



GİSBİR

TÜRKİYE GEMİ İNŞA SANAYİCİLERİ BİRLİĞİ

2013 SEKTÖR RAPORU

İÇİNDEKİLER

DENİZ TAŞIMACILIĞI (2010-2013)

Deniz Taşımacılığı (Dünya)

Deniz Taşımacılığı (Türkiye)

GEMİ İNŞA, BAKIM, ONARIM (2008-2013)

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

Gemi İnşa, Bakım-Onarım (Dünya)

2013 SONRASI OLABİLECEK GELİŞMELER

SONUÇ VE ÖNERİLER

GİSBİR 2013 YILI YURTDIŞI VE YURTIÇİ GERÇEKLEŞTİRİLEN FAALİYETLER

KAYNAKLAR

NOTLAR



DENİZ TAŞIMACILIĞI 2010 - 2013

Deniz Taşımacılığı (Dünya)^{1,2,3,4,5,6,7,8,9}

Deniz taşımacılığı; özellikle sanayi hammaddesini oluşturan çok büyük miktarlardaki yüklerin bir defada bir yerden diğer bir yere taşınması imkânını sağlaması, güvenilir olması, sınır aşımı olmaması, mal zayıtının minimum düzeyde olması, çevreyi en az kirletmesi, yolcu-km ve ton-km başına tükettiği enerjinin en az olması, diğer kayıpların hemen hemen hiç olmaması, hava yoluna göre 14, karayoluna göre 7, demir yoluna göre 3,5 kat daha ucuz olması nedenleriyle dünyada en çok tercih edilen ulaşım şeklidir.

Dünya ticaretinin ithal ve ihraç yüklerinin % 75'i deniz yoluyla taşınmakta olup, dünyada denizyoluyla gerçekleştirilen uluslararası ticaret hacmi her geçen gün hızla artmaktadır. Deniz taşımacılığı sektörü ülkenin ithalat ve ihracat artış ve azalışlarına ve hatta dünyadaki mal değişimlerine paralel olarak iniş çıkış yaşayan bir sektördür. Son yıllarda deniz taşımacılığı toplam ticaret hacmi içerisinde yükselen bir trend göstermektedir.

Ulusal ekonomilerdeki serbestleşme ve sanayileşmenin artması, ürünlere olan talebi de arttırmaktadır. Teknolojik gelişmeler ise ulaştırmanın etkin ve hızlı yapılmasını sağlamaktadır.

Sınırların ortadan kalktığı, uluslararası rekabetin yoğun olduğu deniz yolu taşımacılığının temel elemanları gemiler ve limanlardır. Yüklerin ellelenerek taşımaların başlayıp sona erdiği limanlarda, taşımaları yapan gemilerin yurtiçi, yurtdışı ve transit taşımacılıkla ülke ekonomisine katkısı büyüktür.

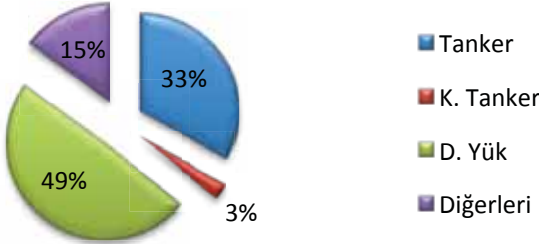
2011 yılında dünya deniz ticareti 8.7 milyar tona ulaşmış olup, bir önceki yıla göre %4 oranında büyümüştür. En fazla büyüme kuru yük segmentinde olup, bir önceki yıla göre %5,6 oranında artış olmuştur. 2011 yılında 2,796 milyon ton petrol ve gaz, 2,477 milyon ton major kuru yük (demir cevheri, kömür, boksit, alüminyum ve fosfat), 3,475 milyon ton diğer kuru yükler olmak üzere toplam 8.748 milyon ton yükleme yapılmıştır.

2011 yılında Amerika ve Avrupa hattında, gelişmekte olan ülkelerden doğal hammadde kaynaklarını ithal etme talebi nedeniyle kuru yük taşımacılığı oldukça fazla olurken, konteyner ticareti ise çok az bir büyüme ile devam etmiş olup, belirsizliğini korumaktadır. Major ve minor yükleri içeren

Deniz Taşımacılığı 2010 - 2013

kuru dökme yük, konteyner ve karışık eşya ticareti pazarın üçte ikisini oluşturmaktadır. Kuru major dökme yüklerin payı %41,6, kuru minor dökme yüklerin payı %20,8, konteyner ticaretinin payı %23,3, karışık eşyayı kapsayan diğer kuru yüklerin payı ise %14,3'dür.

Dünya Deniz Ticaret Filosu (%)



Kaynak: Platou Report

Gelişmekte olan ölkeler büyük miktarda ham madde kaynaklarına sahip olmaları nedeniyle başlıca ithalat ve ihracat oyuncularındır. 2011 yılında dünya deniz ticaretinin %60'ı gelişmekte olan ölkeler tarafından gerçekleştirilmiş olup, %57'si kendi bölgeleri içerisinde yapılmıştır. 2011 yılında en fazla yükleme Asya'da (%39) yapılmıştır. Bunu sırasıyla Amerika (%23), Avrupa (%18), Okyanusya (%11) ve Afrika (%9) izlemiştir. En fazla boşaltma ise, Asya'da (%56) yapılmıştır. Bunu sırasıyla Avrupa (%23), Amerika (%16), Afrika (%4) ve Okyanusya (%1) izlemiştir.

Uluslararası deniz ticaretine yük bazında bakıldığında, 2012 yılında en fazla 3.033 milyon ton ile petrol ve gaz ticaretinin yapıldığı görölmektedir. Bunu sırasıyla beş ana major yük (2.547 milyon ton), diğer kuru yükler (2.219 milyon ton) ve konteyner yükü (1.498 milyon ton) izlemektedir.

Son yıllarda ham petrol taşımacılığı diğer pazar segmentlerine göre daha az oranda (yaklaşık %1) artış göstermiştir. 2011 yılında

Deniz Taşımacılığı 2010 - 2013

küresel bazda 1.8 milyar ton ham petrol yüklemesi yapılmıştır. En fazla yükleme Batı Asya'da yapılmakta olup, bunu sırasıyla Afrika, gelişmekte olan Amerika ölkeleri ve geçiş ekonomileri izlemektedir. Başlıca ithalat bölgeleri Japonya, Kuzey Amerika, Avrupa ve gelişmekte olan Asya ölkeleridir.

Dünya ticaretinin toplam parasal değeri 15 trilyon ABD Doları olup, bunun 9 trilyon Dolar'ı deniz yoluyla gerçekleştirilmektedir. Dolayısıyla, parasal değer bakımından dünya ticaretinin %60'ı deniz yolu ile yapılmaktadır. Son 60 yılda, deniz yolu konteyner ticareti 1,5 milyar ton seviyelerine ulaşmıştır. 2010 yılında, küresel deniz yolu konteyner ticaretinin parasal değeri 5.6 trilyon Dolar civarındadır. Bu rakam toplam dünya deniz ticaretinin yaklaşık % 60'ına karşılık gelmektedir.

Mevcut durum, yükte hafif pahada ağır yüklerin konteyner taşımacılığına kaymakta olduğunu göstermektedir. Bu yüklerin yüksek olan sigorta bedelleri, daha güvenli bir taşıma modu olan konteynerlerin kullanılmasıyla düşürölmektedir.

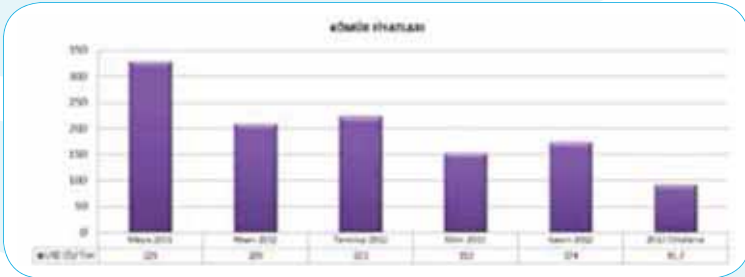
Dünya deniz ticaretinin kalan %40'ına karşılık gelen 3.4 trilyon Dolar'lık kısmını ise ağırlıklı olarak petrol ve petrol ürünleri, demir cevheri, kömür, hububat ve diğer küçük dökme yüklerin ticareti oluşturmaktadır.

Demir cevheri fiyatları 2012 yılında 2011 yılına göre önemli düşüşler göstermiştir. Gösterge olarak Avustralya'dan Çin'e ihraç edilen ve toplam ihracatın %61,5'luk kısmına karşılık gelen demirin dolar bazında ton fiyatı alınmıştır. 29 Nisan 2011'de 185 Dolar olan gösterge ürünün fiyatı 28 Ekim 2011'de 117 Dolar'a kadar düşmüş, akabinde toparlanıp 2012 Temmuz'una kadar 130-140 Dolar bandında gezinmiştir. Temmuzda yeniden düşüşe geçen gösterge ürünün fiyatı 7 Eylül 2012'de dip yaparak 89.5 Dolar'a kadar gerilemiş olup, 9 Ekim itibariyle ancak 100 Dolar'ın üzerinde tutunabilmiş ve 30 Kasım itibariyle 119.75 Dolar olmuştur. 11 Ocak 2013 itibariyle 160 Dolar'a kadar çıkan gösterge ürünün fiyatı şubat 2013'ün ilk yarısında 151 ABD Doları'nda tutunmuştur.

Deniz Taşımacılığı 2010 - 2013



Kömür fiyatları da tıpkı demir cevheri fiyatları gibi sert bir düşüş evresi içerisinde. Gösterge ürün olarak Avustralya'dan ithal edilen sert kok kömürün ton fiyatı baz alınmıştır. Gösterge ürünün fiyatı 6 Mayıs 2011'de 329 Dolar iken, bir yıl boyunca yavaş ama sürekli bir düşüşle 30 Nisan 2012'de 209 Dolar'a gerilemiştir. Yaz başında hafif bir toparlanma ile 223 Dolar'ı gören gösterge ürünün fiyatı yaz boyunca gerilemeye devam etmiştir. Eylül-Ekim döneminde 153 Dolar'da sabit duran fiyat Kasım başından bu yana 174 Dolar'a kadar yükselmiştir. Hafif yukarı yönlü eğilim devam etmektedir. Kok kömürünün fiyatı sadece son 16 ayda yarı yarıya azalmıştır.



Kaynak: CLSPAUNE

Clarkson Research Ağustos 2013 Raporu'na göre; 1 Ağustos 2013 itibarıyla yeni gemi sipariş defterinin toplam değeri 279,4 milyar ABD Doları olup, bir önceki yıl olan 2012 yılında 286,2 milyar ABD Doları olarak gerçekleşmiştir. 2013 yılında sadece gaz tankerleri ve diğer

Deniz Taşımacılığı 2010 - 2013

yüklerin (tankerler, dökme yükler ve konteyner) sipariş defterinde artış olup, diğer gemi siparişlerinde azalma görülmektedir. BIMCO araştırmasına göre; ham petrol tankerlerinin aktif değerleri düşmeye devam etmektedir. BIMCO 2013 yılının sonuna kadar filonun %2,9 büyüme oranına eşit 20 milyon DWT ham petrol tankerin teslim edileceğini öngörmektedir.

DÜNYA DENİZ TİCARET FİLOSUNUN GELİŞİMİ (MİLL. DWT)

YILLAR	TANKER	K. TANKER	DÖKME YÜK	KOMBİNE TAŞIYICILAR	DİĞERLERİ	TOPLAM
2004	279.1	25.0	299.2	12.1	189.6	805.0
2008	352.3	31.7	386.5	11.2	253.5	1035.1
2009	369.0	34.0	413.4	10.4	273.1	1099.9
2010	396.2	35.8	454.9	9.6	294.9	1191.3
2011	413.1	36.1	532.5	6.8	309.9	1298.4
2012	439.0	36.5	615.7		305.3	1396.6
2013	460.5	36.6	681.1		208.7	1458.9

Kaynak: Platou Report

BIMCO'ya göre 2012-2020 yılları arasında gemi inşa sanayiinde kapasite fazlasının artarak devam edeceği tahmin edilmekte olup, bu da sektör için potansiyel bir tehdit oluşturmaktadır.

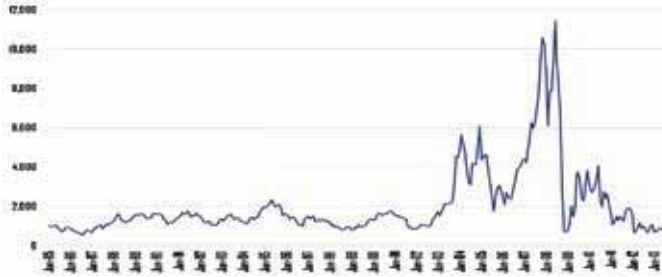
BIMCO, 2013 yılında toplam konteyner filosunda %5,9 büyüme oranı tahmin etmiştir. 2013 (Ocak-Temmuz) itibariyle Uzak Doğu-Avrupa hattı konteyner taşımacılığı %1,9 oranında büyümüştür. Alphaliner'in analizine göre; 11 Aralık 2013 itibariyle layner taşımacılığında toplam 17.748.708 TEU'luk 5.961 gemi dolaşımdadır. TEU bazında dünya layner filosunun başlıca operatörleri ve payları sırasıyla APM Maersk (%14,7), Mediterranean Shg Co. (%13,3), CMA CGM Group (%8,5), Evergreen Line (%4,8), COSCO Container L. (%4,4), Hapag-Llyod (%4,1), APL (%3,6), Hanjin Shipping (%3,6), CSCL (%3,4) ve MOL (%3,1)'dur. Maersk Line, A.P. Moller-Maersk, Mediterranean Shipping Company ve CMA CGM mevcut filosunu %15,6'ya, diğer 18 adet taşıyıcıların kombine siparişleriyle birlikte toplam filosunu %19,8'e çıkaracaktır.

Deniz Taşımacılığı 2010 - 2013

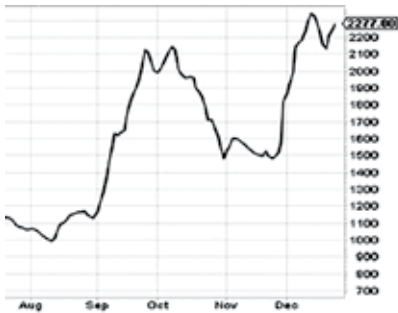
Drewry Maritime Equity Research'in araştırmasına göre, küresel konteyner ticaretinin önümüzdeki iki yıl içerisinde önemli bir artış göstererek 2014 sonunda 684 milyon TEU seviyesine yükseleceği tahmin edilerek, 2014 sonu itibariyle toplam liman kapasitesinin de 994 milyon TEU düzeyine yükselmesi beklenmektedir.

BIMCO, konteyner taşımacılığında büyümenin olacağını ve konteyner pazarındaki arz-talep dengesizliğinin önümüzdeki yıllarda da devam edeceğini öngörmekte olup, bu durumun pazara olumsuz yansıtacağını belirtmektedir.

Navlun Piyasaları Baltic Dry Index



Kaynak: Bloomberg



Kaynak: stockmarketadvantage

Deniz Taşımacılığı 2010 - 2013

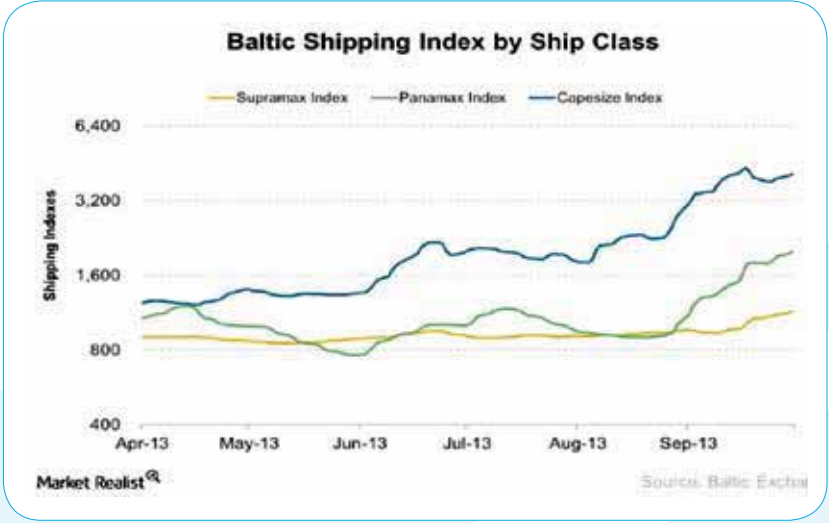
Moore Stephens, bankaların 2013 yılı için denizcilik sektörünü daha yakından kontrol altına alacağına dikkat çekmektedir. Uluslararası bankaların 2013 yılı ekonomik ve denizcilik piyasalarına yönelik derinlemesine yaptığı analizler Moore Stephens'i haklı çıkarmaktadır. Denizcilik piyasalarına dair yaptığı araştırmalarla öne çıkan DVB Bank, deniz yolu dökme kuru yük miktarının gelecek yıllarda da artmaya devam edeceğini söylemektedir.

