

KUZEY KIBRIS TÜRK CUMHURİYETİ**CUMHURİYET MECLİSİ**
TUTANAK DERGİSİ

21'inci Birleşim
18 Aralık 1986, Perşembe

İÇİNDEKİLER

	Sayfa
I. BAŞKANLIĞIN GENEL KURULA SUNUŞLARI	
1. Ulusal Birlik Partisi Gazi Mağusa Milletvekili Sayın Erbay Kanatlı'nın izin istemine ilişkin Tezkeresi.	2057
2. 1986 Mali Yılı Kasım Ayı Bütçe Gelirleri ve Ocak-Kasım 1986 Devresi Bütçe Uygulama Sonuçlarına ilişkin Mali Rapor, bilgi için sunulur. (Ek Sayfa No: 2162-2173)	2077
3. Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti ile Türkiye Cumhuriyeti arasında imzalanan Ekonomik İşbirliği Protokolü, Anayasanın 90'inci maddesinin (2)'nci fıkrası uyarınca Resmî Gazete'de yayımlandığı ve Meclis Başkanlığına sunularak milletvekillerine dağıtıldığı, Genel Kurulun bilgisine sunulur.	2088
II. GORUŞULEN İŞLER	
-1987 Mali Yılı Bütçe Yasa Tasarısı (Devam)	2098-1107

- BİRİNCİ OTURUM -

Açılma Saati: 10.30

BAŞKAN - Hakkı ATUN

KATİP - Feridun ÖNSAV

BAŞKAN - Sayın milletvekilleri; Cumhuriyet Meclisinin 1'inci dönem, 2'nci Yasama Yılı'nın, 21'inci birleşimini açıyorum. Ad okunarak yoklama yapılacaktır.

(Ad okunarak yoklama yapılır)

KATİP - Toplantı yeter sayısı var Sayın Başkan.

BAŞKAN - Toplantı yeter sayısı vardır.

Sayın milletvekilleri; gündem gereği görüşmelere geçiyoruz.

(Milletvekilleri kendi aralarında konuşurlar)

Başlayalım sayın milletvekilleri.

Gündemimizin birinci maddesi Başkanlığın Genel Kurula Sunuşlarıdır.

I. BAŞKANLIĞIN GENEL KURULA SUNUŞLARI

1. Ulusal Birlik Partisi Gazi Mağusa milletvekili Sayın Erbay Kanatlı'nın bir günlük yurt dışı izin istemi vardır. Okuyunuz lütfen.

.. / 2057 ..

KATİP -

17 Aralık 1986

Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti
Cumhuriyet Meclisi Başkanlığı,
Lefkoşa.

Kalp krizi geçirip yoğun bakımda olan kayınbiraderimi ziyaret etmek için 18.12.1986 Perşembe günü İstanbul'a gitmek ve aynı akşam dönmek istiyorum.

Bu süre içerisinde izinli sayılmamı saygılarımla arz ederim.

Erbay Kanatlı
Ulusal Birlik Partisi Gazi Mağusa
Milletvekili.

BAŞKAN - Uygun görülmüştür.

2. Maliye ve Gümrükler Bakanlığının 1986 Mali Yılı Kasım ayı Bütçe gelirleri ve Ocak-Kasım 86 devresi bütçe uygulama sonuçlarına ilişkin mali raporu, milletvekillerine dağıtılmıştır.

Genel Kurulun bilgisine sunulur.

../ 058..

3. Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti ile Türkiye Cumhuriyeti arasında imzalanan Ekonomik İşbirliği Protokolü Anayasanın 90. maddesinin (2). fıkrası uyarınca Resmi Gazete'de yayımlandığı ve Meclis Başkanlığına sunularak milletvekillerine dağıtıldığı Genel Kurul'un bilgisine arz ediyorum.

Sayın milletvekilleri; gündemimizin birinci maddesi tamamlanmıştır. Şimdi özel gündem maddesine, 1987 Mali Yılı Bütçe Yasa Tasarısının sizlere dün dağıttığım program uyarınca görüşülmesine geçiyoruz.

II. GÖRÜŞÜLEN İŞLER

Bugün Bayındırlık, Ulaştırma ve Turizm Bakanlığı bütçesiyle, Milli Eğitim ve Kültür Bakanlığı bütçesi görüşülecek ve Milli Eğitim ve Kültür Bakanlığı bütçesi üzerindeki görüşmeler tamamlanmazsa yarın devam edilecektir.

Şimdi Bayındırlık Ulaştırma ve Turizm Bakanlığı bütçesinin görüşülmesine geçiyoruz. Okuyunuz lütfem.

KATİP - Program 07 Bayındırlık Ulaştırma ve Turizm Bakanlığı. Alt program 01, Yönetim Hizmetleri, alt program toplamı 1 milyar 269 milyon 434 bin. Alt program 02 Planlama ve İnşaat Dairesi, alt program toplamı 798 milyon 694 bin.

Alt program 03, Karayolları Dairesi, alt program toplamı 2 milyar 221 milyon 526 bin.

Alt program 04 Posta Dairesi, alt program toplamı 401 milyon 551 bin.

05 Telekomünikasyon Dairesi, 2 milyar 974 milyon 53 bin.

06 Limanlar Dairesi 1 milyar 893 milyon 208 bin.

07 Sivil Havacılık Dairesi 377 milyon 103 bin.

08 Meteoroloji Dairesi, 153 milyon 981 bin.

09 Turizm Dairesi, 561 milyon 872 bin.

Program toplamı 10 milyar 651 milyon 402 bin.

BAŞKAN - Evet genel görüşmesine geçiyoruz.

Söz isteyen? Sayın Aktan Sadık ve Rasih Keskiner.

İlk sizi gördüm Rasih Bey. Söz istiyor musunuz?

RASIH KESKİNER (Girne) (Yerinden) - Önce Sayın Bakan.

BAŞKAN - Sayın Bakan.

BAYINDIRLIK, ULAŞTIRMA VE TURİZM BAKANI NAZİF BORMAN
(Yerinden) - Kısa bir takdimimiz var.

BAŞKAN - Buyurun Sayın Bakan.

BAYINDIRLIK, ULAŞTIRMA VE TURİZM BAKANI NAZİF BORMAN-
Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Bakanlığımızın
1987 bütçesinin incelenmesine geçmeden önce ekonomimizde
özellikle altyapının oluşmasında hayati öneme haiz
görev yüklenmiş olan Bakanlığımızın fonksiyonları hakkında
ve esas projelerimizden hangilerini yürüttüğümüzü, düşün-
celerimizin ne olduğunu bilgilerinize aktarmakta yarar
gördüm.

Pek tabii ki değerli milletvekillerimizin bütçe görüşmeleri esnasındaki görüşlerinden hem yararlanılacak, hem bilahare görüşlere karşı tekrar konuşma fırsatı bulmuş olacağız. Özellikle Hükümetimizin, Türkiye Cumhuriyeti Hükümetiyle, iki Başbakanın imzasıyla ortaya çıkan ekonomik işbirliği protokolünün esaslarına bakıldığı zaman, Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti ekonomisinin geldiği bu noktadan daha ileriye gidebilmesi, ekonomik aktivitenin daha canlı ve halka, halkımıza daha yararlı neticeler tevlit etmesi açısından bizlere düşen büyük görevin bilinci içerisinde olduğumuzu ve 1987 Bütçesinde de bu düşünce ile imkânlar nispetinde olanaklarımızın zorlandığını ve belli hayati öneme haiz projelere ağırlık verdiğimizizi söylemek isterim. Bakanlığımız, genel bütçe içerisinde %11 belki de aşkın bir yer tutmaktadır ki, bütçeye tahsis edilen ödeneklerin önemli bir payını teşkil etmektedir ve bu bütçe içerisinde gerek cari giderlerimize, gerekse diğer transferler ve saireye ayrılan ödenekler de yeterli ve programlarımıza, ekonomik programlarımıza tamamen mutabık olarak yürütülmektedir. Şimdi Bakanlığımız, özellikle ulaştırma sahasında, haberleşme sahasında ve turizm sahasında fonksiyonlar yüklenmiştir. Bu fonksiyonları muhtelif birimlerimizle yürütmekteyiz.

Önce karayollarımızla ilgili olarak özetle şunları arz etmek istiyoruz. Karayolları dairemizin 1987 harcamalarıyla ilgili olarak 1.500.000.000'a yakın 1.3 çivarında bir ödenek ayrılmıştır. Bu ödenegimizle, muhtelif grup yollarının yeniden tanzimi ve mevcut yollarımızın bakımı, idamesi sağlanmış olacaktır. Pek tabii ki, bütün yollarımızın bu ödenekle bir anda tamir edilmesi, bakımının %100 sağlanması olanağı da mevcuttur. Ancak, bir öncelik, bir ivedilik sıralamasına göre, mevcut tahsisatımızla Adana'ya geçilebileceği, üzerinde gidilebileceği bir karayolu ağına kavuşması ve devamlı bunun kullanılabilir şekilde tutulması esas amacımızı teşkil etmektedir. Bu fonksiyonumuzun en önemli bir kısmı şu anda yapımı sürmekte olan Lefkeşa-Girne yolu projesidir. Bu proje, hepsinizin bildiği gibi tamamen dış kaynaklıdır ve hibe olarak, Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyetine yapılan yardımlarla, programlara göre yürütülmektedir ve ve bu projenin 1987 yılı içerisinde ikmal edilmesi plânlanmıştır çalışmalarımız da o süratle devam etmektedir.

Bir de karayollarımızda özellikle turizmi öncelikli sektör olarak gören programlarımız gereği olarak en üst düzeye çıkarılması standartlarına da yükseltilmesi zaruretine inanıyoruz ve bu yıl bir master plan çalışması için yüz milyonluk bir tahsisat bu amaca ayırmış durumdayız. Bu master planı hazırladıktan sonra karayollarımızın ülkemizin ekonomik ve sosyal ihtiyaçlarına cevap verecek düzeye getirileceğine inanıyoruz. Bu fonksiyonumuzda yardımcı olduğumuz birtakım hizmetler daha vardır, ki onları pek kamuoyu önünde bir değerlendirme imkanı bulunamamaktadır bunlar da köyiçi yollarının tanzimidir.

Bu köyiçi yolların da İşleri Bakanlığımızın koordinesi yoluyla olanaklara göre yapılmaktadır.

Bunun yanında okullarımızın ve gençlerimizin spor etkinliklerini daha uygun şartlarda yapabilmelerini temin için de Milli Eğitim Bakanlığımızla koordine ederek spor sahalarını çocuklarımıza bir program içerisinde yapmaya çalışmaktayız.

Planlama inşaat fonksiyonumuzla daha çok kamuya yönelik plan-proje çalışmaları ve kamu mülkiyetindeki binalarımızın bakımı ve mümkün olduğu oranda da bizzat planlama inşaat organizasyonumuzla kamu binalarının yeni inşaatı yapılmaktadır.

Yine bu dairemizin 1986'da başlayıp 87'de devam eden Ercan Terminali yeniden elden geçirilmesi, uygulaması halen devam etmektedir. Ercan Terminalinin Mart başlarında tamamlanacağı ve bu suretle Ercan Havaalanının da yeniden hizmete sokulabileceğini bilgilerinize sunmak istiyorum.

Posta servislerimizin gerek teçizat, gerekse vasıta problemi ve organizasyon konularında da mevcut hizmetlerin daha yüksek düzeylere çıkarmak esas çalışmalarımızı teşkil etmektedir. Ve bu Dairemizin devletimize, özellikle gelir temin etmek açısından çok büyük katkısı da olduğunu belirtmek suretiyle daha yaygın bir hizmet konumuna getirileceği ve bu çalışmaları uygun yörelerde şubeler açmak suretiyle de süratlenebileceğini bilgilerinize aktarmak istiyorum.

Elatelik yapımıza süreklilik kazandırmak ve kaliteli pul basımı için de hiçbir fedakarlıktan çekinmiyoruz. 1986 yılında posta birimimizin 400 milyon civarında bir gelir elde ettiğini, önemini belirtmek bakımından bilgilerinize sunmak istiyorum.

Haberleşme sahasında şu andaki imkânlarımızla bir doyum noktasına geldiğimizi ve mevcut santrallerimizin kapasitesinin %100'e yakın şekilde dolu olduğunu, 20.000 civarında bir abonemiz olmasına rağmen, 10.000'den biraz fazla bir talebin daha mevcut olduğunu, bu talebin de karşılanması için gerek Sayın Başbakanımızın Türkiye'de imzaladığı Ekonomik İşbirliği Programında, gerekse bütçemizde bu hizmetin mutlaka 1987'de yine sayısal sistemlere geçmevi öngörecektir şekilde planlarımızı ikmal ettiğimizi de söylemek istiyorum. Bu konuda bütün araştırmalarımız, finansman programlarıyla Türkiye Cumhuriyeti yardımları da dahil, her şeyin hazır duruma getirildiğini ve 25-26 bin hatlık yeni bir imkânın Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'ne katılmış olacağını, 1987'de en azından bu yatırımlara başlanmış olacağını bilgilerinize sunmak istiyorum. 1986 yılında özellikle en büyük kentimiz olan Lefkoşa'ya ve yakın ve Lefkoşa'yla birleşmiş hale gelen Gönyeli, efendim, Haspolat ve Alayköy gibi büyük yerleşim birimlerine ek genişletmeler yapılmış ve bu köylerimize de telefon hizmeti, her köye bir telefon şeklinde değil ama, belki 100 ve yukarısında telefon abonesi, aboneliği verme imkânımız doğmuştur. Bu çalışmalar elbetteki devam edecek. Ancak, esas bütünleştirici yeni yapılacak olan sayısal santraller projesi ve bununla hem kırsal yörelerimiz haberleşme imkânına kavuşacak, hem de tümünden, Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'nin telefon ve teleks haberleşmesi standart olarak da en yüksek seviyeye çıkarılmış olacaktır.

Bir de zaruretlerin neticesi olarak, her köye bir telefon projesi tamamlanmasına rağmen tathikatta, her köyde mevcut bir telefonun bir türlü ihtiyacı karşılayamadığını tespit ettiğimizden dolayı, bunların ankesörlü, yani jetonlu telefon sistemini köylerimize götürmek, belki iki tane, köy büyüklüğüne göre, üç tane jetonlu telefon sistemivle, hem oralarda bir PTT birimi oluşturmak, hem de kırsal yöremizin kısa sürede arzulanığı anda bu haberleşme imkenını bulmuş olmasını sağlama çalışmalarımız da başlatılmıştır.

Limanlar birimimizle, bildiğiniz gibi yılda 500.000 ton civarında bir yük gelişi, bunun yanında 200.000'i aşkın yolcu transferi, limanlar Dairemizin imkânlarıyla yürütülmeye çalışılmaktadır ve limanlarımızın verdiği hizmetin kalitesini ve standardını yükseltmek için bu yılki bütçemize de, özellikle vinyet hizmetlerinde olan aksamaları giderici yatırımlar öngörülmüştür.

Aynı şekilde ülkemizde bir sorun olan balıkçı bacınaklarımızın elden geçirilmesi, temizlenmesi konusunda gerekli makina ekipman da yine 1987 Bütçemizde vardır.

1986'da yer alan makine yatırımlarımızda hepsi ihaleye bağlanmıştır. Bunların önümüzdeki bir iki ay zarfında da temin edilmesi beklenmektedir. İhalesi gerçekleştiren bu makine teçizatı da alımından sonra limanlar idareimiz hem yolcu ve yük hizmetlerini hem de balıkçılarımızın barınaklarını düzenli bir şekilde hizmete sokmak imkânına kavuşmuş olacaktır.

Bunun yanında geçende yapımını ilk defa Kuzey Kıbrıs'ta değil bütün Kıbrıs'ta gerçekleştirmiş olmanın hazını yaşadık. Hakikatten inşa edilen romörkür bir hizmet için elzemdi ve bu inşaat yapılmıştır, denize indirilmiştir. Şimdi denizdeki seyir ve denemelerinden sonra bir iki ay içinde hizmete girmiş olacak ve özellikle liman bir tarafa, açık denizde de yardım isteyecek olan gemilerin yangın vukuunda veya başka amaçlarda bu hizmeti vermiş olacak. Bu romorkün önemide bundadır. Devlet olmanın da hakikatten bir işaretidir. Bölgemizden geçen veya kötü duruma düşen her türlü gemiye bu romorkle hizmet vermek imkanını bulmuş olacağız.

Yeni Girne Limanının önümüzdeki yaza kadar devreye gireceğini ve Girne Limanı ile turistik amaçlı ulaşımın sağlanacağı ve standartın yükseleceğini düşünürsek Girne bölgemizin önemli bir ekonomik aktiviteye geçeceği ve o yöremizdeki liman hizmetleriyle ekonomik yönden en büyük

faydayı sağlayacağını söyleyebiliyoruz. Mevcut Girne Limanı, eski liman tamamen turistik amaçlarla ve yat limanı olarak geliştirilecek ve bu yat limanı önümüzdeki yıl içerisinde büyük ve entekre edilmiş, diğer hizmetlerle bir proje olarak hükümetimiz tarafından ele alınacaktır.

Deniz konusunda ulaşımı sağlayan Bakanlığımız bünyesinde Denizcilik Şirketimizin olduğunu biliyorsunuz. Bu, şirket, iki gemisiyle tamamen yük taşımacılığına hizmet vermektedir. Özellikle devletimizin ihtiyaç duyduğu ve ithalatında zorunlu bulunan buğday zaman zaman da arpa ithalatıyla tam kapasite halinde çalışmaktadırlar.

Taşıyıcı yahut Mersin-Mağusa ve Girne arasında çalışan gerek denizcilik şirketine, TC Denizcilik Şirketine ait gerekse özel şahıslara ait yaz aylarında çalışan ve yolcu taşıyan gemilerin de olduğunu hepimiz biliyoruz. Bu gemilerle adamızın denizle olan ulaşımının sağlanmasına çalışılmaktadır.

Denizcilik Şirketimizin uzun yıllardan sonra Türkiye Cumhuriyeti Denizcilik Şirketinin feribotlarının resmi acenteliğini aldığını ve bu hizmeti artık bir kamu kuruluşunun yaptığını yine hepimiz hatırlıyoruz.

Girne Limanına yeni bir feribot tahsis edildikten sonra deniz ulaşımının gerek insan taşıma açısından, gerekse yük taşıma açısından Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyetinin şu andaki ihtiyaçlarını karşılayacağını rahatlıkla söyleyebiliriz.

../ 2067..

1
2
3
4
5

Bilhare geçireceğimiz teşvik yasalarıyla bu ulaşımın gerek Hükümetimiz tarafından, gerekse dış yatırımcıları cezbetmesi bakımından büyük olanaklar yaratacağını bu vesileyle belirtmek istiyorum.

Hava ulaşımını da Türk Hava Yolları, yine Türk Hava Yollarından kiraladığımız ve Kıbrıs Türk Hava Yolları işletmeciliğinde olan safhayla birlikte, geçen yıl charter uçuşları düzenleyen İstanbul Hava Yolları kanalıyla hava ulaşımını gerçekleştirdiğimizi ve bu ulaşımın geçmiş yıllara göre, çok büyük bir düzelme getirdiğini, eski beklemelerin, eski tıkanıklıkların büyük ölçüde ortadan kalktığını ifade etmek isterim. Ancak, bunun yeterli olmadığını pesinen söylemek istiyorum. Hükümetimizin bir kararına göre, şu anda gerek uçak bakımından yeterli olmak, gerekse denizde feribot imkânlarını oluşturan ve fizibilite çalışmalarını yapan bir komitemiz vardır. Önümüzdeki aylarda bu fizibilite çalışmalarının ikmal edileceğini ve Hükümetimizin bu konuda elbetteki gerekli kararları alacağını ifade etmek isterim. Bir fikir vermesi bakımından netlerime göre, limanlarımıza 1986 Kasım ayı sonu itibarıyla 1190 gemi gelmiştir. Bu gemilerle 92.000 yolcu ve 500.000 ton civarında yük getirilmiştir. 5791 araç getirilmiş ve aynı gemilerle 98.000 yolcu, 300.000 ton yük ve 5360 da araç limanlarımızdan ayrılmıştır. Hava yollarımızla 250.000 civarında yolcu giriş çıkışı gerçekleştirilmiştir.

İBRAHİM KORELİ (Lefkoşa)(Yerinden)- Çoğu kaçaktır Sayın Bakan.

NAZİF BORMAN (Devamla)- O Bakanlığımızın konusu değil. O konuda ilgili bakanlar, ilgili bakanlıklar görüşülürken ...

İBRAHİM KORELİ (Devamla)- Hükümet bir bütündür efendim.

TARIM VE ORMAN BAKANI AYTAÇ BEŞEŞLER (Yerinden)- İçişleri, KŞy İşleri Bakanına soracaktın.

NAZİF BORMAN (Devamla)- Hükümet görev bölümü yaptığı için, biz kendi konumuzla ilgililiyiz.

İBRAHİM KORELİ (Devamla)- Çalışmaları ...

BAŞBAKAN Dr. DERVİŞ EROĞLU (Yerinden)- Kaçak işçi başka, yolcu başka.

NAZİF BORMAN (Devamla)- Havacılık konusunda Sivil Havacılık birimimizle 1987 yılının daha yüksek düzeyde standarda kavuşacağını ve hava trafik kontrolü hizmetlerimizle, mevcut ve iyi hizmetlerimizi daha iyi imkânlarla yapacağımızı söyleyebiliriz. Çünkü 1986 yatırım bütçemizdeki haberleşme ve seyri sefer cihazlarımızın ihaleleri sonuçlanmıştır ve bu projelerin gerçekleşmesiyle Sivil Havacılığımız en üst düzeyde imkânlarına göre hizmet vermiş olacaktır. Kasım sonu itibarıyla hava alanlarımıza sefer yapan 925 ve hava sahanızdan transit olarak geçen 70625 uçağa hizmet verilmiştir. Bu devre içerisinde hava alanına sefer yapan uçaklarla giriş ve çıkış olmak üzere, demin belirttiğim gibi, 250.000 civarında yolcu girmiş ve ayrılmıştır. Aynı şekilde hava ulaşımıyla 1500 ton kargo ve 100 ton posta taşınmıştır.

Meteoroloji hizmetlerimizin de yıllar itibarıyla geliştiğini ve hava şartları veyahut genelde meteorolojik şartların bu servislerimizle elde edilen veriler yardımıyla randımanlı bir faaliyeti vardır.

Bu elde edilen verilerin değerlendirmesi yapılmakta ve her türlü sektöre, inşaat sektörü olsun, ulaşım sektörü olsun, tarım sektörü olsun ve bunun yanında havaalanlarımıza kurduğumuz otomatik hava istasyonları ile gerekli hizmetleri vermekteyiz.

Geçende Boğaziçi Üniversitesi ile yapılan bir işbirliği anlaşması sonucunda Kandilli Rasathanesi ile çalışacak olan bir sismoloji, yani deprem tesbit merkezini bir iki gün içinde de himmete sokmanın kıvancını yaşayacağız. Bu suretle Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti; Kıbrıs, genelde Ortadoğu ülkeleri ve Türkiye'mizin Güneydoğu taraflarında bugün deprem hareketlerinin tesbit edilemediğini ve bu istasyonumuzla bu yöredeki ülkere ve bunun yanında insanlığa hakikaten Devletimizin büyük bir hizmet getireceğini söylemek istiyorum.

Bunun yanında Bakanlığımızın uhdesine verilen ve bugün Türkiye Cumhuriyeti ile genç Cumhuriyetimizin imzaladığı Ekonomik İşbirliği Programında ağırlıklı sektör olarak öngörülen turizm fonksiyonuna da birkaç kelime ile temas etmek istiyorum. Yılda yıla artan bir şekilde turizm hizmetlerinin geliştiğini ve Adamızın turizm hareketlerinden nasibini kısmen almaya başladığını, ancak bugünkü mevcut standardımızla ve durumumuzla gerekli yatırımları yapmadan turist sayısının namütenai artılamayacağını ve turistlerin cezbedilemeyeceğini de peşinen ifade etmek isterim. Bizim görüşümüz odur ki turizm olgusu gayet kompleks bir olgudur ve kara yolundan başlamak suretiyle, postasına, telefonuna, teleksine ve bunun yanında hayal edilebilecek her türlü hizmetin koordinesi ve entekre edilmesi suretiyle bir anlam ifade edeceğine ve hatta turizm eğitiminin veyahut bu konuda gayet önemli bir basın-yayın faaliyetinin de peşisıra devam etmesi gerektiğine inanıyoruz. En önemlisi bir turizm olgusunun var olabilmesi için bir ülkede mutlaka yatırım yapılması gerektiğini ve bu yatırımların da yapılabilmesi için gerekli her türlü yola tevessül edilmesi gerektiğini, bu yatırımların özenlendirilmesi icap ettiğini ve yaptırılması icap ettiğini söylemek isterim. Eğer biz bugün vardığımız yatak kapasitesi ile turizm yapacağız diye kendimizi avutursak, hakikaten, hakikatleri ortaya koymuyoruz demektir. Bu itibarla Hükümetimiz bu noktayı değerlendirmiş ve turizmi, turizm yatırımlarını teşvik edecek şekilde Teşvik Yasamızı, Tasarımızı, hazırlamış durumdayız. Yılbaşından sonra süratle Yüce Meclisimize aktarılacaktır ve Meclisimizden çıkacak yasanın mutlaka yatırımları, yatırımcıları cezbedeceğini ve Ekonomik İşbirliği Programımızla getirilen birtakım garanti ve emniyet sübabları vasıtasıyla de yapılabileceğine inanarak çalışmalarımızı sürdürüyoruz.

Ve bir turizm ülkesi olarak Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'nin ekonomiye gerekli katkıyı yapacağına, gerekli katma değeri saptayacağına yürekten inanıyoruz. Bu düşüncelerle Bakanlığımızla ilgili takdimi yapmış durumdayız. Bizi sabırla dinlediğiniz için teşekkürlerimizi sunarız.

BAŞKAN - Teşekkür ederim Sayın Bakan. Söz sırası Sayın Rasih Keskinerde, buyurunuz.

RASIH KESKINER (Girne) - Sayın Başkan, sayın milletvekilleri; Bayındırlık, Ulaştırma ve Turizm Bakanlığı ile ilgili görüşlerimizi açıklamak istiyoruz. İlgili Bakanlık üzerinde geçtiğimiz yıl bayındırlık ve ulaştırma ile ilgili görüşlerimizi ve birtakım önerilerimizi dile getirdik. Bu sene bu bakanlığa eklenen son koalisyon paylaşım mücadelesinde eklenen turizmi de bu Bakanlıkla birlikte inceleyeceğiz, görüşlerimizi önerilerimizi sunmaya çalışacağız. Bayındırlık Ulaştırma ve Turizm Bakanlığı olarak anılan ülkemizde başta gelen bu yatırımcı Bakanlığının bu yıl bünyesine eklenen turizm sektörü ile hem isminin okunuşu biraz daha uzamış hem de çalışma ve hizmet alanı olarak biraz daha büyümüştür. İsmi okunuşu uzamış, bir daire daha eklenerek çalışma ve hizmet alanı biraz daha genişlemiş ama, yatırımcı bu Bakanlığın geçen yıla göre yapacağı yatırımlar azaltılmış, genel bütçe içerisindeki payı %12'den %10'a düşürülmüştür. Yirminci yüzyılın sonlarına yaklaştığımız bir zamanda, teknolojinin alabildiğine ilerlediği ve sürat kazandığı bu çağda insanoğlu bayındırlık ulaştırma ve turizm çalışmalarının, halka sunulan hizmetlerin buna paralel olarak seyretmesini beklemektedir. Bizim insanımız da çağdaş ülkelerde olduğu gibi bayındırlık ve ulaştırma hizmetlerinden yararlanarak yaşamak istemektedir. Bu alandaki çalışmaların her geçen yıl daha da ileriye gitmesini görmek istemektedir ve bu çerçevede, aradan 12 yıl geçmesine rağmen biriken pek çok sorunun devamlı gündeme getirilmesine rağmen

beklediğini görmemekte, yaşayamamaktadır. Yıllarca bu alandaki sorunlar bütçe görüşmeleri dışında da dile getirilmiş, öneriler yapılmış ancak bunlara yeterli önemi gösterilmemiştir. Hükümete göre bu alanda da sorunların çoğu halledilmiş olabilir. Mesela yollarımız mamur ve bakımlı, kaldırımları aydınlatılmış, trafik işaretleri tamam. Yollarda insanlarımız artık çığnmemektedir, yol çukurları artık bir Türkiye Cumhuriyeti yetkilisinin ziyareti sırasında değil belirli programlar dahilinde kapatılmaktadır.

