sulamaya çok önem verilmesi gerekirken, bugün, Türkiyemizde ekonomik olarak sulanabilecek arazi 8,5 milyon hektardır. 1991 yılı içinde sulanabilir arazi 3 milyon 414 bin hektar, bunun Devlet Su İşlerince yapılan kısmı 1 milyon 646 bin hektardır. Bugün, inşa halindeki sulama şebekesi alanı 592 bin hektar, baraj ve ana kanalları ihale edilip de şebekesi ihale edilmemiş olan ise 504 bin hektardır. Bu çok önemlidir; yani, bugün şebekesi inşa halinde olan 592 bin hektarla, barajı yapılmış ve ana kanalları inşa haline getirilmiş; ama şebekesi ihale edilmemiş olan 504 bin hektar toplanırsa, Devlet Su İşlerinin toplam 1 milyon 96 bin hektar üzerinde çalışma yapması lazım, ihale yapması lazım. Maalesef, 1991 yılında, Devlet Su İşleri, sulamanın bu kadar acil ve hayatî olmasına rağmen 45 bin hektarla karşımıza çıkıyor; üzülüyoruz. Neden, niçin? Bugün, bu kürsüden, Sayın Bakan bunu izah etmeye mecburdur. Plan hedeflerinin 100 bin hektar olduğu Türkiye'de, ihtiyaçların bu kadar fazla olduğu Türkiye'de, 45 bin hektarla, neden çalıştığının ve "Biz yatırım yapıyoruz, her şeyi güzel yapıyoruz" diyen Anavatan İktidarının, Türk çiftçisinin ne hale getirdiğinin hesabını burada vermesi lazım.

Laf söylemesi kolay oluyor. Yani, birtakım lafları yan yana getirerek "Biz bütçe dışında birtakım dış kaynaklar bularak, yatırımları önceden bitiriyoruz. Atatürk Barajını, ekim sonunda filan bitmesi gerekirken 6 ay önceye çektik" demek kolay. Sulamayı da öne alsanız, şu bulduğunuz bol kaynaklardan, dövizli kaynaklardan şu sulamayı da istifade ettirseniz olmaz mı?

İstimlak bedelleri üzerinde birkaç cümle söyleyerek geçmek istiyorum : İstimlak bedellerini ödeyemiyoruz... Ödeyemeyişimiz, başta yeterli ödenek ayırmamış olmamızdandır. O bakımdan, istimlak ödenekleri, yatırım ödenekleri içinde mütalaa edilirse, bu sebep ortadan kalkacaktır. Böylece, vatandaşlarımızın mağduriyeti de ortadan kalkacaktır. İstimlak ödeneklerinin yatırım ödenekleri içerisine sokulması, DSİ ve Karayollarını çok rahatlatacaktır.

GAP, entegre bir projedir; ama, entegre olarak da yürütülmemektedir. Sözlerimin başında da belirttim; bir gösteriş uğruna, sadece Atatürk Barajına önem verilmekte, buna mukabil, bölgeye büyük ekonomik katkısı olan sulama, ihmal edilmektedir. Halbuki, barajın birinci önceliği enerji değil, sulamadır. Sulama kanallarının büyük bir kısmı henüz ihale edilmemiş olup, ihale edilenlerin bile zamanında biteceği belli değildir. Sulamanın en önemli ünitesi tünel inşaatıdır. O da çok yavaş ilerlemektedir. Sayın Bakan, 1992 sulama mevsiminde tünelden su geçeceğini söylemesine rağmen, bu mümkün değildir. Neden mi?.. 1990 yılı sonuna kadar 225 milyon dolarlık iş yapılmış olacaktır, geriye 130 milyon dolarlık iş kalmaktadır. 1992 yılında sulamaya açılabilmesi için, işin 1991 yılı sonunda bitirilmesi gerekmektedir. 1991 yılı bütçesine baktığımızda, 48 milyon dolarlık ödenek ayrıldığını görmekteyiz. Yani, 82 milyon dolarlık ödenek yoktur. Bu da, Bakanın sözünün geçerli olmadığının apaçık delilidir.

Sayın üyeler, şimdi de, Doğru Yol Partisinin, Karayolları Genel Müdürlüğüyle ilgili görüşlerini arz etmeye çalışacağım : Önce, Sayın Bakanın Plan ve Bütçe Komisyonundaki ifadeleriyle meseleleri değerlendirmeye çalışacağım. Sayın Bakan, Plan ve Bütçe Komisyonunda, "Yatırımlar, makul ölçülerde sağlanan dış kredilerle önemli oranda gerçekleştirilmiş ve altyapı yetersizliklerinin giderilmesine çalışılmıştır" diyor. Yatırımlarda kullanılan teçhizatın yurt dışından ithali gerekiyor, bunun için dış kredi kullanılıyorsa uygundur. Yani, barajlardaki tribünlerin ihalesi gibi, getirilmesi gibi... Ama, otoyollar için alınan krediler, hele inşaatın tüm bedeli olarak karşılanıyorsa, bu çok yanlış olur. Burada defaatle söyledik, dolarla otoyol yapılmaz, kazma karşılığı dolar verilmez. Otoyolların, yol inşaatının en büyük kalemi nedir? Başta, makinelerdir. Türk müteahhitleri her şeyi yapacak güçtedir diye övünüyorsunuz, biz de övünüyoruz, "Bakın, Atatürk Barajını ne güzel yapmıyorlar mı? diyorsunuz. Bu kadar güçlü olan Türk müteahhitlerinin makine gücü de var. O halde, geriye en büyük mesele olarak ne kalıyor, çimento ve akaryakıt... Çimento ve akaryakıta dolar ödemenin hiç anlamı yok; bunlar Türkiye'de var. Yani bunun, çimento, akaryakıt ve makine parkından daha büyük bir girdisi var mı ki? Onun için, diyoruz ki, bu yolların her şeyini dolarla yapmanız doğru değil.

Sonunda bizim dediğimize geldiniz ve dolarla otoyol yapmaktan vazgeçtiniz. Önce, Yüce Meclisin huzuruna gelerek, yap-işlet-devret anlamına gelen bir kanun çıkardınız; ama, bu kanunla hiçbir otoyol ihale etmediniz. Karayolları Genel Müdürlüğü dışındaki kuruluşların "Erişme Kontrollu Karayolları Kanununu (otoyol yapımı, bakımı ve işletmesiyle görevlendirilmesi hakkında kanun) 28.5.1988 günkü 73 üncü Birleşimde burada kabul ettiniz. Yani, dolarla işe başladınız; baktınız dolarla olmadı, yap-işlet-devlet formülüne döndünüz. Karayolları Genel Müdürlüğü ise, yap-işlet-devret formülüyle bir tek otoyol ihale edemedi. Etti mi?... Bir tane edemedi. Sonra, özel bir formül buldunuz; özel finans usulleriyle, ihale şekilleri... İşin yüzde 55'ini hakedişte peşin olarak müteahhite ödeyeceksiniz, geriye kalanı beş eşit taksitle, beş yıl içerisinde ödeyeceksiniz.

Bulduğunuz ve övdüğünüz metotların hepsinden vazgeçiyorsunuz. Yüce Meclisin huzurunda sizi uyarıyoruz. Sayın Bakan diyorlar ki : "Bugün, Karayolları Genel Müdürlüğünde uygulanan, sistem, yüzde 55 peşin, yılda yüzde 45 ödeme şeklindedir. Yüzde 55'lik ödeme, müteahhidin bilfiil harcamalarını karşılamakta, yüzde 45 de, makine amortismanına, genel koordinasyona, diğer masraflara ve kâra tekabül etmektedir. Bu sayede iki misline yakın yol yapma imkânına kavuşuyoruz" Ben de kendisine soruyorum : Türkiye'de bir müteahhitin yüzde 55'le, yüzde 100'ü yapacak gücü var mıdır? Kimi kandırıyorsunuz? Bu işin gerçeğini söylemek bir fazilettir. "Benim ne kârım var, ne avantajım var ki yüzde 55'le, yüzde 100'ü yapayım" Doğrudur, bu, iki misli yol yapmak değildir, masrafını iki katına çıkarmaktır. Bir defa, alacağı peşin yüzde 55 ile yolun bütün kazancı ile, burada saymış olduğunuz amortismanı ile, genel koordinasyonu ile ve diğer masraflarıyla hepsini veriyorsunuz, yüzde 45'i de müteahhidin cebine ayrı bir kâr olarak bırakıyorsunuz. İşte, yaptığınız iş budur.

Şunu apaçık söylüyorsunuz; otoyol yapımına asla karşı değiliz.

SELAHATTİN MUMCUOĞLU (Van) — Karşı değiliz; ama, yapmayın!..

AHMET UNCU (Devamla) — Türkiye'de otoyolun olması şarttır da ve kesinlikle otoyol yapınız diyoruz; ama...

SELAHATTİN MUMCUOĞLU (Van) — O halde?!..

AHMET UNCU (Devamla) — ... otoyolun ihale ediliş şekillerine karşıyız. Dolarla ihale yaparken bir de övündünüz, dediniz ki : "Biz dolarla ihale yapıyoruz; çünkü Türkiye'de dolarla, dışarıdan kredi bulup otoyol yaptırmazsan, bu enflasyonla Türkiye'de kim yol yapacak?" Arkasından, dış krediyle yapılan otoyollar için sözleşmeye şöyle bir madde de koydunuz : "Herhangi bir fiyat artışı olmayacaktır" Ama, bir baktık ki, iki ikibuçuk sene sonra hemen Fiyat Farkı Kararnamesi önümüze geldi. Hem dolarla ihale ediyorsunuz, hem fiyat farkını getiriyorsunuz... O ihale şeklini de bırakıyorsunuz, yap-işlet-devret diye bir model çıkarıyorsunuz; -bu kürsüden, bu yanlıştır diyoruz- ama, bu yolla da bir kilometre ihale yapmıyorsunuz... Sonra buraya çıkıp, "yüzde 55 peşin verip, yüzde 45 beş sene sonraya vade vererek iki katı yol yaptıracağız" diyorsunuz. Bunun anlamı ne? Çok yüksek fiyata otoyol yapıyorsunuz. İşte biz buna karşıyız.

Bir başka karşı olduğumuz husus ise, -onu, apaçık, her zaman dile getirdik- ihale usulleriniz. Fizibilite etüdü yapılmadan, plansız, projesiz ve rekabete açılmadan, tek firmaya dayalı ihaleler yaptınız. Bu otoyolların inşaatlarının hemen hemen hepsinin projeleri yoktur, projesiz ihale edilmişlerdir, projeleri yeni yapılmaktadır. Bu yüzden, keşif artışları da iki katı olmaktadır. İşte biz buna karşıyız.

2,3 milyar dolarla 1 200 kilometre otoyol yapacağız diye yola çıktınız; ama, bugünkü normal kararnameler ve fiyat artış kararnameleriyle, bu otoyolların fiyatını 7 milyar dolara çıkardınız.

Otoyollar için çıkardığınız Özel Fiyat Farkı Kararnamesi üzerinde durmaya çalışacağım : 30.10.1989 tarih ve 20327 sayılı Resmî Gazetede yayımlanan, Bakanlar Kurulunun 19.10.1989 gün ve 89/14557 sayılı kararında, yalnız otoyollara fiyat farkı verildi. Dolarla yapılan işte niçin fiyat farkı uygulanıyor? Sorumuz bu. Biz, 1986 yılından beri hep dolarla otoyol yaptığınızı övünerek söylediniz. "Dış krediyle otoyol yapmak doğru değildir" dediğimizde, "Türkiye'deki bu enflasyon karşısında kim yol yapacaktır?" dediniz. Enflasyonun etkisini kaldırmak için dolar bazında ihaleler yaptınız ve böylece otoyolların yapılıp, bitirileceğini iddia ettiniz. Buna

karşılık, bugün, bu dolarla ihale ettiğiniz işlere fiyat farkı veriyorsunuz. Kur fiyatının tespitinde, gerçek kur fiyatı tespiti yerine, sunî kur fiyatı tespit ederek, doların değerini düşük tuttuğunuzu söylüyorsunuz. Bu yıl ise, bu makas daha da açılmıştır, o yüzden, otoyol müteahhitlerine, işlerin bitirilmesi için, özel fiyat kararnamesi verdiniz.

Netice olarak, gerek mukavelenin 70 inci maddesinde, gerekse 1989 yılında çıkarılan Fiyat Farkı Kararnamesinin 16/e maddesinde, yabancı para birimiyle ihale edilen işlere fiyat farkı ödenmeyeceği belirtilmiş olmasına rağmen, fiyat farkı verdiniz. Bununla ilgili olarak, Ankara çevre yolu ile Gerede-Ankara otoyolu yapımıyla ilgili olarak Fiyat Farkı Kararnamesinden dolayı ne kadar fark verildiğini söylemeye çalışacağım. 30.11.1990 gününe kadar yapılan işlerin tutarı 290 272 179 dolar olmasına rağmen, buna uyguladığınız fiyat farkı 90 312 493 dolardır. Bütün bunları ne için söylüyorsunuz derseniz, bunu burada tartıştık, geçmişi biliyoruz. Sayın Bakan, Fiyat Farkı Kararnamesinin yüzde 20'den fazla olmayacağını ısrarla söylüyor ve biz kendisine "Geriye gitmeyin, hiçbir devirde ve dönemde, dolara, fiyat farkı kararnamesi uygulanmadığı gibi, hiçbir zaman da geriye dönük çalıştırılmamıştır; yazık olur bu paralara" dediğimiz halde, "geriye çalıştırılsa bile yüzde 20'yi zor bulur" diyen Sayın Bakana soruyorum : 290 272 179 dolar iş tutarına karşılık 90 312 493 dolar ödüyorsunuz. Buna, burada başka rakamları da ilave etsek, bunun yüzde 30'ların üstüne çıktığını da görürüz.

Şunu söylüyoruz : Bu yanlış politikanız, fiyat farkı vermenizdir. Bunu verirken de "Doların değeri enflasyona göre düşük tutuluyor, o yüzden firma zarar etmesin" diyorsunuz. Peki, bunu nasıl götüreceksiniz?..

Bunlara karşılık, otoyol çalışmalarında büyük gerçekleşme olduğunu hiç kimse söyleyemez. Bununla ilgili birkaç misal verirsek bu durum daha da ortaya çıkacaktır. İzmir çevre yolu, Aydın otoyolu -Bilmiyorum kaç sefer açıldı bu, merasimleri yapıldı, daha da kaç sefer yapılır- çalışmalarının 1990 yılı programında yüzde 26 gerçekleşmesi öngörülmüş -hedef alınmış- ancak, yüzde 7,74'te kalmış.

Kazanlı - Gümüşova otoyolu ise 1990'da yüzde 55 gerçekleşmesi gerekirken, yüzde 23,17'de kalmış.

BAŞKAN — Sayın Uncu, 5 dakikanız var efendim.

AHMET UNCU (Devamla) — Edirne - Kınalı yolu ise 1990'da yüzde 31 gerçekleşmesi icap ederken, yüzde 9,71'de kalmış.

Bunlardan da görülüyor ki, otoyolların gerçekleşmesi, hedeflerin çok altındadır.

Sayın Başkanın uyarısı üzerine, otoyoldan ziyade, üvey evlat durumunda olan, Karayollarının devlet ve il yollarından bahsetmek istiyorum. Onun için, Karayollarının bugünkü durumu hakkında bilgi vermeye çalışacağım.

Karayolları Genel Müdürlüğü, otoyol yapımını gündeme getirdiği tarihten bu yana, devlet ve il yollarının yapımına âdeta boş verilmiştir. Son iki senenin yatırım programları incelenirse, çarpıcı rakamlar ve tablolar görülmektedir. 1990 yılında devam eden projelerin sayısı 200'dür. Bu projelerden, 1990 yılında bitmesi gereken projelere ayrılan ödenek, bitmesi için gereken ödeneğin yüzde 12'sidir. 1989 yılı programında bitmesi öngörülen 13 adet devlet yolu projesinin ancak 3 adedi bitirilmiştir. 1989 yılı yatırım programında yer alan ve 1989 ve 1990 yıllarında bitmesi öngörülen 36 adet devlet yolu projesini teşkil eden 2 021 kilometre yolun ikmali, 1990 ve 1991 yıllarına atılmıştır. 36 adet proje, tamamı 2 021 kilometre yol!.. Bu hepimizin yo-

ludur, hepimizin illerinin, ilçelerinin yoludur. 1990 ve 1991'e ertelenmiştir. Sebebi? Ödenek yokluğudur. Bizim de söylemek istediğimiz budur. İhmal edilmiştir, üvey evlat muamelesi görmüştür; Karayollarında devlet yolları, il ve ilçe yolları.

Bu 2 021 kilometrelik yolun ikmali için, programa, program yılı fiyatıyla 100 milyar lira konulsaydı kâfiydi. Durum il yollarında da aynıdır. 1989 ve 1990 yıllarında bitmesi öngörülen 10 proje, 1991 ve ileriki yıllara atılmıştır. Bu projelerle hedeflenen yolların uzunluğu 469 kilometre olup, 1990 yılında bitmesi için, gerekli ödenek, 1990 yılı fiyatlarıyla 80 milyar liraydı.

Toplam 3 423 kilometre devlet yolunu ihtiva ve devam eden 42 adet yol yapım projesi, 1990 yılı yatırım programına 1'er milyon lira ile girmiştir. Bu ödenekle ne yapılabilir?

Aynı şekilde, 1 400 kilometre il yol yapımını ihtiva eden 22 adet proje, programa 1'er milyon Türk Lirası ile girmiştir. Bu 64 projenin ikmali için devlet yollarına 860 milyar, il yollarına ise 135 milyar ödenek gerekliydi.

Projelerin, bitmesi gereken tarihte bitmemesi, proje maliyetlerinin ve bitim tarihlerinin her sene revize edilerek değiştirilmesi, gayri ciddî bir planlamanın örneğidir. 1989 ve 1990 yıllarında programa hiçbir yeni yol yapımı alınmamıştır. Mevcut devlet ve il yolları projelerinin başladığı yıllar göz önüne alındığında, bu projelerin yaşları aşağıdadır. Bu, hepimizi düşündüren önemli bir konudur.

20 - 30 yıldır devam eden proje sayısı 26; 10 - 20 yıldır devam eden proje sayısı 86; 5 - 10 yıldır devam eden proje sayısı 54; 0 - 5 yıldır devam eden proje sayısı ise 27'dir. Bunlar, Türk insanının en önemli meseleleridir.

1965 yılında, il yollarının Karayollarına devredilmesinden sonra, Karayolları Genel Müdürlüğümüz, 60 bin kilometre uzunluğunda bir yol ağına sahip olmuştur. Mevcut şebekede, devlet yolları ağırlık kazanan, il yolları ise planlama içinde gittikçe önem ve ağırlığını yitiren konuma gelmiştir. Yapılan kısa bir hesapla, trafik artışının her sene yüzde 6,5 oranında olduğu göz önüne alındığında, şebekeye derhal 25 bin kilometre yol ilavesi zorunludur. Yirmibeş sene önceki ulaşım problemlerini bugün için geçerli saymak mümkün değildir. Problem, 2 bin kilometre otoyol yapmakla çözülmez. Ana arter tesisi yanında, yan besleyici ve dağıtım sistemlerinin yapımı da şarttır. Bu olmazsa, karayolları felce uğrayacaktır.

Türkiye'nin otoyola, ekspres yola, bölünmüş yola ihtiyacı 10 bin kilometredir. Bölünmüş yol dışında, 40 bin kilometrelik yüksek standartlı devlet yoluyla 150 bin kilometrelik il yoluna ihtiyaç vardır.

Karayolları Genel Müdürlüğümüzün yatırım projeleri ve bunların gerçekleştirilmeleri üzerinde de bir miktar duracağım :

Daha önce, fonlardan gelen yatırım rakamları hariç, 1991 bütçesinde personel ve yatırım giderlerinin yüzde 40'ar olduğunu söylemiştim. Aslında, yatırım giderlerinin çok az olduğu bir Karayolları bütçesi var. 1989 ve 1990 yılları programlarında yeni devlet ve il yolları yapımının yer almamasına karşın, 1991 yılında devam eden yol yapımı oranı yüzde 24'tür. Bunu şunun için söylüyorum : 1989 ve 1990 yıllarında, devlet il yollarında maalesef hiçbir yeni yatırım yokken, 1991 yılında, yüzde 24 oranında yeni yol yapımı için yatırım ödeneği vardır. Biz, yeni yol yapılmasını memnuniyetle karşılıyoruz; ama, bir gerçeği söylemeden de geçemiyorum : Yatırım ödeneğinin yüzde 24'ünü teşkil eden yeni yolların maliyetlerinin toplam bedeli ile

programdaki miktarı mukayese ettiğimiz takdirde, yüzde 7 gibi bir rakam eksik kalmaktadır. Bunun anlamı da yasa savmadır. Yani, bu yollar programa sokulmuştur, ihaleye konulacaktır veya konulmuştur; ama, ödeneği yoktur. O zaman, bu yollar yapılamayacak demektir. Bir an önce ödeneğinin artırılmasına gidilmesi şarttır. O bakımdan, bunun üzerinde ısrarla duruyoruz. Bu yolların yapımının programa alınmasını takdirle karşılıyoruz; ama, bu yollar kaç senede yapılacaksa, ona denk ölçülerde yatırım ödeneklerinin de bütçeye konulması lazım. Yoksa, 1 milyon lirayla veya 1 milyar lirayla -programa konmuş olsa da- hiçbir şey yapılamayacağını hepimiz bilmekteyiz.

BAŞKAN — Sayın Uncu, sürenizi üç dakika aştınız. Lütfen...

AHMET UNCU (Devamla) — 1991 yılı programındaki -önemli bir konunun altını çiziyorum- trafik güvenliği projesine değinmek istiyorum : Trafik güvenliği projesini, zannederim, hepimiz baş tacı ederiz. 1991 yılı programına, bu projenin yalnız yüzde 8'i kadar ödenek konmuştur. Bugüne kadar da, bu kadar önemli bir projenin toplam bedelinin ancak yüzde 15'i harcanmış. Projenin tamamlanma yılı da yaklaşmak üzere. Trafikte bu kadar can alınırken, trafik güvenliğine yüzde 8 gibi küçük bir rakamın konulması, bizi çok çok üzmektedir.

Asfalt yapımı ve onarımında, toplam proje bedelinin yüzde 17'si harcanmış, 1991 bütçesine de ancak yüzde 4 ödenek konmuştur.

Değerli arkadaşlar, bugün, yüksek evsaflı 24 bin kilometre asfalt yolumuz olması icap ederken, ancak 4 200 kilometresini yapabilmişiz. Bu kadar büyük açığımız varken, biz asfalt yapımı ve onarımında, toplam proje bedellerinin yüzde 17'sini ancak harcamışız ve bu yıl ise yüzde 4 gibi küçük bir ödenek koymuşuz.

1991 yılına kadar, programda, yeni işlere ayrılan ödeneğin, yatırım bütçesine oranı ancak yüzde 3 olabilmiştir.

1991 yılına kadar bitmesi gereken 27 proje, 1991 yılı yatırım programında sadece 1 milyon TL. ödenek ile yer almış ve bitim yılları ileriki yıllara atılmıştır. Bu 17 projenin tamamlanması, ihale edilmesi ve gerçekleşmesi en önemli meseledir.

Sayın Başkan, değerli üyeler; sözümün başında söylediğim gibi, her şeyin ötesinde, 1991 yılı konsolide devlet bütçesi bir yatırım bütçesi değildir; yatırıma yüzde 14 gibi bir pay ayrılmış. "Genel yatırım bütçesinden yüzde 38,5 pay aldık ve büyük hizmet yapacağız, ayrıca ek ödeneklerimizde de var, bu yatırım miktarlarını 16 trilyon liraya kadar çıkaracağız" iddiasıyla ortaya gelmiş, Türkiyemizi çok ilgilendiren, Devlet Su İşleri ve Karayolları gibi devasa iki ana genel müdürlüğün 1991 bütçesinin gittikçe küçüldüğünü ve hiçbir hizmet yapamaz hale geldiğini ve hizmetlerin çoğunun da yok olur hale geldiğini, kendi inancımızla ortaya koymaya çalıştık.

Bu düşünceler ışığı altında, hepinize en derine savgılarımı, hürmetlerimi sunuyorum ve bütçenin, memleketimize, kuruluşumuza hayırlı ve uğurlu olmasını temenni ediyorum. (Alkışlar)

BAŞKAN — Teşekkür ederim Sayın Uncu.

Anavatan Partisi Grubu adına, Çankırı Milletvekili Sayın Necmettin Şeyhoğlu; buyurun efendim.

ANAP GRUBU ADINA ALİ NECMETTİN ŞEYHOĞLU (Çankırı) — Sayın Başkan, saygıdeğer milletvekilleri; Bayındırlık ve İskân Bakanlığının 1991 yılı bütçesi üzerinde Anavatan Partisi Grubu adına söz almış bulunuyorum. Gerek Anavatan Partisi adına, gerekse kendi adıma Sayın Başkan ve saygıdeğer milletvekillerine en iyi temennilerimi sunuyorum.

Bayındırlık ve İskân Bakanlığı, ülkenin iktisadî, sosyal ve kültürel kalkınmasında görev üstlenmiş bir bakanlıktır. Bu görevler, ana hizmet birimleri olan, Yapı İşleri, Afet İşleri, Teknik Araştırma ve Uygulama Genel Müdürlükleri ile; bağlı kuruluşlar olarak, Karayolları Genel Müdürlüğü, Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü ve ilgili kuruluş olan İller Bankası Genel Müdürlüğü vasıtasıyla yürütülmektedir.

Son zamanlarda, önemli bazı yatırımların süresinden önce bitirilmesini sağlayan karar ve tedbirler alınmıştır. Bunun en güzel örnekleri, otoyollar, barajlar, devlet binaları gibi çeşitli sektörlerdeki yatırımlarda görülmektedir.

Gerek Türkiye Cumhuriyetinin kuruluş yılı olan 1923 yılından, gerekse planlı kalkınma döneminin başlangıcı olan 1963 yılından bu yana yapılan çalışmalar, Hükümetimizin, yani Anavatan İktidarının faaliyetlerini kapsayan 1984 - 1990 dönemiyle karşılaştırıldığında, yatırımların gerçekleşmesinde çok büyük oranlarda artışların olduğu görülmektedir. Özellikle devam eden projelerin bir an evvel ikmaline ağırlık verilmesi, titizlikle seçilmesi ve kısa zamanda bitirilerek hizmete sunulacak şekilde programlanması, inşaatların seyrini olumlu yönde etkilemektedir.

Altıncı Beş Yıllık Kalkınma dönemine girdiğimiz bu günlerde, yatırımların yapısı, verimlilik ve rasyonellik ilkeleri dikkate alınarak, istihdam artışını da sağlayacak şekilde yönlendirilecektir. Bakanlığın ve bağlı ilgili kuruluşların yatırımlarının, bölgelerarası gelişmişlik farklarını azaltmak amacıyla, kalkınmada öncelikli bölgelere ve ekonomik, sosyal ve kültürel altyapıya yönelik olması esası alınmaktadır.

İmar ve İskân Bakanlığının görevleri; kamu binalarının yapım ve onarımlarını gerçekleştirmek, tabiî afetler dolayısıyla meydana gelen acil yardım ve iskân faaliyetlerini yürütmek, şehir imar planları ve altyapı tesislerinin standartlarını hazırlamak, imar planlarının hazırlanması, değiştirilmesi, onaylanmasını sağlamak; bu işlerle ilgili tüzük, yönetmelik, tip sözleşme, rayiç ve analizlerin birim fiyatlarını hazırlayıp yayımlamak, müteahhitlerin sicillerini tutmak ve belge vermek, karayollarının yapım, bakım ve onarımlarını yapmak, toprak ve su kaynaklarını geliştirmek, yerüstü ve yeraltı suların zararlarını önlemek ve yararlı hale getirmek, belediye, özel idare ve köylerle, bunların kuracakları imar ve altyapılarını teknik ve malî yönden desteklemektir.

Gerek yasal ve gerek idarî tedbirler ve gerekse finansman konularındaki yeni uygulamalarla, yatırımların seyrinde ve inşaat alanında çok mühim gelişmeler sağlanmıştır. Yatırımların finansmanları için, Kamu Ortaklığı Fonu, Akaryakıt Tüketim Fonu, otoyol geliri gibi bütçe dışı kaynaklardan yararlanılarak, projeler daha erken bitirilebilmektedir. Aynı zamanda, barajlar hidroelektrik santrallar ve otoyollar, sulama, enerji ve ulaştırmadaki altyapı yatırımları makul ölçülerde sağlanan dış kredilerle önemli oranlarda gerçekleştirilmektedir.

1991 Yılı Konsolide Devlet Bütçe Tasarısı 104 trilyon 780 milyar liradır. Bunun yüzde 14'ü olan 14 trilyon 630 milyar lirası yatırım harcamalarına ayrılmıştır.

İmar ve İskân Bakanlığı ile bağlı kuruluşlarının ödenekleri toplamı ise 7 trilyon 893 milyar lira olup, bunun yüzde 72'si olan 5 trilyon 646 milyar lirası yatırım faaliyetlerine ayrılmış olup, bu pay 1991 Malî Yılı Konsolide Devlet Bütçe Tasarısında yatırım harcamalarına ayrılan ek ödeneğin yüzde 38,5'ini teşkil etmektedir.

Katma bütçeli kuruluşumuz Karayolları Genel Müdürlüğüne 2 trilyon 757 milyar lira, Devlet Su İşlerine 4 trilyon 389 milyar 115 milyon lira -ayrıca, Plan ve Bütçe Komisyonunda Devlet Su İşlerine 90 milyar yatırım ödeneği ilave edilmiştir- verilerek, yekûn 7 trilyon 893 milyar olup,bütçe dışı kaynaklarla 16 trilyonu bulacaktır. Buna ilgili kuruluş olan İller Bankası Genel Müdürlüğünün 1 trilyon 287 milyar 262 milyonluk bütçesi de eklenirse, İmar ve İskân Bakanlığının, 1991 yılı faaliyetleri için 17 trilyon 393 milyar 656 milyon lira harcayacağı ortaya çıkmaktadır.

Bakanlığın Yapı İşleri Genel Müdürlüğü ise, devlet binalarının etüt, proje, keşif; inşaat, onarım ve bakım çalışmalarını yürüten, bina inşaatlarında yol gösterici sorumluluğu olan Genel Müdürlük, yapıların, ülke ve bölge şartları ile günün teknolojisine uygun olarak projelendirilmesi ve teknolojik gelişmeler göz önünde bulundurularak, fizikî hale gelinceye kadar, amacına uygun, uzun ömürlü olarak gerçekleştirilmesini hedef almıştır.

Yapı İşleri Genel Müdürlüğünün 1991 yılı yatırımları için ayrılan ödenek tutarı 142 milyar 870 milyon liradır. Diğer kuruluşlardan aktarılacağı tahmin edilen 1 trilyon lirayla birlikte, 1 trilyon 142 milyar 870 milyona baliğ olacak ödenekle, 622 adet iş üzerinde çalışılacaktır. 1991 yılında, muhtelif kurumlara ait 472 adet iş bitirilecektir. Bu işler arasında, 25 adet tarım sitesi, 2 241 daireli 76 lojman, 64 adet güvenlik hizmetleri binası, 91 adet sağlık tesisi ve 86 adet eğitim tesisi ve diğer sektörlere ait 130 adet hizmet binası yer almaktadır.

Bunların dışında, ödenekleri aktarılmayan yaklaşık 5 550 adet iş üzerinde çalışılacak olup, Afet İşleri Genel Müdürlüğüne ait 70 milyar 500 milyon proje maliyetli 1 354 adet işin bitirilmesi planlanmıştır.

Afet İşleri Genel Müdürlüğünün bütçesi, 1991 malî yılı bütçe tasarısındaki 9,6 milyar liralık cari ödeneği hariç, 100 milyar liralık yatırım ve 10 milyar lira da kamulaştırma olmak üzere, 110 milyar lira olup, bunun 72,5 milyar lirası Avrupa İskân Fonu karşılığıdır. 110 milyarlık bütçe ödeneği, Deprem Fonu dahil, afetler fonu toplamı olan 215 milyar lirayla birlikte, 325 milyar liralık bir bütçeye ulaşmaktadır ki, bunun 220 milyar lirası yatırımlara ayrılmıştır. Bu ödenekle, devam eden işlerden, kalkınmada öncelikli illerden olan ve "Kuzeydoğu Anadolu Deprem Kuşağı Kırsal Kalkınma Projesine" dahil ve yatırımları Avrupa İskân Fonu kredisiyle desteklenen illerdeki yatırımlara öncelik verilmek suretiyle, birinci ve ikinci derecedeki kalkınmada öncelikli illerimizdeki diğer yatırımlardan, fizikî seviyeleri yüksek olanların öncelikle tamamlanmasına çalışılacaktır.

1991 yılı için, Teknik Araştırma ve Uygulama Genel Müdürlüğüne 7,9 milyar lira yatırım ödeneği, 500 milyon lira kamulaştırma ödeneği ayrılmıştır. Bu ödeneklere, 1991 yılında, fonlara bütçe dışı kaynaklardan sağlanarak 131 milyar liranın ilavesiyle, toplam 139 milyar liralık kaynak oluşturulacaktır. Bu kaynakla :

Belediyelerin imara ilişkin uygulamalarının malî ve teknik yönden desteklenmesine devam edilecektir.

Planlamalara veri oluşturmak ve kullanıcıların hizmetine sunulmak üzere, "Türkiye Genel Yerleşme Düzeni Atlası" güncelleştirme çalışmaları ve imar planı norm ve standartlarının belirlenmesi çalışmaları sürdürülecektir.

Bakanlığın görev kapsamına giren konularda, bazı uluslararası toplantılara ev sahipliği yapılacaktır.

"Depreme Dayanıklı Konut Yapım Teknikleri" eğitim projesi, çalışmalarına devam edilecektir.

Ayrıca, kalkınmada birinci derecede önceliği olan illerimizin merkezlerinde, ilçe ve belediye teşkilatı olan kasabalarında, memur ve görevlilerin kiralık konut ihtiyaçlarını karşılamak üzere, 300 dairelik halk konutu inşaatına başlanacaktır.

Bayındırlık ve İskân Bakanlığının ilgili kuruluşu olan İller Bankası Genel Müdürlüğü, mahallî idarelere -özellikle belediyelerin harita, imar planı, içme suyu, kanalizasyon, turizm, imalat ve belediye hizmetleri sektörlerindeki yatırımlarında- teknik ve malî yönden yardımcı olan bir kuruluştur. Belediyelerin kuruluşuyla birlikte, öncelikle harita işleri ele alınmaktadır. Çünkü, şehir ve kasabalara ait haritalar, diğer sektörlerde de yapılacak yatırımların altyapısını teşkil etmektedir. Haritası bitirilen beldenin imar planları yapılmaktadır. Kırsal kesimden kentlere olan akın, barınma, eğitim, sağlık ve sanayileşme gibi sorunlar yaratmaktadır. Bunların çözümü ise şehir planlamasına bağlıdır. Dolayısıyla, şehircilik ve belediyecilikte İller Bankasının fonksiyonu giderek artmaktadır. Banka, programında olan mahallî idarelerin işlerinin finansmanını; banka özkaynaklarından, belediyeler Fonundan, Akaryakıt Tüketim Fonundan, genel bütçeye konulup bankaya aktarılan ödeneklerden ve belediyelerin katkılarından karşılamaktadır.

İller Bankası 1991 yılı yatırımları için, Planlama Kurulunca, 1 trilyon 287 milyar 262 milyon lira belirlenmiştir. Bunun 90 milyar 262 milyon lirası Belediyeler Katılım Fonu, 35 milyar 326 milyon lirası Çukurova Kentsel Gelişim Projesine aittir. 1991 yılında ikmal edilerek hizmete açılması planlanan tesisler de bunların içindedir.

İller Bankası 1991 yılı yatırım ön programında, kalkınmada öncelikli yörelerde harita, imar planı, içme suyu, kanalizasyon ve yapı işleri sektöründe, toplam 287 adet iş için, 292 milyar 338 milyon liralık yatırım teklifi bulunmaktadır.

Sayın Başkan, saygıdeğer milletvekilleri; İmar ve İskân Bakanlığının bağlı kuruluşları olan Devlet Su İşleri ve Karayolları bütçesini, Sayın Arkadaşım Mümtaz Güler arz edecekler. Bu sebeple, ben, İmar ve İskân Bakanlığı bütçesinin memlekete, millete hayırlı ve uğurlu olmasını, iyi hizmet vermesini temenni eder, hepinizi saygı ile selamlarım. (ANAP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN — Teşekkür ederim Sayın Şeyhoğlu.

Anavatan Partisi Grubu adına, Uşak Milletvekili Sayın Mümtaz Güler; buyurunuz efendim. (ANAP sıralarından alkışlar)

ANAP GRUBU ADINA MÜMTAZ GÜLER (Uşak) — Sayın Başkan, Yüce Meclisin değerli üyeleri; Bayındırlık ve İskân Bakanlığı 1991 malî yılı bütçesi üzerinde, Anavatan Partisi Grubu adına görüşlerimizi sunmak üzere huzurlarınızda bulunuyorum. Bu vesileyle, hepinizi, Grubum ve şahsım adına saygıyla selamlıyorum.

Sayın milletvekilleri, bilindiği üzere, bütçeler, halktan toplanan vergi gelirleriyle ülke kaynaklarının tümünden elde edilen meblağların, siyasî iktidarlarca, meşru platformlarda milletine vaad ettikleri kendi plan ve programları doğrultusunda insanların refah ve mutluluklarını artırmak için hizmet olarak geriye döndürdüğü bir yıllık icraat sözleşmesidir. Ayrıca, demokratik rejimin bir gereği olarak da, iktidarın vatandaşa ve vatan sathına yaymak istediği hizmetleri götürürken, siyasî tercihini kullanması, milletten aldığı yetkinin ve fazilet dolu demokratik rejimin; bir başka ifade ile millet iradesinin tabiî bir sonucudur.

Sayın milletvekilleri, Bayındırlık ve İskân Bakanlığı, her ülkede olduğu gibi, bizde de, altyapı hizmetlerini millete sunan çok yönlü çabalarıyla, vatandaşlarımızın her zaman takdirini millete sunan çok yönlü çabalarıyla, vatandaşlarımızın her zaman takdirini kazanan faaliyetleriyle kutsal görevler ifa eden, ülkemizin hizmet lokomotifi, temel taşı bir kurumumuzdur. Bu vesileyle de, milletimize kuruluşundan bu yana hizmeti geçen bu Bakanlığımız mensuplarına şükranlarımızı sunarken, ebediyete intikal edenleri rahmetle anıyoruz.

Sayın milletvekilleri, Bayındırlık ve İskân Bakanlığının yaptığı faaliyet ve hizmet alanlarının tümü teknik ağırlıklıdır. Bu itibarla, Türk örf ve âdetlerine uyan, geçmişte geleceğimizi kaynaştıran, mimarî özelliklerimizde tarihimizin damgasını taşıyan yapılaşmada, hizmet içi ve hizmet dışı eğitime önem vermeliyiz; Müslüman Türk Milletinin bütün özelliklerini yapılarımızda simgeleştirmeliyiz. Taş yığınları yerine, tabiî varlıklarımızın korunması ile modern mimarî projelerimizde, Türk kültürünün bütün ihtişamını yaşatmalıyız.

Malumlarınız olduğu üzere, altyapılar, bir yandan toplumumuzun refahını artırmak, diğer yandan uluslararası ilişkilerimize güç ve millî ekonomimize dinamizm kazandırmaya yönelik faaliyetlerdir. Altyapı yatırımlarının ihtiyaç oranlarında dengeli şekilde dağıtılmasıyla, sosyal adaletin gerçekleştirilmesine önemli katkılar sağlanmaya çalışılması, giderek artan sosyal ve ekonomik ihtiyaç karşısında hizmetlerin etkinlik ve süratinin artırılmasına uğraşılması ve Anavatan Partimizin önemli ve farklı bir uygulama başlatarak, uzun bir geçmişi bulunan fon uygulamalarını genişletip, altyapı hizmetlerine ait sahalara yaygınlaştırarak, gecikmiş altyapı hizmetlerine ait tamamlanması gereken büyük projelerin süratlenmesini sağlamıştır. Bu sayede, büyük projelerin sadece bütçeye dayanmasının geçmişte görülen olumsuz etkilerinin giderilerek, bütçe dışı kaynaklarla desteklenen otoyol, baraj gibi büyük altyapı projelerine ait tesislerin yapımına hız kazandırılıp, ülke hizmetine sunulmasındaki gelişmeleri memnuniyetle ifade etmeliyiz.

Özellikle, devam eden projelerin bir an önce tamamlanmasına ağırlık verilmesi, yapımı zorunlu görülen diğer projelerin ise, en kısa zamanda hizmete sunulacak şekilde programlanmasına özen gösterilmesi, ihale öncesi hazırlıkların inşaat mevsiminden önce tamamlanması ve gerçeklik keşiflerinin hazırlanması gibi tedbirler ile, uzun yıllar süren yatırımların hızlandırılarak, hedeflenen sürede bitirilmesi çabalarıyla, yeni yatırımların programlanmasına ait bakanlık faaliyetlerini olumlu karşılıyoruz.

Sayın üyeler, Bakanlığa bağlı kuruluşlara gelince : Yapı İşleri Genel Müdürlüğü :

Bütün devlet binalarının etüt, proje, keşif, inşaat, onarım ve bakım çalışmalarını yürüten; yapıların ülke ve bölge şartlarıyla günün teknolojisine uygun olarak projelendirilmesi ve teknolojik gelişmeler göz önünde bulundurulmak suretiyle, fizikî hale gelinceye kadar yapmayı hedefledikleri çalışmaları takdir ediyoruz. Yapı İşleri Genel Müdürlüğünün 1991 malî yılında 142 milyar 870 milyon liralık yatırım yanında, diğer devlet kuruluşlarından aktarılacağı planlanan 1 trilyon ile toplam, 1 trilyon 142 milyar 870 milyon Türk Lirası ile 472 adet projenin bitirilmek üzere, toplam 622 adet proje ve iş üzerindeki çalışmalarının hedeflenen zaman içinde bitirilerek millet hizmetine sunulmalarını temenni ediyoruz.

Afet İşleri Genel Müdürlüğü :

Afete uğramış bölgelerde acil yardım uygulaması, geçici yerleşme ve barınmayı sağlayıcı ,kısa ve uzun vadeli tedbirleri almak, afete uğramış veya uğraması muhtemel yerlerin imar ve geçici yerleşimleriyle ilgili hazırlıklarla, her türlü plan ve projelerini yapmak, tabiî afetlere

uğrayabilecek bölgeleri tespit etmek, afetlerin önlenmesi için gerekli tedbirleri almak, afete uğrayabilecek bölgelerde afetlerden en az mal ve can kaybıyla kurtulmayı sağlayacak tedbir ve esasları, ilgili bakanlıklar, kamu kurum ve kuruluşlarıyla işbirliği içinde belirleyip, uygulamasının koordinasyonunu sağlamak suretiyle, 1991 malî yılında 10 milyar lira civarında cari ödeneği, 100 milyar lira yatırım ödeneği 10 milyar lira kamulaştırma ödeneği olmak üzere toplam, 120 milyar lira ödeneğinin (72 milyar 500 milyon lirası Avrupa İskân Fonu kredisi olarak), diğer gelirlerinden ilave olacak 215 milyar lira ile toplam 335 milyar liraya ulaşması ve bununla devam eden işlerden, kalkınmada öncelikli illerde ve ayrıca Kuzeydoğu Anadolu deprem kuşağı kırsal kesiminde faaliyet gösterebileceği hususları, memnuniyetle karşılıyoruz.

Teknik Araştırma ve Uygulama Genel Müdürlüğü :

Bu genel müdürlüğümüz; çeşitli özellik ve ölçekteki imar planlarının ve şehir altyapı tesislerinin projeye esas standartlarını; bakanlık merkez ve taşra teşkilatının eğitim planını hazırlamak;

Bakanlık hizmetlerine ilişkin bilgiişlem ve değerlendirme çalışmalarını yapmak;

Kamu kurum ve kuruluşlarına her türlü etüt, proje, kontrolörlük, inşaat tesisat alanlarında iş yapan ve gerekli nitelikleri taşıyan müteahhitlere belge vermek ve gizli sicillerini yürütmek;

Bakanlığın yabancı ülkelerle ve yurt dışı kuruluşlarla olan ilişkilerini yürütmek;

Uluslararası seviyede yapılacak toplantıların organizasyonunu sağlamak;

Diğer ülkelerin bayındırlık ve iskân konularındaki gelişmelerini izlemek ve elde edilen bilgileri ilgili birimlere aktarmak;

Protokol işlerinin yürütülmesinde koordinasyonu sağlamakla, görevli bulunduğu malumlarınızdır.

Bu genel müdürlüğümüze, bütçe, fon ve diğer kaynaklarla 139 milyar lira ödenek ayrılmış bulunmaktadır.

Ülkemizde hazırlanan sosyoekonomik kalkınma planının, mekânsal boyutta bir master planı bulunmamaktadır. Yatırımların ülke düzeyinde nasıl dağıtılacağına ilişkin, hiçbir fizikî belge olmayışı nedeniyle, gerek kamu, gerekse özel sektör yatırımları açısından belirsizlik yaratan bu durumun önlenmesi için, her tür ve ölçekteki sektörel master planına temel olacak planlamalara veri oluşturmak ve kullanıcıların hizmetine sunmak üzere, "Türkiye Genel Yerleşme Düzeni Atlası" konusunun ele alınması; 3194 sayılı İmar Kanunu gereği, çevre düzeni planlama çalışmalarında kullanılacak imar planı norm ve standartlarının belirlenmesi çalışmalarının hızlandırılması; Manyas, Aliağa, Horozgediği, Tekirdağ - Şarköy, Ordu - Güney, Ankara planlarıyla, Davutlar - Dikili, Bademli çevre düzeni planlarının revizyon çalışmalarına devam edilmesi; Bakanlığın görev kapsamına giren konularda uluslararası toplantı ve kongre faaliyetlerinden olan Avrupa Konseyi ve Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonunun bazı toplantılarına ev sahipliği yapması hususu gibi, ülkemizin dışa açılması konusundaki çalışmalarında memnuniyetimizi belirtiyoruz.

İller Bankası Genel Müdürlüğü :

İlgili kuruluş olan İller Bankası Genel Müdürlüğü, ortakları olan mahallî idarelerin, özellikle belediyelerin harita, imar planı, içme suyu, kanalizasyon, turizm, imalat ve belediye hizmetleri sektörlerindeki yatırımlarına, teknik ve malî yönden yardımcı olan bir kuruluştur. Belediyelerin kuruluşu ile birlikte, öncelikle harita işleri ele alınmaktadır. Çünkü, şehir ve kasabalara ait halihazır haritalar, diğer sektörlerde yapılacak yatırımların altyapısını teşkil

etmektedir. Haritası ikmal edilen beldenin imar planı yapılmaktadır. Kırsal kesimden kentlere olan akın, barınma, eğitim, sağlık ve sanayileşme gibi sorunlar yaratmakta, bunların çözümü için de şehir planlaması zorunlu hale gelmektedir. Dolayısıyla, şehircilik ve belediyecilikte İller Bankasının fonksiyonu giderek artmaktadır.

İller Bankası programında olan mahallî idarelerin işlerinin, finansmanının, banka öz kaynaklarından, Belediyeler Fonundan, Akaryakıt Tüketim Fonundan, genel bütçeye konulup bankaya aktarılan ödeneklerden ve belediye katkılarından karşılandığı malumlarınızdır.

İller Bankası Genel Müdürlüğünün 1991 yılı yatırımları için öngörülen miktar, Yüksek Planlama Kurulunca, 1 trilyon 287 milyar Türk Lirası olarak belirlenmiştir. Bunun 90 milyar 262 milyon lirası belediye katılım payı, 34 milyar 326 milyon lirası Çukurova Kentsel Gelişim Projesine aittir.

1991 yılında ikmal edilerek hizmete açılması planlanan tesisler arasında, içme suyu sektöründe Bingöl, Bitlis, Gümüşhane - Merkez, Çanakkale arıtma, Gaziantep - Kilis;

Kanalizasyon sektöründe Aydın, Hakkâri, Tokat, Aksaray - Merkez, Balıkesir, Bandırma, İzmir - Selçuk (arıtma);

Yapı işleri sektöründe Ankara - Haymana, Çanakkale - Bozcaada, İzmir - Selçuk (Otel), Bitlis - Ahlat (motel - plaj), Diyarbakır Hani Hamamı, Erzurum Otogar, Trabzon çok katlı otopark ve Tunceli - Pertek soğuk hava deposu tesisleri bulunmaktadır.

Genel Müdürlüğün 1991 yılı yatırım ön programında, kalkınmada öncelikli yörelerde harita, imar planı, içme suyu, kanalizasyon ve yapı işleri sektöründe toplam 287 adet iş için 292 milyar 338 milyon liralık yatırım teklifi bulunmaktadır. Genel Müdürlüğün bu faaliyetleri memnuniyet vericidir.

Karayolları Genel Müdürlüğü :

Karayolları Genel Müdürlüğünce yürütülen ve ülkemizde ekonomik atılımı gerçekleştirmek için, zorunlu olan yatırımlar, geçtiğimiz yıllarda mevcut kaynaklarla karşılanamaz duruma gelmiştir. Bu nedenle, yeni kaynak temini için, bütçe dışı gelirlere yönelmek zorunlu olmuş, otoyol ağının geliştirilmesi için gerekli görülen ilk kaynakları sağlamak amacıyla, bütçe dışı fonlar devreye girmiştir. 1984 yılından itibaren uygulamaya konulan Kamu Ortaklığı Fonu kaynaklarıyla otoyol yapımları yeni imkânlara kavuşturularak hızlandırılmış, 1985 yılından itibaren Akaryakıt Tüketim Fonundan sağlanan ödeneklerin her türlü karayolu yapımında kullanılmasına başlanmıştır. Ayrıca, otoyol ve diğer büyük projeler, dış kredi ile finanse edilmektedir. Sağlanan kaynaklarla yapımı hızlandırılan otoyolların uzunluğu 1983 yılı başında 41 kilometre iken, bugün yaklaşık 289 kilometre civarına ulaşması, sağlanan bu kaynaklar sayesinde mümkün olabilmiştir. Ayrıca, Edirne - Kınalı : Kınalı - Sakarya; Kazancı - Gümüşova; Gümüşova - Gerede; Gerede - Ankara ve Ankara çevre otoyolu; Tarsus - Adana - Gaziantep; İzmir - Aydın otoyolu ve İzmir çevre yolu ve İzmir - Urla - Çeşme otoyolu; Pozantı - Tarsus; Tarsus - Mersin; Toprakkale - İskenderun otoyolları inşaatlarının süratle devam etmesi, hepimizin sevineceği bir husus olmalıdır.

Temennimiz odur ki, bahse konu olan inşaatlar, gecikmeden, süresinde tamamlanmalıdır. Bu arada, henüz inşaatına başlanmamış bulunan 25 kilometrelik Bolu Dağı bölümündeki otoyol kısmının projesinin kesinleşerek, 4 adet tünel ve 10 adet viyadük şekline karar verilmesi de memnuniyet vericidir. Bu kesimin de inşaatına en kısa sürede başlanmasını temenni ediyoruz.

Yine, çok önemli bir güzergâh olan, İstanbul - Bursa - İzmir otoyolu proje çalışmalarının da yapıldığını tahmin etmekteyiz. Bu hatta, çok önem arz eden, İstanbul - Bursa arasının kısa sürede ele alınmasını da temenni etmekteyiz.

Sayın milletvekilleri, ülkemizde lüzumlu olan otoyollara ağırlık verirken, Karayolları teşkilatımızın uhdesinde bulunan yaklaşık 60 000 kilometrelik devlet ve il yolu ağında aynı ağırlığın verilmesini, bilhassa bekliyoruz. Her ne, kadar son yıllarda asfalt yol ağında kilometre olarak bir artış kaydedilmiş de olsa, otoyollarımız dahil olmak üzere, 1990 yılı başı itibariyle toplam asfalt yolu 46 470 kilometreye ulaşmış da olsa, daha 15 000 kilometreye yakın asfalt açığı var demektir. Bu asfaltın büyük bir bölümü sathî kaplama olduğundan ve her geçen gün artan ağır trafik yükü altında aynı kilometrede bile sağlıklı bir satıh elde etmenin zorlukları da ortadadır.

Ayrıca, asfalt ağımızı artırma çabaları sürerken, özellikle 2000'li yıllarda 3 500 kilometre otoyol ağı programlanırken, bir taraftan da 1 000 kilometreden fazla toprak yolun, önce stabilizeye, sonra da asfalta kavuşmasını bilhassa bekliyoruz.

Yine aynı derecede, hatta daha da önemli olanı ise, 1980 yılında geçit vermeyen 2 181 kilometrelik yol uzunluğunun, 1990 başlarında 1 450 kilometreye düşürülmüş olması bile, telaffuzu güç bir hususdur. Karayolu ağında olduğu halde, uzay çağı, elektronik çağı ve otoyol çağında, Karayolları gibi yüce bir kuruluşun bu problemi en kısa zamanda çözümlenmesini ve ülkemizde, geçit vermeyen karayolu bırakmamasını gönülden temenni ediyoruz.

Sayın milletvekilleri, 1991 Malî Yılı Bütçe Kanunu Tasarısında, Karayolları Genel Müdürlüğünün yatırımları için 1 trilyon 762 milyar liralık ödenek ayrılmıştır. Dış kredi dahil, ulaştırma sektörüne bütçeden ayrılan yatırım ödeneği, 1 trilyon 630 milyar liradır. Kamu Ortaklığı Fonundan 11 milyar, Akaryakıt Tüketim Fonundan 343 milyar ve otoyol geliri olarak 10 milyar liralık ödenek sağlanması planlanmış olup, ulaştırma sektöründe karayolu projesine ayrılan toplam ödenek 1 trilyon 994 milyar liraya ulaşmaktadır.

Yatırım bütçesinde, turizm sektörü için öngörülen ödenek 75 milyar, enerji sektörü için 50 milyar ve tarım sektörü için ise 7 milyar liradır. Fon ödenekleriyle birlikte, toplam karayolu yatırım tutarı 2 trilyon 126 milyar liraya ulaşmaktadır.

Ulaştırma, turizm ve enerji sektörü için ayrılan kamulaştırma ödeneği ise 110 milyar 300 milyon liradır. Ayrıca, Toplu Konut ve Kamu Ortaklığı İdaresinin programında yer alan otoyol projeleri için 4 trilyon 672 milyar lira yatırım ve 600 milyar lira kamulaştırma ödeneği öngörülmesi, yatırım ödenekleri devam eden işlerden, kısa zamanda bitirilmesi gereken projelere ve kalkınmada öncelikli yöre yatırımlarına ağırlık verilecek şekilde planlanması; 1991 yılında 898 kilometre yolda sanat yapısı, 874 kilometre yolda toprak tesviye, 976 kilometre yolda stabilize, 1 396 kilometre yolda asfalt yapımı, 2 376 kilometre yolda asfalt takviye ve yenileme, 29 adet köprü yapımı ve 90 adet köprü onarımının gerçekleştirilmesi hedef alınmıştır. 1990 - 91 kış döneminde yaklaşık 56 bin kilometre yolun da kış programına alınmasının planlanması, 1990 yılında yapılan önemli ihaleler ile 1991 yılı sonuna kadar ihale edilmesi planlanan yolların önem durumuna göre ele alınması memnuniyet vericidir. Geçit vermeyen kesimlerin de bu yıl ele alınmasını özellikle bekliyoruz.

Ülkemizde, su kaynaklarının geliştirilmesiyle ilgili faaliyetlerde, en etkin kuruluş olan, Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğümüz, baraj, hidroelektrik santralı, yeraltı ve yerüstü sulama şebekelerinin planlanması, projelendirilmesi ve yapımı konularındaki çalışmalarını hızla sürdürmüş,

1984 yılından sonra Kamu Ortaklığı Fonundan desteklenen, özellikle GAP ile ilgili yatırımların bitiriliş tarihleri öne alınmıştır.

Ülkemizde 1983 yılı sonunda 84 olan baraj adedi, 1988 yılı sonunda biten 38 baraj ve 1989 sonunda tamamlanan 12 baraj ve 1990'da biten 10 baraj ile birlikte 144'e yükselmiştir. Son yedi yıl içerisinde 60 baraj devreye girmiş olup, bugüne kadar yapılan toplam baraj sayısına göre yüzde 75'lik bir artış sağlanmıştır.

Ülkemizde ekonomik olarak sulanabilir 8,5 milyon hektar arazinin, 1990 yılı sonu itibariyle sulamaya açılan kısmı 3,843 milyon hektar olup, net 1 716 404 hektarı, yani yüzde 44'ü Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğümüzce gerçekleştirilmiştir.

1989 Aralık ayı sonu itibariyle, Türkiye'de, inşa halindeki sulama şebekesi, toplam 448 bin hektardır. Baraj veya ana isale kanal inşa halinde olup da, sulama şebekesi ihale edilmemiş olan ile bu miktar 979 bin hektara ulaşmaktadır.

Doğu ve güneydoğuda yer alan 20 ildeki Devlet Su İşleri sulama projeleri toplamı 513 bin hektar olduğu halde, diğer 51 ilde bu miktar 476 bin hektardır. Tamamı kalkınmada öncelikli iller arasında yer alan bu 20 ile yapılan yatırımın, Türkiye geneline oranı yüzde 52'dir. Bu oran, bu yörelerin kalkınmasına verilen önemin önemli bir göstergesidir.

Güneydoğu Anadolu Projesi (GAP), cumhuriyet dönemimizin en büyük yatırımlarından ve ülkemiz kalkınmasının en büyük atılımlarından biri olarak kabul edilmektedir. Bu yapı, ülkemizin gururu, yüce milletimizin eseri, devletimizin alın teridir. Fırat ve Dicle nehirlerinin aşağı kesimleriyle, bunların arasında uzanan eski Mezopotamya ovalarının yukarı kısımlarını kapsayan Güneydoğu Anadolu Projemiz (GAP), 70 bin kilometrekarelik bir alanı kapsamaktadır. Bölgede yer alan Gaziantep, Adıyaman, Şanlıurfa, Diyarbakır, Mardin ve Siirt illerinin tamamı ve bir kısmı proje alanı içinde kalmaktadır.

Güneydoğu Anadolu Projesi (GAP), bağımsız bir proje olmayıp, bölgede tasarlanan sulama ve enerji amaçlı 13 adet proje demetinden oluşmaktadır. Bu projelerden 7 adedi Fırat havzasında, 6 adedi de Dicle havzasında yer almaktadır. Projelerin uygulama programlarında öngörüldüğü şekilde tamamlanmasıyla yaklaşık olarak 1 milyon 700 bin hektar alan sulu tarıma açılacak ve sulama öncesi 27,346 milyar kilovat/saat enerji, sulama sonrası 24 milyar kilovat/saat enerji üretilecektir.

Atatürk Barajı ve Hidroelektrik Santralı, Ulu Önder Atatürk'ün adını taşıyan bu dev tesis, (yapılmış ve yapılacak olanlar dahil) ülkemizin en büyük barajı ve hidroelektrik santralıdır. Her biri 300 megavat olan sekiz ünitenin toplam kurulu gücü 2 400 megavattır. 872,385 hektar alanın sulanması amaçlanmıştır. Barajda, 1991 yılı temmuz ayında 1 numaralı ünite devreye girecek şekilde çalışmalar hızla sürdürülmektedir.

