Sayın Başkan, değerli arkadaşlarım; 3 Kasım 2002 sonrası ülkemizde yakalanan değişim ve gelişim, her alanda olduğu gibi, Demiryollarımızda da kendini -bu değişim ve gelişim- göstermektedir. Devlet Demiryollarımız mantalite değişimini yakalamış, artık, Avrupa'ya kamyonlarımız, tırlarımız trenle taşınmaya, on beş günde giden yüklerimiz üç günde gitmeye başlamıştır. Bu gelişimden, bu değişimden, Çankırımız ve diğer illerimiz de nasibini alacaktır. Çünkü, aziz milletimiz, bizim, henüz yolun başında olduğumuzu, kat edilecek çok yolumuz ve yapacak çok işimizin olduğunu bilmektedir.

Ben bu vesileyle, milletimizin birlik ve beraberliğinin daim olmasını temenni ediyor, sizleri yeniden saygıyla selamlıyorum. (AK Parti sıralarından alkışlar)

BAŞKAN - Teşekkür ederim Sayın Akbak.

Gündem dışı konuşmaya Çevre ve Orman Bakanı Sayın Osman Pepe cevap vereceklerdir.

Sayın Bakanım, buyurun efendim. (AK Parti sıralarından alkışlar)

ÇEVRE VE ORMAN BAKANI OSMAN PEPE (Kocaeli) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Çankırı Milletvekili Sayın Tevfik Akbak'ın, Çankırı'daki makas fabrikasıyla, demir yolu ulaşımıyla alakalı yapmış olduğu gündem dışı konuşmaya cevap vermek üzere huzurlarınızdayım. Bu vesileyle hepinize saygılarımı sunuyorum.

Değerli milletvekilleri, 1992 yılında kurulan Çankırı Makas Fabrikasında bugün itibarıyla 120 kişi çalışmaktadır. Kurulduğu günden bugüne Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryollarının makas ihtiyaçlarının üretiminin yapıldığı bir fabrikadır. S49 ray ve düşük kurp yarıçaplarına, altyapıya uygun monoblok ve yarı monoblok makaslar üretmekte olan fabrikada, ileri teknoloji ürünü mangan ve oynar göbekli, yüksek hıza uygun makaslar üretilmektedir.

Geçen üretim süresi içerisinde istenilen tezgâhların alınamaması, ısıl işlem ve döküm tesislerinin kurulamamış olması münasebetiyle, istenilen ürün çeşitliliği maalesef temin edilememiştir. Ancak, 2003 yılından itibaren fabrikanın iştirak hâline dönüştürülmesi için yapılan çalışmalarda tespit edilen kira bedellerinin yüksek oluşu ve yerli yatırımcılar için teşvik edici olmaması, fabrikadaki personelin istihdamı için ortaya çıkması muhtemel sosyal sorunlar gibi nedenlerle bir sonuç alınamamıştır. Ancak, 2004 yılında başlanan ve 2006 yılı içerisinde TÜVELSAŞ-Adapazarı bitişiğindeki hızlı tren ve metro araçları üretimi için gerçekleştirilen iştirak kurma çalışmaları başarıyla tamamlanmış ve bu model, hem ülke genelinde ve hem de bulunduğu yörede olumlu karşılanmıştır. Dolayısıyla, söz konusu modelde olduğu gibi, Çankırı Makas Fabrikasının mevcut statüsüyle kullanılmayan fabrika sahaları veya binalarının kiralanması ve kira bedellerinin Devlet Demiryolları sermaye katkısı olarak değerlendirilmesi suretiyle modern üretim yapacak bir iştirak kurulması kararlaştırılmıştır.

Yeni oluşumun, teknoloji sahibi yabancı firma, demir-çelik sektöründen yetenekli yerli firmalar ve Devlet Demiryollarının iştirakiyle yapılması planlanmaktadır. Kurulacak yeni tesislerden hızlı tren hatları ve ağır yük taşımalarının yapıldığı hatlarda kullanılan UIC60 tipi ve yüksek hıza uygun çeşitli tipte makasların üretilmesi planlanmaktadır. Mevcut fabrikada da Devlet Demiryollarının hâlen kullandığı hatlardaki makasların üretiminin de devam etmesi düşünülmektedir. Böylece, mevcut fabrikanın istihdamı kaybolmadığı gibi, yeni bir çalışma alanı kurularak ilave istihdam sağlanacaktır. Ayrıca, sağlanacak teknoloji transferi ve yabancı sermaye girdisi de diğer önemli bir avantaj olarak görülmektedir.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Türkiye'de uzun yıllar demir yollarına yatırım yapılmayışının ve mevcut hatların eskimiş olmasının... Çağdaş ülkelerin en vazgeçilmez ulaşım ve transport imkânını sağlayan demir yolları, ülkemizde, gözden düşmüş, itibarı kaybolmuş, demode, toplam insan ve yük taşımasında yüzde 5'lere nispeti düşmüş iken, Hükûmetimizin Devlet Demiryol-