T.C.
ULAŞTIRMA BAKANLIĞI

9. ULAŞTIRMA ŞÛRASI

KOMİSYON RAPORLARI
RAPORLARIN DEĞERLENDİRİLMESİ
SORULAR VE CEVAPLARI
TEMENNİLER VE ÖNERİLER
SONUÇ BİLDİRGESİ

8-9-10 Haziran 1998
ANKARA

T.C.
ULAŞTIRMA BAKANLIĞI

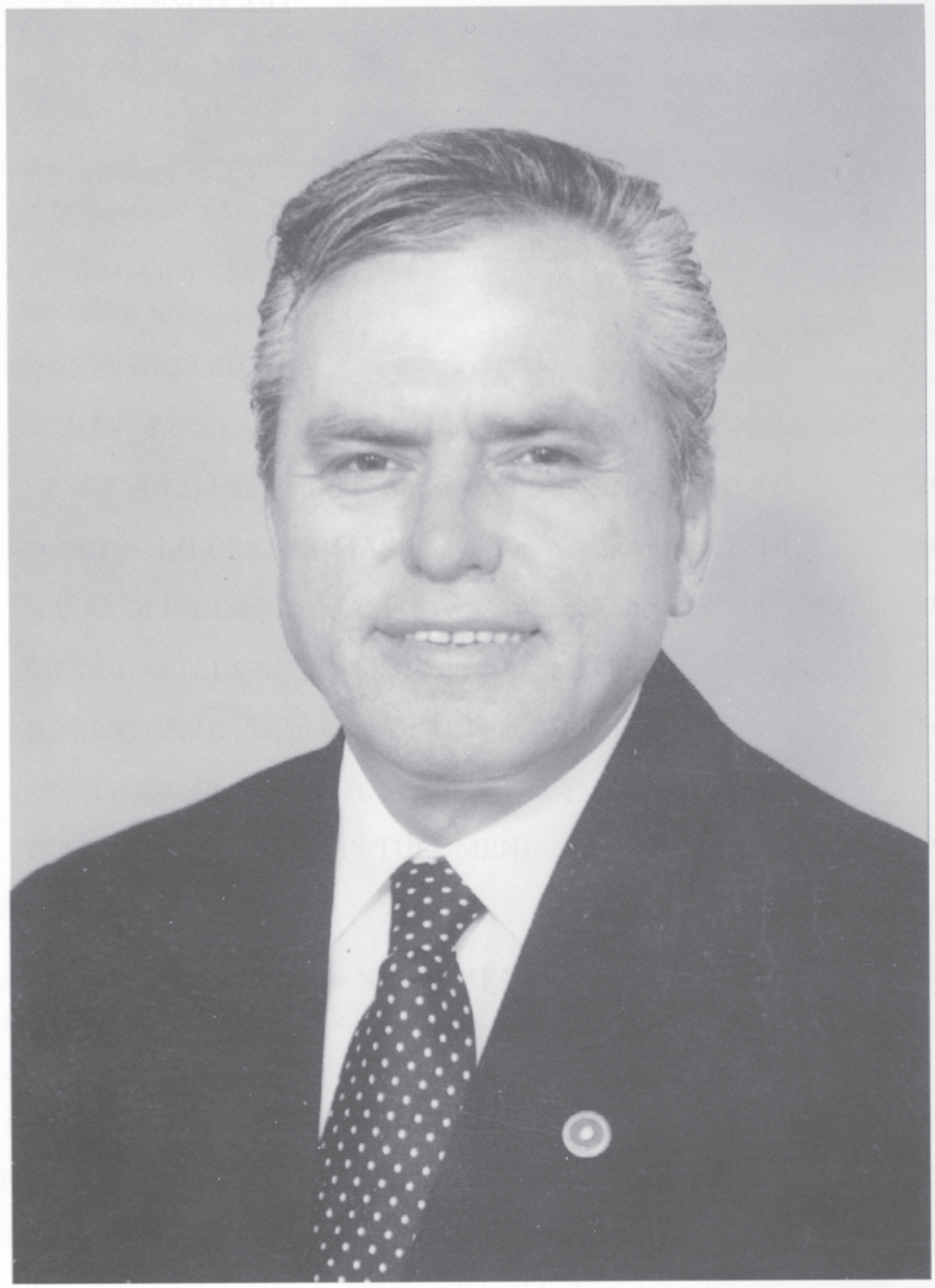
9. ULAŞTIRMA ŞÛRASI

KOMİSYON RAPORLARI
RAPORLARIN DEĞERLENDİRİLMESİ
SORULAR VE CEVAPLARI
TEMENNİLER VE ÖNERİLER
SONUÇ BİLDİRGESİ

8-9-10 Haziran 1998
ANKARA

Süleyman DEMİREL
Cumhurbaşkanı

Mesut YILMAZ
Başbakan



Necdet MENZİR
Ulaştırma Bakanı

İÇİNDEKİLER

Sayfa No

SUNUŞ XIII

AÇILIŞ KONUŞMALARI

- SAYIN Necdet MENZİR
  ULAŞTIRMA BAKANI 2
- Sayın Bülent ECEVİT
  BAŞBAKAN YARDIMCISI VE DEVLET BAKANI 8
- Sayın Mesut YILMAZ
  BAŞBAKAN 11

KOMİSYON RAPORLARI

- KARAYOLU ULAŞTIRMASI (Sayın Dr. Hülagü KAPLAN) 19
- DEMİRYOLU ULAŞTIRMASI (Sayın Tekin ÇINAR) 29
- DENİZYOLU ULAŞTIRMASI (Sayın Dr. Necmettin AKTEN) 36
- HAVAYOLU ULAŞTIRMASI (Sayın Prof.Dr. Cahit ÇIRAY) 39
- BORU HATTI ULAŞTIRMASI (Sayın Uğur TOPAL) 50
- HABERLEŞME (Sayın Prof. Dr. Haldun ABDULLAH) 56
- 21. YÜZYIL ULAŞTIRMA VE HABERLEŞME
  POLİTİKALARI (Sayın Ali TÜLÜMEN) 59

MÜZAKERELER 67

ULAŞTIRMA BAKANI Sayın Necdet MENZİR'İN
Kapanış Konuşması 112

CUMHURBAŞKANIMIZ
Sayın Süleyman DEMİREL'İN Konuşması 113

ŞURA BAŞKANLIĞINA SUNULAN TEMENNİ VE GÖRÜŞLER 127

SONUÇ BİLDİRGESİ 141

ULAŞTIRMA ŞURASI YÜRÜTME KOMİTESİ
VE KOMİSYON ÜYELERİ 153

SUNUŞ

Ulaştırma ve Haberleşme sistem ve hizmetlerini, ülkenin sosyal, ekonomik ve coğrafi yapısına uygun olarak Ülkemizin 21.Yüzyılda Çağdaş Dünyada hakettiği saygın yerini alabilmesini sağlamak üzere, nelerin yapılması gerektiğini görüşmek, tartışmak ve gerekli kararları almak amacıyla, 8-10 Haziran 1998 tarihleri arasında "9.Ulaştırma Şurası" düzenlenmiştir.

Ulaştırma Şurası, Ulaştırma Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri hakkındaki 3348 sayılı Kanuna göre, Sürekli Kurul niteliğindedir. Şuranın ana hedefi, Ulaştırma Sistemlerini Ülkenin sosyal, ekonomik ve coğrafi yapısına ve topyekün savunma ihtiyaçlarına uygun hale getirmek amacıyla yapılmış incelemeleri tartışmak, değerlendirmek ve sonuçlarını Ulaştırma Bakanlığına tavsiye etmektir. Bu hedeften hareketle, 1987 yılından bugüne kadar yapılamayan Ulaştırma Şurasının yapılması bu konudaki büyük bir eksikliği gidermiş olacaktır.

9.Ulaştırma Şurası çalışmalarına, 1998 Mart ayı başında yedi ayrı Komisyon kurularak başlanılmıştır. Sözkonusu Komisyonlar; Karayolu, Demiryolu, Denizyolu ve Havayolu Ulaştırması ile Boru Hatları, Haberleşme ve Sonuç Bildirgesi (21. Yüzyıl Ulaştırma Politikası) Komisyonlarıdır. Karayolu Ulaştırması Komisyonunda 91, Demiryolu Ulaştırması Komisyonunda 57, Denizyolu Ulaştırması Komisyonunda 125, Havayolu Ulaştırması Komisyonunda 63, Boru Hatları Komisyonunda 40, Haberleşme Komisyonunda 84 ve 21.Yüzyıl Komisyonunda 60 olmak üzere, Komisyonlarda toplam 520 Üye görev almıştır

Komisyonlarca üç aylık bir çalışma sonucu hazırlanan raporlar Şura Genel Kurulunda görüşülmüş, değerlendirilmüş, tartışılarak, nihai rapor hazırlanmıştır. Elde edilen nihai raporda yer alan değerli görüşler, bilgiler ve tavsiyeler, Ulaştırma ve Haberleşme Sektörlerindeki yeni hedeflerimizi tespit etmekte büyük yarar sağlayacak ve bundan sonraki çalışmalarımıza ışık tutacaktır.

Bu vesile ile, bilgi, düşünce ve tavsiyeleri ile Şura'ya değerli katkılarda bulunan tüm katılımcılara teşekkür ediyor, Şura'nın ülkemize ve milletimize hayırlı olmasını diliyorum.

Necdet MENZİR
Ulaştırma Bakanı

9 UNCU ULAŞTIRMA ŞÛRASI

AÇILIŞ KONUŞMALARI
8 Haziran 1998 Pazartesi Saat: 10.00

SUNUCU– Sayın Başbakanım, Sayın Başbakan Yardımcım, Sayın Bakanlarım, Sayın Büyükelçiler, sayın Şûra üyeleri ve değerli konuklarımız; ulaştırma ve haberleşme sistem ve hizmetlerini ülkenin içinde bulunduğu koşullara uygun olarak geliştirmek ve aynı zamanda Türkiye'nin uluslararası platformda saygın bir konuma erişebilmesini sağlamak için gerekli görüşmeleri yapmak ve kararları almak amacıyla düzenlenen 9 uncu Ulaştırma Şûrasına hoş geldiniz. (Alkışlar)

Cumhurbaşkanımız Sayın Süleyman Demirel, yurtdışındaki resmî programları sebebiyle açılış oturumumuza katılamamaktadırlar; kendileri, Şûramızın kapanış oturumunu onurlandıracaklardır.

Sayın Başbakanım, saygıdeğer heyet; programımız, saygı duruşu ve Orta Doğu Teknik Üniversitesi Çok Sesli Korosu eşliğinde İstiklal Marşımızla başlayacak ve ardından koromuz kısa bir konser sunacaktır. Bunu müteakiben bir multivizyon gösterimiz olacaktır. Arz ederim.

Şimdi, sizleri, Büyük Önderimiz Atatürk, aziz şehitlerimiz ve sektörümüze değerli katkılarda bulunan ve şu anda hayatta olmayan tüm mensuplarımızın anısına saygı duruşuna davet ediyoruz, arz ederim.

(Saygı duruşu yapıldı ve İstiklal Marşı, 10 uncu Yıl Marşı okundu)

ULAŞTIRMA BAKANI NECDET MENZİR – Sayın Başbakanım, değerli katılımcılar; Türkiyemizin ölçeğinde ve konumunda bulunan bir ülke için ulaştırma ve haberleşme hizmetlerinin yeterli çağdaş ölçülerde sağlanması, sosyal ve ekonomik gelişmemiz, uluslararası yarışta bize uygun yeri almamız, insanımızın uygarca yaşaması ve vatanımızın birliği ve bütünlüğü için zorunludur.

Ulaştırma Şûrası, 3348 Sayılı Ulaştırma Bakanlığının Kuruluş Kanununda belirtildiği üzere, sürekli kurul niteliğindedir. Şûranın ana hedefi, ulaştırma ve haberleşme sistemlerini, ülkenin sosyal, ekonomik, kültürel ve coğrafî yapısına ayrıca, topyekûn savunma ihtiyaçlarına uygun hale getirmek için yapılmış incelemeleri tartışmak, değerlendirmek ve sonuçlarını da Ulaştırma Bakanlığına tavsiye etmektir. Ulaştırma Bakanlığı, Şûra bulgularının ve kararlarının uygulanması için azamî gayreti gösterecektir. Bakanlık olarak, Türkiyemiz gerçeklerinin çok iyi belirlenmesini arzu ediyoruz. 21 inci Asrın eşiğinde, dünyanın diğer ülkelerinin izledikleri yolları, elde ettikleri gelişmeleri görerek, Türkiyemizin geri bırakılmasını istemiyoruz; her yönüyle ve bir an önce çağa uyum sağlamamız gerektiğine gönülden inanıyoruz. Eğer bir ülke ulaştırma ve haberleşme altyapıları yeterli değilse, o ülkenin gelişmiş ülke olarak vasıflandırılması mümkün değildir.

Ulaştırma ve haberleşme hizmetlerinin seviyesi aynı zamanda medeniyetin de önemli bir göstergesi olmaktadır. Turizm ve ticaret kesimi başta olmak üzere, diğer iktisadî ve sosyal kesimlerde de ulaştırma ve haberleşme sistemlerinin büyük önemi vardır. Ulaştırma ve haberleşme sistemleri, diğer kesimlerin altyapısı özelliğine sahiptir. Bu düşüncelerle göreve başladığımız ilk günden bu yana, çeşitli vesilelerle, Türkiyemiz için uygun olduğuna inandığımız politikaların yönlerine ağırlık vererek ulaşım politikası genel ilkeleri ve temel prensipleri üzerinde konuşmalar yaparak görüşlerimi açıklamıştım.

Yukarıda değindiğim konuları dikkate alarak, bizim ulaştırma politikamızın ana hatları şöyle özetlenebilir. Türkiye'de demiryolları ihmal edilmiştir. Bu nedenle, günümüzde yolcu ve yük taşımalarında yüzde 90 civarında bir oranın karayoluyla yapılması gerçekleşmiştir ve dengeler demiryolu aleyhine bozulmuştur. Karayolu üzerine binen bu yük gerçeği karşısında büyük ölçüde can ve mal kaybına neden olan trafik kazalarının önemli sebeplerinden biridir. Biz, demiryollarını yeniden gündeme getirmeye, yatırımlarda ve işletmelerde demiryollarını iyileştirmeye çalışıyoruz. Kentiçi ulaşımda da, özellikle büyük kentlerimizde demiryoluna dayanan toplutaşıma sistemlerinin geliştirilmesini savunuyoruz. İstanbul'a önerdiğimiz Boğaz geçişi projesinde temel amaç budur.

Farklı ulaşım alt sistemlerini verimli bir şekilde kullanabilmek için kombine taşımacılık olayını teşvik ediyoruz. Ülkemizin doğu-batı arasında gerçek bir köprü olabilmesi için kendi üzerindeki ulaşım sistemlerinin anlamlı ve akılcı bir şekilde geliştirilmesini istiyoruz. Sektörde işletme ve denetim konularının iyi bir şekilde olmasını sağlamak için, gerekli yasal değişiklikleri yapmaya çalışıyoruz. Amacımız, Ulaştırma Bakanlığını bir regülatörbody, yani kuralları geliştiren ve onlarla sektörü denetleyebilen bir kurum haline getirmektir. Ekonomik kalkınmada ve de özellikle ulaştırmada haberleşmenin önemine dikkat ediyor, haberleşme sistem ve hizmetlerinin gelişmesine katkıda bulunacak her yaklaşımı destekliyoruz. Sektördeki yatırım gereksinmesini dikkate alarak kamu kaynaklarının sınırlı ve yetersiz olduğunun bilincinde olarak özel sektörü ve yabancı sermayeyi yatırımlara katılmaya çağırıyoruz.

Bu hususlar, ulaştırma politikamızın ana çizgileridir. Bu politikalar çerçevesinde, Bakanlığımızca, sektörde verimliliğin artırılması, mevcut kapasitelerin etkin bir biçimde kullanım, ağırlıklı olarak karayoluyla yapılan yurtiçi yük taşımalarının demiryolu, denizyolu ve boruhatlarına kaydırılmasını sağlayacak altyapı ile yasal ve kurumsal düzenlemelerin gerçekleştirilmesi hedeflerimizdendir. Ulaştırma alt sistemlerinin ülkenin ekonomik ve sosyal gelişimiyle uyumlu ve birbirinin tamamlayıcısı olarak ele alan dinamik

bir ulaştırma ana planı yapılarak uygulamada sürekliliğin sağlanmasına çalışılmalıdır ve çalışılacaktır. Ulaştırma sistemlerinin niteliklerin uygun özelleştirme programları ve denetim mekanizmaları geliştirilerek yatırımların gerçekleştirilmesinde yap-işlet-devret modeline önem vermekteyiz.

Özellikle ulaşımda zorluklarla karşılaşıldığı bölgelerimiz ile turizm ve ihracat potansiyeli yüksek bölgelerimizdeki havaalanları yatırımlarına öncelik verilmektedir. Başta Atatürk, Antalya, Bodrum, Milas, Dalaman, Esenboğa, Adnan Menderes Havaalanları olmak üzere, mevcut havaalanlarımızın hizmet kapasitelerinin ve standartlarının yükseltilmesine çalışılmaktadır.

Mevcut ulaşım sistemlerindeki dengesizliği dikkate alarak halkımızın ülkemizin her köşesine rahatlıkla gidip gelmesini sağlamak üzere havayolu ulaşımının geliştirilmesini çalışıyor, bu amaçla programlanmış havaalanları yapımının süratle sonuçlandırılmasına, diğer havaalanlarının ise programa alınmasına çaba sarf ediyoruz. Bu alanda havalanları yapımında ve işletmesinde son aylarda önemli atılımları da gerçekleştirmiş bulunuyoruz.

Avrupa Birliği ile entegrasyon sürecinde ulaştırma politikalarında uyum sağlanacak, bağımsız Türk devletleriyle gelişen ekonomik ve uluslararası ilişkilerin gerektirdiği ulaştırma altyapısını ülke yararları ve olanakları ölçüsünde gerçekleştirme gayretleri içerisindeyiz.

Türkiye ölçeğinde bir ülkenin kentiçi ulaşım sorunlarının yanında, kentlerarası ulaşımı da büyük önem taşır. Hatta bunun ötesinde Avrupa-Asya bağlantısı gibi kıtalararası ulaşımı da düşünmek durumundayız. Şimdi, bu görüşlerimizin ne ölçüde uygun olduğunu bu Şûranın çalışması bize gösterecektir. Eğer yanlışlarımız var ise, düzeltme fırsatını elde edeceğiz.

Sayın Başbakanım, çok değerli katılımcılar; sosyal devlet olmanın temel özelliklerinden birisi de sakatlar ve yaşlıların korunmaları ve toplum hayatıyla bütünleşmelerinin sağlanmasıdır. Halen ülkemizde sayıları 6,5 milyonu bulan özürlü vatandaşlarımızın korunmaları sağlanırken, asıl önemli olan onlara getirilen fiziksel engelllerin de kaldırılmasıdır. Özürlülerimizin toplumla bütünleşmelerini sağlamak ve onlara fırsat eşitliği vermek açısından ulaştırma ve haberleşme sektörüne önemli görevler düşmektedir. Ülkemiz nüfus yapısı itibariyle genç bir ülkedir. Ulaştırma sektöründe yaşlılarımızın karşılaştıkları sorunların yanında çocuk ve özürlülerimizin sorunlarını çözecek tedbirleri almak zorundayız.

Diğer taraftan, hızla artan ve giderek kentleşen nüfusun ortaya çıkardığı ulaştırma sektöründeki gelişmeler çevre kirliliğini de beraberinde getirmektedir. Son yıllarda gelişmiş ülkelerde ortaya konulan çevre bilinci ülkemizde de kendini göstermektedir. Çevrenin herkesin malı olması ya da hiç kimseye ait olmaması çevrenin sahipsiz olduğu anlamına gelmemelidir.

Bu konuda her sektör kendine düşen görevleri eksiksiz olarak yerine getirmelidir. Ulaştırma alt sektörlerinin yatırım tercihlerinde daha çevre dostu bir politika izlenmesi gerekmektedir. Ulaştırma altyapı yatırımlarının da çevreye etkisi araştırılmalı ve gerek altyapı gerekse işletme döneminde çevreye en az zarar verecek yöntem ve modların tercih edilmesine özen gösterilmelidir. Çağdaş ülkelerin gündeminin ön sıralarında bulunan bu hususlara Bakanlık olarak büyük önem vermekteyiz. Bu konuların da Şûrada daha detaylı ele alınarak, ülkemiz için somut önerilerin ortaya konulacağını ümit etmekteyim.

Sayın Başbakanım, değerli katılımcılar ve değerli misafirler; şu husus bilinmelidir ki, ülkemiz, Yüce Milletimizin fedakârane çalışkanlığı ve kabiliyeti, doğal kaynakları ve coğrafî avantajlarıyla gelişmiş ülkeler arasında yer almaya layık bir ülkedir. Bunun için, sosyal, siyasî ve iktisadî istikrar içinde yoğun bir çalışma gerekmektedir ve bizim

hedefimiz de budur. Temel meselelerin çözümü, bunların üzerine ciddî ve köklü yaklaşımlarla gidilerek mümkün olabilir. Hükümetimiz, göreve başladığı tarihten itibaren, ülke çapında bütün alanlarda çok yönlü ve süratli bir kalkınma seferberliğine girmiştir. Bu kalkınma seferberliğinde Bakanlığımız da üzerine düşen görevleri en iyi şekilde yerine getirme gayreti içinde olmuştur.

Ulaştırma ve haberleşme sistem ve hizmetlerini ülkenin sosyal, ekonomik ve coğrafî yapısına uygun, çağın teknolojik gelişmelerine paralel ve millî savunma ihtiyaçlarına cevap verebilecek düzeye getirebilmek amacıyla yapılan çalışmaları gözden geçirmek, değerlendirmek ve ülkemizin 21 inci Yüzyılda çağdaş dünyada hak ettiği saygın yerini alabilmesi için nelerin yapılması gerektiğini görüşmek ve tartışmak üzere 9 uncu Ulaştırma Şûrasını başlatmış bulunmaktayız. Şûra kapsamında, karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayolu ulaştırması komisyonları ile boruhatları, haberleşme ve 21 inci Yüzyıl ulaştırma ve haberleşme politikaları isimli yedi ayrı komisyon kurulmuştur.

Komisyonlar çalışmalarına Mart ayında başlamışlardır; ayrıca bu komisyonlar da kendi aralarında alt komisyonlar kurarak yaklaşık üç ay boyunca çalışmalarını sürdürmüşlerdir. Komisyonlarca hazırlanmış olan raporlar Şûrada görüşülecek, değerlendirilecek, tartışılacak ve nihai rapor hazırlanacaktır. Elde edilen nihai raporda yer alan değerli görüşler ve bilgiler yeni hedeflerimizi tespit etmekte büyük yarar sağlayacak ve

bundan sonraki çalışmalarımıza da ışık tutacaktır. Şûra çalışmalarımız sonucunda siz değerli üyelerimizin görüş ve bilgileri, Bakanlığımız çalışmalarına yansıyarak ülkemizin ulaştırma ve haberleşme alanında 21 inci Yüzyılda çağdaş dünyada hak ettiği saygın yerini almasına yardımcı olacaktır.

Ayrıca, Türkiye'de değişik zamanlarda ulaştırmayla ilgili konuların değişik bakanlık ve değişik otoriteler emrinde yönlendirilmesi de tarafımdan yanlış olarak görülmektedir. Bu konunun da katılımcılar tarafından değerlendirilmesinde yarar olduğunu ümit ediyorum.

Bu vesileyle, 9 uncu Ulaştırma Şûrasında değerli bilgi ve düşünceleriyle Şûraya katkıda bulunan tüm katılımcı arkadaşlarımıza şükranlarımzı sunuyorum; Şûranın verimli ve başarılı geçmesi dileğiyle ulaştırma camiası adına, başta Sayın Başbakanımız olmak üzere bütün katılanlara en derin şükran ve saygılarımı sunuyorum, teşekkür ediyorum, sağ olun var olun. (Alkışlar)

SUNUCU – Dengeli kalkınmanın belkemiğini oluşturan ulaştırma ve haberleşme sektöründeki gelişmeleri yakından takip eden, ülkemizin her köşesine, her yöresine hizmet götürmeyi ve devlet şefkatini taşımayı amaç edinen Başbakan Yardımcımız Sayın Bülent Ecevit konuşmalarını yapacaklardır, arz ederim. (Alkışlar)

BAŞBAKAN YARDIMCISI VE DEVLET BAKANI BÜLENT ECEVİT – Sayın Başbakan, değerli bakan arkadaşlarım, sayın üyeler, sayın büyükelçiler, değerli konuklar, değerli gazeteci arkadaşlarım konuşmama başlarken hepinizi saygıyla selamlıyorum. Onbir yıllık bir ihmal ve gecikmeden sonra Hükümetimiz döneminde 9 uncu Ulaştırma Şûrasını toplantıya çağırdığı için Ulaştırma Bakanımız Sayın Necdet Menzir'e şükranlarımı sunarım.

Kurtuluş Savaşını başlatmak üzere Anadolu'ya çıktığında Atatürk iletişim ve ulaşım ağında etkili duruma gelmeyi öncelikli bir gereksinim olarak benimsemişti. Bunu, savaşı kazanabilmenin başta gelen bir koşulu olarak görüyordu. Atatürk ulaşıma ve iletişime öylesine önem veriyordu ki, kimi yerlerde karargâhını istasyonlarda veya PTT merkezlerinde; kuruyordu, hatta yer yer buralarda geceliyordu. Ankara'ya geldiğinde bir süre istasyon binasında kalmış, böylece istasyonun iletişim olanaklarından dakikası dakikasına yararlanabilmişti.

O sırada yurdun bir çok yöresinde işgalci devletlere karşı direniş örgütlenmeleri başlamıştı; ama, birbirlerinden kopuk veya habersiz oldukları için etkinlikleri sınırlı ve mevzii kalıyordu. Atatürk, Anadolu'daki iletişim ve ulaşım ağlarına nüfuz ettikçe bu örgütlenmeler arasında eşgüdüm sağlamayı ve mevzii direniş hareketlerini ulusal savaşta bütünleştirmeyi başarmıştır. Bu başarıya PTT görevlilerinin ve Demiryolcuların katkıları şükranla anılacak değerdedir. Bu vesileyle, bir dileğimi de belirtmek isterim. Kurtuluş Savaşımıza Demiryolcuların ve PTT'cilerin katkısıyla ilgili bir tarihî inceleme eserinin hazırlanmasında büyük yarar gördüğümü belirtmek isterim. Kurtuluş Savaşını kazanıp Cumhuriyeti kurduktan sonra da Atatürk, ekonomik kalkınmanın ve ülke bütünlüğünü güvence altına almanın öncelikli bir koşulu olarak demiryolu taşımacılığını yaygınlaştırma kararını almıştır.

Şimdi, gönülerde ve dillerde yeniden dirilen 10 uncu Yıl Marşının "Demir ağlarla ördük anayurdu dört baştan" dizesi, cumhuriyetin ilk yıllarında Atatürk döneminde demiryolu ulaşımına verilen önemin bir kanıtıdır. O yıllarda maddî olanakların son derecede sınırlı olmasına karşın, bir yandan yabancılar elindeki demiryolları ulusallaştırılırken, bir yandan da demiryolculuğun sınai altyapısı oluşturulmuş ve 4 bin kilometrenin üstünde yeni demiryolları kurulmuştur; fakat, 1930'lu yıllardan sonra demiryolu taşımacılığı büyük ölçüde ihmal edilmiştir. Zaman zaman ihmalin de ötesinde hor görülmüştür. Bütün dünyada demiryolu ulaşımı geliştirilirken ve demiryolu teknolojisinde hızlı atılımlar gerçekleşirken Türkiye'de bazı çevreler demiryolu taşımacılığını çağdışı bir ulaşım sistemi gibi görmüş veya göstermişlerdir. Karayolu taşımacılığına aşırı ağırlık verilmiştir.

Karayolu taşımacılığı da elbette çok önemlidir; fakat, asıl önemli ve gerekli davranış, karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayolu sistemlerini birbirleriyle bağlantılı olarak sağlam bir dengeye oturtmaktır. Bu denge zorunluluğu 55 inci Hükümet kuruluncaya kadar gözardı edilmiştir.

Ancak, şimdi bu Hükümet döneminde karayolu taşımacılığının yanı sıra demiryolu taşımacılığı yeniden Türkiye'nin gündemine gelmiştir. Onbir yıllık uzun bir aradan sonra bugün toplanan 9 uncu Ulaştırma Şûrasında da demiryolu taşımacılığı herhalde ağırlıklı olarak ele alınacaktır. Demiryolu taşımacılığına verdikleri önem dolasıyla, Ulaştırma Bakanımız Sayın Necdet Menzir'i ve değerli çalışma arkadaşlarını yürekten kutluyorum.

Bir ülke, ne yalnız karayolu taşımacılığıyla ne de yalnız demiryolu taşımacılığıyla kalkınabilir. İkisi birbiriyle eşgüdümlü olarak geliştirilmelidir. Karayolu bağlantılı ve destekli bir demiryolu taşımacılığıyla ve çift raylı hızlı tren uygulamalarıyla üretim bölgeleri tüketim bölgelerine ve ülkenin kuzeyi güneyine, doğusu batısına bağlandıkça kalkınmamız büyük ivme kazanacağı gibi, bölgelerarasında adalet sağlamak da kolaylaşacaktır. Bu arada demiryoluyla konteyner taşımacılığı da mutlaka geliştirilmelidir. En ucuz ve en güvenli taşımacılık türü olan demiryolu taşımacılığı, artık hükümet değişikliklerinden etkilenmeyecek kalıcı bir devlet politikasına dönüşmelidir. 9 uncu Ulaştırma Şûrasıyla böyle bir devlet politikasının temellerinin atılmış olacağını umarım.

Yurtiçi ulaşımda demiryolu taşımacılığı kadar, hatta ondan daha çok deniz taşımacılığı da ihmal edilmiştir. Üç yanı denizlerle çevrili bir ülkede deniz taşımacılığının böylesine ihmal edilmiş olmasının mazereti yoktur. Demiryolu taşımacılığında da deniz taşımacılığında da uzun yıllardır süregelen ihmalciliğe artık son verilmelidir.

Hava taşımacılığında ise, Türkiye, küçümsenmeyecek atılımlar yapabilmiştir. Yeni hava alan ve limanları yapımına verdiği önemle Hükümetimiz havayolu taşımacılığını da daha çok yaygınlaştırmaya kararlı olduğunu göstermiştir.

Öte yandan, iletişim alanında Türkiye kıvanç verici bir düzeye erişmiştir. Türkiye, bu alanda, şimdiden gelişmiş ülkelerin düzeyini yakalamış durumdadır. 3 Nisan günü yaptığımız Haberleşme Yüksek Kurulu toplantılarıyla bu alanda da yeni atılımlar kararlaştırılmıştır. Bu arada Türk Uzay Ajansı Kurumunun kurulmasına ve 3 üncü uydu projesinin süratle gerçekleştirilmesine karar verilmiştir.

Hükümetimizin başlattığı eğitim reformunun en önemli öğelerinden biri çağdaş iletişim teknolojisinden eğitimde en yaygın biçimde yararlanılmasıdır. Böylelikle yurdun her köşesinde nitelikli eğitim sağlanabilecek, eğitimdeki adaletsizlik sona erdirilebilecek ve Türkiye bilgi çağını yakalayabilecektir.

Ancak, iletişim konusunda bir büyük eksikliğimiz vardır. Özellikle güneydoğu ve doğu illerimizin çoğunda, başta TRT olmak üzere ulusal televizyon yayınları ya çok az izlenebilmekte ya da bazılarında hiç izlenememektedir. Bu eksikliğin, ulusal birliğimiz açısından büyük sakıncalarını söylemeye gerek yoktur. Bu bağışlanmaz eksikliği Ulaştırma Bakanlığımızın ve TRT'nin katkısıyla, bir an önce giderebilmek için gerekli çalışmaları başlatmış bulunuyoruz. Yaşamsal önem taşıyan bütün bu konulardaki çalışmalara 9 uncu Ulaştırma Şûrasının değerli katkılarda bulunacağına inanıyorum. Her alanda olduğu gibi, ulaştırma ve iletişim alanlarında da Atatürk'ün eşssiz uz görüşüyle tuttuğu ışık yolumuzu aydınlatmaktadır.

9 uncu Ulaştırma Şûrasına katılan değerli üyelere ve uzmanlara başarılar dilerim, saygılar sunarım. (Alkışlar)

SUNUCU – Ülkemizin kaynak ve potansiyellerinin harekete geçirilmesini, gelişmişlik düzeyinin yükseltilmesini ve ülke bütününe entegre edilmesini prensip edinen, bunu gerçekleştirmek için ise, ulaştırma ve haberleşme sektörünün önemini her zaman her yerde takdir ederek bizlerden desteklerini esirgemeyen Başbakanımız Sayın Mesut Yılmaz konuşmalarını yapacaklardır, arz ederim. (Alkışlar)

BAŞBAKAN A. MESUT YILMAZ – 9 uncu Ulaştırma Şûrasının değerli konukları, değerli katılımcılar; Türkiye'nin imkânları ve şartları ne olursa olsun mutlaka geliştirilmesi gereken, mutlaka çağdaş standartlarda tutması gereken üç önemli alan vardır. Bunlar; ulaştırma, haberleşme ve enerjidir. Bu altyapı, çağdaş toplum ve çağdaş devlet olmanın kaçınılmaz gereğidir. Haberleşme altyapısı güçlü olmayan bir ülke bilgi çağında söz sahibi olamaz. Hava, kara, deniz ve demiryolu ağları geliştirilememiş olan ülkelerin modern çağın hızını yakalayabilmeleri de mümkün değildir ve nihayet enerji olmadan teknolojinin sağladığı tüm kolaylıklardan yararlanabilmek mümkün değildir.

Altyapı, ulusal bütünlüğün de fizikî temelidir. Milletimizin bütün fertlerinin, ülkenin farklı merkezlerinde, ama aynı zamanda aynı gelişmişlik şartlarında, aynı vatanda yaşama bilinci içerisinde olmalarını sağlamak, ancak altyapı hizmetlerini geliştirmekle mümkündür. Ekonomimizin tüm sektörleriyle kendi içerisinde bütünleşerek sağlıklı bir şekilde dünyaya açılmaya devam etmesi de altyapıya bağlıdır.

Eğer, 21 inci Yüzyılın taş devrini yaşayan bir ülke olmak istemiyorsak, ulaştırma, haberleşme ve enerji yatırımlarını sürdürmek zorundayız. Modern çağ endüstriyel ve endüstri sonrası olmak üzere iki döneme ayrılmıştır. Türkiye manevî ve maddî boyutlarıyla modernleşmeyi geç idrak etmiş bir ülkedir. Bu nedenle, bir yandan endüstriyel dönemin klasik altyapısını ikmal etmek, diğer yandan endüstri sonrası dönemin, yani bilgi çağının gereklerini yerine getirip bunun altyapısını kurmak zorundadır. Türkiye, Cumhuriyetin kuruluşundan itibaren sağlanan büyük birikime de dayanarak geçtiğimiz 15 yılda altyapı alanında büyük bir atılımı gerçekleştirmiştir. Ancak, maalesef, son yıllarda bu atılımın durakladığını, hatta yer yer gerilemeler yaşandığını görüyoruz.

Türkiye'nin altyapı ihtiyaçları sadece kamu kaynaklarıyla karşılanabilecek boyutu çoktan aşmıştır. Hükümet olarak bütün çalışmalarımızda, proje seçimi ve kaynak tahsisi konusunda son derece titiz davranmaktayız. Yatırım programını kısa zamanda gerçekleş-

öncelikli projelerden oluşturarak tahsis ettiğimiz kaynağın karşılığının bir
met olarak alınabilmesini sağlamaya özen gösteriyoruz.

rçevede mevcut kamu yatırımı programındaki 5 300 projeyi özenle inceleye-
itik kamu projesi belirlenmiştir. Yatırım programımızda öncelik bu 125 pro-
iştir. 1998 bütçesinde yatırımlara tahsis ettiğimiz toplam kaynak 2 katrilyon
liradır. 1998 yılı kamu yatırım ödeneklerini bir önceki yılla karşılaştırırsak
oranında bir reel artış olduğunu görürüz. Enflasyonla mücadele programı-
esinde kamu harcamalarını kısmamıza rağmen, yatırımlarda reel artış sağla-
ız Hükümetimizin bu konuya verdiği önemin açık bir göstergesidir.

Bazı raporlarda bütçeye şu iş için ödenek konulmalıdır, bütçeden para beklenmelidir, Hazineden şöyle olmalıdır diye notlar gördüm. Söylemek istiyorum ki, bütçemiz bu kaynakları yaratacak gibi değildir. Bütçenin faiz giderleriyle personel giderleri toplamı vergi gelirlerimizin hepsini alıp götürmektedir. Onun için, kaynağı başka yerde arayacağız.

O kaynaklar konusunda birkaç söz söylemek istiyorum. Kaynaklar bizim ulaştırma kuruluşlarımızın içindedir. Benim deneyimim göstermiştir ki, uzun yıllardan gelip giden yatırım hızını bu kaynakları geliştirdiğimiz takdirde çok artırmak mümkündür. Onun için, mesela, ulaştırma KİT'lerimizin hepsi kara geçirildiği takdirde, orada önemli kaynak vardır. Bu yapılabilir, yapılmalıdır. Her birisi için uzun vadeli planlar yapılıp, yatırım öncelikleri tespit edildiği takdirde her bir yatırım, ondan sonra gelenin uygulanmasını kolaylaştıracaktır, adeta onun için kaynak yaratacaktır, o bir kaynaktır.

KİT'lerimizin hizmet fiyatlarına dışarıdan müdahaleler olmaktadır. Çok önemli bir kaynaktır, uzun süre bizim ulaştırma ve haberleşme KİT'lerimizin fiyatları bu enflasyonda tutulmamalıdır. Benim samimi, içten duygum odur ki, KİT yönetimlerimiz, bu fiyatların tespiti ve enflasyona göre ayarlanması konusunda yetkili olmalıdırlar. Burada da önemli bir kaynak vardır.

