

**2003 MALÎ YILI GENEL VE KATMA BÜTÇE  
KANUN TASARILARI İLE 2001 MALÎ YILI GENEL  
VE KATMA BÜTÇE KESİN HESAP KANUNU  
TASARILARININ PLAN VE BÜTÇE KOMİSYONU  
GÖRÜŞME TUTANAKLARI**

**12.03.2003**

**İÇİNDEKİLER**

Bayındırlık ve İskân Bakanlığı  
- Karayolları Genel Müdürlüğü  
- Tapu ve Kadastro Genel Müdürlüğü  
Turizm Bakanlığı

BAŞKAN – Sayın Büyükkaya'ya teşekkür ediyoruz.

Sayın Hamzaçebi; buyurun.

MEHMET AKİF HAMZAÇEBİ (Trabzon) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakan, komisyonun değerli üyeleri, değerli bürokratlar; Sayın Bakanın heyecanı çokça konuşuldu; ben de Sayın Bakanı heyecanlı gördüm; ama, bu heyecanı gerçekleştirecek altyapı yok, bütçe yok. Heyecan güzel de, bunu gerçekleştirecek bütçe yoksa, bir anlamı da yok. Sayın Bakanı üzmem için söylemiyorum tabii.

Şimdi, Sayın Bakan iki tane projeden söz etti. 15 000 kilometre duble yol ve konut seferberliği. Şimdi, bunlar acil eylem planında da vardı, hükümet programına da bir şekilde yansdı. Ne olması gerekir; acil eylem planına bunu koyduğunuza göre, bu acil bir iştir, bunun hemen yapılması lazım; yani, bunu dört yıllık iktidarımız döneminde yapacağız diyemezsiniz. Acil eylem planına koydunuz, bu iş acildir. İşin doğruluğunu, yanlışlığını tartışmıyorum. Duble yol, bölünmüş yol doğru mudur, değil midir, bunu tartışan, değerlendiren arkadaşlarımız oldu.

Yine, konut seferberliği. Evet, hakikaten Türkiye'nin konut açığı var. Konut açığı nedir; Sayın Büyükkaya'nın dediği gibi, kaliteli konut açığı. Yani, herkes bir konutta yaşıyor tabii; ama, imar mevzuatına uygun konut değilse, yani, gecekonduya aradaki kısım veya kaçak yapıysa, barınılan konutlar ile imarlı konut, mevzuata uygun konut arasındaki fark gecekondudur veya imar mevzuatına aykırı yapıdır; bu, konut açığını ifade eder. Bu konut açığını giderecek bir konut seferberliği olması gerekir.

Bütçeye bakıyoruz şimdi. Bütçedeki rakamlara bakıyorum; Bayındırlık Bakanlığının Karayolları Genel Müdürlüğü'nün -duble yol için söylüyorum şimdi bunu- bütçesi, yatırım bütçesi 1,4 katrilyon lira. Geçen seneki gerçekleştirmeye bakıyorum; 1,8 katrilyon. Şimdi, geçen sene Karayolları 1,8 katrilyon liralık yatırım yapmış, bu seneki 1,4 katrilyon. Bu 1,4 daha azalacak tabii. Yatırımlardan 1 katrilyon liralık kesinti yapılıyor Bütçe Kanunu Tasarısının 7 nci maddesine göre. O kesinti buraya da yansıtacak, daha da aşağıya düşecek. Hatta, hükümetin o kesintiden sonra, biz, o kadar da

harcamayacağız, daha aşağıda gerçekleşecek bizim harcamalarımız dediği için 144 katrilyon liraya düşüyor bütçe büyüklüğü, çok daha aşağıya düşecek.

Ben, şimdi, soruyorum: Bu duble yolu gerçekleştirecek ödenek nerede, kaynak nerede? Eğer, bu yoksa, Sayın Bakan neden 15 000 kilometrelik bölünmüş yolu yapacağız iddiasıyla komisyona geliyor. Hadi bunu acil eylem planında söylediniz, hükümet programında söylediniz. Şimdi, yani, Plan ve Bütçe Komisyonunun bir ciddiyeti var. Sayın Bakan bu projesini sunarken, bunun kaynağını bize göstermek zorunda. Kitaplar, projeler, bütün bunların hepsi çok güzel, heyecan da güzel; ama, para yok. Niyet ettim, yapamadım; olmaz... Niyet ettiğiniz şeyi, vaat ettiğiniz şeyi yapacaksınız.

Konut seferberliği; 75 000 konuta kredi verilmesi planlanmış, 27 000 konutun kredi onayı çıkmış. Bakacağız, 27 000 konuta çıkan bu kredi onayı ne zaman uygulamaya intikal edecek, ne kadarlık bir kredilendirme yapılacak konutlara, bakacağız. Şimdi, konut seferberliği 75 000 konuta kredi vermekten ibaret değil tahmin ediyorum. Sayın Bakan da ifade ettiler. Toplu Konut idaresinin bütçesi uygun değil; ama, kendi özkaynakları var. Bütçesinde anlamlı bir rakam yok. O özkaynaklar nedir, bilemiyoruz tabii; Sayın Bakan bilgi verirse öğrenmiş olacağız.

BAYINDIRLIK VE İSKÂN BAKANI ZEKİ ERGEZEN (Bitlis) – 540 trilyon... Şu anda mevcut 540 trilyon...

MEHMET AKİF HAMZAÇEBİ (Devamla) - Mevcut 540 trilyon.

BAYINDIRLIK VE İSKÂN BAKANI ZEKİ ERGEZEN (Bitlis) – Kâğıtlar arasında göremezsiniz.