Deniz taşımacılığındaki trafiğın göstergesi olarak kabul edilen Baltık Kuru yük Endeksi (BDI) Şubat ayının ikinci yarısında yeniden yükseliş geçmiştir. 2014 yılının 2013'e nazaran daha iyi bir yıl olacağını düşünen yatırımcılar yeni gemi siparişlerinde ultramax adı verilen 64.000 bin DWT'lik yeni nesil gemileri tercih etmişlerdir. Türk armatörlerin de geçen yıl bu tonajda gemi sipariş ettiğİ görölmüştür. Kıran Denizcilik Çin'den bu gemilerden 8 adet alırken, Horizon Denizcilik de 5 gemi siparişi vermiştir. "Ultramax gemilerin tercih edilmesinin nedeni, 52-58 bin DWT'lik Supramax ile benzer boy ve drafta sahip olmalarına rağmen, daha fazla yük taşıyor ve az yakıt harcıyor olmalarıdır." (Marvel Danışmanlık)

Pelikan Denizcilik de ultramax tipi gemilere artan talebin nedenini tamamen ekonomik olduğunu söylenmektedir: "Supramax gemilere göre 7-8 bin ton fazla yük taşırken günde 6-7 ton daha az yakıt tüketiyor. Aylık bazda da 200 bin Dolarlık gelir farkı yaratıyor. Eski gemisi olan armatörler için bu bir dezavantaj". "Geçen yıl armatörler gemi siparişlerinde tercihini özellikle 64.000 DWT'lik ultramax tipi gemilerden yana kullanmışlar."

Supramax Denizcilik ise, ultramax gemilerin Asya ticaretinde kullanılma amacıyla tasarlandığını belirterek, "Supramaxlardan sadece 10 metre daha uzun. Hem vinçli ve ambar hacmi yüksek, hem de yakıt sarfiyatı düşük gemiler. Her yere girip çıkabiliyor" yorumunu yapmıştır. Şu an denizlerde 100 civarında ultramax tipi geminin olduğu bilinmektedir ve 2015'e kadar da 200'ün üstünde geminin servise gireceğİ kaydedilmektedir. Yeni tonaj, panamax tonajı üzerinde bir baskı kuracaktır, hatta supramax tonajını da etkileyeceğİ düşünülmektedir ve fırsatlar sunan yeni bir tonaja da dikkat çekilmektedir: Heavy Lift olarak adlandırılan ağır proje yük gemileri.

Deniz Taşımacılığı 2010 - 2013

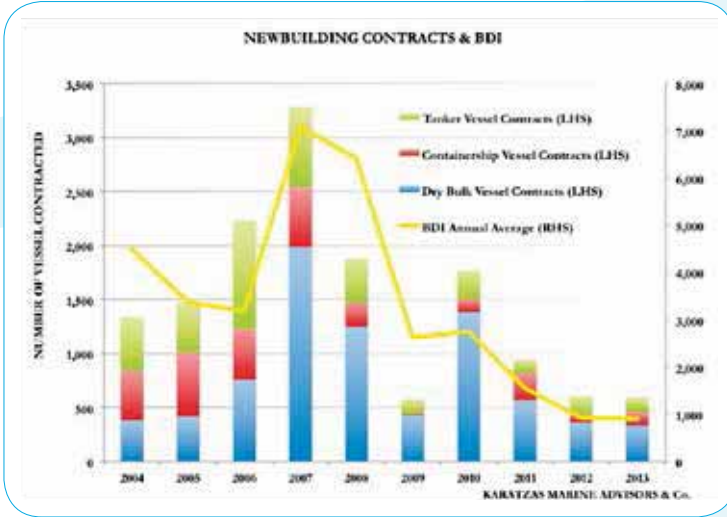


2013'ün ikinci yarısında denizcilik piyasalarındaki canlanma büyümenin sinyallerini vermektedir. Piyasalardaki yükselişi sağlayacak en büyük etken ise gemi arzındaki düşüştür. 2010 yılında başlayan ve 2012'de zirve yapan deniz ticaret filosundaki arz-talep dengesizliği, 2013'te yeniden düşüşe geçmeye başlamıştır. Filoya giren gemi sayısında neredeyse 2.5 kat azalma olmuştur. 2012'de 168 milyon DWT'lik yeni gemi piyasaya girerken, bu rakam 2013'de 70 milyon DWT'ye kadar düşmüştür. Sadece konteyner piyasasında bu oran yüzde 100'e yaklaşmıştır. Dünya ticaretinde de artış bekleyen sektör temsilcileri tarafından, 2013'ün ikinci yarısı olumlu sinyallerini vermiş ve 2014 yılının denizcilikte çok daha iyi bir yıl olacağı beklentisi yükselmiştir.

2013'ün ikinci yarısından bu yana hızlı bir yükselişe geçen Baltık Kuru Yük Endeksi (BDI) de gemi piyasalarında arz-talep dengesizliğindeki düzelmeyi göstermektedir. 2012'den bu yana oldukça düşük seyreden ve 2013'e 698 puanla başlayan BDI, Eylül ayında 2000 puanı aşarak son yılların rekorunu kırmıştır. Farklı segmentlerden kaynaklanan BDI'deki aylık dalgalanmalara rağmen, genel olarak kuru yük piyasasında düzenli bir artış olmuş ve bunun devam etmesi

Deniz Taşımacılığı 2010 - 2013

beklenmektedir. 2014 yılından başlayarak denizyoluyla taşınan kömür, çimento ve hububat yüklerinde yaklaşık %5,3 oranında artış beklendiği öngörülmektedir. Kuru yükte 2013'te 40 milyon DWT gemi filoya katılmış, 17 milyon DWT gemi de hurdaya gitmiştir. Filo %4.4 büyümüştür. Bu rakamın 2014'te %3.9 olması ve 2015'te %2.5 olması beklenmektedir. Bu açıdan bakıldığında şayet tekrar bir gemi histerisi yaşanmazsa, mevcut tonaj ile yük hacimleri dengelenebilecektir. Önümüzdeki dönemde navlunların da artışa geçebileceği yönünde değerlendirmeler yapılmaktadır.

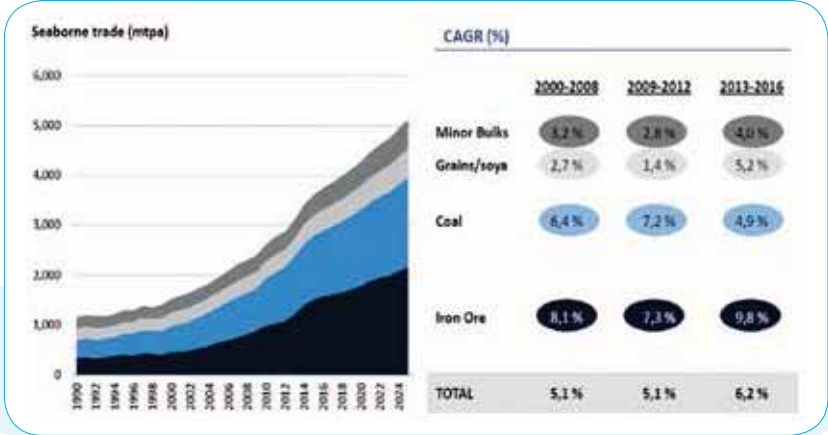


Gemi inşa ve BDI karşılaştırması yapıldığında; 2014'e kadar yeni inşa teslimlerinde ciddi bir azalma pek olası görülmemektedir ve bu yılda aşırı tonaj arzının piyasa için sorun olmaya devam edeceği tahmin edilmektedir.

2013 için yük talebindeki olası artış bu yeni gelen taşıma kapasitesi tarafından hızla emilebilecektir. Hurdaya çıkarılan tonaj kapasitesi maalesef filodaki aşırı şişkinliği önlemeye yeterli olamamaktadır. Çin'in kuru dökme yüklere olan talebinin 2014 yılı için, piyasanın ilgi odağı olarak kalmaya devam edeceği değerlendirilmektedir.

Deniz Taşımacılığı 2010 - 2013

Deniz yolu ile yapılan kuru dökme yük ticareti hacminin gelecek 4 yılda ortalama %6 büyümesi beklenmektedir.



Kaynak: Marvel Danışmanlık

LNG Tanker Taşımacılığı Piyasasındaki Son Gelişmeler

Clarkson'un verilerine göre yakın zamanda önde gelen 8 Yunan armatör toplam maliyeti 7,4 Milyar Euro olan 38 LNG tankeri sipariş etmiştir. Dünyada yapıımı sipariş edilmiş 82 adet tankerin 46 adedi Yunan armatörlerce sipariş edilmiştir. Bir LNG tankeri yaklaşık 200 milyon ABD Doları'na mal olmaktadır. Günlük LNG tankeri kiralari şu anda 130 bin ABD Doları civarında gezinmektedir. LNG ticaretinin artması ile 2013'ün ilk yarısında 150 bin ABD Doları'na çıkacak fiyatların, yeni siparişlerin teslimi ile 125 bin ABD Doları seviyesine düşmesi beklenmektedir. Hali hazırda dünyada 434 LNG tankeri bulunmaktadır. 2030'da LNG tanker piyasasının, en önemli ikinci piyasa olacağı beklenmektedir. Yunan Armatörler bu pazarda şimdiden kendilerine yer arayışına girmişlerdir.

Veri Kaynağı: ¹ UDH Bakanlığı/ ² İMEAK DTO/ ³ Clarkson Report/ ⁴ Deniz Haber/ ⁵ Aktuel Deniz/ ⁶ Platou/ ⁷ IHS Fairplay/ ⁸ Marine Money/ ⁹ Reuters

Deniz Taşımacılığı 2010 - 2013

Deniz Taşımacılığı (Türkiye)^{1, 2, 3}

II GÜNCEL FİLO BİLGİLERİ II

Sicil Lisanslarına Göre Günlük FİLO BİLGİLERİ, 24.04.2014

Sicil Limanı	MİS Genel Sicil			TUGS			TOPLAM		
	SAYI	GROS	DWT	SAYI	GROS	DWT	SAYI	GROS	DWT
İstanbul	4.288	1.341.102	799.744	1143	5.323.804	7.723.893	5.431	6.564.796	8.523.637
İzmir	2.828	131.805	30.391	277	635.818	885.694	3.105	767.787	884.885
Trabzon	571	26.923	9.710				571	26.923	9.710
Samsun	980	31.726	1.866				980	31.726	1.866
Zonguldak	396	8.381	84				396	8.381	84
Bandırma	663	34.725	2.436				663	34.725	2.436
Çanakkale	568	9.164	1.138				568	9.164	1.138
Antalya	791	36.002	2.328				791	36.002	2.328
Hersin	743	31.583	4.161				743	31.583	4.161
İskenderun	335	17.887	270				335	17.887	270
Toplam	12.180	1.562.451	890.819	1.420	5.959.622	8.599.587	13.583	7.521.963	9.456.415

Kaynak: UDH Bakanlığı

Türk armatörler dönem içerisinde satın aldıkları daha büyük tonajlı gemilerle, küresel deniz ticaretindeki rollerini artırmıştır. Ekonomik kriz öncesi ve sonrasında verilen siparişlerin teslim alınması ve 2.el gemi yatırımları Türk armatörün dünya sıralamasında basamak atlamasını sağlamıştır. Deniz Ticaret Odası'nın Institute of Shipping Economics and Logistics (ISL) 'in verilerini baz alarak hazırladığı sektör raporunda; Türk armatörlerin kontrolündeki yabancı bayraklı filo tonajının bir önceki yıla oranla 7.5 milyon DWT arttığı görülmektedir. 2012 yılı başı itibariyle 22.5 milyon DWT olan filo kapasitesi 2013 itibariyle 30.3 milyon DWT olmuştur.

İSTATİSTİK TÜRÜ	2012 İlk 4 ay	2013 İlk 4 ay	2012-2013 Değişim %	2012-2013 Değişim
Türk Deniz Ticaret Filosu ~3000 Grt üzeri (Dwt)	9.572.460	9.691.324	1,2	↑
Türk Deniz Ticaret Filosu ~500 Grt üzeri (Dwt)	9.769.303	9.875.720	1,2	↑
Türk Deniz Ticaret Filosu ~300 Grt üzeri (Dwt)	9.836.196	9.952.285	1,2	↑
Türk Deniz Ticaret Filosu ~150 Grt üzeri (Dwt)	9.877.087	9.993.242	1,2	↑
Türk Deniz Ticaret Filosu ~100 Grt üzeri (Dwt)	9.893.505	10.008.942	1,2	↑

Kaynak: UDH Bakanlığı

Deniz Taşımacılığı 2010 - 2013

1 Ocak 2013 itibariyle Shipping Statistics and Market Review kaynağına göre, 1000 grt ve üzerindeki gemilerde Türk bayraklı gemiler 9.5 milyon DWT, Türk armatrlerinin yabancı bayraklı gemi tonajı ise 20.8 milyon DWT olmuştur.

Milli bayrak ve kolay bayraklı gemilerden oluşan Türk deniz ticaret filosunun 1000 grt ve üzerindeki 15 yıllık gelişimi incelendiğine, deniz ticaret filosunun yaklaşık dört kat büyüdüğü dikkat çekmektedir. 1998 yılında yabancı bayrakta alışan Türk armatrne ait tonaj kapasitesi yarım milyon ton bile değilken, 2013 itibariyle filo kapasitesi 21 milyon DWT'ye ulaşmıştır. 1998 yılında Türk armatrlerinin kontrolünde bulunan 8.7 milyon DWT'lik filonun yüzde 95.8'i Türk bayraklı iken, 2012 yılı başı itibariyle bu pay yüzde 37,6'ya; 2013 başında ise yüzde 31.3'e gerilemiştir.

Türk armatrlerin kontrolündeki deniz ticaret filosu, dünya liginde iki basamak atlayarak 13. sıradaki yerini almıştır. Türkiye'nin komşularından Yunanistan 260 milyon DWT ile 1. sırada, İtalya 40 milyon DWT ile 11. sırada, Rusya 16 milyon DWT ile 16. sırada ve İran 15 milyon DWT ile 18. sırada yer almıştır. Dünyada kolay bayrakta en fazla filoya sahip 30 ülkenin gemilerinin DWT olarak yüzde 25.2'si milli bayraklarında, yüzde 74.8'i ise yabancı bayrak altında çalışmaktadır. Kolay bayrakta en büyük filoya sahip lke Yunanistan iken, Yunan armatrleri Japonya ve Çin armatrler takip etmektedir. Türkiye ise bu sıralamada 13. sırada yer almaktadır. 2012 yılında Türkiye'nin yabancı bayraktaki gemi oranı yüzde 62.4 iken bu oran yüzde 6.3 artışla 2013 yılında yüzde 68.7'ye yükselmiştir.

Dünya deniz ticaret filosunun milli bayraklara göre 300 GT ve üzeri ilk yirmi beş ülke bazındaki sıralamada, dünya filosunun yüzde 21.1'ini bünyesinde bulunduran Panama 1. sırada, yüzde 12.6'sını bünyesinde bulunduran Liberya 2. sırada, Marshall Adaları ise yüzde 8.6 ile 3. sırada yer almaktadır. 1 Ocak 2013 itibariyle 156 ülkenin sahip olduğu 300 GT zeri gemiler baz alınarak yapılan hesaplamaya göre, dünyada 48 bin 742 adet gemi bulunmaktadır ve bu filonun taşıma kapasitesi 1.5 milyar DWT'dir. Türkiye, dünya deniz ticaret filosu sıralamasında, yüzde 0.6 ile 22. sırada yer almaktadır.

Rakamlarla Türk Deniz Ticaret Filosu:

30.3 milyon DWT; Türk armatrlerin kontrolündeki deniz ticaret filosu
9.5 milyon DWT; Milli bayrakta çalışan filo
1.469; Deniz ticaret filosundaki 1000 GT st gemi sayısı
% 68.7; Türk armatrlere ait yabancı bayraklı gemi filosu

Veri Kaynağı: ¹ UDH Bakanlığı/ ² İMEAK DTO/ ³ UTİKAD



GEMİ İNŞA BAKIM-ONARIM

2008 - 2013

Gemi İnşa, Bakım- Onarım (Türkiye)^{1,2,3,4}

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 72 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, İnebolu 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.

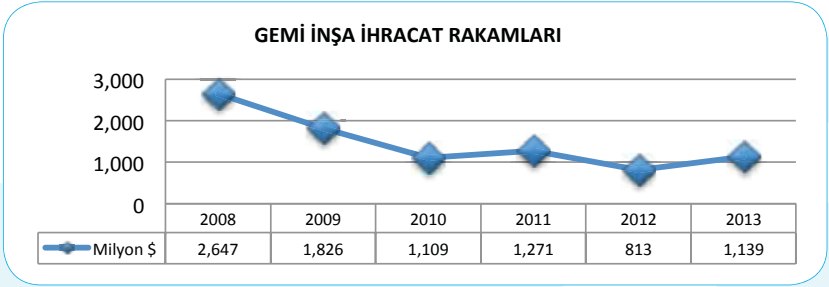
Ülkemizde UDH Bakanlığı planlamaları dâhilinde Yalova'da 20, Adana ili sınırları içinde 2, Çanakkale ili sınırları içinde 6, Samsun'da 9, Balıkesir sınırları içinde 2, Ordu'da 1, Kastamonu'da 3, Trabzon'da 1, Sinop'ta 1, İstanbul'da 4, Mersin'de 1 ve Zonguldak'ta 4 adet olmak üzere toplam 54 adet tersanenin 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.

Gemi İnşa Bakım - Onarım 2008 - 2013

Türkiye Gemi İnşa Sanayinin Ülke ekonomisine Katkıları

İHRACAT

2008 yılı sonu ile 2013 yılı karşılaştırıldığında, ihracatta yaklaşık 1.5 milyar Dolar düşüş olduğu gözlenmektedir.



Kaynak: TÜİK

İstanbul, gemi ve yat ihracatının yüzde 65,23'ünü tek başına karşılamıştır. Sektörün diğer önemli ili Yalova'nın aldığı pay ise yüzde 24,16 olarak gerçekleşmiştir. Bu iki il Türkiye'nin 2013'teki toplam gemi ve yat dış satımının yüzde 89,40'ını (1 milyar 40 milyon 282 bin Dolar) karşılamıştır.