Lefkoşa-Girne yolu 25km. mektuplar Lefkoşadan Girne'ye süratle ulaşmakta ve ilgiliye anında iletilmekte. Telgraf hizmetleri tüm Adaya yayılmış, telefon isteyenler artık daireye müracaat etmekte, harcını yatırmakta ve hemen bu hizmetlerden yararlanabilmektedirler. Telefonsuz köy kalmamıştır. Hava raporlarındaki tam isabet dolayısıyla zamanında ekim, dikimler yapılmamaktadır. Hava raporları tahmin edildiği gibi tam isabet seyretmektedir. Limanlarımız çifte çifte, feribotlarımız artık insan taşımaktadır. Uçak alanlarımız aynı şekilde çifte, çifte,

uçaklarımız zamanında inmekte, zamanında kalkmaktadır. Memleket bir şantiye, devlet ihaleleri yolu ile beş on kişinin zengin edilmesi tamamlanmış, artık işlerimizi devlet olarak biz planlamakta, biz inşa etmekteyiz.

Sayın Başkan, sayın milletvekilleri; aslında bu Bütçe görüşmelerine bu şekilde de başlayabilirdik. Ama mümkün mü? Plana inanmayan, hizmeti çok söylediğimiz bu çerçevede dağıtan ve nerede ise Devleti özel sektöre ihale etmeye başlayan bir anlayış, bir zihniyetten bu alandaki bu sektörlerdeki sıkıntıların da giderilmesini beklemek mümkün değildir. Buna rağmen yıllardır söylediklerimizi, önerdiklerimizi tekrar olsa da Sayın Bakanın biraz önce belirttiği gibi görüşlerimizden de yararlanacaklarından da cesaret alarak, bazılarını tekrar olsa da bir kez daha bir kürsüden açıklamak istiyoruz.

Sayın milletvekilleri; bu Bakanlığa bağlı bir Plânlama İnşaat Dairesi vardır. Bu Daire, bazan planlama yapar inşaat yapmaz, bazan planlama yapmaz ama eşe dosta inşaat yapar. Tam teşkilâtli marangoz atelyeleri, demir atelyeleri var. Ama ancak %10-%20 kapasite ile çalışır. Lefkoşa'daki atelye zaman zaman Devlet bir iş yaptığı zaman bu kapasite %50'ye varabilir ama genelde bu atelyeler de %10-%20 kapasite ile çalışmaktadırlar.

MALİYE VE GÜMRÜKLER BAKANI MEHMET BAYRAM (Yerinden) - Fizibil değil yani.

RASİH KESKİNER (Devamla) - Evet. Politikasızlık...

İBRAHİM KORELİ (Lefkoşa) (Yerinden) - Sayenizde yani işçiler çok güzel!..

RASİH KESKİNER (Devamla) - Politikasızlık bu Dairede de apaçık görülmekte, dolayısıyla bu Daire ne yapılacağını, ne yapacağı, nereye gideceği bu Dairede de bilinmemektedir. Geçtiğimiz yıl da aynı önerimizi gündeme getirdik. Ancak bu yönde henüz olumlu hiçbir adım atılmamıştır. Bugün düşünün, her bakanlığın bünyesinde aşağı yukarı bir proje planlama birimi vardır. Hatta şimdi Turizm Dairesinin de bu Bakanlığa eklenmesi dolayısıyla bir bakanlık içerisinde iki tane planlama birimi oluşmuştur. Değişik bakanlıklarda değişik planlama birimleri de projelendirilip ihaleye çıkarılan işlerden farklılıklar ortaya çıkmaktadır. Aynı ayrı planlama birimlerinin varlığı bu küçük ülkede standardizasyon, yeknesaklık açısından pratikte sorunlar yaratmaktadır. Hükümetin bu konuya ciddi bir şekilde eğilmesi ve gelecekte Planlama İnşaat Dairesinin ülkedeki tek planlama birimi olarak kurulmasını gerçekleştirmesini beklemekteyiz.

Bayındırlık Bakanlığının kırsal yerleşim köyler için geçen sene de vurguladığım gibi planlayıp uyguladığı tip projeler vardır. Bunlara devam edilmektedir. Yalnız geçen yıldan söylediğim gibi bu tiplerin çoğaltılması, hem metre kare olarak, hem bölgeler itibarıyla yerel malzeme de dikkate alınarak tiplerin çoğaltılması gerekmektedir.

Aynı şekilde bu inşaatları yurttaşlar yaparken devletin kontrollük hizmetlerinden yararlandırılması hem yurttaşın yapıyı daha ekonomik yapmasını sağlayacak hem de daha sağlıklı bir yapının inşaatları oluşma imkanı verecektir. Zunu geçen yıl da gündeme getirdik, olumlu karşılandı. Bu yıl yine ederim olumlu karşılanacaktır. Geçmişe dönüp bakışımızda bu Bakanlığın ülkede yerel teknik eleman ve işçileri ile pek çok yatırım projesini gerçekleştirmeye sahip olduğunu görmekteyiz. Buna rağmen son yıllarda projelerden dahi habersiz birtakım yatırım projelerinin işçisine varıncaya kadar yerel işgücünün dışında yapıldığı ve yapılmaya çalışıldığı ortadadır. Bu gidişe son verilmesini beklerken ne yazık ki ihaleye çıkmış bir BRT İdare Merkezi binasının ihalesinin dolmasına bir gün kala, bir emirle bazı yurtdışı firmaların ihaleye katılabilmelerini sağlamak için, proje ve şartnamede değişiklik var diye ihale ertelenip, baştan ihaleye çıkılabilmektedir. O zaman sormak gerekir madem ki proje ve şartnamede eksikler vardı niye ihaleye çıkılmıştır. Kaldı ki eğer proje ve şartnamede birtakım değişiklikler gerekli ise idi, bunun ihaleyi kazanacak firma ile görüşerek tadil edilmesi de mümkündür. Hatta bu konuda hazırlanan örnek mukavelelerden kontrolden her türlü değişikliği yapmaya yetkili olduğu, bundan dolayı doğacak artışların günün rayiç bedelleri üzerinden müteahhit'e ödeneceği açıktır. Hal böyle iken ihale bitimine bir gün kala, bu şekilde davranışlar içerisinde girilmesinin altında neyin yattığı gün gibi ortadadır. Ülkedeki devlet ihaleleri yoluyla kişilerin zengin edilmesi bugünkü hükümetin ana politikalarından birisidir. Biz, devlet yapılarının devlet eliyle gerçekleştirilmesinden büyük yarar görmekteyiz. Böyle bir uygulama ile teknik eleman ve işçilerimizin istihdamı yanında deneyim ve tecrübeleri de artacaktır. Devletin, Anayasa gereği herkese iş olanağı yaratma gereğinden hareketle, devlet yapılarının inşaatlarının direk devlet tarafından yapılması ana politika olmalıdır. Böyle bir girişim

istihdam yanında, daha süratli daha ekonomik ve daha sağlıklı bir inŖaat düzeni getirecektir. Bir kere, bu iŖleri devletin yapması halinde daha uzun zamanda ve daha pahaliya mal olacağı yönündeki hükümet iddialarına katılmak mümkün değildir. Çünkü bu durumu planlamak, zamanında ve verimli iŖci alıŖtırarak ekonomik iŖ yapmak devletin görevidir ve devletin de buna muktedir olması gerekmektedir. Nitekim bu yönde en son örnekler de mevcuttur. Bilindiği zere Yeni iŖkeledeki sosyal konut inŖaatları Planlama InŖaat Dairesi tarafından srdrlmŖ çok daha kısa zamanda ve daha ucuza mal edilmiŖ bulunmaktadır. Ŗyle ki 90m² alanındaki sosyal konutlar altı buçuk ayda bitirilmif ve yaklaŖık 9,3 milyon TL'ye mal olmuŖtur. Metre kare maliyet fiyatı 103.000'dir. Oysa ihale edilen, aynı devredeki diğer sosyal konut inŖaatlarının teslim tarihi önümüzdeki Haziran ayıdır. İhale bedelleri 12.500.000 lira 100m²lik. Bu konutların Haziran ayına kadar maliyetlerinin 15.000.000'u bulacağı ortadadır. Böylece buradaki metre kare maliyet 150.000'e çıkacaktır.

Aynı şekilde devlet tarafından yapılan Başbakanlık binasının da inşaat maliyetinin 110.000.-'i metre kare olduğu, özel sektörde benzer tip inşaatların ise 180.000.- i metre kareye mal oluşu da bu işin devlet tarafından yapılması halinde daha ekonomik olacağını göstermektedir. Ancak mevcut hükümetin politikası nedeniyle bundan vazgeçtiği, devlet ihaleleri yoluyla kişi zengin etme yolunu seçtiği, aynı zamanda yıllarca bu alanda çalışan işçileri kapı dışarı ettiği, atelyelerini kapattığı da ortada durmaktadır.

Sosyal konut inşaatlarındaki bir hususa daha değinmek istiyorum. O da bilhassa turistik kasabalarımızdaki her konutun üzerinde seyreden güneşliklerdir. Güneş enerjisinden yararlanmak pek tabii ki doğru bir yaklaşımdır. Ama her evin tepesine de birer depo konarak, tabii çevreyi bozmanın hiçbir zorunluluğu yoktur. Eldeki teknik elemanlarımız bu işi de pek tabii planlayarak hem güneş enerjisinden yararlanarak, hem de her evin çatısında bir depo konmadan da bu işleri başaracak teknik eleman bilgi ve becerisine sahiptir bu ülke.

Sayın Başkan, sayın milletvekilleri; Bakanlığa bağlı Karayolları Dairesi vardır. Pek çok taşocağı ve asfalt şantiyesini özel sektöre kaptırmasına rağmen, en geniş araç parkına sahip, elde araç, gereç ve teknik elemanları ile bu ülkede daha üretken bir yapıya kavuşturmalıdır Karayolları Dairesi. Ancak bugün artık çok geç kalınmış olduğu da bir gerçektir. Kentler içerisinde devlete ait arazi kalmamıştır.

Oysa bu tip araziler Devlet tarafından parsellenip arsa spekülasyonu önlenmiş olabilirdi. Bu tip uygulamaların mevcut düzen içerisinde imkan bulmasına olanak var mıydı diye sorarsanız bugün bu tip uygulamalara, yani kent arazilerinin ağırlıklı kamu yararına ayrılması olgusuna kapitalist ülkelerde de uygulanmaktadır. Oysa bizdeki bu yağma düzeni içerisinde buna da imkân bulunamazdı, bulunamamıştır. Ayrıca Karayolları Dairesi özel parselasyon işlerine de iştirak etmelidir düşüncesindeyiz. Geçtiğimiz yıl yine bunu gündeme getirdik. Bu şekilde hem daha üretken bir yapıya kavuşturulacak, hem de parselasyon işlerinin daha sağlıklı olmasını sağlayacaktır. Bugün bir özel şirket tarafından yapılan parselasyon yolları, altyapıları, kamuya, neticede devlete kalmaktadır. Usulüne uygun olarak yapılmayan bir yol, doğru dürüst yapılmayan bir drenaj veya asfaltlama için devlet bilâhare milyonlar ödemek zorunda kalmaktadır. Bunun yapılması bugünkü Hükümetin görüşüne uymamaktadır. O zaman en azından özel sektör tarafından yapılan parselasyon işlerinin özel sektör taşocağı ve plantlarının etkin bir denetimde tutulmasını sağlamalıdır en azından Karayolları Dairesi. Ancak Karayolları Dairesinde mevcut Araştırma Laboratuvarının da kapatılmak üzere olduğunu öğrenmiş bulunmaktayız.

Araştırma laboratuvarlarının yetişmiş elemanlarının emekliye ayrılmış olması ve yerine başka bir eleman yetiştirilmiş olmaması bu durumu yaratmıştır. O zaman ülkedeki bu tip kontroller nerede yapılacaktır. Beton kalitesi asfalt kalitesi ve taşocaklarından çıkan malzemelerin kontrolü nerede yapılacaktır? Karayolları Dairesinde gerekli olan bu laboratuvardan aynı zamanda özel parselasyon işlerinin kontrolünden de yararlanılmakta idi. Bu hususta ilgililer acaba ne söyleyeceklerdir.

Bu çerçevede belirtmek istediğim diğer bir husus da yeni yol yapımında kullanılan temel malzemesinin, temelde kullanılması üzerine herhangi bir araştırma, laboratuvar testi yapıp yapılmadığıdır. Elde edilen bilgilere göre ülkemizdeki yol yapılarının temel malzemesi genellikle Filya deresinden taşınmaktadır, Bu bölgeden çok fazla malzeme taşınması yeraltı su seviyesinin etkilenmesini ortaya çıkarmıştır. Bunun üzerine Maden Jeoloji Dairesi buradan malzeme alınmasını yasaklamış, ancak bu yasak müteahhitlerin baskısı sonucu uygulamaya kohermemiştir. Ayrıca sözkonusu bölgeden taşınan malzemenin temelde kullanılmasının sakıncalı olduğu uzmanlarca da söylenmiş, saptanmış bir durum olduğu halde hala kullanılması da yollarımızın geleceği hakkında önemli bir anlayışı göstermektedir.

Yolların bakım ve onarım işlerine gelince, bütçede tek bir kalem olarak görünen yolların bakım ve onarımının programlanarak uygulanması tasarlanmıştır. Bu çerçevede olunca hangi yolun ne zaman yapılacağı bütçede belirtilmeyince bazı bölge yolları boydan boya 10cm premix asfaltla kaplanmakta, bazı bölge yolları ise ancak yamalanmaktadır. Bu ise tamamen keyfi birtakım kararlarla olmaktadır.

Nitekim Girne Giriş Anayolunun da bakım onarımı yapılmıyormuş. her iki tarafı 50'şer cm geliştirilmeye çalışılan yolun son yağmurlarla yapılan bu ilavelerin ne duruma geldiği ortadadır. Ayrıca yer yer yamalan anayolun eskisinden daha kötü ve tehlikeli duruma geldiğini trafik yetkilileri de söylemektedir. Şurası bir gerçektir ki anayollarımızın bakım ve onarımı hiç de belirlenmiş bir program dahilinde yapılmamaktadır. Son trafik araştırmalarına göre meydana gelen kazalarda yolun durumunun önemli bir faktör teşkil ettiği ortadadır. Bugün artan bunca araç karşısında mevcut anayollarımızın bu trafiği taşıyamaz duruma geldiği, buna rağmen hiçbir tedbir alınmadığı görülmektedir. Yeni liman inşaatı nedeniyle tahrip olan Girne-Besparmak yolu için ne düşünülmektedir. Bu yol belli ki inşa edilirken bu kadar ağır bir trafiğe göre planlanmamıştır. Yarın liman bitecektir, ama bu yolun durumu ne olacaktır? Yolların yapımından ziyade en önemli husus yolların bakımındadır. Yollar ilk yapıldıkları günden itibaren bir program dahilinde ve derhal bakıma alınmalıdır. Köy yollarının her 7 senede bir, anayollarımızın ise her 5 senede bir boydan boya asfalt kaplanması gerekmektedir. Ülkemizde mevcut bin kusur km'lik asfalt yolun bir program dahilinde bakım onarımına alınması hiç de olmayacak hususlar değildir. Ancak yollarımızın değil 5 yıl veya 7 yılda hatta 10 yılda 20 yılda bakımı yapılmamaktadır. Zamanında bakımı yapılmayan bir yolun onarımının nelere mal olacağını devlete kaç mal olacağını söylemeye gerek yoktur. Ayrıca yapımı yıllardır sürdürülen yeni Girne yolu için de birkaç hususu gündeme getirerek bazı hatırlatmalar yapmak istiyorum. Bu yolun süratle bitirilmesinde herhangi bir parasal sorun yoktur. Her türlü imkanlar sağlanmıştır. Ancak bu yolun tamamlanması da giderek geciktirilmektedir. Mart 1987'de biteceği programlanan yolun Ağustos 1987'de biteceği söylenmektedir. Bu gidişle bu yolun Ağustos'ta da biteceği yoktur.

Bu gidişle bu yolun Ağustos'ta biteceği yoktur. Şimdi bu yolun yapımında ayrıca teknik elemanların önerilerine uyulmadığı da ortadadır. Bu yolun geçtiği bölgeden alınması gereken birtakım tedbirler önermişti teknik uzmanlar zamanında, bunlara da dikkat edilmemiştir. Bu yolun her iki yönünde otlaklar bulunmaktadır ve bu yollardan sürekli hayvanlar, zirai araçlar yolu devamlı kesmektedir. Bunun için teknik yetkililer yolun müsait olan yerlerinde yol altından köprüler bırakılmasını önermişlerdi. Ancak buna da gerek duyulmamış yapım sırasında ve bu yol boydan boya hiçbir tedbir alınmadan yapılmış. Güngele bu yolda kazalar meydana gelecektir ve bunu hep beraber yaşayacağız. Aynı şekilde Girne yolunun, yeni Girne yolunun eski Girne yolu ile kesiştiği Boğaz'da yine teknik yetkililerin önerdiği, yerinde müsait olması dolayısıyla önerdiği bir altgeçit yapılması idi. Dolayısıyla hem trafik akışının kesintisiz sürdürülmesi sağlanacak, hem de binlerce metre küplük dolgu yapılarak şu andaki yeni Girne yolunun yükseltilmesine gerek kalmayacaktı. Bundan da, bu öneriden de yararlanılmadı ve bilindiği şekilde yapıldı ve tehlikeli bir kavşak yapıldı. İlerde bu kavşakta da trafik kazaları yaşayacağız. Aynı şekilde projesi hazır olan ve yıllardır gündeme alınmayan başka bir yol vardır. Karaoğlanoğlu Girne anayolu inşaatına ne zaman başlanacaktır? Bilindiği gibi sözkonusu yolda her yıl on beş, yirmi civarında kaza olmakta, üç, dört kişi yaşamını yitirmektedir. Özellikle Girne limanının tamamlanmasından sonra çok daha önem kazanacak üç- dört kilometre olan bu yolun süratle programlanarak yapılması bir zorunluluk teşkil etmektedir. Bunun yanında yine kararyolları ile ilgili grup köylerinin yolları, grup köy yollarının ıslahı projesi vardır, geçen sene belirttiğimiz bazı hususlar vardır. Dikkate alınmadı. Yeni Bakanın görüşlerimizi dikkate alacağı hususunda biraz önce söylediklerinden cesaret alarak yinelemek istiyorum geçen seneki hususu. Bunlar da özellikle yıllardır sorun yaratan Alemdağ-Akçiçek arası toprak yolu ile Göçeri yol bağlantısının aynı şekilde Şirinevler-Boğaz yolu ile Dikmen-Taşkent yol bağlantılarının artık asfaltlanması, tamire muhtaç olduğu bir zorunluluk arz etmektedir. Onun için bu geçen yıl yaptığımız önerimizi, görüşlerimizi yeniden gündeme getiriyoruz.

Bunun yanında şehiriçi anayollarının da üzerinde hassasiyetle durulmalı, aydınlatılmalı ve kaldırımları yapılmalıdır. Gönyeli kavşağından başlayarak yenilenen yolun da islah edilmesi geliş ve gidişlerin kontrol altına alınması gerekmektedir. Buna hastanenin önünde başladığını gördük. Memnuniyetimizi belirtiriz, devamını bekliyoruz. Aynı şekilde Bedreddin Demirel Caddesinin de bu yıl artık düzenlenmesi zannedirim, Başbakanlık binasının da yerinin değişmesi dolayısıyla artık yapılacağı görülmektedir. Başlanmıştır, onu da görmekteyiz. Temennimiz bu yolun yapımının kaldırımları ile, ışıklandırılmaları ile birlikte olmasıdır ki artık bu anayolda da yayalarımız çığnenmesin, can vermesin.

Kent içerisindeki çalışmalardan, altyapı çalışmalarında başka bir husus yine, mutlaka eşgüdüm sağlanmalıdır. Su, elektrik, kanalizasyon kazıları usulüne göre yapılmalı, bir yolun en azından dört - beş kez kazılarak yeniden asfaltlanması gündeme getirilmemelidir.

Geçmiş yıllarda dile getirdiğimiz, ancak bu yönde de hiç bir tedbir alınmayan bir hususu daha yinelemek istiyorum. O da inşaat malzemeleri üzerinde kalite kontrol mekanizması geliştirilmelidir diyoruz. Bugün yurtdışına ihraç ettiğimiz aşağı-yukarı tüm mamül ve malzemelerde kalite kontrol aranmakta, ancak gerek ülkemizde üretilip inşaat alanında kullanılan, gerekse dışarıdan ithal edilen inşaat malzemelerinden kalite kontrolü yapılmamaktadır. Orneğin bugün ülkemizde üretilen ve tekel durumunda olan, inşaatlarımızda her gün kullanılan kireç kalitesi, özellikleri, hatta beher torbanın gereken ağırlığı kontrol edilmemektedir. Bunun gibi dışarıdan ithal edilen çimento,

tuğla, kiremit ve sairinin kalitesi gibi, Ülkemizde üretilen tuğlanın kalitesi kontrol edilmemektedir, ve ekonomik kayıplar büyüyerek artmaktadır. Aynı şekilde yeterli kuruma devresi bekletilmeden ithal edilen keresteler piyasaya sürülmektedir ve bundan yapılan kapı, pencerelerin birkaç ay sonra eğrildikleri gerçeği ortada iken artık buna da bir çözüm bulunmalıdır. Bununla ilgili olarak, tam teçhizatlı laboratuvarları ile "Merkezi Kalite Kontrol Birimi" oluşturulmalıdır.

Bunun yanında, yine geçmiş yıllarda belirtip teâbir alınmasını istediğimiz bir başka husus, o da en zengin araç parkına sahip olan bu Bakanlığın demode olmuş, ömürlerini doldurmuş araçlarının bir program dahilinde yenilenmeye başlanmasıdır. Ayrıca bunu yaparken de artık gerek standardizasyon, gerek teknik bakım ve gerekse yedek parça durumları açısından bugünkü mevcut 10-15 çeşit marka araçlar değil, tipler azaltılmalıdır.

Sayın Başkan, sayın milletvekilleri; yılların birikimi, mevcut düzenin, aslında düzensizliğin getirdiklerini gerek kara, gerek deniz, gerekse hava ulaşımında da görmekteyiz. Kara ulaşımında gün geçtikçe, gerek karayollarımızın bakım ve onarımının yetersizliği, gerekse sağlı-sollu direksiyonlu araçların giderek artması ülkemizin, trafik kazaları açısından da Türkiye'ye benzeşmesini getirmektedir. Trafik olayının artık ülkemizde ciddi bir şekilde araştırılması ve tedbirler alınması kaçınılmaz olmuştur.

Belki bugünkü Hükümet insan yaşamına önem vermeyerek bu işi de geçiştirebilir. Ama biz ülkemizde artık tehlikeli boyutlara ulaşan trafik üzerinde de durmak istiyoruz. Neden her gün bir kaza, neden her gün milyonlarca lira zarar? Elbetteki bunun çeşitli nedenleri vardır. En başta daha önce de izah ettiğimiz gibi yıllardır tamirat görmeyen ve sol trafik düzenine göre inşa edilen yolların durumudur. Bunun yanında her geçen gün artan araç sayısı, trafik kazalarının başka bir nedenidir. 1977 yılında yirmi bir bin civarında olan araç sayısı 1981 yılında yirmi sekiz bin civarına, 1985 yılında ise on üç bin on dört bin daha artarak kırk bin beş yüze ulaşmıştır. Bu rakam 1986 yılının Eylül ayı ortalarına kadar dört bin civarında artarak on ayda kırk beş bine ulaşmıştır. Bu aşağı yukarı her dört kişiden birisine bir araç düşmektedir. Bu araçlardan toplam kırk dört bin üç yüz yirmi altı aracın yirmi bir bin yedi yüz elli adedi sağ direksiyon, dokuz bin dört yüz seksen dört adedi sol direksiyondur. Geriye kalan diğer araçlar ise traktör, motosiklet vesaire gibi araçlardır. Görüleceği gibi 1974'ten sonra yurda ithal edilen pek çok araca rağmen yine de sol direksiyonlu arabalar azınlıktadır. Buna rağmen hiçbir politika üretilmeden yetkililer trafik hakkında da ansızın konuşabilmekte, trafik düzeninin değiştirilmesini önerebilmektedir. Aslında bize göre de bu sağ, sol direksiyon işine bir çözüm bulunmalıdır. Bunun için de en başta bir politika üretilmeli, bu politikaya göre de sadece ya sağ veya sol direksiyonlu arabalar ithal edilmelidir bundan sonra. Farklı direksiyonlu araçların varlığı kazaların artmasına neden olan traktörlerden bir diğeridir. Aynı şekilde yolcu kapısı sağdan, yol içerisine açılan otobüsler yolcu taşımaktadır. Dün Fadil Çağda arkadaşım da bu konuya değinmişti. Ve sol direksiyonlu bir araç, bir otobüs yolculuğunu yol kenarına değil, kapısı sağdan açıldığı için yol ortasına indirmektedir. Kitle taşımacılığı yapan şirketlere, yol içerisine açılan kapılarla mevcut otobüslere kim, nasıl izin vermektedir? Nitekim taksi, bir özel araç olmasına rağmen birkaç ay önce bir yurttaşımız bu şekilde Karaoğlanoğlu yolunda hayatını kaybetmiştir. Sol direksiyonlu bir araç olduğu için yol kenarına ineceği yerde yolun ortasına indirilmiştir. Karşıdan gelen araç altında kalarak can vermiştir. Gelişigüzel sürüş ehliyeti alanların da sayesinde kazalar artmaktadır, günden güne. Her imtihana giren bir yolunu bulup ehliyet alabilmektedir. Karayollarında sürat kontrolü, ikaz levhaları, yol kenarlarındaki gerek park eden araçlar, gerekse tabii engeller de kazalara neden olmaktadır. Ayrıca karayolları boyunca serpiştirilen gelişigüzel reklâmlar da hem çevre güzelliğini bozmakta, hem de görüşü engellemektedir. .. /2084..

Sürücülerin dikkatini çekip kazalara neden olmaktadır. Bu tip reklâmların karayolları üzerine konması izne bağlıdır ve bununla ilgili yasalar da vardır. Ama şu da bir gerçektir ki bu tip reklâm panolarının hepsi kaçaktır, hiçbiri ilgili kaymakamlıklardan izin almamaktadır. Kanımca bu tip reklâm levhalarının da anayollar üzerinden tamamen kaldırılması gerekmektedir. Geçen yıl da aynı konuyu gündeme getirdim. Olumlu bulundu. Ancak herhangi bir tedbir alınmadı. Bu reklâmların sayısı günden güne artmaktadır. Özel ve arkadaşımın söylediği gibi güzel sektörün karayolları üzerindeki serpiştirilmiş reklâmları izinsiz, kaçak olarak artmaktadır

NACİ T. USAR (Gazi Mağusa) (Yerinden) - Hele kavşaklara yakın öyle reklâmlar var ki yolun öbür tarafını görebilene aşkolsun.

RASİH KESKİNER (Devamla) - Evet. Bunun yanında yol trafik işaretleri, yol çizgileri ile ikaz levhalarının gerekli tüm yerlere konmalı, beynelmilel standart ve ölçülere uyulması sağlanmalıdır.

Trafik konusunda gerekli tedbirler alınırca, en azından bugünkü düzensizliğin bir kısmı önlenmiş olacak, azalacaktır. Bu yöndeki ekonomik kayıp ve can kayıplarının azalması da mümkündür. Aksi takdirde bugünkü keşmekeş daha da artarak sürecektir. Konunun ciddi boyutları açısından bazı rakamlar vermek istiyorum: 1983 yılında meydana gelen 939 kaza sonrası 31 kişi ölmüş, 93 milyon lira civarında hasar meydana gelirken, bu rakam her yıl giderek artmış 1986 yılının ilk on ayında toplam 1100 kaza sonucu 33 kişi ölmüş, 321 milyon lira civarında hasar meydana gelmiştir.

Konunun ciddiyeti trafik yetkililerince de dikkate alınmış, konu ile ilgili ilgililer uyarılmıştır. Bu yönde öneriler getirilmiştir. Şimdi Polis Orgütünün raporunda konuyla ilgili önerilere rastlamaktayız. Ancak bu önerilere ne denli dikkat edilerek tedbir alındığı, onlar da önemlidir. Bu kazaların biraz olsun azaltılması yönünde kuruluşlarımız, teknik uzmanlarımız görüşler vermektedir, öneriler sunmaktadır. Ama görüyoruz ki bizim burda yaptığımız önerilerin dikkate alınmadığı gibi ilgili kuruluşlarımızın, ilgililerimizin, yetkililerimizin, uzmanlarımızın da görüşlerine değer verilmemekte, hep aynı telden çalmaktayız.

Polis Orgütümüzün raporunda trafik kazalarının nedenlerine değiniyor ve bizim söylediğimiz gibi o da söylüyor. Bunların, kazaların nedenlerinden bir tanesi diyor, sol direksiyonlu motorlu araçların sayısının her geçen gün artmasıdır. Peki, bir tedbir alındı mı bunun için? Ya sağ, ya sol artık bu ülkede bir politika geliştirilip gündeme getirildi mi? Getirilmedi.