MEHMET AKİF HAMZAÇEBİ (Devamla) – Tabii ki, yani, ben de onun için soruyorum. Toplu Konutun bütçesi burada yok. Bütçe tekniğinde Toplu Konutun bütçesi olmaz zaten burada, o nedenle bilemiyorum; sizin bilginize ihtiyacım var dedim.

Duble yol; duble yolun gerçekleşme şansı yok; bu bir vaat. Seçmene, acil eylem planıyla yapılan vaatlerin biz takipçiyiz yönünde bir izlenim verilmek isteniyor; ama, bunun altyapısı yok, bunu bilelim arkadaşlar.

Bir de, bu iki büyük projeyi, uygulanan program açısından değerlendirelim. Yani, siz, bu programla birtakım makro hedefleri belirlediniz. Yüzde 5 büyüme, yüzde 17,4 yıl sonu TEFE hedefi, yıl sonu TÜFE hedefi de yüzde 24 küsur. Bu enflasyon hedefine sadıksanız, zaten kaynak yok. O enflasyon hedefini tutturabilmek için, duble yolun ödeneğini koyamadınız. Yoksa, konurdu buraya ödenek, çok daha yüksek konurdu, bunlar gerçekleştirilirdi. Ama, o zaman, enflasyon hedefine sadık kalamazdınız, enflasyon daha yukarıda teşekkül ederdi. Son gün, bütçeyi Meclise sevk etmeden önceki gün, bütçeden 1 katrilyon lira yatırım ödeneklerinden kesildi. Neden; çünkü, tutmuyor bütçe. Faizdışı fazlayı tutturabilmek için, enflasyon hedefini tutturabilmek için, o miktar daha kesinti yapılması ihtiyacı doğdu, doğrudan gelir desteği kesildi, başka sosyal harcamalar kesildi ve bütçe bu şekle geldi. Eğer, bunları hâlâ gerçekleştireceğiz diyorsanız, enflasyon hedefiyle uyumlu değilsiniz demektir. Yani, bir yerlerden yıl içinde... Ekbütçe yaparız deme şansınız yok, dış kredi alırız deme şansınız yok. Dış kredi, diğer bütün kredilerin hepsi bütçeye giriyor zaten. Bütçe büyüklüğü belli, kısırdama şansınız yok. O halde, 15 000 kilometre bölünmüş yolun yapılma şansı yok.

Sayın Bakan, yolsuzluklarla mücadele konusuna değindiler, ben de değineceğim. Kişisel olarak, Sayın Bakan, tabii ki, bazı konularda, yolsuzluk olduğu iddia edilen

konularda birtakım soruşturmalar başlatmış, bunu takdirle karşılıyorum; bir an önce de sonuçlanmasını diliyorum. Bu kapsamda, örneğin, Karadeniz sahil yoluyla ilgili soruşturmasını takdirle karşılıyorum; ancak, bu soruşturma, hiçbir zaman, bu başlanmış olan yolun süratle bitirilmesini engellememeli. Şu an, o yolun bitişinde sorunlar vardır; ödenek nedir, bilemiyorum, bütçe içerisindeki ödenek ne kadardır bilemiyorum; ama, doğayı katletme pahasına yapılmış olan o yolun, girilen o yolun, ulaşımın bir an önce rahatlaması bakımından, bir an önce de bitirilmesi gerekir. Yani, bu soruşturma, hiçbir zaman o yolun gecikmesine neden olmamalı.

Ancak, yolsuzluklarla mücadele, Bakanlarımızın kişisel tavrıyla, kişisel mücadeleleriyle, kişisel anlayışlarıyla sınırlı olmamalı. Bu konuda, eğer, kurumsal bir bakış açımız, sistemli bir bakış açımız yoksa, yolsuzlukla mücadeleden sonuç alamayız. Sayın bakanların, yöneticilerimizin kişisel takdirlerine bağlı kalırsa doğru yere ulaşamayız. Sayın bakanı kastetmiyorum; Sayın Bakan, doğru sonuca ulaşabilir; ama, bir başka bakan ulaşamayabilir. Yani, sübjektif olursa, bu sübjektif takdirlere bağlı olursa doğru olmaz.

Şimdi, kişisel iyi niyetlerle, temennilerle yolsuzlukla mücadele edilmez. Bakanlarımızın kendi ahlak anlayışı, etik anlayışı da yeterli olmaz yolsuzlukla mücadele için. Yolsuzlukla mücadelede, saydam devlet vardır. Devlet, bütün kurumlarıyla, bütün işlemleriyle saydamdır; temel politika alanlarında bütün reformlarını tanımlamış devlettir; eğer, bu yapısal reformlarını tamamlamamışsa, yolsuzlukla mücadelede sonuca ulaşamayız.

Nedir bizdeki yapısal reformlar; birçok yapısal reformdan söz ediyoruz, bir kısmını yaptık., bir kısmı daha kaldı, gerçekleşmedi diyoruz. Daha yapmamız gereken çok önemli bir-iki reform var. Birisi, kamu malî yönetimi reformu; diğer adıyla, kamu harcama reformu. Bu harcama reformunun bir ayağı da Devlet İhale Kanunudur. Devlet İhale Kanunu saydam devlete ulaşmada, yolsuzluklarla mücadelede önemli bir kilometre taşıdır

Geçen hükümet döneminde yeni bir ihale yasası hazırlandı ve bu yılın ocak ayında yürürlüğe girdi. Tabii, çok yeni bir sistem olduğu için buna uyum tabii ki bir zaman alır ve bu esnada birtakım eksikliklerin olduğu da dikkate çarpıyor, fark ediliyor.

