



TÜRKİYE GEMİ İNŞA SANAYİCİLERİ BİRLİĞİ

GİSBİR

GEMİ İNŞA, BAKIM-ONARIM SEKTÖR RAPORU, 2014

İÇİNDEKİLER

DENİZ TAŞIMACILIĞI

DENİZ TAŞIMACILIĞI (DÜNYA)
Baltık Kuru Yük Endeksi (BDI) Nedir?
Küresel Ticaretin En Önemli Üç Elemanı:
Ham Madde, Üretim, Pazar
DENİZ TAŞIMACILIĞI (TÜRKİYE)

GEMİ İNŞA BAKIM ONARIM

GEMİ İNŞA, BAKIM- ONARIM (TÜRKİYE)
Türkiye Gemi İnşa Sanayisinin Ülke
Ekonomisine Katkıları
İhracat
Ülke Savunmasına Katkı
İstihdam
Türkiye Gemi Bakım Onarım Rakamları
Türkiye Gemi İnşa Rakamları
Yat Sektörü
Yan Sanayi
GEMİ İNŞA, BAKIM-ONARIM (DÜNYA)

OFFSHORE SİSTEMLERİ

SONUÇ VE ÖNERİLER

GİSBİR 2014 YILI YURT İÇİ VE YURT DIŞI FAALİYETLERİ

KAYNAKLAR

1. DENİZ TAŞIMACILIĞI

1.1. DENİZ TAŞIMACILIĞI (DÜNYA)

Deniz taşımacılığı denince sıklıkla karşılaşılan terim Baltık Endeksi'dir.

1.1.2. Baltık Kuru Yük Endeksi (BDI) Nedir?

İngilizce adıyla Baltic Dry Index (BDI) ya da Dry Bulk Index, kuru yük taşıma bedellerini (navlun) gösteren bir endekstir. BDI, merkezi Londra'da ve yaklaşık 200 yıllık geçmişi bulunan, denizcilik sektörünün bağımsız veri sağlayıcısı Baltık Borsası (Baltic Exchange) tarafından yayınlanmaktadır. Bu kuruluş tarafından yayınlanan veriler gemi broker'ları, filo sahipleri ve finans çevrelerince oldukça itibar görmekte ve yapılan taşımacılık sözleşmelerinde bu kuruluşun verileri referans alınmaktadır.

Baltık Borsasına kayıtlı 600 üye firma bulunmakta olup bu üyeler dünya deniz taşımacılığı hacminin tamamına yakınıni temsil etmektedirler. Kayıtlı üyeler her gün navlun fiyatlarını borsaya bildirmekte ve toplanan bu verilerden bir navlun fiyat endeksi oluşturulmaktadır. Baltık Borsası halka açık bir borsa değildir. Üyeler dışında veri kaynağı kabul edilmediği için endeksin manipüle edilmesi olasılığı yoktur. Bu nedenle endeks güvenilir kabul edilmektedir.

BDI yalnızca Baltık ülkeleri değil, tüm dünyadaki kuru yük taşımacılığı verileri üzerinden hesaplanmaktadır.

Kuru yük; demir cevheri, çimento, çelik, hububat ve kömür gibi hammaddeler için kullanılan bir terimdir. Bu hammaddeleri taşıyan kuru yük gemileri ise tonajlarına göre kategorilere ayrılmıştır. Baltık Borsası, ortalama kuru yük endeksi olan BDI dışında farklı gemi tipleri için de ayrı endeksler yayınlamaktadır.

DENİZ TAŞIMACILIĞI

Aşağıda BDI hesaplamasına dahil edilen kuru yük gemi tipleri ve dünya filosundaki yerleri görülebilir;

Tablo-1

Gemi tipi	Gemi Tonajı (DWT)	Gemi Adedi	Toplam Tonaj (DWT)	Dünya Kuru Yük Filosu içinde %'si	Sipariş Halindeki Gemi Adedi	Sipariş Gemi Tonajı (DWT)
Capesize	>100.000	1.565	293.090	%40	311	60.000
Panamax	60-80.000	1.417	104.673	%14	147	10.951
Supramax	40-60.000	2.975	157.000	%21	640	37.500
Handysize	15-35.000	3.019	37.650	%5	63	1.343

*Kaynak: AAPA Advisory -The Bulk Carrier Register 2014

AAPA'nin 2014 başında yayınladığı istatistiklere göre, dünyada halen serviste olan yukarıdaki gemi tipleri dahil, çeşitli boyutlarda toplam 9.917 kuru yük gemisi bulunmaktadır. Bu gemilerin toplam taşıma kapasitesi 721 Milyon DWT'dir. 1.850 adet gemi yapım ve sipariş aşamasında olup, filoya katılacak bu gemilerin toplam tonajı 150 milyon DWT'dir.

Clarksons verilerine göre, 2014 Yılı Ocak ayı itibariyle yaklaşık 10 milyar ton yük deniz yoluyla taşınmıştır ve dünya ticaretinin % 90'ı deniz yoluyla gerçekleşmektedir. Institute of Shipping Economics and Logistics (ISL) verilerine göre de, Ocak 2014 itibariyle dünya deniz ticaret filosu 1.000 GT ve üzeri, 1,6 milyar DWT toplam kapasitesinde 40.246 adet gemiden oluşmaktadır.

Baltık Kuru Yük Endeksi Neden Önemlidir, Nasıl Yorumlanmalıdır?

Kuru yük taşımacılığına talebin yüksek olması, dünyada hammadde ticaretinin arttığını göstermektedir. Talebin yüksek olduğu dönemlerde doğal olarak taşımacılık fiyatları da artışa geçecektir. Navlun fiyatlarının ortalamasını gösteren Baltık Endeksi'nin artış

DENİZ TAŞIMACILIĞI

trendinde olması dünya ticaretinde canlanma, dolayısıyla dünya ekonomisinde büyüme beklentisi oluşturmaktadır. Bu nedenle BDI öncü gösterge olarak kabul edilmektedir.

BDI, denizcilik sektöründe faaliyet gösterilmiyorsa her gün takip edilmesi gereken bir endeks değildir. Bu endeks yorumlanırken;

- *Uzun vadeli trendler değerlendirilmeli,
- * Olağan dışı artış ve azalışlar izlenmeli ve nedenleri araştırılmalı,
- *Yardımcı bir göstergenin ötesinde değerlendirilmemelidir.

Denizcilik sektörünün iç dinamikleri de Baltık Endeksi'ni yakından etkilemektedir. Gemi inşa sanayi bir döngü üzerine kuruludur. Denizcilik filosuna yeni gemiler katılır, tonaj fazlası oluşur, bu nedenle navlun bedelleri düşer; eski gemiler sökülür, filo tonajı düşer ve navlun bedelleri tekrar yükselişe geçer ve gemi siparişleri yeniden artar. Sektördeki bu döngü, navlun bedellerinin yalnızca ekonomik aktiviteye bağlı olmadığını, aynı zamanda sektördeki gemi tonaj eksikliği ya da fazlalığı ile ilgili olduğunu göstermesi açısından önemlidir. Bu durumda navlun bedellerindeki artış ya da azalış yorumlanırken, dünya taşımacılık hacmi, yeni sipariş verilen gemiler gibi birçok istatistik veri beraber değerlendirilmelidir.

Bunun dışında hava şartları da navlun fiyatlarını kısa vadeli olarak değiştiren faktörlerden birisidir.

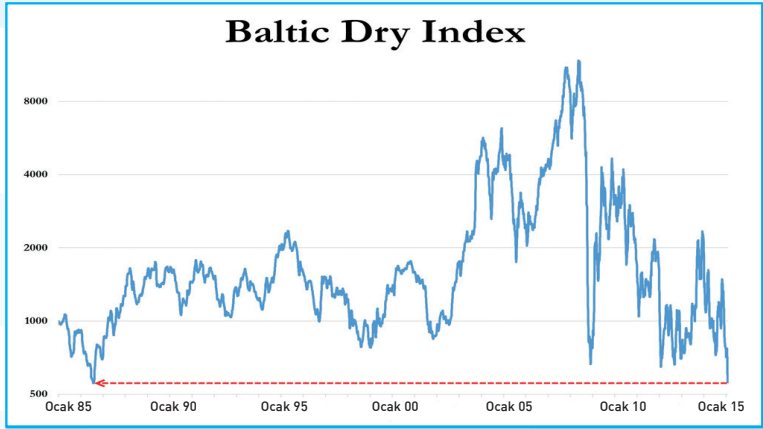
Dünya ekonomisi kısıtlı olsa da büyümesini sürdürmüş, buna karşın BDI trend yaratacak bir artış sağlayamamıştır. BDI'ın düşük kalmasındaki bir neden de 2008 küresel ekonomik krizi öncesi olumlu beklentilerle verilen gemi siparişlerinin 2012 yılına doğru teslim edilmesi ve dünya kuru yük taşımacılık kapasitesinin büyük oranda artmasıdır.

2014 Nisan ayında düşüş göstermeye başlayan navlun fiyatları 2015 yılında da düşük seviyelerde, 500-600 puanlarda seyretmektedir.

Geçtiğimiz yıl 2 bin puanı aşan Baltık Kuru Yük Endeksi (BDI) Temmuz 2014 ayında 720 puanlara kadar gerilemiştir. Akdeniz ve Karadeniz'deki koster navlunları ise 770 puanla giriş yaptığı 2014'te, Temmuz ayında 638 puana kadar düşmüştür. Bölge ülkelerindeki sıcak gelişmelerle sarsılan denizcilik piyasaları Temmuz'da başlayacak tahıl sevkiyatıyla navlunlarda artış olması beklenilmiş ancak, sevkiyatlar başlamayınca navlunlar Temmuz ayında da düşüşünü sürdürmüştür.

Yıla 770 puan seviyesinde başlayan ve Ocak-Şubat aylarında 700 puan seviyesine düştükten sonra tekrar toparlanarak 750 puanın üzerine çıkan koster navlun piyasasının Nisan ayından bu yana sürekli bir düşüş göstererek 638 puan seviyesine gerilediği görülmüştür. (ISTFIX)

Grafik-1



Kaynak: Bloomberg

DENİZ TAŞIMACILIĞI

Ukrayna'daki gerginliğin giderek dramatik bir hal alması, Kırım limanlarının uluslararası ticarete kapatılması ve Rusya üzerinde artan baskı gibi faktörler de bölgede ticareti ürkütmektedir.

2013'te birçok alanda son yılların rekorlarını kıran denizcilik sektörü, 2014'te ise umduğunu bulamamış, navlunlar dibe vurmuş ve gemi ihracatı da 2013'le aynı rakamda kalmıştır. Sektörde umutlar 2015 yılına ertelenmiş durumdadır.

Dünya ticaretinin % 90'ı, Türk dış ticaretinin ise % 86.4'ü deniz yoluyla yapılmaktadır. Deniz yoluyla taşınan global yük miktarı son 20 yılda iki katına çıkmıştır. 1995 yılı sonunda 5 milyar tonu aşan deniz yoluyla taşınan yük miktarının 2014 yılı sonu itibarıyla 10,5 milyar tona ulaşacağı öngörülmektedir. 2015'te ise bu rakamın yaklaşık % 4 artması beklenmektedir.

2008 sonrası düşüşe geçen denizcilik sektörü 2013'te yeniden bir toparlama yaşamış, hatta birçok alanda son yılların rekorları kırılmıştır. Navlun piyasasında yeniden 2.500 puanları aşan sektör, gemi inşada da son yılların ihracat rekorunu kırmıştır. Aynı şekilde bakım onarımda da oldukça başarılı bir yılı geride bırakarak 16 milyon DWT'a ulaşan sektör, 2014'e de umutlu girmiş, ancak 2013'teki yükseliş 2014'te aynı hızla devam etmemiştir. Navlun dibe vurmuş, gemi ihracatı ise 2013'le aynı rakamda kalmıştır. 2015 yılında denizcilik sektörü açısından temkinli iyimserliğin hâkim olması beklenmektedir.