Bunun yanında ne diyor Polis Orgütümüz, özel araçların yanı sıra tır kamyonlarının ve diğer ağır taşıtların yollarımızda gezinmesi, devamlı artması da yollarımızı tahrip etmektedir.

Bunlar için bir tedbir alındı mı? Bu yolların tonajı o kadar ağır yükteki trafiği taşımaya imkan veriyor mu? Bunun için bir tedbir alındı mı? Alınmadı. Yollarımızın, motorlu araçların artış hızına koşut olarak plânlı bir şekilde genişletilerek modernleştirilmesi, artıyor araçlarımız, ona göre taşıyor bu bu trafik bir program dahilinde genişletilmesi sözkonusudur, var mı program? Göremedik. Girne yolunda gördük, o da elli cm. ilaveler yapıldı, son yağın yağmurdan onlar da akıp gitti. Aynı şekilde yine kazalara neden olarak sol direksiyonlu araçlar dolayısıyla yurtdışından gelen turistlerin neden olduğu, kısa sürede trafiğe, burdaki trafiğe uyum sağlayamamakta ve kazaların bir nedeni de onu göstermektedir. Emniyet teşkilatımız ve tedbir alınmasını söylemektedir. Aynı şekilde yollara bazı ikaz levhaları konarak bu turistlerin uyarılmasını önermektedir. Hiç gördünüz mü siz yollarda böyle birşey? Bu yolda trafik akışı yolun bu tarafındandır diye hiçbir ikaz gördünüz mü? Yok. Çerrek de yok aslında. Çünkü yazılanlar kitapta kalır. Aynı şekilde yine başka bir öneri var. Gazi Nağusa, Lefkoşa ve Taşkent kavşağı vardır. Orada da kazalar olmaktadır ve trafik yetkilileri bunun nedenini bulmuşlar, öneri sunmuşlar. Oradaki kavşağın nasıl yapılacağını da önermişler. Değişti mi o kavşak? Değişmedi. Hiçbir tedbir de alınmadı! Evet, devam ediyorum önerilere. Aynı şekilde trafik yetkilileri önemli bir husus daha, özellikle bundan bir kaç gün önce Girne yokuşunda frenleri patlayıp şehir içinde korku yaratan bir olay olmuştu. Bunun üzerine trafik yetkilileri eğildi, öneri getirdi ve dediler ki; bu yol üzerinde söylüyorlar da, yolun sol banketinde iki metre enniğinde iki yüz metre uzunluğunda bir metre derinliğinde kum havuzu yapılsın bu tip kazalar meydana gelirse en azından araçlar buralara girerek daha büyük tehlikeleri önlesinler diye. Ben her gün gidip geliyorum o yolda, öyle birşey görmedim. Ve Polis Örgütü'nün raporu şu şekilde bitiyor; "İlgili kurumlara yazılı olarak önerdiğimiz yukarıdaki önlemlerin bu kuruluşlarca zaman kaybedilmeden uygulamaya koymaları, bu yöndeki çalışmalarımızı özendirilmiş ve olası trafik kazaları ile can ve mal kaybını önlemiş olmakla kalmayacak, -bunlara tedbir alınması diyor Emniyet Örgütü- bizim çalışmalarımızı hem özendirecektir hem de çalışmalarımızı daha şevkle yapmamızı sağlayacaktır." Ancak bunlar da hep bu kitabın içerisinde kalmıştır.

Sayın Başkan, sayın milletvekilleri; biz yıllardır uyarıyoruz, öneri sunuyoruz. Ancak Hükümet bildiğini okumaktadır.

SAGLIK VE SOSYAL YARDIM BAKANI Dr. MUSTAFA ERBİLEN
(Yerinden) - Tabii Hükümet bildiğini okuyacak.

RASİH KESKİNER (Devamla) - E, tabii.

BAYINDIRLIK, ULAŞTIRMA VE TURİZM BAKANI NAZİF BORMAN
(Yerinden) - Sağlık Bakanı müdahale ediyor.

RASİH KESKİNER (Devamla) - Eski arkadaşımızdır. O kadar uzak değiliz.

Karayolları taşımacılığı bugün birkaç özel şirketin tekelinde bulunmaktadır. Dolayısıyla insanlarımız otobüsler, minibüsler içerisinde üst üste taşınmaktadır ve kapısı tellerle bağlanmış, camları olmayan, eksozundan duman saça saça şehirlerimiz içerisinde, hem de şehirlerimizi kirleterek rahatça insanlarımız taşınmaktadır. Bu hususta ciddi tedbirler alınmalıdır ve araçların muayenesi esnasında bu çağda insan gücünün taşınması sırasında bu tip ikellikler artık ortadan kaldırılmalıdır.

Bütün bunlar yanında halk eğitilmelidir. Trafik konusunda halkımız eğitilmelidir. Gece gündüz din dersleri ve ayinlerle doldurulan televizyon ve radyo programlarında trafikle ilgili en azından bir kaç mesaj da verilmelidir artık. Bunun için de birtakım tedbir alınması, yardımcı olunması gereklidir inancındayız.

Ayrıca bu trafik düzenlemesi içerisinde eğer yasalarımız yeterli değildir denecekse, yeni düzenlemeler getirilmeli trafik kazaları sırasında ölümleri azaltıcı önlemler de alınmalıdır. Örneğin emniyet kemeri zorunluluğu gibi

Sayın Başkan, sayın milletvekilleri; deniz ve hava ulaşımına gelince, bu alandaki tıkanıklıkların da mutlaka çözüme kavuşturulması gerekmektedir. Teşvik edici bir sektör olan turizm ile yakın ilgisi olan deniz ve hava ulaşımında mutlaka kendi ulaşım araçlarımıza sahip olmalıyız. Bundan önceki hükümetler tarafından başlatılan feribot ve uçak alımı ile ilgili çalışmaların sürdürülmekte olduğunu öğrendik. Biraz önce de Sayın Bakan, Komisyonun hayatiyetinin devam etmekte olduğu, çalışmaların sürmekte olduğunu öğrendik. Ki bu memnuniyet vericidir ve tarafımızdan da bu işin sonuçlandırılması gerektiği inancındayız. Özellikle feribotlardaki yolcu taşımacılığının hangi şartlarda, nasıl yapıldığını zannederim görmeyen, yaşamayan yoktur. Alınacak yolcu feribotunun bilhassa Güney sahilleriyle bağlantıları, turistik şehirlere seferler yapması iç turizm açısından da yarar getirecektir. Yabancı turist açısından ise feribotun değil, kesinlikle uçağın düşünülmesi gerekmektedir. Bugün orta büyüklükteki birkaç uçağın alımı konusunda kolaylıklar sağlayan firmalar vardır. Odeme şeklinden, bakım onarımına, kredi bulmasından turist pazarlamasına kadar yardımcı olmaya hazır uçak firmaları mevcuttur. Temennimiz bu çalışmaların sonuçlandırılması, bir takım üstten buyruklarla uçak alımının suya düşmemesidir.

Değerli milletvekilleri; çağımız sürat çağıdır. Ülkemizdeki posta hizmetlerimizde sağolsun bu sürat çağına ayak uydurmuş hizmet vermektedir. Çağdaş postanın temel ilkeleri olan emniyet, gizlilik ve süratten acaba hangisinden söz etmek mümkündür? Posta hizmetlerinde amacın kâr değil hizmet olduğu yazılır, söylenir. Peki posta hizmetlerinde hangisi ön plandadır?

Değerli milletvekilleri; elimde bizleri 11 Aralık'taki Meclis toplantısına çağıran yazı var. Postadan çıkmış bir mektup niteliği taşıyan evrak. Lefkoşa'dan 8'inde yola çıkmış, 25 kilometre uzaklıktaki Girne'ye, yine bakıyoruz arkasındaki damgaya, 10'unda ulaşabilmiş. Girne kasabası içerisinde de ancak iki gün sonra 12'sinde elime geçmiş. 20. yüzyılın bu son yıllarında bu sürat ve bu hizmet takdir edilmesi gereken bir husus olmasa gerek.

TOKAY VARIŞ (Girne) (Yerinden) - Telefonla haberdar eder seni Rasih.

RASİH KESKİNER (Devamla) - Bu ve bunun gibi... Telefona da geleceğim. Biraz sonra telefona da geleceğim.

Bu ve bunun gibi hususlar herkes devamlı şikâyet etmekte ama buna da bir tedbir düşünülmemektedir. Posta Dairesinin 1984 yıllık raporunda ilgimi çeken bir husus var, ondan da birkaç cümleyi aktarmak istiyorum sizlere. İlgili raporun 1984 yılında önsözünde söylüyor, işte postanın ne işler yaptığını, mektup yapıyormuş, kutu dağıtıyormuş ve dördüncü paragrafında şöyle birkaç cümle geçiyor:

" Toplumumuza daha etkin hizmet verme gayretinde olan Posta Dairesinin karşılaştığı çeşitli sorunlar vardır." Mevcuttur diyor. "Bu sorunların başında" yani diyor ki

etkin hizmet vermek amacındadır pösta hizmeti süratli, ancak bir takım sorunları vardır.

"Bu sorunların başında da karşıt unsuruz, Rum Toplumunun yapmakta olduğu menfi propagandalar gelmektedir" diyor.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; bunun biraz önce izah ettiğim bu mektupla ilgisi nedir? Rumun, Rum mu engelliyordu bunu, Bu mektubun Girne'ye iki günde gelmesini, üç günde dağıtılmasını? İşin kolayı.

SAGLIK VE SOSYAL YARDIM BAKANI MUSTAFA ERBİLEN
(Yerinden) - Yanlış bağlantı kurdun. Rum engellemesiyle mektup dağıtımının ne alâkası var?

RASİH KESKİNER (Devamla) - Ama burda etkin hizmet verecek diyor, süratli ve engelliyor kendisini.

MUSTAFA ERBİLEN (Devamla) - Ama 4. madde Rum ambargosundan bahsederse postada, yani şimdi memleket dahilinde. Yanlış bağlantı kurdun.

RASİH KESKİNER (Devamla) - E, doğrusunu sen bu akşam bağlan.

Sayın Başkan, sayın milletvekilleri; her sıkıştığımızda Rumlar. Bir hizmet aksadı mı cankurtaran simidi Rumlar imdada yetişmektedir. Şimdi mektuplar, biraz önce söylediğim gibi ilgisi yoktur, Bu işlerin arkadaşlar. Bu işler etkin ve bu sürat çağında halledilmesi gereken konulardır.

Bunların Rumlarla ilgisi yoktur.

Biraz önce Sayın Bakan, Posta Dairemizin hakikatten

gelir getirici bir konuma da girdiğini bahsetmiştir.

Bu yılda da dört yüz milyonluk bütçeye katkıda bulundu-

ğunu da aktarmıştır. Ama gelin görün ki bu Posta Dairesinde,

kendini bu Posta Dairesi bu sürat çağına hala daha yeni-

leyememiştir. Bugün Posta Dairesinde bir tek mühür makinesi

yoktur. Mühürleme işleri elle yapılmaktadır. Bu hem daha

fazla personelin bu işle meşgul olması yönünde zaman

kayıbı getirmektedir. Bu makineleşme çağında Posta

Dairesindeki tek cihaz sadece merkezde bulunan bir adet

bandaj makinesidir.

BAYINDIRLIK, ULAŞTIRMA VE TURİZM BAKANI NAZİF

BORMAN (Yerinden) - Bu sene alacağız.

RASİH KESKİNER (Devamla) - - Diğer tüm posta

malzemelerinde bantlama işlemi de elle yapılmaktadır.

Modern posta hizmetlerinde mektup ayırımı da

elektronik aygıtlarla yapılmaktadır. Ülkemizde de artık

posta hizmetlerimizin bu yönde bir adım atarak, bu

cihazları da posta servislerimize kazandırması bir zorun-

luluktur.

Bunun yanında ülkemizde posta şubesi bulunmayan kırsal alanda, posta hizmetleri, köy acentelik ve köy posta taşıyıcıları ile yapılmaktadır. Fakat bu hizmet de son derece ilkel metodlarla, bu hizmeti veren kişilerin hiç eğitime gerek duymadan ve hiçbir konuda eğitilmeden yapılmaktadır. Bu acentelere ise verilen ücret çok çüzi bir miktardır. Ki bu da iki bin, iki bin beş yüz, üç bin lira civarındadır ayda. Ücretin cazip olmayışı, bu görevi talip çıkmamasına neden olmaktadır. Talip çıksa bile bu göreve, gerektiği şekilde değil, iş ola yapmaktadır. Dolayısıyla bu alanda da sağlıklı hizmet verilmemektedir. Kırsal alanda şu anda hizmeti veren acentelere verilen ücret iki bin lira, iki bin beş yüz ve üç bin lira civarındadır. Kıbrıs Cumhuriyeti döneminde de acenteler vasıtasıyla bu hizmet yürütülmekteydi. Ancak bu acentelere verilen hizmet o günkü koşullarda bunca yıl öncesine rağmen çok çok ileri seviyede idi. Bu hususta da birkaç rakam vermek istiyorum. O günkü koşullarda Lefkoşa Çamlıbel postasını taşıyan taşıyıcıya dokuz lira yüz altmışyedi mil ayda veriliyordu. O günkü koşullarda yine Lefkoşa-Mora hattını taşıyana üç lira, Lefkoşa-Karaağaç hattında on bir buçuk lira. Limasol-Ağrotur hattını, postasını taşıyana on iki lira, Mağusa-Kaleburnunu taşıyan postacıya ise on beş Kıbrıs Lirası ayda verilmekteydi. Aynı hatta şimdi Osman Şemmediyeye iki bin Türk Lirası verilmektedir. Görüleceği gibi yirmi -yirmi beş yıl önceki ücretler ışığında bugün acentelere verilen iki bin Türk Lirası ayda ile nasıl etkin hizmet verilecektir bu mümkün değildir. Madem ki Posta Dairemiz kazanıyor, o zaman bu kırsal alandaki posta hizmetlerini de özendirerek, daha etkin hale getirmek sanırım olumlu bir yaklaşım olacaktır.

Bunun yanında şehiriçi mektup dağıtımındaki aksaklıkların araç ve yeterince erkek postacı olmamasından kaynaklandığı görüşündeyim. Mektup dağıtıcı diye alınan kız postacılar pratikte başarılı olamamışlardır. Bunları yine yetkili arkadaşlarımız söylüyor bize ve dairede oturarak hizmete verimli olamamışlardır. Ayrıca sürat, emniyet ve gizlilik gerektiren posta hizmetlerinde görev yapan personelin de özlük haklarının da ona göre düzenlenmesi gerekmektedir. Posta Dairesinin hizmetleri arasında pul çıkarmak, çeşitli seriler halinde pul basmak da vardır. Gişelerden satılmaya başlanan bu pullar bir müddet sonra kaldırılmaktadır. Ancak bu pulların Posta Dairesindeki kasalardan bittikten sonra mı, yoksa keyfi mi ortadan kaldırıldığı belli değildir.

Bilindiği gibi posta pulları ile filatelik koleksiyonlar yapılmakta ve bunların astronomik rakamlara ulaştığıdır. Ülkemizde bu hususta herhangi bir kontrol var mıdır? Pul basımı, pul satışı ve satışının durdurulmasından sonra kalan pulların durumu belli midir? Bunun da mutlaka kontrol altına alınması gerekmektedir. Bugün ülkemizde her yıl 5-6, hatta 7-8 kez seriler halinde pul basımı yapılmaktadır. Meselâ 1985 yılındaki pul basımı serileri ve miktarları şöyle:

Dr. Fazıl Küçük Serisi 200,000 adet,
Evcil Hayvanlar Serisi 250,000 ve 200,000 adetten
450,000 adet...
Avrupa 85 Serisi 350,000 adetten, her seri 4 pul,
Tablo 85; 150'şer bin 2 pul,
Gençlik Yılına Anma; 150'şer bin, 2 pul,
Yıldönümü ve olaylar dolayısıyla 150'şer bin 2 adet,
Toplam;1985 yılında 3, 400,000 pul .

1986 yılında ise durum şöyle;

Tablo 86, 150,000 adetten 2 pul,

Avrupa 86, 350,000 adetten 2 pul,

Gölge ve Karagözle ilgili 150,000 adet, 2 pul,

Arkeoloji Serisi var, 300, 00'den 2 pul ve 250,000'den
2 pul.

Yıldönümü dolayısıyla 150,000 adet 4 pul.

Gelişmeler Serisi 150,000 adetten 3 pul,

Kraliyet Ailesi için 150,000 adetten 2 pul ve

Tren Serisi 150,000 adetten 2 pul.

Toplam 1986 yılında da 3,900,000 adet pul.

Görüldüğü gibi her yıl artan sayılarda pul basımı yapılmaktadır. Peki, kim karar veriyor bütün bunlara? Yılda kaç seri, kaç adet basılacağına kim karar veriyor. Pul serilerinin kompozisyonlarına kim karar veriyor? Meselâ ansızın Kraliyet Ailesi pul serisinin yayınlanmasına kim karar verdi? Ayrıca bu pulların kaç ay süre ile satışı yapılacağı, ne zaman satışının durdurulacağı belli midir? Satışı durdurulup kalan pulların ne olacağı belli midir? Kimin kontrolündedir bu işler? Bunu bilmek durumundayız.

Mesela Türkiye'de her pul altı ay süreyle satışı yapılmakta, ondan sonra bu pullar devletin deneticileri tarafından onların gözetiminde muhafazaya alınmamakta, ayrıca ülkemizde, muhafazaya alınmaktadır. Hatta gerekirse bunlar imha edilmektedir.

TOKAY VARIŞ (Girne) (Yerinden) - İyidir o sistem.

RASİH KESKİNER (Devamla) - İyidir demiyorum, bir örnek veriyorum. Burda da tedbir alınması gerekir. Bir pulun piyasaya çıkacağı zaman, piyasadan biteceği zaman belirlenmesi lazımdır. Kalan pullar da devletin mali deneticilerinin gözetiminde kontrol altına alınmalıdır. Olay budur. Mesela ülkemizde 1985 yılında basılan üç milyon dört yüz bin pul satıldı mı? Aynı şekilde bu yıl basılan üç milyon dokuz yüz bin adet pulün tamamı tüketildi mi? Eğer bu kadar miktar sürülmezse niye basılmaktadır. Bunu da bu düzen içerisinde, bu sistem içerisinde bir düzen getireceğimizi zannetmiyorum. Ama en azından bunun da bu şekilde bu ülkede sürmesinin günden güne çeşitli söylentilere neden olduğuna tanık olmaktadır. Onun için tedbir almasını öneriyorum.

Sayın Başkan, sayın milletvekilleri; günümüzde haberleşme araçlarından bir tanesi de telefon, telgraf, teleks gibi hususlardır. Bu hizmetlerden özellikle teknolojinin bu kadar ilerlediği bu çağda insanlığı mümkün olduğunca yararlanmak istenmektedir. Bu amaçla daireler kurulur, ülkemizde de bu amaçla hizmeti vatandaşlara sunmak için Telekomünikasyon Dairesi vardır. Müdürleri, şube amirleri ve yüzlerce personeliyle vatandaşlara en iyi hizmet için geceli gündüzlü uğraş vermektedir. Hatta hizmetin yerine ulaşması için, daire içi personel yetersiz kalmakta, kasabalarda, şehirlerde hatta köylerden özel acenteler de kurulmuştur. Üzgeçin telefon mu istiyorsunuz önce miracaat yeriniz daireceği, bu özel acenteler olacaktır. Mesela bir kasabadan birisi telefon mu istedi, o şahsın telefon alabilmesi için öncelikle bu özel acenteden iyi hal belgesi alması gerekmektedir. Bu amaçla hiçbir adım atılmamakta işlemler sonuçlandırılmamaktadır. Bir kere bu gidişe bir son verilmelidir. Hatta santrallerin bakıma geldiği adrese her isteyen gelir getirici bu alanın hizmet vermektedir. Düşünün bir kere bir kasabada yüz telefon dağıtılacak, bunların dağıtımında da partizanlık kol geçecek. Sen İSP İlsir, sen ÇTP İlsin diye telefon verilmeyecek. Veya bu da Telefon Dairesi yetkilileri dışında oluşturulan kişilerin tekeline bırakılacaktır. Ve o da vatandaşa haklı olan bu hizmetin karşılık izala bu kağıdı sana telefon vereyim gibi pğdış yaklaşımında bulunacaktır. Bu gidiş iyi değildir ve terk edilmesi gerekmektedir.

Buna bugünkü Hükümetin zihniyeti müsait mi, değil mi o ayrı bir konu ama gerçek olan bugün bu tür davranışlarla Devletin saygınlığına gölge düşürüldüğüdür.

Bundan başka telgraf hizmetlerinin tüm adaya yayılması zannederim bir ihtiyaç haline gelmiştir. Bugün üç-dört büyük şehrimiz dışında telgraf hizmetleri yapılamamaktadır. Ayrıca kırsal alandaki köy telefonları tamamlanmalı, arızalı olup çalışmayanlar onarılıp köylülerimizin de bu hizmetten yararlanması sağlanmalıdır.

Bunun yanında Bakanlığa bağlı limanlarımız bulunmaktadır. Yeni Girne limanımız önümüzdeki yıl da tamamlanacağını beklemekteyiz. Bu yönde Bakanımızla da biraz önce aynı görüşleri paylaştım. Limanın beklenen hizmetleri sağlayıp sağlamayacağını hep birlikte göreceğiz. İş yapan müteahhit de belki burdan, bu işten payını alıp gidecek ama bu inşaat sırasında ağır tonajlı tır ve kamyonlarının param parça ettiği Beşparmak-Girne anayolunun tamiratının da kimler tarafından ve nasıl, ne zaman yapılacağını merak etmekteyiz.

Aynı şekilde limanlarımız içerisinde yapılan gemi tamiratları limanlarımızın kirlenmesine ve giderek çevrenin de kirlenmesine yol açmaktadır. Bu gibi işlemlerin liman içlerinde yapılması artık önlenmelidir. Yine deniz kıyılarımızda bulunan, balıkçı barınaklarının tamir edilerek geçimini balıkçılıktan sağlayan yurttaşlarımıza hizmet vermesi, daha iyi hizmet vermesi sağlanmalıdır.

Gemikonağı iskele inşaatının da süratle bitirilip devreye konması ülke yararınadır. İhale müddeti tamamlandığı halde bu inşaatın durumu açıklığa kavuşturulmamıştır.

Ne zaman bitirileceği de bilinmemektedir. Mevcut mukaveleye göre ise mukavele bitiminden sonra geçen her gün için müteahhit firmanın ceza olarak günde yarım milyon Türk Lirası ödemesi gerekmektedir. Bugün oldu, konu yerel gazetelere de yansımış, bu konu ile ilgili ne yapılmıştır? Gecikme cezası alınmakta mıdır, yoksa başka formüller mi düşünülmektedir?

Aynı şekilde bugüne kadar Devlete iş yapan müteahhitlerden bu gecikme cezaları alınmakta mıdır? Alınmıyorsa neden alınmamaktadır ve ne şekilde çözüm bulunması düşünülmektedir?... Bu Hususlar...

BAYINDIRLIK, ULAŞTIRMA ve TURİZM BAKANI NAZİF BORMAN (Yerinden) - Maliye Bakanlığına bağlıdır o iş. Ordan bilgi alınabilir.

RASİH KESKİNER (Devamla) - Tamam, konu ile ilgili Maliye Bakanlığından da bir bilgi alabilirsek memnun oluruz.

NAZİF BORMAN (Devamla) - Bunu belirtmek için söyledim.

RASİH KESKİNER (Devamla) - Evet, bu hususlar hem bizim hem de kamuoyunun merak ettiği konulardır ve açıklama bekleyen hususlardır.

Sayın Başkan, sayın milletvekilleri; Ülkedeki her dalı, her faaliyet alanını ilgilendiren bir başka kurum meteoroloji alanındaki çalışmalardır. Meteoroloji çalışmalarının günlük, haftalık ve aylık öntahminlerle ülke faaliyetlerine ışık tutması gerekmektedir. Hava, deniz ulaşımı ile denizlerdeki durum, ayrıca üretim faaliyetlerine önceden yapacağı çalışmalarla yardımcı olmalıdır. Hava koşullarının ekonomik faaliyetlerle de ilgili olması, bu faaliyet alanını önemli kılmaktadır. Bugüne kadar bu alandaki çalışmalar belki yetkilileri tatmin etmektedir ancak bu alanda da çok eksiklikler olduğu ortadadır.

Meteorolojik hizmetleri uluslararası standartlara çıkarılması yönünde gerekli görünen tedbirleri alabilmesi ve çalışmalarını sürdürebilmesi için kurulan ve kurulması tasarlanan analiz bürolarının tam teçhizatla hale getirilmesi. Meteoroloji istasyonlarının Adaya yaygınlaştırılması. Meteorolojik çalışmalarının daha doğruya yakın tahminlerini sağlayacaktır.

Bayındırlık, ulaştırmayla ilgili olarak son belirtmek istediğim, hemen hemen tüm daireler için geçerli olan hizmetiçi eğitimidir. Teknolojik gelişmelere göre günümüzün hızlı gelişmeleri karşısında halka hizmet götüren personelinin mevcut bilgi ve becerilerini artırmak için belli zaman aralıklarıyla eğitim görmeleri kaçınılmazdır.

Personelin verimli ve sürekli hizmet için yeterliliği sağlanmalı. Değişen teknik koşullara göre personel hizmet için eğitimle donatılmalıdır. Yurt dışı hizmet eğitimlerinde daha fazla üst yöneticilerden ziyade iş yapan, bizzat bir fiil hizmet içinde olanlara sağlanmalıdır.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Bayındırlık Ulaştırma Bakanlığına bu dönem ülkemizin en önemli olan bir sektörü daha eklenmiştir. O da hemen hemen herkesin ülkemizde teşvik edilmesinin zorunluluğuna hemfikir olduğu Turizmdir. Ülkemiz için bu kadar önemine inanılan bir sektörün yıllardır bir Bakanlığa yama olarak eklenmesi,

bugünkü koalisyon hükümeti tarafından da aynen sürdürülmüştür. Ülke için bu kadar önemli olan turizm artık her seferinde bir başka bakanlığın ucuna yama olarak değil, tek başına ele alınması ve hakikatten turizmle gerektiği şekilde ilgilenilmesi kaçınılmazdır.

Turizmden ülke ekonomisine yeterli katkı isteniyorsa turizmin derinlemesine incelenmesi, diğer ülkelerin yaptığı gibi turizmi bir master plan çerçevesinde yönlendirilmesi gündeme getirilmelidir.

Sayın Bakan konuşmasının, bütçe sunuşunda yaptığı konuşmasında bundan böyle bir master planla çalışmalara başlayacağımızı duyurmuştur. İnşallah bu master plan çalışmaları şehirlerimizde başlatılan master plan çalışmalarına benzetilmez.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; turizmle ilgili olarak ben turizmin geneli üzerinde biraz konuşmak isterim. Ondan sonra bu sektörün ülkemizdeki durumu şu anda nedir, ondan sonraki son bölümde de sorunlar ve önerilerimizi sunmaya çalışacağım.

Turizm olayına genel çerçevede baktığımız zaman turizmi çağımızda boş vakitleri eğlenceli bir işle doldurma ihtiyacını yarattığı en büyük tutkuların biri haline geldiğini görmekteyiz.

Turist, ulusal ekonomiyi besleyen kişi, her ÷lkede aranan, yolu gözlenen bir insan olmuştur. Ulusal bütçelerde turizm gelirlerinin yeri inceden inceye hesaplanarak artırılması çarelerine verilen önem, uluslararası giderek bir yarışma halini almıştır. İçinde yaşadığımız çağda, iktisatçıların, sosyologların, politikacıların en çok dikkatini çeken sosyal olaylardan birisi de turizmdir. Turizm artık XX. yüzyıl uygarlığının vazgeçilmez bir parçası haline gelmiştir. Geçici bir süre için devamlı yaşadıkları yeri terkeden tatil, dinlenme, merak, sportif faaliyetler için başka yerlere, başka ÷kelerce giden milyonlarca insan yeryüzünde çok geniş ekonomik ve sosyal etkileri olan turizm olayını meydana getirmektedirler. Her yıl milyonlarca insan tatillerini başka ÷kelerde geçirmekte, ve ÷lkenin ekonomilerine olumlu katkılarda bulunmaktadır. Turizm gelirleri dünya ticaretinde büyüklük, hacim bakımından en ön sıralarda gelmektedir. Birçok ÷lkede turizm gelirleri milli gelirlerine göre daha hızlı artmakta olduğu gör÷lmektedir. Dış turizm gelirlerinin ödemeler dengesine olumlu etkisi ile turizm sektörünün istihdam etkisi ise artık bilinen ve üzerinde fazlası ile durulan bir konu olmuştur. Oyle ki son otuz, otuz beş yılda bazı ÷lkelerin turizm gelirlerindeki artış oranları milli gelir ve ihracat kesimindeki artış oranlarının üzerinde olmuştur. Ve turizm olayının önümüzdeki yıllarda devamlı bir gelişme göstereceği kesinlik kazanmıştır. İki bin yılına kadar Avrupa ÷lkelerinde tatile çıkma yoğunluğunun %60, %70 oranına çıkması beklenmektedir. Bunun turizm olayının çeşitli dallarına etkisi çok geniş ve olumlu olacaktır.

