

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ KAMU İKTİSADİ TEŞEBBÜSLERİ KOMİSYONU TUTANAK DERGİSİ



14'üncü Toplantı
10 Mart 2021 Çarşamba



(TBMM Tutanak Hizmetleri Başkanlığı tarafından hazırlanan bu Tutanak Dergisi'nde okunmuş bulunan her tür belge ile konuşmacılar tarafından ifade edilmiş ve tırnak içinde belirtilmiş alıntı sözler aslına uygun olarak yazılmıştır.)

İ Ç İ N D E K İ L E R

Sayfa

I.- GÖRÜŞÜLEN KONULAR

II.- OTURUM BAŞKANLARININ KONUŞMALARI

1.- Komisyon Başkanı Mustafa Savaş'ın, tüm İslam âleminin Miraç Kandili'ni tebrik ettiğine ve Komisyonun bugünkü gündemine ilişkin açıklaması

II.- İHTİSAS KOMİSYONLARI

A) GÖRÜŞMELER

1.- Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü'nün (DHMİ) 2017 ve 2018 yıllarına ait bilanço ve netice hesaplarının görüşmeleri

2.- Taşfiye Hâlinde Karadeniz Bakır İşletmeleri AŞ'nin, 2017 yılı ve 1/1/2018-30/3/2018 hesap dönemlerine ait bilanço ve netice hesaplarının görüşmeleri



KAMU İKTİSADİ TEŞEBBÜSLERİ KOMİSYONU

14'üncü Toplantı

10 Mart 2021 Çarşamba

I.- GÖRÜŞÜLEN KONULAR

TBMM KİT Komisyonu saat 14.34'te açıldı.

Komisyon Başkanı Mustafa Savaş, tüm İslam âleminin Miraç Kandili'ni tebrik ettiğine ve Komisyonun bugünkü gündemine ilişkin açıklama yaptı.

Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğünün (DHMİ) 2017 ve 2018 yıllarına ait bilanço ve netice hesapları ibra edildi.

Tasfiye Hâlinde Karadeniz Bakır İşletmeleri AŞ'nin 2017 yılı ve 1/1/2018-30/3/2018 hesap dönemlerine ait bilanço ve netice hesaplarının görüşmeleri tamamlandı.

Komisyon gündeminde görüşülecek başka konu bulunmadığından, 16 Mart 2021 Salı günü toplanmak üzere saat 18.47'de toplantıya son verildi.

10 Mart 2021 Çarşamba

BİRİNCİ OTURUM

Açılma Saati: 14.34

BAŞKAN: Mustafa SAVAŞ (Aydın)

BAŞKAN VEKİLİ: Nevzat ŞATIROĞLU (İstanbul)

SÖZCÜ: Mevlüt KARAKAYA (Ankara)

KÂTİP: Yavuz SUBAŞI (Balıkesir)

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Komisyonumuzun değerli üyeleri, Sayıştay Başkanlığımızın ve kurumlarımızın değerli temsilcileri; hepiniz hoş geldiniz.

Toplantıyı açıyorum. (*)

II.- OTURUM BAŞKANLARININ KONUŞMALARI

1.- Komisyon Başkanı Mustafa Savaş'ın, tüm İslam âleminin Miraç Kandili'ni tebrik ettiğine ve Komisyonun bugünkü gündemine ilişkin açıklaması

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sözlerimin başında aziz milletimizin ve tüm İslam âleminin Miraç Kandili'ni tebrik ediyor, bu mübarek gecenin tüm insanlığa hayırlar getirmesini Rabb'inden diliyorum; gecemiz mübarek olsun.

Bugünkü gündemimizde Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü ile tasfiye hâlinde Karadeniz Bakır İşletmesi AŞ'nin 2017 ve 2018 yıllarının bilanço ve netice hesapları yer almaktadır.

Toplantımıza Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğüyle başlıyoruz.

Sayın Genel Müdürümüzden başlamak üzere toplantımıza katılan kurum ve Sayıştay temsilcilerimizin kendilerini Komisyonumuza tanıtmalarını rica ediyorum.

Buyurun Sayın Genel Müdürüm.

(Katılımcılar kendilerini tanıttı)

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Teşekkür ediyorum.

Şimdi sunumunu yapması için sözü Sayın Genel Müdüre veriyorum.

Buyurun Sayın Genel Müdürüm.

III.- İHTİSAS KOMİSYONLARI

A) GÖRÜŞMELER

1.- Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğünün (DHMİ) 2017 ve 2018 yıllarına ait bilanço ve netice hesaplarının görüşmeleri

DHMİ GENEL MÜDÜRÜ HÜSEYİN KESKİN – Sayın Başkan, KİT Komisyonunun değerli üyeleri, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı, Sayıştay Başkanlığı ile Hazine ve Maliye Bakanlığının değerli temsilcileri; kuruluşumuzun 2017, 2018 yılları faaliyetine ilişkin olarak Sayıştay tarafından hazırlanan rapora ilişkin sunuma geçmeden önce kuruluşum ve şahsım adına saygılarımı sunarım.

Müsaadelerinizle sunuma geçmek isterim.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Tabii ki buyurun.

(*) Coronavirus salgını sebebiyle toplantı salonundaki Başkanlık Divanı üyeleri, milletvekilleri, katılımcılar ve görevli personel maske takarak çalışmalara katılmaktadır.

DHMİ GENEL MÜDÜRÜ HÜSEYİN KESKİN – Efendim, malumlarınız, Türk sivil havacılık sektörünün altyapısını oluşturan tesis ve donanımıyla 1933 yılından bu yana değişik isim ve statülerde hizmetini yürüten kuruluşumuz 233 sayılı Kanun Hükmünde Kararname ve ana statü çerçevesinde 1984 yılından itibaren faaliyetlerini kamu iktisadi teşebbüsü olarak sürdürmektedir. Kuruluşumuz tüzel kişiliğe sahip, faaliyetlerinde özerk, sorumluluğu sermayesiyle sınırlı, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının ilgili bir kamu iktisadi kuruluşudur. Cumhurbaşkanlığı kararnamesiyle de aynı statü korunmuştur.

Kuruluşumuzda toplam 18.300 personelimizin 11.032’si kadrolu personel, 7.287’si ise hizmet alım yoluyla istihdam edilen personeldir.

Türkiye genelinde sivil hava trafiğine açık 56 havalimanımız bulunmaktadır. Bu havalimanlarının 49 adedi bizatihi Devlet Hava Meydanı İşletmesi tarafından işletilmekte, 5 adedi ise DHMİ’nin kontrol ve denetiminde örneğin İstanbul Havalimanı, Zafer, Zonguldak Çaycuma, Aydın Çıldır ve Gazipaşa Alanya Havalimanları gibi hizmet vermektedir. Ayrıca, bunun dışında 2 tane daha havalimanı var; Savunma Sanayii Başkanlığının HEAŞ adlı şirketi tarafından işletilen Sabiha Gökçen Havalimanı ile Eskişehir Teknik Üniversitesi tarafından işletilen Eskişehir Hasan Polatkan Havalimanı’nda yalnızca hava trafik kontrol hizmetleri Devlet Hava Meydanları tarafından verilmektedir.

Genel Müdürlüğümüzde yaklaşık 1 milyon kilometrelik -Türkiye’mizin- hava sahasında yaklaşık 75 bin kilometrelik kontrollü uçuş yolu şebekesi dâhilinde uçuşların emniyetli ve düzenli bir şekilde gerçekleştirilmesi için 32 adedi radar sistemi olmak üzere 405 adet hava seyrüsefer yardımcı sistemiyle 24 saat kesintisiz hizmet vermekteyiz. Bu hizmetlerin işletmesel olarak desteklenmesi için toplam 2.065 aracı; genel maksatlı, özel maksatlı, kurtarma, yangınla mücadele, hizmet aracı vesaire olmak üzere...

Müsaadenizle, birazcık uçak ve yolcu trafiğiyle alakalı istatistiklerden bahsetmek isterim Sayın Başkanım.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Tabii ki.

DHMİ GENEL MÜDÜRÜ HÜSEYİN KESKİN – Coronavirüs salgınının havacılık üzerindeki olumsuz etkisinin tüm dünyada derinden hissedildiği 2020 yılında iç hat trafiğimiz 572.262 ve dış hat uçak trafiğimiz -bizatihi uçaklardan bahsediyorum- 280.571 olmak üzere direkt transit dâhil toplam 1milyon 57 bin 247 adet olarak gerçekleştirilmiştir. Belki ekrandan seçilmiyordur, size daha önce gönderdiğimiz istatistiklerde var. Burada mesela 2019’u güzel bir sene olarak anabiliriz hem trafik açısından hem trafiğin dağılımı açısından. Geçmiş yıllara baktığımızda, dış hat yolcu sayısının iç hat yolcu sayısından ilk defa daha fazla olduğu bir seneydi ve geçen seneye göre uçak trafiği yaklaşık yüzde 48 azalmış durumda.

Buna oranla yolcu trafiğine baktığımızda, iç hat yolcu trafiği 49 milyon 621 bin, dış hat yolcu ise 31 milyon 986 bin olarak gerçekleşmiş direkt transit dâhil; toplam 81 milyon 657 bin olarak gerçekleşmiş.

Demin söylemiştim: Uçak trafiği yüzde 48 azalırken yolcu trafiği ise yüzde 61 olarak azalmış. Yani bu şu demek ilk olarak baktığımızda: Uçaklarda daha boş şekilde seyahat sağlanmış. Dış hatlardaki kayıp yüzde 70 oranında, iç hatlarda ise yaklaşık yüzde 50,5 oranında.

2020 yıl sonu yolcu trafiğinde –toplamda- 1 numarada İstanbul Havalimanı, 23 milyon 409 bin 132 yolcusuyla; Sabiha Gökçen Havalimanı 16 milyon 966 bin yolcusuyla 2’nci sırada, Antalya Havalimanı ise 9 milyon 771 bin yolcusuyla... Bunu İzmir Adnan Menderes ve Ankara Esenboğa takip ediyor efendim.

Avrupa ve dünya yolcu trafiği sıralamasındaysa yine 2019 sıralamasında, Avrupa sıralamasında 5'inci, dünya sıralamasında da 10'uncuyduk toplam 208 milyon yolcu oranıyla. EUROCONTROL'un daha bu hafta içinde açıkladığı istatistiklere göre de kayıp olmasına rağmen en iyi toparlanan havayolu yine bizim milli bayrak taşıyıcımız Türk Hava Yolları ve en çok yolcu, iç hat operasyonu güçlü olan ülke Türkiye olduğu için bu krizden en hızlı çıkma potansiyeli olan, yine Türkiye olarak ilan edildi.

Önümüzdeki üç yıla ilişkin uçak ve yolcu trafiği öngörülerini Covid-19'un hava yolu trafiği üzerine etkisi dikkate alınarak ve aşının da pozitif etkisiyle iyileşme göz önünde bulundurarak 2021 yılı için yani yaşadığımız yılın sonu için 1 milyon 447 bin uçak ve yaklaşık 123 milyon yolcu trafiği, 2022 yılında 1 milyon 799 bin uçak ve 178 milyon yolcu trafiği, 2023 yılında 2 milyon 79 bin uçak ve 203 milyon 679 bin yolcu trafiği olarak öngörüyoruz.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Bu, tahmin.

DHMİ GENEL MÜDÜRÜ HÜSEYİN KESKİN – Evet efendim, öngörü.

Kuruluşumuz Covid-19'da havalimanlarımızın güvenli bir şekilde seyahate, hava trafiğine açılması için, yük ve yolcu trafiğine açılması için bir dizi güvenlik, havacılık faaliyetleri içinde bulundu. Bunların başında, Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansı (EASA); Avrupa Hastalıkları Önleme ve Kontrol Merkezi (ECDC) gibi Avrupa Birliği kuruluşlarınca güvenli olduğunun ilan edilmesini teminen 17 Temmuz 2020 tarihinde Covid-19 Havacılık Sağlık ve Güvenlik Emniyeti Protokolü'nü imzaladık ve buna tabi olduk.

Ülkemizde Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından yayımlanan Havaalanı Pandemi Tedbirleri ve Sertifikasyonu Genelgesi doğrultusunda da kuruluşumuzca işletilen bütün havalimanlarımız sertifikalandırılmıştır. 10 Şubat 2021 tarihinde, 3536 sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararı doğrultusunda, kuruluşumuz tarafından işletilen havalimanlarında hizmet veren hava yolu, yer hizmet kuruluşları ile ticari hacim işleten kişi ve kuruluşlara tahsisli mahallere ait Nisan, Mayıs, Haziran 2020 dönemi için –üç aylık- ve 1 Temmuz 2020 ile 31/12/2020 dönemi için altı aylık düzenlenerek vadesi ötelenen kira bedeli faturalarının tutarları iptal edildi. Belirtilen döneme ait kira bedeli faturaları iptal edilen bu kiracılara ait tahsisli mahaller için de yine 2021 ve 2022 yılı dönemine ait kira bedellerine iki yıl boyunca yüzde 50 oranında indirim uygulanmaya başlandı. Aynı kararla, coronavirüs salgınının havacılık sektöründe yarattığı olumsuz finansal etkilerin en aza indirilmesi ve kamu hizmetinin kesintiye uğramadan sürdürülebilmesi için havalimanı ve terminal işletmecisi şirketlerle yapılan sözleşmelere ilişkin olarak da gerekli tedbirler alındı. Bunlara ilave olarak da 2021 yılı havalimanı ücret tarifelerine artış yapılmayarak sektör desteklenmiş olacak.

Tamamlanan önemli yatırımları sadece sayarak, hızla geçmek istiyorum Sayın Başkanım. İstanbul Havalimanı'mızın -burada, sadece ilave olarak- 7 Nisan 2019'da, biliyorsunuz, taşınması tamamlanmıştı. 14 Haziran 2020 tarihinde de 3'üncü pist hizmete verildi. Muğla Dalaman Havalimanı, malumlarınız, Sabiha Gökçen Havalimanı 2'nci pist ve müteimmimleriyle alakalı geçici kabul aşamasında. Bu iş kapsamında yollar, deplaseler ve tüneller yapıldı. Esenboğa Havalimanı park sahaları yapım onarım ve tevsi yine iş kapsamında 3'üncü pistin master planında yer alan paralel taksi yoluyla bağlantı taksi yolları yapıldı; yine, geçici kabul aşamasında.

Adnan Menderes Havalimanı'nın apron ve taksi yolları yapıldı, 193 milyon tutarında, geçici kabulü yapıldı. Adıyaman Havalimanı "glide path" altyapısı, çevre güvenlik yolu 151 milyon değerinde; bu da geçici kabul aşamasında. Kahramanmaraş Havalimanı'nın terminal binası ve müteimmim tesisleri yaklaşık 2 milyon yolcu/yıl kapasiteli ve 22.330 metrekare büyüklüğünde terminal binası ve müteimmimleri 30/1/2019 tarihinde tamamlanarak hizmete verildi. Balıkesir Merkez Havalimanı da yine 10 Şubat 2020 tarihinde hizmete verildi, 30 Eylül 2019'da tamamlandı. Burada da 6.500 metrekare

büyükliğünde 1 milyon/yıllık yolcu kapasiteli yeni terminal binası yapıldı. Trabzon Havalimanı'nın PAT sahalarının onarımı yapıldı. Şu anda tamamen pist için gerekli onarım işleri ve elektrik işleri tamamlandı. Erzurum Havalimanı'nın pist tadilatı 44 milyon bedelle CAT III standartlarına kavuşturuldu.

Bunun yanında devam eden önemli yatırımlarımızla ilgili olarak Çukurova Havalimanı'nın projesi, üstyapı tesislerinin yapımı ve altyapı tesisleri yapımı olarak iki ayrı kısım hâlinde gerçekleştirilmekte. Üstyapı tesisine ilişkin olarak 20 Kasım 2020'de ihalemizi gerçekleştirdik. Söz konusu ihaleye 6 şirket teklif verdi. 147 tur neticesinde 155 milyon euro artı KDV yatırım yapmak ve yirmi beş yıl işletme süresi karşılığı olarak 297 milyon 100 bin euro artı KDV kira bedelle Favori İşletmecilik AŞ ortak girişimi en yüksek teklifi vererek ihaleyi kazandı. 26/11/2020 tarihinde ihale onaylandı, 23/12/2020'de de uygulama sözleşmesi ilan edildi, yer teslimi de 8 Ocak 2021'de yapıldı. Altyapı tesislerinin yapımına ilişkin olaraksa proje tutarı 478 milyon, fiziki gerçekleşmesi yüzde 92 mertebelerinde, 28 milyon 2021 ödeneği var. İş kapsamında, malumlarınız, 3.500 metreye 60 metre ve 7,5'ar metre banketi olan pist yapıldı. İşin 2021'in sonuna doğru tamamlanması hedeflenmekte.

Gaziantep Havalimanı Terminal Binası ve apron yapımının, yine son durumu, 1/6/2018'de iş başlamış, yüzde 70 mertebesinde. Yine, Diyarbakır'dan sonra Doğu ve Güneydoğu Anadolu Bölgesinin köprülü olan 6 adet olarak inşa edilen 2'nci havalimanı olacak, 2021 yılı sonuna kadar da tamamlanması planlanmakta. İş kapsamında, 6 milyon yolcu yaklaşık kapasiteli 67 bin metrekairelik iç hat terminal binası, 53 bin metrekairelik apron, 2.051 araçlık 75 bin metrekairelik katlı otoparkı ve mevcut terminal binasının dış hatlar olarak kullanılması.

Tokat Yeni Havalimanı Projesi 211 milyon tutarında olup işin geçici kabul işlemleri, PAT sahasıyla ilgili altyapı işi 18/12/2020 tarihinde tamamlandı. Üstyapı işi ise proje tutarı proje tutarı 111 milyon olup 31/7/2018'de başlamış, gerçekleşmesi yüzde 70'lerde iken yüklenici fesih talebinde bulunmuştu. Cumhurbaşkanlığı genelgesi uyarınca Hazine ve Maliye Bakanlığının 14/8/2020 tarih ve 447366 sayılı Yazısı'yla olumlu olarak değerlendiren tasfiye onaylandı.

Söz konusu projeye ait kalan işler ivedilikle tamamlanabilmesi için 2021 Yatırım Programı'ndan 90 milyon proje tutarlı, 20 milyon ödeneği olan Yeni Üstyapı Tesislerinin İkmal İş Projesi bu yıl başında, 7 Ocakta gerçekleştirildi.

Kayseri Havalimanı terminal ve apron binasının yine 22 Eylül 2020 tarihinde ihalesi yapıldı, 12 Kasım 2020 tarihinde yer teslimi yapıldı, fiziki gerçekleşmesi de yüzde 11 mertebelerinde. Yaklaşık 30 bin metrekaire yeni terminal binası, otopark, apron vesaire mütemmimleri olacak.

Malatya Havalimanı yeni terminal binası ve mütemmimlerinin 297 milyon 60 bin proje tutarı olup 2021 ödeneği 27 milyon. 2 Kasım'da ihalesi yapıldı, 8 Aralık 2021'de sözleşmesi imzalandı 9 Aralık 2020 tarihinde yer teslimi yapıldı; işe başlandı, fiziki gerçekleşmesi yüzde 4 mertebelerinde.

Diyarbakır Havalimanı paralel taksi yolunun "emergency" piste dönüştürülmesi, burada da projenin gerçekleştirmesi yaklaşık yüzde 43 seviyesinde, mevcut paralel taksi yolunun sökülerek beton kaplamalı yeni bir "emergency" pist yapılması, RESA ve şerit saha teşkili söz konusu.

Gaziantep Havalimanı paralel taksi yolu tadilatı, burada da iş yüzde 15 seviyelerinde devam ediyor. Mevcut beton kaplamalar sökülüyor, konkase ediliyor ve kullanılması ile kazı işleri gerçekleştirilecek.

Sabiha Gökçen Havalimanı 2' nci etap pist ve mütemmimleri işi ise 1 milyar 731 milyon TL tutarında, 21 Temmuz 2016'da işe başlanmış olup fiziki gerçekleşmesi yüzde 83,24 seviyelerinde. Yeni paralel pist, taksi yolları ile mevcut PAT sahalarının rehabilitasyonu, üstyapılardan teknik blok, kule, kaza, yangın binası ve destek binalarından oluşmaktadır. Bu işle ilgili hızlı taksi yolları işi ise tamamlanarak geçici kabul yapılmış ve hizmete verilmiştir.

Son olarak planlanan yatırımlardan bahsetmek istiyorum.

Devlet Hava Meydanlarının, sunumun başında bahsettiğim hava seyrüsefer yardımcı cihazlarının kontrol ve kalibrasyonu için kullanılacak 22, 23 tane havalimanı varken 2 tane kalibrasyon uçağı vardı, şimdi 56 tane havalimanımız var, uçuş kontrol uçağı EUROCONTROL maliyetlerinden karşılanarak yine, temini yoluna gideceğiz.

Esenboğa Havalimanının PAT saha yapımı, onarım ve tadili (1'inci etap) işleri yine proje kapsamında PAT saha yapımı ve onarıma yönelik 230 bin metrekare altyapı, 225 bin metrekare rehabilitasyon işleri yapılması planlanmakta, proje hazırlık çalışmaları tamamlanmış, ihaleye hazırlık çalışmaları devam etmektedir.

Yine, Samsun, Esenboğa, Kapadokya Havalimanları: Samsun için Havalimanı terminal binası ve müteimmim tesisleri işi 166 milyon 906 bin TL tutarında, yeni iç hatlar terminal binası yaklaşık 25 bin metrekare planlanmakta.

Esenboğa Havalimanı'nın teknik blok ve kule yapımı işi var 64 milyon tutarında. Yeni bir teknik blok ve kule yapılmasına yönelik yaklaşık 10 bin metrekarelik bir üstyapı işi.

Kapadokya Havalimanı terminal binası ve müteimmimleri işi proje tutarı yaklaşık 33 milyon 269 bin, iş kapsamında 10 bin metrekare iç ve dış hat terminal binası. Son durum, üç iş için de proje hazırlık çalışmaları tamamlandı.

Havalimanı PAT sahaları projelerine gelince Sivas Nuri Demirağ Havalimanı'nın pist onarımı ve CAT II standartlarına dönüştürülmesi için proje tutarı yaklaşık 200 milyon olan, 250 bin metrekare alt yapım ve pist onarım işleri yapılması, pistin CAT II standartlarına dönüştürülmesi planlanmakta.

2'nci olarak Kars Harakani Havalimanı pist tadilatı işi proje tutarı 195 milyon 950 bin, pistin onarımına yönelik 160 bin metrekare altyapı işi yapılması planlanmakta ve son olarak Kayseri Havalimanı paralel taksi yolunun "emergency" piste dönüştürülmesi proje tutarı yaklaşık 110 milyon metrekare tutarında. Bu üç iş için de proje hazırlık çalışmaları tamamlandı yine.

Efendim, son olarak 2018, 2019 ve 2020 yıllarına ait mali durumlarımızı arz etmek istiyorum. 2018 yılında 681 milyon 859 bin 723 TL kurumlar vergisi, 1 milyar 644 milyon 63 bin 805 TL hazineye ödenen temettü, 664 milyon 742 bin 497 ve toplamda 2 milyar 990 milyon 666 bin 25 TL devletimize katkımız oldu. 2018 yılı gelir, gider, kâr durumundaysa toplam 7 milyar 947 milyon 697 bin 505 gelirimiz, 5 milyar 67 milyon 972 bin 577 TL giderimiz olmak üzere 2018 yılına ait 2 milyar 906 milyon 724 bin 928 TL kâr.

2019 yılında kurumlar vergisi için 965 milyon 95 bin 209 TL, hazineye ödenen temettü 2 milyar 371 milyon 6 bin 92 TL, bütçeye katkı payımız 803 milyon 622 bin 957 TL olmak üzere toplam 4 milyar 139 milyon 724 bin 258 TL. Gelir gider durumunda ise 8 milyar 891 milyon 10 bin 595 TL gelir, 4 milyar 719 milyon 328 bin 215 TL gider ve toplamda 4 milyar 171 milyon 682 bin 380 TL kârımız oldu.

2020 yılına ait kesinleşmemiş rakamlarımız: Kurumlar vergisi ödenmedi, hazineye ödenen temettümüz yok, bütçeye katkı payımız 417 milyon 311 bin 393 TL, gelirimiz 5 milyar 279 milyon 832 bin 388 TL, giderimiz 7 milyar 334 milyon 476 bin 535 TL olmak üzere, eksi 2 milyar 54 milyon 644 bin 147 TL olarak gerçekleşmektedir.

Yatırım gerçekleştirmelerimize bakacak olursak, nakdi ve fiziki gerçekleştirme oranlarında yıllar itibarıyla çok ciddi artışlar gerçekleşmiş, 2020 yılına 26 ana proje, 50 alt proje için 587 milyon 260 bin TL ödenek tahsis edildi ve yıl içerisinde 241 milyon ek ödenekle toplam ödeneğimiz 828 milyon

370 bin TL oldu. Yıl sonundaysa 765 milyon 899 bin TL ile yüzde 92,46 oranında harcama gerçekleşti. Kuruluşumuza 2021 yılında 24 ana ve 49 alt proje için toplam 635 milyon 862 bin TL ödenek tahsil edilmiştir.

Arz ederim efendim.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Teşekkür ediyorum Sayın Genel Müdürüm.

Şimdi önerilerin görüşmelerine başlıyoruz.

Kurumun 2017 yılı Alt Komisyon Raporu’nda 3, 2018 yılı Alt Komisyon Raporu’nda 2 öneri bulunmaktadır. 2017 yılının 2 no.lu önerisiyle 2018 yılının 1 no.lu önerisi aynı mahiyettedir, bu sebeple bu öneriler birlikte görüşülecektir.

Şimdi 2017 yılının 1 no.lu önerisini okutuyorum.

Buyurun.

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Öneri 1: Kuruluş ile TÜBİTAK arasındaki AR-GE iş birliği protokolü doğrultusunda yürütülen çalışmalar sonucunda elde edilen AR-GE ürünlerinin endüstrileştirilmesi, seri imalatlarının yapılması, satış sonrası destek verilmesi ve etkin şekilde pazarlanması hususunda daha fazla vakit kaybedilmeden kuruluş ve/veya TÜBİTAK tarafından şirket kurulması veya üretim lisansları ve hukuki hakların kuruluşu da koruyan bir sözleşme ile özel sektöre devredilmesi için işlemlere başlanılması.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Peki, özet bir yanıt istiyoruz. Burada, tabii, yanıt vermişsiniz ama raporda.

Evet, buyurun, yanıtı alalım.

DHMİ GENEL MÜDÜRÜ HÜSEYİN KESKİN – Efendim, bu bulgunun gereği olarak Sayıştayın önerisi doğrultusunda iş ve işlemler tamamlandı efendim.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Biraz daha detaylı Sayın Genel Müdür. Evet, çok özet oldu bu.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Size uygun oldu.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sizin için daha detaylı aldık. E, tamam o zaman tamam yani. Ben sizin için dedim yani raporda olduğu için Sayın Genel Müdürümden biraz daha detaylı istedim.

Peki, öneri üzerinde söz almak isteyen üyemiz var mı? Yok.

Evet, Sayıştayın önerisini alalım bu konuyla ilgili.

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – İzlemede kalmasını arz ederiz efendim.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Peki.

Önerinin Sayıştay tarafından izlenmesini oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Şimdi, 2017 yılının 2 no.lu önerisiyle 2018 yılının 1 no.lu önerisi aynı mahiyette olduğundan birlikte işleme alıyoruz.

Öneriyi okutuyorum:

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Öneri 2: 2017 yılında 472,1 milyon avro olarak tahmin edilen millî maliyetlerin tamamının EUROCONTROL’dan tahsil edildiği ve hizmet birim sayısının her yıl artış eğilimi gösterdiği göz önüne alındığında, millî maliyet tabanının ve dolayısıyla birim maliyetlerin arttırılması amacıyla; 1964 yılından beri kullanılan ve kuruluş ihtiyaçlarını karşılayamayan Genel Müdürlük binası yerine kuruluşun; faaliyetlerinin gerektirdiği standart ve kaliteye sahip bir bina

yaptırılması ya da satın alması, hava trafik kontrolör sayısının, hizmet birim sayısı, hava sahası büyüklüğü ve benzeri ölçütler esas alınmak suretiyle benzer ülke kurumlarındakilerin düzeyine getirilmesi, 2011 yılından itibaren yatırım programlarında yer alan, Hava Seyrüsefer Hizmetleri Eğitim Kompleksi'nin yapımı ile ilgili olarak; sürdürülen uygun arsa bulunması çalışmalarının şehir merkezi dışında yer alan, kompleksin yapımı ve gelecekte doğabilecek büyüme ihtimalleri için yeterli büyüklükte olan arsalarla yönlendirilerek bir an önce tamamlanması ve tüm maliyetinin millî maliyete dahil edilerek EUROCONTROL'den tahsil edilme imkânı bulunan kompleksin yapım aşamasına daha fazla zaman yitirilmeden geçilmesi için gerekli her türlü tedbirin alınması, hava trafik kontrolörlerinin ücretlerinin benzer ülke kurumlarındakilerin düzeyine getirilmesini teminen ilgili merciler nezdinde söz konusu artışın EUROCONTROL'den tahsil edileceğinin ve ülkeye döviz girişi sağlanacağıının ayrıntılarıyla açıklanarak girişimlerde bulunulması, hava seyrüsefer hizmetlerinin uluslararası standartlarda sürdürülmesi, hizmet kalitesinin daha da iyileştirilmesi amacıyla yürütülen AR-GE projelerinin arttırılarak sürdürülmesi, EUROCONTROL Şube Müdürlüğünün, daha iyi hizmet vermesi ve millî maliyetlerin arttırılması için projeler geliştirmesi amacıyla gerekli sayı ve nitelikte personelle takviye edilmesi.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Peki.

Yanıt için buyurun Sayın Genel Müdürüm.

DHİMİ GENEL MÜDÜRÜ HÜSEYİN KESKİN – Sayın Başkanım, bu işle alakalı EUROCONTROL maliyetlerimizi oluşturan 3 ana kalem var: Bir tanesi, demin sunumda arz ettiğim, seyrüsefer maksatlı uçak alımları. Zaten direkt EUROCONTROL maliyetlerine yansıtılacak.

İkinci olarak da hazine maliyesinden vesaire yine bankalardan ellerinde bulunan hazır mülkler veya arsalar gidilerek yerlerinde etüdü yapılıyor, görüşmelerimiz onunla devam ediyor.

Yine Hazine ve Maliye Bakanlığı ve Çalışma Bakanlığı nezdinde de bizim EUROCONTROL'den alabileceğimiz “tazminat” dediğimiz miktarın arttırılmasıyla alakalı yine çalışmalarımız sürdürülmekte, nihayete ermek üzere efendim.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Peki.

Öneri üzerinde söz almak isteyen üyemiz var mı?

Buyurun Sayın Erdoğan.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Sayın Başkan, bu yılların meselesi.

Şimdi, temel mantık şu: Bizim hava sahamızı kullanan uçaklar bize ücret ödüyor ama bu maliyet tabanlı bir ücret. Ben bildim bileli, on yıldır Sayıştay bunu yazar. “Ya, arkadaş bak burada Türkiye’ye para ödeyecek.” der. Gelin, bu Türkiye’ye ödenecek parayı hizmet kalitemizi arttıralım, maliyetlerimiz arttıralım, yükseltelim. Ben, on yıldır buradayım, on yıldır Sayıştay yazar, on yıldır...

Şimdi, devlet hazinesiyle konuşuyoruz, “Arsa tahsis için.” diyorsunuz. Ya hızlandırmak lazım, yani gidin adamlara. Zaten onu da yazmışlar, hangi makam karar verecekse gidin aynen bu şekilde anlatın, yani bunun bizim maliye hazinemize, devlet bütçemize bir yükü yok. Bunu uluslararası bir kuruluştan alacağız. Ayrıca hava kontrolör ücretleri... Ya artırın bunu, direkt oradan alıyorsunuz zaten, bu hava kontrolör ücretleri bize bir yük getirmeyecek. Personele ödenebilecek şeyleri engellemeyin ki zaten çok riskli bir iş görüyorlar bu kuledeki görevliler. Yani bunu hızla yapıp gelecek sene artık bu konunun halledilmiş olması lazım.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Peki, teşekkür ediyorum.

DHİMİ GENEL MÜDÜRÜ HÜSEYİN KESKİN – Bir küçük ilavede bulunabilir miyim?

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Bir saniye Sayın Genel Müdürüm. Sayın Sertel’e de söz verdikten sonra vereceğim söz.

Buyurun Sayın Sertel.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Evet, ben Aykut Erdoğan’ın bıraktığı yerden devam edeyim ama öncelikle hoş geldiniz, başarılar diliyorum.

Pandemi nedeniyle, salgın hastalık nedeniyle hem uçuşlarda hem yolcu sayısında olağanüstü bir düşüşün yaşandığı dönemi geçiriyoruz. Bunun tabii, elbette ki hem size hem Türkiye’ye maliyetinin yüksek olduğunun da bilincindeyiz. İnşallah, bir an önce bu hastalıktan dünya kurtulur, coronadan. Normale döndüğümüzde sizler de eski bıraktığınız yerden, hem yolcu kapasitesi açısından hem uçuş seferleri açısından kaliteli bir hizmet verme yolunda devam edersiniz.

Aykut Erdoğan’ın bıraktığı yerden söyleyeyim ben. Bu Sayıştay kuruluşunun uluslararası standart ve kalitede sunduğu seyrüsefer hizmetlerine mukabil EUROCONTROL’dan yeterince pay alınamadığından sürekli söz edildiğini vurguladı, doğru o. Sayıştay aslında şu tespiti yapıyor size: Türkiye’nin milli maliyet sıralamasında 440,4 milyon euroyla 6’ncı sırada yer aldığını ancak hizmet sayısında 2’nci sırada yer aldığı görülmektedir diyor. Milli maliyetlerin hizmet birim sayısına bölünmesi suretiyle hesaplanan birim maliyetlerde ise 35’inci sırada yer alıyoruz. Yani birden geriye düşen bir rakam çıkıyor ortaya. Türkiye, Fransa dışındaki tüm üye ülkelerden daha fazla uluslararası standartlarda kaliteli ve güvenli hizmet sunmaktadır aslında. Yani bu da bir tespit ancak aynı kalitedeki hizmeti en ucuza sunan ülkeler arasında yer alıyor. Özetle, Türkiye kaliteli hizmet sunuyor ama hak ettiğini alamıyor diyor.

Şimdi, sizin bu konudaki girişimlerinizi söyledi yani yaklaşık sekiz on yıldır bu olay sürekli Sayıştay tarafından uyarılıyor, söyleniyor fakat bir türlü çözülüyor, bırakılmış, ne zaman çözüleceği de net bir biçimde ifade edilmiyor. Bu sıralamada Türkiye’nin gerçek değeri milli maliyet açısından ne olmalıydı? Aslında sizin hedefiniz de bu çok net görülmesi lazım, bu ne olmalıydı? Bir de ülkemizin hakkettiği sıralarda yerine alamadığı için bizim yıllık kaybımız da var. Bu yıllık kaybı da düşündüğünüzde ve bu yıllık kaybın ne kadar olduğunu da bize açıklarsanız memnun olurum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Teşekkür ediyorum Sayın Sertel.

Buyurun Sayın Genel Müdürüm.

