



T.B.M.M.
HALKLARIN DEMOKRATİK PARTİSİ
Grup Başkanlığı
Sayı : 4330
Tarih : 07.04.2017

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Trabzon Limanı'nda yaşanan sorunların araştırılması ve limanın eski değerine kavuşturulması adına Anayasa'nın 98'inci, İç Tüzüğü'nün 104'üncü ve 105 'inci maddeleri gereğince Meclis Araştırması açılmasını arz ederim.

Altan TAN
Diyarbakır Milletvekili

GEREKÇE

Trabzon Limanı başlangıçta, Moloz mevkiinde yapılmışsa da, sonradan şimdiki liman alanının ilgi görmesi nedeniyle M. Ö. 117-119 yıllarında bugünkü Gümrük İdaresi'nin bulunduğu yerdeki kayaların oyulması suretiyle oluşturulmuştur. Eskiçağlardan günümüze Trabzon, Karadeniz ticaretinin önemli limanlarından biri olmuştur.

Osmanlı İmparatorluğu döneminde eski rıhtım alanında bir liman ve rıhtım yapılmaya başlanmış ve bu liman 1903 yılında tamamlanmıştır. Bu tarihlerde Trabzon Limanı Osmanlı İmparatorluğu'nun 5 önemli limanından biri konumundaydı. 8 Temmuz 1946'da temeli atılan yeni liman 1954 yılında tamamlanarak açılmıştır. 1978 yılına kadar bu durumunu koruyan Trabzon Limanı'ı artan gemi trafiğine cevap verebilmesi için modernizasyonu gündeme gelmiş ve 1980 'de başlayan çalışmalar 1990'da bitirilerek liman bugünkü konumuna getirilmiştir.

Başbakanlık Özelleştirme İdaresi Başkanlığı'nca yapılan ihale sonucu Trabzon Limanı'nın 30 yıllık işletme hakkı 21.11.2003 tarihinde ALBAYRAK Grubuna ait Trabzon Liman İşletmeciliği A.Ş. tarafından devralınmıştır.

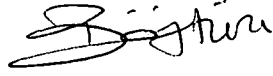
Trabzon limanı tarih boyunca transit yük potansiyeli olan bir liman olmuştur. Ancak limanın bu potansiyeli özellikle son 20 yılda sürdürülememiştir. Liman özellikle 2000'li yıllarda hak ettiği değerin verilmemesinden dolayı sadece yerel hinterlandına hizmet verir hale gelmiştir. Transit yükün kaybedilmesinin en önemli nedenleri İran'ın Sovyetlerin dağılması ile ortaya çıkan Bağımsız Devletler Topluluğu (BDT) ülkeleri ile halihazırda olan sosyal ve kültürel bağlarının da etkisi, TRACECA koridoru kapsamında Gürcistan'ın Poti ve Batumi limanlarının altyapısının geliştirilmesi ve bu limanlar ile arasında halihazırda bulunan demiryolu altyapısını kullanabilme avantajı ile bu ülkeler üzerinden transit yükünü taşımak istemesinden kaynaklanmaktadır.

Trabzon limanı transit yükteki tarihsel avantajını geçici olarak yitirmiştir. Trabzon limanı, limana demiryolu bağlantısının kurulması ve karayolundan da Ovit tünelinin aktif bir şekilde kullanılması ile bu avantajını tekrar kullanabilecek bir potansiyele sahiptir. Transit yükün döviz girdisi, istihdam yaratması, sosyal, kültürel ve turizm anlamında bölge ekonomisine olan katkıları göz önüne alındığında bu projelerin bir an önce hayata geçirilmesi gerekmektedir. Bu şekilde Trabzon limanı bölgesinde hem transit konteyner hem de transit RO-RO (Tekerlekli vasıtaların gemilerle bir yerden bir yere nakledilebilmesi) taşımacılığı için yeniden önemli bir liman haline gelecektir.

Trabzon Limanı'nın eski değerine kavuşabilmesi ve geliştirilmesi için atılması gereken adımlar ivedilikle belirlenmelidir. Bu amaçla Meclis Araştırması açılmasını arz ederim.



Behçet YILDIRIM
HDP Adıyaman Milletvekili



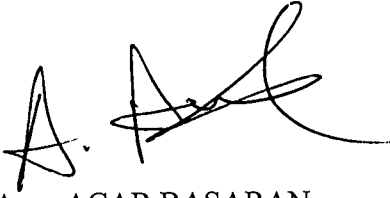
Berdan ÖZTÜRK
HDP Ağrı Milletvekili



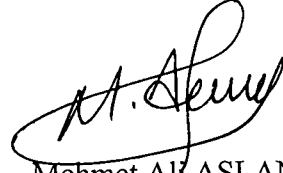
Dürayet TAŞDEMİR
HDP Ağrı Milletvekili



Sırrı Süreyya ÖNDER
HDP Ankara Milletvekili



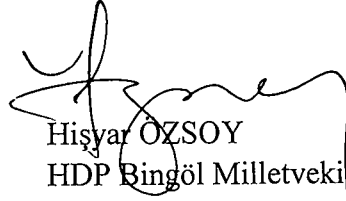
Ayşe ACAR BAŞARAN
HDP Batman Milletvekili



Mehmet Ali ASLAN
HDP Batman Milletvekili



Saadet BECEREKLİ
HDP Batman Milletvekili



Hisyar ÖZSOY
HDP Bingöl Milletvekili



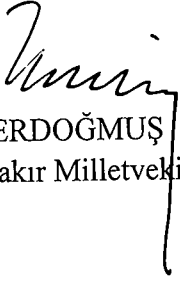
Mizgin IRGAT
HDP Bitlis Milletvekili



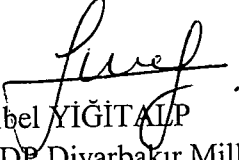
Feleknas UCA
HDP Diyarbakır Milletvekili



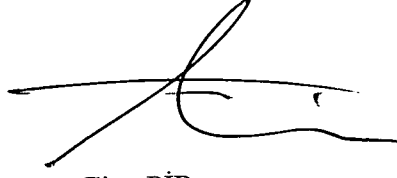
İmam TAŞÇIER
HDP Diyarbakır Milletvekili



Nimetullah ERDOĞMUŞ
HDP Diyarbakır Milletvekili



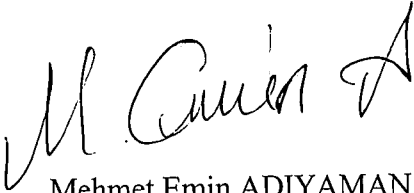
Sibel YİĞİTALP
HDP Diyarbakır Milletvekili



Ziya PİR
HDP Diyarbakır Milletvekili



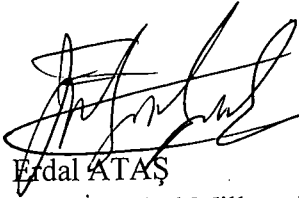
Mahmut TOGRUL
HDP Gaziantep Milletvekili



Mehmet Emin ADIYAMAN
HDP Iğdır Milletvekili



Celal DOĞAN
HDP İstanbul Milletvekili



Erdal ATAŞ
HDP İstanbul Milletvekili



Kadri YILDIRIM
HDP Siirt Milletvekili