Örneğin, nedir: mesela; “ihalelerde rekabeti, saydamlığı ve ihale ilanlarının herkese duyurulmasını sağlayalım” derken, bir bakmışız, yerel basının ilan ihtiyacını kesmişiz. Yerel basın, önemli ölçüde kamu ihaleleriyle yaşayan bir basındır. Kaldı ki, ihalelerin daha çok duyurulması için de yerel basına bu ilanları vermek lazım. Bu tip eksiklikleri vardır, bu İhale Yasasının bu yönüyle mutlaka eksikliklerinin giderilmesi lazım.

Ancak, yeni yasanın temel hareket noktası, politikanın, politikacıların veya birtakım sektörlerin manevra alanını kısıtlamak, yani, onların hâkim olabileceği alanları, onların hâkim olduğu biçimden çıkarıp daha objektif kurallara bağlamak, hareket noktası budur. Bunu göre sistemler getirmiştir. Bunun eksiklikleri, hakikaten olabilir, yanlışlıkları olabilir, bunlar oturur, konuşulur, düzeltilir; ama, temel hareket noktasını “bu İhale Kanunu doğru değildir” şeklinde ortaya koyarsanız o zaman saydamlıktan, yolsuzlukla mücadele etmekten bahsetmek biraz gerçekçi olmaz.

Hükümetin kurulduğu ilk günlerde veya seçim sonrası günlerde ve sonrasında hükümetin kurulduğu ilk günde, Kamu İhale Yasası büyük b.ir tartışmaya konu oldu ve

“bu yasa mutlaka ertelenecektir” şeklinde birtakım beyanlar oldu, yetkililerin beyanları oldu. Sayın bakanın birtakım beyanları oldu, farklı bakanlarımızın ve diğer milletvekillerinin farklı beyanları oldu. Uluslararası kuruluşların, Dünya Bankasının birtakım açıklamaları oldu derken İhale Yasası 1 Ocak 2003'te uygulanmaya başladı. Tartışmalar kesilir gibi oldu ama, sayın bakanın yapmış olduğu açıklamalardan bu konuda bir hazırlığın olduğunu öğreniyor. Hazırlığın kapsamı nedir; bilemiyoruz, hangi konularda düzenleme yapacaktır, çok temel değiştirdiği noktaları da mı değişikliğe uğratacaktır; bilemiyoruz, onlar, tasarı hazırlanıp Meclise geldiğinde bilgi dahiline girecek.

Ancak, o günkü tartışmaları hatırlarsak; birincisi, emanet sistemini tartışılıyordu, “emanet sistemi kalmalı” deniyordu. Hatta “emanet limiti yükseltilmeli” deniyordu. Geçen seneki 750 milyarlık limitin, öyle trilyonlarla ifade edilen bir rakama yükseltilmesi söz konusu idi, o tür açıklamalar vardı. Bu, kesinlikle yanlıştır. Yani, hem ihalede saydamlığı isteyeceğiz hem rekabeti isteyeceğiz hem de emanet usulünü savunacağız hem de çok yüksek limitlerle. Bunu, şimdi “yolsuzluklarla mücadele edelim”derken, bunu savunmayı doğru bulmuyorum. Yani, bunu istemek, “mutlaka bunun olması yolsuzluk yaratır” anlamında söylemiyorum; ama, onun iyi işleyebilmesi, emanet sisteminin iyi işleyebilmesi neye bağlıdır; çok çok, yani, kişilerin sübjektif takdirlerine bağlıdır. O kişinin, kendi iş anlayışı, ahlak anlayışında sorun yoksa, o sistem sorunsuz yürüyebilir; ama, biz, böyle sistemleri böyle müesseseleri kişilerin kendi kişisel takdirlerine bırakamayız; kurumsal bakış açısından kastım budur.

Bu eksiklikleri gördük ve o tartışmalardan bugünlere geldik.

BAŞKAN – Sayın Hamzaçebi, tamamlarsanız...

M. AKİF HAMZAÇEBİ (Devamla)– Toparlıyorum Sayın Başkan, biraz daha toleransınız çerçevesinde toparlayarak bitireceğim.

Bunlar doğru değildir. Kamu İhale Yasasında değişiklik yapılabilir; ancak, onun temel felsefesini bir kenara bırakacak bir şekilde bir değişikliği doğru bulmuyorum.

Karayollarıyla ilgili birkaç küçük şey söyleyeceğim. Karayolları, Türkiye'nin çok güçlü bir teşkilatı, çok iyi kadroları var; ancak, hep benim gördüğüm bir eksiklik vardır. Karayolu, karayolu yapımıyla görevli, temel hareket noktası bu; yani, ulaşımı sağlayacak. Bu ulaşımı, yani her ne pahasına olursa olsun sağlamak gibi bir anlayışı olmamalı. “Sürdürülebilir kalkınma” dediğimiz bir kavram var; yani, bir şeyi siz yaparken çevre dediğimiz kavramı buraya dahil edeceksiniz.

