



TÜRKİYE GEMİ İNŞA SANAYİCİLERİ BİRLİĞİ

GİSBİR

2012 SEKTÖR RAPORU

İÇİNDEKİLER

DENİZ TAŞIMACILIĞI (2008-2012)

Deniz Taşımacılığı (Dünya)

Deniz Taşımacılığı (Türkiye)

GEMİ İNŞA, BAKIM ONARIM (2008-2012)

Gemi İnşa, Bakım-Onarım, Yat Sektörü (Türkiye)

Gemi İnşa, Bakım-Onarım (Dünya)

2012 SONRASI GELİŞMELER

Dünya Denizciliği (SOLAS, MARPOL, vb.)

Türkiye Denizciliği (Ekonomi Bakanlığı Teşvikler, vb.)

SONUÇ VE ÖNERİLER

GİSBİR 2012 YILI FAALİYETLERİ

Deniz Taşımacılığı (Dünya)^{1,2,3,4}

Hacim olarak dünya ticaretinin %75'i deniz yoluyla, %16'sı demiryolu ve karayoluyla, %9'u boru hattı ile ve %0.3'ü havayoluyla gerçekleştirilmektedir. Son 20 yılda yük gemilerinin boyutları da sürekli olarak artmıştır. Dünyanın en büyük yük gemisi "MARCO POLO" tam 16.000 konteyner taşıma kapasitesine sahiptir.

1980'lerde "büyük" gemiler yalnızca 1.600 konteyner taşıyorken, 2006 yılında inşa edilen "EMMA MAERSK" isimli yük gemisi 15.550 konteyner kapasitesiyle en büyük olma ünvanına sahipti.

Ayrıca Çin'de üretimi devam eden ve adını yine kaşiflerden alacak iki farklı yük gemisinin, 18.000 konteynerlik taşıma kapasiteleriyle önümüzdeki sene denize indirilmesi gerçekleşecektir.

Dünya ticaretinde denizlerde 2011 tarihli itibarıyla 300 GT üzerinde 47.833 gemi dolaşmaktadır (yaklaşık 1.3 milyar DWT). Bu gemiler yaş ortalaması 20 yaşın üzerindeki gemilerdir. İstatistiki olarak 15 yaşını geçmiş gemilerin evre felaketleri ile sonuçlanan kazalara sebebiyet verme riskleri oldukça yüksektir.

2012 yılı başında dünya filosundaki 300 GT ve üzeri toplam gemi sayısı 48.197 adete ulaşırken, toplam gemi tonajı 1.46 milyar DWT ve toplam konteyner filo kapasitesi 15,3 milyon TEU'ya ulaşmıştır.

2012 yılı başı itibarıyla toplam dünya deniz ticaret filosunun DWT bazında yaklaşık %70'ini 10 ülke kontrol etmektedir. Bu kapsamda Yunanistan, Japonya ve Almanya ilk üç sırada yer almaktadır. Ülkemiz 1.000 GT ve üzeri milli ve yabancı bayraktaki gemilerden oluşan 22,5 milyon DWT'lik filo kapasitesiyle dünyada 15. sırada yer almaktadır.

Veri Kaynağı: ¹SteelOrbis / ²UDH Bakanlığı, İMEAK DTO / ³Fairplay, Clarksons / ⁴Rigzone

1.000 GT ve Üzeri Dünya Deniz Ticaret Filosunun Bayraklara Göre Dağılımı

DÜNYA SIRALAMASI (DWT)					ULUSAL BAYRAK				YABANCI BAYRAK			
2012	2011	2010	2009	ÜLKELER	ADET	1.000 DWT	1.000 TEU	ORT. YAŞ	ADET	1.000 DWT	1.000 TEU	ORT. YAŞ
1	1	1	2	YUNANISTAN	737	64.897	207	12,4	2.477	152.252	733	11,7
2	2	2	1	JAPONYA	633	20.761	11	12,1	3.154	189.006	1.229	7,0
3	3	3	3	ALMANYA	390	17.495	1.248	11,8	3.526	108.001	4.338	8,6
4	4	4	4	ÇİN	1.702	50.150	487	18,9	1.450	65.461	541	13,8
5	5	5	7	KORE	680	17.343	75	16,4	471	37.191	375	10,5
6	6	7	8	A.B.D.	203	5.141	147	23,9	794	39.330	142	12,1
7	7	8	9	HONG KONG	433	26.819	211	6,5	333	15.542	40	13,3
8	8	6	6	NORVEÇ	900	14.116	63	14,5	949	26.311	711	14,7
9	9	13	5	İNGİLTERE	330	13.172	360	9,0	418	27.108	363	14,3
10	10	10	10	TAYVAN	90	4.214	54	16,2	578	33.461	537	10,7
11	11	9	20	DANİMARKA	327	13.069	591	11,1	581	23.721	587	9,1
12	12	11	11	SİNGAPUR	534	20.994	329	9,3	313	14.159	86	17,8
13	13	12	-	BERMUDA	12	1.234	-	-	232	26.705	56	12,6
14	14	14	12	İTALYA	553	18.106	71	12,7	202	6.309	41	11,6
15	15	15	16	TÜRKİYE	521	8.479	70	16,5	647	14.093	60	16,7
16	16	17	15	HİNDİSTAN	294	14.767	23	15,2	76	4.625	6,0	12,7

Kaynak: UDH Bakanlığı-İMEAK DTO

Dünya deniz ticaret filosu olarak, 1. sırada 217 milyon DWT ile Yunanistan, 2. sırada 210 milyon DWT ile Japonya ve 3. sırada 125 milyon DWT ile Almanya gelmektedir. Türkiye, 22.6 milyon DWT ile 15. sırada bulunmaktadır.

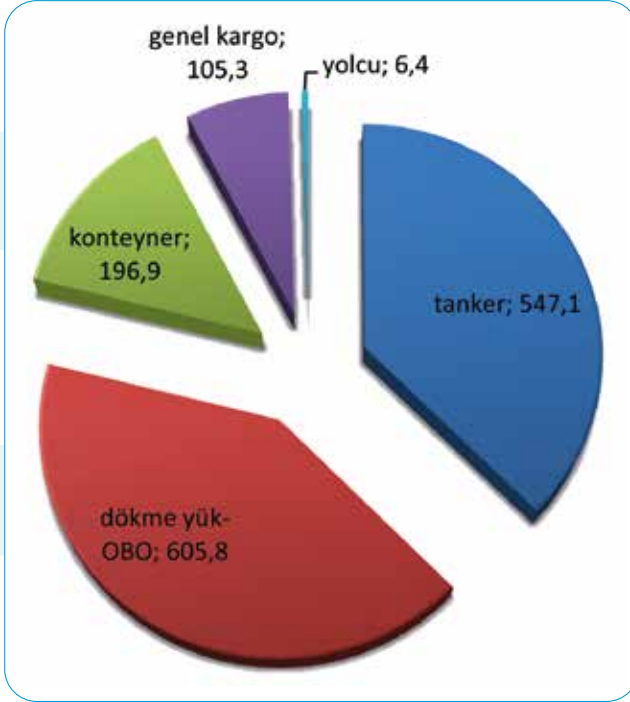
DÜNYA FİLOSUNUN GELİŞİMİ (Milyon DWT)						
YILLAR	TANKER	K. TANKER	DÖKME YÜK (*)	KOMBİNE TAŞIYICILAR	DIĞERLERİ	TOPLAM
2002	268,0	22,7	287,4	13,8	174,7	766,7
2008	352,3	31,7	382,9	11,2	251,2	1.031,1
2009	365,0	34,0	420,8	10,4	278,3	1.102,1
2010	396,2	35,8	459,2	9,6	400,0	1.191,2
2011	413,1	36,1	533,6	6,8	315,1	1.297,9
2012	434,0	36,5	615,0	5,8	317,8	1.428,3

Kaynak: UDH Bakanlığı-İMEAK DTO

(*) 2012 yılında kombine taşıyıcılar dökme yük gemi rakamlarının içine dahil edilmiştir.

2008 yılında, toplam tonaj itibarıyla kombine taşıyıcılar dahil %38'lik oranla dünyada ilk sırada yer alan tanker filosu, 2012 yılında 2008'e göre %19'luk artış göstermesine rağmen 2. sıraya gerilemiştir. 2008 yılından sonra inşasına başlanmış gemilerin önemli bir bölümünün dökme yük gemileri olduğu ve bu gemilerin 2008 yılına göre 2012 yılında %36 oranında artış göstererek dünya deniz ticaret filusunda birinciliğe yükseldiği görülmektedir.

2012 Dünya Deniz Ticaret Filosunun Gemi Tiplerine Göre Dağılımı (Milyon DWT)



Kaynak: UDH Bakanlığı-İMEAK DTO

2012 yılı itibarıyla 1,43 milyar DWT kapasiteye sahip dünya deniz ticaret filosunun gemi tiplerine göre dağılımını incelediğimizde, dökme yük gemilerinin %43'lük oranla (615 Milyon DWT) dünya deniz ticaret filosunun en büyük segmentini oluşturduğu görülmektedir. Bunun nedeni daha önceden tersanelere sipariş verilen dökme yük gemilerinin 2011 yılında piyasaya girmesidir.

Öte yandan, halen sınırlı olarak piyasalarda yük bulabilen yaklaşık 19 milyon DWT tek cidarlı tanker operasyondadır.

Navlun Piyasaları



Veri Kaynağı: Bloomberg

Dünya büyüme rakamları ve ticaret hacmi deniz yolu taşımacılığını direkt olarak etkilemektedir. Söz konusu etki, dünya ticaret hacmindeki dalgalanma, küresel ekonomik krizin etkilerinin halen devam etmesi ve petrol fiyatlarındaki artış ile kendisini göstermektedir. 2011 yılında 8,8 milyar ton olan dünya deniz ticaret hacmi, bir önceki yıla göre %5,6 büyürken, dünya deniz ticaret filosu %8,4 büyümüştür. Dolayısıyla filo tonaj arzı, yük hacmindeki talep artışından yüksek olduğu için navlun fiyatları negatif etkilenmiştir.

2008 yılında yaşanan küresel ekonomik kriz neticesinde, önemli bir navlun göstergesi olan BDI (Baltic Dry Index) önemli bir düşüş göstermiş ve 31.12.2012 itibarıyla 776 puan olmuştur. Dolayısıyla BDI, kriz öncesinde tepe noktasını gördüğü 21.05.2008'de 11.973 puan iken, 2012 sonunda yaklaşık 15'te 1'ine düşmüştür. Artan petrol fiyatları işletme maliyetlerini yükseltmekte ve düşük seyreden navlun fiyatları nedeniyle sektörün ayakta durmasını zorlaştırmaktadır. Gelişmiş ülkelerde yaşanan derin kriz, talebi olumsuz etkilese de Çin ve Hindistan gibi gelişmekte olan ülkelerin geçmiş yıllarda göstermiş oldukları büyüme performanslarına paralel olarak artan hammadde ve enerji talepleri, sektörü ve navlun fiyatlarını zor da olsa ayakta tutmaya devam etmektedir.

Önümüzdeki dönemde dünya deniz taşımacılığı filosunda kuru yük gemilerine talep artacaktır.

- BIMCO'nun yayımladığı yeni analiz, Çin'in 2013'te güçlü bir kuru yük talebinin olacağını ortaya koymaktadır.

Navlun Piyasaları

- Bu talebin en çok demir cevheri ve kömür gibi yükleri taşıyan büyük tonajlı gemilere iş çıkaracağı belirtilmektedir. BIMCO'ya göre, 2012'de yüzde 6.4 olan Çin'in cevher ithalatının gelecek yıl yüzde 7.5'e yükselmesi beklenmektedir.
- Son yıllarda Çin'den gelen veriler, bu beklentinin doğru olma ihtimalini güçlendiriyor. Çin, Ocak 2011'den bu yana en büyük cevher ithalatını 65 milyon ton ile geçtiğimiz Eylül ayında yaptı. BIMCO, 2012 yılı aylık cevher ithalat ortalamasının 61 milyon ton olacağını tahmin ediyor. Gelecek yıl için aylık ortalama tahmini ise 65 milyon tondur.
- BIMCO analistleri bu beklentilerini, Çin hükümetinin 16 milyar Dolarlık altyapı yatırımı planıyla desteklemeye çalışmaktadır.
- 2013 yılı için beklentiler şöyle açıklanıyor: 2012'nin tamamında Çin'in cevher ithalatının 730 milyon tona ulaşacağı beklenmekte, gelecek yıl ithalat miktarının ise 785 milyon tona çıkacağı öngörülmektedir. Bu büyüme, 49 adet capesize gemiye daha iş çıkaracaktır. Cevherin ana ithalat merkezi Avustralya'dan Çin'e tonu 10.35 Dolar'a, Brezilya'dan ise 22.45 Dolar'a taşıyor. 2013 yılı süresince capesize gemilerin günlük navlunlarının 9 bin Dolar'ın üstünde olacağı tahmin ediliyor. 2013'te ana kuru yük segmentinde arz ve talebin güçlü olacağı görülüyor. Bu durum, gemi sahipleri ve armatörlerin üzerindeki baskıyı bir nebze de olsa azaltacaktır.

Doğal gaz, petrol ve kömürden sonra dünya enerji tüketiminin %24'lük kısmını oluşturmaktadır. Düşük karbon içeriği sayesinde LNG gittikçe yaygın olarak kullanılagelen bir yakıt türü olmuştur. Günümüzde LNG'nin en büyük tüketicisi Japonya'dır.

Avrupa'da kaydedilen yüksek bölgesel gelişim neticesinde Avrupa, Asya ve Pasifik bölgelerinde LNG talebi artmıştır. LNG talebinin önümüzdeki dönemde de artması beklenmektedir. Bu beklentinin altında üç sebep yatmaktadır.

- Petrol piyasasındaki anormal fiyat artışları
- Karbon emisyonlarının azaltılması yönünde uygulanan politikalar
- Asya Bölgesi'nde LNG talebinin artışı

Dünya LNG Taşımacılığı

2011 yılında dünya LNG taşımacılığı bir önceki yıla göre Katar'ın sektördeki derin etkisi ile (üretimde %34,8 artış) %10,1 oranında artış göstermiştir.

Navlun Piyasaları

2011 yılında toplam LNG taşıması 330,8 milyar metreküpü bulmuştur. Ekim 2010 itibari ile 18 ülkede 56 terminalden LNG ihracatı yapılmaktaydı. Bunlara ilave olarak Avustralya, İran, Papua Yeni Gine, Kanada ve Brezilya'da da LNG terminalleri projeleri yürütülmektedir. Katar dünyanın en büyük LNG ihracatçısı olarak yer almakta, ardından Malezya, Endonezya, Cezayir ve Nijerya gelmektedir. Yeni ortaya çıkan ihracatçı ülkelere bakacak olursak bunlar: Angola, Avustralya, Peru, Suudi Arabistan ve Yemen'dir. 2010 Ekim ayı itibariyle 20 ülkede toplam 90 terminalde LNG ithal edilmekteydi.