Gör÷ldüğu gibi, bir yandan son yıllarda devamlı bir gelişme gösteren, bütün dünyayı kapsayan, ekonomik, sosyal, kültürel, teknik, politik fonksiyonları olan bir olay karşısında bulunuyoruz. Diğer yandan bu olay önümüzdeki yıllarda da hızlı ve yaygın bir gelişmeye, ilerlemeye devam edecektir. Özellikle II. Dünya Savaşından sonra önem kazanmış, gelişen bir sosyal ve ekonomik olay haline gelen turizm daima artan bir şekilde dikkat çekmeye başlamıştır. Turizm geliştikçe, etkileri ve hacmi arttıkça bilimsel açıdan ele alınmaya başlanmış, ekonomik ve sosyal bilimler içinde turizm olayı da yer almıştır. Bunun bir göstergesi olarak da başlangıçta şahsi olarak başgösteren turizm olayı, giderek kitle turizmine dönüşmesi sonucu ve buna bağlı olarak da yepyeni konaklama tesisleri, kampingler, çadır turizmi, tatil köyleri gündeme gelmiştir.

KEMAL EMİRZADE (Lefkoşa)(Yerinden)- Yeni bir turizm ürettik biz.

RASİH KESKİNER (Devamla)- Efendim?

KEMAL EMİRZADE (Devamla)- Bizde de bir havul turizmi gelişti. Yeni bir turizm biçimi.

RASİH KESKİNER (Devamla)- Son "Raketle" mütin bunlar da halledileceğe benzemektedir.

ERDAL SUREÇ (Lefkoşa)(Yerinden)- Çağdaşlaştık.

ERGİN ABDULLAH (Gazi Mağusa)(Yerinden)- O "Pakettedir."

RASİH KESKİNER (Devamla)- Evet. Son zamanlarda uluslararası turizm hareketlerinde turist kabul eden ülkeler ile turist gönderen ülkelerin durumu değişmiş bulunmaktadır. Örneğin artık İsviçre ve Avusturya gibi klasik turizm ülkelerinin yerini Akdeniz ülkeleri almıştır. İspanya'ya buna en çarpıcı örnek gösterebiliriz. Turizmde konum bu noktaya geldiğine göre bir Akdeniz ülkesi olan bizim de turizmden payımızı almamız gerekmektedir, kaçınılmazdır.

Sayın Başkan, sayın milletvekilleri; turizmle ilgili bu genel çerçevede içerisinde ülkemizdeki turizm olayı nedir, ne durumdadır? Turizm sektörümüzün, iklimi, tarihi, doğal zenginlikleri, coğrafi konumu itibarıyla bir turizm ülkesinin özelliklerine sahip olduğu, ancak aynı özellikleri taşıyan birçok Akdeniz ülkesinin ulusal gelirine, ödemeler dengesine, ve istihdam olanaklarına, turizm gelirlerinin yaptığı katkılar düşünüldüğünde, istenilen düzeyde bir gelişme gösterdiği söylenemez. Ancak ülke ekonomisinde bu denli önemli bir yeri olan turizm olayını, en iyi şekilde bilmek ve ödemeler dengesinde en önemli rolü oynayan bu hizmet alanındaki ekonomik dengeyi kendi lehimize çevirmek başta gelen görevlerimiz arasında olmalıdır. Bu çerçeveden turizm sektörünün ülkemizde gayri safi yurt içi hasılası içindeki payı her yıl çok düşük olarak gerçekleşmektedir ki bu oranlar turizm sektörümüzün diğer sektörlerle kıyasla milli ekonomiye katkısı oldukça düşüktür.

1975 yılında 2000 civarında olan yatak kapasitemiz yılda yaklaşık %5 oranında artarak 1985 yılında 4000 yatak kapasitesine ulaşmıştır. Şu andaki yatak kapasitesi aslında yetersiz olup, pazarlama faaliyetlerini tahrik edici boyutlarda değildir.

1976 yılında turizm sektöründe istihdam edilen personel sayısı 1000 civarında iken, bu rakam bunca yıl geçtikten sonra ancak 1700 civarına ulaşabilmiştir ki bu da yetersizdir.

Ülkemizdeki turizm faaliyetlerinin büyük bir oranı dış alıma dayalı alış-verişte yani ticaret sektöründe yoğunlaşmakta olup, turizm sektörünün sağladığı döviz kazancı ve katma değer oranı oldukça düşük boyutlardadır. Katma değer oranı yüksek olan yerel tarım ve hafif sanayi sektörleri ile olan ilişkiler ise arzulanan seviyede değildir.

Ülkemizi ziyaret eden turist sayısı ise yıllar itibarıyla tatmin edici bir düzeyde artmamıştır. 1978 yılında Türkiye'den gelen 104.000-105.000 civarında turist, ilerleyen yıllarda azalma göstermiş, 1986 yılında bu rakam 107.000 civarında seyretmektedir. Ülke turizmine asıl katkıda bulunacak yabancı turist sayısı ise beklenen düzeylerde olmamış, 1978'de 8000 iken, 1986'da bu rakam ancak 26.000-27.000 dolayına ulaşabilmiştir.

Bütün bunlar yanında mevcut konaklama tesislerinde, ki yeterince denetim yapılmaması da bugünkü ülke turizmimizin şu andaki durumunu yansıtmaması açısından önemlidir, Kıbrıs Türk Turizm İşletmelerine ait kirada olan otellerden turizme yeterince katkı sağlanamamaktadır. Şirkete ait olup kirada bulunan otellerin durumuna baktığımız zaman hiç de iç açıcı şeyler görmemekteyiz. Şöyle ki;

10 Temmuz 1981 tarihinden beri İsmail Sadıkoğlu ile ortak olarak işletilen Rebecca Otelinin kapasitesi 80 yataktır. Bu otelin ortaklık sözleşmesi 30 Haziran 1985 tarihinde sona ermiş olup, kâr payı borcunu ödememiş, tahliyesi için aleyhinde açılan dava henüz sonuçlanmamıştır ve birikmiş milyonlarca lira borcu bulunmaktadır.

Bütün bunlar yanında bu otelin son günlerde, birkaç aydan beri başkalarına pazarlanmaya çalışıldığı da ortada söylenmektedir. 30.000 Sterlin karşılığı bir Arap ve onun bir ortağına pazarlanmaya çalışıldığı, hatta fiilen kullanımının onlar tarafından sürdürüldüğü söylenmektedir. Bu Devlet olanaklarını kullanarak kişilerin zengin olması demektir.

Aynı şekilde İzzet Kaysu'ya kiralanan Rocks Otel'in kira mukavelesi geçtiğimiz yıl sona ermiş, ancak birikmiş kira borçları ödenmediği gibi, 1986'dan bu yana Bakanlar Kurulunun tespit etmiş olduğu kirayı da ödememektedir. Bu işletme aleyhine de tahliye davası açılmış, ancak henüz sonuçlandırılmamıştır. Rocks Otel'in de Devlete birikmiş milyonlarca lira borcu bulunmaktadır.

Salamis Bay'ın mülkiyetinin Devlete ait olduğu hukuki açıdan tespit edilmiştir. Buna rağmen Hükümetin konu hakkında kesin bir karar vermemiş olması birtakım soru işaretlerinin oluşmasına neden olmaktadır. Nitekim Hükümetin bu kararsızlığından cesaret alan yabancılar ve yerli işbirlikçileri Devlet aleyhine dava açmış bulunmaktadırlar. Önümüzdeki günlerde zannederim Salamis konusu da gündeme gelecek ve sahibini bulacaktır.

ERGİN ABDULLAH (Gazi Magusa)(Yerinden)- Hukuki sorunu çözüyor.

Palm Beach Otel'in durumu ise son ayların güncel konusu olma özelliğini hala devam ettirmektedir. Devletin malında, devlet olanaklarını kullanarak memleketin şeref ve haysiyeti ile oynayan kiracı durumundaki bir Alman'a boyun eğilmiştir. Devleti açık açık tehdit eden bir yabancı hakkında hükümet hiçbir tedbir alamamakta, hatta bu almayışından fırsat bilen bazı yerli işbirlikçilerin de Devletin Bakanlarına, müsteşarlarına küfür dolusu mektuplar

yazabilmektedir. Bu işyerinde sendika tanınmamakta, toplu sözleşme tanınmamakta, Anayasa tanınmamaktadır.

NACİ T. USAR (Gazi Mağusa)(Yerinden)- Değneksiz gezmektedir efendim kısacası değneksiz.

RASİH KESKİNER (Devamla)- Ve bugün sabah daha işittiğimize göre grev kalkmış deniyor otelden. Kalkması için de söylentilere göre Hükümet, Almanya biz senin çalışma iznini yenileyeceğiz, sen de bu işçileri , işe alacaksın diye bir mutabakat sağlanmış. Ancak bugün sabah işçilerden öğrendiğimize göre, işe gitmişler, kendilerine sendikasız olacaksınız, sizi işe alacağız denmiştir.

NACİ T. USAR (Devamla)- Bu suçtur.

RASİH KESKİNER (Devamla)- Bu bir yanı meselenin.

Palm Beach Oteliyle de ilgili son durum işittiğimiz kadarıyla, bu otelin de Asil Nadir'lere terkedileceği hususundadır. Bu özel ve güzel sektör uygulamacılığı içinde bunları da beklemek mümkündür.

Sayın Başkan, sayın milletvekilleri; turizmde önemli bir yer tutan tesislerin de ciddi bir denetimden sürekli geçmesi ve tesislerin Kıbrıs Türk Turizmini teşvik eden, kösteklemeyen bir duruma kavuşturulması üzerinde durulması gereken bir husustur. Bu konuda bu yıl içerisinde oteller encümeni tarafından otellerimiz denetlenmiş, birtakım raporlar hazırlanmıştır. Bu raporlar aslında yanımdadır. Yalnız burada okuyup zamanınızı almak istemiyorum. Özellikle hakikaten bu raporlar incelendiği zaman otellerimizin mutfaklarındaki araç-gereçlerinin, temizliklerinin çok çok gerilerde olduğu saptanmıştır. Son Ağustos ayı içerisinde yapılmıştır bu. Bununla da ilgilenilip kontrol altına alınması, turizminizin gelişmesi açısından yarar sağlayacaktır.

Bunların yanında ülkemizde güya turistler oynasın diye kumarhaneler vardır. Üstelik yabancılar oynasın diye kurulmuşlar ama ülkemize o kadar çok yabancı turist gelmeye başladı ve bu yabancı turistler o kadar çok bu kumarhanelere rağbet etmeye başladı ki, mevcutlar yetmemiş, son her şehirde üçer tane daha ihale edilmiş.

KEMAL EMİRZADE (Lefkoşa) (Yerinden) - Gazino, kumarhane değil.

RASİH KESKİNER (Devamla) - Yeni adı ile gazino, hatta bu yeni açılanlar içerisinde bir tanesi de perili, hurili olacaktır.

SAGLIK VE SOSYAL YARDIM BAKANI Dr. MUSTAFA ERBİLEN (Yerinden) - Ne güzel.

RASİH KESKİNER (Devamla) - Evet.

FADIL ÇAGDA (Girne) (Yerinden) - Ne olacakmış?

RASİH KESKİNER (Devamla) - Perili, hurili.

FADIL ÇAGDA (Devamla) - Kanatlı mı bunlar?

RASİH KESKİNER (Devamla) - Eh işte.

ÇETİN VEZİROĞLU (Gazi Mağusa) (Yerinden) - Kanatları eksik.

RASİH KESKİNER (Devamla) - Bu kumarhanelerde de yabancılar değil, bizinkiler, bizim, hatta çok üst kademedeki arkadaşlarımız kumar oynamaktadır ve turizm olayı ile ilgisi hemen hemen kalmamıştır. Bunca yıldır mevcut kumarhanelerimiz kaç turist çekebilmiştir. Biraz önce söyledim 8000'den 26000'e. Oysa Güneyde hiç kumarhane yoktur, turist sayısı 800,000-1,000,000'a yaklaşmıştır yabancı turist sayısı. Anlaşılan bizdeki bu kumarhane açma yarışı ve hem de kamu kuruluşlarına ait kumarhanelerin yeniden ve son gece, son saniyede özel kişilere peşkeş çekilmesi son ekonomik refah paketin bir parçası, kalkınmamıza yardımcı bir sektör olarak planlanmaktadır.

Sayın Başkan, sayın milletvekilleri; aslında bu sektördeki mevcut durum ve çizdiğimiz bu tablo iç açıcı değildir. Ancak bütün bunlara rağmen bu ülkede, iyi bir planlama ile turizm sektörü istihdam yaratıcı, döviz kazandırıcı ve yerel kaynakları kullanma özellikleri ile millî ekonomiye önemli oranda katkıde bulunmaya adaydır.

Bunu da gerçekleştirmek için bilinen sorunları, turizm sektörünü etkileyen ana sorunların çözümünü önerilerimizle birlikte sunmak istiyorum. En baştaki sorun ulaştırma sorunudur. Ulaştırma sorununun çözülmesi için şu andaki mevcut yatak kapasitemize rağmen talepleri karşılayabiliriz. Ancak, mutlaka uçak, kendi uçagımıza sahip olmak durumundayız. Sayın Bakanın konuşmalarından Komisyonun hayatta olduğunu öğrendik. Yalnız uçağın alımıyla ilgili daha açık bir açıklama bekliyoruz. Bunun yanında ulaşımıyla ilgili Kıbrıs Türk Hava Yolları, ülkenin milli bir hava yolu olarak oluşabilir, hisse durumu KKTC lehine değiştirilmelidir.

Kıbrıs Türk Hava Yolları bakım, onarım, uçucu ekip, kadro ve mali açıdan yeterli duruma getirilip her bakımdan kendi kendine yeterli tam teşekküllü bir kuruluş olarak yeniden oluşturulmalıdır ve turizm ile ilgili bakanlığın sürekli olarak da Kıbrıs Türk Hava Yollarınının yönetiminde söz sahibi olması sağlanmalıdır.

Sorunlarımızdan bir diğeri, tanıtma ve pazarlama olarak görüyoruz. Tanıtma ve pazarlama faaliyetlerinin daha etkin olabilmesi için sürekli piyasa araştırma yöntemlerinin kullanılması gereklidir. Bunun sağlanması için hedef piyasaların tespiti ve turizm bürolarının açılması şarttır. İlk etapta İngiltere, Almanya, İsveç'te turizm büroları açılmalı, daha sonra etaplar halinde ise Batı Avrupa ülkeleri ile Körfez ülkelerinde bu geliştirilmelidir.

Başka bir husus, istihdam ve eğitim turizmde ele alınmalıdır. Dolayısıyla insan faktörü önemli bir unsur olarak, insan faktörünün sorunları çözümlenmelidir. Turizm personeli yetiştirmek amacıyla kurulan OTEM geliştirilip yeni bir statüye kavuşturulmalı, turizm

eğitimi asgari iki yabancı lisanı kapsamına almalıdır. Turizm personelinin istihdamına ilişkin önemli bir konu ise Anayasadan ve ülkemizin yapısına uygun sosyal devlet anlayışından kaynaklanan sosyal güvence, asgari çalışma koşulları ve sendikal hakların turizm tesislerinde korunup geliştirilmesidir. Turizm sektöründe istikbal gördüğümüze göre, turizm personelinin haklarının korunmasına özen gösterilmelidir. Bunun yanında emek, yoğun olan bu işletmelerde çalışanların çeşitli kademelerde karar alma mekanizmalarına katılmaları ve çalıştıkları kuruluşlara ortak olmaları verimliliğın artırılmasını da getirecektir. Bunun yanında turizm yatırımlarının planlaması ve değerlendirilmesi de sorunların birisi olup çözüm beklemektedir. Ülkemizdeki turistik yatırıma müsait kaynakların iyi değerlendirilmeli, bundan hareketle yatırımların bir master plan çerçevesinde planlanması, değerlendirilmesi ve denetlenmesi sağlanmalıdır. Turizm yatırımları planlamasında ülke arazilerinin yabancı yatırımcılara peşkeş çekilmesine olanak tanınmamalıdır.

Turizm yatırımlarında KİT'ler, kooperatifler, Vakıflar, yerel yönetimler ve halka açık şirketler teşvik edilmeli. Bunun yanında ülkeye sermaye transferi, turizm pazarlamasına önemli oranda katkıda bulunabilecek yabancı kuruluşlar ile ve ortak girişim çerçevesinde ancak denetiminde Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'nde olacak şekilde işbirliğine gidilmesi teşvik edilmelidir.

Turizm yatırımlarının millî ekonomiye öncelik veren iktisadî kriterler çerçevesinde planlanmaması halinde ve yabancı şirketlere peşkeş çekilmesi halinde, ileride sorunlar çıkacaktır, aşırı zenginlik ve fakirlik yanyana gelişip sosyal huzursuzluklara neden olup, devletin gün gele düzen değiştiğinde milyarlarca lira tazminatlarla devletleştirmeler gündeme gelecektir. Aynı şekilde sağlanan turizm gelirinin önemli bir bölümü ülke dışına kaçacaktır ve yine gelişmiş güzel kullanmadan ötürü kaynakların azami oranda kullanımı engellenmiş olacak ve bütün bu sorunlar yanında tekelleşme olacak ve bu tekeller yabancı işletmecilerin hakimiyetinde olacaktır.

Sayın Başkan, sayın milletvekilleri; turizm sektöründeki tıkanıklıklar giderildiği takdirde, doğal ve tarihi zenginlikleri ile ülkemiz turizmi planlı bir yaklaşımla, plana inanan bir politikayla ancak gelişebilir ve ülke ekonomisine üretken bir sektör duruma gelebilir. Plana programa inanmayan, devletin hiçbir kademesini tanımayan bir yabancıya söz geçiremeyen, turizmin kalkınmasının her köşede bir kumarhane açmakta gören bugünkü Hükümetin ellerinde turizm sektörümüzün geleceğini de hep birlikte göreceğiz.

Değerli arkadaşlar; uzun konuşmada sabırla dinlediğiniz için teşekkür eder, saygılar sunarım.

MALİYE VE GÜMRÜKLER BAKANI MEHMET BAYRAM (Yerinden) - Zaten zamanımızı yedin, gittin.

BAŞKAN - Teşekkür ederim Sayın Rasih Keskiner.

Sayın milletvekilleri; kalındığı yerden devam edilmek üzere oturumu saat 14.30'a erteliyorum. Teşekkür ederim.

Kapanma saati: 13.05

../ 2112..

- İKİNCİ OTURUM -

Açılma saati:14.40

BAŞKAN - Sayın milletvekilleri; Cumhuriyet Meclisinin 1'nci Dönem, 2'nci Yasama Yılı'nın 21. Birleşiminin 2'nci oturumunu açıyorum. Lütfen ad okuyarak yoklama yapar mısınız?

(Ad okunarak yoklama yapılır.)

KATİP - Toplantı yeter sayısı vardır Sayın Başkan.

BAŞKAN - Toplantı yeter sayısı vardır.

Sayın milletvekilleri; bütçeyi görüşmeye devam ediyoruz. Sayın Aktan Sadık buyurunuz.

AKTAN SADIK (Gazi Mağusa) - Sayın Başkan, sayın milletvekilleri;

OLGUN PAŞALAR (Lefkoşa) (Yerinden) - Sandalyelere konuşsun.

NACİ T. USAR (Gazi Mağusa) (Yerinden) - Oyleyse oylamada biz de yokuz, madem ki sandalyelere konuşacaklar. Oylama geldiğinde biz de dışarı çıkarız.

OLGUN PAŞALAR (Devamla) - İyi ya oybirliği ile geçecektir oylamada bulunmazsanız.

NACİ T. USAR (Devamla) - Tamam, bulun 26'yı.

AKTAN SADIK (Devamla) - Sayın Başkan, sayın milletvekilleri; her hükümet değişikliği ile birlikte bizde bakanlıkların yapısı, birleşiminde sürekli değişmektedir. Bazıları dağılır diğerlerine eklenir. Yeni bakanlıklar teşekkül eder geçen yılki Bayındırlık Ulaştırma Bakanlığı da bu yıl önümüze turizm bölümünü de, sektörünü de, bünyesine olarak karşımıza Bayındırlık Ulaştırma ve Turizm Bakanlığı olarak çıktı.

Sayın Başbakanın ifadesi ile refah paketi ama gerçekte toplumumuz için bir yıkım paketi olan Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti ile Türkiye Cumhuriyeti arasında Ekonomik İş Birliği Protokolü denilen ekonomik paket elimize dün ulaştı. Bu Protokolün 24. maddesinde teşvik edilecek sektörler Turizm, ticaret, bankacılık ve ulaşım olarak belirtilmektedir. Hükümet Programında da bu sektörler teşvik edilecek ağırlıklı sektörler olarak sayılmaktadır. Ancak 1987 Bütçesine baktığımız zaman çok farklı bir durumla karşılaşırız. Ülkemizin en önemli sorunlarından olan ulaşım ve haberleşme sorununu çağdaş teknolojiye uygun olarak çözmek için geçen yıl bütçede 5.938.000.000 liralık yatırım öngörülmüştü. Bütçe eleştirilerinde bu yatırımların yetersiz olduğunu hiçbir sorunun çözümlenmeyeceğini vurgulamıştık. Sonuç ortadadır. Aradan geçen bir yıl ısrar- içinde fiyatlar %50'nin üzerinde artış göstermesine, enflasyonun etkisi ile para sürekli değer yitirmesine rağmen ve üstelik de ağırlıklı sektörlerden sayılan turizmin de bu Bakanlığa bağlanması ile tümüne birden yani Bayındırlık Ulaştırma ve Turizm Bakanlığına sadece 6.008.194.000 liralık yatırım öngörülmektedir. Enflasyon dikkate alındığında geçen yıla göre yatırımlarda ciddi bir şekilde azalma olduğu görülmektedir. Onun için bu yıl böyle bir bütçe ile ne ulaşım sorunlarında bir azalma, ne de haberleşmede bir rahatlama sağlanabilecektir. Aksine sorunlar her geçen gün yıl üst üste yığılarak çözümlenmesi daha da zorlaşacak daha da ağırlaşacaktır. Fazla bir çaba harcamadan her yıl turizmde büyük patlamalar bekleriz. Bir mucize olacak ülkemize akın akın turist gelecek sanırız ve bıraktıkları dövizlerle %50'yi aşan bütçe açıklarını kapatacaklarını ve refah

kavuşacağımızı sanırız. 1987 Geçiş Yılı Programında 1987 yılında turizm sektörünü %13.1 oranında büyümesi hedef alınmıştır. Buna göre 1986 yılı için de ülkemize gelen 133.830 turistten sağlanan 35.353.000.000₺ gelir 1987 yılında turist sayısı 147.213'e çıkarak gelir, 46.292.000.000 lira olacaktır. 1987 geçiş yılı programında bu hedef konuyor. Bu hedefe ulaşabilmek için 2.337.800.000 liralık yatırım yapılması öngörülmektedir. Ve gene Geçiş Yılı Programına göre bu yatırımların 1.443.800.000 özel sektör , geriye kalan 894.000.000 liralık bölümünü de devlet yapacaktır. Özel sektör, programında öngörülen yatırımları yapacak mıdır? Şimdiye kadar yaptığını görmedik. Programın zorlayıcı bir yanı da olmadığına göre artık özel sektörün yapıp yapmayacağını zaman gösterecektir. Ancak özel sektörü bir yana bırakalım. Bütçeye baktığımızda devletin, hükümetin de kendi hedeflerine uyguladığını, hedeflerini ciddiye almadığını görmekteyiz. Programında 890.000.000 liralık yatırımı öngörmesine rağmen bütçeye konan sadece 245.000.000.000₺'dir. Yani Programda öngörülenin ancak üçte birisi. Elbette ki böyle bir zihniyetle değil turizmde hiçbir alanda gelişme beklememiz mümkün değildir. Gelişme beklemek tamamen hayalcilik olur. Gelişme sağlayabilmek için herşeyden evvel ciddi kendi yaptığı plana, programa uygun hükümetler gereklidir. Ülkemizin konumu, ilimi ve tarihi değerleri bakımından turizm sektörünün gelişmesine elverişlidir. Ancak Sayın Bakan takdim konuşmasında da belirtti sadece bunların varlığı turizmin gelişmesi için yeterli neden değildir. Turist ülkeye geldiğinde birtakım şeyler beklemektedir, bunları karşılamak gerekir. Bu ihtiyaçlar ancak planlı, programlı bir çalışma ile karşılanabilir ve mutlaka daha büyük yatırımlar yapılması da kaçınılmazdır. Ote yandan içinde bulunduğumuz politik durumu da gözönünde bulundurursak bir miktar gelişmeyi öngörebiliriz. Ancak çok büyük gelişmelerle patlamalar olacağını düşünmek sadece hayalcilik olur. Bizde turizm ne yazık ki şansız bir şekilde başladı, bavul turizmi ile ve bugün yine şansız bir şekilde kumarhanelerden medet umarak, kumarhane turizmi biçiminde sürdürülmeye çalışılmaktadır. Turist bir ülkeye gelirken güneşin, denizin, tarihi eserlerin yanında başka şeyler de ister demiştik. Rahat etmek ister, birtakım hizmetlerden yararlanmak ister. Telefonu açtığı zaman aradığı yeri zamanında bulmak ister. Asansöre bindiği zaman, asansörün

İçinde hapsolup kalmak istemez. Nitekim bu olay Türkiye'den davetli olarak getirdiğimiz ve Salamis Bay otelinde misafir ettiğimiz Türkiyeli yazarların başına gelmiş bir olaydır. Tabii ki bu tür olaylarla arada bir karşılaşmış olmak sorun değil. Ama ne yazık ki bizim yerimizde sık sık elektrik de kesilmektedir. Bunun yanında otellerde hizmet verilmesi gerekir. Doğru dürüst hizmet vermesi gerekir. Zamanında düşünülmüş. Nitelikli personel yetiştirilmesi için OTEM kurulmuş. Ancak acaba Otem bugün ne durumdadır? OTEM'den mezun olan kişiler nerde çalışmaktadır, nasıl çalışmaktadır, hangi şartlar altında çalışmaktadır? Ne yazık ki bunlar için pek iyi şeyler söyleme olanağı yoktur. Otemin her sene geliştirileceği vadedilmektedir, geçiş yılı programlarında. Ama gerçek durum şudur ki, Otem bugün kendi kaderine terkedilmiş, unutulmuş, kendi yağı ile kendi ciğerini kavurmaya çalışmakta olan bir okul durumundadır. Okul binası tamir beklemektedir. Personel eksikliği vardır. Bu yıl bütçeye okul tamiri için ve techizat yenilenmesi için bir miktar para konmuştur. 30.000.000 L.'sı ayrılmıştır. Ancak bu para ile o kanaatteyiz ki ancak mevcut durum sürdürülebilir, geliştirilmesi mümkün değildir. Bu para OTEM'in mevcut durumunu korumaktan öteye bir yarar sağlamayacak kanaatindeyiz. Bize göre OTEM'in geliştirilip bir yüksek okul haline getirilmesi ve bu kuruluştan mezun olanların istihdam edilmesi, mutlaka istihdam edilmesi, o güvencenin kendilerine verilmesi gerekmektedir. Aksi takdirde turizm alanında nitelikli personel yetiştirmek sadece hayal olur. Bizde otel ücretleri sık sık değişmektedir. Bunun yanında ulaşım fiyatları da senede bir kaç defa zam görmektedir. Fiyatların turizm sezonundan çok önce tespit edilip sezon boyunca sabit tutulması aynı zamanda diğer ülkelerle rekabet edebilecek seviyede tutulması gerekmektedir. Aksi takdirde acentelerin bağlantı kurarak ülkeye turist getirmeleri mümkün olmamaktadır. Acentelerle yaptığımız konuşmalarda sürekli olarak bize bunu söylemektedirler ve gerekçe olarak bunu getirmektedirler. Ülkemize doğrudan ve rahat bir ulaşım sağlanamaması turizmi de etkileyen faktörler arasındadır.