Yatırımlarının, kendilerinin fizibilite etütlerine göre ayarlanmasında büyük kaynak vardır. Yatırımları öncelik sırasının tersinden yaparsak, her yatırım ötekini zorlaştırır; ama, bir dizi içinde yaparsak her biri sonra geleni kolaylaştırır. Özelleştirme işi çok önemli bir kaynaktır. Özelleştirme, ulaştırma KİT'lerimize bizim istediğimiz yönde uygulanırsa, önemli kaynak yaratır. Yalnız, bugünkü gibi yapılmamalıdır. Özelleştirme işi ilgili bakanlıklara ve KİT'lerin kendilerine bırakılmalıdır. Buradan çok büyük kaynaklar elde edilebilir. Bunun modeli bellidir, eskiden uygulanmıştır, şimdi uygulanabilir. Özelleştirme gelirinin tümü ilgili KİT'lere bırakılmalıdır. Şimdi, öyle değildir, bunun da modeli bellidir. KİT'lerin parça parça ve blok satış yöntemleriyle satışı önlenmelidir. Bu önlendiği takdirde, önemli bir kaynak sağlanacaktır. Borsa aracılığıyla halka hisse satışı yöntemine öncelik verilmelidir. Ana kuruluşlar, yavru şirketlerini ilgili bakanlıklar da ana kuruluşların hisselerini halka satarak kaynak yaratmayı çok hızlandırıbalirler.Ulaştırma ve haberleşme KİT'leri için bu modelin uygulanması ve özelleştirme sırasında yönetimlerin devlette kalması zorunlu görülmektedir. Tüm ulaştırma ve haberleşme KİT'leri, Ulaştırma Bakanlığının ilgi alanında toplanmalıdır.

Bunu, birkaç arkadaşımız da üst üste söylediler, bu denge muhafaza edilmediği takdirde sınırlı sayıda sistemi geliştirme olanağı yoktur; yani, uzun yıllar karayoluna önem verirsiniz, ötekini bırakırsınız olmaz, karayollarının gelişmesi de sınırlandı ileride. Onun için bu dengeyi muhafaza etmek lazımdır.

Her ulaştırma sistemi için bir bakanlık kurulması önlenmelidir. Bu, en tehlikeli bir gelişmedir, bunu muhakkak önleyebilmeliyiz. İlgili kuruluşlar, yani KİT'lerimiz, yasal yetkileri çerçevesinde karar ve yetki sahibi olmalıdırlar. Bu suretle, ulaştırma KİT'lerimizin bazılarının ve haberleşme sistemimizde çalışan KİT'lerimizin ulaştığı teknoloji seviyesi saygı duyulacak düzeylerdedir. Haberleşme işlerimiz için ayrı bir anaplan yapılması ve onun için de şuraya benzer böyle bir toplantı düzenlenmesi gereklidir.

PTT, TRT, cep telefonları ve normal telefonlarımızı yöneten kuruluşlar arasında zaman zaman gazetelerde okuyoruz, mahkemelere kadar düşen anlaşmazlıklar ortaya çıkmaktadır. Bunun kesinlikle önlenmesi lazımdır. İşte, bu kuruluşlar, eğer Ulaştırma Bakanlığının ilgi alanında toplanırlarsa, bu da önlenmiş olur. Bunu sağlayacak politika, zaman içinde, herhalde geliştirilecektir.

Ulaştırma ve haberleşme alanında deneyimime göre tespit ettiğim önemli bir mesele, bizim ülkemizde çok eski bazı teknolojilerin hâlâ mevcut olmasıdır. Bunun kaynağı, dışarıdan gelen teknolojilere bazen ucuz bedeller ödenmesidir, yeni teknolojiler pahalı olduğu için benimsenmiyor. Ulaştırma ve haberleşme işlerimizde dünyada geliştirilmiş en son teknolojinin memlekete getirilmesi, en ucuz yoldur. Uzun süreli bir planlama, fizibilite yapılırsa ortaya çıkacaktır. Ben, zaman içinde çok çok yaptım, böyle çıkıyor. İkinci derecede teknolojiyi Türkiye'ye getirmemeliyiz. Muhakkak en ileri teknoloji gelmelidir.

Ulaştırma Bakanlığı, ulaştırma ve haberleşme işlerimizin en üst kademede planlanmasıyla yönetimi, koordinasyonu ve denetiminden sorumludur. Bakanlık, bu işleri yönetirken, kuruluşlar özerkleşse de, özelleşse de onlar için ilgili genel stratejiyi çizmeli ve onları denetlemeyi sürdürmelidir. Bakanlığın bu görevlerini yapması hiçbir suretle engellenmemelidir. Sonuç bildirgesini bu konuyu aynen koymak lazımdır düşüncesindeyim, samimi görüşüm o.

Sözlerime son verirken, bir konunun altını önemle çizmek istiyorum. Bu konu, demiryolu karayolu rekabetiyle ilgilidir. Ben sanıyorum ki, benim görüşümü kabul buyurursanız ve sonuç bildirgesine koyarsanız, zaman içinde önemli bir katkıda bulunmuş oluruz; bu iki sistem arasında bir rekabet varmış gibi gösterilerek ulaştırma sisteminin bütünlüğüne uzun yıllar zarar verilmiştir. Oysa, Ulaştırma Bakanlığı, tüm ulaştırma sistemlerinin dengeli olarak ve en son teknolojinin gereklerine göre geliştirilmesi görev ve sorumluluğunu taşımaktadır. Havayollarında bir sorunumuz yok, çağdaş teknolojiye doğru gidiyoruz, çok yakınız.

Haberleşme sistemimiz oraya doğru gidiyor, çok yakınız, bundan büyük mutluluk duyuyoruz; ama, demiryolumuz öyle değil, geride kalmış, karayolumuz öyle. Demiryolumuz, teknolojisini ilerletmelidir. Belirtilen yanlış tanımlama nedeniyle demiryolların-

da teknolojinin eskimiş olması önlenememiştir. Bu Şurada, Sayın Başbakanımızın ve bakanımızın sözlerinden, demiryollarımızın bu makus talihinin değişeceğini anlamış bulunuyorum. Bu amacın elde edilmesi için onlara destek vermeliyiz. Ankara-Istanbul hızlı demiryolu projesi ülkemize en son teknolojiyi getirmenin bir fırsatıdır. Bu yolun yapılması önerisi, sonuç bildirgesine bu biçimde konulmalıdır. Demiryolunu eski teknolojide bırakarak öteki ulaştırma sistemlerini aksamadan geliştirme olanağı yoktur.

Atatürkümüzün, 1924 yılında "Demiryolu refah ve ümran yoludur" demesi çok önemlidir. Gene, Atatürkümüz söylediği bir sözü hatırlatarak sözlerime son vermek istiyorum. 16.9.1924 tarihinde, Trabzon'da belediye başkanına cevap verirken Şöyle demiştir: "Trabzonumuzu kısa zamanda demiryoluyla dahile raptolunmuş, güzel rıhtım ve limanla teçhiz edilmiş görmek idealimdir" Atatürkümüzün çok geciktirilmiş bu idealinin, Cumhuriyetimizin 75 inci Yıldönümü etkinlikleri içinde gerçekleşme yoluna girmesi milletçe hepimizi mutlu edecektir.

Hepinize saygılar sunarım efendim. (Alkışlar)

BAŞKAN (S.Yücel ÖZDEN)- Sayın Bakanım, çok teşekkür ediyorum, sağ olun.

Efendim, geçen aylarda 2 nci Ulusal Demiryolu Kongresini yapmıştık. Sizin konuşmanızla hemen çağrışım yaptığı için onu belirtmek istiyorum, orada, Türkiye'deki demiryolu ağının yeni bir şekle getirilmesi konusunda karar alındı ve bazı yeni demiryolu bağlantılarının gerçekleştirilmesi isteğine de yer verildi. Şimdi, öyle umuyorum ki, sonuç bildirgemiz hazırlanırken bu hatlar orada belirtilecektir. Bunlardan birisi de Trabzon'u Erzurum, Erzincan güzergahına, oradan Diyarbakır'a bağlamak, aslında GAP'ı Karadeniz'e açmaktır. Böyle bir projemiz de var. Tabiî, bütün bunların arkasındaki parasızlık olayı hepimizin temel sorunu. Konuşmalarınız için çok teşekkür ederiz, çok dikkatli tekip ettik, umuyorum sonuç bildirgesinde yer vereceğiz.

Efendim, diğer sayın eski bakanlarımıza, sayın müsteşarımıza arz ediyorum, kısa olmak koşuluyla söz veriyorum.

Sayın Babüroğlu, buyurun efendim.

SELAHATTİN BABÜROĞLU (Ulaştırma Eski Bakanı)- Sayın Başkan, değerli dinleyenlerim; aranızda ulaştırmanın her dalındaki teknolojiyi çok iyi bilen ve benim de tanıdığım arkadaşlar var. Bu çok iyi bilinen konuları huzurunuzda benim tekrar etmem büyük bir cesaret olacaktır. O nedenle, söylenilmiş şeyleri söylemeden değişik, işin ilke niteliğinde olan bir iki şey söyleyip, huzurunuzdan ayrılacağım.

Siyasî yaşantımızda atanmışlarla seçilmişler arasında gizli bir rekabet vardır. O gizli rekabet; yani, seçilmişlerin her şeyi yapabilmeleri çok zaman Anayasaya aykırı düşer. Bu şura, iktidarın hazırlamış olduğu bir şuradır, yani İktidar Partisinin Bakanının hazırlamış olduğu bir şuradır; ama, eğer seçilmiş bakanın veya seçilmiş hükümetin başbakanının söylediklerini biz onaylayacaksak, bana göre şura görevini yapmış sayılmaz. Uzmanlık dalı ve teknik dal olması nedeniyle burada öyle konulara değinebiliriz ki, bugünkü iktidara ters düşebilir. Bunlardan bir tanesi, Sayın Başbakanın denizcilik bakanlığının kurulması konusudur. Sayın Başbakan bunu söylemediler; ama, politikada bulunmuş, teknokraside bulunmuş bir arkadaşınız olarak çok bakanlık sayısına karşıyım. Sosyalist ülkeler güvenoyu sağlamak istekleri dolayısıyla bakanlık sayısını artırırlar; ama, bakanlık sayısı sektörlere veya genel müdürlüklere göre yapılacaksa, çok büyükbir bakanlık sayısı çıkar -ki, bir zamanlar Rusya'da 48 bakanlık vardı, o bakanlar kurulu olmaz, meclis olur- çıkar. Fiziki planda da Amerika'da yapılan birtakım araştırmalar göstermiştir ki, bir bakanlar kurulu çalışması ve bir komisyon çalışması 20-22 kişiyi geçerse olamıyor. O nedenle, burada, şuranın ikinci bir denizcilik bakanlığının kurulmasına karşı ilkenin sonuç bildirgesinde, eğer uygun bulunursa, bu kararın alınmasını diliyorum.

Ayrıca, arkadaşlarımız, yine özelleştirme değindi. Ben, mutlulukla karşılıyorum; çünkü, okunan bildirgelerde özelleştirme değil de "özerkleştirme" geçti, ben özerkleştirmeden yanayım. Tabiî, kamuoyunda özelleştirmenin öyle bir atmosferi yapılmıştır ki, köylü vatandaşa gittiğinizde "çare ne?" diye sorduğunuz zaman "Efendim, devlet üretime katılmaz ki" diyor. Sade vatandaşın bu yargısı doğru; ama, biz, bu konunun içinde olan bürokrat ve teknokratlar olarak, konuyu bilen arkadaşlar olarak, işin işleyişini bilen arkadaşlar olarak bazı özelleştirmelerin doğru olmadığı kanaatindeyiz. Bunların çoğunun da ulaştırma camiası içinde olduğunu biliyoruz. Bunlar arasında sanayici olanlar var. Sanayici olanların çoğu da harp sanayii ile ilgili ve harp sanayii ile ilgili olan genel müdürlüklerin veyahut kuruluşların özelleştirilmediği Almanya'da, Avrupa'da görülebiliyor. Bunlar, kamuoyuna tam olarak yansıtılamamıştır. Ben, fazla ayrıntıya girmek istemiyorum, özellikle harp sanayiinden bir örnek vermek istiyorum. Almanya'da harp sanayiinde hiçbir yabancı işçi yoktur, bu kadar hassaslardır, buna benzer sanayi dalları bizde de olduğuna göre, bu konuda da özerkleştirmeyi uygun buluyorum.

Bu özerkleştirmenin de çaresi şu: Kanunla veya mümkünse anayasal hükümle özelleştirilmek istenilen kuruluşların özelleştirme işlemleri yapılırken, siyasî etkilerden arınmış olarak bu işlemin yapılmasında yarar görmekteyim. Bunların başına seçilecek yönetim kurulu üyelerinin, genel müdürlerin uzun süreli atanmalarında yarar görmekteyim. İsveç'te devlet memurları ömür boyu atanırlar; ancak, yasalara aykırı hareket ettikleri takdirde o görevlerinden alınabilirler. 1923 yılında aynı bazda başladığımız İsveç, şimdi refah devletidir ve pek mümkün olacağını sanmıyorum; ama, bakanlık, şimdiki önerimi düşünecektir. Bu tür tayin olan; yani, bizim ulaştırma camiası içerisindeki genel müdürlüklere tayin olan genel müdür ve yönetim kurulu üyelerinin, üç beş yıl gibi bir süre içerisinde değiştirilebileceği hükmü konulursa, özel teşebbüsün yapacağı kadar inisiyatif sahibi olabilirler ve genellikle genel müdürlerin de oranın başkanı olmasında fayda var; ancak, bankalarda olduğu gibi, bir başka müessese getirilebilir. O müessese yemin müessesesidir. Nasıl ki, milletvekili seçiliyor, yeminini yaparak kamuoyuna, halkına, millî iradeye söz veriyor, bağlanıyorsa, bu muhtar kuruluşların yönetim kurullarına ve genel müdürlüklerine seçilecek kimseler de asliye hukuk hâkiminin karşısında o yemini yapar. Bu yemine bağlı kalmak zorundadır, bir siyasî otorite o yemine aykırı harekete zorlarsa, yemin ihlal edilmiş olur. Bana göre siyasî otoritenin ceza kanununa giren etkileri söz konusu olabilir. Bunu, öneri olarak getiriyorum.

Özelleştirme konusundaki bu konuşmadan sonra biraz da demiryolları konusuna değinmek istiyorum.

Demiryolları konusunda Türkiye büyük bir teknolojik olay yaşamaktadır. Şu yanımdaki çanta, 8 inci Ulaştırma Şurasında aldığım; yani, onbir yıl evvel aldığım ve Bakanlığın verdiği bir çantadır.

Bu onbir yıl içerisinde öylesine teknolojik gelişmeler oldu ki,öylesine dehşet verici teknoloji gelişti ki, artık 8 inci şura ile 9 uncu şura aynı bazda değil, başka şeyler yapmak zorundayız. Bir kere zaman mefhumu değişti; yani, zamanı değiştiremiyorsunuz, kısıtlı; fakat, işletme sektöründe, savaş sektöründe öyle teknolojik araçlar devreye girdi ki, artık saniyeler veya saniyelerin yüzdeleri söz konusu. buna uygun çalışmaları yaparken siyaset adamlarını, o atanmışların çok iyi aydınlatmaları gerekir; çünkü, siyaset adamı, konuyu global olarak görür ve o gün için en geçerli, en etkili olacak sözleri söylemek ister. Bunları, hiç kimseyi tenkit etmek için söylemiyorum. 1965 yılında Birinci Boğaz Köprüsü yapılırken, o boğaz köprüsüne demiryollarının dahil edilmesi konusunda - ki, ben de üyesiydim- Yüksek Denetleme Kurulu olarak öneride bulunmuştuk ve o zamanki önerimiz tam yapılsaydı, OSSI denilen bir organ var, krediyi de onlar veriyorlardı, Hindistan'dan kalkan tren Van'dan Ankara üzerinden İstanbul'a ve oradan da Londra'ya gidecekti. Şimdi, bu proje tarihe karıştı; ama, buna benzer, bu projeye benzer çalışmalar var.

Avrupa yollarında kullanılan trenleri alacaksınız, aynı lokomotifi, aynı vagonu alacaksınız ve Türkiye'deki tüpgeçitten geçireceksiniz. Nasıl geçecek tüp geçitten o trenler; hadi oradan geçirdiniz, Türkiye'deki demiryolu ağını nasıl kullanacak. Demek ki, siyaset adamına "Bu altyapı ya tam değişecek ya da oraya oryante olmamız söz konusu değildir" diye söylememiz lazımdır. Hiç yapmayacak mıyız, yapacağız, o zaman öncelikleri sıraya koymak gerekiyor. burada şunu söylemek istiyorum: Hız trenlerini getirebilirsiniz; ama, hız trenlerinin, teknik yapımızdaki değişikliklerin tamamlanmasıyla getirilmesi gerektiğini ortaya koymamızla mümkün olabileceğini bilmemiz gerekmektedir. Geniş bir ulaşım projesinin varolduğunu, idealin bu olduğunu şura olarak da önergeler arasına alibiliriz. Tabiî, bu söylediğim sözleri, arkadaşlarımız daha biçimsel şekle sokabilir.

Şimdi, bana göre, çok önemli bir sorun daha var. Ulaştırma Bakanlığı içerisinde sanayici kuruluşlar var. bu sanayici kuruluşlar çok büyük krizler geçirdiler; ama, şu anda epeyce toparlanmışlar. Ulaştırma içerisindeki sanayi ve harp sanayiini bir araya getirip, üst düzeyde bir koordinasyonla hiç olmazsa Devlet planlama Teşkilatına kadar ilişkili bir örgüt kurulmasında yarar görüyorum.

Bu arada, izninizle bir deneyimimi söylemek istiyorum; çünkü, özelleştirmecilerle, özerkleştirmecilere de ışık tutacaktır. 1974 yılında Kabrıs Barış Harekatı oldu. O dönemde, birinci barış harekatı yapılmış, ikinci barış harekatı başlamış durumdaydı ve

uçakların lastikleri yoktu, benzinleri yoktu, daha da önemlisi ikinci barış harekatının yapılması hayati bir konu mogaz yoktu ki, mogaz, tankların kullandığı bir gazdı. Benzini Kaddafi'den almıştık, lastikleri de dışarıdan almak zorunda kalmıştık. Buradaki rafinerinin başında Amerikalı bir genel müdür olduğundan o da ambargo uygulamıştı.

Türkiye'nin rafinerisinde mogaz imal etmiyordu. Tam o sırada 15 günlüğüne fabrikayı bakıma aldı, onarıma aldı. O sırada Enerji Bakanı Cahit Kayra idi ve Hükümetin bir kapalı kararı uygulandı ve o karar gereğince ATAŞ'a baskın yapıldı. Kendi topraklarımızda olan bir rafineriden petrol alamaz duruma düşmüştük. İşte özeleştirmenin bu yanlarına gidilmemesi için bu örneği veriyorum, canlı bir örnek ve bu olayların o zaman içinde bulunuyordum, hem senatördüm hem de ilişkim vardı. Bereket versin giden arkadaşlarımız, orada çalışanların insanların çoğunluğu Türk mühendisi idi. Amerikalı mühendis, petrol emrini verdikleri zaman uluslararası mesele yapacakları ilettiler, arkadaşlar da savaş vardır deyip kendisini bir kenara ittiler. Türk mühendisler sayisende mogaz imal edildi ve ikinci barış harekatı bu şekilde bitti.

Sözlerimi burada bitiriyorum. 1924 yılının ulaştırma ruhunu babalarından, dedelerinden almış ve ulaştırma geleneği tıpkı askerlerdeki disiplin gibi olan insanlara hitap ettiğimin heyecanı içerisindeyim. Siz ulaştırmacıların daha aydınlık yollara, dünyanın eriştiği teknolojiyi teknik, siyaset, bürokrasi ve doğru yönetim ilişkisini kurarak götüreceklerine inanarak hepinize saygı sunuyorum. (Alkışlar)

BAŞKAN (S.Yücel ÖZDEN)- Sayın Selahattin Babüroğlu'na da teşekkür ediyoruz, sağ olsunlar.

Sayın Pekel, konuşmak istiyor mu efendim?..Söylenenleri tekrar etmek istemiyorsunuz.

Şimdi, sorulan soruları ele almak durumundayız. Komisyon başkanı arkadaşlarımız burada.

Karayolu Komisyonu Başkanı arkadaşımız Sayın Hülagü Kaplan'ı davet ediyorum.

Arkadaşlarımızdan, çok teknik olan bu çalışma sürecinin ölçeğine uygun olmayan ayrıntı niteliğindeki konulardan çok özellikle işin esasıyla ilgili olan konularla ilgili cevaplarınıza başlayın. Siz, bu yanıtları verirken, salonda uygun gördüğünüz arkadaşları da davet edebilirsiniz. Kimsenin gönlünde ben konuşamadım, gerekli yanıtı veremedim diye bir konu kalsın istemiyorum; ancak, zamanı da iyi kullanalım istiyorum.

Buyurun efendim, söz sizin.

HÜLAGÜ KAPLAN (Karayolu Ulaştırması Komisyon Başkanı) – Sayın Başkan, teşekkür ediyorum.

Efendim, ilk başta, kağıtlar elimize geçtiğinde pekçok sorumuz var gibi görünüyordu; ama, bir kısmının önerilerle ilgili olduğunu gördük, sorular azaldı. Ben, bizim takdimimizdeki sıraya göre soruların cevaplarını sizlere vermeye çalışacağım. Bu arada, Sayın Başkanın da müsaadesiyle, eğer bizim alt çalışma gruplarımızdan daha teknik detay istenirse, bu on dakikanın dışında olacaktır, o zaman adres olarak bizim komisyonumuzu ve çalışma gruplarımızın başkanlarını vereceğim. Soru sahibi delegasyonumuzun üyeleri orada kendileriyle muhatap olacaklardır.

Efendim, bir sorumuz, altyapı konusunda, iklim faktörleriyle ilgili olarak Sayın Mithat Atabay tarafından geldi. Kar sperleri tesis etmek, rüzgar perdeleri koymak, kar ve buzla mücadele çalışmaları yapmak suretiyle meteorojik etkileri büyük ölçüde azaltma imkânı bulunmaktadır ve bu tür önlemler etkili şekilde alınıp, karayolu ağımızda uygulanmaktadır.

Sayın İbrahim Şahin'in iki sorusu vardı. Birincisi, Bolu Dağı tüpgeçicidiyle ilgili, ikincisi de, arazi toplulaştırması ve reform konusuyla ilgilidir; ama, biz, bu konuya, ne sonuç bildirgesinde değindik, ne de bir başka komisyon değindi; çünkü, burası ulaştırma şurası. Dolayısıyla, bizim bahsettiğimiz kırsal merkezlerin, çekim merkezlerinin oluşturulması suretiyle kırsal kesimdeki dağınıklığın giderilmesi, dolayısıyla ulaşımda ekonomik etkenliğin de artırılmasıydı, size, onu takdim ediyorum.

Tüpgeçidin yapılması konusu çeşitli teknik nedenlerle bir süre gecikmiştir.

Üyelerimizden Ömer Çelik'in bir soru var, yoğun taşıma talebinin olduğu güzergahlarda otoyol yerine duble yol karşılaştırılmasıyla, demiryolu alternatifi konusunda bir soru hazırlamışlar.

Yine, Ercüment Türktan'ın sorusu da aynı çerçeve içinde olduğundan, iki soruya birlikte cevap veriyorum.

Otoyollar ve duble yollar, diğer deyişiyle ikileme yollar karayolları kademelerindendir. Bu yol kademeleri, trafik talebine göre yerinde kullanılmalıdır; yani, kapasite hesapları olmalıdır, hizmet düzeyi hesapları olmalıdır. Dolayısıyla, bir yolu açtığınız zaman, eğer hizmet düzeyinde (f) hizmet düzeyine kadar, siz on yıl (c) hizmet düzeyinde gidiyorsanız, bu isabetsiz bir yatırımdır. Bunu, ben, inşaat diliyle söyledim, daha sonra değerli üyelerimize bunu açabiliriz.

Trafik sayısı 6 500 aracı geçen yerler çok şeritli olarak düzenlenmektedir bildiğiniz gibi. Bir üçüncüsü, 1983-1993 Ulaştırma Ülkesel Anaplanımızda da bu dengelerin kurulması söz konusuydu. Bizim, komisyonumuzun değerli üyeleriyle yaptığımız ve kaleme aldığımız Karayolu Ulaştırması sonuç bildirgesi -o bildirgemizin olduğu gibi sonuç bildirgesine geçmesini de istiyoruz, onu buradan bildirmek istiyorum- taslağında, biz yi-

ne dengeli bir biçimde ve izlenecek nitelikte ve esnek yapıda bir ülkesel planın gerekliliğine inandığımızı burada vurgulamıştık. Öyle tahmin ediyorum, soru sahipleri bu şekilde bir yanıt almış oldular.

Trafik güvenliği konusunda Sayın Nizamettin Ateş'in, bu konuda uzun yıllar çalışmalarını bildiğimiz değerli üyemizin birkaç sorusu vardı. Bunlar,trafik denetimi, kapasiteli trafik kavramı ve sürücü okulları yerine sürücü kurslarının konulması konularını kapsıyordu. Elbetteki sürücü okulları diye verdik onu, sürücü kursu daha yerinde, daha kullanılan bir deyim oluyor. "Kapasiteli trafik" ifadesinden Trafik Güvenliği Komisyonumuzun, daha doğru çalışma grubumuzun kastı, kapasiteyi aşmayan veya bugünkü deyimiyle kapasite eşittir hizmet düzeyi durumuna geldiğimizde, kapasiteli trafik kavramı ortaya çıkmaktadır; yani, sizin, satırasyon noktasının çok altındaki trafiğin olduğu yollarda, elbette ki, hız artacaktır, yani bir denge unsurudur bu. Güvenlik daha fazla değer veren, ekonomik hesaplamaları, zaman hesaplamalarını yapmanın yararı bulunmaktadır. Ancak, bunlar, Ulaştırma Şürasının bugünkü konuları değil -bizim önerimiz odur- Ulaştırma Şurası için mutlaka, izlemesi gereken bir şura dedik. O izlemesi gereken koşullar içerisinde, teknik grupların çalışmasıyla bunlar ortaya çıkacaktır. Elbette ki, trafik kazalarının maliyetlerinin yenilenmesi gerekmektedir; ama, bunun nasıl yapılacağını, kurulacak teknik çalışma ekibi ortaya koyacaktır.

Can güvenliği, trafik kazalarında, özellikle trafik güvenliğinde en önde gelmektedir. Bizim kullandığımız bir deyim de, trafik güvensizliğidir. Belki, dikkatinizi çekmiştir, trafik güvensizliğini tanımlayarak trafik güvenliğine geliyoruz.

Sayın Ömer Çelik'in, eşya taşımacılığı konusunda, kombine taşımacılığının geliştirilmesiyle ilgili uzunca bir soru var. Bu konuda yanlış bir anlama mevcut. Raporda, "intermodel" diye geçiyor. Yani, türler arası taşımacılık yönünden, demiryolu ve denizyolu taşımalarını özendirici politikalar izlenmesi önerilmektedir. Yani, bunu, karayolu ulaştırmasında da biz, bağladık. Bu konudaki ayrıntıyı, beraber çalıştığımız, eşya taşımacılığı alt çalışma grubu başkanımız verebilir.

Sonuç bildirgemize, biraz önce ifade ettiğim gibi, karayolu taşımacılığına sonuç bildirgesi girecekse, o, orada da yer almakta.

Sayın Fadime Taner'in bir sorusu vardı. Cevher taşıma işlemini azaltıcı, karayolu yük taşımacılığına cevher taşıma işleminin azaltılması, kombine sistem ağlarının kurulması konusunda bir öneri; daha doğrusu, bu, bir soru değilmiş, öneri olarak not almışız.

Doğrudur. cevher taşımacılığı konusunda, zaten, yıllardır -madencilerimiz dile getirmektedirler- demiryolları çok önemlidir. Özellikle, cevher taşımacılığında cevher taşımacılığında öncelikle ilgisi olan kısım demiryoludur. Bu, demiryoluyla ilgili komisyon-

larda da yıllarca tartışıldı; DPT'nin beş yıllık planlarının hazırlık çalışmalarında da aynı konulara rastlanılabilir.

Yine, başlangıca geliyoruz. Hep, döndüğümüz yere gelmeyelim; onu söylemek istiyorum. Ulaştırma şuraları yapıp, kararlarını uygulamama durumuna düşmeyelim. Plan yapıp, planı uygulamama durumuna düşmeyelim. Yoksa, bu cevher taşımacılığı konusu 20 yıldır söyleniliyor.

Karayolu ulaştırması konusunda Nejat Yardımcı, Erhan Gündüz, Hatem Baytimur, İlhan Öztürk, Mine Kaya'nın önerileri var. 20 kadar öneri var, eğer süre tanırsanız, önerileri okurum. Aksi halde, bu raund bittikten sonra, tekrar öneriler faslına geçilecekse, o zamana bırakırız.

Bir üçüncüsü Sayın Nizamettin ATEŞ'in trafik denetimini gerçekleştirmek bulunmamaktadır diyorlar. Efendim bizim sonuç bildirgemizde bu var. Ben bunu hemen Sayın ATEŞ'e takdim edebilirim. Trafik sonuç bildirgemizi altı ayrı alt başlığa ayırdık. Altı çalışma grubumuzdan esinlenerek sistematik güvenliği desimalinde biz bu denetimi trafik denetiminin arttırılması ve kural ihlali yapan sürücülerin mutlaka cezalandırılmaları amacıyla, trafik polisi sayısında ve eğitiminde iyileştirilmeleri yapılmalı şeklinde koymuş idik. Tabi 20 dakika takdir buyurursunuz buradaki sunuşta tüm noktalarımızı burdan size aktarabilme imkanımız olmadığından Sonuç bildirgesinde özet olarak verdik. Dolayısıyla bu konu atlanmamıştır.

BAŞKAN (S. Yücel ÖZDEN)– Öncelikle, sorularımızı tamamlamış olalım, zamanımız kalırsa önerileri ele alırız. Ben, teşekkür ediyorum. (Alkışlar)

Aynı şekilde, lütfen, ana hatları itibariyle olmak üzere, şimdi, huzurunuza, demiryolu ulaştırmasını çağırsak olur mu acaba?

Buyurun Sayın Tekin Çınar.

TEKİN ÇINAR – (Demiryolu Ulaştırması Komisyon Başkanı) – Sayın Başkanım, değerli katılımcılar; demiryollarına yönelik oldukça fazla soru var. Ben, 10 dakikayla sınırlı bir şekilde, soruları cevaplandırmaya çalışacağım.

Sayın Ercüment Türktan'ın soruları var. Kombine taşımacılık yönünden dar kapsamlı bir öneri yer almakta. Ayrıca, tek elden yürütülmesi şeklinde bir ifade yanlış anlamalara neden olmaktadır.

Kombine taşımacılığın tanımı yapılmalıdır. Kombine taşımacılık, modlar arasında teknolojik imkânlar kullanılarak, taşımanın sürekliliği ve güvenilirliğini sağlayan, taşıma verimliliğini artıran, kapıdan kapıya taşımacılık hizmetini ticarî anlayışla en kısa zamanda gerçekleştiren taşımacılık sistemidir. Raporda yer aldığı gibi, denizyolundan gelen malın, tek elden kontrolüyle demiryollarına aktarılması yanlış anlamaya yol açmak-

tadır. Tek elden maksat; müdahaleci, monopol anlayışı akla getirmektedir. Nakliye, ticaretin temel unsurudur. Taşıma, serbest rekabet ortamı içinde müşteriye en az maliyetle aktarılması gereken bir hizmettir. Karayolu, demiryolu, denizyolu kombine taşımacılığında kapıdan kapıya hizmet verecek özel sektörün katılımı için taşıma sistemleri oluşturulması şeklinde öneri bildiride yer almalıdır.

Ercüment Beyin dikkatinden kaçmış olacak, kombine taşımacılığın tanımını yaptık; ama, fazla detayına girmedik. Kombine taşımacılık, aynı zamanda bir model ve multimodel sistemlerini de kapsamaktadır ve burada, özellikle altını çizdik, kombine taşımacılıkta, özel teşebbüsün de mutlaka yer alması gerekir bu sistem içinde diye. Bu raporumuzda var. O nedenle, eğer yetersiz ise, ilaveler yapabileceğimizi ifade ediyorum.

Profesör Doktor Cahit Çıray beyin bir sorusu var. Havayolu koridorlarının tıkanması ne demektir diye. Öyle bir şey söz konusu değildir. Bu yanlış saptamanın rapordan çıkartılması ve sonuç bildirgesine atıf yapılmamasını, yer almamasını arz ederim diyor hocamız.

Tabiî, bildiğim kadarıyla havayolu koridorları mevcuttur Karayollarında olduğu gibi, bunlarda da, trafik sıkışıklığı söz konusudur. Karayolu ve havayolundaki sıkışıklığın giderilmesi için, demiryolu alternatifinin gündeme getirilmesini amaçlamıştık; ama, ifademizde bir yanlışlık varsa, onu da revize edebiliriz.

Turan Çakar, Tüketici Hakları Derneğimiz Başkanı bir soru sormuştu. 21 inci yüzyıla birbuçuk kala, özellikle gelişmiş ülkelerin demiryoluna ve toplu taşımacılığa çok önem vermelerine ve çok büyük araştırma yapmalarına rağmen, Türkiye neden hâlâ demiryollarını ihmal etmektedir; yoksa, karayolunda etkili olan lobiler mi çok etkili oluyorlar?

Demiryolunun çok önemli olduğu ve desteklenmesi gereği konusunda kamuoyunun ve halkın bilgilendirilmesi ve desteğinin alınması konusunda ne gibi çalışmalar yapılmaktadır; çalışma yapılacak mı?

Bildiğiniz gibi, demiryollarının önemi konusunda ikinci demiryolu kongresini topladık ve şu anda da dokuzuncu ulaştırma şurası yapılıyor. Bunun yanında da, kamuoyumuzu aydınlatmak için medya vasıtasıyla değerli basınımız vasıtasıyla da büyük bir atak içine girdik. Bu konuda, Sayın Bakanlığımızın desteğini de yakinen izliyorsunuz.

Yine, Turan Çakar Beyin bir sorusu, demiryolu, raporda da belirtildiği gibi, ülkenin ekonomik ve sosyal kalkınmasında dinamiklerden olan ve stratejik öneme sahip olan ve hemen her yönden karayollarına göre üstünlükleri bulunan demiryoluna ilişkin projeler ne zaman uygulamaya konulacaktır. Türkiye'nin Batı Avrupa, Asya transit taşımacılığı dışında bırakılmak istenilmesine karşı ne gibi önlemler alınmaktadır? Ülkemiz çok hızlı davranmazsa treni kaçırmaz mı? Bu, gerçekten ciddî bir konudur.

Komisyonumuzda çok ciddî bir şekilde ele alınmış ve raporda, özellikle üzerinde durulmuş bir konudur. Gerçekten, bu konuda yavaş kalındığı takdirde, Türkiye treni kaçırabilir. Çünkü, Türkiye'nin etrafında büyük oyunlar oynanmaktadır. Bir taraftan, Karadeniz'in kuzeyine koridor taşınmak istenmekte, öteki taraftan, İran vasıtasıyla kuzey-güney aksına oturtulmak istenilmekte, bir taraftan, Yunanistan, Suriye vasıtasıyla güneyden baypas edilmek istenilmekteyiz; ama, Kars-Tiflis projesiyle, bildiğiniz gibi, özellikle Orta Asya'nın yüklerini ve Orta Asya taşımacılığını hem Avrupa'ya hem de Akdeniz'e indirme yolunda büyük bir çaba içindedir Türkiye. Bu, gerçekten, son derece önemli projenin realize edilmesi için de yoğun bir çaba sarf edilmektedir. Tabiî, bununla entegre olan diğer projeler de giderek önem taşımaktadır.

Turan Gülsoy, Cengiz Özcan ve Mithat Yüzügüllü Beyefendilerin soruları var.

Bilindiği gibi, kıyaslama, en iyinin elde edilebilmesi için yaygın şekilde kullanılan bir yöntemdir. TCDD'de bu yöntem kullanılarak, alanında en iyi olarak kabul edilen Fransız Demiryolları, Alman Demiryolları gibi kuruluşlarla gerek işletim, gerekse organizasyon konusunda kıyaslama yapılarak, eksik olduğu düşünülen birçok konuya iyileşme yapılabilir mi, bu konuda görüşünüz nedir demiş arkadaşlarımız.

Bildiğiniz gibi, demiryollarının yönetim reformu konusunda yeniden yapılanma çalışmaları başlatılmıştır. Ancak, Türkiye'de demiryollarının çok büyük bir sorunu, altyapıdır. Bahsedilen ülkelerde bu sorun olmadığı için, şu anda onlarla gerçekçi bir mukayese yapılması mümkün değildir.

Hasan Kır, Antalya Vali yardımcımız, ülkemizin kuruluşunda var olan tek hatlı demiryolu, halen şehirlerarası ulaşımda varlığını korumaktadır, demiryolu ulaşımını hızlandıracak çift hatlı demiryolu ağının hangi önemli hatlarda öncelikle yapılacağını veya yapılması gerektiğinin yıllar itibariyle raporda yer alması hususunun bilgilendirilmesi gerekiyor.

Sayın Valimize şunu ifade edeyim: Bizim yapmış olduğumuz çalışmalarda, özellikle transit güzergâhı olan doğu-batı aksındaki güzergâhımızın, İstanbul-Ankara arasından başlayarak çift hatta ulaşması düşünülmektedir; ama, genelde, bildiğiniz gibi, mevcut hatların çift hatta dönüşmesi son derece, bazı noktalarda zor bir işlemdir.

Özellikle tünelli ve viyadüklü geçişlerde yeni hat yapımı daha fazla maliyeti gerektireceği için, bazı noktalarda, sizlere de arz ettiğimiz gibi, İstanbul-Ankara ve Sıvas arasında yeni demiryolu yapımının daha gerçekçi ve daha fizibil olacağı inancındayız. Çünkü, bundan sonra yapılacak her demiryolu hattı, yeni teknolojiye göre yapılacağı için, bir nevi sürat hattı mahiyetinde olacaktır.

İnşaat mühendisi Zafer Alev sorusunda "Ankara - İstanbul yeni demiryolu hattı yapımı yıllardır sürmekte. Buna göre, mevcut hatlarda ve yeni inşa edilecek hatlarda projeler nasıl çabuk gerçekleştirecektir?

Kamuoyumuz, lokomotiflerin azamî hızları da dahil olmak üzere açıklama ve bilgi beklemektedir, bu konuda bilgi verir misiniz?" demiş

İstanbul-Ankara arasındaki demiryolu hattının, biliyorsunuz, bir mevcut olanı var ve bir de yeni hattan geçeni var. Ayaş tünelinde çalışmaları süren güzergah yenisidir. Sanıyorum, bu güzergah, bu raporumuzda belirtildiği gibi, yeniden hızlanması gereken bir proje olarak ileride yerini alacaktır. Mevcut güzergahın rehabilitesi konusunda hızla çalışmalar sürmektedir.

Yine, Mithat Yüzügüllü beyefendinin bir sorusu var. Sorusunda "Türkiye için büyük pazar oluşturan Türk Cumhuriyetleri, Ortadoğu ve ülkemiz için ihtiyaç duyulan çeken ve çekilen araçların imalatları, ağır bakımları ve servis hizmetlerinin sağlanması için faaliyette bulunan bağlı ortaklıklardan azamî şekilde faydalanılmalı, bu ortaklıkların yabancı firmalarla çalışmaları desteklenmeli, böylelikle, demiryollarının araçlarının teknolojisinin geliştirilerek dünyadaki pazar payı artırılmış olacaktır. Bu konudaki görüşünüz nedir?" demiştir.