Dünyada LNG üretimi yapan ülkelere bakıldığında, Cezayir, Trinidad Tobago, Katar, Umman, Mısır, Norveç, Rusya, Malezya, Avustralya yer almaktadır. Hali hazırda üretim için tesis inşa ettiren ülkeler ise Peru, Angola ve Yemen'dir.

Yıllık LNG üretimi değerlerine bakıldığında, 2010 yılında Katar'ın 69,7 milyon MT olarak başı çektiği görülmektedir.

LNG Üreticileri/Tüketicileri

Dünyada LNG ithalatı yapan ülkeler Türkiye, ABD, Meksika, Brezilya, Arjantin, İspanya, Portekiz, Hindistan, Japonya, Kore, Çin'dir.

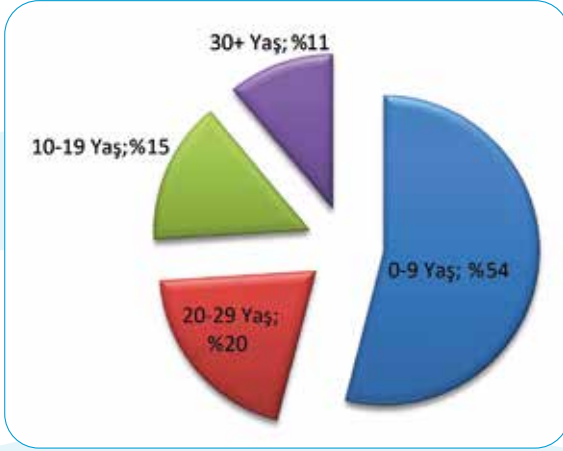
İthalat için tesis yaptırmakta olan ülkeler ise Şili, Kanada, Dubai, Hollanda ve Tayland'dır.

Mart 2008 itibariyle dünya ithalat kapasitesi yıllık 404 milyon ton iken, yeni yapılacak tesisler ile ithalat kapasitesinin yıllık 1 trilyon tona ulaşması beklenmektedir.

Endüstri devleri olan Japonya, Kore, Tayvan ve Çin'deki üretim kapasitesinin artması, ilave enerji ihtiyacını doğurmuş; bunun sonucunda da ihtiyaç duyulan enerji için, kömür ve nükleer enerji kaynaklı mevcut tesislerin LNG tesislerine dönüştürülmesi dönemi başlamıştır.

LNG ticaretindeki yeni aktörler, coğrafi akışın yön değiştirmesine sebep olduğu gibi, yeni kaynakları da ortaya çıkarmaktadır.

Deniz Taşımacılığı (Türkiye)^{1,2}



Kaynak: UDH Bakanlığı-İMEAK DTO

Türk Deniz Ticaret Filosunun Genel Durumu (1.000 GT ve Üzeri)

1- 01.01.2012 itibariyle Toplamda 649 adet gemi, 9.289.144 DWT

2- Yaş ortalaması 24

- 5.036.659 DWT 224 adet gemi 0-9 yaş grubunda
- 1.388.964 DWT 99 adet gemi 10-19 yaş grubunda
- 1.864.122 DWT 162 adet gemi 20-29 yaş grubunda
- 999.399 DWT 164 gemi 30 yaş ve üzeri grupta bulunmaktadır.

3- Türk deniz ticaret filusunun yaş grupları itibariyle dağılımı (1.000 GT ve üzeri), DWT baz alınarak:

- 0-9 yaş %54
- 20-29 yaş %20
- 10-19 yaş %15
- 30+ yaş %11

4- Filoda sayı olarak en fazla ilk üç gemi tipi:

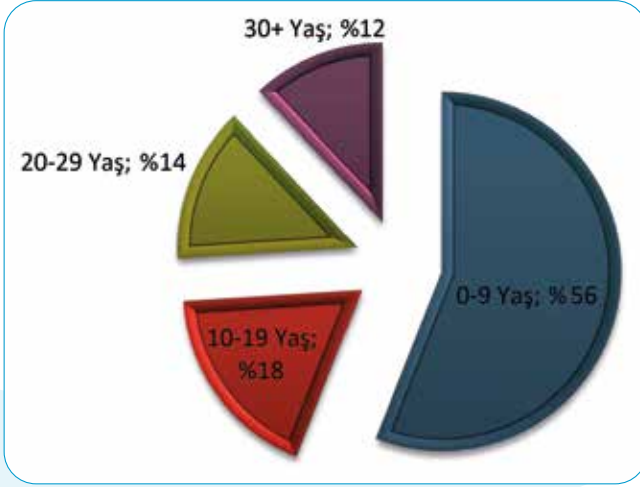
- Kuru yük gemisi 258 adet
- Dökme yük gemisi 112 adet
- Kimyevi madde tankeri 75 adet

5- En genç yaş ortalaması olan filo : Kimyasal tanker, 9 yaş

En yaşlı filo: Hizmet gemileri, 43 yaş

Veri Kaynağı: ¹TÜRKLİM, Deniz Sektörü Raporu / ²UDH Bakanlığı, İMEAK DTO

Deniz Taşımacılığı (Türkiye)



Kaynak: UDH Bakanlığı- İMEAK DTO

Türk Deniz Ticaret Filosunun Genel Durumu (1.000 GT ve Üzeri)

1- 31.12.2012 itibariyle toplamda 690 adet, 9.986.489 DWT

2- Yaş ortalaması 26,5

3- Türk deniz ticaret filosunun yaş grupları itibariyle dağılımı (1.000 GT ve üzeri), DWT baz alınarak

- 0-9 yaş %56
- 10-19 yaş %18
- 20-29 yaş %14
- 30+ yaş %12

4- En genç yaş ortalaması olan filo: Kimyasal tanker, konteyner, 9 yaş

En yaşlı filo: Hizmet gemileri, 44 yaş

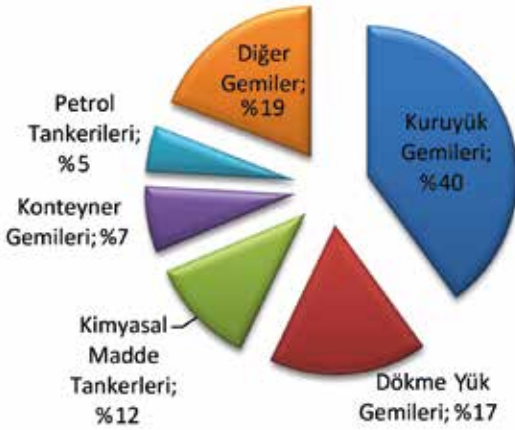
Türkiye'nin mevcut 11,1 milyon TEU kapasitesinin 2015 yılında 10.5 milyon TEU artış ile 21.6 milyon TEU'ya ulaşması beklenmektedir.

Yük artışına paralel olarak en fazla yatırım Marmara Bölgesi'nde planlanmakta (6,7 milyon TEU), bunu Akdeniz (2,2 milyon TEU) ve Ege (1,6 milyon TEU) Bölgelerimiz izlemektedir. Aynı şekilde genel kargo ve kuru dökme yük elleçleyen limanların yatırım planları, mevcut kapasitelerin 28,2 milyon tona yükselerek

Türk Deniz Ticaret Filosunun Genel Durumu (1.000 GT ve Üzeri)

toplam 305 milyon ton kapasiteye ulaşacağını göstermektedir. Sıvı dökme yükte 2015 yılına kadar ilave edilecek kapasite ise 7,7 milyon metreküptür.

Türk deniz ticaret filosunun ithal ve inşa durumları itibariyle sayısal ve tonaj analizi verilerine göre, toplam 649 adet geminin 274 adedi ithal, 375 adedi ise inşa yoluyla edinilmiştir. İthal gemilerin DWT'si 6.9 milyon ton, inşa gemilerin DWT'si ise 2.4 milyon tondur.



Kaynak: UDH Bakanlığı- İMEAK DTO

1.000 GT ve Üzeri Gemiler

Türk deniz ticaret filosu % (Adet Bazında)

%39,75'ini Kuru Yük Gemileri

%17,26'sını Dökme Yük Gemileri

%11,56'sını Kimyasal Madde Tankerleri

%7,09'unu Konteyner Gemileri

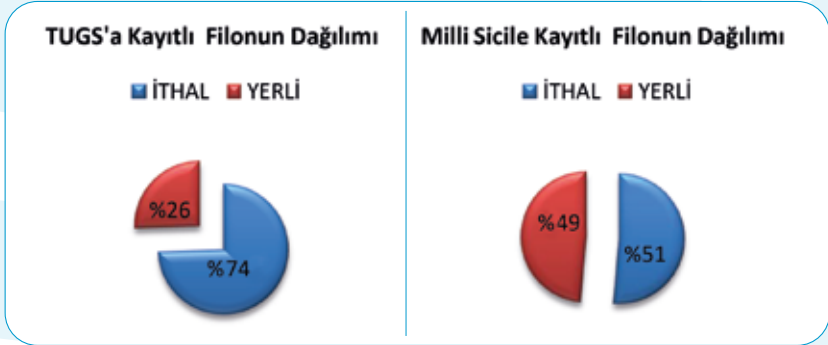
%5,08'ini Petrol Tankerleri

%19,26'sı diğer tip gemilerden oluşmaktadır.

Türk Deniz Ticaret Filosunun Genel Durumu (1.000 GT ve Üzeri)

649 adet Türk deniz ticaret filosunun %11,10'unun (72 gemi) Milli Sicil'e, %88,9'unun (577 gemi) TUGS'a (Türk Uluslararası Gemi Sicili) kayıtlı olduğu görülmektedir.

Milli Sicil'e kayıtlı toplam 603.906 GRT'luk filomuzda en fazla tonaja sahip ilk üç gemi tipini sırasıyla, %45,1'ini dökme yük gemileri, %19,8'ini konteyner gemileri ve %11,7'sini kuru yük gemileri oluşturmaktadır. TUGS'a kayıtlı toplam 5.531.403 GT'lik filomuzda ise, en fazla tonaja sahip olan dökme yük gemilerinin %46, 2. sıradaki kuru yük gemilerinin %14 ve 3. sıradaki konteyner gemilerinin %7 oranında yer aldığı görülmektedir.



Kaynak: UDH Bakanlığı-İMEAK DTO

Türk deniz ticaret filomuzun siciller arası ithal ve dahilden inşa durumuna göre tonaj analizi tablosunda, TUGS'a kayıtlı 8.4 milyon DWT'lik filonun %74,5'i ithal %25,5'i ise dahilden inşa edilmiş gemilerden oluşmaktadır.

Yani TUGS'a kayıtlı 8.430.953 DWT'lik filonun 6.284.406 DWT'si ithal yoluyla, 2.146.546 DWT'si inşa yoluyla edinilmiştir. Milli Sicil'e kayıtlı 72 adet geminin %51,4'ü ithal, %48,6 inşa yoluyla ; TUGS'a kayıtlı 577 adet geminin ise %41,1'i ithal, %58,9' inşa yoluyla edinilmiştir.

1.000 GT kapasitenin üzerindeki gemilerin dikkate alındığı filoda 649 adet gemi bulunmakta olup, bu gemilerin genel yaş ortalaması 01.01.2012 tarihi itibarıyla 24'tür.

1.000 GT ve üzeri Türk deniz ticaret filomuzun %54'ü 0-9 yaş grubunda, %15'i 10-19 yaş grubunda, %20'si 20-29 yaş grubunda ve %11'i 30 yaş ve üzerinde

Türk Deniz Ticaret Filosunun Genel Durumu (1.000 GT ve Üzeri)

yer almaktadır.

Türk deniz ticaret filosunun en geç filosu olan kimyasal tanker filosunun %89'u 0-9 yaş arasındadır.

1.000 GT ve üzerindeki gemilerde Türk bayraklı gemiler 8.5 milyon DWT, Türk armatörlerin yabancı bayraklı gemi tonajı ise 14.1 milyon DWT'dir.

81,8 milyon tonluk 2010 yılı denizyolu ile yapılan ihracatımızın 1.sirasında 9.3 milyon ton ile portland çimento, 2. sırasında 5.9 milyon ton ile fuel oil ve 3. sırada ise 5.3 milyon ton ile inşaat demiri yer almaktadır. 2011 yılında, 1. sırada 6.2 milyon ton portland çimento , 2. sırada 5.6 milyon ton inşaat demiri, 3. sırada 5.3 milyon ton ile fuel oil yer almaktadır.

Miktar olarak değerlendirildiğinde, 173.5 milyon ton olarak gerçekleşen 2011 yılı deniz yolu ithalatımızın en büyük kalemleri hurda demir %12.2, taş kömürü %10.2 ve konteyner (40'lık) %9,0 olarak gerçekleşmiştir. 2012 yılında, deniz yolu ile yapılan ihracatımızda, ilk sırayı 15,8 milyon ton ile ana metal sanayi, ikinci sırayı 14,3 milyon ton ile metalik olmayan diğer mineral ürünler ve 3. sırayı 13,8 milyon ton ile taş ocaklığı ve diğer madencilik ürünleri almıştır. İthalatımızda ise 1. sırayı 29,3 milyon ton ile maden kömürü, linyit ve turb, 2. sırayı 23,9 milyon ton ile atık ve hurdalar, 3. sırayı ise 22,7 milyon ton ile kok kömürü, rafine edilmiş petrol ürünleri ve nükleer yakıtlar oluşturmaktadır.

Gemi İnşa, Bakım-Onarım (Türkiye)

Gemi İnşa Sanayi, önem verildiği bütün ülkelerde;

- İhracat ile birlikte döviz girdisi sağlayan,
- Yabancı sermayeyi davet eden,
- Beraberinde yan sanayi sağlayan ve geliştiren,
- Teknoloji transferini cezbeden,
- Ülke savunmasına kattığı yeni gemilerle gelen değerle stratejik önem taşıyan,
- Bakım-onarım hizmetleriyle deniz ticaret filosunu destekleyen,
- Yan sanayisi ile birlikte yaklaşık 1'e 7 oranında istihdam yaratan, bir ağır sanayi koludur.

Ülkemizde özel sektöre ait gemi, yat inşa ve bakım-onarım tersanelerinin toplamı 71 adettir. Bu tersanelerden 27 adedi İstanbul Tuzla Tersaneler Bölgesi'nde, 21 adedi Yalova, 8 adedi Karadeniz Ereğli, 6 adedi Körfez/Kocaeli'de bulunmakta olup, ayrıca 2 adet Çanakkale'de, birer adet Trabzon, Samsun, Hatay, Kastamonu, Adana, Ordu ve Sakarya'da konuşlanmış durumdadır. Bunların dışında, başta Tuzla Tersaneler Bölgesi olmak üzere çeşitli illerde 50 metreden küçük kıyı şeridi bulunan işletmeler de "Tekne İmal Yeri " adı altında gemi inşa ve bakım onarım faaliyetleri gerçekleştirmektedir.