DHMİ GENEL MÜDÜRÜ HÜSEYİN KESKİN – Kıymetli Başkanım, ilk vekilimiz Sayın Aykut Bey’in söylediğine bir katkı yapacaktım ama sağ olun siz hemen hemen söyleyeceklerimin çoğunun söylediniz, tam bunları söyleyecektim.

Burada bilinmesi gereken çok önemli bir şey var: Her iki skalada da bir numaraya da geçsek bunun sonu yok. Yani biz isteriz ki... Çünkü EUROCONTROL’ün çalışma mantığı “full cost recovery” bu işle alakalı ne kadar masraf, maliyet, harcama yaparsanız size geri ödüyor. Biz de bu kalemleri işte, saydığım en çok 3 kalem bunlar olabilir bunları gerçekleştirmek, artırmakla alakalı. Mesela seyrüsefer uçağı yapacağız edeceğiz gibi değil 2020 yılı içinde ihalesini gerçekleştirdik, talep almadığı için ihaleyi biraz daha iyi hâle getiriyoruz. Bu önümüzdeki günlerde ödeneğimizi birazcık artırma talebimiz de var.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Biraz geç kaldığınızı itiraf edebilir misiniz?

DHMİ GENEL MÜDÜRÜ HÜSEYİN KESKİN – Biz gayretli olduğumuzu sadece burada savunabiliriz Sayın Başkan.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Peki.

Teşekkür ediyorum.

Sayın Genel Müdürüm, süreçleri hızlandıralım o zaman.

DHMİ GENEL MÜDÜRÜ HÜSEYİN KESKİN – Başüstüne efendim.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Peki, Sayıştayın öneriyle ilgili görüşünü alalım.

Buyurun.

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Sayın Başkanım, bu bir süreç, izlememizde kalmasını arz ediyoruz.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Peki.

Önerinin Sayıştay tarafından izlenmesini oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Şimdi, 2017 yılının 3 no.lu genel önerisini okutuyorum.

Buyurun.

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Öneri 3: 2017 Yılı Sayıştay Denetim Raporu’nda yer alan diğer bulgu ve önerilerin de yerine getirilmesi.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Yanıt için buyurun.

DHMİ GENEL MÜDÜRÜ HÜSEYİN KESKİN – Efendim, diğer öneri ve tavsiyeler yerine getirilecektir.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Peki.

Önerinin Sayıştay tarafından izlenmesini oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Sayın üyeler, diğer bulgu ve önerilerden görüşülmesini talep ettiğiniz öneri var mı?

Buyurun Sayın Yuvuzylmaz.

DENİZ YAVUZYLMAZ (Zonguldak) – Sayın Genel Müdür, değerli yönetim kurulu üyeleri, bürokratlar, Sayıştayın kıymetli denetçileri ve milletvekili arkadaşlarım; hepiniz hoş geldiniz.

2017 yılının diğer bulgular kısmında, Zafer Bölgesel Havalimanı’nın uçak ve yolcu trafiğinin artırılmasına yönelik projeler geliştirilmesi amacıyla komisyon kurulması yönünde Sayıştayın bir bulgusu var. Verilen cevapta “Öneride belirtildiği gibi söz konusu havalimanının uçak ve yolcu trafiğinin artırılmasına yönelik görevli şirketle birlikte komisyon kurulmuş olup gerekli çalışmalar yapılmıştır.” Yıl 2017 yani gerekli çalışmaları yaptınız da bakalım ne oldu, ne çıktı sonuç ortaya, şimdi birlikte bakalım, 2020 yılından geriye doğru yaptığımız çalışmaların sonuçlarını birlikte değerlendirelim. Bu aynı zamanda AK PARTİ’nin Zafer Havalimanı’yla Guinness Dünya Rekorları Kitabı’na girecek berbat performansını da ortaya koyması bakımından çok kıymetli bir örnek.

Evet, yıl 2020 -cevabı olan varsa matematikle cevap versin, bilimle, belgeyle cevap versin, siyaset yapmak için söylemiyorum- garanti edilen yolcu sayısı 1 milyon 279 bin 352, gerçekleşen yolcu sayısı 7.429, hata payı yüzde 99, kaynak Sayıştay raporları, kaynak CİMER belgeleri. Yanımda burada, CİMER belgesi kaynak, ne kadar yolcu uçtuğunu gösteren belge. Yıl 2019, garanti edilen yolcu sayısı... Hani 2020’yle ilgili “Coronavirüs vardı, garanti sayıları tutturulamadı.” diyenler oluyor onlara cevap olması bakımından. 2019 yılında coronavirüs salgını olmadığından hepimiz emin miyiz? Eminiz değil mi? 2019 yılı garanti edilen yolcu sayısı 1 milyon 236 bin 89, gerçekleşen yolcu sayısı 39 bin 609, hata payı yüzde 97; kaynak Sayıştay raporları, CİMER belgeleri. 2018 yılı garanti edilen yolcu sayısı 1 milyon 188 bin 547, gerçekleşen yolcu sayısı 50 bin 134, hata payı yüzde 96; kaynak Sayıştay raporları, CİMER belgeleri. 2017 yılı garanti edilen yolcu sayısı 1 milyon 138 bin 365, gerçekleşen yolcu sayısı

51 bin 229, hata payı yüzde 96; kaynak Sayıştay raporları, CİMER belgeleri. Yıl 2016, garanti edilen yolcu sayısı 1 milyon 83 bin 205, gerçekleşen yolcu sayısı 41 bin 188, hata payı yüzde 96; kaynak Sayıştay. Yıl 2015, garanti edilen yolcu sayısı 1 milyon 26 bin 695, gerçekleşen yolcu sayısı 42 bin 276, hata payı yüzde 96; kaynak Sayıştay. Yıl 2014, garanti edilen yolcu sayısı 968 bin 618, gerçekleşen yolcu sayısı 41 bin 876, hata payı yüzde 96; kaynak Sayıştay. Yıl 2013, garanti edilen yolcu sayısı 909 bin 500, gerçekleşen yolcu sayısı 43 bin 672, hata payı yüzde 95; kaynak Sayıştay. Yıl 2012, bu havalimanının hizmete açıldığı tarih 24/11/2012 ve 31/12/2012 tarihleri arasında garanti edilen yolcu sayısı 85 bin, gerçekleşen yolcu sayısı 1.522, hata payı yüzde 98; kaynak Sayıştay.

Evet, böylelikle bir aslında bulmacanın bir türlü Sayıştayın son yıl 2017'den itibaren raporlarında yer vermediği, yazılı soru önergelerine bir türlü Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının yanıt olarak vermediği bilgileri ben Sayıştay ve CİMER belgeleriyle birleştirerek büyük fotoğrafı ortaya koyup şu anda da tutanaklara geçirdim. Dolayısıyla, bundan sonra bu konuyu da takip edecek olan yetkililer bu tutanaklardan istifade edebilirler.

Şimdi, öncelikle bir sözüm var Sayıştaya; bunu söyleyelim. Sayıştayın grup başkanetçisi de buradadır zannediyorum. Bakınız Sayın Sayıştay yetkilileri, sizin göreviniz bize verilerle birlikte doğru bilgileri aktarmaktır. Sayıştayın Devlet Hava Meydanları İşletmesiyle ilgili hazırladığı raporlar: 2013 yılında sadece Zafer Havalimanı'nı ilgilendiren kısım 4 sayfa, 2014, 15,16 yıllarında 4'er sayfa, 2017 yılında 1,5 sayfaya düşüyor, 2018 yılında 1 tablo 1 satıra düşüyor ve 2019 yılı Sayıştay Raporu'nda da 1 tablodaki 1 tane satıra düşüyor. Bu satırı ilgilendiren kamu zararının hangi noktada olduğunu söyleyelim, görevinizi bakalım yeterince yaptınız mı yapmadınız mı, kamu zararının peşine düştünüz mü düşmediniz mi birlikte bunu hep beraber anlayalım.

Şimdi, 2012 ve 2020 yılları arasında toplam garanti edilen yolcu sayısı 8 milyon 915 bin 411, gerçekleşen yolcu sayısı 318 bin 935 yani gerçekleşen yolcu sayısı yüzde 3, hata payı ortalaması yüzde 97. Şimdi, havalimanının yapıldığı bölgenin nüfusunun önümüzdeki süreçte 5 katına veya 10 katına çıkmasıyla ilgili bir projeksiyon olmadığına göre buradaki yolcu sayılarının zarar etmeden karşılanabilmesi imkânsız görünüyor. Bu da bize geriye dönüp baktığımızda şu soruyu sorduruyor: Bu projenin fizibilitesi yanlış mı yapıldı, hatalı mı yapıldı ve bunu denetleyici bir milletvekili olarak söylüyorum, kötü niyetle mi yapıldı, birilerine buradan menfaat mi sağlandı? Şimdi, eğer bu yüzde 97'lik...

AHMET TAN (Kütahya) – Zonguldak'a havalimanını isterken...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Bana verilerle konuşursunuz.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Ahmet, söz alıp konuşursan iyi olur.

AHMET TAN (Kütahya) – Zonguldak'ın hangi nüfus artışını öngörerek Zonguldak'a Alt Komisyonunda havalimanı istediniz?

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Ona AK PARTİ Zonguldak milletvekili yanıt verir.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Tan, lütfen söz vereceğim.

Buyurun.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Şimdi, yani bu yüzde 97'lik hata payıyla devam ederse buradaki görevli şirket... 2044 yılında kamuya devredilecek bu havalimanı devredilene kadar geçecek sürede bu yüzde 97'lik hata payıyla devam ederse şirketin kasasına 208 milyon 131 bin 332 avro para girecek. Şimdi bunu alalım bir kenara koyalım, şirketin kasasına girecek para bu böyle devam ederse.

Şu ana kadar da bir komisyon da kurmuş olsanız, Sayıştayın daha önce raporlarında yazdığı şekilde bazı tedbirler alınması konusunda uyarılar da yapılmış olsa gelinen noktaya yüzde 97 ortalama hata payı yani bunu engelleyemiyorsunuz.

Şimdi, diğer tarafta bu görevli şirketin yatırım maliyeti yine Sayıştay raporuna göre 50 milyon avro. 50 milyon avro yatırım maliyeti var, 208 milyon avro da kasasına girecek bu gidişle. Peki, kamu olarak bu havaalanını yapsaydık ne olacaktı? Bunun yanıtını Ulaştırma ve Altyapı eski Bakanı Cahit Turhan veriyor. Bir yazılı soru önergesine (7/22550) esas sayılı yazılı soru önergesine verdiği cevaba göre “Zafer Havalimanı’nın kamu kaynağıyla yapımı ve işletilmesi hâlinde, kamunun 85 milyon 304 bin 878 avro harcama yapacağı öngörülmektedir.”

AHMET TAN (Kütahya) – Yatırım maliyeti sadece o.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Hayır.

AHMET TAN (Kütahya) – Evet.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Okuyorum tekrar: “Zafer Havalimanı’nın kamu kaynağıyla yapımı ve işletilmesi hâlinde...” Tamam mı? Yanıt oldu herhâlde.

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) – 154 milyon euro, daha fazla.

Nereden aldysanız...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Şimdi açıklıyorum size.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Ulaştırma ve Altyapı Bakanınızdan alınmış bir bilgi.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – “...kamunun 85 milyon 304 bin 878 avro harcama yapacağı öngörülüyor.” Yani kamu yapsa, yapımı...

MEHMET HABİB SOLUK (Sivas) – O işletme dönemine giden bir paradır.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Yapımı ve işletmesine 85 milyon 304 bin 878 avro. Ya resmî belge işte, ben size...

ATİLA SERTEL (İzmir) – Başkan, karşılıklı mı konuşacağız? Hayır, öyle bir kural koyarsak biz de uyarız, yani söyleyeyim.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Arkadaşlar...

AHMET TAN (Kütahya) – Yanlış rakamı düzeltmek için konuştuk.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Hangi yanlış, belge gösteriyorum ya!

ATİLA SERTEL (İzmir) – Yanlışsa düzeltelim, olur mu öyle şey ya?

Başkan, lütfen.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Dinleyelim, dinleyelim.

Buyurun.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Yani böyle futbol maçı izleyip de yorum yapar gibi lütfen yapmayın. Hazırlanın, gelin, evrakla cevap verin.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Ya Ahmet, senin kentindeki olay, hazırlan, konuş kardeşim. Senin ağzını kimse bağlamıyor ki.

AHMET TAN (Kütahya) – Söz vermeyin bu arkadaş demiyoruz hiç olmazsa.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Tan...

ATİLA SERTEL (İzmir) – Allah Allah! Senin kentindeki olay, ona hazırlan bari.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Evet, tekrar, herhâlde anlaşılmadı. Bir daha net olsun diye söylüyorum, Ulaştırma ve Altyapı eski Bakanı Sayın Cahit Turhan'ın verdiği yanıtı bire bir okuyorum noktasına, virgülüne dokunmadan, diyor ki: “Kamu olarak biz bu havaalanını yapsaydık yapım maliyeti ve işletme maliyeti, yani 2044 yılına kadarki işletme maliyeti öngörümüz 85 milyon 304 bin 878 avro.” Durum bu, ama bu şirketin şu anki, 2012 yılından bugüne kadarki kasasına giren garanti yolcu sayılarından kaynaklı tutar ve yüzde 97'yle de devam etmesi durumunda, 2044'e kadar 208 milyon 131 bin 332 avro. Yani kamu zararı net olarak görünüyor, o da 122 milyon avro kamu zararı var. Dolayısıyla, ben bu konuyla ilgili bu kamu zararını ispat ederek dün itibarıyla Ankara Cumhuriyet Başsavcılığına, bu projelerin hazırlanması, incelenmesi, fizibilitesinin yapılması, onayının verilmesi noktasındaki tüm yetkililerle ilgili suç duyurusunda bulundum. Yani bu konu oldukça ciddi bir konu, bu konuyla ilgili eğer Türkiye Büyük Millet Meclisi, eğer Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, eğer yargı bir adım atmadığı takdirde, şu anda Zafer Havalimanı'nda neredeyse hiç uçak inmeyen, kalkmayan, yolcusu olmayan bir havalimanı için böyle devasa bir tutar yok yere, boş yere bir şirkete ödenmiş olacak, ödenecek tutar da vatandaşların vergilerinden ödenecek. Yani, aslında, Zafer Havalimanı 2044 yılında bu gidişle kamuya devredildiği anda bile bir terminal binası devredilmiş olacak, bir havalimanı değil. Yani bir tarafı itibarıyla bakıldığında Zafer Havalimanı Sayıştay raporlarına konu olsa da bu denli para ödense de Zafer Havalimanı hayali bir iştir, durumu bunu gösteriyor.

Şimdi, dolayısıyla, bu konuyla ilgili ben KİT Komisyonunu da göreve davet ediyorum. Burada büyük bir kamu zararı var, bunun nedenlerinin araştırılıp bir an önce bu sözleşmenin ortadan kalkması gerekiyor. Diğer tarafı itibarıyla, Sayıştayın 2017 Yılı Devlet Hava Meydanları İşletmesi Raporu 241 sayfa, 2019 yılı Raporu ise 87 sayfa. Biraz önce ben, bu topladığım bilgileri, resmi belgelere dayanarak topladığım bilgileri, verileri ifade ettim. 2,77 katlık bir fark var ve dolayısıyla da bu bilgileri aslında gizlemiş oluyorsunuz.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Konuşmamızı tamamlayalım.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – 2013 yılından itibaren 2016 yılına kadar Sayıştay raporlarında Zafer Havalimanı'yla ilgili garanti yolcuları konusundaki gerçekleşme oranlarının tablosu yer alırken bunu hangi nedenle Sayıştay raporlarından çıkarıyorsunuz ve denetleyen milletvekillerinin gözünün önünden kaçıırıyorsunuz? Bunu öğrenmek istiyorum. Neden? Yani bu kadar büyük bir kamu zararından bahsediyorum ben. Bu vatandaşın vergileri, yani buradaki hiç kimsenin cebinden çıkarıp da ödediği ve finanse ettiği bir havalimanından bahsetmiyorum.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Yavuzyılmaz, konuşmamızı tamamlayalım, lütfen.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Tamamlıyorum.

Bu vatandaşın vergileriyle ödenerek yapılan bu yanlış yatırıma, -o şekilde ifade edeyim- buna neden Sayıştay raporlarında bir veri olarak, bir sayı olarak bile yer vermiyorsunuz? Bunu sizden açıklamanızı istiyorum, aynı zamanda da bu konuyla ilgili Sayın Genel Müdürün görüşünü, düşüncelerini ve toplu olarak 2012'den 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019 ve 2020 yıllarındaki garanti edilen yolcu sayısı, uçan yolcu sayısı, gerçekleşen yolcu sayısı ve ne kadar tutarda ücreti bu görevli şirkete ödediğinizin bilgisini almak istiyorum. Önümüzdeki beş yıl ve 2044'e kadar da hangi hata payları veya gerçekleştirmeler öngörüyorsunuz veya bu konuyla ilgili sözleşmenin feshi noktasında, bu kamu zararının ortadan kaldırılması noktasında adım atacak mısınız, planınız nedir? Bu sürece dâhil olan yetkililerle ilgili bir soruşturma başlattınız mı, başlatmayı düşünüyor musunuz, başlatmak için daha ne olması lazım?

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Peki, teşekkür ediyorum Sayın Yavuzylmaz.

Buyurun Sayın Erdoğan.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Sayın Başkan, bir tek seferlik söz alacağım, sonra Genel Kurula inmem gerekiyor. Ama Komisyon usulü olarak şunu söyleyeyim: Biz elimizden geldiğince, dikkat ediyorsanız usule uyuyoruz. Yoksa her bir önergede bütün arkadaşlarımız konuşsa 6 katına çıkar, onun için hani...

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Erdoğan, bu diğer bulgu ve önerilerle ilgili ben de oylama yaptırabilirim ama ben resen diğer bulgu ve önerilerle ilgili...

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Oylamayı elbette ki sonunda yaptırın.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Hayır hayır, anlatamadım. Yani biz de burada çok seslilik olsun, herkes görüşlerini beyan etsin, dile getirsin, Genel Müdürümüz de...

ATİLA SERTEL (İzmir) – Kaç senedir hiç öyle bir kural olmadı, hiç.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Tamam da geçmişe bir bakalım.

Buyurun Erdoğan...

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Sevgili Başkanım, şimdi, şöyle...

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Buyurun Erdoğan. Tartışma istemiyorum, buyurun.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – İsterseniz usul tartışması açayım, usul tartışmasına...

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Gerek yok. Buyurun.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Yani onun için söylemeye çalıştığım şu: Gayet kıymetli bilgiler veriyor genç milletvekili arkadaşımız. Hani, diğer önerelerde de konuşmadık, süre kısıtlaması koymaya çalışıyorsunuz. Bu toplantı on iki saat sürebilir, emin olun ve de usul içinde, yani tamamen İç Tüzük'e uygun sürer.

Ricam şu: Hani, nezaketle çalışmaya çalışıyoruz, şey yapmaya çalışıyoruz. Sizin de buna ihtimam göstermenizi rica ediyorum. Ben tek seferlik söz alacağım, Komisyon üyelerini de fazla meşgul etmeyeyim diye.

Şimdi, birincisi...

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Pardon, sözünüzü tekrar, kusura bakmayın, bölmek zorunda kaldım. Biz daha önceki oylamalarımızda konuşma yapmak isteyen arkadaşlara on dakikayla konuşmasını sınırlayıp dışarıdan gelen misafir milletvekillerimize de beşer dakikayla...

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Ama hani, biliyorsunuz ki Plan ve Bütçe Komisyonunda da diğerlerinde de eğer komisyon teknik bir çalışma, önemli bir çalışma yapıyorsa...

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Pandemi koşullarını dikkate alarak dedik, yoksa başka zaman konuşuyorduk zaten, başka zaman kısıtlama yoktu zaten. Pandemi koşullarından dolayı böyle yaptık Erdoğan.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Anladım. Yani size şey olarak bilin diye söylüyorum, sadece bir hatırlatma olarak düşünün bunu.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Biliyorum, biliyorum.

AYKUT ERDOĞDU (İstanbul) – Ben de tek seferlik konuşacağım.

Birinci mesele, bu konuştuklarım ve benzer konuştuklarım dolayısıyla, sadece Sayıştay raporları üzerinden konuştuklarım dolayısıyla on bir ay hapis cezası aldım. Şöyle: Mahkemeye tabii, yargının durumu ortada. “İftira” dediler. Ya, iftira bir basın toplantısında olmaz, hukukçular bilirler, bir yargısal makam önünde iftira olur. Bunu anlatmamıza rağmen, üstelik benim dokunulmazlığım var, dokunulmazlığım varken yargılanmamam gerekiyor, ona rağmen yargılandık, on bir ay hapis cezası aldık, şeyden sonra infaz edilecek diyelim, dönemim sonunda. Bunu Sayıştay denetçisi arkadaşlara söylüyorum: Yani siz bu emeği veriyorsunuz, sizlerin emeklerini değerlendirmek adına hiç bunlarda şeyimiz yok, hiç gözümüz çekinmez, gereği neyse, haksızlık etmeden kimseye, elimizden geleni yapmaya devam edeceğiz.

İkincisi de, buradaki bürokrat arkadaşlarıma da -ben de bir zamanlar bürokrattım, bürokrat Meclis ilişkisinde şöyle bir şey vardır- çok değil, bir dakikalık bir hatıramı anlatayım: Hazine çalışıyorum, bir milletvekili soru sormuş “KİT’ler çiftlik midir?” Bunu da bir uzman yazacak, ben de denetçi olarak denetleyeceğim. Gittim, “Efendim, bu soruya nasıl cevap veririz üstadım.” dedim. “Bana bak.” dedi. “Bunu soran bir milletvekili. Oturacaksın; çiftlik nedir? KİT nedir? Bunun anlamı nedir ve böyle olmadığına dair bir rapor yazacaksın.” Bu bizim yasamaya saygımızı gösterir. Bürokratlar buraya geldiğinde... Tabii ki bürokratlar çok kıymetli, çok değerli devlet yetkileri emanet edilmiş ama Meclisin hukuku böyledir ve biz kurumları kurumlar olarak yaşatmak istiyorsak hepimiz hukukunu güçlendirmeliyiz. Bunu da küçük bir parantez içi bilgi olarak anlatayım dedim.

Sayın Başkanım, görüştüğümüz kurum Türkiye açısından stratejik öneme sahip bir kurum, Türkiye havacılık sektörünün bel kemiğini oluşturan bir kurum üzerinde konuşuyoruz. Şimdi, burada benim tespit ettiğim üç beş tane alan sorum var ama en önemlisi aynı zamanda milletvekili de olduğum üçüncü havalimanıyla ilgili sorunlar. Bu sorunları defaaten anlatmamıza ve bununla ilgili hapis cezası almamıza rağmen bu sorunlar çözülemediği için de her yıl devasa, kar topu olarak büyüyerek önümüze gelen bir sorun var.

Arkadaşlar, konuşacağım konuda, yaklaşık 6,5-7 milyar avroluk bir kamu zararı şüphesi var burada. Onun için bütün Komisyon milletvekillerimize, böyle bir partizan tavır olmadan bilgilendirmek amacıyla anlatacağım. Birincisi ihalemiz; 2013 yılında yapıldı, kırk iki ay yapım süresi var arkadaşlar, 2017’de bitecek bu. Şimdi, 2017’de ihale bitmiyor, 2019’da bitiyor; arada iki yıl var. Bunun bir yıllık kirası 1 milyar 45 milyon avro. Şimdi, niye bitmedi diyoruz? “Efendim, Orman Bakanlığından izin almadık.” Ya, değerli arkadaşlar, devletin bir kurumu ihaleye çıkarken devletin diğer kurumunun iznini almama gibi bir şey olabilir mi? Bu bir top dolaştırma. “Orman Bakanlığı izin vermedi.” ve Orman Bakanlığının izin vermediği dönemde şantiyeleri kurdular orada ben oranın milletvekiliyim. Yani fiilen sahaya girilmesine rağmen işletme süresi başlatılmadı. Bakın, bundan bizim zararımız 2 milyar avro. Bu, az buz bir şey değil. Normalde hukuku uygulasak bu tahsil edilebilir.

İkinci meseleye geliyoruz. Şimdi, ihale yapacağız. Siz, hepiniz bilirsiniz. “Mania” dediğimiz bir şey var havacılıkta yani uçak şöyle bir koni şeklinde inip kalkıyor. Havalimanını ne kadar yükseğe yaparsanız mania engeller yani etrafa yapacağınız binalar o kadar rahat edebiliyor. Bu ihaleyi yaparken ihaleye girecek potansiyel şirketlerin hepsi soruyor. Bana anlattılar, büyük şirketlerden biri. Üstelik sormuşlar Sayın Bakana da. “Sayın Bakan, bu 90 metre çok yüksek -yani düşünün ki bizim Şişli ilçemiz kadar bir yeri hafriyatla dolduracaksınız, 90 metreye çıkaracaksınız- Bundan emin misiniz?” “Eminiz.” demiş. “Bundan düşüş yok.” Bütün herkes ihaleye böyle giriyor, böyle teklif veriyor. Sonra havalimanı yapıldıktan sonra kötü düşürülüyor. Arkadaşlar, bu 30 metre düşse... Düşünün koskoca bir alan, şu Meclisin alanının 10 katı, 20 katı. Ya, düşünün oradaki maliyet farkını. Bu, ihaleden sonra eğer bu iş yapılırsa... Şimdi, bakın, ihale şartnameyle yapılır. Şartnameden sonra ihalenin temel hususları

değişirse bu, edimin ifasına fesat karıştırmadır. Ben denetçiyim, uzmanlığım bu konu üzerine. Şimdi, bu düşürüldü. Bu olmaz arkadaşlar ve buradaki zarar 2 milyar 2,5 milyar avro. Bu gerçekten olacak iş değil. Bu şirketlerden bunun tahsil edilmesi gerekiyor.

Bir diğer mesele, şimdi, 2019'da yapılacak yeri, geldik 2019'da açtık. Arkadaşlar, iki yıl kira ertelendi. Ya, nasıl erteliyorsun? "Fors majör hâller." Ya, fors majör hâller varsa bütün ülkeye var; esnafa da var, şuna da var, buna da var. Şeyi erteliyorsunuz, kiralara erteleniyor. Sadece bununla değil, bakın, garanti meselemiz var. Ya, sözleşmesinde belli, şartnamesinde belli sonradan garanti şartları değişiyor. Yarın başımız ağırırsa bu şirketle hiç sorgusuz, sualsiz bunu Devlet Hava Meydanları ödeyecek. Bir de Devlet Hava Meydanları nasıl garanti veriyor onu da anlamış değilim. Ya, 6 milyar avro garanti var, 50 katrilyon eder. Sermayesi 3-5 milyar lira bu kurumun. Yani sonuçta bu Hazinesin üzerine yıkılacak ama garanti Hazinesinden değil. Devlet Hava Meydanlarının özel kuruluş diye garantisi buradan geliyor.

Arkadaşlar, mesele bununla sınırlı değil. Bakın, şimdi, Atatürk Havalimanı orada duruyor. Biz bunu özelleştirmişiz, Türkiye Cumhuriyeti devleti adına söz vermişiz. "2023 yılına kadar işleteceksin." diyorsun veya 2021'di bilmiyorum, hatırlamıyorum tam. Bundan beş sene önce havalimanı yapmaya çalışıyoruz. Ya, kim gelir, güvenir böyle yapan bir devlete? Adamların havalimanını "Kapatlık." dedik, elde gül gibi Atatürk Havalimanı var. Buna Bakırköy'den bir kamulaştırma ile bir pist yapılırsa bu bizi 2030 yılına kadar götürür ve tam ulaşım aksamız üzerinde İstanbul'da. Şimdi, tam kuzeyine geçtik. Bakın, İstanbul şöyle: Marmara kıyılarına yığılmışız biz; doğu-batı hattı. Bir tek boğazda kuzey-güney var. Şimdi, tam kuzeye kamu yatırımları yapmaya başlarsak yani Kuzey Marmara Otoyolu, üçüncü köprü, üçüncü havalimanı bir de kanal. Bütün İstanbul kentleşmeye açılacak. Bu şu demek: Sizin milletvekili olduğunuz illerde insan kalmaz. İstanbul'da zaten 15 milyonuz. Bu yeni kentleşme, bu yeni mantık 5 milyon kişi getirirse 20 milyon oluruz. Sivas'ta adam kalmaz, Kütahya'da adam kalmaz. Yani bütün kaynakları biz İstanbul'a yatırırsak Anadolu'ya bir şey kalmıyor. Ve bizim Atatürk Havalimanı bakın, gül gibi tesis yenisini yapsak 4-5 milyar avro. Pisti kırdık, hastane yaptık. Arkadaşlar, yazık günah gerçekten insan buna üzüliyor.

Şimdi, geliyoruz buraya. Normalde bu tip projelerde yüzde 20 yüzde 25 öz kaynak olur. Ya, arkadaşlar, 7 milyar avroya yakın kredi kullanmışlar zaten. E, nerede bunun öz kaynağı? Hadi, 2-2,5 milyar avro öz kaynak koysan 10 milyar avro eder. Zaten yatırım fiilen 4-4,5 milyar avro. Ya, bu nasıl oluyor? Bunu nasıl kabul edeceğiz biz? Ve şimdi, yaptığımız yerde bir de zemin problemimiz var, ceylan formasyonu diyorlar yani her an da çökebilir böylesine tehlikeli bir yere yapmış durumdayız. Yaptınız, tamam, bir şey demiyorum ama bunları yıllarca anlattık. Bakın, o kaynaklarla, oraya harcanan kaynaklarla Türkiye'ye çok şey yapabildik biz. Şimdi, geliyoruz bir taraftan verdiğimiz sözü tutmuyoruz diğer özelleştirmesinin Atatürk Havalimanı... "Hadi bakalım, seni sepetledik, kovduk, attık, senin havalimanın gitti." Atatürk Havalimanı, güzelim havalimanı elimizden gitti. Getirdik, bir de bu kadar sorunlu bir alana havalimanı yaptık. İnsanın gerçekten yüreği yanıyor.

Şimdi, bakın, Çukurova'ya bir havalimanı daha yapma şeyi var. Ya, bir tane havalimanı var. Tamam, Mersin'in de ticareti önemli ama Türkiye'nin önceliği midir bu? 40 kilometre yöresine yeni bir havalimanına bir sürü masraf. İhalesiyle ilgili de konuştum, iptal edildi, yeni, hiç bilinmeyen bir şirket geldi aldı, tecrübesi ne bunu bilmiyoruz.

Şimdi, Sabiha Gökçen Havalimanı... Arkadaşlar, burada tünel yapılıyor, tünel kırılıyor. Bilmiyorum, bu konuda bir detay, teknik bilgiyi inşallah Komisyonumuza, milletvekillerimize verirsiniz. Sorumluluk kimde belli değil ve bütün bunlar da Türk Hava Yolları, milli bayrak taşıyıcımız, bizim uluslararası rekabetteki göz bebeğimiz bir şirket... Arkadaşlar, kargo Atatürk Havalimanı'nda, işletmesi, iniş kalkış, yolcu üçüncü havalimanında. Arada sürekli yük taşımak zorunda kalacağız.

Masrafları çok yüksek. Şimdi, Türk Hava Yolları eğer üçüncü havalimanını kurtarmaya çalışsa Türk Hava Yolları batacak. Ve bu gidişle de... Biz öyle bir projeksiyon yapmışız ki Türkiye ekonomisi her yıl yüzde 7 büyüyecek. Hadi, devletin rakamlarına inanalım. Üç yıldır yüzde 1 büyümüyoruz, fiilen yüzde 3-4 küçülüyoruz rakamlardaki oynamayı kaldırırsak.

Bütün bunlar, bakın, samimi bir şey söyleyeceğim size, başınızı belaya sokacak. Ne olacak biliyor musunuz bütün bu garantiler? Az sonra da ineceğim Genel Kurulda yeni bir garanti veriliyor, onu engellemek için konuşmaya çalışacağım. Yarın öbür gün bütçenin... Bizim bütçemiz öyle büyük bir bütçe değil. Personeli çıkın, SGK harcamalarını çıkın, çok küçük bir şey kalıyor elimizde. Bütün bu bütçe bu garanti ödemelerine gider. Yazık günah olur.

Söyleyeceklerim bu kadar, beni dinlediğiniz için teşekkür ederim.

Cevapları... Sayın Genel Müdür, sorduğum sorular var. Nezaketsizlik etmek istemem ama Genel Kurulda konuşmak zorunda olduğum için gideceğim, yetişebilirim döneyim yoksa yazılı olarak şey yaparız.

Peki, başarılar diliyorum. Allah yolunuzu açık etsin.

DHİMİ GENEL MÜDÜRÜ HÜSEYİN KESKİN – Sağ olun.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Teşekkür ediyorum Sayın Erdoğan.

Buyurun Sayın Karakaya.

MEVLÜT KARAKAYA (Ankara) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Ben de görüşmelerin kurumumuza, ülkemize katkı sunmasını dileyerek kurum yetkililerine ve diğer katılımcılara hoş geldiniz diyerek başlamak istiyorum.

Aslında, bulguların spesifik biri ya da birkaçı üzerinde değil ama özellikle finansal raporlamayla ilgili 2017 bulguları içerisinde önemli hususlar var. Bunların önemli bir kısmı da 2018 bulgularından çıkarılmış ama süreklilik arz eden konular olması münasebetiyle bir iki hususta dikkat çekmek istedim.

Genellikle şöyle bir şey görünüyor finansal raporlamada ve aktiflerin sınıflandırılmasıyla ilgili. Bazı önemli sonuçlara ya da okumaya etki edebilecek eksikliklerin olduğu belirtilmiş. Örneğin, işte, hizmet dışı araçların ayrı bir hesapta gösterilmemesi, yine, bazı maddi duran varlıklarla ilgili yapılan kapasite artırıcı, ömür uzatıcı giderlerin varlıklara dâhil edilerek amortisman ayrılmadığına ilişkin çünkü bunlar basit olarak görünüyor ama önemli şeylerdir. Sistem üzerinden konuştuğum için dikkat çekmek istedim. Çünkü bunlar dönemler arasında kâr transferlerine neden olabileceği gibi, yine, kârın, zararın ötelenmesi, ertelenmesi, öne çekilmesi gibi araçlar olarak da kullanılabilir ve değerlendirmeleri de yanlış yapmamıza neden olabilir.

Yine, burada bazı sabit kıymetlerin apron gibi, otopark gibi, pist gibi varlıkların ayrı olarak muhasebe kayıtlarında, bilançoda sınıflandırılmadığı şeklinde... Bunların yapılacağına ilişkin de öneriler var. Ben burada bu tür şeylere özellikle dikkat edilmesini gerektiğini... Diğer kurumlarda da benzer önerilerde bulunuyorum. Yani biz diğer taraflarda faaliyetlere ağırlık verirken raporlama kısmında -ki burada da görüyorsunuz- birçok şeyi biz bunların üzerinden hesabını veriyoruz. Biraz daha dikkat edilmesi gerektiğine inanıyorum.