2012		2013	
Ocak	Aralık	Ocak	Aralık
42,22	74,97	47,02	56,46
Mil. \$	Mil. \$	Mil. \$	Mil. \$

Kaynak: TÜİK-TİM

2012 ve 2013 Ocak ayları karşılaştırıldığında, 5 milyon Dolar'lık bir artış görülmekte, ancak Aralık ayları incelendiğinde, yaklaşık 20 milyon Dolar'lık bir düşme olduğu görülmektedir. Genel olarak bakıldığında ise 2012-2013 yılları arasında 326 milyon Dolar'lık bir artış olmasına

Gemi İnşa Bakım - Onarım 2008 - 2013

rağmen, 2013 yılı sonu itibari ile gerileme görülmesi, 2014 yılının ilk aylarında gemi ve yat ihracatının düşük oranlarda olacağının bir göstergesi olarak düşünülmektedir.

Sektör, 2013'te ihracatının yaklaşık 4'te 1'ini (273 milyon 994 bin Dolar) "Vikinglerin Ülkesi" olarak bilinen Norveç'e yapmıştır. Bu ülkeyi, 223 milyon 208 bin Dolar dış satım ile Malta izlemiştir.

Türkiye ayrıca Cayman Adaları'na 106 milyon 747 bin, Marshall Adaları'na 84 milyon 138 bin, Hollanda'ya 61 milyon 150 bin, İngiltere'ye 61 milyon 140 bin, ABD'ye 38 milyon 688 bin, İngiliz Virgin Adaları'na 36 milyon 487 bin, Panama'ya 31 milyon 217 bin, İtalya'ya 27 milyon 869 bin, Almanya'ya 22 milyon 406 bin, Rusya Federasyonu'na 19 milyon 987 bin, Hong Kong'a 18 milyon 556 bin, Birleşik Arap Emirlikleri'ne (BAE) 17 milyon 740 bin Dolar'lık ihracat yapmıştır.

Ülke Savunmasına Katkı

İlk yerli gemi inşa fikri 1996 yılında ortaya atılmış, gerekli altyapı ve ön çalışmalar yapıldıktan sonra Türk Deniz Kuvvetleri'nin ihtiyacı olan 12 adet korvet tipi geminin inşası için tasarım faaliyetlerine 15 Şubat 2000 tarihinde Savunma Sanayi İcra Komitesi kararıyla resmen başlanmıştır (MİLGEM Projesi).

12 Mart 2004'de İstanbul Tersanesi Komutanlığı'nda MİLGEM Tasarım Ofisi (yeni adıyla Dizayn Proje Ofisi) kurulmuş ve bu ofiste görev alan Türk Deniz Kuvvetleri Komutanlığı mensubu subay, astsubay, mühendis ve işçiler MİLGEM korvetinin tasarımına başlamıştır. Geminin özgün ön tasarımı, Tasarı Proje Ofisi çalışanları tarafından Kasım 2004'de tamamlanmıştır.

Gerekli altyapı ve bilgi birikimine ulaşıldıktan sonra ilk tip geminin ilk kaynağı 26 Temmuz 2005 tarihinde İstanbul Tersanesi Komutanlığı'nda atılarak geminin inşa sürecine geçilmiştir.

27 Eylül 2008 tarihinde Preveze Deniz Muharebesi'nin 470'inci yıldönümü ve Deniz Kuvvetleri Günü'nde projenin ilk gemisi denize indirilmiştir.

Tasarımın başarı ile yerine getirmesi ile özellikle gemi inşa, su altı yankılanım, savaş dizgeleri ve elektronik savaş gibi konularda, Türk

Gemi İnşa Bakım - Onarım 2008 - 2013

Savunma Sanayi'ne önemli altyapı yeteneklerinin kazandırılmasının yanı sıra %60 oranında yerli katkı payı sağlanması beklenmektedir.

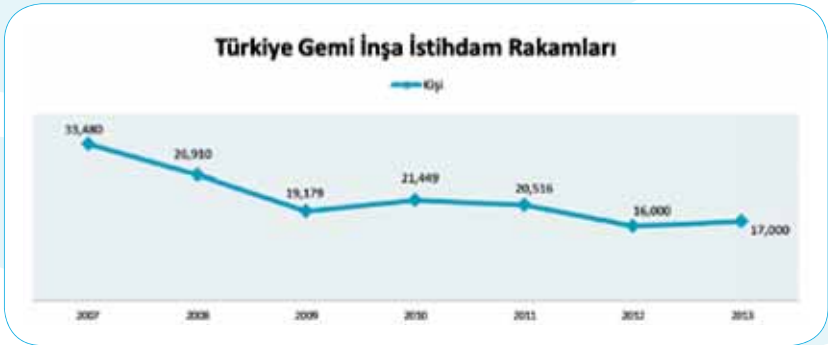
2 Kasım 2010 tarihinde Deniz Kabul Tecrübeleri'ne başlanılan TCG Heybeliada (F-511) 27 Eylül 2011'de hizmete girmiş; ikinci korvet olan TCG Büyükada (F-512) ise 2 yıl sonra, 27 Eylül 2013'de donanmaya teslim edilmiştir.

MİLGEM Projesi kapsamında üretilecek ilk dört korvetin tamamlanmasından edinilen bilgi birikimi doğrultusunda, TF-100 sınıfı yeni nesil fırkateynlerin üretimine başlanacaktır.

TF-100 sınıfı programı, bölgesel hava savunma kabiliyetine haiz olacak dört hava savunma fırkateyninin tedarikini hedeflemektedir.

İstihdam

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-GİSBİR

Grafikte belirtilen istihdam rakamları 2007 yılında 33.480 kişi iken, global ekonomik krizin etkileriyle Aralık 2008 tarihinde 26.910'a gerileyerek ortalama %20, Aralık 2009'da 19.179 kişi ile %43 oranında azalmış;

Gemi İnşa Bakım - Onarım 2008 - 2013

Aralık 2010'da bakım-onarım faaliyetlerinin artmasıyla 21.449 kişiye yükselmiş, ancak 2007 rakamıyla karşılaştırıldığında %36'lık, Aralık 2012'de ise 16.000 kişi ile % 39 oranında bir düşüş göstermiştir. 2012 yılı ile 2013 yılı istihdam rakamları karşılaştırıldığında, %6'lık bir yükselme görülmektedir. Ancak bu artış, Türkiye gemi bakım-onarım faaliyetlerinin son dönemde büyük oranda artış göstermesinden kaynaklanmaktadır.

İstanbul'da en fazla istihdam sağlayan sektör tersanelerin de içinde bulunduğu "İmalat" sektörü olup, %33,67 payla ilk sırada yer almaktadır. Ancak, işyeri dağılımında İstanbul'da "İmalat" sektöründe Türkiye ortalamasından daha fazla işyeri bulunmasına rağmen, bu sektörde çalışan sayısının ortalaması Türkiye ortalamasının altında görülmektedir. Araştırma sonuçlarına göre, çeşitli konulardaki 59.619 işyerinde 1 milyon 896 bin 934 kişi çalışmaktadır. Araştırma raporuna göre açık işlerin %75'ini "Tesis ve Makine Operatörleri ve Montajcılar" oluşturduğu görülmektedir.

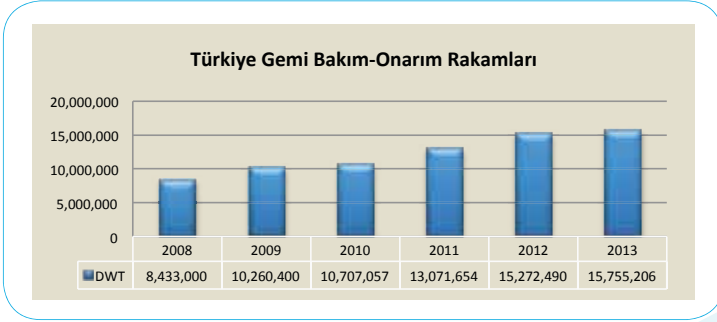
Temininde güçlük çekilen meslek gruplarının yüzde dağılımına bakıldığında, 1. sırada Tesis ve Makine Operatörleri ve Montajcılar (tüm Türkiye %24,23, İstanbul %27,57); 5. sırada Teknisyenler, Teknikerler ve Yardımcı Profesyonel Meslek Grupları (tüm Türkiye %9,87, İstanbul %9,73) olarak bildirilmiştir.

Türkiye Gemi Bakım-Onarım Rakamları

2013 yılında da ekonomik krizin etkilerini gösterdiği süreçte, yeni gemi inşada büyük sorunlar yaşayan ülkemiz tersaneleri, askeri gemi ve supply vessel inşa eden tersanelerimizin haricinde tamamen bakım onarıma yönelmişlerdir.

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, 2013 sonunda bu rakam 500 bin DWT'lere kadar gerilemiştir. Tersanelerimiz global ekonomik krizin etkilerini göstermeye başladığı 2008 dönemi ve keza 2006, 2007 yıllarında 8.000.000 DWT'lik bakım-onarım faaliyet gösteriyorlardı. Yeni gemi inşa siparişi alamayan tersanelerimiz 2013 yılında 15.755.206 DWT'lik gemi bakım-onarım faaliyet rakamı ile, önceki bir iki yılda olduğu gibi, bu alanda yükselen bir trend ile faaliyetlerine devam etmektedir.

Gemi İnşa Bakım - Onarım 2008 - 2013



Türkiye Gemi İnşa Rakamları

Teslim Edilen Gemiler

Tersanelerimiz, 1995-2001 yılları arasında toplam 836.000 DWT'lık 166 adet geminin, 2002-2013 yılları arasında ise toplam 4,526,000 DWT'lık 870 adet geminin teslimini gerçekleştirmiştir.

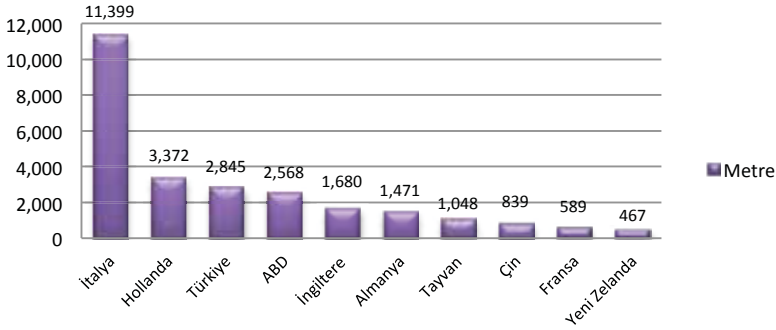
Altındaki grafik incelendiğinde, 2008 yılında Türkiye tersanelerinin dünyadaki gemi inşa sipariş patlaması ile birlikte pik noktaya çıkan grafiğinin 2008 yılında düşüş gösterdiği, ancak ekonomik kriz ile birlikte sipariş alamayan tersanelerimizin geçen yılda olduğu gibi, yük gemileri haricinde büyük oranda askeri gemiler, supply vessel, balıkçı tekneleri gibi küçük boyutlu gemileri inşa ettiği görülmektedir.



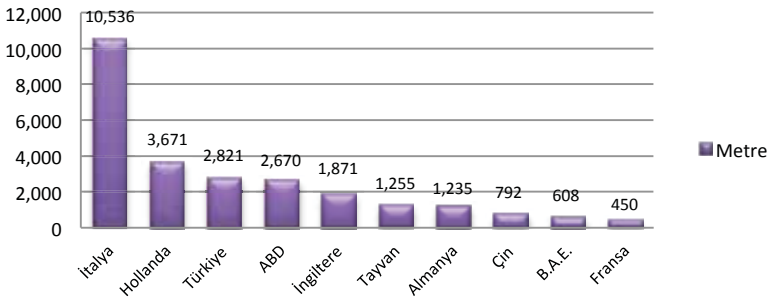
Gemi İnşa Bakım - Onarım 2008 - 2013

Yat Sektörü

Dünya ve Türkiye Yat İnşa Sipariş Sıralaması (İnşa Edilenler Dahil)-2011

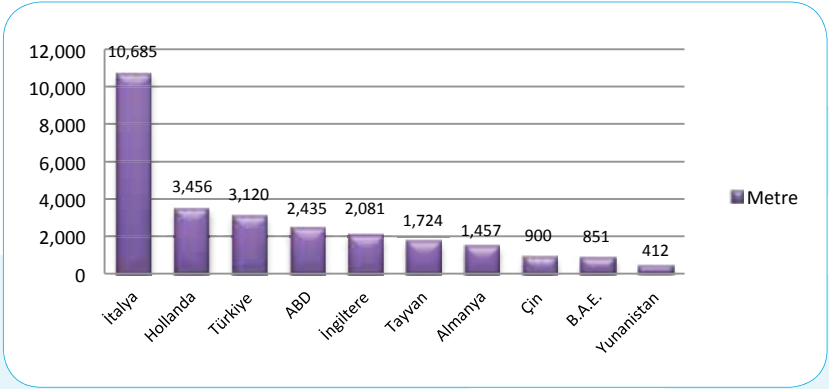


Dünya ve Türkiye Yat İnşa Sipariş Sıralaması (İnşa Edilenler Dahil)-2012



Gemi İnşa Bakım - Onarım 2008 - 2013

Dünya ve Türkiye Yat İnşa Sipariş Sıralaması (İnşa Edilenler Dahil)-2013



Kaynak: Boat International

2011 ve 2013 yılları yat inşa grafiklerini karşılaştırdığımızda, her iki yılda da Türkiye'nin İtalya ve Hollanda'nın hemen arkasından 3. sırada geldiğini görmekteyiz. Ayrıca, iki yıl içinde %9'luk bir artış göstermiştir.

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. birçok sanayi dalının ürünlerinin tersanelerde birleştirmesi sonucunda üretim yapan bir sanayi dalıdır. Yat ve tekne endüstri, gerek içeriği ve kapsamı, gerekse uyguladığı teknoloji açısından gemi inşa sanayisinden farklı olup, daha küçük yatırım ile daha kısa sürede ve daha küçük yerlerde faaliyet gösterebilmektedir. Büyük yatırımlar gerektirmemesine rağmen, katma değeri çok yüksektir. Yılda 300 milyon Euro'luk ticaret hacmine sahip olan önemli bir gemi inşa koludur.

Veri Kaynağı: ¹ İİB/ ² UDH Bakanlığı/ ³ Deniz Haber/ ⁴ Wikipedia

YAN SANAYİ¹

Dünyadaki gemi inşa sektörünün katma değer yaratan önemli bir bölümü gemi ekipmanları imalatını içeren gemi yan sanayi alt sektörüdür. Gemi inşaatında maliyetler 3 kategoriye ayrılabilir. Bunlar, tekne malzemesi ve ekipman bileşenlerinin oluşturduğu malzeme maliyetleri, gemi inşaatında işçilik maliyetleri, inşa eden firmanın doğrudan gemiyle ilişkilendirilemeyen “overhead” masrafları şeklinde ifade edilebilir.

Gemi yan sanayi ürünlerinin ülkemiz genelinde küçük işletmeler tarafından üretilmesi 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 olması nedeniyle, ülkemizde neredeyse hiç üretilmediği göze çarpmaktadır.

Ayrıca, gemi inşanın ham maddesi olan çelik sac ve profillerin ülkemizdeki üretiminin, teslim süreçleri, ebatlar ve mukavemet standartları göz önüne alındığında, ihtiyacın çok az bir kısmını karşılayabildiği görülmektedir. Ülkemizde gerçekleştirilmekte olan gemi inşa yan sanayisinde, özellikle son yıllarda organize sanayi bölgelerinin olduğu ve bu bölgelerde gemi yan sanayisinde ciddi uzmanlaşmaların yaşandığı göze çarpmakta olup, bu da ülkemiz için son derece önemli bir gelişmedir.

Ülkemizde Üretilen Başlıca Yan Sanayi Ürünleri:

Çelik Sac ve Profil Üretimi

Gemi yan sanayi ürünleri içersinde tüketimin en fazla olduğu ürün çelik sac ve profillerdir. Ülkemizde gemi sacı Karadeniz Ereğli Demir Çelik Fabrikalarında, profil Karabük Demir Çelik Fabrikalarında üretilmektedir, ancak bu üretim 4 temel nedenle gemi inşa sanayinin ihtiyaçlarına cevap verememektedir.

- **Teslim Zamanı:** Gemi inşaatında teslim süreleri, armatör ve tersane arasında yapılan sözleşmelerle belirlenmektedir. Tersanelerin iş planına uygun biçimde yurt içinden sac ve profil temin edebilmeleri, ülkemizdeki kısıtlı üretim nedeniyle mümkün değildir. Tersaneler ithal sacları çok daha kolay temin edebilmektedirler.
- **Sac Ebatları:** Ülkemizde üretilen saclar genelde 6000x1500 mm ebadındadır. Farklı ebatlarda sac üretimi sipariş miktarına endekslenmiştir. Oysa tersanelerimizde inşa edilen gemilerde daha büyük ölçülerde sacların kullanılması gerekmektedir. Yerli üretim saclarla üretilen gemilerde işçilik ve kaynak uzunluğu yönünden maliyetlerin artması kaçınılmazdır. Yerli üretim, sektörün daha büyük ebatlardaki sac ihtiyacına cevap verememektedir.
- **Kalite Çeşitleri:** Ülkemizde Grade A çeliği seri olarak üretilmektedir. Ancak yüksek mukavemetli çelikler de gemi inşaatının önemli çelik türlerinden ve ülkemizde yüksek mukavemetli çelik üretimi yapılmamaktadır.
- **Profil Çeşitleri:** Gemi inşa sektöründe en çok kullanılan profil türü Hollanda profilidir ve ülkemizde üretimi sadece İzmir’de yapılmaktadır. Karabük Demir Çelik Fabrikaları’nda eşit ve çeşit dallı köşebent üretilmektedir.

Tüm bunlar Türkiye’de, gemi inşaatının hammaddesi olan çelik ürünlerinin üretiminin henüz yeterli olmadığı ve bu konuda dışa bağımlı kaldığımızın göstergesidir. Bu önemli sorunun çözüme kavuşturulması tersanelerin hammadde alımında yurtdışına ödedikleri paranın ülkemizde kalmasını sağlayacaktır.