Bu nedenle sık sık devlet adına uçak satın alması gündeme gelmekte, daha doğrusu hiç gündemden çıkmamakta ama bir türlü de halledilememekte, yılan hikâyesi gibi uzayıp gitmektedir. Uçak alımında bir takım sorunlar olduğu açıktır. Gerçi bu konu Türkiyeyle imzalanan Protokola konmuştur ancak, bu konudan bir kez daha bahsetmek, bir kez daha bazı noktalarına değinmek isteriz.

Başta halledilmesi gereken sorunlar arasında kredi sorunu vardır. Hadi diyelim işçinin İhtiyat Sandığı paraları bir kez daha el konarak bu alana kanalize edildi ve krediyi sağladık. Ancak bundan da önemli sorun uçak alımı için, kayıt ve tescil sorunudur. Kaydı KKTC adına yapılırsa, muhakkak ki uluslararası uçak alanlarına inmesi mümkün olmayacaktır. TC adına yapılırsa hissenin yarısından fazlası TC yasalarına göre TC'de olması gerekmektedir. Bu konuda bugüne kadar çok sözler söylendi, çok vaatler yapıldı. Bu vaatlerden bir bölümüne burda bir kez daha değinmek, hatırlatmak istiyoruz.

21.12.1984 tarihli bütçe görüşmeleri sırasında 16. Birleşiminin tutanaklarında Sayın Bakanın, Sayın Mehmet Bayram'ın bugünlerde kesinlikle cevap gelmek üzere dediğini görüyoruz. Yine o zamanın Başbakanı Sayın Nejat Konuk'un da aynı görüşme sırasında birkaç gün içerisinde muhakkak halledilecek dendiğini tutanaklardan izlemekteyiz. Aradan tam iki yıl geçti, sorun hâla daha çözümlenmiş değil. Konu geçen yılki bütçe görüşmeleri sırasında yine gündeme geldi. Sayın Bayındırlık ve Ulaştırma Bakanı Mehmet Bayram geçen yılki bütçe görüşmeleri sırasında aynen şu sözleri söylemiştir, tutanaklardan olduğu gibi aktarmak istiyorum. 23 Aralık 1985 tarihli 23. Birleşimde, bin sekizyüz kırk beşinci sayfada Sayın Mehmet Bayram uçak alımı konusunda aynen şunları söylemektedir; "uçak alımı konusuna gelince, 24.10.1985 tarihli Bakanlar Kurulu kararıyla bir çalışma yapıldığını ve bu çalışmaların bir sonuç safhasına geldiğini konuşmalarımda belirtmiştim. Burda uçak tipi konusunda bilgi vermedim, yalnız muhterem arkadaşım herhalde yanlışlıkla 707 konusuna ve şey konusunu ortaya attılar. Esas üzerinde durulan 727'dir. Nedenleri ortadadır. Ve mutlak surette Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'nin sahip olacağı uçak Türk Hava Yollarının elindeki sahip olduğu uçak tiplerine benzer tipte olması çok faydalıdır," demektedir.

ve mülkiyet kayıt ve tescil sorunlarına da bir sonraki paragrafta şöyle değinmektedir: "Mülkiyet kayıt ve şey sorunları bunlar baştan da geçmiş konuşmalarında da izah ettiğim gibi çeşitli beynelmînel sorunlardır. Bunları biz Türkiye Cumhuriyeti ile bir görüş ve anlayış içerisinde halletmiş durumdayız. Uçağımızı almamız halinde, ki son safhasına geldik, bu sorunları da halletmek gayet kolay ve mümkün olacaktır."

Geçen sene böyle zamanlarda uçak alımının son safhasına gelmiştik. Evet Sayın Bakan, o gün bu sorunların hallinin, son safhasına geldiğimiz bu sorunların hallini gayet kolay ve mümkün olarak görmüş ve bütçe görüşmeleri sırasında böyle demişti ama, aradan bir yıl geçmiş olmasına rağmen halledilmedi. Acabahalli niye mümkün olmadı, kim engelledi bunu bilmiyoruz. Elbette Sayın Bakan bunları bize açıklayacaktır. Ancak bu konuyu bir kez daha TC ile imzalanan progokol anlaşmasındaki mektup içinde görüyoruz, ve mektupta aynen şöyle deniyor bu konuyla ilgili olarak: "Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti şahıs ve firmalarına Türkiye Cumhuriyeti kanunları çerçevesinde TC tescilli bir havacılık şirketine kuruluş veya iştirak imkânı sağlanacaktır."

Burda bizim dikkatimizi çeken ve muhakkak Bakandan açıklamasını isteyeceğimiz bir husus vardır. Türkiye Cumhuriyeti kanunları çerçevesinde ve bildiğimiz kadarıyla TC kanunları da bu konuyla ilgili olarak sermayenin %50' den fazlasının Türkiye Cumhuriyetinde olmasını öngörmektedir. Yasaların değiştiğini duymadık. Eğer yasalarda bir değişiklik yapılmışsa sorun yok ama, bildiğimiz kadarıyla böyle bir değişiklik yapılmadı ve bu protokolda bizim anladığımız sadece şudur: %50'nin altında hissedar olabilirsiniz.

Ulaştırma ve haberleşme sektöründeki sorunları ve önlemleri gerek 1986, gerekse 1987 geçiş yılı programlarında izledik. Her iki programda da ele alınmış sorunlar söylenmiş, bir takım çözüm önerileri yapılmıştır. Muhakkak ki geçiş yılı programlarından çok evvel de çeşitli bütçe görüşmeleri sırasında Hükümetin uygulamaları eleştirilirken de bir takım öneriler yapılmıştı. Ama şimdilik ona değinmeyeceğiz. Hükümetin kendisinin de katkısı olan ve geçiş yılı programlarında bu konu şöyle ele alınmaktadır, 1986 Geçiş Yılı Programında sorunlar ve önlemler başlığı altında şu ifadelere rastlamaktayız: Birinci paragraf:

" Yol tamirleri ve diğer yol yapımları ile ilgili projelerin zamanında bitmemesine neden olan sorunlar finansman zorlukları, teknik teçhizat ve makinelerin eskimiş oluşu, teknik personelin yetersizliğidir." Bu konuyla ilgili olarak bir de 1987 Geçiş Yılı Programına bakalım. "Sorunlar ve önlemleri" adı altında, başlığı altında, o da konuya şu şekilde yaklaşıyor; Birinci paragraf:

"Yol tamirleri ve diğer yol yapımlarıyla ilgili projelerin zamanında bitmemesine neden olan sorunlar finansman zorlukları, teknik teçhizat ve makinelerin eskimiş oluşu, teknik personelin yetersizliğidir. "

Bir de ikinci paragrafta bakalım, ikinci paragrafta da 1986 Geçiş Yılı Programı içinde, "1986 yılı programıyla teknik personel için eğitim programı düzenlenecek, makine farkının kısmi yenilenmesine gidilecek ve şehir içindeki yoğun trafik problemi ve park sorunlarını hafifletici önlemler alınacaktır. Şehirlerarası toplu taşımacılıkta belirli standartlara uyan taşıtlar kullanılmasına ve otobüs terminallerinin süratle açılmasına ağırlık verilecektir.

1987 Geçiş Yılı Programında ise ikinci paragraf;"1987 Programıyla hazırlanacak master plân çerçevesinde teknik personel için eğitim programı düzenlenecek, makine farkının kısmi yenilenmesine gidilecek ve şehir içindeki yoğun trafik problemi ve park sorunlarını hafifletici önlemler alınacaktır. Şehirlerarası toplu taşımacılıkta belirli standartlara uygun taşıtlar kullanılmasına ve otobüs terminallerinin süratle açılmasına ağırlık verilecektir." Fazladan hazırlanacak master plân çerçevesinde dendiğini görüyoruz bu paragrafta ve bu bölümü baştan sona kadar okuyacak olursak her iki geçiş yılı programı içinde, gerek sorunların, gerek önlemlerin hemen hemen hiç değişmediğini görmekteyiz. Fazla bir değişiklik yok. Geçen yıl bütçe eleştirileri sırasında saydığımız aksaklıklar, eksiklikler de yerli yerinde duruyor, onlarda da bir değişiklik yok. Görülüyor ki Sayın Bakanın takdim konuşmasında söylediği gibi değil burda yapılan eleştirilere önem verip, bu eleştiriler çerçevesinde uygulamada görülecek aksaklıkları düzeltmek için çaba harcamak, kendi hazırladıkları, kendi yaptıkları ellerindeki raporlarda uzmanlar tarafından tesbit edilen ve programlara işlenen konuları bile izleyip düzeltme çabasını göstermemektedirler. O zaman burda bize düşen konuda bu yaklaşım içinde, bu zihniyete karşı geçmiş bütçe eleştirilerinde filan sayfada şunları söylediydik, açın okuyun demekten başka yapacak bir şey kalmaz. Ama biz fazla vaktinizi almadan kısaca belli başlı bir kaç soruna değinerek yetinmek istiyoruz. Belki bundan sonra bu tür ciddiyetsiz yaklaşımlarla konuyu geçiştirmeye değil, çözüm için ciddi önlemler almaya yönelir ve sorunlarda az da olsa bir hafifleme sağlanabilir.

Geçen dönem yaşadığımız sorunlar içinde Kıbrıs Türk Hava Yolları çalışması Yönetim Kurulunun yapısı, Yönetim Kuruluna atanan gedikli Yönetim Kurulu üyeleri idi. Bu yıl yine bu zihniyeti görmekteyiz yönetim kurulu atamalarında. Politikacılıktan emekliye çıkmış veya seçimi kazanamamış eski politikacılar buraya atanmakta. Bazı şahısların bir yan işi haline gelmekte yönetim kurulu üyelikleri. Feribot işletmesinin, feribot acenteliğinin Denizcilik İşletmesine verilmesi ve biletlerin Denizcilik İşletmesi eliyle kesilmiş olması gerçi iyi bir karar. Geçen yıl bunu vurgulamıştım ve bunu vurgularken bir uyarıda bulunmuştuk. Birtakım tıkanıklıklara, aksaklıklara meydan vermeyecek bir sistemin izlenmesi gerekir. Bugün de izlenen sistem doğrudan biletlerin limandan kesilmesidir ki bu ciddi tedirginliklere neden olmaktadır. Bunun çözümü pek zor olan bir konu değildir. Süratle çözümlenebilecek bir konudur. Önemle üzerine eğilerek bu tedirginliğin ortadan kaldırılmasını beklemekteyim.

Geçen yıl gene vurguladığımız Mersin limanındaki işkenceler ne yazık ki son bulmuş değildir. Aynı şekilde devam etmektedir. Feribot yolculuğundaki izdiham, feribotlardaki pislik gene aynı şekilde sürüp gitmektedir. Oyle ki ne yazık feribotlar hiçbir denetim yokmuş gibi sahipsiz bir şekilde, sanki yükledikleri, götürdükleri insan değil ve başka şeyler imiş gibi umursamaz bir işletmecilik anlayışı içinde çalışıp durmaktadırlar.

Uçak seferlerinde geçmiş dönemlerde sık sık vurgulanan saatlerin aksi zamanlara alınmış olması ve getirdikleri tedirginlik yine devam etmektedir. Ancak alınan bir takım tedbirlerle uçak seferlerinde eskiye göre bir düzelmeye olmakta olduğunu, tam olarak düzenlenmiş olduğunu söyleyememekle birlikte bir düzelmeye yönünde çaba harcandığını görmekteyiz.

Bir de gerek uçağı pahalı bularak, gerekse yükünün ağırlığı nedeniyle uçaktan yararlanmayıp da otobüsle Avrupa'ya gitmek isteyen yolcularımızın durumu vardır. Bunları hatırlanacağı üzere geçen yıl yine ısrarla vurgulamış ve yine bunların sorunlarına çözüm getirilmesini istemiştik. Ama ne acıdır ki bunların sorunları çözümlenecek yerde daha da karmaşıklaşmış, daha da yönetim ilgisizleşmiştir bu sorunlar karşısında. Yakın bir zamanda bundan iki ay önce bilgimize bir olay geldi ki işittiniz, izlediniz, uç aşağı, beş yukarı otobüs yolculuklarında daima bu risk yaşanmakta, bu acılar çekilmektedir. Londra'ya gitmek için otobüse binen arkadaşımız

Çok maceralı bir seyahattan sonra ancak onbir gün sonra Londraya varabilmiştir.

Otobüs Almanya'ya geldiği zaman bozulmuş ve insanlarımızı ta burdan alıp Almanya'ya ve İngiltere'ye taşımakta olan, yani çok uzak bir mesafeye götürmekte olan kışın kıyametin içinde çalışan otobüslerin durumu ne acıdır ki üç aşağı beş yukarı aynıdır. Hepsi de yolda emniyetli sefer yapabilecek kontrolden geçirilmemekte oldukça eski ve yıpranmışlardır ve bu yıpranmış otobüs doğaldır Almanya'da bozulur. Ve Alman polisi derhal trafikten men kararı alır ve bu araç der artık burda yürüyerek gidemez. Ancak ve ancak bir tırın üzerine bindirilerek gitmesi lâzımdır. Ve otuz yolcusu Almanya'da bir Türkün tuttuğu bir eve, bir evin bir tek odasına üst üste yığılmak suretiyle altı gün altı gece, bu gayri insani şartlar altında yeni otobüsün gelip kendisini almasını bekliyor. En nihayet otobüs gelir alır. Ama İngiltere'ye gittikten sonra macerası bitmez. Gelmek için, Kıbrıs'a gelmek için hazırlanan yurttaşımız bir de bakar ki otobüs acentasının yerinde yeller esiyor. Bu acenta battı, artık sefer yapmaz diyorlar. Yurttaşımız ancak arkadaşlarından borç harç para dilenerek uçak bileti keserek yurda gelebiliyor. Peki bu yurttaşlarımızın acaba çilesi ne zaman sona erecek? Buna Bakanlık bir tedbir getirmeyi düşünebiliyor mu?

SALİH USAR (Girne) (Yerinden) - Otobüsle gitmesin efendim, yeter.

AKTAN SADIK (Devamla) - Sayın Başkan, sayın milletvekilleri; otobüslerimizin durumu bu, çekilen çileler bu. Bir de içteki yollarımızın durumuna bakalım.

Yeni Girne yolu hızla bitmeye doğru gidiyor. Ama nedendir bilinmez, Bütçede yeni Girne Yolu diye bir yol yoktur. Geçen yıl da söylemiştik. Peki Bütçeye konmasının mahzuru nedir, biz onu anlayamadık. Bütçeye konmadan Hükümet nasıl bir harcama yapabiliyor? Yardım olarak geliyor bu para. Bunu da tesbit ettik, bunu da biliyoruz. Geçen yıl da söylemiştik. Ama bütçeye girmeden bir para nasıl harcanabilir? Birleşmiş Milletler yardımı dahi bu Bütçeye girebiliyor da, bir başka ülkeden gelen, Suidi Arabistan'dan gelen, temin edilen yardım nasıl oluyor da bu. Bütçeye girmeden harcanıyor? Nerden kaçırılıyor, hangi denetimden kaçırılıyor?

ALPAY DURDURAN (Lefkoşa) (Yerinden) - Alman çeşmesini yaptıkları gibi aynı usullerle.

AKTAN SADIK (Devamla) - Girne Yolu bite dursun, diğer yollarımız geçmiş yıldan, hemen hemen hiç farkı olmadan ama, geçen bir sene içinde biraz daha yıpranarak, yollardaki oyukluklar, çukurluklar biraz daha büyüyerek durumlarını korumaya çalışmaktadırlar.

Bu yolların tamiri konusunda Geçiş Yılı Programı içinde de iş yapılamadığı, konan hedeflere ulaşılamadı. 20 kilometrelik, 20 millik yol yapılması öngörüldüğü halde, asfaltlanması öngörüldüğü halde, ancak ilk altı ayda iki millik bir bölümün asfaltlandığı da itiraf edilmektedir. Nitekim yollara bir baktığımızda bu durumu görmekteyiz.

Karaağaç yolu, geçen yıl ısrarla anlatmıştık, sık sık asker tarafından kesilen ve o bölgedeki insanların kullanmak zorunda kaldıkları yol ne yazık ki bakımsız, kullanılabilecek durumdan çok uzaktadır. Hisarköy yolu pek farklı değil. Balıkesir yolu. Balıkesir köylüleri Hükümet bir vesileyle köylerini ziyaret ettiğinde bu yolun tamiri konusunda bol vaat almakta ama heyet ayrıldıktan sonra yol gene aynı halini koruyarak bir ertesi ziyareti bekler duruma düşmektedir. Eğer yolunuz bir Tatlısu'ya düşer de Geçitkale'den sonra çıkarsanız, o kalan asfalt ne yazık ki çukur kesimlerden az bir duruma düşmüş. Artık çukurlar, asfaltı yenmiş. Bunlar ne zaman düzeltilecek? Ta 1978 yılında Programa alındığını bildiğimiz Yeniceköy-Geçitkale ve Karpaz yolu olarak devam eden yol ne yazık ki şöyle bir ucundan bu yıl tutuldu. Acaba gelecek

yıl devam edilecek mi? Bazı köprülerin tamir edilmesi, yerinin değiştirilmesi, genişletilmesi amacıyla bazı çukurlar kazıldı, o çukurlar da olduğu gibi duruyor. Geçen yıl ısrarla vurguladığımız çok önemli bir örnek vardır. Ergenekon yolu. Ergenekon yolunda acaba ekipler kaç kere işe başladı, kaç kere işi bıraktı?

NACI T. USAR (Gazi Mağusa) (Yerinden) - Otuz oy için niçin uğraşsın orda Aktan.

AKTAN SADIK (Devamla) - Geçen yıl çok az bir bölümünü yaptı, işi bıraktı, makineler çekildi, bu yıl iki kere başlandı, ancak üçüncüde bitirmek için bir ciddi hedef görüyoruz. Ne yazık ki bu tür işletmeden habersiz veyahut günübirlik politikalarla karayollarını yönetmeye kalkmak yol sorunlarını daha da büyütmede, çapraşık hale getirmektedir.

Banket sorunları üzerinde önemle durduğumuz sorunlardan bir tanesiydi. Yolda bir emniyet şeridi olarak düşünülen banketler, geçen yıl bir ölüm tuzağı olarak nitelenmişti ve gerçekten de bir ölüm tuzağı niteliğindedir. Bundan iki ay önce, ki bu sadece olaylardan bir tanesidir, Salâmis yakınlarında devrilen Yeni Erenköy'ün otobüsünün en büyük kaza nedeni, yolların, banketlerin bozuk olmasıdır ki bu yerde en azından banketle yol seviyesi arasında on santimlik bir fark mevcuttur.

Kaza olduktan sonra, yani iş işten geçtikten sonra ilgili Dairede bunu farketmiştir. Farketmiştir ve hatanın hemen ertesi günü glayerleri o yola sokarak hatasını örtmeye çalışmıştır. Ama bir yurttaşımız kayatından olmuştur. Diğer yörelerde banketler pek farklı değildir. Onlar da aynıdır. Ne zaman trafiği en yoğun olan Lefkoşa-Mağusa yolu üzerinde banket çalışması yapılmıştır. Son senelerde birak banket çalışmasını, yarıya yol da harap olmuş gitmiştir. Sürekli ağır vasıtaların işlemeyle, yük kontrolünün yapılmamasıyla, askeri araçların olur olmaz zamanlarda çığnemesiyle yollar tamamen harap olmuş durumdadır. Peki mevcutları korumak için bir gayret sarfedilmezse, bir girişim yapılmazsa bunların yenisi nasıl yapılacak? Elbette yenisi de yapılamaz. Ana yollarımızda bozukluk var. Ana yollarımız bakımsız. Banketleri yok: Banketler tamamen gözden kaybolmuş da ana yol dışındaki yollarımızın acaba hali nicedir? Yan yollardan ana yola çıkan sürücülerin şükrettiklerini düşünürsek varın onların halini de siz düşünün.

Girne-Esentepe arasında yol genişletildi. Bir bölümü ama. Bir bölümü genişletildi. Tekneciğe kadar olan bölümü. Ondan öteye bırakıldı. Acaba neden? Beşparmağın güney eteklerinde bulunan köylerimizin tümünün de kullandığı Taşkent.-Dikmen arasındaki toprak yol sürekli olarak onarımı yurttaşlar tarafından istenmesine rağmen ve Hükümet tarafından söz verilmesine rağmen Programa bile alınmamakta. Yeni Girne yolu başlarken, meşhur Gönyeli kavşağında bir düzenleme yapıldı. Dediler ki esas projede altgeçit varken, ucuza çıkaralım dediler. Bir acaip kavşak yaptılar, ondan sonra kendileri de beğenmediler ve kazaları görünce bir başka acaip kavşağa gidildi. Ama yine bu yolun, yeni Girne yolunun Boğaz kesiminde de bir altgeçit olmasına rağmen orda da bir acaip düzenlemeye gidilmekte olduğunu görüyor, duyuyoruz. Bu tür devlete daha da masraflı olan düzensiz uygulamalardan, yani ileride kendimizin de beğenmeyip bozup başka çözümler arayacağımız uygulamalar yerine, doğrudan bize teknik nasıl bir çözümleme emrediyorsa, o çözümlemeyi yapmamız şarttır, gerekmektedir. Ve Bakanlığın bu yönde girişim yapması şarttır.

Geçen yıl Karayolları Dairesinin yine bir uygulaması vardı. 1985 seçimleri öncesi. Turunçlu yolu alelacele tamir edildi ki, Turunçlu yolu, Geçitkale Havaalanı yolu yapılırken, haddinden fazla yüklenen kamyonların tahrip ettiği bir yoldu. Bu yol tamir edildi, köy içinde bir bölüm kazıldı, bir kanalizasyon yapılması gerekiyordu. Aksi takdirde yağmur suları evlerin içine dolacaktı. Seçim geçti, yol kapatıldı. Hendek kapatıldı. Çözüm getirilmedi. Ama Hükümet heyetleri her gittiğinde bu sorunu çözeceğiz demekteler. Ama herhalde bu yolun bu duruma gelmesi o köylülerin hatası değildir, o köylülerin suçu değildir ve çözümlü de, süratle yapılması da Hükümete düşen bir görevdir. Genel olarak yolların bakım, onarımı, köy grup yollarının ıslahı için Bütçeye bir miktar para konmuştur. Bütçeye konan bu paralar tümü birden, isim zikretmeden, yani kullananın , yani Hükümetin tercihine bırakılarak uygulanmakta, uygulanmaktadır. Bu sorunu yine eleştirmiştik, yine Bütçeye konan bu tür paraların isim isim zikredilmek suretiyle hangi projelerin, hangi yolların yapılacağı programlanması suretiyle kesin bir çözüme kavuşturulması, gümbürlük politikalara terk edilmemesi ve zamanında yapılması için uyarılarda bulunmuştuk. Bu uyarılarımız da ne yazık ki ciddiye alınmamıştır. Aynı şekilde tümü birden bir kalem altında Hükümet veya bakan istediği köy yolunu yapar, istediği köyün yolunu yapmaz zihniyeti altında ki, bu kürsüden yine Hükümetin, Hükümeti kuran partinin, yani Ulusal Birlik Partisinin milletvekilleri de vakti zamanında Sayın Bayram'ı, sadece Karpaz'a yapıyorsun diye eleştirmek zorunda kalmışlardı.

HASAN SARICA (Lefkoşa)(Yerinden)- Balıkesir'den bağladı.

MEHMET ALTINAY (Gazi Mağusa)(Yerinden)- Sadece UBP'lilere deseniz daha doğru olur.

AKTAN SADIK (Devamla)- O konuda da yerel seçimler öncesinde yaşanan bir gerçeği biliyoruz ki, bu yol Beyarmudu yoludur. Beyarmudu yolunu tamir için gelen Karayolları ekiplerini köyün UBP liderleri kevalamış ve nedir yaptığınız, bize seçim mi kaybettirmek istiyorsunuz şeklinde müracaatlar yaparak yolun tamirinin ertelendiğini de biliyoruz.

MEHMET ALTINAY (Devamla)- Şimdi bakacağız bakalım köye gidecek mi?

AKTAN SADIK (Devamla)- Şimdi yapılmaktadır.

MEHMET ALTINAY (Devamla)- Göreceğiz ne yapılacaktır?

NACİ T. USAR (Gazi Mağusa)(Yerinden)- Şimdi yumurtayı çirlesen gider bir yol yapacaklar. Hiç merak etme.

MEHMET ALTINAY (Devamla)- Köyün içine girmedi daha. Bekle.

FADİL ÇAGDA (Girne)(Yerinden)- Yapsınlar da görelim efendim.

AKTAN SADIK (Devamla)- Bu Bakanlığa bağlı olarak faaliyet gösteren Planlama İnşaat Dairesi altında büyükçe bir kontrolörlük vardır.

Geçen yıl da sadece kontrolörlük durumuna düştüğünü, düşmekte olduğunu söylemiştik. Gerçekten bir kontrolörden farklı bir işlevi yoktur, o şekilde bir çalışma yürütmektedir. Nitekim personel durumuna baktığımız zaman gittikçe münhallerinin çoğalmakta, personel sayısının azalmakta ve Protokolda da vurgulandığı gibi tamamen görevini tamamlayıp kapanacağı dönemi beklemektedir. Ama mevcut personel arasında da birtakım huzursuzluklar görülmekte, yaşanmaktadır. Bu dairemizin Girne şubesinde de bir yolsucluk olayı yaşanmış, konuya Sayıştay el atmış, soruşturma açılmış ama sonucu hakkında şu ana kadar herhangi bir bilgi verilmemiştir. Bu konunun da aydınlatılmasını, vekâleten bu şubeye bakan Eren Defterali'nin ki iddia devlet araçlarını ve personeli kendi işleri için kullandığıdır.

FADIL ÇAGDA (Girne) (Yerinden) - Suçüstü yakalanmıştır Sayın Aktan.

AKTAN SADIK (Devamla) - Ve evet, bu iddiaların da açıklığa çıkarılması ve Dairemiz personellerinin şaibe altında kalmaktan kurtarılması gerekmektedir. Ama ne yazık ki Plânlama İnşaat Dairesi mühendisleri sürekli yaptıkları işlerde bu tür suçlamalar altında kalmaktadır ve bu suçlama altında kalmaması için de daire önlem almamakta, aksine bunları ısrarla halka da kanıksatmaktadır. Müteahhitlerin yaptığı devlet işlerinin kontrolü teslim alınması ayrı bir olaydır. Birtakım olayların, birtakım vurgunların döndüğü bir olaydır. Uzun boylu değinmek istemiyoruz bu konuya, alın İmar Yasasında geçen yıl yapılan değişiklikle sığınak şartı getirildi. Dört kat ve üzerindeki binalar için sığınak şartı getirildi. Birtakım girişimler yapıldı. Birtakım eleştiriler yapıldı. Ama gerek birliğin, gerek Mimarlar Odasının ısrarla girişimlerine hükümet tarafından bir yanıt getirilmedi. Bu soruna bir ferahlama getirilmedi. Telefonlarımız malum; sen onu değil, o seni idare ediyor. Canı istediği zaman çıkıyor, canı istemediği zaman çıkmıyor. Geliştirilecekmiş. İnşallah geliştirilir ama konan yatırımlarla geliştirilmesine olanak yoktur. Telefonların dağıtımında ise partizanlık sürüp gitmektedir. Geçtiğimiz yıllarda ve ondan önceki yıllarda köylerde telefon sorununa bir çözüm getirebilmek için jetonlu telefon uygulamasına geçilmesi önerilmişti.

Gayet bilimsel gibi görünen bir açıklamayla Sayın Bakan, daha ileri tekniklerin getirileceğini söylemişti. Ama gelmedi. Bu yıl Sayın Bakanın açıklamasından görüyoruz ki, jetonlu telefonlara razı olmak durumundayız. Ona da razıyız. İnşallah gelsinler ama jetonlu telefonlar gelecek yerde, bazı yerlerde, bazı yörelerimizde, örneğin bir Çamlıköy'de, mevcut telefon da halkın kullanımından çok, bir şahsın kullanımına arzedilmektedir. Köylülerin imza toplayarak bu telefonun bir başka yere naklını istemelerine rağmen, kaymakamlık UBP'den alıp da size mi vereyim zihniyetiyle, ki bunu açıkça da söylemiştir, telefonunu bir tek şahsın emrine terketmiştir.

OZKER OZGUR (Lefkoşa)(Yerinden)- Muhtarlığı CTP kazandı diye o tutum içine girdi kaymakamlık. Onu da anti parantez belirtmek lazım.

ENVER EMİN (Lefkoşa)(Yerinden)- Ne oluyor, konuşma sırası sizde mi?

NACİ T. USAR (Gazi Mağusa)(Yerinden)- Aktan Sadık'ı bazı terbiyeli buldu Sayın Başkan da ...

ENVER EMİN (Devamla)- Fevkalade güzel konuşuyor Aktan Bey.

EMİN UZUN (Lefkoşa)(Yerinden)- Gerçekten, deminden beri dışarda seni dinliyorum.

