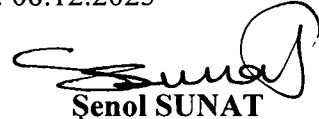




Şenol SUNAT
Manisa Milletvekili
Milli Eğitim, Kültür, Gençlik ve Spor Komisyonu Üyesi

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Aşağıdaki sorularımın Anayasası'nın 98. maddesi ve Türkiye Büyük Millet Meclisi İçtüzüğü'nün 96. maddesi gereğince **Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Sn. Abdulkadir URALOĞLU** tarafından yazılı olarak yanıtlanmasını arz ederim. 08.12.2025


Şenol SUNAT
Manisa Milletvekili

Türk Armatörler Birliği (TAB) tarafından yayımlanan son sektör raporuna göre Türkiye, 2024 yılında filosunu %8,2 oranıyla dünyada en fazla büyüten ülke olmuştur. Böylece Türk sahipli deniz ticaret filosu 2025 yılı itibarıyla 53,1 milyon DWT seviyesine ulaşarak dünya sıralamasında 10'uncu sıraya yükselmiştir.

Türk dış ticaretinin yaklaşık %89'unun deniz yolu ile gerçekleştirildiği dikkate alındığında, özellikle kısa mesafe taşımacılığının bel kemiği olan koster filosunun yenilenmesi, sektörün sürdürülebilirliği açısından stratejik önem taşımaktadır.

Yük taşıma kapasitesi azami 12.000 DWT olan, kuru-dökme yük taşıyan ve kısa mesafe taşımacılıkta kullanılan bu gemilerden 2.092 adet Türk sahipli filoda yer almakta olup, filonun ortalama yaşı 22'dir. Ayrıca 30 yaşını aşmış yaklaşık 250 koster gemisinin aktif olarak taşımacılık yaptığı bildirilmektedir. Bu durum, güvenlik, çevresel standartlar ve rekabet gücü açısından ciddi bir risk yaratmaktadır.

Koster filosu yenileme projesi, 2009 yılından bu yana sektörün "rüya projesi" haline gelmiş; 2015'te hurda teşviki, 2020'de KOSGEB geri ödemesiz faiz desteği gibi adımlar atılmış olmasına rağmen bugüne kadar tek bir gemi dahi yenilenememiştir. Finansman sorunu bu sürecin temel engeli olarak ifade edilmektedir.

Bu kapsamda sektör temsilcileri, Dünya Bankası'nın Türkiye'deki yeşil enerji projelerine 200 milyon dolar civarında finansman ayırdığını ve bunun önemli bir kısmının alternatif yakıtlı çevreci gemi projeleri aracılığıyla koster filosunun yenilenmesinde kullanılabileceğini belirtmektedir. Ancak söz konusu projenin duraksadığı, gerekli koordinasyonun Bakanlık tarafından yeterince sağlanamadığı yönünde sektörden yoğun şikâyetler gelmektedir.

Bu bağlamda, aşağıdaki soruların yanıtlanması kamuoyunun bilgi alma hakkı açısından önem arz etmektedir;

1. Koster Filosunun Yenilenmesi Projesi kapsamında öngörülen toplam finansman ihtiyacı Bakanlığınız tarafından ne kadar olarak hesaplanmaktadır?

2. Dünya Bankası'nın Türkiye Denizcilik Sektörü Projesi kapsamında sağlamak istediği finansmanın mevcut durumu nedir?
3. Projenin duraksadığı iddiaları doğru mudur?
4. Duraksamanın sebebi nedir?
5. Bakanlığınızın koordinasyonunda yürütülen çalışma kapsamında koster filosunun yenilenmesine yönelik bir finansman modeli oluşturulmuş mudur?
6. Oluşturulduysa bu modelin detayları nelerdir?
7. Hangi gemi tipleri kapsam altında olacaktır?
8. Oluşturulmadıysa sürecin tamamlanması için belirlenen takvim nedir?
9. 2015 yılında yürürlüğe giren hurda teşviki ve 2020'de açıklanan KOSGEB desteklerine rağmen bugüne kadar tek bir geminin bile yenilenememiş olmasının sebepleri nelerdir?
10. Sektörün hurda teşvikinin maliyetler ve finansman eksikliği nedeniyle işlevsiz kaldığı yönündeki eleştirilerine Bakanlığınızın değerlendirmesi nedir?
11. Hurda teşviki ve diğer destek mekanizmalarının yeniden düzenlenmesine yönelik Bakanlığınız bünyesinde devam eden veya planlanan bir çalışma var mıdır? Varsa ayrıntıları nelerdir?