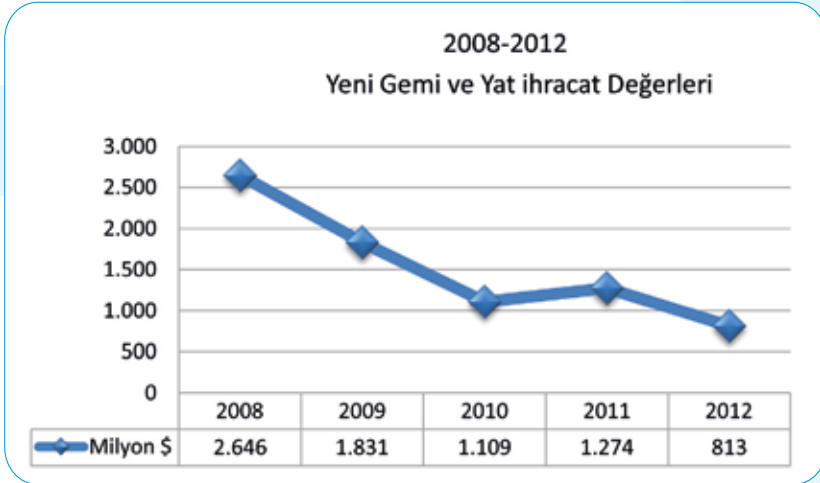
Yatırım halinde olan tersaneler, ülkemizde UDH Bakanlığı planlamaları dahilinde Yalova'da 20, Adana ili sınırları içinde 2, Çanakkale ili sınırları içinde 6, Samsun'da 9, Balıkesir sınırları içinde 2, Ordu'da 1, Kastamonu'da 3, Trabzon'da 1, Sinop'ta 1, İstanbul'da 4, Mersin'de 1 ve Zonguldak'ta 4 adet olmak üzere toplam 54 adettir ve tersane yatırımları devam etmektedir. Yatırımı devam eden bu tersanelerin toplam alanı 8.865.164 m² olup, gemi inşa kapasitesi toplam 3.680.000 DWT/yıl'dır.

Türkiye Gemi İnşa Sanayinin Ülke Ekonomisine Katkıları

İHRACAT

2008-2012 yılları arasında inşa ettiği gemilerin çoğu ihracat amaçlı olan Türkiye tersaneleri bu gemilerin tamamına yakını Avrupa Birliği (AB) ülkeleri armatörlerine ihraç etmiştir. Yeni gemi ve yat ihracat verileri aşağıdaki tabloda sunulmuştur.

2008 yılı sonu itibarıyla ihraç edilen yeni gemi ve yatlar ile bakım-onarım faaliyetleri sonucu bu değerler yaklaşık 4 milyar Dolar'a ulaşmıştı. Global ekonomik krizin etkileriyle, bakım-onarım hariç, ekonomik krizin etkilerini göstermeye başladığı 2008 yılı sonu ile 2012 yılı sonu karşılaştırma yapıldığında, ihracatta yaklaşık 1.8 milyar Dolar düşüş olduğu gözlenmektedir.



Kaynak: TÜİK

ÜLKE SAVUNMASINA KATKI

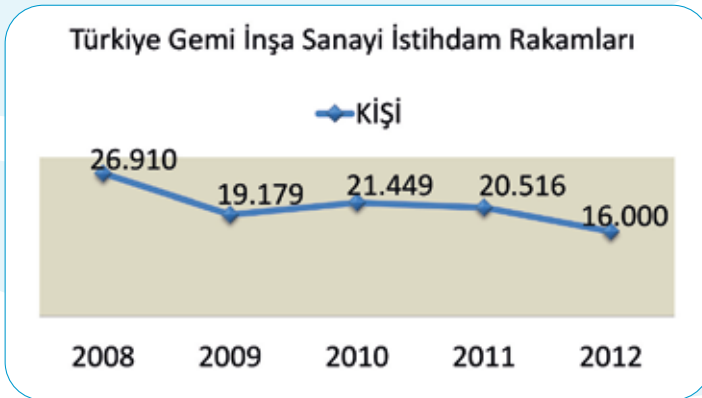
MİLGEM (Milli Gemi) Projesi kapsamında biri tamamlanarak teslim edilmiş, diğerinin donatımı devam eden iki adet korvet tipi savaş gemisinin devamı olan ve MİLGEM projesine kadar özel sektör tersanelerimize ihale edilmeyen muhrip gemiler, ilk kez RMK Marine Tersanemize ihale edilmesi ile artık özel sektör tersanelerinde de inşa edilemeye başlanacaktır. Bunun yanı sıra, Deniz Kuvvetlerimizin ihtiyacı olan diğer gemilerin inşası %60-65 oranında yerli malzeme ile Türkiye özel sektör tersanelerinde yapılmaktadır. Halen yeni tip

Türkiye Gemi İnşa Sanayinin Ülke Ekonomisine Katkıları

karakol botları ve LCT tipi çıkartma gemileri ile sahil güvenlik botlarının teslimleri peş peşe devam etmektedir. 4 adet sahil güvenlik gemisinin inşası devam etmekte olup, bu yıl içinde teslimlerine başlanacaktır. Yine özel sektör tersanelerimizde, 2 adet LST (tank çıkartma gemisi), 1 adet MOSHIP (denizaltı kurtarma ana gemisi) ve 2 adet KURYED (kurtarma ve yedekleme gemisi) ile MTA (Maden Tetkik Arama) için inşa edilecek 1 adet sismik araştırma gemisinin sözleşmeleri imzalanmış olup faaliyetlere başlanmıştır. Dünyada yardımcı sınıf olsun, muhrip sınıf olsun kendi savaş gemisini özgün dizaynı ile inşa ve imal etme kapasitesine sahip ancak on beş ülkenin var olduğu düşünülürse, Türk gemi inşa ve yan sanayinin son yıllarda bu konuda ne kadar önemli bir gelişme kaydettiği ortaya çıkacaktır. Ayrıca, olağanüstü durumlarda tüm tersanelerimiz Deniz Kuvvetlerimizin emrinde görev alacak stratejik bir konuma sahiptir. Savunma sanayimizin yeni gemi inşa ihtiyacını karşılayabilecek tersanelerimizin sayısı önceki yıllara göre artış göstermiştir.

İSTİHDAM

Tersanelerimiz, yan sanayi ile birlikte 1'e 7 oranında istihdam sağlamaktadır. Tersanelerin sabit ve alt yüklenici olarak istihdam edilen personel sayılarının yıllara göre dağılımları aşağıdaki grafikte sunulmuştur.



Kaynak: UDH Bakanlığı

Grafikte belirtilen istihdam rakamları, global ekonomik krizin etkileriyle 2007 yılında 33.480'den Aralık 2008 tarihi itibarıyla Türkiye'deki tüm tersanelerden

Türkiye Gemi İnşa Sanayinin Ülke Ekonomisine Katkıları

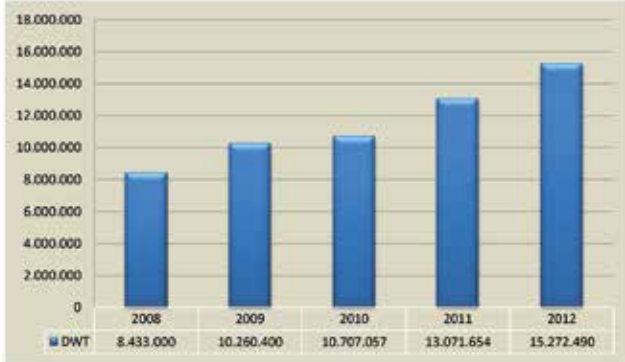
alınan verilere göre bu sayı 26.910'a gerileyerek ortalama %20, Aralık 2009'da 19.179 kişi ile %43 azalmış, Aralık 2010'da bakım-onarım faaliyetlerinin artmasıyla 21.449 kişiye yükselmiş; ancak, 2007 rakamıyla karşılaştığımızda %36 Aralık 2012'de ise 16.000 kişi ile % 39 oranında bir düşüş göstermiştir.

Navlun fiyatlarının 2012 yılında da düşük seviyelerde seyretmesi, armatörlerin tersanelere yeni sipariş vermemesinden dolayı, 2013 yılında da sektörün durumunun geçen yıllar gibi aynı şekilde devam edeceği, tersanelerin artan bakım-onarım faaliyetlerine rağmen istihdam rakamlarının aynı olacağı gözlenmektedir.

Türkiye Gemi Bakım-Onarım Rakamları

Ekonomik krizin etkilerini gösterdiği süreçte, yeni gemi inşaada büyük sorunlar yaşayan tersanelerimizin daha çok bakım-onarıma yönlendikleri görülmektedir.

Türkiye Gemi Bakım-Onarım Rakamları



2008 öncesi yeni gemi inşa yapan tersanelerimiz, siparişlerin iptalleri ve yeni siparişlerin gelmemesi ile birlikte bakım- onarım faaliyetlerini arttırmışlardır. 2008 yılı sonunda yeni gemi sipariş defteri yaklaşık 4.5 milyon DWT iken, 2012 sonunda bu rakam 600 bin DWT'lere gerilemiştir. Tersanelerimiz global ekonomik krizin etkilerini göstermeye başladığı 2008 dönemi ve keza 2006 ve 2007 yıllarında 8.000.000 DWT'lik bakım-onarım faaliyet gösteriyorlardı. Fakat, yeni gemi inşaada büyük sorunlar yaşayan tersanelerimizin 2012 yılında 15.272.490 DWT'lik faaliyet rakamı ile daha çok bakım-onarıma yöneldikleri ortaya çıkmaktadır.

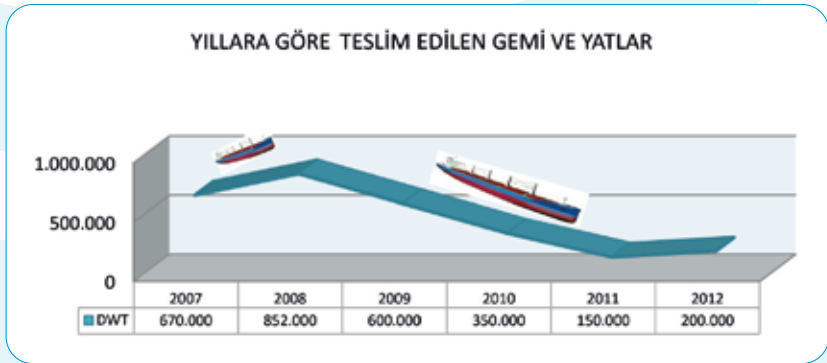
Türkiye Gemi İnşa Sanayinin Ülke Ekonomisine Katkıları

Türkiye Gemi İnşa Rakamları

Teslim Edilen Gemiler

Tersanelerimiz, 1995-2001 yılları arasında toplam 836.000 DWT'luk 166 adet geminin, 2002-2012 yılları arasında ise toplam 4.406.000 DWT'luk 750 adet geminin teslimini gerçekleştirmiştir.

Alttaki grafikte, global ekonomik krizin etkilerini gösterdiği 2008 yılına kadar Türkiye tersaneleri gemi inşa teslim rakamları baz alındığında, grafiğin pik noktaya çıktığı, ancak 2008 yılından sonra büyük oranda düşüş gösterdiği görülmektedir. 2012 yılında teslimi gerçekleşen gemi tiplerine bakıldığında, en çok askeri gemilerin olduğu görülmektedir.



Yat Sektörü ^{1,2}

Yat ve tekne imalat sanayi çok büyük oranda katma değere sahip, istihdam sağlayabilen, ihracat oranı yüksek bir sektördür. Bu sanayi makine, demir, sac, ahşap, boya-kimya, elektrik, elektronik, tekstil, dekorasyon, plastik, servis vb. bir çok sanayi dalının ürünlerinin tersanelerde birleştirilmesi sonucunda üretim yapan bir sanayi dalıdır. Yat ve tekne endüstrisi, gerek içeriği ve kapsamı ve gerekse uyguladığı teknoloji açısından gemi inşa sanayinden farklı olup, daha küçük yatırım ile daha kısa sürede ve daha küçük yerlerde faaliyet gösterebilmektedir. Büyük yatırımlar gerektirmemesine rağmen katma değeri çok daha yüksektir.

Veri Kaynağı: ¹ Prof. Dr. Emine Fulya Deniz SARVANTürkiye'de Yat Yapım Kümelerinin..... (Karşılaştırmalı) Analizi / ² Superyacht Intelligence

Türkiye Gemi İnşa Sanayinin Ülke Ekonomisine Katkıları

DTO'nun verilerine göre Türkiye'de ruhsatlı yat yapımcısı sayısı İstanbul'da 62, Antalya'da 48, İzmir'de 48, Marmaris'te 44, Fethiye'de 25, Bodrum'da 41, Karadeniz Bölgesi'nde 45 ve diğer bölgelerde 47 adet olmak üzere toplam 360 adettir.

Türkiye'de yat yapım yan sanayisinde yurt dışından alınan malzeme oranı %69 seviyelerindedir.

Firmaların geneline bakıldığında yat yapımında en sık kullanılan üretim teknolojileri sırasıyla şöyledir:

Ahşap ve kompozit, Çelik, Alüminyum.

Yat yapım firmalarının bölgeler itibari ile dağılımı sırasıyla şöyledir:

İstanbul, Antalya, İzmir, Bursa, Kocaeli-Yalova'da kompozit teknolojisine, Bodrum, Fethiye, Bartın, Marmaris, Manavgat'ta ise en yaygın teknolojinin ahşaba dayandığı görülmektedir.

İstanbul'da ikinci sırayı ahşap alırken, Antalya'da çelik ve ardından alüminyum gelmekte; ahşap ancak dördüncü sırada kullanılan bir teknoloji olmaktadır.

Bölgeler itibariyle incelendiğinde, İstanbul'da (Tuzla-Pendik) faaliyet gösteren firmaların ağırlıklı olarak sırasıyla 13-25 m, 0-12 m ve 26-50 m boylarında, yine ağırlıklı olarak motor yat, trawler/explorer, ahşap yat tiplerinde tekneler ürettiği tespit edilmiştir.

Bodrum'daki firmaların ise nispeten daha büyük boylarda 13-25 m arası ve 26-50 m arası ve ağırlıklı olarak gulet ve diğer modellerde ahşap yat, üçüncü sırada ise trawler/explorer tipinde teknelerde uzmanlaştıkları tespit edilmiştir.

Antalya Serbest Bölgesi (ASB) motor yat üretiminde uzmanlaşmış bir görünüm sergilemektedir. Üretilen teknelerin boyları da diğer bölgelere göre ağırlıklı olarak daha yüksek gruplarda (13-25 m) arası ve (26-50 m) arası yoğunlaşmıştır. 50 m'nin üzeri tekne inşa kapasitesinde İstanbul'da 6 firma, ASB'de 5 firma bulunmaktadır. ASB'de motor yattan sonra ağırlıklı olan ürün yapılarının trawler/explorer ve sürat teknesi olduğu bilinmektedir.

Tüm tekne imal bölgeleri arasında, %84 ile en çok balıkçı teknesi yapan bölge Bartın'da yer almaktadır.