Alüminyum Sac ve Profil Üretimi

Ülkemizde Seydişehir’de alüminyum üretimi yapılmaktadır. Ancak deniz suyuna dayanıklı alüminyumun üretimi (Al-Mg) sadece büyük miktarlardaki siparişlerde söz konusu olabilmektedir.

Çelik Döküm Malzeme Üretimi

Çelik döküm malzeme üretimi (göz demiri, zincir ve aksesuarları, makina parçaları vs.) açısından ülkemizde üretim yeterlidir.

Kaynak ve Kesme Gereçleri Üretimi

Ülkemizde her türlü elektrod, kaynak telleri ve kaynak gazları (oksijen, argon, asetilen, helyum) üretimi başarıyla yapılmaktadır.

Ana Makina ve Ana Makina Donanımı Üretimi

Ülkemizde tek ana makina üretimi yapılan yer olan Pendik Tersanesi'nin Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'na devri ile bu tersanede üretilen Pendik-Sulzer dizel motorlarının üretimi şu an gerçekleşmemektedir.

Gemi maliyetinin önemli bir yüzdesini oluşturan ana makina ve ana makina donanımlarının üretiminin sağlanması ülkemiz açısından önemli bir konudur. Ana makina yedek parçaları (layner, piston, rod, yatak, pim vs.) bazı küçük imalatçılar tarafından üretilmekte ve bazı klas kuruluşlarının sertifikalarıyla gemilerde kullanılabilir. Ancak bu imalatçıların hiçbiri ana makina üreticileri tarafından yetkilendirilmiş yedek parça üreticisi değildir ve ülkemizdeki imalatçıların ürettikleri ürünler için tip onay sertifikaları bulunmamaktadır.

Sevk ve Manevra Sistemi, Pervane, Şaft Üretimi

Ülkemizde şaftların, şaft yataklarının, stern tüplerin üretimi yapılabilmektedir. Pitch kontrollü pervanelerin ve baş itici pervanelerin üretimi ise yapılmamaktadır. Geminin sevkini sağlayan sistemler yurtdışından ithal edilmektedir.

Jeneratör Üretimi

Gemilerde elektrik enerjisi için gerek duyulan jeneratörlerin üretimi birkaç büyük firma tarafından gerçekleştirilmektedir. Jeneratör kumanda kontrol panelleri de yine ülkemizde üretilmektedir.

Dümen Makinası Üretimi

Belirli bir kapasiteye kadar yerli olarak imal edilmektedir. Türkiye'de inşa edilen gemilerin kapasitesini karşılayacak düzeydedir.

Güverte Makinaları Üretimi

Ülkemizde her tür güverte makinası birden fazla çeşit olarak (vinçler, baş ırgat, kık ırgat, demir ırgatı vs.) üretimi yapılabilmektedir.

Kazan Üretimi

Gemilerde sıklıkla kullanılan scotch tipi kazanlar ve termal yağ kazanları birkaç büyük kazan firması tarafından başarıyla üretilmektedir. Günümüzde gemilerde, yüksek basınçlı buhar kazanlarının kullanımı pek söz konusu olmadığı için, bu tip kazanların üretimi yapılmamaktadır, ancak talep olması halinde üretilmesi mümkündür.

Devir Düşürücü Dişli Grubu Üretimi

Redüktör grupları yerli olarak imal edilebilmekle birlikte, gemi sevk sistemlerinde kullanılan redüktörlerin imalatı yapılmamaktadır. Küçük yatlara hitap eden piyasa mevcuttur. Tüm Avrupa normlarında üretim yapılabilmektedir.

Kompresör Üretimi

Ülkemizde kompresör üretimi yerli üreticilerce yapılmaktadır.

Basınçlı Kap Üretimi

Gemilerde bulunan ilk hareket hava şişeleri, eşanjör gibi basınçlı kapların üretimi ülkemizde yapılabilmektedir. LPG/LNG'ler için ise kısıtlı üretim yapılmaktadır.

Boru Donanımları Üretimi

Ülkemizde, stainless (paslanmaz) haricinde her tür çelik boru (dikişli ve dikişsiz çelik çekme borular, boru dirsekleri, alaşımlı kazan boruları vs.) ve fittingler (kompansatörler, süzgeçler vs.) imal edilebilmektedir.

Valf Üretimi

Gemide kullanılan çok çeşitli valf tipleri (sülüs, kelebek, selenoid, basınç düşürücü vs.) ülkemizde üretilmektedir.

Pompa Üretimi

Yerli olarak üretilebilmektedir.

Havalandırma Sistemi ve Elemanları Üretimi

Türkiye'de üretimi yapılmaktadır.

İklimlendirme ve Soğutma Donanımı Üretimi

Kara tesisleri için yapılmakta olan iklimlendirme ve soğutma donanımı üretimi gemiler için de yapılabilmekte, kısmen de ithal edilmektedir.

Elektrik-Elektronik Teçhizatı ve Kablo Üretimi

Ülkemizde gemilerde kullanılan her tür kablo, ana tablo, pano, akümülatör, transformatör, elektrik motoru, aydınlatma armatürü ve elektrikli kuzinenin üretimi yapılabilmektedir. Ancak çok özel bazı ürünler yurtdışından getirilmektedir.

Seyir ve Haberleşme Cihazları Üretimi

Seyir ve haberleşme cihazlarının ülkemizde üretimi yoktur, ithal edilmektedir. Sadece ASELSAN tarafından deniz tipi el telsizi üretimi yapılmaktadır.

Bağlama, Demirleme, Kaldırma Donanımları Üretimi

Ülkemizde tel halat, zincir, polyester halat, kilit, makara, göz demiri, babalar vs. gibi bağlama, demirleme ve kaldırma teçhizatı üretimi başarıyla yapılmaktadır.

Sihhi Tesisat Gereçleri Üretimi

Seri olarak gemi tipi üretim yapılmamakla birlikte, özel siparişle ülkemizdeki fabrikalar tarafından yapılabilmektedir.

Boya, Galvaniz ve Katodik Koruma Üretimi

Ülkemizde boya (epoksi boyalar, güverte boyaları, ısıya dayanıklı boyalar, karina astarları vs.), galvaniz ve katodik koruma üretimi yapılmaktadır.

Duvar, Zemin, Tavan, Bölme Paneli Malzemeleri Üretimi

Gemilerde kullanılan kaymaz zemin seramiğinin seri üretimi yapılmamakla birlikte, özel siparişlerle üretilebilmektedir. Bölme panellerinde çeşitli satandartlarda panel üretimi başarıyla yapılmaktadır, ancak A-60 standardında sertifikalı panel üretimi şu an yalnız bir firma tarafından yapılabilmektedir.

Ambar Kapakları

Ambar kapakları ülkemizde inşa ve ihraç edilebilmektedir.

Kapı, Lumbuz, Pencere Üretimi

Gemilerde kullanılan su geçirmez, gaz geçirmez kapılar ve yangın kapıları ülkemizde üretilebilmektedir, ancak bu üretimlerin çoğu seri üretim şeklinde değildir ve sertifikalı üretim yapan üretici sayısı azdır. Lumbuzlar ve pencerelerin üretimi de yine yerli olarak yapılabilmektedir, ancak bazı özel lumbuz camları ithal edilmektedir.

Tefriş Malzemeleri Üretimi

Bu malzemelerin üretimi ülkemizde yapılabilmektedir, ancak yanmaz döşemelik kumaş üretimi özel siparişle yaptırılabilir, seri üretim yoktur.

Sızdırmazlık Malzemeleri Üretimi

Gemi ambar kapağı, lumbuz lastikleri, o-ring, klingrit, lastik, amyant contalık malzemeler ve salmastralar gibi sızdırmazlık malzemelerinin üretimi ülkemizde yapılmaktadır.

Can Kurtarma Donanımları Üretimi

Can kurtarma donanımlarından can simitleri, can yelekleri, can filikalaları, kurtarma botları ve mataforalar ülkemizde üretilebilmektedir.

Yangın Emniyeti İle İlgili Üretimler

Ülkemizde yangın söndürme tüplerinin üretimi yapılmaktadır, ancak tüplerin içersindeki kimyasallardan köpük ve CO₂ yurtiçinden, kuru toz ise yurtdışından sağlanmaktadır. Yangın söndürme teçhizatından yangın dolaplarının, hortumların, nozulların, hidrantların, aplikatörlerin ülkemizde üretimi yapılmaktadır. Yangın algılama sistemleri, dedöktörler, sprinklerler, itfaiyeci teçhizatları vs. ise yurtdışından ithal edilen malzemelerdir.

Seperatör Üretimi

Yağ ve yakıt seperatörlerinin üretimi yapılmamaktadır. Sintine seperatörleri ile bunların kontrol ve alarm cihazları ise birkaç firma tarafından sertifikalı olarak üretilmektedir.

Pis Su Arıtma Ünitesi Üretimi

Üretilmeye başlanmıştır. Ürünler sertifikalıdır.

Denize Yakıt Boşaltımını İzleme ve Kontrol Sistemi

Daha önce ithal edilen bu sistemin ülkemizde üretimi yapılmaya başlanmıştır.

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

Dünyadaki tersanelerin üretim kapasiteleri 2005 ila 2010 yılları arasında çok büyük artış göstermiştir. Toplam kapasite 2005 yılında 32 milyon CGT iken, bu rakam 2010 yılında 63 milyon CGT'ye ulaşmıştır. 2010-2011 yıllarında ise tersanelerin üretim kapasitesi stabil halde kalmıştır. Tersane sayısı baz alındığında ise 2005-2010 yılları arasında 275 adet yeni tersane faaliyete geçmiştir.

Dünyada bulunan tersaneler 2010 yılının ilk 8 ayında 13 milyon CGT yeni gemi siparişi almıştır. Bu rakam 2011 yılının aynı periyodunda ulaşılan rakamın yarısı kadardır. Tüm dünyadaki tersanelerin kapasitesi yaklaşık olarak 62 milyon CGT olarak hesaplandığında 2012 ayının ilk 8 ayında kapasitesinin yalnız %30'u doldurulabilmiştir.

Yunanlı armatörler Çin tersanelerine giderek artan sayıda gemi siparişi vermektedirler. Yunanlı armatörlerin 2013 Nisan ayı içerisinde Çin tersanelerine verdiği gemi sipariş rakamı 142 olarak belirtilmektedir. Ancak, Çin Ulusal Gemi İnşa Endüstrisi Birliği'nin verilerinde, 2013 yılı ilk beş ayında Çin'de inşası tamamlanan gemiler bir önceki yılın aynı dönemine göre yüzde 23,7 düşüşle 17,19 milyon olarak belirtilmiştir.

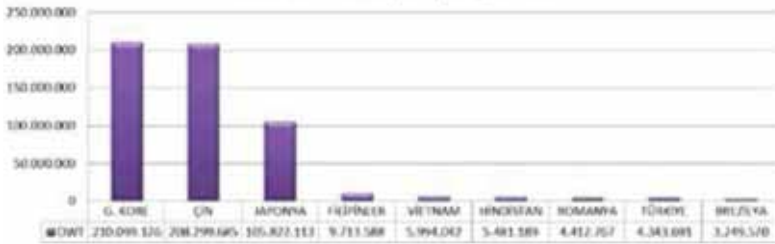
ABD Houston merkezli Navig 8 Chemicals, Japonya merkezli Fukuoka Tersanesi'ne 25.000 DWT'lik iki adet kimyasal tanker siparişi vererek Japonya'daki Tersanelere verdiği toplam gemi siparişini sekiz adete çıkarmıştır. Navig 8'in Kitanihan Tersanesi'ne verdiği 6 gemilik siparişin toplam değerinin 252 milyon Dolar olduğu açıklanmıştır. Bu veriyi baz aldığımızda, 2008 yılında küçük kimyasal tanker inşasında armatörlerin sipariş miktarına bakılarak, Dünya'da ilk sırada yer alan Türkiye tersanelerinin ekonomik kriz ile birlikte sipariş alamaması ile bu tipteki gemi siparişlerinin Asya Ülkelerine kaydığı görülmektedir.

Güney Kore Merkezli Hanjin Heavy Industries& Construction, toplam değeri 800 milyon Dolar'a ulaşan ve kurulduğu tarihten bugüne ilk siparişi olan altı adet VLCC siparişi almıştır. Clarkson Report verilerinde 2014-2015 yılları arasında VLCC tipi gemi siparişlerinin artacağı belirtilmektedir.

Gemi İnşa Bakım - Onarım 2008 - 2013

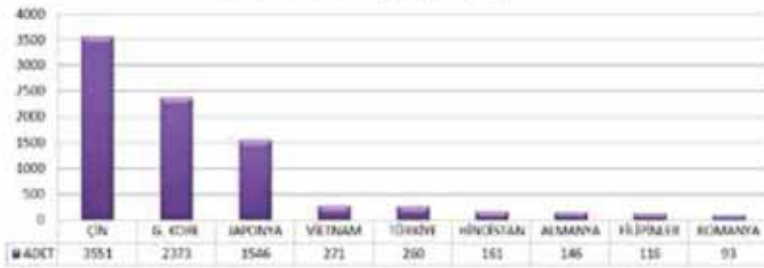
Clarkson verilerine göre, 1 Aralık 2013 Dünya Gemi Sipariş Defteri baz alındığında, 268.9 milyon DWT ve 100.5 milyon CGT olan 4.803 adet gemi bulunmaktadır. 2013 Ocak ayından 2013 Aralık ayına kadar olan süreçte siparişlerde düşme görülmektedir. 2013 yılında dünya sipariş defteri verilerinde, hacmi büyük olan gemi oranlarında artış görülmektedir. Gemi tipi baz alındığında, en yüksek oran LPG gemi tipidir. 2013 Aralık ayında LPG ve LNG tipi gemiler 4.2 milyon DWT sipariş toplamıyla 2008 yılından bu yana en yüksek düzeye ulaşmıştır. İkinci gemi tipi olarak Aframax siparişinde 2013 yılı içerisinde büyük bir artış görülmektedir.

2008 Aralık Dünya Sipariş Defteri



Kaynak: IHS Fairplay

2008 Aralık Dünya Sipariş Defteri



Kaynak: IHS Fairplay

Gemi İnşa Bakım - Onarım 2008 - 2013



Kaynak: IHS Fairplay



Kaynak: IHS Fairplay

Gemi İnşa Bakım - Onarım 2008 - 2013



Kaynak: IHS Fairplay



Kaynak: IHS Fairplay

Denizcilik sektörünün dünya çapındaki yayınlarından olan Fairplay verilerine göre, ilk üç sırada yer alan ülkeler arasında;

Çin, 2008- 2013 yılları arasında sipariş defterinde tonaj baz alındığında %53 oranında azalma görülmüştür. Adet bazında ise %59 oranında azalma gözlenmektedir.

G.Kore, 2008-2013 yılları arasında sipariş defterinde tonaj baz alındığında %71 oranında azalma görülmüştür. Adet bazında ise %70 oranında azalma gözlenmektedir.

Japonya, 2008-2013 yılları arasında sipariş defterinde tonaj baz alındığında %62 oranında azalma görülmüştür. Adet bazında ise %56 oranında azalma gözlenmektedir.

Gemi İnşa Bakım - Onarım 2008 - 2013



Kaynak: Clarkson



Kaynak: Clarkson

Gemi İnşa Bakım - Onarım 2008 - 2013

DÜNYA TESLİMAT YILLARINA GÖRE GEMİ SİPARİŞ DEFTERİ- TANKER				
BOYUT (DWT)	2013	2014	2015	2016+
10-69.999	3,2	6,9	6,5	3,8
70-119.999	3,8	4,3	4,2	2,5
120-199.999	6,5	2,8	1,1	0
200.000 +	13,3	9,2	5,1	7,2
Toplam	26,8	23,2	16,9	13,5

Kaynak: Platou Report-BRS

DÜNYA TESLİMAT YILLARINA GÖRE GEMİ SİPARİŞ DEFTERİ- DÖKME YÜK				
BOYUT (DWT)	Toplam Sipariş	2014	2015	2016+
Handysize	13,2	6,3	5,4	1,4
Handymax/Supramax	26,1	11,4	10	4,6
Panamax/Kamsarmax	27,1	16,0	7,2	4
Post Panamax	3,5	2,2	1	0,3
Capesize	48	22,5	15	10,5
Toplam	117,8	58,4	38,6	20,9

Kaynak: Platou Report-BRS

DÜNYA TESLİMAT YILLARINA GÖRE GEMİ SİPARİŞ DEFTERİ- KONTEYNER GEMİSİ				
BOYUT (TEU)	2013	2014	2015	2016 +
-1000	0,9	1,8	0,0	0
1-1.999	40,4	63,2	33,3	6,7
2.000-3.999	140,8	113,6	92,4	25,1
4.000 +	1.418,90	1.219,00	1.578,00	257,00
Toplam	1.601	1.398	1.704	288,80

Kaynak: Platou Report-BRS

Gemi İnşa Bakım - Onarım 2008 - 2013

Dünya teslimat yıllarına göre gemi sipariş defteri gemi tipleri tabloları incelendiğinde, 2013 yılı ve sonraki yıllarda armatörlerin yüksek tonajlı gemilere yöneldikleri gözlenmektedir. Özellikle tanker ve konteyner gemileri baz alındığında, hacimsel olarak büyük yapıdaki gemilerin oranları çok yüksektir.