Navlunlarda aşırı yükselmelerin artık hayal olduğunun anlaşılmaya başladığı 2014'te maliyetler zayıf bir düşme eğilimi göstermiştir. Nitekim birinci çeyrek sonuna gelindiğinde, ortalama fiyat Çin-Avrupa hatları için 1.025 USD/TEU, Çin-Amerika hattı için 2.560 USD/TEU düzeylerinde kalmıştır. Bu rakamlar 2013 sonuna göre sırasıyla % 28 iskontolu ve % 7 primlidir. Ancak ilerleyen dönemde tüm hatlar için navlunlarda

DENİZ TAŞIMACILIĞI

çok kısa süreli bir sıçrama görülmüştür. Yılsonuna yaklaşırken konteyner navlun piyasası 2013 ortalamalarına göre daha yüksek düzeyde seyretmiştir. Detaylara bakılacak olursa, Çin-Avrupa hatları için 1.270 USD/TEU'luk fiyat düzeyi % 14, Çin-Amerika hattı ise 2.800 USD/FEU ile % 5 artmış durumdadır. Tanker navlun piyasasında ise 2014 ilk aylarında 2013 yılsonu değerlerine göre % 20'lik bir artış kaydedilmiştir. Daha sonra sakinleşen piyasada, konteyner navlununda olduğu gibi ilerleyen dönemde tekrar artışlar yaşanmıştır. Ancak bu artış daha sınırlı bir artış olarak gerçekleşmiş ve daha çok Panamax ve Handysize gibi yani 10-80 bin DWT arasındaki küçük ölçekli gemilerde yaşanmıştır. 2014 yılı ortalama navlun fiyatlarının 2013 düzeylerine göre % 9 üzerinde seyrettiği ve yılın sonlarına gelirken tüm gemi ve hatların büyük çoğunluğunda hafif bir artış eğilimine girildiği görülmektedir.

Denizcilik sektöründe 2015 yılı beklentilere bakıldığında ise AB'nin büyüme görünümünün değişmemesi, Japon ekonomisinin daralacağı beklentisi, Çin'deki zayıflayan büyüme, ABD'nin net petrol ihracatçısı olma yönünde geliştirdiği dış ticaret/enerji politikaları ve düşen petrol fiyatları tanker piyasasının zor bir dönemde olduğunu göstermektedir. 2014 yılında emtialardaki fiyat düşüşleri çok belirgin bir şekilde yaşanmıştır. Nitekim 2014'ün 3. çeyreğinin sonunda kömür, demir cevheri, buğday, petrol ve kimyasalların bu seneki ortalama fiyatları 2013 sene sonu düzeylerine göre sırasıyla % 9, % 3, % 2, % 8 ve % 1 düşük olmuştur. Aslında bu fiyat gelişmeleri bir anlamda talepteki zayıflamanın bir göstergesidir. Deniz taşımacılığı da bu gelişmelerden etkilenecek gibi gözükmemektedir. Asya ülkeleri arasında ise ticaret hacminde ciddi artış beklentisi vardır. 2015 yılında navlunların 2014 yılının üzerinde olması beklenmektedir. Bu oran yaklaşık % 7 civarındadır.

Konteyner navlunu açısından baktığımızda 2014 yılında boş kapasite % 1.3 ile çok düşük seviyelere inmiştir. Normalde bu

navlun için iyi bir gelişme gibi gözükse de 2014 verilerine çok yansımamıştır. Ayrıca 2015 yılında konteyner kapasite artışında beklenti 2014'ün üzerine çıkarak % 5.5 seviyelerindedir.

Gemi arz-talep dengesi baz alındığında, Tanker talebinin 2014'e benzer bir hızda ilerleyeceği ve 2015'te % 2.2 artış kaydedeceği tahmin edilirken, bunun karşısında filo artışının DWT olarak % 1.2 gerçekleşeceği tahmin edilmektedir. Ancak bu durumun gerçekleşmesi durumunda 68 milyon DWT'lik bir arz fazlası oluşacaktır. Kuru yükte ise filo artış hızının, kuru yük ticaretinin 1 puan üzerinde gerçekleşeceği tahmin edilmektedir. 2014'te konteynerde kapasite artışı % 5, konteyner ticaret hacmi artışı % 6 olmuştur. 2015 tahminleri ise, aynı değerler için sırasıyla % 5 ve % 7'dir. Bu açıdan konteyner piyasasında çok olumsuz bir arz-talep dengesi yoktur. Hatta bu dengenin talep lehinde artıyor olması navlunlar için 2014'e yansımaya bile, 2015'te olumlu bir görünüm sağlayabileceği değerlendirilebilir.

1.1.3. Küresel Ticaretin En Önemli Üç Elemanı: Ham madde, Üretim, Pazar

- Ham madde, ülkeler ve bölgeler arasındaki ticarete önemli bir yere sahiptir. Üretimin ve ekonominin temel kaynağını oluşturur. Dünya geneline baktığımızda hammadde alanları, üretim alanları ile pazar alanlarının bulunduğu yerler farklılık göstermektedir.
- Ülkelerin birbirleriyle ticaret yapmalarının temel nedeni, kendi ülkelerinde üretilmeyen ya da çok büyük maliyetler gerektiren malları daha ucuza almaktır. Dünyada hiçbir ülke kendi ihtiyaçlarını kendisi üretecek kaynak ve kapasiteye sahip değildir. Ülkeler, sahip oldukları fazla kaynakları ve ürettikleri malları başka ülkelere satarlar. Bu olay sonucunda uluslararası (küresel) ticaret ortaya çıkmıştır. Uluslararası ilişkilerde ticaret ve yatırım ağlarının etkisi gittikçe önem kazanmaktadır.

Buna bağlı olarak;

- Kurum ve kuruluşların ülke dışına yatırımları artmaktadır.
- Ortak pazar, gümrük birlikleri rekabeti artmaktadır.
- Ticaret ve taşımacılıkta siyasi sınırlar önemini kaybetmektedir.
- Serbest ticaret bölgeleri önem kazanmaktadır.

DÜNYA'DAKİ ÖNEMLİ ÜRETİM ALANLARI VE BÖLGELERİ

1. Tarımsal Ham Madde Alanları:

- a. Toprak Ürünleri Üretim Alanları: ABD, Rusya, Çin, Hindistan
- b. Orman Ürünleri Üretim Alanları: Kongo Havzası, Amazon Havzası, Kuzey Avrupa, Kuzey Amerika
- c. Balıkçılık Üretim Alanları: Japonya ve çevresi, Peru ve çevresi, Kanada'nın batısı, ABD'nin doğu kıyıları
- d. Hayvancılık Üretim Alanları: Avustralya, Kuzeybatı Avrupa, Orta ve Güney Afrika

2. Madenler ve Enerji Kaynakları Üretim Alanları:

Kuzey Amerika, Orta Asya, Büyük Sahra, Kongo Havzası, Güney Amerika Orta Kesimi, Orta Avustralya (Çöl Bölgesi), Avrasya Bölgesi (Orta ve Kuzey Avrupa ile Rusya'nın Kuzeyi), Orta Doğu

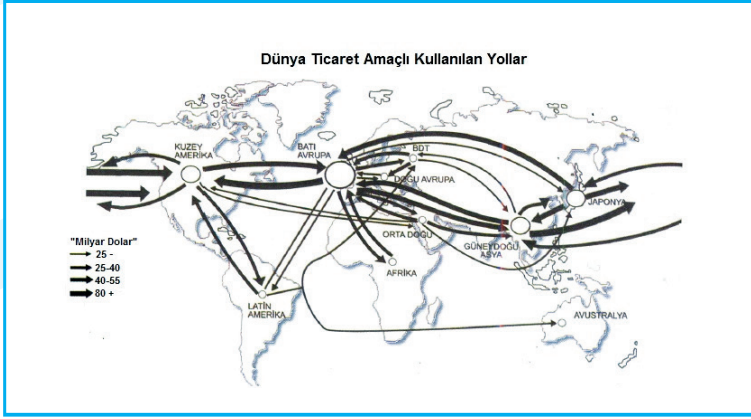
3. Sanayi Üretim Alanları:

Kuzey Amerika, Batı Avrupa, Japonya, Çin, Güneydoğu Asya, Rusya Federasyonu

- Ülkeler arasında sermaye akışı, enerji talebi ve yeni pazar arayışları ortaya çıkmaktadır.
- Teknoloji ve iletişim sistemlerinin gelişmesi ve yaygınlaşması ticaretin daha hızlı yapılmasını sağlamaktadır.
- Sanayinin gelişimi hammadde tüketimini hızla artırmaktadır.

DENİZ TAŞIMACILIĞI

- Ticaretin yoğunlaştığı bölgeler ülkelerin gelişmişlik seviyelerine göre değişmektedir.
- Ekonomideki bu gelişmeler dağıtım ve pazarlamanın önemini artırmaktadır.



Tablo-2

DÜNYA DENİZ TİCARET FİLOSUNUN GELİŞİMİ (Milyon 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	1.035.1
2009	369.0	34.0	413.4	10.4	273.1	1099.9
2010	396.2	35.8	454.9	9.6	294.9	1.191.3
2011	413.1	36.1	532.5	6.8	309.9	1.298.4
2012	439.0	36.5	615.7	-	305.3	1.396.6
2013	460.5	36.6	681.1	-	208.7	1458.9
2014	471.3	36.3	718.7	-	293.2	1.519.4

Kaynak: Platou

DENİZ TAŞIMACILIĞI

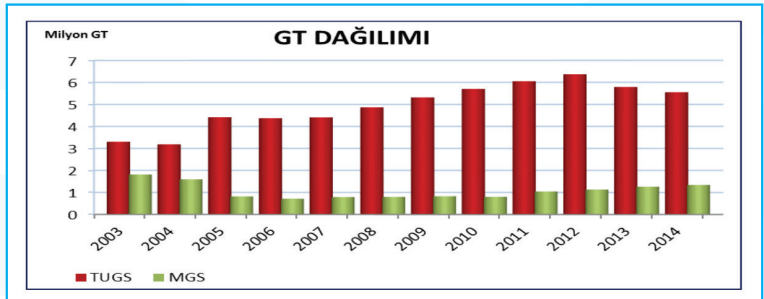
Tablo-3

1.2. DENİZ TAŞIMACILIĞI (TÜRKİYE)

YIL	TUGS (GT)	MİLLİ GEMİ SİCİLİ (GT)	TOPLAM (GT)
1999	0	6.778.000	6.778.000
2000	2.628.576	3.415.440	6.044.016
2001	3.217.128	2.784.646	6.001.774
2002	3.587.800	2.148.256	5.736.056
2003	3.299.581	1.813.833	5.113.414
2004	3.180.255	1.592.095	4.772.350
2005	4.412.902	815.637	5.228.539
2006	4.371.965	711.890	5.083.855
2007	4.406.072	788.915	5.194.987
2008	4.863.718	794.566	5.658.284
2009	5.313.832	825.344	6.139.176
2010	5.701.087	801.374	6.502.461
2011	6.049.591	1.043.036	7.092.628
2012	6.366.647	1.129.815	7.496.462
2013	5.788.366	1.261.125	7.049.491
2014	5.548.409	1.342.511	6.890.920

Kaynak: UDH Bakanlığı

Grafik-2



Kaynak: UDH Bakanlığı

DENİZ TAŞIMACILIĞI

Yıllar İtibariyle Türk Deniz Ticaret Filosunun Gemi Cinslerine Göre DWT ve Adet Gelişimi 150 GT ve Üzeri Gemiler, 10'lu Grup

Tablo-4

GEMİ CİNSİ	2009		2010		2011		2012		2013		2014	
	Adet	DWT	Adet	DWT	Adet	DWT	Adet	DWT	Adet	Dwt	Adet	DWT
Kuru Yük Gemileri (Genel Kargo)	508	1.768.424	500	1.745.054	496	1.753.636	489	1.823.586	473	1.744.129	447	1.717.920
Dökme Yük Gemileri	100	3.633.125	106	4.189.277	115	4.987.983	115	5.164.647	109	4.511.037	102	4.398.401
Konteyner	66	767.738	70	831.687	70	913.936	72	977.278	72	951.800	74	1.002.485
Sıvı / Gaz Taşıyan Tankerler	224	1.833.360	223	1.879.333	221	1.973.704	214	2.160.427	213	1.876.860	196	1.793.353
Yolcu Gemileri	228	40.677	242	44.819	237	48.238	253	49.989	259	51.580	257	65.629
Hizmet Gemileri	71	40.538	77	47.150	80	61.541	89	65.544	95	67.576	103	53.789
Römorkörler	113	3.088	109	3.088	111	2.711	121	3.088	120	2.849	126	2.776
Deniz Araçları	139	2.826	153	2.586	162	5.548	164	1.364	178	1.147	172	5.347
Balıkçı Gemileri	205	28.409	209	27.915	216	8.759	218	8.757	222	9.058	227	9.185
Sportif ve Eğlence Amaçlı Yatılar	68	2.402	88	2.241	124	2.881	144	2.947	168	2.953	184	2.953
TOPLAM	1.722	8.150.588	1.777	8.773.151	1.832	9.758.936	1.879	10.257.627	1.911	9.218.988	1.888	9.051.839

Kaynak: UHD Bakanlığı

Yıllara Göre Türk Deniz Ticaret Filosunun Yaş Ortalamaları (150 GT'dan Büyük Gemiler)

Tablo-5

YIL	ORTALAMA YAŞ
2003	24
2004	23
2005	21
2006	22
2007	21
2008	21
2009	21
2010	21
2011	21
2012	22
2013	23
2014	23

Kaynak: UDH Bakanlığı

DENİZ TAŞIMACILIĞI

Türk sahipli gemiler 22 farklı bayrakta dolaşmaktadır.

2007 yılında 1 milyar DWT olan, 2012 yılında ise 1.5 milyar DWT sınırını aşan dünya deniz ticaret filosu 2014 yılı sonlarına yaklaşırken 1.73 milyar DWT sınırına ulaşmıştır. Bu tonaj içerisinde Türk sahipli gemi filosunun büyüklüğü ise 30.4 milyon DWT'dir. Dünya deniz ticaret filosunun % 50'den fazlası "Serbest Bayrak" altında, bunun dışında kalan gemiler ise ülkelerin milli bayrakları altında çalıştırılmaktadır. 1980'li yıllardan itibaren bazı Avrupa ülkeleri serbest bayrağa kaçışı önlemek için kendi milli bayrakları altında "ikinci sicil" uygulamasına başlamıştır. Örneğin Norveç bu konuda öncü ülkelerden birisi olmuştur.

Norveç Gemi Sicili'nin yanı sıra, kısaca 'NIS' olarak ifade edilen "Norveç Uluslararası Gemi Sicili" gibi bir uygulamaya başlamıştır. Türkiye'de Türk Gemi Sicili'nin yanı sıra kısaca 'TUGS' olarak adlandırdığımız "Türk Uluslararası Gemi Sicili" uygulamasına başlanmıştır.

Türk sahipli gemilerin toplam tonajı 30.355.524 DWT olmakla beraber bunun sadece 9.05 Milyon DWT'lik kısmı Türk Bayrağı altında çalıştırılmaktadır.

Veriler incelendiğinde 30.355.524 DWT'lik Türk sahipli filonun toplam 2.336 adet gemiden oluştuğu görülmektedir. Adet bazında incelediğimizde Türk armatörünün 1.287 adet gemi ile ilk tercihinin Türk Bayrağı olduğu görülmektedir. İkinci sırada ise 323 adet gemi ile Malta Bayrağı gelmektedir.

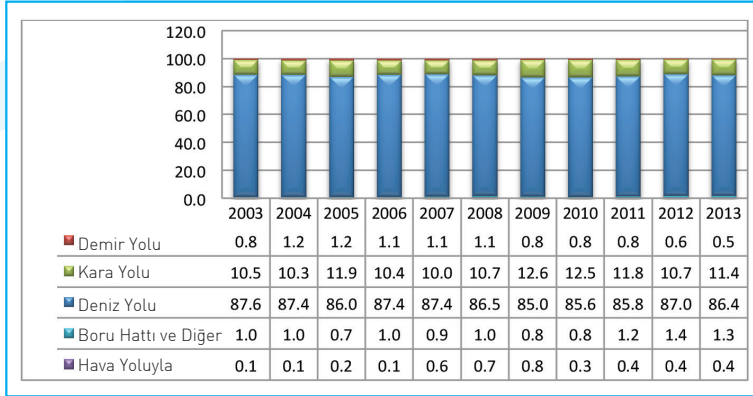
Navlun piyasalarında yaşanan sıkıntılar ve yeni kurallar, yüksek yakıt sarfiyatı bulunan gemilerin sahiplerini gemilerini hurdaya göndermek zorunda bırakmıştır. Son 30 yıllık dönemde en fazla geminin hurdaya çıktığı yıl 59 milyon DWT ile 2012 yılıdır.

DENİZ TAŞIMACILIĞI

Hurdaya çıkışlar 2013 yılında 47,56 milyon DWT, 2011 yılında 43.43 milyon DWT, 2009 yılında 33.93 milyon DWT, 2010 yılında 28.71 milyon DWT olarak gerçekleşmiştir. 2014 yılı Eylül ayı sonu itibarıyla hurdaya çıkan gemi tonajı 23.68 milyon DWT olmuştur. Aliağa gemi dönüşüm tesislerinde ise 2014'te bir önceki yıla oranla % 30 düşüş olduğu belirtilmektedir.

Grafik-3

Yıllar İtibariyle Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımaları (%)



Türkiye İstatistik Kurumu verilerine istinaden, 2013 yılında Türkiye'nin dış ticaret hacminin (miktar olarak) % 86.4'ü Deniz Yolu ile % 11.4'ü Kara Yolu ile % 0.5'i Demir Yolu ile % 1.3'ü diğer yollar ile (postayla gönderme, sabit hatlar, kendinden hareketli araçlar) ve % 0.4'ü ise Hava Yoluyla taşınmıştır.

2012 yılına nazaran 2013 yılında Deniz Yolu ile dış ticaret taşıma hacmi miktar olarak % 0.6, Kara Yolu ile taşıma % 0.7, Demir Yolu ve diğer yollar ile taşıma % 0.1 oranında azalmış; Hava Yoluyla ise oran aynı kalmıştır.

DENİZ TAŞIMACILIĞI

2013 yılında Türkiye'nin dış ticaret hacminin değeri olarak % 55.24'ü Deniz Yolu ile % 23.24'ü Kara Yolu ile % 0.68'i Demir Yolu ile % 11.28'i Hava Yoluyla ile ve % 9.56'sı diğer yollar ile (postayla gönderme, sabit hatlar, kendinden hareketli araçlar) taşınmıştır.

2. GEMİ İNŞA, BAKIM - ONARIM

2.1. Gemi İnşa, Bakım- Onarım (Türkiye)

Gemi İnşa Sanayi önem verildiği bütün ülkelerde;

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

Ülkemizde özel sektöre gemi, yat inşa ve bakım-onarım faaliyeti gerçekleştiren 99 adet Tersane, 46 adet Tekne İmal ve Çekek Yeri bulunmaktadır. Tersane olarak tahsis edilen alanlardan 57 adedi faal, 42 adedi gayrı faaldir. Tekne İmal ve Çekek Yeri olarak tahsis edilen alanlardan 36 adedi faal, 10 adedi gayrı faaldir. Toplamda 93 adet tesis faal olup, 52 adet tesis ise gayrı faaldir. Ülkemizdeki tersane alanları bölgesel olarak baz alındığında, 27 adedi İstanbul Tuzla Tersaneler Bölgesi'nde, 35 adedi Yalova, 12 adedi Zonguldak, 6 adedi Körfez/Kocaeli, 5 adedi Samsun, 3 adedi Kastamonu, 2 adedi Çanakkale, 2 adedi Trabzon, 2 adedi Balıkesir'de bulunmakta olup, birer adet Adana, Mersin, Sakarya, Ordu, Hatay'da konuşlanmış durumdadır. Bunların dışında başta Tuzla Tersaneler Bölgesi olmak üzere çeşitli illerde 50 metreden küçük kıyı şeridi bulunan işletmelerde "Tekne İmal Yeri" adı altında gemi inşa ve bakım onarım faaliyetleri gerçekleştirmektedir.

GEMİ İNŞA, BAKIM-ONARIM



Tesislerde 24 adet yüzer, 6 adedi kuru ve 1 adedi senkrolift olmak üzere toplam 31 adet havuz faaliyettedir.

Tablo-6

TERSANELERİN KURU VE YÜZER HAVUZ SAYILARI		
NO	TERSANE ADI	HAVUZ BİLGİLERİ
1	ERKAL Uluslararası Nakliyat ve Ticaret A.Ş.	350 x 80 M 100.000 T
2	GEMSAN Gemi ve Gemi İşlet. San. Ve Tic. Ltd. Şti.	230 X 45 M 20.000 T
3	HİDRODİNAMİK Gemi San. ve Tic. A.Ş.	115 X 22 M 2.750 T
4	GEMAK Gemi İnşaat Sanayi ve Tic.A.Ş.	233 X 37 M
5		170 X 26 M
6		230 X 40 M
7	DESAN Deniz İnşaat Sanayi A.Ş.	186 X 27 M
8	İSTANBUL Denizcilik Gemi İnşa San. ve Tic. A.Ş.	93 X 28 M 4.200 T
9	DENİZ ENDÜSTRİSİ A.Ş.	210 X 37 M KURU
10	SEDEF Gemi İnşaatı A.Ş.	315 X 50 M KURU
11	TUZLA GEMİ Endüstrisi A.Ş.	300 X 63 M KURU
12	DEARSAN Gemi İnşaat Sanayi A.Ş.	67 X 28 M 2500 T
13	TORLAK Denizcilik Sanayi ve Tic. A.Ş.	195 X 40 M 40.000 DWT
14	YARDIMCI Gemi İnşa A.Ş.	155 X 36 M 8.500 T
15	ÇEKSAN Gemi İnş San. Ve Tic. A.Ş.	130 X 29 M 7.000 T
16	DENTAS İnşaat ve Onarım San. A.Ş.	128 X 30 M 5.000 T
17	ÇİNDEMİR Mak. Gemi Onarım ve Tersanecilik A.Ş.	118 X 28 M 5.000 T
18	DALSAN Liman İnş. Tarama, Gemicilik San.	82 X 27 M 3.700 T
19	UZMAR Gemi Yapım Sanayi A.Ş.	87 X 37 M 5000 T
20		230 X 40 M 50.000 DWT KURU
21	BEŞİKTAŞ Gemi İnşa A.Ş.	227 X 35 M 16.500 T
22		227 X 35 M 16.500 T
23	SEFİNE Denizcilik Tersanecilik tur. San. ve Tic. Ltd. Şti.	240 X 42 M KURU
24	TERSAN Tersanecilik San. Ve Tic. A.Ş.	178 X 35 M 9000 T
25	HATSAN İnş. M.T. Gemi İnşa ve Deniz San. ve Tic. A.Ş.	180 X 30 M
26	İSTER İskele Liman ve Tersane İşlet. Ltd. Şti.	42 X 22 M 1400 T SENKROLİFT
27	TERSAN TERSANECİLİK VE TAŞIMACILIK AŞ.	130 X 30 M 7.100 T
28	URSA GEMİCİLİK BAKIM ONARIM TERSANECİLİK SAN.VE TİC.A.Ş	56 X 14 M KURU
29	PROTEKSAN TURKUAZ YAT SANAYİ A.Ş	54 X 20 M 1.100 T
30	İNEBOLU Tersanecilik Sanayi ve Ticaret A.Ş.	117 X 20 M 4500DWT
31	YATÇHLEY Gemi Yapım San. ve Tic. A.Ş.	150 X 20 M

Kaynak: GİSBİR

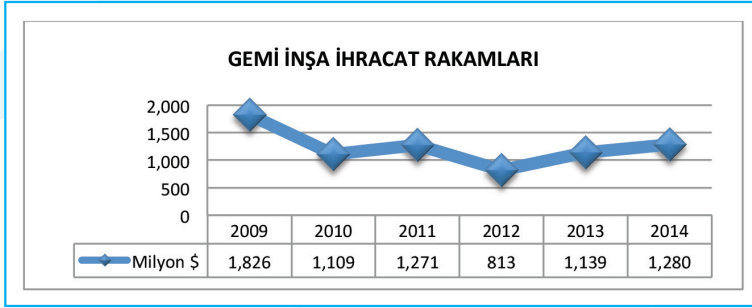
GEMİ İNŞA, BAKIM-ONARIM

Ülkemizdeki tesislerin gemi inşa kapasitesi toplam 4.200.000 DWT'dir. Ülkemizde gemi inşa tesislerine tahsis edilmiş toplam 7.526.647 m² alan bulunmaktadır. Tahsis edilen alanın 3.948.160 metrekaresinde aktif üretim yapılmakta, 3.578.487 metrekaresinde ise faaliyet bulunmamaktadır.

2.1.1. Türkiye Gemi İnşa Sanayisinin Ülke Ekonomisine Katkıları

2.1.1.1.İhracat

Grafik-4



Kaynak: TİM/TÜİK

Tablo-7

2013		2014	
Ocak	Aralık	Ocak	Aralık
47,02 Mil. USD	56,46 Mil. USD	59,76 Mil. USD	54,58 Mil. USD

Kaynak: TÜİK

Türkiye İhracatçılar Meclisi verilerine göre; Sektörün toplam ihracatının % 72.12'sini İstanbul, % 18.08'ini Yalova karşılamıştır. Geçen yıl en fazla sektör ihracatı ise 224.502.000 USD ile İskandinav ülkelerinden Norveç'e gerçekleştirilmiştir.

GEMİ İNŞA, BAKIM-ONARIM

2013'te 1 milyar 139 milyon USD olan sektör dış satımı, bu yılın aynı döneminde % 10.1'lik artışla 1 milyar 280 milyon 878 bin USD'yi bulmuştur.

Aralık 2013'te 56.46 Milyon USD olan gemi ve yat ihracatı ise Aralık 2014'te 54.58 Milyon USD ile aynı rakamları göstermiştir.

Dalgalı bir seyir izleyen gemi ve yat sektörünün dış satımı, yıla Ocak ayındaki % 11.3'lük artışla başlamış; Şubat'ta % 45.1 oranında düşmüş, Mart'ta % 5.1, Nisan'da % 161, Mayıs'ta ise % 46.4 artış kaydetmiştir. Bu tarihten itibaren düşüş trendine giren sektör ihracatı, Haziranda % 17.3, Temmuz'da % 7.3, Ağustos'ta % 21.2, Eylül ayında ise % 36.4 oranında gerilemiştir.

Ekim ayındaki ihracat artışı ise % 267.1 ile yılbaşından bu yana en yüksek artış oranı olarak kayıtlara geçmiş; Kasım ayında da % 8.7 oranında yükseliş görülmüştür.

Sektör dış satımının dörtte üçüne yakını karşılayan İstanbul'un 2013 yılında 759 milyon 80 bin USD olan ihracatı, 2014'te % 21.69'luk artışla 923 milyon 737 bin USD'ye ulaşmıştır. İstanbul, Türkiye'nin toplam gemi ve yat ihracatından % 72.12 oranında pay almıştır.

İstanbul'a yakın gelecekte rakip olacağı belirtilen Yalova'nın 2013 yılında 281 milyon 202 bin USD'yi gören ihracatı ise 2014'te % 17.61'lik düşüşle 231 milyon 663 bin USD'ye gerilemiştir. Yalova'nın sektörün toplam ihracatından aldığı pay ise % 18.08 olarak gerçekleşmiştir.

Gemi ve yat sektörünü sırtlayan bu iki il Türkiye'nin toplam gemi ve yat ihracatının da % 90.20'sine (1 milyar 155 milyon 400 bin USD) imza atmıştır.

Sektör 2014 yılında en fazla ihracatı (224 milyon 502 bin USD) İskandinav ülkelerinden Norveç'e gerçekleştirmiştir. Bu ülkeyi 164 milyon 585 bin USD dış satım yapılan Marshall Adaları takip etmiştir.

Türkiye ayrıca Irak'a 121 milyon 589 bin, Malta'ya 93 milyon 640 bin, Almanya'ya 88 milyon 336 bin, İtalya'ya 64 milyon 696 bin, Panama'ya 61 milyon 821 bin, Suudi Arabistan'a 42 milyon 28 bin, Hollanda'ya 42 milyon 25 bin, Brezilya'ya 41 milyon 634 bin, Danimarka'ya 39 milyon 431 bin, Singapur'a 38 milyon 924 bin, ABD'ye 32 milyon 813 bin ve Türkmenistan'a 26 milyon 529 bin USD'lik gemi ve yat ihracatı gerçekleştirmiştir. (TİM)

2.1.1.2. Ülke Savunmasına Katkı

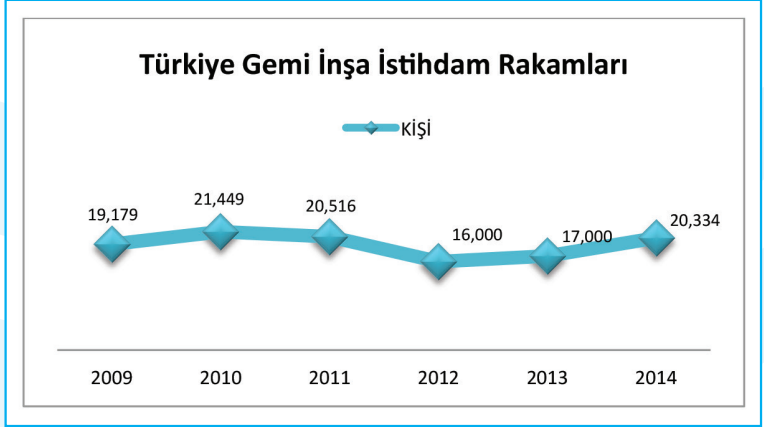
Türkiye özel sektör tersaneleri, Deniz Kuvvetleri'nin ihtiyacı olan gemilerin inşasını yapabilecek imkân ve kapasiteye ulaşmıştır. Ayrıca; olağanüstü durumlarda tüm tersanelerimiz Deniz Kuvvetleri'nin emrinde görev alacak stratejik bir konuma sahiptir.

Yurtiçi ve Yurtdışı Savunma Sanayisine İnşa Edilen ve/veya Edilecek Olan Gemi Tipleri

- Korvet
- Deniz Altı Arama Kurtarma Gemisi (MOSHIP)
- Kurtarma ve Yedekleme Gemisi (KURYED)
- Çıkarma Gemisi (LCT)
- Tank Çıkarma Gemisi (LST)
- Sahil Güvenlik Botu
- Fast Patrol Boat
- SAT Botu
- Arama Kurtarma Botu
- Yeni Tip Karakol Botu
- Lojistik Destek Gemisi
- Havuzlu Çıkarma Gemisi (LPD)

2.1.1.3. İstihdam

Grafik- 5



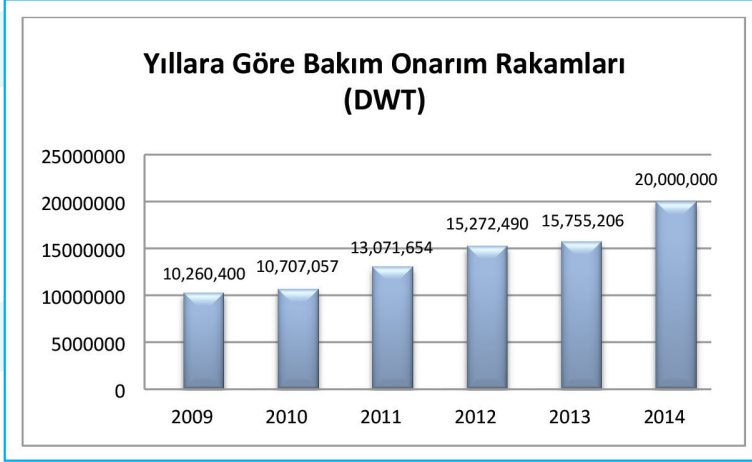
Kaynak: UDH Bakanlığı- GISBİR

Tersanelerin sabit ve alt yüklenici olarak istihdam edilen personel sayılarının yıllara göre dağılımları grafikte sunulmuştur. Grafikte belirtilen istihdam rakamları 2009 yılında, 2008 yılı ekonomik kriz etkileri ile beraber 34.000 kişiden 19.179 kişiye gerilemiştir. Ekonomik krizin etkilerini halen üzerinden atamayan ülkemiz tersaneleri 2014 yılında çalışan 20.334 kişi ile 2008 yılının istihdam rakamlarının halen çok altında istihdama sahiptir.

GEMİ İNŞA, BAKIM-ONARIM

2.1.2.Türkiye Gemi Bakım Onarım Rakamları

Grafik-6



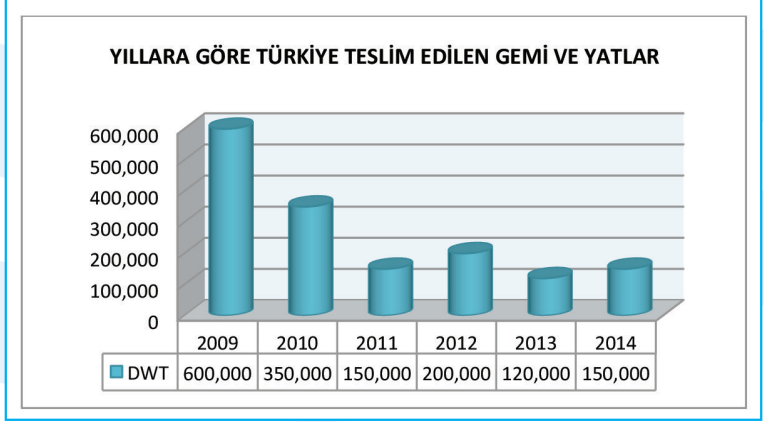
Kaynak: GİSBİR

2014 yılında ekonomik kriz dünya gemi inşa sektöründe olduğu gibi ülkemiz gemi inşa sektöründe etkilerini sürdürmeye devam etmiştir. Ülkemiz tersanelerinin yeni gemi inşa rakamları 2008'e oranla 2014 yılında çok düşüktür. Ancak verilere bakıldığında, gemi inşa ve gemi bakım onarım sektörü, bakım-onarım faaliyetlerini 2013 yılına oranla % 22 artışla 20.000.000 DWT rakamlarına çıkarmıştır. Maksimum kapasite ise 22.000.000 DWT mertebesinde.

2.1.3 Türkiye Gemi İnşa Rakamları

Teslim Edilen Gemi ve Yatlar

Grafik-7



Kaynak: GİSBİR

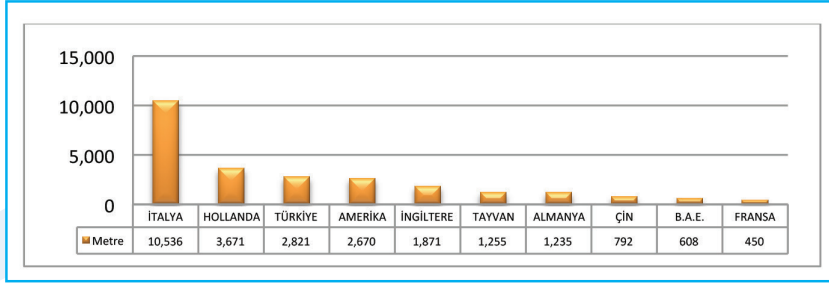
Tersanelerimiz 1995-2001 yılları arasında toplam 836.000 DWT'lik geminin, 2002-2014 yılları arasında ise toplam 4.676.000 DWT'lik geminin teslimini gerçekleştirmiştir.

Yukardaki grafik incelendiğinde, 2008 yılında meydana gelen ekonomik krizin etkilerini ülkemiz tersanelerinin halen yaşamakta olduğu; yeni gemi inşa faaliyetlerinin 2014 yılında da önceki yıllarda olduğu gibi düşük DWT'lerde seyrettiği görülmektedir. Toplam 150.000 DWT olarak teslim edilen bu gemiler genellikle küçük boyutlu tankerler, platform destek gemileri, balıkçı tekneleri vb.'dir.

2.1.4. Yat Sektörü

Grafik-8

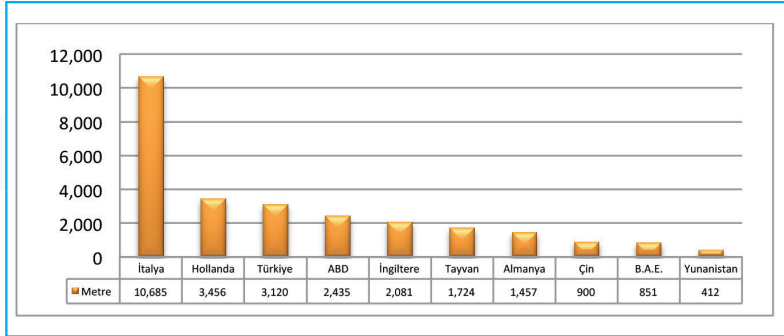
Dünya ve Türkiye Yat İnşa Sipariş Sıralaması (İnşa Edilenler Dahil)-2012



Kaynak: Boat International, Supeyacht Intelligence

Grafik-9

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



Kaynak: Boat International, Superyacht Intelligence

Boats International tarafından uzun yıllardır endüstrinin en güvenilir kaynağı olarak kabul edilen "Global Order Book" sıralamasında, Türkiye 2014 yılında da yine 3. sırada yer almıştır. Yatvitrin'in haberinde, geçen yılın sıralamasına göre

GEMİ İNŞA, BAKIM-ONARIM

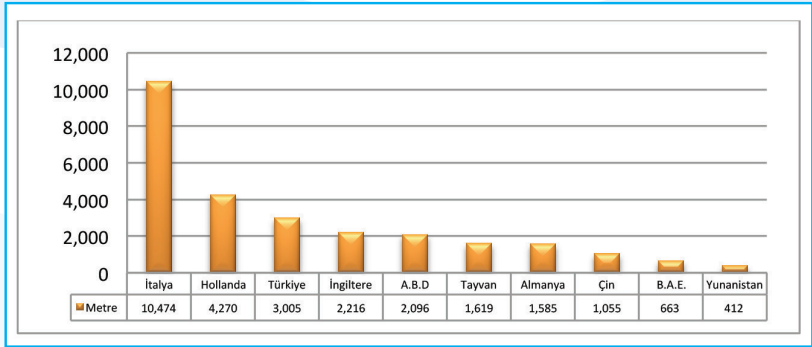
İngiltere'nin Amerika'nın önünde yer alması, Avrupa pazarının yeniden canlanmaya başlaması şeklinde değerlendirilmektedir. İngiltere'nin gelişiminin yanı sıra Çin'in de büyümesi dikkat çekmektedir.

Global Order Book rehberinin analizlerinde baz alınan boyut 24 metre (80 feet) ve üzeridir. Listenin ilk sırasında, İtalyan üretici Azimut / Benetti Group bulunmaktadır.

Global Order Book rehberinin diğer listesi olan en büyük 30 yat üreticisinin başında İtalyan firmalar yer alırken, onları İngiliz Sunseeker Tersanesi izlemektedir. Bu listede aynı zamandan 2 Türk firması da yer almış ve ilk 30 içinde olma başarısını kazanmışlardır.

Grafik-10

Dünya ve Türkiye Yat İnşa Sipariş Sıralaması (İnşa Edilenler Dahil)-2014



Kaynak: Global Orderbook, Boat International

2.1.5. Yan Sanayi

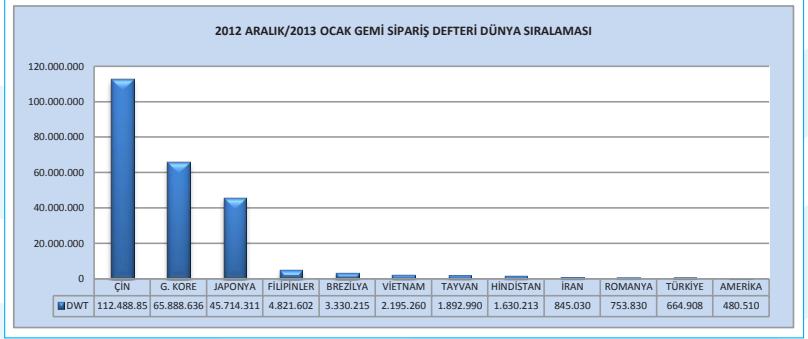
Gemi dizel makinelerinde dışa bağımlı olunması nedeniyle Türk armatör ve tersanecileri tarafından inşa edilen/ettirilen yüzlerce gemi için ihtiyaç duyulan yüzlerce ana ve yardımcı makinenin "ithalat" yoluyla tedarik edilmesi, yüklü miktarda döviz ve dolaylı istihdam kayıplarına neden olmaktadır. Bu durum, ülkemiz ekonomisi açısından cari işlemler açığını körüklemekte ve makine teslimlerindeki gecikmelerin gemi teslim sürelerinin uzamasına neden olması dolayısıyla da Türk Tersanelerinin küresel rekabet gücünü olumsuz etkilenmektedir. Koster filosunun ana tahrik sistemi (ana ve yardımcı makineler) ile seyir ekipmanları yerli olmadığı müddetçe gelecek 30-35 yıl boyunca yedek parça ve servis konusunda dışa bağımlı olunacağından, bu durumun doğuracağı başta cari açık olmak üzere birçok olumsuzluğun da önceden dikkate alınmasında kamu yararı bulunmaktadır.

Koster Filosunun Yenilenmesi Projesi'nin Türk gemi yan sanayinin gelişimine katkı sağlayabilmesi için, hurdaya ayrılacak gemilerin yerine yeni inşa edilecek gemilerde asgari yerli katkı oranının % 65-70'ler seviyesine çıkarılmasının gerektiği değerlendirilmektedir.

GEMİ İNŞA, BAKIM-ONARIM

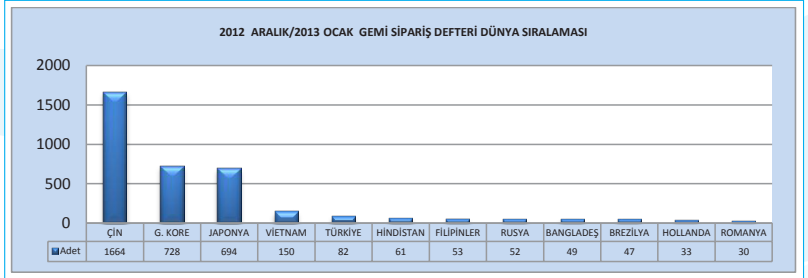
2.2. GEMİ İNŞA, BAKIM-ONARIM (DÜNYA)

Grafik-11



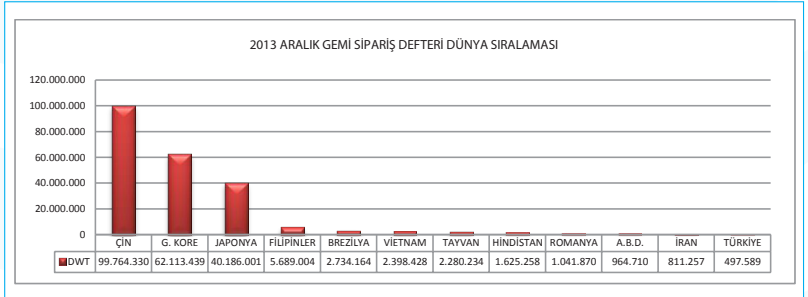
Kaynak: Fairplay

Grafik-12



Kaynak: Fairplay

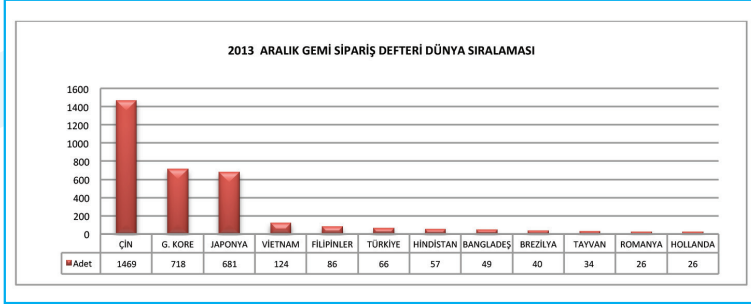
Grafik-13



Kaynak: Fairplay

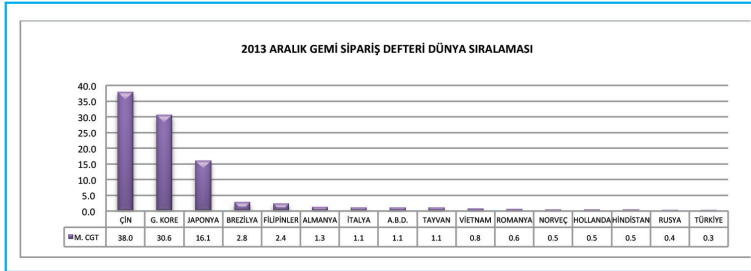
GEMİ İNŞA, BAKIM-ONARIM

Grafik-14



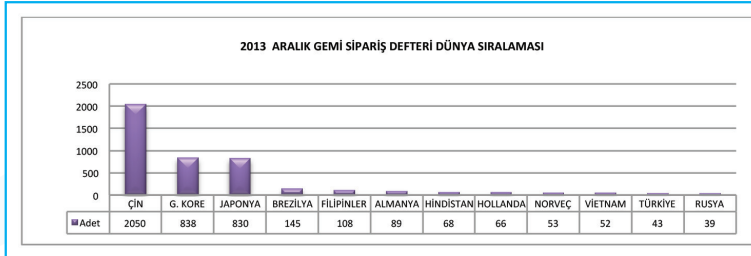
Kaynak: Fairplay

Grafik-15



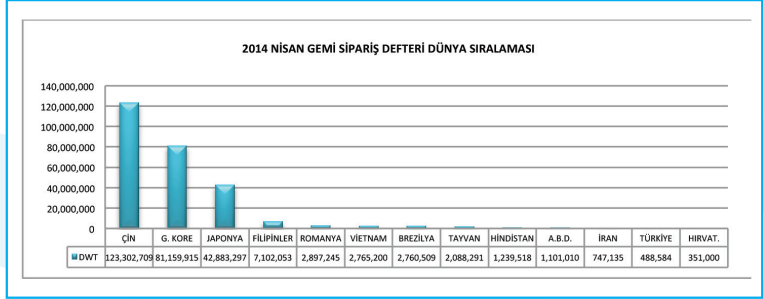
Kaynak: Clarkson

Grafik-16



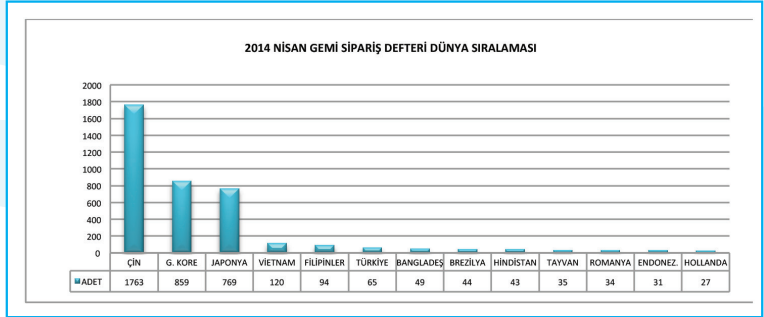
Kaynak: Clarkson

Grafik-17



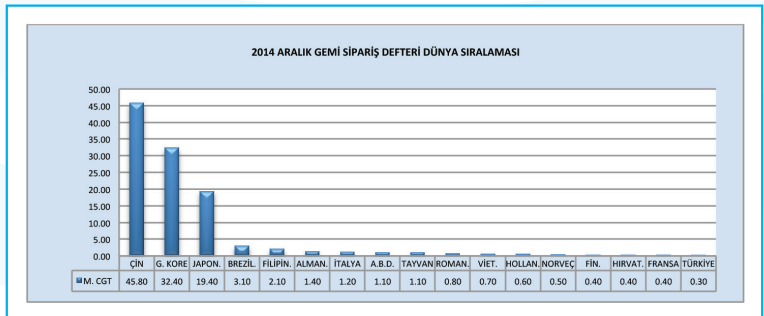
Kaynak: Fairplay

Grafik-18



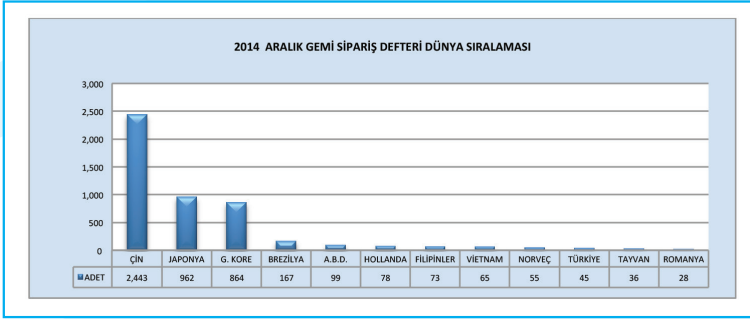
Kaynak: Fairplay

Grafik-19



Kaynak: Clarkson

GEMİ İNŞA, BAKIM-ONARIM



Kaynak: Clarkson

Dünya Gemi İnşa Sanayi 2014 Raporuna göre, 2014 yılında tersanelere 51 milyar 21 milyon 890 bin USD değerinde 120 milyon 986 bin 213 DWT taşıma kapasitesine sahip 2 bin 874 parça yeni gemi siparişi verilmiştir.

Verilen siparişlerde 792 parça gemi ile dökme yük gemileri başı çekerken, 391 parça gemi ile ham petrol ve ürün tankerleri ikinci sırada, LNG ve LPG taşıyıcı gemiler ise 170 parça yeni siparişle üçüncü sırada yer almıştır.

Çinli gemi işletmecileri, 5 milyar 548 milyon USD değerinde 16 milyon 979 DWT taşıma kapasitesine sahip 258 parça yeni gemi

siparişi ile liderliği eline geçirirken, Yunanlı gemi işletmecileri 5 milyar 513 milyon USD değerinde 14 milyon 260 bin DWT taşıma kapasitesine sahip 127 parça yeni gemi siparişi ile Çin'i takip etmiştir.

Tablo 8

DÜNYA TESLİMAT YILLARINA GÖRE GEMİ SİPARİŞ DEFTERİ- TANKER (Milyon DWT)				
BOYUT (DWT)	Toplam Sipariş	2014	2015	2016+
10-69.999	17,2	6,9	6,5	3,8
70-119.999	11,0	4,3	4,2	2,5
120-199.999	3,9	2,8	1,1	0
200.000 +	21,5	9,2	5,1	7,2
Toplam	53,6	23,2	16,9	13,5

Kaynak: Platou-BRS

Tablo 9

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

Kaynak: Platou-BRS

GEMİ İNŞA, BAKIM-ONARIM

Tablo 10

DÜNYA TESLİMAT YILLARINA GÖRE GEMİ SİPARİŞ DEFTERİ KONTEYNER GEMİSİ (Milyon DWT)				
BOYUT (TEU)	Toplam Sipariş	2014	2015	2016 +
-1000	1,8	1,8	0,0	0,0
1-1.999	102,9	63,2	33,0	6,7
2.000-3.999	231,1	113,6	92,4	25,1
4.000-5.999	278,0	217,8	50,3	10,0
6.000-7.999	112,8	85,4	27,4	0,0
8.000-9.999	1.073,2	448,6	480,1	144,5
10.000 +	1.990,8	867,3	1.070,5	103,0
Toplam	3.790,6	1.797,7	1.753,7	289,3

Kaynak: Platou-BRS

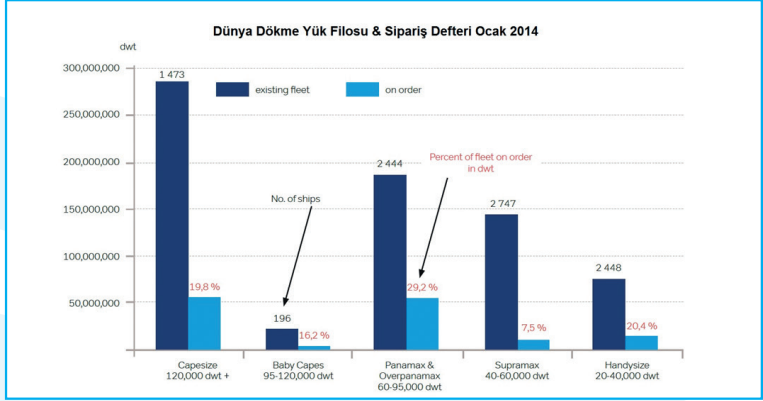
Clarkson Hellas S&P Haftalık Bülteni'nde, son yeni inşa siparişleri arasında Kore ve Japon tersanelerine verilen Gaz Tankeri (LNG/ LPG) siparişlerinin başı çektiği görülmektedir.

2. el Tanker ve Dökme Yük Gemisi fiyat tablosu incelendiğinde, Tanker fiyatlarında özellikle 2009-2010 yılları arasında yaklaşık % 35 oranında düşüş gerçekleşmiş, Aframax boyutundaki tanker tipi hariç 2014 yılı sonuna kadar 2. el fiyatlarında düşük oranlı oynamalar gerçekleşmiştir. Aframax tip tankerlerde ise özellikle 2013 yılında 2009 yılı ile karşılaştırıldığında, % 32 oranında bir artış gerçekleşmiştir. 2013 yılı deniz yolu taşımacılığı baz alındığında Aframax tipi tankerlerin revaçta olduğu görülmektedir.

Dökme Yük Gemileri ele aldığımızda ise navlun fiyatlarının yıllara göre düşüş göstermesi 2. el fiyatlarında çok etkili yüksek oranlı bir etki göstermediği düşünülmektedir.

Grafik-21

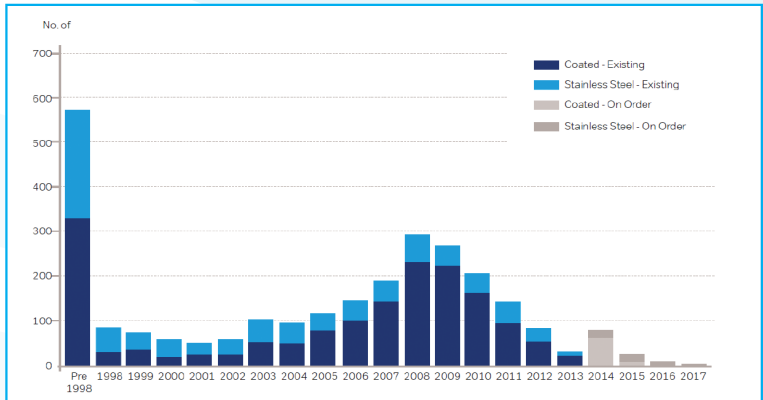
Dünya Dökme Yük Filosu& Sipariş Defteri Ocak 2014



Kaynak: BRS

Grafik-22

Yıllara Göre Dünya Tersaneleri Kimyasal Tanker Filosu Teslimleri (3,000-25,000 DWT, IMO 1+2+3)



Kaynak: BRS

3. OFFSHORE SİSTEMLERİ

Offshore Platformları Günlük Kira Bedelleri

YÜZEN RİG TİPLERİ

Platform Tipi	Çalışan Platform	Toplam Filo	Ortalama Günlük Kira
Drillship < 4000' WD	6 rigs	8 rigs	\$257,000
Drillship 4000'+ WD	80 rigs	111 rigs	\$521,000
Semisub < 1500' WD	7 rigs	15 rigs	\$281,000
Semisub 1500'+ WD	54 rigs	69 rigs	\$350,000
Semisub 4000'+ WD	87 rigs	109 rigs	\$442,000

OFFSHORE SİSTEMLERİ

JACKUP RİĞ TİPLERİ

Platform Tipi	Çalışan Platform	Toplam Filo	Ortalama Günlük Kira
Jackup IC < 250' WD	41 rigs	51 rigs	\$126,000
Jackup IC 250' WD	39 rigs	62 rigs	\$101,000
Jackup IC 300' WD	102 rigs	139 rigs	\$110,000
Jackup IC 300'+ WD	170 rigs	233 rigs	\$179,000
Jackup IS < 250' WD	6 rigs	8 rigs	--
Jackup IS 250' WD	7 rigs	10 rigs	--
Jackup IS 300' WD	2 rigs	5 rigs	\$60,000
Jackup IS 300'+ WD	0 rigs	2 rigs	--
Jackup MC < 200' WD	1 rigs	7 rigs	\$70,000
Jackup MC 200'+ WD	4 rigs	20 rigs	\$90,000
Jackup MS < 200' WD	2 rigs	3 rigs	--
Jackup MS 200'+ WD	2 rigs	8 rigs	--

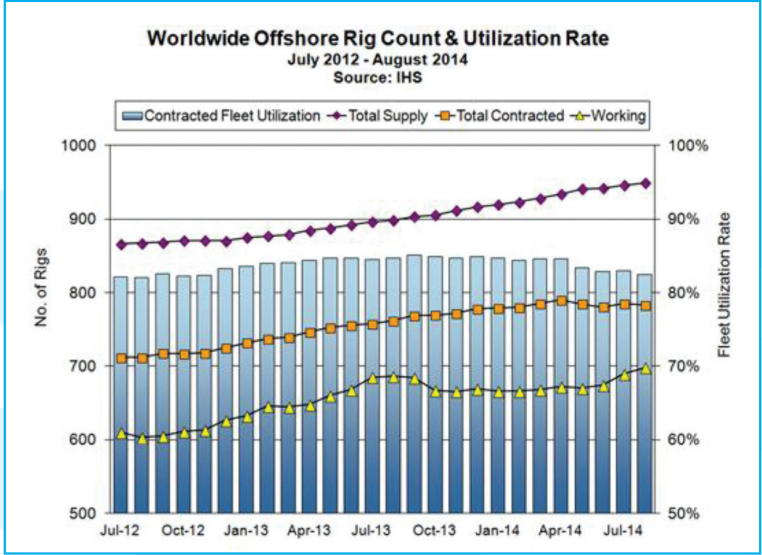
OFFSHORE SİSTEMLERİ

DİĞER OFFSHORE RIG TİPLERİ

Platform Tipi	Çalışan Platform	Toplam Filo	Ortalama Günlük Kira
Drill Barge < 150' WD	12 rigs	40 rigs	--
Drill Barge 150'+ WD	2 rigs	8 rigs	\$66,000
Inland Barge	16 rigs	69 rigs	\$76,000
Platform Rig	160 rigs	260 rigs	\$46,000
Submersible	0 rigs	2 rigs	--
Tender	23 rigs	39 rigs	\$150,000

Kaynak: Rigzone

OFFSHORE SİSTEMLERİ

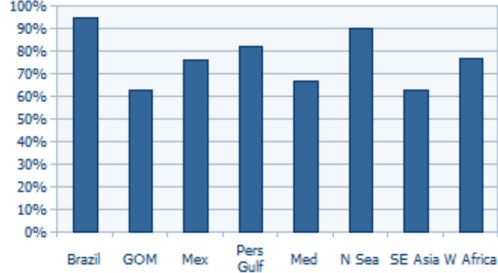


Yukarıdaki grafik incelendiğinde, 2012 Temmuz ayında toplamda 870 adet olan offshore platformunun yaklaşık 710 tanesi kontratlı olup, bu 710 adet offshore platformunun 610 adedi çeşitli bölgelerde faaliyet göstermiştir. 2014 Temmuz ayında ise bu rakamlar artmış, dünyada toplamda offshore platform sayısı % 8.2 artış göstererek 950 adete yükselmiş, kontratlı offshore sayısı % 9 artış göstererek 790 adete yükselmiş, bu 790 adet offshore platformundan 700 adedi faaliyetini sürdürmüştür. Veriler baz alındığında, dünyada offshore platform ve faal olan platform sayıları yaklaşık %5'lik oranlarda artış göstermektedir.

OFFSHORE SİSTEMLERİ

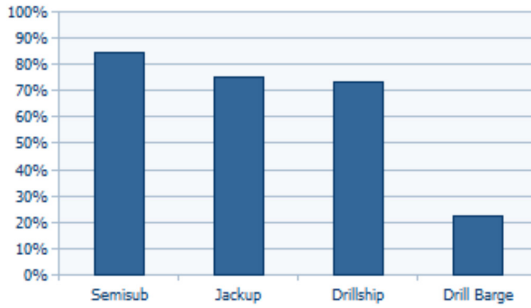
BÖLGELERE GÖRE OFFSHORE PLATFORM KULLANIMI 2015 OCAK

Africa - West	76.4%	(55/72)
Asia - SouthEast	62.5%	(70/112)
Europe - North Sea	89.8%	(88/98)
Mediterranean	66.7%	(10/15)
MidEast - Persian Gulf	81.9%	(95/116)
N. America - Mexico	75.7%	(56/74)
N. America - US GOM	62.9%	(56/89)
S. America - Brazil	94.7%	(54/57)



TİPİNE GÖRE OFFSHORE PLATFORMU KULLANIMI 2015 OCAK

Drill Barge	22.2%	(2/9)
Drillship	73.2%	(82/112)
Jackup	75.2%	(336/447)
Semisub	84.4%	(141/167)



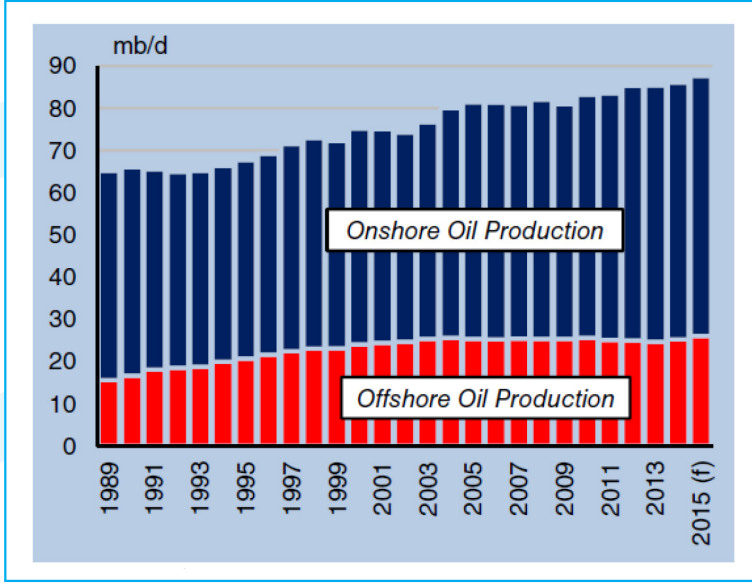
OFFSHORE SİSTEMLERİ

ZAMANA GÖRE OFFSHORE PLATFORM KULLANIMI OCAK 2015

Rig Tipi	Güncel	1 Ay Önce	6 Ay Önce	1 Yıl Önce
Drill Barge	22.2% (2/9)	88.9% (8/9)	88.9% (8/9)	80.0% (8/10)
Drillship	73.2% (82/112)	76.8% (86/112)	86.4% (89/103)	78.9% (75/95)
Inland Barge	0.0% (0/9)	22.2% (2/9)	62.5% (5/8)	37.5% (3/8)
Jackup	75.2% (336/447)	76.6% (338/441)	81.8% (350/428)	82.6% (337/408)
Platform Rig	86.7% (13/15)	86.7% (13/15)	78.6% (11/14)	84.6% (11/13)
Semisub	84.4% (141/167)	83.5% (142/170)	80.3% (139/173)	83.8% (145/173)
Tender	66.7% (22/33)	66.7% (22/33)	68.8% (22/32)	76.7% (23/30)

Kaynak: Rigzone

OFFSHORE SİSTEMLERİ



Kaynak : Offshore Intelligence

Küresel gaz üretimine yönelik verilere bakıldığında, offshore gaz üretiminin 2014 yılında % 30.5 oranında olduğu, 2015 yılında ise % 31.5 oranına sahip olacağı tahmin edilmektedir. 2015 yılında Chevron'un Gorgon Projesi tahmin edilen oranı destekler niteliktedir. Offshore Intelligence verilerine göre 2014 yılında FPSO siparişleri artmıştır. 2014 yılında petrol fiyatlarının düşmesi ile birlikte, 2015 yılında offshore petrol üretiminin düşeceği ancak, özellikle Petrobras gibi firmaların offshore gaz üretimi faaliyetlerini arttıracakları tahmin edilmektedir. 2014 yılında Helliburton gibi birçok firma yeni bulunan gaz ve petrol kuyularının hissesini satın almıştır. 2016 yılında gaz ve petrol üretimi konusunda mevcut olan birçok proje hayata geçirilecektir.

4. SONUÇ VE ÖNERİLER

SORUN 1

Gemi inşa sanayinde sürdürülebilir rekabet şartlarının oluşturulamaması

Çözüm Önerisi 1

İhracat primi sistemi getirilerek “gemi” yani “ürün odaklı” teşvik sağlanmalıdır.

Sorumlu Kurum

Ekonomi Bakanlığı

Sektör Değerlendirmesi

21/1/1982 Sayı ve 17581 sayılı Resmi Gazetede yayınlanarak yürürlüğe giren 2581 Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi ve Gemi İnşa Tesislerinin Teşviki Hakkında Kanun'un birinci maddesi “Yurt dışında inşa suretiyle veya hazır olarak satın alınan gemilerle, yurt içinde inşa, tadil veya onarılan gemilerde (yüzer havuzlar dahil) ve bu gemilerin donatım ve seyirlerinde kullanılan makine, teçhizat ve demirbaş ile gemi üretim tesislerinin inşa, tadil, tevsi veya onarımlarında kullanılan makine, teçhizat ve demirbaşlar, ilgili mercilerin müsaadesi şartıyla gümrük vergisi ile ithalde alınan diğer vergi ve resimlerden (damga resmi dahil) muaftır.” hükmünü amirdir. Görüldüğü üzere 2012/3305 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile getirilen vergi muafiyeti destekleri büyük oranda 2582 sayılı Kanun ile 1982 yılından bu yana uygulanan muafiyet ve istisnalarla örtüşmekte ve yeni bir teşvik getirmemektedir. Bunun yanı sıra Sektör tarafından belirtilen sorunun başlığı ve içeriği gemi inşa sanayinde sürdürülebilir rekabet şartlarının oluşturulamaması ve bu nedenle küresel krizde kaybettiği pazarı geri alamamasıdır. Sipariş alamayan Sektöre SGK İşveren Primi

SONUÇ VE ÖNERİLER

desteği sağlanmasının uygulamada nasıl bir sonuç doğuracağı açıktır. Bunun yanı sıra bahse konu SGK İşveren Primi desteğinin Sektörün gemi inşası taleplerine teklif verilirken teklif bedelinin çok küçük bir kısmını oluşturmaması nedeniyle rekabetçiliğe ne kadar katkı sağlayacağı da açıktır. 2012/3305 sayılı Bakanlar Kurulu Kararının uygulandığı yaklaşık üç yıllık dönemde bu teşviğin Sektörün rekabetçiliğine ciddi bir katkısının olmadığı görölmüştür.

Çözüm Önerisi 2

AB'nin Sektör'e destek müktesebatına tam uyum sağlanmalı ve uygulanmalıdır.

Sorumlu Kurum

Ekonomi Bakanlığı

Sektör Değerlendirmesi

AB üyesi ölkelerde 1 Ocak 2012 tarihinde yürürlüğe girdiği ve 30 Haziran 2014 tarihi itibarıyla sona ereceği belirtilen gemi inşaya devlet yardımı uygulamalarının Türkiye'nin AB'ye katılım sürecinin başladığı 2005 yılından çok daha öncesinden bu yana uygulandığı ve bu süreçte AB Gemi İnşa sanayisinin rekabet gücüne önemli katkılar sağladığı bilinmektedir. Bu teşviklerin 30 Haziran 2014 tarihi itibarıyla sona erecek olması Türk Gemi İnşa Sanayisinin rekabet dezavantajını bir anda ortadan kalkacağı anlamına gelmemektedir. Ayrıca; 1 numaralı sorunda yer alan Sektör görüşlerinde belirtilen gerekçelerle 2012/3305 Sayılı Karar kapsamında gemi inşaya verildiği düşünölen desteklerin Sektörün rekabet gücüne ciddi katkı sağlamadığı açıktır.

Çözüm Önerisi 3

Yerli tersanelerin, devletleri tarafından desteklenen yabancı tersaneler karşısındaki kamu alımlarına ilişkin dezavantajları ortadan kaldırılmalıdır.

SONUÇ VE ÖNERİLER

Sorumlu Kurum

Ekonomi Bakanlığı

Sektör Değerlendirmesi

Bir numaralı soruna yaptığımız Sektör Değerlendirmesinde belirtilen gerekçelerle yürürlükteki 2012/3305 Sayılı Bakanlar Kurulu Kararı kapsamındaki desteklerin Sektörün rekabet gücünün artırılmasına ciddi bir katkı sağlamadığı açıktır. Çözüm önerimizde belirtilen kamu alımlarına ilişkin dezavantajların ortadan kaldırılması talebinden yerli tersanelere doğrudan oransal tercih uygulaması ile dezavantajın telafi edilmesi anlaşılmaktadır.

Çözüm Önerisi 4

Tersanelere verilmiş kullanma izni, irtifak hakkı sözleşmelerinin süresi 49 yıla uzatılmalıdır.

Sorumlu Kurum

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Sektör Değerlendirmesi

Maliye Bakanlığı'nın ilgili ikincil mevzuatının dayanağı olan 4706 sayılı Kanunda bahse konu süre 49 yıl olarak ifade edilmektedir. Kanunun bu hükmüne rağmen gemi inşa sektörünün küresel krizde kaybettikleri pazarı geri almasının en önemli yöntemi olan sipariş getirebilecek yabancı işletmecilerin tersanelere ortak olmasının önündeki engel olan tersanelerin kullanma izni ve irtifak hakkı sürelerinin 4706 sayılı Kanunda belirtilen sürelerle uzatılmaması ve 30 yıla indirilmesi anlaşılamamaktadır. Sorumlu Kurumların konuyu yeniden değerlendirmeleri önemlidir.

SONUÇ VE ÖNERİLER

SORUN 2

Gemi siparişinde yatırımcıların finansmana erişim sorunu

Çözüm Önerisi

Eximbank'ın risk yükünün azaltılması için Norveç'teki GIEK (GuaranteeInstitute for Eksport Credits) veya İsveç'teki EKN (Exportkreditnamnden) benzeri, aracı garantör kuruluşlar kurulmalıdır.

Sorumlu Kurum

Eximbank

Sektör Değerlendirmesi

62'nci Hükümet Programı ve sonrasında üretim ve ihracatın artırılmasına yönelik olarak belirlenmiş stratejiler konunun yeniden gündeme getirilmesini ve değerlendirilmesini gerektirmektedir.

SORUN 3

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

Çözüm Önerisi 1

TPAO, ulusal, bölgesel ve küresel açık deniz platformu ihtiyacının karşılanmasında işletmeci rolü üstlenerek bir plan dahilinde açık deniz platformu filosu oluşturmaktadır.

Çözüm Önerisi 2

Açık deniz platformları mevcut üretici firmalarla Türk tersanelerinin ortak girişimi ile Türkiye'de yapılmalı ve tersanelerimize know-how kazandırılmalıdır.

Sorumlu Kurum

Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı

SONUÇ VE ÖNERİLER

Sektör Değerlendirmesi

TPAO tarafından Doğu Akdeniz’de yapılan petrol ve doğalgaz sismik arama çalışmalarında ulaşılan sonuçların sondaj yapılmasını gerektirmesi durumunda siyasi nedenlerle tüm dünyadan sondaj platformu sağlanamayacağı açıktır. Bu konuda Cumhurbaşkanı Sn. Recep Tayyip ERDOĞAN’ın TPAO’ya açık deniz platformu edinilmesi yönündeki talimatı birkaç ay önce basına yansımıştır. Bu kapsamda konu yeniden değerlendirilmelidir.

Çözüm Önerisi 3

Açık deniz platformu destek gemileri yapım ve işletilmesi desteklenerek bu alanda gemi yapımı ve işletmesi talebi yaratılmalıdır.

Sorumlu Kurum

Ekonomi Bakanlığı

Sektör Değerlendirmesi

Bir numaralı sorun ile ilgili olarak yapılan Sektör değerlendirmesinde belirtilen gerekçelerle 2012/3305 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile uygulanan teşviklerin sektörün rekabet gücünün artırılmasına ciddi bir katkı sağlamadığı değerlendirilmektedir.

SORUN 4

Kıyı tesisi işletme izinlerinin alınmasında yaşanan sorunlar

Çözüm Önerisi 1

12/10/2004 tarihinden önce yapılmış kıyı tesislerinin imar planları re’sen onaylanmalı ve proje onayı istenmemelidir.

Çözüm Önerisi 2

Çok noktalı bağlama sistemleri (şamandıralar) ve boru hatları için imar planı istenmemeli sadece vaziyet planı onaylanmalıdır.

SONUÇ VE ÖNERİLER

Sorumlu Kurum

Çevre ve Şehircilik Bakanlığı

Sektör Değerlendirmesi

Sektörün talebi inşa edildiği dönemin mevzuatına uygun olarak hizmete girmiş kıyı tesislerinin sonradan çıkarılan mevzuat ile kaçak yapı durumuna düşmüş kıyı tesislerinin mevcut mevzuata uyum imkansızlıklarının ortadan kaldırılmasına yöneliktir. Kıyı Tesislerine İşletme İzni Verilmesine İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmeliğin dokuzuncu maddesinde proje onayı konusunda bu talebe örnek teşkil edebilecek bir istisna getirilmiştir. Çok noktalı bağlama sistemleri (şamandıralar) ve boru hatları için 2001 yılına kadar imar planı istenmez iken istenir hale getirilmesi ve daha sonraki süreçte bir tebliğe madde konularak hukuki dayanak yaratılmaya çalışılması kabul edilemez. Ayrıca; Sektörel Ekonomi Şuralarında Sektörler tarafından gündeme getirilen sorunların amacı ve hedefi Sektörlerin yaşadıkları sorunların aşarak ülke ekonomisine katkılarının artırılmasıdır. Bunun için gerekirse kanun değişikliği yapılmalıdır. Sektör, Kıyı Tesislerine İşletme İzni Verilmesine İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmeliğin yürürlüğe girdiği 14 Şubat 2007 tarihinden bu yana Yatırım Ortamını İyileştirme Koordinasyon Kurulu (YOİKK) dâhil her platformda mücadele vermektedir. Bu sorun nedeniyle faaliyeti durmuş çok sayıda kıyı tesisi mevcuttur. Bu durum ülke ekonomisine zarardır.

Çözüm Önerisi 3

Milli Emlak Genel Müdürlüğü tarafından verilen azami ön izin süresi 8 yıla çıkarılmalıdır.

Sorumlu Kurum

Maliye Bakanlığı

Sektör Değerlendirmesi

Sorumlu Kurum, dört yıllık ön izin süresinin yeterli olduğunu belirtmekle birlikte, 11.09.2014 tarihinde Hazine Taşınmazlarının İdaresi Hakkında Yönetmelikte yapılan değişiklikle dört yıllık azami ön izin süresinde kendisinden kaynaklanmayan nedenlerle kullanma izni için gerekli olan imar planı onayı, proje onayı ve ÇED gibi eksikliklerini tamamlayamayan kıyı tesislerine iki yıl daha ön izin verilmesi yürürlüğe girmiştir. Ancak; Yönetmelik değişikliği yürürlüğe girdikten sonra bu nedenle faaliyetleri durmuş olan kıyı tesisleri hemen gerekli başvuruları yaparak ön izin sürelerini uzatıp faaliyetlerine başlama yönünde harekete geçmelerine rağmen Defterdarlıklar ve Milli Emlak Genel Müdürlüğü'ndeki gecikmeler nedeniyle aradan beş aydan daha fazla süre geçmesine rağmen faaliyetine başlayabilmiş kıyı tesisi bulunmamaktadır. Bu aşamadan sonra Sektörün talebi Sorumlu Kurumun yürürlüğe soktuğu Yönetmelik değişikliğini uygulaması yönündedir.

5. GİSBİR 2014 YILI YURT İÇİ VE YURT DIŞI FAALİYETLERİ

*UDH Bakanlığı'nda gerçekleştirilen Gemi İnşa Yönetmeliği Taslağı hakkındaki toplantıya Yönetim Kurulu Muhasip Üyesi Sn. Orkun ÖZEK ve Genel Sekreter Yardımcısı Sn. Ercan ÖZOKUTUCU katılmıştır.

*UDHB Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu tarafından Antalya'da gerçekleştirilen Deniz Kazalarını Araştırma ve İnceleme Çalıştayına Genel Sekreter Yardımcısı Sn. Ercan ÖZOKUTUCU katılmıştır.

*Cemre Tersanesi'nde inşa edilen "Polarsysse" isimli Platform Destek Gemisinin denize indirme törenine Yönetim Kurulu Başkanı Sn. Murat KIRAN ve Genel Sekreter Sn. Süheyl DEMİRTAŞ katılmıştır.

*Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği'nin düzenlediği VII. Türkiye Sektörel Ekonomi Şurası Toplantısına Genel Sekreter Yardımcısı Sn. Ercan ÖZOKUTUCU katılmıştır.

*Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Dış İlişkiler ve Avrupa Birliği Genel Müdürlüğü'nde gerçekleşen Denizcilik Koordinasyon Komisyonu Toplantısına Genel Sekreter Yardımcısı Sn. Ercan ÖZOKUTUCU katılmıştır.

*İngiltere Londra merkezli Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) Deniz Çevresini Koruma Komitesi 66. Dönem Toplantısına Yönetim Kurulu Muhasip Üyesi Sn. Orkun ÖZEK ve Genel Sekreter Sn. Süheyl DEMİRTAŞ katılmıştır.

*Dışişleri Bakanlığı koordinasyonunda gerçekleştirilen Afrika, Ortadoğu ve Asya ülkelerinde ülkelerini temsil eden Fahri Konsoloslar onuruna verilen DEİK Çalışma Yemeği'ne Genel Sekreter Yardımcısı Sn. Bülent AKKÖSE katılmıştır.

GİSBİR 2014 YILI YURT İÇİ VE YURT DIŞI FAALİYETLERİ

*UDH Bakanlığı Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü'nün Sektör Komite Toplantısı'na Genel Sekreter Yardımcısı Sn. Ercan ÖZOKUTUCU katılmıştır.

*TOBB Deniz Ticaret Odası Konsey Toplantısı'na Yönetim Kurulu Başkanı Sn. Murat KIRAN ve Genel Sekreter Sn. Süheyl DEMİRTAŞ katılmıştır.

*ABD'nin Houston şehrinde gerçekleştirilen dünyanın en büyük ve önemli offshore fuarlarından Offshore Teknoloji Konferansı'na (OTC), Yönetim Kurulu Başkanı Sn. Murat KIRAN, Başkan Vekili Sn. Bilgehan BAYRAMOĞLU, Muhasip Üye Sn. Orkun ÖZEK, Yönetim Kurulu Üyesi Sn. Ufuk AKSOY ve Genel Sekreter Sn. Süheyl DEMİRTAŞ katılmıştır.

*Crystal Admiral Otel Manavgat-ANTALYA' da düzenlenen 15. Ulusal Denizkızı Kongresi'ne Genel Sekreter Yardımcısı Sn. Ercan ÖZOKUTUCU katılmıştır.

*10. Mare Forum Italy 2014 seminerine Genel Sekreter Sn. Süheyl DEMİRTAŞ katılmıştır.

*AB Komisyonu Çevre Genel Müdürlüğü yetkililerinin İzmir Aliağa' da Gemi Geri Dönüşüm Sanayicileri Derneği ile gerçekleştirdiği seminere GİSAŞ Gemi İnşa Sanayi A.Ş. Çevre Mühendisi Sn. Türkan MANASIR ÖZ ve Sn. Yeliz KILIÇ katılmıştır.

*Yunanistan'ın Atina şehrinde düzenlenen POSIDONIA-2014 Uluslararası Denizcilik Fuarı'na Yönetim Kurulu Başkanı Sn. Murat KIRAN ve Genel Sekreter Sn. Süheyl DEMİRTAŞ katılmıştır.

*Paris'te gerçekleştirilen OECD Gemi İnşa Çalışma Grubu (WP6) 118. Toplantısına Genel Sekreter Sn. Süheyl DEMİRTAŞ katılmıştır.

GİSBİR 2014 YILI YURT İÇİ VE YURT DIŞI FAALİYETLERİ

*Avrupa Komisyonu Denizcilik ve Balıkçılık Genel Müdürlüğü (DG MARE) tarafından Belçika'nın başkenti Brüksel'de gerçekleştirilen Akdeniz ve Karadeniz Bölgelerinde Denizcilik Kümelerinin Gelişimini Destekleme Faaliyetleri Uluslararası Çalıştay'ına Genel Sekreter Sn. Süheyl DEMİRTAŞ katılmıştır.

*UDH Bakanlığı Deniz ve İçsular Genel Müdürlüğü'nde gerçekleştirilen Türkiye Ulusal BWM Strateji Belgesi Hazırlık Toplantısı'na Genel Sekreter Yardımcısı Sn. Ercan ÖZOKUTUCU katılmıştır.

*UDH Bakanlığı Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü'nde düzenlenen İstanbul Tuzla Tersaneler Bölgesi Revizyon İmar Planı Toplantısı'na Genel Sekreter Yardımcısı Sn. Ercan ÖZOKUTUCU katılmıştır.

*UDH Bakanlığı Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü'nde gerçekleştirilen İnebolu Denizcilik San. ve Tic. A.Ő konulu toplantıya Genel Sekreter Yardımcısı Sn. Ercan ÖZOKUTUCU katılmıştır.

*UDH Bakanlığı Türkiye 2. Ulusal Balast Suyu Yönetimi Stratejisi Belgesi Hazırlık Toplantısı'na Genel Sekreter Yardımcısı Sn. Ercan ÖZOKUTUCU katılmıştır.

*TOBB İkiz Kuleler Sosyal Tesislerinde ABD MüsteŐarı Catherine Novelli ile gerçekleştirilen toplantıya Genel Sekreter Yardımcısı Sn. Ercan ÖZOKUTUCU katılmıştır.

*UDH Bakanlığı Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü'nün Denizdibi Tarama Temini isimli proje toplantısına Genel Sekreter Yardımcısı Sn. Ercan ÖZOKUTUCU katılmıştır.

*UDH Bakanlığı'nda gerçekleştirilen Denizcilik Koordinasyon Komisyonu Toplantısı'na Genel Sekreter Yardımcısı Sn. Ercan ÖZOKUTUCU katılmıştır.

GİSBİR 2014 YILI YURT İÇİ VE YURT DIŞI FAALİYETLERİ

*Singapur Ticaret ve Sanayi Bakanı Sn. Lim Hng KIANG ve Singapur Business Federation Başkanı Sn. Fang Ai LIAN ve beraberindeki denizcilik, limancılık, lojistik ve finans sektörü temsilcilerinin de yer aldığı, 15 Singapurlu firmadan oluşan iş adamları heyetinin İstanbul Ticaret Odası'nda gerçekleşen "Singapur'da İş Yapmak" konulu seminere ve ardından gerçekleşen İkili İş Görüşmeleri'ne Genel Sekreter Sn. Süheyl DEMİRTAŞ katılmıştır.

*Sefine Tersanesi tarafından inşa edilen ve UDH Bakanı Sn. Lütfi ELVAN'ın katılımıyla gerçekleşen "NENE HATUN Acil Durum Müdahale Gemisi'nin iniş törenine Yönetim Kurulu Başkanı Sn. Murat KIRAN, Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Sn. Orhan TORLAK, Yönetim Kurulu Muhasip Üyesi Sn. Orkun ÖZEK, Yönetim Kurulu Üyeleri Hüseyin MENĐİ, Yunus SONAY ve Genel Sekreter Sn. Süheyl DEMİRTAŞ katılmıştır.

*Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) bünyesindeki Bütünleşik Teknolojik İşbirliği Programı (ITCP) çerçevesinde, Akdeniz için Bölgesel Deniz Kirliliği Acil Müdahale Merkezi (REMPEC) koordinasyonunda İstanbul'da düzenlenen MARPOL EK-VI / Ship Energy Efficiency and Technology Transfer konulu Bölgesel Çalıştay'ına Genel Sekreter Yardımcısı Sn. Ercan ÖZOKUTUCU ve GİSBİR Teknik İşler ve Araştırma & Geliştirme Komisyonu Üyesi Sn. Mehtap KARAHALLI ÖZDEMİR katılmıştır.

*Birleşmiş Milletler Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Dünya Denizcilik Üniversitesi'nin (WMU) İsveç'in Malmö kentinde gerçekleştirilen 2014 yılı Mezuniyet Töreni'ne Genel Sekreter Sn. Süheyl DEMİRTAŞ katılmıştır.

*T.C. Başbakanı Sn. Ahmet DAVUTOĞLU ve T.C. Ekonomi Bakanı Sn. Nihat ZEYBEKCI'nin de katıldığı DEİK 2014 Yılı Olağan Genel Kurul Toplantısı'na Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Sn. Orhan TORLAK ve Genel Sekreter Sn. Süheyl DEMİRTAŞ katılmıştır.

GİSBİR 2014 YILI YURT İÇİ VE YURT DIŞI FAALİYETLERİ

*İslami Armatörler Birliği Teşkilatı'nın (Organization of Islamic Shipowners Association-OISA) Birleşik Arap Emirlikleri'nin Dubai şehrinde gerçekleştirilen 36'ncı İcra Komitesi ve 28'inci Genel Kurulu Toplantılarına Genel Sekreter Sn. Süheyl DEMİRTAŞ ve GİSBİR Dış İlişkiler Komisyonu Üyesi Sn. Vahit ŞİMŞEK katılmıştır.

*Fransa'nın başkenti Paris'te gerçekleştirilen Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Örgütü (Organisation for Economic Co-operation and Development – OECD) Gemi İnşa Grubu'nun (WP6) 119. Dönem Toplantısı'na Genel Sekreter Sn. Süheyl DEMİRTAŞ katılmıştır.

*Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Eski Bakanı Sn. Binali YILDIRIM ve İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Sn. Metin KALKAVAN'ın yanı sıra denizcilik sektörünün önde gelen ulusal ve uluslararası temsilcilerin katılım gösterdiği 5. Mare Forum toplantısına Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Sn. Orhan TORLAK, Yönetim Kurulu Muhasip Üyesi Sn. Orkun ÖZEK ve Genel Sekreter Yardımcısı Sn. Ercan ÖZOKUTUCU katılmıştır.

*Travel Türkiye İzmir 2014 Turizm Fuar ve Konferansı'nın Açılış Törenine Genel Sekreter Yardımcısı Sn. Ercan ÖZOKUTUCU katılmıştır.

*3. Özel Sektör AR-GE Merkezleri Zirve Toplantısı'na Ar-Ge Uzmanı Sn. Gökhan Murat KAYA katılmıştır.

6. KAYNAKLAR

UDH Bakanlığı
TOBB
DTO
TUIK
TİM
Clarkson Report
IHS Fairplay
BRS Report
Marine Money
Platou Report
ISL Report
Rigzone
World Maritime News
Offshore Intelligence
Reuters
Boat International
Superyacht Intelligence
Bloomberg
SteelOrbis
Stock Market Advantage
Rigzone
Sea Europe
Boat International
ISTFIX
Deniz Haber
Aktüel Deniz
Piyasa Rehberi

This image shows a full page of a notebook or worksheet. It features horizontal ruling lines spaced evenly down the page. The background is decorated with large, light blue wavy bands that curve across the width of the page, creating a soft, ocean-like aesthetic. There are four distinct wavy bands visible, alternating with the white background. The overall design is clean and modern, suitable for writing or drawing.

This image shows a full page of white paper with horizontal ruling lines. The paper has decorative light blue wavy borders at the top and bottom edges. There are four sets of these borders, each consisting of two wavy bands. The ruling lines are evenly spaced and extend across the width of the page.

This image shows a full page of white paper with horizontal ruling lines. The paper has decorative light blue wavy borders at the top and bottom edges. There are four sets of these borders, each consisting of two wavy bands. The ruling lines are evenly spaced and extend across the width of the page.

1971

Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Birliği (GİSBİR)
Postane Mah. Çınarlı Sok. No: 34 34940 Tuzla-İstanbul
T. +90 216 446 06 80 (PBX)
F. +90 216 446 06 84 - +90 216 446 75 84
www.gisbir.org