Türkiye Gemi İnşa Sanayinin Ülke Ekonomisine Katkıları

Yat İnşa İstihdam

İstanbul

Kadrolu 1.253 kişi

Alt Yüklenici 2.043 kişi

ASB (Antalya Serbest Bölgesi)

Kadrolu 1.007 kişi

Alt Yüklenici 406 kişi

Bodrum

Kadrolu 471 kişi

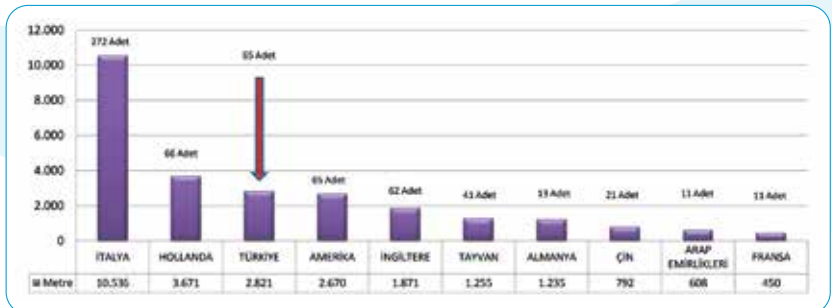
Alt Yüklenici 674 kişi

İstanbul ili sınırları içinde yat ve gezinti teknesi yapımını aktif olarak sürdürdüğü tespit edilen 59 yat firmasının büyük çoğunluğu Tuzla ve Pendik civarında konumlanmıştır.

Dünya ve Türkiye Yat İnşa Sipariş Sıralaması (inşa edilenler de dahil) - 2012

Aralık 2012 itibariyle, dünya yat inşa baz alındığında; inşa halinde bulunan 25 m ve üzeri süper yat sayısı grafikte görülen ilk 10'a girmeyen ülkeler ile birlikte 696 adet olup yat inşa veri disiplinlerinde kullanılan uzunluk olarak toplamda 28.297 m'dir.

Dünyada süper yat inşası gerçekleştiren 198 adet tersanede genel boy ortalaması 40.66 m olarak görülmektedir.



Kaynak: UDH Bakanlığı-İMEAK DTO

Türkiye Gemi İnşa Sanayinin Ülke Ekonomisine Katkıları

Yan Sanayi¹

- Ülkemizde gemi yan sanayi, gemi inşa sanayimizin son yıllardaki gelişimine paralel olarak gelişme göstermiş, ancak bazı ürünlerin ülkemizde üretiminin yetersizliği sebebiyle tersanelerimiz bunları yurtdışından ithal etmek zorunda kalmışlardır. Yan sanayinin gemi değerinin önemli bir yüzdesi (yaklaşık %20) olduğu göz önünde bulundurulduğunda, yan sanayinin gelişiminin gemi inşa sektöründeki rolü daha iyi anlaşılmaktadır. Gemi yan sanayi, istihdam yaratma özelliği en yüksek alt sektör niteliği taşımaktadır. Japonya'da gemi yan sanayinde işgücü yaklaşık 33.000 kişi, Güney Kore'de ise yaklaşık 65.000 kişidir. Avrupa'da ise gemi yan sanayinde doğrudan istihdam yaklaşık 262.000 kişidir.
- Gemi yan sanayi ürünlerinin ülkemiz genelinde küçük işletmeler tarafından yapılması nedeniyle, taleplerin karşılanmasında sorunlar ortaya çıkmakta, üretimde standardize olunamayışı tersane ihtiyaçlarının ithal ürünlere kaymasına yol açmaktadır.
- Güverte teçhizatları, zincir, çapa gibi üretimlerin çok iyi düzeyde yapılabilmesine karşın, seyir cihazları gibi elektronik ağırlıklı üretimlerin dünyada birkaç büyük üreticisi olduğundan dolayı neredeyse hiç üretilmediği göze çarpmaktadır.
- Ayrıca, gemi insanın ham maddesi olan çelik sac ve profillerin ülkemizdeki üretimi, teslim süreçleri, ebatlar ve mukavemet standartları göz önüne alındığında, ihtiyacın çok az bir kısmını karşılayabildiği görülmektedir.

Gemi yan sanayi ana başlıkları aşağıda listelenmiştir.

- Gemi Sacı, Paslanmaz ve Metal Ürünleri
- Gemi-Yat Elektrikli, Otomasyon ve Elektronik Donanım, Seyir Cihazları
- İrgat ve Dümen Sistemleri
- Hidrolik-Pnömatik Ekipmanlar
- İzolasyon, Isıtma, Havalandırma, Soğutma, İklimlendirme Sistemleri ve Cihazları
- Jeneratör ve Kontrol Ekipmanları
- Kablolar
- Gemi Makine Yedek Parça, Şanzıman
- Pompa, Enjektör, Hidroforlar
- Lumbuz, Hatch
- Yat ve Gemi Döşeme, Ahşap İşleri ve Dekorasyon
- Zincir, Zincir Aksesuarları

Veri Kaynağı: ¹ UDH Bakanlığı

Türkiye Gemi İnşa Sanayinin Ülke Ekonomisine Katkıları

- Pervane
- Sentetik ve Çelik Halat
- Vana, Valf
- Emniyet Teçhizat ve Ekipmanları

Başlıca Yan Sanayi İthalatımız;

- Ana Makine
- Çelik, Saç ve Profiller
- Elektronik Seyir Yardımcıları
- Haberleşme Sistemleri
- Pervane, Baş ve Kıç İterler

2008 yılı program tedbirlerinden RGA (Rekabet Gücünün Arttırılması)-EUA (Enerji Ulaştırma Altyapı)- 02.08.03 no'lu tedbir olan gemi inşadaki yerli katkı oranını yükseltmek için gemi yan sanayinin geliştirilmesine yönelik AR-GE çalışması tamamlanmıştır.

Ülkemizde Üretilen Başlıca Yan Sanayi Ürünleri:

- Çelik Döküm Malzeme (Sac, Profil, Boru)
- Dizel Jeneratör
- Güverte Makinaları
- Kazan ve Kompresör
- Valf ve Boru Devreleri
- Havalandırma Sistemleri
- Elektrik Teçhizat ve Kablo
- Ambar Kapakları
- Kapı, Lumbuz, Pencere
- Ahşap Kaplama, Yanmaz Panel

Gemi İnşa, Bakım Onarım (Dünya)^{1,2,3,4,5,6,7}

Japonya Gemi İhracatları Birliği (JSEA) tarafından yapılan açıklamaya göre, Japonya'ya verilen yeni gemi siparişleri, 2012 yılının Temmuz ayında, Haziran ayına göre tonaj bazında %4,1 düşerken, önceki ay kaydedilen 6 gemi seviyesine yükselerek 479,037 gros ton toplamında 13 gemi seviyesinde olmuştur. 2011 yılının Temmuz ayında Japonya'ya verilen yeni gemi siparişleri 484.020 gros ton toplamında, 13 gemi olarak kaydedilmiştir.

Yılın ilk yedi aylık döneminin sonunda ise, Japon gemi yapımcılarının yurtdışından aldıkları siparişler, bir önceki yılın aynı dönemine göre tonaj bazında %28,5 düşüşle 4 milyon gros tonluk 80 gemi seviyesinde yer almaktadır.

Öte yandan, Temmuz ayında Japonya tarafından teslim edilen gemiler toplam 1.3 milyon gros ton ağırlığında 28 gemi seviyesinde gerçekleşirken, Haziran ayında Japonya 2 milyon gros tona karşılık gelen 41 geminin teslimatını gerçekleştirmiştir. Yılın ilk yedi ayında ise Japonya'nın ihracat piyasalarına teslim ettiği gemiler 2011 yılının aynı dönemine göre tonaj bazında %6,7 artarak 11 milyon gros tonluk 240 gemi olarak görülmektedir.

Çin gümrüğünden alınan verilere göre, bu yıl Ocak-Eylül döneminde, Çin'in gemi ihracat değeri yıllık %8,92 artışla 32,07 milyar Dolar seviyesine yükseldi. Çin gemi ithalat değeri ise yıllık %9,01 artışla 1.47 milyar Dolar olarak kaydedildi.

Sadece Eylül ayında, Çin'in gemi ihracat değeri yıllık %20,58, aylık ise 640 milyon Dolar artışla 3,83 milyar Dolar olurken, gemi ithalat değeri yıllık %123,16, aylık 22 milyon Dolar artarak 170 milyon Dolar seviyesinde kaydedildi.

Asya ve Avrupa, Çin'in başlıca gemi ihracatı piyasaları konumunda bulunuyor. Bu yılın Ocak-Eylül döneminde, Çin'in Asya piyasasına yaptığı gemi ihracatı değeri ise yıllık %18,52 artışla 15,82 milyar Dolar olurken, Avrupa piyasasına yapılan ihracat değeri ise yıllık %11,35 düşüşle 7,28 milyar Dolar oldu.

2011 yılında tonaj talebi belirgin şekilde azalmıştır. Bunun nedeni, yavaş ABD ekonomisi ve Avrupa bölgesinde yaşanan ekonomik gelişmelerin olumsuz etkisi altındaki global ekonomiden kaynaklanan düşük navlun ücretleridir.

2011 yılında sipariş aktivitesi %30 oranında azalarak 25 milyon CGT (compensated gross ton) olarak gerçekleşmiştir. Bu değer her ne kadar segmentler arasında büyük farklar olsa da 50 milyon CGT olan tahmini inşa kapasitesinden oldukça küçüktür.

Kaynak: Anstell (Çinli Çelik üreticisi) (Anshon Iron and Steel Group)

Veri Kaynağı: ¹ Anstell / ² IHS Fairplay, Clarksons / ³ Platou, BRS / ⁴ ISL / ⁵ Marine&Commerce / ⁶ Rigzone / ⁷ ScienceDirect

Gemi İnşa, Bakım Onarım (Dünya)

Clarksons'un yayımladığı 'Shipyards Monitor' isimli son rapor, küresel gemi sipariş defterinin düştüğünü ve siparişlerin azaldığını gösteriyor. Rapora göre, 2012 yılı süresince 152.2 milyon DWT'lik geminin teslim edilmesi ve siparişlerin azalmasıyla, küresel sipariş defteri yüzde 34 eksildi. Böylelikle sipariş defterinin büyüklüğü 4 bin 603 geminin oluşturduğu 259 milyon DWT'lik tonaja gerilemiş oldu. Bir önceki yıla göre siparişlerde yüzde 7'lik bir düşüş ile birlikte tersanelerin üretim hacmi de oldukça daraldı. Clarksons'a göre 2013 yılı da çoğu tersane için çok zor geçeceğe benziyor.

Geçen yıl yeni gemi inşa fiyatları yüzde 9 düştü. Bu düşüş büyük tonaj gemilerde yüzde 18 oldu. Konteyner gemi fiyatları 10 yılın en düşük seviyesini gördü. Armatörleri geçen yıl yeni gemi yatırımları için 80.8 milyar Dolar harcadı. 45.5 milyon DWT kapasitesinde bin 87 adet gemi siparişi verdi. Tonaj açısından yeni siparişler bir önceki yıla göre yüzde 44 azaldı. Denizciler için oldukça zor bir yıl olan 2012'de kargo gemilere harcanan para aslında bu kadar yüksek değil. Çünkü siparişlerin yarısını offshore projeler oluşturuyor. 80 milyar Dolarlık yatırımın 42.8 milyar Doları offshore gemilerine yapılmış. Bu yatırımların 9 milyar Dolarını da LNG gemi siparişleri oluşturuyor.

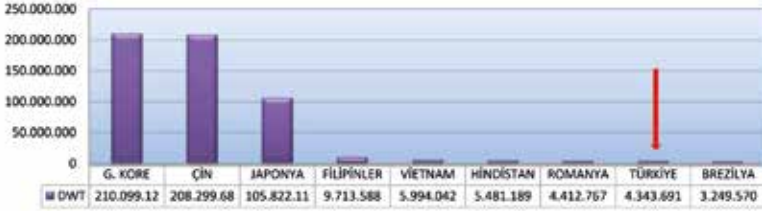
Çin, tersane yatırımlarını durdurdu. Geçen yıl en çok yatırım yapan ülkeler ise Norveç, ABD ve Brezilya oldu. Yunan armatörler 6.3 milyar Dolarlık yatırımıyla dördüncü sırada geliyor. Fakat Yunan armatörlerin klasik kargo gemilerden daha çok gaz taşıyıcılarına yatırım yapması dikkat çekti. Bir diğer ilginç nokta ise Çinli armatörlerin 2005 yılından beri en düşük yatırım tutarı oldu. Yeni gemi yatırımlarında aslan payını Çin tersanelerinin kaptığı görülüyor. 2012'de Uzakdoğu tersanelerine verilen 887 yeni siparişin yüzde 47'sini Çin tersaneleri alırken, Güney Kore yüzde 25.5'ini ve Japonya da yüzde 17.9'unu almıştır. Son siparişlerde birlikte Çin'in küresel sipariş defterinde en büyük payı elde tuttuğu görülüyor. CGT bazında Çin yüzde 35.4'lük, Kore yüzde 31.5'lik ve Japonya da yüzde 16.4'lük paya sahip bulunuyor.

2002-2009 yılları arasında artış gösteren kuru yük gemileri ve tanker siparişleri bu yıldan itibaren düşmeye başlamıştır. 2009 yılında kimyasal tankerler dahil, toplam tanker siparişi 182,4 milyon DWT iken, 2012 yılına gelindiğinde %58 oranında düşüş göstererek 76,4 milyon DWT seviyesine gerilemiştir.

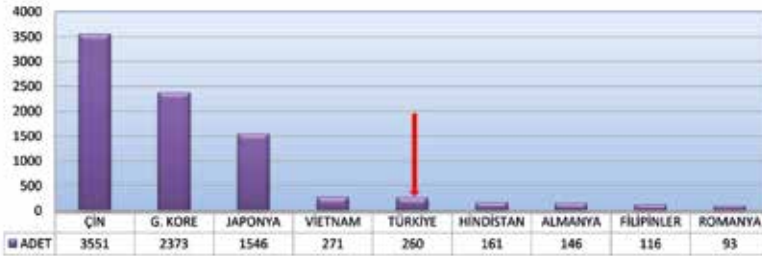
Dünya kuru yük gemi siparişi, tavan yaptığı 2009 yılında 286,3 milyon DWT iken, %35 oranında gerileyerek, 2012 yılında 188,7 milyon DWT olmuştur. Global ekonomik krizin tavan yaptığı 2009 yılında, dünya gemi inşa siparişi toplam 560,9 milyon DWT iken, %43 oranında gerileyerek, 2012 yılında 318,8 milyon DWT olmuştur.