Yine, bir öneri çok önemli, devamlılığı olan bir şey. Maliyetlerle ilgili, maliyet düşürücü çalışmalarla ilgili. Tabii, burada mevcut yapılmış olan, gerçekleşmiş olan yatırımlar ya da maddi duran varlıklarla ilgili maliyet düşürücü teknikler işe yarar mı? Elbette işe yarar ancak her şeyden önce bir yatırımın işletme maliyeti aslında yatırım kararıyla birlikte veriliyor. Biz genellikle bunu biraz göz ardı ediyoruz. Göz ardı ettiğimiz yatırım yapılırken bunun işletme maliyetinin ne olacağına

gitme yerine yatırım maliyetleriyle bunu sınırlı tutuyoruz. Oysa işletme maliyetlerinin yaklaşık yüzde 85'i -yani bir genelleme belki doğru olmayabilir ama- daha yatırım esnasında karar veriliyor. Onun için, ben Sayıştayın bu konuyla ilgili yaptığı öneriler -ki bu yatırımlar yapılırken geleceğe yönelik o projeksiyonlarla yatırım işletme maliyetleri üzerinde de düşünülerek ona göre büyüklük, küçüklük, genişleme- neyse planlamaların o şekilde yapılması gerektiğine inanıyorum.

Sayın Genel Müdürüm, mümkünse, tabii, bu alanda maliyet düşürücü teknikleri esas alan mutlaka KİT'ler bu anlamda insan kaynağı olarak yeterli güce sahip, bu konuda bir çalışma yaptırılıp mevcut yerlerin maliyetlerini düşürmeye yönelik -ki bunun çok teknikleri vardır- dolayısıyla, katkı sağlayamayan, sağlamayan aktivitelerin eliminasyonu çok basit bir yaklaşımla çok ciddi sonuçlara neden olabiliyor. Yani benim geçmişte yaşadığım tecrübeler de bunu gösteriyor.

Dolayısıyla, bu konularla ilgili... Dönemsellik konusuyla ilgili önemli bir uyarı var, bu çok önemlidir. Ben aslında mali tablolar üzerinden baktım. Gelecek aylara ait giderler, gelir tahakkukları, gider tahakkukları; bunlar çalışıyor ama birine dikkat çekeceğim, kıdem tazminatlarıyla ilgili. Bunu önemsiyoruz, tüm KİT'lere de hatırlatıyoruz çünkü böyle bir alışkanlık KİT'lerin genelinde yok. 2018 yılında ilk defa kıdem tazminatı karşılıklarının mali tablolara yansıdığını gördük ama o rakam tamamını ilgilendiriyor mu, sadece o yılı mı aitti, onu bilemiyorum. Tamamını ilgilendirdiğini de düşünüyorum ama buradaki rakamlardan tam emin konuşamıyorum hepsini bütün olarak göremediğim için. Dolayısıyla, kıdem tazminatlarıyla ilgili de -bunu da bir soru olarak eğer yazılı cevap verebilirseniz memnun olurum- 2018 yılında ayrılmış olan o kıdem tazminatlarının da diğer hesaplara dağılımı konusunda o izleri göremedim işin doğrusu. Diğer kalemlere gitmiş olması lazım. Aslında bunlarla bağlantılı diğer hususlar da var ama çok uzatmak istemiyorum. İşletme bütçesiyle ilgili uyarılara katılıyorum. Yani dikkat çekmek istediğim, özellikle mali, finansal raporlamaya yönelik biraz eğilirseniz, Genel Müdür olarak bu konunun üzerinde durursanız -çünkü sizin durmanız bu anlamda son derece önemlidir- ciddi katkısı olacağına inanıyorum.

Diğer şüpheli alacaklar ve benzeri konularda da bizim mali müşavirlikten de gelen, bu konularda da gerçekten uzman bir kişiliği olan Esin Milletvekilimiz mutlaka değinecektir diye düşünüyorum, değinmeyecekse de artık herhâlde bakacaktır.

Çok teşekkür ediyorum Sayın Başkanım. Biraz uzattık herhâlde, kusura bakmayın.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Estağfurullah.

Teşekkür ediyorum Sayın Karakaya.

Buyurun Sayın Sertel.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Evet, Deniz Yavuzyılmaz çok ayrıntılarıyla Zafer Havalimanı'nı anlattı, ben onun üzerinde çok fazla durmayacağım ama vurgulama yapmam lazım. Bulgu 7.2.17'de, onun üzerinden konuşuyorum.

Şimdi, öneride bahsedildiği gibi bu, Zafer Havalimanı kanayan bir yara hâline dönüştü ve kara bir delik, yani parayı yutan kara bir delik hâline geldi. Şimdi, bazı gerçekler var ki üstünü ne kadar örtmeye çalışsanız da, kaçırmaya çalışsanız da, diğer önerileri atsanız da bu devam eden bir yara olarak duruyor. Böyle olmasının en başındaki... Yani tıpkı otoyollarında olduğu gibi konulan garanti araç sayısı, nasıl işte tünelden geçişte İstanbul otoyolunda müteahhitlere teslim olmayla başlayan böyle yatırımlar, bu Zafer Havalimanı'nda garanti edilen yolcu sayısında yüzde 98'e varan bir sapmayla devam ediyor ve maalesef yanlış hesap Bağdat'tan dönüyor. "Bağdat'tan dönmez." diyor ama dönüyor,

bu da Kütahya'dan dönüyor, Zafer Havalimanı'ndan dönüyor. Devletin kasasından her yıl milyonlar gidiyor. Yani öyle ki giderleri 2017 yılında 43 milyon 928 bin lira, 2018 yılında 55 milyon 648 bin lira, 2019 yılındaysa 68 milyon 203 bin liraya çıkmış.

Şimdi, Uşak Milletvekili Özkan Yalın sormuş, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'na soru önergesinde demiş ki: "Zafer Havalimanı'yla ilgili yani bir maliyet olsa, siz yapsanız, kamu yapsa kaç mal olur?" Bakan da gerçekten bir cevap vermiş, elimizde bu, (7/22550) esas sayılı yazılı soru önergesi. Sayın Bakan burada diyor ki: "Zafer Havalimanı'nın sadece yatırım maliyetlerini esas alınması doğru bir yaklaşım olmayacaktır. Bir havalimanında işletme giderlerinin oldukça yüksek olduğu göz ardı edilmemelidir. Zafer Havalimanı'nın kamu kaynağıyla yapımı ve işletilmesi hâlinde kamunun 85 milyon 304 bin 878 euro harcayacağı görülmektedir."

Şimdi, bakın, bu yapan şirket yolcu garantisi verildiği için bizim devletimizden yani bizden, Türkiye'de vergi veren insanlarımızdan, halkımızdan 208 milyon euro para alacak. Yani Bakanın söylediği 85 milyon, işte, yazılı soru önergesine; bu şirketin aldığı 208 milyon. Aradaki fark çok yüksek, yani bunun büyük bir zarara yol açtığını söylediğimiz zaman bize yanıt vermeniz sonucu değiştirmiyor. Bu ülkenin paraları har vurup harman savrulmamalı. Yani itinayla, özenerek ihaleler yapılmalı, özenerek iş yapılmalı.

Bakın, Zafer Havalimanı'nı geçiyorum çünkü Deniz Yavuz'la Sayın Genel Müdüre çok açık, ayrıntılı sorular sordu. Sanıyorum onların yanıtlarını yazılı olarak, açık bir şekilde verecektir, şeffaflık esastır diyecektir. Ama ben Zafer Havalimanı, Esenboğa Havalimanı ve İstanbul Havalimanı'nın garanti edilen yolcu sayısını yıllar itibarıyla bize döküm yaparsa ve özellikle bu 3 havalimanına garanti edilen yolcu sayısı ile uçağa binen yolcu sayısında pandemi döneminde azalmayı da dikkate alarak ama önümüzdeki yılları da dikkate alarak vermişsiniz rakamları ancak 2020 ile 2021 yılı arasındaki o süreçte bu havalimanları için devlet tarafından ne kadar ödeme yapıldı? Onu öğrenmek istiyorum. Ayrıca, 2021 yılında İstanbul Havalimanı garanti yolcu sayısı için 400 milyon euroya yakın ödeme yapılacağı söyleniyor, bu doğru mu? Yani gerçekten çok büyük bir rakam. Devletin sırtında büyük yükler oluşuyor, yani bunu sizin hesabınıza göre 2021 yılında İstanbul Havalimanı'na ödenecek garanti yolcu ücreti yaklaşık ne kadar olacaktır? Bunları rakamsal olarak istiyoruz. Garanti yolcu sayısındaki sapma ile yolcu sayısının arasında yüzde kaç sapma oldu? Bunları biz matematiksel olarak almak zorundayız. Yani, çünkü denetlemeye çalışıyoruz ama Sayıştayın yazdığı ve bize "Alın arkadaşlar bunları, çalışın, okuyun." dediği yerlerden çıkardığımız notlarla biz size soru soruyoruz ve biz bu görevi gerçekten Türkiye Büyük Millet Meclisinin bize verdiği yetkiyle yapıyoruz. Bu yetkiyi de düzgün kullanmak ve doğru kullanmak zorundayız çünkü halk adına seçilmiş insanlarız biz, halkın bir kuruluşunun vergisini sormak zorundayız yani ekmek alan, su alan, elektrik parasını ödeyen, doğal gaz parasını ödeyemediği için doğal gazı kesilen vatandaşın hakkını da savunmak zorundayız; bunları savunuyoruz diye bize yani konuşmanın, laf atmanın bir anlamının olmadığını düşünüyorum.

Bakın, son beş yıla garanti ödemesi yapılan yerlerin, garanti edilen yolcu sayısını ve gerçekleşen sayısını ve yıl bazında ödenen ücretleri bir tablo hâlinde bizimle paylaşmanızı istiyoruz.

Pandemiyle birlikte 2020 yılında yolcu ve uçuş sayısında azalmayı da istiyoruz. Bu azalmadan dolayı önceki yıla kıyasla oluşan toplam zarar nedir? Bu zararı da görmek istiyoruz.

2020 yılında toplam iç ve dış hat yolcu sayısını rakamsal olarak verdiniz ama bizim 2020, 2019, 2018 bu rakamlarla kıyaslanmalı, buna da bakmak istiyoruz.

Ayrıca İstanbul, Ankara ve İzmir'de toplam iç hat ve dış hat yolcu sayısı nasıl gerçekleşti? Onları da merak ediyorum.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Teşekkür ediyorum Sayın Sertel.

Buyurun Sayın Kasap; hoş geldiniz Komisyonumuza.

ALİ FAZIL KASAP (Kütahya) – Hoş bulduk Sayın Başkanım.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Kasap, konuşma süresiniz beş dakikadır.

Buyurun.

ALİ FAZIL KASAP (Kütahya) – Şimdi, Sayın Başkanım, değerli arkadaşlar; Zafer Havalimanı bu seneki zarar oranı veya hata oranı yüzde 99,6; böyle bir hata yapılmış. Daha önceki yıllarda Deniz Vekilim de bahsetmişti, yüzde 95 civarında olan bir hata oranı var ve bununla ilgili hatayı en aza indirmek için, zararı en aza indirmek için ilgili şirketle aramızda bir komisyon kurulmuş ama onun akabinde coronayla ilgili 2020 yılı için dünyada bir şey gerçekleşmiş ve gerek Dünya Bankasının gerekse Milletlerarası Ticaret Odasının bir öngörüsü var, kanunda yer alan bir şey; “act of God” “Allah’ın işi” diyor ya da “fors majör”.

Şimdi, tüm dünya tersine gider iken biz de acayip bir yere gidiyoruz Sayın Başkanım, değerli arkadaşlar. Bu kamu-özel iş birliği kapsamındaki sözleşmelerin durdurulması, dondurulması, kısa, orta, uzun vadeli veya bunlarla ilgili anlaşma yoluna gidilmesi yoluna gider iken Türkiye... Bugün Genel Kurulda bir kanun teklifi geliyor: Yeni bir kamu-özel iş birliği sözleşmesi; ihalesi yapılmış, sözleşmeleri yapılmış ve finans bulamadıkları için Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığına yükleniyor; yeni bir KÖİ. Şimdi, bu KÖİ’leri değerli arkadaşlar, Türkiye bütçesine garantili ödemeler 2020 yılındaki bütçe açığına da 18 milyar TL yük getirdi, kur farkı olmaz ise 2021’de tahmini olan 30,980 milyar TL, kur farkı olmaz ise, 2022 için öngörülen 37,8; kur farkı değişmezse, 2023’ün 40. Toplamda bütçe açığı eğer projeksiyon bu şekilde giderse Sayın Başkan, değerli arkadaşlar; 2023’te bütçe açığı 500 milyar TL’yi bulacak.

Şimdi, değerli arkadaşlar, Sayın Genel Müdürüm demin bahsetmişti, Covid-19’dan dolayı yüzde 70 dış hat, yüzde 50,5 iç hatta gerçekleşme oranı var ve Dünya Bankasının öngörüsüne göre bu olay beş yıla kadar projeksiyon devam edecek, siz üç yıl demiştiniz.

Bu aşamada biz neler yaptık? Ben öncelikli olarak şöyle söyleyeyim: Bölgenin bir milletvekili olarak, Kütahya Milletvekili olarak “Zafer” adını duymaktan artık gına geldi. Zafer dünya rekoru da kırmış olabilir ama şu: Dünya iktisat tarihine geçecek bir uygulama. Ya, yüzde 99,6 hatayı yapan insanlar neredeler? Ben şöyle söyleyeyim: Zafer Havalimanı yapılmalıydı, Kütahya’nın ihtiyacı var. Aynı şekilde bu bahtsız şehrin yıllarca hızlı treni yapılmadı, yıllarca. Her seçimde, üç-dört seçimdir söz verildi.

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) – Devamını yapsaydınız.

ALİ FAZIL KASAP (Kütahya) – Yapılmadı.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Dinleyelim... Dinleyelim...

Buyurun.

ALİ FAZIL KASAP (Kütahya) – Aynı şekilde Zafer Havalimanı’nın işletme gideri sifıra yakın, 2 tane güvenlik görevlisi bekliyor. Ot bitmek üzere, ot.

Şimdi, oluşturulan komisyon tarafından 2017’den beri alınan tedbirleri ben size söyleyeyim: Günde sefer sayısı 2’ydi, sadece İstanbul uçuşu vardı, 1’e indirildi. Günde 1 ve haftada üç gün. Yahu, iyileştirme bu mu? Değil, iyileştirme bu değil. Zafer Havalimanı’nı devlet yapmalıydı ve bu yükü kamuya yüklememeliydik, ön görüyü göremedik. Ticarete bir kural var “stop loss” kol kesme hareketi

o, yapılmalı ve kamunun bu zararı giderilmeli. Şu anda maliyetini ödedi, şu anda Zafer Havalimanı'nın işletme gideri yok. Uçuş yok, İstanbul dışında uçuşu yok. Bir milletvekili arkadaş mıydı, bakan mıydı, neydi "Ankara'dan Kütahya'ya uçakla gelmek isterdim." dedi. Ankara'dan uçakla gelemiyorsunuz Kütahya'ya. "Hızlı trenle gelmek isterdim." Kütahya'ya hızlı trenle de gelemiyorsunuz. Kütahya'ya otobüsle geliyorsunuz, kendi özel aracınızla geliyorsunuz.

Turizm yoksa, turizme yönelik hiçbir şey yapmamışsanız, o öngörülen şeyleri yapmamışsanız, şu anda yapılması gereken tek şey... Yüzde 95'in altına düşmeyen bir şey var, bu Allah'ın işi değil, kulların işi.

Hepinizin bu arada Miraç Kandili'ni de kutluyorum.

Biz memlekette Kütahya, Afyon, Uşak'ın ortasında, tabii ki Zafer Havalimanı'nın olmasını – adı çok güzel ama kimin zaferi olduğunu bilmiyorum- istiyoruz. Zafer Havalimanı'nın olmaması gibi bir şey söz konusu değil. Çaycuma'da da havalimanı olacak, tamam yolcu sayısı düşük olabilir. İnsanlarımızın o konfora ihtiyacı var. Biz havalimanına karşı değiliz.

KEMAL ÇELİK (Antalya) – Karşısınız!

ALİ FAZIL KASAP (Kütahya) – Havalimanı yapılırken birilerine peşkeş çekilmesine, yüzde 99,6 hata oranıyla bir havalimanı yapılmasına karşıyız, devletin soyulmasına karşıyız. (Gürültüler)

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Dinleyelim. Konuşmacıyı dinleyelim arkadaşlar.

ALİ FAZIL KASAP (Kütahya) – "Bu projeksiyonla üç yıl sonrası" falan deniyor. Ben bir çocuk hekimiyim. Aşının 10 milyon doz yapıldığı bir günde siz ne 2021, ne 2022, ne 2023 vizyonunuzla asla bu hataları yok edemezsiniz, yolcu sayısını artıramazsınız, turist sayısını artıramazsınız. İç hat seferleri, haftada yedi gün olan iç hat seferini 2017'den sonra siz günde 1'e düşürdünüz, günde 1. Bazı günlerde yoktu. Haftada üç gün sefer yapıldı İstanbul'a.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Konuşmamızı toparlayalım.

ALİ FAZIL KASAP (Kütahya) – Bir şey daha söyleyeceğim. Bu mantıkla hiçbir yere varmaz. Nedenini size söyleyeyim, Kütahya'dan arabayla giderseniz dört saat, otobüsle giderseniz dört saat uçakla havalimanına gittiğinizde yine dört saat beklemesi ve sonrası. Bu mantığı değiştirmemiz gerekiyor.

(Gürültüler)

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Vekilim, toparlayalım.

Arkadaşlar, hatibi dinleyelim.

ALİ FAZIL KASAP (Kütahya) – Zafer Havalimanı'nın mutlaka kamulaştırılması gerekiyor.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Peki, teşekkür ediyorum.

KEMAL ÇELİK (Antalya) – Bunlar bu mantıkta oldukları sürece hiçbir yere varamazlar.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Öztürk, buyurun.

YASİN ÖZTÜRK (Denizli) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Öncelikle hepimizin ve vatandaşlarımızın Miraç Kandili'ni kutluyorum.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – O zaman siz ödeyin.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Arkadaşlar, sayın konuşmacıyı dinleyelim.

Buyurun.

YASİN ÖZTÜRK (Denizli) – Sayın Genel Müdür sunumunda kurumun mali durumunu 2017 yılında 1 milyar 587 milyon 814 bin, 2018 yılında 2 milyar 724 milyon 928 bin, 2019 yılında 4 milyar 171 milyon 682 bin lira kâr ettiğini, 2020 yılında pandemi nedeniyle kâr edilmediğini söyledi.

Şimdi, diğer bulgularda, bulgu 7.2.6'da -ana amacı havaalanlarını çalıştırmak olan kuruluşun kârlılık oranlarının artırılmasıyla ilgili öneri- ana amacı havalimanlarını çalıştırmak olan kuruluşun işletmekte olduğu 49 havalimanından sadece 8 havalimanının kâr ettiği ve 41 havalimanının maliyetlerini karşılamadığı göz önünde bulundurularak “Gereksiz havalimanı yapmayın.” Uyarısı, bu husus özellikle Zafer Havalimanı başta olmak üzere 41 havalimanının maliyetleri dikkate alındığında, altı çizilecek önemli bir uyarı.

Bununla birlikte Devlet Hava Meydanları kâr eden bir kuruluş ama genel anlamda kâr eden diğer KİT'lerin yapısına da baktığımızda sanki “Nazara gelmeyelim.” diye kârları düşürmek yönünde bir çaba sarf ettiklerini görüyoruz.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Öztürk, pardon, sözünüzü kesiyorum ama. Bulgular üzerinden mi konuşuyorsunuz?

YASİN ÖZTÜRK (Denizli) – Evet, bulgu 7.2.6'dan devam ediyorum.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Peki.

YASİN ÖZTÜRK (Denizli) – Devlet Hava Meydanları sadece işlettiği havalimanları yönünden kârlılığını düşürmüyor, sözleşmesinde bulunmayan ödemeler nedeniyle kârından zarar ediyor, TAV'da yapılan ödeme örneklerden birisi. Sayıştay 2017 denetim raporunda TAV İstanbul Terminal İşletmeciliği AŞ'nin herhangi bir talebi bulunmamasına rağmen, kuruluşun 22 Ocak 2013 tarihli yazısında “İstanbul yeni havalimanının ticari hava taşımacılığında kullanılacak olmasından hareketle 2017'de hizmete girmesi öngörülen yeni havalimanı ile işletmenizde bulunan Atatürk Havalimanı yolcu terminallerinin 2017-2021 yılları arasındaki dört yıllık çalışma dönemine ilişkin kâr kayıpları idarenizce, tarafınıza ödenecektir.” denilmiş. Ancak Sayıştay uzmanlarınca hazırlanan raporda bu hususlar üzerine Devlet Hava Meydanlarına uyarıda bulunarak “Kuruluşunuz ile TAV İstanbul Terminal İşletmeciliği AŞ arasında imzalanmış olan kira sözleşmesinde kâr kaybıyla ilgili bir hüküm bulunmamaktadır.” denilmiştir ve kuruluşunuz sözleşmede bulunmayan bir ödemenin yapılması hâlinde bu durumun hem kamu kaynağı kullanan kuruluşunuzu hem de kamuyu ciddi bir zarara uğratacağı uyarısında bulunmuştur. 26 Aralık 2019 tarihinde ise TAV Havalimanları Holding, Devlet Hava Meydanları İşletmesinin Atatürk Havalimanı'nın kapatılması nedeniyle şirkete 389 milyon euro tazminat ödeyeceğini açıkladı.

Sorum şu: Sayıştay kamu adına denetim yapan bir kuruluş. Bu yüzden önceliği, TAV'ın sözleşmede bulunmayan kayıpları değil kamu yararı. Kuruluşunuzu bu konuda üzerine basa basa uyarılmış. TAV'ın 389 milyon euroluk zararı nasıl hesaplanmıştır? Kurumunuz TAV'a bu ödemeyi ne kadar sürede yapacaktır? Bir de Covid-19 meselesinde, bu sene Covid-19 önlemleri kapsamında işletmecilerle masaya oturdunuz, kira almayacağınızı, kira oranlarını yüzde 50 düşürdüğünüzü ve garanti ödemesi yapmayacağınızı beyan ettiniz. Bu durumda TAV'a bu mücbir sebep doğrultusunda tazminat tutarının düşürülmesi için bir anlaşma teklifinde bulundunuz mu?

Yine, bulgu 7.2.10'da, bulguda yapım işlerinde görülen aksaklıkların tekrarlanmaması amacıyla etüt proje ve ihale hazırlık süreçlerinin dikkatli ve sağlıklı bir şekilde yapılması, Sayıştayın tespitlerinden yola çıkarsak, yapımı geciken, başladıktan sonra iş kalemlerindeki artışlar nedeniyle proje maliyetleri yükselen işin niteliği değişmediği hâlde müteahhitlere süre uzatımı verilen inşaatlar olduğu saptanmış. 2018 yılında tamamlanarak geçici kabulü yapılan 7 işi, 2018 yılında yapımı devam eden 6 işi, 2018 yılında başlamış ve tamamlanmış olan bir yapımla devam eden 3 yapım işi olmak üzere toplam 20 ayrı

yapım işinde iş artışı verilmiştir. 20 yapım işinden sadece 3 tanesi sadece iş artışı olarak gerçekleşmiş, diğer 17 yapım işinde iş artışına bağlı olarak süre uzatımı da verilmiştir. Ayrıca, 3 ayrı yapım işinde de iş artışı olmadan süre uzatımı verilmiştir. İhale edilerek hazırlanan projelerde, proje hata ve eksikleri nedeniyle değişiklikler yapılmış ve iş artışları ve süre uzatımları verilmiştir. Hem projeler yüklenici firmadan alınırken yapılan kontrollerde hem de onay sürecinde eksik ve hatalar fark edilmemiş, işlerin devamı sırasında fark edilerek iş artışı verilmek zorunda kalınmıştır.

Bu konuda da öncelik Sabiha Gökçen Havalimanı'nda. Sabiha Gökçen'deki pist yapım süresi en fazla uzayan ve iş artışı en yüksek olan inşaat. Sabiha Gökçen Havalimanı'ndaki kazayı konudan doğrudan ilgisi olması nedeniyle hatırlatmak istiyorum. Sabiha Gökçen Havalimanı 2'nci pist sözleşmesi, 20 Mayıs 2015 tarihinde yapılmış, işin bitmesi gereken tarih 21 Haziran 2017 olmasına rağmen 3 defa süre uzatımı olmuş, süre uzatım tarihinin bitmesine rağmen iş bitmemiş ve elim kaza sonucu 3 vatandaşımız hayatını kaybetmiş, 183 vatandaşımız da yaralanmıştır.

Bakınız, konuyla ilgili daha önceden bir soru önergesi vermiştim. Bu soru önergesine yaklaşık bir senedir cevap alamıyorum, 7 Şubat 2020 tarihinde vermişim. Bu soru önergesindeki kısımlardan da bahsederek bu konuyla ilgili çünkü Sabiha Gökçen Havalimanı'nın 2'nci pistin yapılması işinin ihalesini Makyol İnşaat yapmıştı ancak yüklenici Makyol sözleşmesini KMC Adi Ortaklığına devretmiş. Bu firmalar İstanbul Havalimanı'nın aynı zamanda ortakları. Bu firmalar aynı dönemde ihalesi yapılan ve sıfırdan başladıkları İstanbul Havalimanı işini bitirmiş ancak Sabiha Gökçen'deki pist inşaatını ek sürelerle rağmen yapamamışlardır. Sabiha Gökçen Havalimanı pistinin yapım işine Kalyon, Cengiz grupları neden dâhil edilmiştir? İşin bu kadar uzun sürmesinin, İstanbul Havalimanı'nın daha aktif kullanılmasının tercih edilmesiyle ilgisi var mıdır? Sabiha Gökçen Havalimanı pist çalışması sırasında yolun deplase edilmesi için kullanılan tünellerdeki çatlaklar neden oluşmuştur? Tünel inşaatı ihalesine çıkılırken kullanılacak demirlerin yerli olması gerektiği sözleşmede var mıdır? Sözleşmede çünkü bu var ise şöyle bir iddia var: Hem ihaleyi kazanan firmanın siyasi nedenlerle tercih edilmesi yönünde hem de yerli olması gereken demirler yerine Ukrayna'dan demir alındığı yönünde iddialar var. Bu iddialar doğru mudur? Sözleşmeye aykırı hususlar olunca nasıl bir yaptırım uyguluyorsunuz?

Bir soru daha sormak istiyorum. Sabiha Gökçen Havalimanı'nın işletme kullanım hakkı Savunma Sanayii Başkanlığına bağlı Havalimanı İşletme ve Havacılık Endüstrileri AŞ'dedir. Böyle bir durumda 2'nci pist ihalesini Devlet Hava Meydanlarının mı yapması gerekirdi, yoksa HEAŞ'ın mı yapması gerekmektedir?

Bulgu 7.2.15'te ise "Yapım İşlerine Benzer İş Grupları Tebliği'nde değişiklik yapılması." Önerinin özeti şu: Yapım, onarım ve ihalesine giren bazı firmalar yeterli bilgi ve tecrübeye sahip değil, uçuş emniyeti tehlikeye atılıyor. Bunun için tebliğ değişikliği yapım süresi uyarısında bulunuyor. Bu çok önemli bir konu. Devlet Hava Meydanları söz konusu ihlalleri ortadan kaldırmak için eğitim verdiğinizi ancak söz konusu pist ihallerinin bertaraf edilmediğinin görüldüğünü vurguluyor ve bir de bu uyarıyı Ulaştırma Bakanlığına ilettiğinizi, Bakanlığın da Kamu İhale Kurumunu yönlendirdiği cevabını veriyorsunuz. O zaman sorum şu: Bu kadar hassas bir konuda mevzuatta yapılacak bir değişiklik için neden bu kadar zaman kaybedilmektedir?

Son olarak, bulgu 7.2.17 Zafer Havalimanı'yla ilgili konuşmak istiyorum. Zafer Bölgesel Havalimanı'nın uçak ve yolcu trafiğinin artırılmasına yönelik projeler geliştirilmesi amacıyla komisyon kurulmuştu. Kütahya'daki Zafer Havalimanı'na verilen yolcu garantisinin bitiş tarihi 2044. Kütahya, Afyon, Uşak illerine hizmet vermek üzere yapılan havalimanı için 2019 yılında toplam yolcu garantisi 1 milyon 279 bin 352 olurken havalimanı kullanan toplam yolcu sayısı ise 7.235 yolcuyla sınırlı kaldı. 2020'de iç hatlarda 752.560, dış hatlarda ise 526.792 kişilik yolcu garantisi öngörülürken

2020’de -pandemi diyelim- iç hat yolcu sayısı 4.746’da, dış hat yolcu sayısı ise 2.489’da kaldı. Nereden bakarsak bakalım büyük bir uçurum var. Kütahya, Uşak, Afyon illeri ortak kullansın diye havalimanını Kütahya sınırları içinde ama dağ başında yapıldı yani üçüne de uzak. Havalimanı Kütahya’ya 45 kilometre, Afyon’a 60 kilometre, Uşak’a 100 kilometre uzaklıkta. Cevabınızda “Söz konusu uçak ve yolcu trafiğinin artırılmasına yönelik olarak görevli şirketle birlikte bir komisyon oluşturulmuş, gerekli çalışmalar yapılmıştır.” diyorsunuz. Yap-işlet-devret projelerinde garanti edilen yolcu sayıları projenin gelirleri ile işletme dönemi giderleri baz alınarak projenin kredibilitesine yönelik olarak hesaplanıyor. Bunu nereden alıyorsunuz?

Ulaştırma Bakanlığına vermiş olduğum bir soru önergesi cevabından sunuma baktığımızda Zafer Havalimanı mega bir proje. Ancak mega proje başında yolcu sayısını tahmin ederken bile hatalar yapılmış. Tahminlere göre bu havalimanını yurt dışındaki vatandaşlarımızın kullanacağı öngörölmüş -özellikle Emirdağlılar tarafından- ama mesafelere dikkat edilmemiş. Mesela Afyon Emirdağ bölgesindeki uçuş yapan yolcular genellikle Eskişehir Havalimanı’nı tercih etmişler, İstanbul’dan Kütahya’ya gidecek olan yolcular ise neredeyse uçak saati ile havalimanına ulaşım ve Kütahya merkezine gidiş mesafelerini hesaplarsak kara yolunu kullanmayı tercih etmişler.

Tabii, seçim yatırımı olarak ilinizde havaalanı yaptık, yapıyoruz vaatleri çok havalı. Şimdi soruma gelmek istiyorum. Bugüne kadar Zafer Havalimanı’na yolcu garantisi kapsamında ne kadar ödeme yapılmıştır? Bu havalimanı işletmesinden ne kadar kira alınmıştır? Bir de merak ediyorum, Devlet Hava Meydanları resmî sitesinde verilen yıllara göre yolcu trafiği istatistiği ile Sayıştay raporundaki yolcu trafiği verileri uyuşmamakta, bu verilerin uyuşmaması bir hatadan mı ileri gelmekte, garanti ödemelerinin miktarının gizlenmesi için kasıtlı olarak mı kamuoyuna farklı duyurulmaktadır? Bunları merak ediyorum.

En son olarak Sabiha Gökçen Havalimanı’nın yüzde 70 kapasiteyle çalışmasına rağmen yeni havayolu şirketleri ve mevcut havayolu şirketlerine “Kapasite dolu.” diyerek yeni uçuş izni verilmemesinin İstanbul Havalimanı’yla ilgisi var mıdır? Bir de İstanbul Havalimanı’nın ulaşımının kolaylaştırılması için yapılacak olan metronun, havalimanıyla aynı zamanda ihale edilmesine rağmen hâlâ bitirilmemesinin nedeni nedir?

Teşekkür ederim.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Teşekkür ederim Sayın Öztürk.

Buyurun Sayın Peköz.

KEMAL PEKÖZ (Adana) – Sayın Başkan, sayın kurum yetkilileri; hoş geldiniz.

Ben, çok uzun süre kalamayacağım için ağırlarımdan dolayı, her şey üzerine söyleyeceklerimi kısaca söyleyip çıkmak istiyorum. O nedenle, kabul etmenizi rica ediyoruz.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Geçmiş olsun, kabul ediyoruz.

KEMAL PEKÖZ (Adana) – Şimdi, Bitlis Milletvekilimiz konuşması olduğu için gitti ama notu bana bıraktı, öncelikle onu sormak istiyorum. “Yılan hikâyesine dönmüş olan Bitlis Havaalanı, Turgut Özal döneminden beri her seçim döneminde siyaset malzemesi olarak kullanıldı. Böyle bir proje var mıdır Bitlis Havaalanıyla ilgili, varsa gerçekleşme şansı var mıdır, gerçekleşme şansı varsa ne zaman gerçekleşebilir?” diye soruyor: ben de size iletmış olayım bu soruyu.

Şimdi, Zafer Havaalanı'yla ilgili de biz evvelki sene de tartışmalar yaptık. Makul ve mantıklı bir yatırım olmadığı belli, daha doğrusu “Havaalanı yapılmamalıydı.” diye bir iddiam tabii ki yok ama bunun verimli olmadığı çok açık ve meydanda. Arkadaşlar da çok ayrıntılı olarak rakamları verdikleri için onlara tekrar girmiyorum ama bunun mutlaka bir şekilde rehabilite edilmesi ve zararın bu kadar büyük olmaması için bir çabanın içerisinde olunması gerekiyor diye düşünüyorum.

Şimdi, değerli arkadaşlar, basına yansıyan haberlere göre daha önce Ulaştırma Bakanlığına da sordum ama cevap vermedikleri için tekrar burada da sormak istiyorum İstanbul Grand Airport Havalimanı İşletmesi -yani kısa adıyla İGA- ile Devlet Hava Meydanları İşletmesi arasında bir mahsuplaşma hesabı yapıldığı, görüşmesi yapılacağı, daha doğrusu görüşme talebi olduğu, dolayısıyla Devlet Hava Meydanları İşletmesinin İGA'ya yapması gereken kamu yolcu garantisi ödemesiyle İGA'nın Devlet Hava Meydanları İşletmesine ödeyeceği kira bedelleri arasında bir mahsuplaşma yapılacağı iddia ediliyor. Bu doğru mudur? Doğruysa bunun ayrıntıları daha sonra kamuoyuna açıklanacak mıdır, yoksa diğer şeylerde olduğu gibi bu sırdır diye ifade edilip üzerinden geçilecek midir? Bunu merak ediyorum.

İkincisi, şimdi yapılan tespitlere göre, HAVA-SEN'in açıklamasına göre daha doğrusu, pandemi nedeniyle ücretlerde indirimler yapıldı hava meydanlarında, hava yollarında. Pilotlar için yüzde 50, memurlar için yüzde 35 ve yer personeli için yüzde 30 indirimler yapıldı ancak aynı dönemde 347 tane 2021 model sıfır kilometre araç için de ihaleye çıkıldı. Böyle bir tasarrufun yapılmak zorunda olduğu bir dönemde bu kadar büyük bir israfın gerekçesi nedir, bunu nasıl izah edebilirsiniz ya da makul görüyor musunuz diye merak ediyorum doğrusu.

Bir de personel atamalarıyla ilgili işlemler var. Burada çok ciddi hukuksuzluklar olduğu görülüyor. Bununla ilgili çok sayıda dava açılmış durumda, bazıları reddedilmiş ama 16 davanın da devam ettiği ifade ediliyor. Adana Havalimanı'nda koruma ve güvenlik memuru olarak çalışan M.B önce havalimanı başmüdür yardımcısı yapılmış, dört saat sonra ise koruma güvenlik müdürlüğüne getirilmiş.

İkincisi, itfaiye memuru olan M.İ ise Devlet Hava Meydanları İşletmesi Personel Daire Başkanı Yardımcısı olmuş, arkasından Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdür Şube Müdürü olmuş kısa bir süre içerisinde.