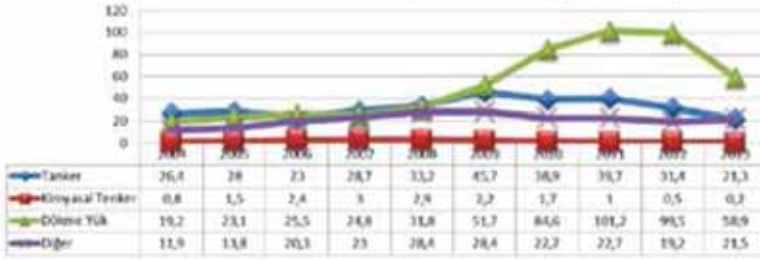
YILLARA GÖRE SİPARİŞ DEFTERİ (MİLL. DWT)						
YILLAR	GEMİ TİPLERİ					TOPLAM
	TANKER	K. TANKER	KURU YÜK	KOMBİNE TAŞIYICILAR	DİĞERLERİ	
2004	65,1	10,2	48,4	*	41,2	164,9
2005	72,0	11,6	60,6	*	56,2	200,4
2006	76,5	3,3	61,4	*	68,1	209,3
2007	128,7	11,0	78,9	*	80,0	298,6
2008	147,7	19,0	216,1	3,4	105,7	491,9
2009	164,0	18,4	286,3	3,4	92,2	564,3
2010	120,6	13,9	268,7	3,4	70,5	477,1
2011	113,4	9,7	246,5	2,76	53,7	426,1
2012	75,0	1,4	191,5	*	53,7	321,6
2013	49,4	1,6	105,4	*	54,6	211,0

Kaynak: Platou Report-BRS

Yıllara göre toplam sipariş defteri tablosu incelendiğinde, özellikle tanker tipi gemilerde sipariş olarak pik noktada bulunduğu 2009 yılında 164 milyon DWT iken, 2013 yılında %70 azalma ile 49.4 milyon DWT olmuştur.

Gemi İnşa Bakım - Onarım 2008 - 2013

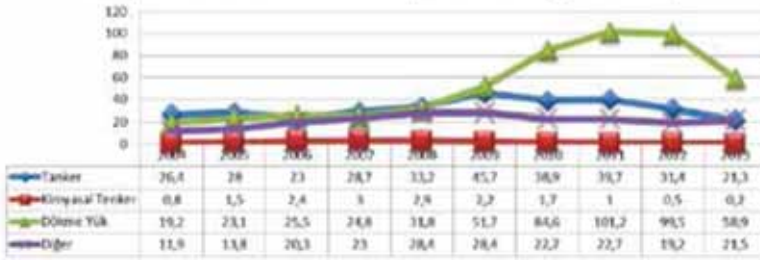
Dünya Teslim Edilen Gemiler Tiplerine Göre (Mill. DWT)



Kaynak: Platou Report-BRS

Yıllara Göre Dünya Teslim Edilen Yeni Gemi Rakamları

Dünya Teslim Edilen Gemiler Tiplerine Göre (Mill. DWT)



Kaynak: Platou

Tablo incelendiğinde, 2009 yılında etkilerini gösteren global ekonomik kriz sonucunda, dünya gemi inşa sektöründe meydana gelene sipariş daralması ile birlikte 2011 yılına kadar siparişlerin tamamlanıp teslim edilmesi, teslim rakamlarında artış olarak gözlenmektedir. Ancak sonraki yıllarda siparişlerin azalması ile 2012 ve 2013 yıllarından sonra da dünya gemi inşa teslim edilen rakamlarında düşüş görüleceği öngörülmektedir.

Veri Kaynağı: ¹ Clarkson/ ² IHS Fairplay /³ İMEAK DTO/ ⁴ Platou/ ⁵ BRS

OFFSHORE SİSTEMLERİ^{1,2,3,4,5,6,7}

OFFSHORE PETROL ve GAZ

Dünya yeni enerji kaynakları ararken ve okyanus yüzeylerinin altında bu arayış sürerken, deniz sanayisi global ekonomi için daha kritik hale gelmiştir. Deniz sanayinde yapılan vinçler, yükleme vinçleri ve güverte taşıma ekipmanlarının tamamı, güvenilir ve tehlikeli durumlarda emniyetli enerjiye, sinyallere ve veriye ihtiyaç duyar. Enerji ve veri iletim sistemleri, bakım gerektirmeden uzun süre ile çalışabilmeli ve okyanusun tuzlu suyuna dayanıklılık gösterebilmelidir. Birçok ekipman sıkı kalite kontrolüne ve ATEX, IECEx ve UL gibi ilgili güvenlik standartlarına uygun olmalıdır.

Offshore Sanayi Tarihçesi

İlk offshore deniz petrol kuyusu operasyonu, 66 yıl önce 1947 Ekim ayında güneydoğu Meksika Ship Soal Area off Southern Luisiana'da gerçekleşmiştir. Ancak sadece 14 ft. delinebilmiştir. Daha sonra bu operasyon, ham petrol ve doğal gaz bulmada yepyeni bir aşama oluşturmuş ve petrol endüstri tarihinin en önemli olayı olarak görülmüştür. Bu aşamadan sonra dev deniz sondaj kuyuları açmak için teknolojik deliciler üretilmeye başlanmış; derin deniz sondaj müteahhitleri, sondaj arama firmaları ortaya çıkmaya başlamıştır.

1950 yıllarında offshore tesisat türleri ortaya çıkmış, modern offshore deniz filoları oluşarak günümüzün modern ofshore platformlarının ve supply vessel'ların temelleri atılmıştır.

1960'lı yıllarda derin deniz kuyu delicileri 1000 ft. su derinliğinde delme yeteneğine sahip olmuşlardır.

1970'li yıllardan günümüze kadar halen kuyu delici platformlar daha derin mesafelere ulaşmaktadır. Şu anda derin deniz petrol ve gaz bulma ve çıkarma konusunda üst düzey iş gücü sayısı artmakta, dünyanın birçok ülkesinde bu konuda üniversiteler eğitim vermektedir. Ayrıca bu konudaki teknoloji her geçen gün büyük bir hızla gelişmektedir.

OFFSHORE Sektörü

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

Offshore platformları, petrol arama üretim, navigasyon, gemi yükleme boşaltma operasyonları gibi birçok derin deniz işlerinde kullanılmaktadır. Operasyonlar zor şartlarda (kasırğa, rüzgar ve yüksek okyanus dalgaları gibi..) yapıldığından dolayı tasarım mühendisliği alanı için birçok sorun teşkil etmektedir. Offshore yapıları minimum 25 yıl çalışmak üzere tasarlanmaktadır. Gövde yapıları çelik, beton veya her iki malzeme kombinasyonundan olabilir. Offshore platform operasyonlarında petrol ve gaz ayrılarak, boru hatları aracılığıyla veya tankerlerle taşıma gerçekleştirilmektedir.

Dünyada milyar dolarların ifade edildiği offshore sektörü gemi inşa sanayimiz için bir çıkış noktası olarak görülmektedir. Ancak offshore konusunda referansımızın olmaması pazara girmemizi zorlaştırmaktadır. Oysa offshore sektöründe önemli projeler olduğu bilinmektedir. Enerji Bakanlığımızın öncülüğünde Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı TPAO'nun bir offshore filosu oluşturulması ülkemiz gemi inşa sektörünü tek başına tekrar ayağa kaldıracak 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 edilebilir. 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 milyon dolarların döndüğü bu dev markette referansa sahip hale gelecektir.

IMA (İnternational Maritime Associates Inc.) verilerine göre offshore filosu için birikmiş sipariş miktarı tüm zamanların en yüksek seviyesine ulaşmış durumdadır.

Yapılan yeni pazar çalışması, 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 rakamını göstermektedir. 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 batabilen sondaj gemisinin bugün siparişte olması ile önümüzdeki iki yılda derin deniz sondaj kapasitesine %18 oranında artacağı raporda 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 Platformları Günlük Kira Bedelleri

*YÜZEN RİG TİPLERİ

Platform Tipi	Çalışan Platform	Toplam Filo	Ortalama Günlük Kira
Drillship < 4000' WD	5 rigs	8 rigs	\$226,000
Drillship 4000'+ WD	77 rigs	88 rigs	\$497,000
Semisub < 1500' WD	10 rigs	15 rigs	\$294,000
Semisub 1500'+ WD	65 rigs	88 rigs	\$337,000
Semisub 4000'+ WD	98 rigs	117 rigs	\$441,000

Gemi İnşa Bakım - Onarım 2008 - 2013

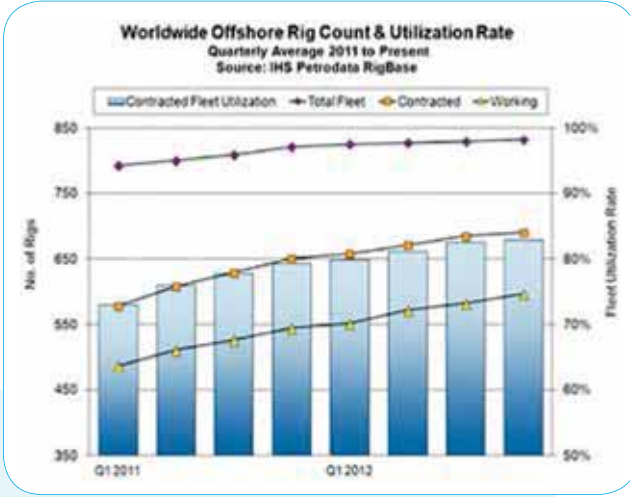
*JACKUP RİG TİPLERİ

Platform Tipi	Çalışan Platform	Toplam Filo	Ortalama Günlük Kira
Jackup IC ← 250' WD	40 rigs	52 rigs	\$103,000
Jackup IC 250' WD	50 rigs	60 rigs	\$95,000
Jackup IC 300' WD	104 rigs	141 rigs	\$103,000
Jackup IC 300'+ WD	150 rigs	189 rigs	\$164,000
Jackup IS ← 250' WD	6 rigs	9 rigs	--
Jackup IS 250' WD	7 rigs	9 rigs	\$75,000
Jackup IS 300' WD	2 rigs	5 rigs	\$60,000
Jackup IS 300'+ WD	1 rigs	2 rigs	\$95,000
Jackup MC ← 200' WD	2 rigs	10 rigs	\$65,000
Jackup MC 200'+ WD	10 rigs	23 rigs	\$99,000
Jackup MS ← 200' WD	2 rigs	3 rigs	--
Jackup MS 200'+ WD	7 rigs	11 rigs	\$75,000

*DİĞER OFFSHORE RİG TİPLERİ

Platform Tipi	Çalışan Platform	Toplam Filo	Ortalama Günlük Kira
Drill Barge ← 150' WD	19 rigs	40 rigs	--
Drill Barge 150'+ WD	6 rigs	9 rigs	\$66,000
Inland Barge	13 rigs	70 rigs	\$103,000
Platform Rig	137 rigs	249 rigs	\$52,000
Submersible	0 rigs	2 rigs	--
Tender	26 rigs	38 rigs	\$148,000

Gemi İnşa Bakım - Onarım 2008 - 2013



2013 yılı başında, toplam 800 adet olan offshore platformunun yaklaşık 600 tanesi kiralınmış ve yaklaşık 500 adedi fiili olarak çalışmaktadır.

OFFSHORE PLATFORM FİLOSU (TİPİNE GÖRE)

Platform Tipi	Kiralınmış Plat- form	Toplam Filo	% Kullanım
<u>Drill Barge</u>	26 rigs	49 rigs	53.1%
<u>Drillship</u>	85 rigs	168 rigs	50.6%
<u>Inland Barge</u>	13 rigs	70 rigs	18.6%
<u>Jackup</u>	393 rigs	623 rigs	63.1%
<u>Platform Rig</u>	138 rigs	249 rigs	55.4%
<u>Semisub</u>	178 rigs	245 rigs	72.7%
<u>Submersible</u>	0 rigs	2 rigs	0.0%
<u>Tender</u>	26 rigs	47 rigs	55.3%

OFFSHORE PLATFORM FİLOSU (BÖLGELERE GÖRE)

Bölge Adı	Kiralanmış Platform	Toplam Fılo	% Kullanım
Africa - Other	6 rigs	8 rigs	75.0%
Africa - West	68 rigs	91 rigs	74.7%
Asia - Caspian	20 rigs	31 rigs	64.5%
Asia - Far East	40 rigs	168 rigs	23.8%
Asia - South	47 rigs	56 rigs	83.9%
Asia - SouthEast	98 rigs	185 rigs	53.0%
Australia	14 rigs	18 rigs	77.8%
Black Sea	12 rigs	13 rigs	92.3%
Europe - East	3 rigs	6 rigs	50.0%
Europe - North Sea	169 rigs	177 rigs	95.5%
Mediterranean	21 rigs	27 rigs	77.8%
MidEast - Persian Gulf	99 rigs	131 rigs	75.6%
MidEast - Red Sea	10 rigs	17 rigs	58.8%
N. America - Canadian Atlantic	6 rigs	6 rigs	100.0%
N. America - Canadian Pacific	0 rigs	1 rigs	0.0%
N. America - Mexico	47 rigs	84 rigs	56.0%
N. America - US Alaska	2 rigs	6 rigs	33.3%
N. America - US GOM	80 rigs	220 rigs	36.4%
N. America - US Other	1 rigs	28 rigs	3.6%
S. America - Brazil	84 rigs	116 rigs	72.4%
S. America - Other & Carib.	7 rigs	14 rigs	50.0%
S. America - Venezuela	25 rigs	48 rigs	52.1%
Worldwide (No Region)	0 rigs	2 rigs	0.0%

OFFSHORE PLATFORM FİLOSU (OPERATÖRLERE GÖRE)

Operator Adı	Toplam Filo
<u>Addax Petroleum</u>	3 rigs
<u>ADMA/OPCO</u>	6 rigs
<u>Agip</u>	5 rigs
<u>Al Khafji Joint Operations (KJO)</u>	3 rigs
<u>Anadarko</u>	7 rigs
<u>Apache</u>	9 rigs
<u>BG</u>	4 rigs
<u>BHP Billiton</u>	3 rigs
<u>BP</u>	35 rigs
<u>Centrica</u>	4 rigs
<u>Chernomorneftegaz</u>	10 rigs
<u>Chevron</u>	35 rigs
<u>CNOOC (NOC)</u>	15 rigs
<u>CNOOC China Limited</u>	9 rigs
<u>CNPC (NOC)</u>	4 rigs
<u>CNR International</u>	4 rigs

Gemi İnşa Bakım - Onarım 2008 - 2013

<u>Cobalt International Energy</u>	3 rigs
<u>ConocoPhillips</u>	18 rigs
<u>Dubai Petroleum (NOC)</u>	4 rigs
<u>Energy XXI</u>	3 rigs
<u>ENI (NOC)</u>	16 rigs
<u>EnQuest PLC</u>	3 rigs
<u>ExxonMobil</u>	15 rigs
<u>Fieldwood Energy LLC</u>	4 rigs
<u>GDF Suez</u>	3 rigs
<u>Gupco (NOC)</u>	3 rigs
<u>Hess Corp.</u>	4 rigs
<u>IOOC (NOC)</u>	5 rigs
<u>Lundin</u>	3 rigs
<u>Maersk Oil</u>	8 rigs
<u>Marathon</u>	6 rigs
<u>Mubadala Petroleum</u>	3 rigs
<u>Murphy</u>	4 rigs
<u>Nexen</u>	5 rigs
<u>NIOC (NOC)</u>	3 rigs
<u>Noble Energy</u>	5 rigs

Gemi İnşa Bakım - Onarım 2008 - 2013

<u>ONGC (NOC)</u>	41 rigs
<u>Pars Oil (NOC)</u>	4 rigs
<u>PDVSA (NOC)</u>	22 rigs
<u>Pemex (NOC)</u>	47 rigs
<u>Perenco</u>	5 rigs
<u>Pertamina (NOC)</u>	6 rigs
<u>Petrobel (NOC)</u>	5 rigs
<u>Petrobras (NOC)</u>	79 rigs
<u>Petronas Carigali (NOC)</u>	13 rigs
<u>PetroVietnam (NOC)</u>	4 rigs
<u>Premier Oil</u>	4 rigs
<u>PTTEP (NOC)</u>	9 rigs
<u>Saudi Aramco (NOC)</u>	48 rigs
<u>Shell</u>	42 rigs
<u>Socar (NOC)</u>	10 rigs
<u>Statoil</u>	36 rigs
<u>Statoil (pre-merger)</u>	3 rigs

Gemi İnşa Bakım - Onarım 2008 - 2013

<u>Talisman</u>	13 rigs
<u>TAQA Bratani</u>	3 rigs
<u>Total</u>	37 rigs
<u>Tullow</u>	4 rigs
<u>VietSovPetro</u>	6 rigs
<u>Wintershall</u>	4 rigs
<u>ZADCO/OPCO</u>	7 rigs

Kaynak: Rigzone

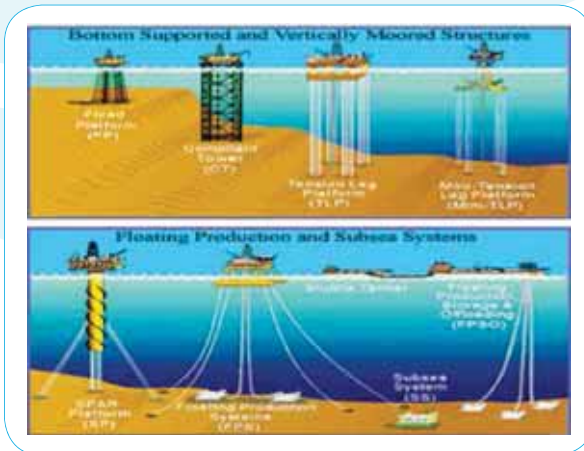
Offshore sondajındaki artış, ekonomik çalkantıya rağmen kesintisiz bir şekilde yükselmeye devam etmektedir. Küresel derin deniz petrol ve gaz sahası aramaları, enerji fiyatlarının nereye varacağı endişelerine rağmen kesintisiz bir şekilde artış göstermektedir.