GAP, Aşağı Fırat Birinci Merhale Projesi kapsamında yer alan Atatürk Barajında, 13 Ocak 1990 tarihinde gövde inşaatı tamamlanmıştır. Santralda, ünitelerin montajı devam etmekte olup, diğer yardımcı ünitelerin montaj ve inşaat faaliyetleri 1991 yılı içerisinde tamamlanacaktır. Su şartlarına bağlı olarak, ilk ünitenin 1991 yılı sonlarında veya 1992 yılının ilk yarısında üretime başlaması beklenmektedir.

Şanlıurfa Tünelinde inşaat çalışmaları devam etmekte olup, 1992 yılında ikmal edilmesi programlanmıştır. Tünel, her biri 26,40 kilometre uzunluğunda olmak üzere 2 adet olup, suyu, Şanlıurfa, Harran, Ceylanpınar ve Mardin ovalarına iletecektir.

Şanlıurfa Ovası sulaması birinci kısım inşaatı, ana kanal, tahliye kanalları ve Şanlıurfa Hidroelektrik Santralı;

Şanlıurfa Ovası sulaması ikinci kısım inşaatı, 24 920 hektar kanaletli sulama şebekesi;

Harran Ovası sulaması birinci kısım inşaatı, Harran ana kanalının 75 kilometrelik kısmı yapım işleri devam etmekte olup, 1990 yılında, Harran Ovası sulaması üçüncü kısım (22 861 hektar), Harran Ovası sulaması dördüncü kısım (23 738 hektar), Harran Ovası sulaması beşinci kısım (22 045 hektar) işlerinin ihalesi de yapılmıştır.

ALÂETTİN KURT (Kocaeli) — Altıncı kısmın ihalesi ne zaman?

MÜMTAZ GÜLER (Devamla) — Sayın Başkan, sayın milletvekilleri; geçtiğimiz yıllarla son yılları baraj yapımı konusunda mukayese etmek gerekirse, cumhuriyet döneminde, 1984 yılı başına kadar, toplam 84 baraj inşa edilmiştir. Bunların 135 milyon metreküpü toprak kaya, 1,7 milyon metreküpü beton gövde dolgusu yapılmış ve tamamının arkasında tutulan su miktarı, 31 milyar metreküpü Keban Barajı olmak üzere, toplam 49 milyar metreküptür. Halbuki, 1984 yılından itibaren, 1989 yılı sonuna kadar tamamlanmış bulunan 50 barajın gövde hacmi, toprak kaya olarak 116 milyon metreküp olup, buna Atatürk Barajına yerleştirilmiş bulunan 76 milyon metreküplük kapasite ilave edildiği zaman, -inşa halindeki diğer 50 baraj hariç- altı yılda toplam 192 milyon metreküp dolgu kaya baraj gövde dolgusu yapılmış olduğu görülmektedir. 2 milyon metreküpü Atatürk Barajında olmak üzere, toplam 5,2 milyon metreküp de, beton gövde dolgusu yapılmış bulunmaktadır. Atatürk Barajı hariç, yine altı yılda yapılan barajlarda tutulan su hacmi ise 28 milyar metreküptür. 1990 yılı başından itibaren, 50 baraj inşaatı da devam etmektedir. Bunun 10 tanesinin bu yıl içinde bitirilmesi planlanmıştır. Faaliyetleri sürdürülen bu 50 adet barajın teknik özellikleri ise; 206 milyon metreküp toprak kaya gövde dolgusu, 3 milyon metreküp beton gövde dolgusu yapılacak olup, bu 50 barajın su hacmi ise, 65 milyar metreküp olacaktır.

Bu duruma göre, cumhuriyet döneminde, 60 yılda gerçekleştirilen baraj inşaatı ile son yıllarda inşaatı tamamlanıp yüce milletimizin hizmetine sunulan ve devam eden baraj inşaatlarının durumu bu şekilde olup, mukayese ve hesaplara çok özenenlere ve Yüce Heyetinize bu bilgileri vermekten memnuniyet duyuyorum.

Sayın Başkan, sayın milletvekilleri, Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğünün, 1991 malî yılı bütçesi, 4 trilyon 389 milyar 115 milyon lirası genel bütçeden, 1 trilyon 300 milyar lirası Kamu Ortaklığı Fonundan olmak üzere, toplam 5 trilyon 689 milyar, 115 milyon liradır. Bu bütçenin, 4 trilyon 933 milyar 560 milyon lirası yatırıma ayrılmıştır. Yatırım ödeneğinin, 1 trilyon 894 milyar 512 milyon lirası (yüzde 38,4'lük pay ile) kalkınmada öncelikli yörelere ait projelere; 1 trilyon 335 milyar 501 milyon lirası (yüzde 27'lik pay ile) Güneydoğu Anadolu Projesine aittir. 1991 yılı programında, 151 adet sulama ve taşkın, 24 adet enerji, 18 adet içme ve kullanma ve endüstri suyu ile, 1 adet ekolojik koruma projesi yer almaktadır. Ayrıca, 1991 yılında 6 adet sulama-taşkın, 3 adet enerji ve 1 adet içme suyu projesi olmak üzere, toplam 10 adet projenin ikmal edileceğini görmek sevindiricidir. Ayrıca, Plan ve Bütçe Komisyonunda, 90 milyar lira yatırım ödeneği ilavesini memnuniyetle karşılıyoruz.

Sayın Başkan, sayın milletvekilleri, kamu binalarının inşaası ve büyük onarımlarını gerçekleştirmek, doğal afetlerle ortaya çıkan iskân ve acil yardım konularını yürütmek, imar planları ve şehir altyapısı tesislerinin standartlarını hızlandırmak, gereğinde imar planlarının hazırlanması, değiştirilmesi ve onaylanmasını sağlamak; bütün işlerle ilgili tüzük, yönetmelik,

sözleşme, şartname, rayiç fiyat analizi ve birim fiyatları hazırlayıp yayımlamak, müteahhit sicillerinin tutulması, belge verilmesi; ayrıca, karayolu ağındaki yolların yapım,bakım ve onarımını yapmak, toprak ve su kaynaklarını geliştirmek, yerüstü ve yeraltı suların zararlarını önleyip, bunları çeşitli yönlerden vatandaşlarımızın yararına sunmak; belediye, il özel idaresi ve köylerle, bu idarelerin kuracakları birliklerin imar ve altyapı işleriyle uğraşmak ve onları malî ve teknik yönden desteklemek gibi gerçekten çok büyük ve kutsal görev içinde olan Bakanlığın, daha önce iki bakanlık halinde iken, Aralık 1983'te tek çatı altında toplanarak, hizmet kervanının daha büyük bir yapıya kavuşması sonucu, hizmetlerin koordinasyon içinde, daha yaygın hale gelmiş olduğunu görmemiz, memnuniyetimizi mucip olmuştur.

Sayın milletvekilleri, Siyasî İktidarımız, yüce milletimize daha çok hizmet vermeyi, var oluşunun bir gereği olarak arzulamaktadır. Ancak, ülke ve devlet imkânları bu kadarına müsait olabilmektedir.

Bakanlık ve mensuplarına temennimiz şudur : Milletimizin verebildiği bu imkânları, layıkı ile yerinde kullanmaları ve kâğıt üzerinde belirlenen bu miktarların işe ve üretime intikal ettirebilmeleridir. Bunun da tahakkuk edeceğine olan inancımız tamdır.

Sayın Başkan, sayın milletvekilleri; geçen yıl da bu Bakanlığımızla ilgili bütçe görüşmelerinde, Anavatan Partisi Grubu görüş ve düşüncelerini Yüce Heyetinize ifade etme imkânı bulmuştum. Özellikle, çok süre alan altyapı hizmetlerinin büyük maliyetleri yanında, çok uzun zaman aldığını da biliyoruz. İstikrarlı yönetimlerle ancak sonuç alınabileceğini, aksi halde, ileriki yıllara devreden işler çok daha pahalıya mal olduğundan ve bir an önce hizmete sokulamadığından, ülkemiz ve milletimiz çok büyük zararlara duçar olmaktadır. Bunun tartışılması mümkün değildir.

Zamanın önemi malumlarınızdır. Çağ, elektronik çağıdır. Altyapısı olmayan bir ülkede, üstyapı inşa etmek ve kalkınmak mümkün değildir. Son yıllarda, özellikle ulaşım, haberleşme ve baraj yapımı gibi önemli altyapılar, tek başına iktidar olduğu için, Anavatan Partisi döneminde gerçekleştirilebilmiştir. İkinci Boğaz geçişi, yani tarihe damgasını vuran Fatih Sultan Mehmet Köprüsünün başlayışı, bitişi, Atatürk Barajı inşaatı ve otoyollar bunun belirgin örnekleridir.

Ülkemizin gelişmesi ve milletimizin kalkınması için, istikrarlı ve kesiksiz, devamlı yönetimlerin şart olduğunu bir defa daha vurgulamak istiyorum. Her şeyin demokratik rejim içinde, birlik ve beraberlik içinde tahakkuk edeceği inancımı Yüce Heyetinize tekraren ifade ediyorum.

Sayın Başkan, sayın milletvekilleri; son yedi yıllık Anavatan Partisi İktidarı döneminde, milletimizden aldığımız güç, destek, huzur ve güven ortamı içerisinde istikrar bulan Hükümetimiz, yüce milletimize yaptığı taahhütlerini büyük bir oranda yerine getirmiştir.

BAŞKAN — Sayın Güler, müsaade eder misiniz?..

Sayın milletvekilleri, öğleden önceki çalışma süremiz dolmak üzeredir. Sayın Güler konuşmasını tamamlayıncaya kadar, sürenin uzatılmasını oylarınıza sunuyorum : Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Buyurun Sayın Güler.

MÜMTAZ GÜLER (Devamla) — Ülkemiz, baştan sona bir şantiye manzarası arz etmektedir. İktidarı ile muhalefeti ile yapılan ve milletimiz hizmetine sunulan her şey insanımız içindir. Ulaşabildiğimiz medenî imkânları kullanan insanımıza ne kadar hizmet etsek azdır. Geç-

miş dönemlerde, milletine hizmet için çıkan siyasî parti ve iktidarlar, ülkenin kargaşa dönemine girmesinde, istikrarsızlığa sürüklenmesinde en büyük yarayı almışlar; hizmetlerin akışı durmuş, hizmet kervanlarının yolu kesilmiştir; kaybeden, ülke insanımız ve memleketimiz olmuştur. Çağın nimetlerine giden ülke tekerinin önüne engeller konulmuş, çomak sokulmuştur. Ülkeye hizmetten öteye bir şey düşünmeden, gecesini gündüzüne katarak çalışan siyasî iktidarın başbakanı ve değerli iki bakanı idam sehpasına götürülmüş; Osmanlıdan başlayarak, cumhuriyet döneminde de devam eden bu kötü gelenek, hizmet edenleri, idam sehpası gölgesinde görev yapmaya zorlamıştır. Geçmişin acı tecrübesi, henüz çok genç olan demokrasimiz için bir kambur ve hafızalarımızda derin bir yaradır. Türk demokrasi tarihinde ve ülke hizmetinde on yıllık damgalarını vuran bu insanlara, ne yazık ki, ebedî istirahatgâhlarında 2 metrekarelik toprak parçası, üzerine "Fatiha" yazılı 2 adet dikili taş bile çok görülmüştür. Bu üç şehidimiz, zulme uğradıkları İmralı'daki yerlerinden, değerli ailelerinin de muvafakatları alınmak suretiyle, devlet töreni yapılarak, otuz yıl aradan sonra, Anıtmezarda, milletin gönlündeki tahtlarına tevdi edilmişlerdir.

Bu tarihî görevin ifasında emeği geçen Bayındırlık ve İskân Bakanı Sayın Cengiz Altınkaya başta olmak üzere, Bakanlığın tüm mensuplarıyla, Yapı İşleri Genel Müdürlüğünün tüm mensuplarına şükranlarımızı sunuyoruz. Bilhassa, büyük Anıtın devlet töreni zamanına yetiştirilmesinde gösterilen olağanüstü çabalar,her türlü takdirin üzerindedir. (ANAP sıralarından alkışlar)

Başta, anıt yerinin bulunması, demokrasimizin büyük şehitlerinin şanına yaraşacak güzel bir projenin meydana gelmesinde emeği geçenlere, projenin uygulanmasındaki tüm inşaat safhalarında görev alanlara gerçekten olağanüstü bir hızla proje ve inşaat tekniğinde de hiçbir aksama olmadan, çok kısa zaman içinde tahakkuk ettirenlere de teşekkürlerimizi sunuyoruz. Anıtın yapımı, şehitlerimizin ölüm yıldönümüne ve devlet törenine olağanüstü çabalarıyla yetiştirilerek, ebedî istirahatgâhlarına, yani milletin sinesine kavuşturulmaları, bizleri ve yüce milletimizi kısmen de olsa teselli etmiştir.

Bu vesileyle, ebedî istirahatgâhlarında, merhum Adnan Menderes, merhum Fatin Rüştü Zorlu ve merhum Hasan Polatkan'a Yüce Allahtan rahmet diliyorum. Kederli muhterem ailelerine sabır, metanet temennilerimizi ve başsağlığı dileklerimizi de bu vesile ile tekraren ifade ediyorum. İnsanî, vicdanî, siyasî ve milletimize mal olan bu hususu ifade edecek olayın, başlangıcından sonuna kadar her bölümünden, millet, devlet ve her kesimin mutlak ders alması gerektiğini bir defa daha belirtiyor, kalbimizin derinliklerinde daima hissedileceği inancı içinde, durumu, her safhası ile tarihe emanet ediyorum.

Sayın Başkan, sayın milletvekilleri; Anavatan Partisi olarak, ülkemizin gerçek sahipleri ve demokramizin temeli olan milletimize hizmete âmade olduğumuzu bir defa daha ifade ederek, yapılan bütün hizmetlerin millet için yapıldığı, devletin ise millet için var olduğu ve milletin emrinde olmaya devam olunacağı inancı ile, Bayındırlık ve İskân Bakanlığı bütçesinin ülkemize, yüce milletimize ve Bakanlık camiasına hayırlı olması temennisi ile, Yüce Heyetinizi saygı ile selamlıyorum. (ANAP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN — Teşekkür ederim Sayın Güler.

Saat 14.00'te toplanmak üzere, birleşime ara veriyorum.

Kapanma Saati : 13.03

İKİNCİ OTURUM

Açılma Saati : 14.00

BAŞKAN : Başkanvekili Yılmaz Hocaoğlu

KÂTİP ÜYELER : İsmail Üğdül (Edirne), Mümin Kahraman (Çanakkale)

BAŞKAN — Türkiye Büyük Millet Meclisinin 53 üncü Birleşiminin İkinci Oturumunu açıyorum.

IV. — KANUN TASARI VE TEKLİFLERİYLE KOMİSYONLARDAN GELEN DİĞER İŞLER (Devam)

1. — 1991 Malî Yılı Genel ve Katma Bütçeli İdareler ve Kuruluşlar Bütçe Kanunu Tasarıları ile 1989 Malî Yılı Genel ve Katma Bütçeli İdareler ve Kuruluşlar Kesinhesap Kanunu Tasarıları (1/752, 1/753; 1/732, 3/1398; 1/733, 3/1399) (S. Sayıları : 488, 489, 495, 493) (Devam)

A) BAYINDIRLIK VE İSKÂN BAKANLIĞI (Devam)

1. — Bayındırlık ve İskân Bakanlığı 1991 Malî Yılı Bütçesi
2. — Bayındırlık ve İskân Bakanlığı 1989 Malî Yılı Kesinhesabı

a) Karayolları Genel Müdürlüğü

1. — Karayolları Genel Müdürlüğü 1991 Malî Yılı Bütçesi
2. — Karayolları Genel Müdürlüğü 1989 Malî Yılı Kesinhesabı

b) Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü

1. — Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü 1991 Malî Yılı Bütçesi
2. — Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü 1989 Malî Yılı Kesinhesabı

BAŞKAN — 1991 Malî Yılı Genel ve Katma Bütçe Kanunu Tasarılarıyla, 1989 Malî Yılı Kesinhesap Kanunu Tasarıları üzerindeki görüşmelere devam ediyoruz.

Komisyon ve Hükümet yerlerini almışlardır.

Müzakerelere başlıyoruz.

Bayındırlık ve İskân Bakanlığı bütçesi ve kesinhesabı üzerinde grup sözcüleri konuşmalarını tamamlamış bulunmaktadır.

Şimdi, şahısları adına lehinde konuşmak üzere Burdur Milletvekili Sayın Sait Ekinci'ye söz veriyorum.

Buyurun Sayın Ekinci.

SAİT EKİNCİ (Burdur) — Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Bayındırlık ve İskân Bakanlığının 1991 malî yılı bütçesi üzerinde kişisel görüşlerimi sunmak üzere huzurlarınızdayım. Bu vesileyle, hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Malumlarınız olduğu üzere, bütçeler, hükümetlerin programlarında ve seçim beyannamelerinde belirttikleri beş yıllık plan hedefleri doğrultusunda gerçekleştirmeye çalıştıkları dilimlerin uygulanmasına yönelik siyasî tercihlerdir. Bütçenin siyasî tercih taşıması, demokrasinin gereği, rejimin faziletinin bir sonucudur.

Sayın milletvekilleri, muhalefet sözcülerini dinledim; Bakanlığın ve Hükümetin icraatlarını eleştirdiler. Ben, pazartesi akşamı televizyonun birinci programında seyrettiğim konular hakkında kısa bir açıklama yaptıktan sonra, konuşmamı sürdüreceğim. O programda, Bulgaristan'da kuyrukların olduğunu, karne dağıtıldığını ve enerji kısıntısının devam ettiğini gözledim. Bir vatandaş ekmek alabilmek için fırına gidiyor; ama, o vatandaşın dört gün sonra ekmek alabileceğini gözledim. Aklıma, 1980 öncesindeki Türkiye'nin durumu, şartları ve o zamanki yaşadığımız günler geldi.

MUSTAFA YILMAZ (Gaziantep) — Ekmeğin bayındırlık ile ne ilgisi var?

SAİT EKİNCİ (Devamla) — Bayındırlıkla ilgisini şimdi izah edeceğim.

Altyapısı yapılmamış, altyapısı tamamlanmamış bir ülke düşünün... Eğer, 1983 sonunda ANAP İktidar olmasa, Anavatan zihniyetindeki milletimizin destekleri olmasa, yedi yılda gerçekleştirdiğimiz hizmetler olmasa, bugün, işte o komşumuz ülkeleri gibi durumlara düşebiliriz diye aklımdan geçti.

Şuna inanıyorum ki, Türkiye, millet olarak, Anavatan Hükümetlerinin programları ve planlarıyla, Ortadoğu'nun ve Doğu Avrupa'nın ortasında, istikrar ülkesi, bir Japonya timsali, Avrupa'da Almaya timsali olarak 2000'li yıllara girecektir.

Sayın milletvekilleri, bugün bütçesi üzerinde görüşme yaptığımız Bayındırlık ve İskân Bakanlığı, ülkemizin ekonomik, sosyal ve kültürel kalkınmasında ağırlık taşıyan, önemli görevler üstlenmiş bir kuruluştur. Ülkemiz kalkınmasının altyapısını oluşturan hizmetlerin sağlıklı ve süratli bir şekilde yerine getirilmesi amacıyla, söz konusu Bakanlık bünyesinde reorganizasyon, sistem ve finansman konularında reform mahiyetinde birçok düzenlemelere gidilmiştir. Gerek yasal, gerek idarî tedbirler, gerekse finansman konularındaki bu yeni düzenlemelerle, yatırımların seyrinde ve inşaat alanında önemli gelişmeler kaydedilmiştir. Bütçe dışı ek kaynaklardan yararlanılması suretiyle, yatırım projeleri zamanından önce bitirilerek, ekonomimize katkıda bulunulmuş; ayrıca, baraj, hidroelektrik santralı, otoyol, sulama, enerji ve ulaştırma alanlarındaki altyapı yatırımları, sağlanan dış kredilerle büyük ölçüde gerçekleştirilmeye çalışılmıştır.

Bütçe dışı kaynaklar ve bağlı kuruluşlarla birlikte, 1991 malî yılında 17 trilyon 393 milyar 656 milyon liralık bir ödenek ayrılan Bakanlık, harcamalarının önemli bir kısmı altyapı yatırımlarına yöneliktir. Altyapı yatırımları, bir yandan toplumumuzun refahını artırmak, diğer yandan, uluslararası ilişkilerimize güç ve millî ekonomimize dinamizm kazandırmaya yönelik projelerdir. Altyapı yatırımlarının dengeli bir şekilde dağılmasıyla, sosyal adaletin ve ekonomik ihtiyaçların karşılanması da süratle gerçekleşecektir.

Değerli milletvekilleri, her sektörde görülen hızlı kalkınmanın temelinde, bayındırlık hizmeleri vardır. Zira, altyapısız kalkınma düşünülemez. Bugün, uluslararası platformda Türk mühendis ve müteahhitleri başarılı işler gerçekleştiriyor. Dünyanın, uzak yakın her köşesinde Türk firmalarının eserlerinden gururla bahsediliyorsa, Anavatan İktidarının ileri görüşü ve temel ilke olarak benimsediği serbest çalışma ortamının katkısı küçümsenmemelidir. Yatırımcı fonksiyonun yanında, yön gösterici ve koordinasyonu sağlayıcı fonksiyonları da bulunan Bayındırlık ve İskân Bakanlığının bugüne kadar gerçekletirdiği ve bundan sonra gerçekleştirmeyi düşündüğü hizmetleri daha iyi anlayabilmek için Bakanlığın bağlı kuruluşlarının faaliyetlerini ayrı ayrı gözden geçirmek gerektiği düşüncesiyle, evvela Yapı İşleri Genel Müdürlüğü bünyesinde gerçekleştirilen hizmetlerle, planlanan hedeflere değinmek istiyorum.

Bilindiği gibi, Yapı İşleri Genel Müdürlüğü, devlete ait bina ve tesislerin proje ve keşiflerini, inşaatlarını ve büyük onarımlarını yapmak, yaptırmakla görevli olan bir kuruluşumuzdur. Halen kendi yatırım programında bulanan işler dışında, çeşitli kamu kurum ve kuruluşlarının planlanan ve ödenekleri Bakanlık bütçesine aktarılan çeşitli devlet yapılarının inşaatlarını da yürütmektedir. Genel Müdürlüğün 1991 yılı yatırımları için ayrılan ödenek tutarı, diğer kuruluşlardan aktarılacağı tahmin edilen miktarlarla beraber, 1 trilyon 142 milyar 870 milyon lira olarak tespit edilmiştir. 1991 yılında, çeşitli sektörlere ait 472 adet işin bitirilmesi planlanmıştır.

Yine, Afet İşleri Genel Müdürlüğüne ayrılan 100 milyar liralık yatırım ödeneği ve 10 milyar liralık kamulaştırma ödeneği de, afete uğramış bölgelere geçici yerleşme ve barınmayı sağlayıcı kısa ve uzun vadeli tedbirleri almak, bu konuda her türlü plan ve projeleri yapmak, diğer kamu kuruluşları ile koordineyi sağlamak üzere kullanılacaktır. İktidarımız, 1983-1984 yıllarında Erzurum-Kars depremleri sonrasında, 1985 yılında Zonguldak-Sinop-Kastamonu heyelan bölgesindeki felaketlerle, 1986 yılında Malatya-Adıyaman depremlerinde, 1988 yılında Ankara-Mamak'ta meydana gelen su baskınında, 1988 yılında Trabzon-Maçka-Çatak'ta meydana gelen afette, 1988 yılında Kars İlimizde meydana gelen afette, yine, 1990 yılında Trabzon, Giresun, Gümüşhane İllerinde meydana gelen su baskını ve heyelanlar neticesinde felakete uğrayan vatandaşlarımıza acil yardım, geçici iskân ve onarım yardımlarının yanı sıra, vakit geçirilmeden mesken temini yoluna gitmiş, büyük bir bölümü süratle tamamlanarak, afetzedelere teslim edilmiştir.

BAŞKAN — Sayın Ekinci, süreniz dolmak üzeredir, toparlamanızı rica ediyorum.

SAİT EKİNCİ (Devamla) — Peki Sayın Başkan.

Genel Müdürlüğün önemli bir projesi olan Kuzey Anadolu Bölgesi Deprem Kuşağı Kırsal Kalkınma Projesi kapsamında olan 11 ilde, yıl sonuna kadar 9 750 konut bitirilmiş, 1990 yılı itibariyle de 11 677 konut, Avrupa İskân Fonu desteğiyle bu illerde tamamlanmış olacaktır. Ayrıca, Acil Afet Yardım Projesi de 1990 yılında başlatılarak, uygulamaya konulmuştur.

Değerli milletvekilleri, 1984 yılından itibaren uygulamaya konulan Kamu Ortaklığı Fonu kaynaklarıyla, otoyol yapımları yeni imkânlara kavuşturularak hızlandırılmış, 1985 yılından itibaren Akaryakıt Tüketim Fonundan sağlanan ödeneklerin her türlü karayolu yapımında kullanılmasına başlanılmıştır. Ayrıca, otoyol ve diğer büyük projelerde, dış krediye finanse edilerek, zamanından önce hizmete sokulmaktadır.

Gerek ekonomik atılımlarımıza katkısı, gerekse tam erişme kontrolü ve yüksek standart özelliği ile hızlı ve güvenli trafik akışını temin etmesi, zaman ve işletme giderlerinde tasarruf sağlanması, ayrıca, kapasitelerinin diğer yolların aksine, zaman içinde azalmayıp, ilk yatırım değerinin sürekli korunabilmesi gibi nedenlerle tercih edilen otoyol ağımız, 1983 yılı başında 41 kilometre iken, bugün 289 kilometreyi bulmuştur; 1991 yılında da, 666 kilometre daha bitirilecektir.

Sayın milletvekilleri, kurak topraklarımızı, yaptığı proje ve tesislerle yeşil ovalara dönüştüren, taşkınlardan koruyan, ülkemizi aydınlatan Keban, Karakaya, Oymapınar, Altınkaya, Atatürk Barajlarını yapan Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü, modern Türkiye Cumhuriyetinin en köklü ve güçlü kuruluşlarındandır.

Genel Müdürlükçe, 1990 yılı başı itibariyle 135 adet baraj ve 59 adet hidroelektrik santral inşa edilmiş olup, bu hidroelektrik santralların bir kısmı baraj bünyesinde bulunmaktadır. Halen 51 adet baraj ve hidroelektrik santral ise inşa durumundadır.

Cumhuriyet döneminin en büyük yatırımlarından ve ülkemizin kalkınmasının en büyük atılımlarından biri olarak kabul edilen Güneydoğu Anadolu Projesi (GAP), 70 bin kilometrekarelik bir alanı kapsamaktadır. Tamamen Türk mühendis ve işçisi tarafından gerçekleştirilen bu proje ile, yaklaşık, 1 milyon 693 bin hektar alan sulu tarıma açılacak ve büyük bir enerji üretilecektir. Ayrıca, Atatürk Barajı ve Urfa tünelleri çalışmalarına da hızla devam edilerek, kalan 1 600 metresinin 1992 yılında ikmal edilmesi programlanmıştır.

Değerli milletvekilleri, GAP projesi entegre bir projedir; sadece su ve enerji üretimi açısından değerlendiremeyiz; gerek bölgenin, gerekse tüm ülkenin ekonomisine hayat verecek olan bu projeyi destekleyici ekonomik, sosyal ve kültürel plan ve programların öncelikle uygulamaya konulması için, çalışmaların hızlandırılması gerekmektedir. Bu konuda her türlü tedbirin alındığı inancı ile biraz da, kısaca, İller Bankası ve belediyelerimizin durumuna değinmek istiyorum.

İl özel idareleri, belediye ve köy idareleri, katma bütçeli idare ve kurumların yapacakları mahalli tesislerin yapımı ile uğraşan İller Bankası Genel Müdürlüğü, harita, imar planı, içme suyu, kanalizasyon ve çeşitli yapı sektörlerindeki faaliyetlerini hızla sürdürmektedir. Şehirlerimizin altyapı ihtiyaçları ve özellikle içme suyu ve kanalizasyon işlerine ağırlık verilmekte, bu sektörlere aktarılan malî kaynakların toplam kamu yatırımları içindeki payı, son yıllarda devamlı artırılmaktadır.

Bankanın programında bulunan mahallî idarelerin finansmanı, banka özkaynaklarından, Belediyeler Fonundan, Akaryakıt Tüketim Fonundan ve genel bütçeden çıkarılan ödeneklerden karşılanmaktadır.

Malumlarınız olduğu üzere, merkezi idarede yetki genişliği esasını benimseyen Anayasamız, mahalli idarelerde "Yerinden yönetim" ilkesini uygun bulduğunu, 127 nci maddesinin ikinci fıkrasında açıkça ortaya koymuştur. Diğer yerinden yönetim birimlerine göre daha dinamik bir gelişme göseteren belediyeler, özellikle, kentleşme ve çok partili siyasi yaşamla birlikte ön plana çıkmış, hem ulusal hem de yerel politikanın ilgi ekseni durumuna gelmiştir. Partimiz, mahallî idarelere büyük önem vermiş ve demokrasinin temel unsuru olarak kabul etmiştir. Bu amaçla, hem yetki hem de malî imkânlar açısından, bu idareleri destekleyen yasal düzenlemeleri kısa sürede gerçekleştirerek çağdaş bir yapıya kavuşturmuştur. Sağlanan bu imkânlarla, belediyelerin teşebbüs güçleri gelişmiş, birçok büyük yatırım projelerini cesaretle uygulama imkânına sahip olmuşlardır.

26 Mart seçimleriyle, belediyelerin büyük çoğunluğu el değiştirmiştir. Seçim kampanyaları sırasında gerçekleştiremeyecekleri vaatlerde bulunan, bugün bu vaatleri yerine getiremeyen belediyeler, bunları yerine getirmemenin sorumluluğunu Hükümete ve geçmiş belediye yöneticilerine yüklemeye çalışmaktadırlar. "Efendim, biz enkaz devraldık; belediyelere 1991 yılı İller Bankası hisseleri 26 Mart seçimlerinden önce kullandırıldı; Türkiye Elektrik Kurumuna olan birikmiş borçların tamamı bu dönemde tahsil edilmeye başlandı; Sosyal Sigorta borçları, belediyelere ait İller Bankası hisselerinden kesildi, belediye gelirlerinde büyük azalmalar oldu" gibi iddialar ortaya atılmaktadır.

BAŞKAN — Sayın Ekinci, sürenizi 3 dakika aşmış bulunuyorsunuz; tamamlamanızı rica ediyorum.

SAİT EKİNCİ (Devamla) — Tamamlıyorum Sayın Başkanım.

Değerli milletvekilleri, bunlara inanmak mümkün değildir. Belediyelere aktarılan kaynaklar, daha önce nasıl ve hangi usullerle yapılıyorsa, bugün de değişen bir şey yoktur; aynı yasa hükümleri yürürlüktedir ve uygulamalara devam edilmektedir.

Biz, Anavatan Partisi olarak, daima hizmetten yana olduk ve hizmet edenleri de desteklemeye devam edeceğiz.

Tarihî, insanî ve dinî görev alanların az da olsa tesellisi olan Bayındırlık ve İskân Bakanlığı bütçesini görüşürken, bir konuyu daha tazelemenin faydalı olacağı inancını taşımaktayım. Bu konu, demokrasi şehitlerinin Anıt Mezara nakli konusudur.

Yıllarca iktidarda kalan, "Demokrat Partinin mirasçılarıyız" sloganları atarak bu partiye gönül vermiş vatandaşlarımızın oylarını alan ve hâlâ "Demokrat partinin devamıyız" felsefeleriyle hareket edenlere sesleniyorum.

MEHMET ÇAKIROĞLU (Trabzon) — Hâlâ mı mezar istismarı...

SAİT EKİNCİ (Devamla) — İktidarlarınız döneminde, üç değerli vatan evladının aziz na'şlarının nakli için ne yaptınız?

FUAT KILCI (İzmir) — Sen ne yaptın?..

SAİT EKİNCİ (Devamla) — 55 gün gibi kısa bir sürede Anıt Mezarı tamamlamak, aziz na'şların nakli için kanun çıkarmak ANAP İktidarına nasip olurken, eski alışkanlıklarından kurtulamayan, kurtulmayı da bir türlü beceremeyenler, bu konuyu da sahiplenmekten geri kalmıyor.

BAŞKAN — Sayın Ekinci, tamamlamanızı rica ediyorum...

SAİT EKİNCİ (Devamla) — Aziz demokrasi şehitlerimizin anıt mezarlarının yapımını çok kısa bir sürede gerçekleştiren Bayındırlık ve İskân Bakanlığına, bu teşkilat mensuplarına bir kere daha teşekkür ediyor, bu bütçemizin Bayındırlık ve İskân Bakanlığına, memleketimize, milletimize faydalı ve hayırlı olmasını temenni ediyor, saygılar sunuyorum. (ANAP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN — Teşekkür ederim.

Aleyhinde, şahsı adına, Sivas Milletvekili Sayın Ekrem Kangal.

Sayın Kangal, zatı âliniz de, Sayın Ekinci gibi, 4 dakika fazla konuşma imkânına sahipsiniz. Buyurun efendim.

EKREM KANGAL (Sivas) — Sayın Başkan, Yüce Meclisin sayın üyeleri; Sayın Başkanım, teşekkür ederim lütfunuza; sürem içerisinde bitirmeye çalışacağım.

Değerli milletvekilleri, Bayındırlık ve İskân Bakanlığı bütçesinde, böyle çok önemli ve çok değerli kuruluşların bünyesinde bulunduğu Bakanlığın bütçesi hakkında, tabiî, kısa süre içerisinde çok şey söylemem mümkün değil. Onun için, iki konuda kısaca görüşlerimi söylemek istiyorum. Birisi, İstanbul'un su sorunu, ikincisi, GAP'la ilgili olarak, satır başları itibariyle de olsa, birkaç söz söylemek istiyorum.

Önce, bu iki konuya geçmeden evvel, Bakanlığımızın, belediyelere proje karşılığı bir yardımı olduğunu biliyorsunuz değerli arkadaşlarım. Şimdi, Sayın Bakan, nüfusu 5 binden fazla olan ilçelere yapılacak yardımı kendi uhdesine almış, kendi emrine almış durumdadır. Niçin?.. Gerçekçi bir sebep yok; politika yapmak için. Ben çok dilerdim ki, 1980 öncesi burada Bayındırlık Bakanlığı bütçesi üzerinde konuştuğumda, o günün Sayın Bakanı Ok'a bazı konularda teşekkür ettiğim gibi, Sayın Bakana da teşekkür edeyim; ama, bu imkânı bulamıyorum. Sayın Bakan, dilediği belediyeye dilediği ölçüde yardım veriyor devletin bütçesinden; ama, muhalefet belediyelerine amorti şeklinde geçiştiriyor. Bu, yanlış bir uygulamadır. Sayın milletvekilleri, bu konunun düzeltilmesi lazımdır. Hemen şu anda hatırıma geldi; diğer bir Sayın Bakan (Vehbi Dinçerler) belediyeler çevre sağlığı yönünden, traktör ve römork veriyor. Sayın Bakan burada yok; ama, ben kendisine teşekkür ediyorum. Hepimiz uğradık Sayın Bakana ve Sayın Bakan imkânları ölçüsünde bizlere yardımcı oldu. Ben, burada aynı teşekkürü Sayın Bakana da yapmak isterdim, ama üzüntümü söylemekle yetiniyorum. Bu konunun değişik açıdan, gerçekçilik açısından elealınması ve belediyelere hakkı olan ölçüde yeterli yardımın yapılması lazımdır diye düşünüyorum.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; İstanbul'un su sorunu sık sık dile gelir. Niçin? Çünkü, İstanbul, Türkiye'nin 1/6'sı veya 1/7'sidir. Hatta, gerçekçi yönden nüfus sayımı yapılsaydı, belki İstanbul'un bugün 8 milyona yakın olan nüfusun 9 veya 10 milyona çıktığını görecektik.

Geçen dönem ciddi bir hata yapılmıştır. Devlet Su İşleri gibi, bu konuda deneyimli ve yeterli teknik elemanı bünyesinde bulunduran bir kuruluş devre dışı bırakılmış, o günün İstanbul Belediyesi, bir teknik görüş sevdası içinde, İstanbul'a baraj yaparak İstanbul'un su sorunun halletmeye kalkışmıştır. Bu konunun düzeltilmesi gerekir artık. Devlet Su İşleri gibi güçlü bir teşkilat dururken, yeterli teknik elemanı bünyesinde bulunduran bir teşkilat dururken, tüm yükü; maddî yükünü, teknik yükünü belediyenin üzerine bırakmak yanlıştır, diye düşünüyorum. Kaldı ki, İstanbul'un son yıllarda ve özellikle geçen yıl ve bu yaz olan su sorunu, su sıkıntısı, bugünkü belediyeden, bugünkü yönetimden kaynaklanmıyor. 1986-1988 arasında 425 milyon metreküp fazla su çekilince, bu yaz İstanbul ciddi bir su sıkıntısına düşmüştür ve İstanbul Belediyesinin elinde daha önce ciddi bir proje yoktur. Onu da, bu belediye döneminde İSKİ yaptırmıştır veya bu konuda ciddî etütler yapmışlardır. Kuzey Istranca, Sazlıdere, İsaköy Barajı ve su kaynakları ile ilgili, İstanbul Belediyesi ciddî çalışmalar yapmıştır. Siz ise şimdi, "İstanbul Sayın Belediye Başkanını cezalandıracağım" diye, Bakanlığın, Hükümetin, İstanbul halkına ceza vermeye hatta tüm ulusa ceza vermeye ne hakkı var sayın milletvekilleri?

Bu kaynaklardan İstanbul'a 160 milyon metreküp su kazandırılacaktır; ama, gel gör ki, Devlet Planlama Teşkilatı, İSKİ'nin 1991 genel bütçesine konan 155 milyar lirayı onaylarken, Devlet Planlama Teşkilatı sıcak bakarken, Maliye Bakanlığı konuyu ters çevirmiştir. Bu da yanlış bir harekettir. Keza, Plan ve Bütçe Komisyonunda Sasyaldemokrat Halkçı Partinin sayın milletvekilleri bu konuyu tekrar gündeme getirdiklerinde, Plan ve Bütçe Komisyonunda da bu konuyu göndeme almak imkânı doğmamıştır. Diğer taraftan, Kamu Ortaklığı İdaresi tarafından İSKİ'ye İstanbul'un su sorunu konusunda verilmek istenen yardımın, İSKİ tarafından geri ödeneceğini de biliyorsunuz. Yani, İstanbul halkı, kendine yapılan bir kamu görevini tekrar kendi parasıyla geri ödeyecektir.

Belediyenin dış krediler bulma imkânı var; ama bildiğiniz gibi, Hazine garantisi gerekiyor. Hazine, bu garantiyi, bu kefaleti vermeyince, İstanbul Belediyesinin yapacağı şey yoktur; hele İSKİ'nin hiç yoktur.

Sayın Başkan, sayın milletvekilleri; İstanbul'un su sorununu halletme konusunda, konuya siyasî açıdan yaklaşmamak gerekir. Biraz evvel arz ettiğim gibi, Türkiye'nin 1/7, 1/8'i nüfusu olan bu ilimizin su sorununa politikayı bir tarafa bırakıp, daha gerçekçi açıdan, daha sağduyu ile yaklaşmak ve sorunu çözmek gerekir.

Yine, İstanbul Belediyesi ve özellikle İSKİ, teknik eleman kadrosu istiyor, alamıyor. Teknik eleman olmadan, böyle dev projelerin ve önemli meselelerin çözümü mümkün değildir.

Kısaca özetlediğim tüm bu gerekçelerle, İstanbul'un su sorununun çözülmesi gerekir. Yağmur bombası konusunda polemiğe girip, İstanbul halkını susuz bırakmak için tüm kaynakları kurutmanın doğru olmayacağını düşünüyorum.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; burada, GAP konusunda, zaman zaman gündeme gelen "kim yaptı, kim başlattı?" diye polemiğe girilen konuya elbette ki girmem mümkün değil; kim başlatmışsa, kim yapmışsa, Türkiye'nin en büyük entegre projesi olan GAP'a kimin hizmeti geçmişse, hepsine şükran borcumuz var.

GAP, 13 alt projeden oluşan, 1,6 milyon hektar arazinin sulanmasını temin edecek ve 26 milyar kilovat/saat enerji üretecek bir projemizdir. GAP, tam bitirildiğinde; fizikî yatırımlar, diğer entegre tesislerin dışında, sulama ve elektrik konusu yönünden Türkiye'nin bir yıllık bütçesine denk dev bir projedir. Onun için, GAP'ta hata yapılmamalıdır, Entegre projede, tüm yatırımlar beraber götürülmelidir. Daha önce burada belirtildiği gibi, sadece Atatürk Barajını ve Urfa Tünelini yapmakla GAP sorunu çözülemez; tüm çalışmalar, tüm yatırımlar entegre şeklinde beraber götürülmeli ve proje bittiğinde işletmeye açılmalıdır.

Böyle bir projede, iklim durumu, bölgenin özellikle güneş durumu dikkate alınırsa, yılda iki üç kez mahsûl vereceği, hatta yapılan hesaplara göre, bugünkü gelirin, 10-15 katına çıkacağı hesaplanıyor; ama, entegre tesis çalışmaları müşterek götürülmezse, - dünyanın bazı yerlerinde çok acı örnekleri görüldüğü gibi- GAP ile beklediğimiz 10-15 kat gelir fazlalığı, 3-4 katta kalacaktır. İşte, GAP ile ilgili düğüm buradadır. Onun için, yüksek verimli bir tarım sisteminin gerçekleşmesi; bunun için, etkin su dağıtımı, kullanımı ve tarımın modernizasyonu önemlidir. Etkin su dağıtımında, işletme, bakım hizmetleri, arazi toplulaştırması, tesviye, tarımsal yollar, tarla içi sulama ve drenaj çalışmaları da çok önemlidir ve bu konuların hep beraber götürülmesi doğru bir yaklaşım olacaktır.

Tarımsal modernizasyon çalışmaları yönünden GAP'a, teknoloji seçimi ve kulanımı da önemlidir. Burada hangi teknoloji uygulanacaktır hangi teknoloji seçilmiştir; buna dair henüz ciddi bir araştırma yoktur.

DEVLET BAKANI KÂMRAN İNAN (Bitlis) — Var, var...

EKREM KANGAL (Devamla) — Sayın Bakan, varsa, burada söylersiniz, tabiî ben de mutlu olurum. Henüz bu konuda ciddi bir araştırma yoktur. Bazı fakültelerin, araştırma enstitülerinin ve benzer bazı kuruluşların çalışmaları vardır; ama, ciddi bir çalışma yoktur.

Millî seviyede, GAP'ta nasıl bir yönetim kurulack? Bakanlık seviyesinde mi, genel müdürlük seviyesinde mi; nasıl bir idare olacak, bu konuda da, bildiğim kadarıyla henüz kesin bir karar yoktur. Bunların geciktirilmemesi gerekir. Bundan binlerce yıl önce Mezopotamyaya hayat veren ve bitirildiğinde bu Mezopotamya yayının son bölümünde Güneydoğu Anadolu topraklarına da hayat verecek olan bu projede nasıl bir yönetim kurulacaktır; vakit geciktirilmeden, bu konunun da çözümü gerekir.

Çok değer verdiğim, saygı duyduğum Sayın Devlet Bakanının çalışmalarını fazla olmasa bile, kısmen biliyorum. Diğer taraftan, Bakanlık da bu konuyla ilgili; ama, bu projeyi tüm milletvekilleri görmek ister ve bunlardan biri de benim. Sayın Bakana, bizim, zamanında ricamız olmuştu; uygun bir ortamda bu projeyi görmek, proje hakkında bilgi sahibi olma imkânı bizlere verilirse, seve seve gideriz. "Böyle bir araştırma var" diyorlar... Böyle bir araştırmanın olduğunu, projenin her yönüyle dört başı mamur yürüdüğünü görürsek, elbette ki, bundan, Sayın Bakan kadar ve diğer arkadaşlarım kadar, ben de mutlu olurum.

Değerli arkadaşlarım GAP'la ilgili en son söyleyeceğim bir konu da şudur: Hepinizin bildiği gibi, GAP'ta, dengesiz bir arazi dağılımı var. Yapılan etütlerde, yapılan hesaplarda, toprağın yüzde 51'i, genel nüfusun yüzde 7'sinin elindedir. Bu, ciddi bir sorundur. "Projenin 2000 yılında veya 2010 yılında tamamlanacağı" söyleniyor; dilerim bu süre kısalsın. Proje tamamlandığında, geniş arazi sahiplerinin elindeki araziler daha büyük rant taşıyacak; ama, elinde hiç arazisi olmayan, imkânı olmayan vatandaşların durumu ne olacak; onu da şimdiden düşünmeye mecburuz.

Keza, GAP'la ilgili, burada her zaman söylenen, ekonomik sorunlar, sağlık sorunları, yerleşim sorunları; yani tüm entegrasyonu sağlayacak tüm birimlerin, tüm konuların geciktirilmeden ele alınması ve cumhuriyet tarihimizin en önemli projelerinden biri olan, belki de birincisi olan GAP'la ilgili sorunların kısa sürede bitirilmesi ve arz ettiğim gibi, artık kesinlikle, nasıl bir idarî sisteme gidileceğine de şimdiden karar verilmesinin doğru olacağını düşünüyorum.

Yüce Heyetinize teşekkür eder, saygılar sunarım. (Alkışlar)

BAŞKAN — Teşekkür ederim Sayın Kangal.

Hükümet adına, Bayındırlık ve İskân Bakanı Sayın Cengiz Altınkaya; buyurun, (ANAP sıralarından alkışlar)

M. TURAN BAYAZIT (İzmir) — Sayın Başkan, üzerinde, son söz... Lütfen yazar mısınız?..

BAŞKAN — Efendim, yazarım... Yalnız, Sayın Mehdin Işık yazılı bulunuyor. Açılışta da ilan etmiştim, zatı âliniz yoktunuz.

M. TURAN BAYAZIT (İzmir) — Var mıyım, yok muyum diye siz beni takip mi ediyorsunuz?.

BAŞKAN — Efendim, alakam sizi mutlu etmelidir. Saydığım, sevdiğim değerli bir parlamentere, diğer sayın üyelere olduğu kadar; ne eksik, ne fazla, görevim gereği...

M. TURAN BAYAZIT (İzmir) — Hiçbir zaman mutlu etmez ve enterese de etmez.

BAŞKAN — Affedersiniz, "bulunmadınız" demek, "Bulundunuz da, farkında değilsiniz" demekten daha saygılı bir ifade değil mi?

M. TURAN BAYAZIT (İzmir) — Sizin yorumunuz... Ötekini söyleseydiniz daha kötü olurdu.

BAŞKAN — Yani, buradan "Söz almış üyeleri sırasıyla ilân ediyorum, arz ediyorum" diye herkesin duyacağı biçimde açıkladığım bir şeyi, "Oturdunuz, fakat farkına varmadınız" diye söylemem, herhalde daha üzücü olurdu.

M. TURAN BAYAZIT (İzmir) — Otursam, farkına varırdım.

BAŞKAN — Sayın Bakan, özür dilerim...
Buyurun.

BAYINDIRLIK VE İSKÂN BAKANI CENGİZ ALTINKAYA (Aydın) — Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; görüşülmekte olan 1991 Malî Yılı Bütçe Tasarısı dolayısıyla faaliyetlerimize gösterdikleri ilgi ve bize yardımcı olacak değerli katkılarından ötürü, konuşma yapan bütün milletvekili arkadaşlarıma teşekkür ediyor; hepinizi saygıyla selamlıyorum. (ANAP sıralarından alkışlar)

Bakanlığımızın yürütmekle görevli olduğu konularda, 1991 yılı hedeflerini ve 1990 yılı faaliyetlerimizi kısaca özetlemeye çalışacağım.

Kamu binalarının inşa ve esaslı onarımlarını gerçekleştirmek, doğal afetler sebebiyle ortaya çıkan iskân ve acil yardım faaliyetlerini yürütmek, imar planları ve şehir altyapı tesislerinin standartlarını hazırlamak, gereğinde imar planlarının hazırlanması, değiştirilmesi ve onaylanmasını sağlamak, bütün bu işlerle ilgili tüzük, yönetmelik, tip sözleşme, şartname, rayiç fiyat analiz ve birim fiyatları hazırlayıp yayımlamak, müteahhitlerin sicillerini tutmak, belge vermek, karayolu ağındaki yolların yapım, bakım ve onarımını yapmak, toprak ve su kaynaklarını geliştirmek, yerüstü ve yeraltı suların zararlarını önlemek ve bunlardan çeşitli yönlerden yararlanmak, belediye il özel idaresi ve köylerle, bu idarelerin kuracakları birliklerin imar ve altyapı işleri ile uğraşmak ve onları malî ve teknik yönden desteklemek, Bakanlığımızın görevleri arasındadır.

Bu önemli görevleri üstlenmiş olan Bakanlığımız, ülkemizin ekonomik, sosyal ve kültürel kalkınmasında büyük rol oynamaktadır. Ülkemiz kalkınmasının altyapısını oluşturan görevlerimizin sağlıklı ve süratli bir şekilde yerine getirilmesi en büyük amacımızdır.

1991 Malî Yılı Bütçe Kanunu Tasarımızda, ulusal kaynakların en etkin ve verimli bir şekilde kullanılmasını sağlayarak, altyapının yenilenmesi ve geliştirilmesi, bölgesel dengesizliklerin giderilmesi ve topluma sunduğumuz hizmetlerin düzeyinin yükseltilmesi hedef alınmıştır.

Carî hizmet ödeneklerine, bütçe disiplini ve tasarruf ilkelerine uygun olarak yer verilmiş; yatırım ödeneklerimiz ise, devam eden ve kısa sürede bitirilmesi planlanan projelere ağırlık verilecek şekilde dağıtılmıştır.

Gerek yasal ve idarî tedbirler, gerekse finansman konularındaki yeni uygulamalarla, yatırımlarımızın seyrinde ve inşaat alanında önemli gelişmeler kaydedilmektedir. İnşaatların finansman sorunlarının çözümü için, Kamu Ortaklığı Fonu, Akaryakıt Tüketim Fonu, otoyol geliri gibi bütçe dışı ek kaynaklardan yararlanılmak suretiyle, yatırım projelerinin bitiş tarihleri öne alınarak, projeden beklenen faydanın süresinden önce sağlanması suretiyle, ekonomimize katkıda bulunulmaktadır. Nitekim, en müşahhas örneğini, Atatürk Barajı ve Hidroelektrik Santralında, Temmuz 1990 tarihinde yapılması gereken su tutma işleminin yedi ay öne çekilerek, Ocak 1990 tarihinde gerçekleştirilmesiyle görmüş bulunmaktayız.

Ekonomimizin döviz kazandırıcı potansiyelini harakete geçirecek ve ekonomimizi dünya ekonomisine açacak olan, başta baraj, hirdoelektrik santral, otoyol gibi, sulama, enerji ve ulaştırma alanındaki altyapı yatırımları, makul ölçülerde sağlanan dış krediler ile önemli oranda gerçekleştirilmiş ve altyapı yetersizliklerinin giderilmesine çalışılmıştır.

Türkiye'de icra etmekte olduğumuz işlerde kendi mühendisimize, kendi müteahhidimize gösterdiğimiz itimat ve onların Türkiye'deki işlerinin başarıyla vücuda getirilmesiyle güçlenen, genişleyen ve biriken tecrübeleriyle, kazandığı bilgi birikimi ile, bütün dünyada, özellikle yakın çevremizdeki memleketlerde ülkemizi iftiharla temsil ederek önemli işleri becerecek seviyeye gelmiş olmaları da müşahede edilmektedir.

Bakanlık olarak, sadece icraat safhasında özel firmaları yeterli görmekteyiz; aynı özelleşme konusunun müşavir mühendislik dalında da gelişmesi için önemli bazı yeni programlar da geliştirmekteyiz.

Bakanlığımızın bünyesinde gerçekleştirilen işler, kontrollük teşkilatımızca kontrol edilmekte ve Türkiye'de, gene kamu kuruluşlarının, belediyelerin, özel idarelerin gerçekleştirdiği inşaat işleri, aynı şekilde bir denetime tabi tutulmakta, sorumluları bilinmektedir. Ancak, ülkemizde -konut sektöründe özellikle- faaliyet gösteren özel firmaların ürettikleri ve sattıkları konutların denetimi konusunda belediyelerimizin yetersiz kaldığı ve bu konuda bir açığın meydanda olduğu gerçeğinden hareket ederek, önümüzdeki günlerde, yapıda denetim ve sorumluluk müessesesini, gelişmiş ülkelerdekine benzeyen yeni bir sistemle temin ederek, can ve mal kayıplarını belli bir teminat altına almayı da hedeflemiş bulunmaktayız.

1991 malî yılında, Bakanlığımız için 656 milyar, Karayolları Genel Müdürlüğü için 2 trilyon 757 milyar, Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğümüz için 4 trilyon 479 milyar olmak üzere, toplam 7 trilyon 892 milyar lira teklif edilmiştir. Bütçe dışı kaynaklarla düşünüldüğünde, bu miktar, 16 trilyonu bulmakta, buna, ilgili karuluşumuz İller Bankasının 1 trilyon 287 milyar liralık yatırımını ilave ettiğimizde, Bakanlığımız faaliyetleri için 1991 yılı içinde 17 trilyon 483 milyar liranın harcanacağı tahmin edilmektedir. Ayrıca, 17 trilyon 483 milyar liranın, üzerine, Yatırımları Hızlandırma Fonundan da bazı önemli projelere ilave edilecek kaynaklar da eklenirse, 1991 yılı, Bakanlığımız harçamaları 18 trilyon lirayı aşacak gözükmektedir.

1990 Kasım ayı sonu itibariyle, Yapı İşleri Genel Müdürlüğümüze tahsis edilmiş olan 118 milyar liralık serbest ödenekten 102 milyar lirası harcanmış, yüzde 86 gerçekleşme temin edilmiştir. Diğer kuruluşlardan bu genel müdürlüğümüze aktarılan tahsisatlardan yapılan harcamada buna eklendiği zaman, genel olarak, Yapı İşleri Genel Müdürülüğümüzün bütçesinin kasım ayı sonu itibariyle gerçekleşme oranı yüzde 85'i bulmaktadır.

Bitirilmesi planlanan 598 milyar lira maliyetli 183 adet işten, 256 milyar maliyetli 68 adet iş bitirilmiş, 342 milyar maliyetli 115 iş de yıl sonuna kadar bitirilmiş olacaktır.

Gene, Afet İşleri Genel Müdürlüğümüz programındaki 3 882 adet konuttan 1 254 adedi bitirilmiş, 738 adedi de yıl sonuna kadar bitirilmiş olacaktır. Bu Genel Müdürlüğümüze 1991 yılı yatırımları için 142 milyar lira ödenek ayrılmış, diğer kuruluşlardan aktarılacağını tahmin ettiğimiz yaklaşık 1 trilyon lirayla birlikte, 1 trilyon 142 milyar lira ödenekle, 622 adet iş üzerinde çalışılacaktır.

1990 yılında, Afet İşleri Genel Müdürlüğümüze 70 milyar lira ödenek ayrılmış; bunun 32 milyar lirası, Avrupa İskân Fonu kredisi olarak Kuzeydoğu Anadolu Deprem Kuşağı Kırsal Kalkınma Projesinin dış kredisi karşılığıdır. 37 milyar lirası, yine Avrupa Konseyi İskân Fonu kredisi olarak kullanılan acil afet yardım projesi içinde olup, 21 milyar lirası özkaynak karşılığı, 15 milyar lirası da dış kredi karşılığıdır. 1990 yılı içinde, yeni alınan işlerle birlikte, 5 145 konut,

48 altyapı projesi ve 25 afet önleyici tedbir projesi 119 milyar lirayla yer almaktaydı. 19 Haziran 1990 tarihinde, Trabzon, Giresun ve Gümüşhane İllerinde meydana gelen su baskını ve buna bağlı yer kayması afetlerinden sonra, acilen 15 milyar lira Maden Fonundan aktarılmış, Afetler Fonunun diğer gelirleriyle birlikte, toplam ödenek 226 milyar lirayı bulmuştur. Kasım ayı sonu itibariyle bu bütçeden 212 milyar lira nakit sağlanmış ve toplam ödeneğe göre yüzde 94 gerçekleşmiştir.

Bazı arkadaşlarımızın söylediği gibi, afetler karşısında, Hükümetimiz, aciz durumlara düşmek bir yana, belki de en süratli bir şekilde, afetlerden sonra konut sahibi olmaya hak kazanan vatandaşlarımızın arsa meselelerini halletmiş, inşaatlar ihale edilmiş ve birkaç gün önce bir televizyon haber programında da gördüğünüz gibi, özellikle Trabzon'da inşa edilmekte olan konutların ikici ve üçücü katları tamamlanmış bulunmaktadır.

Hemen şunu da ilave etmek lazım; Karayollarında ve köprülerde meydana gelen büyük çaptaki hasarlardan sonra, Karayolları teşkilatımız, Devlet Su İşleri teşkilatımızın da takviyesiyle, o bölgede yoğun bir faaliyete girişmiş ve çok kısa sürede bütün geçitleri yeniden sağlamıştır. Şu anda, sel yüzünden kapalı hiçbir yolumuz yoktur.

Yeniden inşaatların yapılması için icap eden bütün ihaleler yapılmış ödenekleri temin edilmiştir. Bu konuda Bayındırlık ve İskân Bakanlığının, ilgili genel müdürlükleriyle birlikte, Karadeniz afetlerinden sonra almış olduğu tedbirleri, esasen takdirle karşılamak icap eder.

Afet İşleri Genel Müdürlüğümüz, yıl içinde -kasım ayı sonuna kadar- ayrıca 250 konutluk ahşap ve beton prefabrike yapı elamanı ve malzemesi üretmiş, acil bir durumda kullanılmak üzere, yaklaşık 500 konutluk ahşap ve 500 konutluk beton prefabrik olmak üzere, toplam 1 000 konutluk yapı elemanı malzemesi stoklarımızda mevcut bulunmaktadır.

1991 Yılı Bütçe Kanunu Tasarısında yer alan 9 milyar liralık cari ödenek hariç tutulursa, 100 milyar lira yatırım ödeneği, 10 milyar lira kamulaştırma ödeneği olmak üzere, toplam 110 milyar lira ödenek verilmektedir. Bunun 72 milyar lirası Avrupa İskân Fonu kredisi olarak yer almakta, 110 milyar liralık bütçe ödeneği ve 215 milyar lira olan diğer gelirlerle birlikte, 325 milyar liralık bütçeye ulaşılmaktadır. Bu miktarın 220 milyar lirası yatırımlara ayrılmıştır. Yatırımlara ayrılan bu ödenekle, devam eden işlerden, yatırımları Avrupa Konseyi İskân Fonu kredisiyle desteklenen ACAFYA (Acil Afet Yardım) projesiyle, aynı zamanda kalkınmada öncelikli illerden olan Kuzeydoğu Anadolu Deprem Kuşağı Kırsal Kalkınma Projesine dahil illerdeki yatırımlarımızın ve birinci ve ikinci derecede öncelikli illerimizdeki fizikî seviyesi yüksek olan diğer yatırımlarımızın tamamlanmasına çalışılacaktır.

Teknik Araştırma ve Uygulama Genel Müdürlüğümüz, Bakanlığımızın önemli genel müdürlüğü olarak, özellikle planlama, eğitim ve uygulama konularında, teknik araştırma konusunda, belki de bundan sonraki yıllarda daha öne çıkacak bir genel müdürlük olarak teşkilatlanmakta ve faaliyetlerini sürdürmektedir.