Yine, Turan Ayanlar var, dört aylık kesme cezası almasına rağmen Ağrı Hava Meydanı Müdürü yapılmış. Oysa ki Devlet Memurları Kanunu'na göre aylık kesilmesi yapılanlar beş yıl bu tür bir hükümden yararlanamazlar diye bir ifadesi var. Bu nasıl gerçekleşmiş?

Havalimanı Müdür Yardımcısı olmak için dört yıllık üniversite mezunu olmak gerekirken Erzincan Havalimanı Müdür Yardımcılığına ön lisans mezunu -yani iki yıllık- mezun kişi ARFF memuru olarak atanıyor, ertesi gün ise şef olarak ataması yapılıyor yani şef olması için müdür yardımcılığı verilip ertesi gün şefliğe terfi ediyor. Bu nasıl bir yaklaşımdır diye düşünüyorum.

İsparta'ya bir günde 4 meydan müdürü atanıyor, aynı gün atanalar başka görevlere de terfi ettiriliyor yine.

Bir yıl içerisinde yaklaşık 200 kişi mevzuatın eğitim, disiplin, yeteri süre çalışma şartları yok sayılarak müfettiş raporuna göre yönetici yapılmaması gereken kişiler de dâhil olmak üzere yazılı, sözlü sınavlarda ilk 3'e girenler dışlanarak takdir yetkisi altında atamalar yapılmıştır. Bunlarla ilgili müdürlüğünüzün yaklaşımı nedir diye merak ediyorum. Çünkü böyle bir uygulamanın olması hâlinde, bunun genele uygulanması hâlinde içinden çıkılmaz durumlarla karşı karşıya kalırız diye düşünüyorum.

Diğer şeylere arkadaşlar geniş bir şekilde girdiler, anlattılar. Onun için, onlara tekrar tekrar girmek istemiyorum. Bu ödenmesi gereken kiralara ilgili ertelemeler ya da daha sonra ertelemeden de çıkartıp vazgeçilmesi gibi şeyler de söz konusu. Onlarla ilgili de bir açıklama yaparlarsa ya da bize bilgi verirlerse seviniriz.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Peki, teşekkür ediyorum Sayın Peköz.

Evet, Sayın Genel Müdürüm, sorulan sorularla ilgili ve değerlendirmelerle ilgili olarak da geneli üzerinde görüşmelerden sonra size söz vereceğim, o zaman verirsiniz yanıtları.

Evet, böylelikle 2017 yılı önerilerinin görüşmeleri tamamlanmıştır.

Şimdi, 2018 yılı önerilerinin görüşülmesine başlıyoruz. Kurumun 2018 yılına ait 1 no.lu önerisini görüşmüştük. Bu nedenle 2018 yılının 2 no.lu genel önerisini okutuyorum.

Buyurun.

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Öneri: 2018 Yılı Sayıştay Denetim Raporu’nda yer alan diğer bulgu ve önerilerin de yerine getirilmesi.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Buyurun Sayın Genel Müdür.

DHİMİ GENEL MÜDÜRÜ HÜSEYİN KESKİN – Efendim, 2018 Sayıştay Denetim Raporu’nda yer alan diğer öneri ve tavsiyeler de yerine getirilecektir.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Evet, önerinin Sayıştay tarafından izlenmesini oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Evet, sayın üyeler, diğer bulgu ve önerilerden görüşülmesini talep ettiğiniz var mı? Yok.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Var. 2018 değil mi?

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – 2018. Genelinde konuşursunuz.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Havaalanına yetişeceğim. Ben de geneli üzerinde söyleyeyim o zaman.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Tamam, olur. Göremediğim için ben hemen geçtim yani.

Değerli üyelerimiz, kuruluşla ilgili Alt Komisyonun da bir önerisi bulunmaktadır.

3 no.lu Alt Komisyon önerisini ben okutuyorum:

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ - Öneri 3:

Hatay Havalimanı’nın adının Hatay Cumhuriyeti’nin ilk ve son Cumhurbaşkanı olan Tayfur Sökmen’in adının verilmek suretiyle Hatay Tayfur Sökmen Havalimanı olarak değiştirilmesi Alt Komisyonumuzun önerisi olarak üst Komisyona iletilmesine karar verilmiştir.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Bunu da geneli üzerinden sizden yanıt...

BEDRİ YAŞAR (Samsun) – Üst Komisyona taşıyalım mı Başkanım? Taşınmasını oylayalım.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Zaten Komisyona, üst Komisyona geldi.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Şu anda yanıtını alalım, onun için zaten.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Evet, yanıtını alalım onun için zaten söz vereceğim. Arkadaşlar, biraz sabrederim.

Buyurun Sayın Genel Müdürüm.

DHMİ GENEL MÜDÜRÜ HÜSEYİN KESKİN – Kıymetli Başkanım, değerli üyeler; ülkemizde biliyorsunuz havalimanlarının uluslararası dokümanlarda işlevsellik açısından bulunduğu şehir ya da bölgenin ismiyle adlandırılmaktadır ancak ülkemizde ve ülkemiz havacılığında önemli hizmeti bulunan kişilerin isimleri havalimanına verilmektedir. Bu kapsamda Hatay Havalimanı'nın adının Hatay Cumhuriyeti'nin ilk ve son Cumhurbaşkanı olan Tayfur Sökmen'in adının verilebilmesi konusunda kuruluşumuzca ilgili merciler nezdinde girişimde bulunulmuştur, girişimler devam ediyor.

ATİLA SERTEL (İzmir) – İnşaat yapmıyoruz. Bir isim verilecek bir sene oldu.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Tamam Sayın Genel Müdürüm. Yani bu süreçleri Bakanlık nezdinde, ilgili makamlar nezdinde girişimlerimizi devam ettirelim.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Ulaştırma Bakanlığı yetkilisi vardır, cevap versin.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Arkadaşlar, ben Başkan olarak buradayım. Söz verilmesi gereken varsa Sayın Sertel...

Evet, Sayın Genel Müdürlüğünüz yetkili bir şekilde orada, yanıtını da verdi.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Ama bizi geçiştiriyor Başkanım.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Hayır, geçiştirmez.

Bakın, arkadaşlar...

ATİLA SERTEL (İzmir) – Başkanım, konuyla ilgili söz istiyorum.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Tamam, vereceğim.

MEHMET HABİB SOLUK (Sivas) – Herhangi bir engel yoktur. Bakan Beyin Bakanlar Kurulunda veya Kabinede bu konuyu dile getirip Sayın Cumhurbaşkanımıza...

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Bakanımızla siz görüşürsünüz, iletirsiniz.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Sayın Bakanımızla siz görüşün, varsa engel kaldırmak için mücadele edelim. Bu devletin bekasının önemini vurgulamak bakımından...

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Buyurun Sayın Sertel.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Bu konuda, geçen yıl Lütfi Kaşıkçı arkadaşımız gerekçelerini de açıkladı ve gerçekten buradan oy birliğiyle çıkan bir sonuçla Hatay Havalimanı'nın adının Tayfur Sökmen olarak verilmesi noktasında bütün arkadaşlarımız, bütün milletvekillerimiz, Başkan dâhil mutabık kaldı, bu konuda yazı yazıldı, KİT Komisyonu olarak öneride bulunuldu. Ama bu o kadar çok şey bir hadise değil, günlerce aylarca sürecektir temel atalım, bina yapalım falan değil. Yani gidecek Bakanlar Kuruluna bir yazı yazılacak ya da Cumhurbaşkanı bir emir verecek bu isim konulacak. Bu ismin konulmasında bir sakınca varsa o açıklansın, yok değilse bu Tayfur Sökmen Hatay'ın Cumhurbaşkanlığını yapmış önemli bir isim ve millî bir isim. O açıdan, biz bunun bir an önce sonuçlandırılmasını bekliyoruz.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Teşekkür ederim.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – İsim birilerini rahatsız mı ediyor ne oluyor?

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Soluk, buyurun.

MEHMET HABİB SOLUK (Sivas) – Ben, öncelikle, sizlere, Sayın Başkan zatinalinizin şahsında Komisyon üyesi arkadaşlarıma saygılarımı sunuyorum. Genel Müdürlüğünüzün şahsında da bütün çalışma arkadaşlarını yürekten tebrik ediyorum. Çok detaylıca yapmış oldukları sunum için de ayrıca teşekkür ediyorum.

Ben, daha sonra, geneli üzerindeki konuşmalardan sonra bir iki cümle ifade etmek istiyorum ancak burada önlerine aldıkları bir Zafer Havaalanı var. Sizlerle hemfikirim yanlış anlaşılmasın ancak bu havaalanları ulaşım, sosyal bir amaçla yapılan bir hizmettir. Afyonkarahisar’la, Kütahya, Uşak üçgeninde bir havaalanı gerekli miydi değil miydi, önce bunun kararını verin, bir. İkincisi, biraz önce Bitlis’teki havaalanının durumu soruldu, Bitlis’teki havaalanının durumu acaba Zafer Havaalanı’ndan ne kadar kârlı olacak? Yozgat’taki havaalanı Zafer Havaalanı’ndan ne kadar kârlı olacak? İlim olan Sivas’taki havaalanı..

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Yüzde 99’dan daha ne kadar zarar etsin, yüzde 100 mü zarar etsin?

MEHMET HABİB SOLUK (Sivas) – Müsaade edin...

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Hatibi dinleyelim lütfen arkadaşlar.

MEHMET HABİB SOLUK (Sivas) – Bakınız, bilemiyorum net şeyi. İlimizde, ilim olan Sivas’ta benim havaalanım zarar ediyor. Zonguldak Havaalanı ne kadar kâr ediyor?

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Milyonlarca avro zararlar...

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Ama bakın, lütfen... Ama lütfen...

MEHMET HABİB SOLUK (Sivas) – Müsaade eder misiniz.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Sizin cebinizden 2 kuruş çıksın burada yeri göğü yıkarsınız.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın vekillerim, lütfen...

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – Konuşmaya tahammül edeceksiniz arkadaşlar. Nasıl biz sizi dinliyorsak siz de bizi dinlemek mecburiyetindesiniz. Arkadaşımızın konuşmasına müsaade edin ya!

ATİLA SERTEL (İzmir) – Ya, hak veriyor zaten, biz dinliyoruz...

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – Ama lütfen uzatmayın ya!

MEHMET HABİB SOLUK (Sivas) – Hayır, ben diyorum ki Zafer Havaalanı’nı didiklemeniz doğru değil.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – O zaman, hak veriyorsa ne diye müdahale ediyorsunuz canım?

ATİLA SERTEL (İzmir) – Biz müdahale etmiyoruz ki Ziver Bey ediyor, başkası ediyor oradan.

MEHMET HABİB SOLUK (Sivas) – Ben diyorum ki Zafer Havaalanı’nı didiklemeniz doğru değil, Zafer Havaalanı’nı didiklemeniz doğru değil. Ancak ben şöyle söyleyeyim: Bu toprakların bize yurt olması için 1071’den bugüne canlarını veren bütün şehitlerimizi ben şükranla, minnetle anıyorum, gazilerimize uzun ömürler diliyorum. Bu ülkede kim taş üstüne taş koymuşsa bizim ona dövme değil, minnet borcumuz vardır, dua borcumuz vardır. Gelecek nesillerimizin yaşamasıyla ilgili onların da borçlu olduğunu düşünüyorum.

Şimdi, 11 bin küsur kilometre bizim transit yolumuz var. Bu 3 kıtanın buluştuğu köprü vaziyetindeki Türkiye’yi, siz bu 11 bin kilometre yolu -otoyol veya bölünmüş yol- kendini amorti etmiyor diye kaderine terk edemezsiniz. Ettiğiniz takdirde doğuyu batıya bağlayan köprü Türkiye’nin transit geçişleri durur, ülke olmaktan çıkarsınız. Dolayısıyla, bazı şeyleri alırken bütün olarak almak lazım.

Esenboğa Havaalanı... Başkent havaalanı bir köy meydanıydı ve Esenboğa Havaalanı’na iç hatlar dış hatlar olmak üzere 2 ayrı garanti verildi. Esenboğa Havaalanı’nı niye gündeme almıyorsunuz?

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Niye alayım ya? Benim işim kamu zararını tespit etmek.

MEHMET HABİB SOLUK (Sivas) – Müsaade edin... Müsaade ya...

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Arkadaşlar, soru-cevap...

MEHMET HABİB SOLUK (Sivas) – Esenboğa Havaalanı...

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Soluk, bir dakika...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Bizim görevimiz kamu zararını tespit etmek, görevimiz bu bizim.

MEHMET HABİB SOLUK (Sivas) – Görevinize saygı duyuyorum.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Bir kuruş zarar görsem hesabını sorarım.

MEHMET HABİB SOLUK (Sivas) – Kamu malını kollamanıza saygı duyuyorum. Esenboğa dış hatları ne kadar kâr ediyor, hiç baktınız mı?

ATİLA SERTEL (İzmir) – Soru sorarak devam etme sen de.

MEHMET HABİB SOLUK (Sivas) – Esenboğa dış hatları şu anda zarar ediyor. Türkiye Cumhuriyeti devleti kurumu olan Devlet Hava Meydanları İşletmesi Esenboğa dış hatlarına şu anda garanti ödüyor yani devletin parasını dış hatlara veriyor. Fakat Esenboğa iç hatlardan ne alıyor biliyor musunuz? Bugüne kadar 105 milyon lira iç hatlardan para almış, garanti üstü para almış, dış hatların açığını kapatmış. Dolayısıyla, devlet de burada 87 milyon bir kâra geçmiş, milyon avro bir kâra geçmiş.

Demek istediğim olay şu: Şehirleri tek başına aldığınız zaman, alanları tek başına aldığınız zaman birçok havaalanının Zafer Havaalanı'ndan farklı olmadığını göreceksiniz. Şöyle: 2019 yılında devletin Zafer Havaalanı dâhil garanti ettiği, garanti üstü ödediği para 120 milyon 230 bin 851 dolar, devletin ödediği para 2019'da. Peki, garanti üstü bu tenkit ettiğimiz havaalanları grubunda kirada ve yap-işletlerde devletin aldığı rakam 525 milyon 200 bin 618 lira; aradaki fark devletin kârı. Dolayısıyla, bütün olarak...

ATİLA SERTEL (İzmir) – Biri dolar, biri lira.

MEHMET HABİB SOLUK (Sivas) – Hayır, ikisi de dolar. 525 bin 218 bin dolar.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Düzeltiyoruz ya, yanlış söylüyor.

MEHMET HABİB SOLUK (Sivas) – Ya yanlış söylemiyoruz arkadaşım, dolar diyorum.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Hayır “lira” diyor ya bakın tutanaklara.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Ama bakın, Sayın Sertel sizin konuşmalarınızı düzeltti ama düzeltti.

MEHMET HABİB SOLUK (Sivas) – Ben bir daha söylüyorum: 525 bin 200 bin 618 dolar garanti üstü almışsınız.

BEDRİ YAŞAR (Samsun) – Ama “bin” diyor Başkanım, milyon olması lazım.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Milyon olması lazım, yanlış okuyor.

MEHMET HABİB SOLUK (Sivas) – Ya, 525 milyon 200 bin 618 dolar garanti üstü alınan para.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Peki.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Şimdi doğrulttun.

MEHMET HABİB SOLUK (Sivas) – Ben hep doğru söylüyorum da, eğer ki doğru anlasanız 3 tane ilin ortasına yapılan sosyal amaçlı, kaplıca turizmine yönelik yapılan havaalanını bu kadar dövmesiniz çünkü bunlara bütün bakmak lazım, tek bakamazsınız.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Belgelerini hazırlayın lütfen bize verin, böyle lafla sözle olmaz. Bakın ben getirdim.

MEHMET HABİB SOLUK (Sivas) – Efendim?

NEVZAT ŞATIROĞLU (İstanbul) – Bir müsaade et konuşsun ya.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Yavuzyılmaz, lütfen ama ya.

MEHMET HABİB SOLUK (Sivas) – Bak şimdi... Bak, eğer...

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Soluk, bir saniye, bir saniye.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Bir şey söyleyeceğim. Bakın, taşımacılıkta zarar vardır.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Sertel, bir saniye...

ATİLA SERTEL (İzmir) – Yerel yönetimler, mesela, otobüs taşımacılığında kamu zararı yapar. Bu, vatandaş lehinedir ben bunu anlıyorum.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Sertel, söz vermedim ama lütfen.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Ama Sayın Vekilime bir aydınlatma yapıyorum.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Sertel, söz vermedim.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Sayın Vekilim, bu kamu zararı olsaydı yani kamu bu konuda zarar etmiş olsaydı buna amenna diyecektim ama bir şirkete yönelik bir işi verip de o şirketin kasası dolduğu zaman insan ona isyan ediyor.

MEHMET HABİB SOLUK (Sivas) – Peki, onu arz edeyim... Sayın Vekilim, onu arz edeyim...

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Soluk, bir saniye ben konuşacağım. Bir saniye...

ATİLA SERTEL (İzmir) – Soru soruyor Başkan, sorduğu için cevap veriyorum.

MEHMET HABİB SOLUK (Sivas) – Soru sormuyorum ya.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Soluk...

Sayın Yavuzyılmaz, siz biraz önce konuşmanızda rakamlar verdiniz, istatistiki veriler verdiniz, dediniz ki: “İsteyenler tutanaklardan, bundan yararlanabilir.” Şimdi, Sayın Bakanımız, eski Bakanımız, Müsteşarımız görev yaptığı dönemlerle ilgili hem tecrübesini hem o dönemde yaşadıklarını kümülatif olarak, toplam olarak söylüyor. Siz de yararlanmak isterseniz tutanaklardan bu bilgileri alırsınız ve yararlanırsınız, bu kadar. Size de soru sormuyor.

Sayın Soluk, ortaya soruyorsunuz değil mi?

MEHMET HABİB SOLUK (Sivas) – Peki.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Tamam ortaya, evet.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Sayın Başkanım, çok özür dilerim, bir cümle söyleyeyim. Buradaki terslik şundan kaynaklanıyor: Şimdi, Sayın eski Bakan konuyla ilgili cevap veriyor ama...

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Karşısında siz olduğunuz için öyle oluyor ya.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Aslında onun da Sayın Genel Müdürün yanına oturması gerekiyordu ya.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Yok canım ne alakası var ya. Ya, lütfen ya.

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – Cevabınızı Genel Müdür verecek. O niye veriyor? Ortaya konuşuyor ya.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Buyurun Sayın Soluk.

MEHMET HABİB SOLUK (Sivas) – Tamam, kabulüm.

Belle ki orada oturuyorum tamam mı? Benim için nerede oturduğum çok önemli değil.

(Gürültüler)

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Arkadaşlar, hatibi dinleyelim lütfen.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Görmek istiyorum...

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Yavuzyılmaz, lütfen...

MEHMET HABİB SOLUK (Sivas) – Müsaade eder misiniz.

Zonguldak Havaalanı, Çaycuma Havaalanı zarar ediyor.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Sayın Vekilim, siz onları verin, biz bir bakalım.

MEHMET HABİB SOLUK (Sivas) – Çaycuma Havaalanı’nın zararı... İzmir kâr ediyor.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Siz çarpıtmaya çalışıyorsunuz.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Yavuzyılmaz, lütfen!

YAVUZ SUBAŞI (Balıkesir) – Sen ne yapmak istiyorsun toplantıda ya?

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Yavuzyılmaz, lütfen müdahale etmeyin.

MEHMET HABİB SOLUK (Sivas) – Çaycuma Havaalanı zarar ediyor ve bu zarar...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Havalimanının parasını siz ödeyin o zaman, siz ödeyin!

Vatandaşın vergilerinden...

MEHMET HABİB SOLUK (Sivas) – Ya, müsaade et be kardeşim!

YAVUZ SUBAŞI (Balıkesir) – Provokasyon yapıyorsun burada!

AHMET TAN (Kütahya) – Ne alakası var! Ne alakası var!

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Siz ödeyin, siz!

MÜCAHİT DURMUŞOĞLU (Osmaniye) – Milletin parasıyla millete hizmet yapıyoruz, hizmet!

YAVUZ SUBAŞI (Balıkesir) – Önce konuştuğun gibi dinleyeceksin ya!

ATİLA SERTEL (İzmir) – Ne oluyor ya? Ne oluyor?

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) – Burada konuşacak olanlar var Deniz Bey, sabırlı olun, sabırlı olun.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Siz ödeyin, siz!

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) – Sabırlı olun, cevap verilecek Deniz Bey, bekleyin.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Lütfen... Lütfen...

Sayın Soluk, buyurun.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Vatandaşın paraları gidiyor!

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) – Deniz Bey, bekleyin cevap verilecek.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Arkadaşlar, lütfen...

Sayın Soluk, buyurun.

MEHMET HABİB SOLUK (Sivas) – Sayın Başkan, ben Sivaslıyım. Sivas Havaalanı zarar ediyor. Zarar rakamını şu anda açıklarsam yanıltıcı bir rakam olabilir ama zarar ettiğinden eminim. Bu Sivas Havaalanı’nın ettiği zararı devlet hazinesinden, bütçesinden, yani Devlet Hava Meydanları İşletmesinin

gelirlerinden karşılıyor, kapatıyoruz, veriyoruz. Dolayısıyla, Zafer Havaalanı'nın zararı da aynı usulle, yine devlet bütçesinden karşılanıyor. Zafer Havaalanı'nı şayet biz millî bütçeyle yapmış olsaydık 254 milyon 300 bin avroya mal olmuş olacaktı otuz yılın sonunda.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Cahit Turhan yalan mı söylüyor?

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Lütfen...

MEHMET HABİB SOLUK (Sivas) – Ya, bir dakika kardeşim... Biz de yalan söylemiyoruz! Biz de bir şey söylüyoruz ya!

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Ne güzel, tatlı söylüyorsunuz ya, resmî yazı burada.

ATİLA SERTEL (İzmir) – İşte, resmî yazı burada.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Yavuzılmaz, lütfen.

MEHMET HABİB SOLUK (Sivas) – Havaalanlarının yapım maliyetleri her zaman için işletme maliyetlerinden düşüktür.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Yapım artı işletme.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Sayın Başkan, iki bakan arasında dağlar var. Biri 250 milyondan bahsediyor, biri 85 milyondan.

AHMET TAN (Kütahya) – Yapım artı işletme ne kadar yapıyor?

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Yapım artı işletme.

AHMET TAN (Kütahya) – Tamam, ne kadar yapıyor? Tarihini söyle, ne zaman?

TAMER DAĞLI (Adana) – Tarih ne, tarih? Tarih ne diyor orada?

(Gürültüler)

AHMET TAN (Kütahya) – Tarih olmaz mı bir evrakta?

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Arkadaşlar, Allah aşkına...

Sayın Tan...

ATİLA SERTEL (İzmir) – Yok ya, geçen sene.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Tamam, tamam.

MEHMET HABİB SOLUK (Sivas) – Tamam, resmî evrak, kabul.

AHMET TAN (Kütahya) – O yazıyı bilmiyoruz. Beklemeye gerek yok.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Okuyayım, özür dileyin o zaman.

MEHMET HABİB SOLUK (Sivas) – Hayır, hayır.

Şimdi, Sayın Bakanın verdiği rakam doğrudur ancak o, yapım maliyetidir, işletme maliyeti onun içerisinde yoktur. 50 milyon euronun otuz yıllık süreçteki, faiziyle birlikteki yapım maliyetini Sayın Bakan orada ifade etmiştir.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Peki, toparlayalım Sayın Soluk.

MEHMET HABİB SOLUK (Sivas) – Tamam.

Mesela, ben, tekrar, eski çalıştığım kurum arkadaşlarıma, mesai arkadaşlarımıza yürekten teşekkür ediyorum. Türkiye’de havacılığı aristokrat sınıfın faydalandığı bir ulaşım aracı olmaktan çıkardılar, halkın yolu hâline getirdiler. 2003 yılında iç hat yolcumuz 9 milyon 147 binden 99 milyon 946 bine ulaşmıştır, dış hatta 25 bin 296’dan 208 bine ulaşmıştır. Dolayısıyla, burada, bu arkadaşlarımızı kendi ellerinde olmayan ve uçağa binmeyen bir turist veya yolcudan dolayı suçlamanın doğru olmadığını...

Ben kendilerini yürekten tebrik ediyorum, gayet güzel bir işletmecilik yapıyorlar. Türkiye'deki KİT'ler içerisinde de örnek gösterilecek bir kurumdur, bunu da bütün inancımla, kalbimle, yüreğimle söylüyorum.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Teşekkür ediyoruz Sayın Soluk.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Ben tarihi söyleyeyim: 14/1/2020.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Verdim, belgeyi verdim.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Ama, bakın, söz vermedim.

Arkadaşlar, lütfen...

AHMET TAN (Kütahya) – Ben tutanaktan cevap vereceğim.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Tan, lütfen...

MEHMET HABİB SOLUK (Sivas) – O Sayın Bakanın eğer...

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Size teşekkür etmiştik Sayın Soluk.

MEHMET HABİB SOLUK (Sivas) – O Sayın Bakanın “Eğer 50 milyon euroyu ben kendi milli bütçemden kullanmış olsa idim, bunun maliyeti bana 85 milyon küsur euro olacaktır.” ifadesi içinde işletme giderleri yoktur.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Dâhil.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Var.

MEHMET HABİB SOLUK (Sivas) – Olamaz, mümkün değil ya.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Yaşar’a söz verdim arkadaşlar; lütfen...

Buyurun Sayın Yaşar.

BEDRİ YAŞAR (Samsun) – Teşekkür ederim Değerli Başkanım.

Aslında bu konuşmaların tamamını geneli üzerinde zaten yapabiliriz. Ben de geneli üzerinde konuşacağım ama sadece Tayfur Sökmen isminin Hatay Havaalanı'na verilmesiyle, üst Komisyona gelmesiyle ilgili şimdi fikirlerimi ifade etmek istiyorum.

Değerli arkadaşlar, bir yıl önce önermişiz, yani bir yıl içerisinde bu Komisyonun oy birliğiyle aldığı bir karar. Artık bununla ilgili karar verecek arkadaşlara ulaşmıyorsa, bununla ilgili bir karar alınamıyorsa, Sayın Bakanımız bu işle ilgili bir adım atmıyorsa ben, bunu buradan yadırgadığımı ifade etmek istiyorum. Ümit ediyorum ki yani olabilecek en kısa sürede bu Tayfur Sökmen ismi Hatay Havaalanı'na verilir diye beklentilerimi tekrar tazelemek istiyorum, yoksa bir yıl önce oy birliğiyle alınan bir kararın bugün yerine getirilmemesini ben şahsen esefle karşılıyorum. Ümit ediyorum, buradan Ulaştırma Bakanı duyar. Başkanım, aracılığınızla bu işi sonuçlandırırınız diye bekliyorum.

Geneli üzerinde görüşlerimi ayrıca ifade edeceğim.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Peki, teşekkür ediyorum.

Sayın Kaşıkçı, buyurun.

LÜTFİ KAŞIKÇI (Hatay) – Başkanım, teşekkür ediyorum.

Sayın Genel Müdüğüme ve heyetine tekrardan hoş geldiniz diyorum.

Böyle tartışmaya da bir nebze olsun ara verecek bir konu olduğu için de ben de birkaç kelime etmek istiyorum Hatay Havalimanı'yla ilgili.

Ben bu konuyla bir tartışma yaratmak niyetinde kimsenin olmadığını düşünüyorum. Alt Komisyonunda burada olan milletvekilllerimiz vardı. Bunu Alt Komisyondan üst Komisyona getirmemizin tek bir sebebi vardı: Yeniden gündemde tutalım diye. Zaten muradımıza erdik, üst Komisyona gelmesi asıl amacımızdı. İnşallah, Başkanımız tekrardan Hatay Havalimanı'nın ismiyle ilgili önerimizi yeniden -çünkü Bakan Bey de değişti- Bakanlığa gönderip bizler de Bakanlığa gönderildikten sonra ayrı ayrı tüm siyasi parti milletvekilleri olarak sürecin takipçisi oluruz.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Peki, teşekkür ediyorum Sayın Kaşıkçı.

ESİN KARA (Konya) – Sayın Başkanım, müsaade ederseniz beş dakika bir değerlendirme yapacağım çok kısa, konuşmam olduğu için...

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Buyurun Sayın Kara.

ESİN KARA (Konya) – Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

Sayın yönetim kurulu üyeleri, hepiniz hoş geldiniz.

Benim sorularım biraz teknik olacak, bilanço üzerinde sorularım var. 2017 yılı şüpheli ticari alacaklarınız 86 milyon 116 bin 195 TL, 2018 yılında 96 milyon 878 bin 851 TL. Bunların karşılık giderlerine bakarsak 2017 yılında 78 milyon 413 bin 929, 2018 yılında 88 milyon 785 bin 435. Muhasebe uygulamalarında karşılık giderleri, 654 Karşılık Giderleri Hesabı'yla 129 ya da 136'nın ilgili, yani 13'lü grup, onun şüpheli ticari alacaklar karşılığı hesabına atılır.

Şimdi, ben burada basit matematik yaptım. 2017 yılındaki şüpheli ticari alacak karşılığınız ile 2018 yılı şüpheli ticari alacak karşılığınızın arasındaki rakam farkı 10 milyon 371 bin 506. Ama gelir tablonuza baktığım zaman, karşılık giderleriniz 826 bin 276, yani karşılık giderleri hesabına atılmayan 9 milyon 545 bin 230 TL'lik bir rakam var. Karşılık giderleri hesabına atılması gerekirken hangi hesaba atıldı bunlar? Geçmiş yıllarla vesaireyle ilgiliyse aynı dönem içerisinde zaten karşılık ayırlamaz bunlara.

Bir de personelden alacaklar hesabınız dikkatimi çekti. 2017 yılında 231 bin 525, 2018 yılında 810 bin 182 lira. Personelden zaten herhangi bir alacağımız, iş ve personel avansları hesabında zaten alacaklar bulunmakta ama bu alacaklar nelerden kaynaklanmaktadır?

Satışlarımızı değerlendirdiğimiz zaman 2017-2018 yılları arasında yüzde 27,9'luk bir artış varken satılan hizmetin maliyeti ise yüzde 15,6. Bu, olumlu bir durumdur. Zaten kurumun da herhangi bir finansman gideri yok, herhangi bir kredisi yok. Ancak kambiyo kârı ve kambiyo zararları dikkatimizi çekti, bu da yüklü bir rakam. Herhangi bir döviz nedeniyle borçlanmamız olmamasına rağmen acaba elimizdeki mevduatı düzgün değerlendirememekten dolayı bir kambiyo kârı ya da zararı mı oluşmuştur? Onu merak ediyorum.

Bir de diğer bulgu ve önerilerde genelde Sayıştayımız, Muhasebe Sistemi Uygulamaları Genel Tebliğlerine tam dikkat etmemekle ilgili uyarılarda bulunmuş. Muhasebe sistemimizin tekrar bir gözden geçirilmesi gerektiğini düşünüyorum.

Bir de siber güvenlikle ilgili olarak Sayıştayımız yazmış, sizler de orada zaten gerekli cevabı vermişsiniz ama siber güvenlik gerçekten bizim için artık sanal ortamda da savaşların yapıldığını düşünürsek çok önemli özellikle sizin gibi bir kurum için. Almış olduğunuz personelin de kalitesi ve tecrübesi de bu noktada çok önemlidir.

Son olarak, ben, inşallah, başarılar diliyorum çalışmalarınızda. Ve bütün arkadaşlarımla Miraç Kandili'ni kutluyorum.

Genel Kurulda konuşmam olduğu için öncelik verdiğiniz için hepinize de teşekkür ediyorum.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Biz teşekkür ederiz Sayın Kara.

ESİN KARA (Konya) – Sağ olun Başkanım.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Buyurun Sayın Kaya.

AHMET KAYA (Trabzon) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Başta Sayın Genel Müdür ve genel müdür yardımcıları olmak üzere burada misafir olarak bulunan bütün heyete hoş geldiniz diyorum. Bütün heyeti saygıyla selamlıyorum.

Şimdi, geneli üzerinde, tabii, konuşmamı yapacağım ama Sayın Bakanımızı dinleyince, eski bakanımızı dinleyince bazı şeyleri söyleme ihtiyacı duydum.

Sayın Bakanım, öncelikle şunu ifade etmek istiyorum: Biz Cumhuriyet Halk Partisi olarak yatırıma karşı değiliz, hizmete karşı değiliz. Biz akılsızlığa karşıyız. Bu ülke yeni kurulmadı, bu ülke AKP'den önce de vardı ve AKP iktidarından önce de bu ülkede yüzlerce insan havalimanı yaptı, demir yolu yaptı, yol yaptı, hizmet yaptı. Biz diyoruz ki neden bu havalimanına yolcu garantisi verildi? Neden kamu zarara uğratıldı? Biz hizmete karşı değiliz. Öyle bir tablo çizdiniz ki Cumhuriyet Halk Partisi sanki hizmet yapılmasına, Cumhuriyet Halk Partisi sanki havalimanı yapılmasına karşıymış gibi bir algı yaratmaya çalıştınız. Bu büyük bir haksızlık. Katiyen böyle bir şey yok.

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) – Bütün dünya biliyor İstanbul Havaalanı'na...

AHMET KAYA (Trabzon) – Biz hizmet yapılıns diyoruz ama kamu kaynakları verimli, akılcı kullanılsın istiyoruz. Yani yatırıma karşıyız gibi bir algı yaratmanızı doğru bulmadım açıkçası. Asla yatırıma karşı değiliz. Taş taş üstüne koyan, bu memlekete, bu millete hizmet edenden Allah razı olsun demeyi de görev sayan insanlarız.

MEHMET HABİB SOLUK (Sivas) – Biz de saygı duyarız.

AHMET KAYA (Trabzon) – Fakat diyoruz ki daha öncesinde de bu tür hizmetler yapıldı. İlk defa havalimanı AKP iktidarı döneminde yapılmadı. Şimdi, Trabzon'da da bir havalimanı var. Niye zarar etmiyor?

MEHMET HABİB SOLUK (Sivas) – Neden?

AHMET KAYA (Trabzon) – Yap-işlet-devretle yapılmadığı için. Devlet yapmış.

MEHMET HABİB SOLUK (Sivas) – Hayır, hayır.

METİN GÜNDOĞDU (Ordu) – Hayır, hiç alakası yok.

MEHMET HABİB SOLUK (Sivas) – Ben Trabzon'u da Trabzonluları da severim ama hiç alakası yok.

AHMET KAYA (Trabzon) – Şimdi, bir maliyet diyorsunuz. Bakın, yani özel sektörün verebildiği, karşılayabildiği o maliyeti benim koskoca Türkiye Cumhuriyeti devletim, bütün dünyanın imrendiği, kıskandığı Türkiye Cumhuriyeti devleti yapamıyor mu? O kudretten, o olanaklardan yoksun muyuz biz devlet olarak?

MEHMET HABİB SOLUK (Sivas) – Değiliz.

AHMET KAYA (Trabzon) – Değiliz. O zaman devlet olarak yapalım. Vatandaş yapacaksa da yolcu garantisi veriyoruz ve yüzde 95 nispetinde tutmayan yani hiç matematik bilmeyen insanlara verin, hesap kitap yapsın, böyle bir hata yapamazlar.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Kaya, geneli üzerine geçtiniz ama.

AHMET KAYA (Trabzon) – Evet, yüzde 95 nispetinde hatalı bir şey var. Bu hatayı tespit ederken lütfen sizler de bu hakkı teslim edin.