Bu konuda, tabiî ki kendilerine aynen katılıyoruz. Büyük bir atılım içindeki bu bağlı ortaklıklarımızın zaten bu şekilde bir statüye kavuşmaları, özellikle dış piyasalarda rekabete girebilmeleri ve ihracat konusunda aktif olabilmelerine matuftur.

Sayın Bakanımız Selahattin Babüroğlu'nun soruları var: Sayın Bakanın, trenleri, demiryolculuğu önemsemesi, Türkiye ulaşım politikası için şans, hatta evrimdir. Ona göre bir handikap var. Çanakkale veya İstanbul Boğazından geçirilmesi düşünülen trenli geçiş çok güzel. Doğu Anadolu'ya ya da Hindistan'dan, İstanbul, Avrupa Manş güzergahına transit ulaşım için Türkiye, tüm demiryollarının yenilenmesine ihtiyaç var mı?

Hız trenleri için kurp yarıçapları, deverler, rayların ek noktaları dikkate alındığında, eminim, ancak bu iyileştirmelerin, müdebbir tüccar gibi çalışıldığını halka duyurmak gerekir mi? Öncelikler sırası, önce hat iyileşecek, sonra hareketliler satın alınacak gibi.

Bildiğiniz gibi, Sayın Bakanımın da ifade ettiği gibi, her konuda olduğu gibi, demiryollarında çok büyük teknoloji gelişmesi izlenmektedir. Eskiden, bir kere, Avrupa'dan, Londra'dan ve Türkiye sınırına kadar, Doğu sınırına kadar olan bir sorun yoktur; fakat, biliyorsunuz, ondan sonra, Doğu Bloku ülkelerinde ekartman açıklığı fazla olduğu için, eskiden boji değişiyordu, ondan sonraki bir teknolojiyle, dingil üzerinde tekerlekleri kaydırmak suretiyle bu sağlanıyordu, daha kolay bir metoddu; ama, son teknolojiyle, artık, tren giderken, yollarda düzenlenecek makas sistemleriyle, hiç durmadan, bojiler, kendilerini istediği genişliğe göre adapte edecek teknolojile kavuşmuşlardır.

Bu nedenle, bir sıkıntı yok; ama, biliyorsunuz, altyapı açısından bir sıkıntı var. Bu ülkelerdeki sürati burada yapmak mümkün değil. Tabiî, buna göre, altyapı standardizasyonu açısından ve çift hat işletmeciliği açısından büyük yatırımlar yapmak zorunluluğumuz vardır.

İkram Yaşar Beyin sorusu; Ankara-İstanbul arası hızlı tren projesi ne zaman gerçekleşecek. Bu soruya her halde cevap verdik.

Nazmi Güzel, karayolları ve demiryolları kıyaslamasında ulaşım politikalarında coğrafî özellik ve iklim şartları dikkate alınamaz mı diye sormuşlar; ayrıca, karayollarıyla yapılan taşımanın pahalı, demiryollarıyla yapılan taşımanın daha ucuz olduğu gerçeğinden hareketle, ulaştırma faktörünün piyasa enflasyon üzerinde yüzde 30-40 arasında etkisinin vurgulanması gerekmez mi?

Demiryolu yapımında kullanılacak malzemenin yüzde 87'si yerli malzeme, üzerinde çalıştığı araç ve gereçlerin ise yüzde 81'i yerli imkânlarla sağlanmaktadır.Bu durum, ülke ekonomisine katkı amacı taşımaz mı? Japonya'da ortalama 500 kilometre/ saat hız yapan trenler, ülkemiz demiryollarının bu gerçeğinin dışında hızlı tren altyapı çalışmaları öncelikli projeler arasında yer alması gerekmez mi diye sormuş. Ben, bunu temenni olarak kabul ediyorum.

Osman Akkoca, "ülkemizde, demiryolu ulaşımı konusunda tek yüksek üretim veren Sakarya Üniversitesi demiryolu araçları programı yüksekokulu kapatılmış, mezunlar işsizdir. Bu konuda girişimleriniz var mı?" demiş.

Bu da, tabiî ki, istihdam politikasıyla ilgilidir. Aslında, demiryolu eğitimi almış insanların bu sektörde çalışmasında tabiî ki yarar vardır.

Sevinç Akay arkadaşımız, "yük ve yolcu taşımacılığı tablosunda demiryolunun payı her yıl düşme eğilimi gösteriyor, son olarak 1987 yılında yapılan Sekizinci Ulaştırma Şurasına katılmadım; ama, bu payın artırılması yönünde mutlaka bir karar alındığına eminim. Pazar payının düşme eğilimi 1987'den itibaren devam etmiştir. Şuraların olumlu neticeye katkılarını öğrenmek istiyorum" diyor..

Bildiğiniz gibi, 1983-1993 ana planında demiryolu payının yüzde 27'lere çıkması öngörülmüştü; ama, sanıyorum, finans bulanamadığı için bu konuda bir ilerleme kaydedilemedi.

Bana, daha sonraki intikal eden konular, genelde katkı vermek için aktarılmış olan konulardır. (Alkışlar)

BAŞKAN (S. Yücel ÖZDEN)- Çok teşekkür ederim Sayın Çınar. Şimdi Sayın Doktor Necmettin Akten, deniz ulaştırması konusunda kürsüde olacaklar.

NECMETTİN AKTEN (Denizcilik Kültürü ve Denizcilik Politikaları Komisyon Başkanı) – Sayın Başkanım, Şuramızın saygın üyeleri; deniz ulaştırması komisyonuyla ilgili beş soru var; fakat, bunlardan üç tanesi aşağı yukarı birbirine denk, bir tanesi farklı.

Bir de, kıyı düzenlemesiyle ilgili bir soru var. O konu benim uzmanlık alanım içinde olduğu için, Sayın Selahattin Bayrak'ın yardımlarına ihtiyacımız var. Sanıyorum, kendisi açıklarsa sorunun cevabını çok daha iyi olacaktır.

Sayın Birgül Al'ın bir sorusu var: "İkinci sicil oluşturulması konusunda Türk bayraklı gemilerde çalışacak gemi adamlarının salt Türk olması acaba uluslararası uygulamalar da dikkate alındığında ve de Türk gemi adamlarını yabancı bayraklarla çalışması, diğer bir ifadeyle, ihracının sağlanması dikkate alındığında bir çelişki oluşturmuyor mu?" diyor.

Şimdi, ikinci sicil doğumuna baktığımız zaman, 1950'li yıllarda denizlerde 25 yıl olan çalışma süresi, günümüzde maalesef 10 senenin altına düşmüştür; 9 yıl 8 aydır. Bu demektir ki, normal, karadaki bir elemanın çalışma süreci olan 20-25 yıllık dönemde aynı gemi, en azından iki tane kaptana ihtiyaç göstermektedir. Bunun doğal bir sonucu olarak, dünyada 52 bin tane kaptan açığı vardır. Dünya deniz filosunun 76 bin gemiden oluştuğu düşünüldüğünde, demek oluyor ki, her üç geminin iki tanesi kaptanlıdır, bir tanesi de öyle veya böyle ticaretini devam ettirmeye çalışmaktadır. Bu arada, tabiî, işi biraz kumar etmektedir diye düşünüyorum.

Batı ekonomilerinde gerçekten kara ile deniz arasında gelir yönünden bir fark kalmamış olması, gemi adamlarını ki, gemi adamı dediğimiz zaman, miçodan kaptana kadar uzanan değişik rütbelerdeki gemi personelini düşünmekteyiz. Gemi adamlarının artık karada iş bulma imkânlarına ortam hazırladığı için, Batılı gelişmiş ekonomiler gerçekten doğulu ekonomilerin ürettiği gemi adamlarına ihtiyaç duymaktadırlar.

Bunun bir olgusu da, alt komisyon raporunda sizlere sunduğumuz gibi, gerçekten çok büyük maliyet farkları vardır. Normalde, doğu gemi adamlarıyla donatılmış bir gemide günlük roaming coast dediğimiz munzam giderler 1 000 veya 1 200 dolar civarında seyrederken, emsali batılı ekonomilerde bu miktar 4 500 dolarlara kadar çıkabilmektedir.

İşte, bu doğal maliyet kıyaslamasının ürünü olarak, akıllı batılı ekonomiler, ikinci gemi sicilini oluşturmuşlardır; ancak, ikinci gemi sicilini oluşturan ekonomilerine baktığımız zaman, gemi adamı potansiyeli olmayan ülkelerin de yer aldığını görüyoruz. İngiltere South, pahalılıktan dolayı ikinci sicili tercih etmektedir. Norveç, nüfusu 3,8 milyondur, dolayısıyla, zaten, gemilerine ayıracak kaptanları dışında gemi adamları yoktur.

Bu şekilde, diğer Alman ikinci siciline iyi dediğimiz zaman, benzeri kıyaslamaları göreceğiz.

Türkiye için ise durum değişiktir. Sabah da arz etmeye çalıştığımız gibi, Türkiye, dünyada, en büyük gemi adamı potansiyeline sahip üç ülkeden üçüncüsüdür. Türk deniz ticaret filosunun 1 177 gemisi vardır ve bu gemilerde ortalama ihtiyat payı da düşünüldüğünde, 42 bin gemi adamı çalışmaktadır. Oysa, ben bunun çok daha fazla olduğunu düşünüyorum; ancak ITF verilerine göre bu rakam 85 bin olarak belirlenmiştir.

Demek oluyor ki, 42 bin kişinin çalıştığı yerde, 85 bin kişilik bir potansiyel vardır. Öyleyse, geri kalan 43 bin kişiyi ya işsizliğe mahkûm edeceksiniz veya diğer sektörlerde olduğu gibi, bunu, zaten yetişmiş gemi adamı arayan ülkelere ihraç edeceksiniz. Bu bağlamda herhangi bir çelişki yoktur. Fazla olan potansiyelin, daha iyi bir rant, gelir sağlanması amacıyla yabancı bayraklı ülkelere ihracıdır. Buna da, zaten, yabancı bayraklı ülkeler, sabahleyin de söylemeye çalıştığımız gibi, İş ve İşçi Bulma Kurumu mevzuatındaki tekel kırılabildiği takdirde, Türk gemi adamına çoktan ihtiyaç duyacaklardır. Çünkü, gemi adamlarımız gerçekten kalitelidirler.

Diğer sorular, aşağı yukarı Türk denizciliğinin neden geri bıraktırıldığını ifade eden sorular. Bu konuda Sayın Eser Atak, Sayın Profesör Doktor Esen Özsal ve Sayın Turhan Çakar'ın soruları aynı amaca yöneliyor.

Türkiye'de, gerçekten, denizcilik konusunda yıllardır yanlış politikalar uygulanmıştır. Ben, "Politika" lafını sevmiyorum, yanlış stratejiler uygulanmıştır. Yunanistan, İstanbul'u Türklere kaptırdıktan sonra, geleceğini ve çıkarlarını denizlerde görmüştür ve bugün, Amerika Birleşik Devletlerinin Türkiye'ye herhangi bir yaptırım uygulaması, Yunanistan lobisinin oradaki üç beş milyon Yunan vatandaşı sayesinde değildir.

Şurası bir gerçektir ki, Amerikan dışticaretinin ulusal bayraklı gemileriyle yürütebildiği dışticaret ancak yüzde 3'tür. Yüzde 97'sinde Amerika Birleşik Devletleri yabancı bayraklara bağımlıdır ve her gün, en az 1 000 tane Yunan bayraklı gemi Amerika Birleşik Devletlerine dışticaret yükü taşımaktadır.

Dolayısıyla, Amerika'nın dışticaretine katılmayan bir ülke olarak, Türkiye ile Yunanistan arasındaki bir tercihte, Amerika Birleşik Devletlerinin yaptığı tercihin hangisinin doğru olacağı konusundaki cevabı sizin sağduyunuza bırakıyorum.

İngilizlerin bir atasözü vardır "Ticaret, bayrağın peşinden gider" diye. Bu olgu, dünya ticaretine egemen olmak isteyen ülkelerin daima çıkarlarını denizden ve belaları da denizden bulacakları anlamına gelmektedir. "Bela" lafını özür dileyerek söylüyorum; ama, bu, gerçekten de böyledir. Yakın bir gelecekte, Türkiye ile Yunanistan arasındaki

ilişkiler hep Ege Denizinde düğümlenmiştir ve sorunun çözümü, Ege Denizinin ancak dünya haritasından silinmesiyle mümkün olacaktır diye düşünüyorum.

Öyleyse, Türkiye, Cumhuriyetle birlikte başlayan ve o döneme kadar özel sektör marifetiyle yürütülen deniz ticaretini, haklı olmayan ama kıyasıya bir ortamdaki rekabet yüzünden kamulaştırma ihtiyacını duymuştur.

Benden daha büyük olanlarım hatırlayacaklardır; Cumhuriyetin ilk yıllarında, özel denizcilik şirketleri, Karadeniz postası yaptıkları yıllarda, kıyasıya rekabet sonucunda vatandaşı bedava taşımak şöyle dursun, hiç navlun ücreti almamanın yanı sıra, simit vererek ve öğlen yemeği ikram ederek yolcuları kendi saflarına çekme gayreti içinde olmuşlardır. Bunların sonucunda, devlet işe müdahale ederek, Devlet Deniz Yolları Umum Müdürlüğünü ve TDİ'yi ve Deniz Nakliyatı oluşturmuş bulanmaktadır.

Türkiye, bu süreçten geçmişken, biz, aynı şirketleri şimdi yeniden özelleştirme masasına yatırıyoruz. İnşallah, sonu hayırlı olsun.

Bu tarihî gelişmeden sonra konuyu bir noktaya getirmek istiyorum: Türkiye Cumhuriyetinde, özellikle planlı yıllarda, Türkiye, kendine yeterli olmayı amaç edinmiştir. Birinci Beş Yıllık Plan çalışmalarına katılmadım; ama, İkinci Beş Yıllıktan altı dahil, yedi hariç, bütün çalışmalarda, deniz ulaştırması ve liman altyapı komisyonlarında görev aldım ve orada bir olguyu saptadım, onu arz etmek istiyorum: Türkiye, kendi kaynaklarıyla gemi yaparak dışticaret seferberliğini yürütmeye çalışmıştır. Bu politika, Birinci Beş Yıllık Plan döneminde, gemi inşa sanayiini geliştirmek amacıyla alınmıştır; hatta, hat kapasiteleri ve buna bağlı olarak tonaj değerlendirme hep bu baz üzerine oturtulmuştur; ama, sonuçta, Türk deniz ticaret filosu gelişememiştir. Ne zaman ki, 1980 yılında, ne olursa olsun, gemi olsun, yük taşıma kabiliyeti olsun, bu gemilerin ithaline izin verilsin denildikten sonra, Türkiye'de, gerçekten, deniz ticareti bir sıçrama göstermiştir.

Türkiye'nin ulusal çıkarları -fazla vaktinizi almak istemiyorum- deniz taşımacılığında yatmaktadır. Bu çıkar, dünya ticaretine ve dünya coğrafyasına paralel olan bir çıkardır. Çünkü, Türkiye'nin 3,5 tarafı denizlerle çevrilidir; artı, Türkiye'nin dışticaret yüklerinin yüzde 92'ye varan kısmı denizyolu taşımacılığıyla yapılmaktadır.

Türkiye,ihracat seferberliğini sürdüregelmektedir; ama, şurası hatırlanmalıdır ki, mevcut ulaştırma sistemleri içinde maliyet ve enerji tüketimi bakımından en ucuz taşıma sistemi denizyolu taşımacılığıdır. Dolayısıyla, Türkiye, Dışticaretinde gerçekten pazarlarını geliştirmek istiyorsa ve pazarlarına, malını hasarsız ve zamanında eriştirmek istiyorsa, ulaştırma sistemlerinde denizyolu taşımacılığını tercih etmek mecburiyetindedir.

Türkiye'nin denizciliği tercih edememesinin birtakım politik, tarihsel ve insanımızdan da kaynaklanan nedenleri vardır; çünkü, Türk insanı, gerçekten, denizi sevmemektedir, bu konu üstünde saatlerce konuşulabilir. Ben, 10 dakikalık zaman limiti içinde ancak böyle ifade edebiliyorum.

Saygılar sunuyorum. (Alkışlar)

BAŞKAN (S. Yücel ÖZDEN) – Çok teşekkür ediyorum.

Bu oturumumuzun amacı, sorulara kısa cevaplar vermek. Yoksa, sektörlerimizin yararlarını uzun zamandan beri tartışıyoruz.

Şimdi, aynı düşünceyle havayolu ulaştırma sistemiyle ilgili sorulara arkadaşımız yanıt verecek.

SAMİ KABAŞ – (Denizcilik Müsteşarlığı)– Kurumların mutabakatıyla, kıyı yapılarında uygulanan bir prosedür vardır; ancak, daha sonra, bazı kurumların kendilerince çıkardıkları yönetmeliklerle; örneğin ÇED yönetmeliğiyle geçen yıl haziran ayında çıkartılan bir yönetmelikle, kurumlar, kendilerine değişik prosedürler de çıkarmasıyla, durum, biraz daha karmaşık hale geldiğini düşünüyoruz. Bu durumda yeni bir düzenleme çalışması düşünülüyor mu?

Teşekkür ederim.

SELAHATTİN BAYRAK. (Şura Divan Üyesi)- Bilindiği üzere, 3621 sayılı Kıyı Kanunu var. Kıyı Kanununun 7 nci maddesinde, kıyılarda yapılacak yapıların ne şekilde yapılacağı kanunla izah ediliyor. Yalnız, müteşebbisin, hangi kanunu ve hangi kararnameyi ne zaman uygulanacağı bilinmiyordu. Ama biz, DLH Genel Müdürlüğü olarak konuyu elimize alıp, tüm kurum ve kuruluşları toplantıya alıp bir prosedür hazırladık ve kanunun 7 nci maddesinde, Bayındırlık Bakanlığına yetki verildiği için, yine, Bayındırlık Bakanlığı kanalıyla da 4 Eylül 1996'da tüm valiliklere tamim ettik ve dolayısıyla kıyılardaki valilikler ve belediyelerin bundan haberi var.

Kıyılarda yapılacak yapılardaki prosedür aynen uygulandı. Şöyle ki, kıyılarda yapılacak yapıların imar planları hazırlanıp valilik kanalıyla Bayındırlık ve İskân Bakanlığına geliyor, Bakanlık, üç kuruluşun görüşünü mutlaka alıyor. Biri, Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü, biri, Ulaştırma Bakanlığı DLH Genel Müdürlüğü, diğeri de Çevre Bakanlığı. Ulaştırma Bakanlığı, DLH Genel Müdürlüğünün yatırımları açısından, Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü, navigasyon açısından, Çevre Bakanlığı ise ÇET açısından uygun görüşü alındıktan sonra önce plan onayı yapılıyor. Daha sonra da uygulama projesi yapılarak, 3348 sayılı Ulaştırma Bakanlığının Kuruluşu ve Teşkilatı Hakkındaki Kanunun 9 uncu maddesi gereğince proje DLH Genel Müdürlüğünce tasdik edilip kıyı yapısı yapılıp, daha sonra da açılış ve işletme ruhsatı Denizcilik Müsteşarlığından alınıyor. Bu uygulama aynen devam ediyor, herhangi bir değişiklik yoktur.

Arz ederim.

BAŞKAN (S. Yücel ÖZDEN)– Selahattin Bey, bu süreç normal olarak ne kadar süre alacak?

SELAHATTİN BAYRAK (Şura Divan Üyesi)– Bu süreç, altı aydan daha erken olamıyor Sayın Başkanım.

BAŞKAN (S. Yücel ÖZDEN) – Önemli olan da budur zaten. Bir fabrika yapacaksınız. Bugün, demek ki, Çevre Bakanlığı bizim bakanlığımız,Bayındırlık Bakanlığı, Denizcilik Müsteşarlığı, Askerî çevreler de zaman zaman işin içine girecek, yatırımcının karşı karşıya bulunduğu durumu içtenlikle kabul etmemiz lazım.

SAMİ KABAŞ – Sayın Başkanım, ben, cevabımı tam olarak alamadım. Kurumların, kendilerine göre sonradan çıkardıkları yönetmelikler vardır. Önce, bu mutabakattan sonra çıkan yönetmelikler, ilave olarak, kendilerine göre yeni prosedürler oluşturmaktadır. Durumun yeniden gözden geçirilmesinde fayda var. Sektörümüz, zaten uzun bir süreçle karşı karşıyadır.

BAŞKAN (S. Yücel ÖZDEN)– Yani, Ulaştırma Bakanlığının öngördüklerinin ötesinde, her kurum kendine göre yönetmelik çıkardı diyor öyle mi?

SELAHATTİN BAYRAK (Şura Divan Üyesi) – Şimdi, biliyorsunuz, çıkarılan yönetmelik, Çevre Bakanlığının ÇET yönetmeliğidir. Yapılacak yapılardada ÇET uygundur veya uygun değildir raporu alınıyor. O nedenle, ÇET raporuna ilişkin yönetmelik değişikliğin kıyı yapılarında herhangi bağlayıcı bir yönü yoktur. O kendi başına ayrı bir yönetmeliktir. Bugüne kadar uygulanan prosedürde de zaman yönünden herhangi bir ilerleme veya gerilemeye sebep olmamıştır. Bu, kıyı kanunun 7 nci maddesi gereğince, kıyılardaki yağmacılığı önlemek için, belediyelerden alınmış ve Bayındırlık Bakanlığına verilmiş bir görev olduğu için bu prosedür böyle yürüyor. Bunun daha kısaltılması mümkün müdür diye soruldu; onun üzerinde çalışmalar yaplıyor.

SAMİ KABAŞ (Denizcilik Müsteşarlığı) Geçen yıl çıkarılan yönetmeliği Selahattin Bey gözden geçirirlerse, tekrar görüşürüz kendileriyle.

BAŞKAN (S. Yücel ÖZDEN)– Aramızda, Çevre Bakanlığından temsilci var mı?.. Yok.

Boru hatları konusunda arkadaşımız var mı?.. Enerji Bakanlığından temsilci var mı? Bazı eksikliklerimiz var. Çevre Bakanlığından kimse yok, Enerji Bakanlığından kimse yok, peki buyurun bakalım. Bir dakika Boru Hatları Komisyonuna Enerji Bakanlığı kimse göndermedimi?

UĞUR TOPAL – (Boru Hattı Ulaştırması Komisyon Başkanı) - Hayır efendim, Botaş'tan katıldılar efendim.

BAŞKAN (S. Yücel ÖZDEN)– Botaş, Enerji Bakanlığı demek canım, Botaştan kimse yokmu?

UĞUR TOPAL (Boru Hattı Ulaştırması Komisyon Başkanı)- Enerji Bakanlığını ayrıca davet etmiştik, ona da icabet etmediler.

BAŞKAN (S. Yücel ÖZDEN)– Botaştan kimse varmı?

UĞUR TOPAL (Boru Hattı Ulaştırması Komisyon Başkanı)- Var efendim.

BAŞKAN (S. Yücel ÖZDEN)– Salonumuzda varmı? Evet, Teşekkür ederim. Buyurun efendim.

UĞUR TOPAL (Boru Hattı Ulaştırması Komisyon Başkanı)- Sorunun bir tanesi Prof. Dr. Esen Özsay'dan geliyor. İçmesuyu gittikçe büyük bir ihtiyaç olmaktadır. Gelecek çağda kıymeti belki petrolü geçecektir. Boru hatları plan ve protokolünde, yurtiçinde ve dışında içmesuyu boru hatları projesi mutlaka düşünülmelidir der.

Ben, sabah konuşmama başlarken, boru hattının, sıvı ve sıvı içindeki katı parçacıklarını taşımak için alternatif metod olduğunu söylemiştim ve bu sıvılardan da ticarî değeri olanlardan söz etmiştim. Su da, ticarî değeri olan bir meta haline geldiği zaman, tabiî ki boru hattıyla taşınacaktır. Ancak, komisyonumuz, boru hattı ulaştırma alt sektörü hampetrol, doğalgaz ve petrol ürünlerinin boru hatlarıyla taşınması konusunda planlayıcı, yatırımcı ve işletmeci kuruluşların faaliyetlerini kapsamaktadır. Bu doğrultuda içmesuyu boru hatları bu kapsamda tarafımızdan değerlendirilmemiştir. İçmesuyunun ayrı olarak değerlendirilmesi gerekmektedir.

Diğer bir soru; Cahit Çıray tarafından verilmiştir. Hidrotransport ve pnömoransportla ilgili bir gelişme, vizyon var mıdır diyorlar. Şu anda Türkiye'de hidrotransport, yani, katı parçacıkların bir hidrolik vasıtasıyla bir yerden bir yere naklolması veyahut da tazyikli hava vasıtasıyla naklolmasında bir gelişme yoktur ve bu konumuz dışında olduğu için incelemedik.

Üçüncü sorumuz var; Profesör Doktor Yurdanur Tuluay tarafından verilmiş, güneşin kısa süreli etkinlikleri görülememekte, kestirilememektedir.Ancak, bu etkinlikler, yerküre iyonosferinde önemli değişmeler yaratmaktadır. Örneğin, akım dizgelerinde değişmeler olmaktadır. Bunun sonucunda, borularda erozyon olmaktadır.Uluslararası gelişmiş toplumlar bunu izlemektedirler. 20 nci Yüzyılda bu denetleme yapılacak mı, bu tür bir denetleme başlatılmasını öneriyorum.

Şimdi, efendim, borularda, korozyona karşı katyonik koruma uygulanmaktadır. Borularımız, yerin altından tahminen 1,5 metre altından gitmektedir ve üzeri sargılıdır. Bu nedenle, dış etkenlere karşı oldukça korunmuş durumdadır. Yalnız, Amerika'da olduğu gibi, bu etkinlikler daha fazla olmaktadır. Yalnız, bu da, yeni bir teknolojik gelişmedir.Yakından takip edilmektedir. Bir ilerleme olduğu zaman, Türkiye'de de tatbik edilecektir.

Arz ederim. (Alkışlar)

BAŞKAN (S. Yücel ÖZDEN)– Teşekkür ederim.

Şimdi, haberleşme konusundaki sorulara geçmek istiyorum. Sayın Başkan burada mı? Evet, Sayın Prof. Dr. Haldun ABDULLAH. Buyurun

PROF. DR. HALDUN ABDULLAH – (Haberleşme Komisyon Başkanı)- Efendim, bizim üç sorumuz var, üç önerimiz var, şimdi soruları ele alıyorum: Birincisi, Sayın Doç. Dr. Halûk Geray'a, sorunun yöneltildiği komisyon haberleşme. Soru: Önerilen Anayasa değişikliği hangi maddelerle ilgilidir, açılması gerekir.

Yapılan öneriden özelleştirme sürecinin önünün kapalı olduğu mu anlaşılmalı diye bir soru var.

Bu soruyu yanıtlamak üzere, yasal çerçeve komisyonumuzdan Sayın Gülay Yalçın bir açıklama yapacaktır.

Buyurun.

GÜLAY YALÇIN (Türk Telekom A.Ş.)– Sayın Başkanım, biz, Telekom kanunu konusunda bir Anayasa değişikliği gerekir önerisinde bulunmuştuk raporda. Anayasa değişikliği tabiri aslında yanlış. Anayasa değişikliği değil de, Anayasaya bir madde eklenmesiydi kastettiğimiz. Anayasada özelleştirme, özellikle Telekom'un özelleştirilmesi konusunda bir madde yok; fakat, Anayasa Mahkemesi, özelleştirmeyi tabiî ki reddetmiyor. Bunu da şu yorumla yapıyor. Özellikle, Telekom'un 406 sayılı kanunu üç defa Anayasa Mahkemesine gitti, incelendi, bir kısmı uygun bulundu ve bir kısmı da iptal edildi bildiğiniz gibi. Buradaki incelemede, Anayasa Mahkemesinin esas aldığı konu, devletleştirmeyle ilgili madde. Bir özel kişi veya kuruma ait olan mal devletleştirilebiliyorsa, devlete ait olan bir mal da özel kuruluşlara ait olabilir varsayımından hareketle, aksiyle koyuyor bu kuralları; fakat, özellikle Anayasa mahkemesinin incelemelerinde, belirli, özellikle önemli olarak saptadığı maddeler var.

Bu noktalardan bir iki tanesi, Türk Telekom ve elektrik. Özellikle, bu ikisi, stratejik ve doğal tekel niteliği taşıyan hizmetlerdir diye görüyor ve bunun için, telekomünikasyon hizmetlerinin bir kamu hizmeti olarak kalması gereklidir yorumuyla hareket ediyor. Tabiî, bu, şu anda, 406 sayılı Kanunda yapılan değişikliklere uygun bir yorum. Çünkü, bu maddelerde yapılan değişiklik, Türk Telekom A.Ş'nin yüzde 51'inin devlette kalmasını öngörüyor; fakat, telekomünikasyon konusunda, özellikle hükümetimizin ve devletin dünya ticaret örgütüne 2005 yılında verdiği geniş kapsamlı bir özelleştirme yapılabilmesi için Anayasaya bir madde eklenmesi gerektiğini düşünüyoruz. Aksi takdirde, çıkarılacak her kanun Anayasanın, telekomünikasyon bir kamu hizmetidir yorumuna aykırı olacaktır. Önerimiz, bu nedenle konulmuştur.

SALONDAN BİR KATILIMCI– Şimdi, burada açık olmak gerekiyor. Öneriyi yapanlar da iyi niyetle bunu yaptılar; ama, çok açık olmamız gerek. Yani, şimdi, haberleşme komisyonu, haberleşme hizmetlerinin, bir kamu hizmeti niteliğinde olduğuna ilişkin Anayasa hükmünün kaldırılmasını mı istiyor? Eğer böyle bir istek varsa, Komisyonun, geriye kalan bütün önerileri geçersizdir. Çünkü, bütün o çalışmalardan çıkan öneriler, pekçok kamu hizmeti boyutunu sosyal ve ekenomik hedefleri önermektedir, Haberleşme politikalarının sanayileşme ve toplumsal gelişme politikalarıyla uyumlandırılmasını önermektedir. Onlarca öneri vardır. Eğer, bu, bu haliyle, yani, anlamı buysa, o zaman komisyonun bütün raporu geçersiz ve kadük olmuş sayılır.

Ben, bunun aydınlatılmasını istiyorum.

GÜLAY YALÇIN (Türk Telekom A.Ş.)– Şimdi, anlamı bu değil. Çünkü, Anayasamızda, telekomünikasyon hizmetinin kamu hizmeti olduğu konusunda bir madde yok. Sıkıntımız, Anayasada haberleşmeyle ilgili tek bir madde var, haberleşme gizliliği esastır diye; fakat, Anayasa Mahkemesi, doğal olarak Anayasadaki maddelere göre yorum yapan bir kuruluş, Anayasadaki maddelerde de, devletleştirmeyle ilgili madde var; ama, özelleştirmeyle ilgili bir madde yok. Birtakım üst kurumlar kurulmuştur. Mesela, Telekom konusunda, bütün dünya ülkelerinde olduğu gibi, Türk Telekom'da da, bir düzenleyici otoritenin kurulması gerektiği konuşuluyor. Bunun kurulabilmesi için, Anayasada buna izin veren herhangi bir madde olması lazım diye düşünüyoruz. Mesela, RTÜK, tam anlamıyla olmasa bile, bu şekilde bir düzenleyici kuruluş; fakat, Anayasada, radyo ve televizyon ve sanayi konusunda devletin bunu bir kamu hizmeti olarak gördüğü ya da birtakım düzenlemeler yaptığı konusunda maddeler var. Yani, Devlet, bu konuları belli bir maddede düzenlemiş; ama, telekom konusunda hiçbir madde yok. Anayasa Mahkemesi bu yorumdan hareketle, hiç madde yoktur, devletleştirme vardır; evet, fakat, bunlar doğal tekeldir diyor.

Bizim kanunumuz 1924 tarihlidir ve değişiklik ancak 70 yıl sonra yapılabilmiştir. Bu yorumdan hareketle, telekomünikasyon hizmetlerinin belirli bir tarihe kadar doğal tekel niteliği taşıması son derece mantıklı; fakat, teknolojik gelişim karşısında, artık, hizmetlerin özelleşmesi ve dünyaya açılması gerekiyor. Onun için, önerimiz Anayasada değişiklik gerektiği yolundaydı. Yani, bir madde eklenmesi, çıkartılması değil.

O maddenin ne olduğu konusunu da biz incelemedik.

SALONDAN BİR KATILIMCI- Maddeyi bilmeden komisyon raporuna o öneriyi nasıl koyabiliriz? Maddeyi bilelim, net olalım ki arkasında duralım.

PROF. DR. HALDUN ABDULLAH- (Haberleşme Komisyon Başkanı) Efendim Burada, biz, derin hukuk kurallarına girmiyoruz. Pratikte, bilinen husus şudur: Bir ka-

nun, hukukçular tarafından hazırlanıyor. Amaç, telekomünikasyon hizmetlerinin özelleştirilmesi. Bir müddet sonra, biri Anayasa Mahkemesine başvuruyor ve iptal oluyor. Olay bu. Yani, burada, bizim teknik personel olarak Anayasada bu konuya bir engel varsa değiştirilmesi diye. Başka bir anlam taşımaz.

SALONDAN BİR KATILIMCI- Özür dilerim, karşılıklı konuşmaya giriyor; ama, her liberalizasyon özelleştirme değildir. Her özelleştirme rekabete yol açmaz, her rekabetçi piyasa kaynak tahsisini mutlaka verimli olarak yapamaz. Bunun için, müdahale ettiği noktalar olur. Bütün dünyada telekomünikasyon politikalarında devletin müdahalesi buna dayanır. Benim önerim, o yeşil kâğıtta, ben daha dikkatli yapılmış bir öneride bulunmuştum. Öneriler kısmında onun da değerlendirilmesini istiyorum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN (S. Yücel ÖZDEN)– Teşekkür ederim ben, her iki tarafı da dinledim. Sorunun dışına çıkmayalım. Burada söylenen şey, çok açık. Türkiye'de önce 2005 sonra da 2003 yılına çekilmiş olarak bir özelleştirme hedefi var. Anladığım kadarıyla teknisyenler ve uzmanlar diyorlar ki, eğer böylesine bir hedefiniz varsa, Anayasada gerekli eklemeleri veya değişiklikleri yapınız. Hadise bu kadar. Bunun ötesinde herhangi bir öneri yoktur. Değilmi efendim.

PROF. DR. HALDUN ABDULLAH (Haberleşme Komisyon Başkanı)- Şimdi öneri kısımlarına daha sonra öneriye müseade verirlerse oraya o zaman geçeceğiz.

BAŞKAN (S. Yücel ÖZDEN)– Önerilerin çoğunu siz komisyonda dikkate almadınızmı, bunlar yenimi, çok yeni önerilermi, sizin düşündüklerinizin ötesinde önerilermi? Onu komisyonlar incelediler. Eğer ilginç bulurlarsa alacaklar. O yönden söylüyorum. O anlamda öneriler mi?

PROF. DR. HALDUN ABDULLAH (Haberleşme Komisyon Başkanı)- Efendim, nihai raporda bizim burada haberleşme komisyonunun açıklandığı şekilde yasal değişiklik o şekilde yapılmadı, biraz değiştirilerek yapıldı. O sunulduğu zaman, onu görebilirsiniz.

İkinci sorumuz, Filiz Koçyiğit Hanımdan: "Türkiye'deki eğitim ve araştırmaların desteklenmesi amacıyla, ulusal ve uluslararası üniversiteler araştırma kurumlarıyla, öğretmen ve öğrencilerin haberleşme sistemlerinin daha ekonomik (ucuz) ve hızlı kullanımını sağlayacak önlemler alınmaz mı?"

Benim bildiğim kadarıyla, eğer bir üniversite öğrencisiyseniz, bugün internete erişebiliyorsunuz ve bu haberleşmeyi ücretsiz yapabiliyorsunuz; ancak, şimdi, bazı özel internet servis vericileri, bu hizmeti biraz pahalıya veriyorlar, yani bağlantıyı evinize bir

modemle kuracaksanız. Ama, o da çok yakında düzelebilir. Ben, sizi tanımıyorum, öğrenciyseniz, bu sorun hallolur.

FİLİZ KOÇYİĞİT – Öğrenci değilim, öğrenciler adına bu soruyu sordum.

Şu anda, tabiî, ben diğer arkadaşlar kadar bilgi sahibi değilim; ama, bildiğim kadarıyla İnterturnette beş hat var ve özellikle uluslararası yurtdışıyla bağlantı yapmaya kalktığınız zaman saatler alan bir probleminiz var. İnternet bağlantısında ve diğer haberleşme konusunda da var, ama özellikle internet konusunda. Bunun bir hattı, özellikle üniversiteler arası, yani ben Ortadoğu Teknik Üniversitesi olarak, farzedelim, Kaliforniya Üniversitesine ya da Harward Üniversitesine ulaşmak istiyorsam, ayrı verilecek bir hat sayesinde, saatler harcamadan bir araştırma yapabilir miyim? Çünkü, araştırmayı geliştirmek amacıyla ve üniversite öğrencilerinin araştırmalarını sağlaması amacıyla yapılan çalışmalar çok fazla araştırma isteyen konular. Bu öğretim üyeleri, öğretim görevlileri ve diğer eğitim elemanları için de geçerli olan bir konu. Benim özellikle kastettiğim buydu. Hem maddî olarak hem de zaman olarak çok fazla kayıplara neden olan ve çok fazla araştırma yapılması gereken alanlardır bu alanlar. Onun için ayrı bir hat ya da buna benzer bir çalışma yapılabilir mi diye sormak istemiştim; ama, bu konuda çok fazla teknik bilgim olmadığını da eklemek istiyorum.

BAŞKAN (S. Yücel ÖZDEN)- Teşekkürler.

Şimdi, üniversitelere iki megabitlik omurgadan hat veriyorlar ve işler bayağı hızlandı, hareketli grafik yasası getiriyorsanız bu konuda problem yok.

Sayın Hocam, bu konuda sizin dediğiniz gibi birçok gelişmeler sağlandı. Son günlerde Telekom önemli atılımlar yapıyor, dış hat kapasitesi artırılıyor. Böylesine sıkışıklık ve bekleme olayı kalkıyor, fiyatlar indirildi. Servis sağlayıcılar daha ucuz servis vermek durumunda olacaklar. Benim ricam, şu anda tartıştığımız genel konular açısından ele alalım. Günlük bazı ayrıntılar konusunda hepimizin dertleri var. O yönden cevap vermeyi sürdürürsek zaman alabilir Hocam. Genel prensipler alın; ama, internet konusunda yavaş yavaş gerekli kolaylıklar sağlanıyor. Bunu ben de arz ediyorum.

PROF. DR. HALDUN ABDULLAH (Haberleşme Komisyonu Başkanı)- Üçüncü soru, Sayın Erol Yanar Beyden gelmiş. "Stratejik insan kaynağı planlamasıyla ne amaçlanmaktadır?"

Burada stratejik insan planlaması uzun vadeli insan planlamasında bazı hususlar ele alınması lazım. Stratejik kelimesi oradan geliyor. Kalıcı kuruluşlar kurarak büyük rakamlarda insan üretilmesi gerekmektedir. Biz, bir örnek verdik geniş raporumuzda. Eğer, bir ihtisasda 40 bin insan yetiştirmek istiyorsanız, bu insanlar hiç fire vermeden yetiştikten sonra bir yerde çalışacaklarsa, biz genelde bunu 20 yıl alıyoruz, ama gerçekte 10 yıl gibi bir zaman alması lazım. 40 bin insanı 40 yılda üretiyorsunuz. Öyleyse rakamlar bu

şekilde oluyor. Bu stratejik planlamaya daha fazla önem verilmesi, Türkiye büyük bir memleket, onun için insan yetiştirdiğimiz zaman büyük rakamlarla insan yetiştirmemiz gereği üzerinde şey ediyor. İnsanları aynı pozisyonda tutamıyorsunuz; bir zaman sabiteleri var, az zaman sonra bir başka pozisyona kayıyor ve sürekli artan insan kaynağı yetişmesi lazım. Onunla ilgiliydi.

BAŞKAN (S. Yücel ÖZDEN)– Çok teşekkür ediyorum.

Soru mu var efendim?

İHSAN PEKEL (Ulaştırma Eski Bakanı ve Anayasa Mahkemesi Eski Üyesi)– Özelleştirmeyle ilgili Anayasa Mahkemesi kararını...

BAŞKAN (S. Yücel ÖZDEN)– Çok makbule geçer Sn. Pekel; yalnız, daha ileri boyutlu tartışmak için siz buyurun kürsüye.

İHSAN PEKEL (Ulaştırma Eski Bakanı ve Anayasa Mahkemesi Eski Üyesi)– Sayın Başkan, sayın davetliler, Telekom'un özelleştirilmesi dolayısıyla, özelleştirme konusunda Anayasa Mahkemesi kararı bir konuda ele alındı. O bakımdan, yanlış anlamaları önlemek için bilgi arz etmek istiyorum. Anayasa Mahkemesi hiçbir kesimde özelleştirmeye karşı koymamıştır. Anayasada, evet, özelleştirmeye ait bir hüküm yoktur. Fakat, Anayasanın genel yapısı içerisinde özelleştirmeye mani olacak esaslı bir madde de yoktur. Bu yönden Anayasa Mahkemesi özelleştirmeyi açık bırakmıştır; ancak, Anayasa Mahkemesinin üzerinde durduğu, özelleştirmenin ülke yararına olması, keyfiliğe kaçılmaması, ülkenin yararının stratejik ve kamu kesimleri, kamu anlayışı içerisinde gözden uzak tutulmamasını benimsemiştir. Bunun bir Anayasa maddesiyle önlenmesi de mümkün değildir. Yani, Anayasaya bir madde ilave edelim, özelleştirme ülke yararına olmasın, keyfilik içerisinde olsun dersek, buna hiçbir şekilde kapı açılması veyahut da kural konulması, Meclisten de geçirilmesi mümkün olmaz kanaatindeyim.

Konuşmacıların da üzerinde durduğu gibi, telekomünikasyon, haberleşme hizmetleri enerji hizmetleri ülkenin stratejik durumuyla ve kamu yararıyla yakından ilgili olan hizmet dallarıdır. Bunların tamamen serbest bırakılması, öylece özelleştirilmesi ülke yararına görülmemiştir. Bunların yüzde 51'den aşağı seviyede özelleştirilmesi, yüzde 51 şeklinde kamu hissesinin bırakılması, böylece ülke yararının hiçbir şekilde keyfi bir davranış içerisine sokulmaması esas alınmıştır. İptal edilen hususlar da siyasî otorite tarafından, üst bir komisyon tarafından özelleştirme kararının alınması şeklindeki düzenlemelere Anayasa Mahkemesi karşı çıkmıştır. Bir şey özelleştirilecekse, bundan evvel konuşma yapan Sayın Bakanın da üzerinde durduğu gibi, onun sahip olduğu kuruluş söz sahibi olmalıdır, ilgili bakanlık söz sahibi olmalıdır. Onları devreden çıkarmak suretiyle, kuruluşu devreden çıkarmak suretiyle, Bakanlığı devreden çıkarmak suretiyle bir siyasî, yeni bir kuruluşa bu yetkiyi verirseniz orada keyfilik olur, ülke yararı tam olarak göze-

tilmez. Bu bakımdan, özelleştirme yönünden Anayasa Mahkemeleri de kararlarında özelleştirmeyi önleyen bir husus yoktur. Ülke yararı gözetme vardır. Bunda zaruret vardır, her ülke de bunu böyle yapar. Biz de böyle yaptık. Arz ederim. (Alkışlar)

BAŞKAN (S. Yücel ÖZDEN)– Çok teşekkür ediyorum. Sayın Pekel sağolun.

Şimdi, 21 inci Yüzyıl Ulaştırma ve Haberleşme Politikaları Alt Komisyonu.

ALİ TÜLÜMEN (21. Yüzyıl Ulaştırma ve Haberleşme Politikaları Komisyon Başkanı)– Sayın Başkan, sayın misafirler; diğer komisyonlara olduğu gibi, bize de birkaç soru geldi. Bu komisyonumuza gelen soruları cevaplandırmaya çalışacağım.

İlk gelen soru, Turhan Gülsoy ve Süreyya Şenol "21 inci Yüzyıl ulaştırması konusunda 21 inci Yüzyıl politikalarını belirlerken Avrupa Birliğine entegrasyon göz önüne alınması gerekir" diye bir soru sormaktadırlar. Doğrudur, biz politikalarımızı, hayallerimizi belirlerken Avrupa'yla harmonizasyonu düşündük. Bütün haberleşmede, hatlarda, standardizasyonda, gümrük geçişlerinde bunları değerlendirerek, göz önüne alarak böyle bir metin hazırlamaya gayret ettik.

Sakatlar Konfederasyonu Yönetim Kurulu üyesi Şükrü Korkmaz Gider, "güçsüzler ve özürlülerle ilgili hususların bu şûrada çok fazla yer almadığı hususunu belirtmekte ve şûranın hassasiyetle dikkatine sunmakta. Bu konuda da sabahki bildirilerde hatırladığım kadarıyla hemen hemen her sektörde, sektör bazında takdim edilen metinler içerisinde sakatlarla, engellilerle ilgili hususlara tek tek değinildiğini söyleyebiliriz. Ayrıca, sonuç bildirgesinde de bu hususta bir metin yer alacaktır.

BAŞKAN (S. Yücel ÖZDEN)– Yani, şunu tekrar edelim. Bu ara profesyonel takdim çalışmalarımız aksadı şu ara, gördüğüm kadarıyla. Tam tersine, bunu deklare de edecektik. Bu şûrada bizim özellikle üzerinde durmaya çalıştığımız konu, çocuklar, yaşlılar ve özürlülere ilişkin ulaştırma sektöründeki aksaklıklardır. Komisyon raporlarında yeteri derecede vurgulanmamış olsa bile, sonuç bildirgesinde kesinlikle yeteri derecede yer alacak ve biz Ulaştırma Bakanlığı olarak bu anlayışı ülkemizde tekrar bayrak yapmak üzere harekete geçeceğiz. Yaşlılar, çocuklar ve özürlüler yönünden ülkemizdeki aksak durumlar süratle giderilmelidir. Bu bizim temel politikamız olacaktır. Bunu özellikle belirtelim lütfen. (Alkışlar)

ALİ TÜLÜMEN (21. Yüzyıl Ulaştırma ve Haberleşme Politikaları Komisyon Başkanı)– Başbakanlık Özürlüler İdaresi Başkanlığından Ömer Alışçı Bey, yine aynı konuda, ulaştırma ve haberleşme sistemleri engelli, engelsiz tüm insanlar için erişilebilir ve kullanılabilir olmalıdır ilkesinin bildirgede yer almasını arzu etmektedirler. Buna benzer ir metin yer alması şu anda hazırlanılmakta.

Sayın Aytekin Akdevelioğlu'nun bir sorusu var. Denizcilik Müsteşarlığı ile bizim önermiş olduğumuz, 21 inci Yüzyılda kurulmasını önerdiğimiz İletişim Bakanlığının Anayasaya aykırı olduğunu ifade etmekteler. Zannedersem, Denizcilik Müsteşarlığının Anayasaya aykırılığı söz konusu; çünkü, Anayasada "seçimler döneminde Ulaştırma Bakanlığı tarafsız bir bakan tarafından yönetilir" ibaresi var; ama, denizcilik de bir ulaştırma olduğu için, bu, bir müsteşarlık haline getirilince onun başına bir bağımsız bakan atanmıyor. Bu konuda haklı olabilirsiniz; ama, diğer İletişim Bakanlığı ise, bizim bir hayalimiz, enformasyoncular ve iletişimciler 21 inci Yüzyılda da bu konuda girişimler olacağını umuyoruz. Bunun için önerdik. Zaten dünyadaki yapılaşma da böyle gittiğinden dolayı, yapılanma da böyle gittiğinden dolayı böyle bir bakanlığın kurulmasını arzu ettik ve komisyon olarak önerdik.

Sayın Aslan'ın bir sorusu var. Ulaştırma politikaları arasında güvenli bir ulaştırma yer almaktadır deniyor ve bu ulaştırmada telematiklerin uygulanması hususuna hiç değinilmemiştir; bunun bir nevi bildirgede yer almasını ifade etmektedir. Doğrudur, ulaştırmada telematiklerin uygulanması güncel bir konudur. Son Avrupa Ulaştırma Bakanları Konferansında da gündeme gelmiştir. Yol güvenliği açısından önemli bir sistemdir. Ülkemizde de bu yönde müspet çalışmalar vardır. Bunun da bildirgede yer alacağını ifade edebilirim.

Sayın Mete Kavuncu'nun eleştiriye yönelik bir sorusu var. Biz, diğer komisyonlarda bu benzer projeksiyonları yaptık, kısa ve uzun vadede tespitlerimizi yaptık, sizin komisyonunuz ne getirdi diyor. Biz, biraz daha hayalci bakmaya çalıştık. Bakabildiğimiz bu kadar, takdirlerinize sunuyorum.

Birkaç soru daha var. Bu sorular temenni ve dilek tipinde sorular olduğu için onları cevaplandırmaya gerek görmedim. Takdirlerinize arz ederim efendim.

BAŞKAN (S. Yücel ÖZDEN)– Çok teşekkür ediyorum Sayın Tülümen.

Değerli katılımcılar, divana iletilen sorulardan bazılarını da ben cevaplandıracağım. Birincisi, Başbakanlık Özürlüler İdaresi Başkanlığı Komisyon üyelerinin; ilgilerine teşekkür ediyoruz. Arkadaşlarımıza gerek bu şûradan önce gerekse bu şûra süresince bu direktif verilmiştir. Özürlüler, çocuklar ve yaşlılar konusunda her dokümanda ne öngörülüyorsa yerine getirilecektir. Ben kendilerinin önermiş oldukları metni, şimdi, sonuç bildirgesinde yer alması ölçüsünde arkadaşlarıma aktaracağım.

Sayın Çiğdem Gökhan ve İrfan Şendoğdu'nun soruları var. İlginç buluyorum. Onlar da en kısa zamanda tüm kuruluşların katkılarının sağlandığı bir kent içi ulaşım ve so-

runları şûrası toplansın diyorlar. Ayrıca metropolitan nitelikteki kentlerimizde toplutaşımacılık, özellikle raylı sistemle teşvik edilmeli, örgütsel ve finansman yapılanmaları merkezî yönetim tarafından desteklenmelidir yönünde sonuç bildirgesinde yer almasını istiyorlar. Bunlar da güzel görüşler. Tabiî, şûra arkasından şûra, şûra arkasından şûra yaparsanız ne ölçüde ilgi duyar, onda endişe ediyorum. Bizim düşüncemiz şudur: Ulaştırma Bakanlığı olarak bu şûranın ortaya koyduğu hususları, şûra arkasından da takip edeceğiz. Gerekirse de konferanslar, paneller anlamında bu alt sektörler ilgilendiren konuları ele alacağız. Ancak, onları da beklemeden Ulaştırma Bakanlığında görevimiz devam ettiği sürece, bizim bir düşüncemiz var. Bakanlığımızın görev alanındaki bazı konular, Bakanlığımızdan ayrılmıştır; ama, bazı konular dile getirilmektedir, Türk Hava Yolları gibi, Denizcilik gibi, boruhatları gibi konular ayrılmıştır. Bunların ayrılmış olduğu dile getiriliyor da, bir konu ihmal ediliyor. Türkiye'de hızla biliyorsunuz büyük bir kentleşme yaşıyoruz. 1970'li yıllarda 30-70 oranında kırsal alan ve kentsel alan söz edilirken, şimdi, Türk Halkı yüzde 60, yüzde 70 oranında kentlerde yaşar hale gelmiştir. Dolayısıyla, kent içi ulaşım çok önemli bir konudur. Ulaştırma Bakanlığının kent içi ulaşım konularına da eğilmesi fikrini savunuyoruz. Bizi, bu yönde fazla ukalaca bulanlar olacaktır; ancak, bu konuda ısrar edeceğiz. Kent iç ulaşım konusunda sadece yerel yönetimlerin kendi başlarına karar vermeleri sürecini aşmak istiyoruz. Gerçi bazı proje onayları Bakanlığımızdan geçiyor; ama, geliyor, benim şu son onbir aylık izlediğim kadarıyla görüyorum ki, bu geçerli bir süreç değil, ne müracaat eden var ne de ettikleri müracaata aldıkları cevabı değerlendiren yerel yönetimler var. Kent içi ullaşım konusu tamamen, bir anlamda başı bozuk, dağınık bir haldedir, bana göre, bu da halkımıza bir işkencedir. Kent içi ulaşım ciddî bir şekilde ele alınmalıdır. Dolayısıyla, bu iki sayın katılımcının önerilerini bu şekilde değerlendireceğiz efendim.

Burada iki ilginç soru var. Mühendis ve Mimar Odaları Birliği temsilcisi Selim Tulumtaş ve Sayın Bahattin Adıgüzel'in sordukları soru ana hatları itibariyle şu: "Bu şûraları yapıyorsunuz, bu laflar söyleniyor, bu raporlar hazırlanıyor, hatta bir ölçüde bakarsak, 8 inci Ulaştırma Şûrasında da benzer şeyler söylenmiş. Ne oluyor; bundan sonra ne olacak; ne ölçüde uygulama olacak; reel faydalar nasıl ortaya çıkacak?" Hepimiz aynı gemideyiz, burası Türkiye. Başka konularda söylenen sözler ne derece yerine geliyorsa, bunlar da o derece yerine gelecek. Bu şûraları yapmadığımız takdirde hiç olmazsa bu sözler söylenmemişti. Son oniki yıldır, biz, bu konuların konuşulmadığını, ulaştırma sektörüyle ilgili düşüncelerin, önerilerin dile getirilmediğini hissettik, gördük. Bunun da acısını hissettiğimiz için, bu şûrayı -ki, Ulaştırma Bakanlığının yasal görevlerinden biridir- toplayalım istedik. Bize sorarsanız, biz, bu sorumluluğu taşıdığımız müddetçe bu şûrada söylenen sözler, dokümanlara aktarılan sözler bizim masamızda bir el kitabı olarak

duracaktır. Ben, bunu, Sayın Bakanımız adına bir vaat olarak da yapıyorum. Sayın Bakanımızın da yaklaşımı budur. Biz, bu dokümanlara, bu kitaplara her gün referans yapacağız ve bakacağız; çünkü, biz bir savaş yürütmek istiyoruz; yürüttüğümüz bu savaşta bu şûranın bulguları, sözleri, önerileri bizim için araç olacaktır. Burada, sorumluluğun bir payı hâlâ kamuoyundadır. Çünkü, kamuoyu orada bir bakanlık var, Ulaştırma Bakanlığı var. Çalışan birkaç kişi varsa, bunlar yürütsünler, biz geride seyredelim dememelidir. Bu ilgiyi, bu savaşımı hep birlikte sürdürmeliyiz. Bugün şûrada gösterilen ilgi sizler tarafından devam ettirilmelidir, bizim de görevimiz devam ettiği sürece devam etmeliyiz. Görevimiz bittiğinde karşı tarafa, masanın öbür tarafına geçtiğimizde de devam etmelidir. Nitekim, ben Sayın Aysan'ı ve sayın bakanlarımızı örnek gösterdim. Resmî sorumlulukları bittiği halde bu konuda savaşa devam ediyorlar. Ancak, böyle bir yaklaşımla, böylesine bir toplumsal sorumluluk alındığı takdirde değerli katılımcılar bu şûralardan, bu konferanslardan, bu konuşmalardan sonuç çıkacaktır. Bizim yaklaşımımız o.

Bu sorulara da böyle cevap verirsem bilmiyorum beni kabul edecekler mi. (Alkışlar) Diğer ayrıntılar var, onlara ayrıca bakacağım, zamanınız almamak için hızla geçiyorum.

Şimdi, Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planında "Ulaştırma Sektörü" bölümünün başlangıç cümlesi olarak yer alan "ulaştırma masterplanı çalışmalarını" demiş. Bunun son durumu nedir, bilgi verir misiniz diyor Sayın Ömer Çelik.

Bu konuda bilgi vermek üzere Devlet Planlama Teşkilatından temsilci arkadaşımız, buyurun.

HÜLYA TOKGÖZ (DPT Müsteşarlığı)– Ulaştırma masterplanının yapılması konusunda Bakanlığınızla yapılan bir dizi yazışmalar henüz sonuçlanmış değil; Ulaştırma Bakanlığının bu konuya bir an önce el atıp gerekli komisyonları toplayıp gerekirse yatırım programına bir proje olarak alıp başlamayı düşünüyoruz. Bu konuda yazışmalarımız devam ediyor.

BAŞKAN (S. Yücel ÖZDEN)– Ben bunların arkasından şunu devam ediyorum. Efendim, biz, bu masterplan konusunda -ki, benim bilgim yanlış değilse, 1983, 1993 dönemini kapsayan 10 yıllık en son yapılan masterplan odur- biz Bakanlık olarak bu şûrayı bekledik. Bu şûradan alacağımız endikasyonlarla yeni bir ulaştırma ana planı yapacağız. Üzerinde çalışıyoruz da, son şeklini vermedik. Son şeklini verme olayımız, bu şûrayı da yaşayalım. Bu şûradaki görüş ve önerileri dikkate alalım ve ondan sonra da, ulaştırma ana planına son şeklini verelim düşüncesindeyiz. Ben de bu anlamda bunu bu kadar arz edebiliyorum.

Siz başka bir şey söylemek ister misiniz?

HÜLYA TOKGÖZ (DPT Müsteşarlığı)–Başka bir şey söylemek istemiyorum. Gayet yerinde bir uygulama olacağına inanıyoruz.

BAŞKAN (S. Yücel ÖZDEN)– Çok teşekkür ederim.

Air Alfa Havayolları Genel Müdürü Sayın Şükrü Can sormuş, yine benzer bir soru: "Ulaştırmayla ilgili problemler, tespitler, temenniler ve teklifler çok güzel bir şekilde sunuluyor; ama, çözüm tekliflerin nasıl değerlendirileceği, icraatın ne zaman ve hangi kaynaklarla ne şekilde gerçekleştirileceği, dolayısıyla ulaştırma şûrasının reel faydasının ne kadar olacağı konusunda bizleri aydınlatır mısınız?" Biraz önceki konuşmalarımızda bu konuya değindik, cevap verdiğimize inanıyorum.

Nahit Sazoğlu "Demiryolu ulaşım raporu bir devlet politikası olarak gerçekleştirilemez mi; 9 uncu Ulaştırma Şûrası çalışmalarında demiryolu ulaşım raporunu bir devlet politikası olarak gerçekleştirmek için neler yapılabilir" diye sormuş. Biraz sonra Sayın Cumhurbaşkanımız gelecek; neler yapılabileceğini orada arz edelim. Tabiî her şûra raporu bir devlet politikası haline gelemez. Bunun pratikte mümkün olmadığını bilmemiz lazım. Ancak, değerli katılımcılar, bir yanlış anlamaya sebebiyet vermemek için, yine değerli sayın eski bakanlarımızdan, sayın müsteşarlarımızdan özür dileyerek belirtmek istiyorum: Demiryolu konusunun son yıllarda dile getirilme dozajı yeni bir durumdur; yani, 1965 yılını esas alacak olursak -bu konularla olan ilişkim itibariyle- otuz yılı aşkın bir süredir bu denli demiryolu olayının gündeme getirildiğini -hafızam beni yanıltabilir, biraz da abartabilirim- hatırlamıyorum.

Birçok şeyler yapılmıştır, birçok saygıdeğer çalışmalar yapılmıştır; ancak, özellikle otoyolların Türkiye'de devreye girdiği süreçten sonra, bize göre, demiryolları olayı tümüyle ihmal edilir hal almıştır. Yani, hiçbir zaman karayollarına karşı bir düşünce yoktur; bunu kimse savunamaz. Hele tamamen teknik terimlerle konuşacak olursak, kapıdan kapıya nakliyatı düşündüğümüz sürece, insanların ve eşyaların istediğimiz yerde, istediğimiz zamanda ve istediğimiz miktarda hazır bulunmasını düşünüyorsak, kapıdan kapıya nakliyat esastır ve karayolu ulaştırması esastır. Bunu kimse yadsıyamaz. Ama, her bir ulaşım alt sisteminin kendine özgü avantajları, teknik nitelikleri ve dezavantajları vardır. Bizim savunduğumuz fikir, Türkiyemizde mademki ulaştırma sektörü Türkiye'deki sosyal ve ekonomik kalkınmaya paralel olarak geliştiriliyor, otoyollar yapılıyor, yüksek standartlı yapılar yapılıyor, demiryollarının da bir ölçüde artık sektördeki payını almasıdır. Biz, bunu söylerken yeni bir hususta söylemiyoruz. Dünyada olmamış bir işi de olduralım diye çaba sarf etmiyoruz. İşte Türkiye sınırlarından batıya doğru çıktığınız andan itibaren, her ülkede karayolu da var; fakat, saatlerinizi ayar edeceğiniz ölçüde has-

sasiyetle çalışan demiryolları da var. O ülkelerin insanı bu olanaklara layık da Türk insanı buna layık değil mi? (Alkışlar) Neden, bir Türk insanı, ülkesinin bir ucundan bir ucuna gitmek için 14 saat, 15 saatlik otobüs yolculukları yapmak zorunda kalsın. Neden, o da, başka ülkenin insanları gibi rahat bir koltukta oturup, ayaklarını uzatıp, önüne kahvesini, çayını alıp veya istiyorsa kuaförüne girip, zaman zaman karayollarındaki taşıtların hızını bile aşan trenlerle bir noktadan bir noktaya gitmesin. Böylesine metropoller bizim ülkemizde yok mu? Bugün 75 inci yılını kutlayacağımız cumhuriyette 5 milyonu, 6 milyonu, hatta 7 milyonu aşan Ankara nüfusuyla, bana göre 15 milyona yaklaşan İstanbul nüfusunu birleştiren dört saatte, üç saatte giden, bu rahatlıklara sahip olan bir demiryolu niye olmasın. Bunun olmasını istemek, karayollarına karşı olmak demek değildir. Karayollarına teknik olarak karşı olunamaz. Bunu kimse savunmuyor; ama, tekrar tekrar, biz yanlış anlamış da olabiliriz. Sayın Bakanlar şunu dile getirmek istiyoruz: Demiryolları ihmal edilmiştir. Yatırımlarda ihmal edilmiştir, teknolojide ihmal edilmiştir. Hizmet kalitesi itibariyle halkımızın arayışlarına, bekleyişleri açısından geride kalmıştır. Bunun kabahati ne yönetici arkadaşlardadır ne genel müdürlerdedir ne başkasındadır. Bunun kabahati toplumun tüm kesimlerine ait olarak tüm karar verici organlarına ait olan bir hatadır. Toplum tümüyle bunu ihmal etmiştir; ama, ekonomik olarak zararımıza işleyen bir çark haline dönüştüğü için, artık bu çark dursun, yeniden demiryollarını gündeme getirelim, bugünden eğer bu fikirlere inanırsak, zaten biliyorsunuz, ulaştırma sektöründe alacağınız bir kararın olumlu etkisi ancak on yılda görülür; yani, ulaştırma sektöründeki her bir ihmal, sizi onlarla çarpılı yıllar kadar geriye götürecektir.

Yaptığınız her ihmalin ağırlığı on yıla bağlı olarak kendini gösterecektir. O nedenle, bütün bu hususları kapsayacak bir biçimde, -ifadelerimizde aksaklık olabilir, eksiklik olabilir- biz demiryollarını bu şekilde gündeme getirme çabasındayız. Ne bir şeye karşıyız ne de bazılarını ihmal etmek istiyoruz ne de büyük iddialar yapıyoruz. Sadece ve sadece artık demiryollarına da biraz yatırım yapalım, demiryollarımızı ayağa kaldıralım, halkımıza diğer hizmetler yanında demiryolu hizmetini de verelim. Hadise budur efendim.

Nahit SAZOĞLU – Sayın Başkanım, soruyu soran vatandaş bendim. Trafik terörüne karşı köklü çözüm demiryolları, mektubumuzu, Sayın Cumhurbaşkanına, Sayın Başbakanına, Türkiye Büyük Millet Meclisi Sayın Başkanına, Mecliste grubu bulunan parti başkanlarına gönderdim. Sizin huzurunuzda ifade etmek isterim ki, Sayın Başbakanımızdan bununla ilgili, şûranın düzenleneceğiyle ilgili bir cevap geldi; Sayın Meclis Başkanımızdan 4 Haziran tarihli bir cevap geldi. Ben, izin verirseniz, mizah yazarımızın "Biz niçin hızlı tren yapamayız" isminde bir yorumunu okumak istiyorum.

BAŞKAN (S. Yücel ÖZDEN)– Hayır, izin verirseniz, bu oturumda bu ayrıntıları geçtik. Teşekkür ederim. Makro açıdan bazı meseleleri konuşuyoruz. Benim söylediğimden farklı sizin söyleyeceğiniz bir şey olacak mı?

NAHİT SAZOĞLU – Çok teşekkür ediyorum.

BAŞKAN (S. Yücel ÖZDEN)– İlginize ben teşekkür ederim.

Denizyolu ulaştırmasıyla ilgili bir soru var: "Ülkemizdeki Devlet Demiryollarınca işletilen 7 adet limanın özelleştirilmesi konusunda görüşünüzü açıklar mısınız?"

Gayet açık. Yasalar elverdiği ölçüde biz bu limanların özelleşmesini istiyoruz. Bilmiyorum, bunun ötesinde başka bir yanıt gerekir mi. Tekrar arz ediyorum: Yasal olanakların elverdiği ölçüde ve sürede bu limanların özelleşmesini arzu ediyoruz; çünkü, mevcut durumuyla limanlar bize iletilen bilgilere göre kamuoyumuzun beklediği hizmeti vermemektedir. Bunun nedeni de işin içerisindeki bir devlet kuruluşunun imkânsızlıkları, elinin kolunun bağlı tutulması gerçeği yatmaktadır. Devlet kuruluşunun elinin kolunun bağını çözemiyorsak, bu limanları en kısa sürede özelleştirmemiz gerekiyor.

Son konuya geliyorum, bir görüş bu: Sayın Güngör Evren "sorun ve çözüm konusuda doğru kararlar alındıktan sonra yapılması gerekli temel düzenleme şöyle olmalı: Etkin bir koordinasyonu sağlayacak biçimde ilgili kuruluşların Ulaştırma Bakanlığı çatısının altında toplanması ve koordinasyon için gerekli örgütsel yapının oluşturulmasıdır. Bu amaçla bir siyasî iradeye gereksinim bulunmaktadır." diyor. İlginç bulduğum için okudum. İnşallah yanlış okumadım.

Sorular ve yanıtlarını kapatmak üzereyiz. Sayın Selahattin Babüroğlu'nu zikretmeden geçersem bana alınırlar diye endişe ediyorum. Sorularının yanıtlarını kendisi kürsüde açıkladılar, değindiler; fakat, kayıtlara geçmek, kitabımıza almak üzere soruları aktarıyorum.

Sayın katılımcılar, Sayın Cumhurbaşkanımız saat 17.30'da salonumuzda olacaklar. Kendi istekleri üzerine, bize direktifleri üzerine şûramızın sonuç bildirgesi kendi huzurunda, kendilerinin konuşmalarını yapmalarından önce okunacaktır.

Eğer şimdiye kadar konuştuğumuz konularla ilgili makro düzeyde esasla ilgili olacak şekilde herhangi bir katkı olmayacaksa...

BİR KATILIMCI – Ben bir öneride bulunmuştum; fakat, öneri olduğu babından herhalde soru olarak alınmadığı açısından değinilmedi; fakat, siz de biraz önce değindiniz. Sayın eski bakanlarımız da konuşmalarında yer verdiler. Ulaştırma sistemlerinin özelleştirilmesiyle ilgili bir önerim olmuştu.

Ulaştırma sistemlerinin özelleştirilmesinde savunma ihtiyaçları da göz önünde bulundurulmalı. Bu bakımdan, komisyon raporlarında yer aldığını gördüm, devletin kontrolü yine üzerinde olmak kaydıyla özelleştirme yapılmalıdır hususunun kapanış bildirgesinde, biraz önce siz değindiniz, kanunların elverdiği ölçüde yapılacaktır dediniz, ama, bunun eğer rakamsal ifadesini yapmak istersek, herhalde bunun yüzde 51 olarak belirlenmesinde bir yarar olduğunu ve bildirgeye bu şekilde geçmesinin uygun olacağının değerlendirildiğini belirtmek istiyorum efendim. Teşekkür ederim.

BAŞKAN (S. Yücel ÖZDEN)– Efendim, bir konuya bu vesileyle değineyim. Gerek bizim günlük çalışmalarımızda gerekse özelleştirme başlığı altında yapılan tüm çalışmalarda üzerinde titizlikle durduğumuz konu savunma konusudur. Ayrıntılarını vermeme müsaade edin. Sizi temin etmek için söylüyorum. Gün geçtikçe bu konuda titizliğimizi ve dikkatimizi daha da artırıyoruz. Kendimizi yetersiz gördüğümüz yerlerde de Millî Savunma Bakanlığımız, Genelkurmay Başkanlığımız yetkilileriyle anında temasa geçiyoruz ve de şimdi, sanıyorum, sonuç bildirgesinde bu konuda bazı esaslar da zikredilecektir.

Bize bazı istekler de iletiliyor. SSK'ya ilişkin ve diğer işgüvenliği konuları veya diğer sosyal yardımlaşma konularına ilişkin konularda ayrıntılı cevap vermemiz tabiî olanaklı değil.

Saat 17.20'de toplanmak üzere toplantıya ara veriyorum.

ÜÇÜNCÜ GÜN ÜÇÜNCÜ OTURUM
10 Haziran 1998 Çarşamba
Saat: 17.20

SUNUCU– 9 uncu Ulaştırma Şûrasına hoş geldiniz. Çalışmalarına Ocak 1998'de, komisyon çalışmalarına ise Mart 1998'de başlanılan ve kapsamında 7 ayrı komisyon oluşturulan bu Şûra, bugün, huzurlarınızda son oturumunu yapmaktadır.

Özel sektörle, kamu kurum ve kuruluşlarımız ve üniversitelerimiz temsilcilerinin katıldığı 550 üyeden oluşan komisyonlar üç ay boyunca çalışmalarını sürdürmüş ve taslak raporları hazırlamıştır. Üç gün süren Şûra çalışmalarımız boyunca da raporlara son şekli verilmiş ve Şûra Genel Kurulunda görüşülerek bütün bu çalışmaların sonucunu yansıtmak amacıyla, bir Sonuç Bildirgesi, Şûranın ortak ürünü olarak hazırlanmıştır.

Bu sonuç bildirgesini Ulaştırma Bakanlığı Müsteşarı ve Şûramız Yürütme Komitesi Başkanı Sayın Süreyya Yücel Özden sunacaktır, arz ederim. (Alkışlar)

S. YÜCEL ÖZDEN (Ulaştırma Bakanlığı Müsteşarı) – Sayın Cumhurbaşkanım, sayın bakanlarım, değerli misafirler; 9 uncu Ulaştırma Şûrası Sonuç Bildirgesini arz ediyorum.

9. ULAŞTIRMA ŞURASI SONUÇ BİLDİRGESİ

Ulaştırma; "bir yarar sağlamak üzere kişilerin ve eşyanın ekonomik, hızlı ve güvenli olarak yerlerini değiştirmesi" şeklinde ifade edilir. Kuşkusuz ülke ekonomisinin dinamizmi ulaştırmanın aldığı biçim ve kendisini yenileme gücü ile doğrudan ilişkilidir. Bu bağlamda; ulaştırma alt sistemlerinin birbirine karşı üstünlüklerinin birbirlerini tamamlayacak şekilde kullanılması, ülke genelinde katma değer oluşumuna büyük katkılar sağlayacaktır. Tüm dünyada ulaştırma sistemlerinin koordineli işletilmesi ve kombine yapısı ekonomik gelişmenin vazgeçilmez bir unsuru olarak kabul edilmektedir. Gelişen telekomünikasyon altyapısı, yaygınlaşan bireysel mobil haberleşme sistemleri, uydulardan sağlanan iletişim imkanları mesafe tanımaksızın ülkelerin birbirine daha yakınlaşmasına ve küreselleşmeye katkıda bulunmakta, ülkelerin ekonomileri için büyük katma değerler oluşturmaktadır. Bu nedenledir ki; ulaştırma ve haberleşme sistemleri bütün dünya ülkelerinde daima iyiye, konfora, modernizasyona ve sürate erişme çabası içerisine girmiş, bunun yanında sanayileşme ve ekonomideki gelişme de, ulaştırma ve haberleşme sektörünün kendisini geliştirmesi ve yenilemesini zorunlu kılmıştır.

Cumhuriyetimizin kurucularının çizdiği hedefler doğrultusunda, 21 inci Yüzyılda Ulaştırma ve Haberleşme alanında kendi öz kaynaklarımızı da dikkate alacak politikalar izlenmek, kültürel, sosyal ve ekonomik ülke ihtiyaçları gözetilmek zorundadır.

Her şeyden önce, ulaştırma ve haberleşme, tüm alt sistemlerin en ekonomik,en uygun ve birbirlerini tamamlayacak biçimde kullanıldığı bir sistem olarak görülmelidir. Daha önce bu anlayışla yapılmış değişik kapsam ve ölçekte birçok ulaştırma planı, uygulanmamış birer belge olarak devletin arşivlerini doldurmuştur. Ulaştırma yatırımlarına karar verenler, planlı dönemde bile yapılan planları uygulamamış, bu planlarda belirlenen ilkeler ve hedeflere tümüyle ters düşen kararlar almışlardır. Üç yanı denizlerle çevrili, jeopolitik yönden vazgeçilmez değerde topraklara sahip ve rotasını dış pazarlara çevirmiş olan ülkemiz; gerek artan nüfusu, gerek tüm olumsuz koşullara karşın gerçekleştirdiği büyüme hızı ve gerekse bulunduğu bölgede üstlenmesi gereken rolü gereği, sürdürülebilir bir kalkınma stratejisi içinde doğru ulaştırma politika ve planlarını yaşama geçirmek ve uygulanma aşamasında karar vericiler üzerinde kamuoyu baskısını sağlayacak bir toplumsal bilinci yerleştirmek durumundadır.

İdari, Örgütsel Yapı ve Koordinasyon Açısından :

Ulaştırma alt sistemleri arasında koordinasyonu sağlayacak yeni bir yapılanmaya gidilmelidir. Bunun için, her sistem için bir bakanlık kurulması çalışmaları durdurulmalı, tüm modlar Ulaştırma Bakanlığı "ilgisine" verilmelidir.

21. Yüzyılda ulaştırma sektörünün alacağı şekil Ulaştırma Ana Planı ve Sektörel Master Plan çerçevesinde belirlenerek, devlet politikası haline getirilmelidir. Bunun için 25 yıl geleceğe göre çerçevesi çizilen 10 yıllık bir plan yapılmalı, bu plan her üç yılda bir revize edilmelidir.

Başta gelişmiş ülkeler olmak üzere ulaştırmanın çevresel etkilerine verilen önemin artması nedeniyle toplu taşımacılığa olan dönüş dikkatle değerlendirilmeli yeni politikalar üretilmesinde bu ana eksen etrafında birleşilmelidir. Bunun için, yatırımlarda öncelik sırası şöyle olmalıdır: Demiryolu, Denizyolu, Boru Hatları, Karayolu ve Havayolu.

Sektörün özerkleştirilmesi ve özelleştirilmesi ana hedef olmalıdır. Bunun için kuruluşların parçalanarak özelleştirilmesi işlevi durdurulmalı; ulaştırma ve haberleşme KİT'lerinin bütünlükleri korunarak özelleştirilmesi işi Ulaştırma Bakanlığı'na bırakılmalıdır.

Başta Denizyolu- Demiryolu olmak üzere her türlü kombine (çok-modlu) taşımacılık desteklenmelidir.

Başta TCDD ve Posta İşletmesi olmak üzere Bakanlık birimlerinin faal personel açığının kısa sürede giderilmesi zorunlu görülmektedir. İhtiyaç duyulan teknisyen ve diğer kalifiye personelin karşılanması amacıyla üniversitelerde demiryolu birimleri kurulmalıdır.

Birbirlerine alternatif olmaları kaçınılmazlaştığında ulaşım sistemleri arasında eşit rekabet koşulları sağlanmalıdır. Bunun için yatırım önceliklerinin saptanmasında belli başlı kriter ekonomik yarar olmalı, yarar-zarar dengesine dikkat edilmelidir.

Sektör içerisinde parça parça yürütülen yeniden yapılanma çalışmaları koordinasyonu sağlanarak desteklenmelidir. Bunun için Ulaştırma Bakanlığı tek yetkili olmalıdır.

Yurtiçi uçuş noktalarının sayısı artırılmalı, THY dışında tarifeli uçuş yapmak isteyen şirketlere imkan sağlanarak tarifeli sefer sayısı artırılmalıdır. Bunun için varolan küçük askeri ve sivil hava alanlarına inebilecek uçakların servise konması, hızlandırılmalıdır.

Özelleştirilme sonrası ortaya çıkacak durumun kontrol edilebilmesi için bağımsız, güçlü regülasyon otoriteleri oluşturulmalıdır.