Sosyal ve ekonomik gelişme içerisinde olan ülkemizde planlı ve düzenli şehirleşmenin temini için, özellikle kalkınmada öncelikli yöreler ile tarihî ve turistik yönden önem arz eden belediyelerin imar uygulamalarına malî katkıda bulunmak amacıyla bütçeden sağlanan ödeneklerle birlikte, Mahallî İdareler Fonu ve Akaryakıt Tüketim Fonundan ayrılan paylardan 18.12.1990 tarihine kadar 66 milyar 500 milyon liralık miktar, imar uygulamaları Yardım

Yönetmeliği hükümleri doğrultusunda tahsis edilerek 1 386 belediyenin imar uygulamalarına ilişkin yapım ve kamulaştırma projelerine malî destek sağlamak üzere gönderilmiştir.

Biraz önceki konuşmacılarımızın bu konuda bazı eleştirileri olmuştur. Sayın Ekrem Kangal, Bakanlığımızın bu konuda siyasî davranmakta olduğunu, dolayısıyla -üzüntülerini de ifade ederek- bazı belediyelere para gönderilmediğini, bazılarına da keyfî olarak paralar gönderildiğini ifade etmişlerdir. Türkiye'de 2 000 belediye mevcut; bunlardan 1 386'sı bize müracaat etmiş, proje vermiş ve bunun karşılığında 66 milyar 500 milyon lira para tahsis edilmiştir. Bu belediyelerin hangi partiden olduklarını herkez gayet yakından bilmektedir. Bu kriterlere göre, özellikle il merkezlerimize, nüfusuna bakılmaksızın, 50'şer milyon lira tahsis edilmiştir.

MEHMET KORKMAZ (Kütahya) — 50 milyonun tamamını kullandırmıyorsunuz, 25 milyonunu kullandırıyorusunuz; değil mi Sayın Bakan?

BAYINDIRLIK VE İSKÂN BAKANI CENGİZ ALTINKAYA (Devamla) — İlçe ve kasaba belediyelerimizde, gene nüfus kriteri önde tutulmuş; ama, ilçelere minimum 20 milyon lira bir tahsisat öngörülmüştür 50 milyon lirayı iller için öngörmüştük, büyükşehir belediyelerimiz ise yönetmelik gereği bu fondan yardım alamamaktadır. Çünkü, onlar, ayrıca o bölgedeki vergilerin yüzde 5'ini almaktadırlar. Bakınız,Giresun Belediyesi 50 milyona karşılık 400 milyon lira almış, Diyarbakır Belediyesi 192 milyon lira, Ortaklar Belediyesi 230 milyon lira, Çubuk Belediyesi 1 milyar 20 milyon lira, Dinar Belediyesi 2 milyar 750 milyon lira, Van Belediyesi 325 milyon lira, Rize Belediyesi 810 milyon lira, Çayeli Belediyesi 120 milyon lira, Nevşehir Belediyesi -biraz önce geldiler, görüştük- 150 milyon lira, Muğla Belediyesi 200 milyon lira, Anamur Belediyesi 750 milyon lira, Silifke Belediyesi 300 milyon lira, bu fondan tahsisat almıştır. Bu belediyelerin içinde Anavatan Partili bir tek belediye yoktur.

M. TURAN BAYAZIT (İzmir) — Siz, belediyeleri niye partilere göre ayırıyorusunuz?

BAŞKAN — Efendim, yerinizden müdahale etmeyin lütfen.

Sayın Bayazıt, Sayın Yılmaz, grup sözcüleriniz konuştu.

Sayın Bakan, Genel Kurula hitap edin lütfen.

BAYINDIRLIK VE İSKÂN BAKANI CENGİZ ALTINKAYA (Devamla) — Tabiî ki, tercihi kulanma, yönetmelikle tarif edildiği şekilde, bize de insiyatif bırakmıştır. Belediyelerimizin, önemli gördüğümüz, haklı gördüğümüz projeleri, siyasî parti farkı gözetilmeksizin desteklenmektedir. Bunun ispatı, biraz önce saydığım belediyelere gönderilen paralardır.

Bu Genel Müdürlüğümüzün belediyelerimize olan yardımı, sadece malî yardım değil, aynı zamanda teknik yönden de belediyelerimize yardımcı olmak için büyük gayret sarf etmekteyiz. Bu kapsamda, belediyelerimizin teknik personelinin eğitimi maksadıyla, zaman zaman, kurslar, seminerler düzenlemekteyiz.

Gene, biraz önce söylendiği gibi, Türkiye'de, özellikle yeni kurulmuş belediyelerimizin teknik eleman, fen elemanı sıkıntısı çektiği konusunda, tebiî ki bizim de tespitlerimi var. Her sene, Bakanlığımızın belediyelerimize göndermiş olduğu anket formlarından sonra derlediğimiz bilgiler doğrultusunda, belediyelerimizin eksik yönleri, faaliyet alanları Bakanlığımızca takip edilmekte ve değerlendirilmektedir. Şu andaki son tespitlerimize göre, 680 belediyede, hiç fen elemanı ya da teknik eleman yoktur. Bu yüzden, Ankara'da düzenlediğimiz kurslarla, lise veya dengi okul mezunu belediye personellerini, 9 aylık bir eğitimden sora, "Belediye fen elemanı" unvanı verecek şekilde eğitmekteyiz. Bu konuda, İmâr Kanununda geçen yıl yapmış olduğumuz

değişiklikle, bu kursu bitiren elemanlar "Fen adamı" unvanını da kazanmaktadırlar. Şimdiye kadar açılan iki kursta; birincisinde 50, ikincisinde 55 personel, bu unvanı kazanarak, çalıştıkları belediyelerde "Fen elemanı" olarak göreve başlamışlardır. 1991 yılında ise, bu genel müdürlüğümüze yeni sağladığımız bir imkânla, eğitim faaliyetlerimizi çok daha iyi imkânlarla takviye ederek; yatakhane, yemekhane problemlerini çözerek, yılda 50 yerine 200 personeli bu şekilde eğitebilecek bir imkâna kavuşmuş durumdayız.

Ayrıca, belediyelerimizin uygulamalarında yardımcı olacağına inandığımız yayın faaliyetlerimiz de, bu genel müdürlüğümüzce sürdürülmektedir.

Biraz önce, ülkemizdeki inşaat faaliyetlerimizde Türk firmalarına, Türk vatandaşlarına itimat etmekle ne kadar isabetli işler yapıldığını ve bunun neticesinde, Türk müteahhitlerin yurt dışı piyasalarında da başarılı olduklarından söz etmiştim. Bunun en güzel örneklerini - bugün bütün Avrupa'nın, Ortadoğu'nun, daha doğrusu dünyanın takdirini toplayan uygulamalarla ve bizzat kendimiz de gördük ve yaşadık- Sovyetler Birliğinde vermekteyiz. Gene iftiharla şunu söyleyebilirim ki, Alman Müteahhitler Birliği, Türk Müteahhitler Birliğini davet ederek; bu hafta Sovyetler Birliğinde yapılacak ihaleleri, büyük ihtimalle Türk firmaları kazancakları için, bizim firmalarımaza, bu işleri birlikte yapmayı teklif etmişlerdir. Almanya'daki inşaat firmalarının Türk firmalarına bu teklifi yapmış olmaları, Türk firmalarının bu seviyeye çıkmış olmaları, tabiî ki, herhalde hepimizi ziyadesiyle sevindirecek, gururlandıracak bir hadise olarak değerlendirilmek lazım.

Bugünlerde sık sık tartışılan konuların başında; 3194 sayılı İmar Kanununun -beş yıllık bir uygulama sonunda ortaya çıkan aksaklıkları görerek- bazı maddelerini değiştiren ve yeni uygulamalar getiren bir kanun tasarısı söz konusudur. Bu tasarı, Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm Komisyonunda görüşülmüş, kabul edilmiş ve Genel Kurula gelmiş durumdadır. Bu konuda, tabiî ki, komisyonda ve komisyondan sonra çeşitli oturumlarda müteaddit tartışmalar yapılmış ve "Belediyelerin yetkileri ellerinden alınıyor" şeklinde yakınmalar olmuştur. Tabiî ki, bütün bunları belli bir çerçeve içinde değerlendirmemiz lazım. Sayın Eşref Erdem, İmar-İskân Bakanlığının yeniden kurulmasını, Türkiye'de şehirleşmenin, kentleşmenin belli bir merkezden yönlendirilmesini; Sayın Fuat Kılcı, her şeyi belediyelere vermekle bir başıbozukluk yaratılmış olduğunu, imar uygulamalarının teftiş edilmesi gerektiğini belirten çeşitli görüşler dile getirdiler.

Biz di, birkaç defa, kamuoyuna, bu kanunun neler getirdiğini izah ettik. Burada tekrar şunu söylemek istiyorum ku, Türkiye'de 1958 yılında İmar-İskân Bakanlığı kurulurken, belediyelerimizin bünyesindeki elemanların çok az olması, yetersiz olması ve şehirleşmenin yeni başlamış olması, merkezî bir teşkilatlanma ihtiyacını doğurmuştur. Bugün kent belediyelerimizin, özellikle teknik eleman yönünden sıkıntı çektikleri söylenemez. Biz, bu kanun değişikliği ile, belediyelerimizin, gene imar planlarını kendilerinin hazırlamalarını öngörmekteyiz. Hem nazım planlarını ve hem de uygulama imar planlarını belediyelerimiz hazırlayacaklardır. Bir merkezî otoritenin, oluşturulmasıyla, burada öngörülen, Türkiye'de ne planlanıyor, belediyelerimiz planlama yaparken, merkezî idarelerin yatırımlarını göz önüne almışlar mı almamışlar mı ve imar planı yapma ana ilkelerine uymuşlar mı uymamışlar mı konusunda, sadece bir uygun görüş almalarını sağlamak ve bunların Bakanlığa müracaatlarını gerçekleştirmektir. Bunun dışında, imar planları Bakanlığımızca hazırlanmayacaktır. İmar planları, gene belediyelerce hazırlattırılacak meclislerinde tartışıldıktan ve belirtilen ana ilkeleri yerine getirdiği görüldükten sonra tasdik edilecektir.

Burada, tabiî ki, uygulamadan doğan bazı aksaklıkları gidermek üzere, birtakım yenilikler ilave ettirilmiştir. Belediye meclisinde görüşülüp de ertesi gün başka bir paftanın tasdik edildiği, geçmiş uygulamaların örnekleridir. O yüzden, görüşülen paftanın tasdiki esnasında, bütün meclis üyelerinin kabul veya ret şeklinde imzalarının alınması, buna yeni bir örnek teşkil etmektedir. Ayrıca, imar uygulamaları yönünden de, Bayındırlık ve İskân Bakanlığının bu belediyelerde inceleme yapabilecek olması, gene bazı görüşler doğrultusunda bir yenilik olarak görülebilir.

Ayrıca, bu kanunun görüşülmesi sırasında görüleceği gibi, fennî kontrollük konusunda daha ciddî bir uygulamaya geçmek üzere bazı kısıtlamalar getirilmekte ve geçmişte yaşanın bazı facialarin tekrarının önüne bu şeklinde geçilmesi planlanmaktadır.

Bunların dışında getirilen diğer yeni hütümlerle, İmar Kanunu uygulamasında görev alan ilgililer, kaçak yapılaşmaya göz yumdukları takdirde cezalandırılacaklardır; arsası işgale uğrayan vatanşlar yıllarca mahkeme kapılarında "müdahalenin menî" kararı alınması için beklemeyeckelerdir. Kaçak yapılaşmaya, anında, temelde müdahale edilerek, millî servetin heba olması da önlenmiş olacaktır.

Gene, bu kanunun 37 nci maddesiyle, imar planlarının hazırlanması sırasında, beldenin şartları ve gelecekteki ihtiyaçları gözetilerek, gerekli ve yeterli otopark alanının ayrılma zorunluluğu hütme bağlanmıştır. 9 Kasım 1985 tarihinde yürürlüğe giren Otopark Yönetmeliği de, günün şartlarına göre, yeni bazı hükümler ihtiva etmek üzere düzeltilmiş, otopark yoğunluğu çoğaltılmış ve Resmî Gazetede yapımlanmak üzere Başbakanlığa gönderilmiş bulunmaktadır. Bugünlerde bu yönetmeliğin yayımlanmasını beklemekteyiz.

Gene yıl içinde (17 Nisan günü) yürürlüğe giren 3621 sayılı Kıyı Kanununa ilişkin yönetmelik de 3 Ağustos 1990 tarihinde yayımlanarak, akarsu, göl ve deniz kıyılarımızdaki yapılaşma sıkı bir denetime tabi tutulacak şekilde, bu bölgelerin yeniden planlanması ve yapılaşması günümüzün şartlarına uygun hale getirilmiş; bu konuda kanuna aykırı davranışların daha şiddetli cezalandırılması öngörülmüş ve özellikle İmar Kanununda belirlenen cezaların 2 misli olarak uygulanması kararlaştırılmış; ancak, teşvik edici olması maksadıyla da, kanuna aykırı olması sebebiyle ruhsata bağlanması mümkün olmayan yapıların sahiplerine, kendiliklerinden inşaatlarını yıkmaları halinde para cezasının kaldırılması hükmü getirilmiştir.

Ülkemizin kalkınmasında en önemli rolü yüklenmiş kuruluşlarımızın başında olan Karayolları Genel Müdürlüğümüzün uygulamalarına geçmek istiyorum. Ulaştırma sektöründe, bütün dünyada olduğu gibi, Türkiye'de de karayolu tercihi ön planda olmakta ve yük ve yolcu taşımacılığı yaklaşık yüzde 90'lar mertebesinde karayoluyla yapılmaktadır.

1990 yılı bütçe uygulamamızda, şu andaki gerçekleşme seviyemiz yüzde 87,5'e ulaşmış bulunmaktadır.

Karayolları Genel Müdürlüğümüzün, özellikle son yıllarda önemli trafiği taşıyan güzergâhlarda, ulaştırma sistemini otoyola dönüştürme çabaları ön plana çıkmış bulunmaktadır. Biraz sonra o konuda da sizlere, müjdeli, geleceğimizi ışıklandıran yeni uygulamalarımız hakkında bilgiler vereceğim.

1990 yılı sonuna kadar, yaklaşık 562 kilometre yolda sanat yapısı, 512 kilometre yolda toprak tesviyesi, 716 kilometre yolda stabilize, 1 625 kilometre yolda asfalt yapımı, 6 060 kilometre yolda asfalt takviye ve yenileme, 35 adet köprü yapımı ve 50 adet köprü onarımı gerçekleşmiş olmaktadır.

Ekonomik ve sosyal gelişmeye paralel olarak, büyük hacimlere ulaşan karayolu ulaşımını, iki şeritli yollar, belli kesimlerde artık kaldıramaz olmuştur. Bu suretle, çok şeritli yolların yapımı, 1960'lı yılların sonlarına doğru yıllık programlarda yer almaya başlamış, Boğaz Köprüsü ve İstanbul Birinci Çevre Yolunun yapımıyla, çok şeritli yolların en gelişmişi ve kapasitelisi olan otoyollar dönemine geçilmesi zaruketi hâsıl olmuştur. Bu sebeple, uluştırma sektöründeki altyapı hizmetlerinin içinde, özellikle kara ulaşımı ve onun bölünmez bir parçası olan otoyolların süratle ele alınması gerekmekteydi.

1970'li yıllarda proje çalışmaları yapılan ve kesim kesim yapım çalışmalarına başlanılan; fakat, bütçe imkânlarının dar olması sebebiyle bir türlü yapım çalışmaları hızlandırılamayan otoyol projelerinde, 1984'ten bu yana, ülkemizde, her alanda büyük çapta bir atılım yapıldığı gibi, çok önemli mesafeler kat edilerek başlatılan otoyol hamlesi, 1985 yılında Kınalı - Sakarya otoyolu ve Fatih Sultan Melmet Köprüsü inşaatının ihalesiyle hız kazanmış, daha sonra yapılan ihalelerle, bugün,1 500 kilometre otoyol üzerinde yapım çalışmalarını sürdürür hale gelmiş bulunmaktayız.

Özellikle 1990 yılı içinde, üst üste törenlerle hizmete açtığımız otoyollarla birlikte, şu anda 272 kilometre otoyol, 38 kilometre bağlantı yolu olmak üzere, 310 kilometre otoyol hizmete alınmış bulunmaktadır.

İnşa halindeki otoyollarımızın uzunluğu ise 1 240 kilometredir ve her ne kadar gerçekleşme yüzdeleri kasti olarak gerçek dışı rakamlarla düşük gösterilmeye çalışıldıysa da, 1991 yılı sonunda 586 kilometre daha otoyolu hizmete almayı planlamış ve bunu sağlamak üzere de geceli gündüzlü, süratle çalışmaktayız. (ANAP sıralarından "Bravo" sesleri, alkışlar)

Şu husus üzerinde hassasiyle ve önemle durmak istiyorum ki, 1991 yılı sonuna ulaştığımız zaman, Kapıkule'den Anakara'ya kadar -sadece, Bolu'daki tünelli kesimimiz hariç, Türkiye'nin en zor otoyol inşaatı kesimi hariç- bütün güzergâh otoyoldan kat edilecektir.

Bu bölge dışındaki Tarsus - Pozantı, Gaziantep - Kömürler kavşağı, Adana - Gaziantep - Kömürler Kavşağı, gene İzmir-Aydın otoyolunun tünel haricindeki kesimleri ve İzmir - Urla yolunun bitmiş olduğunu düşünürsek, böyle bir Türkiye'ye ulaşığımız zaman, Türkiye'nin bütün ekonomik potansiyellerinin böylesine bir entegrasyon ulaştırmasıyla harekete geçeceğini düşünürsek, bugünkü Türkiye'nin üstüne bir Türkiye daha katmış olacağız. Bunu sağladığımız takdirde, zaten çok çalışkan olan, zaten teşebbüs gücü fazla olan Türk insanının önündeki engellerin birazcık kalkmasıyla, birazcık ona ivme kazandıracak teşvikler verilmesiyle, 1983'ten 1990'a, dünyada yıldız gibi parlayan bir ülke yaratan Türk insanının, böylesine gelişmiş ulaştırma sistemleriyle, bol enerjisiyle, her türlü haberleşme sisteminin en son teknolojinin ürettiği araçlarıyla ülkemizin pırıltısının herkesin gözlerini kamaştıracağı apaçık ortaya çıkmaktadır. (ANAP sıralarından "Bravo" sesleri, alkışlar)

İşte, acaba, bu işlerden, bu uygulamalardan Anavatan Hükümetlerini vazgeçirtebilir miyiz, acaba onları ürkütebilir miyiz, acaba onlara kara çalarak, onlara leke sürerek bu uygulamalardan vazgeçirtebilir miyiz diye bizi eleştirenler, işte o parıltının karşısında gözlerini ancak kapamak zorunda kalacaklardır. (ANAP sıralarından "Bravo" sesleri, alkışlar)

Türkiye'deki otoyol hamlesi, tabiî ki, şu andaki 1 500 kilometreyle kalmayacaktır; asrın sonuna kadar, 3 bin kilometre otoyolu inşa etmiş, hizmete almış bir Türkiye olacak ve bundan sonra, 3 bin kilometreyi işleten bir Türkiye'de, otoyol projeleri için artık ilave kaynağa da ihtiyaç kalmayacaktır.

Tıpkı geçen yıl, Atatürk Barajındaki inşaatı bitirmek için DSİ ile birlikte, bütçe ile birlikte oraya yüklendiğimiz gibi, 1991 yılında da otoyol paketine yüklenmekteyiz ve 1991 yılı, Türkiye Cumhuriyetinin, otoyol projesinde maksimum ödenek tahsis ettiği yıl olacaktır. Cumhuriyetimizin bütün ömrü boyunca, otoyol projelerine, 1991 yılından sonraki yıllarda artık gittikçe daha azalan miktarlarda ödenek tahsis edilecektir ve bir kere daha, Türkiye'nin finansman şartlarını zorlayan bir proje daha yavaş yavaş gündemden çıkacak ve otoyollar, kendisini besleyen, gelirleriyle gelecek yılların ihtiyacı olan yolları kendi kendine yapan ve eski yollara da bakan bir işletme haline dönecek; ülkemizin kaynaklarının, diğer altyapı ihtiyaçlarımıza, toplumumuzun, kültürel gelişmesine, eğitimine, sağlığına daha fazla tahsis edilebilecek günlere kavuşulacaktır.

Otoyol dışındaki karayollarımızdaki uygulamalarımıza gelince:

Trafik kazalarının önlenmesi ve trafik güveliğinin sağlanması bakımından, 1986 yılından itibaren, bakım altındaki yollarımızda, yoğun olarak meydana gelen trafik kazalarının belirlenmesi ve bu kazaların önlenmesi konusunda, Gazi Üniversitesi, Orta Doğu Teknik ve İstanbul Teknik Üniversiteleriyle 11 ayrı protokol imzalanmış, kritik kesimlerde kara noktalar belirlenmiş, üniversitelerin önerilerine uygun olarak bu kesimlerde gerekli görülen kavşak düzenlenmesi, oto korkuluk, tırmanma şeridi gibi yapımlar ve yatay ve düşey işaretleme çalışmaları yaptırılmıştır. Bu çalışmalara, Orta Doğu ve İstanul Teknik Üniversiteleri devam etmektedir. Ayrıca, önemli arterlerde tüm işaretleme ve kavşak düzenlemelerinin, trafik güvenliği açısından yeniden gözden geçirilmesi. bu ünivesitelerce sürdürülmektedir.

İşaretleme çalışmaları meyanında, yatay işaretlemenin, şerit çizgisi, yaya geçitleri ve ofset taramaların her mevsimde kalacak şekilde uygulanması bakımından, termoplastik boya denemelerine -bitümlü sıcak karışım kaplamalı- transit doğrultularda uygulanmaya başlanmıştır. Bazı arkadaşlarımız "çizgi yok" şikâyetlerini ileri sürmektedirler. Bunda, tabiî ki, kesim kesim, güzergâh güzergâh haklıdırlar; ancak, termoplastik boya uygulamasının neticesinde, kalıcı, yıllarca çıkmayan çizgilere kavuşmuş olacağız. Bu, ülkemizde uygulanmaya başlanmıştır ve bu uygulama safhasında tabiî ki trafik zaman zaman kesilmektedir ve o trafiğin beklemesi esnasında da, beklemekten sıkılan vatandaşlarımızın, bu sefer bu yönde şikâyetlerini almaktayız. Güzelliğe kavuşmak için birazcık fedakârlık etmeyi, herhalde, öğrenmemiz lazım.

Gene, ülkemizde, vasıtalarımızın ne yazık ki istiab haddinden fazla yük taşıma hevesleri yollarımızı tahrip etmektedir. Karayolları Genel Müdürlüğü olarak, bu konuda çeşitli tedbirler almaktayız. 200 adet gezici elektronik kantarımıza ilave, 1991 yılında, ağırlık kontorlları için 49 ayrı yerde, 54 adet elektronik sabit ağırlık kontrol istasyonu kurulması için, yapım ve işletme ihalesini yakında açacağımızı ifade etmek istiyorum. Bu şekilde, bu yeni sistemle, araçlar durdurulmadan, trafik kesilmeden, elektronik sensorlar vasıtasıyla, aşırı yükü olup olmadığı tespit edilecek, sadece aşırı yüklü olanlar durdurulacak ve durduruldukları yerde sadece ceza kesilerek şimdiki gibi salıverilmeleri yerine, fazal yükünün tahliye edilmesi için, o bölgelerde, onlara park alanları, tahliye edilen yükün başka bir vasıtaya yüklenmesini temin edecek alanlar yapılacak ve bu imkâna kavuşuncaya kadar geçecek sürede, şoförümüzün dinlenmesi, istirahat etmesi, yemesi, içmesi için icap eden bütün tesisler bu kantarın civarında olacaktır. Bu şekilde aşırı yüklü vasıta, şimdiki gibi yoluna devam etmeyecek, yükü boşaltılacak, ya bir yediemine teslim edilecek ya da yeni bir arca yüklenerek, yollarımızın aşırı yükten korunması temin edilmiş olacaktır.

Ülkemizde otoyollar, il yolları, devlet yolları ve yine bunların dışında "TTEK ve TEM" adıyla bilinen yollarımız mevcuttur. Özellikle, "TTEK" ismiyle andığımız Türkiye transit karayolu, Gerede ayrımından, bir kol Cilvegözü'ne kadar ve Habur'a kadar ve bir kol da Gürbulak'a kadar olamk üzere, sıcak karışımla asfalt projesidir ve bunlar şu andaki güzargâhtaki yollarımızın genişletilmesini, standardının yüksiltilmisini öngörmektedir.

Bu konuda, güney TTEK'te önemli olarak inşaatımız tamamlanmış, Habur'a kadar hizmet vermektedir. Kuzey TTEK'te ise Tosya - Osmancık, Osmancık-Merzifon, Diyadin-Gürbulak, güneyde İskenderun-Cilvegözü, Amasya'da Zana köprüsü civarındaki TTEK yolumuzun sıcak karışım hale getirilmesi çalışmaları devam etmektedir.

Karayolları Genel Müdürlüğümüz, tabiî ki, ülkemizin ve bütün dünyanın içinde önemli bir proje olan GAP bölgesindeki yatırımlara da önem vermekte, özellikle GAP'taki yeni üretim imkânlarından sonra ihraç limanları olan İskenderun ve Mersin'e GAP'ı bağlayacak olan otoyol inşa etmektedir. Şu anda, Mersin, Tarsus, Adana, İskenderun ve Gaziantep'e kadar olan kısım inşa halindedir, ihale edilmiştir. Daha sonra Habur'a kadar uzancak olana GAP içindeki otoyol proje çalışmaları devam etmektedir ve 2000 yılı sonuna kadar programımızdaki yollardan birisi de bu yollardır.

Ayrıca, GAP Bölge Kalkınma İdaresi Başkanlığının çalışmalarına değinmek istiyorum. Biraz önceki konuşmacı arkadaşlarımızın tenkitlerinde ne kadar yersiz olduklarını ifade etmek üzere, bu paragrafı açıyorum. Şunu da söylemek istiyorum ki, GAP master planı, bütün muhalefet liderlerine gönderilmiştir. Orada, hangi teknolojilerin seçileceği, bu bölge için hangi tip ürünlerin seçileceği, ne tür sulamaların yapılacağı, ne tür altyapı geliştirileceği, bu master planda üç aşamalı olarak gösterilmiştir. Eğer bu, sayın muhalefet partisi mensubu arkadaşlarımızın ellerine geçmemiş ise -ki, idaremiz göndermiştir- her zaman, onalara özel ulakla, zata mahsus, kendimiz elden getirip teslim edeceğiz ve memleketimizin bu bölgesine her türlü katkıyı yapabilecek olanların hizmetindeyiz.

Bu bölgede tüm taşıma modlarını inceleyen bir koridor araştırma çalışması yürütülmektedir ve bu çalışma sonu yatırım programlarına aksettirilecektir.

Bakanlığımızın bir diğer önemli kuruluşu Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğüdür. Bu kuruluş üzerindeki görüşlerimize geçerken, tabiî ki, hem uygulamalarımızdan söz etmek ve hem de ileri sürülen eleştirilere cevap vermek istiyorum. Bir kere, 1983 sonuna kadar, Türkiye'de Devlet Su İşlerine hizmet eden, Devlet Su İşlerinin Türk Milletine vermiş olduğu hizmetlerde emeği geçen herkese sözlerimin başında şükranlarımı sunmak istiyorum. Tabiî ki, 1983 yılına kadar Devlet Su İşlerimizin vermiş olduğu hizmetler, hepimizin sahip çıkması gereken hizmetlerdir. Biraz evvel bahsettiğim gibi, teşekkür ediyoruz, şükranlarımızı sunuyoruz; ama 1983'ten sonra, Türkiye'de gerçekten bambaşka bir idare var ve Türkiye'de 1983'den sonra bambaşka bir Devlet Su İşleri var.

Önceki yıllarda, altmış yılda 84 baraj inşa etmişiz; yıllık elektrik üretim kapasitesi 11 milyar 343 milyon kilovat/saat; gövde hacimleri 135 milyon metreküp; göl hacimleri 49 milyar metreküp. Şimdi, 1984'ten 1990'a geliyoruz: 57 baraj inşa etmişiz; elektrik üretim kapasitesi -bir öncekilerin iki katından fazla- 24 milyar 644 milyon kilovat/saat; gövde hacimleri toprak ve kaya dolgusu olarak 204 milyon metreküp; hele hele beton olarak bakarsak, öncekiler 1,7, Anavatan dönemindekiler 5,2 1984'ten sonra inşa edilen barajlardan sadece Atatürk Barajının

göl hacmi, 1984'ten önce inşa edilen bütün barajların göl hacimlerine eşit, 49 milyar metreküp ve Anavatan Partisinin İktidarları döneminde yapılmış barajların ilave 29 milyar metreküp daha göl hacmi var.

Anavatan Partisi olarak, 1984'ten bugüne kadar 64 baraj ihale etmişiz; 14'ü bitmiş, 50'si devam etmekte ve şu anda devam etmekte olan 50 barajdan -Sayın Ahmet Uncu'nun dediği gibi- 1984 öncesinde ihale edilmiş bir tek baraj yoktur. Bahsettikleri barajlardan Menzelet ve Adıgüzel'in, santral inşaatları devam etmektedir. Temelini kendilerinin attığını iddia ettikleri Adıgüzel Barajı, geçen sene sulama sezonunda Mederes Ovasındaki çiftçilere su temin etmiştir ve şimdi gene su depolayarak gelecek yıl tarıma hizmet edecek bir barajdır. Dolayısıyla, fonksiyonunu ifa eder hale gelmiştir ve tekrar tekrar şunu ifade ediyorum ki, şu anda devam etmekte olan 50 barajın temelleri Anavatan Hükümetleri zamanındaki idarecilerimiz tarafından, Başbakanlarımız tarafından atılmıştır. Daha önceki partiler zamanında temeli atılıp, halen inşaatı devam eden baraj yoktur. Onları biz, idareden kazıdık. Üstelik, temelini attıkları; ama inşaatını bir türlü bitiremedikleri, beceremedikleri bütün barajları da 1984 yılından bu yana ele alarak, süratle, zamanından çok daha önce bitirerek, hizmete aldık. Bunlara örnek çok. Mesela, Karakaya Barajı var; Adıgüzel Barajı var...

Gene, otoyollarımız var. 1984 yılına kadar, Türkiye'de 1 metre otoyol hizmete alınamamış. Şimdi, niye otoyola çok fazla yüklendiklerini herhalde biraz daha anlamamız mümkün. Türkiye'de 1984 yılına kadar bir tek paralı yol hizmete alınamamıştır; hepsini Anavatan'a bırakmışsınız.

Devlet Su İşlerimizin faaliyetleri konusunda esasen söylenecek çok şey var; ama, işimize gelirse söylemek lazım herhalde! Gayri ciddî ve gayri hakikat sözler söylemek, herhalde arkadaşlarımızın bu konudaki sıkıntılarından kaynaklanıyor.

1989 yılında 12 baraj, 1990 yılında 7 baraj... 1991 yılında gene 8 barajı bitirmeyi programlamış bulunmaktayız.

Sulama alanlarına gelince. Bakınız, bu konuda da rakamlar yalan söylemez. 1964'ten 1969'a kadar beş yılda ortalama sulama sahası 52 bin hektar; 1969 - 1974'te 43 bin hektar; 1974 - 1979'da 45 bin hektar; 1979 - 1984'te 52 bin hektar ve geliyoruz 1984 - 1989'a, Anavatan Hükümetlerinin işbaşına geldiği bu beş yıl içinde en yüksek rakama ulaşıyoruz, yıllık ortalama sulamaya açılan saha, yılda 69 bin hektar ve 1990 yılında gene sulamaya açılan alan 70 bin hektar.

Anavatan Hükümetlerinin, hem enerjiye, hem sulamaya ve hem de diğer altyapı ihtiyaçlarımıza vermiş olduğu önemin neticesi olarak, Türkiye Cumhuriyetinin geçmiş icraatlarına göre, bizim dönemimizdeki icraatlar hep rekor rakamlara ulaşmakta.

BAŞKAN — Sayın Bakan, 10 dakikanız kalmıştır efendim.

BAYINDIRLIK VE İSKÂN BAKANI CENGİZ ALKINKAYA (Devamla) — Teşekkür ederim Sayın Başkan.

1991 yılı Devlet Su İşleri bütçemiz, 4 trilyon 479 milyar lirası genel bütçeden, 1 trilyon 300 milyar lirası da Kamu Ortaklığı Fonundan olmak üzere, toplam 5 trilyon 779 milyar liradır. Bu bütçenin 5 trilyon lirası yatırıma ayrılmıştır. Yatırım ödeneğinin yüzde 38,5'lik payı olan 1 trilyon 894 milyar lirası kalkınmada öncelikli yörelere ait projelere, yüzde 27'lik payı olan 1 trilyon 335 milyar lirası da Güneydoğu Anadolu Projelerine aittir. Geçmiş yıllarda Güneydoğu Anadolu Projelerine Devlet Su İşleri Bütçesinin yüzde 8'ini, yüzde 11'ini harcayan idarelerle

bunu mukayese ettiğimiz zaman; geçen yıla kadarki son beş yıllık ortalama yüzde 36 ile, bir rekor olarak Anavatan Hükümetlerine nasip olmuştur. Onun için Atatürk Barajı vaktinden önce bitirilmiştir; onun için Urfa Tüneli, Harran Ovası sulamaları, Urfa Ovası sulamaları, Batman Barajı, Dicle Barajı, Kralkızı Barajı, Devegeçiti sulamaları, Silvan-1, Silvan-2 sulama projeleri vaktinde yapılmış ve tamamlanacak olanlar da zamanında memleketimizin hizmetine girecektir.

Atatürk Barajı, finansman olarak, Atatürk Barajı projesi içinde maliyetin yüzde 40'ına tekabül etmektedir. O proje 13 proje demeti içinde en büyük ünite olduğu ve hatta Türkiye Cumhuriyetinin en büyük proje ünitesi olduğu için ondan bahsetmemek, onu bir kenara bırakarak konuşmak mümkün değildir. Tabiî ki, başardığımız için, gururumuz ve iftiharımız olduğu için ve bize gelecek için ümitler verdiği için, Atatürk Barajından her zaman söz edeceğiz. Atatürk Barajı, bugün, Ortadoğu'nun dengelerine tesir eden büyüklükte bir projedir; elbette söz edeceğiz. Atatürk Barajına 3 Kasım 1983'te, ilk harcı, bizden önceki idareciler koydular; ama, 3 gün sonra seçimler oldu. Gövdenin temel inşaatına 1986'larda geçildi. Dört yıl içinde 84 milyon metreküp dolguyu -her yıl yaklaşık 21 milyon metreküp- öraya koyabilmek, o finansmanı sağlayabilmek, tabiî ki, bu memleketin idarecilerinin becerisini gösterir, başarısını gösterir. Bunu söylemek bizim hakkımızdır. Bunu duymak da Türk Milletinin hakkıdır. (ANAP sıralarından "Bravo" sesleri, alkışlar)

Şimdi,, biraz önce saydığım projelere dikkat ettiyseniz, GAP içinde sadece Atatürk Barajında faaliyet göstermediğimiz anlaşılacaktır. Dicle Kralkızı, Hancaağız Barajı zaten bitmiş Hacıığdır Barajı bitmiş, Batman Barajı devam etmekte, Urfa-Harran Ovalarında 94 bin hektarlık şebeke inşa halinde, Nusaybin sulaması, Akçakale sulaması, Ceylanpınar sulaması, Devegeçidi sulaması, Silvan projeleri halen kullanılmakta ve 1990 birim fiyatlarıyla yaklaşık 56 trilyon lirayı bulan bütün bu projelere şimdiye kadar 18 trilyon lira para yatıran bir idare, Atatürk Barajına yaklaşık 8 trilyon lira parayı tıkır tıkır saymış bir idare ve henüz onun meyvelerini almaya başlamadan bu kadar finansmanı sağlayarak ülkemizin kaynaklarını buraya transfer edebilmek, bu cesareti gösterebilmek... Tabiî ki bu, yarına güvendiğimiz için, yarın da bu memleketin sorunlarını, sorumluluklarını omuzumuzda taşıdığımızı hissettiğimiz için yaptığımız, yapmaktan şeref duyduğumuz, gurur duyduğumuz uygulamalardır.

Atatürk Barajında su toplama işlemleri devam etmektedir. Atatürk Barajının hidroelektrik santralının montajında, imalatında en ufak bir gecikme söz konusu değildir. Su biriktiği takdirde -bu sene normal yıllardan yüzde 20 daha fazla su gelmesi ihtimalini göz önüne alarak söylüyorum- önümüzdeki yılda santralı hizmete almayı planladık; inşaatlarımızı düzenli bir şekilde yürütmekteyiz, sürdürmekteyiz. Aynı şekilde, su biriktiği takdirde -tabiî ki bu konuda tedbirli olmamız lazım, bu konuda konuşurken tedbirliyiz, sadece su geldiği takdirde diye konuşuyorum- inşaatımız bitmiştir; devam eden inşaatlarımız da vaktinde bitecektir. İşte, Urfa Tünelinde bugünkü rakamla 1 660 metrelik bir mesafe kalmıştır; 26 kilometrenin sadece 1 660 metresi kalmıştır. Bu sene bahar aylarında tünelin bir ucundan öbür ucuna geçmek, inşallah hepimize nasip olacaktır. Güzel bir gün daha; o gün gideriz, orada kutlarız. Ama, Atatürk Barajında su tutma töreninde olduğu gibi, Atatürk Barajının gövde inşaatının temelinde olduğu gibi, biz gene bugünün idarecileri olark bütün muhalefet mensuplarını, liderlerini o güzel bayram günlerine davet edeceğiz. Bundan önceki törenlere katılmadılar, protesto ettiler; ancak, vatandaşımız, bölge halkımız büyük bir coşkuyla, heyacanla, bizlerle birlikte o

mutlulukları orada yaşadılar, yaşadık. Gene Urfa Tünelindeki bu törene, hiç kuşkuları olmasın ki, herkesi davet edeceğiz ve gelirlerse, tabiî ki hep birlikte, gelmezlerse oraya gelen vatandaşlarımızla birlikte halay çekeceğiz.

Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğümüz, GAP'ta, Türkiye'nin her yerinde bütün projeleri gayet rasyonel uygulamalarla yürütmekte ve bir an önce bu projelerin faydasını alacak şekilde titizlikle işleri takip etmektedir. 1991 yılı için genel müdürlüğümüzün bütün teşkilatına, "Bu sene bütün bölge müdürlüklerimiz kıpır kıpır olacaklar" talimatı verdik. "Kıpır kıpır olacaklar" talimatının altında, esasen, gene bu yıl büyük bir önem vermeye çalıştığımız küçük su işleri, küçük sulamalar, yeraltı sulamaları, taşkın koruması gibi projelerimize, Plan ve Bütçe Komisyonumuzda da, Planlamada da arkadaşlarımızın bizi desteklemesinden sonra kavuştuğumuz imkânlar olmuştur. Devlet Su İşleri teşkilatımız, Türkiye'nin her yerinde, 1991 yılından itibaren kıpır kıpır olacaktır. Bütün küçük sulamalar, yeraltı sulamaları gibi projelerimiz, bu yıldan itibaren, yeni imkânlarımızla, yeni kavuştuğumuz destekle vatandaşlarımızın arasında bizim başımızı dik tutacak uygulamalarımız olacaktır. Gene, teşkilatlarımıza verdiğimiz talimat, gerçekten "Bu küçük işler küçük sulamalar, taşkın korumaları, yeraltı suları konusunda etütlerimiz eksik olabilir; çiftçimizin, köylümüzün getireceği tekliflere, onların söyleyeceklerine değer veriniz, onları inceleyiniz ve onların ihtiyaçlarını zamanında görünüz" şeklinde olmuştur.

Ben, bu vesileyle, Plan ve Bütçe Komisyonu üyesi ve planlayıcı arkadaşlarımıza, gösterdikleri ilgiden, verdikleri destekten ötürü burada teşekkür etmek istiyorum.

İstanbul ve onun gibi 43 yerleşim yerimizin su temini işinde Devlet Su İşlerine görevler düşmektedir. İstanbul Büyükşehir Belediyesi sınırları içinde su temin etme işi, 15 Ağustos 1990 tarihli Bakanlar Kurulu kararıyla kararlaştırılmış ve Devlet Su İşleri bu konulda tam yetkili kılınmıştır. İstanbul'un, bundan önceki döneminde inşa edilen tesislerle su toplama kapasitesi 590 milyon metreküptür. Kısa vadeli planla, Büyük Melen Çayından, bir hatla, 240 milyon metreküp su...

BAŞKAN — Sayın Bakan, süreniz dolmak üzere, toparlamanızı rica ediyorum.

BAYINDIRLIK VE İSKÂN BAKANI CENGİZ ALTINKAYA (Devamla) — Bitireceğim Sayın Başkanım.

BAŞKAN — Teşekkür ederim.

BAYINDIRLIK VE İSKÂN BAKANI CENGİZ ALTINKAYA (Devamla) — İzmit Kirazdere Barajının hızlandırılmasıyla 100 milyon metreküp su ve yine İSKİ'nin ihale ettiği, Devlet Su İşlerinin devralmak üzere olduğu Sazlıdere Barajından temin edilecek 55 milyon metreküp suyla birlikte toplam 985 milyon metreküp su, İstanbul'un 2003 yılına kadar ihtiyacını karşılayacaktır. Bu üç projenin üzerinde tekliflerin alınması önümüzdeki yılın hemen başında sağlanmış olacaktır. Şu anda ön elemeler yapılmaktadır, bütün etütler yapılmıştır ve bu kısa vadeli projelerin ihalesi ocak ayı başında gerçekleştirilmiş olacaktır. Uzun vadeli planda da, İstanbul'un su ihtiyacına özellikle 2040 yılına kadar yetecek olan su projelerini ele aldığımızı, onların da ihale hazırlıklarını yapmakta oluduğumuzu belirterek, kısaca, Devlet Su İşlerinin, üzerine

düşen görevleri ve mesuliyeti bilerek İstanbul için her türlü hazırlığı yapmakta olduğunu ve ağustos ayında kendisine verilen görevleri de o günden bu yana titizlikle yürütmekte olduğunu ifade etmek istiyorum.

Esasen, İstanbul'da sadece su temin etmekten ayrı olarak, İstanbul'da kaybolan suyu da bulacak ve İstanbul'daki rezervuarlar arasındaki bağlantıyı da kuracak yeni projelere ihtiyaç olduğunu da burada açıklamak istiyorum. Bu konularda da Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü, rezervuarların birbirine bağlanması için bir müşavirlik firmasına çalışmalar yaptırmaktadır. Yine, şu anda yüzde 50'ye yaklaşan miktarda kaçak su olduğunu tahmin ettiğimiz İstanbul su şebekelerindeki kaçakların yüzde 30, yüzde 25 mertebesine çekilmesi için de İSKİ ile işbirliği yapmaya hazır olduğumuzu da ifade etmek istiyorum.

Son olarak İller Bankası Genel Müdürlüğümüz üzerinde durmak istiyorum. Gerçi bu genel müdürlüğümüz çok fazla bir eleştiriye tabi tutulmadı, ama, belediyelerimizin teknik hizmetini görmekte olan, onları yönlendirmekte olan önemli kuruluşumuz olduğu için, tabiî ki bütçesi ve uygulamaları hakkında kısaca bilgi vermek istiyorum.

Bankamızın önemli görevlerinden birisi, gelir bütçesiyle elde edilen meblağın yüzde 6'sı oranında tahsis edilen payların belediyelerimize gönderilmesi hadisesidir. Bunun dışında, yine genel vergi gelirlerinden ayrılan yüzde 2,3 oranındaki payların da belediyelerimize gönderilmesiyle birlikte, genel bütçe ve vergi gelirlerinden ayrılan yüzde 8,3'lük payın belediyelerimize tahsis edilmesi, gönederilmesi ve alyapı yatırımlarının, imar planlarının, haritaların alınması gibi konularda genel müdürlüğümüz önemli bir faaliyeti icra etmektedir.

Şimdi, dilerseniz, bu paraların gönderilmesi konusunda keyfî davranışlar olduğu, belediyelerin cezalandırıldığı hususundaki tenkitlere bir iki cümleyle açıklık getirmek üzere, 1985'ten 1990 yılına kadar tahakkuk eden ve gönderilen paralar konusunda rakamlar vermek istiyorum.

1987 yılında genel bütçe vergi gelirlerinden ayrılan yüzde 6'lık pay 500 milyar; 1987 yılında 500 milyar lira tahsisat var, para ayrılmış... Bunun yarısı belediyelerin borçlarına kesildikten sonra -yüzde 49'u- yüzde 51'i olan 254 milyar lirası belediyelere gönderilmiş. 1988 yılına geliyoruz. -Bunlar 26 Mart öncesi uygulamalar- 834 milyar para toplanmış, bunun yüzde 44'ü olan -yüzde 56'sı belediyelerin borçlarına kesilmiş- 370 milyar lirası belediyelere gönderilmiş.

Şimdi, 26 Marttan sonrasına geçiyoruz: Partizanlık yapıldığı, belediyelerin cezalandırılığı iddialarının öne sürüldüğü yıllarda işler, bu sefer tersine dönüyor. Vergi tahsilatındaki büyük artışla, 1 trilyon 349 milyar lira toplanıyor ve önceki yıla nispetle yüzde 130'luk bir artışla, toplanan paranın yüzde 38'i belediyelerin borçlarına kesilerek, yüzde 62'si yani, (en yüksek oranı) 848 milyar lirası belediyelere gönderiliyor; kesinti yapıldıktan sonra, ellerine geçen net para olarak gönderiliyor; 1990 yılının 11 ayına geliyor, yine vergi tahsilatındaki artışlar sebebiyle 2 trilyon 180 milyar lira para toplanıyor ve bunun sadece yüzde 35'i belediyelerin borçlarını tahsil etmeye yetiyor, 1 trilyon 416 milyar lira para belediyelerin eline geçecek şekilde gönderiliyor.

Şimdi, uygulama bu; ama, muhalefet partisi sözcüsü arakadaşlarımızın ifadeleri, bu uygulamaların tam tersi. Rakamlar burada, banka hesapları da oradadır; teker teker bakılabilir, tekrar tekrar da bakılabilir. 26 Marttan sonra, belediyelere gönderilen paralar, 26 Marttan önceki dönemin tam aksine, misli misli çoğalmış, vergi gelirlerindeki tahsilatlar arttığı için, önceki yıllarda yatırımlar sebebiyle belediyelerin borçlarına ödenmesi gereken paralar, bu yükselmiş

tahsilatın yüzde 35'iyle halledilir hale gelmiş, belediyeler yeni yeni imkânlara kavuşmuş; ama, bunun karşılığında belediyelerimizin tabiî ki uygulama da yaptıkları hataları sebebiyle bu paralar da herhalde yetmemekte. Çünkü, ben bazı uygulamaları esasen takip ediyorum; ama, Sayın Başkan, müsaade ederseniz bir örneği söylemeden geçemeyeceğim.

Türkiye Belediyecilik Derneği Genel Başkanı -ki, Belediyecilik Derneği Genel Başkanı olunca, uygulamalarıyla, idaresiyle, icraatıyla, esasen diğer belediye başkanlarına örnek olması gereken bir belediyemiz- İzmir Büyükşehir Belediyesi. Bu yeni imkânları çok bulduğu için, yeni otobüsler almışlar, Türkiye'de en yüksek tirajlı bir gazeteye de, orta sayfasına tam boy reklam veriyorlar, "65 otobüs: otobüslerin motorları 240 beygir gücünde MAN motoru, alternatörleri Bosch marka, lastikleri Goodrich marka, direksiyonu falan marka" şeklinde bir ticari reklamı bir belediyemiz bu şekilde verebilmekte. Tabiî ki, bu reklam, belki bir otobüs parasına verilmekte. Ben, tekrar dikkat çekmek istiyorum. Bu otobüslerin motorları, Türkiye'de çevre kirliliği, hava kirliliği konusunda tartışılır. Burada özellikle, 240 beygir MAN motorlu otobüs aldıkları konusunda bol paralı reklamı yapan belediyemiz için, hemen ertesi günlerde, yine İzmir'de çıkan bir gazetemizde bir haber: "Otobüslere suçüstü" diyor ve devam ediyor: "Çakmur'un şirketinin satın aldığı Macar otobüslerinin motorları MAN yerine, çevre kirliliği yaratan RABA çıktı"

Şimdi, Türk Belediyecilik Derneğinin Başkanı, her işte önder, her işte lider ve örnek olması gereken Başkanımızın uygulaması, bu. Bakalım bu haberde ne demiş: "Başkan Çakmur, 260 körüklü otobüs için teminat mektubu sorununu çözemeyince, bu engeli İZULAŞ ile aştı ve şirket aracılığıyla Macaristan'dan ithal edilen körüklü İkarus'ların ilk 10'u İzmir'e geldi. Çakmur, alımında ısrarcı olduğu İkarus'ların kötü şöhreti için uyaranları 'O, sizin dediklerinizi RABA motorlu İkarus'lar; bizim alacaklarımız MAN motorlu' diye terslemişti. Ancak, şimdi satın aldığı Macar İkarus'lar RABA motorlu çıktı"

Şimdi bu konu herhalde ilgililerce takip ediliyordur; aslı nedir, onu öğreniyorlardır. Ama, gazeteciler, otobüsleri satan firmaya gidip, sordukları zaman, firma yöneticisi de, "RABA motorunu tercih etmemizin sebebi, diğerinden 20 milyon lira daha ucuz olmasıdır" diyor.

Evet, İzmir'de belki hava kirliliği olmadığı için, bunda bir sakınca görmemiş olabilirler; ama, bir büyük gazeteye boy boy reklamlar vererek "MAN motoru taşıyan otobüs satın aldık" diyeceksiniz ve arkasından, daha ucuz ve çevreyi kirleten motorlarla donatılmış otobüsleri, izmirlililere hizmet olsun diye alacaksınız!..

Bunu, tabiî ki, bir örnek olarak, Türkiye'de belediyelerin şu andaki başkanı olan bir zatın, bir yerin uygulaması olarak gösterdim; varın, gerisini siz hesap edin. Bu milletin verdiği vergilerden tahsis ettiğimiz paraları bu belediyelere verirken; yol yapsınlar, çoluk çocuk çamurda gezmesin, park yapsınlar, insanlarımız dinlensin diye vermişiz, gazetelere böyle boy boy ilanlar vererek hizmet üretmeyi planlasınlar, paraları çarçur etsinler diye vermemişiz. Tabiî ki, bunun hesabını, sandık başına gittiğimiz zaman, vatandaşlarımızın oylarıyla o zaman soracağımızı da ifade etmek istiyorum.

BAŞKAN — Sayın Bakan, toparlamanız mümkün mü?

BAYINDIRLIK VE İSKÂN BAKANI CENGİZ ALTINKAYA (Devamla) — Tabiî Sayın Başkan, son paragraflarımıza geldik.

Belediyelerimizin bu uygulamaları içinde küçük belediyelerimizin daha fazla pay alabilemelerini temin etmek üzere, yeni uygulamalar başlatmış bulunmaktayız. Olağanüstü Hal Bölgesindeki belediyelerimizin de, bu yeni uygulamayla daha fazla pay almaları temin edilmiştir. Ayrıca, yıllardan beri üzerinde durulan, turizm faaliyetlerinin yoğun olduğu bölgelerde bulunan belediyelere de, bu faaliyetlerin doğurduğu ilave belediyecilik hizmetlerinde kullanılmak üzere, ayrı bir pay verilmesi sistemi getirilmiş, uygulamaya başarıyla da devam edilmektedir.

İller Bankasınca uygulanan kısa vadeli kredi verme ve kefalet işlemleri, eski yıllarda olduğu gibi, aynen devam ettirilmektedir. Yine bu sene içinde kısa vadeli olarak verdiğimiz krediler 160 milyar lirayı aşmıştır. Bu rakam, bu konudaki tenkitlerde ne kadar haksız olduklarını herhalde ispat etmektedir.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; esasen, Bayındırlık ve İskân Bakanlığının, uygulamalarıyla Türk ekonomisine ne türlü katkılarda bulunduğu hepimizin malumudur. Türkiye'de enerjinin, çimentonun, demirin bu faaliyetler doğrultusunda tüketilmekte olması ve bunların doğurduğu yeni istihdam alanlarıyla, işsizlik sorununa ne denli katkılarda bulunduğumuz açıktır, aşikârdır.

Ben, Bayındırlık ve İskân Bakanlığının bütün altyapı faaliyetlerinin, şimdiye kadar olduğu gibi, bundan sonra da desteklenmesinde emeği geçecek olan herkese, bütün finans kuruluşu yöneticilerine teşekkür ediyorum.

Bu yıl, bize tahsis edilen ödeneklerle, vatandaşımızın ihtiyacını, en kısa sürede, en rasyonal şekilde çözmeye çalışacağımızdan hiç kimsenin kuşkusunun olmamasını temenni ediyorum. Bütün bakanlığımız mensuplarına, bütün uygulayıcılara başarılar dileyerek, bütçemizin olgunlaşması için katkıda bulunan tüm konuşmacılara, bütün milletvekillerimize, Komisyon üyelerimize tekraren teşekkür ederek, bütçelerimizin hayırlı, uğurlu olmasını temenni ediyorum.

Gösterdiğiniz sabırdan ötürü, beni dinlediğiniz için tekrar teşekkür ediyor, saygılar sunuyorum. (ANAP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN — Teşekkür ederim Sayın Bakan.

"Son söz milletvekilinindir" hükmü uyarınca, şahsı adına, üzerinde görüşmek üzere, son sözü Muş Milletvekili Sayın Mehdin Işık'a veriyorum.

Buyurun Sayın Işık. (ANAP sıralarından alkışlar)

Süreniz 10 dakikadır Sayın Işık.

MEHDİN IŞIK (Muş) — Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Bayındırlık ve İskân Bakanlığı 1991 yılı bütçesiyle ilgili görüşlerimi açıklamak üzere huzurunuzdayım, bu vesileyle hepinizi saygı ile selemlıyorum. (ANAP sıralarından alkışlar)

Son yapılan nüfus sayımında, Türkiye'nin geneline göre, Doğu ve Güneydoğu Anadolu yerleşim yerlerinde, DİE'nin verilerine bakıldığında, nüfus azalmaktadır. Doğu ve Güneydoğu Anadoludan, büyük metropollere göç vardır. Bu göçün önlenmesi için, ilk defa Anavatan hükümetleri döneminde ciddî çalışmalar yapılmıştır. Bu çalışmaların bariz örneği, GAP Projesidir. GAP Projesi, hidroelektrik santrallar ve sulama tesislerinin yanı sıra, tarım, ulaştırma, konut, sanayi, eğitim, sağlık ve diğer sektörleri de kapsayan entegre bir projedir. GAP, kısaca, aşağıdaki proje ve üniteleri kapsamaktadır:

Karakaya Projesi, Aşağı Fırat Projesi, Sınır Fırat Projesi, Suruç-Bazik Projesi, Adıyaman-Kâhta Projesi, Adıyaman-Göksu Projesi, Gaziantep Projesi. Bu projeler gerçekleştiğinde, 5 305 megavat kurulu güçle 20 milyon 102 bin kilovat/saat enerji üretimi yapılacak ve ayrıca, toplam 1 091 203 hektar arazi sulanacaktır. Bu proje ile, yılda iki üç kez ürün alma imkânı sağlanacaktır. Keza, bu projeye bağlı olarak altyapılar oluşturulacak ve yöre halkına, çeşitli sektörlerde iş bulma imkânı doğacaktır. GAP Projesi, 2000'li yıllara doğru ters göçü devreye sokacaktır.

Sayın milletvekilleri, cumhuriyetin kuruluşundan 1983 yılına kadar yapılan baraj sayısı 84'tür. 1983'ten 1989 yılana kadar olan altı yıl zarfında, 50 ilave baraj yapılmıştır. 1980'den önceki dönemlerde, yurt dışından enerji temin edilirken, yapılan bu barjlar sayasinde, Anavatan İktidarı döneminde, enerji ihtiyacımız tamamiyle giderilmiş; hatta, komşu ülkelere enerji ihraç edecek duruma gelmiş bulunmaktayız.

Muş ve çevresinin yıllarca beklediği ve Muş için elzem olan ve Murat Nehri üzerinde yapılacak olan Alpaslan-1 ve 2 sulama-hidroelektrik barajlarının plan ve proje etütleri yapılmış, 1991 programına alınmıştır.

Alpaslan barajlarının proje tutarı 1990 inşaat birim fiyatlarıyla 479 milyar Türk Lirasıdır. Alpaslan-1 ve 2 barajları 1991 yılında ihaleye çıkarılarak 1997 yılında bitirilmesi planlanmıştır. Bu proje ile, Muş Ovası sulanacak, verim artacak, geniş halk kitlelerine istihdam imkânı doğacaktır ve dolayısıyla, bölgemizden göç önlenecektir.

Sayın milletvekilleri, biraz da eskiye değinmek istiyorum: 1946 ve 1966 yıllarında Muş-Varto'da iki büyük deprem oldu. 1946'da olan depremde sadece Varto bölgesinin bir kısmında mal ve can kaybı oldu. 1946 yılında meydana gelen depremin açtığı yaralar sarılmaz iken, bu kez 19 Ağustos 1966 tarihinde Muş-Varto-Bulanık; Erzurum İlinin Hınıs, Tekman, Çat, Bingöl İlinin Merkez, Karlıova, Kiğı ilçelerini içine alan ve çok geniş bir sahayı etkileyen, can ve mal kaybına sebebiyet veren 7 şiddetinde büyük bir deprem olmuştur.

2 394 vatandaşımızın ölümüne sebep olan depremde 3 ilimizde 20 bin konut oturulmaz hale gelmiştir. 7269 sayılı Yasaya göre hak sahipliği tescil edilmiş ve borçlanmaları yapılmıştır. 15 419 afetzede için 1966'dan 1983 yılına kadar 3 ilimizde 3 764 konut, 121 işyeri yapılmıştır; ancak 1984-1990 tarihleri arasındaki Anavatan İktidarımız döneminde, Muş İlinde 1 159 ilave konut, Erzurum'da 53, Bingöl'de 771 konut olmak üzere, toplam 1 983 konut yapılmıştır.

Ayrıca, Muş İlinde 138, Vatro İlçesinde takriben 200, Bingöl'de 122 konut olmak üzere, 460 konutun da inşaatına 1990 yılında devam edilmiştir.

Muş İlinde inşaatına başlanmayan ve önümüzdeki yılda yapımı düşünülen 3 510, Erzurum İlinde 5 447, Bingöl İlinde 455 konut olmak üzere, toplam 9 412 konutun yapılması İktidarımızca hedeflenmektedir.

Elbette ki, depremin açtığı yaraları, bıraktığı tahribatları, neden olduğu sosyal ve ekonomik olumsuzlukları tam anlamıyla yerli yerine getirmek zor bir olaydır.

Geçmiş dönem iktidarları, 1966 yılından beri, deprem bölgesinde, meseleye tam ve adil bir çözüm getirmemişlerdir. Deprem felaketinin beraberinde getirdiği sorunlar, geçmiş iktidarlar tarafından yıllarca sürüncemede bırakılarak, günümüze kadar gelmiştir. Depremin yaratmış olduğu zararlar ve sorunlara iktidarımız döneminde el atılmış; vatandaşlara, günün şartlarına uygun konut yapılmıştır.

9 412 konutun, 1991 yılı fiyatlarıyla, proje bedeli 850 milyardır. Tek bir proje halinde DPT'nin uygun görüşü ile finansmanı, genel bütçeden veya Toplu Konut Başkanlığından sağlanmak üzere, her yıl 2 bir konutun ilave olarak yapılması planlanmıştır. Bu durumda, 1991 yılı içinde bütçeden transferler yapılarak 120 milyar lira kaynak temin edilecektir.