İstanbul'a Galata köprüsü yapıyorsunuz; Galata köprüsünü, o tarihî yarımadanın içerisine yapıyorsunuz, Karaköy ile Eminönünü birbirine bağlıyorsunuz, baktığınızda, bir otoyolu viyadüğü gibi bir köprü,; hiçbir estetik kaygısı olmayan kentin o tarihî dokusunu bozan bir köprü, ortasına kocaman bir metal kütle konmuş, onun, acaba İstanbul'un o tarihî dokusuna verdiği zararı, Karayolları hiç düşünmemiş midir, bilemiyorum?!. Veya, Karadeniz Sahil Yolunu planlarken, bunun o doğaya, milyonlarca yılda, onbinlerce, yüzbinlerce yılda oluşmuş olan o doğaya vereceği zararı, tahribatı hiç dikkate kalmamış mıdır ? Bunlar, tek çözümler midir ? Başka çözümlerimiz yok mudur ? Güney çevre yolu çözümü yok mudur ? İstanbul Galata köprüsünde, hakikaten o çevreye, tarihî çevreye , o mimarî birçok eserin olduğu çevreye daha uyumlu bir köprü dizayn edilemez miydi? Yani, sadece bir geçişi sağlayan bir araç mıdır köprü yoksa aynı zamanda her zaman birlikte

yaşayacağımız kentin bir varlığı mıdır ? Bunu, Karayollarının, Sayın Bakanımızın dikkatine sunuyorum.

Bir-iki küçük konuya daha değinerek sözlerimi bitireceğim. Sayın Bakanın konuşmalarında bir Gecekondü Dönüşüm Projesi de var; Esenboğa-Ankara girişini düzenleyen bir proje olarak bunu söylüyor Gecekondü Dönüşüm Projesi içeriği nedir bilemiyorum ama, Türkiye'nin ihtiyacı olan bir projedir ve hakikaten bunun altyapısı varsa, böyle bir şey, güzel olabilir; ama, Gecekondü Dönüşüm Projesi, yani, Esenboğa kent girişiyile sınırlı değildir tabii. Oradan başlayabilir, bir şey demiyorum ama, çok daha geniş ele alınması gereken bir konudur.

Türkiye'de konut sektörünün ihtiyaçları doğru belirlenmemiştir bir kere, o nedenle, konutta maalesef, doğru modeli kuramadık. Geçen hükümet döneminde Konut Müsteşarlığı kurulmuştur, yanlış bir yapılanma olmuştur, bürokraside sadece bir idarî kademe daha yaratmıştır, çok değerli yöneticileri vardır, bağlı birimlerin başında çok değerli yöneticileri vardır Arsa Ofisi Genel Müdürlüğü, Toplu Konut İdaresi Başkanlığı, aynı şey Sayın Müsteşar içinde geçerlidir ama, yapılanma Türkiye'nin konut sorununa bir çözüm getirmemiştir.

Konut finansman sistemini kurulmasında Konut Müsteşarlığının hiçbir katkısı olmamıştır; çünkü, böyle kurulmuş değildir. Konut finansmanını eğer biz kuramıyorsak, hiçbir şey yapamayız, hiçbir zaman kamu kaynaklı desteklerle Toplu Konut İdaresinin bugün 500 trilyonu vardır, yarın yoktur; yani, bunu konut sektörüne enjekte edip daha sonra o sistemin kendi kendini finansmanını sağlayacak şekilde kurmamız lazım.

İpotek kredileri çikmalı. İpotek kredilerinin alınıp satılacağı piyasalar olmalı, ikinci piyasalar olmalı. Bu piyasaları kurmada Konut Müsteşarlığı aktif görev üstlenmelidir. Üstlenmezse, yapılabilecek hiçbir şey yoktur; gerisi hayal olur. Yani, devlet, eski modelde olduğu gibi, kendi nakdini, kredi versin, konut yaptırın, olmaz, yürümez bu iş. Mutlaka finansmana böyle bir boyut kazandırmak zorundayız.

Kıyılarının korunmasında Bayındırlık Bakanlığı daha aktif görev üstlenmelidir. Kıyı kenar çizgisini bugün herkes ihlâl etmektedir. Yani, kıyı kenar çizgisiyle deniz arasında kalan kıyı dediğimiz o kavramı herkes işgal etmektedir, kullanmaktadır. Bu, sadece Bayındırlık Bakanlığının sorunu değildir tabii, devletin sorunudur.

Ama, özellikle dolgularda Bayındırlık Bakanlığının yaklaşımı bence şöyle olmalıdır diye düşünüyorum. Şu anda yapılan bu dolgular, izinli yapılan dolgular Bayındırlık Bakanlığı, Denizcilik Müsteşarlığı ve Maliye Bakanlığı Millî Emlak Genel Müdürlüğünün üçlü protokolüyle yapılır. Bu protokolün taraflarından bir veya ikisi de Çevre Bakanlığı ve Kültür Bakanlığı olmalıdır; çünkü, bu, bir çevre sorunudur. Bu, sadece oraya tersane yapılması, bu üç birimi ilgilendirmez veya sahil yolu yapılması üç birimi ilgilendirmez veya başka, sahildeki bir tesis yapılması bu üç birimi görev olarak ilgilendirebilir ama, bütün toplumu ilgilendiren bir yanı var, yani, bu acaba sahili, çevreyi nasıl etkiliyor; burası, SİT alanı mıdır..

O nedenle, bu kurumların mutlaka bu protokolün tarafları haline getirilmesi gerekir. Aksi takdirde, başarıya ulaşmamız mümkün değil; "sürdürülebilir kalkınma" dediğimiz bu çevresel kaygıları gözetken o kavrama yaklaşamayız.

Son cümlelerimi söylüyorum Sayın Başkan.

Tapu Kadastro Genel Müdürlüğünün rakamlarından hareketle birkaç şey söylemek istiyorum. 417 000 kilometrekarelik bir kadastro hedefi var Türkiye'nin; yüzde 89'u şu ana kadar bunun gerçekleşmiş durumda; ancak, köylerde bu oran daha düşüktür, kentlerde daha yüksektir. Köy oranını bilemiyorum kaçtır, daha sonra sayın bakan takdim ederlerse memnun olurum. Bu oran yüksektir, köylerde düşüktür.

