



İskender BAYHAN
İstanbul Milletvekili
Emek Partisi Genel Başkan Yardımcısı

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Aşağıdaki sorularımın **Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu** tarafından Anayasa'nın 98, TBMM İç Tüzüğü'nün 96 ve 99'uncu maddeleri gereğince yazılı olarak cevaplandırılmasını arz ederim. **31.07.2026**

İskender BAYHAN
İstanbul Milletvekili
Emek Partisi Genel Başkan Yardımcısı

Basına yansıyan haberler ve denizcilik sektörü temsilcilerinin açıklamalarına göre, Karadeniz'de ticari gemilere yönelik saldırıların artması nedeniyle Türk armatörleri, 2008 küresel finans krizinden bu yana ilk kez gemilerini **"cold laid up"** (uzun süreli hizmet dışı bekletme) uygulamasına hazırlanmaktadır. Koster Armatörleri ve İşletmecileri Derneği (KOSDER) tarafından yapılan açıklamalarda, güvenlik riski nedeniyle gemilerin sefer yapamadığı, yüklerin limanlarda, antrepolarda ve fabrikalarda biriktiği, sektörün ise hükümetten acil önlem beklediği kamuoyuna yansımıştır.

Karadeniz'de tırmanan savaş ve güvenlik krizi yalnızca denizcilik sektörünü ilgilendirmiyor. Türkiye'nin izlediği dış politika sanayi üretimi ve milyonlarca emekçinin yaşamı açısından doğrudan sonuçlar doğuran ekonomik ve siyasal bir krizler yaratmaya devam ediyor.

Yıllardır sürdürülen, dış ticareti ithal hammaddeye ve dış pazarlara bağımlı hale getiren ekonomi politikaları ile tek adam yönetiminin sermaye çevrelerinin kısa vadeli çıkarlarını önceleyen dış politika anlayışı, Türkiye'yi bölgesel gerilimler karşısında her geçen gün daha kırılgan hale getirmiştir. Dış politikada yaşanan her uluslararası kriz ise üretimden istihdama, enflasyondan gıda fiyatlarına kadar bütün yükü başta işçiler olmak üzere halkın omuzlarına yüklemektedir.

Bugün Karadeniz'de ticaret yollarının güvensiz hale gelmesi; limanlarda yüklerin birikmesi, ihracatın yavaşlaması, ithal ara mallarına erişimin zorlaşması ve lojistik maliyetlerinin artması anlamına gelmektedir. Bunun sonucu ise işçiler açısından kısa çalışma ve işten çıkarmaların gündeme gelmesi, ücretlerin daha da erimesi ve temel tüketim maddelerinde yeni zam dalgalarıdır.

Öte yandan kriz karşısında tek adam yönetiminin önceliği yine sermaye kesimlerinin zararını azaltmaya yönelik düzenlemeler olurken; liman işçileri, gemi işçileri, lojistik emekçileri ve sanayi işçileri açısından gelir kaybını, iş güvencesini ve çalışma koşullarını en önemlisi yaşam hakkını koruyacak kamusal bir planlama ortaya konulmamaktadır.

Yaşanan saldırılar gemilerde çalışan deniz emekçilerinin yaşam hakkını da doğrudan hedef almaktadır. Basına yansıyan haberlere göre, 10 Temmuz 2026 tarihinde Rusya'nın Taganrog Limanı'na yönelik hava saldırısında isabet alan Türk bayraklı *Sabahat Telli* gemisinde ağır yaralanan gemi işçisi Kadir Kamilçelesi, tedavi gördüğü hastanede yaşamını yitirmiştir. Yine 22 Temmuz 2026 tarihinde Novorossiysk açıklarında insansız hava aracı saldırısına uğrayan Türk bayraklı *MV Reyhan Sarı* isimli kuru yük gemisinde makine personeli Savaş Çakar hayatını kaybetmiş, iki gemi işçisi de yaralanmıştır. Bu saldırılar, savaşın ve bölgesel çatışmaların bedelini gemi sahiplerinden önce gemi işçilerinin canlarıyla ödediğini bir kez daha göstermektedir. Savaş riski altındaki bölgelerde çalıştırılan gemi insanların güvenliği, çalışma koşulları, sigorta güvenceleri ve risk tazminatlarına ilişkin kamuoyuna açıklanmış kapsamlı bir politika da bulunmamaktadır