Gemi İnşa, Bakım Onarım (Dünya)

2008 Aralık Dünya Sipariş Defteri



2008 Aralık Dünya Sipariş Defteri



Kaynak: IHS Fairplay

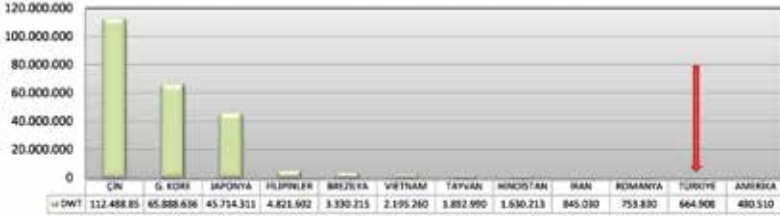
Gemi İnşa, Bakım Onarım (Dünya)



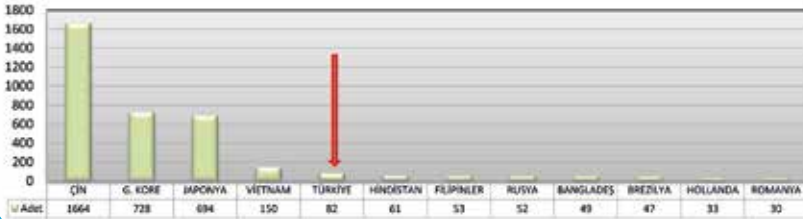
Kaynak: IHS Fairplay

Gemi İnşa, Bakım Onarım (Dünya)

2012 ARALIK GEMİ SİPARİŞ DEFTERİ DÜNYA SIRALAMASI



2012 ARALIK GEMİ SİPARİŞ DEFTERİ DÜNYA SIRALAMASI



Kaynak: IHS Fairplay

Gemi İnşa, Bakım Onarım (Dünya)

GEMİ TİPLERİNE GÖRE DÜNYA GEMİ SİPARİŞ DEFTERİ (Milyon DWT)

YILLAR	GEMİ TİPLERİ				TOPLAM
	TANKER	KİMYASAL TANKER	KURU YÜK	DİĞERLERİ	
2002	52.0	10.0	22.4	27.9	112.3
2003	45.3	10.8	30.3	22.9	109.3
2004	65.1	10.2	48.4	41.2	164.9
2005	72.0	11.6	60.6	56.2	200.4
2006	76.5	3.3	61.4	68.1	209.3
2007	128.7	11.0	78.9	80.0	298.6
2008	147.7	19.0	216.1	105.7	488.5
2009	164.0	18.4	286.3	92.2	560.9
2010	120.6	13.9	268.7	70.5	473.7
2011	113.4	9.7	246.5	53.7	423.3
2012	75.0	1.4	188.7	53.7	318.8

Kaynak: Platou

DÜNYA TESLİMAT YILLARINA GÖRE GEMİ SİPARİŞ DEFTERİ - TANKER (Milyon DWT)

BOYUT (DWT)	2012	2013	2014+	TOPLAM
10-69.999	5.9	3.2	0.7	9.8
70-119.999	8.6	3.8	0.9	13.3
120-199.999	10.1	6.5	0	16.6
200.000 +	21.1	13.3	2.2	36.6
Toplam	45.6	26.8	3.9	76.3

DÜNYA TESLİMAT YILLARINA GÖRE GEMİ SİPARİŞ DEFTERİ - DÖKME YÜK (Milyon DWT)

BOYUT (DWT)	2012	2013	2014+	TOPLAM
10-59.999	30.5	10.8	1.2	42.5
60-79.999	14.9	4.5	0.6	20
80.000 +	93.4	24.0	8.7	126.1
Toplam	138.8	39.3	10.5	188.6

DÜNYA TESLİMAT YILLARINA GÖRE GEM. SİP. DEF. - KONTENEYER (1.000 TEU)

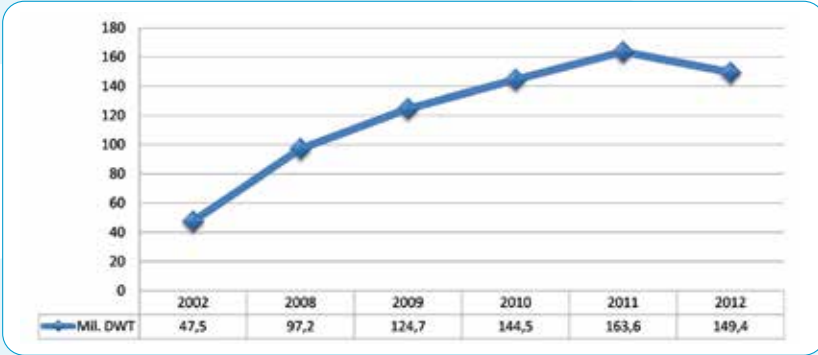
BOYUT (TEU)	2012	2013	2014+	TOPLAM
-1000	2.6	0.9	0.0	3.5
1000-1.999	67.7	40.4	1.7	109.8
2.000-3.999	103.7	140.8	7.2	251
4.000 +	1,406.40	1,418.90	1,005.10	3,830.40
Toplam	1,580.40	1,601	1,014	4,194.70

Kaynak: Platou- BRS

Gemi İnşa, Bakım Onarım (Dünya)

Tablolar incelendiğinde dünya yeni gemi siparişlerinin düşüşü net bir şekilde ortaya çıkmaktadır.

Teslim Edilen Yeni Gemi Rakamları



Kaynak: Platou

Tablo incelendiğinde, 2008 yılına kadar (global ekonomik krizin etkilerini gösterdiği yıl) meydana gelen yeni gemi inşa sipariş patlaması ile birlikte inşası başlayan gemilerin 2011'e kadar rakamsal anlamda yükseldiği ancak, 2008 yılından sonra yeni gemi siparişi alamayan dünya tersaneleri, sadece elindeki siparişleri inşa ettiğinden dolayı teslim edilen gemi rakamları kriz etkisini gösterdiği sürece rakamsal olarak düşüş göstereceği düşünülmektedir.

OFFSHORE SEKTÖRÜ

Offshore gemileri, ikmal gemileri, römorkör-ikmal gemileri, acil müdahale gemileri, personel taşıyıcı tekneler, araştırma gemileri, platformlar ve destek gemilerinin genel adıdır.

Dünyada milyar dolarların ifade edildiği offshore sektörü, gemi inşa sanayimiz için bir çıkış noktası olarak görülmektedir. Ancak offshore konusunda referansımızın olmaması pazara girmemizi zorlaştırıyor. Oysa offshore sektöründe önemli projeler olduğu bilinmektedir. Enerji Bakanlığımızın öncülüğünde, Türkiye

Gemi İnşa, Bakım Onarım (Dünya)

Petrolleri Anonim Ortaklığı (TPAO) bünyesinde bir offshore filosunun oluşturulması ülkemiz gemi inşa sektörünü tek başına tekrar ayağa kaldırabilecek kadar önemli bir husustur. Ülkemizde, Brezilya'daki PETROBRAS ve TRANSPETRO arasındaki ilişki örnek alınarak bir offshore şirketi kurulabilir ve Türk tersaneleri bu filoya platformlar, platform destek gemileri (FPSO, PSV, FSO, jack up, rig, v.b.) inşa edebilir. Bu projeleri hayata geçirebilmek ve gerekli know-how desteğini sağlayabilmek için bu konuda dünyada söz sahibi firmalarla verimli bir ortaklık geliştirilmesi gerekecektir. Çünkü iş ortaklığı (joint venture) bu işin anahtarı olacaktır. Böylelikle, TPAO'nun TRANSPETRO benzeri bir şirket bünyesinde, deyim yerindeyse offshore makine parkı oluşturulacaktır. Oluşturulacak bu filo, Enerji Bakanlığımızın bölgemizdeki offshore faaliyetlerinde kullanılabilecek ve gerektiğinde kiralanabilecektir. Böylelikle, gemi inşa sanayimiz hem boyut değiştirecek, hem de milyar dolarların döndüğü bu dev markette referansa sahip hale gelecektir.

IMA (International Maritime Associates Inc.) verilerine göre offshore filosu için birikmiş sipariş miktarı tüm zamanların en yüksek seviyesine ulaşmış durumdadır. Yapılan yeni pazar çalışması ile 49 adet FPSO (Floating Production Storage and Offloading), 3 adet TLP (Tension Leg Platform), 6 adet yarı batık üretim platform, 4 adet spar platformu, 3 adet FLNG (Floating Natural Gas Platform) ve 9 adet yüzer depolama ve tekrar gazlaştırma biriminin de dahil olduğu 74 sipariş rakamı görülmektedir. Ayrıca, yüzer üretim sistemleri formunda kullanılabilecek 233 adet projenin planlanmış olduğu belirtilmektedir. Mevcut derin deniz platformları envanteri son on iki ay içerisinde önemli ölçüde büyümüş ve 52 adet derin deniz sondaj gemisi ile 17 adet yarı batacık sondaj gemisinin bugün siparişte olması ile önümüzdeki iki yılda derin deniz sondaj kapasitesine %18 artacağı belirtilmektedir.

324 metre uzunluğunda ve 51 metre genişliğinde olan bir yüzer depolama ve boşaltma gemisinin (FSO), STX Offshore&Shipbuilding firmasına 424 milyon Dolar'a sipariş edilmesi, bu sektörün önümüzdeki yıllar için ne kadar önemli olduğunu ortaya koymaktadır.

Offshore ikmal gemisi armatörleri, gemilerinin kullanılması karşılığında günlük ücret almaktadır. Alınan ücretin miktarı geminin tipi, anlaşma süresi, anlaşmanın yapıldığı tarihteki arz/talep dengesi, geminin bulunduğu yer... gibi faktörlerle orantılıdır. Bu gemiler ayrıca spot piyasada da çalışmaktadır. Meksika Körfezi ve Kuzey Denizi'nde gemiler genel olarak spot piyasada faaliyet göstermektedir. Batı Afrika ve Brezilya gibi bölgelerde ise daha uzun süreli anlaşmalar yapılmaktadır. Genelde en az ücreti personel tekneleri almakta, bunları ikmal gemileri ve offshore çapa tekneleri izlemektedir.

Gemi İnşa, Bakım Onarım (Dünya)

• Offshore Platformları Günlük Kira Bedelleri

Platform Tipi (Floating Rigs)	Çalışan Platform	Toplam Fıto	Ortalama Günlük Kira
Drillship < 4000' WD	5 rigs	8 rigs	\$236,000
Drillship 4000+ WD	69 rigs	76 rigs	\$469,000
Semisub < 1500' WD	8 rigs	15 rigs	\$354,000
Semisub 1500+ WD	70 rigs	91 rigs	\$303,000
Semisub 4000+ WD	96 rigs	113 rigs	\$422,000
Platform Tipi (Jackup Rigs)	Çalışan Platform	Toplam Fıto	Ortalama Günlük Kira
Jackup IC < 250' WD	40 rigs	54 rigs	\$87,000
Jackup IC 250' WD	46 rigs	61 rigs	\$90,000
Jackup IC 300' WD	103 rigs	137 rigs	\$93,000
Jackup IC 300+ WD	145 rigs	169 rigs	\$158,000
Jackup IS < 250' WD	6 rigs	9 rigs	—
Jackup IS 250' WD	8 rigs	9 rigs	\$75,000
Jackup IS 300' WD	3 rigs	8 rigs	\$60,000
Jackup IS 300+ WD	1 rigs	2 rigs	\$120,000
Jackup MC < 200' WD	2 rigs	10 rigs	\$65,000
Jackup MC 200+ WD	14 rigs	23 rigs	\$81,000
Jackup MS < 200' WD	2 rigs	3 rigs	—
Jackup MS 200+ WD	7 rigs	12 rigs	\$58,000

Platform Tipi (Other Offshore Rigs)	Çalışan Platform	Toplam Fıto	Ortalama Günlük Kira
Drill Barge < 150' WD	19 rigs	29 rigs	—
Drill Barge 150+ WD	6 rigs	9 rigs	—
Inland Barge	12 rigs	74 rigs	\$65,000
Platform Pig	141 rigs	249 rigs	\$45,000
Submersible	0 rigs	2 rigs	—
Tender	24 rigs	34 rigs	\$135,000

Kaynak: Rigzone

• Offshore Platform Filosu (Tipline Göre)

Platform Tipi	Kiralanmış Platform	Toplam Fıto	% Kullanım
Drill Barge	26 rigs	48 rigs	54.2%
Drillship	77 rigs	158 rigs	48.7%
Inland Barge	12 rigs	74 rigs	16.2%
Jackup	360 rigs	571 rigs	66.9%
Platform Rig	142 rigs	249 rigs	57.0%
Semisub	179 rigs	241 rigs	74.3%
Submersible	0 rigs	2 rigs	0.0%
Tender	24 rigs	46 rigs	52.2%

Kaynak: Rigzone

Gemi İnşa, Bakım Onarım (Dünya)

• Offshore Platform Filosu (İşleticisine Göre)

Manager Adı	Kiralanmış Platform	Toplam Filo	% Kullanım
Transocean Ltd.	66 rigs	99 rigs	66.7%
Noble Drilling	61 rigs	82 rigs	74.4%
ENSCO	61 rigs	74 rigs	82.4%
Nabura Offshore	14 rigs	71 rigs	19.7%
Seadrill Ltd.	40 rigs	65 rigs	56.8%
Heracles Offshore	22 rigs	54 rigs	40.7%
KCA Deutag	44 rigs	44 rigs	100.0%
Diamond Offshore	30 rigs	44 rigs	68.2%
Shelf Drilling	30 rigs	38 rigs	78.9%
China Offshore Services Ltd.	32 rigs	35 rigs	91.4%

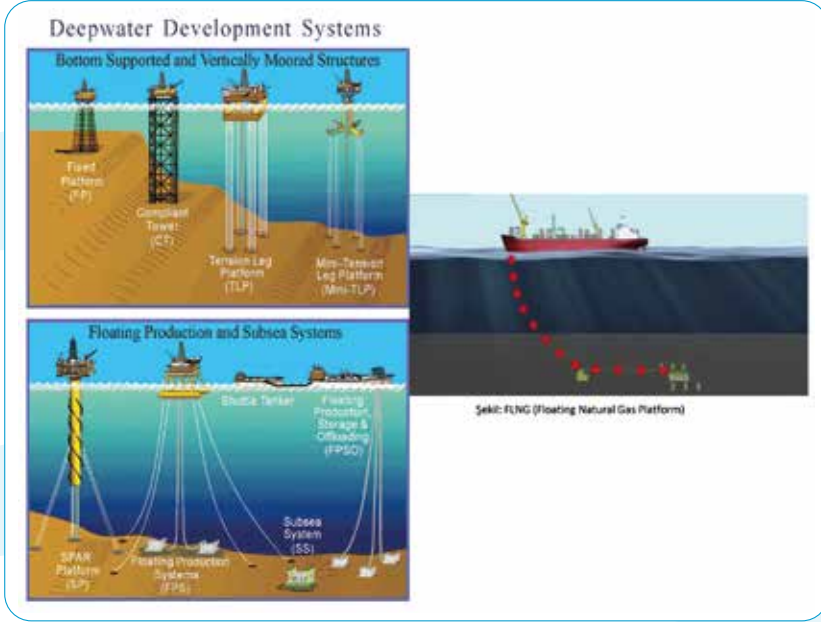
Kaynak: Rigzone

• Offshore Platform Filosu (Bölgelere Göre)

Bölge Adı	Kiralanmış Platform	Toplam Filo	% Kullanım
Africa - Other	8 rigs	8 rigs	100.0%
Africa - West	66 rigs	85 rigs	77.6%
Asia - Caspian	18 rigs	29 rigs	62.1%
Asia - Far East	38 rigs	137 rigs	27.7%
Asia - South	46 rigs	55 rigs	83.6%
Asia - SouthEast	88 rigs	178 rigs	49.4%
Australia	12 rigs	16 rigs	75.0%
Black Sea	13 rigs	15 rigs	86.7%
Europe - East	3 rigs	5 rigs	60.0%
Europe - North Sea	166 rigs	176 rigs	94.3%
Mediterranean	18 rigs	23 rigs	78.3%
MidEast - Persian Gulf	92 rigs	124 rigs	74.2%
MidEast - Red Sea	12 rigs	16 rigs	75.0%
N. America - Canadian Atlantic	5 rigs	5 rigs	100.0%
N. America - Canadian Pacific	0 rigs	1 rigs	0.0%
N. America - Mexico	43 rigs	77 rigs	55.8%
N. America - US Alaska	2 rigs	5 rigs	40.0%
N. America - US GOM	89 rigs	221 rigs	40.3%
N. America - US Other	1 rigs	28 rigs	3.6%
S. America - Brazil	89 rigs	124 rigs	71.8%
S. America - Other & Carib.	8 rigs	15 rigs	53.3%
S. America - Venezuela	24 rigs	46 rigs	52.2%

Kaynak: Rigzone

Gemi İnşa, Bakım Onarım (Dünya)



Offshore sondajındaki artış, ekonomik çalkantıya rağmen kesintisiz bir şekilde yükselmeye devam ediyor. Küresel derin deniz petrol ve gaz sahası aramaları, enerji fiyatlarının nereye varacağı endişelerine rağmen, kesintisiz bir şekilde artış göstermeye devam etmektedir.

Offshore Platform Çeşitleri:

- Sabit platformlar (Fixed Platforms)
- Sabit kuleler (Compliant Towers)
- Yarı batırılmış platformlar (Semi-Submersible Platforms)
- Kaldıraçlı platformlar (Jack-Up Platforms)
- Sondaj gemisi (Drillships)
- Hareketli üretim sistemi (Floating Production Systems)
- Telle sabitlenen platformlar (Tension-Leg Platforms)
- Direkli platformlar (Spar Platforms)

Offshore sektöründe ana platformların dışında bunlara çeşitli hizmetler sağlayan Offshore İkmal Gemisi Sektörü mevcuttur.

Gemi İnşa, Bakım Onarım (Dünya)

Offshore İkmal Gemileri Tipleri

Anchor Handling Towing Supply (AHTS/Çapa Tutma Çekici Teknesi)

AHTS gemileri, petrol platformlarını bir yerden başka bir yere çekmek için kullanılmakta ve platformun demirlerini almak veya atmak için kullanılan güçlü ırgatlarla donatılmaktadır.

Offshore Supply Vessels (OSV/Offshore İkmal Gemileri)

OSV'ler, sıvı çamur, dökme çimento, yakıt, içme suyu, sondaj borusu, muhafaza, ve çeşitli diğer malzemelerin petrol platformlarına taşınması için kullanılmaktadır.

Crew Boats (Personel Tekneleri)

Personel tekneleri, petrol platformları ile kara veya platformlar arasında personel taşımacılığında kullanılmaktadır. Bu tekneler AHTS veya OSV'lere göre daha küçük boyutlara sahip olup boyları 23 m ile 58 m arasında değişmektedir.

Standby/ Rescue Vessels (Yedek/Kurtarma Gemileri)

Bu gemiler yasal şartlar nedeniyle genel olarak Kuzey Denizi'nde faaliyet göstermektedir. Bunların personel kurtarma, yangın söndürme ve ilk yardım gibi acil müdahale hizmetleri vermek için, offshore petrol platformlarına yakın bir konumda beklemeleri gerekmektedir.

Diğer Gemi Tipleri

Utility/Work Boats (Yardımcı/ İş Tekneleri)

Offshore inşaat projelerinde bir çok işe destek sağlamak için kullanılmaktadır.

Survey Vessels (Araştırma Gemileri)

Jeofiziksel veri toplamakta kullanılmaktadır.

Well Stimulation Vessels (Kuyu Canlandırma Gemileri)

Petrol kuyularının çatlatılması ve asitlenmesi çalışmalarında kullanılmaktadır.

Multi- Purpose Supply Vessels (MPSV/Çok Amaçlı İkmal Gemileri)

MPSV'ler uzaktan müdahale hizmetleri, uzaktan kontrollü sualtı araç (ROV) çalışmaları, derin deniz kaldırma ve kurulum işleri, malzeme ikmali, yangın söndürme ve petrol döküntülerine müdahale çalışmaları gibi farklı amaçlara yönelik destek sağlamada kullanılmaktadır.

Bunlardan başka ayrıca bakım işleri, çevre kirliliği kontrolü ve dalgıç destek çalışmalarına yönelik olarak kullanılan tekneler de bulunmaktadır.

ECO - FRIENDLY GEMİLER

Bu yüzyılın en önemli konularından birinin, iyi projeler üretilerek gemi emisyonlarından tasarruf edilmesi olacağı değerlendirilmektedir. Ayrıca konteyner gemilerinde, baş taraf ve endaze formu ile oynayarak yakıt tasarrufu yapma çabalarından bahsedilmektedir. Yakıt tasarrufu için geliştirilmiş projeler sayesinde milyonlarca dolar tasarruf edilebileceği ve doğal hayata daha az gaz salınımı ile fayda sağlanabileceği düşüncesi, bugün için dünyada kabul görmektedir.

Önümüzdeki dönemde eco-friendly gemiler, yani yakıt tasarrufu sağlayacak tekne formuna sahip ve çevre şartlarına (balast suyu yönetimi, sülfür atımı, boyama şartlarına) uygun gemilere yönelik talebin artacağı beklenmektedir.

2012 SONRASI OLABİLECEK GELİŞMELER

TEŞVİKLER

(Ulusal, Uluslararası Devlet ve Araştırma Şirketleri Yardımları)

Dünyadaki tüm önemli gemi üreticisi ülkelere bakıldığında AB ülkeleri dahil, tersanelerine doğrudan veya dolaylı teşvik sağlamayan bir ülkenin bulunmadığı görülmektedir. Özellikle Kore, Çin, Brezilya, Rusya gibi ülkeler gemi inşa sanayini ulusal politikalarının önemli bir parçası haline getirmiş ve son 2-3 yıl içerisinde önemli teşvik mekanizmalarını hayata geçirmişlerdir. Japonya Eximbank'ı etkin bir şekilde kullanmakta, bu sayede Türkiye'den de sipariş almaktadır. JBIC tarafından sunulan genel koşullar;

Kredi Miktarı kontrat değerinin %80'ine kadar,

Vade 12 yıla kadar,

Ödemeler 6 ayda bir faiz ve anapara ödemesi,

Toplam finansman desteği 2009'dan beri toplam 350 milyon Dolar finansman sağlanmıştır.

Gemi inşa sektörü yükselişte olduğu dönemde, cari açığın azalmasına önemli ölçüde katkıda bulunmuştur. Yeniden sipariş alınmaya başlanması ile yalnızca net ihracat yoluyla değil, yerli armatörlere satışlar yapılması ve navlun gelirlerinin ülke içinde toplanmasıyla yine önemli katkıları olacaktır.

2023 yılı için ülke çapında belirlenen 500 milyar Dolar ihracat, 600 milyar Dolar da ithalat olmak üzere ulaşılması hedeflenen 1 trilyon 100 milyar Dolarlık ticaret hacminin gerektirdiği taşıma filosu ihtiyacı göz önünde bulundurularak, Türk gemi ve yat sektörünün de rakip ülkelerde uygulanan türde,

- Uygun koşullu, yeterli hacimde kredi ve garantiler,
- Yeni tip ekonomik çevreci gemiler için AR-GE ve inovasyon destekleri,
- İşgücü üzerindeki aşırı yüklerin kaldırılması,
- Sektörün uluslararası piyasalardan uygun koşullarda hammadde alabilmesinin önündeki belirsizlik ve engellerin kaldırılması,
- Yerli armatörlerin ihtiyaçlarını Türk tersanelerinden karşılamasını cazip hale getiren düzenlemelerin yapılması,
- Tamir ve bakım hizmetlerinin çok önemli bir mal ve hizmet ihracı kapısı olduğu gerçeği göz önünde bulundurularak, ihracat için sağlanacak desteklerin bu alana da kullanılması yolu ile desteklenmesi talep edilmektedir.

2012 Sonrası Yürürlüğe Girecek IMO Gereklilikleri¹

2013-2020 Yılları Arasında Yürürlüğe Girecek IMO Gereklilikleri

SOLAS Bölüm II-I Kural 3-I I (Yürürlüğe Giriş Tarihi: 01.01.2013)

Uygulama: 5000 DWT ve üzeri ham petrol tankerleri. İnşa kontrat tarihi 01.01.2013 ve sonrası; ya da omurga kızağa konuluş tarihi 01.07.2013 ve sonrası; ya da teslim tarihi 01.01.2016 ve sonrası ise yeni eklenen kural gereği ham petrol taşıyan tankerlere kargo tanklarının MSC 288 (87) ile kabul edilen koruyucu kaplama performans standartlarına uygun şekilde koruyucu kaplama yapılması gerekliliği getirilmiştir.

MARPOL Ek IV (Yürürlüğe Giriş Tarihi: 01.01.2013)

Uygulama: 01.01.2016 ve sonrasında inşa edilen yolcu gemileri . Özel sahalarda (şu anda Baltık denizi ile sınırlıdır) pis suların bir tankta toplanması veya aşağıdaki koşullarda denize deşarjı gerekmektedir: Gemide İdare tarafından onaylı, standartlara uygun (resolution MEPC. 159(55)) artma cihazı bulunmalıdır. Çıkan atık suda gözle görülür partiküller olmamalı ve atık su denizin renginde değişim yaratmamalıdır. Deşarj, en yakın karadan en az 3 mil açıktaki, en az 4 knot hızla yapılmalıdır.

MARPOL Ek VI Kural 6, 8, 9 ve 22 (Yürürlüğe Giriş Tarihi: 01.01.2013)

Uygulama: 400 GT ve üzeri gemiler. MEPC 203(62) ile yapılan değişiklikle 400 GT ve üzeri gemilerde MARPOL Ek VI'ya taraf ülkelere seyr yapıyorsa Uluslararası Enerji Verimliliği Sertifikası olmalıdır. Sertifika Appendix VIII'de verilen formata uygun olarak düzenlenmelidir. Sertifikanın geçerliliği, Serviste kaldığı süre boyunca ya da major değişiklik sebebiyle yeni sertifika yayınlanıncaya kadar ve bayrak değişikliği yapıncaya kadar devam etmektedir. Mevcut gemilerde bu sertifikanın düzenlenmesi için Kural 22 gereği her gemide gemiye özel Gemi Enerji Verimliliği Yönetim Planı (Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP)) olması gerekmektedir. Bu plan, geminin Emniyetli Yönetim Sisteminin bir parçası olabilir. SEEMP'in gemide olduğu IAPP sertifikasına bağlı 01.01.2013 veya sonrasındaki ilk ara ya da yenileme sörveyinde doğrulanacaktır. SEEMP, IMO'nun hazırladığı kılavuza uygun olmalıdır. Yeni gemilerde bu sertifikanın düzenlenmesi için Kural 20 ve 21'e göre EEDI ve SEEMP hazırlanması gerekmektedir.

MARPOL Ek VI Bölüm IV Kural 20 ve 21 (Yürürlüğe Giriş Tarihi: 01.01.2013)

Uygulama: 400 GT ve üzeri olan dizel elektrik, türbin ve hibrid sistemli gemiler hariç bütün; 01.01.2013 ve sonrasında inşa kontratı yapılan, ya da İnşa kontratı yok

Veri Kaynağı: ¹Türk Loydu

2012 Sonrası Yürürlüğe Girecek IMO Gereklilikleri

ise; 01.07.2013 ve sonrasında omurgası kızağa konulan, ya da 01.07.2015 ve sonrasında teslim edilen gemiler. Kural 20 gereği, gemilerin gemiye özel "ulaşılabilir enerji verimliliği dizayn indeksi" değeri IMO'nun hazırlayacağı kılavuza göre hesaplanmalıdır. Hesapla beraber hesapta kullanılan bilgileri ve hesaplama prosesini içeren EEDI teknik dosyası da istenmektedir. Geminin EEDI teknik dosyası referans alınarak ulaşılabilir EEDI, İdare ya da yetkilendirilmiş kuruluş tarafından doğrulanacaktır. Kural 21 gereği geminin "ulaşılabilir EEDI" değeri "gerekli EEDI " dan küçük olmalıdır.

SOLAS Bölüm V Kural 19.2.10 ve 19.2.11 (Yürürlüğe Giriş Tarihi: 01.07.2013)

Uygulama: Uluslararası sefer yapan, 01.07.2013 ve sonrasında omurgası kızağa konulan, 10000 GT/GRT ve üzeri tanker harici yük gemileri . SOLAS'a eklenen yeni paragrafla "Elektronik Harita Görüntüleme ve Bilgi Sistemi (ECDIS)" ile donatılma zorunluluğu getirilmiştir.

SOLAS Bölüm V Kural 19.2.2.3 ve 19.2.2.4 (Yürürlüğe Giriş Tarihi: 01.07.2013)

Uygulama: 01.07.2011'den önce omurgası kızağa konulan 500GT/GRT ile 3000 GT/GRT arasındaki yük gemileri . Yapılan SOLAS değişimi ile 01.07.2011'den önce inşa edilen 500 GT/GRT ve büyük ve 3000 GT/GRT'den küçük yük gemileri için köprü seyir takip alarm sistemi teşhiz etme zorunluluğu getirilmiştir. Kurala göre gemi seyir halinde olduğu sürece sistemin çalışır durumda olma zorunluluğu vardır.

BWM Sözleşmesi (Yürürlüğe Giriş Tarihi: 01.01.2014)

Uygulama: Bütün gemiler. Balast Suyu Sözleşmesi kapsamında hazırlanan kılavuzlardan sediman kontrolü kılavuzu (G12) Res. MEPC 209(63) ile değiştirilmiştir. 2012 Gemilerde sediman kontrolünü sağlamak için dizayn ve yapı kılavuzu ile Res. MEPC 150(55) ile kabul edilmiş, kılavuz yürürlükten kaldırılmıştır.

BWM (2004) Kural B-3.1.1, 3.1.2, 3.1.3, 3.1.4 ve 3.1.5 (Yürürlüğe Giriş Tarihi: 01.01.2014)

Uygulama: 01.01.2009 öncesinde omurgası kızağa konulan, 1500 m³ ve 5000 m³ arasında balast suyu kapasitesine sahip gemiler. 01.01.2014 tarihine kadar ilgili gemilerin D-1 (balast suyu değişimi) ya da D-2 (onaylı balast suyu arttırma sistemi) standardına uyması gerekmektedir. Ancak bu tarihten itibaren gemiler sadece D-2 standardına uygun hale getirilmelidir.

2012 Sonrası Yürürlüğe Girecek IMO Gereklilikleri

FSS Kod Bölüm 8 (Yürürlüğe Giriş Tarihi: 01.01.2014)

Uygulama: 01.01.2014 ve sonrasında inşa edilen gemiler. FSS Kod paragraf 8.2.1.1'e eklenen cümleyle kontrol istasyonlarında ekipmanların sudan zarar görmesini önlemek için kuru boru sistemiyle teğhizine ya da kural II-2/10.6.1.1'de müsaade edildiği gibi yolcu gemilerinin kontrol istasyonlarında pre-action sistem kullanılmasına müsaade edilmiştir.

SOLAS Bölüm V Kural 19.2.10 ve 19.2.11 (Yürürlüğe Giriş Tarihi: 01.07.2014)

Uygulama: Uluslararası sefer yapan, 01.07.2014 ve sonrasında omurgası kızağa konulan, 3000 GT/GRT ile 10000 GT/GRT arası tanker harici yük gemileri 01.07.2012 öncesinde omurgası kızağa konulmuş 500 GT/GRT ve üzeri yolcu gemileri. SOLAS'a eklenen yeni paragrafla "Elektronik Harita Görüntüleme ve Bilgi Sistemi (ECDIS)" ile donatılma zorunluluğu getirilmiştir.

Resolution MSC 96(72) (Yürürlüğe Giriş Tarihi: 01.07.2014)

Uygulama: 01.07.2014 ve sonrasında inşa edilen gemiler. Performans standartlarına eklenen paragrafta göre gemide sudan ve karadan hız ölçümü gerekli ise, bu gereklilik iki ayrı kayıtla sağlanmalıdır.

MARPOL Annex VI Kural 14.4.3 (Yürürlüğe Giriş Tarihi: 01.01.2015)

Uygulama: Emisyon kontrol alanlarında seyir yapacak gemiler. 01.01.2015'den itibaren ECA'larda SOx emisyonu limiti %0.1 m/m'ye indirilmiştir. Yeni limitleri sağlamak için gemiler bu bölgelerde seyir yaparken sülfür oranı %0.1'i geçmeyen yakıt kullanmalıdır ya da egzoz gazını temizleyen sistemle donatılmış olmalıdır.

SOLAS Bölüm V Kural 19.2.10 ve 19.2.11 (Yürürlüğe Giriş Tarihi: 01.07.2015)

Uygulama: Uluslararası sefer yapan, 3000 GR/GRT ve üzeri, 01.07.2012'den önce omurgası kızağa konulan tankerler. SOLAS'a eklenen yeni paragrafla "Elektronik Harita Görüntüleme ve Bilgi Sistemi (ECDIS)" ile donatılma zorunluluğu getirilmiştir.

BWM (2004) Kural B-3.1.1, 3.1.2, 3.1.3, 3.1.4 ve 3.1.5 (Yürürlüğe Giriş Tarihi: 01.01.2016)

Uygulama: 01.01.2009 öncesinde omurgası kızağa konulan 5000 m³'ten fazla ve 1500 m³'ten az balast suyu kapasitesine sahip gemiler 01.01.2009 ile 01.01.2012

2012 Sonrası Yürürlüğe Girecek IMO Gereklilikleri

tarihleri arasında omurgası kızağa konulan 5000 m³'ten fazla balast suyu kapasiteli gemiler.

01.01.2016 tarihine kadar ilgili gemiler D-1 (balast suyu değişimi) ya da D-2 (onaylı balast suyu arıtma sistemi) standardına uyması gerekmektedir. Ancak bu tarihten itibaren gemiler sadece D-2 standardına uygun hale getirilmelidir.

MARPOL Annex VI Kural 13.5.1.2 ve 13.5.2 **(Yürürlüğe Giriş Tarihi: 01.01.2016)**

Uygulama: Omurga kızağa konuluş tarihi 01.01.2016 ve sonrası olan gemilerde bulunan makina gücü 130 kW'dan fazla olan gemi dizel makinaları (acil durum makinaları ve can sallarına takılan makinalar hariç). Gemi dizel makinasının operasyonuna azot oksit (Nox) emisyonu belirlenen limitler içinde kaldığı süreçte izin verilir, limitler makina hızına (rpm) göre değişmektedir:

1. n 130 rpm'den az ise 3.4 g/kWh
2. n 130 rpm ve büyük ve 2000 rpm'den küçük ise $9 \cdot n(-0.23)$ g/kWh
3. n 2000 rpm'den büyük ise 2.0 g/kWh NOx salınımına müsaade edilmektedir.

SOLAS Bölüm V Kural 19.2.10 ve 19.2.11 **(Yürürlüğe Giriş Tarihi: 01.07.2016)**

Uygulama: Uluslararası sefer yapan, 50000 GR/GRT ve üzeri, 01.07.2013'den önce omurgası kızağa konulan tankerler harici yük gemileri. SOLAS'a eklenen yeni paragrafla "Elektronik Harita Görüntüleme ve Bilgi Sistemi (ECDIS)" ile donatılma zorunluluğu getirilmiştir.

SOLAS Bölüm II-1 Kural 3-10 (Yürürlüğe Giriş Tarihi: 01.07.2016)

Uygulama: Kontrat tarihi 01.07.2016 ve sonrası olan 150 metre ve üzeri tanker ve dökme yük gemileri. SOLAS'a eklenen yeni kural gereği amaç esaslı gemi inşaat standartları 150 metre ve üzeri tanker ve dökme yük gemileri için zorunlu hale getirilmiştir. Buna göre ilgili gemiler GBS'ye (Goal Based Ship Construction Standards) uygun olarak inşa edilmelidir. Bunun için tanınmış kuruluşlar belirlenen amaçlara uygun yapısal gereklilikleri belirleyecektir. Ayrıca bu kural gereği yeni gemi teslim edilene kadar GBS'nin fonksiyonel gerekliliklerinin dizayn ve inşasında nasıl uygulandığına dair bilgileri içeren gemi inşaat dosyası (SCF) hazırlanmalıdır ve bu dosya gemide ve/veya karada tutulmalıdır. SCF'nin nasıl olması gerektiği MSC.1/Circ.1343 sirküleriyle yayınlanan kılavuzda anlatılmıştır.

2012 Sonrası Yürürlüğe Girecek IMO Gereklilikleri

SOLAS Bölüm V Kural 19.2.10 ve 19.2.11

(Yürürlüğe Giriş Tarihi: 01.07.2017)

Uygulama: Uluslararası sefer yapan, 50000 GR/GRT ile 20000 GR/GRT arası olan, 01.07.2013'ten önce omurgası kızığa konulan tankerler harici yük gemileri. SOLAS'a eklenen yeni paragrafa "Elektronik Harita Görüntüleme ve Bilgi Sistemi (ECDIS)" ile donatılma zorunluluğu getirilmiştir.

SOLAS Bölüm II-I Kural 3-10 (Yürürlüğe Giriş Tarihi: 01.07.2017)

Uygulama: Omurga kızığa konuluş tarihi 01.07.2017 ve sonrası olan 150 metre ve üzeri tanker ve dökme yük gemileri.

SOLAS'a eklenen yeni kural gereği amaç esaslı gemi inşa standartları 150 metre ve üzeri tanker ve dökme yük gemileri için zorunlu hale getirilmiştir. Buna göre ilgili gemiler GBS'ye uygun olarak inşa edilmelidir. Bunun için tanınmış kuruluşlar belirlenen amaçlara uygun yapısal gereklilikleri belirleyecektir. Ayrıca bu kural gereği yeni gemi teslim edilene kadar GBS'nin fonksiyonel gerekliliklerinin dizayn ve inşasında nasıl uygulandığına dair bilgileri içeren gemi inşa dosyası (SCF) hazırlanmalıdır ve bu dosya gemide ve/veya karada tutulmalıdır. SCF'nin nasıl olması gerektiği MSC.1/Circ.1343 sirküleriyle yayınlanan kılavuzda anlatılmıştır.

SOLAS Bölüm V Kural 19.2.10 ve 19.2.11

(Yürürlüğe Giriş Tarihi: 01.07.2017)

Uygulama: Uluslararası sefer yapan, 50000 GR/GRT ile 20000 GR/GRT arası olan, 01.07.2013'ten önce omurgası kızığa konulan tankerler harici yük gemileri. SOLAS'a eklenen yeni paragrafa "Elektronik Harita Görüntüleme ve Bilgi Sistemi (ECDIS)" ile donatılma zorunluluğu getirilmiştir.

SOLAS Bölüm II-I Kural 3-10 (Yürürlüğe Giriş Tarihi: 01.07.2017)

Uygulama: Omurga kızığa konuluş tarihi 01.07.2017 ve sonrası olan 150 metre ve üzeri tanker ve dökme yük gemileri. SOLAS'a eklenen yeni kural gereği amaç esaslı gemi inşa standartları 150 metre ve üzeri tanker ve dökme yük gemileri için zorunlu hale getirilmiştir. Buna göre ilgili gemiler GBS'ye uygun olarak inşa edilmelidir (detaylar için 80 nolu duyuruya bakınız). Bunun için tanınmış kuruluşlar belirlenen amaçlara uygun yapısal gereklilikleri belirleyecektir. Ayrıca bu kural gereği yeni gemi teslim edilene kadar GBS'nin fonksiyonel gerekliliklerinin dizayn ve inşasında nasıl uygulandığına dair bilgileri içeren gemi inşa dosyası (SCF) hazırlanmalıdır ve bu dosya gemide ve/veya karada tutulmalıdır. SCF'nin nasıl olması gerektiği MSC.1/Circ.1343 sirküleriyle yayınlanan kılavuzda anlatılmıştır.

2012 Sonrası Yürürlüğe Girecek IMO Gereklilikleri

SOLAS Bölüm V Kural 19.2.10 ve 19.2.11 (Yürürlüğe Giriş Tarihi: 01.07.2018)

Uygulama: Uluslararası sefer yapan, 20000 GR/GRT ile 10000 GR/GRT arası olan, 01.07.2013'den önce omurgası kızağa konulan tankerler harici yük gemileri. SOLAS'a eklenen yeni paragrafta "Elektronik Harita Görüntüleme ve Bilgi Sistemi (ECDIS)" ile donatılma zorunluluğu getirilmiştir.

MARPOL Annex VI Kural 12.3.2 (Yürürlüğe Giriş Tarihi: 01.01.2020)

Uygulama: Omurga kızağa konuluş tarihi 01.01.2020 ve sonrası olan gemiler. Geminin omurga kızağa konuluş tarihi 01.01.2020'den önce ise; sözleşme teslim tarihi ya da sözleşmenin olmadığı durumlarda gerçek teslim tarihi 01.01.2020 ve sonrasında olan ekipmanlar. Bu tarih itibarıyla hidro-floroklorokarbon (HCFC) içeren ekipmanların gemiye teçhizi yasaklanmıştır.

MARPOL Annex VI Kural 14.1.3 (Yürürlüğe Giriş Tarihi: 01.01.2020)

Uygulama: Bütün gemiler . Gemilerin kullandığı yakıtın sülfür oranının %0.5 m/m'yi geçmemesi ya da egzoz gazı temizleme sistemi ile donatılmış olması gereklidir. Ancak bu gerekliliğin uygulaması, IMO'nun 2018 yılında yapacağı yakıtın temin edilebilirliği ile ilgili gözden geçirme sonrasında mümkün olacaktır. Aksi takdirde uygulama 01.01.2025 yılında başlayacaktır.

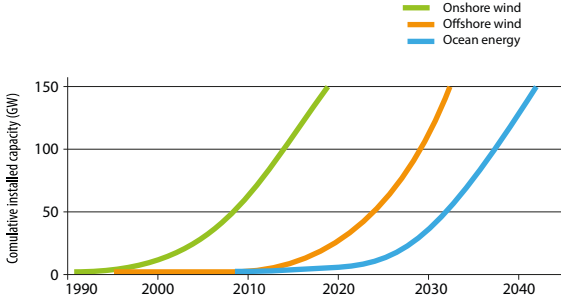
SOLAS Bölüm II-1 Kural 3-10 (Yürürlüğe Giriş Tarihi: 01.07.2020)

Uygulama: Teslim tarihi 01.07.2020 ve sonrası olan 150 metre ve üzeri tanker ve dökme yük gemileri. SOLAS'a eklenen yeni kural gereği amaç esaslı gemi inşaat standartları 150 metre ve üzeri tanker ve dökme yük gemileri için zorunlu hale getirilmiştir. Buna göre ilgili gemiler GBS'ye uygun olarak inşa edilmelidir. Bunun için tanınmış kuruluşlar belirlenen amaçlara uygun yapısal gereklilikleri belirleyecektir. Ayrıca bu kural gereği yeni gemi teslim edilene kadar GBS'nin fonksiyonel gerekliliklerinin dizayn ve inşasında nasıl uygulandığına dair bilgileri içeren gemi inşaat dosyası (SCF) hazırlanmalıdır ve bu dosya gemide ve/veya karada tutulmalıdır. SCF'nin nasıl olması gerektiği MSC.1/Circ.1343 sirküleriyle yayınlanan kılavuzda anlatılmıştır.

2012 Sonrası Olabilecek Gelişmeler



Onshore, offshore and ocean energy projected growth

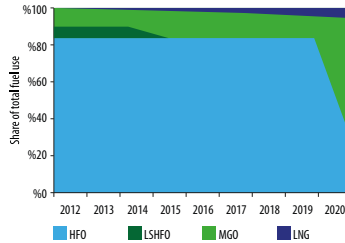
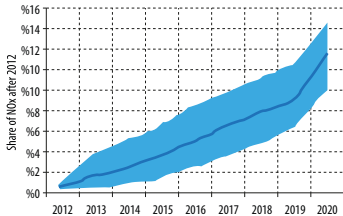


Source: European Ocean Energy Association (2010). Oceans of energy - European Ocean Energy Roadmap 2010-2050. European Wind Energy Association.

Bulgular/Sülfür Yönetmeliği

Önümüzdeki 8 yıl içerisinde gaz yakıtlı motora sahip 1000'i aşkın yeni inşa gemi teslim edilecek. LNG fiyatı bu duruma neden olan en büyük etken, fakat 2020 yılından itibaren küresel sülfür sınırlaması ve Enerji Verimliliği Tasarım İndeksi (EEDI) de etkili olacak. 2020 yılında küresel sülfür gereklilikleri, dolayısıyla temizleyiciler önemli bir çözüm yolu olacak. Temizleyiciler yeniliklerle iyileştirilebilir ve pazarın yüzde 25'ini alabilir, bu rakam da 15-20.000 gemiye denk gelir. 2020 yılında, yıllık deniz distilatları (damıtma) talebi 200-250 milyonu bulabilir. LNG kullanımı, diğer yakıt türlerine olan talebi önemli ölçüde etkilemeyecektir. Enerji verimliliği önemi, yakıt talebini yalnızca kısa vadede yavaşlatacaktır.