Ulaştırma Sektörü ile ilgili Dünyadaki uluslararası kuruluşların faaliyetleri yakından takip edilmeli, Birleşmiş Milletler, AEK (Avrupa Ekonomik Komisyonu) ve Asya-Pasifik Ekonomik Sosyal Komisyonu'nda "Ulaştırma Temsilcisi" bulundurulmalıdır.

Ülkemizin ulaştırma sisteminin Avrupa Birliği Trans-Avrupa Şebekelerine katılımı olanakları üzerinde önemle durulmalı, bunu sağlayacak Pan Avrupa Koridorlarından 4. Koridora; tanımlanan transit güzergahlarımızın dahil edilmesini kolaylaştıracak politik ve teknik çalışmalara süratle başlanmalıdır.

Türkiye'nin girişimleriyle kurulmuş olan Karadeniz Ekonomik İşbirliği kapsamındaki Karadeniz kıyısındaki ülkelerin birbirlerine bağlayan ring koridoru oluşturulması çalışmaları süratle tamamlanmalıdır.

Taşımacılıkta serbestleşme ile ilgili çalışmalar, Ekonomik İşbirliği Teşkilatı (EİT), Karadeniz Ekonomik İşbirliği (KEİ), İslam Konferansı Teşkilatı (İKT) ve Ulaştırma Bakanları Avrupa Konferansı gibi Uluslararası örgütler nezdinde yapılacak girişimlerle sürekli olarak gündeme getirilmelidir.

Serbest bölge uygulamaları yaygınlaştırılmalıdır.

Gerek ülke ekonomisi ve gerekse siyasi konjonktür ile güvenli olması açısından büyük önem taşıyan boru hatlarının yapımına aralıksız devam edilmelidir.

Kent içi ulaşımda toplu taşımacılık özendirilmeli, raylı sistemlere ağırlık verilmeli, yaya öncelikli politikaların hayata geçirilmesinde merkezi hükümet bazında yasal düzenlemelere gidilmeli ve Ulaştırma Bakanlığı yetkili kural koyucu kurum olmalıdır.

Çocuklar, yaşlılar ve engelliler için gerekli alt yapı düzenlemeleri yapılmalıdır.

Ulaştırma-Haberleşme sektöründe engellilerin sorunlarını çözücü tedbirler alınmalıdır.

21. Yüzyılın uzay çalışmalarından geri kalmamak açısından Havacılık ve Uzay Konseyi ve Milli Uzay Ajansı gibi kurumlar oluşturulmalıdır.

Yasal Düzenlemeler Açısından :

4046 sayılı yasada gerekli düzenlemeler yapılarak, alt sistemlerinde faaliyet gösteren, kuruluşların özelleştirme konusundaki yetkileri artırılmalıdır.

Karayoluyla yolcu ve eşya taşımacılığı sektörünün sorunlarının çözümünü ve gelişimini sağlayacak Karayolu Taşıma Kanunu Tasarısı, sektörün olumlu görüşü alınarak yasalaştırılmalıdır.

Yürürlükteki yönetmeliklerde gerekli değişiklikler yapılarak, sermaye potansiyeli yüksek güçlü, mesleki bilgi ve deneyime sahip denetlenebilir karayolu yolcu ve eşya taşıma firmalarının oluşturulması teşvik edilmelidir.

İmar planları ile paralel ulaşım ana planlarının hazırlanması için hukuki yapı oluşturulmalıdır.

Kent merkezlerinde otoyol, hız yolu ve zincirleme katlı kavşak düzenlemeleri yerine toplu taşımı güçlendirici, raylı sistemleri teşvik edici, yaya ve bisiklet gibi çevre dostu trafik oluşturmaya yönelik düzenlemeler ile park et-devam et (park and ride) sistemi şeklindeki alt yapısı oluşturulmalıdır.

Demiryolu sistemindeki finansal darboğazın aşılmasına, yeni örgütsel yapı ve işleyişe imkan tanıyan Demiryolu Kanunu çıkarılmalıdır.

Demiryolu güzergahının elverişli olduğu kesimlerde belirli bir tonajın üzerinde olan ve uzak mesafeye taşınacak yüklerin demiryollarına yönlendirilmesi için gerekli önlemler alınmalıdır.

Denizcilik mevzuatı çağdaş düzeye getirilmelidir.

Ulaştırma sektörü dikkate alınarak Gümrük Mevzuatı basitleştirilmeli ve AB ve Uluslararası sözleşmelere uyum sağlayacak şekilde yeniden düzenlenmelidir.

Sektördeki personelin ücretlerinin iyileştirilmesi ile ilgili yasalar çıkarılmalıdır.

Radyokomünikasyon hizmetleri dahil tüm telekomünikasyon hizmetlerini kapsayan bağımsız telekomünikasyon kurumu yasası ile yeni bir telekomünikasyon kanunu çıkarılmalıdır.

Posta ana statüsü ve işletme yasası yeniden düzenlenmeli ve böylece kurum bankacılık, borsacılık vb. yeni eylem ve işlem alanlarında faaliyet gösterebilmelidir.

Uluslararası sivil havacılık kuruluşları ile ilgili faaliyetlerin düzenlenebilmesi için idari ve mali açıdan bağımsız sivil havacılık otoritesi kurulmalıdır.

Tüm askeri ve sivil meydanların, acil ve olağanüstü durumlarda ortak kullanımı sağlanmalıdır.

Üniversite ve diğer eğitim kurumlarının, uzaktan eğitim amaçlı olarak yapacakları radyo, televizyon ve benzeri yayınlar önündeki yasal engeller kaldırılmalıdır.

Denizde can güvenliği ve asgari çalışma şartları ile ilgili ILO sözleşmeleri ile ilgili düzenlemeler yapılmalıdır.

Özelleştirmeyle ilgili yasal düzenlemelerde milli güvenlik ve savunma maksatlı hususlar önem ve özenle dikkate alınmalıdır.

Finansman Açısından :

Armatörler için uygulanan KDV Kanunundaki istisnalar, tersaneleri de kapsayacak şekilde genişletilmelidir.

Ulaştırma ve haberleşme sektörüne ucuz ve uzun vadeli uluslararası kredi kaynakları yaratılmalıdır.

Sektörün sübvanse edilmesi gereken alan ve yönleri yeniden belirlenerek, sübvansiyon ödemelerindeki aksamalar ortadan kaldırılmalıdır.

Rıhtım resminin yeniden yürürlüğe girmesi sağlanmalıdır.

Kademeli olarak bu sektörde tam özelleştirmeye geçilmesi gerçekleştirilmelidir.

Denizcilikle ilgili ihtisas bankası kurulmalıdır. Sektör için düşük faizli uzun vadeli finansman sağlanmalıdır.

Yatırımlar Açısından :

Uluslararası standartlara uygun karayolu altyapısı oluşturulmalıdır.

Gümrük Birliğinin doğal uzantısı olarak, Avrupa Birliği'nin Ortak Transit Sistemine dahil olmak konusunda gerekli girişimler kararlılıkla sürdürülmelidir.

Mevcut demiryolu altyapısının rehabilitasyonu tamamlanmalı, sistemi işlevselleştirecek Kars –Tiflis, Polatlı-Afyon, Balışıh-Yıldızeli, Ankara-İstanbul sürat hattı, Ankara-Konya, Bandırma-Bursa-Osmaneli, Nizip-Şanlıurfa, Çan-Bandırma, Isparta-Antalya, Trabzon-Erzincan-Diyarbakır, Adapazarı-K.Ereğli gibi yeni hatlar hızla hayata geçirilmelidir.

Modern çok modlu limanların altyapısı inşa edilmelidir.

Boğaz tüp geçişi projesi hayata geçirilmelidir.

Boğazlar ve Marmara geçişi gemi trafiğini emniyete alacak modern izleme ve kontrol sistemleri kurulmalıdır.

Ulaştırma alt sistemleri içerisinde görev yapan kuruluşlar, gerek sistem içerisinde ve gerekse bir bütün halinde, gelişen teknolojiye uygun bilgisayar ağı ile birbirlerine bağlanmalıdır.

Türkiye'de 21. Yüzyılda, kamu yönetiminde, özel sektörde, sağlık, eğitim gibi uygulama alanlarında ve vatandaşlarımızın iletişiminde en yüksek düzeyde ulusal yararı sağlayacak bir enformasyon ve iletişim altyapısı oluşturulmalıdır. En ileri teknolojiye pahalı da olsa öncelik verilmeli, ucuz eski teknolojiler yurda getirilmemelidir.

Türkiye, posta işletmeciliği ve telekomünikasyon alanındaki altyapı, yerli sanayi ve yetişmiş insan gücü ile bilgi toplumu olma yolundaki gayretlerini giderek artırmalıdır.

Enformasyon ve iletişim teknolojilerinde standartlar artık yerel pazarlar için değil dünya pazarı için üretildiğinden titizlikle takip edilmeli, AR-GE yatırımlarına önem verilmelidir.

Daha kaliteli sayısal Radyo/TV yayınları için gerekli yatırımlar yapılmalıdır.

Posta çekleri sistemini geliştirici teknik altyapı ve yaygınlaştırıcı yatırımlar gerçekleştirilmelidir. Bu bağlamda posta işletmesinin otomasyona geçişi hızla tamamlanmalıdır.

21. Yüzyılda Devlet "Elektronik Kamu Hizmeti sunulması" ile ilgili yatırımlarını artırmalıdır.

Küresel enformasyon ağlarına erişim kolaylaştırılmalı ve teşvik edilmelidir.

Tüm bireysel haberleşme imkanlarının sunulması planlanan Alçak Yörünge Uydu sistemlerine (LEO) aktif olarak katılınmalı, alçak yörüngelerden yeryüzü araştırmaları, meteoroloji çalışmaları ve benzeri hizmetlerin de verilebildiği dikkate alınarak bir " Milli LEO Programı" oluşturulmalıdır.

Özel sektörün ulaştırma-haberleşme alanlarına yatırım yapmaları özendirilmeli ve ulusal işletmelerin uluslararası pazarda etkinliği arttırılmalıdır.

Hava taşımacılığının, 21. Yüzyıldaki yolcu kapasitesini karşılayacak şekilde uluslararası standartlara uygun geliştirilmesi ve iç hat uçuş noktalarının sayısının artırılması için yeni havaalanları inşa edilmelidir.

İnsan Kaynakları Açısından :

Yeni dünya düzeni olarak tanımlanabilecek esnek üretime dayalı ekonomik yapılanma, ara kademe yöneticilerini işlevsizleştirirken üst kademe yöneticilerin görevlerini de yeniden biçimlendirmiştir. Artık üst düzey yöneticiler için finansman ve üretim konularından çok uzmanlaşmış, değişikliğe uyum gösterebilen, atak, fikir üretebilen ve ekip çalışmasına yatkın personeli yöneterek koordineli olarak çalıştırabilmek önemli hale gelmiştir.

Böylesi bir insan kaynağı profilini oluşturmaya yönelik çalışmalar hızlandırılmalı, sektörün ihtiyaç duyduğu donanıma sahip kadroların yetiştirilmesi önündeki yasal engeller kaldırılmalı, kamuda çalışanların ücret politikaları iyileştirilmelidir.

Taşımacılıkta istihdam edilecek personel örgün ve yaygın eğitimden geçirilmelidir.

Diğer mevcut uygulamalara ilave oarak, sektörde çalışanların sosyal güvenceye ve örgütlü yapıya kavuşturulması yönünde tedbirler alınmalıdır.

Her kademedeki kamu görevlilerinin "yaşam boyu eğitim" anlayışı gereği sürekli eğitime tabi tutularak, yenilikçi, araştırıcı, modern, üretici yeniliklere de açık ve uyumlu bir hale getirilmelidir.

Sonuç:

Türkiye'yi "bilgi toplumuna" taşımak üzere, bilgi toplumunun alt yapısını oluşturacak olan elektronik ticaret ile ilgili teknik altyapı konusunda gerekli düzenlemelerin yapılması ve yönlendirilmesi, gençlerimizin, öğrencilerimizin, tüm halkımızın internet ve benzeri hizmetlerden tam anlamıyla yararlandırılması,

Ulaşım Politikalarının taşıt (makine) öncelikli değil, yaya (insan) öncelikli olması,

Yolculuk, iletişim ve kamu ulaşımının tüm insanlar için yapılabilir, erişilebilir ve güvenli olması,

Yolcu taşımacılığında yüksek hızlı demiryolu taşımacılığı, yük taşımacılığında ise demiryolu ağırlıklı "çok modlu taşımacılık" ın geliştirilmesi,

Ülkemizin kalkınması ve gelişmesi için yapısı itibarı ile uluslararası mahiyet arz eden deniz sektörünün, geliştirilmesi ve teşvik edilmesi,

Uçak Sanayiinin geliştirilmesi maksadı ile TAI ve TEI gibi milli kuruluşlara gereken destek ve önemin verilmesi, iç hat uçuş noktalarının sayılarının artırılması ve bu uçuşların yolcular açısından avantajlı hale getirilmesi,

Alçak Yörünge Uydularından yapılan kişisel haberleşme sistemleri ve geniş band iletişim yayın sistemlerinin yaygınlaştırılması,

Elektrik şebekesi, Demiryolu hatlarının ve Kablo TV şebekelerinin haberleşmede kullanılması,

Sanal Eğitim sistemi altyapısının yaygınlaştırılması,

Daha kaliteli sayısal Radyo/TV yayınlarının yapılması,

Posta hizmetlerinde insan gücünden tasarruf sağlayıcı çok elektro-mekanik sistemlerin hızla devreye sokulması ,

Kirli bir dünya yaratmamak, tarihi değerleri bozmamak ilkelerini dikkate alan çevre bilincinin yaygınlaştırılması,

Haberleşme hizmetlerini rekabetçi bir yapı içinde ucuza, kaliteli ve yaygın olarak sunmak, böylece serbest bir ortamda meydana gelebilecek haksız rekabet ve tekelci yapılardan kaynaklanabilecek olumsuz sonuçların yasal düzenlemeler yoluyla önlenmesi,

Haberleşme alanındaki her türlü hizmetin uluslararası rekabet ortamında ulusal işleticiler tarafından da sunulmasını özendirmek ve giderek ulusal işleticilerin uluslararası pazarda etkinliğini arttırmak ile işletme, yatırım ve fiyatlandırma politikaları üzerinde gerekli denetimlerin, müşteri memnuniyeti ve benzeri faktörleri ölçmek suretiyle sağlanması,

Ulaştırma ve Haberleşme sektörünün tüm alt birimlerinde yeniden yapılanmaya gidilmesi, ülke savunma ihtiyacı öncelikli olmak üzere, yeni Yüzyıl ihtiyacını karşılayacak yasaların çıkarılması,

Bu çalışmaları her anlamda desteklemek üzere, Ulaştırma Bakanlığınca hazırlattırılan "Ulusal Enformasyon Altyapısı Ana Planının" hayata geçirilmesi,

öncelikli konular olarak ele alınarak gecikmeksizin gerçekleştirilmelidir.

Geçmiş uygulamalar göstermektedir ki; bu güne kadar hiç bir ülke gelişimini ulaştırma sektörüne öncelik tanımadan gerçekleştirememiştir. Bundan sonra da gerçekleştiremeyecektir. 21. Yüzyıl tıpkı bundan önceki yüzyıllarda olduğu gibi ulaştırma ve haberleşme teknoloji ve uygulamaları ile anılacaktır. Bu nedenle şura sonuçlarının izlenmesi ve müteakip şuranın hazırlıkları için Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde "Şura İzleme Komitesi" kurulmalıdır.

Kamuoyuna saygı ile duyurulur .

SUNUCU– Sayın Cumhurbaşkanım ve değerli konuklarımız; üç gündür devam etmekte olan 9 uncu Ulaştırma Şûrası çalışmaları tamamlanmış bulunmaktadır.

Şimdi, Ulaştırma Bakanımız Sayın Necdet Menzir konuşmalarını yapacaklardır, arz ederim.(Alkışlar)

ULAŞTIRMA BAKANI NECDET MENZİR – Sayın Cumhurbaşkanım, çok değerli katılımcılar, değerli basın mensupları, üç gündür devam eden Şûranın Sonuç Bildirgesini hep beraber izledik ve inanıyorum ki, bu uğurda gündeme getirilen konular, yalnız Ulaştırma Bakanlığının değil, Hükümetin ve devletin diğer ilgili kademelerince de takip edilecektir. Kamuoyu da inanıyorum ki bunu çok yakından takip ederek değerlendirecektir.

Bu kadar uzun bir yoldan gelmiş olmalarına rağmen, Sayın Cumhurbaşkanımızın, ulaştırma ve iletişim hizmetlerine verdiği önem herkesçe bilinmektedir. Kendileri, bizleri onurlandırmıştır, şereflendirmiştir. Bu konudaki görüşlerini açıklamalarını kendilerinden arz ediyorum. Bize onur, gurur ve moral verdikleri için de gönülden teşekkür ediyorum.

Buyurun Sayın Cumhurbaşkanım. (Alkışlar)

CUMHURBAŞKANI SÜLEYMAN DEMİREL– 9 uncu Ulaştırma Şûrasının değerli üyeleri, değerli misafirler; hepinizi sevgiyle selamlıyorum.

Şûranın açılışına, Sayın Bakanın ifade ettikleri gibi katılma imkânım olmadı; çünkü, bir devlet hizmeti için dış ülkelere gitmek durumu vardı; ama, son toplantısına katılmak için Sayın Bakanla mutabık kaldık. Yolcu hali belli olmaz koşarak geldim, yetiştim ve bu yaptığınız çalışmalarla ilgili düşüncelerimi, çok kısa olarak ifade etmek istiyorum.

Evvela, bu Şûrayı tertipleyen Ulaştırma Bakanlığımızı tebrik ediyorum. Bu Şûraya katılan, her türlü fikrî katkıda bulunan bütün değerli uzmanları, bütün kuruluşları da ayrıca tebrik ediyorum, takdirlerimi ifade ediyorum.

Demokratik sistemin en büyük gücü,meseleleri çözme, ülkenin sorunlarını çözme,toplumun sorunlarını çözmede açmış bulunduğu açık zemindir. Eğer, zeminler açık,sorunlar tartışılabiliyorsa, mutlaka çare bulunur ve işte önemli olan hadise, onu yaratmaktır. Ondaki kudretin ölçüsünü bulmak mümkün değildir.

Sonuç bildirgesi çalışmalarınızın ne kadar kapsamlı olduğunu gösteriyor. Raporlarınız, dokümanlarınız gerçekten fevkalade iyi akademik bir çalışma mahiyetindedir. Sonuç bildirgesinin sonunda geldiğiniz neticeler özetlenmiştir.

Hemen hemen her şey söylenmiş, her şey karara girmiştir ve her şeyin söylendiği bir yerde, çok kere, son sözü söyleyecek olanın işi zordur; ama, bir şey bulması lazımdır.

Bildirgenin son paragrafında denilmektedir ki "Geçmiş uygulamalar göstermektedir ki,bugüne kadar hiçbir ülke gelişimini ulaştırma sektörüne öncelik tanımadan gerçekleştirememiştir." Bu, tarihî bir tespittir, Türkiye bunun dışında olmamıştır, Türkiye de bunun içinde olmuştur ve şimdi, Türkiye, kalkınma hamlelerine başlarken, Cumhuriyetin daha başlarında,ulaştırma önemli bir sektör olarak,devletin önüne çıkmıştır.

Şöyle diyelim, Osmanlı Devletinin son yıllarında, Osmanlı Devletinin son elli yılında, ulaştırma, fevkalade önemli bir konu haline gelmiştir; ama, o günkü şartlar içindeki ulaştırma, daha çok demiryolu biçiminde bir ulaştırmaydı. Cumhuriyet, demiryoluyla devam etmiştir. Osmanlı Devleti 8 bin kilometre demiryolu yapmış, imparatorluk dağıldıktan sonra, bunun 4 bin kilometresi millî sınırlarımız içinde, 4 bin kilometresi de dış ülkelerde kalmıştır. Bunların tümünün borcunu da, Osmanlı Devleti yerine Türkiye Cumhuriyeti; yani, ondan sonra gelen devlet ödemiştir.

Nihayet, Cumhuriyet demiryolculuğa büyük bir ağırlık vermiş, 1950 yılına kadar demiryolu uzunluğunu 8 bin kilometreye çıkarmış, Türkiye'nin pekçok şehrine ulaşılabilir hale gelmiştir. Onuncu Yıl Gençlik Marşına bakarsanız, orada "Demir ağlarla ördük yurdu dört baştan" diye göreceksiniz. Bu, Cumhuriyetin büyük bir övünmesidir.

Cumhuriyetin 75 inci Yıldönümüne geliyoruz. Cumhuriyetin 75 inci Yıldönümünde başarılar hatırı sayılır başarılardır. Yalnız, benim size söylemek istediğim şey, bu başarılarla yetinemeyiz. Bu başarılar, Türkiye Cumhuriyeti Devletinin önüne ve Türk milletinin önüne yeni ufuklar açmıştır, kendine güvenini artırmıştır; yani, özlediği şeylerin yapılabildiğini görmüştür, daha çoğunun yapılabileceğini kafasına koymuştur ve nihayet, dünya da değişmektedir, şartları da değişmektedir, yeni ufuklar ortaya çıkmaktadır, yeni ihtiyaçlar ortaya çıkmaktadır, teknoloji değişmektedir. Türkiye, bütün bunlara kendisini uydurmak zorundadır. 21 inci Asra girerken, bu Şûranın en önemli tarafı, kendisini 21 inci Asra uyduracak bir Türkiye'ye daha çok teknik bakımdan istikamet vermektir. Bu, çok iyi yapılmış.

Şöyle söylemek istiyorum: Gayet tabiî ki, 75 inci yıldönümünde, Cumhuriyetin çok iyi bir değerlendirmesini yapacağız. Yazılı dokümanlar içerisinde bu değerlendirmeler vardır; ama, ben, yine çok kısa bir özetini yapacağım.

Ulaştırma hizmetleri bakımından Türkiye, Cumhuriyetin 75 inci yıldönümünde gerçekten iyi bir ulaştırma sistemine sahiptir. İyi bir ulaştırma sistemine sahiptir derken, evvela yollarından başlayacağım. Standardı yüksek, kaliteli 60 bin kilometre asfalt yolu, 350 bin kilometre köyyolu, 175 bin kilometre orman yolu, 8 bin kilometre demiryolu ve limanları, hava meydanları, boru hatları gibi aklınıza ne geliyorsa herşeyi olan bir Türkiyedeyiz.

Yalnız, gene söyleyeyim, 1 600 kilometre otoyolu fevkalade önemli bir olay. Şimdi, geldiğimiz noktada bunların hiçbirisi kafi değildir. Bunları yapmak için dolar bazında milyarlarca dolar para sarfetmişizdir; yani, millî tasarruflarımızın çok önemli bir kısmını bu istikamette sarfetmişizdir. Gayet iyi bir iletişim sistemi kurulmuştur. Bugün nerede olursanız olun, telefonu kaldırdığınız zaman dünyanın her tarafıyla konuşabilen bir telefon sistemi. Dünyanın her tarafıyla, her türlü iletişim içerisinde bulunduğumuz bir olay.

Yalnız, şunu ifade etmek istiyorum ki, Türkiye'nin, önümüzdeki on yıl zarfında kalkınmasını, gelişmesini ilerletebilmesi bakımından bu yaptığı işleri daha çoğaltması, daha iyileştirmesi ve daha ileriye götürmesi lazımdır.

Bunları, sadece devletin yapması şart değildir, her kaynağa başvurması; ama, Türkiye'nin, bunların yapıldığını, yapılabildiğini görmesi lazımdır, bunun çok iyi koordine edilmesi lazımdır ve Türkiye, en modern teknolojiden de yararlanmaya devam etmelidir. Onu, sonuç bildirgenizde de tespit etmiş bulunuyorsunuz.

Türkiye'nin bir başka özelliği daha var. Türkiye, dün iğneden ipliği her şeyi alan bir ülkeyken, bugün, denizaltından uçağa kadar her şeyi yapan bir ülkedir, buna devam edebilmelidir; çünkü, yapmak zor bir iş; yani, yapmak, aslında uygarlığın bugün yarış içinde olduğu bir olaydır. Teknoloji fevkalade çabuk değişmekte ve yaptığınız şeyler, çok kısa bir zamanda tamamen teknolojinin istemediği şeyler veyahut da teknolojinin tasvip etmediği şeyler haline gelebilmektedir.

Bugün, Sovyetler Birliğinin kurmuş bulunduğu muhteşem sanayi tamamen teknolojinin zamanında kullanılmaması sebebiyle hemen hemen ölü hale gelmiştir. İşler zorlaşmıştır; yani, belki kalkınmamış memleketlerin işleri daha kolay. Kalkınmaya girdiğiniz zaman, kalkınmada mesafe aldığınız zaman işiniz sizi zorlamaktadır; yani, yapmak, yapmak da yetmez, daha iyiyi yapmak, herkesle rekabet edebilmek, herkesle boy ölçü-

şebilmek gibi bir iddiayla karşı karşıyasınız. Bulunduğu bölgede itibar sahibi, hatır sahibi, güç ve kudret sahibi olan Türkiye, işte bundan dolayı güç ve kudret sahibidir. Geldiği kalkınma seviyesini daha ileriye götürmek mecburiyetindedir.

Üç husus, hep kalkınmanın kökündedir. Bizim ülkemizde de öyledir,başka ülkelerde de öyledir;ama, hele hele bizim ülkemizde, bizim geçen elli senelik tecrübemizin içindedir. Bunlardan bir tanesi ulaşımdır,bir tanesi iletişimdir,bir tanesi de enerjidir.Bu üç şey,hakikaten sizin saptadığınız biçimde,dün ne kadar önemliyse,bugün ondan daha önemli hale gelmiştir.

Türkiye, yaptıklarını tamamlamak, daha çoğunu yapmak, daha iyisini yapmak ve ülkenin ileriye gitmesi için altyapı dediğimiz zemini hazırlamak mecburiyetindedir. Bugün, önümüzde pek çok misal var. Tabiî, bunları yapan Türkiye, sanayileşmiştir. Türkiye, önemli bir sanayileşme hamlesini de yapmıştır. Bugün, Türkiye'nin ihracatının yüzde 90'ı sanayi mamulüdür ve 130 ülkeye sanayi malı satan bir Türkiye vardır. Türkiye'nin, dünyanın çeşitli ülkelerine dağılmış bir teşebbüs gücü vardır. Bunlar dün yoktu, bugün vardır ve Türkiye, dün olmayan, bugün olan imkânlarından, güçlerinden sonuna kadar yararlanmalıdır.

Her şey maddî kaynak değil, maddî kaynak önemli; ama, teşebbüs gücünü maddî kaynağın önünde sayıyoruz ve altyapı dediğim üç şeyi, gelişme için fevkalede önemli ilke sayıyoruz. Tabiî ki, bunların önünde eğitimi saymam lazım. Onu, bilerek geriye bıraktım; yani, iyi eğitilmiş personeliniz yoksa, işgücünüz eğitilmiş değilse bunları yürütmek de mümkün değildir. Bugün öyle bir noktaya gelmişizdir ki, her şeyden birden talep edilmektedir; yani, bir taraftan dünyanın da karşı karşıya kaldığı eğitimde fevkalade ileri bir reform ve 21 inci Asrın insanını hazırlama gibi bir iddia. Neyi yaparsanız oraya varılacağı hakkında kesin bilgiler de yok, hepsi tahminler üzerinden ve bilimin, teknolojinin getirdiği imkânlardan daha çok yararlanma ve mutlaka dünyanın hangi ülkesine giderse gitsin iş bulabilecek, tuttuğu işi yürütebilecek 21 inci Asrın insanını yetiştirme. Bu, küreselleşmiş dünyanın insanıdır, küreselleşmiş dünyanın toplumunun insanıdır ve evrenselleşmiş bir durumdur bu. İki şartı beraber götüreceksiniz.

Küreselleşme dediğimiz olay, dünyayla beraber oturup, beraber kalkmayı becerebilmektir. Evrenselleşme ise onun şartlarıdır ve böylesine bir zamanda bulunuyoruz. Bulunduğumuz zaman içerisinde Türkiye kendisini daha ileriye götürebilecek midir; evet. Neden; çünkü, mahkumdur; yani, mecburdur falan demiyorum, mahkumdur.

Onun için, bütün ümidimiz, elimizi kolumuzu sıvamak ve bu zamana kadar yaptıklarımızı gözden geçirmek, bundan sonra yeni hedeflere doğru yönelmektir.

Bugün, bu kongrede yapılmakta olan şey, aşağı yukarı bu çalışmanın bir bölümüdür ve herkesin buna katkısı olacaktır, olmalıdır ve herkes bunun heyecanını da duymalıdır. Bu heyecan duyulduğu takdirde sanıyorum ki önümüzdeki meselelerin tümünü aşacak imkânları buluruz.

Globalleşme dediğimiz olay, sadece sınırların resmen olmasa bile, fiilen ortadan kalkması olayı değildir. Sınırlar fiilen ortadan kalkmıştır, zaten buna dayanamayanlar kendi sınırlarını muhafaza edemeyeceklerdir. Bunun şartlarını hazırlamamış olan ülkelerin önümüzdeki zaman içerisinde hayat hakları daralmıştır; yani, kendi güçlerini kendilerini ilerletmeye verecekleri yerde, kendi güçlerini kendileriyle boğuşmaya verecekleridir. Biz bunları görüyoruz. Bunlar ne hayal, ne felsefe ne şu ne bu; bunlar önümüzde duran işlerdir. Tabiî ki, bir de bilhassa geçen on sene zarfında olan hadiselerden sonra; yani, Sovyetler İmparatorluğunun kendiliğinden dağılmasından sonra yeni bir siyasî dünya ve yeni bir siyasî coğrafya meydana gelmiştir. Ben, o cağrafyanın içinden geliyorum; yani, sabah, buradan dört bin kilometre mesafede o coğrafyanın bir parçasında, o coğrafyanın içindeki çeşitli devletinlerin yöneticileriyle beraberdim. Onlarla konuşuyorum, onların ne düşündüğünü öğrenmeye çalışıyorum; ama, bir vakıa daha var ki, henüz dünya Sovyetler Birliğinin dağılmasının neticelerini de tam anlayabilmiş değildir. Ne dağılan bu dünya anlayabilmiştir ne dış dünya anlayabilmiştir. Bizim de bu dünyanın meydana koyduğu şartları, imkânları tam olarak anlayabildiğimiz kanaatinde değilim. Bu dünyanın meydana koyduğu şartları, imkânları tam olarak anlayabildiğimiz kanaatinde değilim; ama, anlamaya çalışıyoruz.

Yine, bir taraftan, 25 bin dolar adam başına gelir seviyesine gelmiş Avrupa ve bir taraftan bunların arasında ve henüz bugünkü şartlar içerisinde 1 500- 2 000 dolar gibi bir gelir seviyesinde olan eski komünist dünya ve kıta Çin'i büyük bir güç olmaya çalışmaktadır. Kıta Çin'i ile Avrupa arasında bugün henüz şartlarını tam olarak tespit edememiş bir eski Sovyet dünyası vardır. Bu dünyanın içerisinde bugün birçok milletler, birçok devletler, birçok insanlar da vardır.

Türkiye, bütün bu hadiselerin ortasındadır ve bütün bu hadiselerin gelişmesinden de etkilenmektedir. Müsbetinde etkilenmektedir, menfisinde etkilenmektedir; ama, ders de almaktadır. Aldığımız ders şudur: Bütün bu fırtınanın içinde ayakta durmak için gayret lazımdır. Satınalma gücü bakımından adam başına 5 bin dolar seviyesine getirdiğimiz gücümüzü, 10 bin dolar seviyesine çıkardığımız takdirde Türkiye'nin birçok şeyi yapmak için kendi tasarrufundan kaynak bulunacaktır ve Türkiye, daha çok refaha gitmiş olacaktır, bugünkü sosyal problemlerinin birçoğunu da bu kaynaktan gelen meblağlarla karşılama imkânını bulacaktır. Öyleyse Türkiye, yüzde 5-6 büyüme hızına devam

edebilmeli ve bu büyüme hızını nüfus çoğalmasının yutmasına da müsaade etmemelidir. Çünkü, yüzde 5-6 büyürken nüfusunuz yüzde 3 çoğalırsa bu yüzde 5'in 3'ünü götürür, geriye kalan yüzde 2'nin bir kısmını hayatı düzeltmeye verirsiniz, yatırıma ise yüzde 1-2'si kalır; bu yetmiyor. Türkiye, işte böyle bir iddiayla karşı karşıyadır, daha çok yatırmaya, daha çok üretmeye ve ürettiği şeyin satılabilir mal olmaya; yani, dünyayla rekabet eder bir şekilde üretmeye mecburdur. Bütün bunları yaparken bir taraftan eğitim sistemini, bir taraftan altyapı sistemini yeniden gözden geçirmeye, eksiklerini tamamlamaya ve yarım kalan işlerini bitirmeye ve yeni imkânlar buldukça, daha doğrusu yeni imkânlar bularak yeni projelerine eğilmeye mecburdur.

Biraz evvel ifade ettim, Türkiye'nin 60 bin kilometre karayolu vardır. Bu, geçen elli sene zarfında yapılmıştır. Bu yolların bir kısmı mevcuttu; ama, bunlar, yer yer imeceyle veya yolparası zoruyla yapılmış şose yollardı. Bunlara yol demek mümkün değildi, kesinlikle bir şeyi kötülemek için söylemiyorum, tamamen teknik bakımdan söylüyorum. Türkiye, daha sonra bunların hepsini yaptı. Bunun içerisinde gelmiş geçmiş hükümetlerin hepsinin rolü vardır.

K+

Türkiye hakkında, 1949 yılında yazılmış bir Tornbourg Raporu vardır, içinizde bilenler vardır. Tornbourg'un Türkiye'yi anlatışını her zaman çok takdir etmişimdir; yani hiç olmazsa bir cümlesini çok takdir etmişimdir "Küçük küçük yüzlerce Türkiye" Geçen elli altmış sene zarfında Türkiye küçük küçük yüzlerce Türkiye'yi birleştirdi, bir büyük Türkiye meydana çıkardı. Şimdi, bunu, büyük olarak muhafazaya mecbur, büyük olarak yoluna devam ettirmeye mecbur ve buradaki önemli mesele şevkimizdir. Bunun icaplarını anlayacağız, hakkını vereceğiz ve şevkimizi kesinlikle kaybetmeyeceğiz.

Nasıl yapalım derseniz, burada önceliklerin nelere verilmesi gerektiğini yazmışsınız, onların hepsi doğru, yalnız şu bir gerçek ki, eğer elinizde kaynak varsa, öncelikleri, mutlaka bitmeye yönelmiş işlerinize vermeniz lazım, darboğazı aşmaya vermek lazım, modernizasyona vermek lazım ve darboğaz meydana getirecek birtakım tehditlere vermek lazım; onlar görünen şeylerdir.

Benim, bu hususlaki çok kısa tavsiyelerim şunlar olacaktır:Hemen hemen bugün Türkiye'de mal ve insan naklinin yüzde 92'siyle yüzde 95'i karayollarıyla yapılıyor;bu,çok yüksek bir nispettir.Bu sebeple de maalesef her gün sabahleyin ortalama 20 vatandaşımızın hayatını kaybettiğini duyuyoruz, bu vahim bir olaydır. Türkiye, her sene 7-8 bin vatandaşını yollarda kaybediyor; yani, bence, ilk vereceği priorte, vatandaşını bir yerden bir yere götürürken güvenli götürmesiyle ilgilidir. Bunun yanında, yolları güvenilir hale getirmekte büyük zorunluluk bulunmaktadır. Bu yollardan bir tanesi Geyve Boğazıdır; yani, Eskişehir'den Sakarya'ya geçilemiyor. Çünkü, arkada İnegöl bölgesinde, Eskişehir bölgesinde, Bozüyük bölgesinde, Sögüt bölgesinde Türkiye sanayii artırdı, üretimi artırdı, oradan aşağıya geçmek mümkün değil, taşımak mümkün değil. Şunu da ifade ederim ki, bugün her şey, bugünkü üretime göre, Türkiye bu üretimde kalamaz. 10 bin dolar girdi seviyesine çıkmak için hiç olmazsa bugünkü üretimini iki üç misli katlaması lazım. Onun için, eksiklerini tamamlamasını birinci tavsiye olarak veriyorum. Bunu misal olarak verdim, her alandaki eksiklerini tamamlaması gerekiyor.

Türkiye, 14 milyar dolar sarfederek 1 600 kilometre otoyol meydana getirmiştir. Bu, muhteşem bir şeydir. Yalnız tamamlaması lazım. Bakın, biz, turizme 30 milyar dolar para sarfettik, 16 milyar dolar GAP'a sarfettik, 14 milyar dolar da otoyola sarfettik. Türkiye'nin bunu tamamlaması lazım. Edirne'den İstanbul'a kadar otoyol mevcut, İstanbul'dan Ankara'ya kadar Bolu Dağı engeli mevcut, onun dışında otoyolumuz mevcut; ama, Ankara'da kalıyorsunuz. Sonra, Mersin'den başlıyorsunuz Gaziantep'e kadar gidiyorsunuz. Bunun içerisinde de Mersin Tarsus arasında biraz noksan, biraz da Bahçe Kömürler arasında noksan, orada kalıyorsunuz. Bu tarafta Pozantı'ya kadar geliyorsunuz; ama, Ankara ile Pozantı arası yok. Bu sistemler yarım yarım nemağ vermez. Sonra da bu

yolun üstüne çıktığınız zaman benzin istasyonu yok, durup dinlenecek bir yer yok, lokanta yok; o zaman çok kimse bu yolun üstüne çıkıp bundan yararlanmak istemeyebilir. 14 milyar doları nemağ verir hale getirmek için daha 4-5 milyar dolar sarfetmek gerekiyorsa, bunu sarfedip bitirmek lazım. Büyük şehirlerin etrafında yapılmış çevre yolları var, bunlar büyük şehirlere çok büyük hizmettir.

Bu çevre yollarının tamamlanması lazım ve büyük şehirlerde girişilmiş bulunan metro projelerinin tamamlanması lazım. İstanbul, İzmir ve Ankara metrosu tamamlandığı takdirde bu şehirlerdeki ulaşım imkânlarını çok kolaylaştıracaktır. Bunlar güzel projelerdir. Tabiî yerel yönetimler değişiyor, hükümetler değişiyor, benim hep söylediğim şey kim başlamışsa başlasın, siz bitirin, şerefi size ait olsun; ama, bitirin. Çünkü, bunlar gayri siyasî projelerdir, sadece yapana prestij kazandıran değil, yararlanan için mutluluk ifade edecek projelerdir.

Keza, havameydanlarımız bakımından sıkışığız. İstanbul Havaalanı, yaklaşık 7,5 milyon insanı ancak geçirecek bir meydandır; hem meydan olarak hem pist olarak hem de terminal binası olarak. Bugün İstanbul'a 12 milyon insan geliyor; yani, görenler Türkiye hep mi sıkışık diye görecekler. Aslında İstanbul gibi bir yere tabiî 15 milyon insan gelecek. İçinizden Hong Kong Havaalanını göreniniz var mı bilmiyorum, mühendislik bakımından bir şaheser, 22,5 milyar dolara malolan bu meydan, önümüzdeki sene açılacak sanıyorum. Honkong Havaalanın 7 tane pisti var ve burasıyla şehri bağlayan 45 kilometrelik bir yol var. Bu 45 kilometrelik yolun üzerinde 3 tane bizim İstanbul Boğaz Köprüsü gibi köprüsü var. Sadece bir yaklaşım yolu bu. Altyapıya para sarfederken ona hakkını vermek lazım.

Kurtköy meydanına başlanmıştır, çok büyük bir olaydır, en kısa zamanda tamamlanıp hizmete girmesi lazım. Çorlu Meydanı bugün yarın hizmete girecek durumdadır ve Cengiz Topel Meydanının da hizmete girmesiyle 15 milyonluk büyük İstanbul bundan yararlanacaktır; o, İstanbul'a hayat getirecektir ve keza Antalya Meydanında açılmış bulunan terminal, büyük bir rahatlık getirmiştir; ama, Antalya'nın ikinci pistini, İstanbul'un üçüncü pistini bir an evvel yapmak lazım. Diyeceksiniz ki, bunlar teferruat. Peki, bunları niye söylüyorum ben; bunları misal olarak söylüyorum. Bunları yapmazsanız genel prensipler askıda kalır; yani, şunu yapalım, bunu yapalım dediğiniz şeylerin hepsi orada kalır.

Bütün söylediklerinizin icra planına geçmek zorundasınız. Bunları, size yararlı olur diye söylüyorum, bunların çoğunu siz zaten biliyorsunuz, dosyalarınızda mevcuttur. Ayrıca, bunları, ne kadar içtenlikle takip ettiğimi belirtmek için söylüyorum.

Şimdi, uluslararası temaslar bize gösteriyor ki, küçülen dünya bize gösteriyor ki, bir İpek Yolu olayı geliyor. Nitekim, dün, altı Türkçe konuşan devlet başkanıyla yaptığımız toplantı sonunda çıkardığımız beyannamede de vardır. Orta Asya, muazzam kaynaklarıyla ve dünyaya açılmadaki hevesiyle geliyor; ama, denize çıkışı yok. Denize çıkışı, ancak Batı ülkeleri vasıtasıyla Transkafkas Koridoruyla olacaktır. Transkafkas Koridoru, Orta Asya'yı Türkiye'ye açacak, Orta Asya'yı Hazar Denizi üzerinden Karadeniz'e açacak, dünyaya açacaktır ve aynı şey bugün Avrupa'da 10'a yakın rut da mevcuttur. Bunlardan bir tanesi de Düres-Varna arasındaki D-8 rutudur. Düşünün, bir tarafta Bakü ile Batum arasında bir geçiş sağlanırsa ve Varna ile Düres arasında bir geçiş sağlanırsa Orta Asya, Adriyatik Denizine bağlanmış olur. Bizim söylediğimiz nedir; Adriyatik Denizinden Çin Seddine dünyanın şah damarını çıkarıyorsun, bu İpek Yoludur.

Bugün, Avrupa, çeşitli rutlar tespit etmiştir, çeşitli güzergahlar tespit etmiştir. Düres-Varna arasındaki yol, bunlardan sekizincisidir. Avrupa'da müthiş bir altyapı hazırlığı vardır. Avrupa, demiryolu bakımından fevkalade ileri. Bunun yanında Avrupa'nın bir de

su yolları var. Bizim ülkemizde su yolu yok, zaten sizin raporunuzda da onlara hiç temas edilmiyor; çünkü, bizim nehirlerimiz, taşımacılığa müsait yollar değildir. Nehirlerimizin suyu azdır, engebelidir, nakliye yapmak mümkün değildir; ama, Avrupa'nın o imkânı da var. Nitekim, Rotterdam'la Köstence arasında fevkalade büyük bir taşıma var. Bu taşıma, eğer bu Kafkas koridoru açılırsa doğrudan doğruya Orta Asya'ya ve Çin'e kadar intikal edecektir.

Bir de kendimizi uluslararası ihtiyaçlara uydurma mecburiyetimiz var. Turizmin ihtiyaçlarına kendimizi uydurma mecburiyetimiz var ve turizm, Türkiye için hayatî önemi haizdir. Hayatî önemi haizdir de, eğer turisti bir otobüse bindirdikten sonra iki saat götürürsen bir daha gelmez veya yollarda ölürse bir daha gelmez. Onun için, Türkiye'nin birinci derecede turizm yeri olan özellikle Akdeniz yöresinde İzmir'le Adana arasına Antalya'yı koyduk, arkasından Dalaman'ı koyduk, arkasından Bodrum-Milas'ı koyduk; şimdi ise Kaş-Gazipaşa-Silifke mecburiyet haline gelmiştir ve Adana Havaalanını bu şekilde götüremeyiz. Adana'ya en kısa zamanda bir meydan koymak lazımdır; çünkü, meydan şehrin içerisinde kalmıştır, fevkalade güvensizdir ve çok sıkıntılı bir olaydır. O bölgede müthiş bir gelişme istidadı hep olagelmiştir, şimdi de var.

Şimdilerde Erzurum Havaalanı ve Palandöken turizm projesi geliştiriliyor. Aşağı yukarı 8 bin yatak Palandöken Dağına konulacak, bunun bin tanesi hazır, bin tanesi de yapılıyor; ama, bunun için Erzurum Havaalanının gece gündüz, yaz kış çalışır hale getirilmesi lazım.

Benim, kayda geçsin diye gene bu vesileyle söylemek istediğim, Türkiye'de, insanların, sadece bir yerden bir yere gidebilmesi, emin bir şekilde gidebilmesi, her zaman gidebilmesi değil, bir de mutlaka gidebilmesidir. Mesela, Van'a gidiyorsunuz, Van'dan sonra Hakkari ve Şemdinli'ye 250-300 kilometrelik bir sınır daha var. Bu nedenle, Yüksekova Hava Meydanı mutlaka geliştirilmelidir ve Türkiye'nin erişilmedik yeri kalmamalıdır. Eğer, Van Hava Meydanı olmasaydı, orada meydana gelen bir depremde, biz bir faciayı aşamazdık.

Tabiî, sadece deprem için değil, her konuda öyle. Bakın, şöyle mendil gibi Türkiye'yi düşünün. Bunun bir ucunda Yüksekova Meydanı olacak, öbür ucunda Kars Meydanı. Trabzon'la Sarp arasında 250 kilometrelik bir mesafe var. Eğer, Gürcülerle anlaşabilirsek Batum Meydanını kullanacağız ve böylece mendilin bir ucunda üç meydan ola-

cak. Bu tarafına geldiğiniz zaman Edirne'ye, Çanakkale"ye ve Muğla'ya mutlaka gidebilmelisiniz. Muğla'ya meydan yaptık; ama, hem Çanakkale'nin hem de Edirne'nin meydanlarının ıslah edilmesi -Edirne'nin yok ya meydanları- gerekmektedir. Edirne, Türkiye'de, şu anda en güç gidilen yerlerden birisi. Sonra, Kapadokya meydanını bir an evvel yapıp, bitirmek gerekmektedir ki, bu sene bitecektir ve burasını Türkiye turizmine açmak lazım.

Liman kapasitelerimiz çok küçüktür, bugünkü gücümüze yetmez ve bugünkü gücümüzle orantılı hale getirmek durumundayız. Karadeniz'de, Marmara'da birkaç tane, İstanbul'un da yoktur limanı; İzmir Limanı gerçekten acınacak durumdadır. 14 metre su kesimi olan gemi Alsancak rıhtımına yanaşmaz, geminin açıkta boşaltması lazımdır. Mal hareketi yokken bunlar sorun değildi. Buradan gidecek mal yoktu, gidenler de incir, pamuk, üzüm...Küçümsemiyorum; ama, bize yetmez, sanayi malı göndereceksiniz, yatırım malı alacaksınız, aramalı alacaksınız; aradığımız şey, hareketli bir ekonomidir.

Türkiye, bugün, boru hatları bakımından yeni bir devre giriyor. Dün konuştum, bir taraftan Bakü-Ceyhan boru hattını Azerbaycan-Gürcistan-Türkiye olarak yapmaya mecburuz, bir taraftan da Ceyhan-Samsun hattını yapmaya mecburuz. Önümüzdeki zaman içerisinde denizi gececek hatlar yapılacak. Bunlar, fizikî şeyler, mühendislik işleri; para olur yaparsınız. Yalnız, para olunca yaparsınız demekle yetinmek istemiyorum, parayı bulup yapacaksınız, onu ifade etmek istiyorum. Olmadı, yapamadık, gecikti dediğiniz yerde geciken her şey, Türkiye'nin kalkınmasını geciktirecektir. Enerjide de aynı durumdayız,ulaşımda da aynı durumdayız;ama,haberleşmede biraz daha iyiyiz.Yalnız haberleşmede geriye gitmememiz lazım, bu iki sektördeki darboğazı gördük, haberleşme darboğaza girmemeli. Şunu ifade edeyim ki, haberleşmede biraz daha iyiyiz derken, radyo-televizyonda iyi değiliz.Türkiye'nin birtakım yerleri, bugün resmî radyo-televizyonunu dinleyemiyor,seyredemiyor,hem de en nazik yerleri seyredemiyor.Her gün,devletin aleyhine yapılan propagandayı başka kanallardan seyrediyor,devletin savunmasını veya devletin aydınlatmasını seyredemiyor;bunu devam ettiremeyiz. Onun için, bu hususta atılmış bulunan adımların görevlilerce çok dikkatle ele alınması şarttır.

Şimdi, üzerinde durmak istediğim birkaç nokta daha var. İleri teknolojiden en geniş anlamda yararlanmak sonuç bildirgesinde yer almıştır, takdir ediyorum, altını çiziyorum. Araştırma-geliştirmenin geliştirilmesi yer almıştır, bunu da çok takdirle karşılıyorum.

Bunlar, insan unsuruna yapılan yatırımlardır. Bunlar olmazsa öbürleri olmaz. Personel eğitimini fevkalade önemsiyorum ve sanal eğitim için altyapının geliştirilmesini fevkalade önemsiyorum; yani, Türkiye, eğitimde bir hamle yapmıştır; ama, daha çoğunu yapmak, eğitimi, Türkiye'nin her köşesine götürebilmek için mutlaka bu enformasyon çağının getirdiği araçlardan yararlanmalıdır.

İnternet için -daha önce de konuştuk- gerekli olan altyapı, Türkiye'nin, İnternet'ten tam olarak faydalanacağı şekle getirilmeli ve altyapısı geliştirilmelidir. Bunlar, bu tip şeyler dün yoktu, bunlar yeni çıktı ve 21 inci Asra girerken bunlar var. Ben de sizin raporunuzdan aldım, öyle söylüyorum.

Türkiye, mutlaka ulaştırma ve iletişim sahasındaki hizmetlerini hem özel sektöre açmalı hem de yabancı sermayeye açmalıdır. Bizim için önemli olan, kimin yaptığı değil, yapılmış olmasıdır.Eğer,yapılmış olursa, biz ondan yararlanırız; yapılmamış olursa;yani,filanca yapacaktı yaptırmadık, falanca yapacaktı yaptırmadık,sonuçta yapılmadı olur. Türkiye, bunu aşacak durumdadır, bu bir zihniyetle olabilir ve mutlaka özel sektör özendirilmelidir.

Bugün, Türkiye,biraz evvel de ifade ettiğim gibi gemiden denizaltına,uçağa kadar her şeyi yapıyor, kamyon yapıyor, otomobil yapıyor, TIR filolarına sahip. Bir tarafta hava filoları var, bir tarafta dünyada 17 nci sıraya gelmiş olan deniz filosu var ve TIR filoları var. TIR filoları Türkiye için son derece hayati önemi haiz,kıtalararası nakliyat yapan TIR filoları. Bugün, Avrupa'dan Çin'e yapılan nakliyenin ne kadar müşgül şartlar içinde yapıldığını görüyoruz. Bu kadar müşküller içinde bu filolar nakliyat yapmaya devam ediyorlar. Bunların çoğaltılması,korunması ve bunlara destek verilmesi lazım; çünkü, bakın Türkiye'nin 1997 senesinde 28 milyar dolarlık ihracatı var, 48 milyar dolarlık ithalatı var; yani, 20 milyar dolar açığı var. Bu açığın 10-12 milyar dolarını belki bavul ticaretiyle, turizmden kapatıyoruz;ama, gerikısmını bu taşımacılık kapatıyor. Türkiye'nin önünde, hem deniz taşımacılığı bakımından hem hava taşımacılığı bakımından hem de kara taşımacılığı bakımından kendi ihtiyaçlarının dışında fevkalade güzel imkânlar var. İşte, bu imkânlardan yararlanacak şekilde Türk vatandaşını açılan dünyaya, globalleşme dediğimiz küreselleşen dünyaya itmemiz lazım.

Büyük Atatürk, ulaştırma sistemlerini, bir insanın vücudundaki kan damarlarına benzetir; doğrudur, heyecanla aynı şeyi görüyoruz, aynı şeyi takip ediyoruz.

Bu zamana kadar meydana getirdiğimiz şeyler çok güzel. Emeği geçenlerin hepsini tebrik ediyorum, takdir ediyorum. Şimdi, bundan sonrası başlıyor. Bundan sonrası, bundan yirmi sene evvelki, bundan otuz sene evvelki başladığımız gibi değil. O zaman imkânlarımız az, hedeflerimiz hırslı; ama, hedeflerimiz hırslı olmasına rağmen kısıtlıydı. Bugün, hedeflermiz büyük ve kendimiz çok hırslıyız, hırslı olmaya da mecburuz.

Sanıyorum ki, bu kongrenin neticeleri ülkemize çok yararlı olacaktır. Emeği geçenlere tekrar tekrar teşekkür ediyorum, hayırlı olsun diyorum ve hepinizi sevgiyle selamlıyorum. (Alkışlar)

SUNUCU– Sayın Cumhurbaşkanım, Ulaştırma Bakanımız Sayın Necdet Menzir, Şûramıza verdiğiniz değerli destek ve katkılardan dolayı, şükran duygularımızın bir ifadesi olarak ve bugünün anısına zatı âllerine bir plaket sunacaktır, arz ederim. (Alkışlar)

CUMHURBAŞKANI SÜLEYMAN DEMİREL - Hayırlı olsun diyorum. (Alkışlar)

SUNUCU– Değerli misafirlerimiz, 9 uncu Ulaştırma Şûrasının kapanış oturumu sona ermiştir.Saat 19.00'da tüm katılımcılarımızın davetli oldukları bir kokteyl düzenlenmiştir, arz ederim.

8 - 9 - 10 Haziran
ODTÜ Kültür ve Kongre Me

9. ULAŞTIRMA ŞÛRAS
8 - 9 - 10 Haziran 1998
ODTÜ
tür ve Kongre Merkezi-ANK
Baldwin

ŞURA BAŞKANLIĞINA SUNULAN TEMENNİLER VE ÖNERİLER

Temennide Bulunan: Selahattin BABÜROĞLU

Eski Ulaştırma Bakanı

1-Ulaştırma Bakanlığı, 8,9,10 Haziran 1998 günlerinde Ankara ODTÜ'sin de 9.Ulaştırma Şura'sını topluyor. Bana göre çağın teknolojisinin dayatmasından ileri gelen zorunlulukla bu toplantı geçmiş dönemlerde yapılan Şura'lardan farklı olacaktır. Bu çalışmalarda klasik bilgiler, deneyler yetmeyecektir. Derler ki! "Tarih tekerrürden ibarettir. Geleceğe ışık tutar." Bu sözler çağımızda sosyal bilimler için geçerli olabilir. Ancak teknolojinin hızlı ilerlemesi karşısında daha doğrusu teknik alanda bu deyim eski gücünü koruyamamaktadır.

Çünkü; insan denilen kompleksler, uyduları, dijital sistemleri, bilgisayarları buldular uzay çağına uğradılar bilgi çağını yakaladılar. Artık, geçmiş dönemlerin metodları, düşünce sistemleri, yönetim yöntemleri yetmiyor. **Elbette, zaman aralığı boyutları ve süresi değişmiyor, sabit. Yaşamımıza saniyeler hatta bazı durumlarda saniyelerin yüzdeleri sıkışıyor. İşlemlerin, yaptırımların, izlemelerin, bilgi akışlarının bu sürelere sıkıştırıldığı dönemdeyiz. Ortak aklın, ekip çalışmalarının, çeşitli uygulamaların saniyeler ölçeğinde yarıştığı çağdaş yaşama uymak zorundayız. Uçak hızında trenler taşımacılıkta devredeler.**

Soruların çözümünde "Sistem Mühendisliğine"de, "Değişim Mühendisliğine"de "Matematik Mühendisliğine"de gereksinim vardır.

Bu durumda dokuzuncu Ulaştırma Şura'sının aldığı mirasa kısaca değinmekte yarar görüyorum.

Genelleme yapmıyorum ama, geçmiş dönemlerde siyasi iktidarlar bir kariyer bakanlık olan, Ulaştırma Bakanlığına çoğunlukla partilerinde örgütçülük ve hizipçilikte becerili kimseleri atamışlardı. Seçimli toplantılarda kulis ve liste düzenlemelerinde "Sizden-bizden" ayrımını ve partizanlığı iyi beceren birinin bir tarihte Ulaştırma Bakanı postuna oturtturmuşlardı.

Deneyim sahibi olan bakanlığın üst düzey yöneticileri, "bu yöntemle seçilen bakanların" tercihli telefon tahsisi istemlerini, vasıfsız personel atama girişimlerini derhal yerine getirerek bakanlarını memnun ediyorlardı. Önceleri görev kabul ettikleri bakanlığın hiç bir dalında bilgi sahibi olmayan kimi bakanlara bu atama başarıları yetiyordu. Hatta kimi bakanlar bu yatırımları ile siyasi örgütlerinde sevilen ve başarılı sayılan konuma geçiyordu. bakanlığın ilgili ve bağlı genel müdürlükleri kendi kuruluşlarında ve kendi geleneklerinde güncel hizmetlerini sürdürüyor ve böylelikle o tür bakanların siyasi ve bilgisiz müdahalelerinden korunuyorlardı.

Mutlu Rastlantı: **Çeşitli sektörlerin makro düzeyde olsun sorunlarını uzmanları kadar bilen, Başbakan Süleyman Demirel; örgütçü rakibi doktor olan bir arkadaşını bile bu bakanlığın başına getirerek rahatlamıştı.** Bu bilgileri 1924 yılında göreve başlayan çok önemli yükümlülükleri olan ve kariyer bakanlık statüsünde bulunan Ulaştırma Bakanlığı sayfalar dolduracak serüvenini okuyucularıma özet olarak sunuyorum.

Mutlu rastlantı, bugün evet şanslı bir durum; çağın teknolojik olanaklarını hazır bulunan, kamu hizmeti bilinci yüksek, kamu malına sahip olma tutkusu yerleşik; bakanından, müsteşarından, genel müdüründen tabana uzanan çalışmaların çoğunlukta olduğu bu bakanlığı belli bir düzeye getirmiş olanların Şura'sında toplanılacaktır.

Öte yanda Şura'ya katılacağını umduğum bilgi düzeyleri yüksek çağın teknolojik çizgisini izleyebilmiş kimselerin bu Şura'ya katılımlarını da ek şans olarak kabul ediyorum.

Basınımızın tanımakta biraz geç kaldığı, Kara, Hava, Deniz Harp Okulları ile Polatlı'daki Eğitim ve Doktrin Komutanlığı uzmanları bu toplantıda bulundurulabilirlerse üçüncü sansı yakalamış oluruz.

İSTİHBARAT-HABERLEŞME

Çağımız için ilginç olan iletişim, haberleşme, "Uzay-Uydu" güzergahlarında düzenlemeler bakanlığın önde gelen görevlerindendir. Dış ve iç medyada uzun süre tartışılan "Özel yaşamın gizliliği, kavramı ve korunması" konusunda Türkiye'nin sınırlı da olsa yasalaşmış teknik ve hukuki önlemleri yaşama geçirmesi gerekmektedir. Bu hizmet alanında askerler mi? siviller mi? yada karma yönetim mi kabul edilecektir konusu toplanacak Şura'nın gündeminde yerini almalıdır.

Örneğin; ABD'de dinleme konusunda yeni hukuk düzeni getirilmiştir. İstihbaratın beşiği olan İngiltere'de yeni uygulamalar başlatılmıştır. Almanya'da ayrıntılı düzenlemeler vardır. Fransa ise, yönetimle ilgili dinlemelere serbesti tanımıştır.

*Halen, Echelon (Global Network)-Ağ Sistemi ile; Telefonları, teleksleri, faksları, internet sözcükleri taranabiliyor, birbirinden farklı tabanların elektronik değerlendirmeleri yapılabiliyor. Küresel ortamda normal konuşmalar, haberleşmeler dinlenebiliyor ve bilgisayarlar ağı izlenebiliyor. Bu tablo karşısında elbette Ulaştırma Bakanlığının yükümlülükleri de artmıştır.

Ulaştırma Bakanlığında kısa süre de olsa 1971 yılında bakan olarak görev yaptım. Ayrıca Mesleğim ve Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu Üyeliğim nedeniyle Ulaştırma Bakanlığını ayrıntıları ile öğrenme olanağı yakaladım.

**Yabancı yayınlardan ve Faruk BİLDİRİCİ 1975 "Gizli Kulaklar Ülkesi" kitabından.*

Bakanlığım sırasında basında ve Cumhuriyet Senatosu Genel Kurullarında aşağıda özetlediğim görüşlerimi dile getirmiştim;

Ulaştırma Master Planı yapılmasında tılsımlı güç vardır. Demiryolları, Karayolları, Havayolları, Denizyolları, Petrol Boru Hatları, Enerji Nakil Hatları, Gaz İletimi, Su Yolları ile haberleşme sistemlerinin organizasyonu gereklidir. Ulaştırma Bakanlığı kabuk değiştirmelidir. Doğru ve gerçekçi ulaştırma Planı, Ulaştırma sistemlerinin armonisi, altyapıların düzeni, kapasite sapmalarının önlenmesi ve bunların birbirleriyle ilişkileri karşılıklı etkileri gelişmeleri bütünleştirmelidir. Bu işlerde teknolojinin son gelişmelerinden yararlanılmasına öncelik verilmelidir. Bunlar benim ve çalışma arkadaşlarımın ortak görüşleriydi.

Gün geçtikçe daha karmaşıklaşmış olan ulaştırma sistemleri arasında denge kurucu, koordinasyon sağlayıcı bir üst kuruluş haline Ulaştırma Bakanlığını kesinkez getirmek istiyorduk.

Çünkü, Ulaştırma Bakanlığına yasalarla verilmiş görevler ve hizmetler başka bakanlıklara kısmen veya tamamen kaydırılmış bakanlık bütünleyici bir üst kuruluşu olma niteliğini giderek kaybediyordu.

Bakanlığın ulaştırmacılıkla hiç ilgisi olmayan ekleme yada uydu birimleri vardı, taşımacı ve iletişimci bir organ olan bakanlığın ilgisi olmaması gereken sanayii üretimi yapması, otel, hastane, poliklinik, proventoryum, eczane, okul işleten organları olması bakanlığı sektörel karmaşalara sokmuştu. Ama, bakanlığın su yüzüne çıkmış yanlış ve aksak işlerini yıllar yılı bu bakanlıkta birer köşe taşı sayılan belki de isimleri unutmuş görevlilerin çabaları ile düzeltilmiş bakanlık bugünkü düzeye getirilmiştir.

Yani, uzmanlık, bilgi, deney gerektiren örgütlerin üst düzey yönetim ve karar organlarında her nasılsa yer alan; seçim kaybetmiş kişiler, tacir, filmci, tiyatrocu, komisyoncu, yüklenici vs. nin varlığı bu bakanlığın geleneksel iş disiplinini, hiyerarşisini bozamamışlardır.

Prof. Dr. Güngör EVREN (İTÜ) nin aşağıdaki değerlendirmesini toplanacak Şura'nın ilgisini çekeceği umudu ile yazıyorum. 17,18 Mart 1987 günü yayınladığı bildiri de Prof Dr. EVREN; "ulaştırma türleri arasında yıkıcı rekabet yerine birbirini bütünleyerek ulaştırma gereksinimlerini karşılayacakları organize bir yarışma ortamı sağlanmalıdır. Tüm ulaştırma sistemlerinin eş işlemler görmeleri ilkesi esas olarak benimsenmelidir.

Kamu hizmeti, yasal yükümlülükleri, altyapı yüklerine katılım konuları bu kapsam içinde özenle irdelenmelidir. Geçiş döneminde sistemin öngörülen bir yapıya dönüşmesini sağlamak üzere, yönlendirici önlemlerin alınmasına ihtiyaç vardır".

EKONOMİ VE KALKINMADA ULAŞTIRMA

Kalkınmanın manivelası; kültür, bilgi, enerji üretimi, sanayileşme, kentleşme gibi ana hizmetlerin hemen hemen hepsi Ulaştırma Bakanlığının doğrudan yada dolaylı katkıları söz konusudur.

Yerleşme yerlerinin yapı ve karakterini etkileyen, belirleyen, canlıları ve eşyaları bir arazi kullanımından ötekine taşıyan, ham ve mamul maddelere hareketlilik kazandırarak ülkenin üretim ve tüketim faaliyetlerine katılan, hafif ve ağır sanayinin oluşumunda rol alan hemen her maliyetin içinde bulunan çalışmalarda "Ulaştırma" vardır.

Yerleşim yerlerinin fiziki planlamalarında ulaştırma yanlışları kalıcı karakterde olduğundan olağan üstü dikkat ister. Fiyat istikrarının, stok hareketlerinin, ekonomik gelişmenin, paranın çeşitli sektörlere yayılmasının tek sözcükle ekonomide ulaştırmanın yerini saptanması bu Şura'nın en önemli sorunlarından biridir.

2-BAKANLAR KURULU VE YENİ BAKANLIK KURULMASI

Kamuoyunu etkileyeceği sanılan herhangi bir sorun; toplumumuzda dikkat çekiyorsa, çözümler, çareler aranıyorsa, geçici süreli olsun oy toplayacaksa, kimi siyasilerimiz hemen bir bakanlık kurarak sonuç alınacağını ileri sürüyor.

Oysa normal yönetim ve normal dönemlerde, devlet hizmetlerini omuzlayan ana ve esas Bakanlıklar vardır. "İç Güvenlik Bakanlığı (İçişleri Bakanlığı)," "Milli Savunma Bakanlığı", "Dış İlişkiler Bakanlığı", "Ulaştırma ve Haberleşme Bakanlığı", "Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı", "Sanayi ve Ticaret Bakanlığı", "Maliye ve Gümrük İşleri Bakanlığı", "Sağlık ve Sosyal Yardım Bakanlığı", "Bayındırlık ve İskan Bakanlığı", "Eğitim ve Öğretim Bakanlığı", "Adalet Bakanlığı", "Maliye ve Gümrük Bakanlığı", "Sağlık ve Sosyal İşler Bakanlığı", "Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı" gibi...

Temel hizmetleri yüklenen bakanlıklar Bakanlar Kurulunun çatısını oluştururlar.

(8-9-10) Haziran 1998 Ulaştırma Şura'sının açılışında Başbakan Mesut Yılmaz, Denizcilik Bakanlığının kurulacağını tekrar etti.

"Haberleşme Komisyonu" Başkanı da Haberleşme Bakanlığı kurulmasını istedi. Geçtiğimiz yıllarda (OHAL) Bölge Valisi'nin hükümete tarafsız bakan olarak alınmasını, dışarıdaki Türklerin haklarını koruyan bir bakanlık, "Göçmenler Bakanlığı, Geri Kalmış Yöreler Bakanlığı, Kadın Hakları Bakanlığı, Kültür Bakanlığı" vs.de önerilmişti.

Türkiye siyasi yaşamında Bakanlık kurmak, onu lağvetmek şube müdürlükleri kurmaktan daha kolay hale gelmiştir.

Bakanlar Kurulunun oluşturulması, var olan bakanlıkların ya da kurulacak yeni Bakanlıkların çalıştırılması ciddi ve önemli bir devlet hizmetidir. Gelişi güzel akla geldiği gibi Bakanlıklar kurulmasının önceden kestirilemeyen sakıncaları çıkabilir. Görevsiz, işlevsiz, sadece makam otomobili ve özel kalemin dar sınırlarında Bakanlıklar ortaya çıkar.

Bir devletin; hukuki, sosyal, ekonomik, kültürel ve kuramsal çatısı doğru düzenlenmezse, o Devlette önemli sorunların, kritik durumların, dengesizliklerin, kavgaların, kuşkuların, gereksiz ve yararsız tartışmaların, israfların, yaz-boz'ların önü alınamaz...

Bakanlıklar kurulu, merkezi devlet mekanizmasının, devlet hizmetlerinin ülke kapsamında düzenleyicisi, planlayıcısıdır. En üst düzeyde bir karar, yürütme koordinasyon organıdır. Bakanlar kurulu, tüm devlet mekanizmasının beynidir. **Bu kurul hızlı işleyen, yinelemelerden arındırılmış, amacı ve görevi olan, millet ve ülke hizmetlerinin tümünü örten, onları toparlayan, yürüten, halka güvence veren bakanlıklardan oluşmalıdır. Kişi memnun etmek için bakanlık kurulamaz.**

ÇALIŞMA DÜZENİ

Bakanlar Kurulunun, nasıl çalışacağı, toplantılarındaki görüşme usulü, nasıl gündem düzenleneceği, toplantılarda tutanak tutulup tutulmayacağı, oylama yöntemleri, ortak sorumluluk sınırı, bakanlar arasındaki hiyerarşi ve yetki sınırlarını ayrıntılı olarak açıklayan bir yasa mevcut değildir. O kadar ki, başbakanların organizatörlük görevlerinden başka, ita amirliği durumu, uygulamalardaki sorumlulukları, bakanlar ile ilişkileri kristalize olmuş değildir. Her başbakan kendine özgü tutumu ile Bakanlar Kurulu ve Bakanlıkları yönetir. Başbakanlık, Bakanlıkları koordine ve organize eden birimdir. Bu hususları da açık ve seçik ortaya koyan yasa henüz düzenlenmemiştir. Anayasadaki genel hükümler ve oluşmuş bulunan geleneklere göre hareket edilmektedir. Yani kısacası; **Bakanlar Kurulunun hangi bakanlıklardan oluşacağı, nasıl çalışacağı, bakanlıkların tek tek yetkileri, ortak sorumlulukları, birbirleriyle ve onların örgütleriyle ilişkileri kendi aralarındaki protokolleri ve de toplantı halindeki çalışma usulüne ilişkin henüz belirgin bir mevzuat da yoktur.** Bu her Başbakanın kendi tutumuna, keyfine bağlıdır.

Örnek; Bakanlar Kurulu çalışmalarında tutanak uygulaması olmadığından hangi bakanın değişik görüş söylediği bilinemez. İmzalanan kararnameler oy birliğini ifade ederler.

Jean Meynaud, "Politikada Baskı Grupları" adlı kitabında Siyasi Bilimin hükümet organı işleyişini etkileyici nitelikli değişkenlerin düzenli bir tablosunun henüz hazırlanamamış olmasını üzücü bulmaktadır.

Temel hizmetlerin zorlaması ile ortaya çıkan Bakanlıkların konuları, görevleri, işlevleri açık ve seçik olarak bellidir. Bunlar icracı (yürütmeci) ve koordine edici bakanlıklardır. Temel hizmet bakanlıklarından parça parça hizmetleri artırarak Bakanlıklar kurabilir. Bunlar çoğu kez koordine edici niteliklerde olurlar. **Siyasi platformda, ya güvenoyu eksiğini tamamlamak ya da bir yöre halkını cilalamak amacıyla Bakanlıklar kurulduğuna da Türk siyasi yaşamında tanık olunmuştur.** Yineliyorum, Bakanlık sayılarını artırmanın başka sakıncaları da olduğu unutulmamalıdır. Buradaki sarsıntı temele yansır. İkilemeler, yetkisizlikler, yetki çatışmaları, beyinden kaynaklanan rahatsızlıklar halinde büyüyerek tabanda çalışmaları etkiler. "Bakanlar Kurulu hizmet üretecektir."

Ortadoğu Amme Enstitüsünün 1976 yılından önceki çalışmalarında ABD'den de esinlenen bir değerlendirmesi vardı. Bir masa etrafında 20-23 kişiden fazla toplanılarak yapılan çalışmalar, komisyon çalışması niteliğini genel kurul niteliğine döndürür. Alt komisyonlara sık sık gerek duyulacağından kabinede bölünmelere yol açar

ABARTMALI DEĞERLENDİRME

Bazı siyasilerimizin önerdikleri bakanlıklar kurulsa, belki de Bakanlar Kurulu bir meclis büyüklüğünde olur. Genel Müdürlük yada Daire Başkanlıkları ile yaptırılabilecek işler için Bakanlıklar kurulur ama ortaya çıkacak Bakanlar kurulu kalabalığı önce kendi içinde düzeni kuramaz.

Bir bakanlığın; görevleri, işlevleri, amaçları, yetki ve sorumlulukları ne derece belirgin olursa o ölçüde verimli çalışmalar yapabilir.

Başka bakanlıklardan aktarma, hükümetin ve devletin genel politikası ile ilgili, hizmet ve çalışmalardan parça parça koparılmış, devşirilmiş, yinelemelere yol açan işler için kurulan bakanlıklar; eğreti, fantezidir. Düzmece, yüzeysel görevler yakıştırılan bakanlıkların olumsuz titreşimleri, tavandan tabana kuşkular, kararsızlıklar, görevlerin kimlere ait olacağı gibi tereddütleri yansıtır. Yetki ve sorumluluklar ortada kalabilir. Çalışanlar işleri savsaklamak için kolaylıkla gerekçeler bulabilirler. Halkın güveni sarsılır. Bir süre sonra nasıl oldu, nereden çıktı bu sancılar diye, o bakanlığı kuran kişiler bile düşünmeye başlar.

İki olağanüstü hükümette görev almış biri olarak gördüm ki: Yönetim ve yürütmenin en üst platformunda yani Bakanlar Kurulunda beliren en ufak titreşimin, ayarsızlığın rezonansı tabanda depremler yaratıyor. Sağlıksızlık tavandan tabana artarak büyüyerek yansıyor.

TBMM'YE SAHİP OLMAK, ZEDELETMEMEK GÖREVİ

TBMM vatan dediğimiz küresel mekanda canlı-cansız maddi-manevi bütün varlıkların, mülkün tam ve tartışmasız sahibidir. Kanunlar yaparak her türlü tasarrufta bulunan üyelerinin önceden bilinen özel özlük hakları ve protokolleri vardır.

TBMM'si, ülkenin, milletin ve bütün varlıklarımızın kesin sahibidir. Uygulamaları Bakanlar kuruluna yaptırır. Bakanların ve Bakanlar Kurulunun; temel ve tali hizmetleri değerlendirmek, doğru ve verimli çalışmalarla içte ve dışta güveni, esenliği sağlamak en başta gelen görevlerindendir. Bu kurul ve Bakanları program ve ilkelerini düşün planından yaşama geçiren etkin eşuyum ve eşgüdüm var etmekle yükümlüdür.

Temennide Bulunan: Cahit ÇIRAY
ODTÜ Havacılık Mühendisliği Bölümü
Öğretim Üyesi

Sayın Müsteşar,

9.Ulaştırma Şura'sındaki çalışmalar dolayısiyle Sayın Bakanın imzasını taşıyan teşekkür mektubunu ben de aldım. İçinde görev yaptığım Havayolu Ulaştırması Komisyonu ve özellikle bunlardan komisyonda başından sonuna kadar, aksatmadan çalışan kişiler, cidden, nitelikli, iyi yetişmiş, tecrübe ve bilgi dağarcığı dolgun kişilerdi. Onlarla çalışma bir "zevk" oldu. Böyle bir grupta ciddi bir çalışma zevkine varabilmeme fırsat verdiği için 9. Ulaştırma Şurası Yürütme Komitesi Başkanlığına ve Sayın Bakan'a bende kalbi teşekkürlerimi sunarım.

Sayın Müsteşar,

Bu mektubun tarafınızdan okunabileceğinden çok şüpheliyim. Ama bir ihtimal dahi olsa, çok kısa da olsa sonuç bildirgesi hakkında iki üç hususa değinmek isterim.

1. "Şura İzleme Komitesi" fikri çok yerinde bir teşebbüstür. Hayata geçirilmesi ve çalışmalarının ciddiye alınması temenni olunur.

2. Nasıl ki ülkemiz nehir taşımacılığı bakımından pek elverişli görünmüyorsa (Ulaştırma Bakanlığı, UKİ için ODTÜ tarafından hazırlanan ve Mayıs 1976'da takdim edilen "Fırat nehrinde Navigasyon Olanaklarının İncelenmesi, Teknik ve Mali Fizibilite ön Etüdü, örnek olarak sayılabilir) Demiryolu da kanaatimce pek elverişli değildir. Mevcutların modernizasyonu ve mümkün olabilecek en yüksek standartlara çekilmesi; başlatılanların işler hale getirilmesi, kanımca yeterlidir.

3. Kanımca iki nokta arasındaki ulaşım mod'una karar verirken, zaman kazanımı ve ekonomiklik en önemli faktörlerdir. Bu da değişik ve mümkün alternatiflerin etüdü ile olur. Özellikle yeni teknolojiler ile ortaya çıkan imkanların göz önüne alınması gereklidir. Bunlardan üç tanesini sıralamak isterim.

a) Kabili sevk balonların kullanımı. Pist ve yol istemeyen bu sistemler bugün 150-200 km/saat hız ve 150 ton'u aşan kabiliyetleri ile devreye girmektedirler. Teknoloji problemi takriben yoktur.

b) Tilt-Rotor denilen uçaklarında, pist ihtiyacı yoktur. Taşımacılıkta çığır açacaklardır. Bölgesel uçak ihtiyacına dönük, bence ideal uçaklardır.

c) Boru Taşımacılığı. (Hidrotransport) Bunun için Türkiye'de bir vizyon varmı, diye sordum. Konu dışıdır diye cevap verildi. Burada çok büyük imkanlar vardır.

1. UKİ için ODTÜ'ce hazırlanan ve Şubat 1978'de sunulan "Hasan Çelebi-İskenderun Arasında Boru Hattı ile Demir Cevheri taşınması Teknik ve Mali Fizibilite Etüdü" ve

2. TKİ için ODTÜ'ce hazırlanan "TKİ Ereğli Kozlu Tuvenan Kömürünün Boru İçinde Su ile Nakli Araştırma Projesi" örnekleri verilebilir.

Daha fazla derinliğine girmeden, bu hususları dikkatinize saygı ile sunarım.