Türkiye'nin dış ticaretinin önemli bir bölümünün geçtiği Karadeniz hattında yaşanan gelişmeler, yalnızca savaşın değil; kamusal planlamadan uzaklaşmanın, üretimi ithalata bağımlı hâle getiren ekonomi politikalarının ve ülkeyi emperyalizme bağımlı kılan dış politika anlayışının da bir sonucudur. Bu bağımlılık, Türkiye'yi emperyalist güçler arasındaki rekabet ve çatışmaların ekonomik sonuçlarına her geçen gün daha açık hâle getirmektedir.

Bu bağlamda;

1. Basına yansıyan bilgiler doğrultusunda, Karadeniz'deki güvenlik krizi nedeniyle seferlerini durduran veya **"cold laid up"** uygulamasına geçmeye hazırlanan Türk bayraklı ya da Türk şirketlerine ait gemi sayısı kaçtır?
2. Karadeniz'de yaşanan gelişmeler nedeniyle Türkiye limanlarında yük birikmesi yaşanan limanlar hangileridir? Bu limanlarda kapasite kullanım oranları ve bekleyen yük miktarları ne kadar artmıştır?
3. Bakanlığınızın, Karadeniz'deki güvenlik krizinin dış ticaret, sanayi üretimi, istihdam ve tedarik zinciri üzerindeki etkilerine ilişkin hazırlanmış bir risk veya etki analizi bulunmakta mıdır?
4. Deniz taşımacılığındaki aksamanın liman işçileri, gemi insanları, lojistik emekçileri ve ilgili sektörlerde çalışan işçiler açısından yaratacağı iş kaybı, ücretsiz izin, kısa çalışma veya ücret kaybına karşı hangi önlemler alınacaktır?
5. 2025 ve 2026 yıllarında Karadeniz ve bağlantılı deniz ticaret hatlarında saldırıya uğrayan Türk bayraklı veya Türk şirketlerine ait gemilerde kaç gemi işçisi yaşamını yitirmiş, kaç yaralanmıştır? Bakanlığınızın bu olaylara ilişkin tuttuğu resmi kayıtlar nelerdir?
6. Savaş ve silahlı çatışma riski bulunan bölgelerde görev yapan gemi insanların can güvenliğinin sağlanması, risk tazminatı, sigorta güvenceleri ve çalışma koşullarının iyileştirilmesine yönelik Bakanlığınızın yürüttüğü özel bir program veya düzenleme bulunmakta mıdır?

7. Lojistik maliyetlerindeki artışın temel tüketim malları, enerji ve sanayi girdileri üzerinden halkın yaşam maliyetlerini artırmaması için hangi kamusal tedbirler planlanmaktadır?
8. Türk armatörlerinin talep ettiği güvenli "cold laid up" alanlarının oluşturulmasına ilişkin Bakanlığınızın bir çalışması bulunmakta mıdır? Bulunuyorsa kapsamı nedir?
9. Karadeniz'de yaşanan savaşın ve ticaret yollarındaki güvenlik krizinin Türkiye ekonomisi üzerindeki etkilerini azaltmaya yönelik olarak, ithalata bağımlılığı azaltacak ve stratejik lojistik altyapısını güçlendirecek kamusal planlamaya dayalı herhangi bir program hazırlanmakta mıdır?
10. Başkanlık sistemine geçilmesinden bu yana dış ticaret yollarını etkileyen bölgesel savaş ve güvenlik krizlerine ilişkin kaç adet ulusal risk değerlendirmesi hazırlanmış, bunların kaçısı kamuoyu ve TBMM ile paylaşılmıştır?
11. Karadeniz'de yaşanan gelişmeler nedeniyle ortaya çıkacak ekonomik maliyetlerin işçilere, üreticilere ve tüketicilere değil, bu süreçten yüksek kâr elde eden büyük sermaye gruplarına yüklenmesine yönelik herhangi bir vergi veya kamusal düzenleme planlanmakta mıdır?