



T.B.M.M.

CUMHURİYET HALK PARTİSİ
Grup Başkanlığı

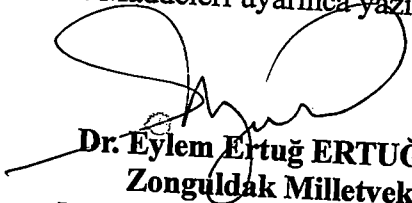
Tarih : 09 Nisan 2025

Sayı : 10500

26610

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Aşağıda yer alan soruların, Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Sayın Abdülkadir URALOĞLU tarafından Anayasanın 98. ve TBMM İçtüzüğü'nün 96. ve 99. Maddeleri uyarınca yazılı olarak cevaplandırılmasını talep ederim.


Dr. Eylem Ertuğ ERTUĞRUL
Zonguldak Milletvekili
Milli Savunma Komisyonu Üyesi

Globalleşen dünyada ticari alanda kendini gösteren gelişimin etkisi yoğun bir şekilde taşımacılık endüstrisine de yansımıştır. Büyüyen ticaret hacmi, artan rekabet ve taşımacılık maliyetleri lojistik sektörünü daha düşük maliyetli ve daha hızlı hizmet için ekonomik çözümler aramaya yönlendirmiştir. Böylelikle farklı taşıyıcıyı ve taşıma modlarının kullanılmasını sağlayan intermodal taşımacılık, lojistik sektörde tercih edilen bir taşımacılık türü olarak ortaya çıkmıştır. İntermodal taşımacılık, kara, deniz, hava ve demir yolu taşımacılığını entegre ederek maliyetleri yüzde 25 düşürmekte ve transit sürelerini kısaltarak rekabet avantajı da sağlamaktadır. Günümüzde gelişmiş ülkelerin çoğu, intermodal ulaşım altyapısının etkin kullanımı için yeni projeler yapmaktadır. Asya ile Avrupa kıtaları arasında bir köprü görevi gören ve taşımacılık için oldukça önemli geçiş koridorlarında yer alan ülkemiz bu özellikleriyle lojistik bir üs olma potansiyeli bulundurmaktadır.

Özellikle Filyos Limanı'nı da kapsayan Filyos Vadisi Projesi Türkiye'nin bölgedeki intermodal taşımacılığına ilişkin faaliyetlerin gelişmesini de etkileyerek bölgenin lojistik sektöründe stratejik bir konumda olmasını sağlayacaktır. Filyos Vadisi Projesi, ülkenin batı Karadeniz kıyısında bir mega-sanayi bölgesi yaratmak amacıyla 2014 yılında başlatılan bir projedir. Projenin sonunda en az 10 bin istihdam yaratması beklenmektedir. Proje kapsamındaki Filyos Limanı, yıllık 25 milyon ton adet kargo yükleme-boşaltma kapasitesi ile de büyük önem taşımaktadır. Proje kapsamındaki liman inşaatının amaçlarından biri çok modlu taşıma fırsatı olarak belirtilmiştir. Bölgemizin, ülkemiz ticaretinin kuzeye açılan kapısı olabilmesi açısından sunduğu kapasiteyle sadece yörede ve yakın çevrede bulunan sanayicilerin ihtiyaçları için planlanmamış; ülkemizin lojistik üs olma yönündeki hedeflerine uygun olarak kuzey-güney koridorunun en önemli bileşeni olmuştur. Bu proje kapsamında yapılacak yatırımlarla liman içlerine kadar getirilmesi planlanan demir yolu ve kara yolu imkanlarıyla beraber demir yolunun da taşımacılıkta etkin olarak kullanılabilmesi düşünülmüştür.

2020 yılında bakanlığınızca yayınlanan Türkiye Lojistik Master Planı'nda da Avrupa'da olduğu gibi Türkiye'de de doğu-batı koridorlarına ek olarak kuzey-güney taşıma koridorlarının geliştirilmesinin öngörüldüğü ifade edilmiştir. Ancak planda 2023-2035 arası görünümde Kuzey - Güney koridoru demiryolu bağlantısı Samsun Limanı'ndan planlanmıştır.