OFFSHORE PLATFORM ÇEŞİTLERİ:

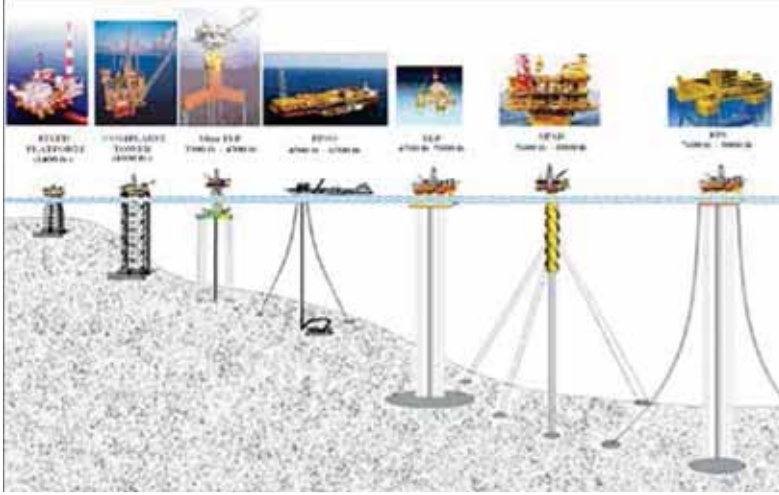
- Sabit platformlar (Fixed Platforms)
- Sabit kuleler (Compliant Towers)
- Yarı batırılmış platformlar (Semi-submersible Platforms)
- Kaldıraçlı platformlar (Jack-up Platforms)
- Sondaj gemisi (Drillships)
- Hareketli üretim sistemi (Floating production systems)
- Telle sabitlenen platformlar (Tension-leg Platforms)
- Direkli platformlar (Spar Platforms)

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

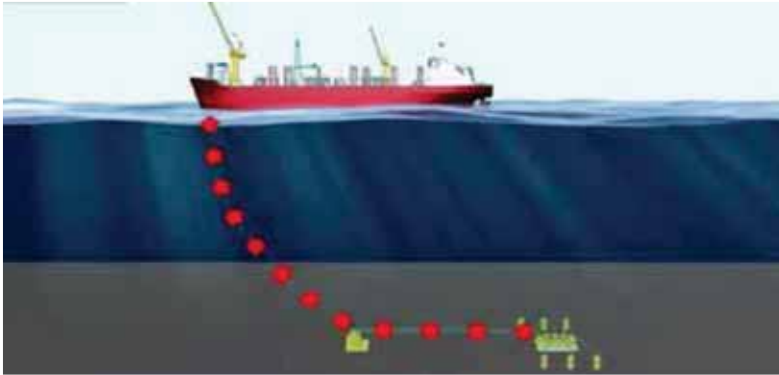
- AHTS (Anchor Handling Towing Supply)
- PSV (Platform Supply Vessel)
- Crew Boat
- Standby/Rescue Vessel
- Utility/Work Boat
- Survey Vessel
- Well Stimulation Vessel
- Multipurpose Supply Vessel
- Offshore Solvage Tug
- Maintenance Vessel
- Pipe Layer
- FSU
- FSO
- FPU
- FSRU
- FPSO
- ROV/Sup Spt.
- Accomodation Ship



Resim: Açık Deniz Petrol ve Gaz Sistemlerinin Yapısal Durumları



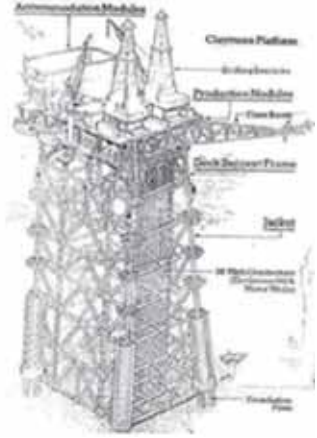
Resim: Offshore Platformlarının Tiplerine Göre İşlev Derinlikleri



Resim: FLNG (Floating Natural Gas Platform)

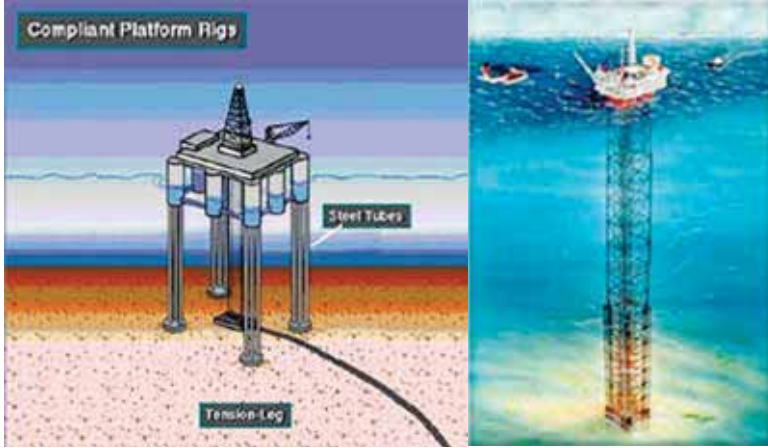
RİG (PLATFORM) ÇEŞİTLERİ

Fixed Platform



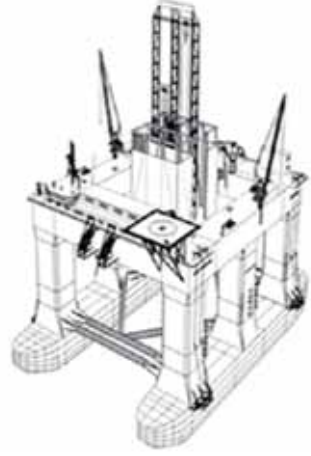
Bu platform tasarımı diğer platform türleri ile karşılaştırıldığında, en basit yapılı platform türüdür. 450 metreden daha az su derinliklerinde faaliyet göstermektedir. Tabanla bağlantısı beton yapı gibi çok sağlam yapılarla bağlı olmadığı halde son derece stabildir. Bu nedenle tüm ağırlığıyla, yerinde yüksek mukavemetle sabit kalmaktadır. Günümüzde maliyeti düşük olduğundan 450 metre derinliklerdeki operasyonlarda genellikle bu tip platform kullanılmaktadır.

Compliant Tower



Compliant tower platformlar, deniz tabanında tamamen sabitlenmiş yapıdır. Tasarımı çelik ve beton malzeme kullanılmış kule üzerinde yüksek mukavemetli şekilde yapılmıştır. Bu nedenle rüzgâr ve deniz stresleri ile meydana gelen negatif kuvvetlere en dayanıklı platform türü olmaktadır. 450-920 metre arasındaki operasyonlarda kullanılmaktadır.

Semi-Submersible Platform



Bu tür platformlar yarı dalgıç yapıdadır. Su altında kalan duba şeklindedir. Stabilitayı sağlamak amacıyla dubalarda balast sistemi bulunmaktadır. Açık denizde istikrarlı yerinde tutunma özelliğine sahiptir. Petrol ve gaz çıkarma ve petrol üretim operasyonlarında kullanılır. 50 metre ile 3000 metre derinliklerdeki operasyonlarda kullanılmaktadır. Ancak, gövde yapısından dolayı, yüksek dalgalara, rüzgarlara ve akıntılara mukavemeti yüksek değildir. Bu sebeplerden bu tür platformlar her bölgede kullanılamamaktadır.

Jack Up Platform



Jack up tipi platformlar destek ayakları sayesinde, deniz tabanında hareketsiz durma özelliğine sahiptir. Ayrıca destek ayakları uzatılıp kısaltılabilen bir yapıya sahiptir. Hareket ettirilmesi mavnalar tarafından sağlanmaktadır. Genellikle 3 adet destek ayağı bulunur. Ancak bazı bölgelerde deniz şartlarından dolayı 4 veya daha fazla destek ayağı bulunabilmektedir. 21-106 metre derinliklerde nispeten sığ sulardaki operasyonlarda kullanılmaktadır.

Drillship



Bu platform türü, derin sularda yeni petrol ve gaz kuyularının keşfi ile bakım ve operasyonu tamamlamak için delme aparatlarıyla donatılmış en sık kullanılan platform türüdür. Bu tür platform ayrıca kuyuya boru tesisatının kurulması için de kullanılmaktadır. Yapısında konumunu korumak için dinamik konumlandırma sistemi bulunmaktadır. Gövdesi yüksek dalgalara ve rüzgara dayanıklı olarak tasarlanmıştır. Yapısal olarak, 500-3650 metre aralığında hizmet verir. Diğer platform yapılarının aksine dip tabakaya bağlı kalmadan tamamen bağımsız hareket edebilmektedir.

FLOATING PRODUCTION SYSTEM



Bu petrol üretim ekipmanları, delme ekipmanlarını içermesi dışında yüzer üretim tesisleri, yarı dalgıç sondaj sistemlerini bünyesinde barındırmaktadır. Bu yapıdaki platformlar, büyük ağır çapalarla veya drillshipler tarafından da kullanılan dinamik konumlandırma sistemi ile yerine sabitlenmektedir. Sondaj operasyonu tamamlandıktan sonra, yüzer bir üretim sistemiyle boru deniz seviyesindeki platforma takılır. Ekstra olarak, çıkacak ham petrol kuyudan yarı dalgıç platformlardan üretim tesislerine özel offshore sistemleriyle taşınır. Bu üretim sistemleri 1.900 metre deniz derinliğine kadar çalışabilir.

Tension-Leg (Sea Star) Platform



Tension-Leg Platformlar temelde semi-submersible platformların daha büyük bir versiyonudur. Bu tip petrol ve gaz üretim tesisleri bir kule üzerinde büyük bir dalgıç teknenin tepesine oturtulmuş bir yapıya sahiptir. Alt gövde su ile doldurulur, platform gövdesi deniz seviyesinden yüksek ve kuru tutulurken stabilite istikrarı sağlanarak düşük bir derinliğe batır. Dalgıç tekne dev çapalarla deniz tabanına tutturularak sabitlik sağlanır. Böylelikle dalga ve rüzgar stresi absorbe olmakla birlikte, yan hareketler içinde esneklik sağlanmış olur. Bu tür platformlar 150-1100 metre derinliklerde küçük petrol ve gaz rezervuarlarında kullanılmaktadır.

Spar Platform



Spar platformlar kullanımda büyük açık deniz platformları arasında yer almaktadır. Bu dev platformlar tipik bir sabit teçhizat platformunu destekleyen büyük bir silindir oluşturur. Silindir yapı tamamen deniz dibine ulaşmaz, ancak iç yapısından boru sistemleri ve halatlar dibe indirilir. Büyük silindir ayrıca, platformun suda stabilize edilmesi ve olası kasırga kuvvetlerinin absorbe edilmesi için tasarlanmıştır. Meksika Körfezi'nde ilk spar platformu Eylül 1996 tarihinde kurulmuştur. Bu platformun silindir uzunluğu 250 metre, çapı 25 metredir. Bu tür platformlar 1700-2500 metre deniz derinliğinde çalışabilmektedir.

SUPPLY VESSEL (TEDARİKÇİ-YARDIMCI GEMİLER) **AHTS (Anchor Handling Towing Supply)**



AHTS gemiler, çapa zeminini sağlayan kık tarafı açık yapıda, çapa çekme ve taşıma amaçlı yüksek beygir ve torka sahip motorla ve vinçlerle donatılmış yapıya sahiptir. Ayrıca platform köprü üstü ile doğrudan iletişim içinde, pratik çapa serbest bırakılması için düzenek sistemleri bulunmaktadır.

PSV (Platform Supply Vessel)



Bu gemiler, uzunluğu 20 ila 100 metre arasında olan, basit bir sisteme sahip yapıdadır. Birincil işlev olarak açık deniz petrol platformlarına mal ve personel ulaşımı için kullanılır. Son yıllarda bu tür platform tedarik gemileri yeni nesil Class 1 veya Class 2 dinamik konumlandırma (DP/Dynamic Position) sistemi ile donatılmış şekilde pazara girmiştir.

Crew Boat



Bu tip destek gemiler, petrol platformlarına, açık deniz sondaj bölgelerine, matkap ve dalış gemilerine veya rüzgar çiftliklerine yakıt ve içme suyu taşımak için ve ayrıca offshore destek personeli ile birlikte küçük ölçekli kargo taşıma operasyonlarında kullanılmaktadır. Bu tip gemiler literatürde, hızlı destek gemileri veya hızlı tedarik gemileri olarak da bilinmektedir.

Crew boatlar 9-20 metre aralığında uzunluğa sahip küçük gemilerdir. 200 kilometre açık deniz alanlarına kadar çalışma kapasitesine sahiptir. Genellikle alüminyumdan inşa edilmiş ve çoğunlukla dört-altı turbo şarjlı dizel motorları ile güçlendirilmiş su jetleri tarafından itilen bir yapıya sahiptir. Maksimum yolcu sayısı 50 ile 100 kişi arasında değişmektedir.

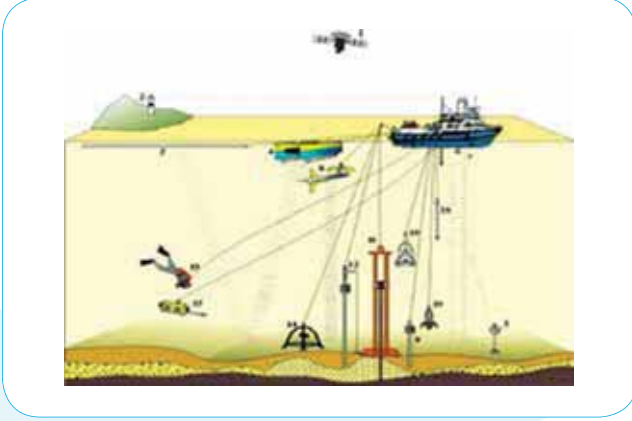
Stanby/ Rescue Vessel



Stand By/Rescue Gemileri, platformlarda meydana gelen kaza sonucu personele ilk yardım ve hastaneye nakil amaçlı kullanılmaktadır. Son birkaç yılda Kuzey Denizinde offshore tesislerinin çevresinde yasa gereği bu tip gemileri konuşlandırma zorunluluğu gelmiştir.

Ayrıca, İngiltere’de Aralık 1965’te bir offshore platformunda meydana gelen kaza sonucu 13 kişinin ölmesiyle birlikte İngiliz Yasalarına göre offshore platformlarının 5 mil yakınında tam donanımlı sertifikalı bu tür gemilerin bulundurulması zorunluluğu getirilmiştir. Her geçen yıl, sahalarında offshore platformları bulunan ülkeler, bu tür gemileri bulundurma ile ilgili yasaları hayata geçirmektedir.

Survey Vessel



Petrol ve gaz alanları araştırma ve haritalama operasyonları için kullanılmaktadır. Uzunluğu 50-100 metre arasında olan gemilerdir. İçinde oşinografik, jeofizik ve jeotermik veriler çıkarmak amacıyla çok yüksek teknolojiye sonar, echo sounder vb. sistemler bulunmaktadır. 2000 metre deniz tabanını az hata ile tarama ve tespit etme özelliğine sahiptir.

Well Stimulation Vessel



Well Stimulation gemileri, petrol ve gaz kuyularından ham petrolün rahat çıkabilmesi için uyarım sağlamak amacıyla, hidrokarbonların akışını arttırmak için kullanılmaktadır.

Ayrıca bünyesinde kimyasal maddeler taşımaktadır. Bu tür gemiler asit çatlatma, kum kontrolü, matris asit tedavileri ve kontrolü operasyonlarında da kullanılmaktadır. Boyları 50-100 metre arasında değişmektedir.

Multipurpose Supply Vessel



Multipurpose gemiler, bir çok çeşit yükün (ahşap malzemeler, yapı malzemeleri, kağıt, dökme yük vb.) taşınma operasyonlarında kullanılmaktadır.

Boyutlarından dolayı küçük yük taşıyan gemilere göre ekonomik olarak en avantajlı gemi türüdür. Çok yönlü yük taşıma kapasitesi bulunduğu için dolayısı ile tasarım açısından spesifik yapıdadır. Yükleri yükleme esnasında daha hızlı ve daha ekonomik olması amacıyla yapısında ağır yük kaldırma kapasitesine sahip bir vinç bulunmaktadır. Uzunlukları 30-100 metre arasındadır.

Offshore Salvage Tug



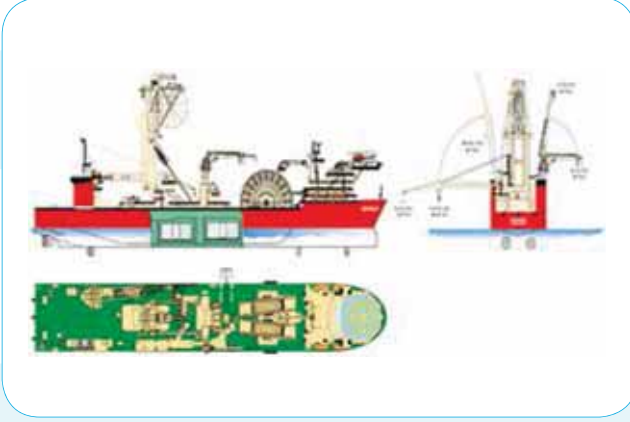
Offshore Salvage Römorkörleri, zor deniz şartları altında refloating ve römorkaj operasyonlarında yardım sağlamak, kıyıda ve açık denizde hidrokarbonlarla meydana gelen kirlilikle mücadelede, herhangi bir kazada (çarpışma, yangın vb.) ekibi kurtarma operasyonlarında hızlı müdahale için kullanılmaktadır.

Maintenance Vessel



Maintenance Supply, zorlu deniz şartlarında platformların rutin bakımlarını, ayrıca arıza yapmış parçaların değiştirilmesi için gerekli olan parça ve malzeme taşıma operasyonlarını gerçekleştirmek amacıyla kullanılmaktadır. Bu operasyonların haricinde platformların çalışmasını izlemek ve kontrol etmek amacıyla yapısında yüksek teknoloji bilgisayar sistemleri taşır.