1966 depremi münasebetiyle hak sahibi olup da, belirlenen süre içinde borçlanmasını yapamayan felaketzedelerin tekrar borçlanma imkânı verilmesi suretiyle hak sahibi yapılmasını Hükümetimizden talep ediyorum.

Sayın milletvekilleri, ANAP İktidarımız döneminde Türkiye'de birçok meseleler halledilmiş, gelişmiş ülkeler seviyesine gelmek için azamî gayretler sarf edilmiştir. Karayolları ağı, otoyollar, köprüler, barajlar, içme sularıyla geniş mesafeler kat ederek, yapmış olduğu hizmetlerle halkın takdirine mazhar olmuştur. İktidarımız döneminde temin edilen kaynaklarla, otoyol ve karayolu yapımına önem verilmiş, 1984 yılında Gebze-İzmir otoyolu, 1986 yılında Azaphane otoyolu, 1987 yılında Kapıkule-Edirne otoyolu, Kınalı-Sakarya otoyolu kapsamındaki Fatih Sultan Mehmet Köprüsü ve 37 kilometrelik İstanbul ikinci çevre yolu, 22 kilometrelik Levent-Kozyatağı yolunun 4 şeritlik bölümü 1988 yılında bitirilmiş, 1989 yılında Mahmutbey-Kozyatağı otoyoluna başlanılmış, 25 Ekim 1990'da hizmete girmiştir. Bütün bu hizmetler 1984 yılından itibaren uygulamaya konulan Kamu Ortaklığı Fonu kaynakları ile 1985 yılından itibaren Akaryakıt Tüketim Fonundan sağlanan ödeneklerin finansmanı ile gerçekleştirilmiştir.

Otoyollarımız 1983 yılı başında 41 kilometre iken, bugün 174 kilometreyi bulmuştur. 1983 yılı başında 38 491 kilometre olan asfalt yollarımız bugün 46 484 kilometredir. Muş-Diyarbakır, Muş-Erzurum karayolları yapım çalışmalarına başlanmış, halen çalışmalar devam etmektedir.

Keza 1950-1983 yılları arasında yapılan köprü sayısı 322, toplam uzunluk ise, 128 948 metredir. 1984-1990 Birinci ve İkinci ANAP İktidarları döneminde yapılan köprü sayısı 410, toplam uzunluk 22 431 metredir.

Sayın milletvekilleri, Bayındırlık ve İskân Bakanlığı için 1991 bütçesinde öngörülen miktarın, Türkiye'de yapılması hedeflenen hizmetler için en iyi bir şekilde harcanacağına eminim. 1991 bütçesinin memleketimiz ve milletimiz için hayırlı ve uğurlu olmasını diler, saygılar sunarım. (ANAP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN — Teşekkür ederim Sayın Işık.

Böylece, Bayındırlık ve İskân Bakanlığı bütçesi üzerindeki konuşmalar tamamlanmış bulunmaktadır.

Sayın Kâzım Oksay'ın Sayın Bakandan bir yazılı sorusu vardır. Sayın Kamer Genç de soru sormak istemektedir.

Sayın Erdem, Sayın Çakır, Sayın Uncu... Soru sormak isteyen başka sayın üye?.. Bulunmadığına göre, soru sormak isteyenleri tespit işlemi tamamlanmıştır.

Sayın Bakan, soruları okutuyorum. Malumu âliniz, cevap, sözlü veya yazılı olarak, takdirinize mevdudur.

Sayın Kâzım Oksay'ın yazılı sorusu:

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Aşağıdaki suallerimin Bayındırlık ve İskân Bakanı Sayın Altınkaya'ya tevcihini arz ederim.

Kâzım Oksay
Bolu

1. Gerede Tekke Barajının inşasına ne zaman başlanacaktır?

2. Bolu-Kıbrıscık, Mudurnu-Göynük, Akçakoca-Düzce yolarında 1991 yılında yapılacak çalışmalar nelerdir?

BAŞKAN — Evet efendim.

Sayın Uncu, sorunuzu sorunuz.

AHMET UNCU (Kahramanmaraş) — Sayın Bakan, konuşmasında, otoyolların gerçekleşmesinde sağlam kaynaklara dayanmayan, doğru olmayan rakamlar verildiğini, söyledi. Benim verdiğim rakam Devlet Planlama Teşkilatının önemli projeler raporundan aldığım rakamlardır. Haziran 1990'a göre bu rakamlar verilmiştir. Eylül 1990'da o kitap yayımlanmıştır. Bu rakamların dışında doğru bildiği rakamlar veya kendileri için özel rakamlar varsa, onun açıklanmasını istiyorum.

2. Kahramanmaraş'ta Menzelet Barajı 1980 yılında temeli atılarak, 1989 yılında açıldı. Bu barajın en büyük özelliği, enerjinin yanında, sulama idi. Zira, 173 bir hektar Kahramanmaraş, Gaziantep, İslahiye ve bütün Hatay ovalarını sulayacaktı. Barajın sulama kanalını teşkil eden, 11 kilometreyi bulan tünelin teknik ve heyelan nedenleriyle yapılamaz görüşüyle, ikinci bir Kılavuzlu Barajı yapılarak, bu sulamaların sağlanacağı söylenmişti.

Buradan soruyorum:

173 bin hektar -ki, bu çok büyük bir rakamdır- binlerce çiftçiyi ilgilendiren bir konudur. Bu Kılavuzlu Barajı ne zaman gündeme gelecektir?

Arz ederim.

BAŞKAN — Teşekkür ederim.

Sayın Erdem, buyurunuz.

EŞREF ERDEM (Ankara) — Sayın Başkan, aracılığınızla, sorularımı Sayın Bakana sormak istiyorum.

Marmara, Ege ve Akdeniz Bölgelerinde yer alan illerimizin büyük bir bölümünün trafiği, Eskişehir'in yakınlarında bir noktada, Sivrihisar'da buluşmaktadır. Sivrihisar-Ankara arası aşağı yukarı 130 kilometredir. Bunun 30 kilometresi duble yoldur. Hesaplamalara göre, 1 kilometre otoyol ile 10 kilometre duble yol yapıldığına göre, takriben 100 milyar lira tutacak olan bu kesim için bir bölünmüş yolu yapmak konusunda Bakanlığınızın bir düşüncesi var mıdır?

İkinci sorum: Geçen yıl meşhur fiyat farkı kararnamesinin arkasından, o günlerde yapılan ek protokolla müteahhidin taleplerinden vazgeçmesi... -Hatırlatmak istiyorum- çünkü, bundan önce otoyollarda iş yapmakta olan müteahhitler bir talep bulundurarak sürekli idare üstünde baskı kurmuşlar ve o taleplerin karşılığının verilmesini istemişlerdir. Bir anlamda geçen yıl çıkarılan eskalasyon kararnamesine göre, müteahhit sanki bu talebinden vazgeçecek; ama yapılan ek sözleşmede de müteahhidin feshi mümkün değil.

Benim aldığım bilgilere göre, hâlâ, 10'nun üstünde keşif cetvelinde yer almış olmasına rağmen, ancak yeni fiyatlar müteaahide geç olarak verilmekte, idarece henüz onaylanmamaktadır.

Şimdi Sorum şu: Elimde bu konuda hakedişler var. Hakedişlerin altında müteahhid şöyle diyor: "Falan gün filan tarihli yazınızla, belirttiğiniz gündemlerle ihtirazî kayıt hazırlanmıştır. Yani, burada bu hakedişlerde, müteaahit hem yapılmayanı almaktadır, hem enflasyona göre fiyat alamamaktadır. Ayrıca, bu taleplerinden vazgeçmediği anlamına gelebilecek bir ihtiraz-î kayıt hazırlanmıştır. Sayın Bakandan, bu yazıda belirtilen nedenlerin neden ve neler olduğunu sormak istiyorum.

BAŞKAN — Teşekkür ederim Sayın Erdem.

Sayın Genç, buyurun.

KAMER GENÇ (Tunceli) — Sayın Başkan, 1989 yılında Tunceli İlini Elazığ ve Erzincan'a bağlayan karayolu sağlıklı bir şekilde asfaltlandı, bu konuda Karayolları Genel Müdürlüğüne teşekkür ederim. Ancak, tabiî, Pülümür yolu hariç.

Şimdi, Tunceli'nin hiçbir nahiyesinin yolu, değil asfalt, stabilize bile değil. Özellikle ben rica ediyorum. Mesala, Nazımiye Dallıbahçe Nahiseyi var; bu nehiyeden sonra da grup köy yolları başlıyor. Şimdi, Köy Hizmetleri diyor ki, "Evvela nahiye yolu yapılsın ki, bende grup köy yollarını yapayım." Şimdi, bu Dallıbahçe'nin yolunu ne zaman yapmayı düşünüyorlar. Bir de, aynı durumda, Pülümür'ün Balpayam Nahiyesi, yine Pertek'in Dere Nahiyesi ve Mazgirt'in Darıkent nahiyesinin yolları stabilize olmadığı gibi, yağmur yağdığı zaman da çalımıyor. Ben rica ediyorum. Bu yolları ne zaman yapacaklar? Çünkü, bunlar çok önemli bir yol, özellikle Dallıbahçe yolu.

Ayrıca, Tunceli'nin kazalarının yollarının bakımları geçen sene hiç yapılmadı, bunların bu yıl yapılmasını rica ediyorum.

2. Efendim, Tunceli İlinde afete uğrayan yerleşim birimleri çok, özellikle buralarda toprak kaymaları var, deprem meydana geldi ve bu nedenle afete uğrayan birçok yerlerde Afet İşleri Genel Müdürlüğü iş yapmakta; ancak, Tunceli Merkezde yeterince eleman olmaması sebebiyle köylere gidilmemekte ve afete uğrayan vatandaşların dertleriyle zamanında ilgilenilememektedir. Hatta, 3 seneden beri Pertek'in Yılankaya, Kayabağ ve Karagüney Köyleri afete uğramalarına rağmen üç seneden beri, vatandaşlar çadırda yatmaktadırlar. Bunların araştırmaları yapılmış; ancak bir para da olmadığı için programa alınmamaktadır. Ben, Sayın Bakandan rica ediyorum, bu suretle afete uğramış ve işlemleri tamamlanmış köylerin bu sene 1991 yılında bunlara gerekli yardım yapılarak yerleşimleri sağlanacak mıdır?

Afet işleriyle ilgili bir diğer sorum şu: Biz, Sayın Genel Başkanımızla Varto'ya yaptığımız bir ziyarette burada bize gelen köylülerin büyük bir kesimi Varto'da 27 tane Alevî köyünde 1966'da meydana gelen deprem nedeniyle bugüne kadar hiçbirinin evinin yapılmadığını söylediler. Acaba, Sayın Bakanlık afete uğranmış konularda iş yaparken böyle mezhep ayrımı neden yapılmaktadır? Özellikle bu insanlar bize şunu söylediler...

BAŞKAN — Şimdi, Sayın Genç, bu noktada Başkanlığın bir açıklamaya lüzum hissettiğini belirtmek isterim. Türkiye sınırları dahilinde, idarî taksimata göre, köyler vardır; ama Alevî köyü, Sünnî köyü diye bir ayrım söz konusu değildir. O bakımdan, 27 adet köyün isimlerini sayarsanız, Sayın Bakana soruyu tevcih etmem mümkündür; ama "Alevî köyleri" gibi bir tanımlamayla, Sayın Bakana, Başkanlık soru havale etmez. Onun için, mümkünse köylerini isimlerini sayın.

KAMER GENÇ (Tunceli) — Ben, oradaki vatandaşların bize söylediklerini söylüyorum, onların düşüncelerini söylüyorum. Benim onlardan dinlediklerim bu.

BAŞKAN — Anladım.

Siz, size söyleneni naklettiniz; ama, ben Başkanlık olarak, Türkiye'de böyle bir tanımı uygun ve mümkün görmediğim için, soruyu Sayın Bakana tevcih ve intikal ettirmiyorum. (ANAP sıralarından "Bravo Başkan" sesleri)

KAMER GENÇ (Tunceli) — Aslında, sizin Başkanlığa oturmanız hata da... Bir Başkan, bir milletvekili hakkında iki üç dava açarsa.. İki üç dava açmışsınız...

Sorumu şu şekilde soruyorum: 1966 yılında Varto'da depreme maruz kalan 27 köyün bugüne kadar evleri neden yapılmamıştır?

Efendim, bir diğer sorum: Tunceli'nin Ovacık İlçesinde yapılan bir Mercan Barajı var. Bu barajı yapmayı üstlenen müteahhit evvela yüklüce avans almış ve haber aldığımıza göre de geçen sene 4,5 milyar lira avans almış; ama, geçen sene hiçbir çalışma yapmadı, bu kadar para almasına rağmen, projenin tasfiyesi cihetine gidilmediğine dair söylentiler var. Acaba, bu Mercan Barajının yapımı için müteahhide ne kadar avans verilmiştir? Bu paraya karşılık ne kadar iş yapmıştır? Burası tasfiye ediliyor mu? Yine bir söylentiye göre, müteahhit burada, eski, hurda birkaç makineyi bırakıp kaçmıştır; bu doğru mudur?

Bir diğer sorum: Acaba, 1989 ve 1990 yıllarında, otoyol, baraj inşaatı yapan hangi müteahhitlere ne kadar fiyat farkı verildi? Bunlar neye istinaden verildi? Ödenen miktarlar nedir? Bunları öğrenmek istiyorum.

BAŞKAN — Tamam mı Sayın Genç?

KAMER GENÇ (Tunceli) — Bu kadar efendim; teşekkür ederim.

BAŞKAN — Teşekkür ederim.

Sayın Çakır, buyurun.

MUSTAFA ÇAKIR (Giresun) — Sayın Başkan, Sayın Bakandan iki sorum var.

Birincisi, Samsun-Hopa şeridinde ulaşımı sağlayan karayolu, Sarp Sınır Kapısının açılması da dikkate alınarak, oradaki turizm olayının gelişeceğini de düşünerek, şu an için ihtiyacı karşılayamamaktadır.

Sayın Bakandan soruyorum; bu yolun genişletilmesi ve iyileştirilmesi için bir çalışma var mıdır, yapılmakta mıdır?

İkinci sorum, Giresun-Tirebolu-Torul karayolunun ulaşıma açılması için ne gibi çalışmaları vardır? Ulaşıma açılması ne zaman düşünülmektedir?

BAŞKAN — Teşekkür ederim Sayın Çakır.

Buyurun Sayın Bakan.

BAYINDIRLIK VE İSKÂN BAKANI CENGİZ ALTINKAYA (Aydın) — Sayın Başkan, esasen bütün sorulara yazılı cevap vermeyi tercih edeceğim. Ancak, Sayın Ahmet Uncu'nun, bu rakamların hilafı hakikat ifademizi değerlendirmesinde, Haziran 1990'daki rapora istinaden rakamlar ifade ettiğini buyurdular. Biz, yıl sonuna geldiğimiz itibariyle, inşaat faaliyetleri esasen mayıs aylarında Türkiye'de yükseğe çıkar ve bütün yaz ayları, haziran, temmuz, ağustos ayları en fazla inşaatların ilerlediği aylardır.

Dolayısıyla, aralık ayına geldiğimizde inşaatların gerçekleşme yüzdelerini haziran ayı raporundaki rakamlarla ifade ettiğimiz zaman, şu andaki gerçeklerden çok gerilerde rakamları ifade etmiş olurlar. Ben, zaten bu konudaki rakamları kimlerin ifade ettiğini burada sözlerimin arasında ifade etmedim. Genel olarak, bu rakamlar, şu andaki gerçekleri yansıtmadığı için o sözleri sarf etmiştim. Benim ricam; bundan sonra, aralık ayında bir inşaatın raporu tartışılıyor ise, hiç olmazsa kasım sonu rakamlarını elde ederek, o rakamlarla tenkitlerini yapmaları olacktır.

Geri kalan sorulara Bütçe Komisyonumuzdaki binlerce soruya verdimiz cevaplar gibi, yazılı cevaplar vereceğimizi ifade ediyor, saygılar sunuyorum.

BAŞKAN —Teşekkür ederim Sayın Bakan.

KAMER GENÇ (Tunceli) — Sayın Başkan, bu konuda bir şey sorabilir miyim?

BAŞKAN — Soru sorma işlemi bitti Sayın Genç.

KAMER GENÇ (Tunceli) — Geçen sene, Sayın Bakan, bana, burada sorduğum sorulara "yazılı cevap vereceğini" söyledi; acak, sayın milletvekilleri, bugüne kadar bu yazılı cevabı almış değilim. Sayın Meclis Başkanlığı, eğer, burada bakanlıklara sorduğumuz soruları yazdırtmıyorsa, o zaman biz de soru sormayalım.

BAŞKAN — Efendim, Meclis Başkanlığı intikal ettirdiği bütün soruları kanunî süresi hitamında tekit yazısı yazarak yeniden ilgili bakanlığın dikkatini çeker. Bu konuda somut bir şikâyetiniz varsa, başvurun, görevimizdir, ilgileniriz.

KAMER GENÇ (Tunceli) — Efendim, şöyle bir durum var: Burada bütçe vesilesiyle veyahut kanunlar vesilesiyle Hükümete biz sorular soruyoruz. Burada, "Size yazılı cevap vereceğiz" deniliyor; ama, aradan bir sene geçiyor cevap gelmiyor.

BAŞKAN — Postada bir aksama var mı? Bakanlıkla daha önce temasınız oldu mu?

KAMER GENÇ (Tunceli) — Efendim, niye temas edeyim? Bakanlığın kendi görevidir bu.

BAŞKAN — Peki efendim; konu, böylece tespit edilmiştir. Umarım, Bakanlık daha kısa sürede cevaplamanın imkânlarını arar.

Sayın milletvekilleri, Bayındırlık ve İskân Bakanlığı 1991 mali yılı bütçesi ve 1989 yılı kesinhesabı üzerindeki görüşmeler tamamlanmış bulunmaktadır.

Bütçenin bölümlerine geçilmesini oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Bütçenin bölümlerini okutuyorum:

1. — Bayındırlık ve İskân Bakanlığı 1991 Malî Yılı Bütçesi

A — CETVELİ

Prog. Kodu	Açıklama	Bölüm Program
101	Genel Yönetim ve Destek Hizmetleri	22 616 000 000
	BAŞKAN—Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.	
111	Devlet Yapı İşleri	481 172 000 000
	BAŞKAN—Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.	
113	Doğal Afetlerin Zararlarını Önleme ve Giderme Hizmetleri	47 148 000 000
	BAŞKAN—Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.	
114	Teknik Araştırma ve Uygulama Hizmeteri	17 407 000 000
	BAŞKAN—Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.	
900	Hizmet Programlarına Dağıtılamayan Transferler	15 850 000 000
	BAŞKAN—Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.	
999	Dış Proje Kredileri	72 500 000 000
	BAŞKAN—Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.	
	GENEL TOPLAM	656 693 000 000
	BAŞKAN—Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.	

2. — Bayındırlık ve İskân Bakanlığı 1989 Malî Yılı Kesinhesabı

BAŞKAN — Şimdi, Bayındırlık ve İskân Bakanlığı 1989 Malî Yılı Kesinhesap Kanununun bölümlerine geçilmesini oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Bölümleri okutuyorum:

A — CETVELİ

Prog.	Açıklama	Genel ödenek toplam	Toplam harcama	Ertesi yıla devrolunan ödenek	İptal edilen ödenek
101	Genel yönetim ve destek hizmetleri	7 809 825 000	7 203 224 261	—	606 600 739
	BAŞKAN—Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.				
111	Devlet yapı işleri	527 046 972 265	507 909 234 441	—	19 137 737 824
	BAŞKAN—Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.				
113	Doğal afetlerin zararlarını önleme ve giderme hizmetleri	3 381 610 000	3 332 404 678	—	49 205 322
	BAŞKAN—Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.				
114	Teknik araştırma ve uygulama hizmetleri	6 025 205 000	5 162 853 158	—	862 351 842
	BAŞKAN—Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.				
900	Hizmet programlarına dağıtılamayan transferler	14 420 602 209	13 896 622 998	—	523 979 211
	BAŞKAN—Kabul edenler...etmeyenler... Kabul edilmiştir.				
990	Özel ödeneklere ilişkin hizmetlerin yürütülmesi	45 284 118 852	40 723 124 296	4 560 994 556	—
	BAŞKAN—Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.				
999	Dış proje kredileri	18 325 341 893	625 341 893	—	17 700 000 000
	BAŞKAN—Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.				
	GENEL TOPLAM	622 293 675 219	578 852 805 725	4 560 994 556	38 879 874 938
	BAŞKAN—Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.				

a) Karayolları Genel Müdürlüğü

1. — Karayolları Genel Müdürlüğü 1991 Malî Yılı Bütçesi

BAŞKAN — Karayolları Genel Müdürlüğü 1991 malî yılı bütçesinin bölümlerine geçilmesini oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Bölümleri okutuyorum:

A — CETVELİ

Prog. Kodu	Açıklama	Bölüm Program
101	Genel Yönetim ve Destek Hizmetleri BAŞKAN—Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.	108 601 000 000
111	Karayolları Planlama, Proje ve Keşif Hizmetleri BAŞKAN—Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.	131 430 000 000
112	Karayolları Yatırım Hizmetleri BAŞKAN—Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.	1 667 070 000 000
113	Bakım ve İşletme Hizmetleri BAŞKAN—Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.	759 905 000 000
900	Hizmet Programlarına Dağıtılamayan Transferler BAŞKAN—Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.	16 680 000 000
990	Dış Proje Kradileri BAŞKAN—Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.	73 900 000 000
	TOPLAM BAŞKAN—Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.	2 757 586 000 000

(B) Cetvelini okutuyorum:

B — CETVELİ

Gelir türü	Açıklama	Gelir türü
2	Vergi dışı Normal Gelirler Kurumlar Hasılatı ve Hizmet Gelirleri BAŞKAN—Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.	20 000 000 000
3	Özel Gelirler ve Hazine Yardımı BAŞKAN—Kabul edenler... Etmeyenlen... Kabul edilmiştir.	2 737 586 000 000
	TOPLAM BAŞKAN—Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.	2 757 586 000 000

2. — Karayolları Genel Müdürlüğü 1989 Malî Yılı Kesinhesabı

BAŞKAN — Karayolları Genel Müdürlüğü 1989 malî yılı kesinhesabının bölümlerine geçilmesini oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

A — CETVELİ

Prog.	Açıklama	Genel ödenek toplam	Toplam harcama	Ertesi yıla Devrolunan ödenek	İptal edilen ödenek
101	Genel Yönetim ve destek hizmetleri	47 175 330 000	42 365 873 204		4 809 456 796
	BAŞKAN—Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.				
111	Karayolları planlama proje ve keşif hizmetleri	47 248 575 000	45 462 533 976		1 786 041 024
	BAŞKAN—Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.				
112	Karayolları yatırım hizmetleri	585 168 841 818	579 258 156 626	894 426 320	5 016 258 872
	BAŞKAN—Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.				
113	Bakım ve işletme hizmetleri	317 216 175 140	299 873 299 636	175 270 116	17 167 605 388
	BAŞKAN—Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.				
900	Hizmet programlarına dağıtılamayan transferler	37 886 875 242	37 596 623 829		290 251 413
	BAŞKAN—Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.				
990	Özel ödeneklere ilişkin hizmetlerin yürütülmesi	124 346 617 193	114 501 757 756	9 844 859 437	—
	BAŞKAN—Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilimiştir.				
999	Dış proje kredileri	35 536 768 025	15 406 817 895		20 129 950 130
	BAŞKAN—Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.				
	GENEL TOPLAM	1 194 579 182 418	1 134 465 062 922	10 914 55 873	49 199 563 623
	BAŞKAN—Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.				

(B) Cetvelini okutuyorum:

B — CETVELİ

Gelir türü	Gelirin çeşidi	Tahmin Lira	Tahsilat Lira
2	Vergi Dışı Normal Gelirler BAŞKAN — Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.	4 251 000 000	7 586 824 877
3	Özel Gelirler ve Hazine Yardımı BAŞKAN — Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.	918 093 000 000	980 200 896 354
	Özel Kanun Gelirleri BAŞKAN—Kabul edenler... Etmeyenlen... Kabul edilmiştir.		121 174 953 234
	GENEL TOPLAM BAŞKAN — Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.	922 344 000 000	1 108 962 674 465

Karayolları Genel Müdürülüğü kesinhesabının bölümleri kabul edilmiş bulunmaktadır.

b) Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü

1. — Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü 1991 Malî Yılı Bütçesi

BAŞKAN — Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü 1991 malî yılı bütçesinin bölümlerine geçilmesini oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Bölümleri okutuyorum:

A — CETVELİ

Prog. Kodu	Açıklama	Bölüm Program
101	Genel Yönetim ve Destek Hizmetleri BAŞKAN—Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.	244 175 000 000
103	Makine İkmal Hizmetleri BAŞKAN—Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.	539 853 000 000
111	İşletme ve Onarım Hizmetleri BAŞKAN—Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.	335 304 000 000
112	Büyük Su İşleri BAŞKAN—Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.	2 550 138 000 000

Prog. Kodu	Açıklama	Bölüm Program
113	Küçük Su İşleri BAŞKAN—Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.	474 516 000 000
114	Yardımcı Tesis Yapımı Hizmetleri BAŞKAN—Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.	99 749 000 000
900	Hizmet Programlarına Dağıtılamayan Transferler BAŞKAN—Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.	86 780 000 000
999	Dış Proje Kradileri BAŞKAN—Kabul edenler... Etmeyenlenr... Kabul edilmiştir.	148 600 000 000
	GENEL TOPLAM BAŞKAN—Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.	4 479 115 000 000

(B) Cetvelini okutuyorum:

B — CETVELİ

Gelir türü	Açıklama	Gelir türü
2	Vergi Dışı Normal Gelirler BAŞKAN—Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.	120 000 000 000
3	Özel Gelirler ve Hazine Yardımı BAŞKAN—Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.	4 359 115 000 000
	TOPLAM BAŞKAN—Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.	4 479 115 000 000

Devlet Su İşleri Genel Müdürülüğü 1991 yılı bütçesinin bölümleri kabul edilmiş bulunmaktadır.

2. — Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü 1989 Malî Yılı Kesinhesabı

BAŞKAN — Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü 1989 malî yılı kesinhesabının bölümlerine geçilmesini oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Bölümleri okutuyorum:

A—CETVELİ

Prog.	Açıklama	Genel ödenek toplamı	Toplam harcama	Ertesi yıla devrolunan ödenek	İptal edilen ödenek	Ödenek dışı harcama
101	Genel Yönetim ve Destek Hizmetleri BAŞKAN—Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.	88 632 500 000	88 005 806 684	—	626 693 316	—
103	Makine ikmal Hizmetleri BAŞKAN—Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.	188 290 354 970	174 759 244 323	—	13 531 110 647	—
111	İşletme ve Onarım Hizmetleri BAŞKAN—Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.	119 171 225 000	124 291 142 618	—	—	5 119 917 618
112	Büyük Su İşleri BAŞKAN—Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.	1 210 787 714 270	1 077 705 143 954	—	133 082 570 316	—
113	Küçük Su İşleri BAŞKAN—Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.	118 942 516 498	113 716 638 728	—	5 225 877 770	—
114	Yardımcı Tesis Yapımı Hizmetleri BAŞKAN—Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.	24 299 240 000	24 211 083 056	—	88 156 944	—
900	Hizmet Programlarına Dağıtılmayan Transferler BAŞKAN—Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.	45 043 678 672	44 567 292 205	—	476 386 467	—
990	Özel Ödeneklere İlişkin Hizmetlerin Yürütülmesi BAŞKAN—Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.	626 375 595 635	599 791 904 076	26 583 691 559	—	—
999	Dış Proje Kredileri BAŞKAN—Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.	353 048 082 368	269 540 983 659	—	83 507 098 709	—
	GENEL TOPLAM	2 774 590 907 413	2 516 589 239 303	26 583 691 559	236 537 894 169	5 119 917 618

BAŞKAN—Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

(B) Cetvelini okutuyorum:

B — CETVELİ

Gelir türü	Gelirin çeşidi	Tahmin Lira	Tahsilat Lira
2	Vergi Dışı Normal Gelirler BAŞKAN — Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.	24 000 000 000	243 385 427 522
3	Özel Gelirler ve Hazine Yardımı BAŞKAN — Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.	1 855 800 000 000	1 685 234 544 643
8	Müessese ve Kurumlarca Yatırılan Paralar BAŞKAN—Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.		599 791 904 076
	GENEL TOPLAM BAŞKAN — Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.	1 879 800 000 000	2 328 411 876 241

Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü 1989 malî yılı kesinhesabının bölümleri kabul edilmiş bulunmaktadır.

Böylece, Bayındırlık ve İskân Bakanlığı ile Karayolları, Devlet Su İşleri Genel Müdürlüklerinin 1991 malî yılı bütçeleri ile, 1989 malî yılı kesinhesapları kabul edilmiş bulunmaktadır; hayırlı olmasını temenni ederim. (ANAP sıralarından alkışlar)

B) ULAŞTIRMA BAKANLIĞI

1. — Ulaştırma Bakanlığı 1991 Malî Yılı Bütçesi

2. — Ulaştırma Bakanlığı 1989 Malî Yılı Kesinhesabı

a) Telsiz Genel Müdürlüğü

1. — Telsiz Genel Müdürlüğü 1991 Malî Yılı Bütçesi

2. — Telsiz Genel Müdürlüğü 1989 Malî Yılı Kesinhesabı

BAŞKAN — Sayın milletvekilleri, 1991 Malî Yılı Genel ve Katma Bütçe Kanunu Tasarıları ile 1989 Malî Yılı Kesinhesap Kanunu Tasarıları üzerindeki görüşmelere devam ediyoruz.

Programa göre, Ulaştırma Bakanlığı ile Telsiz Genel Müdürlüğü bütçesi ve kesimhesabının görüşmelerine başlıyoruz.

Komisyon ve Hükümet yerlerini almışlardır.

Ulaştırma Bakanlığı bütçesi üzerinde grupları ve şahısları adına söz almış bulunan sayın milletvekillerini sırasıyla takdim ediyorum :

Doğru Yol Partisi Grubu adına, Samsun Milletvekili Sayın Ali Eser, Trabzon Milletvekili Sayın Mehmet Çakıroğlu; Anavatan Partisi Grubu adına, Adıyaman Milletvekili Sayın Mehmet Deliceoğlu, Nevşehir Milletvekili Sayın Ali Babaoğlu; Sosyaldemokrat Halkçı Parti Grubu adına, Denizli Milletvekili Sayın Hüdai Oral, Giresun Milletvekili Sayın Ahmet Rüştü Kurt; şahısları adına, lehinde, İçel Milletvekili Sayın Ali Er; aleyhinde, Samsun Milletvekili Sayın Ali Eser, Kocaeli Milletvekili Sayın Alâettin Kurt; üzerinde, Kocaeli Milletvekili Sayın Ömer Türkçakal.

İlk sözü, Doğru Yol Partisi Grubu adına, Samsun Milletvekili Sayın Ali Eser'e veriyorum.

Buyurun Sayın Eser. (DYP sıralarından alkışlar)

DYP GRUBU ADINA ALİ ESER (Samsun) — Sayın Başkan, değerli milletvekilleri, Ulaştırma Bakanlığımızın ve bağlı kuruluşlarının değerli yöneticileri; sözlerime başlarken, hepinizi sevgi ve saygıyla selamlıyorum.

1991 yılı konsolide devlet bütçesi kanunu tasarısının Ulaştırma Bakanlığı ile ilgili kısmı üzerinde Doğru Yol Partisi Grubunun görüşlerini arz etmeye çalışacağım.

Değerli milletvekilleri, hepimizin bildiği gibi, Ulaştırma Bakanlığının hedefi, ulaştırma ve haberleşme faaliyetlerini daha düzenli ve dengeli bir biçimde işleyişini sağlamak, tedbirler almak, aldırtmak; ekonominin gerektirdiği ulaştırma talebini süratli ve asgarî maliyetlerle karşılamaktır. Bu ifadelerin hepsini, hatta altına birkaç kez çizerek söylüyorum, doğru buluyoruz.

Ulaştırma Bakanlığının bu fonksiyon tarihi içinde ne kadar ehemmiyetli bir vazife yüklendiği belli. Ayrıca, Ulaştırma Bakanlığı, devletin hükümete verdiği görevlerden en önemlisini altyapı yatırımlarını üstlenmiş olan bir Bakanlıktır. O nedenle de, bu bakanlık, Hükümetin uygulamalarıyla ilgili eleştiri veya değerlendirmeleri yapabileceğimiz önemli bir bakanlıktır. Ben, bu sefer, bu Bakanlığımızın ve ilgili kuruluşlarının, geçmiş bütçe görüşmelerinde ve komisyonda yaptığımız müzakerelerdeki usulünü biraz değiştirip, 1990'da ne vaat edilmiş veyahut

1989'da ne denmiş, ne yapılmış ne yapılmamış gibi bir irdelemeyi yapmayacağım. Zira, diğer bakanlıklarda da gördüğümüz gibi, elimizdeki bilgiler zaten bu incelemeyi yapacak derecede zengin değil.

Bütçeleri, devletin tüm meselelerinin görüşüldüğü, siyasetinin tartışıldığı dokümanlar olarak kabul ettiğimize göre, ben Ulaştırma Bakanlığı bütçesinin geneli üzerinde bu anlayış içinde konuşmak istiyorum. Bu vesileyle, büyük mütefekkir Konfiçyüs'ün bir özdeyişini de sizlere hatırlatmak istiyorum. Bazı değerli arkadaşlarım bunu birkaç kez tekrarlamışlardır. Konfiçyüs şöyle diyor : "Bilgi tamamlanmadıkça iyiniyet teşekkül etmez." Öyleyse, eğer bizim elimizde kâfi bilgiler yoksa, yanlış yahut eksik bilgilerle bazı tahliller yapıp, neticelere varmaya çalışırsak, bu iyiniyetli bir davranış sayılmamak gerekir.

Değerli milletvekilleri, hepimizin bildiği gibi, özellikle örnek almaya çalıştığımız gelişmiş Batı ülkeleri, bugünkü seviyelerine ulaşırken, muhakkak, sorunlarını -onların da sorunları vardı- hep bir plan düzeni içinde halletmişlerdir. Hâlâ öyledir. Biz, bu yılki yahut 1990 - 1991 yıllarındaki bütçelerimizde Sağlık Bakanlığına ayırdığımız bütçe payının nispetini övünerek müdafaa ediyoruz. Kaldı ki, bu pay, diğer batı ülkelerinde araştırma ve geliştirme çalışmalarına ayrılan paya ancak eşit. Demek ki, plan ve program lazım, araştırma lazım.

Ancak, bu "Plan" sözünü -özellikle değerli Anavatanlı milletvekillerine söylemek istiyorum- bir merkezî plan yahut katı plan, otoriter plan gibi anlamasınlar. Bazen bilerek veya bilmeyerek kastî yanlış anlamalar oluyor; çünkü, Sayın Başbakan tarafından yapılan bütçe açış konuşmasında, herhalde dil sürçmesiyle, "Yabancı sermaye politikamızın, bir devletçilik zihniyetini güden Doğru Yol Partisi tarafından reddedildiği, istenmediği" gibi bir imaj sergilenmeye çalışılmıştır. Doğru Yol Partisinin plan anlayışı katiyen bu kapsamda olmamalıdır, böyle anlaşılmamalıdır. Zaten, yıllardır yapılan - 1960'lı 1970'li yıllarda- uygulamalar da bunu nakzeden delillerdir. Nasıl ki, bugün "Serbest piyasa ekonomisi" diye takip edilen, edilmeye çalışılan modelin de gerçek başıbozukluk veyahut kontrolsüzlük olmadığı, takipsiz bir ekonomi olmadığı gibi... İnşallah o anlayışları biz gerektiği zaman gündeme getireceğiz.

"Plan" dediğim zaman ve Ulaştırma Bakanlığı bütçesini de görüştüğümüze göre, -kürsüye getirmedim, sıramda duruyor, orada bir klasör var- bir master plan lafıdır gidiyor. Bunu buraya geldiğimizden beri -üç yıldır- konuşuyoruz, herkes konuşuyor, her bakanlıkta konuşuluyor... Ulaştırma Bakanlığı master planı -bizim incelemelerimize göre- Ulaştırma Bakanlığının kendi Bakanlık fonksiyonunu tarif ederken gösterdiği hedef tarifinin hepsini içinde toplamış, bu maksatla hazırlanmış bir plan idi. Bu plan 16 aydan fazla süren bir emeğin ürünü olup, 15 bakanlığın, 40'tan fazla kuruluşun ve 200'ü aşkın uzmanın çalıştığı bir dokümandır ve 500 küsur sayfadır; ancak, bu plan hazırlanırken hedeflenen amaçlarının tutulmadığını üzülerek söylemek istiyorum. Bu plan, ilke itibariyle; trafik kazalarının, taşıma maliyetlerinin, enerji tüketiminin, sistemin tek enerji türüne bağımlılığının ve taşımanın çevreye zararlarının azaltılması ve uluslararası taşımada önemli miktarda döviz ikamesi ve gelir artışını; mevcut imkânların korunarak ve geliştirilerek 1994 ve sonralarına taşınmasını ve bunun gereklerini öngörerek hazırlanmış idi. Ancak, tatbikata baktığımızda, bu planın hedeflerinden önemli sapmalar olduğunu görüyoruz. Şöyle ki, planın toplam yük taşımalarının paylaştırılmasında amaçladığı hedefler vardı. Plan, 1993'e kadar olan devreyi kapsamaktadır. Burada, karayolu taşımacılığının 1983 yılında yükten aldığı pay yüzde 72'lerde iken, 1993'te yüzde 36'ya indirmeyi, denizyolunun taşımacılıktaki payı yüzde 16'larda iken onu yüzde 32'ye çıkarmayı, demiryolu payını da yüzde 10'lardan yüzde 27,5'lere çıkarmayı planlamıştır; ancak, tatbikat bunun tamamen tersi olmuş, Sayın Bakanın en son Plan ve Bütçe Komisyonunda yaptığı takdim konuşmasında da

belirttiği gibi, karayolu taşımacılığının payı yüzde 75'leri geçmiş, yüzde 80'lere ulaşmış, denizyolunun payı yüzde 10'lar civarında kalmış, gerilemiş; demiryolu keza yüzde 10 - 11 civarında. Bu demektir ki, plan hiçbir zaman göz önüne alınmamış. Kaldı ki, planın içinde de, yapılan uygulamanın içinde de, karayolları projeleri kendi hedeflerinin, amaçlarının dışına taşmıştır. Bunu şunun için söylüyorum : Elimizdeki belgelere göre, yatırım rakamlarına göre, karayollarının yüzde 30'lar, yüzde 35'ler mesabesinde gibi görünen ulaştırma ve haberleşme yatırımlarının içindeki alt sektör payı, bir gizli hesap yöntemiyle düşük gösterilmek istenmiştir. Ben bunu -affedersiniz- bir aldatmaca olarak tarif edeceğim. Zira, Hükümet buraya her gelişinde, yatırımlarda devletin küçüldüğünü, özel kesimin ise arttığını ifade ediyor. İşte bu iddiasını bu rakamların arkasına gizlemek suretiyle bir nebze de resmileştirmeye çalışıyor. Bu konuyla ilgili olarak, çok çarpıcı iki örnek vereceğim :

Şöyle ki : 1990 yılını alırsam, orada karayollarını alt sektör itibariyle ulaştırma ve haberleşme yatırımlarından aldığı pay yüzde 35 gibi görünüyor; oysa, 1 trilyon 45 milyar Türk Liralık, ulaştırma ve haberleşme yatırımda hesaba dahil olmayan 1 trilyon 849 milyar lira, yatırım hesabında görülmeyen, "diğer kaynaklar" başlığı altında Toplu Konut Fonu diye konmuş bir kalem var. Dikkat edilirse, resmen bütçeden tahsis edilen miktar 1 trilyon 50 milyar gibi, görünmeyen gelir mesabesinde olan Toplu Konut Fonundan aktarılan pay 1 trilyon 850 milyar, yani bütçenin yüzde 100'ünden fazla bir miktar. Böyle bir hesap yaptığım zaman, yüzde 35'lik değil, yüzde 52,5'lik bir pay görüyorum. Bu pay, 1991 yılında yüzde 61'i geçiyor. Öyleyse, yatırım politikalarının, Ulaştırma Bakanlığının hedeflerinin tarif edildiği, o güzel amaçlı tarif kendi kendini nakzetmiş durumda.

İşin bir öteki veçhesi de şu : Ulaştırma Bakanlığı, gerçekten, Türkiye ve diğer örnek almaya çalıştığımız Batılı ülkelerde "Minister of transportation" şeklinde adlandırılan -özür dileyerek İngilizcesini söylüyorum, çünkü böyle denmesi lazım- tüm ulaşım işlerinin tedvir edildiği bir bakanlıktır. Yani, yine, Ulaştırma Bakanlığının öyle olması lazımdır; ama Ulaştırma Bakanlığının kontrolü dışında olan, başka bir bakanlığa bağlı olan -biraz evvel burada konuştuk- Karayolları Genel Müdürlüğü var; bu, Bayındırlık ve İskân Bakanlığının sadece bir genel müdürlüğü. Bunun bütçeden aldığı pay veyahut yatırımlardan aldığı pay -yatırım mukayesesi yapmak istiyorum- çok net olarak belgelerde vardır. Ulaştırma Bakanlığının, bağlı kuruluşlarıyla beraber, bütçesi 5 trilyona yakındır. Buna mukabil, sadece Türkiye Cumhuriyeti Karayolları Genel Müdürlüğünün yatırımı 8,3 trilyondur değerli arkadaşlarım. Tabiî, 1991'deki bu 8,3 trilyonun 4,5 trilyona yakını -demin söylediğim gibi- Toplu Konut Fonundan beslenen bir şeydir; ama, resmî belgelerde, devletin kamu yatırımları çizelgelerinde bu kamu yatırım olarak görünmemektedir. Bunu açıklıkla izah etmek mümkündür. Demek ki, bir defa böyle bir saptırma var; bir.

İkinci husus, otoyollar meselesi için -affınıza sığınarak bazı bakanların tabirleriyle söyleyeceğim- bazı bakanlar "Bu bir siyasî tercihtir" diyorlar. Bir sayın bakan da, "Her yiğidin yoğurt yiyişi ayrıdır" diyor. Doğru, her yiğit ayrı şekilde yoğurt yer de... Bu ülkenin insanları, böyle yanlış uygulamalardan, böyle yanlış tercihlerden, ekonomik, sosyal, siyasal yönden bu kadar büyük sıkıntılara girecekse, o yoğurt yiyişe herhalde bazılarının dur diyeceğini, aklıselim sahibi herkes düşünmelidir.

Otoyola itirazımız yoktur; zaten, otoyol şu gösterdiğim planda vardır; ancak, bunun zamanlaması ve sıralaması mühimdir. Bu mesele kendi bünyesinde de çelişkiler içindedir. Herkesin bildiği -biraz evvel bütçesini görüştüğümüz bakanlıkta da dile getirildi- örneği vermek

istiyorum : Otoyol, -bizim anlayışımıza göre- muhakkak ki, karayolu taşıması bakımından tercih ettiğimiz bir toplutaşım türü değildir, ekonomik, sosyal politika ve diğer hususlar yönünden; ancak bu alanda da Hükümet, alelacele, plansız, prgramsız, projesiz; otoyol yapmış olmak için otoyol yaptırma yolunu seçmiştir. Biraz daha ileri giderek şunu söylemek istiyorum ki, bazı çevrelere yakın müteahhitlerin, o günlerdeki diğer sorunlarına yaklaşmak yolu seçilmiştir; ama, Türk insanının, Türk ekonomisinin menfaati göz ardı edilmiştir.

Vereceğim misal şu : Ankara - Gerede otoyolu. Hepiniz gelip geçiyorsunuz, Gerede'ye kadar "Duble yol" dediğimiz bir devlet karayolu var. Yapılan araştırmalar, trafik sayımları şunu gösteriyor : Bu yolun daha bir on yıl ülke ihtiyacına cevap vermesi mümkün. Buna rağmen, şimdi otoyol olarak, Bolu geçişi yok; aynen Atatürk Barajındaki durumunuz gibi. Baraj yapılıyor, su birikiyor; ama, suyu salacak tüneller yok, tünellerden gidecek suları akıtacağınız sulama kanalları yok. Bolu'yu geçirmeden ve trafiğin gerçekten can alıcı, kazaların en bol olduğu yerler dururken, böyle mevcut duble yolları olan yerlerde yatırım yapmak, israftan başka bir şey değildir bize göre.

İkincisi, Pozantı - Tarsus ayrımı - Adana - Osmaniye - Gaziantep otoyolu toplam 250 kilometrelik yoldur ve Osmaniye'ye kadar olan 135 kilometrelik kısmı duble yoldur, mükemmel yoldur. Bu yola ilave bir otoyol projesi tatbik ediyoruz bazı firmaların canlandırılması bakımından. Ayrıca, keşif bedeli 350 milyon dolar olan bu proje, şimdilerde 1 milyar dolara çıkmıştır. Bununla ilgili olarak biraz evvel, arkadaşlarım da izahat verdiler; dolar bazında yapılıyor, Fiyat Farkı Kararnamesi çıkmış ve gene dolar bazından ödeniyor. 1990 yılı sonu itibariyle, bu proje 1 milyar doları bulmuştur. Bunun yarısından fazlası bu işe kâfi iken, kalan 500 milyon dolarımızla, mesela Eskişehir'e giderken hepinizin karşılaştığı Polatlı'dan sonraki Sivrihisar yolu, insanlarımızın tavuk gibi öldüğü bu yol bir duble yola çevrilemez miydi?.. Buna mümasil, Düzce - Bolu arasında bulunan, yapımı da çok kolay olan ve trafik kazalarının da en yoğun olduğu yol, duble yola çevrilemez miydi? İnsan, bütün bunları sormadan edemiyor.

Değerli milletvekilleri, bütün bunlarla, bu yoldan gittiğimiz zaman, planın ve planlamanın ne kadar lazım olduğunu sizlere izah etmek istedim. Ancak, her ülkenin olduğu gibi, Türkiyemizin de, refah seviyesi yüksek, insanları mutlu Batı ülkelerinin seviyesine çıkmasını hedefliyoruz; siyasîler olarak bizim kanımca birinci görevimiz budur. O zaman, onların yaptığını, Batının yaptığını, Amerika'yı yeniden keşfetmeden, niçin biz de takip etmiyoruz; onların ehemmiyet verdiği hususlardan ve o ilkeleri örnek alarak hazırlanmış planlardan niçin sapıyoruz? Bunların cevabını ben bulamıyorum.

Gene, buna benzer özelliğiyle ulaştırmanın alt sektörü olan ve ileride muhakkak ki entegre olmayı hedeflediğimiz Avrupa Topluluğu ülkelerine uyum sağlamak yönünden de, bana göre, ulaştırma sektörünün en önemli unsuru olan, niteliği itibariyle tamamen uluslararası bir hizmet gören denizcilik sektörü üzerinde bir nebze durmak istiyorum :

Demin söyledik; bir ülkenin ekonomisinin sağlıklı bir yapı içinde büyüyüp, gelişmesini temin etmek, muhakkak ki, tek başına izole bir ekonomi içinde mümkün olamayacaktır. Muhakkak ve muhakkak, diğer ülke ekonomileriyle ilişkiler gerekmektedir. Bu ilişkileri sağlamada, denizcilik sektörü, bütün dünyada olduğu gibi, bize en büyük yardımcıdır.

Denizcilik sektörümüzün üzerinde, gene sözümün başında bahsettiğim global değerlendirme çerçevesinde, durmak istiyorum :

Denizcilik sektörümüzdeki hedefler, neler yapılacağı, nasıl yapılacağı konuları, bu 10 yıllık plan dokümanlarının içerisinde, o plana göre belirlenmiştir. Yine, Anavatan hükümetleri olarak "Biz o plana sadık olamayız, bu bizim hakkımızdır; çünkü, biz kendi hükümetlerimiz döneminde yaptığımız Beşinci ve Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planlarını asıl tutuyoruz; bizim siyasî belgemiz budur" diye iddia ettiğiniz Altıncı Beş Yıllık Planda da denizcilik sektörü vardır. Oradaki hedeflere de baktığımız zaman, maalesef, yine kendi içinde, Hükümetin de kendi içinde ve özellikle Sayın Bakandan önceki idareleri burada biraz daha ağır tenkit etmek durumundayız. O seneler çok söylendi. Sayın Bakanın, son yıllarda, o söylenenlerden esinlendiğini ümit ederek söylüyorum ki, güzel gelişmeler vardır. Kendilerini ve çalışanlarını, bu parantez içinde, buradan tebrik ediyorum.

Ancak, bu yetmiyor. Şu nedenle yetmiyor : Demin söylediğim gibi, Altıncı Beş Yıllık Planda -o, on yıllık mastır planı bıraktık bir tarafa- 1994 yılında deniz filomuzun nihaî hedefi 7,4 milyon DWT ton olsun istenmiş. Şimdi, bir hesap yaptım : Mevcut filoyu inceledik, neler yapabiliriz diye. Bu da, Sayın Bakanlığın ve diğer kuruluşların hazırladığı dokümanlarda vardır. O dokümanlarda 7 küsur milyon DWT ton olsun diye bir hedef var, hadi bu 7 milyon DWT ton olsun diyelim. Yine, mevcut filomuzu inceliyoruz ve çok yaşlı gemilerden oluştuğunu söylüyoruz hep. Bugün 5,5 milyon DWT ton olan bu filonun 1994'te 4,3 milyon DWT tonunun yenilenmesi lazım. Yani, 5,5 milyonun, 1994 yılında, elimizde 1,2 milyon DWT tonu kalıyor. 1994 hedefimiz 7 milyon DWT ton diyelim; aşağı yukarı 5 milyon 800 bin DWT tonluk bir gemi kapasitesine ihtiyacımız var bu önümüzdeki 4 yılda.

Onu da hesapladım. Bunun üçte birini yerli inşaatımızla, üçte ikisini ithalat suretiyle karşılarsak, sözün kısası, bu hesabın detayını şöyle vereyim : Demek ki, 1994'te 5 milyon 830 bin DWT tonluk gemi ihtiyacı kalıyor, yani ilave edilmesi gerekiyor; bir kısmı, yenilemek için, bir kısmı da, plan hedefini, uluslararası ve kabotaj taşımalarımızı yerine getirebilmek için. Bunların üçte birini, yani aşağı yukarı 2 milyon DWT tonluk kısmını inşa edersek -ki, aşağı yukarı 1 200 dolardır DWT tonu- bu 2,4 milyar dolar yapıyor. Kalan 3 milyon 800 bin DWT tonluk kısmı da 500 ila 600 dolardan satın aldığımızı farz edersek, -ki, bunlar 5 yaş civarı gemilerdir- o da 2,4 milyar dolar yapıyor. İkisi beraber 4,8 milyar dolar yapar. Bunu 4 seneye bölüyorum, her sene, bu sektöre 1,2 milyar dolar, filonun idamesi ve ilavesi için lazım. Sayın Bakanın evvela bu gerçeği görüp, planını, programını, yeni inşa tersanelerini veyahut ithalat kaynaklarını, lütfen bu çerçeve içinde, ulusun menfaatı yönünden düşünmesini buradan rica ediyoruz.

Gelelim devletin elindeki Deniz Nakliyat TAŞ'nin filosuna : Yine, tahmin ediyorum, o planda bu filonun mevcudu, 1 milyon 100 bin DWT ton civarındadır. Bu miktar, bazen, gemi alımlarıyla az miktarda değişiyor. Bunun da 1994'teki hedefi 3,3 milyon DWT ton. Tabiî, bu deminki 5,8'in içindedir; ama, bu filonun kendi bünyesinde, 1983'ten 1993'e kadar tam üç defa büyümesi lazım imiş. Şimdi, 1991 yılına girmek üzereyken filonun kapasitesi 1 milyon DWT ton. Nasıl olacak da 3 milyon DWT tona çıkacağız? Bunun da bir düşünülmesi lazım. Filonun terkibinin çok iyi düşünülmesi lazım. Yani, hangi cins gemilerden oluşturulsun...

Yine, anlamanız için, çok basit olarak bir tablo veriyorum : Rekabet edeceğimiz OECD ve Avrupa Topluluğu üyesi ülkelerin filolarıyla bizim durumumuzu veriyorum; buradan, kimin ne yapması lazım geldiği, zaten kendiliğinden ortaya çıkar :

Tanker; yani sıvı yük taşıyan filo : OECD'de, Temmuz 1990 itibariyle, toplam tonajın yüzde 44'ü; Türkiye'de ise bu oran, yüzde 24'ü.

Dökme yük gemisi dediğimiz, cevher, tahıl gibi kuru yükleri taşıyan gemilerin toplam filoya oranı OECD ülkelerinde yüzde 33, Türkiye'de ise yüzde 44. Burada ters bir durum var. Kuru yük gemisi dediğimiz normal gemilerin toplam filoya oranı OECD ülkelerinde yüzde 13, Türkiye'de ise yüzde 15 civarında.

Benim esas dikkat çekmek istediğim konu şu : Bu konuyu birkaç yıldır burada, Mecliste, daha önce de sektördeki görevlerimiz esnasında, hükümetlere ve ilgili yerlere verdiğimiz raporlarda tavsiye ettik. Bu tavsiyelerimiz, gerek ekonomik oluşu, gerekse tipi itibariyle, bugün artık, çağın gerektirdiği modern taşımacılığa uygun gemilerin revaçta olduğu şeklindeydi. Bunların içinde, "container" diye tabir ettiğimiz full container taşımacılığı vardı.

Frigorifik gemiler, yani, soğutmalı gemiler : Bugün, maalesef, filomuzda frigorifik gemi yok. Full container gemisi diyebileceğimiz gemi de yok gibi. Bu, OECD ülkelerinde tonajın yüzde 4,5 - 5'ini tutuyor, bizde ise ancak yüzde 0,5 oranında ya var ya yok. Bu da çarpıcı bir örnektir.

Filonun yaş durumunu anlattım; buradan rakamlar verip kafalarınızı karıştırmak istemiyorum; ama, şunu söylemek istiyorum : Rekabet edebileceğimiz, yarışabileceğimiz Batı ülkelerinde yaşları 0 ile 10 arasında olan gemiler, toplam tonajın yüzde 43'ü, yüzde 44'ü iken, Türkiyemizde bu nispet yüzde 12 civarındadır. Gemilerimizi yenilemimizin esbabı mucibesi de bu oranlardan anlaşılıyor.

Değerli milletvekilleri, konuşmaya başlayalı, tahmin ediyorum yarım saate yaklaştı. Arkadaşımın süresini de almak istemiyorum. Sayın Başkanım, bana bir beş dakika müsaade ederseniz...

BAŞKAN — Devam buyurun.

ALİ ESER (Devamla) — Teşekkür ederim.

Denizcilik sektörü üzerinde çok duruyoruz. Çünkü, bana göre ve objektif değerlendirmelere göre, ülkemizi gerçekten sanayileştirecek kilit sanayilerden biri deniz sektörüdür. Bu sektör, bir defa, her şeyin başında, bir ağır sanayi sektörüdür. İkincisi, ülkelerarası temasın en çok yapıldığı bir hizmettir. Yani, bu sektörde çalışan, gerek işletmecisi, gerek sigortacısı, gerek kumanyacısı, gerek hukukçusu, aklınıza kim gelirse, tayfasına kadar, en az bir yabancı dili bilmesi lazım. Bu da, ülkemizin, gerçekten, eğitime verdiği önemin bir gerekçesidir. Niçin her şey insan için?.. Bunu da gayet güzel temsil eden bir sektördür.

Üçüncüsü, -çok çarpıcı misalleri vardır, bunu bir ütopya olarak görmeyelim, beni de sektörün amatör bir elemanı olarak dinlemeyiniz, bu bir hobi değildir, gerçekler vardır- bir Japonya örneği diyoruz ve her zaman örnek gösteriyoruz. Japonya'yı kalkındıran, 1960'larda başladığı gemi inşa sanayiidir. Bu sanayiini geliştirmiş, Güney Kore'ye devretmiş, onu da desteklemiştir. Güney Kore'nin bugünkü durumunu hep beraber görüyoruz. Japonya, önce bu gemi sanayiiyle başlamış, sonra otomotiv, sonra high-tech dediğimiz yüksek teknoloji, bilgisayar vesaireye girmiştir.

Almanya da böyledir. Güney Amerika'da, maalesef, ters uygulamalar olmuştur; ama, onun sebepleri başkadır. İlk başlangıcında Brezilya'da çok güzel örnekleri vardı.

Bugün, bir Norveç'e geldiğimiz zaman, olay farklıdır. Bu kürsüden daha önce de söylemiştim; dinleyip de kulağında kalmış arkadaşım olsa da yine tekrarlayacağım; çünkü, bu bana çok tesir etti. Benim bu konuştuğum sekiz on yıllık bir hatıradır. O Norveç'te, köylerde gemi parçaları yapılmaktadır; bacasını bir yerde, üst bina dediğimiz kısmını bir yerde, mobilyasını

bir yerde görürsünüz. Norveç, bugün, söylemeye gerek yok, medenî seviyesi, millî geliri, fert başına düşen millî hâsılası çok yüksek olan bir ülkedir. Sonunda, yine bu deniz sanayiinden atlayarak, Kuzey Denizinde petrol arama faaliyetine geçmiştir. Oradaki denizlerde petrol aramanın da başlangıcı, tamamen gemi inşa sanayiine bağlıdır. Bildiğiniz gibi, bu platformların altında, denizin 70 - 80 metre altında, denizaltıya benzer, yüzdüren tekneler vardır. İşte bunların hepsi bu tersanelerde yapılmıştır. Bunları bilen, gezen, gören arkadaşlarımız takdir edeceklerdir.

Öyle ise, biz bu sanayii, ülkemizin kilit sanayii olarak göreceğiz, öyle istiyoruz ve destekleri, hiç çekinmeden, hiçbir komplekse kapılmadan, hiçbir artniyet olmadan vereceğiz; siz de vereceksiniz; inşallah, yakın bir zamanda gelecek olan Doğru Yol İktidarında bizim hükümetlerimiz de bunu verecektir, buna mecburdur. (DYP sıralarından alkışlar)

Ben, yine bu cümleden olmak üzere, yani "koruyacağız" dediğim bu sektörle ilgili, şu anda aklımıza gelip hemen sıralamak istediğim bazı önerileri de burada dile getirmek istiyorum :

Sayın Başkanım, Sayın Çakıroğlu'nun yarım saatlik süresi geçerli ise, ben devam edeyim; yoksa, sonraki sözümde devam edeyim...

BAŞKAN — Efendim, ben, zatı âlinize bir altı dakika, arkadaşlarımın izniyle tanıdım. Sayın Çakıroğlu'yla hiç bağlantı kurmayın; çünkü, ondan alacağımız zamanı tahsil etmemiz mümkün değildir. (Gülüşmeler) Kerrat ile sabit bu. O bakımdan, siz lütfen toparlayınız.

ALİ ESER (Devamla) — Peki Sayın Başkanım, teşekkür ediyorum.

Arkadaşlarımın ilgisine de teşekkür ediyorum.

Birincisi, Türkiyemiz için deniz sektörünün bu önemini anlattıktan sonra, Ulaştırma Bakanlığımızın deniz bölümünün, denizin ağırlıklı olduğu bir yere muhakkak taşınması lazım ve Sayın Bakandan memnuniyetle şu ifadeleri aldık; Plan ve Bütçe Komisyonunda bu bütçe görüşülürken, maalesef, müzakerelerin sonuna kadar kalamadım, tutanaklara baktım. Deniz sektörü konusunda bir müsteşar yardımcısı arkadaşımızın vazifelendirildiğini öğrendim. Bütün denizciler namına teşekkür ediyoruz. İşte bu başlangıcın devamı olarak da ben, Sayın Bakandan tersanesiyle, acentesiyle, gemi limanlarıyla ve gemileriyle beynelmilel bir hüviyet göstermiş olan...