MEHMET HABİB SOLUK (Sivas) – Karadeniz Sahil Yolu yapılırken söylenenleri hatırlıyorsunuz değil mi?

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Peki, Sayın Kaya, sözlerimizi tamamlayalım.

AHMET KAYA (Trabzon) – Bir eksiklik, bir hata yapıldığı konusunda lütfen siz de bu tespite katılın. Bundan sonra bu tür hatalar yapılmamasını hep birlikte sağlayalım. Bu memleket hepimizin.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Teşekkür ediyorum Sayın Kaya.

MEHMET HABİB SOLUK (Sivas) – Sayın Başkanım, çok kısa...

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Geneli üzerinde söz vereceğim. Geneli üzerinde söz vereceğim.

Evet, öneriyle ilgili de yanıtı genel üzerinde yanıtlamanızı bekliyorum Sayın Genel Müdürüm.

Evet, Sayıştayın öneriyle ilgili görüşünü alalım.

Buyurun.

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Komisyonun takdirlerinde efendim.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Evet, önerinin Sayıştay tarafından izlenmesini oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Önerilerin görüşmeleri tamamlanmıştır. Şimdi, geneli üzerindeki görüşmelere geçiyoruz.

Sayın Genel Müdürüm, sayın üyelerimizce sorulan sorulardan yazılı olarak cevap verilmesini gerektiren konularla ilgili cevaplarınızı tutanakların Türkiye Büyük Millet Meclisi “web” sayfasında yayınlanmasından itibaren on beş gün içinde bütün üyelerimize Komisyon Başkanlığımız aracılığıyla iletebilirsiniz.

Şimdi, geneli üzerinde söz almak isteyen üyelerimize ben söz vereceğim. Değerli üyeler, ancak bu sözü bir kere vereceğim. Lütfen söz sırası geldiğinde zamanı da etkili kullanmak adına bütün konuşmanızı yapmanızı istiyorum. Sorularınızı buyurun sorabilirsiniz.

Sayın Sertel, buyurun.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Ben öncelikle bu ortamın heyecanlı, güzel ve sonuç almaya yönelik tartışmalı ortamın hiç de bir sakıncasının olduğunu düşünmüyorum. Hatta Sayın Bakan beraber bir oturalım; Deniz Bey, siz, Ahmet Tan.

MEHMET HABİB SOLUK (Sivas) – Hayhay, memnuniyetle.

ATİLA SERTEL (İzmir) – O başka bir zaman.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Olur, olur.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Burada değil, KİT içerisinde değil de. Bir odada oturalım, biz anlatalım, siz bize bilgi verin. Bizim bildiğimiz yanlışsa siz düzeltin.

MEHMET HABİB SOLUK (Sivas) – Hayır, estağfurullah.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Eğer Sayın Bakanın, Cahit Turhan’ın söylediği yanlışsa...

MEHMET HABİB SOLUK (Sivas) – Kesinlikle orada amacı dışında bir cümle kullanıldı.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Sonra konuşuruz Sayın Bakan.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Soluk, daha sonra söz vereceğim size.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Sonra konuşuruz diyorum, şimdi değil. Sonra konuşalım diyorum yani o teklifi getiriyorum.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Evet, evet, sonra.

Sonra söz vereceğim.

DENİZ YAVUZYLMAZ (Zonguldak) – Kendi metninizi mi yalanlıyorsunuz yani?

ATİLA SERTEL (İzmir) – Evet, şimdi, bu İstanbul yeni havalimanının...

Sayın Genel Müdür, ben size döneyim. Bu tarafa döndüm mü yanlış oluyor, oradan sözler geliyor.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sırtınızı da bize dönmeyin tabii yani.

ATİLA SERTEL (İzmir) – Evet, “İstanbul yeni havalimanının ticari hava taşımacılığında kullanılmasından hareketle 2017 yılında hizmete girmesi gereken, bu öngörülen, yeni havalimanı işletmemizde bulunan Atatürk Havalimanı yolcu terminallerinin 2017-2021 arasında bu dört yıllık çalışma dönemine ilişkin şirketin olası kâr kayıpları idaremizce, tarafımızca ödenecektir.” deniliyor. Oysa İstanbul Havalimanı 2017’de değil 2018’de devreye girdi biliyorsunuz. Bu TAV’a 2017 yılı içerisinde bir ödeme yapılıp yapılmadığını merak ediyorum. TAV’a sözleşmede olmamasına rağmen kâr kaybı için ödeme yapılmış mıdır? Ödeme yapıldıysa kâr kayıpları için bugüne kadar ödenen tutar nedir? Bu ücretler hangi yıllar için ödenmiştir?

Yine, “Tarife uyarınca hizmet gereği bulunan hava yolu kuruluşları ve yer hizmet kuruluşunda faaliyette bulundukları arazi ve açık alanlar, hangar, sundurma, konteyner ve binalardan tarifiede belirtilen ücretlerin alınması gerekmektedir.” deniliyor. Buna karşın 2.227 yer için normal ücretler alınırken 439 yer için çok daha düşük kira bedeli alındığını ve bu nedenle kurumun 2019 yılında 70 milyon lira zarara uğratıldığını belirtiyor. 2020 yılında ise oluşacak gelir kaybının 75,4 milyon TL’ye çıkacağı ifade ediliyor. Bu 439 yeri kiralayan ayrıcalıklı kişi veya kuruluşlar kimlerdir? Bunları öğrenmek istiyorum. Bahse konu 439 yer hangi havaalanı, hangi kurum veya kaç kişiye, kaç yılına ve ne kadar paraya kiraya verilmiştir? Öte yandan havaalanlarında gerçek ve tüzel kişilerin kiraladıkları alanlar için farklı ücretler aldıkları belirtiliyor. Öyle ki kira farkları yüzde 450’ye kadar ulaşabiliyormuş. Bu ücretleri kim, neye göre belirliyor?

Konuşmamın başlangıcında bahsetmiştim. Pandemi gerekçesiyle havaalanı işletmeciliği yapan özel sektöre sağlanan kolaylıklar, kolaylığı aşarak bir tür kıyak çekmeye dönüşmüş durumda. Yani çok iyi bir duruma geldi onlar öyle düşünüyorum. Çünkü pandemi nedeniyle havalimanlarından kira alınmayacağı açıklanmıştı. Bu açıklamanın gereği yerine getirildi mi? 2020 ve 2021 yılı içinde havalimanlarında kaç işletmeden kira alınmadı? Özellikle İstanbul Havalimanı’nı merak ediyorum. İstanbul Havalimanı’nın açıldığından bu yana alınan kira ücreti toplamı ne kadar? 2020 ve 2021 yılı için havalimanından dolayı feragat edilen kira tutarı nedir? Bu süreçte hangi havaalanı veya hangi havaalanlarında kaç işyerinden kira alınmadı? Havaalanı bazında alınmayan kiralara parasal olarak karşılığı ne kadardır? Normalleşme takvimiyle birlikte kiralara alınmaya başladı mı veya ne zaman başlayacak? Öyle bir planınız var mı?

Şeyi de merak ediyorum: Bu Atatürk Havalimanı’nda son durumu gerçekten merak ediyorum. Pandemi nedeniyle bir hastane yapıldığını biliyoruz ama kamuya pek böyle açıklanarak yapılan bir hastane değil. Hastanenin bir pist kırılarak yapıldığı noktasında bilgilerimiz var. Hastanenin Atatürk Havalimanı arazisine yapılması noktasındaki düşüncenizi merak ediyorum. Bu alana hastane yapılması sizin ileriye dönük havacılık işletmeciliği açısından bir engel teşkil etti mi? Yani taşımacılık açısından da düşünüyorum. Şu an Atatürk Havalimanı uçuşlar açısından tamamen atıl vaziyette mi, değilse ne kadarı değerlendiriliyor bu havalimanımızın?

Son sorum var kendi seçim bölgem İzmir’le ilgili. Asıl soru olarak yaptığım kısım burada sona erecek. İzmir’de yer teslimi iki yıl önce gerçekleştirilen Çeşme Alaçatı’da Ekrem Pakdemirli Havaalanı’nın geldiği son nokta nedir Çeşme için? Bu havalimanına ilk uçuş hangi tarihte gerçekleşecek? Burada firmaya garanti ödemesi taahhüt edildi mi, edildiye yıllık yolcu kapasitesi sayısına karşılık yolcu başına ne kadar ücret ödenecek? Bunları merak ediyorum.

Şimdi, biraz da bu derlediğim bilgilerle size doğrulatmak ya da sizin fikrinizi almak için düşüncelerimi de açıklamak istiyorum. O düşünceler eğer bir yanlış söz konusuysa sizin vereceğiniz yanıtlarla onlar ortaya çıkar diye umuyorum.

Şimdi, pandemi gerekçesiyle bu özel sektöre sağlanan kolaylıklar... Gerçekten borçların silindiği, kira indiriminin yapıldığı noktasına biraz önce sorularla değindim. İktidar özellikle yandaş şirketlerin işlettiği İstanbul Havalimanı’nda 2020 yılı borcunu sildi diye biliyoruz. Borç tutarı esnafa verilen üç aylık desteğin yaklaşık 2,5 katı olarak biliniyor. Havalimanlarına verilen yolcu garantisinin kamu bütçesinde âdeta bir kara deliğe dönüştüğü bilinmekte. Coronavirüs salgını döneminde havalimanlarını işleten şirketlere garanti ödemelerinin de aksatılmadan yapıldığı vurgulanıyor. Buna karşın, havalimanlarını işleten şirketlere pandemiye gerekçe göstererek düşen yolcu sayıları üzerinden Devlet Hava Meydanları ve işletmelerinde kira indirimi, kira erteleme başta olmak üzere bazı imtiyaz talepleri geçtiğimiz hafta içinde önce TAV, ardından İGA’yla hayata geçmiş. Bunlar devletten garanti yolcu üzerinden nakdi yardım alırken bu indirimleri isterken ne kadar haklı bilmiyorum. Esnafla karşılıklı değerlendirildiğinde bunun doğru olup olmadığı noktasındaki takdir sizindir.

Şimdi, bu kapsamda hafta içinde ilk olarak Antalya, Ankara, Alanya, İzmir ve Bodrum Havalimanlarını işleten TAV’la ilgili kararlar aldınız. TAV’a 2022 yılında gerçekleşmesi gereken kira ödemelerinin 2024 yılında yapılmasına karar verilirken aynı zamanda işletme hakkı da mücbir sebep gerekçesiyle iki yıl kadar uzatıldı. İGA’ya da erteleme ve süre uzatımı çıktı. İGA tarafından işletilen İstanbul Havalimanı’na yüzde 50’nin üzerinde yolcu sayısında azalma olduğu gerekçesiyle bu konuda birtakım taleplerde bulunduğu bilinmekte. Bu kapsamda TAV’a tanınan kira indirimi ve işletme hakkı uzatımı uygulamasının bir benzeri de İGA için hayata geçti. İGA’nın yıllık kira borcunu 1,1 milyar euro olarak biliyorum ben. Bu, iktidara yakın olan Kalyon, Cengiz, Limak ve Mapa’nın ortak olduğu İGA’nın işlettiği İstanbul Havalimanı’nın Devlet Hava Meydanları İşletmesine ödemesi gereken yıllık kira bedelinin 1,1 milyar euro olduğu belirtiliyor. 2018 yılında iki yıl süreyle kira erteleme kararı verilen İGA böylece Devlet Hava Meydanları İşletmesine ödemesi gereken kirayı hiç ödememiştir. Aslında ben burada sizin alacaklarınızın ve sizin bütçenizin hakkını savunan bir milletvekili olarak konuşuyorum. Yani bunların alınmasının sizin elinizi rahatlatacağını, ülkenin bütçesini rahatlatacağını düşünerek söylüyorum.

İGA’nın 2020 yılı kira borcu silindi. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı da Devlet Hava Meydanları İşletmesi tarafından işletilen havalimanlarında 2020 içerisinde düzenlenen ve vadesi 31 Ocak 2021 kira bedellerine ait faturaları iptal ettiğini ilan etti. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ayrıca 2021-2022 dönemine ait kira bedellerinin yüzde 50 indirimli uygulanacağını açıkladı. Böylece, İGA’nın 2020 yılında ödemediği yaklaşık 1,1 milyar euro tutarındaki paranın, Devlet Hava Meydanları İşletmesine ödemesi gereken borcun silindiğini biliyoruz. Bunlara siz yanıt vereceksiniz.

Yine, garanti ödemeleri bütçede kesin kara delik oluşturuyor. Yani kim ne derse desin. İktidara yakın şirketlerin yer aldığı İGA tarafından işletilen İstanbul Havalimanı 6 Nisan 2019 tarihinde hizmete girdi. Havalimanı 31 Aralık 2019 tarihine kadar geçen sürede garanti edilen yolcu sayısı üzerinden çıktığı için Devlet Hava Meydanları İşletmesine yaklaşık 22,4 milyon euro tutarında ödeme yapmıştır ancak 2020 yılında pandemi nedeniyle yolcu sayısında yaşanan azalma kamuya ek

yük olarak yansıyacak ve buna göre 2020 yılında havalimanı yalnızca 23,4 milyon yolcuya hizmet vermiş. Bu durumda, Devlet Hava Meydanları İşletmesinin garanti kapsamında 230 milyon euro ödemek zorunda kalacağını biliyoruz. Bu garanti yükünün katlanarak artacağını da öngörüyoruz çünkü corona ve pandemi nedeniyle ne yazık ki beklenen yolcu sayısına bir türlü -yani en azından üç beş ay içerisinde- ulaşamayacağını çünkü aşılamanın ve Avrupa Birliğindeki ülkelerle aşı karnesinin de gündeme geldiği bir dönemde Türkiye'nin bu konuda sıkıntıya düşeceğini düşünüyorum.

Son, İGA'nın silinen borcu esnafa verilen desteğin 2,5 katı. Yani bu beni ve Türkiye'deki yaşayan herkesi gerçekten üzen bir konu. İGA'nın silinen borcu güncel kurla yaklaşık 9,28 milyar TL'ye denk gelmektedir. Buna göre milyonlarca esnafımıza sağlanan üç ay süreyle biner lira verilmesine yönelik destek paketinin büyüklüğünü de biz biliyoruz, 3,72 milyar lira. Bu durumda, iktidarın İGA'ya yalnızca kira borcunu iptal etmeyle sağladığı destek esnafa verilen desteğin 2,48 katına denk gelmektedir. Yani binlerce, on binlerce esnafın 2,48 katı kadar desteği beşli bir kuruluşa veriliyor, İGA'ya sağlanan desteğin esnafımıza sağlanan desteğin neredeyse 5 katına çıktığı görülüyor, iktidarın bir kez daha esnafımızın yanında olmadığı görülüyor, kendine yakın şirketlere kıyak çektiği anlaşıyor.

Bunlarla ilgili Devlet Hava Meydanları İşletmesinin Genel Müdürü olarak bunların kiralalarının iptali ve garanti yolcu noktasındaki zararlarımızı telafi etmek için Allah size güç kuvvet versin, iyi çalışın.

Teşekkür ederim.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Peki, teşekkür ediyorum.

Sayın Bedri Yaşar, buyurun.

BEDRİ YAŞAR (Samsun) – Teşekkür ederim Başkanım.

Devlet Hava Meydanları İşletmesi yöneticilerine sunumlarından dolayı -her ne kadar da takip edemesem- teşekkür ediyorum.

Şimdi, mesela, 2018 yılında iç hatlarda 716 bin 407, dış hatlarda 559 bin, yani 2018 yılında iç hat ve dış hat uçuşlarıyla beraber kurum yaklaşık 4 milyar 171 milyon kâr etmiş. Yani 2020 yılında da uçuş sayıları üç aşağı beş yukarı bir miktar altında. Diyelim 2018'de 716 bin uçuş sayısı varken 2020'de 572.262. Yani uçuş sayılarında fazla düşüş yok. Yüzde 20 gibi bir düşüş var ama kâr zarar ilişkisinde çok ciddi bir fark var. Yani 2 milyar 906 milyon, yaklaşık 3 milyar lira 2018 yılında kâr beyan edilmişken; 2020 yılında 2 milyar 54 milyon lira zarar beyan edilmiş. Yani zararlar yolcu uçuş arasında nasıl bir ilişki var? Veyahut şöyle sorayım: Bizim uçaklarımız hiç uçmasa, yerden hiç kalkmasa sizin o yıllık zararınız ne kadar olur? Yani sabit gideriniz. Yıllara göre bununla ilgili bir ilişki var mı? Bunu merak ediyorum.

İkincisi, bu Zafer Havalimanı'na bütün arkadaşlar konuştu. Benim onunla ilgili bir önerim var. Mesela, diyorum ki: Yüzde 95-96 oranında yanılmışız. Gelin, burayı kamulaştıralım. Hiç olmazsa nasıl olsa bunun borcunun yüzde 95'ini devlet ödüyor; biz bugünden bir yirmi sene daha beklemeyelim, firmayla görüşmeler yapılsın, sağlansın, bu kamulaştırılsın, biz de bunu komisyonlarda konuşmaktan kurtulalım. Belki kamulaştırılırsa firma da indirim yapabilir, faizlerinde indirim yapabilir, başka şeylerde indirim yapabilir. Sayın Cumhurbaşkanımızın pazarlık kabiliyeti çok yüksek, bence buradan hayırlı bir sonuç çıkacağını düşünüyorum.

Tabii, Habib Bey'in önerilerine katılıyorum, hani sosyal bu havaalanlarının olması lazım gayet tabii. Gümüşhane'de havaalanı olması lazım, Sivas'ta da havaalanı olması lazım, Balıkesir Kocaseyit'te de rakamlar düşük, Bursa Yenişehir'de de rakamlar düşük, Çorlu'da rakamlar düşük; bu havaalanları muhakkak yapılmalı, buna hiç itirazımız yok. Burada bizim itirazımız olan, şahsen benim itirazım şu:

Bu yapılan işlemler yani özellikle zarar eden, para kazanmayan havaalanlarını devlet yapabilir. Yani buraları bir kamusal hizmet alanı olarak görüp nasıl olsa bunun para kazanmayacağı ortada ama en azından buranın da muhakkak yapılması lazım. Bu havaalanının da buralarda hizmet vermesi lazım. O zaman buraların yatırımını devlet yapar.

Muhakkak bu yatırımı yapan firmaların bununla ilgili bir kâr marjları var, normaldir, bu da özel sektördür, bununla ilgili bir kâr marjı olacaktır ama bunlar özellikle yolcu garantili projeler olduğu için rekabet alanını daraltıyor. Yani bu tür ihalelere giren firma, uluslararası arenada sizin bu verdiğiniz garantilerle kredi bulabilen firma sayısı sınırlı. Ben şahsen burada yeterli rekabetin oluşmadığını düşünüyorum. Hep bu 5 firmadan bahsedip duruyoruz. Bunun yerine devlet kendisinin borçlanma yöntemiyle işin sonucu itibarıyla şu veya bu şekilde devlet bu parayı ödüyor. Kendi borçlanarak bu yatırımları yapabilir. Bu yatırımların maliyetinin de ben şahsen devlete daha ucuza mal olacağını düşünüyorum netice itibarıyla. Çünkü bu rakamlar, daha rekabetçi bir ortamda bu ihaleler yapılır, katılımlar daha yüksek olur, katılımlar yüksek olunca da bundan dolayı maliyetlerin de aşağı düşeceğini tahmin ediyorum.

İkincisi, bizim Samsun'la ilgili, Çarşamba Havaalanı'yla ilgili, bu sene başlayacağınızı söylemişsiniz. Bilmiyorum buradaki son durum nedir, ne kadar ödenek ayırdınız, nasıl bir çalışma yapıyorsunuz? Bununla ilgili de bir bilgi verirsiniz memnun oluruz.

Tabii, Atatürk Havalimanı, biz burayı İstanbul Havalimanı'na taşıdık. Ben, özellikle İstanbul gibi, depremde çok ciddi zarar görmesini beklediğimiz... Sayın Bakanın ifadesiyle yaklaşık 300 bin konut -300 bin ev diyelim, hane diyelim- 300 bin hane bu işten etkilenecek, 1 milyon 200 bin kişinin de şu an bile -yani Allah göstermesin- bugün bile deprem olsa çok ciddi bu işlerden etkilenmesini bekliyoruz. Dolayısıyla, İstanbul gibi deprem beklediğimiz bir ilimiz için hiç olmazsa bir B planı olması lazım. Bunun İstanbul Havalimanı'nda alternatif karşılığı, B planı, Atatürk Havalimanı'dır. Allah korusun depremde İstanbul Havalimanı'nda olabilecek bazı olumsuzluklar otomatikman trafiği aksatacağı, hiç olmazsa Atatürk Havalimanı onun yerine bunu ikame edebilir, sadece uçuşlar açısından değil, yolcu transferleri açısından, toplanma alanları açısından, lojistik destek verilmesi açısından ben çok önemli olduğunu düşünüyorum. Kesinlikle İstanbul gibi 16 milyonu geçen bir metropolde B planının muhakkak olması lazım. Şahsen belki o bahsedilen hastane başka bir yere de yapılabilirdi, şu an ne kadar etkiliyor bilmiyorum yani şu an İstanbul'a böyle bir felaket olduğu zaman -bunu da soruya dönüştürelim- Atatürk Havaalanı'nı bizim bu amaçlarla kullanmamıza herhangi bir engel var mı? Onu da buradan sormuş olayım.

Yine, tabii, havaalanları yapılırken, özellikle İGA'yla ilgili bunların bağlantılarının da yapılması lazım, yani metro bağlantısı olmadan, kara yolu bağlantısı olmadan bu transferlerin sağlanması mümkün değil. Şu an için bu metro bağlantılarıyla ilgili bir bilginiz var mı? Ne zaman itibarıyla İGA'ya inen bir yolcu İstanbul'un herhangi bir tarafına raylı sistem üzerinden ulaşır diye soruyorum.

Devamında şeffaflık; aslında bugün ülkemizin en büyük problemlerinden biri şeffaflık. Yani kamu yatırımlarının milletin gözünün önünde, her türlü katılıma açık, rekabete açık bir şekilde cereyan etmesi lazım. Şu, özellikle hepimizin bildiği 21/b -yani belli kişilerden teklif alınmak suretiyle yapılan ihaleler- bunlar her zaman kamunun vicdanında yaralar oluşturuyor. Tabii, özel şartlar için söylemiyorum bunu, depremdir, sel felakettir, doğal afetlerdir, bunlarla ilgili söylemiyorum ama özellikle bu özel teklif 21/b davet usulüyle yapılan ihaleler... Ben Türkiye'ye bunların maliyetinin daha yüksek olduğunu düşünüyorum. Her türlü şeffaflık açısından, yönetebilirlik açısından, her şeyin kamunun gözü önünde

cereyan etmesi açısından, mümkün olduğunca özel şartlar olmadığı sürece 21/b'nin hiç kullanılmaması lazım geldiğini ifade ediyorum. Ama ihalelerin önemli bir kısmının -adet açısından olmasa bile miktarlar açısından- hep 21/b üzerinden yapıldığını da görüyoruz.

Yine, bunlara paralel olarak çevresel şartlar, yani işte tarım arazileri. Çevresel şartlar, bizim tarım arazilerine mümkün olduğunca havaalanlarını inşa etmememiz lazım. Özellikle bizim Adana İl Başkanımızın zaman zaman bununla ilgili bize talepleri var, diyor ki: "Bu, Adana'da planladığınız alan -Adana'yı, Çukurova'yı sizlere tarif etmeye gerek yok- yapılması planlanan havalimanı daha çok tarımsal araziler üzerinde." Yani bugün için sizlere tarımın önemini buradaki arkadaşlara anlatmaya gerek yok, hepiniz bu işlerin zaten bilincindesiniz. Yine, kuşların göç yolları da dâhil, bunlar da dikkate alınarak bu projelerin realize edilmesi lazım, buna göre yatırımların yapılması lazım.

Onun dışında, tabii, pandemiden dolayı ciddi oranda etkileniyorsunuz. Türkiye aynı zamanda bir transfer merkezi, uluslararası uçuşların ciddi oranda İstanbul'dan realize olduğu bir yer. Özellikle Orta Asya'nın, Orta Asya açısından da düşündüğümüz zaman önemli, iş ilişkileri açısından önemli, kargo taşımacılığı açısından önemli.

Son günlerde gerçi bu paralı otoyollardan dolayı tahmin ediyorum size talep de artmış olabilir. Ben en son Adana otoyolunda 144 liraya gidip 144 liraya da döndük 288 lira herhâlde uçak bileti ondan daha ucuzdur, içerisinde...

ORHAN SÜMER (Adana) – 36 lira, 36 lira sonra eklememişsin demek ki.

BEDRİ YAŞAR (Samsun) – Efendim?

ORHAN SÜMER (Adana) – Niğde'den sonra da bir de Pozantı, 36 lira da orada yazıyor.

BEDRİ YAŞAR (Samsun) – Evet.

Yani şunu söyleyeyim: Yani neden zamma, bunlara karşı çıkıyoruz arkadaşlar? Bunların maliyetleri gerçekten yüksek. Yani otoyolda, 288 lira 36 lirayı da ilave ettiğiniz zaman -12 demek ki 324 lira gibi bir rakam oluşur- bu rakamlar yüksek, neden yüksek? Maliyetleri yüksek olduğu için yüksek. Eğer bu yatırımların, rakamların maliyeti düşük olsa muhakkak ki bu rakamlar da düşük olacaktır diye düşünüyorum.

Son günlerde -belki bugün de aşağıda, Parlamentoda göreceğiz- artık işte Karayollarının kefaletini yeterli görmeyip Ulaştırma Bakanlığının kefaletinin de istenmesi uluslararası finansçılar tarafından, kreditorler tarafından şahsen bizim gönlümüzü yaralıyor. Yani bu ülkenin her kurumunun, arkasında zaten devlet tümüyle vardır. Bu, bizim uluslararası arenada itibar kaybettiğimizi gösterir. Dolayısıyla, mümkün olduğunca şu veya bu şekilde bunun ucu bir şekilde gelip devlete dokunuyor. Şu geçiş döneminde olsun hiç olmazsa bu projelere bir miktar ara verip yani yap-işlet-devret şeklinde veya kamu-özel iş birliği şeklinde değil de devletin imkânları ölçüsünde bu borçlanmayı bizzat kendisi yaparak bu yatırımların yapılmasının ben şahsen daha uygun olacağını düşünenlerdenim.

Ben başarılar diliyorum. İnşallah, önümüzdeki dönemde sağlıklı sıhhatle şu pandemi sürecinden de hep beraber kurtuluruz. Türk Hava Yolları zaten uluslararası arenada bizim gururumuz, Türk Bayrağı'nı dünyanın her tarafına taşıyan kurum ve kuruluş. O yönü itibarıyla da hepinize ayrı ayrı teşekkür ediyorum, çalışmalarınızda başarılar diliyorum.

DHMİ GENEL MÜDÜRÜ HÜSEYİN KESKİN – Sağ olun.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Teşekkür ediyorum Sayın Yaşar.

Sayın Metin Gündoğdu, buyurun.

METİN GÜNDOĞDU (Ordu) – Evet, Sayın Başkanım, çok teşekkür ediyorum.

Sayın Genel Müdürüm ve genel müdür yardımcılarımız, Devlet Hava Meydanlarının Yönetim Kurulu üyeleri; hoş geldiniz diyorum.

Tabii, konu çok uzadı Zafer Havalimanı'yla ilgili. Zafer Havalimanı'yla ilgili Ahmet ağabey derleyip toparlayıp güzel bir konuşma yapacak ve sonuna kadar da dinlemenizi, muhalefetin bunu dinlemesini rica ediyorum çünkü Zafer Havalimanı sizin bahsettiğiniz gibi zararda değil...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Kârda mı?

METİN GÜNDOĞDU (Ordu) – ...46 milyon lira kârda. Bunu Ahmet ağabey güzel bir şekilde izah edecek, ben kendi konuma geçiyorum, devam ediyorum.

Tabii, ben, dünyada yapıldığında 3'üncü Türkiye'de ilk olan Ordu Havalimanı'yla ilgili birkaç söz söyleyeceğim, Zafer Havalimanı'na da buradan örnek teşkil edebilir, dinlerse arkadaşlarımız memnun olurum. Ordu Havalimanı yapıldığında Türkiye'de deniz üzerine yapılan ilk havalimanıydı. Bundan dolayı Sayın Cumhurbaşkanımıza teşekkür ediyorum. O günkü Bakanlık yetkililerimize, bakanlarımıza teşekkür ediyorum. Dünyada 3'üncü havalimanıydı. O günlerde muhalefet bu havalimanın çalışmayacağını, bu havalimanının işlemeyeceğini iddia ediyordu ama çok şükür havalimanımız işledi. Fakat bu havalimanı işlerken yıllara sâri zararları var yani 2017'de 10 milyon, 2018'de 10,6 milyon ve bu daha sonraki yıllarda 2019'da 16 milyon ve 2020'de 30 milyon pandemi döneminde 30 milyon zarar etti. Topladığınız zaman ciddi bir zarar gözüküyor. Elbette ki şu anda Türkiye'de tüm havalimanları kârda değil yani kârda olan havalimanları sayısının 54'ün üzerinde havalimanı var, bunlar arasında 10 tanesi falan kârda.

Şimdi, buradan değerlendirdiğiniz zaman da, kendi biraz önceki Zafer Havalimanı'yla ilgili sayın Ahmet Vekilimiz de konuşacak, onları değerlendirebilirsiniz ama Türkiye'de yapılan bütün havalimanları, devlet tarafından yapılan da, işletmeciler tarafından yapılan da yapıldığı takdirde hesapları çok iyi bir şekilde tutulup, kâr zarara bakılıp ona göre hareket edilen havalimanları. Yani, böyle, burada eksik bilgilerle, farklı bilgilerle olayı farklı tarafa çekmek doğru değil. Çünkü devletin yaptığı... Bakın, biraz önce söyledim, dünyada deniz üzerine yapılan 3'üncü havalimanı, Türkiye'de 1'inci; şu anda işletilirken zararlarını sizlere okudum ama bu havalimanı ona rağmen, hâlâ yatırım eksikliği olan bir havalimanı, bunu da söyleyeyim. Yani eksik derken, apron ve taksi park ihtiyacı olan bir havalimanı. Şu anda 5 adet taksi park alanımız var, bunun sayısının artırılması da gerekiyor. Bu da şu demektir: Ekstra, bir daha, tekrar yatırım. Elbette bu yatırımı devlet yapacak, artıracak. Biraz önce Habib Bakanım da söyledi, yıllar sonra bu havalimanlarının kâra geçeceğini hepimiz biliyoruz.

Karadeniz otoyolu yapılırken bu otoyolunun maliyetinin çok yüksek olduğunu söyleyenler vardı ama şu anda Karadeniz otoyolu yeterli bir otoyol olarak kullanılmıyor, daha geliştirilmesi gerektiği...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Zafer Havalimanı sizce ne zaman kâra geçer?

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – İsterseniz soru-cevap yapmayalım, biraz sonra size söz vereceğim zaten.

METİN GÜNDOĞDU (Ordu) – Zafer Havalimanı'nın kâra geçmesiyle ilgili bilgiler... Zaten kârda şu anda, onunla ilgili bilgileri Ahmet Vekilimiz verecek.

Deniz Bey, beklerseniz, o size bu şeylerin cevabını verecektir. Ben sadece söyledim, 46 milyon lira şu anda kârda; onu da anlatacak.

Ben tekrar Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürümüze, genel müdür yardımcılarımıza, yönetim kurulu üyelerimize teşekkür ediyorum.

Ordu Havalimanı'mızla ilgili yapılan yatırımın bölgemiz açısından çok önemli bir yatırım olduğunu, Ordu'ya yakışan bir yatırım olduğunu belirtiyor ve bu yatırımdan dolayı tekraren Cumhurbaşkanımıza, Hükümetimize çok çok teşekkür ediyorum ama burada şu anda taksi parkıyla ilgili sıkıntılarımız var, onun da incelenip, araştırılıp giderilmesi konusunda gerekli işlemlerin yapılmasını sizlerden rica ediyorum.

Tekrar saygılar sunuyorum.

Başkanım, teşekkür ederim.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Teşekkür ediyorum Sayın Gündoğdu.

Kıymetli üye arkadaşlarımız, 8 konuşmacımız olduğunu ifade etmek isterim. Ona göre süreci dikkatli kullanmanızı sizden istirham ediyorum, malum pandemi koşulları.

Söz sırası, Deniz Bey'de.

Buyurun.

DENİZ YAVUZYLMAZ (Zonguldak) – Sayın Genel Müdür, şimdi öncelikle mücbir sebep nedir, bir size okumak istiyorum: “Mücbir sebep hukukta görevin, taahhüdün ve sorumluluğun yerine getirilmesine engel teşkil edebilecek nitelikte bulunan ölüm, iflas, hastalık, tutukluluk, afet ve buna benzer hâllerdir.”

Şimdi, coronavirüs süreci, bu pandemi mücbir sebep midir? Arkadaşlar, yanıtı olan?

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – İsterseniz soru-cevap yapmayalım.

DENİZ YAVUZYLMAZ (Zonguldak) – Sataşırken güzel sataşıyorsunuz da bu basit soruya bir cevap gelmedi. Neyse...

(Gürültüler)

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Arkadaşlar, müsaade edin.

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – Böyle bir tavır yok ya!

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Soru-cevap yapmayın, lütfen konuşmanızı yapın Deniz Bey.

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – Arkadaş, sen burada öğretmen, biz de öğrenci değiliz. Deniz Bey, lütfen, hepimiz senin gibi milletvekiliyiz. Bu şekilde hakaret etmeye hakkın yok ya!

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Deniz Bey, lütfen, konuşmanızı yani üsluba dikkat edelim.

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – Ne biçim konuşuyor, şuna bak ya!

SELMAN OĞUZHAN ESER (Karaman) – İyice coştı.

DENİZ YAVUZYLMAZ (Zonguldak) – Devam edeyim mi?

SELMAN OĞUZHAN ESER (Karaman) – Etme!

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Arkadaşlar, bir dakika, bir saniye rica ediyorum.

SELMAN OĞUZHAN ESER (Karaman) – Etme! Şuna bak ya!

DENİZ YAVUZYLMAZ (Zonguldak) – Mücbir sebep dedim, hakaret...

METİN GÜNDOĞDU (Ordu) – Deniz dalgalı davranma, düz ol!

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Selman Bey, Metin Bey...

Deniz Bey, lütfen, konuşmanızı yaparken sataşma mahiyetinde sorular sormayın.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Peki.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Konuşmanızı, yorumunuzu yapın; herkes de dinleyecek zaten, tutanaklara da geçiyor.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Peki.

İkinci sorumuz şu: Devlet Hava Meydanları İşletmesinin Zafer Havalimanı'yla ilgili yaptığı sözleşmede mücbir sebep hükmü var mı? Şimdi bunu bilen var mı diyen soracağım ama sormuyorum.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Siz konuşmanızı yapın, Genel Müdür cevaplandırarak zaten, Genel Müdür cevap verecek.

METİN GÜNDOĞDU (Ordu) – Biz cevap versek de veririz siyaseten, sen canını sıkma!

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Ben siyaseten değil, ben doğru bilgidan yanayım.

METİN GÜNDOĞDU (Ordu) – O zaman Genel Müdürümüze sor sorularını, al cevabını.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğünün resmî yanıtından okuyorum, şöyle: “İdaremiz ile Zafer Havalimanı'nı işletmekte olan görevli şirket arasında akdedilen uygulama sözleşmesinde mücbir sebeple ilgili madde yer almakta olup...” diye başlıyor yani mücbir sebep...