Pipe Layer



Pipe Layer Offshore Supply Vessel, boru taşıma ve boru döşeme operasyonlarında kullanılmaktadır. Yapısında boru sistemleri ile alakalı tüm araç gereçler bulunmaktadır. Günümüzde dökme yük gemisinden dönüştürülmüş, 300 metre boyunda 96.000 metrik tonluk, 420 kişilik mürettebatı bulunan pipe layer gemisi bulunmaktadır.

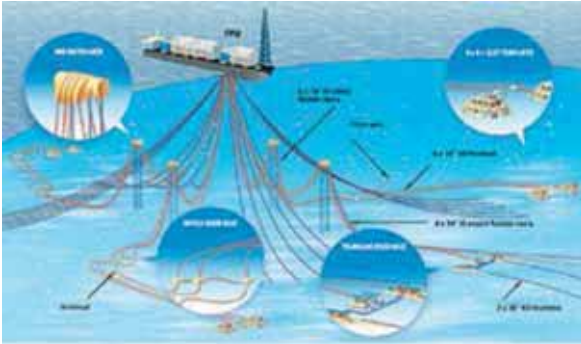
FSU (Floating Storage Unit)



FSO (Floating Storage And Offloading)



FPU (Floating Production Unit)



FSRU (Floating Storage And Regasification Unit)



Gemi İnşa Bakım - Onarım 2008 - 2013

Bu tür gemiler yüksek kapasiteli, petrol, gaz üretim, depolama, boşaltma hidrokarbonların işlenmesi ve petrol depolama amacıyla günümüzde birçok petrol ve gaz şirketi tarafından yoğun bir şekilde kullanılmaktadır. Bu tip gemilerin çok kullanılmasının sebepleri arasında, maliyeti çok yüksek olan ayrı bir boru hattı altyapısı gerektirmemesi, sürekli petrol üretimi sırasında yer işgal etmemesi gibi sebepler sayılabilir.

ROV / SUP SPT. (Remotely Operated Vehicle Supply)



ROV (Remotely Operated Vehicle), uzaktan kumanda ile çalışabilen, derin deniz diplerine dabilen, yüksek manevra kabiliyetine sahip, sert deniz koşullarında çalışabilen su altı aracıdır. ROV kontrollerinin tamamı ve taşınması ROV supply vessel bünyesinden yapılmaktadır. ROV yapısında, yüksek çözünürlüklü basınca dayanıklı kamera, hidrolik, robotik kesme ve tutma kolu, su numune araçları, sonarlar vb. araç gereç bulundurmaktadır.

Accomodation Ship



Bu tür gemiler, açık denizde offshore platformu personelinin veya misafirlerin konaklaması amacıyla kullanılmaktadır. Genel olarak bu tip gemilerin konaklama kapasitesi arttırılabilir özelliktedir. Ayrıca yapısında çalışabilecek ofisler, atölye üniteleri, mutfak vb. açık denizde tüm ihtiyaçları karşılayabilecek bölümler bulunmaktadır.





2013 SONRASI OLABİLECEK GELİŞMELER

Teşvikler

A- Tersanelerde kurulu kapasitenin tamamının kullanımı

Halen çok düşük seviyelerde olan tersanelerde kapasite kullanımının artırılması, ülkemiz tersanelerine yönelik gemi inşa yapım taleplerinin artmasına ve bu kapsamda tersanelerimizi rekabet gücünün artırılarak dünya pastasından daha fazla pay almasına bağlı olmakla birlikte, tersanelerin farklı alanlarda fonksiyonel hale getirilmesi ve gemi inşa dışında da üretimler yapabilmesi önem taşımaktadır. Bu maksatla aşağıdaki faaliyet ve projeler icra edilmelidir. Bu projelerin mevcut teşvik sistemlerinden yararlanılarak özel sektör tarafından icrası için Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından katkı sağlanmalıdır.

1. Türk Milli Gemi ve Açık Deniz Yapıları Dizayn Ofisi Tasarım Merkezi kurulması ve pilot tasarımlar yapılması
 - a. Denizde akıntıdan elektrik üretimi için özel türbin ve sistem tasarımı (Ar-Ge)
 - b. Offshore elektrik üretimi rüzgar tribünü tasarımı
 - c. Offshore platform tasarım, yapım, bakım ve onarım projesi
 - d. Türk koster filosu yenileme hedefleri kapsamında koster tasarımı projesi
 - e. Müşterek gemi inşa tasarım yazılım programı (modüler sistem, tüm tersanelerin kullanımına açık, entegrasyon programı)
2. Gemi inşa Sanayii Endüstriyel Simbiyoz (ortak yaşam) projesi
 - a. Tersanecilik faaliyetlerinde gemi ve tersane kaynaklı deniz kirliliğinin önlenmesinde acil müdahale ve temizlik tekneleri tasarımı ve pilot proje
 - b. Gemi atık kabul tesisi ve geri kazanım projesi ve tesis yapımı
 - c. Gemi inşa sanayi proses atıkları ekonomiye kazandırma projesi ve tesis yapımı
 - d. Ortak kullanım tesisleri
 - i. Tersanelerdeki atıl makine ekipmanların merkezi bir tesise toplanarak tüm tersanelere hizmet verilmesi
 - ii. Oksijen üretim tesisi makine ekipman alımı ve işletmesi
 - e. Tersane yönetim sistemi kurulması
 - f. İş kazaları ile ilgili ortak merkez ve altyapı kurulması
 - g. Tuzla ve Yalova Tersaneler Bölgesi enerji verimliliği projeleri geliştirilmesi ve uygulanması

2013 SONRASI OLABİLECEK GELİŞMELER

3. Savunma sanayii teknoloji geliştirme merkezi (Ar-Ge)
 - a. Savunma sanayi gemi ve tesisleri inşasında yerli katkı payını artırıcı projeler
 - b. Askeri gemi tasarımları
4. Türk gemi inşa sektörünün ara eleman ihtiyacının karşılanması için üniversitelerle işbirliği içerisinde sürekli eğitim merkezi kurulması
5. Ortak elektronik kütüphane
6. Türk gemi inşa sektörü tanıtım merkezi (Promotion center) kurulması

B-Teşvik ve Devlet Destek Sistemi

Dünya gemi inşa sanayinde yeni siparişler başlamıştır. Ancak, Türk gemi inşa sanayinde yabancı gemi armatörlerine ve ihraç edilmek üzere gemi inşa eden tersanelere teşvik verilmemesi nedeniyle, gemi yapımcıları Türk tersanelerini tercih etmelerine rağmen, maliyetin düşüklüğünü göz önünde bulundurarak siparişlerini Çin'e ve diğer Uzakdoğu Ülkelerine vermektedirler.

Küresel krizin etkisi ile Türkiye'de, denizcilik sektörü de dahil tüm reel sektör firmalarına yönelik finansman imkanları güçleşmiştir. Denizcilik şirketlerinin işletme sermayesi yetersizliği, topyekûn faaliyetlerini olumsuz yönde etkilemiştir. Avrupa Birliği ve Uzakdoğu Ülkeleri tersanelerine verilen devlet teşvikleri de göz önüne alındığında gemi inşa sektörüne finansal destek verilmesi zorunlu hale gelmiştir.

Ayrıca; Türkiye'nin 2023 yılı hedeflerine bakıldığında, ihracat hedeflerinin 500 milyar ABD Doları olduğu ve ithalatın da buna paralel olarak artacağı dikkat çekmektedir. Türkiye'nin ihracatın ithalatı karşılama oranı konusundaki hedefleri de dikkate alındığında, 2023 yılında ithalatımız yaklaşık 850 milyar ABD Doları seviyelerinde, toplam dış ticaret hacmimiz ise 1 trilyon 350 milyar ABD Doları civarında olacaktır. Dış ticaretinin % 90'dan fazlasını deniz yoluyla taşıyan bir ülke olan Türkiye'nin bu hedefleri, ciddi büyüklükte bir deniz ticaret filosuna sahip olmayı gerektirmektedir. Toplam dış ticaret hacminin deniz yoluyla taşınan kısmının % 5'inin navlun olduğu kabul edilirse; 50 milyar ABD

2013 SONRASI OLABİLECEK GELİŞMELER

Dolarının üzerinde bir deniz taşımacılığı hacmi ortaya çıkmaktadır. Dış ticaret yüklerinin büyük oranda Türk Bayraklı gemiler tarafından taşınması da döviz kaybını önleyecek ve ülkemize çok ciddi katma değer yaratacaktır. Bunun sonucu olarak 2023 hedeflerine ulaşma sürecinde tersanelerimizin ve deniz ticaret filomuzun kapasitelerinin artırılması da önemli bir hedeftir. Denizcilik sektörünün finansman sorunlarının çözülmesi ve kaynak yaratılması öncelikli faaliyet olmalıdır.

Çözüm Önerisi

- Finansal açıdan, denizcilik sektörünün işletme sermayesi yetersizliğini karşılamak, belirli kotalar itibarıyla nakit borçlanma ve sermaye sağlamak üzere kredi, kredi yapılandırma ve teminat imkânları artırılmalı ve bu amaçla, denizcilik sektöründe ihtisaslaşacak finans kurumları devreye sokulmalı,
- Kredibilitesi yüksek, belirli kontratlara dayalı gemi inşa yatırımlarının sürdürülebilmesi için (örneğin: Almanya, Fransa, Danimarka, Kanada’da tersanelere devletin 15 sene geri ödemeli kredi imkânı yarattığı gibi) rotatif kredilere ilişkin geri ödemelerde refinansman imkânları belirlenmeli,
- Yapımı süren tüm gemilere ilişkin ara finans imkânlarının sağlanması değerlendirme kapsamına alınmalı,
- İstihdamdan kaynaklanan işveren mali yükünün belirli süre için azaltılması tedbirleri dikkate alınmalı ve kriterleri sağlayan firmalara finans imkânları sunulmalı,
- Türk gemi inşa sanayine eskiden olduğu gibi armatörlere işletmeleri için, tersanelere ise yapıp satmaları için, 5 yıl müddetle satamama kararı kaldırılarak, teşvik belgesi verilmeli veya maliyeti düşürmek ve uluslararası rakipleri ile rekabet imkânı yaratmak için, gerekli destek unsurları devreye sokulmalı,
- Türk bayraklı koster filosunun yenilenmesi ile ilgili tamamlanmış olan çalışmalar uygulamaya geçirilmeli,
- AB ve Uzakdoğu Ülkeleri tersanelerinde Dünya Ticaret Örgütü tarafından yasaklama getirilmiş olmasına rağmen verilmekte olan

2013 SONRASI OLABİLECEK GELİŞMELER

devlet teşvikleri karşısında Türkiye’de de gemi inşa sektörünün rekabet edebilme gücünü ayakta tutabilmek üzere gemi inşa sektörüne %19 oranında teşvik ve uzun vadeli kredi imkânı sağlanmalı,

- Koster filosunun yenilenmesine kaynak sağlanması ve bu vesileyle gemi işletmeciliğinden gemi inşaya, gemi inşa yan sanayisinden gemi tedarikçilerine ilave gelir ve istihdam hareketi sağlanarak ekonomik büyümeye olumlu etki sağlanmalı
- Koster filosunun finansmanına yönelik olmak üzere; devletin %15 teşvik mekanizması oluşturulması, kosterleri inşa edecek Türk tersaneleri için 4. bölge kapsamında teşvik sağlanmalı, söz konusu finansmanda Kredi Garanti Fonu’nun devreye alınmalı
- Sermaye Piyasası Kanunu’na uygun olmak üzere menkul kıymet, gayrimenkul yatırım ortaklıkları benzeri gemi yatırımlarına imkân verecek düzenleme yapılmalıdır.

C- Eximbank Kredi Sistemi

2008 global finans krizi ve 2011 krizi sonrası gemi yatırıma girmek isteyen armatörlerin geçmişte kredi sağlamakta oldukları kanallardan kredi sağlama imkânları oldukça zorlaşmıştır. Armatör yatırımının tamamını ya da büyük bir kısmını öz kaynakla yapmak zorunda kaldığında, dış finansmanın kaldıraç etkisi azalmakta ve sermaye yoğun olan 20-25 yıl ömürlü gemi yatırımı yapılabilir olmaktan çıkmaktadır.

Bu ortamda, benzeri bütün gemi inşa ülkeleri Eximbank’ları tarafından kendi ülkelerinde sipariş verilen gemilerin armatörlerine uygulanmakta olan Gemi İşletme Dönemi Finansmanı (post-delivery finance), siparişlerin büyük bir oranda Kore, Çin, Japonya, Almanya, Norveç, İspanya ve Hollanda tersanelerine kaymasına neden olmakta, bu tarz imkânlar armatörün tersane seçiminde %50’den fazla etken olmaktadır. Şöyle ki; bir Türk tersanesi armatöre finansman paketi sunmadığı takdirde, Türk tersanesinin fiyatı düşük diğer koşulları uygun da olsa işi bir İspanyol ya da bir Hollanda tersanesine kaptırabilmektedir.

2013 SONRASI OLABİLECEK GELİŞMELER

Çözüm Önerisi

- Türkiye’de gemi siparişi vermeyi düşünen yabancı armatörlere, benzerleri Kore, Çin, Japonya, Almanya, Norveç, İspanya ve Hollanda ülkelerinde uygulanmakta olan 10-15 yıl vadeli Gemi İşletme Dönemi Finansmanı sağlanmalı
- Gerekirse buradaki kredilerin teminatlandırılması ve Eximbank tarafındaki risk yükünün azaltılması için Norveç’deki GIEK (Guarantee Institute for Eksport Credits) veya İsveç’deki EKN (Exportkreditnamnden) benzeri, aracı garantör kuruluşları kurulmalı,
- Benzer uygulama sadece gemi inşa siparişlerinde değil belirli bir miktarı aşan gemi inşa yan sanayi ve ulusal bazda imalat sanayi ürünleri satışına yönelik olarak da geliştirilmelidir.

D- Yerli İmalatı ve Yerlilik Oranını Arttırmak

Yerli imalatın ve yerlilik oranının artırılması 2 numaralı başlık altında belirtilen teşvik ve devlet destek sistemi kapsamında ele alınmalıdır. Ayrıca, bir önceki başlık altında belirtildiği gibi belirli bir miktarı aşan gemi inşa yan sanayi ve ulusal bazda imalat sanayi ürünleri satışına yönelik Eximbank kredi sistemi oluşturulmalıdır.

E- Türk Deniz Ticaret Filosunun Yaşlı Olması ve Rekabet Gücünün Düşük Olması

İthal ve ihraç yüklerin taşınmasında Türk bayraklı gemilerin 2011 yılı itibariyle %17 olan payı yetersizdir.

Türk bayraklı koster filosu yenilenmeli, koster taşımacılığı canlandırılmalıdır. Bir zamanlar koster tipi gemilerle Akdeniz’de hakimiyet kurmuş olan Türk deniz ticaret filusunda 1500-7500 DWT aralığında 266 adet koster tipi gemi bulunmakta olup, bunların 34 adedi 10-19 yaş aralığında, 191 adedi de 20 yaşın üzerindedir. Türkiye’nin AB’ye uyum sürecinde bu gemilerin diğer ülke gemileri ile rekabet gücü kalmayacaktır.

Ayrıca, 01/01/2011 tarihinden itibaren AB Paris MOU’ya (Memorandum of Understanding on Port State Control) taraf devletlerce uygulanmaya

2013 SONRASI OLABİLECEK GELİŞMELER

başlanan Yeni Denetim Rejimi (New Inspection Regime) ile bu gemilerin AB limanlarına gitmesi halinde alıkonmaları büyük ihtimal dâhilindedir.

Yukarıdaki sorunlar Türkiye'nin 2023 hedeflerine ulaşmada ihtiyaç duyacağı deniz ticaret filosunun şimdiden hazırlanması ve süreç içerisinde güçlendirilmesi ile de ilgilidir. 500 milyar ABD Doları ihracat hedefi ve buna bağlı ithalat ve ihracat taşıma ihtiyaçları Milli Gemi Sicili ve Türk Uluslararası Gemi Siciline kayıtlı deniz ticaret filosunun sayı ve kalite boyutlarında geliştirilme zorunluluğuna da katkı sağlayacaktır. Yabancı bayrağa geçişin önlenmesi için gerekli tedbirler alınmalıdır.

Çözüm Önerisi

- Mülga Denizcilik Müsteşarlığınca 2006 yılında yapılan Kabotaj Taşımacılığı Saha Etüt Çalışması Projesi yürürlüğe konulmalı, final raporunda belirtilen yatırımlar gerçekleştirilmeli,
- Akdeniz/Karadeniz çanağı ile Atlas Okyanusu'nun Cebelitarık Boğazı'ndan kuzey yönde Almanya'ya kadar (Continent Hattı) ve güney yönde Fas'ı içine alan sahil şeridi bölgelerinde çalışacak 1500-7500 DWT aralığında yeni gemiler inşa edilerek Türk koster filosu yenilenmeli, gemi yapımı sırasında gerekli destekler verilerek filonun yenilenmesi sağlanmalı,
- Diğer taşıma modlarından alınmayan sadece denizyolu taşımacılığından alınan serbest sağlık resmi ücretleri kaldırılmalı,
- Fener ve sağlık resmi ücretlerinde indirim sağlanmalı,
- 01/2011 tarihinde yürürlüğe giren yeni Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü Kılavuzluk, Römorkaj ve Diğer Hizmetler Tarifesi sektör görüşleri çerçevesinde yeniden hazırlanmalı,
- Türk armatörünün Ocak 2011 itibariyle yabancı bayrakta yaklaşık 11,9 milyon DWT (1000 GT ve üzeri) gemisi çalışmakta olup, (Türk Bayrağı'nda ise 8,2 milyon DWT'dur.) (1000 GT ve üzeri) yabancı bayrağa geçişi önlemek için T/B gemilerdeki personel ve işletme giderlerini yabancı bayraklı gemilere göre pahalı hale getirerek rekabetçi navlunla piyasada çalışmalarını engelleyen yüksek SSK giderleri azaltılmalıdır.