ŞADAN TUZCU (Rize) — Siz sonra bakanlık da istersiniz!..

ALİ ESER (Devamla) — İsteriz sonra.

...İstanbul'a taşınmasını öngörüyoruz. Bunu birinci şart olarak söylüyorum; çünkü, böyle, uzaktan kumanda ile bu sektör -kusura bakmasınlar- gereken önemi bakanlık içinde göremez, bu fiziken mümkün değil. Bu birincisi.

İkincisi, filonun muhakkak gençleştirilip, modernleştirilmesi lazım. Biraz evvel gereklerini anlattım; finansman ihtiyaçlarını ve filodaki tiplerin nispetlerini... Hedefleri bunlara göre alıp, bir plan dahilinde bu gençleştirme işini muhakkak yapmamız lazımdır.

Üçüncüsü; korumacılıkta tereddüt etmemeliyiz. Bugün için bir örnek vermek istiyorum. Sayın Bakan literatürden de gösterebilirim, 1989 Nisan, Mayıs ayları sıralarında gördüm; orada, Japon Toyota firmasının İngiltere'ye yatırım isteği vardır. Yatırım şartının içine -2 milyar dolarlık bir yatırımdır- 1 milyar dolara kadar kısmında, İngiliz menşeli malzeme kullanılması şartını koymuşlardır bu yatırım anlaşmasının içine. Yani, biz, İngiltere kadar, bir Almanya kadar, bir Danimarka kadar yahut onlardan daha fazla mı liberaliz ki, bu devlet desteğini gereken yerlerde göstermiyoruz!..

Yanımda, İngiltere'den, denizcilikle alakalı gerçekten ciddî yayınlar, dokümanlar vardır; milyarlarca sterlin, mark ve Danimarka Kronu olarak, bu firmaların, bu devletlerin 1989 - 1990 yıllarında hâlâ destekleri vardır. Biz, böyle, Avrupa Topluluklarında yahut OECD'deki karşılıklı anlaşmalar, desteklemeler, efendim, devletçilik olmaz, liberal ekonomi güdüyoruz diye, dışa karşı gösterdikleri argûmanları kendi içlerinde göstermediklerini defaaten tespit ettik. Yani, bu, tekstile konan kotalardan tutun, Amerika'nın kendi gemilerini koruması için gösterdiği titizlik -Coast-guard'ın gösterdiği titizlik, ceza ile, liman yasakları ile- Avrupa'daki tekstilimize konan karşı korumalar ve AT'nin, bizatihî Amerika'ya karşı kendini koruması vardır. Biliyorsunuz, bu, Uruguay Raund toplantıları, GATT şartlarının iyileştirilmesi, daha, doğrusu Amerika'nın lehine iyileştirilmesi için büyük iddiaları vardır. Amerika'nın, bu sübvansiyonları indirmek için ve özellikle tarım sektöründe. Avrupa Topluluğu bunu reddetti ve toplantı akim kaldı, neticeye varmadan dağıldı. Yani bu kadar mühim. Onun için, biz de...

BAŞKAN — Sayın Eser, sürenizi 11 dakika geçirdiniz, lütfen...

ALİ ESER (Devamla) — ...bu korumayı, muhakkak gerektiği kadar yapmalıyız.

Ulaşımın, hizmetin, kendi içinde çelişkileri vardır, bu bareboat dediğimiz çıplak gemi kiralamasının tatbikatında, bugün armatörlerin büyük şikâyeti vardır, bunu da Bareboat charter yapan firmaların bu chartere müsaade aldıkları, kanun, tüzük, yönetmelik maddelerine harfiyen uyulmasını ve sektördeki rekabet şartlarının düzeltilmesini bir öneri olarak burada söylüyorum. Bundan sonraki maddelere, müsaade ederseniz, görüşmelerin sonunda alacağım söz çerçevesinde devam etmek istiyorum; diğer sektörlere sanki hiç dokunulmamış gibi bir izlenim olmasın diye. Gerek karayolunda, gerek haberleşmede, gerek havayolunda, gerekse demiryolundaki görüşlerimizi de burada o zaman, bir nebze, mühim noktalarına dokunmak suretiyle arz edeceğim.

Beni dinlemek sabrında bulunduğunuz için, hepinize tekrar saygı ve sevgilerimi sunuyorum. (DYP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN — Teşekkür ederim Sayın Eser.

Doğru Yol Partisi Grubu adına, Trabzon Milletvekili Sayın Mehmet Çakıroğlu.

Buyurun efendim. (DYP sıralarından alkışlar)

Sayın Çakıroğlu, süreniz 30 dakikadır.

DYP GRUBU ADINA MEHMET ÇAKIROĞLU (Trabzon) — Sayın Başkan, sayın milletvekilleri; Doğru Yol Partisi Grubu adına, Ulaştırma Bakanlığı bütçesi hakkındaki görüşlerimi anlatmadan önce, Yüce Meclise saygılar sunarım.

Sayın Başkan, sayın milletvekilleri, 20 nci Yüzyılın özellikle ikinci yarısında yaşanmakta olan hızlı teknolojik gelişmeler, ülkelerin ekonomik bilançolarındaki sektörel dağılım dengelerini etkilemiş olup, bu durum, yeni üretim teknikleriyle, bilgi birikimi ve haberleşme alanlarında en belirgin bir biçimde kendini göstermektedir. Bunun yanı sıra, dünyadaki hızlı nüfus artışıyla, insanların temel tüketim maddeleri global olarak artmıştır ve çeşitlilik kazanmıştır.

Özetlemeye çalıştığım gibi, gelişim, dünya ticaretinin önemini daha da artırmıştır.

Öte yandan, geçtiğimiz birkaç yıl içinde, özellikle Avrupa ve dünyanın diğer bölgelerinde yaşanmakta olan siyasî ve sosyal yakınlaşma hareketlerinin yanı sıra, Avrupa Topluluğunun önderliğini yaptığı ekonomik bütünleşme olguları, dünya ticaretinde rekabete açık ve liberal ortamlar yaratmıştır ve böyle olmaya da devam edecektir.

Sayın milletvekilleri, işte tüm bu oluşumların ışığı altında, dünya üzerindeki çok yönlü ve değişik karakterdeki mal akış trafiği, taşımacılık sektörünün önemini daha da artırmıştır.

Deniz taşımacılığının diğer sektörlere göre kıyaslanamayacak üstünlükleri vardır. Deniz taşımacılığı, taşıma kapasitelerinin üstünlüğü ve diğer taşıma türlerine göre, ucuzluğu nedeniyle vazgeçilmez bir sektördür.

Sayın milletvekilleri, ulusal ve uluslararası denizlerdeki taşımacılığın, ekonomiye ve istihdama katkıları çok büyüktür.

İthalatının ve ihracatının çok büyük bir bölümünü deniz taşımacılığıyla gerçekleştiren ülkemizde, gelin bakın ki, bunu ne hale soktunuz.

Deniz ulaşımı sektöründe, yatırımlar, 1983'te 25 milyar lira olarak gerçekleşmişti; sabit fiyatlara göre -hatırladığımız kadarıyla- 9 milyar lira olmuştu. Sayın Bakan, 1990'da bu rakam ne oldu?

Üç tarafı denizlerle çevrili diye övündüğümüz ülkemizde, denizciliğin cılızlaşmasını anlamak mümkün değildir. Denizcilik kesiminde, bu nedenle, Denizcilik Bakanlığının bir an evvel kurulmasını arzu ve talep etmekteyiz.

Sayın milletvekilleri, denizciliği bilmeyenlerin tedviren yürüttüğü işlerden kim ne bekleyecektir? Denizcilik gibi büyük bir sektörün başına, bir türlü denizi ve denizciliğin ihtiyaçlarını bilen kadrolar gelmemekte, bu sektör, denizciliği bilmeyenlerin elinde yozlaştırılmaktadır.

Bakanlık, gemi sanayii ile, sadece bir kamu kuruluşu gibi ilgilenmekte, özel sektör ise gemi sanayiine sırtını çevirmektedir.

Bütün dünyada gemi sanayiinde sübvansiyonlar uygulanmaktadır. Bizde, gemi sanayiinde, KİT kuruluşları gibi, işler sürüncemededir.

Sayın milletvekilleri, bu arada, alışık olmadığımız manzaraları görmekteyiz. Başbakanlığı devrinde, küçük tersane törenlerine katılan Sayın Özal, nedense gemi sanayiinin büyük tersanelerine ilgi göstermezdi. Gerçekten, kendisini Pendik Tersanesinde görmekten sevindik. Ancak, kendi gayretleriyle, atıl hale getirilen bu sanayie aktivite verilecek mi? Zannediyorum ki, Polonya'ya satılan gemilerden yeni haberleri olmuştur.

75 bin DWT tonluk gemilerin inşası ile övünüyoruz; ama, bunların malzemeleri kaç senedir tersanelerde çürümektedir. Tabiî ki, kuru havuzları tamamlamadan bu gemileri yapmak mümkün değildir. Sayın Bakan, soruyorum; bu havuzu, bu yıl bitirecek misiniz; bitirilmesi için kaç lira ayırdınız?

İskenderun Feribotunu Haliç'te unuttunuz. Tabiî, sizin haberiniz olmayabilir, belki söylememişlerdir. Bu feribotun donanımını ne zaman tamamlayıp gemiyi sefere koyacaksınız? Öyle anlıyorum ki, sizin, ihale dışında bir iş yapmaya niyetiniz yok. Öyle anlaşılıyor ki, bu işleri bize bırakacaksınız; ama, bir türlü de sandığa gitmiyorsunuz...

Sayın Bakan, genel görünüm içerisinde, ulusal denizciliğimizin bugünkü yeri hiç de olumlu bir tablo ile karşımıza çıkmamaktadır. ANAP Hükümeti, Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planında, deniz ticaret filosu taşıma kapasitesinin, 6,2 milyon DWT ton olacağını zikrediyordu; ama, 1990 yılında dahi bu seviyeye ulaşılamamış olup, bugün filo taşıma kapasitesi 5,5 milyon DWT tondur. Bunun sonucu, dış ticaret hacmindeki artışa paralel olarak artan deniz taşımacılığında deniz ticaret filomuzun payı 1983'te yüzde 50 iken, bugün yüzde 30 civarındadır. Bu durum, İktidarın, denizcilik sektöründeki başarısızlığının açık kanıtıdır.

Sayın milletvekilleri, kati sicile kayıtlı ulusal filomuzun taşıma kapasitesi 5,5 milyon DWT tondur. Denizciliğin desteklenmesine ilişkin, Haziran 1989 yılında çıkarılan yönetmeliğe bakılacak olursa, gemi alım ve inşaatlarının herhangi bir kredi veya destek unsuru ile takviye edilmemiş olduğu görülür. Buna göre, armatörlerimiz sadece kendi imkânları ile 1,5 milyon DWT tonluk bir yatırım yapmışlardır.

Çıplak gemi kiralama, yabancı gemilere Türk Bayrağı çekme :

Sadece üçüncü dünya ülkelerinde taşıma yapma koşuluyla sağlanmakta olan bu izinler, giderek, tüm koşullardan arındırılmak suretiyle bugün ulusal filomuzun gemileriyle tamamen aynı statüye kavuşmuş, böylece müteşebbis armatörlerimiz haksız bir rekabete sürüklenmiş, Türk Bayrağı çeken çıplak gemiler, kabotaj taşımacılığına kadar girmiştir. Bu, yanlış bir uygulamadır.

Sayın Bakan, daha önce de muhtelif vesilelerle, demiryoluna önem vereceğinizi söylüyordunuz...

Sayın milletvekilleri, bir de rakamlara bakıyoruz. 1983'te 37 milyar TL. sabit fiyatlarla yapılmış. Bu rakam 1989'da 33 milyar lira civarında olmuştur. Acaba 1990 yılında bu rakam ne oldu?

Banliyö taşımacılığı da keşmekeş, düzensizliklerle devam etmekte özellikle İstanbul halkı için çileli saatler yaşatmaktadır.

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryollarının görevi, GAP'a, Mevlana'ya gezi düzenlemek olmamakla birlikte, yolcu taşımacılığında yeterli olduğunu, ihtiyaca cevap verecek durumda olduğunu söylemek mümkün değildir.

Sayın milletvekilleri, benim bildiğim, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları, eskiden, yolcu ve yük taşırdı; şimdi, karalar bağlamış bir hatun; defile yaptırıyorsunuz...

1983 yılında taşınan yük 13 milyon tondur. Bugün aynı seviyede iseniz, bu, bu işi yapamadığınızın açık delilidir. Korkarım, şimdi bu rayları söküp, papatya tarlasına çevireceksiniz!..

ANAP İktidarının her ulaştırma bakanı ayrı ayrı ifadelerde bulunuyor. Bundan evvelki bakan Sayın Pakdemirli, bir ifadesinde, "Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryollarına tahsis edilecek kaynaklar, kayıp kaynaklardır" der.

EKREM PAKDEMİRLİ (Manisa) — Söz hakkı doğacak...

MEHMET ÇAKIROĞLU (Devamla) — Şimdi, Sayın Bakan, bizim söylediklerimizi ifade ediyor; ama, demiryolu yatırımlarının Doğu Bloku zihniyeti olduğunu açıklayan büyüklerini ikna edebilir mi? Sayın Özal'ın ifadesiyle, Çankaya, demiryolu işine açık seçik karşıdır.

Sayın Bakan, bu ara, siz, hızlı trenden bahsediyorsunuz. Bunun arkasında ne var? Siz, hızlı tren falan yapamazsınız. Hadi, eskiden DLHİ, Bayındırlık Bakanlığına bağlıydı, ulaştırmanın bu işte fazla günahı yoktu; şimdi, kaç yıldır size bağlı. Arifiye - Sincan tünelini bitirecek misiniz? Önce onu bitirin, fazla para harcamadan, mevcut trenle İstanbul - Ankara arasını da üç saate indirirsiniz.

Devlet Demiryollarının 1991 senesi yatırım projeleri, kanun, nizam ve usuller dışına çıkmak üzeredir. İki firma çağırıp, görüşülerek neticeye varılmak istenmektedir. Avrupa'da elektrikli lokomotif imal eden 7 - 8 firma, Japonya'da ise 3 firma rakiptir.

Ankara - İstanbul hızlı tren kısa hat projesine geliyorum : Bu proje, Fransız Demiryollarının, yalnız, Paris - Lyon arasındaki bir hatta, tecrübe hattında kullanılmış; ancak, altyapı, burada tevkalade nazik bir durum yaratmıştır. 500 kilometre sürat, dünyanın hiçbir gelişmiş ülkesinde tatbik edilmiş değildir. Bu, Türkiye için biraz hayal olur; çünkü, bunun sadece rayı 8 - 9 milyar dolara mal olmaktadır.

Sayın Bakan, "uydu projesi" adı altında bir projeden bahsediyorsunuz. Uydu projesi ortadan kayboldu. Bildiğimiz kadarıyla, uydu ihalesini yönetim kurulu karara bağlamıştı; sonra,"İptal edildi" deniliyor. Karardan sonra değişen ne oldu ki, şimdi yeniden teklif alınıyor? Sayın Bakan, ne oluyor? Teknik çalışmalarının bittiği daha önce açıklanan işlerin uzamasının altındaki sebep nedir?

Sayın milletvekilleri, Sayın Başbakan Akbulut'un da bu konudan şikâyeti vardı; bürokratlar, bakanları atlayıp, Çankaya'dan talimat alıyorlar. PTT de adresini değiştirdi gibi. PTT Genel Müdürünü her ne kadar aradıysak bulamadık. Ben, bu Parlamentoya geleli üç yıl oldu, üç yıldır PTT Genel Müdürünü yerinde bulamadım. Öyle anlaşılıyor ki, son zamanlarda, PTT, adresini Çankaya'ya taşıdı, herhalde işini takip ediyor...

Uydu sisteminin bütün Türk âlemine yayın yapacağını söylüyorsunuz. Bu konuda komşu ülkeler ve Türklerin yaşadığı ülkelerle bir anlaşmanız var mı? Bu ülkeler, bu yayınları kendi ülkesine indirip dağıtmadığı müddetçe, siz, oradaki vatandaşın televizyonuna bu yayınları nasıl sokacaksınız? Bu, yutturmaca ve minare - kılıf misalidir. Siz gidicisiniz, millet sizi istemiyor; ne kadar kaçarsanız kaçın, sizi sandığa sıkıştıracaklar!..

H. SABRİ KESKİN (Kastamonu) — İnsanlar hayal ettiği müddetçe yaşıyor.

MEHMET ÇAKIROĞLU (Devamla) — Sizi millete havale ediyorum. (DYP sıralarından, "Bravo" sesleri, alkışlar)

Şimdi bu işin gerekli olup olmadığı tartışılıyor.

HİLMİ BİÇER (Sinop) — Bir daha tekrarla, anlamadık.

MEHMET ÇAKIROĞLU (Devamla) — Sizi millete havale ettim...

H. SABRİ KESKİN (Kastamonu) — Allah'a havale edeceksiniz, millete değil.

MEHMET ÇAKIROĞLU (Devamla) — Sayın Bakan, bugün yararlanmakta olduğumuz uydu sistemlerinin tamamından yararlanabiliyor muyuz? Bunu, bütün memleket sathına yayabildiniz mi?

Aslında, televizyonculuk sizin işiniz değil; buna neden el attığınızı anlamak da mümkün değil. Hal böyle iken, bu uyduyu bir defa da atmıyoruz, beş yılda bir atacağız. Bu proje bu şekliyle gerçekleşse dahi, teknoloji, bir taraftan hızla gelişiyor. Bu yol yerine, kiralama yoluna gitseydik, ilerideki gelişmelere kendi sistemimizi entegre etseydik daha iyi olmaz mıydı? Millet desteği olmayan bir iktidar, her yıl trilyonlarca borç altına bu milleti nasıl ve hangi maksatla sokar? Biz, gelişmeye karşı değiliz, lüzumsuzluklara ve israfa karşıyız.

Siz, önce, çok övündüğünüz telefon işini tamamlayın; çünkü, eskiden yapılmış altyapı bitti. Şimdi, açın gazeteleri ve küçük ilanlarını okuyun. Telefon satışları ve büyük şehirlerde telefon bekleme sıraları...

HİLMİ BİÇER (Sinop) — Çok mu fazla?

MEHMET ÇAKIROĞLU (Devamla) — Çok fazla... Gazeteleri açın okuyun.

HİLMİ BİÇER (Sinop) — Bizim Sinop'ta üç kişiye bir telefon düşüyor.

MEHMET ÇAKIROĞLU (Devamla) — Sayın Genel Müdürü, bu konuda birkaç sefer aradım, İstanbul'da bir senedir arıyorum, hâlâ bulamadım; bakalım Çankaya'dan ne zaman çıkacak?

NEVZAT DURUKAN (Bolu) — Sayın Çakıroğlu, çok çatıyorsunuz.

MEHMET ÇAKIROĞLU (Devamla) — Ben çatmıyorum.

İşte, size, Erdemli İlçesi Kayacık Köy Dere Mahallesinden, telefon direkleri konusunda bir mektup : 1990 yılı yatırım programında yer aldığı halde, 5 ay önce, 10 kilometre mesafede direk çukurları kazıldı, direkler yarı yarıya dikildi, yarıya yakın bir kısmı sökülerek yerlerinden alındı." Bu yazı, Erdemli İlçesi Kayacık Köyü Muhtarına, Ulaştırma Bakanına, PTT Genel Müdürüne, mahallî basına, hepsine dağıtılmıştır. Bu köy, İçel eski AP Milletvekili Dr. Nazım Baş'ın köyü olduğu için, yeri kazıldığı halde, direkler alındı. İl ve ilçe başkanlarının encümen üyelerinin elinde şimdi, ANAP'lı köylere vermek için.

NEVZAT DURUKAN (Bolu) — Sayın Çakıroğlu, PTT yüz akımız.

BAŞKAN — Sayın Çakıroğlu, 10 dakikanız var. Müdahalelere arzı cevap ederseniz, hazırlığınız yarım kalır. Devam buyurun.

MEHMET ÇAKIROĞLU (Devamla) — PTT direkleri sizin karnınıza bir gün geçecektir.

Of - Erenköy'ün 1972 yılından beri müracaatı var. Ben, PTT Genel Müdürünü üç yıldır arıyorum, kendi köyümde -1 000 seçmenli bir köydür- bir hat, sabah 09.00 akşam 16.00, cumartesi, pazar yoktur. Buna ulaşmak da mümkün değildir.

NEVZAT DURUKAN (Bolu) — Sayın Çakıroğlu, PTT yüzakımızdır, yüzakımızdır.

MEHMET ÇAKIROĞLU (Devamla) — Eğer sizin yüzakınız bu ise gerisi ne olacak!..

BAŞKAN — Değerli arkadaşlarım...

Sayın Çakıroğlu, bir dakika... Bir dakika efendim...

Değerli arkadaşlarım, sevginize, sempatinize, esprinize, hepsine saygılıyım; ama, takdir edersiniz ki, Meclis çalışması her zaman böyle değil, bugün de böyle olmamasını rica ediyorum.

Sayın Çakıroğlu, lütfen, metne dönün ve süresi içinde tamamlayın.

NEVZAT DURUKAN (Bolu) — PTT'ye fazla çatmasın, Sayın Başkan.

BAŞKAN — Sayın Durukan, şimdi ne söyledim, ne rica ettim, ne yapıyorsunuz?!.

NEVZAT DURUKAN (Bolu) — Saygım var Sayın Başkan; ama PTT'ye fazla çatmasın, arkadaşımızı severiz.

BAŞKAN — Ama, ilk defa aramızda bulunanlar, her zaman böyle çalışıyoruz zannederler. Takdir sizin...

MEHMET ÇAKIROĞLU (Devamla) — Sayın Durukan, PTT'nin altyapısı eskiden yapılmıştı.

H. SABRİ KESKİN (Kastamonu) — Ne zaman?

ALAETTİN KURT (Kocaeli) — Sayın Durukan da mı?..

BAŞKAN — Sayın Kurt, muhabbet koyulaştıkça, görev gereği bu çatı altında bulunan değerli bürokratlar, elde olmayarak, gülmeye başlıyorlar... Razı mısınız?..

MEHMET ÇAKIROĞLU (Devamla) — Ne zaman olduğunu sen çok iyi bilirsin.

ALAETTİN KURT (Kocaeli) — Ben razı değilim de... Sayın Durukan da mı?..

BAŞKAN — Efendim, ben, herhalde Sayın Durukan'a da ismen hitap ettim. Yani, ne yaptığımızı zannediyoruz şu konuşmalarla?

ALAETTİN KURT (Kocaeli) — Biz, bir şeyi ifade etmeye çalışıyoruz.

BAŞKAN — Sayın Çakıroğlu, devam buyurun.

MEHMET ÇAKIROĞLU (Devamla) — Televizyonculuğu bırakın da PTT işlerine bakın. PTT'nin nasıl çalıştığını, en büyük örneği olan "Altın Rehbere" bakarak anlamanız lazımdır. Bir Altın Rehber çıkarmıştı, oradan, PTT'nin nasıl çalıştığını çok iyi anlarsınız.

Sayın milletvekilleri, bazı TRT görevlilerinin PTT'ye devri konusunda çıkarılan 3527 sayılı Kanunun, Anayasaya aykırı olmasına rağmen, uygulanmasının, sizlerin, demokrasiye ve kanunlara ne kadar saygılı olduğunuzu gösteriyor. Bu personel, hâlâ, ne yapacağını kara kara düşünmektedir.

Hava ulaştırma alanında, kapasitede artışlar yeterlidir diye düşünebilirsiniz; ancak, önemli olan, Türkiye'ye gelen ve Türkiye'den giden toplam yolcu sayısı içindeki nispî payımızın da artırılmasıdır. Bu yönüyle meseleye baktığımız zaman, sivil havacılık kesimindeki şirketlerin güçlendirilmesi zarureti vardır.

Türk Hava Yollarının ikram giderlerinin -kalite hiç değişmemesine, hatta, nispeten bozulmasına rağmen- iki misli arttığını, zaman zaman okuyoruz. İkram servisinde yerli şirketler kurmadan, hangi zihniyetle, iktidarınız, yabancı tekel yaratmıştır? Yabancı tekeli savunup, gerçekleştirenler, son gelişmelerde, hele, işten çıkarılanları gördükten sonra, herhalde daha memnun olmuşlardır!..

İstanbul'daki Atatürk Havaalanını, yabancıların ellerine terk etme çalışmaları hangi safhadadır? Amerikan Lockheed Firmasına verilmeye çalışılıyordu; karara varıldı mı?

Beyler, önce memleketimizi ve milletimizi düşünelim...

Sayın Başkan, sayın milletvekilleri, sözlerime burada son verirken, ağır hastalık problemi geçirmiş olan Sayın Bakana tekrar acil şifalar dilerim. Kendisinin şahsına karşı, sevgimizin dışında en ufak bir tereddütümüz yoktur. Kendisini iyi insan bilirim. Yalnız, büyük işlerin yönetimini Çankaya'ya, Bakanlığın yönetimini bürokratlara ihale etmeyin...

KEREM GÜNEŞ (Kars) — Olmadı, olmadı...

MEHMET ÇAKIROĞLU (Devamla) — Gelin, böyle bir yönetime razı olmayın...

KEREM GÜNEŞ (Kars) — Olmadı Sayın Çakıroğlu, olmadı; yanlış yaptın.

MEHMET ÇAKIROĞLU (Devamla) — Dinleyin.

Biz, yanlışı da, doğruyu da, PTT'nin Çankaya'ya taşınmasını da; trenlere karşı olanın, son zamanlarda trenlerde seyahat ettiklerini de, bunların altlarında ne yattığını da biliyoruz. Bürokratların, bakanları dinlemeyip, Çankaya ile irtibat kurduklarını söyleyen, yine, Başbakanımızdır. Bunları iyi düşünün, iyi anlayın; ne demek istediğimi çok iyi anlarsınız.

KEREM GÜNEŞ (Kars) — Çankaya kafanızı bozmuş.

MEHMET ÇAKIROĞLU (Devamla) — Çankaya, bizim kafamızı bozmadı; Çankaya, sizin kafanızı öyle allak bullak etti ki, Arap saçına döndürdü; ne yapacak olduğunuzdan haberiniz yok.

HİLMİ BİÇER (Sinop) — Olmayan şey bozulur mu!..

MEHMET ÇAKIROĞLU (Devamla) — O da doğru, olmayan şey bozulmaz ya; doğru, yok ki, bozulsun!..

HİLMİ BİÇER (Sinop) — Biz, senden bahsediyoruz Sayın Çakıroğlu.

MEHMET ÇAKIROĞLU (Devamla) — Bu bütçenin, vatanımıza, milletimize hayırlı, uğurlu olmasını diler, Yüce Meclise saygılar sunarım. (DYP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN — Teşekkür ederim Sayın Çakıroğlu.

Anavatan Partisi Grubu adına, Adıyaman Milletvekili Sayın Mehmet Deliceoğlu; buyurunuz efendim. (ANAP sıralarından alkışlar)

ANAP GRUBU ADINA MEHMET DELİCEOĞLU (Adıyaman) — Sayın Başkan, Yüce Meclisin değerli üyeleri; Ulaştırma Bakanlığının 1991 malî yılı bütçesi hakkında, Anavatan Partisi Grubunun görüşlerini arz ve ifade etmek üzere huzurlarınızda bulunuyorum. Bu vesileyle, Grubum ve şahsım adına Yüce Heyetinizi en iyi dileklerimle selamlıyorum.

Sayın milletvekilleri, sosyal bütünleşmenin ve ekonomik kalkınmanın en büyük aracı ve itici gücü olan ulaştırma ve haberleşme hizmetlerinin, millî varlığımızın korunmasında, sosyal, siyasal ve kültürel münasebetlerde, yurt savunmasında işgal ettiği önem malumlarınızdır. Buna paralel olarak, 3348 sayılı Kanunla verilen, Ulaştırma Bakanlığının görevleri ülkenin ulaştırma ve haberleşme ihtiyaçlarını, ekonomik ve sosyal ihtiyaçları, kamu yararına ve millî güvenlik amaçlarına uygun olarak tespit ederek gerekli planlamaları yapmak, bunları uygulamaya koymak ve hizmetlerin, birbirini tamamlayıcı şekilde yürütülmesini sağlamak; ulaştırma ve haberleşme sistemlerinin düzenlenmesi, hava ve deniz taşıma araçlarının teknik nitelikleriyle, bunlarda çalışanların yeterlik şartlarının belirtilmesi hususlarında temel prensip ve politikayı tespit ederek, bu konuda koordinasyonu sağlamak, devletin, ulaştırma ve haberleşme hedef ve politikalarının tespiti ve uygulaması amacıyla, gerekli araştırmaları yapmak ve yaptırtmaktır.

Hükümet programımız ve altıncı Plan çerçevesinde hedefimiz, ulaştırma kesiminin sağlıklı bir yapıya kavuşması, sektörde verimliliğin artması, mevcut kapasitelerin en etkili biçimde kullanımı ve hizmet seviyesinin yükseltilerek devamı; altyapının, güvenli ve ekonomik bir hizmeti eksiksiz olarak yerine getirebilmesi, ekonomik gelişmeyi yakından izleyen, darboğaz oluşturmayan, ülke kalkınmasına destek veren, uluslararası ticareti kolaylaştıran ve ödemeler dengesine en fazla katkıyı sağlayan bir ulaşım sistemi gerçekleştirmektir.

Ulaştırma sektöründen beklenen hizmetlerin istenilen düzeyde sağlanabilmesi ve uluslararası teknolojik gelişmelerin yakından izlenebilmesi için, altyapı ve işletmecilik alanında personel eğitimine ağırlık verilmesi ana hedeflerimizdendir.

Toplam kamu sabit sermaye yatırımları içinde, ulaştırma ve haberleşme sektörünün payı, 1988 yılında yüzde 29,7; 1989 yılında yüzde 29,9 olmuştur. 1990 yılında yüzde 33,8 olacağı tahmin edilmekte; 1991 yılında ise, yüzde 34,6 olarak programlanmıştır.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri, sizlerce de bilindiği gibi, günümüzde, toplumlar arasında, ekonomik, kültürel, siyasî, askerî ve teknolojik ilişkileri artıran, toplumları kaynaştıran etkenler arasında, telekomünikasyon faaliyetleri önemli bir yer tutmakta, toplum yaşamının vazgeçilmez unsurları arasında yer almaktadır. Bunda, telekomünikasyon teknolojilerinin hızla gelişmesinin ve değişmesinin rolü başta gelmektedir. Telekomünikasyon teknolojisindeki en büyük gelişme ve değişmelerin, tesis teknolojisinde olduğu ve bunun, tüm telekomünikasyon medyalarında çok önemli rol oynadığı görülmektedir.

Ülkemizde, dünyada hızla gelişmekte olan tesis haberleşme sektörünü izleyerek, uygulamalarını halkın kullanımına sunma hizmetleri, Ulaştırma Bakanlığına bağlı katma bütçeli, hükmî şahsiyeti haiz Telsiz Genel Müdürlüğü tarafından sürdürülmektedir. 1983 yılında, ANAP İktidarının desteği ile kurulan Telsiz Genel Müdürlüğü, bugüne kadar, çeşitli konularda 21 adet telsiz yönetmeliği yayımlayarak, halkımıza daha etkin bir hizmet sunmayı amaçlamıştır. Bugün, ülkemizde, bir çağrı sistemi, kablosuz telefon, kablosuz mikrofon, kablosuz simultane tercüme, kablosuz ses yayın sistemlerinin; ayrıca, karada, denizde ve havada, uluslararası telsiz standartlarına uygun çeşitli telsiz cihazlarının kullandırılması, imal ve ithal ettirilmesi, telsizli taşımacılık hizmetlerinin verilmesi, gemilerimizin ve uçaklarımızın, uluslararası sahada kabul edilmiş bulunan telsiz ve trafik sistemleriyle donatılmaları, İktidarımızın kurmuş bulunduğu bu genel müdürlüğün yayımladığı telsiz yönetmelikleriyle gerçekleştirilmiş bulunmaktadır.

Bundan on yıl önce, karasularımız ile uluslararası sularda seyreden gemilerimizde, can ve mal güvenliği açısından, haberleşmeyi sağlayacak nitelik ve nicelikte telsiz operatörü bulunmamaktaydı. Bugün, uluslararası sahada geçerli lisansa sahip 12 bin telsiz operatörümüz mevcuttur ve bu noktaya, yedi sene gibi kısa bir sürede; Telsiz Genel Müdürlüğünün bu sahada gösterdiği faaliyetleri ile gelinmiş bulunmaktadır.

Telsiz Genel Müdürlüğünün kurulup faaliyete geçmesinden önce, yurt dışından, standardının ne olduğu bilinmeyen çeşitli telsiz cihazları ithal edilmekte olup, milyonlarca döviz kaybına sebebiyet verilmekteydi. Genel müdürlüğün yayımladığı telsiz standartları yönetmelikleri ile, bu husus da düzenlenmiş bulunmaktadır.

1983 yılından önce, ülkemizde, çeşitli haberleşme sistemleri için lüzumlu olan bir millî frekans planlaması mevcut değildi. ANAP İktidarı, bu genel müdürlük sayesinde bunu da yapmış ve hizmete sunmuş bulunmaktadır. Böylece, bugün, haberleşme sistemlerinin, millî frekans planının hangi bölümünde kurulması ve işletilmesi gerektiği hususları, bilimsel esaslara bağlanmış bulunmaktadır. Bu hususlar, ülkemizin Avrupa Ekonomik Topluluğuna girişinde, aranması söz konusu olabilecek telekomünikasyon standartları bazını teşkil edecektir.

Bugün, PTT İdaremizin fırlatacağı TÜRKSAT uydusunun, fırlatma şartlarını, pozisyonunu ve çalışacağı frekans bandı ile kanal frekanslarını, uluslararası konferansta, ülkemiz adına, bu genel müdürlük sağlamıştır. Uluslararası Uydu Sözleşmesini, bu genel müdürlük imzalamış bulunmaktadır.

Hulasa, iktidarımız, ülkemizde telsiz politikalarının yürütülmesinde, çağımızın en son telsiz haberleşme teknolojilerinin ülkemize süratle transferi uygulamalarının, millî telekomünikasyon şebekelerini destekleyici yönde etkili olmasını, telsiz cihazları üretim ve ithalatında, sistem geliştirmede ve işletim tekniklerinde uluslararası standartdizasyonlara yer verilmesini, telsiz sistemlerinin uluslararası lisanslı telsiz operatörleri vasıtasıyla işletilmelerini, hava ve deniz araçlarının haberleşme ve seyrüsefer sistemlerinde de üyesi bulunduğumuz uluslararası kuruluşların kabul etmiş oldukları standartlarda ve işletim tekniklerinde olmasını sağlayarak, gerek Avrupa toplumu içinde ve gerekse diğer ülkeler, telekomünikasyon medyalarında yerimizi alacak şekilde bir politika izleyegelmiştir.

1983 - 1990 yılları arasında; çeşitli tipteki telsizler için 156 bin adet, çeşitli tonajdaki gemiler için 4 580 adet, çeşitli yatlar ve yat işletmeleri için 1 830 adet olmak üzere 171 410 adet telsiz ruhsatnamesi verilmiş bulunmaktadır.

Gene aynı dönem içerisinde, 441 150 adet çeşitli telsiz cihazı ve trafik cihazları için, ithalatta uygunluk belgesi verilmiş bulunmaktadır. Bütün bu faaliyetlerin sonucunda; yedi sene içinde 65 milyarlık gelir sağlanmış bulunmaktadır. Bugün ülkemizde sürdürülen bu politikalar sonucu, telsiz haberleşme sistemleri vasıtasıyla, sanayi, bilim, tıp, tarım, madencilik, ormancılık, hayvancılık, su ürünleri sulama, ilaçlama, kara - deniz - hava taşımacılığı, emniyet, sağlık, ilkyardım, yangın, kaza, avcılık, turizm, spor, atletizm, inşaat, ticarî ve ekonomik faaliyet sahaları, data tarnsmisyonu, uydu haberleşmesi gibi geniş faaliyet sahalarında çok geniş ve yaygın hizmet verilmesine imkânlar kazandırılmış bulunmaktadır.

İktidarımız, 1992 yılının başından itibaren; Avrupa ortak sayısal kablosuz telefon sistemlerine Avrupa ortak sayısal telsiz telefon çağrı sistemlerine, Avrupa ortak sayısal mobil telsiz telefon sistemlerine, Avrupa ortak sayısal trans telsiz telefon sistemlerine, dünya ortak sayısal yer uçak telsiz haberleşme sistemlerine geçişi hedeflemiş bulunmaktadır.

Böylece, Türkiye'de, cebinde küçücük bir telsiz cihazı taşıyan şahıs, AET ülkesindeki bir şahısla veya dünyanın çeşitli yerlerinde bulunan bir kişi ile rahatça görüşebilecektir. İktidarımızın, bu genel müdürlüğü, 1991 yılı içerisinde telsiz sistem ve faaliyetleriyle ilgili olarak, millî monitöring sistemini de kurup işletecek ve hizmete vermiş olacaktır. Böylece, ülkemiz, üyesi bulunduğumuz, uluslararası telekomünikasyon birliğinin kontrolundaki dünya monitöring sistemi içinde yer alarak, aşağıdaki hizmetleri vermiş olacaktır :

Yurt ölçüsündeki elektromanyetik dalgaların kontrol edilmesi sağlanarak, telsiz haberleşmelerinin, uluslararası telsiz haberleşme usul ve esaslarına göre yapılması; kaçak çalıştırılan telsiz, radyo ve televizyon istasyonlarının tespit edilmeleri ve faaliyetten men edilmelerinin sağlanması; kurulmasına ve çalıştırılmasına izin verilen istasyonların, verilen izinlere göre kurulup kurulmadıklarının kontrol edilmelerine imkân verilmesi; dünya monitör sistemi içinde yerini alarak, uluslararası enterfrans (karıştırma) olaylarında karşılıklı yardımlaşma medyası içine girilmiş olması sağlanmış olacaktır.

Sayın Başkan, değerli üyeler; bilindiği gibi, günlük yaşantımızın ayrılmaz bir parçası haline gelen ulaşım, insanların ve eşyanın yer değiştirmesini sağlayan ve böylece zaman ve mekân faydası yaratan, dolayısıyla üretim ve tüketime katkıda bulunan bir hizmettir.

Karayolu taşımacılığı, yolcu taşımacılığı yanında, mal ve hizmetlerin üretim, dağıtım ve tüketim faaliyetlerinin her birine iştirak eden bir hizmet sektörüdür. Taşımacılığın bu özelliği, ekonomik olarak, mal ve hizmetlerin üretiminden tüketimine kadar olan faaliyetlerin vazgeçilmez ana unsurunu teşkil eder.

Ülkemizin coğrafî yapısı, sosyoekonomik yönden sahip olduğu özel durumu ve özellikle transit taşımacılığa elverişliliği, uluslararası karayolunda rekabet gücü yüksek taşıma filolarının oluşmasını gerekli hale getirmektedir.

Ülkemizde yurt içi karayolu taşımacılığının gelişmesi yanında, petrol zengini ülkelerin, ihtiyaçlarının önemli bir bölümünü gelişmiş Avrupa ülkelerinden sağlamaları, ülkemiz üzerinden transit taşımacılığı önemli ölçüde artırmıştır. Bugün, yolcu taşımalarının yüzde 95'i ve eşya taşımalarının da yüzde 76'sı, karayoluyla yapılmaktadır.

Uluslararası karayolu taşımacılığı konusunda, 29 ülke ile uluslararası karayolu taşıma anlaşmamız bulunmaktadır. Bu ülkelerle, her yıl karşılıklı olarak, yolcu ve eşya taşıma konuları görüşülerek, darboğazların aşılmasına ve ilişkilerin geliştirilmesine çalışılmaktadır. Ülkemizde halen, uluslararası eşya taşımacılığı konusunda faaliyette bulunan 370 firma; 13 813 taşıt, 168 860 ton öz mal kapasite ile faaliyetlerini sürdürmektedir.

Bu arada, zaman zaman, bazı Avrupa ülkelerinin Türk taşıtları için yeterli miktarda geçiş belgesi vermemesi nedeniyle ortaya çıkan sorunlar ve dış ticaret hacmimizin gelecekte göstereceği gelişmelerin doğuracağı ihtiyaçlar da dikkate alınarak, Avrupa ülkelerinin ve Avrupa ülkelerine karyolu ile yapılan taşımalarda ortaya çıkan darboğazların tespit edilmesi bakımından, İstanbul - Köstence - İstanbul Ro - Ro hattı ve Derince - Trieste - Derince Ro - Ro hattı işletmeye açılarak, düzenli olarak seferlere başlanmıştır.

Türk taşıtlarının, ithal, ihraç ve transit taşımalarından elde edilen döviz gelirleri ise, 1988 yılında 595 milyon dolar iken, 1989 yılında 615 milyon dolar olmuştur. 1990 yılının ilk 6 ayında elde edilen döviz geliri ise, 242 milyon dolardır.

Uluslararası yolcu taşımacılığı konusunda faaliyette bulunan 118 firma, 766 otobüs ve 36 100 ton öz mal koltuk kapasitesi ile faaliyetlerini sürdürmektedir. Düzenli ve arızî olarak, uluslararası yolcu taşımacılığında, 1989 yılında 29 332 sefer yapılarak, 619 696 yolcu taşınmışken, 1990 yılının ilk 6 ayında ise 20 100 sefer yapılarak, 353 bin yolcu taşınmıştır.

Uluslararası eşya ve yolcu taşımacılığında, 1990 yılı eylül sonu itibariyle, eşya taşımacılığında, 201 acenta, 14 komisyoncu firma; yolcu taşımacılığında ise 9 acenta faaliyetlerini sürdürmektedir.

Diğer taraftan 3.11.1989 günü Resmî Gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren, "Otobüs Zorunlu Koltuk Ferdî Kaza Sigortası" hakkındaki Bakanlar Kurulu kararı ile, şehirlerarası ve uluslararası otobüs işletmelerinin, taşıyacakları yolcular ve yolcu taşımalarında görevlendirecekleri sürücüleriyle, bunların yardımcılarına sigorta yaptırma esası getirilmiştir.

Ayrıca, 10 Şubat 1988 tarihli Resmî Gazetede yayımlanan, "Karayolu ile Uluslararası Yolcu ve Eşya Taşımaları Hakkındaki Yönetmelik'le, uluslararası yolcu ve eşya taşımacılığında öz mal ve kiralık taşıtlarda çalıştırılacak sürücülere, uluslararası taşımacı derneklerinin açacağı eğitim kurslarından geçme ve sertifika alma zorunluluğu getirilmiştir.

1989 yılında yolcu taşımacılığı yapan toplam 294 sürücü, eşya taşımacılığı yapan toplam 1 014 sürücü; 1990 yılı ocak - eylül döneminde ise, yolcu taşımacılığı yapan toplam 51 sürücü, eşya taşımacılığı yapan 1 413 sürücü, uluslararası sürücü sertifikası almıştır.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; gerek kitle taşımalarında ve gerekse uzun mesafe yük taşımalarında önemli yeri olan demiryolları işletmeciliğinin günümüzün ihtiyaçlarına cevap verebilecek hale getirilmesi, demiryolu ağının yenilenmesi bakımından, ANAP Hükümet döneminde, dmiryolu ulaşımına büyük önem verilmiştir. 1983 - 1993 yıllarını kapsayan Ulaştırma Ana Planında, sistemin geliştirilmesi için alınması gerekli önlemler, çok detaylı olarak tespit edilerek, ulaşılması gereken hedefler belirlenmiştir.

Ülkemizin imkânları ölçüsünde, demiryollarımızla sağlanan kaynakları en akılcı ve yararlı şekilde kullanmak, temel hedefimizdir. ANAP hükümetleri, demiryolu ağımızın fizikî ve geometrik standartlarının yükseltilmesi, mevcut hatlara yeni hatlar ilavesi, elektrifikasyon, sinyalizasyon tesislerinin yaygınlaştırılması, çeken ve çekilen demiryolu araçlarının yeterli seviyeye getirilmesi, demiryolu hizmetlerinin gelişmiş teknolojilerden yararlandırılmak suretiyle, hız, güvenirlik, konfor bakımından ileri ülkeler seviyesine çıkarılmasını hedeflemiştir. Yapısal durumun modernize edilmesi, hizmet kalitesinin yükseltilmesi, taşıma kapasitesinin artırılması konularında alınan tedbirler ve kaydedilen gelişmeler görülmeye başlamıştır.

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğü ve bağlı ortaklıklarınca, aralık ayı sonuna kadar, 133 km. yol yenilemesi; 25 adet dizel manevra lokomotifi, 10 adet elektrikli anahat lokomotifi, 12 adet elektrikli banliyö dizisi, 37 adet yolcu ve 800 adet yük vagonunun imali gerçekleştirilmiş olacaktır.

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları ve Türkiye Denizcilik İşletmelerince işletilen limanların modernizasyonu ve kapasitelerinin artırılması için Dünya Bankasından sağlanan kredi ile modernizasyon projesi kapsamında; 6 adet konteyner mobil vinci, 59 adet treyler, 51 adet çekici, 23 adet transteyner, 7 adet 10 tonluk forklift, 2 adet özel stoklama teçhizatı ve 7 adet konteyner vinci temin edilmiştir. 3 adet konteyner vincinin imalatı sürmekte olup, 30 adet 2 tonluk forkliftlerin malzemeleri ithal edilmiştir.

İskenderun - Divriği sinyalizasyon tesislerinin yapımı gerçekleştirilerek, 29.9.1990 tarihinde deneme işletmesine açılmıştır.

Halkalı - Hudut sinyalizasyon tesisleriyle, Haydarpaşa - Ankara mevcut sinyalizasyon tesislerinin tevsii, yenilenmesi ve tamamlanması çalışmalarına başlanılmıştır.

İskenderun - Divriği elektrifikasyon tesislerinin yapım çalışmalarına başlanılmış ve 154 KW'lik enerji nakil hatlarının direk montajları ve tel çekim işleri tamamlanmıştır.

Arifiye - Eskişehir elektrifikasyon tesislerinin yapımı, özkaynaklardan sağlanan finansmanla sürdürülmekte olup, Eskişehir - Ankara (Sincan) elektrifikasyon tesislerinin yapımında ise, yüzde 54 fizikî ilerleme sağlanmıştır. Bu tesisin, önümüzdeki yıl tamamlanması için çalışmalara devam edilmektedir; ayrıca, 189 kilometre uzunluğundaki Çerkezköy - Kapıkule elektrifikasyon tesisinin kredili yapımı için çalışmalar da sürdürülmektedir.

Sayın Başkan, sayın üyeler; demiryolları altyapı inşaatları için, Ulaştırma Bakanlığı bütçesinden 1991 yılında 164 milyar ödenek ayrılmıştır. Bu ödenekle 21 adet projenin tamamlanmasına çalışılmaktadır.

Ankara - İstanbul Hızlı Tren Projesi içinde yer alan 260 kilometre uzunluğundaki Arifiye - Sincan yeni demiryolunun, 85 kilometrelik Sincan - Çayırhan bölümü, geçmiş yıllarda 5 ayrı kısım halinde ihale edilmiştir. 1991 Yılı yatırım programında devam edilecek ve projenin yanı sıra Çankırı - Çorum - Amasya yeni demiryolu hattı ve Sincan - Eryaman - Etimesgut banliyö hattı etüt proje hizmetleri, yeni proje olarak programa alınmıştır.

1991 yılı yatırım programı çerçevesinde 500 kilometre yol yenilenmesi, 100 kilometre mevcut yolun takviyesi, 175 adet demiryolu makası, 350 bin metreküp tamamlama balastı ve 15 bin adet travers değiştirme ve takviyesi, 30 bin adet ray kaynağı yapılacak ve ayrıca 701 kilometrelik Kayaş - Kayseri - Sivas - Çetinkaya hattı ile 290 kilometrelik Halkalı - Hudut hattı sinyalizasyon tesislerinin yapımıyla, Haydarpaşa - Ankara hattı mevcut sinyalizasyon tesislerinin yenilenmesi ve tevsii çalışmalarına devam edilecektir. Ayrıca, 19 adet elektrikli anahat lokomotifi, 3 adet elektrikli banliyö dizisi, 40 adet yolcu vagonu ile 1 000 adet yük vagonu, 2 adet ray otobüsü imal edilecek ve 15 adet elektrikli anahat lokomotifi ve 15 adet motorlu tren temin edilecektir. Çankırı Makas Fabrikasının da 1991'de üretime geçmesi planlanmıştır.

Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğünün 1991 yılı yatırım programı 841 milyar 700 milyon Türk Lirasıdır.

Demiryollarının bağlı ortaklıkları olan Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayii A.Ş., Türkiye Vagon Sanayii A.Ş. ve Türkiye Demiryolları Makine Sanayii A.Ş. Genel Müdürlükleri, demiryolu işletmeciliğimiz için gerekli olan lokomotif ve vagon üretimleri ve bunların bakımlarını gerçekleştirmektedir. 1991 yılında, Demiryollarına bağlı ortaklıkların 36 milyar tutarında yatırım yapmaları öngörülmüş bulunmaktadır.

Sayın Başkan, sayın milletvekilleri; denizyolu ulaştırmasında izlenen politikaya bakıldığında, denizciliğimizin geliştirilip güçlendirilmesinde kamu ve özel sektör olarak çok çeşitli hizmetler verilmiştir. Dış ticaretin geliştirilmesinde önemi bilinen deniz taşımacılığına, Hükümetimiz tarafndan büyük önem verilmiş olup, liberal ekonomi politikaları sayesinde, deniz sektöründe bir canlılık ve dinamizm getirildiği gözlenmiştir.

Çağdaş bir deniz anlayışının gerçekleştirilmesi ve dünya denizciliğindeki gelişmelerin yakından izlenmesi için, her düzeyde nitelikli ve yeterli sayıda deniz adamı yetiştirilmesi konusunda da faaliyetler devam etmektedir. Türkiye'nin taraf olduğu ve gelecekte taraf olması muhtemel milletlerarası sözleşmeler ile ilgili çalışmalar, sözleşmelere getirilen değişiklikler ve kaydedilen gelişmeler, Türkiye'nin üyesi olduğu teşkilatlarda denizcilik alanında yapılan çalışmalar ve oluşturulan politikalar, Türkiye'in menfaatlarının korunması doğrultusunda izlenmekte ve ülkemizin iç mevzuatında yapılacak değişiklikler ile ilgili çalışmalar yapılmakta ve bu amaçla Milletlerarası Denizcilik Teşkilatı (IMO) ve Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Teşkilatı (OECD), Birleşmiş Milletler Kalkınma Ticaret Konferansı (UNCTAD) gibi teşkilatların faaliyetleri takip edilmektedir.

Bu sektörde hizmet veren genel müdürlüklerin faaliyetlerine bakıldığında; Türkiye Denizcilik İşletmesi Genel Müdürlüğü, Ulaştırma Bakanlığının ilgili kuruluşu olarak faaliyette bulunmakta ve iç ve dış sularda deniz taşımacılığı, acentelik, liman işletmeciliği ve tüm benzeri konularda ticarî faaliyetlerini sürdürmektedir. Ayrıca, fenerleri, radyo farları, deniz işaretlerini ve sis düdüklerini, benzeri kıyı emniyet cihaz ve tesislerini, can kurtarma istasyonlarını işletme gibi görevleri vardır.

Bu Genel Müdürlük, gelişen deniz taşımacılığı doğrultusunda, ülke çapında, İstanbul, Hopa, Trabzon, Giresun, Antalya, Tekirdağ, Kuşadası, Güllük, Dikili, Rize, Ordu, Alanya ve Kabatepe'de liman işletmeciliği yapmaktadır.

Şehir Hatları İşletmeleri, İstanbul, Çanakkale, İzmit Körfezinde 63 iskele, 66 adet yolcu gemisi, 27 adet araba vapuru olmak üzere ceman 93 gemiyle yolcu ve araç taşımacılığı yapmaktadır. Şehir hatlarında 1990 Eylül sonu itibariyle 308 554 sefer yapılarak, 85 milyon yolcu ve 3 milyon 480 bin araç taşımacılığı yapılmıştır.

Kıyı emniyetinde 354 adet fener, 3 adet radyofar istasyonu, 15 adet sis düdüğü, 1 adet beacou, 2 adet racon, 43 ışıklı - ışıksız şamandıra ve 7 adet can kurtarma istasyonu ile bütün kıyılarda hizmet vermektedir. Ayrıca, 1987 yılında, 1 Türk, 7 yabancı; 1988 yılında 4 Türk, 3 yabancı; 1989 yılında da 1 Türk, 3 yabancı; 1990 yılının ilk 9 ayında 3 Türk, 3 yabancı gemi olmak üzere toplam 25 gemiye kurtarma hizmeti verilmiştir.

Denizcilik Bankası Deniz Nakliyatı A.Ş. Genel Müdürlüğünün faaliyetlerine baktığımızda : Eylül - 1990 tarihi itibariyle 1,7 milyon DWT tonluk bir deniz ticaret filosu kapasitesine sahip bulunan bu Genel Müdürlüğün amacı, temelde, ülkemizin dış ticaret yüklerinden ve üçüncü ülkelerarası taşımacılıktan mümkün olan en yüksek payı alarak, deniz ticaretimizi dış ödemeler dengesi içinde artı bakiye veren bir yapıya kavuşturmaktır; ki, kavuşturmuştur.

Yalnız, bütün olumlu gelişme ve teşviklere rağmen, deniz ticaret filomuzun bugün için hedeflenen düzeye ulaştığını söylemek pek mümkün değildir. Bugün için Türkiye'nin sahip olduğu toplam filo kapasitesi 5,4 milyon DWT tondur. 2000 yılına kadar Türk deniz ticaret filosunun 10 milyon DWT tona ulaşması hedeflenmiştir. Denizcilik Bankası Deniz Nakliyatı Türk Anonim Şirketinin çalışmalarında daha çok liner faaliyetlerine ağırlık verilmektedir. Yıllardan beri sürdürülen Amerika, Kontinant Akdeniz, Adriyatik ve Karadeniz hatlarına ilaveten açılan Hindistan - Bengal ve Uzakdoğu hatları gittikçe artan bir gelişme göstermektedir.

Diğer bir ilgili kuruluşta Türkiye Gemi Sanayii A.Ş. Genel Müdürlüğüdür. Bu Genel Müdürlükçe gemi sanayimizin yurt dışına açılan politikası çerçevesinde sürdürülen ve Polonya'ya ihraç edilmek üzere inşa edilmekte olan 3 adet 26 300 DWT tonluk dökme yük gemilerinden birincisi 8 Aralık 1990 tarihinde teslim edilmiş, ikincisi ve üçüncüsünün donatımları devam etmektedir. Bu kuruluşa ait 5 tersanede inşa edilmek üzere önceki yıllardan siparişe bağlanmış 22 adet muhtelif cins ve büyüklükte deniz aracının inşası sözleşmeye bağlanmıştır. 1990 yılı eylül sonuna kadar 1 adet 2 100 kişilik motorlu yolcu gemisi, 5 adet 240 kişilik Haliç ve Boğaz hatlı yolcu gemisi, 4 adet 62 otoluk araba vapuru olmak üzere, 10 adet geminin inşası tamamlanmıştır. Bunun yanında, 73 adet deniz aracı tamir edilmiş ve 4 deniz aracı havuzlanmış ve 138 adet deniz aracı ise hem tamir edilmiş hem de havuzlanmıştır.

Sayın Başkan, sayın milletvekileri; havayolu ulaşımı konusunda, Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü, Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığı Genel Müdürlüğü, Havaalanları Yer Hizmetleri A.Ş. Genel Müdürlüğü kamu sektörü olarak hizmet vermektedir. Çağdaş düzeye ulaşma çabası ve mücadelesi verilen yurdumuzda, sivil havacılık ve hava ulaştırmasında, diğer sahalarda olduğu gibi, büyük gelişme ve ilerlemeler kaydedilmiştir. Gerek uçuş güvenliği açısından, gerekse işletme hizmetleri yönünden havaliman ve meydanlarımız uluslararası düzeye sahip bulunmaktadır. Türkiye hava sahası uçuş emniyeti ve hava trafik kontrol düzeni ile arama, kurtarma faaliyetlerinin koordinasyonundan Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü sorumludur.

Devlet Hava Meydanları İşletmesi, sivil havacılık faaliyetlerinin gereği olan hava taşımacılığı, havaalanlarının işletilmesi, meydan ve yer hizmetlerinin yapılması, hava trafik kontrol hizmetlerinin ifası, seyrüsefer sistem ve kolaylıklarının kurulması ve işletilmesi bu faaliyetleriyle ilgili diğer tesis ve sistemlerin kurulması, işletilmesi ve modern havacılık düzeyine çıkartılması hizmetlerini yürütmektedir.

Havaliman ve meydanlarımızda sefer yapan uçaklar ve yolcularıyla Türkiye üzerinden geçen uçaklara gerekli hizmetler verilmektedir.

1990 yılının ilk dokuz aylık döneminde, geçen yılın aynı dönemine nazaran iç hat uçak trafiği yüzde 9,8 artışla 75 945; dış hat uçak trafiği yüzde 16 - 17 artışla 75 305 olmak üzere, toplam uçak trafiği 151 250 olarak gerçekleştirmişiz. 1990 yılı sonunda iç hat uçak trafiğinin 101 bine, dış hat uçak trafiğinin 91 bine, toplam uçak trafiğinin 192 bine ulaşması beklenmektedir. 1990 yılının ilk dokuz ayında, geçen yılın aynı dönemine göre, iç hat yolcu trafiği 4 088 418, dış hat yolcu trafiği de 6 930 348 olmak üzere, toplam yolcu trafiği 11 018 766 olarak gerçekleşmiştir.

Uçak yolcularına daha iyi hizmet sunabilmek amacıyla, bir yandan havaalanlarındaki terminal binalarında iyileştirme çalışmaları, öte yandan, uçakların havada güvenli seyrini sağlayan elektronik ve işletmeye ait yapının, çağımız sivil havacılık gereklerine uygun olarak, dünyada sayılı ülkelerin kullandığı en son teknolojiye sahip cihaz ve teçhizatla medornizasyonu aralıksız sürdürülmektedir.

BAŞKAN — Sayın Deliceoğlu, süreniz dolmak üzeredir, toparlarsanız memnun olurum.

MEHMET DELİCEOĞLU (Devamla) — Tamamlıyorum Sayın Başkan.

Havalimanı ve meydanlarıyla seyrüsefer yardımcı istasyonlarının mevcut hizmet binası ve tesislerin bakım, onarım, tevsii ile hava seyrüsefer muhabere sistemleri teçhizatının modernizasyonuna 1991 yılında da devam edilecektir.

Yurt içinde ve uluslararası alanda hava taşımacılığı hizmetlerini, ülkenin ekonomik sosyal gereklerine uygun olarak yürütmek Türk Hava Yolları Anonim Şirketinin görevidir.

Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığı Genel Müdürlüğünce, uçak yolcularına daha iyi hizmet sunabilmek amacıyla,sahip olduğu hava filosunun büyütülmesi ve modernleştirilmesiyle, verilen hizmetlerin uluslararası standartlara uygun hali getirilmesi çalışmaları aralıksız sürdürülmektedir.

Türk Hava Yollarını son yıllarda faaliyetlerine bakıldığında, gelişme yolunda ve büyük hamleler içinde olduğu, en başta uçuş emniyeti olmak üzere, güvenirlik, disiplin ve sürat prensiplerine sadık kalarak, en iyi hizmeti vermeye çalışmaktadır.