Oysa, Batı Karadeniz Kalkınma Ajansınca hazırlanan ve Kasım 2020'de yayımlanan "Filyos Lojistik Merkez Araştırma ve Ön Fizibilite Raporu"nda ise Türkiye'nin Akdeniz ile Karadeniz kıyıları arasındaki kuzey-güney yönündeki intermodal ve demir yolu taşımacılık koridorlarının geliştirilmesi, Türkiye'nin Akdeniz Havzası ile Karadeniz'in kuzeyindeki ülkeler arasında önemli bir lojistik koridoru olmasını sağlayacağı belirtilmiştir. Filyos Limanı, yıllık 25 milyon ton yük elleçleme kapasitesiyle Türkiye'nin en büyük 3 limanından biridir. Karadeniz

Bölgesi'ndeki diğer limanlardan, özellikle Trabzon ve Samsun limanlarıyla karşılaştırıldığında önemli üstünlüklere sahiptir. Samsun Limanı'nın yıllık elleçleme kapasitesi 11.5 milyon tonken, Filyos Limanı'nın 25 milyon tondur. Demir yolu ağı bulunmayan ve hinterlandı dar olan Trabzon Limanı'na karşılık, Filyos Limanı'nın geniş bir hinterlandı bulunmaktadır ve demir yolu bağlantısıyla hava ve kara yolu bağlantısı da oldukça elverişli durumdadır. Yaklaşık 10 km uzunluğunda kılçık demiryolu bağlantısıyla ana demir yolu hatlarına bağlantısı sağlanabilecektir. Buna ilişkin bir demir yolu ihalesi de gerçekleştirilmiştir. 3 bin metre rıhtım uzunluğuyla Filyos Limanı, adı geçen limanlara bu açıdan da üstünlük sağlamaktadır. Filyos Limanı, Ankara ve İç Anadolu Bölgesi'ne en yakın limandır. Ulaşım imkanlarının uygunluğu ve çeşitliliği avantajlarıyla Orta Anadolu'nun ihracatının büyük bir kısmı Filyos Limanı'ndan yapılabilmektedir.

Filyos Limanı ve lojistik merkezi, doğru kurgulanacak alt ve üstyapıyla yurt içi ve yurt dışı taşımacılık koridorları üzerinde önemli bir ekonomik yapıya dönüşme kapasitesine sahiptir ve mutlaka Türkiye ana demir yolu hattına bağlantısı sağlanmalıdır. Filyos Bölgesi, yolcu ve yüklerin ulaştırma modlarını değiştireceği bir nokta olacağı için yapılacak yeni yatırımlarla limanın akıllı ulaşım sistemlerini daha aktif şekilde kullanmasının önü açılmalıdır. Orta ve uzun vadede 3 deniz 3 liman projesi kapsamında ortaya çıkan limanın, Mersin ve Çandarlı limanlarıyla tam bağlantısı sağlandığında, Türkiye'nin önemli lojistik merkezi haline gelecek ve bu üssün en önemli aktörü konumunda olacaktır. Böylelikle, Türkiye'yi denizcilik alanında bölgesel liderliğe daha hızlı yaklaştırabilecektir. Filyos Limanı'nın hem bölgemiz hem ülkemiz adına yapılacak doğru yatırımlarla ortaya çıkarılabilecek tüm bu potansiyeline rağmen, Kuzey - Güney koridoru bağlantısının çok daha dar hinterlanda ve kapasiteye sahip Samsun Limanı üzerinden planlanmış olması anlaşılmalıdır.

Bu çerçevede;

- 1) Kuzey - Güney Koridoru neden çok daha fazla potansiyele sahip olan Filyos Limanı'ndan değil de özel bir şirket tarafından işletilen Samsun Limanı'ndan planlanmıştır?
- 2) Filyos Vadisi projesi içerisinde yer alan Filyos Limanı projesi amaçlarından biri de çok modlu taşıma fırsatı yani intermodal taşıma olmasına rağmen bugüne kadar limana neden bu yönde bir yatırım yapılmamıştır?
- 3) Bakanlığınızın "Türk Demiryolu Sektöründe İntermodal Taşımacılık Hizmetlerinin Güçlendirilmesi Koridor Geliştirme Stratejisi" projesine, Türkiye'nin 3 büyük limanından biri olan ve potansiyel açısından diğer limanlardan ayrılan özellikleri bulunan Filyos Limanı neden dahil edilmemektedir?
- 4) Filyos Limanı'na demir yolu hattı için düzenlenen ihalede hangi aşamaya gelinmiştir?
- 5) Bu ihale sonucu getirilecek demir yolu hattı, Filyos Limanı'nda intermodal taşımacılığın yapılabilmesi için yeterli olacak mıdır? Yoksa çok modlu taşıma faaliyetinin gerçekleştirilebilmesi için başkaca yatırımlar planlanmakta mıdır?
- 6) 2020 yılında bakanlığınızca yayınlanan Türkiye Lojistik Master planı incelendiğinde; bakanlığınızın Filyos bölgesinin lojistik bir üs olacağına dair açıklamalarının aksine 2053 yılındaki planlamada dahi Filyos'un bir lojistik merkezi olarak gösterilmemesinin nedeni nedir?