BAŞKAN - Devam edin Sayın Aktan.

AKTAN SADIK (Devamla)- Limanlarımız ve balıkçı barınaklarımızda da önemli bir değişiklik olmadığını vurgulamak istiyorum. Geçen yıl Bütçeye 50.000.000 lira konarak birtakım tedbirler alınıp, bu balıkçı barınaklarının düzenlenmesi yolunda girişimler yapılmış olmasına rağmen yeterli olmamıştır. Emici tarak pompası alınacak denmiştir, alınmıştır. Ama balıkçı barınaklarımızın tıkanmasını yine önlenmemiştir. Yeni Erenköy'de 15.000.000 harcayarak bir dalgakıran yapılmıştır ama bu dalgakıran da soruna çözüm getirmemiştir. Balıkçı barınaklarımız öyle bir konumdadır ki, gerçekten sahipsiz bir vaziyettedir. Tarım Bakanlığı bakması gerekmekte, Tarım Bakanlığının olması gerekmekte, Limanlar Dairesinin baktığı Bayındırlık Ulaştırma Bakanlığına bağlı ve ikisinin arasında ne yazık ki balıkçılığımızı geliştirmek, balıkçılarımızı emniyetle çalışır duruma getirmek ve üretimlerini artırmak için ciddi tedbirler alarak bu barınakların düzenlenmesi mümkün olmamaktadır.

Yine Bütçeye baktığımız zaman Turizm Dairesinin Bütçesinde Girne Limanındaki pis kokuları halletmek için bir kanalizasyon yapılmakta olduğunu ve bu proje için 150 milyon lira konduğunu görüyoruz. Memnun olduk. İnşallah turistik kentimiz gerçekten kendine yaraşır bir şekilde temizlenir, bu pis kokulardan arınır.

Liman Dairemiz, Limanlar Dairesinin hakkını yememek gerekir. Gerçekten en iyi çalışmakta olan dairelerimizden biri. Kendi olanakları çerçevesinde bir şeyler yapmaya çalışmakta. Birtakım tedbirler önermekte Hükümete aldığımız bilgiye göre ama ne yazık ki bu işlerinde halledilmesi hükümet katında mümkün olmamaktadır. Adına ısrarla bir de turizm ekleyerek turistik Girne Limanı da dediğimiz ki bizim daha evvel de askersel amaçlarla yapıldığına söylediğimiz ve bu kanımızı değiştirecek hiçbir girişimde olmadığını gördüğümüz yeni Girne Limanı yapılmaya devam ediyor. Bitecekmiş ama bu limanımızın da turistik bir amaçla yapılmadığını kanıtlayan, gösteren önemli bir olay vardır. Rihtım düzenlemesi. Rihtım düzenlemesi bu limanın ne yat limanı ne turist getirmek için bir liman olacağını değil, sadece öncelikle askersel amaçlarla kullanılacağını göstermektedir. Oyle bir liman düzenlemesi yapılmıştır ki geminin yaklaştığı rihtımla, yolcu salonu arasına askeri vasıtaların, gemilerin rihtıma yaklaştığı yer konmuştur ve herhangi bir askeri araç geldiğinde bir indirme, bir yükleme sırasında kesinlikle limanı ikiye bölecek ve yolcu akışını engelleyecek bir düzenleme içine girilmiştir. Limanlar Dairesinin yaptığı girişimler ki bu girişimler sadece buraya kadar değil, ta Türkiye'ye kadar uzanmıştır, bir çare olmamıştır, herkes gene kendi bildiğini yapmıştır.

Sayın Başkan, sayın milletvekilleri; muhakkak ki bu tür örnekleri alabildiğine saymak, sıralamak mümkündür. Vakit hayli ilerledi, vaktinizi daha fazla almak istemiyorum. Bu Bakanlığımızın Posta Dairesi, Meteoroloji Dairesi malum kendi çalışması içinde varlığıyla yokluğu arasında bir fark yok. Bu Bakanlığımızda vurgulamak istediğim bir husus daha vardır. Personel politikası. Personel politikası ne yazık ki ihtiyaç duyulan, geçici işçilerin Çalışma Dairesinden alındığı bir politika değildir. Çalışana hakkının verildiği bir politika değildir. Terfiler geldiği zaman hak edenin kazandığı bir terfi sistemi değildir. Ama işler iyiye gitmediği zaman rahatlıkla personel suçlanabilmekte, ne yapalım personel yetersizdir, personel eğitimsizdir denilebilmektedir. Geçen yıl da bu yıl da geçiş programlarına bu husus ısrarla yazılmıştır. Ama personelin eğitilmesi yönünde ciddi bir çaba harcanmamıştır, üstelik personel konusuna hız verilmiş, biraz işten anlayanlar ki bu Bakanlık ısrarla kullandığı bir kızak diye tabir edebileceğimiz bir yer vardır, hemen derhal eşdeğer uygulaması için bu eski İhtiyat Sandığının olduğu izbe binaya aktarılır. Alınacak personeller, yapılacak terfiler Bakanlıkta belli bir komitenin onayından geçer ve bu şekilde bir uygulama sürüp gider. Personel içinde sivil havacılıkta da ciddi huzursuzluklar vardır, yaşanmaktadır.

Bu bölümde çalışan elemanlar da yeterli sayıda değildir. Yirmi dört saat faal olarak tutulan hava trafik hizmetlerinde, ancak bir tek kişi tarafından yürütülmekte, iş bilen bir takım, bir tek adam tarafından yürütülmekte bunun yanında tayinsiz, terfisz, kontrol lisanssız, yani sorumluluk taşımayan, taşımayacak olan personel tarafından yürütülmeye çalışılmaktadır ve çok önemli bir alan olan hava hizmetlerinde her an ciddi kazalara neden verecek tedbirâizlikler yapılmaktadır ki, bundan Bakanın haberdar olduğunu biz sanmıyoruz. Ama, tedbir alıp düzene koyması yönünden uyarı gereğini duyuyoruz. Aynı zamanda personel, servis otobüsünün şöförlüğü için de zorlanmakta, bazı alanlarda gerekli personel yetiştirilmeyip, çalışmalar risk edilmekte bir iki personelin ayrılmasıyla işlerin tamamıyla durabileceği şartlarda çalışmalar sürdürülmektedir ki, bu itfaiyede, hava trafik kontrolunda gözlemlenmektedir. Sözlerime son vermeden önce bir de meşhur ...

EMİN UZUN (Lefkoşa)(Yerinden)- Nihayet.

AKTAN SADIK (Devamla)- Bir ihaleden söz etmek istiyorum burda. Bu da Gemi Konağı rıhtım inşaatıdır, iskele inşaatıdır.

BAYINDIRLIK, ULAŞTIRMA VE TURİZM BAKANI NAZİF BORMAN (Yerinden)- Maliyeden soracaksınız onu.

AKTAN SADIK (Devamla)- Maliyede olmakla birlikte ta baştan itibaren ...

NAZİF BORMAN (Devamla)- Benimle ilgisi yoktur.

AKTAN SADIK (Devamla)- Ta baştan itibaren bu Bakanlığımızın devreye girdiğini ve esas bu Bakanlığımızın alanı olduğunu da bilmekteyiz.

NAZIF BORMAN (Devamla)- Kontrol ...

AKTAN SADIK (Devamla)- Gerçi, ihale işini Maliye Bakanlığı yürütmektedir ama ...

NAZIF BORMAN (Devamla)- İhale değil efendim.

AKTAN SADIK (Devamla)- Bu alan liman inşaatı ve kontrolü tamamen bu Bakanlığımıza ait olması gerekmektedir. Biz burda, bu konuda iki nokta üzerinde duralım, ilgili bakan her kimse yanıtını verir. Bir kere olay ta bu rihtimin, bu iskelenin yıkıldığı kazaya kadar gidip dayanmaktadır. Kuşku uyandıran uygulamalardan bir tanesi, ihalenin 335.000.000'a verilmiş olmasına rağmen, 150.000.000 liralık tazminat istemesidir ve bu iskelenin kullanılmasının hangi makam tarafından bu feriboata müsaade edildiğinin açıklığa kavuşturulmasıdır. Diğer bir konu ise, ihalenin bizzat kendisidir. Bu ihaleyle ilgili olarak ne hikmetse son zamanlarda bu tür ihaleler çok olmakta ve UBP milletvekilleri bu ihalelerle şaibe altına düşmekte, şaibe altında kalmaktadırlar. Yine bir UBP milletvekili de şaibe altındadır bu ihaleyle ilgili olarak. Bunu kuvvetlendiren en önemli delil şudur ki, bir ihaleye çıkılırken, ihale firmanın keyfine bırakılmaz. Proje müteahhit firma tarafından yapılmaz.

Devletin elemanları vardır, Devletin bu konu ile uğraşan dairesi vardır, projeyi yapar, o yörenin, o bölgenin şartına göre nasıl bir proje yapması gerekirse, nasıl bir tamir yapılması gerekirse, onun şartlarını hazırlar, o şekilde ihaleye çıkar. Ama şu veya bu şekilde ihaleyi kazanan firma ile akrabalık ilişkisi bulunan bir milletvekili eğer ki on beş gün süre ile Devlet, Emlâk ve Malzeme Dairesinde demir atar ve bu işin çalışmasını yaparsa, bu konu kuşku uyandırır. Eğer ihale süresi 30 Kasım'da biter, işin teslim tarihi 30 Kasım'dır, 30 Kasım'da iş teslim edilmez ve yeni süre almak için, süreyi uzatmak için yine aynı şahıs tarafından birtakım girişimler yapılırsa, bu şaibe daha da perçinleşir. Her ne olursa olsun, bu konunun aydınlığa çıkarılmasını ister, Bayındırlık, Ulaştırma ve Turizm Bakanlığı, ister Maliye Bakanlığı, her kim olursa olsun ama Hükümet tarafından şarttır, muhakkak bu işin üzerine eğilip aydınlığa çıkarılması ve sürenin uzatılıp uzatılmadığı konusunda da Meclise bilgi verilmesini talep etmekteyiz. Dinlediğiniz için hepinize teşekkür ederim.

BAŞKAN - Teşekkür ederim Sayın Aktan Sadık. Söz sırası Sayın İsmail Bozkurt'tadır. Buyurun Sayın İsmail Bozkurt.

İSMAİL BOZKURT (Gazi Mağusa) - Sayın Başkan, sayın milletvekilleri; görüşülmekte olan Ulaştırma, Turizm ve Kültür Bakanlığı 1987 Yılı Bütçesi konusunda...

BAYINDIRLIK, ULAŞTIRMA VE TURİZM BAKANI NAZİF BORMAN
(Yerinden) - Kültür yok. Geçen sene idi o.

İSMAİL BOZKURT (Devamla) - Pardon. Bayındırlık, Ulaştırma ve Turizm.

ERGÜN VEHBİ (Lefkoşa) (Yerinden) - Karıştı bakanlıklar.

İSMAİL BOZKURT (Devamla) - Bir an karıştırdım, özür dilerim.

OMER DEMİR (Gazi Mağusa) (Yerinden) - Adlar karışıyor bazen.

EŞBER SERAKINCI (Gazi Mağusa) (Yerinden) - Yardımcı olmaya çalıştık.

İSMAİL BOZKURT (Devamla) - Evet, Bu konudaki parti görüşlerimizi sabahki oturumda Sayın Rasih Keskiner dile getirdi. O bakımdan ben uzun boylu konuşmak niyetinde değilim, tekrarda bulunmak niyetinde değilim. Ancak geçmiş dönemin içinde, bir dönemde benim de görevim olduğu için özellikle turizm konularına kısa bir bakış bakmak, bazı eleştirilerde bulunmak, bazı konuları ortaya koymak istiyorum. Herşeyden önce sevindirici bir yön vardır turizm konusunda sayın arkadaşlar. Bunu belirtmek gerekir. Bir süreden beridir hepimiz aynı dilden konuşuyoruz. Yani turizmin öneminden bahsediyoruz, söz ediyoruz. Turizmin Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti ekonomisinin gelecekte, şimdi değil, muhakkak şimdi değil ama gelecekte motor gücü olması gerektiğinden bahsediyoruz. Hemen herkes, muhalifi, muvafığık hangi düşüncede olursa olsun bu noktaya gelmiş durumdadır. Bu aslında ileriye doğru bir adımdır turizm bakımından. Eğer bu en azından prensibinde, ilkesinde varılan bu görüşbirliği uygulamaya geçerse, geçebilirse, elbetteki turizmimizin beklenen düzeye çıkması da mümkün olabilir. Tabii turizm sayın arkadaşlar, aslında çok yönlü bir olaydır ve bir bakanlığın tek başına altından kalkamayacağı da bir olaydır. Bunu özellikle belirtmek gerekir. Turizm komple bir olaydır, makro bakış ister. Yani tümü ile bakış ister. Hemen hemen tüm devlet organlarını, bakanlıklarını ilgilendiren yönü vardır. Geniş koordinasyon çalışmaları gerektirir.

Bu bakımdan eğer bu organizasyon, örgütlenme, işbirliği kurulmazsa muhakkak surette aksaklıklar çıkması mümkündür. Ülkemizde bunu gerçekleştirdiğimizi söyleyemeyiz. Turizm için yeterli bir düzeyde bir örgütlenme gerçekleştirdiğimiz, koordinasyonu gerçekleştirdiğimizi söyleyemeyiz. Tabii bunu söylerken sadece bugünkü bakan arkadaşımı suçlamıyorum, eleştirmiyorum. Bu eskiden beri gelen bir eksiklik, benim dönemimde olmuştu. Bunu sürekli gidermeye çalıştık, tam olarak yerine getirdiğimizi söylemek mümkün değildir. Şunu söylemek istiyorum sayın arkadaşlar; turizm bu özelliği dolayısıyla birçok ülkede bir bakanlık olmaktan çıkarılmıştır. ve daha çok bir kamu kurumu niteliğinde, yani birçok bakanlıklarla ortak hareket eden bir kamu kurumu şeklinde getirilmiştir. Bazı ülkelerde turizm bakanlığı olmasına rağmen bu şekilde bir turizm board veyahutta turizm board'u veyahutta çeşitli isimlerde bir örgütlenme geliştirilmiştir. Tabii şunu da söylemek gerekir bu gibi örgütlenmeler aslında sistemlerini yürüttüğümüz çok partili demokratik sistemlerde yani batı ülkelerinde daha çok günlük bir politika bir konu, günlük işlere bırakılmak istenmiyorsa bakanlıkların çeşitli çalışmaları arasından çıkarılıp sürekli bir devlet hizmeti biçimine sokmak istiyorsa genellikle oralarda bakanlıklar ya ortadan kalkar yahutta bakanlıkların fonksiyonu değiştirilir ve bu board özel kurumlar meydana gelir. İngiltere örneğin öyledir. İngilterede hiç turizm bakanlığı yoktur. Turizm'de en çok ileriye giden ülkelerde İtalyada da Fransa'da da, İspanyada da turizm board veyahutta turizm örgütüdür, egemendir. Bu biraz önce söylediğim turizm niteliği dolayısıyla koordinasyonu daha kolay sağlayan bir yol olarak geliştirmektedir. Aslında turizm çok yönlülüğü dolayısıyla hangi devlet işlevi ile birlikte yürütülmelidir konusu tartışmaya açıldığında çok yönlü sonuçlara varmak mümkündür. Mesala bir önceki koalisyon Hükümetindeki Turizm Kültür Bakanlığı birleşmiş, gerçekten güzel bir birleşimdi, uyumlu bir birleşimdi. Bugünkü birleşim de gerçekten birleşimdir. Özellikle bayındırlık ulaştırmanın ulaştırma bölümü ile turizm gerçekten bağımlıdır. Bu bakımdan bu konular daha çok siyasal tercih konusudur. Üzerinde fazla durmak gerekmez. Ancak bu eksikliği bilmiyorum sayın arkadaşım hissediyor mu. Ama bu koordinasyon konusu sanıyorum önemli bir sorun olmakta devam etmektedir, edecektir.

Ve eger turizmimizi geliştirmek istiyorsak, başka yönlere bir tarafa bu organizasyon konusunu da ciddiyle ele almak, değerlendirmek bir Master-Plan geliştirmek ve o çerçevde ulaşmak gerekmektedir. Turizm aslında sayın arkadaşlar...

EŞBER SERAKINCI (Gazi Mağusa) (Yerinden) - Londrada mı yazdın bunları?

ISMAIL BOZKURT (Devamla) - Hayır kafamdan söylüyorum yazmadım ki. Sürekli ilgilendiğimiz için bırakın da o kadarı, izin verin de olsun.

Evet sayın arkadaşlar; aslında hazırlıksızdım da, bugün Turizm Bakanlığının görüőüleceđini de bilmiyordum. Kendime göre bir hazırlığım olmuştu ama onları bir tarafa bırakarak konuşuyorum Sayın Serakinci. Epeyce belge falan da sağlamıştım ama başka bir zaman Meclisin bilgisine sunarız onları. Şimdi sayın arkadaşlar; turizm bu komple bir olaydır dedi. Bu komple olayın içinde alt yapısı ile... Önce altyapı ister, tesis ister, tanıtma ikinci geliyor, tanıtma pazarlama ister, duyurmanız gerekir. Ondan sonra ulaştırma gelir. Yani pazarlamasını yaptığımız şeyi memleketimize getirmemiz gerekir. Arkasından hizmeti sunmamız gerekir bu hizmet için de tesisler ve personel çok önemlidir. Personelin eğitimi önemlidir. Olur olmaz kişilerin turizm yapmadığı bellidir. Ve nihayet bunun sonunda da turiste birşeyler sunmamız gerekmektedir.

Turizmin çeşit isimler alması bundan, bu son şeyden çıkmaktadır. Kimisi deniz sunar, bazı ülkeler deniz suyu sunar, bazı ülkeler dağ sporu sunar, bazı ülkeler sanat, kültür sunar. Moskova'nın Bolşoy Balesi gibi meselâ, bazısı tarihi eserler sunar, gençlik turizmi sunar, vesaire vesaire. Bunun da bir politikasını yapmanız gerekir. Bunu yapmazsanız ve her türlü turiste hizmet edebileceğinizi sanırsanız yanılırsınız. Yani bunu şey etmek mümkün değildir. Bu konularda bütçe içinde bazı olumlu unsurlar olduğunu belirtmek gerekir. Orneğin; birkaç tanesine ben değinmek istiyorum:

Ilgaz ve Karaman Projeleri, Karaman Projesi vardı, bitmek üzeredir. Sayın Beşerler başlatmıştı sanıyorum o projeyi, biz devam ettirdik, yeni Bakanlığın bunu devam ettirmesi, yeni bir proje yapması gerçekten olumlu bir aşamadır ve daha da devam ettirilebilecek bir aşamadır. İşte bu biraz önce söylediğimiz turizm çeşitlerinden de bir tanesidir. Yani diğer turizm alanlarından bambaşka bir turizm çeşididir. Ama bizim ülkemiz buna yanıt verebilecek niteliktedir.

Tanıtma, pazarlama için yapılan daha geniş çapta ödenek konması da yerinde unsurlardır. Özellikle Otem'in geliştirilmesi için bir proje hazırlanması da yerindedir. Ancak ben burda bir eksiklik gördüm. Bilmiyorum belki daha sonraki aşamalarda Hükümet bazında ele alınacak. Sayın Başbakanla vardığımız bir mutabakatta Otem'in geliştirilmesi ve hem bir eğitim merkezi olarak devam ederken, bir devlet konukevi biçimine de dönüştürülmesi ve bu şekilde devlete büyük bir tasarruf sağlaması da düşünülmüştü. O yönde birşey görmedim. Çalışmalar yapılırsa, bana göre gerçekten yerindedir ve Devlette büyük tasarruf sağlayacak unsurlardır.

Sayın arkadaşlar; ben bunları söyledikten sonra şunu ben belirtmek isterim. Herkes turizmi bir ucundan alır. Bütün kompleliğine rağmen, turizmi bir ucundan alır. Kimisi der, belki de en çoğumuz bunu deriz ulaştırma, herşey ulaştırmadır. Halletmezsen ulaştırmayı hiçbir şey olmaz. Başkasına bakarsınız tesisiniz nerde diyor? Hani tesis nerde, hadi ulaştırmayı hallettik, tesis ne olacak? Diğerleri başka söyler, yani herkes bir

noktasından almaya çalışır. Bu aynı zamanda turizmin komple-
liğinin başka bir kanıtıdır. Yani bir bütün olarak ele alın-
masının başka bir kanıtıdır. Ancak buna rağmen ben şunu da
söyleyeceğim. Bütün bu kompleliği içinde dahi bana göre tu-
rizmin can damarı tanıtma ve pazarlamadır sayın arkadaşlar.
Bunu size basit bir örnekle de vermek istiyorum. İngiltere'de
örneğin, son ziyaretimde araştırdım 6000 adet kayıtlı turizm
acentesi vardır. Resmi kayıtlı 6000 tane turizm acentesi
vardır. Turizm acentelerinin vazifesini biliyorsunuz. Tanıt-
ma ve pazarlama. Yani İngiltere'nin turizm pazarlamasını,
tanıtmasını bu dış ülkelere bu 6000 tane acenta yapar. Bir
ağ gibi İngiltere'den her mahallesine, her semtine, hatta
hemen hemen her sokağına dağılmıştır. Şimdi soruyorum size
sayın arkadaşlar; biz Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti olarak
turizm yapacağız diyoruz ve yapmaya çalışıyoruz. Peki kaç tane
turizm acentesi en basiti İngiltere'deki 6000 acenteden kaç
tanesi bizi tanıtmakta ve pazarlamamızı yapmaktadır? Cevabını
ben vereyim. 10'dan azdır bu sayı, 10'u da geçmemektedir.
İşte sayın arkadaşlar; size turizmdeki çıkmaz sokak numara-
larımızdan bir tanesi. Elbette ulaştırma önemlidir, elbette
sistemler önemlidir ama bu sorunu çözmezsek sayın arkadaşlar,
bu sorunu çözmezsek uçaklar da dizeniz, tesisler de kursanız
yapamazsınız.

O açın içine girmezseniz ki Almanyada da aynı miktarda 6.000 civarında acente vardır. O açın içine kendinizi sokmazsanız bütün yapacağınız çalışmalar boşa gider. Onun içindir ki tanırma ve pazarlamaya muhakkak önem verilmesi gerekir. Bu yıl bütçede oldukça, geçen yıllara oranla turizmi tanıtma deneginde %100'e yakın bir artış gördüm. 185.000.000 lira. Aslında 185.000.000 lira da sayın arkadaşlar orta çaplı bir şirketin yaptığı tanıtma masrafıdır. Ama geçen yıla oranla bunun oldukça büyük bir gelişme olduğunu belirtmek istiyorum.

Önemli bir hususa daha değinerek sayın arkadaşlar, sözlerimi bitirmek isterim. Bu da yıllardan beri söyleye geldiğimiz , söylene gelen ancak daha yeni yeni işte ufak tefek meyveler vermeye başlayan kış turizmi konusudur. Bu konu turizmle ilgilendiren tüm ülkeleri ciddi surette ilgilendiren ve bütün ülkelerde de tedbir almaya zorlayan bir konudur. Son zamanlarda bazı gelişmeler olduğunu biliyoruz. Alınan tedbirlerle ülkemizde de bu kış başlatılmıştır bu. Bu ümit verici bir başlangıçtır. Ancak ben şunu söyleyeceğim; Sayın Bakan Arkadaşıma da bunu bir tavsiye olarak söyleyeceğim. Bu konularda, kış turizmi konusunda iyi cesur, yiğitçe karar vermek gerekir. Ve çoğu kez de bürokratları dinlemeden karar vermek gerekir. Çünkü bürokratlar bu konuda maalesef benim gördüğüm dönem içinde oldukça tutucudurlar, zarardan korkmaktadırlar, şundan korkmaktadırlar daha dar açıdan bakmaktadırlar. Oysa ki turizmin olayı çok daha geniş bir açıdan bakılması gereken bir olaydır. Kış turizminin çözümü de burdadır. Size birkaç tane örnek vermek istiyorum. Saptadığım birkaç örnek. Örneğin, İspanya kış döneminde kendisine turisti getirecek her acenteye, acentelere her turist başına bir sterlin üstten vermeyi kabul etmektedir. Ve yatak vesaire de çok büyük olanaklar %100'e varan indirimler sağlayarak, o şekilde sağlamaya çalışmaktadır. Yine son İngiltere gezimde bazı gazete, dergi kùpürleri de topladım, onları sunuyorum. Örneğin,

İsviçre'ye, Londra'dan İsviçre'ye 60 sterlinle gidip gelmeniz mümkündür. İstedığınız herhangi bir zamanda bu kış döneminde. Bir tek şartı vardır, İsviçre havayollarının bir tek şartı vardır, sanıyorum 5 gündür. En az şu kadar gün kalacaksınız. Başka birşeye karışmıyor. Ama İsviçre Havayolları bunu yaparken tabii İsviçre Devletinin bir politikası olarak yansımaktadır. 5 gün İsviçre'de, kış döneminde 5 gün İsviçre'de bulunacak olan bir turistin muhakkak surette o ekonomiye katkı bir sağlayacağını bilincindedir. Dolayısıyla uçak şeylerini düşürmektedir. Belki maliyetine yapmaktadır, belki maliyetinin de altındadır. Ama başka taraftan ekonomi genel olarak kazanmaktadır. Turizm de yapılması gereken budur, onun için bunu yapmaktadır. Aynı şekilde 200 sterlin civarında Avusturya'da bir hafta tatil. Gazeteler sürekli doludur. Paris'te Brüksel'de daha yakın şeylerde 30, 40 sterline haftalık tatiller bulabilmektedir.

Sayın arkadaşlar; gazeteler hergün doludur. Ve ben en enteresani... benim dikkatimi çeken Sovyetler Birliği ile ilgili bir şeyde gördüm. Sovyetler Birliği'ne Moskova'ya Aralık-Mart dönemi için 5 günlük full-board uçak gidiş dönüş full-board. Ordaki fırsatlar Bolsoy Balesiymiş, şuyu buyumuş program dahilinde 199 Sterlin sayın arkadaşlar. İnanılmaz, okuduğunuzda inanılmaz ve sizi çeker. Ben okuduğunda, Londra'da bulunduğum süre içinde acaba 5 günlüğüne 199 Sterline alıp, bir gidip gelsem mi diye düşündüm, o kadar çekicidir.

ve sifri ben bunu kanıtlamak için, doğruluğunu, gazetede ki kúpürü aldım ve turizm acentesine götürdüm ve gerçekten doğru olduğunu da onayladı bana; evet, Aralık-Mart ayı içinde haftada bir gün Çarşamba günleri kalkan bir uçakla gidebilirsiniz Moskova'ya, beş gün sabah, öğle, akşam yatabilirsiniz ve gerekli ziyaretlere ve dönebilirsiniz. Şimdi sayın arkadaşlar; turizm budur. Bunları bilerek hareket etmek zorundayız. Onun için kış turizmi konusunda bazı çalışmalar yapmaya başlamıştık. İnaniyorum ki şimdiki Bakanlık da yapmaktadır. Gerçekten cesurane kararlar almak gerekmektedir sayın arkadaşlar. Uçak fiyatları gerekirse sübvansiyeye edilmelidir. Bunu Türkiye yetkilileri çeşitli şekillerde, belki konuşmalarda siz yapın, sübvansiyeye ederiz de dediler. Bilmiyorum ederler mi ama yani konuşulan şeylerdir bunlar. Oteller gerekirse maliyetine çalışacaktır. Yani bunları sağlayacaksınız, başka şeyi yoktur. Eğer bu büyük bir savaşın kelime anlamında sıcak savaş olarak bahsetmiyorum, savaşın cereyan ettiği bu turizm alanında gerçekten bir varlık göstermek gerekirse, organizasyondan, diğer ülkelerin çalışmalarından, tanıtma konusundaki önemli konulardan haberler almamız ve bunları yapmamız gerekmektedir. Beni dinlediğiniz için teşekkür ederim.

BAŞKAN - Teşekkür ederim Sayın İsmail Bozkurt. Buyurun Sayın Bakan.