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) – Deniz Bey, bütün sözleşmelerde mücbir sebep vardır ya!

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Süleyman Bey, müsaade edin.

MEHMET HABİB SOLUK (Sivas) – Şartnamede de vardır, sözleşmede de vardır. Mücbir sebepler bütün şartnamelerimizde istisnasız vardır.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Habib Bey, müsaade ederseniz...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Teşekkür ediyorum.

Aynı şekilde, diğer arkadaşlar konuşurken sizin araya girdiğiniz gibi ben de gireceğim, buna bir örnek teşkil ettiğiniz için teşekkür ediyorum.

Şimdi, burada benim bu resmî evrakı okumamın nedeni şu: Sorum şuydu CİMER'de, gelen yanıt bu şekilde. Doğru bilgiyi almakta oldukça zorluk yaşadığımız için... Sorum şu: “Bölgesel Zafer Havalimanı'nın işletilmesi için Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü ve görevli şirket arasında yapılan sözleşmede mücbir sebeplerle (deprem, doğal afet, salgın ve benzeri) ilgili bir madde var mıdır, yok mudur?” Artık ben soruları böyle soruyorum yanıt gelmediği için. Gelen yanıtta da “Evet, mücbir sebep hükmü vardır.” deniliyor. Buna dayanarak diyorum ki ben de: 2020 yılında garanti edilen yolcu sayısı 1 milyon 279 bin 352, gerçekleşen yolcu sayısı 7.429; hata payı yüzde 99, yapılması gereken garanti ödemesi 6 milyon 738 bin 310 avro. Bugünün kuruyla 60 milyon 644 bin 790 lira. Bu mücbir sebep hükmü gereğince, nasıl İstanbul Havalimanı'nda veya çeşitli projelerde AK PARTİ Hükümetinin tasarrufu bu doğrultuda görevli şirketlerin yükümlülüklerini, aslında tek tarafı olarak askıya alıp onların ödemelerini ertelemek ve onları silmek yönündeyse, vatandaşın vergilerini kullanmakla yükümlü olan hazinenin ve Devlet Hava Meydanları İşletmesinin de vatandaşın vergileriyle ödediği bu hakka sahip çıkmak için Zafer Havalimanı'ndaki ödemeyi ya 2044 yılının arkasına ertelemesini veya tümüyle silmesini talep ediyorum.

KİT Komisyonunun Cumhuriyet Halk Partili milletvekilleri olarak da bu doğrultudaki önerimizin KİT Komisyonunda oylanarak Devlet Hava Meydanları İşletmesine önerilmesini talep ediyoruz. Bu doğrultuda ben dilekçemizi de Sayın Başkana ulaştırayım.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Başkan gelince oylarız, bakarız.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Ben beklerim, siz istediğiniz kadar ağırdan alabilirsiniz.

TAMER DAĞLI (Adana) – Allah Allah!

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Şimdi, diğer bir konu: 2018 Yılı Sayıştay Raporu'nda ifade edilmiş ancak verilen yanıt yani Genel Müdürlüğün yanıtı ile Sayıştayın tespiti arasında bir çelişki var, bu çelişkiyi netleştirmek gerekiyor. Bulgu 8.2.3'te Sayıştay "Şube müdürü atamalarının görevde yükselme sınavıyla gerçekleştirilmesi, kuruluş personeli arasındaki çalışma barışını ve kuruluşa duyulan aidiyet duygusunu olumsuz etkileyen sınavsız şube müdürü atama uygulanmasına hemen son verilmesini istiyoruz." diyor. Kurum verdiği yanıt sanki böyle bir durum yokmuş gibi Sayıştayı yalanlarcasına diyor ki: "Devlet Hava Meydanları İşletmesi Personeli Görevde Yükselme ve Unvan Değişikliği Yönetmeliği'ne göre, daire başkanı, daire başkan yardımcısı, havalimanı müdürü gibi kadrolara atamada sınav şartı bulunmamaktadır. Bu nedenle anılan görevlere atamalar mevzuat çerçevesinde yapılmaktadır." Yani diyor ki: "Sayıştay doğru söylemiyor, doğru tespit etmemiş." "Üst unvanlardan aynı seviye veya alt unvanlara atanma, görevde yükselme olmadığı için meskûr yönetmelik hükümlerine göre görevde yükselme sınavı şartı aranmamaktadır. Bu nedenle daire başkanı, daire başkan yardımcısı gibi görevlerde bulunanlar alt görevlere, örneğin şube müdürü kadrosuna sınavsız atanabilirler."

Şimdi, Sayıştayın buna tabii cevap vermesi gerekiyor. Bu yazdığı bulgu doğru mu değil mi, bir anlamamız gerekli. Bulgunun detayına girdiğimiz zaman diyor ki bulgunun detayında Sayıştay: "Kuruluşun 9/2/2015 tarih ve 29262 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü Personeli Görevde Yükselme ve Unvan Değişikliği Yönetmeliği'nin 5'inci maddesi uyarınca, şube müdürlüğü kadrosunda görevde yükselme ve unvan değişikliği sınavı ile atama yapılacak kadrolar arasında yer almasına rağmen –sizinle aynı fikirde değil Sayın Genel Müdür- kuruluş da şube müdürlüğü kadrosu için en son görevde yükselme sınavının 2007 yılında yapıldığı görülmüştür. Kuruluşun görevde yükselme ve unvan değişikliği yönetmeliğine aykırı olarak şube müdürlüğü kadrosuna görevde yükselme sınavı yapılmaksızın atamalar yaptığı görülmüştür. 2017 yılında 16 kişi ve 2018 yılında 5 kişinin şube müdürü olarak atandığı tespit edilmiştir. Bu şekilde şube müdürü ataması kuruluşun mevzuatına aykırı olduğu gibi hakkaniyete de aykırı bir uygulama teşkil etmektedir. Kuruluş personeli arasındaki çalışma barışını bozmaktadır. Kuruluş personeli arasında kuruluşa yükselme şartının liyakate dayalı olmadığı düşüncesi yayılmakta, personelin çalışması ve kuruluşa duyduğu bağlılık olumsuz etkilenmektedir. Aidiyet duygusunu olumsuz etkileyen sınavsız şube müdürü atama uygulamasına hemen son verilmesi gerekir." Bu durumu burada bu toplantıda Sayıştay ve kurum arasındaki bu görüş farklılığını -ki teknik bir konu, nasıl görüş farklılığı oluyor, o da ayrı bir konu- burada netleştirmek istiyorum, bunu soruyorum size.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Deniz Bey, son bir dakikanız. Toparlayın lütfen.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Evet.

Son söyleyeceğim şey şu: Havalimanları yapılabilir, evet, yapılır; tıpkı bankalar gibi, bankalar kurarsınız. Ben diyorum ki 1 bankada soygun var, siz diyorsunuz ki "2 bankada da soygun yok." Ya, burada soygun var diyorum, diğerlerinde soygun olmaması burada soygun olmadığı anlamına gelmiyor.

Diğer taraftan da işin yüzde 99 hata payıyla giden, garanti edilen yolcu sayısının tutturulamadığı... Ve 2044'e kadar da tutturulamayacağı da aşîkâr çünkü buradaki sonucu değiştirebilecek bir değişiklik ve vizyon planı yok, varsa anlatın, biz de öğrenelim. Bu bölgede ne olacak? Bu yolcu sayısı nasıl artacak? Bunu bir anlatın. Yüzde 99, bundan ötesi yüzde 100 zarar ve neredeyse oraya doğru da gidiyor böyle bir problem var. Buradaki yolcu sayısının artırılmasıyla ilgili olarak bir komisyon toplanmış, anladığım kadarıyla komisyon bu konuyla ilgili hiçbir adım atmamış veya atamamış ki burada hiç

kimse bu soruya da yanıt vermiyor. Komisyon ne yaptı? Ve benim maalesef anladığım kadarıyla aprona uçak inmıyor, uçak kalkmıyor, yolcusu da yok zaten; dolayısıyla de ne oluyor? Apronda biten otları biçmek için herhâlde bahçıvan tutmak gibi bir karar aldı komisyon, sanırım sadece bunu uyguluyor.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Evet, Deniz Bey...

Deniz Bey, rica ediyorum, bir dakika önce söylemiştim, cümlemenizi bağlayın lütfen.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Son, toparlıyorum.

Zafer Havalimanı'nın benim önümde bütün Sayıştay raporları var, bunlar var, CİMER'in resmi belgeleri var, Devlet Hava Meydanları İşletmesinin raporları var, Türkiye Büyük Millet Meclisinin yazılı soru önergelerinin cevaplarıyla ilgili resmî yanıtları var, Bakan onaylı imzalı yanıtlar var.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Peki, teşekkür ediyoruz.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Bütün konuşmamı bu çerçevede yapıyorum, o nedenle sizlerden de resmî belgeleri işaret edecek şekilde yanıt vermenizi ve bu 2012-2020 yılındaki yüzde 97 ortalamalık hata payına ve şu ana kadar ödenen 45 milyon avroya ki bir sene sonra...

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Ama bakın, Deniz Bey, sürenizi iki dakika aşınız. Rica ediyorum bakın.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Son bir dakika, topladım.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Ben nezaketli bir şekilde sizi uyardım, iki dakika da süre verdim. Rica ediyorum toparlayın artık.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Ya, oyun mu oynuyorum ben Başkanım?

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Hayır, oyun oynamıyorsunuz, herkese demokratik bir şekilde süresini veriyorum.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Yani ben sizce ne hakkında konuşuyorum?

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – On üç dakikadan beri konuşuyorsunuz.

ORHAN SÜMER (Adana) – Hadi Deniz, devam et.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Yani anlattığım şeyler içinde komik bir şey mi var yani, ciddi bir konu anlatıyoruz.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Ama ayıp, lütfen. Sözüünüzü bağlayın diye nezaketten ben sizi uyardım.

ORHAN SÜMER (Adana) – Devam et Deniz, insicamını bozma, devam et.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Bu yapılan sözleşmenin 45 milyon avroluk kısmı şu ana kadar bu görevli şirkete ödendi, 2021 yılında yapım maliyetini karşılıyor. Sonraki kısımdaki işletme maliyeti veya finansman maliyetleriyle ilgili kısımda biz Sayın Cahit Turhan'ın verdiği imzalı açıklamadaki kamunun 85...

AHMET TAN (Kütahya) – İmzasız.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Lütfen soru-cevap yapmayın, bitirsin.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Evet, tamam hazır. “İmzasız.” dediniz bakın, ben de gösteriyorum Cahit Turhan imzalı.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Tamam pekâlâ.

AHMET TAN (Kütahya) – Önceki gönderdiğiniz belge imzasız.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Ahmet Bey, lütfen... Bitirelim Ahmet Bey.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Bakın, gösteriyorum işte size Cahit Turhan imzalı. Tamam mı?

Dolayısıyla, bu konuyla ilgili AK PARTİ milletvekili arkadaşın söylediği “Zafer Havaalanı kâr etti.” lafı gerçekten pes dedirtecek doğrultudaki çok insafsız, vicdansızca söylenmiş bir sözdür.

MEHMET HABİB SOLUK (Sivas) – Benim vicdanım da var, söylediğimin de sahibiyim. Çizmeyi aşmayın.

SELMAN OĞUZHAN ESER (Karaman) – Ne söylendiğine sen mi karar vereceksin kardeşim ya?

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Ben halk adına konuşuyorum. Söyleyeceklerimi...

SELMAN OĞUZHAN ESER (Karaman) – Konuşma.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Evet, arkadaşlar...

Teşekkür ediyorum Deniz Bey.

Deniz Bey, Selman Bey...

Arkadaşlar...

MEHMET HABİB SOLUK (Sivas) – Deniz Bey, çizmeyi aşmayalım.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Deniz Bey...

Bir dakika arkadaşlar, rica ediyorum.

Selman Bey...

Bakın, ben size sözünüzü toparlayın diye ricada bulunuyorum ama siz yeni bir fasıl açıyorsunuz. Bunun çok şık ve nezaketli bir tavır olmadığı kanaatindeyim.

Sayın vekillerimizin...

MEHMET HABİB SOLUK (Sivas) – Burada hepimizin vicdanı da var, ahlakı da var.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Resmî belge gösterin bana, excel belgesi değil.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Habib Bey, müsaade edin.

Sayın vekillerimizin nasıl cevap vereceklerine kendileri karar verirler zaten.

Evet, teşekkür ediyorum.

MEHMET HABİB SOLUK (Sivas) – LIBOR artı faizle birlikte euronun...

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Evet, Habib Bey...

Bir sonraki konuşmacıya geçiyorum izninizle.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Resmî belge, excel tablosu bu ya.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Orhan Bey, buyurun.

ORHAN SÜMER (Adana) – Teşekkür ederim Başkan.

Ben de Sayın Genel Müdüre ve ekibine başarılar dilerim.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Deniz Bey’in aldığı dört dakikayı sizden düşsem adaletli olur mu acaba? Olmaz değil mi?

ORHAN SÜMER (Adana) – Olur, olur Başkanım.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Ya, ne demek yani Sayın Başkan.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Orhan Bey, buyurun.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Ne demek ya bu.

ORHAN SÜMER (Adana) – Ya, Denizciğim, tamam tamam.

MEHMET HABİB SOLUK (Sivas) – Espri yaptı espri.

DENİZ YAVUZYLMAZ (Zonguldak) – Hiç komik değil.

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Sırasına göre beş dakika sonra.

ORHAN SÜMER (Adana) – Sayın Genel Müdürüm size ve ekibinize başarılar dilerim.

Bugün Miraç Kandili'mizin de Müslüman âlemine hayırlara vesile olmasını dilerim sözlerime başlarken.

Birkaç soru soracaktım fakat Deniz kardeşim birçok konuya girdi. Yalnız, ben, Sayın Genel Müdürüm, dikkatinizi çekmek anlamında söylüyorum, geçenlerde bir soru önergesi vermiştim hem de CİMER'e yazmıştım ama üzüldüğüm nokta -yani sizi yakinen izliyorum gerçekten liyakate dayalı çalışıyorsunuz ama- bir cevap geldi, cevapta ne ad var ne soyadı var, hiçbir şey yok. Bilginiz olsun diye, sadece onu bir... Yani gönderenin cevabında kim olduğu belli değil, hangi kurumdan geldiği belli değil, sorduğum soruyla ilgili hiç alakası yok; bunu bilginize sunayım sadece.

Ben kendimizi ilgilendiren Çukurova Bölgesel Havalimanı'yla ilgili birkaç şeye değineceğim. Bölge havalimanı anlamında başladı, 2011'de ilk ihaleye çıktığında 160 bin metrekare ve 30 milyon yolcu kapasiteli olarak planlanmış. Yalnız 2013'te inşaata başlayabilmişti ama maalesef hâlâ bitmedi. En son gelinen duruma göre terminal binası 60 bin metrekareye indirilmiş durumdadır ve inşaatı hâlâ devam ediyor. Çok uzun yıllar dile getirilen "Çukurova'nın uluslararası bir bölgesel havaalanına kavuşturulması projesi" çökmüştür yani çünkü 30-40 kilometre burada Adana Şakirpaşa Havalimanı var, yani dip dibe 3'er milyon yolcuya hizmet edecek 2 tane havaalanı olmuş oluyor böylece.

Çukurova Havalimanı'nın üstyapı tesislerindeki yap-işlet-devret modeli çerçevesinde yaptırılması, havalimanının işletilmesi ve devri ihalesinin sonucu Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından geçtiğimiz kasım ayı sonunda onaylanmış durumdadır. Ayrıca, ihaleye ilişkin yer teslimi de 25 Aralık 2020'de resmen yapılarak süreç başlatılmış durumda. Yalnız Çukurova Havalimanı'nın projesinin altyapı inşaatı, Devlet Hava Meydanları İşletmesi yaptırım programı kapsamında devam etmektedir ve işin fiziki gerçekleşme oranı yaklaşık yüzde 85 durumdadır. Kamuoyunda tartışılan hususlar, havaalanının üstyapı kısmının yapılmasına ve işletilmesine ilişkindir. 1) Çukurova Bölgesel Havalimanı üstyapı kısmına ilişkin Mart 2020'de yapılan ihale iptal edilmiş, Kasım 2020'de ihale tekrar yapılmıştır. 2) terminal binası projesi Kasım 2020'deki ihalede 60 bin metrekareye indirilmiştir. 3) Devlet Hava Meydanları İşletmesinin resmî açıklamasına göre havalimanı yapacak firmanın yirmi beş yıl işletecek firmaya verilen yolcu garantisi sayısı ilk on iki yıl için yaklaşık 2,7 milyondur yani yılda 2 milyon 353 bin 787 iç hat giden yolcu, 347 bin 374 de dış hat giden yolcu. İhaleyi kazanan Favori İşletmecilik AŞ ile YAKO Tekstil Sanayi ve Dış Ticaret AŞ ortak girişimi Devlet Hava Meydanları İşletmesine yirmi beş yıllık işletme süresi karşılığında 297,1 milyon avro artı KDV kira ödemeyi ve havalimanına 155 milyon avroluk yatırım yapmayı taahhüt etmiştir. Yalnız diğer yandan Çukurova Havalimanı'nın yakınında yer almakta olan Adana Şakirpaşa Havalimanı'nın yolcu sayısı yıllık 5,5 milyon civarındadır. Verilen yolcu sayısı, garantisine görece düşük olmasının nedeni Çukurova Havalimanı'nı uzun yıllar Adana Şakirpaşa Havalimanı'yla birlikte işletecek olmasıdır diye düşünülüyor çünkü havaalanı projesi bir an evvel bitmesi için küçültülmüş durumdadır. Terminal binasının büyüklüğü 160 bin metrekareden 60 bin metrekareye indirilmiştir.

Yatırım ilk etabı iki buçuk yılda tamamlanmak üzere toplam 3 aşamada tamamlanacaktır. Yani 2023 yılında Uluslararası Çukurova Bölgesel Havaalanı değil, bu tip havaalanı tekrar, Şakirpaşa Havalimanı gibi çünkü başlangıçta 160 bin metrekare planlanmış havaalanı 60 bin metrekareye düşmüş buradaki programa göre.

Neyse Başkanım, birkaç sorum vardı, süreyi... Deniz Bey çünkü çok fazlaca sizin şeyinize göre...

Bir de yalnız, Sayın Başkanım...

OTURUM BAŞKANI NEVZAT ŞATIROĞLU – Tamamlayabilirsiniz yani süreniz var.

ORHAN SÜMER (Adana) – Tamer Vekilim de burada hakikaten Adana’yla ilgili... Biz pandeminin başından beri herhâlde salı günleri hiç uçamıyoruz değil mi Başkan, Sayın Başkanım?

TAMER DAĞLI (Adana) – Evet.

ORHAN SÜMER (Adana) – Adana’da bugüne kadar yani salı günleri -geçmiş günlerde- sabah 6 vardı, 9 vardı, bir de 11 vardı; buraya rahatlıkla gelip gidebiliyorduk. Dönüşlerimiz de perşembe akşamıydı, maalesef...

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) – O, Türk Hava Yollarının işi.

ORHAN SÜMER (Adana) – Yani biz burada meramımızı dile getirelim de ondan sonrası kolay. Onunla ilgili en azından bilgilendirme yapmış olayım.

Teşekkür ederiz Başkan, sağ ol.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Teşekkür ediyorum.

Sayın Kartal, buyurun.

İRFAN KARTAL (Van) – Sayın Başkan, Sayın Genel Müdür ve heyeti; hoş geldiniz.

Miraç Kandili’nin ülkemize hayırlı olmasını diliyorum.

Ben, seçim bölgem olan Van Havaalanı hakkında birkaç bilgi almak istiyorum. Van’ımıza hizmet veren, bölgeye hizmet veren ve İran’a hizmet veren havaalanımızda 1995 yılında Van Gölü’nün yükselmesi nedeniyle sıkıntılar yaşamıştı. Hatta o dönem havaalanının yerinin değiştirilmesi, Tuşba’ya bağlı Bardakçı Mahallesi’nde uygun bir yer bulunduğu tespit edilmişti. Bugün haftada 160-180 uçuş yapan havaalanımız 2 milyon 500 bin kapasitelidir, önemli bir havaalanıdır. Van Gölü’nde suyun yükselmesi durumunda bu havaalanımız büyük bir tehlike altında kalacaktır. Bununla ilgili birtakım çalışmalar olacak mı? Olması gerekir. Bu Bardakçı’daki arazi şu an tamamen hazinenindir, bunun başka bir yerlere verilmesi hâlinde de Van’ın ileride bir havaalanı yapma şansı da yoktur. Bu konuda gerekli çalışmaların kayıta geçmesi benim için önemlidir.

Çalışmalarınızda başarılar diliyorum Sayın Genel Müdürüm.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Kartal, teşekkür ediyoruz.

Sayın Özdemir, buyurun.

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Ben de Miraç Kandili’nizi tebrik ediyorum, hayırlara vesile olsun inşallah; tüm insanlığa ve İslam âlemine.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Âmin.

ZİVER ÖZDEMİR (Batman) – Tabii, özellikle biz iktidar milletvekilleri bu KİT Komisyonunda -komisyonların genelinde de bu şekilde ama- genel itibarıyla elimizden gelinceye kadar burada soracağımız soruları sadece tutanaklara geçirmek üzere değil, işin kaynağına da inerek; gerektiğinde

genel müdürlerimizle, gerektiğinde bakanlarımızla, gerektiğinde ilgili yerlerle -sorun varsa- sorunların çözümü noktasında veyahüt da fikir ve düşüncelerimiz varsa paylaştığımız için çok az konuşmaya dikkat etmeye çalışıyoruz, gayret sarf ediyoruz. Genellikle de muhalefet milletvekilleri arkadaşlarımız fazlasıyla haklarını, konuşma haklarını kullanıyor; buna da saygı duyuyoruz. Bunu da tüm samimiyetimle dile getirmek istiyorum.

Ben şahsen arkadaşlarımızın bu konularla ilgili detaylı bir şekilde konuşmalarını, gerekirse eleştiri, gerekirse cevap verme hakkını kullanmalarını istiyorum ama arkadaşlarımızın şuna dikkat etmelerini de rica ediyorum, özel istirham ediyorum: Karşılıklı, birbirimize saygı çerçevesinin sınırını hiçbir zaman aşmamamız gerekiyor. Burada her arkadaşımız kendi alanında yetkindir, kendi alanında bilgilidir, kendi alanında üç beş kelime sarf edebilecek kabiliyetteki arkadaşlarımızdır. Birilerin öğretmen, birileri öğrenci rolüne lütfen bürünmesin.

Özellikle KİT Komisyonu teknik komisyon. Ben de 24'üncü Dönemden beri KİT Komisyonu üyesiyim. Daha öncesinde, diğer arkadaşımızla beraber çok ciddi manada çalışıyorduk, âdetâ bu raporları didik didik, cümle cümle, harf harf, kelime kelime tartışıyorduk, konuşuyorduk ve dersimizi de gerektiğinde çok çalışıyorduk; bugün de çalışıyoruz. AK PARTİ iktidarının yirmi yıllık süreye yakın iktidar döneminde kamuya, Türkiye'ye yaptıklarını, ettiklerini burada anlatsak on dakikalar yetmez bize. Elbette ki tüm alanlarda yaptığımız gibi "Geçmişte, AK PARTİ öncesinde..." dersek, bazı arkadaşlarımız tabii buna hemen huylanırlar ama AK PARTİ öncesinde, bütün Türkiye'nin her köşesinde hava yolu, halkın yolu hâline gelmemişti; çok elit bir tabaka, ciddi bir kesim, ekonomik durumu çok üst seviyede olan insanların kullandığı bir ulaşım aracıydı. Şu anda Türkiye'mizde, bütün bölgelerde, Türkiye'nin 7 coğrafi bölgesinde ve sanırım 49'a, 50'ye yakın şehirde havaalanı var. Bu havaalanları, bu otobanlar, bu demir yolları ulaşım ağları... Bunlar elbette ki bir ticari mantıkla ve sadece kâr amacı güderek yapılan yatırımlar değil. Buralarda, elbette ki bu yapılan yatırımlarda bizim, havaalanı kâr marjıyla baktığımızda -biraz önce Sayıştaydaki arkadaşlarımıza da teyit etme amacıyla sordum- 49 havaalanımızdan 6 tanesi kâr ediyor; biraz önceki arkadaşlarımız da "10" dediler. 39 havaalanını kapatalım mı? Eğer biz bu mantıkla baktığımızda, olayı değerlendirdiğimizde o zaman bizim bu 39 havaalanını kapatmamız gerekiyor kâr etmiyor diye. Ama AK PARTİ'nin siyasetinde, hedefinde milletimiz var ve halkımız var. Halkımız, milletimiz layık olduğu hizmetleri görmelidir ve daha fazla hizmet de etmemiz gerekiyor, o kanaatteyiz ve o mantıkla da çalışırız. Biz burada otobanları sadece bir ticari mantıkla, iki şehir veyahüt da en fazla kâr edilen yollar, güzergâhlar olarak değerlendiremeyiz. Nasıl ki İstanbul'daki vatandaşımız, Ankara'da yaşayan vatandaşımız, İzmir'de yaşayan vatandaşımız hava yolu ulaşımını hak ediyorsa Hatay'daki vatandaşımız da, Şırnak'taki vatandaşımız da, Hakkâri'deki de, Yozgat'taki de, Iğdır'daki de bu haktan faydalanmalıdır ve faydalandığımız zaman da "Iğdır'daki vatandaş, havaalanı zarar ediyor, biz bunu kapatalım." mantığıyla asla ve kata bunu değerlendirmememiz lazım.

AK PARTİ yirmi yıldır milletin kantarında her zaman yaptığı icraatla ortada. Biz her seçimde millete sadece komisyonlarda, Genel Kurulda konuşmayla eylemlerimizi, söylemlerimizi dile getirmiyoruz; biz sahada, bütün alanda yirmi yıldır -yirmi yılın hemen hemen her senesinde, ortalama bir buçuk senede- seçimlerde bu vatandaşımızın, bu halkımızın kantarına girmişiz ve bu kantarda kendi kilomuzu, hedefimizi tartmışız. Onun için de biz bu hizmetlerde, başta Sayın Cumhurbaşkanımıza ve daha önce görev yapan tüm Ulaştırma Bakanlarımıza ve hemşehrim Hüseyin Genel Müdürümün yerinde daha önce oturmuş olan genel müdürlerimize, kendilerine de, bütün ekibine de teşekkür ediyorum. Hizmetlerin devamını diliyorum.

Millet bizden hizmet bekliyor. Bizim hedefimizde halkımıza, vatandaşımıza daha fazla hizmet, refah düzeyini daha fazla yükselterek... Avrupalı, Amerikalı, Japonyalı nasıl gelişmişlik hedefiyle kendi vatandaşına hizmet ediyorsa bizim kesinlikle bunun daha üstünde gayretle çalışmamız lazım, gayret sarf etmemiz lazım.

Sizlere de, bütün arkadaşlarımıza da daha fazla gayretle başarılar diliyorum, teşekkür ediyorum.

Size de tüm kamu kurum ve kuruluşundaki arkadaşlarımıza da ve Başkanım sizlere ve bütün milletvekili arkadaşlarımıza teşekkür ediyorum.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Ben de teşekkür ediyorum Sayın Özdemir.

Sayın Karaman, buyurun.

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) – Sayın Başkan, KİT Komisyonunun değerli üyeleri, Devlet Hava Meydanları İşletmesi Yönetim Kurulu Başkanı, Genel Müdürü ve yöneticileri, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı, Sayıştay Başkanlığı ile Hazine ve Maliye Bakanlığının değerli temsilcileri; hepinizi sevgi, saygı, hürmet ve muhabbetle selamlıyorum.

Hoş geldiniz, sefalar getirdiniz.

Hepinizin Miraç Gecesi’ni tebrik ediyorum.

Genel Müdürüm, güzel bir sunum yaptınız; birçok şeyi öğrendik, birçok şeyi de eskiden biliyorduk. Dolayısıyla, biz Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğünün bu ülkeye yaptığı birçok şeyi biliyoruz.

1984 yılından bu yana faaliyetlerini kamu iktisadi kuruluşu olarak devam ettirmekte. Devlet Hava Meydanları İşletmesinin ana faaliyet konuları ise ülkemizde havalimanlarının işletilmesi ve Türk hava sahasında hava trafiğinin düzenlenmesi ve kontrol görevini yerine getiriyor. Devlet Hava Meydanları İşletmesi bugün itibarıyla toplam 18 bin personelle sivil uçuşlara açık 56 havalimanında hizmet vermekte. Havacılık sektörü hızlı ve devamlı gelişen, gelişme gösteren, ileri teknolojinin kullanıldığı, stratejik açıdan önem arz eden sektörlerin başında geliyor. Dünya ticaret hacmindeki ve turizm sektöründeki büyümeler, küreselleşme, ayrıca insanların daha hızlı ve daha konforlu yolculuğu tercih etmeleri tüm dünyada hava yolu taşımacılığının diğer taşımacılıklara göre daha hızlı gelişmesini sağlıyor.

Hava ulaşımında 2003 yılında 34,4 milyon yolcuyla dünyada 18’inci sırada yer alan Türkiye 2019 yılında 208 milyon 911 bin yolcuyla 10’uncu sıraya gelmiş. Ülkemiz aynı dönemde Avrupa’da 7’nci sıradan 5’inci sıraya yükselmiştir. Burada elbette ki DHMİ’nin kendisi ve özel sektör iş birliği kanalıyla yaptığı havaalanları çok etkili olmuştur, hatta Türkiye çok başarılı özel sektör müteahhitleri yetiştirmiş ve dünyada birçok havaalanını da Türk müteahhitler yapmıştır. Bunun için de Hükümetimizin çok başarılı olduğu bir konudur.

Ayrıca, DHMİ’nin gelişmeler dünyada parmakla gösterilmiştir. Tüm dünyayı etkisi altına alan Covid-19 pandemisi en fazla havacılık sektörünü etkilemiş, buna bağlı olarak tüm dünyada uçak ve yolcu trafiği negatife dönerken Devlet Hava Meydanları salgının ilk gününden itibaren havaalanlarında gerekli tüm önlemleri alan kuruluş olarak sektörde örnek teşkil etmiş ve havalimanlarını pandemi sertifikasıyla tescillendirmiştir.

Değerli milletvekilleri, sonuç olarak, bizim Devlet Hava Meydanlarının gelişirken yap-işlet-devret yatırımlarıyla ilgili bazı sorunları biraz açmak istiyorum. Öncelikle Zafer Havaalanı... Gerçekten Zafer Havaalanı’yla ilk defa Türkiye’de havacılığın geliştirilmesi amacıyla bölgesel havaalanları yapılarak bu havaalanı ihtiyacı Avrupalı şekilde çözülmeye çalışıldı. Çünkü o zaman 26 civarında havalimanı

var ve yarısı da çalışmıyordu. Her il kendine havaalanı istemeye başlayınca “Acaba bölgesel havaalanlarıyla bu iş çözülür mü?” diye yıllarca bu konu tartışıldı ve sonunda Afyon, Kütahya ve Uşak... Ben de o zaman o Bakanlıkta görevliyim Genel Müdür olarak, Bakanımızın bütün Devlet Hava Meydanları çalışmalarını izliyoruz ve yıllarca bu konu gündeme geldi ve “Birçok yerde bölgesel havaalanı mı yapsak? Bütün illere havaalanı yapmak daha masraflı olur.” diye Zafer Havaalanı’nı bölgesel bir havaalanı olarak yapma kararı alındı. Burada elbette fizibilitesi yapıldı, elbette çok çalışıldı yani Afyon’un gelişmesi için, hatta –çok iyi hatırlıyorum- Devlet Demiryollarının en büyük arazileri Afyon’a tahsis edildi. Orada büyük oteller yapılacak, hatta kar tünelleri yapılacak; kış turizmi, yaz turizmi; gelişmeler var, heyecanlıyız. Kütahya da gelişecek, Afyon da gelişecek, Uşak da gelişecek; en önemlisi –bunu defalarca burada anlattığımı hatırlıyorum- bu 3 şehrin yurt dışındaki vatandaş sayışı çok yüksek, yurt dışından uçaklar da gelecek. Fizibilitelere yapıldı ve ihaleye çıkıldı, yapılan şey buydu. İhaleye çıkıldı, serbest ihale yani açık ihaleyle 1’inci ihalede -maalesef bu belki sıkıntılı diye- 9 firma girdi, sonra bir daha ihale yapıldı bu belki daha uygun olur diye, o açık ihaleyi de bir müteahhit kazandı. Şimdi vuruyoruz abalya da...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – 2’nci ihaleye kaç firma girdi?

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) – Efendim...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Tek bir firma, ben söyleyeyim. Sayıştay raporunda var.

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) – Yani o açık ihaleydi, gelip girselerdi canım, ne bilelim yani. Açık ihale, isteyen girer.

Dolayısıyla, bir ihale yapıldı, ben işin orasında değilim, bütün kanunlara, kurallara uygun bir ihale yapıldı ve Zafer Havaalanı ihale edildi. Ondan sonra, elbette ki bu fizibilitelere birçok yerde tutmamış olabilir, bundan sonra bölgesel havaalanı yapılmadı. Şimdi, yapıyoruz yani Karaman’a da yapıyoruz, Yozgat’a da yapıyoruz, Bayburt’a da yapıyoruz; devlet olarak yapıyoruz ama bunu ister devlet olarak yapın, isterseniz özel sektörle yapın, bazı havaalanlarında zarar, bazı havaalanlarında kâr ediyoruz. Sonuçta Devlet Hava Meydanları bu özelleştirmeden dolayı bugüne kadar 383 milyon dolar kâr etti yap-işlet-devret modellerinden dolayı. Dolayısıyla, bir yerde kâr, bir yerde zarar olabilir.

Ben çok iyi biliyorum, Ankara Havalimanı’nın tartışması bile bir yıl sürdü. “Bu kadar büyük havaalanına ihtiyaç var mı, yok mu? Ne kadar büyüklükte yapsak?” Yani köy havaalanından şehir havaalanına dönüşüyorsunuz ve bazı sıkıntılar var. Yani buradan savcılığa gidip şikâyet etmek en kolay, en kolay o. Bir tane bir şey yapacaksınız, sonra şikâyet edeceksiniz. Sonuçta Zafer Havaalanı’nın zarar ettiğini bağıra bağıra söylemeye gerek yok; Zafer Havaalanı da zarar ediyor, Erzincan Havaalanı da zarar ediyor, büyük bir ihtimalle bundan sonra yapacağımız şehirlerdeki havaalanları da zarar edecek.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – “Kâr ediyor.” denildi.

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) – Kâr değil de şu var tabii: Yani biz bunu özel sektöre yaptırmısaydık da kendimiz devlet olarak yaptırsaydık 47,6 milyon daha fazlaya yaptırdık, bu maliyetten kurtulduk. Bunu ispat edebiliriz yani dolayısıyla da devlete yaptırmanın...

Yani gerçekten şunu söylemek istiyorum: Biz bu havaalanını çok heyecanla yaptık. Eğer Türkiye’de bu gelişseydi, bu tutsaydı, bu kadar havaalanı değil de çalışan bölgesel havaalanları olacaktı. Şimdi, kamu yapıyor her yere bir havaalanı. Erzincan Havaalanı’na günde 2 tane uçak geliyor, belki Bayburt’a 1 tane gidecek, bilemiyorum yani ama yapmak zorundayız. Bazen görüyorsunuz, duble yollarda da otobanlarda da bazı yollarda trafik sıkışık, bazı yollarda da araç geçişi az olur. Az diye buraya gidip yolu mu daraltacağız, her yere aynı hizmeti götürecek bir Hükümetimiz var.