Bazı bölgelerde bu oran çok daha düşüktür. Karadeniz bölgesine giderseniz, bu oran çok daha aşağılara düşer. Yani, Türkiye ortalaması bu olmakla birlikte, daha aşağı düşer. Bir kere, bu oran, çok süratle yukarıya çekilmelidir. Tapu kadastronun yapacağı bu çalışmalar, bizim bütün kurumların yapacağı çalışmalara temel teşkil edecek. Yani, Emlak Vergisinden tutun, tersane yapımına kadar, bir tesis yapımına kadar her yerde tapu kadastronun yapacağı bu çalışmalar, kadastro olsun diğer coğrafi bilgi sistemleri konusunda yapacağı diğer çalışmalar olsun, hepsi, her şeyi bunun üzerine kurulmak zorundadır. Bu yok, her şey eksiktir.

İkincisi, 417 000 kilometrekarelik kadastro hedefi, doğru bir hedef değildir. Neden değildir; Türkiye'nin kadastro hedefi 780 000 kilometrekare olmak zorundadır. Şu anda 417 000'le 780 000 arasındaki fark, bugün veya yakın gelecekte ekonomik değer ifade etmeyen bir alan olarak tanımlanıyor, o nedenle "buna gerek yok" deniliyor. Ama, hedef 780 000 kilometrekare olmalı.

20 sene önce hedefimiz daha düşüktü muhtemelen, 50 sene önce daha düşüktü. Bugün hâlâ Ankara'da, İstanbul'da tescil harici kalmış yerler vardır; kadastro görmemiş yerler vardır diyemem belki, tescil harici yerler vardır. Artık, bu kavram sonu ermek zorundadır. Kadastro hedefini Türkiye'nin yüzölçümü olarak koyup, bu hedefe Tapu Kadastro Genel Müdürlüğü her türlü olanakla desteklenerek ulaştırılmak zorundadır.

Bir de 3 üncü Boğaz Köprüsü ile ilgili bir şey söyleyebilir miyim Sayın Başkan, tabii, toleransınızla.

BAŞKAN – Son olarak, tabii.

M. AKİF HAMZAÇEBİ (Devamla) – Yine, Sayın Bakanın açıklamalarından 3 üncü Boğaz Köprüsünün projelendirildiğini anlıyorum.

Köprüler konusunda iyi düşünmek gerekir. 1 inci köprünün yapıldığını hatırlıyorum; tabii, ihtiyaçtı, yapılmak zorundaydı, yapıldı ve o zaman gazete reklamlarında Anadolu yakasındaki yeni yapılan konutların satışına ilişkin şu ilanları hatırlıyorum; "Aksaray-Kadıköy 15 dakika." Köprü ile o mesafe oraya inmişti. 1 inci köprü Anadolu yakasında yeni konut alanlarının, yerleşim alanlarının açılmasına yol açtı ve Anadolu yakasında nüfus patladı ve o patlamayla birlikte 2 nci köprü ihtiyacı gündeme geldi. 2 nci köprüyü yaptık, bugün şimdi 3 üncü köprüyü konuşuyoruz. Bugün geldiğimiz noktada 3 üncü köprü de gereklidir denilebilir, ancak, unutmayalım, 3 üncü köprüyü bir dönem sonra 4 üncü köprü takip edecektir, 5 inci köprü takip edecektir ve İstanbul Karadeniz'e kadar o kuzeydeki yeşil kuşağını da kaybetme tehlikesiyle karşı karşıya olacaktır.

Bu, gerçekten Karayollarının biraz önce verdiğim yani, Galata köprüsü örneği veya Karadeniz sahil yolu örneği gibi bir kent planlamasıyla uyumlaştırılmış bir plan değil, İstanbul'un köprüsünü yaparken İstanbul'daki yerleşme planını, kent planını dikkate almak gerekir. İstanbul'un kendi ulaşım planı nedir? Bununla entegre bir sistem kurmak gerekir. İstanbul'da metroyu yapmadığınız sürece İstanbul'da daha 10 tane köprü

yapabiliriz ve biz, ulaşımı çözemeyiz. Bunu da sizlerin dikkatlerine kişisel görüşüm olarak sunuyorum.

Teşekkür ediyorum Sayın Başkan, saygılar sunuyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz Sayın Hamzaçebi'ye.

.....

.....

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

Sayın Hamzaçebi, buyurun.

M. AKİF HAMZAÇEBİ (Trabzon) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Ben de Sayın Bakana kısa bir soru soracağım aracılığınızla. Birkaç yatırımı soracağım bitme durumu nedir veya ödeneği nedir, planlanan yatırım süresi nedir, gerçekleşme süresi nedir, onları öğrenmek istiyorum.

Birincisi, Trabzon Merkez Tanjant yolu. İkincisi, yine Trabzon Düzköy, Çal, Çayırbağı yolu 1994 yılında programa alınmıştır; ama o tarihten bu yana ciddî bir ilerleme sağlanmamıştır. Yine Trabzon, Çaykara, Karaçam yolu 1992'de programa alınmış ciddî bir ilerleme sağlanamamıştır. Araklı, Dağbaşı, Bayburt yolu birde.

Teşekkür ediyorum.

.....

.....

BAŞKAN – Sayın Ergin'e teşekkür ediyoruz.

Söz sırası, Sayın Hamzaçebi'de.

Buyurun efendim.