Temennide Bulunan: Mustafa YILDIRIM
Kayseri Valisi

9. Ulaştırma Şurası'nda görüşülmek üzere, İlimiz karayolu, demiryolu ve Havayolu ulaşımına ilişkin görüşlerimiz;

1- Karayolu, Demiryolu, Denizyolu, Havayolu Ulaşımı ve hatta Haberleşme artık günümüzde birbirini tamamlayan bir bütün olarak ulaşım ağını oluşturmaktadır. Bu ulaşım ağı, ülkenin kan damarlarıdır. Ülkenin sanayi, ticaret, turizm ve kültür gibi her alanda kalkınabilmesi için, ulaşım ağının öncelikle, entegre bir şekilde kurulması gerekmektedir. Diğer taraftan bir ülkenin ulaşımı, komşu ülkelerin ulaşımının devamı ve tamamlayıcısı durumundadır. Bu nedenle, ulaşım, ülkeler arası yakınlaşmayı da sağlayan öncelikli bir unsurdur.

Bir ülkenin kalkınmışlığının en önemli göstergesi ulaşım sektörünün dinamizmidir. Bu nedenle öncelikle bir ulaşım master planı hazırlanmalıdır ve hazırlanacak bu plana uygun hareket etmenin ilkeleri belirlenmelidir. Böylece oluşturulacak Devlet Ulaşım Politikaları günübirlik sapmalardan da kurtarılmış olacaktır.

2-Tüm ulaşım dallarında dünya ile bütünleşme yolunda işbirliğine gidilmeli, uzun vadede en geniş ulaşım ağının kurulması yolları araştırılmalı ve bilgisayar ağı (internet vs.) yaygınlaştırılmalıdır.

3-Bu şekilde tüm dünya ile bütünleşirken bir bütün halinde deniz, demir ve havayolu ağı ile yurt içinde ulaşılmamış bir nokta bırakılmamasına çalışmalı, yakın komşularımız ve Bağımsız Türk Devletleri ile kalıcı bir işbirliğine gidilmeli, bölgesel ulaşım şirketlerinin kurulması çalışmalarına başlanılmalıdır.

4-Ulaşım hizmetlerinin reorganizasyon çalışmalarına vakit geçirilmeden başlanılmalıdır. Bu konuda Devlet, iş ve hizmet üreten olmaktan çıkarılmalı, üretim yapanları denetleyen ve koordineyi sağlayan bir kuvvet konumuna kavuşturulmalıdır.

Bu çerçevede otoyolları, demiryolları ve havayolları ile limanlarda ve hava meydanlarında geniş ölçüde özelleştirmeye gidilmelidir. Karayolları, limanlar ve hava meydanlarının yapımında yap-işlet modeli uygulanmalıdır. Örnek olarak, THY özelleştirilmeli ve özel havayolları teşvik edilmelidir. Ancak, bunlar yapılırken belirli hedefler doğrultusunda gerekli koordinasyon da sağlanmalıdır.

5-Ulaşım hizmetlerinin tümüne ilişkin doğrudan ve dolaylı mevzuat hükümleri vakit geçirilmeden güncelleştirilmeli ve birbirleriyle uyumlu hale getirilmelidir.

6-Ulaşım hizmetlerinin tümüne, özellikle yüksek teknolojiyi gerektiren hava ulaşımına ilişkin eğitim kurumları artırılmalıdır. Bu pahalı eğitim, paralı eğitim veya ilgili sektör tarafından desteklenen burslu eğitim şeklinde yapılmalıdır. Böylece, eğitimin devlete olan yükü azaltılmalıdır.

7-Üç tarafı denizlerle çevrili olan ülkemizde deniz ulaşımına gereken önem verilmelidir. Demiryolu ulaşımı, denizyolu ulaşımının bittiği yerde bir nevi onun devamı ve tamamlayıcısı olarak devreye sokulmalıdır. Bu bağlamda, demiryolu olan yerlerde mevcut demiryolları revize edilmeli, geliş ve gidiş yolları ayrılmalı, asrın teknolojik gelişmelerine paralel olarak ülkemize özgü yeni hatların yapımına başlanılmalıdır.

8-Şehirlerarası toplu taşımacılıkta öncelik ve ağırlık demiryoluna (yerine göre denizyolu) kaydırılmalı, buna paralel olarak sefer sıklığına, güvenilirliğine, hız ve yolcu güvenliğinin sağlanmasına özel önem verilmelidir.

9-Yük taşımacılığında kombine taşımacılık geliştirilmeli ve yine bu konuda da yerine göre deniz ve demiryolu taşımacılığına özel ağırlık verilmelidir.

10-Uluslararası ulaşımda demiryolunun rolü artırılmalı, demiryolu ekipmanlarının AB standartlarında üretimi sağlanmalı ve ihracat imkanları araştırılmalıdır. Bu maksatla da yine özel sektörden faydalanılmalıdır.

11-Yurdumuzun hemen her iline bir havaalanı yapımı yerine, örneğin yaklaşık 200 km. çaplı daireler çizilerek belirlenen merkezlerde yer alan il merkezlerine uluslararası standartlara uygun havaalanları yapılmalı ve bu alanların çevresinde bulunan iller ve diğer yerleşim merkezleri de, hızlı tren seferleri, otoyollar veya yerine göre hızlı denizyolu ulaşım vasıtalarıyla havaalanı merkezlerine bağlanmalıdır. Esasen, Anadoluda bazı iller cazibe merkezleri olarak seçilmeli ve merkezler ulaşım ağları ile desteklenmelidir.

Böylece tüm ulaşım vasıta ve imkanları kombine bir şekilde milletin hizmetine sunulmuş ve bunlardan azami derecede istifade edilmiş olacaktır. Aynı zamanda bu ulaşım şebekesinde gerekli eleman, araç ve gereç, gerekli olan yerde ve zamanda en önemli bir şekilde kullanılmış olacaktır.

Bu anlamda ülkemizde sivil havaalanı yapılabilecek yerleşim merkezleri örnek olması bakımından alfabetik sıraya göre şu şekilde sıralanabilir:

Adana, Ankara, Antalya, Balıkesir, Bolu, Çorum, Denizli, Diyarbakır, Eskişehir, Erzurum (veya Erzincan), İçel (Mersin), İstanbul, İzmir, Kars, Kastamonu, Kayseri, Konya, Malatya, Muğla, Samsun, Şanlıurfa, Trabzon, Van.

Bunlardan sadece askeri havaalanı bulunanlar da sivil havaalanları yapılıncaya kadar sivil ulaşıma açılmalı, mevzuat çerçevesinde mevcut imkanlardan müştereken istifade edilebilmelidir.

12-Demiryolu ulaşımını da kapsayacak bir şekilde İstanbul Boğazı'nda tüp geçişine vakit geçirilmeden başlanmalıdır. Böylece Asya ve Avrupa kıtasının demiryolu ulaşımı sağlanmış olacak, böylece karayolundaki yoğunluk azalacak ve daha güvenli bir ulaşım imkanına kavuşturulmuş olacaktır.

13-Havayollarında, özürlü, hasta ve yaşlı vatandaşlara düşük tarife uygulanmasıyla ulaşımda kolaylık sağlanmalı ve havayolu taşımacılığı cazip hale getirilmelidir.

14-Uluslararası havayolu seferleri, belli birkaç merkezde yoğunlaştırılacağı yerde, ülke sathına yaygınlaştırılmalıdır.

Şu anda Kayseri havaalanında bu kıt imkanlarla yılda 100-200 bin yolcuya hizmet verilmektedir. Şartlar oluştuğu takdirde bu rakam 3-5 kat artacağı bir gerçektir.

Bu ve benzeri hizmet ve yatırımların bütün yurt sathına yayılmasıyla, bir taraftan büyük şehirlerin yüklerinin hafifleyeceği, diğer taraftan da ülkenin bütün yörelerinin dengeli bir şekilde kalkınabileceği düşünülmektedir.

15-Özel olarak, stratejik ve coğrafi konumu ile sanayi, ticari ve turistik potansiyelleri dikkate alınarak, Kayseri'nin karayolu, demiryolu ve havayolu ulaşımına ağırlık verilmelidir. Ankara, GAP'a Kayseri üzerinden karayolu ve demiryolu ile bağlanmalıdır. Aynı şekilde, Karadeniz ve Akdeniz limanları, yine Kayseri üzerinden karayolu ve demiryolu ile en kısa yoldan irtibatlandırılmalıdır. Diğer taraftan, Türkiye'nin yurtdışına açılımı yine Anadolu'nun merkezinde bulunan Kayseri'den olmalıdır. Havayolu kargo taşımacılığına önem verilmelidir.

16-Son bir önemli husus, her türlü ulaşım araçlarının en ileri seviyede Türkiye'de yapılması ve ihraç edilmesidir. Kayseri, coğrafi konumu ve endüstriyel altyapısı itibariyle uçak sanayinin kurulması için oldukça uygundur. Halen, 2. Hava İkmal Bakım Merkezi Komutanlığında fabrika seviyesinde uçak bakım ve onarımı, uçak motor ve aksesuar, revizyonu, yer destek teçhizatı, araç ve iş makineleri bakım ve onarımı yapılmakta ve kalibrasyon hizmetleri sunulmaktadır.

Kayseri'de yeterince kaliteli ve yetişmiş işgüçü potansiyeli vardır.

Temennide Bulunan: İsmail Hakkı ACAR
Mimar Sinan Üniversitesi

1-Ulaşımla ilgili tüm kurumlar "ULAŞTIRMA BAKANLIĞI" altında toplanmalıdır. (KARAYOLLARI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ dahil)

ULAŞTIRMA BAKANLIĞI- ULAŞIM VE HABERLEŞME için ayrı ayrı yapılanmalıdır.

ULAŞIM BAKANLIĞI- Kentiçi Ulaşım dahil, Karayolu, Demiryolu, Denizyolu, Havayolu Ulaşımı konusunda planlayıcı, düzenleyici, kural koyucu, takip edici (monitoring), gerekli alanlarda yatırımcı KURUM haline getirilmelidir. Başka BAKANLIK veya TRAFİK GENEL MÜDÜRLÜĞÜ'ne gerek yoktur.

2- "İl Trafik Komisyonu"nun müdahalesi en aza indirgenmelidir. Yerine

Kentiçi ulaşım ve trafiğinde yetki yerel yönetimindir.

(UKOME Kararları doğrultusunda). Bu yönde, çelişkiler ortadan kaldıran yasal düzenlemeler acilen yapılmalıdır.

Temennide bulunan: Fadime TATAR

Karayolu yük taşımacılığında, Cevher taşıma işlemini azaltıcı yönde, cevherin çıktığı yerde işletmelerin (Fabrikaların) kurulması yönünde önlemler ve sadece ürünlerin taşınabileceği kombine sistem ağlarının kurulması yönünde plan ve uygulamaların kurumsal bazda ele alınmasına yer verilmektedir.

9. ULAŞTIRMA ŞURASI SONUÇ BİLDİRGESİ

9. ULAŞTIRMA ŞURASI SONUÇ BİLDİRGESİ

Ulaştırma; "bir yarar sağlamak üzere kişilerin ve eşyanın ekonomik, hızlı ve güvenli olarak yerlerini değiştirmesi" şeklinde ifade edilir. Kuşkusuz ülke ekonomisinin dinamizmi ulaştırmanın aldığı biçim ve kendisini yenileme gücü ile doğrudan ilişkilidir. Bu bağlamda; ulaştırma alt sistemlerinin birbirine karşı üstünlüklerinin birbirlerini tamamlayacak şekilde kullanılması, ülke genelinde katma değer oluşumuna büyük katkılar sağlayacaktır. Tüm dünyada ulaştırma sistemlerinin koordineli işletilmesi ve kombine yapısı ekonomik gelişmenin vazgeçilmez bir unsuru olarak kabul edilmektedir. Gelişen telekomünikasyon altyapısı, yaygınlaşan bireysel mobil haberleşme sistemleri, uydulardan sağlanan iletişim imkanları mesafe tanımaksızın ülkelerin birbirine daha yakınlaşmasına ve küreselleşmeye katkıda bulunmakta, ülkelerin ekonomileri için büyük katma değerler oluşturmaktadır. Bu nedenledir ki; ulaştırma ve haberleşme sistemleri bütün dünya ülkelerinde daima iyiye, konfora, modernizasyona ve sürate erişme çabası içerisine girmiş, bunun yanında sanayileşme ve ekonomideki gelişme de, ulaştırma ve haberleşme sektörünün kendisini geliştirmesi ve yenilemesini zorunlu kılmıştır.

Cumhuriyetimizin kurucularının çizdiği hedefler doğrultusunda, 21 inci Yüzyılda Ulaştırma ve Haberleşme alanında kendi öz kaynaklarımızı da dikkate alacak politikalar izlenmek, kültürel, sosyal ve ekonomik ülke ihtiyaçları gözetilmek zorundadır.

Her şeyden önce, ulaştırma ve haberleşme, tüm alt sistemlerin en ekonomik,en uygun ve birbirlerini tamamlayacak biçimde kullanıldığı bir sistem olarak görülmelidir. Daha önce bu anlayışla yapılmış değişik kapsam ve ölçekte birçok ulaştırma planı, uygulanmamış birer belge olarak devletin arşivlerini doldurmuştur. Ulaştırma yatırımlarına karar verenler, planlı dönemde bile yapılan planları uygulamamış, bu planlarda belirlenen ilkeler ve hedeflere tümüyle ters düşen kararlar almışlardır. Üç yanı denizlerle çevrili, jeopolitik yönden vazgeçilmez değerde topraklara sahip ve rotasını dış pazar-

lara çevirmiş olan ülkemiz; gerek artan nüfusu, gerek tüm olumsuz koşullara karşın gerçekleştirdiği büyüme hızı ve gerekse bulunduğu bölgede üstlenmesi gereken rolü gereği, sürdürülebilir bir kalkınma stratejisi içinde doğru ulaştırma politika ve planlarını yaşama geçirmek ve uygulanma aşamasında karar vericiler üzerinde kamuoyu baskısını sağlayacak bir toplumsal bilinci yerleştirmek durumundadır.

İDARİ, ÖRGÜTSEL YAPI VE KOORDİNASYON AÇISINDAN:

Ulaştırma alt sistemleri arasında koordinasyonu sağlayacak yeni bir yapılanmaya gidilmelidir. Bunun için, her sistem için bir bakanlık kurulması çalışmaları durdurulmalı, tüm modlar Ulaştırma Bakanlığı "ilgisine" verilmelidir.

21. Yüzyılda ulaştırma sektörünün alacağı şekil Ulaştırma Ana Planı ve Sektörel Master Plan çerçevesinde belirlenerek, devlet politikası haline getirilmelidir. Bunun için 25 yıl geleceğe göre çerçevesi çizilen 10 yıllık bir plan yapılmalı, bu plan her üç yılda bir revize edilmelidir.

Başta gelişmiş ülkeler olmak üzere ulaştırmanın çevresel etkilerine verilen önemin artması nedeniyle toplu taşımacılığa olan dönüş dikkatle değerlendirilmeli yeni politikalar üretilmesinde bu ana eksen etrafında birleşilmelidir. Bunun için, yatırımlarda öncelik sırası şöyle olmalıdır: Demiryolu, Denizyolu, Boru Hatları, Karayolu ve Havayolu.

Sektörün özerkleştirilmesi ve özelleştirilmesi ana hedef olmalıdır. Bunun için kuruluşların parçalanarak özelleştirilmesi işlevi durdurulmalı; ulaştırma ve haberleşme KİT'lerinin bütünlükleri korunarak özelleştirilmesi işi Ulaştırma Bakanlığı'na bırakılmalıdır.

Başta denizyolu- Demiryolu olmak üzere her türlü kombine (çok-modlu) taşımacılık desteklenmelidir.

Başta TCDD ve Posta İşletmesi olmak üzere Bakanlık birimlerinin faal personel açığının kısa sürede giderilmesi zorunlu görülmektedir. İhtiyaç

duyulan teknisyen ve diğer kalifiye personelin karşılanması amacıyla üniversitelerde demiryolu birimleri kurulmalıdır.

Birbirlerine alternatif olmaları kaçınılmazlaştığında ulaşım sistemleri arasında eşit rekabet koşulları sağlanmalıdır. Bunun için yatırım önceliklerinin saptanmasında belli başlı kriter ekonomik yarar olmalı, yarar-zarar dengesine dikkat edilmelidir.

Sektör içerisinde parça parça yürütülen yeniden yapılanma çalışmaları koordinasyonu sağlanarak desteklenmelidir. Bunun için Ulaştırma Bakanlığı tek yetkili olmalıdır.

Yurtiçi uçuş noktalarının sayısı artırılmalı, THY dışında tarifeli uçuş yapmak isteyen şirketlere imkan sağlanarak tarifeli sefer sayısı artırılmalıdır. Bunun için varolan küçük askeri ve sivil hava alanlarına inebilecek uçakların servise konması, hızlandırılmalıdır.

Özelleştirilme sonrası ortaya çıkacak durumun kontrol edilebilmesi için bağımsız, güçlü regülasyon otoriteleri oluşturulmalıdır.

Ulaştırma Sektörü ile ilgili Dünyadaki uluslararası kuruluşların faaliyetleri yakından takip edilmeli, Birleşmiş Milletler, AEK (Avrupa Ekonomik Komisyonu) ve Asya-Pasifik Ekonomik Sosyal Komisyonu'nda "Ulaştırma Temsilcisi" bulundurulmalıdır.

Ülkemizin ulaştırma sisteminin Avrupa Birliği Trans-Avrupa Şebekelerine katılımı olanakları üzerinde önemle durulmalı, bunu sağlayacak Pan Avrupa Koridorlarından 4. Koridora; tanımlanan transit güzergahlarımızın dahil edilmesini kolaylaştıracak politik ve teknik çalışmalara süratle başlanmalıdır.

Türkiye'nin girişimleriyle kurulmuş olan Karadeniz Ekonomik İşbirliği kapsamındaki Karadeniz kıyısındaki ülkelerin birbirlerine bağlayan ring koridoru oluşturulması çalışmaları süratle tamamlanmalıdır.

Taşımacılıkta serbestleşme ile ilgili çalışmalar, Ekonomik İşbirliği Teşkilatı (EİT), Karadeniz Ekonomik İşbirliği (KEİ), İslam Konferansı Teşki-

latı (İKT) ve Ulaştırma Bakanları Avrupa Konferansı gibi Uluslararası örgütler nezdinde yapılacak girişimlerle sürekli olarak gündeme getirilmelidir.

Serbest bölge uygulamaları yaygınlaştırılmalıdır.

Gerek ülke ekonomisi ve gerekse siyasi konjonktür ile güvenli olması açısından büyük önem taşıyan boru hatlarının yapımına aralıksız devam edilmelidir.

Kent içi ulaşımda toplu taşımacılık özendirilmeli, raylı sistemlere ağırlık verilmeli, yaya öncelikli politikaların hayata geçirilmesinde merkezi hükümet bazında yasal düzenlemelere gidilmeli ve Ulaştırma Bakanlığı yetkili kural koyucu kurum olmalıdır.

Çocuklar, yaşlılar ve engelliler için gerekli alt yapı düzenlemeleri yapılmalıdır.

Ulaştırma-Haberleşme sektöründe engellilerin sorunlarını çözücü tedbirler alınmalıdır.

21. Yüzyılın uzay çalışmalarından geri kalmamak açısından Havacılık ve Uzay Konseyi ve Milli Uzay Ajansı gibi kurumlar oluşturulmalıdır.

YASAL DÜZENLEMELER AÇISINDAN:

4046 sayılı yasada gerekli düzenlemeler yapılarak, alt sistemlerinde faaliyet gösteren, kuruluşların özelleştirme konusundaki yetkileri artırılmalıdır.

Karayoluyla yolcu ve eşya taşımacılığı sektörünün sorunlarının çözümünü ve gelişimini sağlayacak Karayolu Taşıma Kanunu Tasarısı, sektörün mutabakatı da alınarak yasalaştırılmalıdır.

Yürürlükteki yönetmeliklerde gerekli değişiklikler yapılarak, sermaye potansiyeli yüksek güçlü, mesleki bilgi ve deneyime sahip denetlenebilir karayolu yolcu ve eşya taşıma firmalarının oluşturulması teşvik edilmelidir.

İmar planları ile paralel ulaşım ana planlarının hazırlanması için hukuki yapı oluşturulmalıdır.

Kent merkezlerinde otoyol, hız yolu ve zincirleme katlı kavşak düzenlemeleri yerine toplu taşımı güçlendirici, raylı sistemleri teşvik edici, yaya ve bisiklet gibi çevre dostu trafik oluşturmaya yönelik düzenlemeler ile park et-devam et (park and ride) sistemi şeklindeki alt yapısı oluşturulmalıdır.

Demiryolu sistemindeki finansal darboğazın aşılmasına, yeni örgütsel yapı ve işleyişe imkan tanıyan Demiryolu Kanunu çıkarılmalıdır.

Demiryolu güzergahının elverişli olduğu kesimlerde belirli bir tonajın üzerinde olan ve uzak mesafeye taşınacak yüklerin demiryollarına yönlendirilmesi için gerekli önlemler alınmalıdır.

Denizcilik mevzuatı çağdaş düzeye getirilmelidir.

Ulaştırma sektörü dikkate alınarak Gümrük Mevzuatı basitleştirilmeli ve AB ve Uluslararası sözleşmelere uyum sağlayacak şekilde yeniden düzenlenmelidir.

Sektördeki personelin ücretlerinin iyileştirilmesi ile ilgili yasalar çıkarılmalıdır.

Radyokomünikasyon hizmetleri dahil tüm telekomünikasyon hizmetlerini kapsayan bağımsız telekomünikasyon kurumu yasası ile yeni bir telekomünikasyon kanunu çıkarılmalıdır.

Posta ana statüsü ve işletme yasası yeniden düzenlenmeli ve böylece kurum bankacılık, borsacılık vb. yeni eylem ve işlem alanlarında faaliyet gösterebilmelidir.

Uluslararası sivil havacılık kuruluşları ile ilgili faaliyetlerin düzenlenebilmesi için idari ve mali açıdan bağımsız sivil havacılık otoritesi kurulmalıdır.

Tüm askeri ve sivil meydanların, acil ve olağanüstü durumlarda ortak kullanımı sağlanmalıdır.

Üniversite ve diğer eğitim kurumlarının, uzaktan eğitim amaçlı olarak yapacakları radyo, televizyon ve benzeri yayınlar önündeki yasal engeller kaldırılmalıdır.

Denizde can güvenliği ve asgari çalışma şartları ile ilgili ILO sözleşmeleri ile ilgili düzenlemeler yapılmalıdır.

Özelleştirmeyle ilgili yasal düzenlemelerde milli güvenlik ve savunma maksatlı hususlar önem ve özenle dikkate alınmalıdır.

FİNANSMAN AÇISINDAN:

Armatörler için uygulanan KDV Kanunundaki istisnalar, tersaneleri de kapsayacak ekilde genişletilmelidir.

Ulaştırma ve haberleşme sektörüne ucuz ve uzun vadeli uluslararası kredi kaynakları yaratılmalıdır.

Sektörün sübvanse edilmesi gereken alan ve yönleri yeniden belirlenerek, sübvansiyon ödemelerindeki aksamalar ortadan kaldırılmalıdır.

Rıhtım resminin yeniden yürürlüğe girmesi sağlanmalıdır.

Kademeli olarak bu sektörde tam özelle°tirmeye geçilmesi gerçekleştirilmelidir.

Denizcilikle ilgili ihtisas bankası kurulmalıdır. Sektör için düşük faizli uzun vadeli finansman sağlanmalıdır.

YATIRIMLAR AÇISINDAN:

Uluslararası standartlara uygun karayolu altyapısı oluşturulmalıdır.

Gümrük Birliğinin doğal uzantısı olarak, Avrupa Birliği'nin Ortak Transit Sistemine dahil olmak konusunda gerekli girişimler kararlılıkla sürdürülmelidir.

Mevcut demiryolu altyapısının rehabilitasyonu tamamlanmalı, sistemi işlevselleştirecek Kars –Tiflis, Polatlı-Afyon, Balışıh-Yıldızeli, Ankara-İstanbul sürat hattı, Ankara-Konya, Bandırma-Bursa-Osmaneli, Nizip-Şanlıurfa, Çan-Bandırma, Isparta-Antalya, Trabzon-Erzincan-Diyarbakır, Adapazarı-K.Ereğli gibi yeni hatlar hızla hayata geçirilmelidir.

Modern çok modlu limanların altyapısı inşa edilmelidir.

Boğaz tüp geçişi projesi hayata geçirilmelidir.

Boğazlar ve Marmara geçişi gemi trafiğini emniyete alacak modern izleme ve kontrol sistemleri kurulmalıdır.

Ulaştırma alt sistemleri içerisinde görev yapan kuruluşlar, gerek sistem içerisinde ve gerekse bir bütün halinde, gelişen teknolojiye uygun bilgisayar ağı ile birbirlerine bağlanmalıdır.

Türkiye'de 21. Yüzyılda, kamu yönetiminde, özel sektörde, sağlık, eğitim gibi uygulama alanlarında ve vatandaşlarımızın iletişiminde en yüksek düzeyde ulusal yararı sağlayacak bir enformasyon ve iletişim altyapısı oluşturulmalıdır. En ileri teknolojiye pahalı da olsa öncelik verilmeli, ucuz eski teknolojiler yurda getirilmemelidir.

Türkiye, posta işletmeciliği ve telekomünikasyon alanındaki altyapı, yerli sanayi ve yetişmiş insan gücü ile bilgi toplumu olma yolundaki gayretlerini giderek artırmalıdır.

Enformasyon ve iletişim teknolojilerinde standartlar artık yerel pazarlar için değil dünya pazarı için üretildiğinden titizlikle takip edilmeli, AR-GE yatırımlarına önem verilmelidir.

Daha kaliteli sayısal Radyo/TV yayınları için gerekli yatırımlar yapılmalıdır.

Posta çekleri sistemini geliştirici teknik altyapı ve yaygınlaştırıcı yatırımlar gerçekleştirilmelidir. Bu bağlamda posta işletmesinin otomasyona geçişi hızla tamamlanmalıdır.

21. Yüzyılda Devlet "Elektronik Kamu Hizmeti sunulması" ile ilgili yatırımlarını artırmalıdır.

Küresel enformasyon ağlarına erişim kolaylaştırılmalı ve teşvik edilmelidir.

Tüm bireysel haberleşme imkanlarının sunulması planlanan Alçak Yörünge Uydu sistemlerine (LEO) aktif olarak katılınmalı, alçak yörüngelerden yeryüzü araştırmaları, meteoroloji çalışmaları ve benzeri hizmetlerin de verilebildiği dikkate alınarak bir "Milli LEO Programı" oluşturulmalıdır.

Özel sektörün ulaştırma-haberleşme alanlarına yatırım yapmaları özendirilmeli ve ulusal işletmelerin uluslararası pazarda etkinliği arttırılmalıdır.

Hava taşımacılığının, 21. Yüzyıldaki yolcu kapasitesini karşılayacak şekilde uluslararası standartlara uygun geliştirilmesi ve iç hat uçuş noktalarının sayısının artırılması için yeni havaalanları inşa edilmelidir.

İNSAN KAYNAKLARI AÇISINDAN:

Yeni dünya düzeni olarak tanımlanabilecek esnek üretime dayalı ekonomik yapılanma, ara kademe yöneticilerini işlevsizleştirirken üst kademe yöneticilerin görevlerini de yeniden biçimlendirmiştir. Artık üst düzey yöneticiler için finansman ve üretim konularından çok uzmanlaşmış, değişikliğe uyum gösterebilen, atak, fikir üretebilen ve ekip çalışmasına yatkın personeli yöneterek koordineli olarak çalıştırabilmek önemli hale gelmiştir.

Böylesi bir insan kaynağı profilini oluşturmaya yönelik çalışmalar hızlandırılmalı, sektörün ihtiyaç duyduğu donanıma sahip kadroların yetiştirilmesi önündeki yasal engeller kaldırılmalı, kamuda çalışanların ücret politikaları iyileştirilmelidir.

Taşımacılıkta istihdam edilecek personel örgün ve yaygın eğitimden geçirilmelidir.

Diğer mevcut uygulamalara ilave oarak, sektörde çalışanların sosyal güvenceye ve örgütlü yapıya kavuşturulması yönünde tedbirler alınmalıdır.

Her kademedeki kamu görevlilerinin "yaşam boyu eğitim" anlayışı gereği sürekli eğitime tabi tutularak, yenilikçi, araştırıcı, modern, üretici yeniliklere de açık ve uyumlu bir hale getirilmelidir.

SONUÇ:

Türkiye'yi "bilgi toplumuna" taşımak üzere, bilgi toplumunun alt yapısını oluşturacak olan elektronik ticaret ile ilgili teknik altyapı konusunda gerekli düzenlemelerin yapılması ve yönlendirilmesi, gençlerimizin, öğrencilerimizin, tüm halkımızın internet ve benzeri hizmetlerden tam anlamıyla yararlandırılması,

Ulaşım Politikalarının taşıt (makine) öncelikli değil, yaya (insan) öncelikli olması,

Yolculuk, iletişim ve kamu ulaşımının tüm insanlar için yapılabilir, erişilebilir ve güvenli olması,

Yolcu taşımacılığında yüksek hızlı demiryolu taşımacılığı, yük taşımacılığında ise demiryolu ağırlıklı "çok modlu taşımacılık" ın geliştirilmesi,

Ülkemizin kalkınması ve gelişmesi için yapısı itibarı ile uluslararası mahiyet arz eden deniz sektörünün, geliştirilmesi ve teşvik edilmesi,

Uçak Sanayiinin geliştirilmesi maksadı ile TAI ve TEI gibi milli kuruluşlara gereken destek ve önemin verilmesi, iç hat uçuş noktalarının sayılarının artırılması ve bu uçuşların yolcular açısından avantajlı hale getirilmesi,

Alçak Yörünge Uydularından yapılan kişisel haberleşme sistemleri ve geniş band iletişim yayın sistemlerinin yaygınlaştırılması,

Elektrik şebekesi, Demiryolu hatlarının ve Kablo TV şebekelerinin haberleşmede kullanılması,

Sanal Eğitim sistemi altyapısının yaygınlaştırılması,

Daha kaliteli sayısal Radyo/TV yayınlarının yapılması,

Posta hizmetlerinde insan gücünden tasarruf sağlayıcı çok elektro-mekanik sistemlerin hızla devreye sokulması ,

Kirli bir dünya yaratmamak, tarihi değerleri bozmamak ilkelerini dikkate alan çevre bilincinin yaygınlaştırılması,

Haberleşme hizmetlerini rekabetçi bir yapı içinde ucuza, kaliteli ve yaygın olarak sunmak, böylece serbest bir ortamda meydana gelebilecek haksız rekabet ve tekelci yapılardan kaynaklanabilecek olumsuz sonuçların yasal düzenlemeler yoluyla önlenmesi,

Haberleşme alanındaki her türlü hizmetin uluslararası rekabet ortamında ulusal işleticiler tarafından da sunulmasını özendirmek ve giderek ulusal işleticilerin uluslararası pazarda etkinliğini arttırmak ile işletme, yatırım ve fiyatlandırma politikaları üzerinde gerekli denetimlerin, müşteri memnuniyeti ve benzeri faktörleri ölçmek suretiyle sağlanması,

Ulaştırma ve Haberleşme sektörünün tüm alt birimlerinde yeniden yapılanmaya gidilmesi, ülke savunma ihtiyacı öncelikli olmak üzere, yeni Yüzyıl ihtiyacını karşılayacak yasaların çıkarılması,

Bu çalışmaları her anlamda desteklemek üzere, Ulaştırma Bakanlığınca hazırlattırılan "Ulusal Enformasyon Altyapısı Ana Planının" hayata geçirilmesi,

Öncelikli konular olarak ele alınarak gecikmeksizin gerçekleştirilmelidir.

Geçmiş uygulamalar göstermektedir ki; bu güne kadar hiç bir ülke gelişimini ulaştırma sektörüne öncelik tanımadan gerçekleştirememiştir. Bundan sonra da gerçekleştiremeyecektir. 21. Yüzyıl tıpkı bundan önceki yüzyıllarda olduğu gibi ulaştırma ve haberleşme teknoloji ve uygulamaları ile anılacaktır. Bu nedenle şura sonuçlarının izlenmesi ve müteakip şuranın hazırlıkları için Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde "Şura İzleme Komitesi" kurulmalıdır.

Kamuoyuna saygı ile duyurulur .

9. ULAŞTIRMA ŞURASI YÜRÜTME KOMİTESİ VE KOMİSYON ÜYELERİ

9.ULAŞTIRMA ŞURASI YÜRÜTME KOMİTESİ

Başkanı	S. Yücel ÖZDEN	Ulaştırma Bakanlığı Müsteşarı
Başkan Yardımcısı	Tolga AKGÜN	Ulaştırma Bakanlığı Müsteşar Yardımcısı
Başkan Yardımcısı	A. Tahir DENGİZ	Ulaştırma Bakanlığı Müsteşar Yardımcısı
Başkan Yardımcısı	Dr. Mustafa TURHAN	Ulaştırma Bakanlığı Müsteşar Yardımcısı
Başkan Yardımcısı	Ahmet BALCI	Ulaştırma Bakanlığı Müsteşar Yardımcısı
Başkan Yardımcısı	Ahmet KIRATLIOĞLU	Ulaştırma Bakanlığı Müsteşar Yardımcısı
1. Üye	Mustafa FIRAT	APK Kurulu Başkanı
2. Üye	Faruk BALCI	DLH Genel Müdürü
3. Üye	Hayrettin SOYTAŞ	Haberleşme Genel Müdürü
4. Üye	Sermet ÜNEL	Sivil Havacılık Genel Müdürü
5. Üye	Ertuğrul Nurcan BİNGÜL	Kara Ulaştırması Genel Müdürü
6. Üye	Ali ÖZDEMİR	İdari ve Mali İşler Dairesi Başkanı
7. Üye	Ali TÜLÜMEN	Telsiz Genel Müdürü
8. Üye	Prof.Dr. Atilla SEZGİN	Türk Telekom A.Ş. Genel Müdürü
9. Üye	Nuri ALAGÖZ	Posta İşletmesi Genel Müdürü
10.Üye	Cahit SÖYLER	TCDD İşletmesi Genel Müdürü V.
11.Üye	Taner KÜÇÜKÜNSAL	DHMİ Genel Müdürü

KARAYOLU ULAŞTIRMASI KOMİSYONU

Üst Komisyon Başkanı:	Dr.Hülagü	KAPLAN	Gazi Üniversitesi
Alt Komisyon Başkanları:			
Alt Yapı Ağı Komisyon Başkanı:	Tuncay	HACALOĞLU	DPT Müsteşarlığı
Trafik Güvenliği Komisyon Başkanı:	İlhan	AYTEKİN	Emniyet Genel Müdürlüğü
Kentiçi Ulaşımı ve Çev.Sor.Kom.Başkanı:	Dr.Hülagü	KAPLAN	Gazi Üniversitesi
Şehirlerarası ve Uluslararası Yolcu Taşımacılığı Komisyon Başkanı:	Mustafa	YILDIRIM	Uluslararası And.ve Trakya Oto.Der.
Şehirlerarası ve Uluslararası Eşya Taşımacılığı Komisyon Başkanı:	Erhan	GÜNDÜZ	Uluslararası Nakliyeciler Derneği
Uluslararası İlişkiler ve Politikalar Kom.Bşk.:	Nurdan	AKYOS	DPT Müsteşarlığı
	Nezahat	ACAR	T.C.K Gn. Md.'ğü
	Atagül	AKÇELİK	Ankara Büyükşehir Belediyesi
	Metin	AKDURAK	Meteoroloji Genel Müdürlüğü
	Ahmet	AKTAŞ	TEAŞ Genel Müdürlüğü
	Ömer	ALIÇCI	Başbakanlık Özürlüler İdaresi Başkanlığı
	Tülin	ALPMAN	Devlet İstatistik Enstitüsü Başkanlığı
	Alper	ALPSEL	Devlet İstatistik Enstitüsü Başkanlığı
	Hanefi	ARIKAN	Nak.İş.İşverenler Sendikası
	Esat	ARIKAN	Ulaştırma Bakanlığı
	Kemal	ARTAN	Şöförler Odası Başkanı
	Adnan	ASLAN	Ankara Büyükşehir Belediyesi
	Akın	AŞICI	Devlet İstatistik Enstitüsü Başkanlığı
	Murat	ATABİNİCİ	Başbakanlık Gümrük Müsteşarlığı
	Nizemettin	ATEŞ	Türkiye Şoförler Odası Fedarasyonu
	Dr.Cumhur	AYDIN	Türk.Müh.Mim.Odası Başkanlığı
	Lütfi	AYGÜLER	UTİKAD
	İlhan	AYTEKİN	İçişleri Bakanlığı Em. Genel Müdürlüğü
	Filiz	BALKOÇYİĞİT	EGO Genel Müdürlüğü
	Dr. İhsan	BATMAZ	Gazi Üniversitesi
	Sema	BAYAZIT	DPT Müsteşarlığı
	Yrd.Doç.Dr. Hikmet	BAYIRTEPE	Gazi Üniversitesi
	Dr.Nesrin	BAYKAN	Pamukkale Üniversitesi
	Ayşe	BAYRAK	Ulaştırma Bakanlığı
	Hatem	BAYTİMUR	Ank.Kam.ve Kam. Odası Başkanlığı
	Tuğrul	BELEN	Tic.San.Dnz.Tic.Od.Tic.Bor. Birliği
	Polat	BENGİSERP	UTİKAD
	Ali Ekber	ÇAKAR	Türk.Müh.Mim.Odası Başkanlığı
	Doç.Dr.Mustafa	ÇAKIR	Anadolu Üniversitesi
	Asım	ÇAVUÇOĞLU	Karayolları Genel Müdürlüğü
	Bekir	ÇETİN	Orman Bakanlığı
	Nurcan	ÇİÇEK	Köy Hizmetleri Genel Müdürlüğü
	Doç.Dr. M.Kürşat	ÇUBUK	Gazi Üniversitesi
	Salih	DEMİR	UKAT
	Gürkan	DEMİREL	Karayolları Genel Müdürlüğü
	Dr.Yük.Müh.Zeki	DÖNMEZ	Uluslararası Ana. Trak. Otb. Derneği
	Mumtaz	DURLANIK	Ankara Büyükşehir Belediyesi
	Hasan	DURSUN	Köy Hizmetleri Genel Müdürlüğü
	Doç.Dr.Cüneyt	ELKEL	Gazi Üniversitesi