1989 yılın içinde başlatılan DC-9 uçaklarının yolcu kabini, tuvalet ve galley yenilenmesi çalışmalarını içeren DC-9 Modernizasyon Projesinin büyük bir kısmı tamamlanmış ve 1990 Eylül sonu itibariyle yüzde 81,8 gerçekleşme sağlanarak, bu ay sonunda tamamen bitirilmiş olacaktır.

1990 yılında, Antalya, Dalaman, Atatürk, Adana, Adnan Menderes hava meydanlarıyla, Esenboğa geliştirme projesi üzerinde çalışmalara devam edilmiş, muhtemel havaalanları projesiyle de 19 adet stol tipi havaalanı inşaatı sürdürülmektedir.

2920 sayılı Sivil Havacılık Kanununun yürürlüğe girmesiyle, hava işletmeciliği yapabilme imkânının özel sektöre verildiği malumlarınızdır. Bu imkân sayesinde, hava işletmeciliğinde büyük gelişmeler kaydedilmiş ve özel sektör kesiminde hava taşımacılığı yapan şirket sayısı 34'e, koltuk kapasitesi de 4 179'a ulaşmıştır. Buna kamu sektörü işletmeleri de dahil edildiğinde, eylül sonu itibariyle filomuz toplam 166 hava aracı ve 9 775 koltuk kapasitesine sahip bulunmaktadır.

Sayın milletvekilleri, malumları olduğu üzere, 22.8.1990 günü 90/822 sayılı Bakanlar Kurulu Kararıyla, daha önce Bakanlığın ilgili kuruluşu olan Türk Hava Yollarının özelleştirilmesine karar verilmiştir.

Türk Hava Yollarının, halen, yurt içinde 14, yurt dışında 55 nokta olmak üzere, toplam 69 uçuş noktası bulunmaktadır. Şu anda filoda 9 adet DC-9, biri kiralık olmak üzere 9 adet B-727; 7 adet orta menzilli A-310-200; 6 adet uzun menzilli A-310-300; 2 adet kiralık B-707 kargı uçağı olmak üzere, toplam 33 uçak ve 5 238 koltuk kapasitesi bulunmaktadır.

1990 yılı içerisinde Tel-Aviv, Budapeşte, Bingazi hatları uçuşa açılmış; önümüzdeki dönemde, Varşova, Barselona, Leningrad, Bükreş, Lizbon, Sidney, Jakarta, Toronto, Şikago ve Washington'ın hat yapısına dahil edilmesi için çalışmalar yapılmaktadır.

Havaalanları Yer Hizmetleri Genel Müdürlüğü; uluslararası hava trafiğine açık havaalanlarımızda, tarifeli ve tarifesiz seferler yapan Türk ve yabancı uçaklara ve bu uçaklarla taşınan yolcu ve kargoya, her türlü yer hizmetini vermektedir. 1990 yılının ilk dokuz ayında 27 306 uçağa hizmet verilmiş olup, yıl sonunda bu rakamın 32 800 uçağa ulaşması beklenmektedir. 1990 Eylül sonu itibariyle, bu hizmetlerden 86,5 milyar dolayında gelir elde edilmiştir. Genel Müdürlük tarafından 5 istasyonda, 1989 yılı sonu itibariyle, toplam 125 hava taşıyıcısı firmaya hizmet verilmiştir. 1990 Eylül sonu itibariyle de 146 firmaya hizmet verilmiş olup, bu uçakların yüzde 90'ı yabancı havayolları şirketlerine aittir.

Sayın milletvekilleri, şahsım ve Grubum adına, Ulaştırma Bakanlığı 1991 malî yılı bütçesinin memleketimize ve ulaştırma camiasına hayırlı ve uğurlu olmasını diler, hepinizi saygıyla selamlarım. (ANAP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN — Konuya ve süreye riayetinizden dolayı teşekkür ediyorum Sayın Deliceoğlu.

Anavatan Partisi adına, Nevşehir Milletvekili Sayın Ali Babaoğlu.

Buyurun Sayın Babaoğlu. (ANAP sıralarından alkışlar)

Sayın Babaoğlu, süreniz 30 dakikadır.

ANAP GRUBU ADINA ALİ BABAOĞLU (Nevşehir) — Sayın Başkan, sayın milletvekilleri; Ulaştırma Bakanlığının 1991 malî yılı bütçesi üzerinde söz almış bulunuyorum. Grubum ve şahsım adına hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Kalkınmışlığın, gelişmişliğin bir diğer göstergesi olan haberleşme hizmet ve kapasiteleri, bugün sadece ülke sınırları içerisindeki büyüklükleriyle ölçülmemekte, ülkelerarası yaygınlığı, teknolojisi ve otomatikleşmesiyle önem kazanmaktadır.

Yeterli kapasite ile ileri teknolojide haberleşme şebekelerine sahip ülkeler, siyasal, askerî, ekonomik ve diplomatik alanda üstünlüklerini, dünyadaki diğer ülkelere ellerindeki bu imkânlarla kabul ettirmeyi sağlamışlardır. Bu durumun en belirgin örneğini, İkinci Dünya Savaşında görmek mümkündür. Hafızalarımızı ve tarihî bilgilerimizi yoklarsak, o tarihlerde askerî alanda güçlü olan ülkeler, haberleşme alanında ileri olan ülkelere karşı üstünlüklerini devam ettirememişlerdir.

Bugün, haberleşme alanında en ileri ülkeler dahi, milyonlarca dolar harcama yaparak, haberleşme araştırmalarına girmemekte ve milyonlarca dolar harcama yapmaktadırlar. Bütün bu harcamalar, ülkelerini sosyal, siyasal, askerî ve ekonomik kalkınmalarını hızla devam ettirmek amaç ve gayesine yönelmiştir.

Sayın Başkan, sayın milletvekilleri; dünyada haberleşme alanında bu hızlı yarış devam ederken, ülkemizde 1926 yılında başlatılan otomatik telefon hizmeti, 1983 yılı sonuna kadar, 57 yılda, karınca kaderince kalmış; hükümet programlarında, kalkınmanın, bu sektörün gelişmesi ve genişletilmesi dışında, diğer sektörlerin desteklenerek gelişmenin sağlanabileceği konusunda yanlışlıklar yapılmıştır. Yanlışlıklar diyorum; çünkü, 57 yıl gibi çok uzun bir süre, ülke genelinde telefon hat sayısı ancak 1 milyon 904 bine, telekste 8 220'ye ulaşabilmiş, otomatikleşme ise illerimizin tamamına götürülememiştir. Kalkınma planlarında ve yıllık programlarda haberleşme yatırımlarına gereken ağırlık verilmediğinden ve ayrıca haberleşmenin ülke kalkınmasındaki itici gücü dikkate alındığında, ülke kalkınmasında gerekli olan sanayiden ve ticaretten beklenen gelişmeler sağlanamamıştır.

Sayın milletvekilleri, ekonomik ve sosyal kalkınma ile çok yakından ilgisi bulunan haberleşmenin göstergelerine bakıldığında, ülkemizde 1983 yılında 100 kişi başına düşen telefon hat yoğunluğu ülke genelinde 3,95 iken, 1989 yılında, yani altı yılda, 12'ye ulaşmıştır. ANAP İktidarı, haberleşmede bu sayıya ulaşmak için 1983 yılında gerekli plan ve programları hazırlamış, haberleşmesiz kalkınma olmaz ilkesinden hareket ederek, haberleşmeye gerekli imkânları sağlamış ve bugün hepimizin iftihar ettiği güzide kuruluşumuz PTT, son altı yedi yıl içerisinde üstüne düşen görevi başarı ile yerine getirmiştir.

Sayın Başkan, sayın milletvekilleri; PTT'nin çok kısa sürede telekomünikasyon şebekesine ilave ettiği 5 milyon 516 bin hat ile ülke genelinde digital teknolojide yüzde 65 - 90'lara ulaşması ve mevcut şebeke ile birlikte digital şebekeyi en iyi bir şekilde entegre ederek sorunsuz çalıştırması, yine çok kısa bir sürede, ülkemizin coğrafî yapısı ve büyüklüğüne göre çok dağınık vaziyette olan kırsal yerleşim yerlerinden 28 378 yere telefon hizmetini götürerek, yılda

ortalama 2 467 köy ve mezraya telefon bağlamakla, dünyada görülmemiş bir rekorun sahibi olmamızı ülkemize sağlamıştır. Köylerimize giden haberleşme hizmetleri sayesinde, artık köylümüz üretimini pazarlayabilmek için şehre veya kasabaya gitmeden, evindeki telefonla işini halletmektedir. Kırsal haberleşme şebekesinde sağlanan başarı, bugün birçok ülkeye örnek olmuş; bildiğim kadarıyla, bu konuda ülkemizden yardım talep edilmiştir. Yine, PTT'nin plan hedeflerinden edindiğimiz bilgiler çerçevesinde, her yıl 1 500 civarında köye otomatik santral kurularak, her yıl 3 500 köyümüzde evlere kadar otomatik telefon hizmetinin götürülmesi öngörülmüştür.

Sayın Başkan, sayın milletvekilleri; kısa bir süre önce sadece isimlerini duyduğumuz ve gelişmiş ileri ülkelerde yaygın olarak kullanılan özel haberleşme hizmetlerini ülkemizde görmek hayal değil, gerçeğin kendisi olmuştur.

PTT'nin kurduğu videokonferans sistemi ile, yurt içinde veya yurt dışında kişilerin kilometrelerce yolu katederek, zaman kaybetmeden bulundukları yerden toplantılar düzenlemeleri ve birbirlerini görerek işlerini halletmeleri mümkün olmuştur.

Yine, PTT'nin kurduğu data santralları ile, yurt içinden ve yurt dışından abonelerin istedikleri bilgiler data bankalarından anında temin edilmektedir. PTT'nin kurmuş olduğu ve dünyada en son teknoloji olan paket anahtarlamalı data santralı, günümüze adını koyan enformasyon çağının bir ispatı olmuştur. Bugün, vatandaşlarımız şehir içinde ve şehirlerarası yollarda seyahat ederken istediği anda aracındaki telefonundan eviyle veya işyeriyle görüşebilmekte ve hatta bu ihtiyacını vapurlarda, trenlerde, uçaklarda ve şehirlerarası otobüslerde dahi karşılayabilmektedir.

Sayın Başkan, sayın milletvekilleri; nerede olduğumuzu bilmeyenler, belimizde taşıdığımız çağrı cihazlarımıza haber göndererek, haberleşmeyi anında sağlayabilmektedirler.

Bütün bu olumlu gelişmeler karşısında, 1983 yılı öncesinde olduğu gibi, artık, telefon almak için sıra beklemekten ümidini kesmiş, gazetelerde yeni adresim diye "kabristanı" göstermek yerine, bugün, vatandaşlarımız, mobil setinin markasını veya çağrı cihazımızın sesli sinyal gönderen veya yazılı mesaj gönderen tiplerini mi alayım diye düşünmeye başlamıştır. Çok şükür, ülkemizde haberleşmenin her çeşidinden vatandaşlarımız istifade imkânına sahiptirler.

Sayın milletvekilleri, halka hizmet Hakka hizmettir. Biz, halkımıza hizmet ettik ve daha da edeceğiz. Her şeyin en iyisine layık olan halkımızı hiçbir şeyden mahrum bırakmadık. Hükümet programlarında, haberleşme hizmetleri için yazdıklarımız aynen gerçekleşmiştir. Biz laf üretmiyoruz, iş yapıyoruz ve halkımıza hizmet sunuyoruz.

Üç tarafı denizlerle çevrili olan ülkemizde, deniz ticaretinin geliştirilmesi ve diğer ülke gemileri ile rekabet edebilmemiz için, sadece deniz filomuzun geliştirilmesi yeterli değildir. Bu filoya, modern haberleşme imkânı ve kabiliyetlerini de vermekle mümkün olmaktadır. Bu amaçla, PTT teşkilatımız, 1989 yılında INMARSAT uydu yer istasyonlarını kurarak, dünyanın her yerindeki gemilere bu istasyon sayesinde ulaşmayı sağlamış ve bu istasyonla dünyada beşinci ülke durumuna gelmemizi sağlamıştır. (ANAP sıralarından "Bravo" sesleri, alkışlar)

Sayın milletvekilleri, Ankara Gölbaşı'ndaki PTT uydu merkezinde Uluslararası Uydu Teşkilatının INTELSAT, EUTELSAT ve INMARSAT organizasyonlarının uydu sistemleriyle çalışan yer istasyonlarının sayısı iktidarımız döneminde 9 adet ilaveyle 10 adede çıkarılmıştır. Bu uydu yer istasyonlarından, dünyanın her yeriyle anında otomatik haberleşme imkânı sağlanmıştır. Artık, hiçbir ülkenin aracılığına ihtiyacımız kalmamıştır. Bu uydu istasyonlarıyla aynı

zamanda televizyon nakil imkânı da sağlanmış olup, bugün, Avrupa ve diğer ülkelerin televizyon programları, bu uydu yer istasyonları üzerinden, yine PTT teşkilatımızın kurduğu "Kablo-TV" sistemleriyle izlenir hale getirilmiştir. Böylece, yabancı yayınların banda alınarak birkaç gün sonra değil, dünyada bütün olup bitenleri anında görmek ve izlemek, vatandaşlarımız için hayal değil, gerçek olmuştur.

Bütün bu yapılanlar karşısında "haberleşme alanında çağı yakalayamadık, ileri ülkeler seviyesine gelemedik" demek mümkün müdür?

Sayın Başkan, sayın milletvekilleri; 1983 yılı öncesinde güncel olan ve tartışılan bir konu vardı; "Tabiatın, her şeyini esirgemeden verdiği cennet ülkemize turist neden gelmiyor da Yunanistan'a, İtalya'ya ve Güney Kıbrıs'a gidiyor?" diyorduk. Bakın, bugün otellerimizde yer bulmak mümkün olmuyor. Turizm sektörünün, iktidarımız döneminde gelişmesi, ülkemize gelen yabancı turistlerin artık, ülkemizden ülkeleriyle anında haberleşmeleri ve istediklerini ülkemizde bulabilmelerinden kaynaklanmaktadır.

Bugün, hızla kalkınan ülkemizde, sanayiden, turizmden, iç ve dış ticaretten ve sosyal refahtan bahsedebiliyorsak, bu durumun en önemli sebeplerinden birisi de, haberleşmenin ülkemize sağladığı itici gücü ile olmuştur.

Sayın Başkan, sayın milletvekilleri; konuşmama son verirken, burada, başta Sayın Bakanımız olmak üzere, Sayın Genel Müdürümüze, PTT teşkilatımızın güzide mensuplarına teşekkür etmek istiyorum. Değerli arkadaşlarım, niçin teşekkür ediyorum; Nevşehir'de onbeş yirmi senedir telefon almak için bekliyorduk. Sayın Bakanımızın emir ve direktifleriyle, Nevşehir'e 20 milyarın üzerinde para harcanarak bir PTT binası yapılmıştır, yeraltı kablosu döşenmiştir. Bu arada, Nevşehir'in su - kanalizasyonu ile birlikte altyapı dediğimiz teşkilatını da tamamlamış oluyoruz. Çünkü, altyapı, insanın kalbine benzer. Altyapısını tamamlamamış bir memleket, bir ülke, ne kadar hizmet getiririm derse, yanlış konuşmuş olur, getirmiş olduğu hizmetler heder olur. Onun için, tekrar, huzurunuzda, Sayın Bakanımıza,Sayın Genel Müdürümüze, PTT'mizin güzide mensuplarına teşekkür ediyorum, saygılar sunuyorum. (ANAP sıralarından "Bravo" sesleri, alkışlar)

Değerli arkadaşlarım, 1991 malî yılı bütçemizin Ulaştırma Bakanlığımıza, PTT mensuplarımıza, diğer kamu kuruluşlarımıza hayırlı ve uğurlu olması dileği ile hepinize saygılar sunuyorum. ("Bravo" sesleri, alkışlar)

BAŞKAN — Teşekkür ederim Sayın Babaoğlu.

Sosyaldemokrat Halkçı Parti Grubu adına, Denizli Milletvekili Sayın Hüdai Oral.

Buyurun Sayın Oral. (SHP sıralarından alkışlar)

SHP GRUBU ADINA A. HÜDAİ ORAL (Denizli) — Çok değerli arkadaşlarım, Sayın Başkan, sayın üyeler; Ulaştırma Bakanlığı 1991 malî yılı bütçesi üzerinde görüşlerimizi ifade etmeden evvel, bütçenin tümü üzerinde siyasî iktidarın ne getirdiğini, ne götürdüğünü ve bize ne verdiğini; topluma ne verdiğini, toplum katmanlarına bir şeyler verdi mi, yoksa aldı mı bunun tartışmasını siyasî olarak burada yapmak zorundayız. Keşke, tüm üyeler burada olsaydı ve bu eleştiriyi yapmak suretiyle, siyasî iktidarın, Türk Devletini, Türk Milletini, Türk Halkını nereye doğru götürmekte olduğunu anlamış olsaydı. Bence, şu bir aylık dönem daha iyi değerlendirilmiş olurdu. Sanıyorum ki, bu konuda, burada bulunan arkadaşlarım hemfikirdirler.

Beş dönem milletvekilliği yapmış olan bir arkadaşınız olarak, bu şekilde bir çalışmanın, Türk Milletine, Türk Halkına layık olduğuna inanıyorum. İnandığım için de, bilebildiğim kadarıyla, sizlere bazı şeyleri, bütçe ile ilgili bazı konuları aktarmaya çalışacağım.

Değerli arkadaşlarım, önce, bir noktaya değinmek istiyorum. Gerçekten, çok talihsiz bir günde kürsüye çıkmış bulunuyorum. Çünkü dün, Konya'da "Atatürk'ün hatalı olduğunu" bir Sayın Cumhurbaşkanı ifade etti.

REŞİT ÇELİK (Van) — O nerede, bu nerede; bütçe konuşması nerede!..

A. HÜDAİ ORAL (Devamla) — Yanlış olup olmadığını kendisi takdir eder. Ama, size bir şey söyleyeceğim : Bugüne kadar yapılan tüm eleştirilerde, -Sayın Bakanı bundan tenzih edeceğim- sürekli olarak, "2000 yılına yaklaşıyoruz, çağı yakalamak üzereyiz, yakaladık. On yıl evvel hasta devlet vardı, yirmi yıl evvel hasta idi. Demiryolu yerine, tüm petrolü ortadan kaldıran, maliyeti ağır olan otoyollar yaptık, demiryolunu köhne haline getirdik" gibi birçok konuları burada görüşmek mümkünken, bunları konuşamadık ve bugün, aynen almış olduğum beyanata göre, "Atatürk'ü ilah gibi düşünmeyiniz, o da bir fanidir, onun hatası da vardır" şeklinde, Konya'da konuşmaya ne gerek vardı; onu söyler misiniz? Bana, gereğini söyleyiniz.

MEHMET TOPAÇ (Uşak) — İnsan hata yapabilir.

A. HÜDAİ ORAL (Devamla) — Hata yapmak meselesi değil bu. Siyasette hatadan dönmek çok zordur.

Sizin, Konya'da söyleyeceğiniz başka söz yok muydu? Altı tane ilkenin sahibi, devletin kurucusu, halkla beraber Millî Mücadele Savaşını vermiş, bir kısım arkadaşlarıyla beraber Birinci Cihan Harbinde savaşmış, İkinci Cihan Savaşına girmemiş, bir devlet kurmak için sizlerle beraber, atalarınızla beraber uğraşmış, uğraşı vermiş olan insanları niçin eleştiri mevzusu yapmakta ısrar ediyorsunuz? Bunlar size oy getirmez, felaket getirir değerli arkadaşlarım. Hepimize de... Evvela, bir kere, neredeyiz, ne yaptığımızı bilmeliyiz ki, buradaki Bakanlık camiasına mensup olan arkadaşlarımız yapmış oldukları hizmetin nereye gittiğini, nasıl eleştirildiğini, daha iyisinin nasıl yapılabileceğini, bizlerden de, bizim politik tercihlerimizden de öğrenmeliler, anlamalılar.

Ben, bugüne kadar sık sık kürsüye çıkan bir arkadaşınız değilim. Ancak, şunu ifade etmek istiyorum ki, benim bu sözlerime katılmayan, parlamenter rejime inanmış tek bir insan olduğuna, milletvekili olduğuna kani değilim.

AHMET GÜNEBAKAN (Gaziantep) — Bunun tersi de olur.

A. HÜDAİ ORAL (Devamla) — Değerli arkadaşlarım, biraz sonra anlatacağım; bir de Magic-Box çıktı. Adamın birisi çıkmış...

BAŞKAN — Sayın Oral, tecrübeli bir Sayın Bakan, Sayın Başkanvekilisiniz.

A. HÜDAİ ORAL (Devamla) — Bütçeye geliyorum.

BAŞKAN — Atatürk tamam; ama, Magic-Box'ın Ulaştırma Bakanlığıyla...

A. HÜDAİ ORAL (Devamla) — Hayır efendim!

BAŞKAN — İstirham ediyorum, bütçeye gelelim. Lütfen...

A. HÜDAİ ORAL (Devamla) — Sayın Başkan, Magic-Box, PTT ve TRT, konumuz içindedir ve Türkiye radyo ve televizyon istasyonları ve verici istasyonlarıyla ilgili biraz sonra -bütçe dolayısıyla- görüşlerimi ifade edeceğim.

BAŞKAN — Lütfen... İrtibatlı olursa memnun olurum.

A. HÜDAİ ORAL (Devamla) — Bendenizin gündem dışına çıkmayacağını takdir edersiniz... Lütfen efendim...

BAŞKAN — Tabiî efendim.

A. HÜDAİ ORAL (Devamla) — Değerli arkadaşlarım, üzüntüm şu : Türkiye'de, özelleştirme; siyasî, politik tercihlerinizdir, yapıyorsunuz... Faydalı mıdır, değil midir, ne zaman faydalıdır, ne zaman değildir; bunları aramızda tartışırız; ama, özelleştirilen o kanallardan neşriyat yapan istasyonların, verici istasyonlardaki insanların, her şeyden evvel, bir belediye başkanını orta yere çıkarıp da "Ben Atatürkçü değilim, ben laik değilim" diyebilen bir insanı konuşturduğu zaman, Türkiye'nin, buradaki kanallarından yapılacak özel neşriyatın nerelere kadar gidebileceğini ve bizi nasıl bir karmaşa içine sürükleyebileceğini bir kere daha takdir etmenizi önemle rica ediyorum.

Değerli arkadaşlarım, bunu söylerken, genel hatlarıyla bütçeye bir nebze değinerek, Ulaştırma Bakanlığı bütçesine geçeceğim. Burada konuşmalarım bir siyasî tercihe, bir siyasî iktidara müteveccih olacaktır. Hatta, Sayın Bakana, bakanlık erkanına müteveccih bir konuşma olmayacaktır. Buradaki politika yapan değerli arkadaşlarım, politikayı üreten ve memlekete ve halka yararlı olmak için burada bulunan arkadaşlarım, bu konuşmaların ışığı altında, birbirimizi daha iyi anlamanın ve parlamenter demokratik sistemin en iyi sistem olduğu konusunda ittifaka varıp; başkanlık gibi, yarı başkanlık gibi, dünyada Amerika'dan başka kabul edilen tek yeri olmayan bir sistem içerisinde bocalamamayı ve dikta heveslilerine paydos demeyi -hep beraber bir noktada birleşeceğimiz kanaatiyle- ifade ediyorum.

Değerli arkadaşlarım, bütçeye baktık, bütçedeki umumî rakamlar gerçekten hepimiz için ürkütücü. Bu bütçe, daha önce umumî konuşmalarda da ifade buyurulduğu gibi, gerçekten bir borç bütçesi, bir faiz bütçesi, bir ödeme bütçesi ve bu bütçe, bugün hayatını zor idame ettiren 37 milyon insanın sırtına -onları biraz daha sıkıntıya sokmak için- birçok zamlar, zorluklar, sıkıntılar getiren bir bütçe. Bu bütçenin içinde bizler sıkılmayacak mıyız, tüm arkadaşlarımız aynı sıkıntıyı duymayacak mı?.. Tabiî duyacağız. İşte onun için hemen buraya çıkıp da "34 tane uçağımız var, dünyanın en iyi filosuna sahibiz"...

HAMDİ ÖZSOY (Afyon) — Yalan mı?

A. HÜDAİ ORAL (Devamla) — Nereye sahipsiniz? Burada, "30 tane uçakla dünyanın en iyi filosuna sahibiz" diye konuşuldu. Arkasından, dünyanın en iyi gemi filosuna sahip olduğumuz söylendi. Hayır... Şimdi sizlere resmî rakamlar vereceğim.

Yine, demiryolu konusunda çok büyük mesafeler almışız, aşamalar geçirmişiz; İstanbul - Ankara arasında hızlı tren çalışacakmış; iki saatte gelecekmişiz... Gelemezsiniz Sayın Bakan, bunu söylemeyiniz lütfen. Çünkü, altyapınız yok, devlet demiryolları yok. Demiryolu olmadan siz iki saatte nereden nereye geliyorsunuz?

ERKAN KEMALOĞLU (Muş) — Uçakla gideriz.

A. HÜDAİ ORAL (Devamla) — Uçakla gitmeye kalkarsanız o 37 milyonun, 40 milyonun, 50 milyonun 2 milyonunu uçuramazsınız. Zaten yüzde 68 bir boşlukla uçuyor uçaklar. Uçağınız yok, miadı dolmuş. Ben hava askerî hâkimliğinden geliyorum; miadın dolması ne demektir bilir misiniz siz? 30 tane uçağın Türkiye'de 9 noktalara uçup, 30 tane diğer noktalara uçuyor demekle iş biter mi zannediyorsunuz? Her birisinin revizyonuyla... 2 tane daha kiraladık diyerek, Sayın Bakanın gelmesiyle iş bitti mi zannediyorsunuz?

MEHMET PÜRDELOĞLU (Hatay) — Alternatif ne, onu söyleyin?

A. HÜDAİ ORAL (Devamla) — Müsaade edin de söyleyelim efendim.

BAŞKAN — Efendim, hatibe müdahale etmeyelim.

A. HÜDAİ ORAL (Devamla) — Herhalde, alternatif, buraya çıkıp, "Çok mükemmeliz" demek değil, acıları, ıstırapları burada olduğu gibi dile getirmek.

Değerli arkadaşlarım, bütün bunların sonucunda şu noktaya geliyorum : Borç bütçesi olarak söyledim, diğer kısımlarını, açıklarını bırakıyorum, bu bütçe bir açık bütçesi. Kamu finansmanı açığı 43 trilyon. Hiç kimse bu 43 trilyonun içeriği hakkında bir bilgiye sahip midir? Hayır... Onu bırakınız, diğer kısımlarına geliyorum, 37 milyon insanın -aile olarak ele alıyorum, bir aileyi beş kişi olarak ele alıyorum- ne yediğini, ne içtiğini söyler misiniz? Bunu biliyor musunuz?

KUDRET BÖLÜKOĞLU (Balıkesir) — Siz biliyorsunuz...

A. HÜDAİ ORAL (Devamla) — Sokaktaki insanların her gün şikâyet içerisinde, yaşam mücadelesi verdiklerini ifade ettiklerini bilmiyor musunuz?

Değerli arkadaşlarım, biz biliyoruz. Türkiye'de nüfusun yüzde 20'sinin, gayri safî millî hâsılanın yüzde 65'ini aldığını; yüzde 80'inin de yüzde 45'ini aldığını biliyor musunuz? Bu gelir dağılımı dengesizliğinin bizi sefaletin bataklıklarına doğru götürdüğünü, götürmekte olduğunu bilerek, tedbir almamız gerekirken, niçin buna gözümüzü kapatıyoruz? "Uçak alıyoruz, gemi alıyoruz, alacağız, kiraladık, gidecek..." Sizin bugün Barcelona'ya gidecek bir tek vapurunuz var mı?

ULAŞTIRMA BAKANI CENGİZ TUNCER (Antalya) — Var, var.

SABRİ ARAS (Kars) — Kendini 1970'lerde zannediyor.

A. HÜDAİ ORAL (Devamla) — Daha yeni olacaktır belki de.

Değerli arkadaşlarım, bütün bunlardan sonra söyleyebileceğim şey şu : "Dövizimiz fazla" diyor. Kim söylüyor bunu? Başbakan söylemiyor, Sayın Cumhurbakanı söylüyor; yürütmenin başı imiş gibi söylüyor. (ANAP sıralarından "Ne olur?" sesleri)
Yürütmenin başı, hiçbir zaman Başbakandan başkası değildir.

MEHMET PÜRDELOĞLU (Hatay) — Anayasa maddesini okuyunuz lütfen.

BAŞKAN — Efendim yerinizden müdahale etmeyin lütfen.

A. HÜDAİ ORAL (Devamla) — Cumhurbaşkanı devletin başıdır. Partisiyle ilişiği kesilmiştir, yansızdır, tarafsızdır ve partisiyle de ilişiği kesildiği için, Cumhurbaşkanlığı makamında, Türk Devletinin tüm müesseselerinin başı olarak, bir denge unsuru olarak kalmak zorundadır. Başbakan bu konular hakkında bilgi verecektir.

MEHMET PÜRDELOĞLU (Hatay) — Sayın Başkan, Cumhurbaşkanlığı bütçesini mi görüşüyoruz?..

Başkanvekilliği yapmışsın, ama İçtüzüğe aykırı konuşuyorsun. Ulaştırma Bakanlığı bütçesini görüşüyoruz, Cumhurbaşkanlığı bütçesini değil. Nerede saygı?

A. HÜDAİ ORAL (Devamla) — Sayın Maliye ve Gümrük Bakanı söylediler : 40 milyar dolar borcumuz var; 10 milyar dolar da dövizimiz varmış. Bu 10 milyar dolar dövizin buraya dışarıdan niye girdiğini, niye çıktığını da tüm arkadaşlarımız izah ettiler. Muvakkat bir zaman için Türkiye'ye girip çıkan, Türkiye'den çok şeyler götüren bu dövizi de bir zaman sonra bulmanın mümkün olmadığını göreceğiz.

Değerli arkadaşlarım, bütün bunları ifade ederken, bazı kısımlarını geçmek suretiyle, bazı noktalara temas edeceğim : Bütçeyi konuşuyoruz... Bütçe, belirli bir devreye ait gelir ve masrafların önceden tahmin ve onanması demektir; doğru. 26.5.1927 tarih ve 1050 sayılı Muha-

sebei Umumiye Kanunu bütçeyi şu suretle tarif etmektedir. Bu, halen yürürlükte olan bir kanundur. Kelimeleri eski kelimeler olup, bana ait değildir, bu kelimelere dikkat buyurun : "Bütçe devlet devair ve müessesatının yıllık varidat ve masarifi muhammenatını gösteren ve bunların tatbik ve uygulamasına mezuniyet veren bir kanundur." Bütçe, doktriner anlamda kanun değildir. Niçin bunu söylüyorum; buradaki bütçenin objektif olmadığını, kuralı olmadığını belirtmek için. Bütün bunları bırakıyorum, bütçe tasarısıyla, belediyelere yapılan yardımla ilgili kanunu tadil edemezsiniz; 65 inci maddeyi tadil etmek suretiyle. Böyle bir düşünce varsa, bu husus Anayasa Mahkemesince iptale mahkûm olduğu için, böyle bir düşünceye de sahip olmadığınızı sanıyorum.

Değerli arkadaşlarım, şimdi de fonlara geliyorum : 31 trilyon liraya varan bu fonlar nerede?.. Ve bunun denetimini kim yapıyor?

FAHİR SABUNİŞ (Bursa) — Bütçenin geneli üzerinde mi konuşuyorsunuz, yoksa Ulaştırma Bakanlığı bütçesi üzerinde mi konuşuyorsunuz?

A. HÜDAİ ORAL (Devamla) — Anayasa Mahkemesinin kararına rağmen, Türkiye Büyük Millet Meclisinde siz denetim yapıyor musunuz?

FAHİR SABUNİŞ (Bursa) — Yapıyoruz, yapıyoruz. Plan ve Bütçe Komisyonunda yapıyoruz.

A. HÜDAİ ORAL (Devamla) — Yapmıyorsunuz!

28.1.1988 tarih ve 987/12 ve 988/3 sayılı kararlarıyla, Anayasa Mahkemesi, fonların denetimi ile ilgili olarak iptal kararı verdi ve bunu Türkiye Büyük Millet Meclisine gönderdi. Türkiye Büyük Millet Meclisine fonların denetimi ile ilgili iki tasarı verildi.

FAHİR SABUNİŞ (Bursa) — Sayın Başkan, hangi bütçe görüşülüyor takip edebiliyor musunuz?

A. HÜDAİ ORAL (Devamla) — Birisi Sayın Kemal Akkaya tarafından, hâlâ da burada...

BAŞKAN — Ulaştırma efendim.

FAHİR SABUNİŞ (Bursa) — Ulaştırma mı efendim?..

A. HÜDAİ ORAL (Devamla) — Müsaade buyurun efendim.

SELAHATTİN MUMCUOĞLU (Van) — Ulaştırmaya gelelim efendim.

A. HÜDAİ ORAL (Devamla) — Geleceğim şimdi, geliyorum.

Bakıyorum, fonların bu denetimi konusunda, "Anayasa Mahkemesinin kararı dolayısıyla, bunu Plan ve Bütçe Komisyonu mu denetlesin, yoksa KİT Komisyonu mu denetlesin?" şeklindeki tartışma sürüyor. Niçin?..

MEHMET DELİCEOĞLU (Adıyaman) — Ulaştırma Bakanlığına gelmeyecek misiniz?..

A. HÜDAİ ORAL (Devamla) — Şimdi geleceğim Ulaştırma bütçesine.

Çünkü, 20, 30, 40 tane kamu iktisadî kuruluşu var; bunların bir kısmı da özelleşmiş. Bunların hiçbirisi Sayıştay denetiminde değil, hiçbirisi Devlet İhale Kanununun denetiminde değil, hiçbirisi Meclisin denetiminde değil. Siz biliyor musunuz, bugün hangi müessesenin malî portesi nedir?.. Bilmiyorsunuz. Şimdi, bunu kaçırmanın yolu öğrenildi; Bakanlar Kurulu kararını verir -işte Havayolları başladı- ve Bakanlar Kurulu kararını verdikten sonra Toplukonut İdaresine geçer, bütün bağlı kuruluşlarla beraber özelleşir ve özelleşir özelleşmez de, "Bu, artık kamu iktisadî kuruluşudur" denilmek suretiyle, artık, sizin denetlemek, bu paraların nereye gittiğini sormak hakkınız bile ortadan kalkar.

Şimdi, bir şeyi söylemek istiyorum : Para denilen şeyin hesabı, trilyonlar denilen şeyin hesabı burada verilmez, Yüce Divanda verilir; ben bunun verilişini gördüm... (ANAP sıralarından "Olmadı, olmadı" sesleri ve gürültüler)

Onun için, "Siz, paraların nereye gittiğinin hesabını sorun" derken, ben size, "Biz bunun hesabını sormak mecburiyetindeyiz" diyorum. Herkes alıyor trilyonu oraya gönderiyor, oradan alıp öteki tarafa veriyor... Ben bunu bilmiyorum.

FAHİR SABUNİŞ (Bursa) — Biraz yavaş.

TURİZM BAKANI İLHAN AKÜZÜM (Kars) — Artık konuya gelseniz...

BAŞKAN — Efendim, müdahale etmeyin lütfen... Müdahale etmeyin ki, Ulaştırma bütçesiyle irtibatını kaçırmayın; onu tespit etmeye çalışıyorum.

A. HÜDAİ ORAL (Devamla) — Değerli arkadaşlarım, ulaştırma bütçesiyle irtibatımın olup olmadığı Başkanlık Divanının takdirine bağlı değil; gündem dışı olduğu zaman takdirine bağlı. Ben de Başkanlık Divanında bulundum, lütfen, kendilerinden istirham ediyorum, halef selef olduk; ben, nerede ve ne zaman sözümün kesileceğini, ne konuşacağımı bilirim, takdir buyurmasını rica ederim.

BAŞKAN — Sayın Oral, haklısınız, ben de bu itina içindeyim; hakkınızı teslim ediyorum ve bekliyorum, mutlaka bir irtibatı olacaktır...

A. HÜDAİ ORAL (Devamla) — Lütfen, ihtar mahiyetinde söylemeyiniz.

BAŞKAN — Şu ana kadar irtibatsız gibi görünüyor; ama irtibat kuracağınıza itimadım var, devam buyurun.

A. HÜDAİ ORAL (Devamla) — İhtar mahiyetinde söylemeyiniz.

Değerli arkadaşlarım, Ulaştırma Bakanlığı, bütünüyle bahsedeceğim şu mevzuatı uygular; Ulaştırma Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun, 3348 sayılı; Ulaştırma Bakanlığı Görevleri ve Kuruluşu Hakkında Kanun -mülga- 1945 tarihli ve 4770 sayılı; Münakalât Vekâleti Teşkilat ve Vazifelerine Dair Kanun, 3613 sayılı...

MEHMET TOPAÇ (Uşak) — Bunlar kalktı efendim, bunlar iptal edildi.

A. HÜDAİ ORAL (Devamla) — Müsaade edin.

FAHİR SABUNİŞ (Bursa) — Bütçe ile ilgili konuşsanız...

A. HÜDAİ ORAL (Devamla) — Demiryolları, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü; Kamu İktisadî Teşebbüsleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname 1984 tarihli ve 233 sayılı; Kamu İktisadî Teşebbüslerinin Özelleştirilmesi Hakkında Kanun, 3291 sayılı; Yabancı Sermayeyi Teşvik Kanunu, 6224 sayılı Kanun.

FAHİR SABUNİŞ (Bursa) — Efendim, ne zaman bütçeyle ilgili konuşmaya başlayacaklar acaba?

BAŞKAN — Efendim, lütfen yerinizden müdahale etmeyin.

A. HÜDAİ ORAL (Devamla) — Posta Kanunu, Sivil Hava Meydanları Kanunu, Türkiye Denizcilik İşletmeleri Genel Müdürlüğü Anastatüsü, Uçak Servisi anonim Şirketi Genel Müdürlüğü Anastatüsü... "Statü" diyorum bakın, artık denetiminizden çıkmış statü olmuş. Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü Anastatüsü... O da statü olmuş; ama, oraya yazmışlar "İlişkisi Ulaştırma Bakanlığı iledir" demişler; gene statü; anastatüsü var. Türk Ticaret Kanunu hükümlerine bağlı olanlar var içinde; hiçbiriniz karışamazsınız ve müdahale edemezsiniz. Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü, Türk Hava Yolları

Anonim Ortaklığı, HAVAŞ (Havaalanları Yer Hizmetleri Anonim Şirketi) yabancı şirketle beraber olan Uçak Servisi Anonim Şirketi, Radyo Televizyon Verici İstasyonları Posta Telgraf ve Telefon İşletmesi Genel Müdürlüğü tarafından kurulması ve işletilmesiyle ilgili kanun; bendenizin biraz evvel söylediğim.

MEHMET TOPAÇ (Uşak) — Mevzuatın fihristini mi okuyorsunuz; anlayamadım.

A. HÜDAİ ORAL (Devamla) — Anayasa Mahkemesi kararları, Radyo Televizyon Yüksek Kurulu kararı, Telsiz Kanunu ve diğer kanunlar, gidiyor... Daha tamamını okumadım.

Bunları okuyuşumun sebebi şu : Bütün bunlar uygulamakla yükümlü olan bir bakanlığın buraya gönderilen bütçesiyle ilgili olarak, yatırım harcamalarıyla ilgili, diğer cari harcamalarla ilgili tüm bütçe, olduğu gibi tahlil ve münakaşaya tabi tutulmalı idi. Filan yerdeki uçak 34 tanedir, 33'e inmiştir. 32'ye inmiştir; ne olmuştur? "Devlet Demiryollarının trenleri, Ankara - İstanbul yolunu 2 saate indirecektir" deniyor; inmeyecektir Sayın Bakan, inemez.

FAHİR SABUNİŞ (Bursa) — İnerse ne yaparsınız?

A. HÜDAİ ORAL (Devamla) — İnemez efendim. İnmesi için yirmi sene lazım; birinci on sene de yetmez ona.

FAHİR SABUNİŞ (Bursa) — Farz edelim ki indi...

BAŞKAN — Efendim, lütfen... Değerli arkadaşlarım, lütfen...

A. HÜDAİ ORAL (Devamla) — Ulaştırma Bakanlığı, ne hizmeti görüyor? Gerek muhalefetten, gerek iktidardan bazı arkadaşlarım çıktılar ve "Filan filan filan hizmetler kalkacak" dediler. Bu hizmetler karayoluyla ilgili, havayoluyla ilgili, şununla ilgili, bununla ilgili... Bunların nasıl bir düzenlemeye tabi tutulduğu hakkında bilgim yok. Bunların düzenlemesi hakkında, Sayın Bakanımız lütfeder, izahat verirse, memnun oluruz.

Değerli arkadaşlarım, Ulaştırma Bakanlığının görevleri olarak şunlar ele alınmış : Birincisi, ulaştırma ve haberleşme iş ve hizmetlerinin esaslarını tespit etmek... Şimdi bir soru : Ulaştırma ve haberleşme iş ve hizmetlerinin esaslarını ihtiva eden, tespit ettiğiniz doküman nerede, belge nerede, talimatname nerede, yasa nerede?

SELAHATTİN MUMCUOĞLU (Van) — Şimdi gelelim...

A. HÜDAİ ORAL (Devamla) — Mademki geleceğiz, onların bütçesiyle ilgili de konuşacağız beraberce.

Eğer müdahale ederseniz, ben de müdahale ederim. O müdahalede, kürsü özgürlüğünü sizin aleyhinize kullanmak istemem...

BAŞKAN — Ben ona dikkat ediyorum; kendi aralarında konuştular, Sayın Oral.

Arkadaşlar, lütfen sükûneti muhafaza edelim... Lütfen efendim...

SELAHATTİN MUMCUOĞLU (Van) — Kritik yapıyor Sayın Başkan.

BAŞKAN — Efendim yapar, söz hakkı var.

A. HÜDAİ ORAL (Devamla) — İkincisi, talep ve ihtiyaçlarını tespit ve planlamak... Hangileri planlanmıştır, hangileri planlanmamıştır; ben biraz sonra geleceğim bunlara, o zaman söylerim.

Üçüncüsü, sistemlerin düzenlenmesi, hava, deniz taşıma araçlarının teknik nitelikleriyle, temel prensipleri ve politikalarını tespit etmek... Nelerdir bunlar? Biraz sonra Sayın Bakan lütfedecekler, bunlar hakkında izahat verecekler.

Dördüncüsü, can ve mal güvenliğini sağlamak için tedbir almak... Yani, koltukta adam sigortalamak. Karayollarını da altından çektikten sonra, trafiği de altından çektikten sonra, Sayın Bakan gidip koltukta sigorta yapacak... Bu sigortalama, karayollarındaki ölüm vakaları

göz önünde tutulursa, Devlet Demiryollarında da ölüm vakaları göz önünde tutulursa, karayollarına verilen önceliğin, bütün dünyada ikinci planda olduğu, evvela demiryolları ağına önem verdikleri Avrupa dahil, Japonya dahil, açık seçik görülür. İşte, Mustafa Kemal Atatürk'ün, geldiği günden beri 8 bin kilometre demiryolu ağıyla Türkiye'de taşımacılığı bu şekilde orta yere koyması ve onunla gururlanması, hatta onu marşlara dahi geçirmiş olması, bir anlam taşır. O anlam da, demiryollarının maliyet bakımından çok ucuz olması, petrolü az kullanması ve medenî ülkelerde, demiryollarının evlerinin önüne kadar gidecek şekilde bir ağ teşkil etmesi, sosyal ve ekonomik bakımdan yoksul halkın ayağına kadar gitmek suretiyle, toplumcu bir zihniyet taşımasıdır. Yoksa, herkes gidip de uçağa binip, orada sıra beklemez. Kaç kişi gidiyor da havaalanında 30 uçağa biniyor?.. 37 milyon insan nereden nereye gidiyor, biliyor musunuz siz?..

MEHMET PÜRDELOĞLU (Hatay) — 37 rakamı ne?

A. HÜDAİ ORAL (Devamla) — 37 rakamı, yoksul rakamı.

Devam ediyorum. Ulaştırma, haberleşme işlerinde karayolları trafiği... Devlet olarak diğer anonim şirketlerle veyahut kamu iktisadî kuruluşlarıyla da ilişkilerini devam ettirmek...

Değerli arkadaşlarım, bütün bunları yapmak için, anahizmetler olarak şunlar ele alınmış :

Ulaştırma Bakanlığı Anahizmetleri; Demiryolları, Limanları, Havameydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü, Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü, Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, Haberleşme Dairesi Başkanlığı, Tarife Ticaret Dairesi Başkanlığı, Demiryolları Limanlar ve Havameydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü... Bütün bunların her biri, emin olunuz, her birimizin saatlerce zamanını alacak ve gerçekten, memleketin sosyal ve ekonomik sahada kalkınması üzerinde büyük etkisi olan konulardır. Bunların herhangi birisini, bugünkü kürsüde ve bugünkü konuşmalarımızda ele aldığımızı ben hatırlamıyorum.

Değerli arkadaşlarım, bunu bitirdikten sonra, Münakalât Vekâleti Teşkilat ve Vazifelerine Dair Kanunu okuyacak değilim. (SHP sıralarından "Oku da öğrensinler" sesleri)

Değerli arkadaşlarım, bunu okumayışımın sebebi şu : Bunu çıkaran Mustafa Kemal Atatürk; cesaretleri varsa ağızlarını açsınlar! Yeter artık!.. Böyle, "hata eder, etmez" diye; cesaretiniz varsa ağzınızı açın!.. Yirmiyedi seneyi, Mustafa Kemal Atatürk ve arkadaşlarını kötüleyin mütemadiyen... Laikliğin karşısına çıkın, türban taktırın... (ANAP sıralarından gürültüler)

AHMET KARAEVLİ (Tekirdağ) — Ne azarlıyorsun yahu!

BİRSEL SÖNMEZ (Niğde) — Ne bağırıyorsun!

BAŞKAN — Sayın Oral, lütfen, Ulaştırma Bakanlığı bütçesi üzerindeki değerli görüşlerinizi sunmaya devam edin efendim.

A. HÜDAİ ORAL (Devamla) — İşte bu da ikinci kanun.

BİRSEL SÖNMEZ (Niğde) — Ne bağırıyorsun!

A. HÜDAİ ORAL (Devamla) — Daha çok bağıracağım.

Değerli arkadaşlarım...

AHMET KARAEVLİ (Tekirdağ) — Dinlemek de mi suç Sayın Başkan? Ama, böyle şey olur mu? Üzerimize geliyor efendim.

BAŞKAN — Hayır efendim.

A. HÜDAİ ORAL (Devamla) — İktisadî Devlet Teşekküllerinin Özelleştirilmesiyle İlgili Yasa ve bu yasayla ilgili diğer yasalar ve Sermayeyi Teşvik Yasası bir araya geldiği zaman, bugüne kadar iktisadî devlet teşekkülü olarak meydana getirdiğiniz tek bir sanayi teşekkülü yok. Hepsini satmakla meşgulsünüz, hepsini "kamu iktisadî kuruluşları" adı altında 233 sayılı Kararnameye uydurup, yabancıları ortak yapıp, onları vermekle meşgulsünüz. Bir gün bunları sizden almaya kalktıkları zaman, ne vereceğinize ben daha şimdiden hayretle bakıyorum. Ne vereceksiniz?.. Sizden isteyecekler bunu; halk isteyecek, bu millet isteyecek. Türkiye Cum-

huriyeti Devleti olarak, o devleti o halkla birlikte kuranlar, onların ahvadı, onların istikametinde yürüyenler, bir gün gelecek bunun hesabını sizden soracaklar. Burada değil; hukuk devleti içinde, Yüce Divanda soracaklar, başka yerde değil.

MEHMET TOPAÇ (Uşak) — Biz hesap veririz, hiç merak etme.

A. HÜDAİ ORAL (Devamla) — O zaman görürüz; ben Yüce Divana gidenleri çok gördüm.

BİRSEL SÖNMEZ (Niğde) — Trenle gidin...

A. HÜDAİ ORAL (Devamla) — Siz artık uçakla gidersiniz, ben trenle gidersem...

Değerli arkadaşlarım, şimdi ulaştırma sektörüne geliyorum. Bakınız, kısa kısa söyleyeceğim.

Altıncı Beş Yıllık Planı, 1990 programını ve 1991 programını okudum. "Acaba bu programlarda ve Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planında ne diyor" diye, inceden inceye okudum, baktım. Bakınca, şunları gördüm; sayfasıyla söyleyeyim. (ANAP sıralarından gülüşmeler)

Gülmeyiniz efendim... Gülmek çok güzel bir şeydir; ama, insan neye güldüğünü bilmezse, hiçbir şeye benzemez. (SHP sıralarından alkışlar)

1990 ve 1991 programında ve Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planında aynen geçmiş; "Ulaştırma sektöründe, karayollarında, yurt içi yolcu ve yük taşımalarının düzenlenmesi sorunu çözülememiştir" deniyor. Şimdi, Sayın Bakandan istirham ediyorum; siz, "çözülmüştür" diye iddia ediyorsunuz, sizin imza koyduğunuz planın altında "çözülememiştir" deniyor. Bunu bize izah buyurur musunuz?

İkincisi, "Karayolu altyapısının, taşıdığı yüke uygun standarda yükseltilebilmesi ve trafik denetiminin etkin bir şekilde yapılabilmesi sorun olmaya devam etmektedir" deniyor. Sayfa 274. Sayın Bakan; size olan saygım için söylüyorum, isterseniz teker teker bu sayfaları okurum.

"Havayollarında ve ulaştırmasında, Türk Hava Yolları filosunun gençleştirilmesi konusu önem taşımaktadır" deniyor; siz ki, "çok genç, çok mükemmel" diyorsunuz. 30 tane uçakla dünyanın her yerine uçuyormuşsunuz; ne Amerika'sı kalmış, ne Japonya'sı kalmış... 30 uçak, filo değildir; ben, harp filolarının içinden geliyorum Sayın Bakan.

"Demiryolu ağında, boğaz, sinyalizasyon ve elektrifikasyon projelerine devam edildiği ve demiryolu yük taşımacılığında plan hedeflerinden geri kalındığı ifade olunmuştur..."

MEHMET ALİ BİLİCİ (Adana) — Doğru söylemiş.

A. HÜDAİ ORAL (Devamla) — Bakınız, Plan ve Bütçe Komisyonundaki konuşmasında, "Sinyalizasyon ve elektrifikasyonda çok ilerdeyiz" demiş Sayın Bakan. Nerede ileri?.. İşte...

Arkadaşlar, ya programı okumuyorsunuz, ya planı okumuyorsunuz, ya "Bakanın her dediği doğrudur" diyerek, buradan geçip gidiyorsunuz...

Devam ediyorum... "Deniz ticaret filosu tonajında düşüşler olmuştur, dış ticaret taşımalarında bir gelişme sağlanamamıştır. Demiryollarında 8,3 milyon ton/kilometre yük taşımacılığı hedef alınmış, mevcut havaalanlarının hizmet standartlarına yükseltilmesi, Türk hava sahasının radar sistemiyle kontrolüne yönelik çalışmalar gerçekleşememiştir..." deniyor. Halbuki, "Tamamıyla bu bitmiştir, gerçekleşmiştir" diyor Sayın Bakan.

Değerli arkadaşlarım, şimdi size, Devlet Demiryollarıyla ilgili bir noktayı okuyacağım. Türkiye'de ilk demiryolu 1856'da yapılmıştır. 22 Nisan 1924 gün ve 506 sayılı Yasa ile Anadolu'daki hatlar yapılmaya başlanmış ve İkinci Dünya Savaşına kadar 8 bin kilometre demiryolu yapılmıştır. İkinci Dünya Savaşından bu yana ise, yılda ortalama 30 kilometre demiryolu yenilenebilmiştir; "yeni yapılmıştır" değil, yenilenebilmiştir. Bu, Devlet Demiryollarının, kuruluş yıldönümünde çıkardığı resmî broşürdür. "Toplam uzunluk 8 139 kilometredir" deniyor. Bakınız, bir başka yerde de, "Demiryolları, ulaştırma sektöründe, taşımacılıkta az elektrik kullanması, işletme maliyetinin azlığı ve altyapı maliyetleri bakımından, otoyollarından daha az maliyetli olması, verimlilik bakımlarından da tartışmasız üstünlük kazanmaktadır" diyor; Profesör Güngör Evren, Profesör Gülten Kazgan. Yine bunu devlet demiryolları hükmî şahsiyetine vermişler, böyle büyük bir raporla...

Otoyollarımızda her gün insanlarımız ölüyor. Bir kilometre otoyolunun maliyetiyle ne kadar kilometre asfalt yapabileceğinizi biliyor musunuz? "Demiryolu taşımacılığının belirli koşullar altında değil..." diyen Sayın Kazgan, açık ve seçik bunu bilimsel olarak ifade ediyor.

Değerli arkadaşlarım, Türk Hava Yollarına geliyorum. Türk Hava Yollarında USAŞ'ın kalitesi iyice düşmüş vaziyettedir. Neden?.. İşsizlik almış yürümüş, uçuş güvenliği tehlikelidir. Neden?.. Arkadaşlar, bir hostes bir diğer uçakta uçamaz, görev yapamaz; çünkü, bilmez. Eğitimini Boeing 727'de yapmıştır, siz onu DC-9'da uçuruyorsunuz... İşte o zaman, uçak bir arıza yaptığı zaman, size bir oksijen tüpünü dahi bağlayamaz. Biraz sonra Sayın Bakan söyler; bunu öğrenirsiniz.

Değerli arkadaşlarım, 1983 yılında toplanan Ulaştırma Şûrasında tartışılarak kabul edilen ve 1987 yılında şûrada da kısmen değiştirilerek uygulamaya konulan ulaştırma master planı hakkında, Sayın Bakandan, Plan ve Bütçe Komisyonunda olduğu gibi, burada da lütfen izahat vermesini istirham ediyorum. Niçin bu rafa kaldırılmıştır? Birinci sorum budur.

İkincisi, siz Adapazarı'nda bir ray otobüsü imal ettiniz; o ray otobüsüne binildi, o ray otobüsü, üç gün sonra bir trenle çarpıştı, bugün paramparçadır. Bunun sebeplerini izah buyururlar mı? Ray otobüsünün resimlerini de görmüştük; şimdi bu ray otobüsü ne oldu? Neden böyle oldu? Hiç bundan bahseden yok; ama, "ray otobüsümüzle geziyoruz" diyenler çoktu; o anda parçalandı. Sanıyorum, bunun hakkında da Sayın Bakan izahat vereceklerdir.

BAŞKAN — Sayın Oral, süreniz dolmak üzeredir efendim.

A. HÜDAİ ORAL (Devamla) — Bitiriyorum efendim.

Sakarya raylı otobüsü, 3 Aralıkta 50 dakika rötar yaptı, 4 Aralıkta İzmir tren istasyonunda bir diğer yolcu treniyle çarpışıp, ana trenyolunu kapattı ve parçalandı. Resmî vesikaları vardır. Tabiî, bunu hiç kimse duymamıştır. Böyle çarpışma oldu mu, parçalandı mı, trenler birbirine girdi mi, herkes "ne kadar ölü var?" der ve böyle geçer; ama, her gün karayolunda, köylerden geçerken binlerce insan ölür, onlar ise dikkatimizi çeker...

Değerli arkadaşlar, bütün bunlardan sonra, şunları söyleyerek sözlerime son vereceğim : Dünyanın en hızlı tren servisi "Şinkansen" denilen Japon Jenere firmasına aittir...

MEHMET PÜRDELOĞLU (Hatay) — Bindiniz mi?

A. HÜDAİ ORAL (Devamla) — Evet, Japonya'ya gittim efendim. Müsaade ederseniz, bindiniz mi, binmediniz mi meselesini, Sayın Ferruh Bozbeyli ile beraberdik, o da size anlatsın...

BAŞKAN — Sayın Oral, son dakikanız, lütfen devam buyurun, karşılıklı konuşmayınız efendim.

A. HÜDAİ ORAL (Devamla) — İnsan binmeyebilir de; ama, bilir. Siz, hem binmediniz, hem bilmiyorsunuz. (ANAP sıralarından alkışlar)

Haziran 1981 tarihinde, Japonya'da 1981 itibariyle demiryollarının miktarı 26 917 kilometre, siz 8 bin kilometredesiniz ve o da, Mustafa Kemal Atatürk zamanından kalan demiryolları.

Japonya'da 38 992 023 motorlu araç var; 40 000 960 toplam tonajlı gemileri var; hava taşımacılığında kullanılmak üzere 1 783 uçağı var. Bizde de, 33 tane uçak var; ondan sonra, "Büyük hava filosuna sahibiz" diyoruz! Evvela nerede olduğumuzu bilelim...

BAŞKAN — 41 dakika oldu Sayın Oral.

A. HÜDAİ ORAL (Devamla) — Bitiriyorum.

Bizde demiryollarının durumu böyleyken, Japonya'da, şu anda, ses ve titreşimle elektromanyetik güç kullanıp, ray üzerine değmeden, sürtünmeyi en aza indirip, sesi geçen süratle giden tren yapılmış durumda.

MEHMET TOPAÇ (Uşak) — Onu da biz getireceğiz.

A. HÜDAİ ORAL (Devamla) — Siz neler getirmezsiniz ki! Siz kendinizi götürün de, başkası gelmesin, daha iyi.

BAŞKAN — Arkadaşlar, lütfen... Her müdahale, yeni bir konuyu hatırlatıyor.

A. HÜDAİ ORAL (Devamla) — Japonya'da halen 520 kilometreden aşağı hızla giden tren yok.

ŞADAN TUZCU (Rize) — Hava yastıklı o, hava yastıklı.

A. HÜDAİ ORAL (Devamla) — Onu siz götüremezsiniz.

BAŞKAN — Sayın Oral, tamamlamanızı rica ediyorum. Diğer grup sözcünüze süre kalmıyor efendim.

A. HÜDAİ ORAL (Devamla) — Sayın Başkan, ben dikkat ediyorum, şuradaki arkadaşlarımızın oturup kalkması dahi sizin dikkatinizi çekiyor ve "Oturun" diyorsunuz; ama, sürekli yapılan sataşmalara hiçbir söz söylemediniz.

BAŞKAN — Söyledim efendim.

A. HÜDAİ ORAL (Devamla) — Evet, ben size dikkat ediyorum; Başkanlığınıza, ta geldiğiniz günden beri dikkat ediyorum. Lütfen, hiç kimsenin konuşmamasını sağlayınız, bir dakikada bitireyim.

BAŞKAN — Arkadaşlar, nasıl ciddî bir itham altında kaldığımın farkındasınız; herkes kendisini tutsun lütfen ve sükûneti muhafaza etsin.

Devam buyurun Sayın Oral.

A. HÜDAİ ORAL (Devamla) — Bir zamanlar da öyleydi; hiç kimse kendisini tutamazdı; sonra, kendilerini tuttukları zaman, Türk Milleti ayaktaydı... Lütfen kendinizi tutmasını biliniz.

Bu bütçenin, memleketimize hayırlı ve uğurlu olmasını dilerim ve tüm -Sayın Bakan başta olmak üzere- Bakanlık erkânının, hizmetlerini, Türk Milletine en iyi bir şekilde yapmaları dileğiyle, hepinize saygılar sunarım. (Alkışlar)

BAŞKAN — Teşekkür ederim Sayın Oral.

A. HÜDAİ ORAL (Devamla) — Değerli arkadaşlarım, size her şeyi ifade edemedim. Anayasa Mahkemesi kararıyla, TRT ile PTT arasındaki ihtilaf halledilmiş ve 3921 sayılı Kanun iptal edilmiştir. Bu iptalden sonra, Anayasanın 153 üncü maddesine göre, hiçbir uygulama yapmamak gerekirken, PTT -bugün, onların bütçesiyle de ilgili konuşmalarım olacaktı- icraatına devam ediyor. PTT, lütfen -mahkeme kararına rağmen- icraatına devam etmeyi bir tarafa bıraksın ve lütfen, Sayın Özal, size söylüyorum; eğer akrabanız varsa, o akrabanızı da oradan çekin.

SELAHATTİN MUMCUOĞLU (Van) — Size de, iptal ettirmek yakışır zaten.

ALİ RIZA YILMAZ (İçel) — Köylere telefon götürdü; ondan memnunsunuz değil mi?

A. HÜDAİ ORAL (Devamla) — Ben ona bir şey demedim.

BAŞKAN — Sosyaldemokrat Halkçı Parti Grubu adına, Giresun Milletvekili Sayın Rüştü Kurt; buyurun.

SHP GRUBU ADINA AHMET RÜŞTÜ KURT (Giresun) — Sayın Başkan, sayın milletvekilleri; şahsım ve Grubum adına, tümünüzü saygıyla selamlarım.

Daha ilkokul birinci sınıftan itibaren, bizlere Türkiye'nin üç tarafının denizlerle çevrili olduğu gerçeği, bir övünç sebebi olarak öğretilir.

1991 yılına girmek üzere olduğumuz ve yaşımın da 45'e merdiven dayadığı bugünlerde de, bu gerçek, birçok yetkililer tarafından çeşitli vesilelerle yapılan toplantılarda dile getirilmiştir. Ancak, Türkiye'nin üç tarafının denizlerle çevrili olması gerçeğine karşın, biz, Tanrının bize lütfettiği hazineden yeterince yararlanabiliyor muyuz; Biz, bu altın yumurtlayan tavuktan gerekli yararı sağlıyor muyuz; Biz, denizin önemini yeterince benimsemiş ve halkımıza benimsetmiş miyiz; biz, çok büyük olan, hatta devasa boyutlara ulaşmış bulunan bu büyük ekonomik değerden yeterince pay alabiliyor muyuz; kısacası, üç tarafımızın çevrili olduğu denizden, akıl-

cı, çağdaş ve uluslararası ölçülere uygun şekilde yararlanabiliyor muyuz?.. Ne yazık ki, bu sorulara "Evet" cevabı vermemiz mümkün değildir ve bugüne kadar da mümkün olmamıştır.

Hepinizin bildiği gibi, dünyamız, hızlı bir teknolojik gelişme çağı yaşamaktadır. Bu gelişme çağı ve bu hızlı teknoloji nedeniyle de, ülkelerarası bilgi ve teknik birikim alışverişi hızla sürmektedir. Ayrıca, yine, büyük nüfus artışları sebebiyle hiçbir ülkenin kendi kendine yetecek seviyede olmaması, gerek uluslararası yiyecek ve gerekse mamul ve yarı mamul mal trafiğini son süratle geliştirmektedir. Bu da, dünya ticaretinin önemini bir kez daha ortaya koymaktadır. Dünya ticaretinin önemi ve her geçen gün bu önemin biraz daha artması, kendisini, en çok, deniz taşımacılığı üzerinde göstermektedir. Çünkü, deniz taşımacılığı, çok uzun mesafeleri kapsayan ve aynı anda çok miktarda yükün taşınmasına yardımcı olan bir sektördür. Bunun dışında, deniz taşımacılığı, dünyanın en ucuz taşımacılık sektörüdür. Bir örnek vermek istersem; bu taşımacılık, karayoluna göre 7 misli, trenyoluna göre de 2,5 misli daha ekonomiktir. Bu nedenlerle, denizcilik faaliyetlerini, geniş hizmet ve üretim faaliyetlerinin bir entegrasyonu olarak ele almak gereklidir.

Ulusal ve uluslararası pazarlardan alınacak paylar ile ekonomiye yaptığı çok önemli katkılar ve gerekse yaratmış olduğu istihdam olanakları nedeniyle, denizcilik, kıyı ve liman devletlerinin ekonomik ve sosyal bünyelerinde ayrıcalıklı bir yere sahip olmuştur.

Denizcilik, uluslararası bir sektördür. Bugün, dünya yük taşımacılığının yüzde 80'i deniz yoluyla ve gemilerle yapılmaktadır. Bunu rakamlarla ifade edersek, bir yıl içinde 3,8 milyar ton yük deniz yoluyla taşınmaktadır. Yine, bizim de üyesi olmak için çırpındığımız Avrupa Topluluğu ülkeleri, toplam ihracat ve ithalatlarının yüzde 91'ini deniz yoluyla, yani gemilerle yapmaktadırlar.

Dünyada deniz yoluyla bir yıl içerisinde yapılan taşımacılıktan kazanılan toplam maddî değer 150 milyar dolardır. Türkiyemiz de, dış ticaretinin yüzde 85'ini deniz yoluyla yapmaktadır. İşte, gerek ulusal ve gerekse uluslararası bu derece önemli boyutlara sahip denizcilik sektöründe ve ticaretinde ülkemizin durumu ve konumu nedir; ona göz atalım. Denizcilik sektöründe ülkemizin durumu hiç de iç açıcı değildir. Bu sektör tümüyle dışlanmış, üvey evlat muamelesi görmüştür ve bugün de aynı muameleyi görmektedir.

Sayın Başkan, sayın milletvekilleri; konuyla ilgili bazı gerçekleri rakamlarla ifade edecek olursam; denizcilik sektöründe ülkemizin içinde bulunduğu acı durum daha da iyi anlaşılır.

Biraz önce verdiğim, dünyadaki deniz taşımacılığından bir yıl içinde elde edilen toplam 150 milyar dolarlık gelirden Türkiye'nin aldığı pay binde 7 veya binde 8'dir. Deniz ticaret filomuz, dünya sıralamasında 28'inci sıradadır. Komşumuz Yunanistan'ın 3 üncü sırada olduğunu söylersek, bu konuda ne kadar geri kalmış olduğumuz bir kez daha anlaşılır.

Ayrıca, biz, dış ticaretimizin ancak yüzde 35'ini kendi gemilerimizle, yüzde 65'ini de yabancı gemilerle yapmakta ve bu nedenle, her yıl, yabancı gemilere 1,5 milyar doları aşkın döviz ödemekteyiz ki, petrole ödediğimiz dövizden sonra en fazla dövizi, maalesef, yabancı gemilere taşıttığımız yüklere ödemekteyiz. Bunun dışında da deniz ticaret filomuzun yaş ortalaması 19'dur ki, bu, dünya standartlarına göre, yaşlılık sınırının üstündedir.

Kısacası, neresinden bakarsak bakalım, genel görünüm her yönüyle, A'dan Z'ye bozuktur. Biz neden böyleyiz?.. Neden, bu derece iç içe olduğumuz denizcilik sektöründen gerekli yararı sağlayamıyoruz?.. Neden, ülkemiz, deniz alaka ve menfaatlarından, payına düşeni alamıyor?.. Bunun nedeni, bizim millî bir denizcilik politikamızın olmayışında yatar. Hele, 1983 yılında işbaşına geldiği günden bu yana ANAP İktidarı döneminde de, bu konuda hiçbir ciddî adım atılmamış, içinde bulunduğumuz başıboşluk biraz daha artmıştır.

Bugün, denizcilik sektörüyle ilgili yetkiler, sorumluluklar, sekiz on bakanlığa dağılmış durumdadır. Yani bu sektörde, sekiz on bakanlık, otuz kadar genel müdürlük veya müsteşarlık sorumludur.

Denizcilikle ilgili 40 kanun, 78 adet tüzük yürürlüktedir. Her bakanlık, kendince ve kendi görüşlerinde bakanlığına uygun bir yasa ve tüzük çıkartmıştır. Hani bir söz vardır, "Ebe çok olan yerde çocuk ters doğar" derler; bu söz, bizim denizcilik sektörümüze tıpatıp uymaktadır. Örneğin, bu sektörde, Hazine ve Dış Ticaret Müsteşarlığının bağlı olduğu Devlet Bakanlığı, Maliye ve Gümrük Bakanlığı, İçişleri Bakanlığı, Sağlık Bakanlığı, Çevre Müsteşarlığının bağlı olduğu Devlet Bakanlığı, Turizm Bakanlığı gibi bakanlıklar söz sahibidir. Hele, gerçekten mizah konusu olması gereken bir durum var ki; deniz balıkçılığıyla ilgili konularda Tarım, Orman ve Köyişleri Bakanlığı, tek söz sahibi ve yetkilidir. Buna bağlı olarak da, çeşitli genel müdürlükler, müsteşarlıklar, aynı konu üzerinde söz sahibi olmaya devam etmiş ve devam edegelmektedirler. Bu derece karışık bir ortamda, denizcilik sektörünün, değil gelişmesini beklemek, büsbütün yok olmadığına ve ortadan kalkmadığına şükretmek gerekir.

Bu nedenlerle, konuya sahip çıkabilecek, yalnız bakanların değil, hükümetlerin değişmesi halinde bile politikası değişmeyecek, bir kimseye bakanlık sözü verildiği için bakanlık kurulması değil, bir genel müdürlüğü bünyesinde taşımaktan ibaret, yeri yurdu bilinmeyen devlet bakanlıkları gibi değil; çok kararlı, ileri görüşlü, yapıcı ve partilerüstü denizcilik temelinin atılması ve yürütülmesini gerçekleştirecek, ülke çıkarları için millî denizcilik politikasını saptayacak ve uygulayacak, denizcilik işlerimizi tek bir otoritenin altında toplayacak, değişen ülke ve dünya koşullarına ayak uydurabilecek, denize sırtını değil, yüzünü dönecek ve denizciliğin önemini kavrayabilecek çağdaş anlamda bir denizcilik bakanlığı kurulması şarttır. (SHP sıralarından alkışlar) Bunu yapmadan, denizcilikte ilerlememiz ve gelişme göstermemiz hayaldir, kendi kendimizi kandırmaktır ve havanda su dövmektir.

Sayın Başkan, sayın milletvekilleri; Hükümet, denizcilikten sadece, her nedense, deniz ulaştırmasını kastetmekte ve anlamaktadır. Halbuki, denizcilik bir bütün olarak ele alınmalıdır. Denizcilik, başta deniz ticaret filosu olmak üzere, gemi inşa, onarım ve yan sanayiini limanlar, su içindeki canlı-cansız kaynaklar, balıkçılık, deniz içindeki maden ve petroller, yat işletmeciliği, marinalar, karasuları, kıta sahanlığı, kum kosterciliği, acentelik, destek ve yardım hizmetleri vesaire gibi, daha nice üniteleri kapsayan entegre bir faaliyettir; ancak bütçe, bu konularda tümüyle uzak ve denizciliğe sırtını dönmüş bir zihniyetle hazırlanmıştır.

Bugün içinde bulunduğumuz duruma yine kısaca bir göz atmak istiyorum.

Denizcilik sektöründe etkin olmanın baş koşulu, güçlü bir filoya sahip olmaktır; yani bu işin amentüsü gemidir ve gemiye sahip olmak gerekir. Halbuki, bugün, bizim ulusal filomuz yetersizdir. Hükümetin konuyu ciddiye almamış olması veya kavrayamamış olması nedeniyle, deniz ticaret filomuzun tonajı, bugün, bir yıl evvelkine nazaran düşmektedir ve 5,4 milyon DWT tona kadar düşmüştür ki, bu, çok küçük bir rakamdır. Yine, komşumuz Yunanistan'ın 36 milyon DWT tonluk filoya sahip olduğunu söylersek, durumun ciddiyeti bir kez daha ortaya çıkar.

1989 yılında çıkarılan ve bizim de her yönüyle desteklediğimiz ve olumlu bulduğumuz yönetmelik, kısa bir uygulamadan sonra kâğıt üzerinde kalmış, sermaye-yoğun bir yatırım olan gemi alım ve inşaı herhangi bir kredi ve destek unsurlarıyla takviye edilmemiştir. Bu konuda, gelen her bakan, bu yönetmeliği kendine göre uygulamış ve tabiri caizse, bu devirlerde gemi alan da, gemi inşa eden de, anasından doğduğuna pişman olmuştur.

Millî filomuzun, özellikle kamuya ait yüklerin taşınmasında desteklenmesi gerekirken, Hükümetçe bu konuya gereken önem verilmemiştir. Aksine, çıplak gemi kiralaması, yani "bare-boat" olayı Hükümetçe teşvik edilmiştir. Bu konu, yani "bare-boat" olayı, çok tehlikeli bir gidişin işaretidir ve bu uygulamaya son verilmezse, millî filomuz, giderek yok olma tehlikesiyle karşı karşıya kalacaktır.

Hükümet, yabancıların mülkiyetinde bulunan gemilere, geçici sicile kayıtlı olmak koşuluyla, Türk Bayrağı çekilmesine izin vermiştir. Başlangıçta, sadece üçüncü ülkeler arasında taşıma yapmaları koşuluyla verilen bu izinler, giderek, tamamen serbest ve tüm kayıt ve şartlardan, koşullardan arındırılmış ve bugün bizim millî filomuzla aynı statüye sahip kılınmıştır. Özellikle, bir şirkete bu yönde bir ayrıcalık tanındığı yolunda kamuoyunda ciddî iddialar vardır. Böylece, bu şirket ve gemi sahiplerine aşırı imtiyazlar tanınmış, millî filomuz, mesnetsiz ve haksız bir rekabetin içine sokulmuştur; çünkü, bu gemiler yabancı olduklarından, millî gemilerimize göre çok az vergi ödemekte veya hiç denecek derecede vergi ödemekte, yük fiyatlarında da büyük kırmalar, düşürmeler yapmakta ve böylece haksız bir rekabet ortamı oluşmaktadır. Ayrıca, bu gemilere kira bedeli de döviz olarak ödenmektedir. Bir de, içinde bulunduğumuz şu Körfez krizi nedeniyle, millî filomuza sahip gemilere sefer görev emri verilmekte, fakat millî filomuza sahip gemilerle eşit statüye tabi olan ve aynı şekilde istifade eden bu gemilere, yabancı sicile kayıtlı olduklarından, sefer görev emri dahi verilememektedir. "Bare-boat" esasına göre Türk Bayrağı çekilen bu gemilerin, son zamanlarda kabotaj taşımalarına kadar girmiş olmaları da çok vahim ve üzerinde durulması gereken bir olaydır. İyi niyetinden ve dürüstlüğünden hiçbir zaman şüphem olmayan Sayın Ulaştırma Bakanının bu uygulamaya el koymasını, bu durumu incelemesini ve bu uygulamaya son vermesini kendisinden özellikler rica ediyorum, istirham ediyorum.

BAŞKAN — Süreniz doldu, toparlanmanızı rica ediyorum.

AHMET RÜŞTÜ KURT (Devamla) — Bağlıyorum, çok az bir şey kaldı.

Gemi inşa sanayimiz, bugün, övünerek söylüyorum ki, hem kendi gemilerimizi yapacak hem de dışarıya gemi ihraç edebilecek kapasite ve düzeydedir. Ayrıca, bu sanayimiz, yan sanayilerle birlikte, istihdam sorununa önemli ölçüde katkıda bulunabilecek konumdadır. Yine bu sanayi, diğer ülkelerle rekabet edecek güce de sahiptir; ama mutlaka ve mutlaka Hükümetçe özel olarak desteklenmek şartıyla.

Sayın Bakanım, bu konuda da üzülerek söylüyorum ki, Hükümet bütçesinde ciddî bir yaklaşımı göememekteyiz. GİSAT'a ayrılan fon 10 milyar Türk Lirasıdır ki, içinde bulunduğumuz durum gözönüne alınırsa, bu, çok komik denecek bir rakamdır. Çünkü, bu parayla beraber, ancak 2 500 DWT tonluk bir gemi yaptırılabilir veya satın alınabilir. Bu, destek olmaz; bu, destek demek değildir; bu konuda gerek kamu kesiminde, gerek özel kesimde Avrupa boyutlarına ulaşan ve o düzeyde gemi yapma imkânına sahip olan bu sanayii, gerçekten ciddî paralarla, ciddî şekilde desteklememiz bir zorunluluktur. Bu konuda da, inşaat sürelerinin uzamasına sebep olan ve maliyetleri de artırmaya neden olan mevzuattan kaynaklanan eksikliklerin de bir an evvel giderilmesini sizden bekliyoruz.

Yine, her zaman, her vesileyle söylediğim ve bugün de yetkililerinden öğrendiğim, çok kısa bir sürede kuru havuz inşaatı da bitirildiğinde, 170 bin DWT tonluk gemi yapabilecek kapasiteye sahip olan Pendik Tersanesine, başlangıcından bugüne kadar emeği geçen ve bu kuruluşa yardım eden tüm ilgilileri, bakanları, başbakanları, hükümetleri huzurunuzda kutluyorum. Ancak, bu tersaneyi, Sayın Bakanım, yine teşvik etmezsek, dünya ölçülerine göre reka-

bet edecek düzeyde tutmazsak, buna özel sübvansiyon sağlamazsak, bu tersane, giderek kapanma tehlikesiyle karşı karşıya gelecektir. Çünkü, eğer biz bu desteklemeyi, sübvansiyonu yapmazsak; örneğin, bir armatör gidiyor, yüzde 25 destek sağlayan Almanya tersanelerinde daha ucuza gemi yaptırmakla karşı karşıya kalıyor, haklı olarak da bunu yapıyor. O bakımdan, bizim, uluslararası düzeyde rekabet edebilmemiz için, her halükârda, gemi inşa sanayiimizi, gerek kamu sektörünü, gerek özel sektörü bu rekabet koşullarına uygun şekilde desteklememiz, sübvanse etmemiz şarttır. Bugün, İsveç'te yüzde 90'a varan destek ve himayeler vardır; ama, bizde, maalesef, bugüne kadar bu konuda ciddî bir destek olmamıştır; bunu sizden bekliyoruz Sayın Bakanım.

BAŞKAN — Sayın Kurt, tamamlayın lütfen.

AHMET RÜŞTÜ KURT (Devamla) — Bağlıyorum efendim.

Yine, limanlarımızın durumu, hiç kendi kendimizi kandırmayalım, hiç iyi değildir, iç açıcı değildir; bugün, Ro-Ro gemileri, konteyner gemileri, yük gemileri sıra beklemektedir. Neden? Limanlarda boşaltma ve yükleme faaliyetleri yetersiz, gerekli alet edavat yok, daha acısı, 100 bin tonun üzerindeki gemilerimizi yaklaştıracağımız limanlarımız yok. "Sürat çağı" diyoruz, işte "uzay çağı" diyoruz, bu kadar "çağa ayak uyduracağız, çağı yakaladık, çağ atlıyoruz" diyoruz; ama, bugün, limanlarımıza gelen gemilerimizi boşaltmakta, yüklemekte, aletsizlik, edavatsızlık nedeniyle bu görevi yapamıyorsak, ne kadar "çağ atladık" dersek diyelim, bu konuda kimseyi inandıramayız, ancak kendi kendimizi kandırırız.

Son olarak, yeterli eğitim düzeyine sahip gemi adamından, güverte insanından, kaptanına kadar, uluslararası ölçülerde yeterli eğitime sahip insan bulamadığımız sürece de, bu sektörde ileri gitmemiz mümkün değildir. Bugün bu konuya çok önem vermemiz gerekir. Tayland gibi bir ülke, dışarıya verdiği, ihraç ettiği gemi adamlarından, yılda 5 milyar dolar döviz kazanmaktadır. Biz, bırakın dışarıya ihraç etmek, kendi içimizde dahi, ciddî, bu işi dört başı mamur yürütecek bir personele maalesef sahip değiliz.

Sayın Bakanım, bu nedenle, bu konuya da gerekli ağırlığı vermemiz şarttır. Yoksa, hâlâ, alaylı, babadan, dededen kalma usullerle, 1991 yılında ve önümüzdeki yıllarda denizcilik sektöründe "Efendim, uluslararası düzeye çıkacağız, gerekli payı alacağız" gibi laflarla kendi kendimizi kandırırız ve kendi kendimizi aldatmaktan başka hiçbir iş yapamayız ve yine millî filomuz düşmeye devam eder; şurada komşumuz Yunanistan'la aramızdaki farkı kapatmamız da hayal olur. Bu nedenle de, bu konuya ciddî ağırlık vermenizi özellikle istiyorum.

1991 yılı Ulaştırma Bakanlığı bütçesinin, gerek Bakanlığımıza, gerek ülkemize ve halkımıza hayırlı, uğurlu olmasını diliyorum, hepinizi saygılarla selamlıyorum. (SHP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN — Teşekkür ederim Sayın Kurt.

Grupları adına yapılan konuşmalar tamamlanmış bulunmaktadır.

Hükümet adına, Ulaştırma Bakanı Sayın Cengiz Tuncer; buyurunuz efendim. (ANAP sıralarından alkışlar)

Sayın milletvekilleri, çalışma süremizin dolmasına az bir zaman kalmıştır. Sayın Bakanın konuşmasından önce, izninizle, süre uzatılmasını oylarınıza sunmak istiyorum.

Program tamamlanıncaya kadar çalışma süremizin uzatılmasını kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Buyurun Sayın Bakan.

ULAŞTIRMA BAKANI CENGİZ TUNCER (Antalya) — Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; konuşmama başlarken, hepinizi saygıyla selamlıyorum. (ANAP sıralarından alkışlar)

Saygıdeğer milletvekilleri, benden önce grupları adına konuşmuş bulunan değerli milletvekili arkadaşlarımızın konuşmalarında yapmış oldukları eleştiriler, öneriler ve temennilere de teşekkür ediyorum.

Değerli arkadaşlarım, Bakanlığımın 1991 malî yılı bütçesi üzerindeki görüşmelerde, ben, bütçe üzerinde görüşlerimi iki bölümde sunmak istiyorum. Birinci bölümde, Bakanlığımla ilgili genel anlamda özet bilgileri sunacağım, ikinci bölümde de, grupları adına konuşmuş bulunan sayın milletvekillerinin konuşmaları içerisinde tespit edebildiğim sorularına cevap vermeye çalışacağım.

Değerli arkadaşlarım, Bakanlığımız, Hükümetimizin ulaştırma ve haberleşme hizmetlerine verdiği önemi de dikkate alarak, son yıllardaki çalışmalarında bütün yurt sathında çağdaş ve ekonomik nitelikli ulaştırma ve haberleşme sistemleri sağlamak azim ve kararında olmuştur ve bu karara paralel olarak da, 1983 yılından beri, seçim öncesi, vatandaşa sunmuş olduğu, programında kaydedilen hususları da dikkate alarak, 1983 öncesi ne söylediysek, geçirdiğimiz yedi yıllık dönemde büyük bir bölümünü yerine getirdik ve getirmeye de devam edeceğiz. (ANAP sıralarından "Bravo" sesleri, alkışlar)

Bakanlığımızın 1991 yılı bütçesi ödenek teklifi, toplam olarak 697 milyar 158 milyondur. Bakanlık merkez teşkilatımızın, bağlı kuruluşlar ve ilgili kuruluşlarla beraber, toplam bütçesi 4 trilyon 990 milyar 441 milyondur. 1990 yılında toplam kamu yatırımlarının yüzde 33,8'ine ulaşmış iken, 1991 yılında alınan hedef yüzde 34,6'dır. Bu da gösteriyor ki, Ulaştırma Bakanlığı, merkez kuruluşları, bağlı kuruluşları ve ilgili kuruluşlarıyla, toplam kamu yatırımlarının üçte birini kullanan bir bakanlıktır.

Özellikle, Bakanlığımıza bağlı merkez teşkilatımızda yer alan karayolu taşımacılığı, büyük önem arz eden bir husustur. Benden önceki konuşmacılarımız, birçok vesileyle, özellikle karayolu, tren yolu konusuna değindiler. Kara ulaştırmasıyla ilgili sözlerimi söylerken, burada, siyasî tercihimizin, birinci planda karayolu, otoyolu olduğunu da vurgulamak istiyorum; ancak, bu demek değildir ki, karayolu ve otoyol yanında devlet demiryolları da ihmal edilmiştir. Biraz sonra, rakamlarıyla, ihmal edilip edilmediğini gözler önüne sereceğim.

Değerli arkadaşlarım, özellikle kara ulaştırmacılığında, gelişen turizme paralel olarak, karayolu taşımacılığı, otobüs taşımacılığı, son yıllarda, giderek gelişmiştir. Şu anda, 118 firma, 766 otobüs, 36 100 koltukla hizmet vermeye devam etmektedir. Bildiğiniz gibi, ülkemizde, halen yolcu taşımacılığının yüzde 95'i, eşya taşımacılığının yüzde 76'sı karayolu ile yapılmaktadır. Buna paralel olarak, özellikle yurt dışı taşımalarında, kara ulaştırmasıyla iştigal eden firmalar, 1983 yılında 111 200 geçiş belgesi kullanmış iken, 1990 yılında, bu rakam, 262 bine ulaşmıştır. Uzun değil, çok yakın bir zaman öncesi, basında, televizyonda, özellikle satsuma ihracatçısının, taze meyve ve sebze ihracatçısının, tekstil ihracatçısının, yıl sonu yaklaştığında "Yugoslavya'nın geçiş belgesi yok, Bulgaristan'ın geçiş belgesi yok, Avusturya'nın geçiş belgesi yok" gibi birçok şikâyetleriyle karşı karşıya idik. Hatırlayınız birkaç ay öncesini... Şimdi bugüne kadar, bu konuda bir tek şikâyet yok. Niye yok?.. Çünkü, kara ulaştırmasıyla ilgili geçiş belgesi probleminin tamamı, kökünden halledilmiştir. Yugoslavlarla anlaşmışızdır, Bulgarlarla anlaşmışızdır, Avusturya ile anlaşmışızdır, Almanlarla anlaşmışızdır ve bugün, elimizde, kullanılmayan fazla belge vardır.

Değerli arkadaşlarım, özellikle 2 Ağustos tarihinde, Irak krizinin başlamasıyla beraber, dahilde ve Ortadoğu'nun bazı bölümlerine yapılan kara taşımacılığında bazı sıkıntıların söz konusu olduğu, yine basında ifade edilmiştir; ancak, Ulaştırma Bakanlığının, İran'la yapmış olduğu anlaşmalar gereği, yapılan çalışmalar sonucu bu sıkıntılar giderilmiştir.

Bu anlaşmalar iki tanedir. Bir tanesi, 1990 yılının başlarında, özellikle Karadenizdeki limanlarımızın harekete geçirilmesini sağlamak amacıyla yapılmıştır ve 1989 yılında, toplam 180 bin ton mal, buradan transit olarak, bizim kara taşıt vasıtalarımızla taşınır iken, yapılan bu anlaşma neticesi, 1990 yılının ilk 11 ayındaki bu 180 bin tonluk rakam, 907 bin tona yükselmiştir; yıl sonuna kadar, bu rakam, 1 milyon tona ulaşacaktır.

İkinci anlaşma, güney limanlarımızla ilgilidir ve çalışmaya başlamıştır. Bir aksaklık olmadığı takdirde, 1991 yılı içerisinde, zannediyorum, güney limanlarımızdan İran'a çekilecek mal miktarı 1,5 milyon ton civarında olacaktır.

Bunun dışında, şu anda, İran içinde, 2 bin civarında, büyüklü küçüklü tanker çalışmaktadır. Kara ulaştırmasında, bildiğim kadarıyla bana şu ana kadar intikal eden bir şikâyet yoktur ve kara ulaştırmasında çalışan araçlarımız, bu yapılan anlaşmalarla, rahatlıkla çalışmaktadırlar.

Özellikle, Karadeniz limanlarımızdaki bu 2 yıl arasındaki fark, yüzde 400'e varan bir farktır; önümüzdeki yıllarda zannediyorum, bu rakam daha da artacaktır.

Yine, bize bağlı kuruluşlarımızdan olan Devlet Demiryolları konusunda, özellikle arkadaşlarımızın birçoğu tenkitlerde bulundular; teşekkür ediyorum. Ancak, Sayın Oral'a saygı duyarım, yalnız, gördüğüm kadarıyla bu konuları iyi çalışmamışsınız, bu konularda çok eksiğiniz var Sayın Oral. (ANAP sıralarından "Bravo" sesleri, alkışlar)

Şimdi, rakamlarla cevap vereceğim: Bir defa, benim Bütçe Komisyonunda yapmış olduğum konuşmada, "Elektrifikasyon ve sinyalizasyon konusunu da yaptık" diye bir ifadem yoktur. Elektrifikasyon projesi 4 yıllık bir projedir, başlamıştır ve 3 yıl sonunda -133 yılda elektrifikasyonda yüzde 5'e gelinmiştir- Yani, 1993 yılında, elektrifikasyonda yüzde 26'ya gelinecektir. Hep beraber göreceğiz bunu. Bu projenin bir kısmı bitmiştir.

Sinyalizasyona gelince: 133 yılda ulaşılan rakam yüzde 8; 4 yıllık bir projedir, 1 yıl önceden başlattık, 1993 yılında; yani 3 yıl sonra sona erecektir ve ulaşılacak rakam yüzde 28'dir. Bu rakamları göz ardı etmeye kimsenin hakkı yoktur.

Ayrıca, 1974-1982 arasında yenilenen devlet demiryolu hattı 1 200 küsur kilometredir. Sadece 1983-1990 arasında yenilenen hat, 2 400 kilometredir ve Avrupa standardına uygun yoldur.

Değerli arkadaşlarım, devlet demiryollarında bu çalışmalar devam ediyor ve edecektir.

Hızlı tren konusunda "2 saat" demedik, "2 ila 3 arasında İstanbul-Ankara arası alınacaktır" dedik. Burada hem Sayın Oral'a, hem de Sayın Çakıroğlu'na bir iki söz söylemek istiyorum:

Bu çalışma bünyemizde başlamıştır ve bu çalışmanın yürütülmesi konusunda, "Çankaya'nın izni" diye bir şey söz konusu değildir. Bu konu Hükümetimizdedir ve bu çalışmayı Hükümet olarak yürütüyoruz. (ANAP sıralarından alkışlar)

İkincisi, şu anda 3 firma BOT (Build-Operate-Transfer: Yap-İşlet-Devret) modeline göre ön fizibilitelerini yapmıştır. Sözlerimin bu kısmı, Sayın Çakıroğlu ile biraz ilgilidir. 2 firma çağırılmamıştır, 3 firmadan ön fizibiliteler gelmiştir. Bunlar: Japonlar, Almanlar ve Fransızlardır. İnşallah bu projenin temelini hep beraber atacağız ve göreceğiz ve temeli atıldıktan sonra

da zannediyorum, 5 ila 6 yıllık bir dönem içerisinde -hiçbir zaman 20 yıl değil Sayın Oral- servise vereceğiz. (ANAP sıralarından alkışlar)

A. HÜDAİ ORAL (Denizli) — İnşallah.

ULAŞTIRMA BAKANI CENGİZ TUNCER (Devamla) — Ayrıca, bugün dünyada hızlı tren konusunda gelişmiş 3 tane ülke var. İfade ettiğiniz gibi, Japonlar var; ama, şu anda Japonya'da çalışan hiçbir trenin işletme hızı 520 kilometre değil, sadece 270 kilometredir; bunu da öğrenmeniz lazım. (ANAP sıralarından "Bravo" sesleri, alkışlar)

İkincisi, özellikle hızlı trende gelişen ikinci ülke...

A. HÜDAİ ORAL (Denizli) — 1989 bütçesi yanımda Sayın Bakan, yapmayın lütfen...

ULAŞTIRMA BAKANI CENGİZ TUNCER (Devamla) — Evet, bizde de var efendim. Deneme hızıdır efendim, işletme hızı değildir.

Bugün dünyada rekor, 515,3 kilometre ile Fransızların "TCV" dediği trene aittir, onu 400 kilometre ile Almanlar takip etmektedir.

A. HÜDAİ ORAL (Denizli) — Efendim, 200 kilometre de normaldir.

BAŞKAN — Sayın Oral, siz söylediniz, Sayın Bakan cevap veriyor...

ULAŞTIRMA BAKANI CENGİZ TUNCER (Devamla) — İşletme süratidir sizin söylediğiniz beyefendi.

Ayrıca, yine Devlet Demiryollarına bağlı bulunan TÜVASAŞ, TÜLOMSAŞ ve TÜDEMSAŞ kuruluşları, yine yurt dışında yapmış olduğumuz temaslar neticesi, çok kısa bir zaman içerisinde teknoloji ve finansman getirilme kaydıyla, Avrupalılarla bu konuda da işbirliğine girmek suretiyle hem Türkiye'nin ihtiyacı olan lokomotif ve vagonu yapacağız, hem de ihtiyaç fazlası lokomotif ve vagonu yurt dışına beraberce ihraç edeceğiz.

Bu arada, Sayın Oral'ın ifade ettiği gibi, "ray otobüsü" dediğimiz, Sakarya'da kurulu TÜVASAŞ'ın yapmış olduğu bu tren, tamamen Türk mühendis ve işçilerinin imal ettiği, son derece modern bir trendir; şu anda, İstanbul-Sakarya arasını 1 saat 42 dakikada kat etmektedir. Zannediyorum, kaza olayında, Sayın Oral başka bir tren kazasıyla bu ray otobüsünü de karıştırmış; kusura bakmasın. Ray otobüsü halen serviste, çalışmaktadır. Yalnız, burada tenkit etmeniz değil, övünmeniz lazımdır; tamamen Türk mühendis ve işçisinin el emeğe ile yapılmıştır.

Değerli arkadaşlarım, biz tenkitleri kabul ediyoruz, bize yön veriyor, teşekkür ediyoruz; ama, yapılan iyi şeylere de, muhalefetliği bir tarafa bırakın, şuradan teşekkür edin.

A. HÜDAİ ORAL (Denizli) — Güzel efendim, çok güzel; ama, 3 gün çalışırsa?!

BAŞKAN — Sayın Oral...

ULAŞTIRMA BAKANI CENGİZ TUNCER (Devamla) — Sayın Oral, rakam veriyorum.

BAŞKAN — Sayın Bakan, bir dakika...

Sayın Oral...

ULAŞTIRMA BAKANI CENGİZ TUNCER (Devamla) — Şunu da bu vesileyle söyleyeyim Sayın Oral. Atatürkçülük sizin inhisarınızda değildir; biz de Atatürkçüyüz. (ANAP sıralarından "Bravo" sesleri, alkışlar) Biz de Atatürkçüyüz... Atatürkçülük sizin inhisarınızda değildir!..

A. HÜDAİ ORAL (Denizli) — Siz de, Atatürk devrine kadar gitmeyin, bugüne gelin.

ULAŞTIRMA BAKANI CENGİZ TUNCER (Devamla) — Buradan mesaj vermeyin. Yapacağınız tahriklere kapılmayız, hiç endişeniz olmasın.

Değerli arkadaşlarım, Bakanlığımıza bağlı diğer bir kuruluşumuz Denizyollarıdır. Denizyolları içerisinde özellikle 3 grup işletmemiz var; birincisi Deniz Nakliyat Şirketimiz, ikincisi "TDİ" dediğimiz Türkiye Denizcilik İşletmesi, üçüncüsü de Gemi Sanayii Şirketimizdir.

Deniz Nakliyat Şirketimizin şu anda ulaşmış olduğu -1 Aralık tarihi itibariyle- taşıma kapasitesi 5,5 milyon DWT tondur. Yabancı ülkelerden kiralanan ve Türk bayrağı çekilen gemilerin tonajı ise 1,9 DWT'tondur. Toplam kapasitemiz şu anda -taşıma kapasitemiz- 7,3 milyon DWT tondur. Şu anda ithal yüklerimizin yüzde 46'sı, ihraç yüklerimizin yüzde 34'e varan bölümü kendi filomuzla taşınmaktadır. Amacımız, bu oranları artırmaktır. Bugün, Deniz Nakliyat Şirketinin bir ifadeye göre yaş ortalaması 19, bir hesaba göre 15,5'tir; 62 parça gemisi ve 1 milyon 71 bin DWT ton kapasitesi vardır. Bu kuruluşumuz, özellikle Amerika, Kontinant, Akdeniz, Adriyatik ve Karadeniz hatlarına ilaveten açılan, Hindistan-Bengal ve Uzakdoğu seferlerine devam etmektedir.

Ayrıca, bu kuruluşun ve özellikle özel teşebbüsün filolarını geliştirebilmesi için alınan tedbirler vardır. Eskiden, gemi ihracı birçok izne tabi iken, Hükümetimizin almış olduğu karar muvacehesinde serbestleştirilmiştir.

Yine 12 bin DWT tonun üzerinde, 499 gros tonun altında olan özel maksatlı gemilerin ithalatında alınan her türlü vergi ve fon kaldırılmıştır.

Arkadaşlarımızın, "Bu konuda Hükümet ne yaptı?" şeklinde soruları oldu; aldığımız bu karar, tamamen, filoya yeni gemilerin iştirakini sağlamaya, mevcut yaşlı gemilerin gençleştirilmesini sağlamaya yöneliktir. Bu konuda alınan tedbirler, semeresini göstermiştir; zannediyorum, kısa bir dönem sonunda, alınan bu tedbirlerin ne kadar yerinde olduğu, milletin gözü önünde, cereyan edecek filomuzdaki artışla gözükecektir.

Yine, Deniz Nakliyat Şirketimiz, Norveç'e sipariş vermiş olduğu 2 Ro-Ro gemisinden bir tanesini -bugün ayın 19'u- ayın 21 inde teslim alacaktır. Diğer gemiyi de 1991 Kasımında teslim alacağız. Bu gemiler teslim alındığında, Derince - Triyeste arasında treyler taşımacılığına devam edeceğiz.

Bugün, ülkemizde, Devlet Demiryolları ve Türkiye Deniz İşletmesinin elinde bulunan limanlarda, yükleme- boşaltma kapasitesi 47 milyon ton/yıldır; ayrıca, özel teşebbüsün elindeki kapasiteyle birlikte, bu rakam 120 milyon tona çıkmaktadır. Bunun dışında, 160 milyon ton/yıl da petrol rafineri ve dolum tesislerimiz vardır. Bu limanlarımızda sürekli tevsi çalışmaları, alet edevat yenilemesi devam etmektedir.

Türkiye Denizcilik İşletmesinde de büyük atılımlar yapılmıştır. Bir örnek vermek lazım gelirse: 24 yılda filoya 43 gemi katılmasına karşılık, son 5 yılda 44 tane yeni gemi katılmıştır. Bu konuda da Hükümetimizin ne kadar dikkatli mesai harcayan bir çalışma içinde olduğu, bu verdiğim örnekte de görülmektedir.

Ayrıca, şu anda iç ve dış hatlarımızda 2 adet yolcu-yük karışımı gemi, 2 adet yolcu gemisi, 9 adet feribot sefer yapmaktadır, mayıs ayında da İskenderun Feribotu servise verilecektir. Tabiî, servise verilecek olan bu gemiler, Sayın Oral'ın dediği gibi, bütün Akdenizi dolaşacak kapasitededir, özellikle Barcelona'ya kadar da gidecektir, zaten gidiyor da.

Değerli arkadaşlarım, yine, Bakanlığımıza bağlı kuruluşlardan Gemi Sanayiine baktığımızda; bu şirketimiz de son yıllarda hakikaten büyük aşama içerisine girmiştir. Birincisi 8 Aralıkta olmak üzere, Polonya'ya yaptığımız 3 adet 26 300 DWT tonluk gemilerden bir tanesi teslim edilmiş, diğer 2'sinin donanımına devam edilmektedir. Ayrıca, Deniz Nakliyatın sipariş vermiş bulunduğu 2 adet 75 bin DWT tonluk gemilerin de montajına önümüzdeki yılın başlarında başlanacaktır.

Bir arkadaşımızın da bu konuda sorusu vardır. Gemi sanayiinde halen yapılmakta olan kuru havuz, 70X300 ebadında olup, bu yılın sonunda, havuz olarak inşaatı bitirilmiş olacaktır. 1991 yılı içerisinde de Karabük'te yapılan kreynerin montajı tamamlanacaktır.

Değerli arkadaşlarım, yine bakanlığımızın iştigal konusunda bulunan Sivil Havacılık Genel Müdürlüğümüzün faaliyetlerine baktığımızda, bugüne kadar 34 uçak ve helikopter şirketi hizmete girmiş. Bunların koltuk kapasiteleri 4 179'a ulaşmıştır. Ayrıca, Türk Hava Yollarını da dahil ettiğimizde, şu anda tüm filomuzda toplam 176 hava aracı, 9 775 koltuk bulunmaktadır. Bu konuda alınan tedbirler ve sağlanan imkânlar neticesinde, bu sektör giderek gelişmektedir. Ayrıca, Atatürk, Adana, Adnan Menderes, Antalya, Esenboğa Havaalanlarında, özellikle altyapı çalışmalarına önem verilmekte, yaklaşma radarları ve hava kontrol radar sistemlerinin montajları büyük bir hızla devam etmektedir, bir kısmı da bitirilmiştir. Şu anda İstanbul Atatürk Havaalanı, dünya standartlarına göre kategori ikinci sınıfa girmiştir, yakında da Ankara girecektir. Esenboğa'da yaklaşma ve hava kontrol radar sistemleri devreye verilmiştir, turizm sezonu başladığında, Antalya Havaalanındaki bu radar sistemleri de servise verilmiş olacaktır.

Ayrıca, Bakanlığımızın yine hava ulaşımıyla ilgili yapmış olduğu faaliyetler içerisinde DLHİ Genel Müdürlüğümüzün, "Her ile bir stol tip havaalanı" sloganıyla başlattığımız çalışmaları devam etmektedir. Geçtiğimiz yıl 4 tanesi bitirilmiştir. Bu yıl 20 stol tip havaalanı programdadır. Zannediyorum, 1991 yılı sonuna kadar da bunun 10 tanesi bitirilmiş olacaktır. Önümüzdeki 1993-1994 yılında Türkiye'deki her il de bir stol tip havaalanı bitirilmiş olacaktır. (ANAP sıralarından "Bravo" sesleri, alkışlar)

Türk Hava Yollarına gelince: Türk Hava Yolları üzerinde, hakikaten ben de Bakan olarak son derece titizlikle duruyorum. Yalnız, Sayın Oral'ın konuşmalarından alındım... Orada da birkaç tane rakam vereceğim. Türk Hava Yolları, taşıdığı yolcu, ürettiği yolcu-kilometre açısından Avrupa Hava Yolları Birliğinin 22 üyesi arasında, 11 inci sırada Avrupa'da. İATA'nın 200 üyesi arasında (dünyada) 42 nci sıradadır. Türk Hava Yollarının 30 uçağı vardır. Uçakları küçümsemeyelim, Sayın Oral; bunlar Türk Hava Kuvvetlerinin iki kişilik jet uçağı değil, bunların beheri; en azı 107, azamîsi 225 kişi alan uçaklardır. Bugün, Belçika Hava Yolları SABENA'da 28 uçak vardır. İsviçre'nin medarı iftiharı Swissair'de 55 uçak vardır. Burada çıkıp bu rakamları verirken, iyice tetkik edin bunları, iyice tetkik edin.

A. HÜDAİ ORAL (Denizli) — Miadı dolmuş...

ULAŞTIRMA BAKANI CENGİZ TUNCER (Devamla) — Onu da Türk Hava Yollarının bugün elindeki 33 uçağının yaş ortalaması 10'dur; bu bir.

İki, şu anda Türk Hava Yolları 20 uçak satın almıştır. Bunun 10 tanesi kesin, 5'i opsiyonlu, "Airbus-340" dediğimiz dört motorlu, uzun menzilli uçaklardır. Bunların da ilk 3 tanesi 1993 yılının ilk üç ayında servise verilecektir. 1994 yılından sonra da devam edecekir. Ayrıca, 1991 yılında başlamak üzere, 10 tane de Boing-737-400 uçak alınmıştır. Tabiî, biz olayı -kusura bakmayın- sizin gibi küçük görmüyoruz. Hedefimiz, 2000'li yıllarda modern, yeni 50 uçaklık bir filodur. (ANAP sıralarından alkışlar)

A. HÜDAİ ORAL (Denizli) — Bugünü bırakıp 2000 yılına gidiyorsunuz.

ULAŞTIRMA BAKANI CENGİZ TUNCER (Devamla) — Ayrıca, hosteslerimizin hepsi her tür uçakta eğitim almaktadır. Sertifikasız hiçbir hostes uçurulmamaktadır. Bunu da altını çizerek ifade etmek istiyorum.

A. HÜDAİ ORAL (Denizli) — Hepsinde eğitim görmüş değiller. Ben de altını çizerek söylüyorum. Çünkü, her gün uçak değişiyor.

ULAŞTIRMA BAKANI CENGİZ TUNCER (Devamla) — Bakın, Sayın Oral bir rakam daha vereceğim size. "Her an uçak değişiyor" dediniz de. Bir uçak filosunun emniyetinin en kesin göstergesi -bunu zannediyorum hiç duymamışsınızdır- ödediği sigorta primidir. 1986 yılında Türk Hava Yollarının uçak sayısı 31; ödediği sigorta primi 21 milyon 675 bin dolar. Sene 1990 uçak sayısı 33; ödediği sigorta primi 3 milyon 510 bin dolar. Bu da en güzel delildir.

Değerli arkadaşlarım, Türk Hava Yollarında şu anda 9 adet DC-9; 9 adet -biri kiralık olmak üzere- Boing 727; 7 adet orta menzilli "A-310-200" dediğimiz uçaklarımız, 6 adet de "A-310-300" dediğimiz uzun menzilli uçaklarımız, 2 tane de kargo uçağımız; toplam 33 adet uçak. Önümüzdeki yıl uzun menzilli uçaklardan 7 ncisini de teslim alacağız. Ayrıca, biraz önce ifade ettiğim gibi, Boing 737'den de 2 veya 3 uçak servise girmiş olacak ve 2000'li yıllara varıldığında, biraz önce de ifade ettiğim gibi, 50 uçaklık genç, modern, yenileştirilmiş bir Türk Hava Yoluyla karşı karşıya kalacağız.

Tabii, hava sektöründeki uğraşımız sadece bu değil. Ayrıca, THT dediğimiz, Türk Hava Yollarının yan kuruluşu olan bir şirketimiz de devrededir. 1991 yılı içerisinde ona da pervaneli uçaklar almak suretiyle, özellikle, Anadolu'nun birçok noktasına, Türk Hava Yollarının ulaşamadığı birçok noktaya THT kanalıyla da ulaşmayı hedefliyoruz. İnşallah, 1991'de bu hizmeti de bu millete vereceğiz.

Değerli arkadaşlarım, Türk Hava Yolları ile ilgili sözlerimi tamamlarken, benden önceki konuşmacı arkadaşlarım da ifade ettiler, Türk Hava Yolları, hakikaten, dahilde 14, yurt dışında 55 olmak üzere 69 noktaya uçuş yapmaktadır ve bu yıl içerisinde çalışmaları devam eden 7-8 nokta vardır; ama, 1991 yılı içerisinde, özellikle, Varşova, Barselona, Azerbaycan-Bakü'yü servise alacağız. Özellikle, Bakü zannediyorum, ocak ayı içerisinde tarifeli olarak, karşılıklı olarak çalışmaya başlayacak.

Değerli arkadaşlarım, yine Bakanlığımızın kuruluşlarından olan PTT'ye gelince; PTT, hakikaten Bakanlığıma bağlı kuruluşlar içerisinde birçok iftihar ettiğimiz kuruluşların başında gelen kuruluşlarımızdan; özellikle, 1983'ten bugüne kadar vermiş olduğu hizmetler, hakikaten takdire şayan. Bir iki ufak örnekle bunu desteklemek isterim. 1983 yılı sonunda 13 845 olan PTT işyeri sayısı, 41 110'a yükselmiş. Yine, 1983 başında hat sayısı 1 milyon 904 binden, 1990 yılı 11 inci ay sonu itibariyle 7 milyon 450 bine yükselmiş; 5,5 yılda 5,5 milyonluk bir artış ve yine, biraz önce ifade ettiğim gibi, hedef 1992, 1993 değil, 2000'li yıllar; 2000'li yıllarda da düşündüğümüz rakam, bu hat sayısının 18-19 milyona çıkarılmasıdır. Bugün, PTT hiçbir kaynağa müracaat etmeden yılda 1 ila 1,2 milyon hattı yapabilecek finansman gücüne sahip olmuştur.

PTT'nin yapmış olduğu bu hizmetler yanında, bildiğiniz gibi, bir süre önce (birbuçuk yıl) bir kanunla verilen televizyon hizmetleri var. Tabiî, biz bu olaya Sayın Oral gibi bakmıyoruz. PTT'ye verilen görev bir devlet görevidir; verilen görevi yerine getiririz ve bunu da birbuçuk yıl içerisinde hakikaten iyi bir şekilde yerine getirdik.

Özellikle, televizyonda katettiğimiz yol, uzun bir yol.. Program adedi 2'den 6'ya çıkmış; 5'i dahilî, biri haricî olmak üzere. Ayrıca, istasyon sayısında yüzde 50'lik bir artışla 1 306'ya yükselmişiz. TRT-1'de görülebilme olanağı, Türkiye genelinde yüzde 95, TRT-2'de yüzde 82, TRT-3'te yüzde 65, TRT-4'te yüzde 40; ki, bu rakamlar 1991'de daha da artacak.

Yalnız, siz dediniz ki, "Anayasa Mahkemesi iptal etti." Doğrudur; siz hukukçusunuz; ama, Anayasa Mahkemesinin kararı 25 Ocakta devreye girecektir. 25 Ocağa kadar PTT devrededir.

A. HÜDAİ ORAL (Denizli) — 25 Ocağa kadar... 25 Ocağa kadar devam edilemez yine.

ULAŞTIRMA BAKANI CENGİZ TUNCER (Devamla) — Eğer, sizin gibi hareket etseydim, eğer, sizin gibi düşünceye sahip olsaydım -kusura bakmayın Sayın Oral-, sizin gibi düşünmüş olsaydım, çok kısa bir müddet önce yani, Anayasa Mahkemesinin bu kanunu iptalinden sonra çok saygı duyduğum Genel Sekreteriniz Hikmet Bey, -çok sevdiğim bir arkadaş- rica etti, "Bizim Genel Merkeze de bir kablolu televizyon hattı çekin" diye. O hattı da çektik. Ama, sizin gibi düşünseydik bu hattı çekemezdik, çekemezdik bu hattı. (ANAP sıralarından, "Bravo" sesleri, alkışlar)

A. HÜDAİ ORAL (Denizli) — 25 Ocağa kadar...

ULAŞTIRMA BAKANI CENGİZ TUNCER (Devamla) — 25'inden sonra... 25 Ocaktan sonra...

A. HÜDAİ ORAL (Denizli) — 25 Ocağa kadar devam edilemez yine...

Mahkemenin kararı herkes için vacibül ittibadır. Mahkemenin kararına uymuyorsunuz. Mahkemenin kararına karşı çıkıyorsunuz.

ULAŞTIRMA BAKANI CENGİZ TUNCER (Devamla) — Karşı çıkmıyoruz. Türk adaletinin verdiği kararlara en az sizin kadar biz de saygılıyız... Saygılıyız!.. (ANAP sıralarından "Bravo" sesleri, alkışlar) Ama, verilen kararlara, sizin tefsirinize göre değil, kararın içindeki tefsire göre uyarız.

A. HÜDAİ ORAL (Denizli) — Anayasanın 153 üncü maddesini açın okuyun.

ULAŞTIRMA BAKANI CENGİZ TUNCER (Devamla) — Anayasayı sizin kadar biz de biliyoruz Sayın Oral. Sayın Oral, sizin kadar biz de biliyoruz onu.

A. HÜDAİ ORAL (Denizli) — Sayın Bakan, sen siyasal bilgilerden mezunsun, ben de hukuktan mezunum. Öyle ise, aynı işte ittifak etmemiz lazım.

ULAŞTIRMA BAKANI CENGİZ TUNCER (Devamla) — Hayır, hayır... Sizinle ittifak etmemiz mümkün değil. Sizinle ittifak etsek, aynı saflarda olurduk. Mümkün değil... Mümkün değil... (ANAP sıralarından "Bravo" sesleri, alkışlar)

A. HÜDAİ ORAL (Denizli) — Sizin için mahkeme burası değil, başka yer efendim...

ULAŞTIRMA BAKANI CENGİZ TUNCER (Devamla) — Hayır efendim, hayır... Hayır...

BAŞKAN — Sayın Bakan...

ULAŞTIRMA BAKANI CENGİZ TUNCER (Devamla) — Siz, Sayın Oral, kusura bakmayın, saygı duyuyorum, tenzih ederim; ama, eski parlamentersiniz, biz yeni parlamenteriz, eskilerin bazı huylarını almak durumunda değiliz, kusura bakmayın... (ANAP sıralarından "Bravo" sesleri, alkışlar)

A. HÜDAİ ORAL (Denizli) — Eski parlamenter olduğum için söylüyorum, uyarıyorum. Eskilerin huylarını almayın; ama, eskilerin tecrübelerinden de biraz istifade edin.

ULAŞTIRMA BAKANI CENGİZ TUNCER (Devamla) — Ondan istifade ediyoruz; ama, iyi taraflarıyla....

A. HÜDAİ ORAL (Denizli) — Etmiyorsunuz. Demokratik rejimi tahrip ediyorsunuz.

ULAŞTIRMA BAKANI CENGİZ TUNCER (Devamla) — O, sizin düşünceniz. (ANAP sıralarından "Bravo" sesleri alkışlar)

Değerli arkadaşlarım, Bakanlığımıza bağlı PTT, 1991 yılı hedefleri içerisinde 1 milyon hatlık otomatik telefon, 1 600 adet kırsal yerleşim yerine otomatik telefon santralının kurulması, 3 500 köyümüze, evlere kadar, telefon verilmesini planlamış durumdadır. Ayrıca, 2 bin adet mezraya da telefon hizmeti götürülecektir. 1993 yılında servise girecek olan uydu sistemiyle, bu hizmetler çok daha iyi bir şekilde verilecektir.

Uydu ile ilgili olarak, Sayın Çakır arkadaşımızın da buradan bazı soruları oldu, onu da hemen cevaplayayım. Uydu sisteminde karar Çankaya'nın iznine tabi değildir arkadaşım. Uydu projesinin ihalesinde karar, tetkike, PTT ve bağlı bulunduğu Bakanlığa aittir.

Değerli arkadaşlarım, bu projeyle ilgili olarak da, bir defa ihalenin iptali diye bir şey söz konusu değildir. İhale, tamamen, PTT'deki carî ihale rejimine tabi olarak yürütülmektedir, yürütülmüştür ve zannediyorum, neticesi de pazartesi veya salı günü kamuoyuna duyurulacaktır. Bu konuda özellikle bir hususu belirtmek istiyorum: Lafımın başında da ifade ettiğim gibi, Ulaştırma Bakanlığı, toplam kamu yatırımlarının, aşağı yukarı üçte birini kullanan bir bakanlık. Şu anda, Bakanlığıma bağlı 19 tane genel müdürlük var; bunların büyük çapta yaptığı ihaleler var. Ben, 21 aydır bu Bakanlıktayım. 21 aydan bu yana, bu Bakanlıktaki bu genel müdürlüklerin yaptığı her türlü işin hesabını vermeye hazırım. (ANAP sıralarından "Bravo" sesleri, alkışlar)

A. HÜDAİ ORAL (Denizli) — Ben, size, hesap veremezsiniz demedim.

ULAŞTIRMA BAKANI CENGİZ TUNCER (Devamla) — Size söylemiyorum. Üstünüze almayın...

BAŞKAN — Efendim, karşılıklı konuşmayalım lütfen...

A. HÜDAİ ORAL (Denizli) — Ama, bana bakıyor.

ULAŞTIRMA BAKANI CENGİZ TUNCER (Devamla) — Değerli arkadaşlarım, yine, PTT'nin bu millete vereceği iyi hizmetlerden bir tanesi de "kablolu TV" dediğimiz televizyon yayınları. Yaptığımız çalışmalara göre, aşağı yukarı 2,5 milyon hatlık bir kapasiteyi 10-11 ilimize çok kısa bir zaman içerisinde hizmet olarak götürmeyi amaçladık ve bu çalışmalar başlamıştır.

Yine, PTT, radyo istasyonlarının gücünün artırılmasında, özellikle "Türkiye'nin Sesi" dediğimiz kısa dalgadan yayın yapan ve şu anda 1750 kilovat gücünde olan bu kısa dalga yayının 4250 kilovata çıkarılması konusunda gerekli çalışmaları bitirmek üzeredir. Zannediyorum, kısa zaman içerisinde "Türkiye'nin Sesi" dünyanın birçok yerinden net olarak dinlenecektir.

Yine, radyo istasyonlarının gücü 13 550 KW'ye çıkarılacaktır. Bu da PTT'nin çalışmaları içindedir.

Bakanlığımıza bağlı kuruluşlar içinde katma bütçeli bir kuruluş olarak, Telsiz Genel Müdürlüğü vardır. Telsiz Genel Müdürlüğü de alıcı-verici, uydu radyo-televizyon verici istasyonlarını kapsayacak şekilde tüm sistemlerin kurulması ve işletilmesi ile ilgilidir. Bu konuda yapmış olduğu çalışmalarla amatör telsizciliğimizin bütün yurda yaygınlaştırılması sağlanmaktadır.

Ayrıca, alınan kararlarla, kamu kurum ve kuruluşlarının yanı sıra, gerçek ve tüzelkişilerin de telsiz sistemleri kurma ve işletmelerine imkân verilmiş ve buna göre de 8 236 adet sistem kurma izni, 83 150 kişiye de Halk Bandı Sertifikası verilmiştir.

Ayrıca, geçen hafta Yüksek Planlama Kurulunun yapmış olduğu toplantı neticesinde bütün yurda yaygın bir şekilde tesis edilecek olan monitörik sistem 1990 yatırım programına alınmıştır ve on yıllık bir perspektif içerisinde, bu sistem bütün yurda yayılacaktır.

Değerli arkadaşlarım, bağlı kuruluşlarla ilgili özet olarak görüşlerim bu kadar; ancak, sözümün başında da ifade ettiğim gibi, bir iki ufak noktaya da arkadaşlarımızın tevcih etmiş oldukları sorulara bağlı kalarak cevap vermek istiyorum.

Birincisi, Sayın Ali Eser arkadaşımızın karayolu altyapısıyla ilgili sözleri var. Tabiî, karayolları Bakanlığıma bağlı olmadığı için bu konuyu cevaplamıyorum.

Ayrıca, karayolları, -sözümün başında da ifade ettiğim gibi- bir siyasî tercih meselesi. Biz Anavatan İktidarı olarak karayollarına ve otoyollara öncelikle ağırlık verdik. İspanya'da da bu, böyle olmuştur; başlangıçta. Karayollarına ağırlık verilmiştir, bilahara demiryoluna geçilmiştir. Bizde de, karayolları, bir taraftan, ağırlıklı bir şekilde devam ederken, Devlet Demiryollarına da gereken önem verilmektedir.

Ayrıca, yine Sayın Çakıroğlu'nun, "PTT, santral dağıtımında, telefon isteklerinde siyasî davranıyor" şeklinde bir serzenişi vardı. Biz, Bakanlık olarak bu konuda bu şekilde bir davranış içinde değiliz. Birkaç örnek vermek isterim. Bizzat Sayın Çakıroğlu, Salbaşı santralını istemiş, vermişiz. Eşref Erdem Bey, Burunsuz'u istemiş, vermişiz. Mehmet Can Bey, Mustafabeyli'yi istemiş, vermişiz. Abdullah Ulutürk Bey Örenkaya ve Yakasinek'i istemiş, vermişiz. Mehmet Gölhan Bey, Gökçebağ'ı istemiş, vermişiz. Hüdai Oral Bey, Denizer'i istemiş, vermişiz. Fikri Sağlar Bey, Sebil ve Yalınayak'ı istemiş, vermişiz. Kâmil Ateşoğulları Bey, Bahadan'lıyı istemiş, vermişiz. Değerli arkadaşlarım burada, -hakikaten- partili hareket etmiyoruz; isteyen arkadaşlara, ihtiyacı olan her tarafa veriyoruz. (ANAP sıralarından alkışlar)

Bütün milletvekili arkadaşlarımdan bir ricam var. Sayın Çakıroğlu'nun sözleri üzerine bunu söylemek lüzumunu hissettim. Bütün bürokrat arkadaşlarım burada. Benim için, önce, milletvekilinin saygınlığı esastır. Bundan sonra, Milletvekili arkadaşlarımızdan Bakanlığıma bağlı bürokratları aradıklarında, ola ki işi olabilir; ama, bilahara aramak kayıt ve şartıyla, eğer telefonlarına çıkmayan olursa, telefonlarına cevap vermeyen arkadaşlarımız olursa, lütfen bana bildirsinler. Özellikle rica ediyorum. ("Bravo" sesleri, alkışlar)

ADİL KÜÇÜK (Konya) — Zaten yok ya.

ULAŞTIRMA BAKANI CENGİZ TUNCER (Devamla) — Değerli arkadaşlarım, yine, Sayın Çakıroğlu, özellikle tersane konusunda özel teşebbüse imkân verilmesini arzu ediyor. Özel teşebbüse zaten bu imkânı veriyoruz. Şayet, zahmet eder Tuzla'ya; şu anda 29 tane irili ufaklı tekne yapan tersanelerimiz var; ama, sorunları yok mu? Var. Daha iki gün önce bizzat ben oradaydım, gerekli toplantıyı yaptık ve sorunlarının en kısa zamanda çözümü için de gerekli girişimlerde bulunduk ve tahmin ediyorum, oradaki kapasite de ihmal edilecek bir kapasite değil, aşağı yukarı yıllık 180 bin DWT tonluk bir imal kapasitesi var; bu, yabana atılacak, göz ardı edilecek bir kapasite değil. Bu konuda biz de yanlarındayız, her zaman da yardımcıyız.

Ayrıca, yine konuşmamda ifade ettiğim gibi, hızlı tren konusunda 3 ülkeye mensup 3 firma ön fizibilitelerini tamamlayıp bize verdiler ve bu fizibilitelerde 7 tane alternatif var. Bu 7 alternatif, Türk Lirası olarak 3,5 trilyon ile 16 trilyon arasında değişmektedir. Özet olarak, bu alternatiflerde; şu anda Devlet Demiryollarının, İstanbul-Ankara arasında katettiği yol 576 kilometredir, fakat, bu fizibilitelerde öngörülen mesafe 400 kilometredir. Bunların bir kısmı, mevcut hattın bir bölümünden istifade ederek bir kısmını yenileştirme; bir kısmı da, tamamen yeni bir hat üzerinden bu treni götürmek istemektedir. Bu konuda, Bakanlığımızda, 3 tanesi DLHİ Genel Müdürlüğünden, 3 tanesi Devlet Demiryollarından, 1 tanesi Devlet Planlama Teşkilatından, 1 tanesi Hazine ve Dış Ticaret Müsteşarlığından olmak üzere, 8 kişilik bir ekibimiz

çalışmaya başlamıştır. Bu çalışmaların neticesinde çıkacak olan duruma göre meseleyi Bakanlık olarak Hükümetimize götüreceğiz. Tabiî bu konuda azmimiz, en süratli bir şekilde bu işi bitirmektir.

Ayrıca, İstanbul'da çalışan banliyö trenlerinin iyileştirilmesi konusunda büyük çabamız var. Yıl sonuna kadar 15 tane yeni banliyö dizisini servise vereceğiz. Ayrıca, İstanbul-Sirkeci hattındaki peronların yenileştirilmesi ve güzelleştirilmesi için de çalışmalar başlatılmıştır. Özellikle Anadolu yakasında şu ana kadar 5-6 tane istasyonumuz elden geçirilmiş; aynı şekilde, İstanbul yakasında da bu faaliyetlere devam edilmektedir.

Sayın Rüştü Kurt'un ifade ettiği gibi, şu anda, deniz sektörüyle ilgili işler sekiz on bakanlığa bağlı olarak yürütülmektedir, zannediyorum, "Ayrı bir deniz bakanlığı kurulması lazımdır" şeklinde bir düşünce var; ki, bunu ben biliyorum, bu görüş her iki partide de vardır. Çünkü, bundan bir müddet önce İstanbul'da yapılan bir toplantıda, hem Sayın İnönü hem de Sayın Demirel, ayrı bir bakanlığın kurulacağını, orada toplantıya katılanlara müjde etmişlerdir. Ama, bu bir siyasî tercihtir. Bizim görüşümüz, bu işlerin Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde götürülmesi şeklindedir ve bugüne kadar da yapmış olduğumuz çalışmalarda bu konunun ne kadar isabetli olduğunu da biz gördük ve bu işleri gayet iyi bir şekilde de götürüyoruz, götürmeye de devam edeceğiz.

Yanlış anlamadıysam, "Bir şirkette kayırma var" şeklinde bir ifade sarf edildi. Varsa böyle bir şey, elinizde resmî vesaik varsa getirin, ne lazımsa yaparız.

Değerli arkadaşlarım, sözlerime son verirken, benden önce konuşmuş olan değerli milletvekili arkadaşlarıma, 1991 yılı bütçesi üzerinde çalışmış olan tüm arkadaşlara şahsım ve camiam adına teşekkür ediyorum, hepinize saygılar sunuyorum. (ANAP sıralarından "Bravo" sesleri, alkışlar)

BAŞKAN — Teşekkür ederim Sayın Bakan.

VEFA TANIR (Konya) — Sayın Başkan...

BAŞKAN — Buyurun Sayın Tanır.

VEFA TANIR (Konya) — Sayın Başkan, müsaade ederseniz, Sayın Bakanın bir cümlesinin düzeltilmesini istiyorum. "Hayır" derse, sataştı diye söz rica edeceğim.

Sayın Bakan, "Biz yeni parlamenteriz, eskilerin bazı huylarını almaya mecbur değiliz" dediler. Zannederim, bu "eskiler" sözünüzün önüne "bazı" sözcüğü gelecek değil mi Sayın Bakan?

BAŞKAN — Hatta iki "bazı" olsun; "bazı eskilerin, bazı huylarını"; böylece meseleyi bağlayalım.

Teşekkür ederim efendim.

Sayın milletvekilleri, şimdi şahsı adına, lehinde, İçel Milletvekili Sayın Ali Er'e söz veriyorum.

Buyurun Sayın Er. (ANAP sıralarından "Bravo" sesleri, alkışlar)

ALİ ER (İçel) — Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Ulaştırma Bakanlığı bütçesi üzerinde şahsım adına söz almış bulunuyorum; Yüce Meclisi saygıyla selamlıyorum. (ANAP sıralarından alkışlar)

Tabiî, vaktimiz çok kısa. Ben, daha çok PTT Genel Müdürlüğünün hizmetleri üzerinde kısaca durmak istiyorum. Bir kere, şunu söyleyeyim: Sürekli olarak "sandık" diyorlar. Ben onu bir türlü anlayamadım. Sine-i millete bir dönseler de, sandığa bir gitsek diyorum; fakat, ona da bir türlü gidemiyorlar.

Tabiî, sine-i millete döndükten sonra seçime giderken, ne yapıldı, ne yapmadı, o ne yaptı, bu ne yaptı diyen milletin huzurunda hep beraber konuşuruz ve o zaman da herkesin saçı gözünün önüne dökülür.

ALAETTİN KURT (Kocaeli) — Milletin ensesinde duruyorsunuz, sinesinde değil.

ALİ ER (Devamla) — Biz bu ülkede iktidar olduktan sonra çok şey yapmışız, biz iktidar olmadan önce ki iktidarlar da bazı şeyler yapmışlar, onlara da bir şey demiyoruz; ama, bazı kısa kısa mukayeseler yapmak istiyorum.

Şöyle, bakıyorum yoklara; sizin döneminizde, araç telefonu yok, elektronik mektup hizmeti ilde, ilçede, köyde yok, teleks abonesi yok, Acele Posta Servisinde il, ilçe ve hiçbir ülke ile aramızda bağlantı yok. Bunlar sizin, yoklar" hanenizde yazılmış. Tabiî, bunlar vardı da, biz yok etmedik; varsa vardır, yoksa yoktur. Ama, bugün de bunlar "var" hanesine yazılmış.

Yine, geçmişe şöyle bakıyorum: 1980'de Türkiye'de 6 tane köy ve kasabada otomatik santral var.

ALAETTİN KURT (Kocaeli) — Yanlış o rakam, iyi bak.

ALİ ER (Devamla) — 1980'de Türkiye'de 6 tane köy ve kasabada santral var. (Gürültüler)

BAŞKAN — Efendim, sükûnetle dinleyelim.

ALİ ER (Devamla) — Peki, ben soruyorum: Türkiye'de kaç köy, kaç kasaba var?.. Yani, bugün, "seçim, seçim" diyenler, yarın gittiklerinde 6 köy ile kasabaya mı gidecekler acaba? Yani, 6 köy ve kasabada otomatik santral var. Türkiye'de 45 bin köy, 5 bin kasaba ve bine yakın ilçe var. Ben her zaman soruyorum: "Bunların hangisi büyük?" diyorum, bunlar da bir türlü anlamıyorlar. (ANAP sıralarından "Bravo" sesleri, alkışlar)

Yine devam ediyorum. 1980'de 56 ilçede otomatik telefon santralı var. Bugün ne kadar ilçede otomatik telefon santralı var? 724 ilçede otomatik santral var. Şimdi insaf edelim, birbirimizle ölçüşelim ve hangimiz daha çok yapmışız? Biz daha çok yapmışız.

Tabiî, bu bahsettiğim yıllar için, "Efendim dünyada da bir şey yoktu, dünya da bir şey yapmıyordu, onun için biz de yapamadık" dense, hiçbir şey söylemeyeceğim. Hatırlarım, 1980'de değil, 1968'lerde -öyle tahmin ediyorum- Amerika aya gidiyordu, Avrupa uzaya gidiyordu, bizim o günün iktidarları da, herhalde uyumaya gidiyordu, öyle gibi geldi bana. Yoksa, o günlerde Avrupa'da bir şey yok değildi; her yerde bir şeyler vardı. Yok olan şey, bizde.

Siz, ondan sonra çıkacaksınız, vatandaşa diyeceksiniz ki, "sine-i millete".. O da bir tavernaya döndü; sine-i millet... Biz zaten Anavatan Partisi İktidarı olarak milletin sinesindeyiz. Milletin sinesinden kopuk olan sizlersiniz. (ANAP sıralarından alkışlar) Yani, milletin sinesinden kopuksunuz, hiç olmazsa biraz dönün de milletin sinesine varın. Ondan sonra da inşallah beraberce seçim yapalım, onun için ne gerekliyse, onu da beraberce yapalım.

Geçmişte bakanlık yapmış arkadaşlarımızdan birisi sokaktaki açlardan bahsetti. Şöylece düşünüyorum; hani, 1977-1979 olsa, kuyruk olur, yokluk olur, açlık olur; ama, bu memlekette ne kuyruk var, ne yokluk var; açlık da -hamdolsun- hiçbir yerde yok.

MUSA GÖKBEL (Muğla) — Zonguldak hariç.

ALİ ER (Devamla) — Bir konu daha var. Öyle, durmadan "seçim, seçim" demeye gerek yok, yani seçime gidiyoruz, kazanamıyorsunuz. E birader, yani, biz, siz kazanıncaya kadar mı seçime gideceğiz bu ülkede? Öyle ise, siz, kazanıncaya kadar seçim istersiniz. (Gürültüler)

BAŞKAN — Ulaştırma açısından kastediyor efendim; ulaştırma açısından; seçime ulaşmak manasında.

ALİ ER (Devamla) — Siz genelde konuştunuz, biz biraz siyasî konuşalım diyorum.

Sayın Çakıroğlu, özellikle sizin bir sözünüze cevap vermek istiyorum. Burada, Erdemli İlçesinin Kayacı Köyünden bahsettiler. Kayacı Köyünün telefon kodu 2427. Telefonu var; bundan üç sene önce gelmiş, Arkadaşımızın o bahsettiği, eski bir parlamenterimizin -öyle değil mi Rüştü Bey? O da orada oturuyor, çünkü oraları biliyor- Limonlu Kasabasından 16 kilometre uzaklıkta Kayacı Vadisinde bir kayanın içinde açtığı gazinoya istediği bir telefondur, yani insaf edin, bir eski parlamenterin şahsına, bu devlet, 16 kilometre uzağa telefon götürmek mecburiyetinde değildir; bu milletin parasıyla. O zaman... (ANAP sıralarından "Ne gazinosu?" sesleri) Nasıl gazino olduğunu ben bilmiyorum.

Onun için, sevgili arkadaşlarım, böyle, konuyu incelemeden, burada, Türkiye Büyük Millet Meclisinin yüce kürsüsünde bunları söylemek yanlış olur, yanlışı da böyle düzeltirler. (ANAP sıralarından alkışlar)

Sevgili arkadaşlarım, telefon konusunda, çok iyi hatırlarım; biz, Erdemli ilçesinde otururduk, Mersin'e telefon açardık, öğlen olurdu beklerdik, telefon bağlanmazdı, ondan sonra, hiç olmazsa bir taksiye atlayalım, gidelim derdik, 35 kilometre gider gelirdik, oturur, çayımızı, kahvemizi içerdik, akşam üzeri telefon çalmaya başlardı; "Alo..." Efendim?.. "Mersininiz hazır".. Ne zaman hazır? Sabah yazdırmışsın telefonu, akşam üzeri hazır. Sizden öyle bir Türkiye teslim aldık; ama, başka partiler dese, bir şeyler söylese burada; dese ki, "Sizin yaptığınız az; sizin yaptığınızdan çok güzelini biz yapacağız" dese, bu millete inandırıcı olur; ama, sizi gördük; sizin bu ülkeye yapacağınız pek fazla bir şey yok. Bugüne kadar yapabileceğinizin hepsini yaptınız, pil de kalmadı, bitti. Bundan sonra yapma sırası bizde. Eğer daha başkası gelirse, daha güzelini yaparsa, ona da her zaman meydanı bırakmaya hepimiz hazır olmalıyız.

Şimdi, arkadaşımızın birisi burada, gazetelerdeki telefon ilanlarından bahsetti. Ben hatırlıyorum o günleri; vatandaş telefon isterdi; yok. Onbeş yirmi yıl gibi bir zaman sonrasına gün veriyorlar, vatandaş gazeteye yazıyor: "Telefon istiyorum, adresim, mezarlık". Yani bu, telefonu ölünce alacağım demek. O, o günlere mahsustu; bugünlere mahsus olan bir şey yok. Bakın, Türkiye'nin bütün köylerinde telefon var. "Yok" diyebiliyor musunuz?.. Hem de otomatik...

MEHMET PERÇİN (Adana) — Çadırda bile var.

ALİ ER (Devamla) — Oturuyoruz, yaylada var; iniyoruz, sahilde var. Ben biraz Yörüğüm ya... Çadırda da var; evet, orada da var. Onun yalanı yok; orada da var. Her tarafta telefon var. Bugün, biz, 600'ün üzerinde yerleşim merkezimizde, hiç beklemeden telefon alabilen bir ülke haline gelmişiz. Gerçek bu. Fakat, buna rağmen siz derseniz ki, "Bu ülkede hiçbir şey yapmadınız".. O zaman, adama gülerler.

BAŞKAN — Sayın Er, süreniz doldu. Toparlarsanız memnun olurum.

ALİ ER (Devamla) — Toparlıyorum Sayın Başkan.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; tabiî, bir insan kürsüye çıktığı zaman, bir partiyi temsilen de konuşsa, şahsen de konuşursa, yüce milletin karşısında, buradan bizim size dediğimiz gibi, yarın bize de -mutlaka ebedî değiliz- gelecek olanların diyeceğini hepimiz bilmemiz lazım. Ben, bütün geçmiş zabıtları hep merak edip karıştırıyorum, bakıyorum; hep birbirimizle çekişmişiz, dövüşmüşüz.

ALAETTİN KURT (Kocaeli) — Programın 381 inci sayfasını oku.

ALİ ER (Devamla) — Sen buraya çıkar konuşursun Sayın Kurt. Konuştun, o zaman niye söylemedin?

Benim en çok sevindiğim nokta, Doğru Yol Partisiyle SHP'nin yan yana oturup da birbiriyle kardeşce hareket etmeleri. Sizlerin bu haline seviniyorum. Gerçekten seviniyorum; çünkü, bakıyorum geçmişte hep dövüşmüşsünüz.

BAŞKAN — Sayın Er, bunu, tabiî, ulaştırma politikası açısından söylüyorsunuz değil mi? Lütfen... Sonradan grupların hassasiyetine yol açmayalım.

ALİ ER (Devamla) — Evet, ulaştırma politikası açısından söylüyorum Sayın Başkan.

Hep dövüşmüşsünüz. Ardından da biz gelmişiz, barıştırmışız. Ama, hele hep beraber o sine-i millet kararını bir alın, ben sizi bir göreyim; o zaman bir gidelim seni-i millete.

Değerli arkadaşlarım zamanımızın kısalığı nedeniyle sözlerimi toparlıyorum. Yani, aslında konuşacak çok şey var, size söyleyeyim. Yani, insan konuşur; ama, konuşmaktan öte, bu memlekete, bu millete hizmet vermemiz lazım. Biz Anavatan İktidarı olarak, yok olanları var etmek için gece gündüz çalıştık. Sizin bir yaptığınız yerde biz bin yaptık. Sizin hiç yapmadığınız yerde, biz çok şey yaptık. Bundan sonra da, inşallah, yine yapacağız; ama, gönül istiyor ki, elele verelim yapalım, gönül gönüle verelim yapalım; Türkiye kalkınsın, millet kalkınsın diyorum.

Ulaştırma Bakanlığı bütçesinin, memleketimize, milletimize ve Bakanlık mensuplarımıza hayırlı, uğurlu olmasını temenni ediyor, Yüce Heyetinizi saygıyla, sevgiyle selamlıyorum. (ANAP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN — Teşekkür ederim Sayın Er.

Şahsı adına, aleyhinde, Samsun Milletvekili Sayın Ali Eser.

Buyurun Sayın Eser.

ALİ ESER (Samsun) — Sayın Başkan, söz verdiğiniz için teşekkür ederim.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; hepinizi, tekrar, sevgi ve saygıyla selamlıyorum.

Doğru Yol Partisi Grubu adına yaptığım konuşmada, bazı bölümleri bu safhada sizlere anlatacağımı söylemiştim. Ben tekrar o konuya devam etmek istiyorum.

Elimizde, Sayın Bakanın bize takdim ettiği konuşma metni var, Sayın Bakanın yaptığı konuşma metni var. Sayın Başkan müsaade ederlerse, hemen konuşmamın başında denizcilik konusu üzerinde biraz daha durmak istiyorum. İyi hatırlıyorum, konuşmamda, filonun ihtiyaçları ve 1994 hedeflerinden bahsederken, "Kamuya ait olan, Denizcilik Bankası Deniz Nakliyat TAŞ'nin filosunun 1983'te 1,1 milyon DWT ton iken, Altıncı Beş Yıllık Plan ve diğer programlara göre 1994'te 3,3 milyon DWT ton olarak hedeflendiğini söylemiştim. Sayın Bakan konuşmasında, Deniz Nakliyat TAŞ'nin 1,7 milyon DWT ton olduğunu söyleyince, ben gerçekten konunun çok dışında kaldım diye üzülmüştüm -bir taraftan da sevinmiştim-; ama, konuşma metninin 6 ncı sayfasında -dikkatimi çekti- bir makam var, gerçek tonaj 1 milyon 70 bin DWT civarındaymış ki, benim tahmin ettiğimde öyle idi. Demekki, daha 2 milyon DWT ton alacağı var Deniz Nakliyat TAŞ'nin, Sayın Bakandan.

Efendim, ben konuşmamı gerçekten büyük potansiyel olan deniz ulaştırmasıyla ilgili konularda yoğunlaştırmak istiyorum. Biraz önceki konuşmamda eğitim konusunda kalmıştık. Eğitilmiş insanın, özellikle gemi inşaatında ve gemi işletmeciliğinde şart olduğunu söylemiştim. Benden önce konuşan bir arkadaşım, bu konuyla ilgili olarak Tayvan misali verdi. Mesela, Filipinler var. Bu ülke, 1980'lerde dışarıda çalışan 60 bin civarındaki denizci sayısını, 1989'da 100 binin üzerine çıkarmış. Bizim de 1970'li yıllarda dünyanın çok ileri ülkelerinde deniz ulaştırmasında çalışan ve çok muvaffak olmuş, hem zabitan, hem tayfa dediğimiz gemi adamlarımız var idi. Gönül ister ki, aynı çerçeve içinde daha iyisini, daha çeşitlisini sağlamak için eğitime ve bunun gereği olan ara eleman yetiştiren teknisyen okullarını, hem işletme, hem inşaat

hem diğer deniz ulaştırmasındaki bölümlere eleman yetiştiren okulları, tatbikî kursları çoğaltalım. Özellikle üye olacağımız Avrupa Topluluğu komisyonlarındaki çalışma gruplarına bol eleman vermeye çalışalım, oralarda kalıcı, staj yapıcı, ileride bizim işlerimize çok iyi gelebilecek elemanları yetiştirelim. Çünkü, buna çok ihtiyacımız var.

Biraz söylemiştim, yine hatırlatmak istiyorum: Bugün, Avrupa Topluluğu denizcilik gruplarının başında, Yunan tâbiyetinde olan bir eleman vardır.

Denizle alakalı menfaatlarımız ve bugün için güncel olan istihdam sorunumuzla bağlantılı olarak bir konuyu anlatmak istiyorum: O da, Zonguldak Taş Kömürü Müessesesinin ve oradaki yaşayanlarımızın durumu. Konuyu şöyle dile getirmek istiyorum. Bir hafta veya 10 gün önce yine bir değerli bürokratımız bir hatırlatma yaptı; "Zonguldak'a bir alternatif plan" dedi. Ben, daha önce de, bir kaç yıldır konuştuğumuz deniz ve bizim Türkiye olarak potansiyelinden faydalanmamız gereken nehir ulaştırmasına entegre bir duruma gelmemizle onun arasında bağlantı kurmak istiyorum ve biraz önce elimde getirip de size gösteremediğim bir haritayı şöyle çok basit olarak anlatmak istiyorum: Bu haritada görüldüğü şekliyle, Zonguldak, Hollanda çıkışından Roterdam veya ileride iki üç sene sonra Elbe'den Hamburg'a, Köstence'den girip bütün Avrupayı katetmek suretiyle bir plan var. Bugün, bu, Hollanda, Almanya, Macaristan, Yugoslavya ve Romanya ülkelerinde; bunu, biliyorum, arkadaşlarım görebiliyor mu?.. Konu, Sayın Ali Er'in dediği gibi, siyasî bir konu değil, o konuları sonra konuşuruz. Burada TIR taşımacılığı ile de çok ilgili olduğu için göstermek istiyorum. Sayın Bakan da burada, "Karayolu uluslararası taşımacılarımızın hiçbir sorunu yoktur" diye çok kesin olarak ifade ettiler. Ben daha bugün Ulaştırma Bakanlığımızın bütçesi görüşülmeye başlamadan önce, saat 14.30 sularında, Uluslararası Karayolları Nakliyeciler Derneğine gittim ve ilgililerle konuştum. Sayın Bakan, geçen yıllarda olduğu gibi, 9 uncu aydan itibaren geçiş hadleri sıkıntılarının had safhada olduğunu söylediler.

Yine, bu konuyla ilgili olarak burada sizlere bir mektup okumak istiyorum. Bu mektubu yazan, 1965'li yıllarda yedeksubaylığımızı beraber yaptığımız, 1974 yılından beri Bursa Organize Sanayi Bölgesinden ihracat yapan ciddî bir firmanın yetkilisi bir arkadaşım -arz ettiğim yakınlıkla bana yazmış- diyor ki: "Bildiğin gibi, biz 1974'ten beri ihracat yapıyoruz. Halen, İsviçre, Almanya, İspanya, Belçika, Fransa ve Amerika gibi ülkelere sevkiyatlarımız var. Bunların çoğu karayoluyla oluyor. Hele hele sene sonuna doğru geçiş adetleri dolup, Bulgaristan-Yugoslavya yolu kapanınca, vaziyet tam bir felakete dönüşüyor..."

Burada size hatırlatmak istediğim bir konu var: Almanya, geçen sene bir uygulamaya geçti, her TIR üzerinden, geçişe bağlı olmadan, bir defa 7-8 bin mark -Almanya'ya ister bir kere, ister üç kere girsin- bir vergi almaktadır. Geçen seneki büyük tepki neticesinde bundan vazgeçti; ancak 1991 yılı için aynı uygulamanın devam edeceğini oradaki ilgililer bize belirtiyorlar. Yine aynı tepkiyi göstereceğinizden eminim. Bu konuda uyanık olacağınızı umuyorum. Çünkü, 7 bin mark, bugün 14 milyon liraya tekabül eder. Her ay başına 1 milyon liradan fazla düşer; bu miktar da, o TIR'da çalışan bir şoförün veya şoför muavininin yıllık maaşıdır diye düşünüyorum. Yani her TIR'a bir ilave insan çalıştırmış gibi bir maliyet yükselişi demektir bu.

BAŞKAN — Sayın Eser, süreniz doldu, tamamlamanızı rica ediyorum.

ALİ ESER (Devamla) — Hay hay Sayın Başkan, topluyorum.

TIR geçişleriyle, demin gösterdiğim plandaki nehir ulaştırması yolunun da rahatlıkla halledilebileceğini, taşımaların asgarî yüzde 15 daha ucuz olacağını sanıyoruz. Hale gemiyle olan

bu "Kontinant hattı" dediğimiz Akdeniz, Cebelitarık ve Okyanusa doğru çıkış yoluna nispetle 15 gün daha kısa seferdir. Ve Zonguldak'ın Orta Avrupa ve bugün için Doğu Blokunun da entegre olmasıyla geniş çapta bir başka alternatifte merkez teşkil edebileceğini; gerek hammadde, gerek yarı mamul madde imalatında, emek-yoğun sanayilerin kurulmasında. Bu, düşündüğümüz Karadeniz Ülkeleri Ekonomik Birliği konusunda büyük bir potansiyeldir. Nasıl ki, otuz yıl Darıca-Karamürsel hattında araba vapuru işletelim diye söyledik ve faydasını gördükse, bu da aynı mesabede ve paralel, potansiyeli çok çok daha üstün bir hat olacaktır. Sayın Kurt da liman ve yerleştirmeler mevzuunda iki yıldır çalışıyor. Her konuda yardımcı olabileceğimizi buradan belirtiyorum.

Bu Darıca-Karamürsel hattı, aynı zamanda, 1961-1962 yıllarından bana üniversitede bitirme tezi olarak, çok sevdiğim Ata Nutku Beyin verdiği bir projeydi. Bunu o zaman ispatlamıştık; ama akamete uğradı, başladı, durdu, şimdi faydasını herhalde hepimiz görüyoruz.

Konuşmalarımız bu minval üzeredir, yani hep yapıcıdır, hep yol göstericidir.

Son olarak, hızlı tren ve TÜRKSAT konularına da değindikten sonra konuşmama son vereceğim.

BAŞKAN — Şimdi ben bu trenin yolunu keserim Sayın Eser.

ALİ ESER (Devamla) — Çok kısa olarak değineceğim Sayın Başkanım.

Hızlı trenin çok hızlı olmasını istemiyoruz, çok hızlı olmasın. Sayın Bakanın Plan ve Bütçe Komisyonunda bize dağıttığı bültende Ankara-İstanbul arasının 1-1,5 saat olacağını yazıyor; belki bir tapaj hatası vardır. O çok pahalı bir teknolojiyi, ayrıca çok hızlı olmasını da istemiyoruz ve gerçekten -Sayın Oral'a yaklaşmayacağım; ama ütopik bir konu olabilir- bu konuda rekabeti ön planda tutmalıyız, firmaları kısıtlayıcı ağır şartları bence biraz daha düşünelim.

TÜRKSAT-PTT işbirliğiyle yapılan ihalenin üzerinde de Plan ve Bütçe Komisyonunda bir nebze durduk. Oradaki cevaplarda çok sathi geçildi, bunu Sayın Bakana üzülerek ve samimi olarak söylüyorum. O ciddiyetin verilmesi lazım geldiğini şimdi anlıyoruz. İhale yeni bir veçheye gelmiştir, ihalenin hem kapsamı değişmiştir, hem fiyatı çok inmiştir; 1 trilyonu bulan bir meblağdır ve tevali edecektir, beş senede değilse bile, on senede bir tekrarlanacak bir fırlatma hadisesidir. Ayrıca, elimde bu konuyla alakalı Eylül 1990'da beynelmilel İnter Space gibi birçok uzay mecmualarında, normal gazetelerde çıkmış muhabirlerin tespitleri var. Burada detaylı olarak çok teknik bazı mahzurlar ihale yapılmış olan firmanın imalatlarıyla alakalı olarak gösterilmiş. Şu andaki teknik şartnameyi bilemiyoruz, zannediyorum, sayın bakanlık ve yetkileri bu konuda da gereken hassasiyeti gösteriyorlardır, bundan muhakkak ki kuşkumuz yok.

Sayın Başkanım, bir de yatçılık ve turizm sektörüyle alakalı şikâyetleri dile getirip, Sayın Bakanın bu konulara çareler bulacağından da emin olduğumu ayrıca belirtmek istiyorum. Yatçılık, triptik otomobil getirmek gibi bir tatbikatın içindedir, çıkarılmış bulunan Turizmi Teşvik Kanununun getirdiği bir kolaylıktan dolayı. Bu çok açık bir şekilde suiistimal edilmektedir. Ticarî maksatlıymış gibi yapılan bazı teşvikli yatlar, özel kullanıma arz edilmiştir. Teşvik yasaklarının beş yıllık sürelerin sonunda kalkmasıyla satışına müsaade edilmekte olan bu yatlar el değiştirmektedirler. Bunlar, bu dönem içinde de protokol mesabesindeki çok basit anlaşmalarla özel şahıslar tarafından sahiplenilmiş durumdadırlar. Bu durum, yerli yat sanayiini gerçekten çok güç durumda tutmaktadır. Mevcut teşvikli ticarî uygulamaların dışındaki yat yapımında, vergi nispetleri kaldırılamayacak kadar yüksektir, suiistimale de zaten bu uygulama

neden olmaktadır. İki tarafı dengeleyici teklifler, sizlere bunların dernekleri, bunların inşaat birlikleri vesaire tarafından hep gelmektedir. Bu, gerçekten üzerinde durulması lazım gelen bir konudur diye düşünüyorum.

Grup adına yaptığım konuşmada tekrar konuşacağımı bildiğim için bütçenin hayırlı olması dileğimi dile getirememiştim. Şimdi, bu vesileyle, 1991 yılı bütçesinin Bakanlığa ve tüm camiamıza, milletimize ve memleketimize hayırlı olmasını diliyor, hepinizi sevgiyle selamlıyorum, hayırlı akşamlar diliyorum. (Alkışlar)

BAŞKAN — Teşekkür ederiz Sayın Eser.

Böylece, Ulaştırma Bakanlığı bütçesi üzerindeki konuşmalar tamamlanmıştır.

Sayın Fuat Kılcı'nın ve Sayın Öner Miski'nin yazılı soruları vardır; Sayın Musa Gökbel'in ise sözlü soru müracaatı vardır.

Bunun dışında soru sormak isteyen sayın üye?.. Bulunmadığına göre soru sormak isteyenleri tespit işlemi tamamlanmıştır.

Soruları okutuyorum;

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Aşağıdaki sorularımın Ulaştırma Bakanımız Sayın Cengiz Tuncer tarafından cevaplandırılmasını arz ederim.

Fuat Kılcı
İzmir

1. Son dört sene içinde Devlet Demiryolları İşletmesinin inşa ettiği yeni demiryolu var mıdır?
2. Varsa bu demiryolu nerede inşa edilmiştir?
3. Son dört sene içinde yeni başlanmış ve inşa edilmiş deniz limanı var mıdır?
4. Varsa neresidir ve ne haldedir?

BAŞKAN — Sayın Bakan, malumu âliniz, sorulara sözlü ve yazılı cevap vermek takdirinizdedir; ayrı ayrı mı yoksa diğer soruları da aldıktan sonra mı değerlendireceksiniz?..

ULAŞTIRMA BAKANI CENGİZ TUNCER (Antalya) — Hepsine birden cevap vereceğim.

BAŞKAN — Peki efendim.

Sayın Öner Miski'nin sorusunu okutuyorum, buyurun:

Sayın Başkan,

Aracılığınızla, Sayın Bakanın aşağıdaki sorularımı cevaplandırmasını arz ederim.

Öner Miski
Hatay

1. Hatay'ın pek çok yerinde TRT'nin yayınları iyi bir biçimde izlenememektedir. Dış yayınların yoğun etkisinde olan Hatay için, PTT'ce kablolu TV yayınlarının başta sınır ilçeleri olmak üzere, Antakya dahil, bütün Hatay ilçelerine yapılması gerektiğine inanıyorum. Önümüzdeki yıl Hatay için kablolu TV yayınlarını düşünmekte misiniz?
2. Geçen bütçe görüşmelerinde Hatay'a çağrı sisteminin kurulacağını vaat etmiştiniz, henüz gerçekleşemedi. Çağrı sisteminin bu yıl gerçekleştirme umudunuz var mıdır?
3. Geçen yıl bütçede Arsuz Beldesi yakınında yatların da yaklaşıp ikmal yapabileceği bir balıkçı barınağının kurulacağını vaat etmiştiniz. Bu balıkçı barınağının önümüzdeki yıl programa konulması imkânı var mıdır?

BAŞKAN — Sayın Musa Gökbel, buyurun.

MUSA GÖKBEL (Muğla) — Önce, Bakanlığın haberleşme dalındaki başarılarını kutlarım. Bu konuda Muğla İlinde 50 otomatik telefon santralı olduğunu, bunların 1 tanesinin il merkezinde, 11 tanesinin ilçe merkezlerinde, 13'ünün kasabalarda, 31 tanesinin de köylerde olduğunu; bu yıl sonuna kadar yapılacak olanlarla, köylerdeki otomatik santral sayısının 40'a çıkarak, Milas İlçesi Çamiçi mevkii, Yatağan İlçesi Yeşilbağcılar, yine Yatağan İlçesi Turgut beldesi, yine Merkez İlçe Yeşilyurt Belediyesi, Fethiye İlçesi Eşen ve Üzümlü Belediyelerinin santral hizmet binaları bedellerini teslim etmiş olmalarına rağmen, 3 yıldır otomatik santral kurulmamış sebeplerinde acaba belediye başkanlarının başka siyasî partilere mensup olmasının payı var mıdır?

İkinci sorum: Bu santrallar ne zaman yapılacaktır

Üçüncü sorum: Sayın Bakanın yıl içindeki açıklamasında, Milas İlçesi Güllük Havalanıyla ilgili gelişmeler ne durumdadır?

Son sorum: İlimizde 88 000 yatın giriş çıkış yaptığı 5 limandan bir tanesi olan Datça Limanında, Liman Başkanlığı yoktur. Bunun sonucunda, ülkemizin turizm gelirlerinde büyük payı olan bu ilçede liman giriş çıkışları için Marmaris'e kadar gidip gelmek zorunluluğu vardır. Buraya bir liman başkanlığı kurmayı düşünmekte misiniz?

Teşekkür ederim.

BAŞKAN — Teşekkür ederim.

Sayın Bakan?

ULAŞTIRMA BAKANI CENGİZ TUNCER (Antalya) — Sayın Başkan, önce Sayın Öner Miski'nin sorularına cevap vererek başlayacağım sözlerime. Hatay'ın çağrı şebekesine dahil edilmesi programa alınmıştır; 1991 yılı içerisinde sisteme kavuşacaktır.

Kablolu televizyon için, onu tetkik ettireceğim. Büyük ihtimalle, zannediyorum, 1991'de hudut ilimizi şebekeye başlayacağız.

Arsuz'da balıkçı barınağı yapılması konusu zaten gündemdedir. 1991 yılı programına teklif edeceğiz.

Sayın Kılcı'nın sorularına geçiyorum: Son dört yıl içinde yeni yapılan liman yoktur. Ancak, Haydarpaşa, Trabzon, Samsun, İzmir, Antalya, İskenderun, Mersin limanlarında tevsi çalışmaları yapılmıştır. Eskihisar, Topçular rıhtım ve iskeleleri bitirilerek hizmete açılmıştır. Ayrıca, bu rıhtımlarda teçhizat yenilemesine gidilmiştir.

Dört yıl içerisinde yapılan trenyolu 40 kilometredir. Konuşmamda da ifade ettiğim gibi, özellikle 1983'ten bugüne 2 304 kilometrelik bir yol yenilemesi yapılmıştır. Bu, Avrupa standartlarına uygun bir yol yenilemesidir; ama önümüzdeki yıllarda zannediyorum, özellikle yeni yol konusunda 21 tane hazır proje vardır. Önümüzdeki yıllarda yeni hatların yapımına da başlanacaktır, yenileme dışında.

FUAT KILCI (İzmir) — Sayın Bakan yeni hat var mı efendim?

ULAŞTIRMA BAKANI CENGİZ TUNCER (Antalya) — Proje olarak var. Yeni hat olarak, 40 kilometrelik yeni hat yapmışız. Bunlar Sincan-Yenikent, Karakaya Barajı varyantları; toplam 40 kilometre.

Son olarak, Sayın Musa Gökbel arkadaşımızın sorularına geçiyorum: Önce, ben de teşekkür ediyorum kendilerine. Özellikle Güllük Havalimanını sordular, soruların bir tanesi o. Bilindiği gibi, Güllük Havalimanında, bu yıl içerisinde, yap-işlet-devret olarak proje kabul edilmişti Devlet Planlama Teşkilatı tarafından. Bir Türk ile bir İngiliz firması BOT olarak anlaş-

tılar; fakat, son anda İngiliz firması bu işten vazgeçti. Şu anda, zannediyorum, bir İngiliz, bir Fransız firması ilgili. Yakın bir gelecekte, herhalde bunlara vereceğiz. Bunlar vermediği takdirde biz, DLHİ olarak kendimiz inşaatına başlayacağız.

Ayrıca, Datça-Marmaris arasında bir ikinci international havaalanı yapımıyla ilgili yeni çalışmaları başlattığımız bir saha var. Zannediyorum bir havaalanı da oraya kuracağız.

Konuşmamda da belirttiğim gibi, Muğla'daki santrallerle ilgili siyasî bir tercih yok. Zannediyorum kısa bir zaman içerisinde, binası hazır olan yerlere santralları koyuyoruz. Yalnız son üç aydır bir sıkıntımız var, özellikle köy tipi telefonları NETAŞ Türk Telefondan almaktaydık. Türk telefon firmasının bir sıkıntı geçirmesi sebebiyle, üretimine Mart - 1991'e kadar ara vermesi, santral tedarikinde bazı sıkıntıları beraberinde getirdi; ama 1991 yılı içerisinde zannediyorum büyük bir bölümünü halletmiş olacağız.

Ayrıca, Datça'da liman başkanlığı tesis edilmiştir. Yakında arkadaşımız göreve başlayacaktır.

Bunun dışında, Sayın Ali Eser arkadaşımız kürsüde konuştuğu için cevap verememe durumundaydım, yalnız bir iki hususa açıklayıcı mahiyette temas etmek istiyorum.

Bugün saat 14.00-14.30'da görüştüm dediniz. Ben de dün akşam UND'nin başkanıyla iki saat beraberdim. "Allah razı olsun, her şey yolunda, inşallah hep böyle gider" dedi bana kendisi. Hiçbir şikâyette de bulunmadı Sayın Ulusoy.

Ayrıca, Almanya'daki konu şu anda varit değil. Zaten o konu ortaya çıkarsa, bütün AT ülkeleri için geçerli olacak; ama büyük baskı var, zannediyorum mümkün değil. Ayrıca, biz bu yıl, bildiğiniz gibi, 1953'te kurulan Avrupa Ulaştırma Bakanları Konferansının, kısa adıyla UBA'nın dönem başkanıyız Türkiye olarak. Bir yıl süreyle bu işi götüreceğiz. Zaten böyle bir konu olursa ipler bizim elimizdedir. Gereken tedbiri almaktan çekinmeyiz.

Ben bu vesileyle, tekrar teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

BAŞKAN — Teşekkür ederim Sayın Bakan.

Sayın milletvekilleri, böylece, Ulaştırma Bakanlığı bütçesi ve kesinhesabı üzerindeki görüşmeler tamamlanmış bulunmaktadır.

Bütçenin bölümlerine geçilmesini oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Bölümleri okutuyorum:

1. — Ulaştırma Bakanlığı 1991 Malî Yılı Bütçesi

A — CETVELİ

Prog. Kodu	Açıklama	Bölüm Program
101	Genel Yönetim ve Destek Hizmetleri	15 540 000 000
	BAŞKAN — Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.	
111	Ulaştırma Politikasının Düzenlenmesi	18 257 000 000
	BAŞKAN — Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.	
112	Ulaştırma İnşaatı İşleri	418 463 000 000
	BAŞKAN — Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.	
900	Hizmet Programlarına Dağıtılamayan Transferler	194 758 000 000
	BAŞKAN — Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.	
999	Dış Proje Kredileri	50 140 000 000
	BAŞKAN — Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.	
	TOPLAM	**697 158 000 000**
	BAŞKAN — Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.	

2. — Ulaştırma Bakanlığı 1989 Malî Yılı Kesinhesabı

BAŞKAN — Ulaştırma Bakanlığı 1989 malî yılı kesinhesabının bölümlerine geçilmesini oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Bölümleri okutuyorum:

A — CETVELİ

Prog.	Açıklama	Genel ödenek toplamı	Toplam harcama	Ertesi Yıla devrolunan ödenek	İptal edilen ödenek
101	Genel yönetim ve destek hizmetleri	4 090 435 000	3 420 356 799	—	670 078 201
	BAŞKAN — Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.				
111	Ulaştırma politikasının düzenlenmesi	8 807 147 000	7 299 033 302	—	1 508 113 698
	BAŞKAN — Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.				
112	Ulaştırma inşaatı işleri	171 807 231 931	139 998 889 779	—	31 808 342 152
	BAŞKAN — Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.				
900	Hizmet programlarına dağıtılamayan transferler	42 374 659 086	41 030 965 345	—	1 343 693 741
	BAŞKAN — Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.				
990	Özel ödeneklere ilişkin hizmetlerin yürütülmesi	2 974 590 021	2 002 722 766	—	971 867 255
	BAŞKAN — Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.				
999	Dış proje kredileri	34 745 100 000	—	—	34 745 100 000
	BAŞKAN — Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.				
	GENEL TOPLAM	264 799 163 038	193 751 967 991	971 867 255	70 075 327 792
	BAŞKAN — Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.				

Böylece, Ulaştırma Bakanlığı 1989 malî yılı kesinhesabının bölümleri de kabul edilmiş bulunmaktadır.

a) Telsiz Genel Müdürlüğü

1. — Telsiz Genel Müdürlüğü 1991 Malî Yılı Bütçesi

BAŞKAN — Ulaştırma Bakanlığına bağlı Telsiz Genel Müdürlüğünün 1991 malî yılı bütçesinin bölümlerine geçilmesini oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Bölümleri okutuyorum.

A — CETVELİ

Prog. Kodu	Açıklama	Bölüm Program
101	Genel Yönetim ve Destek Hizmetleri	8 472 000 000
	BAŞKAN — Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.	
111	Telsiz Hizmetleri	6 532 000 000
	BAŞKAN — Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.	
900	Hizmet Programlarına Dağıtılamayan Transferler	583 000 000
	BAŞKAN — Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.	
	TOPLAM	**15 587 000 000**
	BAŞKAN — Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.	

(B) Cetvelini okutuyorum:

B — CETVELİ

Gelir türü	Açıklama	Tahsilat Lira
2	Vergi Dışı Normal Gelirler	12 100 000 000
	BAŞKAN — Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.	
3	Özel Gelirler ve Hazine Yardımı	3 487 000 000
	BAŞKAN — Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.	
	TOPLAM	**15 587 000 000**
	BAŞKAN — Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.	

2. — Telsiz Genel Müdürlüğü 1989 Malî Yılı Kesinhesabı

BAŞKAN — Telsiz Genel Müdürlüğü 1989 malî yılı kesinhesabının bölümlerine geçilmesini oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Bölümleri okutuyorum:

A — CETVELİ

Prog.	Açıklama	Genel ödenek toplam	Toplam harcama	Ertesi yıla devrolunan ödenek	İptal edilen ödenek
101	Genel yönetim ve destek hizmetleri	9 037 896 893	4 210 770 512	147 133 917	4 679 992 464
	BAŞKAN — Kabul edenler... Etmeyenlerler... Kabul edilmiştir.				
111	Telsiz hizmetleri	1 786 050 000	1 693 580 461	—	92 469 539
	BAŞKAN — Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.				
900	Hizmet programlarına dağıtılamayan tranfserler	139 660 000	133 588 375	—	6 071 625
	GENEL TOPLAM	**10 963 606 893**	**6 037 939 348**	**147 133 917**	**4 778 533 628**
	BAŞKAN — Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.				

(B) Cetvelini okutuyorum:

B — CETVELİ

Gelir türü	Gelirin çeşidi	Tahmin Lira	Tahsilat Lira
2	Vergi Dışı Normal Gelirler BAŞKAN — Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.	3 080 000 000	3 671 083 595
3	Özel Gelirler ve Hazine Yardımı BAŞKAN — Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.	2 329 000 000	2 776 925 272
6	Katma ve Genel Bütçeli İdareler BAŞKAN — Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.	—	1 773 580 353
	GENEL TOPLAM BAŞKAN — Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.	**5 409 000 000**	**8 221 589 220**

Sayın milletvekilleri, Ulaştırma Bakanlığı ve bağlı Telsiz Genel Müdürlüğü 1991 malî yılı bütçe teklifi ile 1989 malî yılı kesinhesabı kabul edilmiş bulunmaktadır; hayırlı olmasını temenni ediyorum. (Alkışlar)

Böylece, bugünkü program tamamlanmıştır.

Yarınki programda yer alan kuruluşların bütçeleriyle kesinhesaplarını görüşmek için, 20 Aralık 1990 perşembe günü saat 10.00'da toplanmak üzere, birleşimi kapatıyorum.

Kapanma Saati: 21.25

V. — SORULAR VE CEVAPLAR

A) YAZILI SORULAR VE CEVAPLAR

1. — İzmir Milletvekili K. Kemal Anadol'un, İzmir ve Samsun sigara fabrikalarının vardiya usulü çalışmalarına ilişkin sorusu ve Maliye ve Gümrük Bakanı Adnan Kahveci'nin yazılı cevabı (7/1675)

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Aşağıdaki sorularımın Maliye ve Gümrük Bakanı tarafından yazılı olarak yanıtlandırılması için aracılığınızı dilerim.

Saygılarımla.

19 Kasım 1990
Kemal Anadol
İzmir

1. İzmir ve Samsun Sigara fabrikalarının 1985 Eylül ayında çift vardiyadan tek vardiyaya döndürülerek üretimlerini sürdürdükleri doğru mudur?

2. Doğru ise, gerekçesi nedir?

3. Daha sonra Samsun Sigara Fabrikasının tekrar çift vardiyaya döndüğü doğru mudur? Doğru ise gerekçesi nedir?

4. İzmir Sigara Fabrikası neden tek vardiya çalışmaktadır?

5. Samsun Sigara Fabrikası gibi İzmir Sigara Fabrikasının da çift vardiya çalışması düşünülmekte midir?

T.C.
Maliye ve Gümrük Bakanlığı 19.12.1990
(Bağlı ve İlgili Kuruluşlar Dairesi Başkanlığı)
Sayı: BİK 40.05/4-1-4053
Konu: Yazılı soru önergesi.

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

İlgi: Kanunlar ve Kararlar Dairesi Başkanlığı (Kan.Kar.Müd.) 21.11.1990 tarih 7/1675-6218/27835 sayılı yazınız.

Tarafımdan yazılı olarak cevaplandırılmak üzere İzmir Milletvekili Sayın Kemal Anadol tarafından sorulan ilgi yazıda belirtilen sorulara ilişkin cevaplarımız aşağıda sunulmuştur.

Ülkemizde 1984 yılına kadar özellikle filtresiz sigara ihtiyacı oldukça yüksek düzeyde iken, Dünyada olduğu gibi ülkemizde de sigaraya olan talebin daha ziyade filtreli sigaraya kayması üzerine bu fabrikalardaki filtresiz sigara makinaları büyük ölçüde devre dışı kalmıştır. Bu nedenle, zamanında filtresiz sigara ihtaycının karşılanması amacıyla konulan çift vardiyaya devam etmenin gerek verimlilik yönünden, gerek ekonomik yönden bir gereği kalmadığından her iki fabrikada da 1.9.1985 tarihinden itibaren tek vardiyaya dönülmüştür.

Daha sonra, özellikle Doğu Karadeniz Bölgesinin artan filtreli sigara talebini karşılamak için, 3 710 ton/yıl filtreli sigara üretim kapasitesi olan Samsun Sigara Fabrikasında 16.11.1987 tarihinden itibaren çift vardiyaya geçilmiştir.

İzmir Sigara Fabrikasında ise, daha ziyade büyük kapasite filtresiz sigarada olup (4 134 ton/yıl), filtreli sigara kapasitesi 1 468 ton/yıl'dır. Halihazırdaki tek vardiya ile 1990 yılı 11 aylık dönemde üretilen 1 390 ton filtreli, 2 007 ton filtresiz sigara mevcut talebi karşıladığından, hatta ilave 2 000 ton sigara daha üretebilecek durumda bulunduğundan, bu fabrikada şimdilik çift vardiyaya geçilmesi düşünülmemektedir.

Sözkonusu fabrikada çift vardiyaya geçilmesi iç ve dış talep artışına bağlıdır. Aksi takdirde, çift vardiyadan dolayı işçilere % 50 zamlı ücret, vasıta kiralanması, elektrik sarfiyatı, ikinci vardiya için yemek hazırlama, kışın ikinci vardiyanın ısıtılması, yakıt sarfiyatı, kontrol zorluğu gibi faktörler önemli malî yük getirmekte, dolayısıyla sigara maliyetlerinin artmasına sebebiyet vermektedir.

Netice olarak, 1990 yılında S.S.C.B.'ne 3 000 ton sigara bağlantısı yapılmış, 1991 yılı içinde bağlantı yapılması yolunda çalışmalar devam etmektedir. Yeni ve belli miktarlarda sigara ihraç bağlantısı yapıldığı takdirde bu fabrikada da çift vardiya ya geçilecektir.

Arz ederim.

Adnan Kahveci
Maliye ve Gümrük Bakanı

2. — Bingöl Milletvekili İlhami Binici'nin, Kontrgerilla Örgütünün terör olaylarıyla ve bazı gizli tarikatlarla ilgisi bulunup bulunmadığına ilişkin sorusu ve İçişleri Bakanı Abdülkadir Aksu'nun yazılı cevabı (7/1683)

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Aşağıdaki sorularımın İçişleri Bakanı Sayın Abdulkadir Aksu tarafından yazılı olarak cevaplandırılmasında aracılığınızı saygılarımla arz ederim. 20.11.1990

İlhami Binici
Bingöl

Kontrgerilla örgütü basında çıkan çeşitli kişilerin açıklamalarından da anlaşılacağı üzere esrarkeşi, katili, işkenceciyi, uyuşturucu müptelasını ve kaçakçıyı içinde bulundurabilen bir örgüt olduğu söyleniyor.

1. Ülkemizin iç güvenliğini sağlayan Sayın Bakan olarak, basındaki bu açıklamalar karşısında bu örgüt hakkında herhangi bir işlem yaptınız mı?

2. Devletimize ve Demokratik Parlamenter Rejimimize yönelik tırmanan terör olaylarının arkasında kontrgerilla örgütü var mıdır? Bu konuda Bakanlığınızın çalışması var mıdır?

3. Bazı gizli tarikatlar ile bu örgütün ilgisi olmuş mudur?

4. Cumhuriyetimize yönelik tehditleri bir tarikat adı altında yöneten Avrupa'daki bazı bezirganların kontrgerilla ile ilişiğini araştırdınız mı?

T.C.
İçişleri Bakanlığı 19.12.1990
Emniyet Genel Müdürlüğü
Güvenlik Daire Başkanlığı
Konu: Bingöl Milletvekili İlhami Binici'nin
yazılı soru önergesi

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

İlgi: Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığının 22 Kasım 1990 gün ve Kan.Kar.Md. 7/1683-6244/27960 sayılı yazısı.

Bingöl Milletvekili İlhami Binici tarafından Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına sunulan ve tarafımdan yazılı olarak cevaplandırılması istenilen soru önergesinde öne sürülen hususlarla ilgili olarak hazırlanan cevap aşağıya çıkarılmıştır.

Türkiye'de "Kontr-Gerilla" adı altında veya benzer herhangi bir örgüt bulunmamaktadır.

Arz ederim.

Abdülkadir Aksu
İçişleri Bakanı

3. — İzmir Milletvekili M. Turan Bayazıt'ın, İzmir ve Samsun sigara fabrikalarının vardiya usulü çalışmalarına ilişkin sorusu ve Maliye ve Gümrük Bakanı Adnan Kahveci'nin yazılı cevabı (7/1687)

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Aşağıdaki sorumun Maliye ve Gümrük Bakanı tarafından yazılı olarak cevaplandırılmasını arz ederim.

Saygılarımla.

M. Turan Bayazıt
İzmir

Soru:

1. Tek vardiya işçi çalıştırılarak üretim yapılan İzmir Samsun sigara fabrikalarından Samsun Fabrikası hangi tarihte ve hangi nedenlerle çift vardiyaya döndürülmüştür?
2. İzmir Fabrikasının çift vardiyaya döndürülmemesi sebebi nedir?
3. İzmir Fabrikasının da çift vardiyaya döndürülmesi düşünülmekte midir?

T.C.
Maliye ve Gümrük Bakanlığı 19.12.1990
(Bağlı ve İlgili Kuruluşlar Dairesi Başkanlığı)
Sayı: BİK 40.05/4-1-4054
Konu: Yazılı soru önergesi

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

İlgi: Kanunlar ve Kararlar Dairesi Başkanlığı (Kan.Kar.Müd.) 22.11.1990 gün ve 7/1687 6250/27890 sayılı yazınız.

Tarafımdan yazılı olarak cevaplandırılmak üzere İzmir Milletvekili Sayın Mehmet Turan Bayazıt tarafından sorulan ilgi yazıda belirtilen sorulara ilişkin cevaplarımız aşağıda sunulmuştur.

Ülkemizde 1984 yılına kadar özellikle filtresiz sigara ihtiyacı oldukça yüksek düzeyde iken, Dünyada olduğu gibi ülkemizde de sigaraya olan talebin daha ziyade filtreli sigaraya kayması üzerine bu fabrikalardaki filtresiz sigara makinaları büyük ölçüde devre dışı kalmıştır. Bu nedenle, zamanında filtresiz sigara ihtiyacının karşılanması amacıyla konulan çift vardiyaya devam etmenin gerek verimlilik yönünden, gerek ekonomik yönden bir gereği kalmadığından her iki fabrikada da 1.9.1985 tarihinden itibaren tek vardiyaya dönülmüştür.

Daha sonra, özellikle Doğu Karadeniz Bölgesinin artan filtreli sigara talebini karşılamak için, 3 710 ton/yıl filtreli sigara üretim kapasitesi olan Samsun Sigara Fabrikasında 16.11.1987 tarihinden itibaren çift vardiyaya geçilmiştir.

İzmir Sigara Fabrikasında ise daha ziyade büyük kapasite filtresiz sigara da olup (4 134 ton/yıl), filtreli sigara kapasitesi 1 468 ton/yıldır. Halihazırdaki tek vardiya ile 1990 yılı 11 aylık dönemde üretilen 1 390 ton filtreli, 2 007 ton filtresiz sigara mevcut talebi karşılığından, hatta ilave 2 000 ton sigara daha üretebilecek durumda bulunduğundan, bu fabrikada şimdilik çift vardiyaya geçilmesi düşünülmemektedir.

Sözkonusu fabrikada çift vardiyaya geçilmesi iç ve dış talep artışına bağlıdır. Aksi takdirde, çift vardiyadan dolayı işçilere % 50 zamlı ücret, vasıta kiralanması, elektrik sarfiyatı, ikinci vardiya için yemek hazırlama, kışın ikinci vardiyanın ısıtılması, yakıt sarfiyatı, kontrol zorluğu gibi faktörler önemli malî yük getirmekte dolayısıyla maliyetlerinin artmasına sebebiyet vermektedir.

Netice olarak, 1990 yılında S.S.C.B.'ne 3 000 ton sigara bağlantı yapılmış, 1991 yılı içinde bağlantı yapılması yolunda çalışmalar devam etmektedir. Yeni ve belli miktarlarda sigara ihraç bağlantısı yapıldığı takdirde gerekli önlemler alınarak İzmir Sigara Fabrikasında da çift vardiyaya geçilecektir.

Arz ederim.

Adnan Kahveci
Maliye ve Gümrük Bakanı

Türkiye Büyük Millet Meclisi

GÜNDEMİ

53 ÜNCÜ BİRLEŞİM

19.12.1990 Çarşamba

Saat : 10.00

1

BAŞKANLIĞIN GENEL KURULA SUNUŞLARI

2

ÖZEL GÜNDEMDE YER ALACAK İŞLER

× 1. — 1991 Malî Yılı Bütçe Kanunu Tasarısı ve Plan ve Bütçe Komisyonu Raporu (1/752) (S. Sayısı: 488) **(Dağıtma tarihi: 6.12.1990)**

× 2. — 1989 Malî Yılı Genel Bütçeye Dahil Kuruluşların Kesinhesaplarına Ait Genel Uygunluk Bildiriminin Sunulduğuna İlişkin Sayıştay Başkanlığı Tez keresi ile 1989 Malî Yılı Kesinhesap Kanunu Tasarısı ve Plan ve Bütçe Komisyonu Raporu (1/732, 3/1398) (S. Sayısı: 495) **(Dağıtma tarihi: 6.12.1990)**

× 3. — Katma Bütçeli İdareler 1991 Malî Yılı Bütçe Kanunu Tasarısı ve Plan ve Bütçe Komisyonu Raporu (1/753) (S.Sayısı: 489) **(Dağıtma tarihi: 6.12.1990)**

× 4. — 1989 Malî Yılı Katma Bütçeli İdarelerin Kesinhesaplarına Ait Genel Uygunluk Bildiriminin Sunulduğuna İlişkin Sayıştay Başkanlığı Tezkeresi ile 1989 Malî Yılı Katma Bütçeli İdareler Kesinhesap Kanunu Tasarısı ve Plan ve Bütçe Komisyonu Raporu (1/733, 3/1399) (S. Sayısı: 493) **(Dağıtma tarihi: 6.12.1990)**

3

SEÇİM

4

OYLAMASI YAPILACAK İŞLER

5

GENEL GÖRÜŞME VE MECLİS ARAŞTIRMASI YAPILMASINA DAİR ÖNGÖRÜŞMELER

6

SÖZLÜ SORULAR

7

KANUN TASARI VE TEKLİFLERİYLE KOMİSYONLARDAN GELEN DİĞER İŞLER

(×) Açık oylamaya tabi işleri gösterir.