MEHMET AKİF HAMZAÇEBİ (Trabzon) – Teşekkür ederim.

Sayın Başkan, Sayın Bakan, Komisyonun değerli üyeleri; turizm, hiç şüphe yok ki, çok önemli bir sektör; düşük maliyetli döviz girdisi sağlar, istihdam yaratır, nitelikli işgücü talep eder, bu yönüyle ekonomik olarak son derece önemlidir. Turizmin gelişmesi, dünya barışına da katkıda bulunur. Bu yönüyle siyasî olarak da son derece önemli bir sektördür; ama, buna karşın, turizm yatırımlarının geri dönüşü çok uzundur, sermaye hasıla oranı yüksektir, siyasal, sosyal, ekonomik olaylara karşı, krizlere karşı son derece duyarlı ve kırılgandır; bu nedenle de turizm yatırımları biraz riskli yatırımlardır yatırımcılar yönünden. Türkiye, turizmin teşvikini 1950'li yıllarda fark etmiştir. O zaman 6086 sayılı Turizm Endüstrisini Teşvik Kanununu çıkarmıştır, 1980'li yıllarda da 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanununu çıkarmıştır ve Turizmi Teşvik Kanunu ile birlikte, devlet, en büyük teşvik olarak hazine arazilerini, orman arazilerini turizm yatırımları için tahsis etmeye başlamıştır.

Bunun yanında, Kaynak Kullanımı Destekleme Fonundan karşılıksız yapılan yardımlar, düşük faizli krediler, turizmin gelişmesi için, gerçekten çok önemli teşvikler olmuştur.

Yine, Kurumlar Vergisi Kanununda, o zamanki düzenlemeyle gelen "hasılat istisnası" dediğimiz, turizm tesisinin hasılatının belli bir bölümünün Kurumlar Vergisinden istisna edilmesi yönündeki uygulama da, turizm için çok teşvik edici olmuştur; ancak, o uygulama, sonraki yıllarda kaldırılmıştır.

Bugün geldiğimiz noktada, tabii devlet, bu kadar teşviki verebilecek durumda değil, artık onlar, özellikle hibe şeklindeki yardımlar, düşük faizli krediler, kamu kaynaklarının sınırlı olması nedeniyle ve tasarrufların, banka sistemindeki tasarrufların çok büyük bir bölümünün devlet tarafından kullanılıyor olması nedeniyle bu yönlü teşvikler mevcut sistemde biraz zor gözüküyor artık. Vergi teşviki de, zaten uluslararası anlaşmalarımız gereği çok uzun süre devam edemeyeceği için kaldırılmıştır. Elde kalan arazi tahsisidir. Bu, halen önemli bir enstrüman olarak durmaktadır ve iyi kullanıldığı takdirde, gerçekten çok önemli bir teşvik olma niteliğini korumaktadır. Son yıllarda, belki biraz azalmış olabilir; ama, buna yeniden hız vermekte fayda var. Önemli olan, burada kriterleri saydam bir şekilde, objektif bir şekilde koymaktır.

Yatak kapasitemizin, yanlış bilmiyorsam, Sayın Bakan düzeltebilir tabii ki, üçte 2'si sahil turizmine dönük olarak kıyı şeridinde toplanmıştır. Bu, bizim, turizmde, Sayın Bakanın da ifade ettiği gibi, çeşitlendirmeye gitme zorunluluğumuzu ortaya koymaktadır. Yine Sayın Bakan ifade ettiler, bu çeşitlendirme kapsamında çok çeşitli faaliyetler ifade ettiler, Karadeniz'deki yeşil turizmden golf turizmine, yat limanlarına kadar gerçekten Türkiye çok önemli bir potansiyele sahip ve Turizm Bakanlığı, mutlaka bu konular üzerinde çok iyi bir şekilde çalışıyor, bu alanları yatırımcılara açarak, teşvik ederek Türkiye'nin turizm kapasitesini artıracaktır.

Yeşil turizm veya yayla turizmi, Karadeniz'e has turizm çeşitleri kapsamında birkaç şey söylemek istiyorum. Bu, Karadeniz'de turizmi geliştirmek için önemli bir tanımlama her şeyden önce. Karadeniz'e gelen turistlerin geceleme sayısı iki gecedir. Ortalama iki gece Karadeniz turizmi için son derece yetersizdir. Diğer bölgelerimiz için de böyledir, Karadeniz'i örnek olarak veriyorum, Doğu Anadolu'da, İç Anadolu'da, Kapadokya'da bu sürelerin çok daha farklı olduğunu tahmin etmiyorum ve bir Ege gibi, bir Antalya gibi süreler olduğunu tahmin etmiyorum. Bu süreyi artıracak şekilde, turizmi 12 aya yayacak şekilde önlemleri almak gerekir.

Yayla turizmi deyince sadece bir iki ayda çalışan yayla kentleri düşünmemek gerekir. Örneğin Trabzon'da bu şekilde iki üç yayla kentimiz var; ama, yılın iki-üç ayı çalışmaktadır. Burada, 12 ay süreyle turizm olabilecek şekilde bir konsepti düşünüp, uygulamaya koymak gerekir.