Yalçın Kaya	ERANSOY	Dışişleri Bakanlığı
Kemal	ERDEM	Ankara Nakliyeciler Derneği
Turgut	ERSAN	Ulaştırma Bakanlığı
Galip	EVİNAY	K.K.Lojistik Komutanlığı
Zehra	GAMGAN	Ankara Büyük Şehir Belediyesi
Esin	GEZGEN	Başbakanlık GAP İdaresi Başkanlığı
Şükrü Korkmaz	GİDER	Sakatlar Federasyonu
Selma	GÖKÇE	Ankara Büyükşehir Belediyesi
Orhan	GÖKÇE	Sakatlar Federasyonu
Çiğdem	GÖKHAN	EGO Genel Müdürlüğü
İlhan	GÜLGEÇ	Türk Standartları Enstitüsü Başkanlığı
Erhan	GÜNDÜZ	UND
Tuncay	HACALOĞLU	DPT Müsteşarlığı
Doç.Dr.Yakup	İÇİNGÜR	Gazi Üniversitesi
Nurdan	İNCE	Tarım ve Köyişleri Bakanlığı
Doç.Dr. Fuat	İNCE	TÜBİTAK Başkanlığı
Ali	KAHYAOĞLU	İstanbul Maden İhracatçıları Birliği
Kudret	KANTEKİN	APK Kurulu Başkanlığı
Bülent	KAPÇI	UKAT
Dr. Hülagu	KAPLAN	Gazi Üniversitesi
Kıral	KARAKİŞİ	Başbakanlık
Şükrü	KARBUZ	Hazine Müst.Sgr.İş. Gn. Müdürlüğü
Dr.Zeynel Abidin	KAYA	İçişleri Bakanlığı
Adil	KAYAOĞLU	Dış Ticaret Müsteşarlığı
Cemal	KILIÇLI	Ulaştırma Bakanlığı
Harun	KOÇAK	Başbakanlık Dış Tic. Müsteşarlığı
M.Cansun	MANÇUR	İstanbul Deniz Ticaret Odası
Dr.Zeki	NECİPOĞLU	Çevre Bakanlığı
Tuncay	OKYAR	Köy Hizmetleri Genel Müdürlüğü
Erol	ÖZÇELİK	İstanbul Nakliyeciler Derneği
O.Hakan	ÖZDEMİR	Ulaştırma Bakanlığı
Prof.Dr. Mühittin	ÖZDİRİM	Türk Standartları Enstitüsü Başkanlığı
Mahmut	ÖZEN	Ulaştırma Bakanlığı
Zerrin	ÖZTİMUR	Başbakanlık GAP İdaresi Başkanlığı
Seher	PAMİR	Ulaştırma Bakanlığı
İmdat	PAPUÇ	Ticari Araç Çalışanları Yrd. ve Day. Derneği
Timuçin	PEKAR	İstanbul Deniz Ticaret Odası
Doç.Dr. Şerafettin	SEVİM	Dumlupınar Üiversitesi
Ali Rıza	ŞANAL	İzmir Nakliyeciler Derneği
Özgül	ŞANTAY	Başbakanlık GAP İdaresi Başkanlığı
Yurdal	ŞENOL	Türk-İş TÜMTİS
Zeki	ŞENSÖZ	UTİKAD
Vehbi	ŞİMŞEK	Orman Bakanlığı
Didar	TAN	UKAT
Semih Lütfü	TURGUT	Dışişleri Bakanlığı
Celal	TÜMER	Ulaştırma Bakanlığı
Haluk	TÜRKERİ	Turizm Bakanlığı
Cevdet	ÜRETMEN	Ulaştırma Bakanlığı
Yeşim	YASAK	Türkiye Şoförler Odası Fedarasyonu
Mustafa	YILDIRIM	Uluslararası Ana. Trak. Otb. Derneği
Sabri	YILDIZ	Karayolları Genel Müdürlüğü
Bekir	YURT	DPT Müsteşarlığı

DEMİRYOLU ULAŞTIRMASI KOMİSYONU

Üst Komisyon Başkanı:	Tekin	ÇINAR	TCDD İşletmesi Genel Müdürü
	Levent	AKBAY	Dünya Gazetesi Ankara Temsilciliği
	Tahir	AKCAN	Yozgat Valiliği
	Yurdal	AKKUŞ	Yozgat Valiliği
	Haluk	AKOVA	TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü
	Ayten	AKYÜZ	Hazine Müsteşarlığı
	Feridun	AKYÜZ	TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü
	Ümit	AKYÜZ	TSE
	Aslan	ALADAĞ	TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü
	Hakime	ARACI	Türkiye Şeker Fabrikaları
	Cüneyt	ARCAYÜREK	Cumhuriyet Gazetesi Ankara Tem.
	Semih	ARDA	İstanbul Deniz Ticaret Odası
	Nurhan	ARDA	TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü
	İrfan	ARKAN	TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü
	Salim	ASLANLAR	TÜVASAŞ Genel Müdürlüğü
	Osman	BALABAN	Başbakanlık Özürlüler İdaresi Başkanlığı
	Savcı	BİLGİN	TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü
	Murat	BOSTAN	TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü
	Hanefi	CANER	İzmir Büyükşehir Belediyesi
	Hakkı	COŞAR	TÜDEMSAŞ Genel Müdürlüğü
	Recep	ÇAKAL	DPT Müsteşarlığı
	Tülin	ÇANDIR	DPT Müsteşarlığı
	Hasan	ÇAVUŞOĞLU	KOSGEB
	Emel	ÇELEBİ	Enerji ve Tab.Kay.Bakanlığı
	Orhan	ÇELİK	Ankara Üniversitesi
	Ömer	ÇELİK	TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü
	Selahattin	ÇELİKKOL	TÜVASAŞ Genel Müdürlüğü
	Ender	ÇETİNKAYA	Danıştay 5. Daire Üyesi
	Yaşar	ÇOBAN	TCDD Gen. Md. Müşaviri
	Ahmet	DEMİR	Ankara Üniversitesi SBF
	Burhan	DEMİREL	TÜVASAŞ Genel Müdürlüğü
	Ahmet	DEMİRKOPARAN	TÜDEMSAŞ Genel Müdürlüğü
	Doç.Dr. Berna	DENGİZ	Gazi Üniversitesi Dekan Yard.
	Dr. Cahit	DENİZ	Uzman Araştırmacı Yazar
	Erdoğan	DİNÇER	TÜLOMSAŞ Genel Müdürlüğü
	Turgay	DOLUDENİZ	TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü
	Yaşar	DOSTBİL	Orman Bakanlığı
	Ayşe	DÖNMEZER	Hazine Müsteşarlığı
	Zeki	EDER	Türk. Müh.Mim. Odası Birliği
	Oktay	EKİNCİ	Cumhuriyet Gazetesi
	Birkan	ERDAL	Eski Genel Md. Doğan Holding
	Yrd.Doç.Dr. Şerafettin	EREL	Kırıkkale Üniversitesi
	Doç.Dr. Gazi Kamil	EREL	Sakarya Üniversitesi
	Prof.Dr. Aydın	EREL	Yıldız Teknik Üniversitesi
	Figen	EREŞ	Milli Eğitim Bakanlığı
	Yrd.Doç.Dr.Mahmut	EROĞLU	Gazi Üniversitesi
	İ.Hakkı	EROL	TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü
	Muhtar	EROL	TCDD Eski Genel Müdürü
	M.Ali	ERONAT	EGO Genel Müdürlüğü
	Prof Dr.Güngör	EVREN	İstanbul Teknik Üniversitesi
	Hanife	FİKRET	Enerji ve Tab.Kay.Bakanlığı
	Prof.Dr. Haluk	GERÇEK	İstanbul Teknik Üniversitesi
	Nurettin	GİRGİNER	Türk-İş Demiryol-İş Sendikası

Yasemin	GÖK	TÜBİTAK
Ziya	GÜLER	Afyon Valiliği
Ahmet	GÜLLEROĞLU	TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü
Turhan	GÜLSOY	Aselsan
A.Rahman	GÜNDOĞDU	İstanbul Büyükşehir Belediyesi
Süleyman	GÜNDOĞDU	TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü
Talat	GÜNSOY	TCDD Eski Genel Müdürü
Tuna	GÜR	DLH İnşaatı Genel Müdürlüğü
Nazmi	GÜZEL	Türk Ulaşım Sendikası
Prof.Dr.Bilge	HACIHASANOĞLU	Tic.San.Dnz.Tic..Od.Tic. Bor. Birliği
Tayyar	HİNDİSTAN	TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü
Ünal	İNANÇ	Güvenlik ve Yargı Muhabir.Der.Bşk.
İhya	KANGAL	İstanbul Maden İhracatçıları Birliği
Prof.Dr. Hülagü	KAPLAN	Gazi Üniversitesi
Doç.Dr.Mete	KOÇKAR	Anadolu Üniversitesi
Metin	LEBLEBİCİOĞLU	İstanbul Deniz Ticaret Odası
Mustafa	METİN	TOBB Başkanlığı
Tuğrul	OKAN	DLH İnşaatı Genel Müdürlüğü
Cevat	OKTAY	TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü
Zühtü	ORAL	TCDD Eski Genel Müdürü
Mete	ORER	RMT Lim.Şt.
Ekrem	ÖNAL	TCDD Eski Genel Müdürü
Yılmaz	ÖZ	TÜVASAŞ Genel Müdürlüğü
Lütfi	ÖZBEK	TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü
Ümran	ÖZBOZDUMAN	TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü
Mehmet	ÖZCAN	TDÇİ Genel Müdürlüğü
Cengiz	ÖZCAN	TÜLOMSAŞ Genel Müdürlüğü
Zafer	ÖZERKAN	DLH İnşaatı Genel Müdürlüğü
Kurtuluş	ÖZKABA	TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü
Halil	ÖZKAN	TÜVASAŞ Genel Müdürlüğü
Galip	PALA	TÜLOMSAŞ Genel Müdürlüğü
Simin	PEHLİVAN	DLH İnşaatı Genel Müdürlüğü
Prof.Dr.Sefa	REİSOĞLU	Ankara Üniversitesi
Seza	REİSOĞLU	Ankara Üniversitesi
Abbas	SAĞIROĞLU	TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü
Uğur	SEVGEN	TÜBİTAK Marmara Araştırma Merkezi
Yıldız	SOYKAN	Hazine Müsteşarlığı
Cahit	SÖYLER	TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü
Ali Rıza	ŞANAL	İzmir Ticaret Odası
İrfan Kadri	ŞENDOĞDU	EGO Genel Müdürlüğü
Fecri	ŞENGÜR	Genelkurmay Lojistik Başkanlığı
Şükrü	TORUNOĞLU	TÜDEMSAŞ Genel Müdürlüğü
Selim	TULUMTAŞ	TMMOB
Orhan	TURAN	TTK Genel Müdürlüğü
Nevzat	TÜRKEN	TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü
Metin	TÜRKYILMAZ	A.Ajansı
Fikret	ULUSOY	TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü
Doç.Dr. Süha	URAL	Mimar Sinan Üniversitesi
Mehmet	URAS	TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü
Ceylan	URLU	TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü
Yavuz	ÜSTÜNER	APK Kurulu Başkanlığı
Prof.Dr. Atıf	VURAL	Kocaeli Üniversitesi
Ömür	YAVAŞOĞLU	TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü
Süleyman	YAVUZ	TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü
Cumhur	YENER	TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü
Doç.Dr. Şerafettin	YÜKSEL	Gazi Üniversitesi
Mithat	YÜZÜGÜLLÜ	TÜLOMSAŞ Genel Müdürlüğü
Hülya	ZEYBEK	TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü

DENİZYOLU ULAŞTIRMASI KOMİSYONU

Üst Komisyon Başkanı:	Tekin	ÇINAR	TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü
Alt Komisyon Başkanları:			
Taşımacılık Komisyon Başkanı:	Halim	METE	İstanbu Deniz Ticaret Odası
Gemi İnşa Sanayii Komisyon Başkanı:	Sami	KABAŞ	Denizcilik Müsteşarlığı
Liman Alt Yapıları Komisyon Başkanı:	Ülker	YETKİN	DLH Genel Müdürlüğü
Limancılık ve Liman Faaliyetleri Komisyon Başkanı:	Cahit	SÖYLER	TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü
Uluslararası İlişkiler, Denizcilik Mevzuatı ve Çevre Komisyon Başkanı:	Münevver	ÇELİK	Denizcilik Müsteşarlığı
Kıyı ve Denizlerde Can ve Mal Emniyeti Komisyon Başkanı:	Erkan	ARIKAN	Kıyı Em. ve Gemi Kur.İş.Gn.Md.
Denizcilik Kültürü ve Denizcilik Politikaları Komisyon Başkanı:	Necmettin	AKTEN	TÜRK-İŞ

Sevinç	AKAY	TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü
Sen	AKMAN	Hazine Müsteşarlığı
Necmettin	AKTEN	Türk-İş T Denizciler Sendikası
Ayten	AKYÜZ	Hazine Müsteşarlığı
Birgül	AL	Denizcilik Müsteşarlığı
Aslan	ALIŞAN	Türkiye Denizcilik İşl. Genel Müdürlüğü
Fikret	ALTINÇUBUK	İstanbul Deniz Ticaret Odası
Ahmet	ALTINDAĞ	İstanbul Maden İhracatçıları Birliği
Erkan	ARIKAN	Kıyı Em.ve Gem.Kur.İşl.Gn. Md.'ğü
Şule	ATAMAN	Çevre Bakanlığı
Metin	BAYAR	Türk-İş Liman İş sendikası
Selehattin	BAYRAK	DLH İnşaatı Genel Müdürlüğü
Cemil	BAYÜLGEN	UND Ro-Ro İşletmeleri A.Ş.
Hasan	BİBER	Türk-İş Liman İş sendikası
Süleyman	CANER	Orta Anadolu İhracatçılar Birliği
Deniz	ÇAĞLAYAN	Başbakanlık Özürlüler İdaresi Başkanlığı
Tülin	ÇANDIR	DPT Müsteşarlığı
Münevver	ÇELİK	Denizcilik Müsteşarlığı
Selim	ÇİÇEK	İstanbul Maden İhracatçıları Birliği
Atahan	ÇUKUROVA	Mersin Deniz Tic. Odası
Ali Rıza	DAĞLI	TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü
Suat	DEMİREL	Genelkurmay Başkanlığı
Aydın	ELKAMA	Denizcilik Müsteşarlığı
Erkan	ERCAM	Sahil Güvenlik Komutanlığı
Cem	ERDEM	Denizcilik Müsteşarlığı
Refik	ERİŞ	Türk Gemi Sanayi Genel Müdürlüğü
Erdem	EŞİT	KÖSGEB
Mehmet	GEDİK	TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü
İlhami	GENÇ	TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü

Fuat	GÜMÜŞ	Hazine Müsteşarlığı
Ünkur	GÜRSES	TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü
M.Orhan	GÜRSOY	Mersin Deniz Ticaret Odası
Cavit	İLERİ	Gümrük Müsteşarlığı
Metin	KALKAVAN	İstanbul Deniz Ticaret Odası
Serdar	KARABEYOĞLU	TMMOB
Levent	KARAÇELİK	İstanbul Deniz Ticaret Odası
Asaf	KAYA	DLH İnşaatı Genel Müdürlüğü
Erol	KAYALI	Denizcilik Müsteşarlığı
H.Suphi	KERVANOĞLU	İzmir Ticaret Odası
Hakkı	KİŞİ	İzmir Valiliği
Ergün	KOÇ	Hazine Müsteşarlığı
Remon	KUMDERELİ	Mersin Deniz Tic. Odası
Ufuk	KÜÇÜKAN	Çevre Bakanlığı
Nuray	KÜSMENOĞLU	APK Kurulu Başkanlığı
Hülya	LEKELİ	DLH Genel Müdürlüğü
Cihat	LOKMANOĞLU	Mersin Deniz Tic. Odası
Ahmet	MAÇOĞLU	Denizcilik Müsteşarlığı
Ergün	MARAŞLI	Denizcilik Müsteşarlığı
Kazım	MERT	TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü
Halim	METE	İstanbul Deniz Ticaret Odası
Gürbüz	ÖZCAN	İMEDA İstanbul Deniz Ticaret Odası
Savaş	ÖZDOĞAN	Gümrük Müsteşarlığı
Sadettin	ÖZKAN	Genelkurmay Başkanlığı
Suna	ÖZTÜRK	Hazine Müsteşarlığı
İlhan	ÖZTÜRK	TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü
Hasan	PAKDEMİR	Türk-İş T Denizciler Sendikası
Özkan	POYRAZ	İTÜ
Murat	SAN	Sahil Güvenlik Komutanlığı
Cüneyt	SOLAKOĞLU	UND Ro-Ro İşletmeleri A.Ş.
Cahit	SÖYLER	TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü
Hasan	SÖZEN	Adalet Bakanlığı
Mustafa	TAŞAR	Çevre Bakanlığı
Asiye	TÜRKER	Denizcilik Müsteşarlığı
Sıtkı	USTAOĞLU	İTÜ
Hasan	ÜLGEN	TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü
Zeki	YAĞCI	Deniz Kuvvetleri Komutanlığı
Bedri	YALÇIN	Maliye Bakanlığı (TASİŞ)
Nejat	YARDIMCI	UND Ro-Ro İşletmeleri A.Ş.
Aydın	YAVUZ	TÜBİTAK Marmara Araştırma Merkezi
Ülker	YETKİN	DLH İnşaatı Genel Müdürlüğü
Binali	YILDIRIM	İstanbul Büyükşehir Belediyesi
Gülcan	YILDIZ	Liman İş Sendikası
Serdinç	YILMAZ	DPT Müsteşarlığı
Erdoğan	YILMAZ	İzmir Deniz Ticaret Odası
Münevver	YÜKSEL	Denizcilik Müsteşarlığı

HAVAYOLU ULAŞTIRMASI KOMİSYONU

Üst Komisyon Başkanı:	Prof.Dr. Cahit	ÇIRAY	ODTÜ Havacılık Müh. Böl.
Raportör:	Hülya	BÜKER	Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

Alt Komisyon Başkanları:

Ticari Hava Taşıma İşlt. Komisyon Başkanı:	Erdoğan	KESKİN	TÖSHİD
İnsan Kaynakları Komisyon Başkanı:	Prof.Dr.Fevzi	SÜRMELİ	Anadolu Üniverisitesi
Genel Havacılık Komisyon Başkanı:	Şaban	BAŞ	UZMİDER
Havaalanı Yer Hizmetleri Komisyon Başkanı:	Uğur	AYDIN	HAVAK
Havaalanları İşletmecilik Komisyon Başkanı:	Doç.Dr.Mustafa	ÖÇ	Anadolu Üniversitesi
Hava Trafik Hizmetleri Komisyon Başkanı:	Sedat	TÜMER	DHMİ Genel Müdürlüğü
Hava Aracı İmalatı Komisyon Başkanı:	Prof.Dr. Ünver	KAYNAK	TAİ
Siv.Hav.Otoritesinin Yen.Yapı.Kom. Bşk.:	Tuncay	DOĞANER	HAVAK

Bahattin	ADIGÜZEL	THK Genel Başkanlığı
Prof.Dr. Sinan	AKMANDOR	ODTÜ Havacılık Mühendisliği Bölümü
Prof.Dr.Nafiz	ALEMDAROĞLU	ODTÜ Havacılık Mühendisliği Bölümü
Önder	ALPUGAN	Air Sealand
Fevzi	ALTINBULAK	TALPA (Pilotlar Derneği)
Mihtat	ATABAY	Devlet Meteoroloji İşleri Genel Müdürlüğü
Dr.Mustafa	ATAÇ	Red-Star
Prof.Dr. Veysel	ATLI	Erciyes Üniversitesi
Uğur	AYDIN	HAVAK
Şaban	BAŞ	UZMİDER
Ercihan	BAYIR	THY A.O.
Hülya	BÜKER	Sİvil Havacılık Genel Müdürlüğü
Şükrü	CAN	Alfa Havayolları A.Ş.
Tülay	CAN	THK Genel Başkanlığı
Osman	CİDDİ	Çukurova Havacılık A.Ş.
Mustafa	CİHAN	Devlet Meteoroloji İşleri Genel Müdürlüğü
Mevlüt	DABAK	UZMİDER
Prof.Dr.Fahri	DELİGÖNÜL	Çukurova Üniversitesi
Betül	DOĞAN	Sİvil Havacılık Genel Müdürlüğü
Tuncay	DOĞANER	HAVAK
Mecit	DUYMUŞ	APK Kurulu Başkanlığı
Alper	ELİÇİN	HAVAK
Figen	ERES	MEB Talim Terbiye Kurulu Bşk. Plan. Dai.
M.Safi	ERGİN	TÖSHİD
Hüsnü	ERKMEN	THK Genel Başkanlığı
Prof.Dr. Yalçın	GÖĞÜŞ	ODTÜ Havacılık Mühendisliği Bölümü
Aykut	GÖKER	TÜBİTAK
Tahla	GÖKSEL	Çelebi Yer Hizmetleri
Kemal	GÜRSAN	Em-Air
Mustafa	HESAPCIOĞLU	HAVAK

Yusuf	KAHVECİOĞLU	SAMAIR LTD.
Tamer	KALEM	ASELSAN
Serdar	KALYONCU	Göksel Havacılık
H.Erkan	KARACA	THK Genel Başkanlığı
Ahmet	KARAMAN	Air Anatolia/Anadolu Havacılık A.Ş.
Ayla	KARANİS	THY A.O.Genel Müdürlüğü
Prof.Dr. Ünver	KAYNAK	TAI
Erdoğan	KESKİN	TOSHİD
Doç.Dr.Ferşat	KOLBAKIR	Samsun Havacılık Kulübü
Prof.Dr. Orhan	KUNTAY	Gazi Üniversitesi
Ayhan	MACARLIOĞLU	Air Anatolia/Anadolu Havacılık A.Ş.
Birand	NAGAŞ	Sİvil Havacılık Genel Müdürlüğü
İlhami	NALBANTOĞLU	Başbakanlık
Hakan	OKTAL	Anadolu Üniversitesi
Korhan	OYMAN	Anadolu Üniversitesi
Doç.Dr. Mustafa	ÖÇ	Anadolu Üniversitesi
Celal	ÖZALTAN	Talim ve.Ter.Kurulu Başkanlığı
Aslan	ÖZBEY	Amasya Valiliği
Yahya	ÖZDENER	APK Kurulu Başkanlığı
Savaş	ÖZER	Red-Star
Cavit	SİVRİHİSAR	ATSETPA
Prof.Dr.Fevzi	SÜRMELİ	Anadolu Üniversitesi
Zeki	ŞENSÖZ	UTİKAT
Berkut	TARHAN	Sİvil Havacılık Genel Müdürlüğü
Özer	TARHAN	UZMİDER
Prof.Dr. Tevfik	TATAR	Gazi Üniversitesi
Raci	TOKAÇ	Sİvil Havacılık Genel Müdürlüğü
Hülya	TOKGÖZ	DPT Müsteşarlığı
Aytekin	TURGUT	Sportif Havacılık Kulübü
Sedat	TÜMER	DHMİ Genel Müdürlüğü
Baki	UZUN	ATSETPA
Prof.Dr. Ahmet	ÜÇER	TÜBİTAK
Cihangir	ÜÇOK	DHMİ Genel Müdürlüğü
Haydar	YALÇIN	Sİvil Havacılık Genel Müdürlüğü
Nihat	YILMAZ	Sİvil Havacılık Genel Müdürlüğü
Oktay	YOLOĞLU	Sİvil Havacılık Genel Müdürlüğü
Doç.Dr. Nuri	YÜCEL	Gazi Üniversitesi Müh. Mim.Fak.

BORU HATTI ULAŞTIRMASI KOMİSYONU

Komisyon Başkanı :	Uğur	TOPAL	DLH Genel Müdürlüğü
Komisyon Başkan Yrd:	Yusuf Ziya	ÇINAR	DLH Genel Müdürlüğü
Alt Komisyon Başkanı :	Saime	PEKBAY	BOTAŞ Genel Müdürlüğü

R. Ünsal	ALLIOĞLU	Yozgat Valiliği
Orhan Şerif	ATAY	DLH İnşaatı Genel Müdürlüğü
Mehmet	AVCI	TMMOB
Ülker	AYDIN	TPAO Genel Müdürlüğü
Ahmet	BABAN	TÜBİTAK Başkanlığı
Atilla	ÇEKİÇ	TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü
Y.Ziya	ÇINAR	DLH İnşaatı Genel Müdürlüğü
Aydın	ÇOLAK	Zonguldak Karaelmes Üniversitesi
Yusuf	DUMAN	Çevre Bakanlığı
Hüseyin	EVİNÇ	MTA Genel Müdürlüğü
Taner	GÜNAY	Devlet İstatistik Enstitüsü Başkanlığı
Osman Olcay	GÜNEĞİ	Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı
Dinçer	GÜZELCE	Petrol Ofisi Genel Müdürlüğü
Murat	KARABURÇAK	DLH İnşaatı Genel Müdürlüğü
Dr. Nihat	KARAİNCİ	İstanbul Büyükşehir Belediyesi
Mehmet	KUL	TPAO Genel Müdürlüğü
Onan	KURU	Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı
Aslan	ÖZÇELEBİ	BOTAŞ Ceyhan Genel Müdürlüğü
Musa	ÖZKAN	Türk-İş Petrol-İş Sendikası
Saime	PEKBAY	BOTAŞ Genel Müdürlüğü
Ergun	PİŞİRİCİ	TÜBİTAK Başkanlığı
Tahsin	POYRAZ	APK Kurulu Başkanlığı
Ali	SAPMAZ	Eti Holding A.Ş.
Tayfun	SÖZER	İstanbul Deniz Ticaret Odası
Melih	TEZEL	Dışişleri Bakanlığı
Doç.Dr.Mustafa	TUNCAN	Anadolu Üniversitesi
Doç.Dr.Haşmet	TÜRKOĞLU	Gazi Üniversitesi
Fikret	ÜLGER	Tic.San.Dnz.Tic..Od.Tic. Bor. Birliği
Sefa	ÜNDÜCÜ	TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü

HABERLEŞME KOMİSYONU

Üst Komisyon Başkanı:	Prof.Dr.Haldun	ABDULLAH	Sakarya Üniversitesi
Alt Komisyon Başkanları:			
İleti Uygulama Komisyon Başkanı:	Murat	BARKAN	Anadolu Üniversitesi
İletişim Tek. Arç. ve Alt Yapı Kom. Başkanı:	Sinan	AMİKLİOĞLU	Türk Telekom A.Ş.Gn.Md.ğü
Yasal Çerçeve Komisyon Başkanı:	Prof.Dr.Murat	AŞKAR	TÜBİTAK
Internet Komisyon Başkanı:	Dicle	EROĞLU	Türk Telekom A.Ş.Gn.Md.ğü
İnsan Kaynakları Komisyon Başkanı:	Prof.Dr.Haldun	ABDULLAH	Sakarya Üniversitesi
Posta Hab.Hiz. Komisyon Başkanı:	İkram	YAŞAR	Posta İşletmesi Genel Müdürlüğü

İhsan	ACAR	Türk Telekom A.Ş. Genel Müdürlüğü
Murat	AKÇAY	Posta İşletmesi Genel Müdürlüğü
Erkan	AKDEMİR	DPT Müsteşarlığı
Mustafa	AKGÜL	BİLKENT Üniversitesi
Ufuk	AKGÜN	Başbakanlık Özürlüler İdaresi Başkanlığı
Adnan	AKSOY	MOTOROLA
Ünal	ALKAN	TESİD
Cengiz	ANIK	Türk Telekom A.Ş. Genel Müdürlüğü
Sinan	AMİKLİOĞLU	Türk Telekom A.Ş. Genel Müdürlüğü
Mürselin	ARABACI	Türk-İş T. Haber-İş Sendikası
Hande	AŞÇILI	Başbakanlık Özelleştirme İdaresi Başkanlığı
Murat	AŞGAR	TÜBİTAK Başkanlığı
Yusuf	ATAARIK	ERE Enerji Tel. A.Ş.
Şükran	ATILAY	Posta İşletmesi Genel Müdürlüğü
Ali	ATILGAN	Türk Telekom A.Ş. Genel Müdürlüğü
Orhan	AYAZ	Türk Telekom A.Ş. Genel Müdürlüğü
Hayrettin	AYÇİN	TEAŞ Genel Müdürlüğü
E.Sadık	AYDIN	DPT Müsteşarlığı
İlhami	AYDIN	Orman Bakanlığı
Alaaddin	AYDIN	Türk Telekom A.Ş. Genel Müdürlüğü
Emine	AYDIN	Türk Telekom A.Ş. Genel Müdürlüğü
Levent	AYDOĞAN	Başarı Eloktronik A.Ş.
Prof.Dr. Murat	BARKAN	Anadolu Üniversitesi
Saffet	BAYKA	ASELSAN
Yahya Kemal	BAYKAL	İltek Telekom A.Ş.
İsmail	BİRCAN	DPT Müsteşarlığı
Nihal	CELAYİR	Türk Telekom A.Ş. Genel Müdürlüğü
A.Münir	ÇAĞEVİ	Aydın Yazılım Elk. San.A.Ş.
Turgay	ÇAKIMCI	TRT Genel Müdürlüğü
M.Nuri	ÇERÇİ	Milli Güvenlik Kurulu
Yılmaz	DAĞDEVİREN	TELSİM
Atik	DEMİR	Posta İşletmesi Genel Müdürlüğü
Cihangir	DEMİRCİ	Hava Kuvvetleri Komutanlığı MEBS Başkanlığı
Cemal	DİNÇER	Posta İşletmesi Genel Müdürlüğü
Kemal	DOKUYUCU	Meteoroloji Genel Müdürlüğü
Kaya T.	DORSAN	Basın Yayın ve Enformasyon Gen. Müd.
Cemal	DÖKMEN	TELSİM
Ergün	DURAN	ERİCSSON
Fethi	ERCAN	Çanakkale Valiliği
Prof.Dr. Rüya	ERGÜL	ODTÜ (Ellk. Elektr. Bölümü)
Dicle	EROĞUL	Türk Telekom A.Ş. Genel Müdürlüğü

Berkan	ERTAN	ASELSAN
Oner	ERTEKİN	ASELSAN
Zerrin	ESENSOY	Tic.San.Dnz.Tic..Od.Tic. Bor. Birliği
Mefküre	EYÜBOĞLU	APK Kurulu Başkanlığı
Ülkü	FIRAT	Posta İşletmesi Genel Müdürlüğü
Haluk	GERAY	TÜBİTAK Başkanlığı
Fikri	GİRİNTİLİ	Telsiz Genel Müdürlüğü
Haluk Ziya	GÖKTAŞ	NETAŞ
Erkan	GÜLSOY	Telsiz Genel Müdürlüğü
Ergun	GÜVENÇ	Başarı Eloktronik A.Ş.
Ender	İBEK	TELSİM
Prof.Dr.Ersan	İLAL	Maltepe Üniversitesi
Süleyman	İLDEN	SİEMENS/SİMKO
M.Ali	İNCEEFE	COMSAT
Ercan	KAPTANOĞLU	Orman Bakanlığı
Prof.Dr. İmdat	KARA	Başkent Üniversitesi
Satılmış	KARAGÖZ	Türk Telekom A.Ş. Genel Müdürlüğü
Rıdvan	KARTAL	İstanbul Deniz Ticaret Odası
Mete	KAUCU	TÜBİTAK
H.Reşat	KÖYMEN	ERE Enerji Tel. A.Ş.
Yücel	KURU	Telsiz Genel Müdürlüğü
Altan	KÜÇÜKİNCE	TÜBİTAK
Güvenç	NAMIKOĞLU	TÜRKCELL
Özdeniz	OLCAY	Türk Telekom A.Ş. Genel Müdürlüğü
Melike	ORAY	Posta İşletmesi Genel Müdürlüğü
Medar	ÖKTE	Türk Tek. Genel Vakfı
Mahmut	ÖZDEMİR	Türk Standartları Enstitüsü Başkanlığı
Atilla	ÖZGİT	ODTÜ
Doç.Dr. Soner	ÖZGÜNEL	Yıldız Teknik Üniversitesi
Yusuf	ÖZKAN	MOBİCOM
Emine	PAMUK	Milli Güvenlik Kurulu Genel Sekreterliği
Nur	POYANLI	İstanbul Deniz Ticaret Odası
Ziyaettin	SARI	Haberleşme Genel Müdürlüğü
Prof.Dr. Mete	SEVERCAN	ODTÜ (Ellk. Elektr. Bölümü)
Hayrettin	SOYTAŞ	Haberleşme Genel Müdürlüğü
Korhan	ŞAYLAN	SETKOM A.Ş.
Prof.Dr. Yalçın	TANIK	ODTÜ (Ellk. Elektr. Bölümü)
Zuhal	TANYELİ	ALCATEL
Mehmet	TAŞALTIN	Türk Telekom A.Ş. Genel Müdürlüğü
Selma	TATAR	SİMKO
Necla	TOPARLAK	Posta İşletmesi Genel Müdürlüğü
Metin	TÜRKYILMAZ	TRT Genel Müdürlüğü
Hakan	UYSAL	Milli Eğitim Bakanlığı
Prof.Dr. Asaf	VAROL	Fırat Üniversitesi
Daniel	VEHOVAR	İltek Telekom A.Ş.
Prof.Dr.Neşe	YALABIK	ODTÜ
Gülay	YALÇIN	Türk Telekom A.Ş. Genel Müdürlüğü
Erol	YANAR	Türk Telekom A.Ş. Genel Müdürlüğü
İkram	YAŞAR	Posta İşletmesi Genel Müdürlüğü
Lütfi	YENEL	ALCATEL
Haluk	YEŞİLNİL	TELSİM
H.Yavuz	YİĞİT	Posta İşletmesi Genel Müdürlüğü
Selahattin	YILMAZ	Meteoroloji Genel Müdürlüğü
Tufan	YURUÇ	Türk Telekom A.Ş. Genel Müdürlüğü
Prof.Dr. A.Haluk	YÜKSEL	Anadolu Üniversitesi
Haluk	ZONTUL	TÜBİTAK Başkanlığı

21. YÜZYIL ULAŞTIRMA VE HABERLEŞME POLİTİKALARI KOMİSYONU

Üst Komisyon Başkanı:	Ali	TÜLÜMEN	Telsiz Genel Müdürlüğü

Alt Komisyon Başkanları:

Denizyolu Komisyon Başkanı:	Prf.Dr. Esen	ÖZSAN	Orta Doğu Teknik Üniversitesi
Demiryolu Komisyon Başkanı:	Ferudun	AKYÜZ	TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü
Havayolu Komisyon Başkanı:	Ümit	ÇENDEK	Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü
Boru Hattı Komisyon Başkanı:	Osman Olcay	GÜNEĞİ	DPT Müsteşarlığı
Kentiçi Komisyon Başkanı:	İsmail	ACAR	Mimar Sinan Üniversitesi
Haberleşme Komisyon Başkanı:	Fatih Mehmet	YURDAL	Telsiz Genel Müdürlüğü

İsmail Hakkı	ACAR	Mimar Sinan Üniversitesi
Kemal	AKDOĞAN	APK Kurulu Başkanlığı
Nurdan	AKYOS	DPT Müsteşarlığı
Feridun	AKYÜZ	TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü
Tolga	ALPASLAN	UTİKAD
Korkut	ARBERK	Osmangazi Üniversitesi
Eser	ATAK	Başbakanlık Özürlüler İdaresi Başkanlığı
Hüseyin	BARLIN	UTİKAD
Prof. Dr. İsmail	BİRCAN	DPT Müsteşarlığı
Tahir	BOYACI	K.K.K. Loj.Komutanlığı Ulaştırma Komutanlığı
Mehmet	BÜYÜKTAŞ	Kayseri Valiliği
Doç.Dr.Tülay	CEYLAN	MUĞLA Üniversitesi
Halil	CEYLAN	Türk Telekom A.Ş. Genel Müdürlüğü
Mustafa	CİHAN	Devlet Meteoroloji İşleri Genel Müdürlüğü
Recep	ÇAKAL	DPT Müsteşarlığı
Tülin	ÇANDIR	DPT Müsteşarlığı
Seyfullah	ÇELİK	Devlet Meteoroloji İşleri Genel Müdürlüğü
Ümit	ÇENDEK	Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü
Hayrünnisa	ÇİLİNGİROĞLU	Türkiye Şöf. ve OTO.Federasyonu
Hüseyin	DİNÇER	Türk Telekom A.Ş. Genel Müdürlüğü
İsmet	DUMAN	TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü
Prof.Dr. Zeki	ERİM	İTÜ Uçak Müh. Başkanlığı
Yusuf	ERTAŞ	Malatya Valiliği
Prof.Dr. Cengiz	ERUZUN	Mimar Sinan Üniversitesi
Ayşe Nur	ESİN	UTİKAD
Prof.Dr. Fadime	FANER	Mersin Üniversitesi
Fikri	GİRİNTİLİ	Telsiz Genel Müdürlüğü
Yasemin	GÖK	TÜBİTAK Bil. ve Tek. Politika Uzm.
Erkan	GÜLSOY	Telsiz Genel Müdürlüğü
Osman Olcay	GÜNEY	DPT Müsteşarlığı
Doç.Dr.Güneş	GÜR	Yüksek Teknoloji Üniversitesi
Cüneyt	GÜRELLİ	UTİKAD

Doç.Dr. Cevat	İNAL	Konya Selçuk Üniversitesi
Prof.Dr.Selahattin	İNCECİK	İTÜ Meteoroloji Müh. Ana Bilim Dalı Başkanlığı
Dr.Süleyman	IŞILDAK	Emniyet Gn. Md. Trafik Araştırma Merkezi
Hasan	KIR	Antalya Valiliği
Yücel	KURU	Telsiz Genel Müdürlüğü
Seçkin	KÜÇÜK	İstanbul Deniz Ticaret Odası
Korhan	OYMAN	Anadolu Üni. Siv. Hav. Yük Okulu
Prof.Dr. Esen	ÖZSAN	ODTÜ
Faruk	ÖZTİMUR	Türkiye Sakatlar Konfederasyonu
Saime	PEKBAY	BOTAŞ Genel Müdürlüğü
Prof.Dr. Halil	SARIASLAN	Türkiye Tic.ve Den. Tic. Odaları
Cevat	TAYLAN	Uzman Yayıncılık
Namık	TEKİN	Kocaeli Valiliği
Mete	TIRMAN	UTİKAD
Prof.Dr.Süleyman	TOLUN	İTÜ Uçak ve Uzay Bilimler Fakültesi
Prof.Dr. Yurdanur	TULUNAY	İTÜ Uçak ve Uzay Bilimler Fakültesi
Murat	TUNCER	İstanbul Deniz Ticaret Odası
Rıdvan	UĞURLU	NETAŞ Bölge Müdürlüğü
Prof.Dr. Mahir	ULUSOY	Abant İzzet Baysal Üniversitesi
Gafur	YARDIMCI	DHMİ Genel Müdürlüğü
Ali	YÖRÜK	APK Kurulu Başkanlığı
Fatih Mehmet	YURDAL	Telsiz Genel Müdürlüğü
Recep	YÜKSEL	Ulaştırma Bakanlığı