Share of LNG fuelled newbuildings



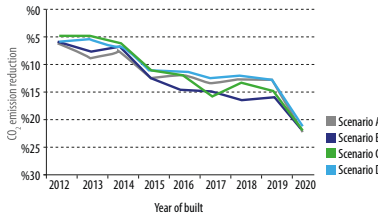
Kaynak: Det Norske Veritas

2012 Sonrası Olabilecek Gelişmeler

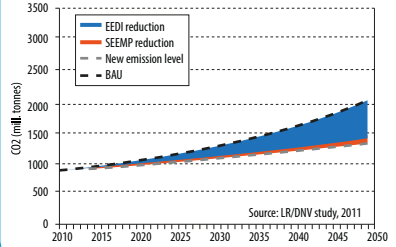
Yeni inşa gemiler 2020 yılında bugünkü gemilere oranla yüzde 10 ila 35 oranında daha az karbondioksit salımı yapacak. Kurallar ve yüksek yakıt fiyatları, enerji verimliliği üzerine daha fazla yoğunlaşmayı beraberinde getirmiştir. EEDI de önemli bir faktör olacaktır. Yeni teknolojiler geliştirilmektedir, fakat geliştirme aşamasından uygulama aşamasına kadar geçen süre uzundur.

Enerji verimliliği, emisyonların artışını engellemeyecek, sadece yavaşlatacaktır. Taşımacılık talebindeki artış, emisyonun kesin bir şekilde azaltılmasını engelleyecektir. Yüzde 80-95'lik bir azaltmayı sağlamak için yeni karbonsuz yakıtların kullanılması zorunludur.

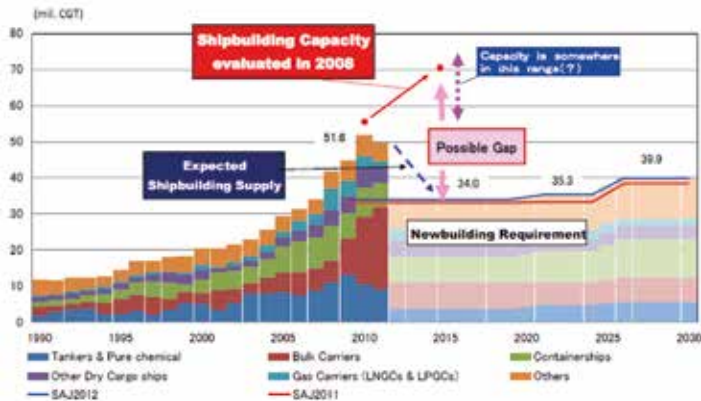
CO₂ emission reduction on newbuildings



World fleet - Scenario: B2-1
Fuel: Reference, SEEMP uptake: Low, Walver: 8.5



Newbuild requirement vs. capacity (SAJ)



Kaynak: Sea Europe

Sonuç ve Öneriler

- > 2008 yılı içerisinde kendini göstermeye başlayan küresel ekonomik kriz, gemi inşa sektörünü de olumsuz etkilemiş, birkaç ülke dışında tüm ülkeler önemli boyutta küçülmeye gitmiştir.
- > 2000'li yıllardan itibaren atağa geçen ve 2008 yılında dünya dördüncülüğüne kadar yükselmiş olan Türk gemi inşa sektörü, kriz nedeniyle yaşanan sipariş iptalleri ve yeni gemi alımının oldukça azalması nedeniyle ciddi bir darboğaza girmiştir.
- > Kriz döneminde aldıkları devlet destekleriyle rekabetçiliklerini koruyan rakip ülkeler, krizi Türkiye'den daha iyi atlattır.
- > Avrupa'daki üretim önemli ölçüde Uzakdoğu ülkelerine kaymaktadır. Avrupa'daki tersanelerin üretimleri spesifik alanlarla sınırlı kaldığından, Avrupa'dan kaçan üretimin bir kısmı Türkiye'ye çekilebilecektir.
- > Sahip olduğu nitelikli iş gücü, özel ve kaliteli üretim yapabilme yetkinliği ve Avrupalı müşterilere yakınlığı gibi faktörler sayesinde Türkiye'nin belirli segmentlerde hala önemli ölçüde rekabet gücü mevcuttur.
- > Uluslararası rekabetçilik açısından Türk gemi inşa firmalarında bir ölçek sorunu gözlenmektedir. Sektör firmalarının belli ölçeğe ulaşması durumunda diğer segmentlerde de rekabetçi olunabilecektir.
- > Sübvansiyonların olmadığı bir ortamda, Türk gemi inşa sektörü, belirli ürün segmentlerinde, maliyetler bazında, dünyanın önde gelen gemi üreticileriyle rekabet edebilecek durumdadır. Ancak rakip ülkelerdeki sübvansiyonlar dolayısıyla sipariş alamamakta ve pazar kaybetmektedir.
- > AB ülkeleri dahil, tersanelerine doğrudan ve dolaylı teşvik sağlamayan bir ülke bulunmamaktadır; özellikle Güney Kore, Çin, Brezilya ve Rusya gibi ülkeler gemi inşa sanayini ulusal politikalarının önemli bir parçası haline getirmiş ve son 2-3 yıl içerisinde krizi de bir fırsat olarak görerek, yeni teşvik mekanizmaları hayata geçirmişlerdir.
- > Sektör yükselişte olduğu dönemde, cari açığın azalmasına önemli ölçüde katkıda bulunmuştur. Yeniden sipariş alınmaya başlanması ile yalnızca net ihracat yoluyla değil, yerli armatörlere satışlar yapılması ve navlun gelirlerinin ülke içinde toplanmasıyla yine önemli katkıları olacaktır.
- > İşgücü üzerindeki aşırı yüklerin kaldırılması,
- > Sektörün uluslararası piyasalardan uygun koşullarda hammadde alabilmesinin önündeki belirsizlik ve engellerin kaldırılması,

Sonuç ve Öneriler

> Yeni armatörlerin ihtiyaçlarını Türk tersanelerinden karşılamasını cazip hale getiren düzenlemelerin yapılması,

> Tamir ve bakım hizmetlerinin çok önemli bir mal ve hizmet ihracı kapısı olduğu gerçeği göz önünde bulundurularak, ihracat için sağlanacak desteklerin bu alana da kullanılması yolu ile desteklenmesi talep edilmektedir.

> Global ekonomik krizin, negatif etkilerinin halen devam etmesinden dolayı SSM projelerini yürüten, geçmiş yıllardan yarım kalmış ellerindeki gemileri tamamlayan, römorkör inşa eden tersanelerimiz dışında, elinde yeni inşa siparişi olan veya sipariş alabilecek tersane bulunmamaktadır. Bu durum yan sanayiini de doğrudan etkilemektedir. Dünyada over-shipping ve over-capacity olduğu göz önüne alındığında, zaten daralmış olan gemi inşa pazarından pay alabilmek, rakip ülkelerin sağladıkları şartları yakalayamadığımız sürece mümkün değildir. Özellikle koster filomuzun yenilenmesi bir fırsat olarak önümüzde durmaktadır.

> 2002 yılından itibaren kimyasal tanker inşalarında dünyada bir marka olan tersanelerimizin, pazar araştırmaları sonucu ortaya çıkabilecek taleplere göre (LNG, LPG, yolcu gemisi, deniz otobüsü, RO-RO vb.) uzmanlık alanları genişletilmelidir.

> Dünyada şu an gemi inşa gündeminin en tepesinde bulunan offshore sektörü, Türkiye gemi inşa sanayi için bir çıkış noktası olarak görülmektedir. Ancak, offshore konusunda referansımızın olmaması pazara girmemizi zorlaştırıyor. Enerji Bakanlığımızın öncülüğünde Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı (TPAO) tarafından bir offshore filosu oluşturulması, ülkemiz gemi inşa sektörünü tek başına tekrar ayağa kaldıracak bir konu olduğu düşünülmektedir. Ülkemizde Brezilya'daki PETROBRAS ve TRANSPETRO arasındaki ilişki örnek alınarak bir offshore şirketi kurulabilir ve Türk tersaneleri bu filoya platformlar, platform destek gemileri inşa edebilir. Bu projeleri hayata geçirebilmek için petrol platformları konusunda söz sahibi firmalarla verimli bir ortaklık projesi geliştirmek gerekmektedir. Böylelikle, TPAO'nun TRANSPETRO benzeri bir şirket bünyesinde bir makine offshore makine parkı oluşturulabilecektir. Oluşturulabilecek bu filo, Enerji Bakanlığımızın bölgemizdeki offshore faaliyetlerinde kullanılabilecek ve gerektiğinde kiralanabilecektir. Böylelikle, gemi inşa sanayimiz hem boyut değiştirecek, hem de milyar dolarların konuşulduğu bu dev markette referansa sahip hale gelecektir.

GİSBİR'in 2012 Yılı Yurtiçi ve Yurtdışı Faaliyetlerinden Bazıları

- > GİSBİR Yönetim Kurulu Başkanı Sn. Murat KIRAN, Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanı Sn. Faruk ÇELİK ile bir görüşme gerçekleştirdi.
- > GİSBİR Yönetim Kurulu, Çırağan Sarayı'nda Norveç Başbakanı'nın davetlisi olarak yemeğe katıldı.
- > GİSBİR Yönetim Kurulu, Bilim ve Teknoloji Bakanı Sn. Nihat ERGÜN'ü makamında ziyaret etti
- > GİSBİR Yönetim Kurulu, Maliye Bakanı Sn. Mehmet ŞİMŞEK'İ makamında ziyaret etti.
- > T.C. Ekonomi Bakanlığı'nda "Türk-Rus Gemicilik Çalışma Grubu" toplantısı yapılmış, toplantıya Birliğimizi temsilen Yönetim Kurulu Muhasip Üyemiz Sn. Orkun ÖZEK katılmıştır.
- > GİSBİR Yönetim Kurulu, Gümrük ve Ticaret Bakanı Sn. Hayati YAZICI'yı İstanbul Cevahir Otelde ziyaret etti.
- > T.C. Çalışma Bakanlığı Müfettişleri tarafından Birliğimiz Konsey Salonunda tersanelerin iş sağlığı ve güvenliği uzmanlarına bilgilendirici brifing verilmiştir.
- > TÜYAP İstanbul Boat Show 12. Uluslararası İstanbul Yelkenli, Motorlu-Motorsuz Deniz Araçları, Sistem Cihaz, Donanım ve Aksesuar Fuarı'na GİSBİR Genel Sekreteri Sn. Süheyl DEMİRTAŞ katıldı.
- > Romanya Büyükelçisi Sn. Radu ONOFREI Birliğimizi ziyaret etti.
- > Tersanelerimizin iş güvenliği uzmanlarının Kaçak Akım Rolesi, Elektriğe İlişkin Problemler konulu bilgilendirmesi amacıyla Çalışma Bakanlığı tarafından GİSBİR Murat Bayrak Konsey Salonu'nda eğitim verilmiştir.
- > DEİK/Türk - Singapur İş Konseyi - Türkiye- Singapur İş Forumu ve ikili iş görüşmeleri Swiss Otel Bosphorus Cenevre Salonu'nda gerçekleştirilen toplantıya GİSBİR Yönetim Kurulu Başkanı Sn. Murat KIRAN ve GİSBİR Genel Sekreteri Sn. Süheyl DEMİRTAŞ katıldı.
- > Türk Ticaret Müşavirleri Konferansı kapsamında Ekonomi Bakanı Sn. Zafer ÇAĞLAYAN'ın katılımı ile gerçekleşen akşam yemeğine GİSBİR Yönetim Kurulu Başkanı Sn. Murat KIRAN ve GİSBİR Genel Sekreteri Sn. Süheyl DEMİRTAŞ katıldı.
- > Alt İşverenlik Standardizasyon Çalışmaları Toplantısı Birliğimiz toplantı salonunda gerçekleştirildi.

GİSBİR'in 2012 Yılı Yurtiçi ve Yurtdışı Faaliyetleri

- > Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü'nün Paris'te gerçekleştirilen OECD Gemi İnşa Çalışma Grubu 114. toplantısına GİSBİR Genel Sekreteri Sn. Süheyl DEMİRTAŞ katıldı.
- > DEİK'te Harvard Business School Dekanı ile gerçekleştirilen toplantıya GİSBİR Genel Sekreteri Sn. Süheyl DEMİRTAŞ katıldı.
- > TBMM Sağlık, Aile, Çalışma ve Sosyal İşler Komisyonu Üyesi İstanbul Milletvekili Sn. Mehmet DOMAÇ'ın Yeni İş Sağlığı ve Güvenliği Yasası hakkında Türk Loydu Konferans Salonu'nda gerçekleştirdiği bilgilendirme toplantısına katılım sağlandı.
- > Hamburg'da gerçekleşen SMM 2012 Fuarı'na GİSBİR Genel Sekreteri Sn. Süheyl DEMİRTAŞ ve Genel Sekreter Yardımcısı Sn. Bülent AKKÖSE katıldı.
- > TOBB Uluslararası İş Forumu'na GİSBİR Yönetim Kurulu Başkanı Sn. Murat KIRAN ve GİSBİR Genel Sekreteri Sn. Süheyl DEMİRTAŞ katıldı.
- > Ekonomi Bakanı Sn. Zafer ÇAĞLAYAN'ın katıldığı Metalik Fikirler 1. Ar-Ge Proje Pazarı etkinliği gala gecesine GİSBİR Genel Sekreteri Sn. Süheyl DEMİRTAŞ katıldı.
- > Birliğimiz toplantı salonunda Tersane ve Kıyı Yapıları Genel Müdürü Sn. Hızırreis DENİZ ile birlikte Yönetim Kurulu Toplantısı gerçekleştirildi.
- > Panama'nın Türkiye'ye yeni atadığı ilk Başkonsolos ve Büyükelçi olan Mario A. JULIO GRANADOS, Başkanımız Sn. Murat KIRAN ve Genel Sekreterimiz Sn. Süheyl DEMİRTAŞ ile görüştü.
- > GİSBİR Genel Sekreter Yardımcısı Sn. Ercan ÖZOKUTUCU ile Basın, Halkla İlişkiler ve Tanıtım Uzmanı Sn. Sevnur ÇAKMAK, yurtdışı denizcilik ve gemi inşa fuar katılımları hakkında yabancı temsilcilerle ikili görüşmeler gerçekleştirdi.

Kaynaklar

- 1.Show Boats International Report
- 2.Clarksons Report
- 3.AB Devlet Destek Çerçeve Programı Raporu
- 4.ISL Report
- 5.Singapur Marine Industry Statistics
- 6.Invest Korea
- 7.JSEA
- 8.World Maritime News
- 9.The Super Yachting Index
- 10.DTO, 2011 Deniz Sektörü Raporu
- 11.DTGM., Deniz Ticareti İstatistikleri 2012
- 12.DTGM, Dünyada ve Türkiye’de Ekonomik Gelişmeler ve Deniz Ticaretine Yansımalar, 2012
- 13.Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, İskandil
- 14.IHS Fairplay Solutions
- 15.IHS Fairplay Magazine
- 16.B.R.S. Report
- 17.Platou Report
- 18.Türkiye’de Yat Yapım Kümlerinin Bilgi Paylaşım Ağları, Entelektüel Sermaye ve Kurumsal Çevrelerinin Yen. Ve Perf. Etkileri Açısından Karşılaştırmalı Analizi
- 19.Sea Europe
- 20.OECD 114. Toplantı Notları
- 21.Türk Loydu
- 22.BIMCO
- 23.Rigzone
- 24.Aktüel Deniz
- 25.Marine&Commerce
- 26.Nauticalcharts
- 27.Superyacht Intelligence



1971