SONUÇ VE ÖNERİLER

SONUÇ VE ÖNERİLER

Gemi inşa sanayinde sürdürülebilir rekabet şartlarının oluşturulamaması

Açıklama

Avrupa'nın en büyük ve rekabetçi kapasitesine sahip tersanelerimiz talebin durması nedeniyle kapanma noktasına gelmiştir. AB ve Uzakdoğu ülkelerinin gemi inşa sanayine sağladıkları finansal teşvikler ve diğer devlet destekleri, iç ve dış piyasadan hak edilen payın alınmasını önlemektedir.

Çözüm Önerisi

Rekabet koşullarının eşitlenmesi amacıyla;

- İhracat primi sistemi getirilerek "gemi" yani "ürün odaklı" teşvik sağlanmalı,
- AB'nin sektöre destek müktesebatına tam uyum sağlanmalı ve uygulanmalı,
- Yaşı 25'in üzerinde olan koster filosu ve diğer gemi cinslerinin yenilenmesi için kaynak yaratılmalı,
- Yerli tersanelerin, devletleri tarafından desteklenen yabancı tersaneler karşısındaki kamu alımlarına ilişkin dezavantajları ortadan kaldırılmalı,
- Sektörde çalışanlardan muhtasar vergi, SGK primi alınmamalı,
- Tersanelere verilmiş kullanma izni, irtifak hakkı sözleşmelerinin süresi 49 yıla uzatılmalıdır.

İlgili Kurumlar

Ekonomi Bakanlığı, Maliye Bakanlığı, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

SONUÇ VE ÖNERİLER

Gemi siparişinde yatırımcıların finansmana erişim sorunu

Açıklama

Türk armatörler ülkemizde gemi yatırımlarına kredi sağlayamamakta ve yeterli öz kaynakla gemi yatırımı yapamamaktadır. Dünyada, gemi inşa sanayi olan bütün ülkelerde, ülke Eximbank'ları tarafından, kendi ülkelerinden sipariş verilen gemilerin armatörlerine Gemi İşletme Dönemi Finansmanı (post-delivery finance) sağlanmaktadır. Bu durum siparişlerin Kore, Çin, Japonya, Almanya, Norveç, İspanya ve Hollanda tersanelerine kaymasına neden olmaktadır.

Çözüm Önerisi

- Eximbank, gemi inşa sanayine ve gemi inşa yan sanayiine düşük faizli ve uzun vadeli kredi sağlamalı,
- Türkiye'den gemi siparişi vermeyi düşünen yabancı armatörlere, benzerleri diğer ülkelerde uygulanmakta olan 10-15 yıl vadeli Gemi İşletme Dönemi Finansmanı sağlanmalı,
- Teminat yeterliliği geminin 10 yılıdaki ortalama ve gelecekteki değeri üzerinden belirlenmeli,
- Eximbank'ın risk yükünün azaltılması için Norveç'deki GIEK (GuaranteeInstitute for Eksport Credits) veya İsveç'deki EKN (Exportkreditnamnden) benzeri, aracı garantör kuruluşlar kurulmalıdır.

İlgili Kurumlar

Ekonomi Bakanlığı, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Eximbank

SONUÇ VE ÖNERİLER

Açık deniz platformları yapım ve işletme taleplerinin karşılanmasında gerekli üretim altyapısı oluşturulmasında geç kalınması

Açıklama

Deniz tabanında yapılan petrol ve doğalgaz aramalarının artmasıyla açık deniz platformu üretimi, bakımı, işletilmesi ile destek gemileri yapımı ve işletilmesinde tersaneler ve armatörler için ciddi fırsat ortaya çıkmıştır. Talebin giderek artacağı bu alan, küresel kriz öncesinde ciddi kapasiteye ulaşan, ancak rekabet dezavantajı nedeniyle sıkıntılı bir dönem geçiren Türk gemi inşa sanayisi için çok önemli bir fırsattır.

Çözüm Önerisi

- TPAO, ulusal, bölgesel ve küresel açık deniz platformu ihtiyacının karşılanmasında işletmeci rolü üstlenerek bir plan dahilinde açık deniz platformu filosu oluşturmalı,
- Açık deniz platformları mevcut üretici firmalarla Türk tersanelerinin ortak girişimi ile Türkiye’de yapılmalı ve tersanelerimize know-how kazandırılmalı,
- Açık deniz platformu destek gemileri yapım ve işletilmesi desteklenerek bu alanda gemi yapımı ve işletmesi talebi yaratılmalıdır.

İlgili Kurumlar

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Ekonomi Bakanlığı, Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı

SONUÇ VE ÖNERİLER

Ulusal ve bölgesel ölçekte mekansal strateji planlarının tamamlanmaması

Açıklama

10 ve 11. Ulaştırma Şuralarında belirlenen 2023 hedeflerinde, deniz taşımacılığı ve deniz turizmi konularında önemli hedefler belirlenmiş olmasına rağmen liman, marina gibi kıyı yapıları yatırımlarına yönelik 2023 hedeflerini karşılayacak planlamalar yapılmamıştır.

Çözüm Önerisi

- Ulaştırma kıyı yapıları ve turizm kıyı yapıları konularında daha önce farklı kurumlar tarafından yapılmış master planlar, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından sektörel planlar adı altında güncellenmeli ve 2023 hedefleri doğrultusunda geliştirilmeli,
- Ulusal ve bölgesel ölçekte mekansal strateji planları sektörel planlar dikkate alınarak ve 2023 hedeflerini karşılayacak kıyı yapıları imkan kabiliyetlerini içerecek şekilde yapılmalıdır.

İlgili Kurumlar

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı



GİSBİR 2013 YILI YURTDIŞI VE YURTIÇİ GERÇEKLEŞTİRİLEN FAALİYETLER

GİSBİR 2013 YILI YURTDIŞI VE YURTIÇİ GERÇEKLEŞTİRİLEN FAALİYETLER

- İMDER TÜRKİYE İş Makinaları Distribütörleri ve İmalatçıları Birliği ve İSDER İstif Makinaları Distribütörleri ve İmalatçıları Derneklerini temsilen Genel Sekreter Sn. Faruk AKSOY ile Genel Sekreter Sn. Süheyl DEMİRTAŞ GİSBİR Genel Merkezi'nde bir toplantı gerçekleştirmiştir.
- Hamburg' da gerçekleşen UN RO-RO gemisi UN İSTANBUL'un gemi indirme törenine Genel Sekreter Sn. Süheyl DEMİRTAŞ katılmıştır.
- GİSBİR Toplantı Salonu'nda GİSBİR ve Gemi ve Yat İhracatçı Birliği arasında Müşterek Yönetim Kurulu Toplantısı gerçekleştirilmiştir.
- GİSBİR, Gemi ve Yat İhracatçıları Birliği Yönetim Kurulları ve Türk Eximbank Genel Müdürü Sn. Hayrettin KAPLAN ile Genel Müdür Yardımcıları Sn. Mesut GÜRSOY ve Sn. Cenan Aykut'un katılımıyla gerçekleşen Türk Eximbank Toplantısı GİSBİR Toplantı Salonu'nda yapılmıştır.
- Gemi Mühendisleri Odasının gerçekleştirdiği AB Denizcilik Sempozyumu toplantısına Yönetim Kurulu Başkanı Sn. Murat KIRAN ve Genel Sekreter Sn. Süheyl DEMİRTAŞ katılmıştır.
- Türkiye Cumhuriyeti ile Avrupa Birliği (AB) arasındaki mali işbirliği çerçevesinde gerçekleştirilen ve AB fon desteği ile hazırlanarak ıspanya Krallığı proje partnerliği ile 25.05.2012 tarihinde resmi olarak başlamış olan TR101BTR01 numaralı "Türkiye'de Gemi Kaynaklı Emisyonların Kontrolü" isimli AB Eşleştirme Projesi'nin 2. bileşeni kapsamında yapılan toplantıya GİSBİR'i temsilen Çevre Mühendisi Sn. Yeliz KILIÇ katılmıştır.
- Yönetim Kurulu Başkanı Sn. Murat KIRAN ve Genel Sekreter Sn. Süheyl DEMİRTAŞ TRT Haber'e canlı yayın konuğu olmuştur.
- GİSBİR Konferans Salonu'nda, Gemi İnşa Sektöründe faaliyet gösteren bütün Kurum/Kuruluş ve Şirket temsilcilerinin katıldığı "Değişen Kanunların Ticaret Hayatına Getirdiği Yenilikler, Yükümlülükler ve Fırsatlar" Konulu bilgilendirme semineri gerçekleştirilmiştir.
- Yönetim Kurulu Başkanı Sn. Murat KIRAN CNN Türk Güne Merhaba programına canlı yayın konuğu olmuştur.
- Gambiya Sanayi, Ticaret, Bölgesel Entegrasyon ve Çalışma Bakanı Sn. Kebba S. TOURAY ve beraberindeki heyet GİSBİR 'i ziyaret etmiştir.

GİSBİR 2013 YILI YURTDIŞI VE YURTİÇİ GERÇEKLEŞTİRİLEN FAALİYETLER

- Singapur’da düzenlenen SEA ASIA 2013 fuarına Genel Sekreter Sn. Süheyl DEMİRTAŞ katılmıştır.
- Avrupa Birliği ve Dış İlişkiler Genel Müdürlüğü’nün ASO Toplantı Salonunda düzenlemiş olduğu Türk-Rus XI. Dönem OSÇG toplantısına Yönetim Kurulu Üyesi Sn. Bilgehan BAYRAMOĞLU katılmıştır.
- ERDEMİR Grubu Gemi İnşa Sanayi Sektör Günü Buluşması programına Ar-Ge Uzmanı Sn. Gökhan Murat KAYA katılmıştır.
- Avrupa Birliği ve Dış İlişkiler Genel Müdürlüğü’nün ASO Toplantı Salonunda düzenlemiş olduğu Türk-Rus XI. Dönem OSÇG toplantısına Genel Sekreter Yardımcısı Sn. Bülent AKKÖSE katılmıştır.
- UDH Bakanlığı Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü’nün 11. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Şurası Gemi Sanayi Faaliyetleri Çalıştayını konulu toplantısına Yönetim Kurulu Başkanı Sn. Murat KIRAN ve Genel Sekreter Sn. Süheyl DEMİRTAŞ katılmıştır.
- Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı’nın düzenlemiş olduğu Gemi İnşa Sanayiine yönelik toplantıya Genel Sekreter Yardımcısı Sn. Ercan ÖZOKUTUCU katılmıştır.
- Kongo Ulaştırma Bakanı Me Justin Kalumba Mwana - Ngongo ve beraberindeki heyet GİSBİR Genel Merkezi’ni ziyaret etmiştir.
- UDH Bakanlığı’nın 11.Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Şurası Gemi Sanayi Faaliyetleri Çalıştayını toplantısına Genel Sekreter Sn. Süheyl DEMİRTAŞ ve Genel Sekreter Yardımcısı Sn. Ercan ÖZOKUTUCU katılmıştır.
- Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization-IMO) tarafından 1983 yılında İsveç’in Malmö kentinde kurulan Dünya Denizcilik Üniversitesi (World Maritime University-WMU) akademisyenleri, öğrencileri ve Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı (UDHB) yetkilileri, GİSBİR Genel Merkezi’ni ziyaret etmiştir.
- NTSR Uluslararası Fuar ve Kongre Organizasyonları tarafından Haliç Kongre Merkezi’nde gerçekleştirilen Golden Horn Boat Festivaline Yönetim Kurulu Başkanı Sn. Murat KIRAN ve Genel Sekreter Sn. Süheyl DEMİRTAŞ katılmıştır.

GİSBİR 2013 YILI YURTDIŞI VE YURTIÇİ GERÇEKLEŞTİRİLEN FAALİYETLER

- GİSBİR Toplantı Salonu'nda UDH Bakanlığı Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürü Sn. Hızırreis DENİZ ve Yönetim Kurulu Üyeleri ile toplantı icra edilmiştir.
- Genel Sekreter Sn. Süheyl DEMİRTAŞ ve Ar-e Uzmanı Sn. Gökhan Murat KAYA Norveç'in başkenti Oslo'da gerçekleştirilen Nor-Shipping 2013 Fuarı'na katılmıştır.
- OECD Gemi İnşa Çalışma Grubu 116. toplantısına Genel Sekreter Sn. Süheyl DEMİRTAŞ katılmıştır.
- İstanbul Teknik Üniversitesi Ayazağa Kampüsü Süleyman Demirel Kültür Merkezi'nde gerçekleştirilen Türkiye Offshore Energy Conference'na Genel Sekreter Yardımcısı Sn. Ercan ÖZOKUTUCU katılmıştır.
- Deniz Ticaret Odası'nda icra edilen Denizcilik Sektörü Teşvikleri Hakkında yapılan toplantıya Genel Sekreter Yardımcısı Sn. Bülent AKKÖSE katılmıştır.
- İstanbul Valiliği İl Planlama ve Koordinasyon Müdürlüğü 2013 yılı II. Dönem İl Koordinasyon Kurulu Toplantısına GİSBİR Genel Sekreter Yardımcısı Sn. Bülent AKKÖSE katılmıştır.
- GİSBİR Konsey Salonu'nda tersanelerimize, SGK Tersane Denetimi Rehberi hakkında Sosyal Güvenlik Kurumu Başmüfettişi Sn. Bekir GEÇER tarafından brifing verilmiştir.
- UDH Bakanlığı Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğünde 11. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Şurası Toplantısı'na Genel Sekreter Yardımcısı Sn. Ercan ÖZOKUTUCU ve Hukuk Müşaviri Av. Sevdâ Zübeyde ÇETİN katılmıştır.
- Norveç Devleti'nin yurtdışındaki tek resmi ticari temsilcisi konumunda bulunan Innovation Norway'yi temsilen Türkiye'ye gelen üst düzey yetkililer GİSBİR Genel Merkezi'ni ziyaret etmiştir.
- İtalya'nın Cenova kentinde düzenlenen Port & Shipping Tech Fuarına Genel Sekreter Sn. Süheyl DEMİRTAŞ katılmıştır.
- UDH Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü'nde "Gemi İnşa ve Geri Dönüşüm Tesislerinde Çalışanların Meslek Standartları"

GİSBİR 2013 YILI YURTDIŞI VE YURTIÇI GERÇEKLEŞTİRİLEN FAALİYETLER

konulu toplantıya Genel Sekreter Yardımcısı Sn. Ercan ÖZOKUTUCU katılmıştır.

- Genel Sekreter Sn. Süheyl DEMİRTAŞ, İtalya'nın Cenova kentinde düzenlenen Port&Shipping Tech Forum'da "Türk Lojistik ve Altyapı Sisteminin Gelişimi" panelinde 'Prospects of Turkish and World Shipbuilding Industry' konulu bir sunum ve konuşma gerçekleştirmiştir.
- Milli Savunma Bakanı Sn. İsmet YILMAZ, Milli Savunma Bakan Yardımcısı Sn. Hasan Kemal YARDIMCI ve beraberindeki heyet, GİSBİR Genel Merkezi'nde Yönetim Kurulu Başkanı Sn. Murat KIRAN ve Yönetim Kurulu Üyeleriyle bir araya gelmiştir.
- İMEAK DTO'nun Marmara ve Türk Boğazlarının ECA İlan Edilmesi konulu toplantısına GİSBİR Genel Sekreter Yardımcısı Sn. Ercan ÖZOKUTUCU katılmıştır.
- İTÜ Gemi İnşaatı ve Deniz Bilimleri Fakültesinde gerçekleştirilen Küçük Tekne ve Yat Lisans Programı konulu Çalıştaya Yönetim Kurulu Muhasip Üyesi Sn. Orkun ÖZEK ve Yönetim Kurulu Üyesi Sn. Hüseyin MENGİ katılmıştır.
- Tersanelerimize İhracata Yönelik Verilen Devlet Hibe Yardımları hakkında "KOBİ TÜRKİYE" Danışmanlık Firması tarafından düzenlenen bilgilendirme toplantısı GİSBİR Konsey Salonu'nda gerçekleştirilmiştir.
- Alt İşveren Firmaları ile GİSBİR Toplantı Salonu'nda, "Gemi İnşaa Sektöründe Ara Eleman İhtiyacının Belirlenmesi ve Bu İhtiyaca Yönelik Eğitim Şeklinin Tespit Edilmesi" konulu toplantı gerçekleştirilmiştir.
- Paris'te gerçekleştirilen OECD "Gemi İnşaa Çalışma Grubu (WP6) Çalışma Grubunun 117. toplantısına Genel Sekreter Sn. Süheyl DEMİRTAŞ katılmıştır.
- Dubai'de gerçekleştirilen OISA İcra Komitesi ve Genel Kuruluna Yönetim Kurulu Başkanı Sn. Murat KIRAN ve Yönetim Kurulu Muhasip Üyesi Sn. Orkun ÖZEK katılmıştır.
- DEİK 2013 Yılı Olağan Genel Kurulu'na Genel Sekreter Sn. Süheyl DEMİRTAŞ katılmıştır.

KAYNAKLAR

1. Show Boats International Report
2. Clarksons Report
3. ISL Report
4. Marine Money
5. World Maritime News
6. The Super Yachting Index
7. UDH Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü
8. IHS Fairplay Solutions
9. IHS Fairplay Magazine
10. B.R.S. Report
11. Platou Report
12. Sea Europe
13. BIMCO
14. Rigzone
15. Aktüel Deniz
16. Deniz Haber
17. Nauticalcharts
18. Superyachtintelligence
19. Boat International
20. Stockmarketadvantage
21. Bloomberg
22. Reuters
23. TUIK
24. TİM
25. İŞKUR
26. www.tccb.gov.tr/ddk

NOTLAR

NOTLAR

NOTLAR



1971