İstanbul Havaalanı'na gelince, biraz önce sayın milletvekilim “Buna ne gerek vardı?” dedi. Ya, biz havada CHP’li milletvekilleriyle de başka parti milletvekilleriyle de çok döndük İstanbul’un üstünde. Üç saat, dört saat ne oluyoruz, nereye gidiyoruz diye döndüğümüz günleri unuttuk. Tabii, şimdi havaalanları gelişti, herkes uçağı biliyor, dolayısıyla unuttuk. Onun için, bu dönme bir türlü kurtarılamadı. Yeşilköy Havaalanı’nda, Atatürk Havaalanı’nda kesinlikle 3’üncü pist yapılamadı. Yapılsaydı biz niye yapmayacaktık? Yani o pistte öyle bir şey olmazdı ve de gelişmezdi. Dolayısıyla da İstanbul Havaalanı –kim karşı çıkarsa çıksın, ne denilirse denilsin- için yok “Alçağa yapıldı.” “Yükseğe yapıldı.” “Ortaya yapıldı.” bunlar tartışılabilir ama çok iyi yaptık, iyi ki yaptık, iyi ki AK PARTİ bu havaalanını yaptı, havacılık gelişti. Bütün aktarma istasyonları Allah’ın izniyle Türkiye’ye gelecek şu pandemi bittikten sonra, her gelenin uğrak yeri olacak ve İstanbul Havaalanı dünyanın en iyi havaalanı olacak diye düşünüyoruz.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Atatürk Havalimanı’nın ortasına niye hastane yapıldı, onu da bir açıklayın.

SÜLEYMAN KARAMAN (Erzincan) – Değerli milletvekilleri, şimdi, bu hava yolunu halkın yolu hâline getiren Sayın Cumhurbaşkanımızın liderliğinde öncelikle Başbakanımıza teşekkür ediyoruz, Ulaştırma Bakanlarına teşekkür ediyoruz, gerçekten hepsi sayesinde –bunu yaşadığım için söylüyorum- dünyanın örnek aldığı bir ulaştırma sistemi kuruldu. İyi gitti, iyi gidiyor, inşallah pandemiden sonra daha da iyi gidecek. Bütün Ulaştırma Bakanlarını, Devlet Hava Meydanları Genel Müdürünü –öncekileri, şimdiki Genel Müdürümüzü- ve çalışanların hepsini tebrik ediyorum, teşekkür ediyorum. Dünyaya örnek bir Devlet Hava Meydanları İşletmesi olarak biliyorum, görüyorum, izliyorum.

Hepinize çok teşekkür eder, saygılar sunuyorum.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Teşekkür ediyorum Sayın Karaman.

Buyurun Sayın Tan.

AHMET TAN (Kütahya) – Teşekkür ediyorum Başkanım.

Sayın Başkanım, Komisyonumuzun değerli üyeleri, kurumumuzun yöneticileri, Sayıştayımızın denetçileri ve diğer kurumlardan gelen kıymetli temsilciler; ben de sizleri sevgiyle, saygıyla, muhabbetle selamlıyorum.

Konuşmama başlamadan önce herkesin Miraç Gecesi’ni kutluyorum, tebrik ediyorum; inşallah ülkemiz, milletimiz adına hayırlara vesile olur.

Evet, ilim olması münasebetiyle belki bu hazırlığı benim yapmam gerekti. Onun için kıymetli vekillerimizin Kütahya Zafer Havalimanı’yla ilgili olan birtakım ifadelerine, eleştirilerine cevap vereceğim. Tabii, burada, şunu da söylemem lazım: Yani maksadını aşan ifadeler de kullanıldı aslında “peşkeş” vesaire gibi. Bunları asla ve asla kabul etmediğimizi ifade ediyorum başlangıçta çünkü AK PARTİ on sekiz yıldan beri bu millete hizmet ederken milletin menfaatleri doğrultusunda her işini, her icraatını o doğrultuda yapmıştır.

Şimdi, sayın milletvekilimiz teknik anlamda “Rakamlarla konuşun.” dediği için şimdi rakamlarla konuşacağım. Evet, yatırım maliyeti buranın 52 milyon dolar.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Dolar mı?

AHMET TAN (Kütahya) – Euro.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – İstişare kurulu 50 milyon avro yazıyor.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Lütfen dinleyelim.

AHMET TAN (Kütahya) – Finansman maliyetiyle beraber aşağı yukarı bu firmaya bunun maliyeti 85 milyon euroya mal oldu. Şimdi...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Kaynağını da açıklar mısınız?

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Ama lütfen Sayın Yavuzyılmaz, ama lütfen ya.

NEVZAT ŞATIROĞLU (İstanbul) – Herkes haddini bilsin.

AHMET TAN (Kütahya) – “Kaynağı” derken yani sizin konuştuğunuz...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Resmî belge ya, onun da bir kaynağı... Yani ne?

AHMET TAN (Kütahya) – Tabii, şeylerde var, bu sizin önünüzdeki broşürlerde de var yani.

NEVZAT ŞATIROĞLU (İstanbul) – Nasıl konuşacağına kendi karar verebilir lütfen müdahale etmeyin.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Ya, soru soruyorum

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Lütfen ama lütfen...

NEVZAT ŞATIROĞLU (İstanbul) – Sorma hakkın yok ki senin soru sorma.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Allah Allah!

NEVZAT ŞATIROĞLU (İstanbul) – Yok tabii.

AHMET TAN (Kütahya) – Bitirince sor Deniz Bey.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Lütfen... Lütfen Sayın Yavuzyılmaz.

AHMET TAN (Kütahya) – Bitirince sorarsınız.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Soracağım zaten.

AHMET TAN (Kütahya) – Tabii tabii, bitirince sorun.

NEVZAT ŞATIROĞLU (İstanbul) – Havadan konuşmuyor.

AHMET TAN (Kütahya) – Biz, çok ara ara konuşuyoruz, her zaman siz konuşuyorsunuz bütün komisyonlarda. Bizim de soracağımız zamanlar gelebilir. Onun için beni dinleyin, kafanıza yatmayan bir şey olursa sorarsınız.

NEVZAT ŞATIROĞLU (İstanbul) – Öyle bir ihtimal olmadığı için size soru soramayız biz zaten.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Siz, bak, canınız isteyince nasıl konuşuyorsunuz.

AHMET TAN (Kütahya) – Dolayısıyla, şu anda, şu ana kadar...

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Yavuzyılmaz, lütfen.

AHMET TAN (Kütahya) – Şu ana kadar devlet burası için, yatırım için bir lira harcamamıştır ve burası on dokuz ay gibi kısa bir sürede de işletmeye alınmıştır. Şimdi tekrar rakamlara döneceğim, rakamlara döndüğümde siz de teyit edin, sizin elinizdeki bilgilerle beraber şimdi bu özdeşleşecek mi bakalım, yan yana gelecek mi? 2012-2020 yılları arasında firmaya ödenen rakam 45 milyon euro.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Evet, doğru.

AHMET TAN (Kütahya) – Doğru. 2020 ile 2044 arası ödenecek rakam takribî 160 milyon euro.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – 145 milyon 891 bin 152 avro ödenecek.

AHMET TAN (Kütahya) – Ya, küsuratlarla ilgili, bir şey değil.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Tan, siz konuşmanızı tamamlayın, bitirin.

AHMET TAN (Kütahya) – 2020 ile 2044 arası 160 milyon euro. Toplam, totalde bizim 2044 yılına kadar ödeyeceğimiz rakam...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – 162 milyon...

AHMET TAN (Kütahya) – 205 milyon euro. Şimdi siz niçin konuşuyorsunuz biliyor musunuz?

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Hayır. 208 milyon 131 bin 332 avro.

AHMET TAN (Kütahya) – Gösterdiğiniz evrak... Yani biraz sonra onu da söyleyeceğim, özür dileyen olan siz olacaksınız, onun için dinleyin ve özür dileyenizin yeri de kaçırmasın.

205 milyon euro 2044 yılında devletin kasasından çıkmış rakam olacak, farazi.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Hayır, yüzde 97 hata payıyla giderse...

AHMET TAN (Kütahya) – Hayır, 205 milyon euro.

Şimdi, tekrar geliyorum eğer bu yatırımı biz yapsaydık devlet olarak, kamu olarak biz yapsaydık yaklaşık yatırım maliyeti 52-54 milyon euro, artı bununla beraber sizin bu zamana kadar hiç devreye almadığınız ve bahsetmediğiniz 200 milyon euro buranın işletme maliyeti var. Sonra söylersiniz.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Yok, 1 milyar euro.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sonra lütfen. Sayın Tan...

AHMET TAN (Kütahya) – Şimdi bununla alakalı Adıyaman Havalimanı'nın, Ağrı Ahmed-i Hani Havalimanı'nın, Denizli Çardak Havalimanı'nın ortalama aşağı yukarı 6 milyon, 5 milyon civarında işletme maliyeti var. Dolayısıyla, burası 3 ilin ortak havalimanı olduğu için 8-8,5 milyon euro civarında buranın işletme maliyeti var. Şimdi, buraya geliyorum, 200 milyon euro. Toplam ne oldu devlete maliyeti? 254 milyon euro bize. Peki, şimdi ne ödüyoruz? 205 milyon euro. Aradaki fark 49 milyon, küsuratlarını atıyorum. Bu devletin kârı.

NEVZAT ŞATIROĞLU (İstanbul) – Avantajı.

AHMET TAN (Kütahya) – Avantajı. Peki...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Gerçekten böyle mi hesap yapıyorsunuz?

AHMET TAN (Kütahya) – Tabii, tabii. Ya, siz...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Dehşet verici.

AHMET TAN (Kütahya) – Ben mali müşavirim. Siz elektrik mühendisi olabilirsiniz, Genel Başkanınıza sorun o bunu anlar, sen anlamıyorsan ona sor, öğren, tekrar geri cevap vereceğim.

ORHAN SÜMER (Adana) – Biz de o zaman soruları Cumhurbaşkanına soralım.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Lütfen karşılıklı konuşmayalım.

AHMET TAN (Kütahya) – O zaman müdahale etmeyin.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Lütfen, lütfen. Sayın Tan.

AHMET TAN (Kütahya) – Benim hesabımı sorgulamasın o zaman.

ORHAN SÜMER (Adana) – Sen de gereksiz...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Ne alakası var. Kaynak yok, bir şey yok.

AHMET TAN (Kütahya) – 49 milyon euro kâr artı... Müsaade ederseniz.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Lütfen...

AHMET TAN (Kütahya) – Finansman maliyeti de, eğer özel sektörün finansman maliyeti var ise devletin de finansman maliyetinin olduğunu zahiren bu şekilde anlayabiliriz, 30-31 milyon lira da buna diğer firmanın yapmış olduğu finansman maliyetini eklediğimizde toplam 80 milyon euro devletin burada avantajı vardır.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Vatandaşı borçlu çıkaracaksınız.

AHMET TAN (Kütahya) – Bak, not almadınız.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Hiç yolcu uçmuyor ama avantajı var öyle mi?

AHMET TAN (Kütahya) – Tabii.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Hiç yolcu uçmadığı hâlde nasıl avantajı olabilir?

AHMET TAN (Kütahya) – 2020 ile 2044 arasında...

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Ahmet Bey, ortaya konuşun.

AHMET TAN (Kütahya) – Tamam Sayın Başkanım.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Ortaya konuşun lütfen, siz üzerine alınmayın.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Yolcu yok, uçak yok.

AHMET TAN (Kütahya) – Dolayısıyla...

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Ya, Sayın Yavuzyılmaz, lütfen...

AHMET TAN (Kütahya) – Yap-işlet-devret modeliyle 80 milyon euro daha az maliyetli olarak millette hizmet etmektedir.

Evet, hiç not almadınız, buna itiraz edemiyorsunuz. Dolayısıyla...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Şaşkınlık içindeyim.

AHMET TAN (Kütahya) – Not alsanız, hesabınızı, kitabınızı yapardınız.

ORHAN SÜMER (Adana) – Başkanım, aynı şey Deniz'in yaptığından ne fark ediyor?

AHMET TAN (Kütahya) – Tek parti dönemi hariç sizlerin ve sizin yaşlıtlarınızın dikili bir tek ağacınız yok. Taş üstüne koyduğunuz bir tane de taş yok. Dolayısıyla, bu zamana kadar hep yapılmayı niye yapılmadı?

ORHAN SÜMER (Adana) – AK PARTİ satmadığı mal, mülk bırakmadı o zaman Türkiye Cumhuriyeti'nde.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Arkadaşlar...

AHMET TAN (Kütahya) – Bak şerh koydum, şerh koydum, tek parti dönemi hariç dedim ya, yani onu anlayın.

ORHAN SÜMER (Adana) – Yapılıp satılanların hepsini AK PARTİ mi yapmış?

AHMET TAN (Kütahya) – Tek partili dönem hariç dedim.

ORHAN SÜMER (Adana) – Lütfen ama sen şu anki konuya geç. Başka konulara geçmeye başladın. Biz de müdahale hakkımızı kullanmaya başladık.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Sümer... Sayın Sümer, lütfen...

ORHAN SÜMER (Adana) – Başkanım, başka konulara girmeye başladı gerek yok ki.

AHMET TAN (Kütahya) – Siz aynı konuları mı konuşuyorsunuz?

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Ama geneli üzerinde konuşuyor Sayın Sümer yani.

ORHAN SÜMER (Adana) – Ya, siz sürekli Deniz’i uyarıyorsunuz, aynı şeyler yani.

AHMET TAN (Kütahya) – Ya, sabahtan akşama kadar siz konuşacaksınız.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Söz sırası onda ama.

AHMET TAN (Kütahya) – Biz hazmedeceğiz, biz iki satır cümle kullanacağız, bağıracaksınız, yok öyle dava.

ORHAN SÜMER (Adana) – Aynı şeyi yapıyorsunuz.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Biz konunun özüne ilişkin konuşuyoruz.

AHMET TAN (Kütahya) – Siz de bunu hazmedeceksiniz.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Konudan saptırmıyoruz.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Bakın ama...

AHMET TAN (Kütahya) – Devam ediyorum.

Bu zamana kadar tekrar edeceğim, yapılmayanı niye yapılmadı, yapılanın da eksik ve kusurlarını aramakla ömrünüz geçti. Bu Zafer Havalimanı 3 tane ilin ortak havalimanıdır. Evet, arkadaşlarımız ifade ettiler farklı havalimanları da belki kâr etmiyor ama bu 3 tane ilin ortak havalimanıdır arkadaşlar ve millete hizmet etmek için kurulmuş ve yapılmıştır.

Biraz önce de ifade ettim, ya, sataşarak da söylemiştim, Deniz Bey KİT Alt Komisyonunda “Biz Zonguldak’a da havalimanı istiyoruz.” dedi, doğrudur.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Var zaten.

AHMET TAN (Kütahya) – Zonguldak’a da bu anlamda, sizin bölgenize de mutlaka havalimanı olacaktır. Biz milletimize hizmet için varız, o bölgemiz için de gerektiğinde nasıl bir hizmet ediliyorsa o hizmeti biz inşallah yapacağız. Tek bir ifade daha kullanacağım, konuşmama son vereceğim.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Evet.

AHMET TAN (Kütahya) – Seçim yatırımı olarak addedildi. Arkadaşlar, bunlar seçim yatırımı değil, milletimizin hizmeti için yapılan yatırımlardır.

Ben bu vesileyle hepinizi sevgiyle, saygıyla, muhabbetle selamlıyorum.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Teşekkür ediyorum, sağ olun Sayın Tan.

Buyurun Sayın Soluk.

Ortaya konuşalım Sayın Soluk.

MEHMET HABİB SOLUK (Sivas) – Sayın Başkan, ben de Mîraç Kandili’nizi kutluyorum. Cenab-ı Allah bütün insanlığa huzur ve saadet versin.

Şimdi, tabii, konuşulanlara illa da bizim her söylediğimiz doğrudur diye benim bir iddiam yoktur ancak yaptıklarımızdan emin olduğumuza dair her türlü iddiam vardır. Yaptığımız hiçbir yatırımda art niyet söz konusu değildir. Hepinizin ilinde, bölgesinde hepinizden çok Sayın Cumhurbaşkanımızın liderliğindeki hükümetler döneminde, Sayın Binali Yıldırım, son Başbakanımızın Bakanlığı döneminde ayak izimiz vardır, akıl terimiz vardır, alın terimiz vardır. Onun için, herhangi bir kırıcı laf da söyledimse ben sizlerden de özür dilerim ve bu KİT Alt Komisyonunda muhalefetten muhalefet şerhi düşen Orhan Sümer, Adana Milletvekilimiz; Ahmet Kaya, Trabzon Milletvekilimiz; ben ikisine de teşekkür ediyorum. Burada söyledikleri öğrenmek için, bilgi edinmek için gerekli olan tespitlerdir ama buradaki bu tespitlerinin cevapları elimdeki beş parmak gibi nettir, doğrudur, istedikleri zaman bana bir pide ısmarlarsa istedikleri yerde anlatırım.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Peki, Genel Müdürümüze soracağız.

MEHMET HABİB SOLUK (Sivas) – Bir diğer konu, Ahmet Bey’in ifade ettiği, eğer biz onu milli bütçeyle yapmış olsa idik, otuz yıl eğer Zafer Havaalanı ayakta duracak ise oradaki kamunun zararı 47 milyon euro kayıp olacaktı.

TAMER DAĞLI (Adana) – Finansman hariç.

MEHMET HABİB SOLUK (Sivas) – Finansmanı hariç.

Şeye gelince, kamu yapsaydı diyoruz. Müsaade edin, kamu yapsaydı burayı, burayı Devlet Hava Meydanları yapsaydı, Devlet Hava Meydanlarının burayı 50 milyona yaptığını kabul edelim. Yüzde 6 faizle, iki artı on sekiz yıllık faizi lütfen, hesaplattırın, neye mal olduğunu ve Cahit Bey’e verilen, Sayın Bakana verilen bilginin de aslında maliyet olduğunu, işletme giderlerinin onun içinde olmadığını göreceksiniz. Eğer milli bütçeden yaparsanız, faizi yirmi yıllık yüzde 6’dan alırsanız, otuz yılın sonunda kamuya maliyetini ve havaalanının maliyetini göreceksiniz, işletmesi hariç.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Yani yanlış mı söylüyor Sayın Bakan.

MEHMET HABİB SOLUK (Sivas) – Müsaade edin...

Verdiği rakam doğrudur ancak bir kelime oraya fazladan girmiş, o giren kelime işletme giderleri dâhil değildir; işletme gideri dâhil olmamak kaydıyla rakam doğrudur.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Konuştunuz mu Sayın Bakanla?

MEHMET HABİB SOLUK (Sivas) – Müsaade edin...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Onu yalanlıyorsunuz şu anda da.

MEHMET HABİB SOLUK (Sivas) – Hayır, yalanlamıyoruz biz. Bak, diyorum ki Sayın Bakanın verdiği rakama bir kelime fazla girmiştir. Verilen rakam otuz yılın sonunda kullanılan rakamın çıplak maliyetidir, işletme giderleri içinde yoktur. Havacılıkta en pahalı şey, havacılığın işletmeciliğidir ve kamu, devlet halkına, milletine yaptığı hiçbir hizmeti bu kaç yılda geri döner diye yapmaz. Bu buranın ihtiyacı mıdır, değil midir diye yapar. Mesela, Karadeniz Ereğlisi’ni iyi bilirsiniz. Karadeniz Ereğlisi, Zonguldak, Bartın, Karabük güzergâhında Mithatpaşa-I, Mithatpaşa-II tünelleri dâhil olmak üzere oraya yapılan yatırım yüz yılda geri döner mi?

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Yolcu yok, yolcu!

MEHMET HABİB SOLUK (Sivas) – Ben de sana soruyorum.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Karşılıklı konuşmayalım. Sayın Soluk görüşlerini beyan edecek.

MEHMET HABİB SOLUK (Sivas) – Arkadaşım, 2003 yılında Türkiye’de 9 milyon yolcu varmış iç hatlarda, şimdi 100 milyona çıkmış ya!

Yarın oranın da çıkmayacağını kimse garanti edemez, bu bir ihtiyaç.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Soluk, teşekkür ederim.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Anlatın efendim...

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Şimdi karşılıklı konuşmaya döndü bu.

MEHMET HABİB SOLUK (Sivas) – Buradaki şerhlerinizle her türlü bilgiyi vermeye hazırım.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Yavuzyılmaz, lütfen...

MEHMET HABİB SOLUK (Sivas) – Ama tespitlerinizin aydınlığa kavuşması için... Onun için de teşekkür ederim.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Bir ara bir araya gelin, karşılıklı konuşun.

Teşekkür ediyorum Sayın Soluk, ağzınıza sağlık.

Sayın Durmuşoğlu...

MÜCAHİT DURMUŞOĞLU (Osmaniye) – Teşekkürler Sayın Başkanım.

Komisyonumuzun çok değerli üyeleri, Devlet Hava Meydanları İşletmesinin çok Değerli Genel Müdürü, yardımcıları, yönetim kurulu üyeleri, Sayıştayımızın temsilcileri, Bakanlık, kamu kurum ve kuruluşlarının değerli temsilcileri; bugün, burada ülkemizin en önemli kuruluşlarından biri olan Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğümüzün 2017, 2018 hesaplarının görüşülmesi amacıyla toplanmış bulunmaktayız. Öncelikle toplantıya katılan herkese hoş geldiniz demek istiyorum.

Devlet Hava Meydanları Genel Müdürlüğü, sivil havacılık faaliyetlerinin gereği olan hava taşımacılığı, havalimanlarının işletilmesi, meydan yer hizmetlerinin yapılması, hava trafik kontrol hizmetlerinin ifası, seyrüsefer sistem ve kolaylıklarının kurulması ve işletilmesi, bu faaliyetlerle ilgili diğer tesis ve sistemlerin kurulması, işletilmesi ve modern havacılık düzeyine çıkarılmasını sağlamaktadır.

Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü ülkemiz adına çok önemli işlere imza atmıştır. Bunun en son örneği, Avrupa hava sahasını yeniden yapılandırılacak olan 29 Ekim 2018 tarihinde Sayın Cumhurbaşkanımız Tayyip Erdoğan tarafından açılışı gerçekleşen İstanbul Havalimanı'dır. Cumhuriyet tarihimizin en büyük projelerinden biri olarak tanımlanan İstanbul Havalimanı, pek çok özelliğiyle Türkiye'nin hatta dünyanın ilklerinin yaşandığı örnek bir proje olarak tasarlanıp hayata geçirilmiştir. İstanbul Havalimanı, dünyanın dijital ve akıllı havalimanı olması özelliğiyle de dünyanın dikkatini üzerinde toplayacak, Türkiye'nin kalkınmasına büyük bir katkı sağlayacak olan bu mega projenin, bu özelliğiyle dünyanın da kaderini değiştireceğini söylemek yanlış olmaz diye düşünüyorum.

İstanbul Havalimanı, ülkemizi ve İstanbul'u dünya havacılık sektörünün en önemli çekim merkezi hâline getirme hedefine bizi bir adım daha yakınlatacaktır. Yaklaşık 100 hava yolu şirketini ağırlayacak olan havalimanı bu yönüyle günümüzün dijital ipek yolunu tasarlamış olacak. İstanbul Havalimanı'mız kuzey-güney ve doğu-batı aksları arasındaki en önemli transit merkez konumuna gelmiştir. Havalimanımızın hitap ettiği bu geniş alanda 60 ülkeyi ve 20 trilyon dolarlık ekonomileri birbirine bağlıyor olması, ülke olarak küresel ekonomiye entegrasyonda sahip olduğumuz kilit rolü, bu havalimanıyla daha da ileriye taşımaktadır. Dolayısıyla, İstanbul Havalimanı sadece ülkemize değil, bölgemize ve dünyaya yaptığımız bir büyük hizmettir.

Enerji ve su verimliliğinde yüzde 40 tasarruf sağlayacak özellikleri ve teknoloji ağırlıklı yönetimiyle burası geleceğin dünyasına hitap eden bir akıllı havalimanı olarak faaliyet gösterecektir.

Devlet Hava Meydanları Genel Müdürlüğü Türkiye genelinde aktif olan 56 havalimanının 49 adedini fiilen işletmekte; İstanbul, Zafer, Zonguldak Çaycuma, Gazipaşa Alanya ve Aydın Çıldır Havalimanlarının kontrol, denetim ve hava trafik hizmetlerini, Sabiha Gökçen Havalimanı'nın ise hava trafik kontrol hizmetlerini yürütmektedir. 982.286 kilometrekarelik hava sahası ve 74.640 kilometrelik kontrollü uçuş yolu şebekesi dâhilinde uçuşların emniyetli, düzenli bir şekilde gerçekleşmesini sağlamaktadır. 32 adet radar sistemi olmak üzere 405 adet hava seyrüsefer yardımcı sistemiyle günün 24 saati kesintisiz olarak hizmet vermektedir. Havacılık alanında ulaştığımız seviye dahi başlı başına bir başarı hikâyesidir. 2030 yılında dünyada yıllık yolcu kapasitesinin 9 milyara ve ticari uçak sayısının da 39.500'e ulaşılacağı tahmin ediliyor. Artan bu talebi karşılamak için daha büyük ve daha iyi yönetilen havalimanlarına ihtiyaç var.

Bu konuda Devlet Hava Meydanları

İşletmesi Genel Müdürlüğüne çok iş düşmekte. Bizler Genel Müdürlüğümüze güveniyoruz ve her zaman arkalarındayız. Güzel ve iyi işler yaparak geleceğimizi daha iyi şekillendireceğinizden dolayı emeği geçen herkese teşekkür ediyor, bundan sonraki çalışmalarınızı da yakından takip edip destekçiniz olacağımızı bilmenizi istiyorum. İnşallah, önümüzdeki yıllarda da Osmaniye'ye de bir havalimanı bekliyoruz çünkü o havzada 1 milyon insan yaşıyor. Adana Şakirpaşa Havalimanı da Tarsus tarafına kayacağı için orada...

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Evet, buyurun.

MÜCAHİT DURMUŞOĞLU (Osmaniye) – 140 kilometreye çıkıyor Orhan Bey, sen niye buna itiraz ediyorsun gardaş?

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Peki, tamamlayın Sayın Durmuşoğlu.

AHMET KAYA (Trabzon) – Ölü yatırımlara gerek yok.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Durmuşoğlu, tamamlayalım.

MÜCAHİT DURMUŞOĞLU (Osmaniye) – Arkadaşlar, siz oranın potansiyelini nerden bileceksiniz? Trabzon'da var gardaş, şimdi Bayburt'a yapılıyor gardaş.

AHMET KAYA (Trabzon) – Trabzon'a yetmiyor havalimanı. Genel Müdürlüğümüze söyleyeceğiz.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Buyurun, tamamlayalım.

MÜCAHİT DURMUŞOĞLU (Osmaniye) – Evet, biz talebimizi iletiyoruz, tetkikler yapılır, bunun fizibilitesi yapılır, eğer fizibil bulunursa yapılır arkadaşlar, ben bölgeme bunu talep edebilirim.

TAMER DAĞLI (Adana) – Çukurova Bölgesel Havalimanı'nı Osmaniye'ye yapıyoruz.

MÜCAHİT DURMUŞOĞLU (Osmaniye) – Ayrıca, arkadaşlar, toplantımızın hayırlara vesile olmasını, Cenab-ı Allah'tan niyaz ediyorum. Herkesin Regaip Gecesi'ni tebrik ediyorum.

Teşekkür ediyorum arkadaşlar.

ORHAN SÜMER (Adana) – Miraç...

MÜCAHİT DURMUŞOĞLU (Osmaniye) - Miraç, Miraç özür dilerim.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Durmuşoğlu, teşekkür ediyorum.

MÜCAHİT DURMUŞOĞLU (Osmaniye) - Biz teşekkür ederiz.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Evet Sayın Kaya, size söz vermeden önce Sayın Tan biraz önceki konuşmasında bir hususu unutmuş. Onu hatırlatmak için söz almak istiyor, kısa bir söz. Aslında bir defaya mahsus veriyoruz ama çok kısa...

AHMET KAYA (Trabzon) – Buyursunlar.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Tayfur Sökmen Havalimanı'yla ilgili bir cümle.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Yavuzılmaz, lütfen... Lütfen artık...

Evet, ortaya konuşalım Tan, ortaya konuşalım lütfen...

Buyurun Sayın Tan.

AHMET TAN (Kütahya) – Ortaya konuşacağım ben.

Çok teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Cevap hakkı doğarsa cevaplayacağım.

AHMET TAN (Kütahya) – Yok, yok cevap hakkı doğuracak bir şey söylemeyeceğim çünkü okuyacağım evrakı sizin cep telefonunuza gönderdim Sayın Vekilim, oradan da siz beni teyit veya takip edebilirsiniz.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Evet, evet.

AHMET TAN (Kütahya) – Şimdi, bu Sayın Bakanımızın yatırım maliyeti olarak finansman dâhil 85 milyon euro diye ifade etmiş olduğu belge göstermişlerdi. O belgenin alt yazısını, üst yazısını bilmiyorum çünkü alt yazısında imza yoktu, üst yazı vardı.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – İmza buyurun.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Tamam, tamam.

AHMET TAN (Kütahya) – Kabul etmiyorum yani ben, size bir şey demiyorum, yazıyla ilgili söylüyorum ve şimdi de size Türkiye Büyük Millet Meclisi bütçe görüşmelerinde tutanaklardan okuyacağım. Bülent Kuşoğlu, Ankara CHP Milletvekili; Sayın Ali Fazıl Kasap, Kütahya CHP Milletvekili; Sayın Cavit Arı, CHP Antalya Milletvekili bütçede soru sordular “50 milyon euroluk yatırımla yapılan Zafer Havalimanı neden yolcu garantisi altında kalmıştır?” diye. Sonrasında, Bakanlığımızdan bu konuyla ilgili cevap gelmiş, sizin de cep telefonunuzda var bu Sayın Vekilim. “Kütahya, Afyon ve Uşak illerine hizmet vermek üzere planlanmış olup 2012 yılından bu yana sekiz yıldır işletilen Zafer Havalimanı için ödenen garanti ücretleri, havalimanının işletme giderleri dâhili içindedir. Finansman maliyeti hariç 50 milyon euroluk bu yatırım yapılmıştır. Zafer Havalimanı hizmete verildiği tarihten 2018 yıl sonuna kadar garanti yolcu sayısına ulaşamadığından toplam ödenen 32 milyon 771 bin 650 euro görevli şirkete ödeme yapılmıştır -şimdi, geliyorum- havalimanı işletme giderleri göz ardı edilmemelidir. Havalimanının kuruluşumuz tarafından işletilmesi durumunda 2018 yılı sonu itibarıyla toplam -rakamı teyit edelim- 85 milyon 304 bin 878 euro işletme gideri olacaktır. 2018 yılı sonu itibarıyla...”

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Altında kimin imzası var?

BEDRİ YAŞAR (Samsun) – O zaman battık, hakikaten battık.

AHMET KAYA (Trabzon) – Adamcağız battı, para toplayıp destek olalım ona. Gerçekten öyle.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Ya, arkadaşlar, lütfen...

AHMET TAN (Kütahya) – Meclis tutanaklarından bakabilirsiniz.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Ya, bilgisayar ekranından çektiğiniz fotoğrafı gönderiyorsunuz.

Bakın, sizin şu söylediğiniz... Kendi Bakanınızı yalanlıyorsunuz.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Tan, sözümüzü tamamlayalım.

AHMET TAN (Kütahya) – Efendim, Ali Fazıl Kasap’a, Sayın Cavit Arı’ya ve Bülent Kuşoğlu’na sorabiliriz, bunlara verilmiş cevap.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Peki, teşekkür ediyorum.

Sayın Kaya, buyurun size...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Ben size evrak, imzalı evrak...

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Yavuzylmaz...

AHMET KAYA (Trabzon) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Yavuzylmaz, muhalefete muhalefet etmeyelim.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Yavuzıılmaz, kendi partinizin milletvekiline saygılı olun lütfen.

AHMET KAYA (Trabzon) – Denizciğim izin verir misin.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Yavuzıılmaz, bak kendi partinizin milletvekiline saygısızlık yapıyorsun. Lütfen, sözünü kesiyorsun.

AHMET KAYA (Trabzon) – Evet, teşekkür ediyorum.

Heyeti tekrar selamlıyorum.

Bugün Miraç Kandili, büyük olgunluğun en üst mertebesine yükselme günü bugün. Dileğim başta biz siyasetçiler olmak üzere Allah'ım hepimize olgunluk, feraset ve empati yapma yeteneği versin, dualarımız kabul olsun, kandilimiz de kutlu olsun.

Şimdi, kıymetli vekillerimiz, öyle bir tablo sundular ki arkadaşlar yani bizler de özel sektörde iş yaptık milletvekili olmadan önce, gerçekten o yatırımı yapan, o Zafer Havalimanı işine girenlere Allah yardımcı olsun, ocakları battı onların. Yani çok dramatik bir tablo var ortada. Vekilimin anlattığı rakamları değerlendirdiğimiz zaman bu adamın ocağı battı, yedi nesli bu borcu ödeyemez. Yani böyle bir tablo sundu Sayın Vekilim.

AHMET TAN (Kütahya) – Tablo sunmadım, yanlış anlaşıldı...

AHMET KAYA (Trabzon) – Hayır, yanlış anlaşılma değil. Sayın Vekilim, adamın...

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Lütfen Sayın Kaya... Lütfen ortaya konuşun.

AHMET KAYA (Trabzon) – Evet, tamam ortaya konuşacağım Sayın Başkan.

Yani gönül isterdi ki arkadaşlar, bakın, bizler milletin vekilleriyiz. Milletimiz bizleri seçip buraya, memlekete, millete hizmet edelim diye gönderdi ve Parlamento da bizleri KİT Komisyonu üyeleri olarak seçerek KİT'leri denetleme yetkisi, görevi verdi. Her birimiz bu görevi iyi niyetimizle, samimiyetimizle yapmaya çalışıyoruz. Kamunun, memleketin, milletin kuruluşunun hesabını yapmaya çalışıyoruz, hepimizin niyeti bu, bundan başka bir niyetle kimsenin burada olduğuna ben ihtimal vermiyorum, asla böyle bir şey yok. Arkadaşlarımızın, bizlerin sorduğu, gündeme getirdiği meselelere lütfen bu gözle bakın. Yani yatırım karşıtıymış gibi, işte proje yapılmasını istemiyoruz gibi değerlendirilmesi gerçekten bizleri üzüyor. Samimiyetle söylüyorum, derdimiz kaynakların verimli kullanılmasıdır, o kıt kaynaklarımızın iyi değerlendirilmesidir. Bunun dışında bir niyetimiz asla yok, olmazda.

Şimdi, konuma geleyim arkadaşlar. Şunu da söyleyeyim tabii: Yani Zafer Havalimanı yapılırken belki çok iyi niyetlerle yapıldı, o bölgenin ihtiyacıydı, o ihtiyaca binaen yapıldı fakat ortaya çıkan sonuç tartışılması gereken bir sonuç. Yani niyet halis olabilir, iyi olabilir fakat ortaya çıkan sonuçlara baktığımız zaman ortada gerçekten de vahim bir tablo var, ciddi hesap hataları var, yapan firmaya ciddi zararlar ettirilmiş, zarar eden insan da Türk vatandaşı. Yani böyle bir zararı o adama niye yüklediniz o zaman? Bunun da sorgulanması lazım.

