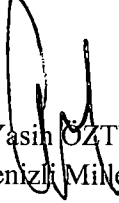


TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Aşağıdaki sorularımın Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir URALOĞLU tarafından Anayasa'nın 98'inci ve TBMM İçtüzüğü'nün 96'ncı maddesi gereğince yazılı olarak cevaplandırılmasını arz ederim.


Yasin ÖZTÜRK
Denizli Milletvekili

İhracat yalnız fabrikada yapılmaz.
Ürünün müşteriye zamanında ulaşması gerekir.
TIR günlerce sınır kapısında bekliyorsa ihracatçının üretimde kazandığı rekabet avantajı kapıda kaybolur.
Şoför bekler.
Yakıt harcanır.
Teslimat gecikir.
Müşteri başka Ülkeye yönelir.
Türkiye kıtalar arasında lojistik merkez olma iddiasındaysa sınır kapısında kilometrelerce kuyruk görüntülerini normalleştiremez.

Bu çerçevede;

- 1) Kapıkule'de TIR'ların yıllık ortalama bekleme süresi kaç saattir?
- 2) Hamzabeyli ve İpsala'da ortalama süre nedir?
- 3) Gürbulak ve Habur'daki bekleme süreleri kaç saattir?
- 4) 24 saatten fazla bekleyen TIR sayısı yıllık kaçtır?
- 5) Kuyrukların ihracatçıya yıllık ekonomik maliyeti hesaplanmış mıdır?
- 6) Boşa harcanan akaryakıt miktarı nedir?
- 7) Sınır kapılarının günlük TIR geçiş kapasitesi ne kadardır?
- 8) Kapasite artışı için hangi yatırımlar yürütülmektedir?
- 9) Avrupa Ülkeleriyle elektronik ön bildirim sistemlerinin entegrasyonu tamamlanmış mıdır?
- 10) Şoförlerin bekleme sırasında tuvalet, duş ve dinlenme koşulları yeterli midir?
- 11) İhracat taşımacılığında demiryolunun payının düşük olması karayolu kapılarındaki yoğunluğu artırmakta mıdır?
- 12) Türkiye'nin lojistik merkezi olma iddiasını sınır kapılarındaki bekleme sürelerinde somutlaştıracak hedefiniz nedir?