BAYINDIRLIK, ULAŞTIRMA VE TURİZM BAKANI NAZİF BORMAN - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; takdim konuşmamda özellikle turizm konusunda yaptığım değerlendirmeler ve görüşlerimin %100'ü diyebilirim halefim olan Sayın Bozkurt tarafından da aynı şekilde takdimi, beni ziyadesi ile memnun etmiştir. Hakikaten bir turizm olayını gerçekleştirmek için o heyecanla ve o inançla bu konuya sahip çıkmak ve sadece bir daire ile değil, tamamen entekre bir sanayiye yaratmak durumundayız. Bu alfabeden başlar ve uzmanlık sahasına kadar gider. Bıçağın çatalın tutuşundan, yemeği servis yapmasından başlar ve hizmet vermenin her türlü kalitesine kadar ulaşır ve bizim heyecanımız ve inancımızın da bu sahada olduğunu sabahleyin mümkün merteye özetle sizlere aktarmıştım. Hakikaten geçireceğimiz bir Turizm Endüstrisi Teşvik Yasası ile hiçbir şeyi acımadan turiste sunulacak imkânların bize büyük bir refah ve büyük bir ekonomimize katkı sağlayacağını ifade etmiştim. Ve bir Teşvik Yasamızın da Ekonomik İşbirliği Protokolü ile bize sağlanacak siyasal ve mali teminatları da beraber düşündüğümüzde Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'nde turizm yatırımlarının zaman süreci içinde çoğalmak suretiyle başlatılacağından hiç kuşumuz yoktur.

Ve özellikle benim bu yeni bakanlığı devraldığım günlerde turizm örgütüne çok basit bir cümle ile verdiğim talimat şudur. Bir otel odasının 30.000 lira tesbit edilip boş bırakılması mı iyidir, yoksa bir otel odasının 10.000 lira tesbit edilip doldurulması mı önemlidir? Buna be vap bulun ve bütün politikanızı şu andaki kış turizminde tesbit edin. Ve o düşüncelerle fiyat artışları yapılmamıştır. Ve hakikaten doluluk oranımızın kış turizmi ile bir miktar yükseldiğini de ayan beyan neticeler ile görmekteyiz. Bu itibarla turizm olayını turizm olgusunu entekre bir şekilde ele almak ve buna tüm örgütlenmesi ile yayıncılığı ile tanıtması ile, kurumları ile ve yatırımları ile gerçekleştirmek durumundayız. Bu yatırımlarda bütün ekonomideki faaliyetleri kapamaktadır. Bu noktada bir tek hususa temas etmek isterim. Bir arkadaşımız eleştirilerini yaparken, aman sakın ha bizi yabancı yatırımcılara peşkeş çekmeyin, sonra vatan elden gider şeklinde bir tenkitte bulunması yahut bizlere bir taavsiyede bulunmasıdır. Bizim korkacak hiçbir şeyimiz yoktur yabancı yarımaya ihtiyacımız vardır ve mutlaka ihtiyacımız vardır. Çünkü o bizde yoktur. O görgümüzde yoktur ve bilgimiz de yoktur. O bilgiye de ihtiyacımız vardır. O görgüye de, o paraya da ve o pazarlamaya da ihtiyacımız var. Bu itibarla yabancı yatırım denince bundan hiç ürkmemek lazım. Kimse toprağımızı, denizimizi alıp da kaşmaz merak etmiyelim. Bir arkadaşımız da hava ulaşımında çözüm getirebilecek şekilde Türkiye'de tescilli bir şirketin kurulabileceğini zayıf bir ihtimal olarak görüyor ve %51 en az Türkiye'de olması koşulu nasıl aşılacaktır şeklinde soru somuştur. Dikkatle okunduğu zaman Ekonomik İşbirliği rotokolunda şöyle demektedir; "Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti şahıs ve firmalara Türkiye Cumhuriyeti kanunları çerçevesinde, Türkiye Cumhuriyeti tescilli ve havacılık şirketine kuruluş veya iştirak imkanı sağlayacaktır." Bu gayet açıktır.

Ve tefsire de gerek yoktur. Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti yurttaşı veya firmaların bu şirketi Türkiye'de kurulabilir veya o imkanı bize sağlayacaktır.

ALPAM DURDURAN (Lefkoşa) (Yerinden) - Veya iştirak edecektir.

NAZİF BORMAN (Devamla) - Veya iştirak da edebilir. O kapı açıktır. Bu Hükümetin karar vereceği bir husustur bu itibarla fazla endişe etmeye gerek yoktur.

ERGİN ABDULLAH (Gazi Magusa) (Yerinden) - Mevzuat nedir Sayın Başkan?

NAZİF BORMAN (Devamla) - Mevzuat da karşılıklı düzenlenecektir. Zaten rotokolü bütünü ile okuduğunuz takdirde mevzuatın sadece bununla değil, bütün dahilarda imzalanan hususlara cevap verecek şekilde düzenlenmesi şeklinde de paragraflar olduğu görülmüş olacaktır. Sabahki konuşmamda Bakanlığımızın diğer fonksiyonları konusunda esas politikamızı ve düşüncemizi ve 1987'de bu politika çerçevesinde hangi projelere el atacağımızı açıklamıştık. Ama detayda tenkit yapan arkadaşlarımız, kimisi çok detaya inmek suretiyle hakikaten iyi hazırlıklar yaptılar. Zaten bilgimizde olan konudur. Aktan Bey arkadaşımız yumuşak görüşü altında biraz fazla dozunu ayarlayabilmiştir. Biz memnun olduk tabii yapılan eleştirilenin bir kısmında mutlak hakikat payı vardır. Ben paylaşıyorum. Buna %100 hayır haksızsınız demeye getirmiyorum. Elbette ki bizim faaliyetlerimiz ve çalışmalarımız imkanlarımızla bağlıdır.

Ve olanaklarımız ve imkanlarımızı koordine ederek sorunlarımızı aksaklıklarımızı düzenlemek durumundayız. Aciliyetine ve önceliğine göre. Ama hiç kimsede iddia edemez ki elinde sihirli bir düğmeye basacak ve bütün sorunların hele on yılda, bu Devletin on yılında bütün sorunları çözecek. Buna imkan ve ihtimal olmadığını hepimiz biliyorsunuz. Nerden başladık, nereye geldik, dün ne idik bugün neyiz, dün neyimiz vardı, bugün neyimiz vardır? Zannedersen bu manzarayı ve bu tabloyu gözönüne alırsak bu Devletin bu on senede çok şeyler yaptığını ve bu büyük projeleri, küçükleri saymıyoruz, büyük projeleri yapmaya ve sonuçlandırmaya da çalıştığını ve 1987'de de bir telekomünikasyon gibi büyük bir projeye el atacağını görmüşlerdir. Bu itibarla detayda fazla konuşmama gerek yoktur. Mutlaka yapılan eleştirilerden ders almış olacağız. Zaten bilgimiz dahilindedir. Ve daha güzel günlere, halkımızı daha iyi günlere götürmek için de çabalarımız sürdüreceğiz. Çerek muhalefetteki arkadaşlarımıza bugünkü çalışmalarımızda yaptıkları katkılarından dolayı, gerekse bütçemizin uygulanmasında müsbet yahut menfi oy kullanmalarından dolayı ve bu çalışmaya iştirak ettiklerinden dolayı teşekkürlerimi sunarım.

BAŞKAN - Teşekkür ederim Sayın Nazif Borman.

Sayın milletvekilleri; Bayındırlık, Ulaştırma ve Turizm Bakanlığı bütçesini, kadro, gider ve araçları ile birlikte görüşmesi tamamlanmıştır. Şimdi bu bütçeyi oylarınıza sunuyorum. Kabul edenler?... Reddedenler?... Çekimser?... Yok. 19 ret, 25 kabul, oyçokluğu ile kabul edilmiştir.

Sayın milletvekilleri; sıra 08 Milli Eğitim ve Kültür Bakanlığı bütçesine gelmiştir.

KATIP -

Program 08 Milli Eğitim ve Kültür Bakanlığı. Alt Program
01 - 03 Yönetim Hizmetleri.

Alt Program toplamı; 1.175.399.000 ₺.

Alt Program 04 Talim ve Terbiye Dairesi.

Alt Program Toplamı; 19.675.000 ₺.

Alt Program 05 Dış İşleri ve Yüksek Öğrenim

Alt Program Toplamı; 33.614.000 ₺.

Alt Program 06 Eğitim ve Öğretim Genel Müdürlüğü

Alt Program Toplamı; 100.011.000.000 ₺.

Alt Program 07 Teftiş Dairesi

Alt Program Toplamı; 107.352.000 ₺.

Alt Program 08-11 Temel Eğitim Müdürlüğü

Alt Program Toplamı; 2.875.053.000 ₺.

Alt Program 12 Genel Orta Öğretim Müdürlüğü

Alt Program toplamı; 2.881.185.000 ₺.

Alt Program 13 Mesleki Teknik Öğretim Müdürlüğü

Alt Program Toplamı; 1.246.392.000 ₺.

Alt Program 14 Burslar

Alt Program Toplamı; 425,240,000 ₺.

Alt Program 15-16 Kültür Dairesi

Alt Program Toplamı; 394,634,000 ₺.

Alt Program 17 Kıbrıs Türk Devlet Tiyatroları

Alt Program Toplamı; 60,127,000 ₺.

Alt Program 18 Devlet Senfoni Orkestra ve Korosu
Alt Program Toplamı; 26,416,000 L.
Alt Program 19 Eski Eserler Müzeler-Dairesi
Alt Program Toplamı; 302,870 L.
Program Toplamı; 9,646,968,000 L.

BAŞKAN - Sayın milletvekilleri; Milli Eğitim ve Kültür Bakanlığı bütçesi üzerinde söz almak isteyen? Buyurun Sayın Bakan.

MİLLİ EĞİTİM VE KÜLTÜR BAKANI SALİH COŞAR - Sayın Başkan, muhterem milletvekilleri; insanların, toplumların ve milletlerin hayatlarında çok önemli temel gerekler vardır. Bu temel gereklerin en önemlisinden birisi eğitimidir. İnsanın düşüncesini, kişiliğini ve yeteneğini geliştirmek için, toplumun gelişmesini ve değişmesini sağlamak için, insan ve toplum yaşamını madde ve manevi bakımdan zenginleştirmek için eğitim temel bir gerektir. Bu temel gerek bugün Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyetinde örgün eğitim ve yaygın eğitim olarak olanaklar içerisinde en iyi şekilde yürütülmeye çalışılmaktadır. Biraz önce sizlere dağıtmış bulduğumuz broşürden de görülebileceği gibi bugün...

ERGÜN VEHBİ (Lefkoşa) (Yerinden) - Biz almadık broşürü

SALİH COŞAR (Devamla) - Dağıtılmıştır efendim.

NACİ T. USAR (Gazi Magusa) (Yerinden) - Peki, alacağız.

SALİH COŞAR (Devamla) - Bugün Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyetinde otuz sekiz bin beşyüz, yuvarlak rakamla söylüyorum, otuz sekiz bin beşyüz öğrenci örgün eğitim kurumlarında okumaktadır. Diğer bir ifadeyle nüfusumuzun yaklaşık dörtte biri eğitim altındadır, öğrenci hüviyeti altındadır. Bu rakamlar bu sizlere dağıttığım ve her türlü dökümünü vermeye çalıştığımız nicel, eski ifadeyle verdiğimiz kemiyet açısından görüş ve rakamlar bu ülkede eğitime olan istegin, eğitime olan istiyaki ve Devletimizin, Hükümetimizin eğitime yarattığı olanığın bir kanıtıdır.

Muhterem milletvekilleri; bir ülkenin gelişmesi, güvenliği ve yönetimi için eğitilmiş insan gücüne ihtiyaç vardır. Bunun için eğitim özgürlüğün ve aynı zamanda ulusallığın başta gelen koşuludur. Kıbrıs Türk Toplumunda eğitimin bu önemi ve gereği konusunda taa geçmişten bir bilinçlenme sözkonusudur ve bu bilinçlenme içerisinde eğitim Anavatana paralel olarak, Anavatanla bütünleşme olarak devam etmektedir ve aynı şekilde devam edecektir. Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyetinde eğitim konusunda çok geçmişten beri stratejiler ortaya konmuştur. Bu stratejiler paralelinde eğitim devam ettirilmiştir ve daha sonra bu stratejiler bildiğiniz gibi Yüce Meclisimizde yasalaşarak bir yasal platforma oturtulmuştur. Bu kürsüden bir defa daha eğitim stratejilerini ve bu stratejiye uygun yaratılan yasal platformdaki bilgileri tekrarlamakta yarar görüyorum.

1974 Mutlu Barış harekatından sonra Kuzey Kıbrıs'ta ilk defa 1977'de Resmi Gazete'de yayınlanarak birinci plân hedef ve ilkeleri çerçevesinde eğitim stratejisi ortaya konmuştur. Özetle strateji şu cümlelerle ifade edilmiştir. "Ekonomik, sosyal ve kültürel kalkınmamızın demokratik yollarla olacağı, toplumun daha yüksek bir refah düzeyine ulaştırılmasının hedeflendiği, kalkınmada vasıflı insan gücünün yetiştirilmesinin önemli bir yer tuttuğu ve araştırıcılığın ve teknik bilginin geliştirilmesi ile her düzeydeki eğitim ve öğretime öncelik verileceği" vurgulanmaktadır. Bu plânda ayrıca genel kalkınma hedeflerine uygun olarak eğitimin amacının tüm yurttaşlara ortak bir temel eğitim sağlama ve uzun dönemli kalkınma hedeflerini geliştirebilecek nitelik ve nicelik insan gücünün yetiştirilmesi de amaçlanmakta idi. Daha sonra gündeme gelen geçiş plânlarında geçiş programlarında ve diğer uzun vadeli kalkınma plânlarında bu strateji hemen hemen aynı şekilde tekrarlanmıştır. Böylece her eğitimde az sözcüklerle büyük stratejiler ortaya konabilmiştir. Bunu özellikle vurgulamak isterim. Fakat tabii ki amaçları ortaya koymak, strateji ortaya koymak yeterli bir olay değildir. Amaca ulaşabilmek için başka koşullar gerekmektedir ve bunun başında yasal düzenleme ve devletin ekonomik gücü gelmektedir. Bilindiği gibi ilk defa 1977'de ortaya konan ve biraz evvel ifade etmeye çalıştığım strateji 1986'da Yüce Meclisin katkıları ile yasal platforma oturtulmuş, Millî Eğitim Yasası geçirilerek yayınlanmış ve gerekli yasal düzenlemeler böylece sağlanmıştır. Sizlerin katkıları ile geçirdiğimiz Millî Eğitim Yasasındaki genel esaslar ve amaçlar bilinmektedir.

Bununla beraber bazı ana hatları bir defa daha bu kürsüden vurgulamak isterim. Yasamızda öngörülen birinci amaç, birinci ilke, Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'nde eğitim millidir. Eğitim ulusaldır. Eğitim Atatürkçü bir eğitimidir.

KEMAL EMİRZADE (Lefkoşa) (Yerinden) - Laiktir.

SALİH COŞAR (Devamla) - Atatürk İlke ve Devrimleriyle, Atatürk Milliyetçiliğine bağlı yurttaşlar yetiştirmek en önemli amacımızdır. Gerçekten bu ülkede yabancı ve göstermelik ideolojilerin eğitim sistemimizde yeri olamazdı. Bizim sistemimizde bölücü, kırıcı ve kayırıcı bir hedef bulunmazdı. Bizim yolumuz, bizim ideolojimiz Atatürk İlke ve Devrimleriyle onun işaret ettiği anlamdaki Atatürk Milliyetçiliği olacaktır, bu olmuştur. Ve bugünden itibaren de eğitim bu ilkeler marzumesi içerisinde devam edecektir.

MEHMET CİVA (Lefkoşa) (Yerinden) - Yani hem halkçı, hem devrimci, hem devletçi, memnun olduk.

SALİH COŞAR (Devamla) - Sayın Başkan, muhterem milletvekilleri; bugün ülkemizde zaman zaman çeşitli kesimlerden çeşitli spekülasyonlar yapılmaktadır. Çeşitli isnaflar ve ithamlar gündeme getirilmektedir. Bu isnaflardan bir tanesi din eğitimi konusudur. Bilindiği gibi bu konuda da iki görüş var. Bir grup okullardan, din eğitimi vermediğinden, yakınmaktadır. Bir kısmı da bu ülkede okullarda din eğitiminin istenilen şekilde değil de, saptırıldığı iddiasındadır. Biliyorsunuz ki Milli Eğitim Yasamızda; milli eğitimde laiklik esastır. Bu ilkeyi özellikle vurgulamak isterim. Bu ilkeye ters düşmemek koşuluyla öğretim kurumlarında din kültürü eğitimi yapılabilir. Bununı çizmek isterim.

RASİH KESKİNER (Girne) (Yerinden) - Yapılmayabilir.

SALİH COŞAR (Devamla) - Din kültürü eğitimi yapılabilir. Bugün Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyetinde Atatürk İlkelere uygun olarak milli eğitimde laiklik esas alınmaktadır. Ve okullarımızda din kültürü eğitimi verilmektedir. Eğitimimiz; bir daha vurguluyorum, tam anlamıyla laiktir.

Yine Yasanın bir önemli özelliği, fırsat ve olanak eşitliğidir. Bugün devlet okulları faaliyettedir. Biraz evvel ifade ettim, rakam verdim, sayısal panoramayı sizlere takdim ettim, oradan görülebileceği gibi çocuklarımız, okullarımızda büyük bir istekle ve iştihakla okumaktadırlar.

Muhterem arkadaşlar; yine bilindiği gibi Atatürkçülük derken biz Atatürkçülüğü kelimelerde dile getirmiyoruz. Atatürkçülüğün anlamına iniyoruz ve bu kürsüden müteaddit defalar ifade ettiğim gibi bize göre Atatürkçülükle çağdaşlık özdeşleşmiştir. Atatürkcü eğitim demek çağdaş eğitim demektir. Bizim anlayışımız budur. Uygulamamız da budur. Atatürkçülük demek, çağdaşlık demektir. Çağdaşlıkta esas olan bilimselliktir. Diğer bir önemli ilke bugün Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'nde eğitim bilimsel olarak devam etmektedir. Çağdaş eğitimidir, milli eğitimidir, laik eğitimidir ve en önemlisi eğitimimiz bilimseldir. Teknoloji devriminin yaşandığı ve sonuna yaklaştığımız 20'nci asırda okullarımızda uyguladığımız eğitim sistemi tamamen bilimseldir. 20'nci asrın her türlü yeniliği programlarımıza günü güne aktarılmaktadır. Bugün bütün fen dersleri matematik dersleri, diğer derslerde gerekli yöntem ve içerik tamamen bilimseldir. 20'nci asırda dünya neyi okuyorsa, hangi derste hangi devrimi yapmışsa, bunlar süratle ülkemize adapte edilmiştir, kitaplara adapte edilmiştir, yoksa yazılmıştır, öğretmenlerimiz kurstan geçirilmiştir ve bugün okullarımızda yapılan eğitim tamamen bilimseldir. Nitekim bilimin araştırıcılığını ve teknik bilginin artırılması gereğini idrak eden hükümetimiz, Programında üniversite olgusunu gündeme getirmiş, muhakkak Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'nde bir bilim yuvasının varolmasının gerekliliğine inanmış, bilimin ancak bilim yuvasında üretilebileceği bilinci içerisinde üniversite yasasını gündeme getirmiş ve bildiğiniz gibi bu Yasayı da geçirerek, bu yıl Doğu Akdeniz Üniversitesini kıvançla faaliyete geçirmiştir. Bugün Doğu Akdeniz Üniversitesi öğrencisi ile, öğretim görevlileri ile, ülkemizde etkin, sosyal ve ekonomik hizmet üreten bir faktör olarak ayaktadır ve süratle adımlarını atarak gelişme yolunda ilerlemektedir.

Sayın Başkan, muhterem milletvekilleri; görüleceği gibi yasal platformlar yapılmış, kuruluşlar faaliyete geçirilmiştir. Diğer bir ifade ile hedeflere ulaşabilmek için gerekli şartlar oluşturulmuştur. Şartları oluşturduk. Ancak, bir hedefe ulaşabilmek için bunlar dışında gerekli olan başka bir şart daha vardır. O şart muhterem arkadaşlar devinmektir. Yani yaşattığımız koşullar içerisinde çizdiğimiz hedefe yürümek, koşmaktır.

Bu ülkede bu yarattığımız koşullar içerisinde ileriye doğru koşmak ve çağı yakalamak durumundayız. Biz Atatürkçü eğitim derken büyük önderin, o efsanevi kahramanın gösterdiği hedefi esas aldık. Gösterdiği hedef nedir? Gösterdiği hedef çağı yakalamaktır. Gösterdiği hedef münhasır seviyeyi aşmaktır. Biz eğitimde buna inanmaktayız. Bunun için deviniyoruz. İleriye doğru koşuyoruz ve inanıyoruz ki Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti daima zinde kemelleriyle, zinde güçleriyle bu çağın gerisinde kesinlikle kalmamıştır ve kalmayacaktır.

MEHMET ÇİVA (Lefkoşa) (Yerinden) - Onun için üniversiteleri Kur'andan ayetler okuyarak açarsınız Sayın Hocam.

TARIM VE ORMAN BAKANI AYTAÇ BEŞEŞLER (Yerinden) - O iman meselesidir. İman.

BAŞKAN - Dinleyelim efendim.

SALİH COŞAR (Devamla) - Sayın Başkan, muhterem milletvekilleri; çağı yakalamak demek, serbest düşünmek demektir. Tartışabilmek demektir. Ve bu sözünüz üzerine söylüyorum, hoşgörüyle davranmak ve dinleyebilmektir.

ERGÜN VEHBİ (Lefkoşa) (Yerinden) - İmam söyleyince hoşgörürüz ama Cumhurbaşkanı söyleyince...

SALİH COŞAR (Devamla) - Hoşgörüyle davranabilmek ve dinleyebilmektir.

EŞBER SERAKINCI (Gazi Mağusa) (Yerinden) - Cumhurbaşkanı'nın neyi vardır, söyleyemez mi be kardeşim?

SALİH COŞAR (Devamla) - Bu çağdaşıktır arkadaşlar. Bu ülkede hoşgörü olacağız.

EŞBER SERAKINCI (Devamla) - Atatürkçü Milliyetçilik der sana. Allah Allah.

SALİH COŞAR (Devamla) - Tartışacağız ve serbest düşüneceğiz.

Dr.YUKSEL TUCCAROGLU (Lefkoşa) (Yerinden) - Batıya ne bakmazsınız, Avrupa'da, Almanyada papazlar gider açar.

SALİH COŞAR (Devamla) - Arkadaşlar; biz çağdaş eğitimi böyle düşünüyoruz.

BAŞKAN - Dinleyelim lütfen sayın arkadaşlar, karşılıklı konuşmayalım.

ERGÜN VEHBİ (Devamla) - Biz de papaz mı getirelim. Üniversite açmaya? Biz papazı nerde bulacağız?

SALİH COŞAR (Devamla) - Biz gençlerimizi...

BAŞKAN - Arkadaşlar, lütfen Bakanı dinleyelim.

SALİH COŞAR (Devamla) - Tek boyutlu değil, çok boyutlu olarak yetiştiriyoruz. Çok boyutlu olarak yetiştiriyoruz.

BAŞKAN - Arkadaşlar; Sayın Bakanı dinleyelim, karşılıklı konuşmayalım lütfen.

OZKER OZGUR (Lefkoşa) (Yerinden) - Sayın Bakanı dinleyelim.

EŞBER SERAKINCI (Devamla) - Dinleyin zaten size söyler.

OZKER OZGUR (Devamla) - Biraz hoşgörölü olun Bakana karşı.

SALİH COŞAR (Devamla) - Arkadaşlar, muhterem arkadaşlar; devinmek ve ileriye doğru koşmak dedik.

ERGUN VEHBİ (Devamla) - Dövmeyelim de devinmek iyidir Hocam.

SALİH COŞAR (Devamla) - Bu ekonomik imkânlar ve gayri safi mili hasıladan eğitim ve öğretime ayrılan paylarla mümkündür. Bu da bir faktördür.

Biz yine bu kürsüden bir kaç defa dile getirdik. Bugün çağımızda iç sermaye gibi üretim etmenleri yanında insan etmeninin, insan boyutunun fevkalade önemi vardır. Bu etmen, bu boyut, eğitimle geliştirilebilir. Bu gelişmeden ne iş, ne sermaye, ne toprak altındaki doğal kaynaklar tek başına hiçbir iş yapamaz. Çünkü o toprağın altındaki kaynağı çıkaracak olan, kullanacak olan bilinçli, yetenekli, bilgili insandır.

1987 Bütçesini incelediğimiz zaman orada görüyoruz ki 1986 yılına göre eğitim hizmetlerinin, özellikle yatırım, özellikle yatırım, ve diğer kalemleri de dahil, hepsi artırılmıştır. Ben bu örnekleri uzun uzun vermek istemiyorum. Orneğin onarımlar kalemi 200 milyondan 300 milyona iblağ edilmiştir. Yatırımlar toplam olarak 673 milyondan 940 milyona iblağ edilmiştir. Yine öğrencilerimizin okuyabilmesi için eğitimdeki transfer ödenekleri artırılmıştır. Bugün ihtiyaçlı olan tüm öğrenciler, gerek Kıbrıs'taki yurtlarda, gerekse Anavatan'da Devlet bursu ile okumaktadır. Merkezi eğitim sistemi içerisinde öğrencilerimiz köylerinden, yuvalarından okula ve okuldan yuvalarına taşınmaktadırlar ve bu taşınma ücretleri de Devletimiz tarafından, Hükümetimiz tarafından karşılanmaktadır. Yine 15 yaşına kadar olan zorunlu eğitim içerisindeki kitap-kırtasiye ihtiyacı her öğrenciye Devlet tarafından karşılanmaktadır. Bütün bu söylediğim transferler bütçeye bakıldığı zaman görülecektir ki 473 milyondan bu yıl 554 milyon Türk Lirasına yükseltilmiştir.

KEMAL EMİRZADE (Lefkoşa) (Yerinden) - Öğrencilerin tüm kırtasiye ihtiyaçları karşılanıyor mu Sayın Bakan?

SALİH COŞAR (Devamla) - İhtiyacını karşılıyoruz efendim. Yani bir öğrenci için birim olarak seçilen bir takım ders kitabı, bir takım defter, sair malzeme, yani araç ve gereç verilmektedir. Bu ne tutarsa bu Hükümetimiz tarafından karşılanmaktadır.

Sayın Başkan, muhterem milletvekilleri;38-1500 öğrencimizin devam ettiği okullarımızda muhakkak ki bu hizmeti yürüten ve bu hizmetin esas yükünü çeken fedakar öğretmenlerimizdir. Bildiğiniz gibi okullar bir vatandaş yetiştirme fabrikalarıdır. Bu vatandaş yetiştirme fabrikalarında esas ustalar, mühendisler öğretmenlerdir ve bu mühendisler ki diğer bir ifadeyle bunların diğer bir ismi davranış mühendisidir öğretmen. Öğrencilerimize istendik davranışları, bilgileri kazandırmak için fedakârca çalışmaktadırlar. Burada bir hususu vurgulamak isterim. Mealen, Atatürk'ten mülhem olarak...

KEMAL EMİRZADE (Lefkoşa) (Yerinden) - Mealen.

SALİH COŞAR (Devamla) - Tam aynan söylemiş olmaya-bilirim kelime kelime.

KEMAL EMİRZADE (Devamla) - Dil devrimi.

SALİH COŞAR (Devamla) - Milletleri kurtaranlar yalnız ve ancak muallimlerdir, diyoruz. Milletleri kurtaranlar, yalnız ve ancak muallimlerdir, diyoruz. Bundan şu anlamı çıkarmamak lâzım. Yani hangi anlamı? Yani toplumun yapısında tükeme varsa, acaba bunun sorumlusu yalnız öğretmenler midir?

Kanımca böyle bir değerlendirme yaparsak biraz insafsız davranmış oluruz. Çünkü toplumun yapısına hükmeden sadece öğretmen değil, ama en büyük etkiyi yapan öğretmendir. Eğer Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti var ise bunun harcında en büyük ter öğretmendir, eğitimcinindir. Bunu söylemek benim için bir borçtur ve bu kürsüden tekrarlamak durumundayım. Biz inanıyoruz ki bir toplum öğretmene değer verirse, onu baş tacı yaparsa o toplumda tökezleme olmaz, çünkü öğretmen toplumun mayasıdır. Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyetinde öğretmene bu değer, bu saygınlık verilmiştir, verilmektedir ve verilecektir muhterem milletvekilleri.

Sayın Başkan, muhterem milletvekilleri; Bakanlığımın bir fonksiyonu da bildiğiniz gibi yeni oluşum içerisinde kültür ve sanat ile ilgilidir. Kültür alanındaki çalışmalar da ilk ilke, sahip olduğumuz kültür değerlerinin benimsenip korunması ve saklı kalmış kültür varlıklarımızın da ortaya çıkarılması için gerekli uğraşın gösterilmesidir. Sanatçıyı korumak ve özendirme. Sanatı ve sanatçıyı yüceltme. Dünya ülkeleri arasındaki uygar yerimizi almak ancak bu yolla mümkündür. Çünkü sanat insanlığın ortak dilidir. Kültür ve sanat alanındaki uğraşlara ambargo koymak nedeniyle ülke için iyi bir not olmaz, bu nedenle kültürel ve sanatsal faaliyetlerden ülkemizin tanınması ve tanıtılması için etkin bir düzeyde faaliyet göstermek inancındayız, kararındayız ve takip ettiğiniz gibi ülkemizde birtakım kültürel ve sanatsal faaliyetler devlet eliyle imkanlar oranında yürütülmektedir ve bu faaliyetin yine devlet eliyle yürütülmesine önümüzdeki 87 yılı içerisinde de daha kapsamlı bir şekilde devam etmeye çalışacağız.