Turizm deyince, çevre ve turizm ilişkisi üzerinde çok kısaca durmak istiyorum. Turizmi tehdit eden en büyük tehlike, Türkiye'deki hızlı kentleşme ve sahil kentlerinde turizm merkezlerinde, bölgelerinde çok yoğun yapılaşma olmuştur. Bu yoğun yapılaşma sonucunda ikinci konut sayısı artmıştır. İkinci konutlar, turizm için büyük bir tehlike olmaya devam ediyor ve ikinci konut sayısında, belki ekonomik krizle birlikte, ekonomi politikalarıyla birlikte bir miktar azalma olmakla birlikte, potansiyel tehlike olarak halen durmaktadır ve bu ikinci konutlar, hepimizin bildiği gibi, yılın çok büyük bir bölümünde boş durmaktadır, altyapı sorunları vardır, çeşitli sorunları vardır. İkinci konut yapımını önleyecek şekilde bir planlama içerisinde gitmek gerekir. Tabii ki, sadece planlarla önlemek mümkün değil, ikinci konut talebinin gerisinde geleceğe yönelik güvence arayışları vardır, sosyal güvenlik sisteminin yetersizlikleri vardır, insanlar geleceğini güvence altına almak amacıyla biraz da ikinci konut talep etmektedirler. Şüphesiz, temel çözüm oralarda, o sistemlerde, sosyal güvenlik sisteminde iyileşme olmakla birlikte, imar mevzuatında, imar mevzuatına Turizm Bakanlığının yapacağı müdahalelerle, tabii ki, o



şekilde yapılacak düzenlemelerle ikinci konut özendirilmeyebilir, ikinci konut yapımı engellenebilir daha doğrusu.

Yine, turizmin önündeki önemli sorunlardan birisi olarak gördüğüm birkaç konu da şu: Köylerin bir miktar nüfus artışıyla birlikte belli bir büyüklüğe ulaştıktan sonra belediye olmaları ve imar planlarını kendileri yapabilmeleridir. Bu, gerçekten doğru bir uygulama değildir. Belediyenin demokratik açıdan, yerel yönetimlerin güçlendirilmesi açısından şüphesiz belde halkı kendi imar planını yapabilmeli; ama, çok önemli doğa harikası olan yerlerde bir küçük belediyenin o planları yapabilecek gücü yoktur, kadrosu yoktur, birikimi yoktur. Bu planlara, bir şekilde, Turizm Bakanlığının müdahale etme, yardımcı olma olanağı olabilmelidir. Yasaları bu şekilde, imar mevzuatını bu şekilde değiştirmek doğru olur diye düşünüyorum.

Turizm sektöründe KDV indirimi konuşuldu. Gerçekten, özellikle Avrupa Birliği ülkelerinde Katma Değer Vergisi uygulayan bir çok ülkede, turizm sektöründe indirimli KDV uygulaması vardır; genel oranın, standart oranın dörtte 1'ine, üçte 1'ine ve yarısına yakın indirimli oranları uygulayan birçok ülke vardır ve bu sektörün de bize, öteden beri olan talebidir. Neden yapılamamıştır; Kamu maliyetinin içinde bulunduğu zorluklar nedeniyle bu oran indirimi çok süratle yapılabilir bir indirim olarak gözüküyor; ama, sektör de bunu hemen talep etmiştir. Belki, gelecek yıllar için bir tarih koyarak bu oran indirimini şekillendirmek daha doğru olur diyorum; yani, bu yıl değil, belki gelecek yıl, mümkünse tabii hemen olması çok daha iyi olur; ama, fiyatlar belirlenmiştir, deklare edilmiştir, herkes ona göre rezervasyonlarını yapmıştır, bütçe hazırlanmıştır, bunun zorlukları vardır; ama, gelecekte bir tarih için, Maliye Bakanlığı ile konuşularak bu şimdiden planlanabilir, iki yıl sonrasının bütçesi için bunu şimdiden konuşup planlamakta fayda var.

Turizm arsalarının tahsisinde şöyle bir sorun var, Bakanlığımız, şüphesiz çok iyi biliyorlar. Tahsislerde, tahsis yapıldıktan sonra yatırımcı, bu yatırımı uzun yıllar yapmayabiliyor. Eğer politika değişmediyse, bir kısıtlayıcı süre getirilmediyse, halen böyle devam ediyor olabilir; ama, getirilmediyse, böyle bir sürenin getirilmesi uygun olur diye düşünüyorum. Örneğin üç yıl, dört yıl, beş yıl, ne bileyim, belli bir proje döneminden sonra mutlaka belli bir sürede o yatırımın bitirilmesi ve hiçbir şekilde uzatılmaması veya hatta, önce irtifak hakkı tesis edilmeyebilir, irtifak hakkı tesis edilmeksizin proje hazırlanabilir, o proje inşaatına başlanırken irtifak hakkı tesis edilebilir. Bu, daha uygun bir yol olur diye düşünüyorum.

Turizm yatırımlarının yapıldığı bu hazine arazilerinin zaman zaman yatırımcılara satılması yönünde sektörün talepleri olur, o konuda görüşümü belirtmek istiyorum. Bu, ilk bakışta doğru gibi gelen bir uygulamadır; yani, yatırım yapılmış, 49 yıl süreyle bu kişi işleteceğine göre, 49 yıl sonra devletin, tekrar bu yatırımı geri alıp, işletme şansı yoktur, mutlaka, 49 yıl sonra da bir başka yatırımcıya veya aynı yatırımcıya yine çok uzun süreli kiralama yapılacaktır. Bu, böyle olduğuna göre, bu arsayı tutmaya gerek var mı; bu açıdan bakarsak, gerek yok, yatırımcıya satılsın, verilsin denilebilir, ancak, genellikle gelir amaçlı düşünülen bu düşünceye, bir yönüyle sektörün mülkiyet ilişkilerini, belki çözecektir; ama, Hazineye gelir yönünden herhangi bir katkı sağlayamaz; çünkü, sektörün bunu peşin veya çok az vadeyle, çok kısa vadeyle alabilecek parası yoktur. Bir iki yatırımcı alabilir; ama, çoğu alamaz bunu, o yönüyle gelir sağlamaz. Aksine şöyle bir