Evet, devletin kamusal mal ve hizmetlerini üretecek altyapı tesislerini yapması, finanse etmesinin temelde iki yöntem bulunmaktadır: Yap-işlet-devret veya kamu-özel iş birliği. Yap-işlet-devret modeli kapsamında gerçekleştirilen kamu hizmeti yatırımlarına ilişkin olarak kamuoyunu en çok meşgul eden konuların başında verilmiş olan gelir garantileri ve hazine den yapılan garanti ödemeleri gelmektedir. Hazine tarafından garanti ödeme verilen projelerin hazineye getirdiği yük, seyahatlerin kısıtlandığı salgın ortamında hazinenin daha da yüksek meblağlarda zarara uğramasına yol açmakta, bütçe açığını daha da artırmaktadır. Milletlerarası Ticaret Odasının Nisan 2020'de güncellediği "Mücbir Sebep ve Aşırı İfa Güçlüğü Maddeleri" listesinde salgın hastalıklara da yer verilmesine ve aşırı ifa güçlüğü söz

konusu olması hâlinde taraflara sözleşmeyi sona erdirmeye hakkı tanınmasına rağmen ülkemizde kamu-özel iş birliği ve yap-işlet-devret modeliyle yapılan projelerin ısrarla finanse edilmeye çalışılması kamu yararı ilkesinden çok uzaktır.

Yap-işlet-devret modeliyle yapılan “3. Havalimanı” olarak da bilinen İstanbul Havalimanı, ödeme garantisıyla gerçekleşmiş bir projedir. Bundan tam bir sene önce akıllara dahi gelmeyecek bir süreç başlamıştı. Pandemi dolayısıyla vatandaşlar evlerine kapanmış, ekonomik hayat durma noktasına gelmiştir. İşte, böyle olağan dışı durumlarda devletin büyük şirketlere verdiği hazine garantileri, geçiş garantileri, uçuş garantileri, yolcu garantileri, hasta garantileri gibi mali yükler devletin omuzlarına ağır yük olarak bırakılmıştır ve dolaylı olarak bu yük vatandaşlarımızın sırtına yüklenmiştir.

Devlet Hava Meydanları İşletmeleri kurumu, pandemiye mücbir sebep kabul ederek, Cengiz-Mapa-Limak-Kolin-Kalyon Ortak Girişim Grubu olan ve 3. Havalimanı’nı yapan İGA şirketinin kira ödemelerini faiziyle birlikte 2024’e ertelemiştir. İşletme süresi yirmi beş yıl olarak belirlenen İstanbul Havalimanı başta olmak üzere, özel şirketler tarafından işletilen havalimanlarına ait dövize endeksli garanti ücretlerinin Devlet Hava Meydanları İşletmesi tarafından karşılanacağı ifade edilmiştir.

Sayın Genel Başkanımız Kemal Kılıçdaroğlu’nun 23 Şubatta gerçekleştirdiği grup toplantısında da ifade ettiği gibi, İstanbul Havalimanı’nın 18 milyar liralık kira bedelini 2018 ve 2019’u daha önce ertelediklerini şimdi ise 2020 ve 2021’i de erteleyeceklerini söylemiştir. Tüm bu bilgiler ışığında, Devlet Hava Meydanları İşletmesinin Cengiz-Mapa-Limak-Kolin-Kalyon dışında kiralama bedelini ertelediği firmalar var mıdır yani bu firmalar dışında kiralama bedeli ertelenen firma var mıdır? Bu şirketlerden kiralama bedelleri kaç yıldır alınmamaktadır ve kaç yıl daha alınmayacaktır? Pandemi dışında herhangi bir mücbir sebeple kira bedellerinin ertelenmesi söz konusu mudur? Devlet Hava Meydanları İşletmesi üzerine düşeni yapıp kira bedellerini ertelediği bu büyük firmalar yolcu garantilerinde herhangi bir feragatte bulunmuşlardır mı?

Ayrıca, bu firmalar içerisinde köprü, otoyol işletmeciliği yapanların olduğunu biliyoruz, pandemi nedeniyle bu firmaların kira ve vergi borçlarının ertelendiğini de biliyoruz. Peki, bu firmalar geçilmeyen köprülerden, uçulmayan hava limanlarından, araç geçiş garantili yollardan aldıkları paralardan neden fedakârlık yapmadılar? Bu konuda onlardan bir fedakârlık istenmiş midir? Bunu iktidara özellikle soruyorum. Devlet bu firmalar için fedakârlık yapıyorsa bu firmaların da vatandaşlarımız için fedakârlık yapması gerekiyor diye düşünüyorum ve neden yapmadıklarını da sizlere soruyorum.

Kuruluşun, Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü Personeli Görevde Yükselme ve Unvan Değişikliği Yönetmeliği uyarınca yıl içinde yapılan 2 adet sınavda, memur, mühendis, şehir plancısı, tekniker, teknisyen ve benzeri pozisyonlara atama yaptığı görülmüştür. Ancak aynı yönetmeliğin 5’inci maddesi uyarınca şube müdürlüğü kadrosu da görevde yükselme ve unvan değişikliği sınavıyla atama yapılacak kadrolar arasında yer almasına rağmen kuruluştaki şube müdürlüğü kadrosu için en son görevde yükselme sınavının 2007 yılında yapıldığı tespit edilmiştir. Söz konusu sınavın yapıldığı 2007 yılında geçerli olan Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü Personeli Görevde Yükselme ve Unvan Değişikliği Yönetmeliği’nde de şube müdürlüğü kadrosu görevde yükselme sınavıyla atama yapılacak kadrolar arasında yer almıştır. Kuruluşun Görevde Yükselme ve Unvan Değişikliği Yönetmeliği’ne göre şube müdürlüğü kadrosuna görevde yükselme sınavı çerçevesinde hiç atama yapılmadığı görülmüştür. Bununla birlikte 2017 yılında 16 kişi, 2018 yılında 5 ve 2019 yılında da 19 kişinin şube müdürü olarak atandığı tespit edilmiştir.

Söz konusu atamalar incelendiğinde (II) sayılı cetvelde yer alan şef, memur, tekniker, teknisyen ve benzeri kadrolarda yer alan bu kişilerin yönetim kurulu kararıyla önce boş bulunan daire başkan yardımcılığı, havalimanı müdürlüğü gibi (I) sayılı cetvelde yer alan ve görevde yükselme sınavıyla

atama yapılacak kadrolar arasında sayılmayan yöneticilik kadrolarına atandıkları akabinde uzun süre geçmeden şube müdürlüklerine atandıkları görülmektedir. Bu şekilde idari kadrolara atamaların şube müdürlüğüne sınavsız geçiş için kullanılması hakkaniyete uygun düşmemekte, kurum içi çalışma barışını ve mensubiyet bilincinin gelişimini olumsuz etkilemektedir. Kurum içinde şube müdürlüğü kadroları neden sınavsız atama şeklinde yapılmıştır? Bunu sizlere soruyorum. Ayrıca, on dört yıldır görevde yükselme sınavı neden yapılmamaktadır? Bunu da sizlere soruyorum. Sınavsız ataması yapılan bu 40 kişi liyakatli ve yeterli midir, eğitim durumları nedir, bu 40 kişinin şu an kurum içindeki görevleri nedir, kurumda 2020 ve 2021 yılında sınavsız bir şekilde şube müdürlüğü ataması gerçekleşmiş midir?

Şimdi, Trabzon'a geleceğim ben. Trabzon Milletvekili olarak Trabzon'la ilgili birkaç bir şey söylemek durumundayım. Trabzon Havalimanı'mız 1957 yılında yapılmış çok eski bir havalimanıdır. Yolcu yoğunluğu dikkate alındığında şu anki hâliyle yetersiz kaldığı ve mevcut potansiyele cevap vermediği görülmektedir. Trabzon'a yapılacak yeni bir havalimanı kentimizin ufkunu açacak, Karadeniz'e büyük katkı sağlayacaktır. Trabzon Havalimanı taşınan yolcu sayısı bakımından Türkiye'nin 7'nci büyük havalimanıdır. Trabzon Havalimanı'nı kullanmak isteyen yolcular özellikle yaz aylarında iç hat uçuşlarında bilet bulmakta çok zorlanmaktadırlar, bilet bulsa da bilet fiyatlarının pahalılığından şikâyet etmektedirler. Bu durum Trabzon ve bölge turizmini de çok olumsuz yönde etkilemektedir. Trabzon Havalimanı'nı kullanan Trabzon, Rize, Gümüşhane ve Bayburtlu vatandaşlarımız ile şehrimizi ziyaret etmek isteyen turistler bu durumdan dolayı büyük mağduriyetler yaşamaktadır. Vatandaşlarımızın mağduriyet yaşamaması, Karadeniz Bölgesi'nin turizm potansiyelinin verimli bir şekilde değerlendirilebilmesi için bu sorunun çözümüne yönelik ivedilikle adım atılması gerekmektedir. Trabzon Havalimanı Projesi, bu önemli yatırımı Trabzon'a kazandırılmalı diye sizlerden rica ediyoruz. Geçtiğimiz yılın kasım ayında Trabzon'da, yeni havalimanı projesinin hazır olduğu ve Sayın Cumhurbaşkanının onayını beklediği ifade edilmiştir. Yılda 20 milyon kapasitesi olacak yeni havalimanının yap-işlet-devret modeliyle hayata geçirileceği söyleniyor. İşte, yap-işlet-devretin sıkıntılarını konuştuk. Aslında, oradaki yöntemin bu mu olacağı, farklı bir yöntem mi olacağı net olmamakla birlikte böyle bir konu konuşuluyor. Onu da yeri gelmişken hatırlatayım istedim.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Süreniz tamamlandı Sayın Vekilim.

AHMET KAYA (Trabzon) – Bitiriyorum Sayın Başkan.

Yeni havalimanı için dolgu çalışmaları yürütüldüğü de söyleniliyor. Trabzon'a yeni havalimanı projesi ne durumdadır, son aşaması nedir? Böyle bir düşünce konuşuluyor ama son aşaması nedir? Söylenildiği gibi her şeyiyle hazır, sadece Cumhurbaşkanının onayını mı beklemektedir? Bu havalimanının ihalesi yapılmış mıdır veya ne zaman yapılacaktır diyorum, çok uzatmıyorum.

Hepinize teşekkür ediyorum.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Teşekkür ediyorum Sayın Kaya.

Evet, son konuşmacı olarak Sayın Kaşıkçı, buyurun.

LÜTFİ KAŞIKÇI (Hatay) – Başkanım, müsaadeniz olursa ben de bir değerlendirme yapmak istiyorum. Son konuşmacıyım, o yüzden kısa da konuşacağım.

Devlet Hava Meydanlarının iki üst Komisyon toplantısına, bir de Alt Komisyon toplantısına katılan bir kardeşiniz olarak, gördüğüm 3 toplantıda da Devlet Hava Meydanlarına bir kere ilginin çok yüksek olması, Sayın Genel Müdürümüzün ifade ettiği gibi yüksek kârlılık oranlarının olması, aynı zamanda Türkiye'de çok önemli projelere imza atan bir kurum olması hasebiyle Devlet Hava Meydanları toplantımız hep bu şekilde, böyle kırıncı olmayan ama karşılıklı tartışmalarla geçen bir toplantı hâline geldi. Bugün de böyle oldu, ben çok verimli geçtiğini düşünüyorum. Son katıldığım 3 toplantıda

Devlet Hava Meydanlarıyla ilgili en fazla tartışılan konu hiç şüphesiz hem Komisyonumuzda hem de dışarıda magazin konusu olan 2 ana konu: Birincisi, Atatürk Havalimanı'yla ilgili TAV'a ödenmesi gereken bir, sözleşmeden kaynaklı, sözleşmenin erken feshinden kaynaklı bir tutar vardı. İkincisi de Zafer Havalimanı meselesiydi. Birinci mesele anladığım kadarıyla halloldu, Komisyonumuza o konu gelmedi. İkinci meseleyi hatırlarsanız geçen sene KİT Komisyonundan Genel Kurulun gündemine bazı görüşmeler inmesi talep edilmişti ve bu Zafer Havalimanı meselesi de Genel Kurulda tartışıldı, görüldü. Milliyetçi Hareket Partisi adına bu meseleyi Genel Kurulda ben konuşmuştum, ondan önce tabii kapsamlı bir çalışma yapıp Zafer Havalimanı'yla ilgili konunun önüne arkasına sıklıkla bakıp ondan sonra Genel Kurulda da bu konunun ne olduğunu kısa ve öz cümlelerle ifade etmeye çalıştım.

Gördüğüm şeydu: Bir kötü niyet yok ortada. Ulaştırma Bakanlığının bir dönem ortaya attığı, her ilimize bir havalimanı değil de böyle bir birine yakın illerin bir ortak bir havalimanında buluşturabilir miyiz diye bir projesi olmuş ve bu proje kapsamında da yine Türkiye'nin çok güzide ili olan, keşke her birine ayrı ayrı yapsaydı bugün baktığımızda ama o gün itibarıyla o 3 tane ilimize ortak bir havalimanı yapılmış.

Anladığım kadarıyla şu: O gün kamu imkânlarıyla bu havalimanı yapılmış olsaydı bugün bence hiç kimse bu konuyu tartışmayacaktı çünkü zarar...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Yine yolcu olması lazım...

LÜTFİ KAŞIKÇI (Hatay) – Hayır, bakın, bugün, Sivas'taki...

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Yolcu olursa orada...

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Yavuzyılmaz...

LÜTFİ KAŞIKÇI (Hatay) – Özür dilerim, bugün Sivas'taki, Hatay'daki veya Türkiye'nin güneydoğu vilayetlerindeki havalimanındaki yolcu sayılarının neden azlığıyla ilgili burada hiçbir konuşma olmuyor, niye? Çünkü zarar direkt devlete yazılıyor, o yüzden kimsenin sesi çıkmıyor. O günkü mesele bence finans kaynağının seçilmesi noktasında bir yap-işlet-devret modeliyle bir finans kaynağı seçiliyor, bundan doğan bir problem oldu ancak ben bugün bu komisyonda şunu tartışmayı arzu ederdim: 2018'de hatırlarsanız bunu konuştuk, Zafer Havalimanı hepimizin havalimanı. Bu KİT Komisyonunda olan bütün milletvekillerimizin de aynı zamanda bu konuyla ilgili bir sorumluluğu olduğunu düşünüyorum. Bu havalimanını daha çalışabilir duruma nasıl getirebiliriz, 2018'de bunu tartışmıştık Sayın Başkanım, hatırlarsanız. Yurt dışında fuarlar yapılsın, fuarlara katılınsın, havalimanımızın yurt dışında yaşayan hemşehrilerimize daha fazla tanıtımı nasıl yapılabilir diye birtakım aramızda kararlar almıştık. Bugün bunlara çok daha fazla değinilmedi, müsaadeniz olursa... Tabii, pandemiden dolayı 2020 yılı havacılık sektöründe çok kötü bir yıl olarak geçti ama inşallah aşının da getireceği iyileşmeyle birlikte biz 2021'in ortasından sonra ve 2022'de durumların düzeleceğini düşünüyoruz. İşte, tam bu manada Devlet Hava Meydanları olarak Zafer Havalimanı'nın artık gerek yurt dışında tanıtımıyla ilgili bugüne kadar neler yaptık ve neler yapabileceğiz bununla ilgili bir komisyon kurulmuştu yanlış hatırlamıyorsam. Bu komisyonun çalışmaları ne durumdadır, bunlarla ilgili de bize bir bilgi verirseniz memnun olurum.

Son olarak da biraz önce ifade ettim, Hatay Havalimanı'yla ilgili bir kelime duydum çok üzüldüm ona. "Mevcut Hükümet, Tayfur Sökmen ismini acaba havalimanına vermek istemiyor mu?" diye bir... Bence bu hiç şık olmadı. Tayfur Sökmen 82 milyonun, hepimizin ortak paydasıdır. Tayfur Sökmen'e Sayın Cumhurbaşkanımızın da ben ismine hürmet edeceğine kalben inanıyorum yani burada sadece söz olsun diye demiyorum. Çünkü bir Millî Mücadele kahramanıdır, ömrünün yarısını dağlarda Hatay'ın mücadelesi için vermiş, öteki yarısında da diplomasinin son derece zarif özelliklerini yine hem Türk

milletine hem dünyaya göstermiş. Kurduğu bağımsız bir devlet var, bir devlet başkanı olmaktansa bu milletin bir ferdi olmayı ön plana alıp kurduğu devleti getirip Türkiye Cumhuriyeti devletine bağlamış böylesine önemli bir isim. Burada, Türkiye’de zaman zaman çok kıymetli isimleri havalimanlarında yaşatma gibi Ulaştırma Bakanlığının bir misyonu olmuş. Ben, Sayın Cumhurbaşkanımıza bu işi tam olarak ulaştıramadığımı düşünüyorum ki ulaştırsak Sayın Cumhurbaşkanımızdan bu konuda ben pozitif yönde de bir dönüş olacağına da düşünüyorum. Çünkü Tayfur Sökmen marka bir isim.

Tekrardan -biraz sonra oylayacağız gerçi- ben Sayın Genel Müdüre ve yönetim kadrosuna çok teşekkür ediyorum. Devlet Hava Meydanları bizim gerçekten son derece önemli kurumlarımızdan bir tanesi. Önemli projelere imza atıyor, bizim gururumuz, inşallah bundan sonraki senelerde de hem bizleri hem de Türk milletini gururlandırmaya devam eder diye ümit ediyor ve diliyorum.

Teşekkür ediyorum Başkanım.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Peki, teşekkür ediyorum. Teşekkür ediyorum Sayın Kaşıkçı.

DENİZ YAVUZYILMAZ (Zonguldak) – Dilekçe vermiştik de mücbir sebep hükümleri...

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Alacağız zaten bir saniye, sabret Sayın Yavuzyılmaz.

Evet, geneli üzerinde görüşmeler tamamlanmıştır.

Sayın Genel Müdürüm, değerlendirmeleri ve soruları yanıtlamak için sözü size verecektim ama öncesinde Başkanlığımıza sunulan, ulaşan bir tavsiye kararı alınması yönünde bir önerge vardır, okutup oylarınıza sunacağım:

Kamu İktisadi Teşebbüsleri Komisyonu Başkanlığına

Devlet Hava Meydanları ile Zafer Havalimanı’nı işletmekte olan görevli şirket arasında akdedilen uygulama sözleşmesinde yer alan mücbir sebep hükmü kapsamında 2020 yılında yaşanan pandemi nedeniyle 2020 yılı için hazinenin görevli şirkete verdiği garanti yolcu sayıları için tutturamadığı, 1 milyon 271 bin 923 yolcu sayısı karşılığında ödemesi gereken 6 milyon 738 bin 310 avro tutarın havalimanının kamuya devredileceği 2044 yılı sonrasına ertelenmesi veya tümüyle silinmesini KİT Komisyonunda oylanarak DHMİ’ye önerilmesini talep ediyoruz.

Saygılarımızla.

Ahmet Kaya

Deniz Yavuzyılmaz

Atila Sertel

Trabzon

Zonguldak

İzmir

Mustafa Tuncer

Orhan Sümer

Amasya

Adana

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Evet, önergeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmemiştir.

Tavsiye kararında bulunulmasına dair önerge kabul edilmemiştir.

Sayın Genel Müdürüm, şimdi, sorulan sorulara, değerlendirmelere yanıt vermek için sözü size veriyorum.

Buyurun.

DHMİ GENEL MÜDÜRÜ HÜSEYİN KESKİN – Sayın Başkanım, kıymetli vekiller; bütün sorular, eleştiriler ve tavsiyeler için çok çok teşekkür ederim peşinen.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Kısaca bir değerlendirme... Yazılı olarak da yanıt verebilirsiniz.

DHMİ GENEL MÜDÜRÜ HÜSEYİN KESKİN – Evet, efendim. Çok kısa kısa, daha fazla vaktinizi almamak için hepsine ben vereceğim ama yetmeyen kısmına da yazılı olarak bilgilendirme yapacağız Sayın Başkanım.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Evet, buyurun.

DHMİ GENEL MÜDÜRÜ HÜSEYİN KESKİN – EUROCONTROL maliyetleriyle alakalı, Türkiye millî maliyetlerde şu anda, evet, 6'ncı sırada, 2015 ile 2019 arasında yüzde 139 artış sağlanmış.

Bilanço kayıtlarıyla ilgili, bilanço kayıtlarımızın raporlanmasında Sayıştay önerisi doğrultusunda çalışmalar gerçekleştirilmiştir, bugün itibarıyla bitmiş bir konu.

2018 kıdem tazminatıyla ilgili, 2018 kıdem tazminatı ilgili yıla aittir. 2018'de yönetim kurulu kararıyla fon oluşturulmuştur beş yıllık. 2018'de ödenmemiş kıdem tazminatı, emekli olan personel ikramiyesi buradan karşılanıyor. Kuruluşumuzca 2020 yılı sonu itibarıyla bugüne kadar 555 milyon dolar...

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Rakamları eğer, yazılı vermek istiyorsanız yazılı verebilirsiniz Sayın Genel Müdürüm. Yani tek tek...

DHMİ GENEL MÜDÜRÜ HÜSEYİN KESKİN – Yok, ödeme gerçekleşmiş, yap-işlet-devretlerle ilgili. Bu ödeme, yap-işlet-devretlerde garanti üstü olarak kuruluşumuza yapılan ödemedir. Garanti altı gerçekleşmelerse 172 milyon dolar olarak özel sektöre ödeme yapılmış. 2020 yılı sonuna kadar 383 milyon 97 bin 570 dolar kârımız garanti üstü gerçekleşmeler nedeniyle elde edilmiştir. Zafer Havalimanı'na ödenen bedelse bunun yüzde 8'i kadardır.

İstanbul Havalimanı'yla ilgili olarak, 10 Şubat 2021 tarihli ve 3536 sayılı Cumhurbaşkanı Kararnamesi'yle İstanbul Havalimanı için kuruluşumuzun garanti, şirketin de kira ödemeyeceği bir ara dönem belirlendi. İki yıl sürecek olan bu dönemin sonunda karşılıklı mahsuplaşma yapılacaktır.

Bir yerin de altını çizmek istiyorum: Sektöre verdiğimiz herhangi bir nakdi destek yoktur efendim, sadece süre uzatımı ve faiziyle kiralara ötelenmesi şeklinde olmuştur.

2020 yılı sonu İstanbul Havalimanı iç hat sayıları ve dış hat sayıları sorulmuştu. İç hat 7 milyon 414 bin 437 yolcu, dış hat 15 milyon 994 bin 695 yolcu. Sabiha Gökçen Havalimanı ise iç hat 11 milyon 699 bin 916 yolcu, dış hat 5 milyon 266 bin 656 yolcu. 2020 yılı sonunda İstanbul Havalimanı garanti üstü gerçekleşmeler kaynaklı 22 milyar 398 milyon 649 bin euro kuruluşumuza ödeme yapmıştır.

İstatistiklerle ilgili olarak...

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Genel Müdürüm, bu tür rakamları, istatistiki verileri daha akılda kalması adına yazılı olarak verirseniz daha iyi olur diye düşünüyorum. Pandemi koşullarını da dikkate alarak...

Evet, buyurun.

DHMİ GENEL MÜDÜRÜ HÜSEYİN KESKİN – Dikkate alarak cevap vereceğim Sayın Başkanım, teşekkür ederim.

İstatistiklere gelince, havalimanı istatistiklerimiz kesinleşmemiş olarak web sayfamızda yayınlanmaktadır. Yıl sonunda da kesinleşmiş olarak sisteme yüklenmektedir. Sayıştay verileri de buradan verilmektedir.

Kiracılarımıza ait -bu, akılda kalacak küçük iki rakam- bizim işlettiğimiz havalimanları, mesela, Antep'te fındık satan, işte Maraş'ta hediyelik eşya satan, Trabzon'da otopark işletenden bahsediyorum, bizim müstecirlerimiz, Nisan-Mayıs-Haziran 2020 için düzenlenen ve ötelenen faturaların iptali sonucu vazgeçtiğimiz toplam tutar 105 milyon TL'dir. 2021 ve 2022 yılı için yüzde 50 indirim tutarı, 318 milyon 302 bin 400 TL'dir.

Yine, İstanbul Havalimanı'yla alakalı, metro bağlantılarıyla alakalı yaklaşık tarihler sorulmuştu Sayın Başkanım. Kâğıthane-İGA Haziran 2021'de devreye alınacak, Gayrettepe-İGA 2021 sonu devreye alınacak, Halkalı-Başakşehir-İGA 2022 sonu devreye alınacak.

Genel havacılıkla ilgili, Çeşme Alaçatı Havalimanı. Havalimanının proje sahasının Cumhurbaşkanlığının 1532 sayılı Kararı'yla Çeşme Kültür ve Geliştirme Bölgesi içerisinde yer almasından dolayı havalimanı projesi gerçekleştirilmesi mümkün olmayacaktır.

Van Ferit Melen Havalimanı'yla ilgili olarak Van Gölü sınırına taş, tahkimat ve dolgu işleri 2014 yılında yapıldı, 1985 yılında yaşanan sıkıntının böylelikle önüne geçilmiş oldu Sayın Vekilim.

Bitlis Havalimanı, yolcu potansiyeli düşük olması nedeniyle havalimanının çalışması şu aşamada kuruluşumuz tarafından yapılmamaktadır. Hava ulaşımı çevre illerdeki havalimanlarından sağlanıyor.

Yeni Trabzon Havalimanı'nın çalışmaları Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü tarafından yapılıyor. İlgili havalimanıyla ilgili; bir, dış kredili yap-işlet-devret genel bütçeden yapım alternatifli olarak fizibilite çalışmaları yapılmakta ve en uygun çözüme çalışılmaktadır. İki, mevcut pistin kuzeyine dolgu yapılarak, yani deniz tarafına dolgu yapılarak yeni 2'nci pist yapımıyla deniz üzerine yeni havalimanı, 2 pistli ve üst- yapıları dâhil yapılma alternatiflerine çalışılıyor. Mevcut tesisler ve arazinin değerlendirilebilmesi mümkün olduğundan Trabzon Havalimanı'nın geliştirilmesi fizibil görülüyor. İlgili havalimanı, Trabzon Havalimanı'mızla ilgili yolcu sayıları da 2019'da gerçekleşen yolcu sayısı yaklaşık 4 milyon, mevcut kapasite yaklaşık 4 milyon, 2025'te yolcu öngörüsü 5,5-6 milyon aralığında olacak.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Evet...

Sayın Genel Müdürüm...

DHMİ GENEL MÜDÜRÜ HÜSEYİN KESKİN – Efendim, devam ediyoruz. Bitireyim mi efendim?

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayın Genel Müdürüm, şimdi, sayın vekillerimizin illerle ilgili istemiş olduğu talepleri yazılı olarak vererseniz daha iyi olur diye düşünüyorum.

DHMİ GENEL MÜDÜRÜ HÜSEYİN KESKİN – Tabii, efendim.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Teker teker, şimdi, hepsini yanıtlamak burada hem zaman alıyor hem de pandemi koşulları, sizden sonra bir kurum daha görüşeceğiz. O nedenle ben teşekkür ediyorum Sayın Genel Müdürüm.

DENİZ YAVUZYLMAZ (Zonguldak) – Başkanım, Sayıştaya bir sorumuz vardı. Sınavsız şube başkanı atanmasıyla ilgili Sayıştay ve kurum ayrı görüşlerde.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Sayıştaya, o zaman bir dilekçeyle başvurursunuz Sayın Başkana. Bunlar, şu anda onların muhatabı değil, yani netice itibarıyla bir dilekçeyle Sayıştay Başkanlığımıza başvurabilirsiniz.

Sayın Genel Müdürüm, teşekkür ediyorum.

Evet, Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğünün 2017 ve 2018 yılı hesap dönemine ilişkin sonuç bölümünü ayrı ayrı okutup ibraya sunuyorum.

Önce, 2017 yılı sonuç bölümünü okutuyorum:

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Sonuç: Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğünün 2017 bilançosu ve 1.930.640.035,29 Türk lirası dönem kârıyla kapanan gelir tablosu tasvibe sunulur.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Evet, ibra edenler... Etmeyenler... İbra edilmiştir.

Şimdi, 2018 yılının sonuç bölümünü okutuyorum:

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Sonuç: Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğünün 2018 yılı bilançosu ve 2.906.724.927,76 Türk lirası dönem kârıyla kapanan gelir tablosu tasvibe sunulur.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Evet, ibra edenler... Etmeyenler... İbra edilmiştir.

Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğünün 2017 ve 2018 yıllarına ait üst Komisyon toplantısı tamamlanmıştır. Tüm katılımcılara ben teşekkür ederim.

Sayın Genel Müdürüm, kısa bir teşekkür konuşması için sözü size veriyorum.

Buyurun.

DHMİ GENEL MÜDÜRÜ HÜSEYİN KESKİN – Efendim, her soru, eleştiri ve tavsiye için her vekilimize ayrı ayrı teşekkür ediyorum, saygılarımı sunuyorum. Sağ olunuz, var olunuz.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Evet, biz de teşekkür ediyoruz. Çalışmalarınızda başarılar ve kolaylıklar diliyorum.

2.- Tasfiye Hâlinde Karadeniz Bakır İşletmeleri AŞ'nin, 2017 yılı ve 1/1/2018-30/3/2018 hesap dönemlerine ait bilanço ve netice hesaplarının görüşmeleri

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Değerli Komisyon üyeleri, toplantımıza Tasfiye Halinde Karadeniz Bakır İşletmeleri AŞ'nin 2017 yılı ve 1/1/2018-30/3/2018 hesap dönemlerine ait bilanço ve netice hesapların görüşmeleriyle devam ediyoruz.

Sayın Tasfiye Kurulu Başkanımızdan başlamak üzere Tasfiye Kurulunun ve toplantımıza katılan kurum ve Sayıştay temsilcilerinin kendilerini Komisyonumuza tanıtmalarını rica ediyorum.

Buyurun.

(Katılımcılar kendilerini tanıttı)

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Peki, teşekkür ederim.

Şimdi, sunumunu yapması için sözü Tasfiye Kurulu Başkanımıza veriyoruz.

TASFİYE HALİNDE KARADENİZ BAKIR İŞLETMELERİ AŞ.BAŞKANI AHMET HAMDİ BOYACI – Sayın Başkan, değerli üyeler, değerli katılımcılar; öncelikle tüm hazırunu şahsım ve Karadeniz Bakır İşletmeleri adına saygıyla selamlayarak sözlerime başlamak istiyorum.

Karadeniz Bakır İşletmeleri 1968 yılında oluşturulan, fiilen de 1976 yılında hayata geçmiş olan, özel sektör ve kamu ortaklığıyla oluşturulan bir işletme. Başlangıçta kamunun azınlıkta olduğu ama zaman içinde finansman ihtiyaçlarının kamu tarafından karşılanmasıyla sermaye oranının sürekli kamu lehine arttığı ve 1980 yılına geldiğimizde de yüzde 99 seviyesinde kamu hissesine sahip olan bir işletme olarak hayatına devam ederken işletmenin 1968'deki kuruluşundan itibaren kendi öz finansmanını sağlayamaması ve sürekli kaynak aktarma ihtiyaçlarıyla ayakta tutulma imkânı olmadığı ortaya çıktığından 2007 yılında tasfiyesine karar verilmiş. On bir yıllık uzun bir tasfiye süreci sonunda 2008 yılının Mart ayında tasfiye işlemleri tamamlanarak 2018 yılında ticaret sicilinden terkin edilmiştir. Bilahare azınlık hissedarları -küçük bir azınlık hissedarı var- tarafından tasfiyenin durdurulması amacıyla açılan davalardan 1 tanesinde geçici olarak, yürümekte olan diğer 2 dava sonuçlanana kadar şirketin davalarla sınırlı olarak geçici olarak ihyasına karar verilmiştir. Şu anda şirketin herhangi bir

personeli, herhangi bir binası, herhangi bir varlığı ya da hizmet ürettiği bir tesisi bulunmamaktadır. Tamamen mahkemesi devam eden 3 dosyanın sonuçlanması için şirket yeniden ihya edilmiştir. Herhangi bir faaliyeti bulunmamaktadır efendim.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Peki, teşekkür ediyorum.

Değerli üyelerimiz Tasfiye Kurulu Başkanının da ifade ettiği üzere şirketin tasfiyesi 3/4/2018 tarihinde tamamlanmış ancak özel şahıs hissedarlar tarafından açılan davalar nedeniyle mahkeme tarafından davalarla sınırlı olmak üzere şirketin ihyasına karar verilmiştir. Davaların sonuçlanmasını müteakip tasfiye süreci tamamlanacaktır.

Kurumun 2017 yılı raporunda ve 2018 yılı raporunda herhangi bir öneriye yer verilmemiştir. Bu nedenle geneli üzerinde görüşmelere geçiyoruz. Şimdi, geneli üzerinde söz almak isteyen üyemize söz vereceğim.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – Söz talebi? Yok.

Şimdi, Tasfiye Halinde Karadeniz Bakır İşletmeleri AŞ'nin 2017 yılı ve 1/1/2018-30/3/2018 hesap dönemlerine ilişkin sonuç bölümlerini ayrı ayrı okutup genel görüşmeye sunuyorum.

Önce, 2017 yılı sonuç bölümünü okutuyorum:

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Sonuç: Tasfiye Halinde Karadeniz Bakır İşletmesi AŞ'nin 26/3/2018 tarihindeki kendi Genel Kurulunda kabul edilen 2017 bilançosu ve 299.800,41 Türk lirası dönem kârıyla kapanan gelir tablosu genel görüşmeye sunulur.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – 2017 yılı sonuç bölümü genel görüşlerinize sunulmuştur.

Şimdi, 1/1/2018-30/3/2018 hesap dönemine ait sonuç bölümünü okutuyorum:

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Sonuç: 30/3/2018 tarihi itibarıyla ticaret sicilinden terkin edilerek tasfiyesi 3/4/2018 tarihli Türkiye Ticaret Sicili Gazetesi'nde ilan edilen ancak yargı kararıyla tasfiyesinin ihyasına karar verilmesi sonucu 6/2/2020 tarihinde resen tescili yapılan ve ek tasfiye hâline giren Tasfiye Halinde Karadeniz Bakır İşletmeleri AŞ'nin 1/1/2018-30/3/2018 dönemini kapsayan hesap ve işlemleri genel görüşmeye sunulur.

BAŞKAN MUSTAFA SAVAŞ – 1/1/2018-30/3/2018 hesap dönemi sonuç bölümü genel görüşlerinize sunulmuştur.

Tasfiye Halinde Karadeniz Bakır İşletmeleri AŞ'nin 2017 yılı ve 1/1/2018-30/3/2018 hesap dönemine ait üst komisyon toplantısı tamamlanmıştır.

Tüm katılımcılara teşekkür ederim.

Değerli Komisyon üyeleri, gündemimize 16 Mart 2021 Salı günü Eti Maden İşletmeleri Genel Müdürlüğünün 2017 ve 2018 yıllarına ait bilanço ve netice hesaplarının görüşmeleriyle devam edeceğiz.

Toplantıyı kapatıyorum.

Hayırlı akşamlar diliyorum, tekrar kandiliniz mübarek olsun.

Kapanma Saati:18.47