Sayın Başkan, muhterem milletvekilleri; yine medeni ülkede ölçütlerden en önemlisi yayın hayatıdır. Kaç tane kitap yayımlanabilir? Yayınların sayısı kaçtır? Yayınların mahiyeti nedir? Dünyadaki yayımlar ne oranda bu ülkeye gelmektedir. Geliyor mu? Alınıyor mu? Okunuyor mu? Bildiğiniz gibi geçenlerde bir kitap sergisi düzenlendi. Bu kitap sergisindeki vatandaşın ilgisi gerçekten yadırganacak oranda fazlaydı. Ve bize gelen ilgililerin ifadesine göre bu kadar sayıda kitap satılacağı ve bu oranda ilgi göreceklerini kesinlikle beklemezlerdi.

Bu, bu ülkedeki vatandaşların, bu ülke vatandaşlarının yayım hayatına verdiği önemin bir kanıtıdır. Bugün ülkemizde çok sayıda günlük, haftalık ve aylık gazete ve dergi özgürce, altını çiziyorum, vurguluyorum, özgürce yayımlanmaktadır. Ve dilediklerini, demokratik hayatımızın gereklerine uygun olarak yazabilmektedirler. Yayımlayabilmektedirler.

Arkadaşlar; bu konuda da maalesef ülkemizde gereksiz, yersiz ve bu topluma lââyık olmayan, bu topluma kesinlikle lââyık olmayan bu konuda spekülasyon yapılmaktadır. Düşünce özgürlüğü var mı? Yayım özgürlüğü var mı? Kitaplar yakılıyor.

Muhterem arkadaşlar; bu gibi spekülâtif ifadeler bu topluma yakışmamaktadır. Bu toplum buna lââyık değildir. Çünkü bu toplumda yoktur böyle bir şey. Hepimiz aynı eğitimden geçtik. Hepimiz aynı sıralardan geçtik. Hepimiz aynı öğretmenlerden, o öğretmenlerin öğretmenlerinden Namık Kemal'i okuyarak geldik. Bıraktık yenileri, Avrupaları, şunları, bunları. Hepsini bıraktık bir kenara. Hepsini okuduk ya. Esas hepimiz biliyorsunuz, Namık Kemal'in Hürriyet Kasidesini ezberleyerek geldik bu yerlere. Eğitim sistemimiz böyle.

ALPAY DURDURAN (Lefkoşa) (Yerinden) - Şiirler dinledik.

SALİH COŞAR (Devamla) - Efendim?

ALPAY DURDURAN (Devamla) - Şiirler dinledik.

SALİH COŞAR (Devamla) - Yok efendim, ezberleyerek geldik efendim. Ezbere okuyarak. Terennüm ederek, tekrarlayarak geldik.

E, hem Hürriyet Kasidesi, Hürriyet Kasidesi anlamında düşünce özgürlüğünün, fikir özgürlüğünün eğitiminden geç-

ceksin, o düşünceler içerisinde yetişeceksin, bugünkü yönetim, bugünkü idare o nesilden olacak, ondan sonra da biz dönüp bu toplumu habire kötüleyeceğiz.

Arkadaşlar; düşünce Tanrının insana verdiği en büyük güçtür. Bu gücü kullanacağız. Serbestçe kullanıyoruz, çağdaşlık budur. İdraki kimse kaldıramaz. İdraki ortadan kimse kaldıramaz.

NACİ T. USAR (Gazi Mağusa) (Yerinden) - Namık Kemal de öyle dediği zaten.

SALİH COŞAR (Devamla) - Öyle işte, onu söylüyorum Sayın Naci. Hep ezberlediniz bunları. Tekrarladınız, terennüm ettiniz.ve geldiniz.

MEHMET CİVA (Lefkoşa) (Yerinden) - Tamamdır da rotanız değişti.

SALİH COŞAR (Devamla) - Ama ve lâkin düşünce özgürlüğü demek hakaret özgürlüğü demek değildir. Sayın Ozker'in deyimiyle, o çok kullanır bu kelimeyi, ben de kullanacağım, sövgü demek değildir. Hakaret kelimesi yerine Sayın Ozker sövgü kelimesini kullanır, tamam biz de kullanırız, bir sorun yok. Sövgü özgürlüğü demek değildir. Fikre saygımız var. Düşüncelere saygımız var, istediği gibi düşünebilir, istediği gibi yazabilir. Ancak ve ancak sövgü sınırına gelmeyecek.

SALİH USAR (Girne) (Yerinden) - İsteddiği gibi düşünebilir ama düşüncelerini aktaramaz Sayın Bakan.

SALİH COŞAR (Devamla) - Hayır efendim. Sövgü özgürlüğü olarak tanımladığımız anda olmadı, olmadı. Dünyanın hiçbir yerinde sövgü özgürlüğü yoktur herhalde. Sövgü özgürlüğü yoktur.

OZKER OZGUR (Lefkoşa) (Yerinden) - Herkes sizin gibi düşünse güllük gülistanlık olur ortalık.

SALİH COŞAR (Devamla) - Öyle düşünüyor, öyle düşünüyor Sayın Ozker.

İÇİŞLERİ, KOY İŞLERİ VE DOĞAL KAYNAKLAR BAKANI TAŞKENT ATASAYAN (Yerinden) - Güllük gülistanlık değil mi?

SALİH COŞAR (Devamla) - Yayım konusunda bu kürsüden vesileyle söyledik, bir daha söylüyoruz. Bir takım görüşlerim

Yayımlanması konusunda Bakanlığın muhakkak ki bir politikası olacaktır. Ama Bakanlığın bir politikası var, Bakanlık bu politika içerisinde yayın hayatını sürdürüyor diye memleket- te yayın hayatına ambargo konmuştur diye bir olay yoktur. Yayın serbest, isteyen istediğini yazabilir, istediğini basabilir, istediği yerde satabilir bu ülkede. Hiçbir engel yoktur.

OZKER OZGUR (Lefkoşa) (Yerinden) - Parası varsa.

SALİH COŞAR (Devamla) - İsteddiği yerde basabilir, satabilir, okuyabilir, kimse kimseye karışmaz.

Arkadaşlar; bir defa daha vurgulayım, biz bu ülkede düşünce özgürlüğünün teminatıyız. Atatürkçü eğitim sistemi içerisinde, çağdaş eğitim sistemi içerisinde ve bu ilkeler içerisinde bu ülkede eğitim ve kültür hayatı devam etmektedir ve devam edecektir.

İÇİŞLERİ, KOY İŞLERİ VE DOĞAL KAYNAKLAR BAKANİ
TAŞKENT ATASAYAN (Yerinden) - Emin ellerdedir yani.

SALİH COŞAR (Devamla) - Oyle.

Sayın Başkan, muhterem milletvekilleri; Bakanlığımın diğer bir faaliyeti yine bildiğiniz gibi eski eserlerdir. Eski eserlerin niteliklerinin bozulmadan korunması, gerektiğinde araştırmacıların çalışmalarına hazır bir hale getirilmesi için gerekli çalışmalar sürdürülmektedir, imkanlar verilmektedir. Bilindiği gibi Eski Eserler ve Müzeler Dairesi bugün ülkemizdeki eski eserleri olanaklar oranında gözetmektedir, tamir etmektedir, toplumun hizmetine görmesine arz etmektedir.

Birtakım etüd projeleri hazırlanmıştır, bunlar 87 yılında da devam edecektir. Ancak muhterem arkadaşlar bildiğini gibi bu işler oldukça kabarık parasal kaynakları gerektirmektedir. Bu amaçla dünyadaki kuruluşlar, Birleşmiş Milletler Kuruluşları maalesef, mattesüf bize gerektiği kadar yardım

yapılmamaktadır. Bugün bütçeden de gördüğümüz gibi diğer bütün sahalarda olduğu gibi eski eserler konusundaki yatırımlar, yapımlar, onarımlar yine şükran ve minnetle anacağımız Anavatanımızın yatırıma verdiği katkıyla yürütülmektedir. Bunu bu kürsüden vurgulamak isterim. Ve son olarak şunu, şimdide bağlayacağım. Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyetinde eğitim, öğretim Atatürkçü eğitimci ve öğretmenlerin ellerinde bilimsel, ulusal ve laik esaslar içerisinde yürütülmekte, otuz sekiz bin beş yüz çocuğumuz bu eğitimden nasibini almaktadır ve almaya devam edecektir. Hepinizi saygıyla selamlarım, teşekkür ederim.

BAŞKAN - Teşekkür ederim Sayın Bakan.

Sayın milletvekilleri...

OZKER OZGUR (Lefkoşa) (Yerinden) - Bir önerim var Sayın Başkan izninizle.

BAŞKAN - Buyurun Sayın Ozker Ozgur.

SESLER + Aynıdır

OZKER OZGUR (Devamla) - Erteliyor musunuz?

BAŞKAN - Sayın milletvekilleri; gelen bir öneri üzerine gündemi yarına erteliyorum, Oturumu kapatıyorum. Aynı gündemle yarın saat 10.00'da birleşime devam edilecektir. Teşekkür ederim. Birleşimi kapatıyorum.

Kapanma saati: 17.20

MALİYE VE GÜMRÜKLER BAKANLIĞI

MALİ RAPOR

K.K.T.Cumhuriyeti 1986 Mali Yılı Bütçesi Kasım Ayı Uygulama
Sonuçları

K.K.T.Cumhuriyeti 1986 Mali Yılı Bütçesinde Öngörülen Ana
Gelir Kalemlerindeki Fiili Tahsilât Seyrinin Geçmiş Ayın
Fiili Tahsilâtları ile Mukayeseli Durum:

Gelirin Nevi	1986 Mali Yılı Bütçesi Ekim Ayı fiili Tahsilâtları	1986 Mali Yılı Bütçesi Kasım Ayı Fiili Tahsilâtları	Geçmiş Ayın Göre Azalma veya Artış
- Dolaysız Vergiler	1.134.492.519	1.547.075.492	412.582.973
- Dolaylı Vergiler	1.063.816.194	1.095.667.196	31.851.002
- Vergi Dışı Bütçe Gelirleri	437.780.421	443.502.324	5.721.903
- Cezalar ve Müsadereler	19.231.039	24.225.095	4.994.056
- Kamu Kuruluşları Gelirleri	3.510.606	4.710.002	1.199.396
- Hazine Malları Kira Gelirleri	53.189.093	24.436.569	(-)28.752.524
- Muntelif Gelirler	206.584.107	72.128.770	(-)134.455.337
- Mahalli Gelirler Toplamı	2.918.603.979	3.211.745.448	293.141.469
- T.C. Yardımları	1.064.750.000	994.250.000	(-)70.500.000
- Borçlanmalar	-	-	-
- Hazine Malları Gelirleri	-	-	-
- Birleşmiş Milletler ve Üçüncü Ülkelerden Sağ- lanan İnsancıl Yardımlar	109.715.820	306.733.550	197.017.730
	4.093.069.799	4.512.728.998	419.659.199

1986 Mali Yılı Bütçesinde Tahsili Öngörülen Ana Gelir Kalemleri
ve Ocak-Kasım, 1986 Devresi itibarıyla Gerçekleştirilen Fiili
Tahsilâtlar ile Bakiye Durumu:

<u>Gelirin Nevi</u>	<u>1986 Mali Yılı Bütçe Gelir Tahminleri</u>	<u>Ocak-Kasım,86 Devresi Tahsil- atları</u>	<u>Bakiye</u>
- Dolaysız Vergiler	12.768.500.000	12.129.683.050	638.816.950
- Dolaylı Vergiler	11.970.000.000	10.088.799.796	1.881.200.204
- Vergi Dışı Bütçe Gelirleri	3.988.488.115	3.900.188.506	88.299.609
- Cezalar ve Müsadere- ler	137.000.000	151.004.653(+)	14.004.653
- Kamu Kuruluşları Gelirleri	265.000.000	45.467.967	219.532.033
- Hazine Malları Kira Gelirleri	180.000.000	271.998.750(+)	91.998.750
- Muhtelif Gelirler	1.022.033.180	1.421.739.209(+)	399.706.029
- Mahalli Gelirler Toplamı	30.331.021.295	28.008.881.931	2.322.139.364
- T.C. Yardımları	18.647.000.000	8.309.425.000	10.337.575.000
- Borçlanmalar	22.375.415.000	7.678.167.187	14.697.247.813
- Hazine Malları Gelirleri	687.000.000	-	687.000.000
- Birleşmiş Milletler ve Üçüncü Ülkeler- den sağlanan insancıl Yardımlar	2.491.483.288	2.491.483.288	-
	<u>74.531.919.583</u>	<u>46.487.957.406</u>	<u>28.043.962.177</u>
	=====	=====	=====

B- HARCAMALAR

1986 Mali Yılı Bütçesinde Öngörülen Ödenekler ile Ocak-Kasım Devresi İtibarıyla Gerçekleştirilen Harcamalar.

<u>Giderler</u>	<u>1986 Mali Yılı Bütçe Ödeneği</u>	<u>Ocak-Kasım, 86 Devresi Harcamaları</u>	<u>Bakiye</u>
- Cari Harcamalar (Avanslar ve imprestler dahil)	53.363.171.983	47.703.439.311	5.659.732.67
- Mahalli Kaynaklarla Finanse Edilmesi Öngörülen Yatırımlar	2.521.747.600	720.126.741	1.801.620.85
- T.C. Yardımları ile Finanse Edilmesi Öngörülen Yatırımlar ile Yatırıma Dönük Transferler (Avanslar dahil)	13.790.000.000	3.905.684.220	9.884.315.78
- Savunma Giderleri (Avans ve imprestler dahil)	4.857.000.000	4.203.185.749	653.814.25
	<u>74.531.919.583</u>	<u>56.532.436.021</u>	<u>17.999.483.56</u>
	=====	=====	=====

Cİ Genel Bütçe Uygulama Sonucu Doğan Gelir ve Gider Farkı

i) Gelirler Toplamı	46.487.957.406
ii) Harcamalar Toplamı	56.532.436.021
Gelir-Gider Farkı (-)	<u>10.044.478.615</u>
	=====

II) Yerel Kaynaklarla ve Borçlanmalar ile Finanse Edilmesi
Öngörülen Bütçe Uygulama Sonuçları

Finansman	1986 Mali Yılı Bütçe Gelir Tahminleri	Ocak-Kasım,86 Devresi Tahsi- lâtları	Bakiye
- Mahalli Gelirler	30.331.021.295	28.008.881.931	2.322.139.364
- Hazine Malları Gelirleri	687.000.000	-	687.000.000
- Borçlanmalar	22.375.415.000	7.678.167.187	14.697.247.813
	<u>53.393.436.295</u>	<u>35.687.049.118</u>	<u>17.706.387.177</u>
II) Giderler			
- Cari Giderler	50.871.688.695	45.274.380.596	5.597.308.099
- Mahalli Kaynaklı Yatırımlar	2.521.747.600	720.126.741	1.801.620.859
	<u>53.393.436.295</u>	<u>45.994.507.337</u>	<u>7.398.928.958</u>

III) Yerel Kaynaklarla ve Borçlanmalar ile Finanse Edilmesi Öngörülen
Bütçe Uygulama Sonuçları

i) Harcamalar Toplamı 45.994.507.337

ii) Gelirler Toplamı 35.687.049.118

Gelir/Gider Farkı (-) 10.307.458.219

9) 1986 Mali Yılı Bütçesi için T.C.Ziraat Bankasından
Sağlanan Krediler

Ocak, 1986	1.500.000.000
Şubat, 1986	1.800.000.000
Mart, 1986	1.600.000.000
Nisan, 1986	1.600.000.000
Mayıs, 1986	1.178.167.187
Haziran, 1986	-
Temmuz, 1986	-
Ağustos, 1986	-
Eylül, 1986	-
Ekim, 1986	-
Kasım, 1986	-

7.678.167.187

6) 1986 Mali Yılı Bütçesi için Fiilen Serbest Bırakılan
T.C.Yardımları

	<u>Yatırım Projesi</u>	<u>Savunma</u>
a) Ocak, 1986	-	-
b) Şubat, 1986	-	150.000.000
c) Mart, 1986	301.000.000	224.250.000
d) Nisan, 1986	625.000.000	374.750.000
e) Mayıs, 1986	862.500.000	364.750.000
f) Haziran, 1986	999.000.000	224.750.000
g) Temmuz, 1986	704.925.000	500.000.000
h) Ağustos, 1986	110.000.000	324.750.000
i) Eylül, 1986	10.000.000	474.750.000
j) Ekim, 1986	590.000.000	474.750.000
k) Kasım, 1986	719.500.000	274.750.000

4.921.925.000

3.387.500.000

1985-1986 Mali Yılı Ocak-Kasım Devresi Kümülatif Bütçe Gelirleri

<u>Gelirin Nevi</u>	<u>1985 Mali Yılı</u>	<u>1986 Mali Yılı</u>
- Dolaysız Vergiler		
i) Gelir Vergisi ve Şahsi Vergiler	4.300.491.211	6.602.351.348
ii) Kurumlar Vergisi	1.645.235.481	3.037.822.496
iii) Diğerleri	1.102.444.270	2.489.509.206
	<u>7.048.170.962</u>	<u>12.129.683.050</u>
- Dolaylı Vergiler		
i) İthalâttan Alınan Gümrük Vergileri	7.418.440.227	9.462.257.641
ii) Diğerleri	367.117.519	626.542.155
	<u>7.785.557.746</u>	<u>10.088.799.796</u>
- Vergi Dışı Bütçe Gelirleri	2.366.159.235	3.900.188.506
- Cezalar ve Müsadereler	110.323.776	151.004.653
- Kamu Kuruluşları Gelirleri	44.011.733	45.467.967
- Hazine Malları Kira Gelirleri	186.865.382	271.998.750
- Muhtelif Gelirler	482.218.014	1.421.739.209
	<u>18.023.306.848</u>	<u>28.008.881.931</u>
- Mahalli Gelirler Toplamı	5.760.199.988	8.309.425.000
- E.C. Yardımları	7.990.000.000	7.678.167.187
- Birleşmiş Milletler ve Üçüncü Ülkelerden Sağlanan İnsancıl Yardımlar	675.409.935	2.491.483.288
	<u>32.448.916.771</u>	<u>46.487.957.406</u>
	=====	=====

<u>Gelirin Nevi</u>	<u>1986 Mali Yılı</u> <u>Bütçe Tahminleri</u>
1. DOLAYSIZ VERGİLER	
- Gelir Vergisi ve Şahsi Vergiler	6.000.000.000
- Kurumlar Vergisi	4.850.000.000
- Gelir Vergisi ve Şahsi Vergiler (Geçmiş yıl)	350.000.000
- Veraset Vergisi	40.000.000
- Motorlu Araçlar ve Sürüş Ehliyetleri	1.000.000.000
<u>RESİM VE RUHSATLAR</u>	
- Damga Resmi	300.000.000
- Ateşli Silâhlar Ruhsatı	4.000.000
- Avlanma Ruhsatı	9.000.000
- Gümrüksüz Eşya Satış Ruhsatı	3.000.000
- Sigara Satış Ruhsatları	2.500.000
- Alkollü İçki Satış Ruhsatları	20.000.000
- Radyo TV Ruhsatları	30.000.000
- Diğer Resim ve Ruhsatlar	160.000.000
Program Toplamı	12.768.500.000

Ocak-Kasım, 1986
Kümülatif Tahsilât

Bakiye

6.602.351.348	(+) 602.351.348
3.037.822.496	1.812.177.504
581.117.790	(+) 231.117.790
37.960.750	2.039.250
1.205.842.345	(+) 205.842.345
282.872.273	17.127.727
24.160.917	(+) 20.160.917
17.580.030	(+) 8.580.030
1.000.000	2.000.000
1.525.530	974.470
11.806.650	8.193.350
196.810.528	(+) 166.810.528
128.852.393	31.167.607
<u>12.129.685.050</u>	<u>638.816.950</u>

2169/...

1986 Mali Yılı
Bütçe Tahminleri

Gelirin Nevi

2. DOLAYLI VERGİLER

Gümrük ve Rüsumat Vergisi

-İthalattan Alınan Gümrük Vergisi	11,000,000,000
-İthalat Vergisi (Posta)	60,000,000
- İthalat-İhracat Rihtım Vergisi	700,000,000
- İstihsal Vergisi	50,000,000
- Gümrüksüz Eyalardan Özel Vergi	100,000,000
- Miteferrik	60,000,000

Program Toplamı

11,970,000,000

3. VERGİ DIŞI BÜTÇE GELİRLERİ

A. HARÇLAR

- Mahkeme Harçları	27,000,000
- Tapu ve Kadastro Harçları	300,000,000
- Kimlik Kartı Harçları	8,000,000
- Pasaport Harçları	70,000,000
- Sirket ve Ortaklıklara Kayıt Harçları	25,000,000
- Vergi Tahsilât Harçları	50,000
- İthalat ve İhracat Belgeleri Harçları	20,000,000
- Diğer Harçlar	35,000,000
- İYEM Puan Satış Gelirleri	3,000,000

2169

Ocak-Kasım, 1986.
Kümülatif Tahsilât

Bakiye

9,462,257,641		1,537,742,359
91,877,029	(+)	31,877,029
188,910,335		511,089,665
30,771,120		19,228,580
266,024,582	+	166,024,582
48,958,789		11,041,211
<hr/>		<hr/>
10,088,799,796		1,881,200,204

17,401,386		9,598,614
559,423,965	(+)	259,423,965
22,593,750	(+)	14,593,750
100,423,260	(+)	30,423,260
47,132,745	(+)	22,132,745
1,514		48,486
15,165,799		4,834,201
64,451,752	(+)	29,451,752
246,698		2,753,302

2170/...

Gelirin Nevi

1986 Mali Yılı
Bütçe Tahminleri

B- HİZMET KARŞILIGI ÜCRETLER VE SAİR GELİRLER

- Telefon, Telgraf ve Telex Ücretleri	2,000,000,000
- Posta Hizmetleri ve Ücretleri	200,000,000
- Tiyatro, Spor ve Kültür Faaliyetleri Ücretleri	2,000,000
- Fidan Bahçeleri Gelirleri	15,000,000
- Ağa ve Veteriner Ücretleri	10,000,000
- Orman Fidan-Odun Satış Gelirleri	45,000,000
- Tıbbi Tedavi ve İlaç Ücretleri	170,000,000
- Seyirgah Başkanlığı Murakabe Ücretleri	3,250,000
- Kooperatif Şirketler Murakabe Ücretleri	3,000,000
- Bakı Eserler ve Müseler Giriş Ücretleri	7,000,000
- Yurt Dışına Çıkış Ücretleri	40,000,000
- Gümrük ve Liman Fazla Mesai Ücretleri	400,000,000
- Ardiye	80,000,000
- Liman ve Gemi Ücretleri	250,000,000
- Viny Ücretleri	100,000,000
- Muhtelif Diğer Liman Gelirleri	25,000,000
- Sivil Havacılık Konma ve Konaklama Ücretleri	85,000,000
- Sivil Havacılık Yer Hizmetleri Ücretleri	40,000,000
- Masraf Gelirleri	10,000,000
- Sair Gelirler	15,188,115

Program Toplamı:

3,988,488,115

Ocak-Kasım,86 Kümülatif Tahsilât		Bakiye
1,722,539,889		277,460,111
129,055,104		70,944,896
1,607,285		392,715
26,073,634	(+)	11,073,634
19,456,584	(+)	9,456,584
58,874,861	(+)	13,874,861
43,950,111		126,049,889
1,052,855		2,197,145
-		3,000,000
16,025,126	(+)	42,642,250
251,657,579	(+)	148,342,421
89,307,927	(+)	9,307,927
273,006,276	(+)	23,006,276
74,408,797		25,598,203
18,087,684		6,912,316
164,676,409	(+)	79,676,409
85,075,765	(+)	45,075,765
2,786,369		7,213,631
13,070,132		2,117,983
<hr/> 3,900,188,506		<hr/> 88,299,609

2171/...

Gelirin Nevi	1986 Mali Yılı Bütçe Tahminleri
4- CEZALAR VE MÜSADERELELER	
a) CEZALAR	
- Mahkeme Cezaları	40,000,000
- Vergi Cezaları ve Gecikme Zammı	50,000,000
- Gümrük ve Liman Cezaları	17,000,000
- Sair Cezalar	20,000,000
b) MÜSADERELER	
- Gümrük Müsadereleri	10,000,000
Program Toplamı:	137,000,000
5- KAMU KURULUŞLARI GELİRLERİ	
- G/Yurt Çiftlik İşletmeleri Gelirleri	32,000,000
- Beyarmudu Çiftlik İşletmeleri Gelirleri	
- Devlet Üretim Çiftlikleri Gelirleri	15,000,000
- Tarımsal Donatım Servisleri Gelirleri	10,000,000
- Elektrik Kurumu	208,000,000
Program Toplamı:	265,000,000

Ocak-Kasım,86 Kümülatif Tahsilâtı	Bakiye
57,901,345	(+) 17,901,345
58,278,765	(+) 8,278,765
10,420,420	6,579,580
12,940,543	7,059,457
<u>11,463,580</u>	(+) <u>1,463,580</u>
<u>151,004,653</u>	(+) <u>14,004,653</u>
13,180,241	18,919,759
-	15,000,000
-	10,000,000
32,287,726	175,712,274
<u>45,467,967</u>	<u>219,532,033</u>

2172/...

Gelirin Nevi

1986 Mali Yılı
Bütçe Tahminleri

Ocak-Kasım, 86
Kümülatif Tahminler

Bakiye

Gelirin Nevi	1986 Mali Yılı Bütçe Tahminleri	Ocak-Kasım, 86 Kümülatif Tahminler	Bakiye
5- HAZINE MALIYATI KİRA GELİRLERİ			
- Konut Kiraları	130,000,000	236,824,844	(+) 106,824,844
- Dükân Tesis ve İşyeri Kiraları			
- Terzîa Bahçe v. s Kiralar			
- Gümrüksüz Eşya Satış Dükânları ile			
- Büfe Kiraları	50,000,000	35,173,906	14,826,094
Program Toplamı:	180,000,000	271,998,750	(+) 91,998,750
7- MÜTEFERİK GELİRLER			
- Özel Emmanet (su) Hesabından İade	15,000,000	14,389,701	610,299
- Emeklilik Yasası Gereğince Devlet Personelinin Katkısı	400,000,000	522,311,535	(+) 122,311,535
- Muteferik	139,293,741	104,721,876	34,571,865
- İhtiyat Sandığı İadeleri	50,000,000	394,590,927	(+) 344,590,927
- Devlet Basımevi Gelirleri	80,000,000	68,276,231	11,723,769
- Vardığı Yemec Kurutma Tesisleri	3,000,000	-	3,000,000
- Döviz Çılgırma Gelirleri	10,000,000	-	10,000,000
- İmtihan Harçları Gelirleri	5,200,000	5,809,500	(+) 609,500
- Telefon Rehberi Gelirleri	5,000,000	-	5,000,000
- Kamaryete Alınan Paralar	311,539,439	311,539,439	-
- Otam Gelirleri	3,000,000	-	3,000,000
	1,022,033,180	1,421,739,209	(+) 399,706,029

<u>Gelirin Nevi</u>	<u>1986 Mali Yılı Bütçe Tahminleri</u>
Mahalli Gelirler Toplamı :	30,331,021,295
8- Türkiye Cumhuriyeti Yardımları	18,647,000,000
9- Borçlanmalar	22,375,415,000
10- Hazine Kulluğu Gelirleri	687,000,000
11- Birleşmiş Milletler ve Üçüncü Ülkelerden Sağlanan Yardımlar	2,491,483,288
Toplam Finansman	<u>71,531,919,583</u>

Ocak-Kasım,86 Kümülatif Tahsilât	Bakiye
28,008,881,931	2,322,139,364
8,309,425,000	10,337,575,000
7,678,167,187	14,697,247,813
-	687,000,000
2,491,483,288	-
<u>46,487,957,406</u>	<u>28,043,962,177</u>

2174/...

- 2174 -

CUMHURİYET MECLİSİ
GÜNDEMİ

21'nci Birleşim
18 Aralık 1986 Perşembe
Saat: 10.00

- I. BAŞKANLIĞIN GENEL KURULA SUNUŞLARI
- II. ÖZEL GÜNDEMDE YER ALACAK İŞLER:
 1. 1987 Mali Yılı Bütçe Yasa Tasarısı (Y.T.No:118/2/86) (Devam)

2175/...