sakıncası olabilir: Bütün yatırımları bu şekilde sattığımızı düşünürsek ki, uzun vadeli satılmak zorunda kalınır sektörün parası olmayacağı için, 5-10 yıl vadeyle sattığımız ve bunların elden çıktığını düşünün, bu kadar güzel bir tabiatta, bu arazilerin imar planları ileride tehlikeye düşebilir. İmar planları, o kadar arazinin elden çıkarılmış olması nedeniyle bir şekilde değişikliğe uğramak, daha yoğun yapılaşmaya neden olacak şekilde değişebilir. Bunu, Sayın Bakanım, Sayın Turizm Bakanlığının dikkatine sunuyorum.

Yap-işlet-devlet modeliyle, önceki hükümetler döneminde ihale edilmiş olan yat limanları vardı. Bunların bir kısmının inşaatına henüz başlanmış bile değil. Bu konuda Sayın Bakanımız ilgi gösterirlerse uygun olur diye düşünüyorum.

Konuşmamı tamamlamadan önce, bir açıklama yapacağım, komisyonun bilgisine sunmak istiyorum. Biraz önce konut fonuyla ilgili bir tartışma oldu. Komisyonun doğru bilgilendirilmesi için, hafızamda kaldığı kadarıyla bilgilerimi sunmak istiyorum. 1980 öncesinde Türkiye’de bir dış seyahat harcamaları vergisi vardı. Daha sonra, 1980 yılından sonra, Turgut Özal’ın başbakanlığı döneminde, Toplu Konut Fonu uygulaması getirildi. Biliyorsunuz, bu fon gelirleriyle de, Toplu Konut İdaresi birtakım yatırımlara girişti. Bu fon uygulaması daha sonra kalktı, kaldırıldı. Neden kaldırıldı; birtakım olumsuzluklar yaşandı, yurt dışına çıkan kişi sayısı gelir kıyaslandığında bir bakıldı, o kadar kişi yurt dışına çıkmış olmasına rağmen, onun geliri yok; demek ki, bir kötüye kullanım var. Hem istisnaları var hem sınır kapılarında gerektiği kadar kontrol yapılamıyor, o nedenle bu kaldırıldı. Önceki hükümet döneminde de, 2001 yılında 2001 programı hazırlanırken o zaman böyle bir gelir kalemine ihtiyaç duyuldu. Böyle bir geliri, o zamanki hükümet koydu. Bu tasarımı o zaman Maliye Bakanlığı da hazırlamadı, Maliye Bakanlığının karşı çıktığı bir tasarı; çünkü, getirisi yoktu bunun, ciddi bir getirisi olmayacaktı; ama, o ciddi olmayan getiriye rağmen, işte bütçede, yine de bir açığı kapayabilecek bir şeydi. 2001 yılında aylık getirisi 3 trilyon liraydı benim hatırladığım; yani, yıllık 36-40, bilemediniz 50 trilyon liralık bir rakamdı. Ama, pasaporta pul yapıştırılması şekliyle kontrolü gibi bir yanı da vardı. Bu, bizim vatandaşlarımız yönünden biraz çirkin bir manzara arz ediyordu tabii, yani, yurt dışına çıkan vatandaşımızın pasaportuna bir de pul yapıştırıyorsunuz. Hakikaten, görüntümüz hoş değildi. Bu, gerçekten doğru bir uygulama değildi; ama, o zamanki hükümet, 50 trilyon dahi olsa, bu, işte bütçede bir yere yama olur, buna ihtiyacımız var düşüncesiyle bu düzenlemeyi yaptı. Doğru, değildir. Hükümet, bunu, şu an kaldırabilir bu yasayı. Eğer hükümet, bu yasayı kaldırmayı düşünürse, biz Cumhuriyet Halk Partisi olarak bunu destekleriz. Kamu maliyesini de çok zorlayacak bir rakam değildir. O zamanki hükümet, bunu yaptı. Bunu yapmayı, neyi yapabiliirdi; ek emlak vergisi koyabilirdi, ek motorlu taşıtlar vergisi koyabilirdi 2001 yılında, bir daha koyabilirdi. Onu koymamak yerine, bunu koydu; ama, hükümetimiz, Ek Emlak Vergisini koydu. Şunu demek istiyorum: Bunları tartışırken doğru bilgilerle tartışmakta fayda var; yani, X kişisiyle, şu kişi başbakanı, bu geldi... İşte Turgut Özal da, en liberal başbakanı, Toplu Konut Fonu uygulaması getirdi. Bunu kişilere endeksli düşünürsek, çok doğru yerlere varamayız, doğru olmaz. Ama, şu anda, bu eleştiriye katılıyorum, bu doğru bir uygulama değildir. Kamu maliyesini de zorlamaz, bütçede hiçbir sorun yaratmaz, aksine bizim Türkiye olarak, dış dünyaya vereceğimiz görüntümüzü, imajımızı da son derece düzeltir, yardımcı olur. “Turizmci istisna, neden diğer otelciler istisna değil” dedi Gürol Ergin. Doğru, onlar da olabilir; ama, onları koyduğunuz zaman –olmalı, aynı paralelde-

ihracatçılar da diyor mesela “biz niye istisna değiliz, biz de ihracat yapıyoruz” Onun yerine, bunu kaldırmak daha doğru olur.

Teşekkür ediyorum, saygılar sunuyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz.