

İMEAK
Deniz Ticaret
Odası'nın
resmi yayınıdır.

DenizTicaretİ

DERGİ KURULUŞ: 1984

MART / 2017

İMEAK DTO ŞUBAT SAYISI RAKAMLARLA DENİZCİLİK SEKTÖRÜ VE İSTATİSTİKLER EKİ'DİR (2. BÖLÜM)

RAKAMLARLA DENİZCİLİK SEKTÖRÜ VE İSTATİSTİKLER

Copper	\$370.00	\$517.26	39.80%
Steel	\$491.00	\$643.21	31.00%
Beryllium	\$371.00	\$455.59	22.80%
Manganese	\$205.00	\$240.26	17.20%
Chrome	\$592.00	\$820.51	38.60%
Nickel	\$574.00	\$697.98	21.60%
Bauxite	\$369.00	\$507.74	37.60%
Cotton	\$190.00	\$197.22	3.80%
Flax	\$280.00	\$284.48	1.60%
Textiles	\$107.00	\$116.63	9.00%
Wool	\$156.00	\$192.15	23.20%
Fur	\$280.00	\$316.40	13.00%
Sateen	\$181.00	\$197.60	9.70%
Silk	\$188.00	\$198.00	5.30%
Oil	\$794.00	\$1,105.00	39.10%
Gas	\$590.00	\$790.00	33.90%
Electric power	\$590.00	\$790.00	33.90%

Gold	\$1,200.00	\$1,200.00	0.00%
Platinum	\$1,200.00	\$1,200.00	0.00%
Manganese	\$205.00	\$240.26	17.20%
Aluminum	\$1,200.00	\$1,200.00	0.00%
Chromium	\$1,200.00	\$1,200.00	0.00%





TURKP&I

sektörün
ortak paydası

turkpandi.com

Türk P ve I Sigorta A.Ş.

Muhittin Üstündağ Cad. No:21, 34718 Koşuyolu/İstanbul

T : 0 216 545 0300

F : 0 216 545 0301

Email : info@turkpandi.com

Rakamlarla Denizcilik Sektörü ve İstatistikler (2. Bölüm)

GEMİ İNŞA SANAYİ

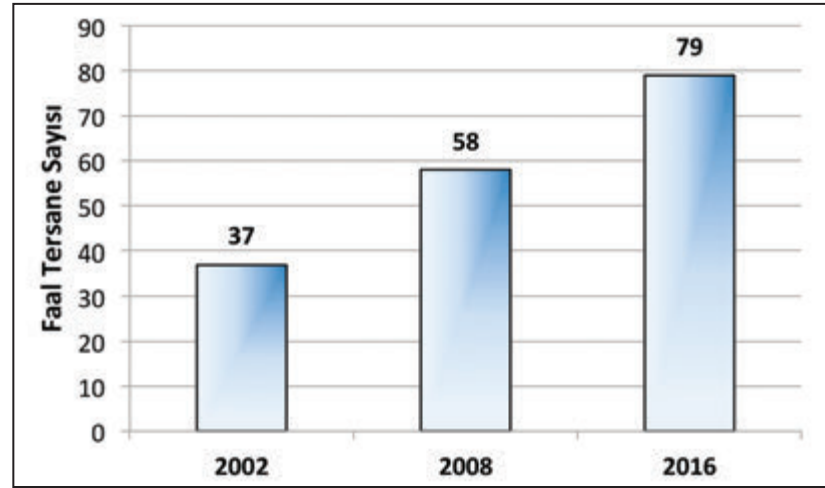
2002 yılında 37 adet olan faal tersane sayısı, 2015 yılı sonu itibarıyla 79'a ulaşmıştır. Tersanelerimiz Marmara ve Batı Karadeniz'de yoğunlaşmış olup, yaklaşık 23 adet tersane de yatırım aşamasındadır. Ayrıca 15 adet de yeni tersane alanı belirlenmiştir. Ancak 2008 yılı son çeyreğinde başlayan ve 2009 yılı son çeyreğine kadar kuvvetli şekilde hissedilen global ekonomik kriz pek çok sektörde olduğu gibi gemi inşa sektörünü de olumsuz etkilemiş, sipariş defterlerinde büyük düşüşler ortaya çıkmıştır.

Faal durumda bulunan tersanelerin bir kısmı, halen tevsi ve modernizasyon çalışmalarını sürdürmekle birlikte, küresel ekonomik kriz nedeniyle bankaların tersaneler üzerindeki yaptırımları, tersanelerin tevsi ve modernizasyon projelerini askıya alma sürecini başlatmış, bir kısım yatırımlarının ise ertelenmesine ya da ötelenmesine neden olmuştur.

Yeni gemi inşa siparişleri almakta oldukça zorluk çeken sektör, bakım-onarım faaliyetlerine yönelmiştir.

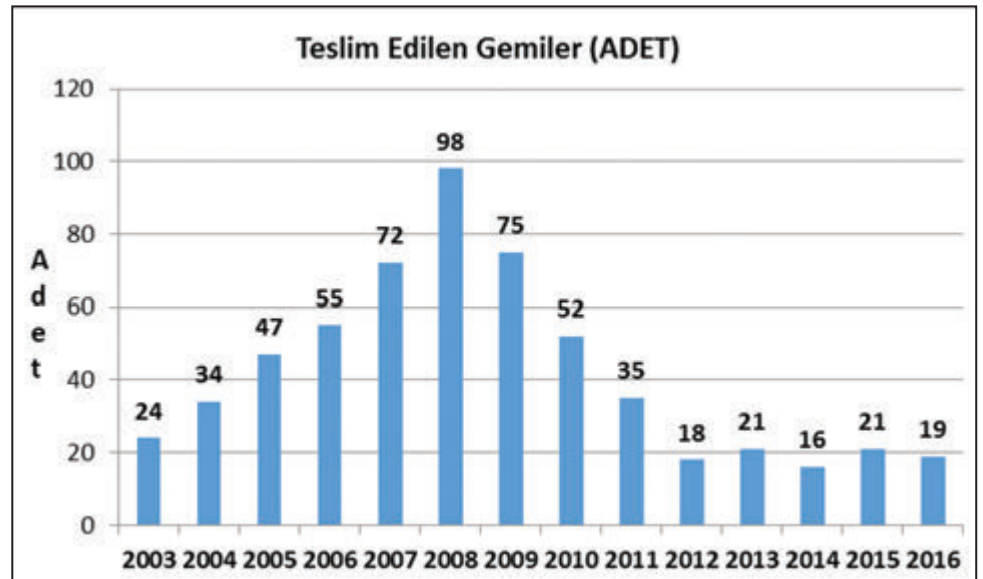
2013 yılında 15.755.206 DWT olarak gerçekleşen bakım onarım tonajı, 2014 yılı sonu itibarıyla yaklaşık 20.000.000 DWT'e, 2015 yılında da yaklaşık 21.000.000 DWT'e yükselmiştir.

2002-2016 FAAL TERSANE SAYISI



Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı 01/2017

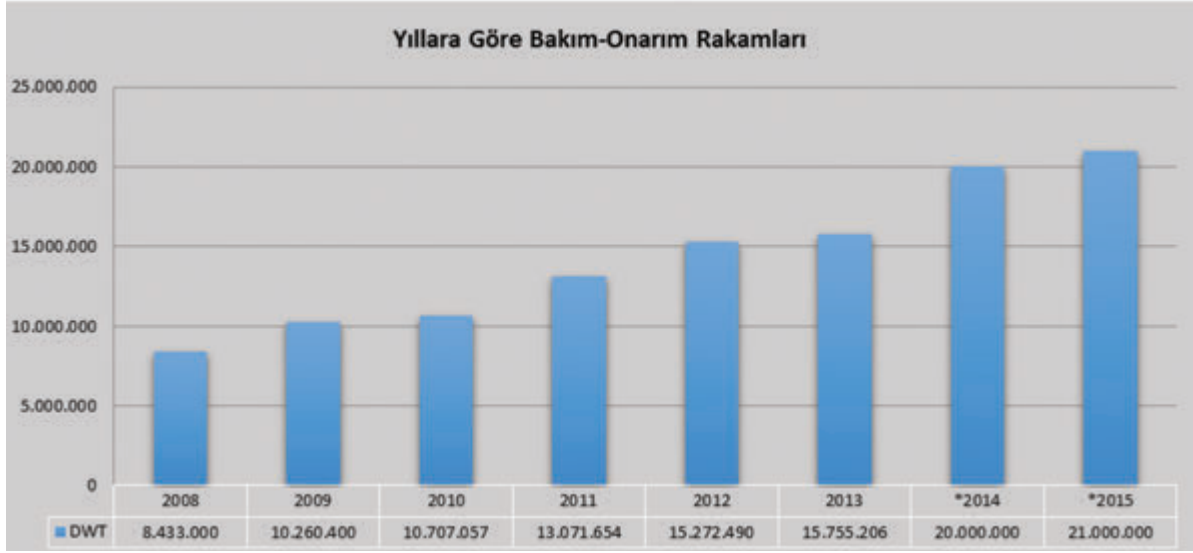
2003-2016 YILLARINDA TESLİM EDİLEN GEMİLER (ADET)



Kaynak: Clarkson Research Serv. 01/2017

Rakamlarla Denizcilik Sektörü ve İstatistikler (2. Bölüm)

TÜRK TERSANELERİ BAKIM-ONARIM DEĞERLERİ (DWT)



KAYNAK: GİSBİR

(*Yaklaşık Değer)

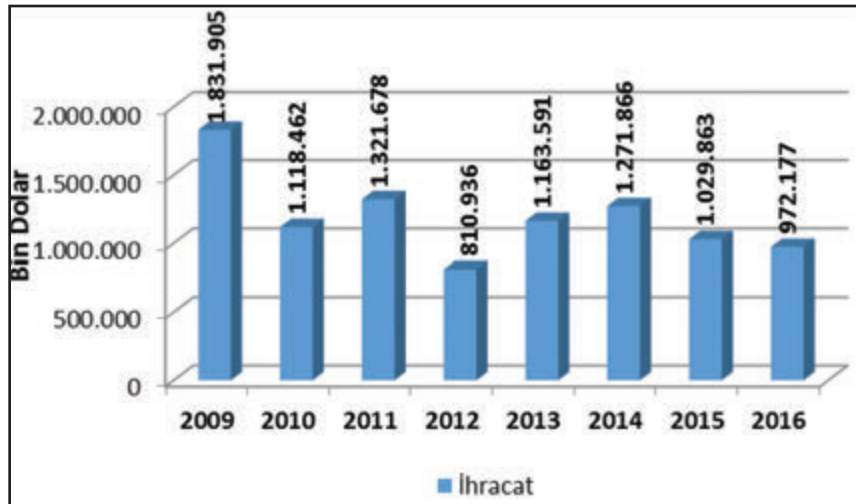
2002 yılında mevcut tersanelerimizin kurulu kapasitesi toplam 550.000DWT iken 2012 itibariyle 3,60 Milyon DWT'e çıkarak 6 kat büyüme sağlanmıştır. 2006 yılındaki toplam sipariş 2,07 milyon DWT iken 2008 sonunda bu rakam 4,34 milyon DWT'e ulaşmış; ancak krizden dolayı yaşanan sipariş iptalleri ve özellikle Uzakdoğu tersaneleriyle rekabet edebilirliği konusunda büyük sıkıntı yaşayan ülkemiz tersanelerinin sipariş defteri 2017 yılı Ocak ayı verilerine göre 174.432 DWT'e inmiştir.

2009-2016 İHRACAT DEĞERLERİ

Türkiye tersaneleri 2014 yılı itibariyle;

- 600.000 Ton/Yıl Çelik İşleme,
- Proje bazında 2 Milyon DWT/YIL yeni gemi inşa,
- Bir defada 80.000 DWT'a kadar yeni gemi inşası,
- 60-70 metrelik mega yatlar ile gezinti tekneleri inşa,
- 14.6 Milyon DWT/YIL bakım onarım kapasitesine sahiptir.

Aralık 2008'de tersanelerimizin sipariş toplamı adet bazında 260 iken Şubat 2009 itibariyle 244 gerilemiş; Aralık 2008'de 4,34 milyon DWT olan sipariş tonajı da yine Şubat 2009 itibariyle 4,17'e inmiştir. Global ekonomik krizin etkilerini gösterdiği Ekim 2008'den 2010 yılı sonuna kadar 1.520.000 DWT'lik 110 adet geminin siparişi iptal edilmiş ve bu siparişlerden Türk Bayraklı olanların



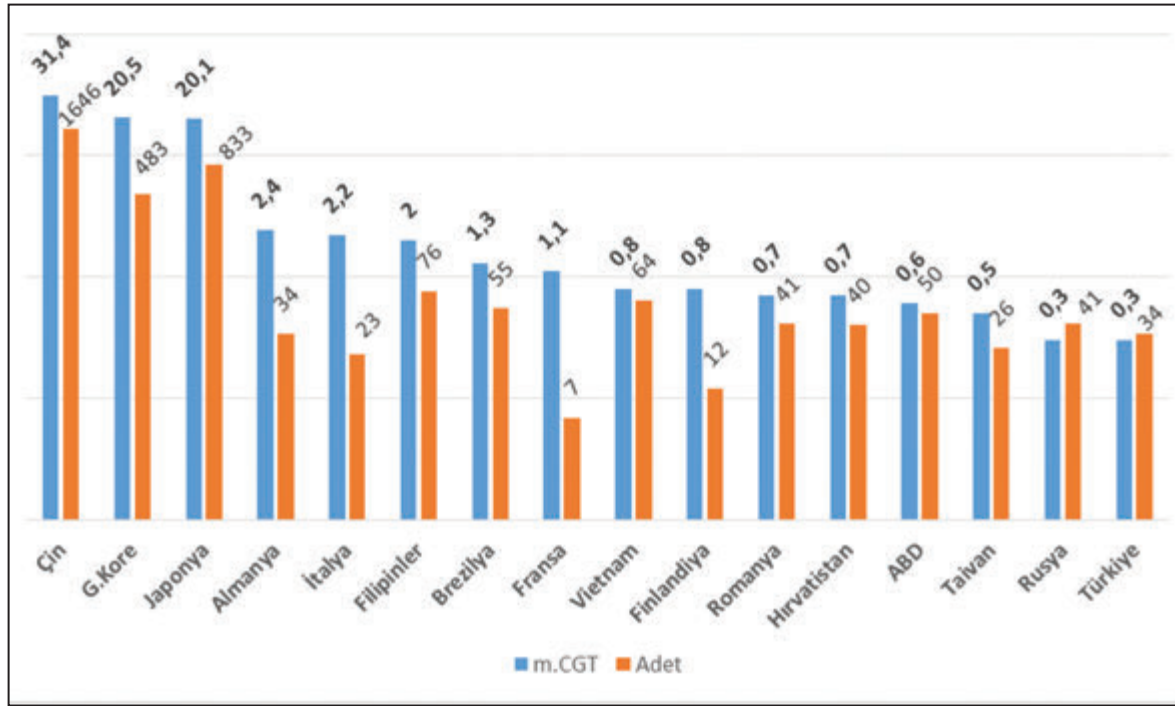
Kaynak: Gemi ve Yat İhracatçıları Birliği (e-birlik.net)

büyük kısmının inşa başlama tarihleri ileri bir tarihlere ötelenmiştir. 2017 yılı Ocak

ayı itibariyle Türk tersanelerinin sipariş defteri 40 adet gemiden oluşmaktadır.

Rakamlarla Denizcilik Sektörü ve İstatistikler (2. Bölüm)

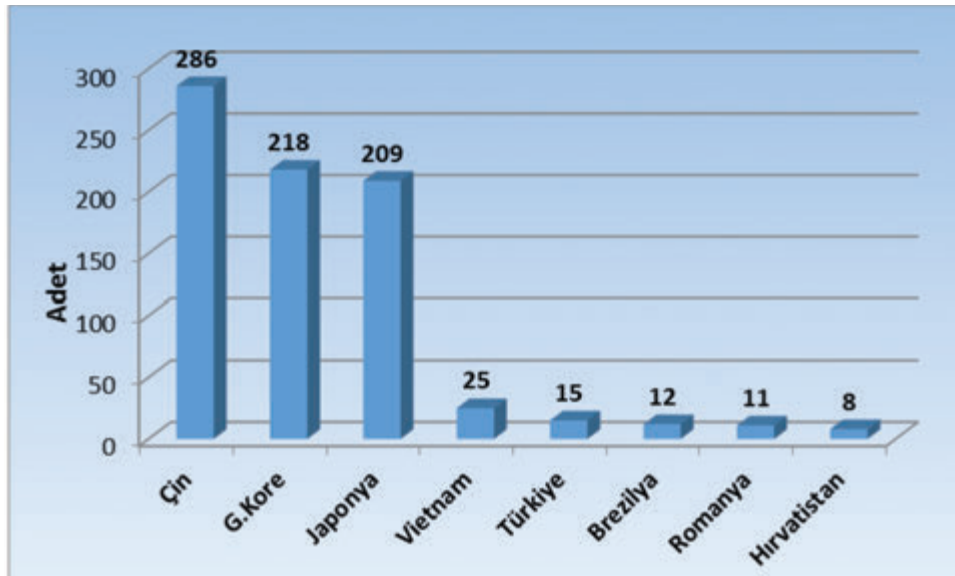
GEMİ SİPARİŞLERİNİN ÜLKELERE GÖRE MİLYON CGT BAZINDA TONAJ/ADET DAĞILIMI



Tersanelerimiz özellikle küçük ve orta tonajlı kimyasal tanker inşasında dünya çapında bir markadır. Uzun yıllar tanker siparişi alan ülkeler sıralamasında yer alan Türkiye, üçüncü sıraya kadar yükselmiş olup, azalan siparişler nedeniyle tonaj bazında dokuzuncu ancak adet bazında beşinci sırada yer almaktadır.

Kaynak: Clarkson Research Serv. 12/2016

TANKER SİPARİŞİ ALAN ÜLKELER SIRALAMASI



Türk armatörlerinin Ocak 2017 itibariyle dünya genelinde 1,6 Milyon DWT'lik 34 adet gemi siparişi mevcuttur.

Kaynak: Clarkson Research Serv. 01/2017

Rakamlarla Denizcilik Sektörü ve İstatistikler (2. Bölüm)

2002 yılında 11 adet olan Yüzer Havuz sayısı 2008 yılında 17'ye, 2012 yılında 21'e yükselmiştir. Ülkemiz tersanelerinde 24 adedi yüzer, 6 adedi kuru ve 1 adedi Senkrolift olmak üzere 31 adet havuz bulunmaktadır.

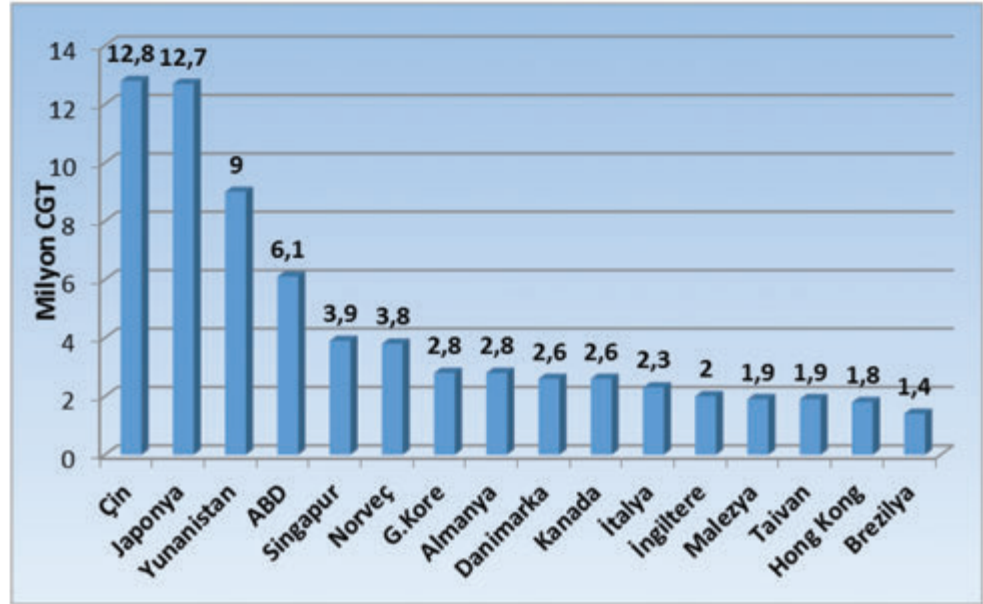
YAT İNŞA

Yat ve tekne imalat sanayi çok büyük oranda katma değere sahip, istihdam sağlayabilen, ihracat oranı yüksek bir sektördür. Bu sanayi makina, demir-çelik, ahşap, boya-kimya, elektrik, elektronik, tekstil, dekorasyon, lastik-plastik v.b. bir çok sanayi dalının ürünlerinin tersanelerde birleştirilmesi sonucunda üretim yapan ve muhtelif servis sektöründen de hizmet alan bir sanayi dalıdır. Yat ve tekne endüstrisi, gerek içeriği ve kapsamı ve gerekse uyguladığı teknoloji açısından gemi inşa sanayinden farklı olup gemi inşa sanayi için büyük yatırımlar, uzun süre ve deniz kenarında büyük yerlere ihtiyaç duyulurken, yat ve tekne imalat sanayi daha küçük yatırım ile daha kısa sürede ve daha küçük yerlerde faaliyet gösterebilmektedir. Büyük yatırımlar gerektirmemesine rağmen, katma değeri çok daha yüksektir.

Türkiye, sahip olduğu kıyıları, yat turizm olanakları, kültür ve tarih zenginliği ile, özellikle mega yatlar için önemli bir uluslararası pazar imkanı sağlamaktadır. Dünyanın en cazip turistik ve tarihi noktalarından biri olan İstanbul Ataköy ve Zeytinburnu'ndaki yapımı planlanan yeni tesisler ve limanlar içinde mega yat bağlama imkanlarının da yer alması, ileriye dönük olarak ülkemizin mega-yat turizm gelirlerinin de artmasını sağlayacak, bu yatırımlar ülkemiz için bir kazanç ve prestij kaynağı olacaktır.

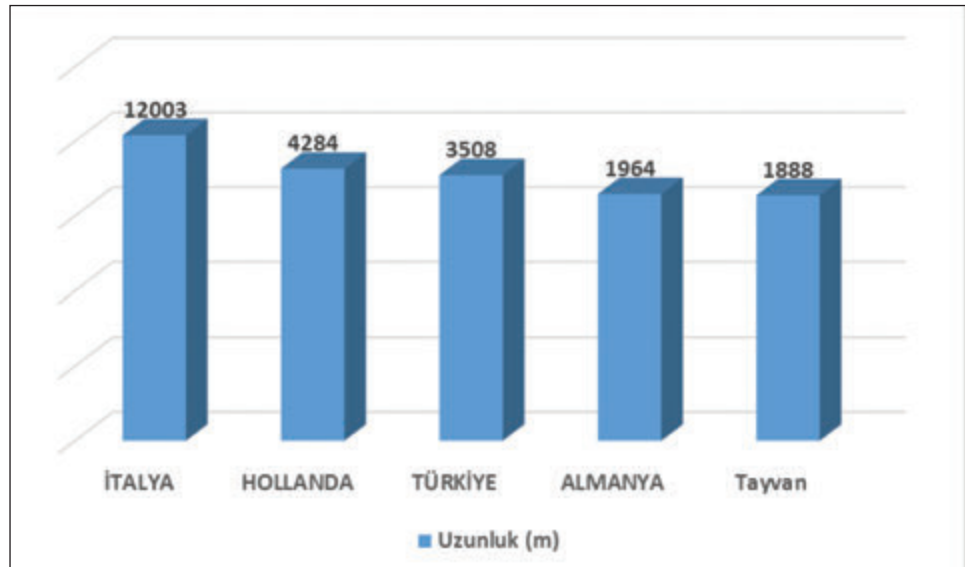
Türkiye özellikle Süper yat (24m ve üstü) inşasında 2007 yılından itibaren istikrarlı bir yükseliş göstermiş ve 2010 verileriyle teslim edilen süper yat adet ve uzunluğu itibarıyla dünya üçüncülüğü konumuna

ARMATÖRLERİN VERDİĞİ SİPARİŞLERE GÖRE DÜNYA SIRALAMASINDAKİ YERİ



Kaynak: Clarkson Research Serv. 12/2016

DÜNYA 24 METRE VE ÜZERİ YAT SİPARİŞLERİ SIRALAMASI 2017



Kaynak: Boat International (www.boatinternational.com)

kadar yükselmiştir. 2014 global sipariş defteri verileri incelendiğinde ülkemiz sipariş sıralamasında 3.005m ve 68 proje ile yine dünya üçüncülüğünde yer alarak, 2016 yılı sipariş veya inşa halindeki süper yatların toplam uzunluğa göre ülkeler sıralamasında

üçüncülüğteki yerini korumuştur. 2017 Ocak ayı verilerine göre de 3508 metre toplam uzunluk ile 3. sırada yer almıştır.

Hazırlayan: İMEAK DTO GEMİ İNŞA VE TEKNİK İŞLER BÖLÜMÜ / MUSTAFA YAVUZYILMAZ

Rakamlarla Denizcilik Sektörü ve İstatistikler (2. Bölüm)

2015-2016 GEMİ YAN SANAYİ

2008'de yaşanan ağır global ekonomik krizin etkilerinden kurtulmak için uzun soluklu bir mücadeleyi geride bırakan denizcilik Sektörü 2016 yılında yaşanan - hepimizin malumu gelişmelerin neticesinde-, 2016 yılını performans olarak geçen yılın gerisinde kapattı. 2016 yılının ikinci yarısında kendisini gösteren sert düşüş, 2017 yılının ilk çeyreğini hayati derecede önemli hale getirdi. 2017 ve sonrasını bir toparlanma ve gelişim süreci olarak ele almalı ve sektörü, krizlere dayanıklı sağlam bir zemine taşımalıyız. Bu zemini oluşturmanın yolu şüphesiz ki teknolojik üstünlükler, yenilikler yaratacak üretim odaklı bir yaklaşımın tesis edilmesidir. Gemi sanayimizin mevcut durumu ve geleceği hakkında temel fikri vermesi açısından İhracatçılar Birliği'nin raporlarına yansımış rakamların iyi analiz edilmesi ve bu sonuçların bir aksiyon planı haline getirilerek hızla uygulanması zaruret haline gelmiştir. Söz gelimi, gemi ve yat ihracatı üst başlığında incelenen ve 7 alt kalemden oluşan Gemi Sanayi İhracatımız 2016 yılını sadece 3 kalemde artıda kapatabilmiştir. Bu tabloda en dramatik düşüş 2015 yılına göre % -40,6 düşüş ile gemi ihracatıdır. Gemi yan sanayi ihracatımız geçen yıla oranla %1,1 oranında, feribot ihracatı %8 ve yat, tekne, bot ihracatımız %22,5 oranında artış göstermiş, ancak bu sınırlı iyileşme genel ihracatımızdaki düşüşü engel olmaya yetmemiştir.

Aynı dönemde Avrupa'nın, Avrupa Bölgesi dışında gemi ekipman ihracatı 12 milyar Euro, Avrupa içi satışı 35 milyar Euro, toplam üretim değeri ise 47 milyar Euro'ya ulaşmıştır. Aynı dönemde gemi inşa tarafında oluşan toplam üretim değeri 35 milyar Euro'dur. Diğer taraftan son dönemde tüm denizci ülkeler ve ülkemiz için çok önemli bir



hedef ifade eden Askeri Gemi İnşa Rakamları da dahil edildiğinde;

SONUÇ

Dünya gemi ekipman pazarının (125,5 milyar Euro) %52'sini elinde tutan Avrupa denizcilik teknolojisi endüstrisinin temel dayanağı ve itici gücü gemi inşa değil, sürekli bir gelişim ve teknolojik altyapı gerektiren "Gemi Ekipman Üretimi" ve ihracatıdır. Avrupa deniz teknolojileri endüstrisi 500 binin üzerinde direkt ve kalifiye istihdamın yanı sıra yıllık 91 milyar Euro üretim değerine ulaşmış ve yine bu tabloda gemi ekipman üretimi diğer üretim kalemleri içinde %66'yla en büyük değeri ifade eder. Yıllık gemi ekipman ihracatımızın 46-49 milyar USD olduğu düşünüldüğünde, bu konuda yapılacak her çalışma bizi bulduğumuz yerden yukarıya taşıyacak ve ihracat hedeflerimize önemli katkılar yapacaktır. Bu anlamda yapılması gerekenin,

gemi sanayinde başta gemi ekipman üretimi olmak üzere her kalemin ayrı ayrı ve özenle incelenerek, bütüncül bir anlayışla yeniden yapılandırılması olduğunu değerlendirmekteyiz. Devlet politikası haline gelmiş ve yol haritası kamu eliyle oluşturulmuş rekabetçi, inovatif bir denizcilik yapılanması bir zaruret haline gelmiştir. Milli Savunma Bakanlığı bünyesinde hayata geçirilen SSM örneğinde olduğu gibi, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı bünyesi ve himayesinde kurulacak "Gemi Ekipmanları ve Teknolojileri Genel Müdürlüğü" ya da eş değer bir daire başkanlığı sektöre yepyeni bir rota tayin edecektir. Böylece 40-50 milyon USD bandını aşamayan gemi ekipman ihracat değerimiz, 500 milyar USD ihracat hedefini realize etmede en büyük katkı kalemi haline gelecektir.

Gemi Sanayicileri Derneği (GESAD) tarafından hazırlanmıştır.

Rakamlarla Denizcilik Sektörü ve İstatistikler (2. Bölüm)

SAVUNMA SANAYİİ MÜSTEŞARLIĞI - DENİZ ARAÇLARI AMFİBİ GEMİ PROJELERİ



Amfibi Gemi (LST) Projesi

Proje kapsamında, idari ve lojistik görev fonksiyonlarına katkı sağlayacak, barış döneminde ise, uluslar arası barışı destekleme, doğal afetlerde yardım (DAFYAR), insani yardım ve tahliye hareketi gibi savaş dışı hareket görevlerinde kullanılabilir 2 adet Amfibi Gemi (LST) tedarik edilmektedir. Sözleşme 16.06.2011 tarihinde SSM ve ADİK A.Ş. arasında imzalanmıştır.

Mevcut durum itibarıyla, sözleşme yürütme faaliyetlerine devam edilmekte olup, 1. geminin Şubat 2017'de teslim edilmesi planlanmaktadır.

Çok Maksatlı Amfibi Hücum Gemisi (LHD) Projesi

Proje kapsamında, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı ihtiyacına binaen Ege, Akdeniz ve Karadeniz'de asgari 1

tabur büyüklüğündeki bir kuvveti ana üs desteği gerektirmeksizin, kendi lojistik desteği ile kriz bölgesine intikal ettirebilecek 1 adet Çok Maksatlı Amfibi Hücum Gemisi (LHD) tedarik edilmektedir. Sözleşme 01.06.2015 tarihinde, SSM ve SEDEF Tersanesi arasında imzalanmıştır. Mevcut durum itibarıyla, sözleşme yürütme faaliyetlerine devam edilmektedir.

Lojistik Destek Gemisi Projesi

Proje kapsamında, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı ihtiyaçlarına binaen 2 adet Lojistik Destek Gemisi tedarik edilmektedir. Sözleşme 24.11.2014 tarihinde SSM ile Selah Tersanesi arasında imzalanmıştır. Mevcut durum itibarıyla, sözleşme yürütme faaliyetlerine devam edilmektedir.

Süratli Amfibi Gemi (LCT)

Proje kapsamında, çıkarma kuvvetinin

yükleme ve bindirme bölgelerinden hedef plajlara en süratli şekilde ve en kısa zamanda çıkarılması, gerektiğinde bir bölgenin amfibi hareket ile ele geçirilmesine yardımcı olunması veya düşman tarafından kullanılmasına engel olunması görevlerini icra edilmesi maksadıyla Deniz Kuvvetleri Komutanlığı ihtiyacına binaen 8 adet Süratli Amfibi Gemi (LCT) tedarik edilmiştir.

Anadolu Deniz İnşaat Kızakları Sanayi ve Ticaret A.Ş. Furtrans Denizcilik Ticaret ve Sanayi A.Ş. Furtrans Gemi İnşa ve Tersanecilik Ticaret ve Sanayi A.Ş. Ortak Girişimi ile inşası tamamlanan tüm gemiler Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'na teslim edilmiştir.

DESTEK GEMİSİ PROJELERİ

Denizaltı Kurtarma Ana Gemisi (MOSHIP)

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı ihtiyacına binaen denizaltıdan personel kurtarma, yara alan kaza/arıza yapan gemilerin kurtarılması/ yedeklenmesi ve sualtı onarım ve enkaz çıkarma gibi sualtı çalışmalarını icra edebilecek Denizaltı Kurtarma Ana Gemisinin (MOSHIP) tedariki. Geminin seyir kabul testleri devam etmekte olup, Şubat 2017 tarihinde geçici kabulün yapılarak hizmete alınması planlanmaktadır.

Denizde İkmal Muharebe Destek Gemisi

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı ihtiyacına binaen, yüzer birliklerin, helikopter yakıtı dahil olmak üzere akaryakıt ve su ikmallerini denizde ikmal yöntemi ile süratli bir şekilde yapmak, muharip unsurların akaryakıt bütünlüme ve

Rakamlarla Denizcilik Sektörü ve İstatistikler (2. Bölüm)

su ihtiyaçları hareket alanına yakın bölgelerde karşılamak ve akaryakıt depolarının bütünleme ikmalleri ve depolar arası akaryakıt transfer faaliyetlerini yürütmek amacıyla denizde ikmal muhabere ve destek gemisinin tedariki.

Geminin tasarımı Deniz Kuvvetleri Komutanlığı İstanbul Tersanesi Komutanlığı tarafından gerçekleştirilecek, tasarım için ihtiyaç duyulan bazı faaliyetlerin tedariki STM A.Ş. tarafından sağlanacaktır.

Kurtarma ve Yedekleme Gemisi

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı ihtiyacına binaen yara alan/karaya oturan/ arıza yapan gemilerin kurtarılması / yedeklenmesi, açık deniz yedeklemesi, sualtı onarım ve enkaz çıkarma çalışmaları, torpido atışlarında hedef gemisi ve torpidoların denizden alınması, denizaltıdan personel kurtarma faaliyetlerine destek görevlerini yerine getirebilecek Kurtarma ve Yedekleme Gemilerinin tedariki.

İstanbul Denizcilik Gemi İnşa Sanayi A.Ş. inşa edilen gemilerin Seyir Kabul Testleri devam etmekte olup, 2017 yılı ilk çeyreğinde her iki geminin hizmete alınması planlanmaktadır.

Sismik Araştırma Gemisi

MTA Genel Müdürlüğü'nün ihtiyacına binaen, 2D/3D sismik araştırma kapasitesi ile jeofiziksel, jeolojik, jeoteknik, batimetrik, hidrografik, oşinografik, hidroakustik araştırmalar yapmak ve depremler, genel jeoloji, uygulamalı jeoloji, çevre jeolojisi ve yer bilimleri ile ilişkili diğer bilim dallarının da araştırma projelerini gerçekleştirmek üzere örneklemeye çalışmalarını gerçekleştirecek Sismik Araştırma Geminin tedariki. İstanbul Denizcilik Gemi İnşa Sanayi A.Ş. inşaa edilen geminin Seyir Kabul Testleri devam



etmekte olup, Mart 2017 sonunda Geçici Kabulün yapılarak hizmete alınması planlanmaktadır.

HARP GEMİSİ PROJELERİ

Denizaltı Savunma Harbi ve Keşif Karakol Gemisi (MİLGEM) Projesi

Keşif ve gözetleme, hedef tespit, teşhis ve tanıma, erken ihbar görevleri ile üs ve liman savunması, denizaltı savunma harbi, su üstü harbi, hava savunma harbi, amfibi hareket ve karakol faaliyetlerinin icrasını yerine getirecek Denizaltı Savunma Harbi ve Keşif Karakol Gemilerinin milli tasarım ile azami oranda yerli sanayi katılımı sağlanarak inşa ve donatımı amaçlanmıştır.

MİLGEM Projesi ile gemi dizaynı, tekne inşası ve sistem entegrasyonunda dışa bağımlılığın azaltılması, askeri tersaneler ile özel sektördeki gemi dizayn ve inşa imkan ve kabiliyetlerinin entegrasyonunun sağlanması ve platformun yanı sıra sistem ve alt sistemlerin millileştirilmesi hedeflenmiştir.

Bu proje ile Türkiye ilk defa korvet tipi bir askeri geminin tasarımını milli olarak gerçekleştirilmiş olup, böylelikle gemi dizaynı, tekne inşası ile sistem entegrasyonunda dışa bağımlılık azaltılmış ve askeri tersaneler ile özel sektördeki gemi tasarım, inşa imkanları ve kabiliyetlerinin entegrasyonu suretiyle, özel sektörün harp gemisi inşası alanında gerekli bilgi birikimi, tecrübe ve altyapı ile donatılması sağlanmıştır. Bu kapsamda Prototip Gemi TCG-HEYBELİADA ve İkinci Gemi TCG-BÜYÜKADA Deniz Kuvvetleri Komutanlığı hizmetine girmiştir.

Üçüncü Gemi BURGAZADA'nın inşa faaliyetleri İstanbul Tersanesi Komutanlığı'nda sürdürülmekte olup Dördüncü Gemi KINALIADA'nın inşa faaliyetlerine 2016 yılı içerisinde başlanması hedeflenmektedir. Bu projede %65'in üzerinde yerli sanayi katılımı gerçekleştirilmiş olup, tüm proje kapsamında 50'den fazla yerli firmaya iş imkânı sağlanmıştır.

Projenin korvet sınıfı olan ilk dört gemisinden farklı olarak fırkateyn sınıfı

Rakamlarla Denizcilik Sektörü ve İstatistikler (2. Bölüm)



gemiler olacak olan 5-8. Gemilerinden ilki olan 5. gemisinin İstanbul Tersanesi Komutanlığı tarafından dizayn ve inşa edilmesi ve 6-8. Gemilerin özel sektör tersaneleri tarafından inşa edilmesine yönelik çalışmalar sürdürülmektedir.

Hava Savunma Harbi Fırkateyni (TF-2000) Projesi

G/M'lerden, uçaklardan ve diğer hava vasıtalarından atılan klasik/modern mühimmat gibi hava tehditlerine karşı bekayı sağlayacak, ayrıca komuta kontrol ve muhabere, gözetleme, erken ihbar, keşif ve teşhis, su üstü harbi, denizaltı savunma harbi, elektronik harp görev fonksiyonlarına katkı sağlayacak olan hava savunma harbi fırkateynlerinin tedarik edilmesi. Fizibilite çalışmaları tamamlanmıştır. Proje modeli belirleme çalışmaları devam etmektedir.

Sahil Güvenlik Arama Kurtarma Gemisi Tedarik Projesi

Ülkemizi çevreleyen denizlerde arama kurtarma faaliyetlerine yönelik, devriye, kontrol, denetim, kirlilik önleme görevlerini olumsuz hava ve deniz şartlarında dahi ifa edebilecek

arama kurtarma gemilerinin yurtiçi özel sektör tersanelerinde inşa ve donatımı sayesinde özel sektör tersanelerinin askeri gemi inşa alanında tasarım yeterliliği ve inşa kabiliyeti kazanması.

Sözleşme 20.06.2008 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Gemilerin inşası 2009 tarihinde başlamış olup tüm gemiler envantere girmiştir.

Üçüncü Gemi "TCSG UMUT" 31 Mayıs 2011 tarihinde denize indirilmiş olup, dördüncü gemi "TCSG YAŞAM" 12 Eylül 2012 tarihinde denize indirilmiştir. Birinci Gemi "TCSG DOST" ve Üçüncü Gemi "TCSG UMUT" 05 Nisan 2013 tarihinde Sahil Güvenlik Komutanlığı hizmetine girmiştir. İkinci Gemi "TCSG GÜVEN" 21 Kasım 2013 tarihinde Sahil Güvenlik Komutanlığı hizmetine girmiştir. Dördüncü Gemi "TCSG YAŞAM" ise 13 Mayıs 2014 tarihinde Sahil Güvenlik Komutanlığı hizmetine girmiştir.

Yeni Tip Denizaltı Tedarik Projesi Havadan bağımsız tahrik sistemine (AIP) sahip 6 adet Yeni Tip Denizaltının azami yerli katkı ile Gölçük Tersanesi Komutanlığı'nda inşa edilerek tedarik

edilmesi amaçlanmaktadır. Buna ek olarak, denizaltı inşası, entegrasyonu ve sistemleri konusunda bilgi birikimi ve tecrübe oluşturulması hedeflenmektedir.

Yeni Tip Denizaltı Tedarik Sözleşmesi 22 Haziran 2011 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Müteakiben Gölçük Tersanesi Komutanlığındaki altyapı iyileştirme faaliyetlerine ve dizayn adaptasyonları çalışmalarına başlanmıştır. 28 Eylül 2015 tarihinde ilk denizaltının inşasına başlanmış olup, detay dizayn faaliyetleri eş zamanlı olarak yürütülmektedir.

KARAKOL GEMİLERİ PROJELERİ 25 Tonluk Sahil Güvenlik Botu Projesi

Sahil Güvenlik Komutanlığına verilen görevler; barış zamanında; karasularında, münhasır ekonomik bölgede ve Türk arama kurtarma sahasındaki deniz yoluyla yapılan her türlü kaçakçılık, yasak avcılık, deniz kirliliği, yasadışı göçün önlenmesi, boğazlar ve karasularının güvenliğinin sağlanması ve denizlerde yasaların uygulanmasını sağlamak amacıyla 25 Tonluk Sahil Güvenlik Botları'nın tedarik edilmesi.

Tüm Botların (17 adet) Geçici Teslim'i, ilk 16 Botun Kesin Teslim'i yapılmıştır. Son Botun garanti süreci devam etmektedir.

600 Sınıfı Sahil Güvenlik Botu Projesi

Sahil Güvenlik Komutanlığı'nın ihtiyacına binaen 8 adet 600 sınıfı Sahil Güvenlik Botu'nun tedariki. Yayınlanan Bilgi İstek Dokümanı (BİD) cevapları kapsamında Sonuç Raporu hazırlanarak 26.09.2016 tarihinde Sahil Güvenlik Komutanlığı'na gönderilmiştir. Sahil Güvenlik Komutanlığı'nın BİD Sonuç Raporuna ilişkin görüş ve değerlendirmeleri beklenmektedir.

Rakamlarla Denizcilik Sektörü ve İstatistikler (2. Bölüm)

Acil Müdahale ve Dalış Eğitim Botu Projesi

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı ihtiyacı kapsamında Marmara Denizi'nde ve kıyılarımızda meydana gelebilecek kazalarda kurtarma dalgıçlığı ve acil müdahale yapabilme özelliklerine sahip olunmasıdır. 02 Eylül 2015 tarihinde TÇD yayımlanmış olup; 21 Aralık 2015 tarihinde DEARSAN Gemi İnşaat Sanayii A.Ş., DESAN Deniz İnşaat San. A.Ş. ve SEFİNE Denizcilik Tersanecilik Turizm San. ve Tic. A.Ş. tarafından teklif verilmiştir. Teklif değerlendirme çalışmaları tamamlanmış olup, SSİK kararı beklenmektedir.

Akaryakıt Gemisi Projesi

Aksaz Deniz Üs K.İği, Ege Deniz Bölge K.İği, ve Gölcük Deniz İkmal Merkezi K.İği sorumluluk sahalarında görev icra eden Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Sahil Güvenlik Komutanlığı bağlısı yüzer unsurlar ile dost/müttefik unsurların lojistik ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla 4 (dört) adet Akaryakıt Gemisi tedariki.

TÇD hazırlık çalışmalarına devam edilmektedir.

Arama Kurtarma Botu Tedariki Projesi

Çevre denizlerimizde ağır deniz şartlarında arama kurtarma görevlerinin icra edilmesi, deniz yolu kaçakçılığının ve yasa dışı göçün önlenmesi, çevre ve deniz kirliliğine yönelik denetimler gerçekleştirilmesi ve yasa dışı su ürünleri avcılığının önlenmesi amaçlanmaktadır. TÇD hazırlık çalışmalarına devam edilmektedir.

Sualtı Taarruz Timleri Harekatı İçin İntikal Botları (SAT Botu) Projesi

Sualtı Taarruz Timleri harekatı imkan ve kabiliyetini artırmak amacıyla, SAT Botlarının tedarik edilmesi. 2 (iki) adet botun kesin kabulü yapılmıştır.



Süratli Devriye Botu Tedariki Projesi

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'nın tesisleri ile yüzer ve dalar unsurlarını barındıran üslerinin denizden güvenliğini sağlamak.

12 Ocak 2016 tarihinde TÇD yayımlanmış olup; 25 Mart 2016 tarihinde ARES Tersanecilik San. ve Tic. A.Ş. ve YONCA-ONUK Adi Ortaklığı tarafından teklif verilmiştir. Teklif değerlendirme çalışmaları tamamlanmış olup, SSİK kararı beklenmektedir.

Türk Tipi Hücumbot Projesi

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'nın ihtiyacına yönelik 4 adet (+6 adet opsiyonlu) Hücumbot tedariki hedeflenmektedir.

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'nın 19.09.2016 tarihli yazısına binaen BİD'e cevap veren 14 firmadan 01-09 Kasım 2016 tarihleri arasında Müsteşarlığımızda bilgilendirme sunumu alınmıştır. Genelkurmay Başkanlığı/ Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'nın BİD Sonuç Raporuna ilişkin görüş ve değerlendirmelerini müteakip TÇD çalışmalarına başlanması planlanmaktadır.

Yeni Sualtı Taarruz Timleri Harekatı İçin İntikal Botu (Yeni SAT Botu) Projesi

Sualtı Taarruz Timleri harekatı imkan ve kabiliyetini artırmak amacıyla, SAT Botlarının tedarik edilmesi. 01 Ekim 2015 tarihinde TÇD yayımlanmış olup; 18 Ocak 2016 tarihinde ARES Tersanecilik San. ve Tic. A.Ş. ve YONCA-ONUK Adi Ortaklığı tarafından teklif verilmiştir. Teklif değerlendirme çalışmaları tamamlanmış olup, SSİK kararı beklenmektedir.

Yeni Tip Karakol Botu Projesi

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı ihtiyacına binaen boğazlarda, üs, liman yaklaşma suları ve sahillere yakın bölgelerde keşif, gözetleme, karakol ve deniz savunma harbi (DSH) görev fonksiyonlarını karşılamak ve ayrıca, üs, liman savunma görev fonksiyonuna da katkı sağlamak amacıyla 16 adet Bot tedariki. Dearsan Gemi İnşaat Sanayii A.Ş. tarafından yapılan proje kapsamındaki tüm Yeni Tip Karakol Botlarının geçici ve kesin teslimleri yapılmıştır.

Yüzer Birlikler Sistem Cihaz Donanım Modifikasyonu ve Yenileştirme Projesi

Sahil Güvenlik Komutanlığının ihtiyacına binaen 5 adet SAR-33 Botu Modernizasyonu. İstanbul Denizcilik Gemi İnşa Sanayi A.Ş. tarafından yapılan proje kapsamındaki tüm botların (5 Bot) kesin teslimleri gerçekleştirilmiştir.

Rakamlarla Denizcilik Sektörü ve İstatistikler (2. Bölüm)

Tamamlanan Yeni İnşa Projeleri

Tersaneler	Proje Adı	Sözleşme Tarihi	Tamamlama Tarihi
İstanbul Tersanesi Komutanlığı	MİLGEM-1 (Milli Gemi)	2007	2011
	MİLGEM-2 (Milli Gemi)	2009	2013
Dearsan Tersanesi	Yeni Tip Devriye Botları (16 Bot)	2007	2016
RMK Marine	Sahil Koruma Arama ve Kurtarma Gemisi Tedarik Projesi	2007	2013-2014
ADIK Tersanesi	LCT (8 Gemi)	2009	2014
Yonca-Onuk Tersanesi	25 Tonluk Sahil Koruma Botları	2010	2017
Yonca-Onuk Tersanesi	Sualtı Taarruz Timi Botları	2008	2013
İstanbul Tersanesi	SAR-33 Tipi Botların Modernizasyonu	2013	2016

Devam Eden Projeler

Tersaneler	Proje Adı	Sözleşme Tarihi	Tamamlama Tarihi
İstanbul Tersanesi Komutanlığı	MİLGEM 3-4 (Milli Gemi)	2014	2019-2020
Gölcük Tersanesi Komutanlığı	Yeni Tip Denizaltı Projesi	2009	2020-2025
ADIK Tersanesi	LST (2 Gemi)	2011	2017
İstanbul Tersanesi	MOSHIP (Denizaltı Kurtarma Ana Gemisi)	2011	2016
İstanbul Tersanesi	KURYED (Kurtarma ve Yedekleme Gemisi)	2011	2017
İstanbul Tersanesi	Sismik Arama Gemisi	2012	2017
Selah Tersanesi	Lojistik Destek Gemi Projesi	2014	2017
Sedef Tersanesi	LHD (1 Gemi)	2015	2021

2017 için Planlanan Yeni İnşa Projeleri

Tersaneler	Proje Adı	Sözleşme Tarihi	Tamamlama Tarihi
İstanbul Tersanesi Komutanlığı/Özel Tersaneler	I-Sınıfı Fırkateynler		
	TF 2000		
	Yüzer Havuz		
	Denizde İkmal Muharebe Destek Gemisi (DIMDEG)		
	Arama Gemisi		
	Açık Deniz Römorkörü		
	Acil Müdahale ve Dalgıç Eğitim Botları		
	Yeni Sualtı Taarruz Timi Botları		
	Küçük Hızlı Devriye Botları		
	Hızlı Devriye Botları		
	Arama ve Kurtarma Botları		
	600 Tipi Sahil Koruma Botları		

Rakamlarla Denizcilik Sektörü ve İstatistikler (2. Bölüm)

İHRACAT RAKAMLARI

Türkiye'nin Toplam İhracatı İçinde Gemi ve Yat (BİN \$)

SEKTÖRLER	ARALIK			
	2015	2016	Değ. (%)	Pay(%)
Gemi ve Yat	61.358	156.404	154,9	1,3
Tarım Sektörü	1.980.207	2.001.897	1,1	16,2
Sanayi Sektörü	9.209.414	9.989.225	8,5	80,9
Madencilik	309.047	354.647	14,8	2,9
TÜRKİYE TOPLAM İHRACATI	11.498.668	12.345.769	7,4	100,0

Kaynak: E-birlik.net

Türkiye Geneli Gemi ve Yat İhracatında İlk 10 Ürün (BİN \$)

ÜRÜNLER	ARALIK	
	2016	PAY
İNSAN VE YÜK TAŞIYAN DENİZ GEMİLERİ (GROS TONİLATO>1000)	270.562	27,8
HER NEVİ FERİBOTLAR (GROS TONİLATO>1000)	114.109	11,7
DENİZDE SEYRETMEME MAHSUS OLANLAR	109.081	11,2
RÖMORKÖRLER (GROS TONİLATO>300)	72.342	7,4
DENİZ TANKERLERİ (SARNIÇLI GEMİLER)(GROS TONİLATO>1000)	51.221	5,3
DENİZ MOTOR BOTLARI (İÇTEN MOTORLU) (UZUNLUK >7, 5 M.)(SİVİL KULLANIM İÇİN)	41.575	4,3
DİĞER DENİZ TANKERLERİ	40.925	4,2
DENİZDE SEYRETMEME MAHSUS KURTARMA GEMİLERİ(SİVİL KULLANIM İÇİN)	40.459	4,2
PALANGA, BUCURGAT, IRGAT, KRİKO, VİNÇ VB.AKSAM VE PARÇALARI	39.455	4,1
DENİZ MOTOR BOTLARI (İÇTEN MOTORLU)(SİVİL KULLANIM İÇİN)	34.836	3,6
İLK 10 ÜRÜN	814.567	83,8
DİĞER	157.610	16,2
GENEL TOPLAM	972.177	100,0

Rakamlarla Denizcilik Sektörü ve İstatistikler (2. Bölüm)

Mal Grupları Bazında Türkiye Geneli Gemi ve Yat İhracatı (Bin \$) (Year To Date)

ANA SINIFLANDIRMA	ALT SINIFLANDIRMA	OCAK-ARALIK (TOPLAM)			
		2015	2016	DEĞİŞİM	PAY
GEMİ VE YAT	GEMİ	608.952	488.978	100,0	50,3
	RÖMORKÖRLER	173.505	115.854	-33,2	11,9
	FERİBOT	9.411	114.112	1112,5	11,7
	YATLAR,TEKNELER,BOTLAR	81.037	107.414	32,5	11,0
	DENİZ TANKERİ	95.336	92.901	-2,6	9,6
	GEMİ YAN SANAYİ	48.973	46.552	-4,9	4,8
	DİĞER DENİZ ARAÇLARI	12.642	6.366	-49,6	0,7
Genel Toplam		1.029.857	972.177	-5,6	100,0

Türkiye Geneli Gemi ve Yat İhracatında İlk 10 Ülke (Bin \$) (Year To Date)

2015 Yılı OCAK-ARALIK aralığında en çok İhracat Yapılan Ülkeler				2016 Yılı OCAK-ARALIK aralığında en çok İhracat Yapılan Ülkeler		
Sıra	Ülke	2015	PAY	Ülke	2016	PAY
1	NORVEÇ	165.276	16,0	NORVEÇ	246.733	25,4
2	FAROE ADALARI	120.342	11,7	MARSHALL ADALARI	84.856	8,7
3	PANAMA	70.199	6,8	KANADA	68.433	7,0
4	İTALYA	54.882	5,3	GRÖNLAND	51.131	5,3
5	SUUDİ ARABİSTAN	54.098	5,3	İTALYA	50.104	5,2
6	SINGAPUR	49.852	4,8	BİRLEŞİK ARAP EMİRLİKLERİ	48.562	5,0
7	İZLANDA	49.334	4,8	ALMANYA	34.512	3,5
8	BİRLEŞİK KRALLIK	42.496	4,1	MALTA	27.126	2,8
9	MARSHALL ADALARI	41.489	4,0	BİRLEŞİK DEVLETLER	26.743	2,8
10	ÜRDÜN	35.798	3,5	ESTONYA	25.744	2,6
	İLK 10 ÜLKE	683.766	66,4	İLK 10 ÜLKE	663.942	68,3
	DİĞER	346.091	33,6	DİĞER	308.235	31,7
	Genel Toplam	1.029.857	100,0	Genel Toplam	972.177	100,0

COMBINATION OF QUALITY AND EXPERIENCE

SAR BOAT



CARBON CATAMARAN
PASSENGER FERRY



FACILITY IN ACCORDANCE
WITH STANDARDS



www.ozatashipyard.com

Tel : +90 226 461 24 96

Fax : +90 226 461 24 99

Email : info@ozatashipyard.com

Adres : Hersek Köyü - Altınova / 77700 YALOVA



Rakamlarla Denizcilik Sektörü ve İstatistikler (2. Bölüm)

DENİZ TURİZMİ ENVANTERİ

DENİZ TURİZMİ GELİRİMİZ:

2014 Yılında 6,8 Milyar Dolar

2016 Yılında 3,4 Milyar Dolar

Genel turizm gelirleri içinde deniz turizminin payı yaklaşık % 20 olduğu değerlendirilmektedir.

Deniz Turizmi Gelirlerimiz:

- 1.Kruvaziyer gemi ve liman gelirleri,
- 2.Yat limanı işletme gelirleri,
- 3.Ticari yat, Gulet, Bare-Baot, Günü birlik Gezi Teknesi, Yüzer Restoran, Yüzer Otel İşletmeleri v.b.
- 4.Dalış turizmi ve su üstü faaliyetleri işletmeleri ve diğer gelirlerden sağlanmaktadır.

YAT LİMANLARIMIZIN BAĞLAMA KAPASİTELERİ



2014 yılında; %100 dolu kapasitede olan yat limanlarımız, 2016 yılında; %70 doluluk oranına inmiştir. %30'luk yatçı kaybının nedeni yat limanlarımızın genel gider artışlarından dolayı fiyat politikasının komşu ülkeler ile rekabet edebilirliğini etkilemesi ve Orta Doğu'da yaşanan savaş ve güvenlik tehdididir. Mevcutta kalan, yabancı sahipli yabancı uyruklu teknelerin çoğu sözleşme süreleri nedeniyle yat limanlarında kalmışlardır. 2017 yılında Sözleşme süreleri bitimi itibari ile bu teknelerin Türk Karasularında kalma talebi belirsizliğini korumaktadır.

DENİZ TURİZMİ ARAÇLARI ENVANTERİ

DENİZ TURİZMİ ARAÇLARI

Yatlar (Guletler v.b.)	2.146 Adet
Bare-Boat (KTB İzimli Yabancı Bayraklı)	621 Adet
Günübirlik Gezi Tekneleri	1.839 Adet
Yüzer Restoran	52 Adet
İçsular Gezi Teknesi (yaklaşık)	1000 Adet
Dalış İşletmeleri	263 Adet
Su üstü İşletmeleri	697 Adet

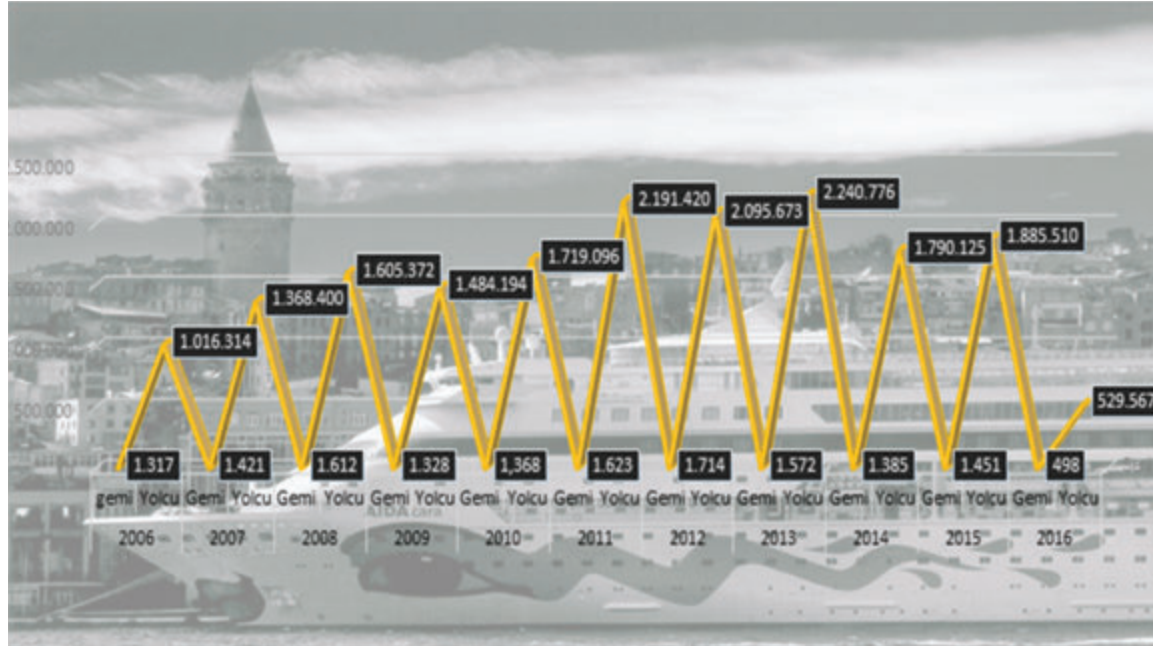
Rakamlarla Denizcilik Sektörü ve İstatistikler (2. Bölüm)

2014 yılında Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından Deniz Turizmi Yönetmeliği Madde 35-37 gereği Bakanlıktan İşletme Belgeli çalıştırılan Yabancı Bayraklı Ticari Bare-Boat Teknelerin sayısı 871 adet iken; 2016 yılında; 621 adete düşmüştür. Sektör temsilcilerinden alınan bilgiye göre; turist kaybı nedeniyle yaklaşık 250 teknenin Türk karasularından çekildiği Hırvatistan, Malta gibi ülkelere ticaret yapmak üzere dağıldığı belirtilmektedir.

SEYİR İZİN BELGESİ YILLARA GÖRE	
YILI	BELGE SATIŞ ADETİ
2012	39.405
2013	40.491
2014	40.350
2015	39.568
2016 (İLK 11 AY)	31.028

2014 yılında; 40.350 adede ulaşan Seyir İzin Belgesi satışı, 2016 yılında ise; 31.028 adet Seyir İzin Belgesi satışı yapılmış olup, bu düşüşün sebebi sözleşmesi biten Yabancı Bayraklı, Yabancı Uruklu Yatçıların Türk yat limanlarından ayrılması ve Türk Sahipli Yabancı Bayraklı Yatların Türk Bayrağına geçiş sürecini beklemesi nedeniyle belge yenilememesidir.

2006-2016 YILLARINDA TÜRK LİMANLARINA KRUVAZİYER GEMİLERLE GELEN YABANCI YOLCU VE GEMİ SAYILARI



2015 yılında 1451 adet kruvaziyer gemi ile 1,885,510 yabancı uruklu yolcu ülkemiz limanlarını ziyaret etmişken, 2016 yılında 491 adet gemi ile 529,567 yabancı uruklu yolcu ülkemiz limanlarını ziyaret etmiştir. 2013'te 2.2 milyon kruvaziyer turisti Türkiye'ye ziyaret ederken, bu rakam 2014 yılında başlayan Yunanistan'daki kriz ve grevlerin etkisi ile birlikte 2016 yılında dünyada yaşanan global kriz ve terör tehdidi kruvaziyer şirketlerinin, Doğu Akdeniz'den Uzak Doğu kruvaziyer turlarına yönelmesi sebep olmuştur.

Rakamlarla Denizcilik Sektörü ve İstatistikler (2. Bölüm)

SU ÜRÜNLERİ SEKTÖRÜ

TOPLAM BALIKÇI TEKNE SAYISI: 18.602

BALIKÇI TEKNELERİNİN BOYUTLARI;

BALIKÇI GEMİLERİNİN BOY DAĞILIMI (2015) (ADET)

Faaliyet Alanı	Boy Grubu (m)									TOPLAM
	0-4,9	5-7,9	8-9,9	10-11,9	12-14,9	15-19,9	20-29,9	30-49,9	50+	
Deniz	767	9.637	3.027	796	457	288	463	238	7	15.680
İçsu	304	2.307	198	33	64	16	-	-	-	2.922
TOPLAM	1.071	11.944	3.225	829	521	304	463	238	7	18.602

Kaynak: BSGM

AVLANMA SAHALARI



Su Ürünleri sektör ihracatı 2016 Ocak – Aralık arasında geçtiğimiz yılın aynı dönemine göre %13 artarak 794 milyon dolar gerçekleşmiştir. En çok ihracat gerçekleştirilen ilk ülke 160 milyon dolar ile Hollanda, ikinci sıra 108 milyon dolar ile İtalya'dır. En çok ihracat artışı gerçekleşen ülkeler ise; %44 artış ile Kuveyt, %54 ile Yunanistan; %55 ile İsrail; %56 ile Portekiz, %21 artış ile Almanya'dır.

Rusya Federasyonu: Rusya'nın 2015 yılı Su Ürünleri ithalatı 1.5 milyar dolardır. milyon dolardır. Türkiye'den gerçekleştirdiği ithalat ise yaklaşık 43 milyon dolar ile %2,7'lik payı oluşturmaktadır. 2016 yılı aylarına göre Rusya'nın su ürünleri ithalatına baktığımızda Türkiye'yi 2015 yılında olduğu gibi yine 8. Sırada görmekteyiz. Fakat Rusya'nın 2015 yılına göre Ekvator'dan gerçekleştirdiği ithalat artarak, Türkiye'nin üzerine çıkmıştır. 2016 yıl sonunda geçen yıla göre Rusya'ya gerçekleştirilen ihracat %4 azalarak 40 milyon dolar olarak gerçekleşmiştir. **İspanya:** İspanya'nın 2015 yılı su ürünleri ithalatı yaklaşık 6 milyar dolardır. Türkiye'den 2015 yılında gerçekleştirdiği su ürünleri ithalatı ise yaklaşık 40 milyon dolar ile %0,65'lik bir paya sahiptir. 2015 yılında Türkiye İspanya'nın ithalatçı ülke sıralamasında 34. Sıradayken, 2016 yılı itibarıyla 40. Sıraya düştüğü görülmektedir. 2015 yılında ithalat sıralamasında Türkiye'nin altında yer alırken, 2016 yılında sıralamada üzerine çıkan ülkeler ise Panama, Kanada, El Salvador, Gine'dir.

2016 yılında Türkiye'nin İspanya'ya gerçekleştirdiği su ürünleri ihracat %19 azalarak 29 milyon dolar olarak gerçekleşmiştir. Türkiye'nin üretimi dünya su ürünleri üretiminin % 0.43'ünü oluşturmaktadır. Küresel su ürünleri üretiminde ilk sırada yer alan Çin'in üretiminin 45 milyon ton, Avrupa Birliği'nin aynı yıla ait toplam su ürünleri üretimi ise 6,428 milyon ton civarındadır. Türkiye su ürünleri üretim miktarı bakımından dünyada 35.sırada, AB ülkeleri arasında ise 7'nci sırada yer almaktadır.

Rakamlarla Denizcilik Sektörü ve İstatistikler (2. Bölüm)

ÜLKELERE GÖRE SU ÜRÜNLERİ İHRACATI

ÜLKEADİ	2015		2016		FOB Değ	KG Değ
	FOBUSD	KG	FOBUSD	KG		
HOLLANDA	144.635.832	18.841.260	160.175.035	21.419.887	9,7%	12,0%
İTALYA	91.720.926	17.532.534	108.924.035	22.342.856	15,8%	21,5%
ALMANYA	68.357.858	11.597.234	86.866.962	14.678.994	21,3%	21,0%
BİRLEŞİK KRALLIK	57.918.430	7.240.962	65.833.059	8.337.661	12,0%	13,2%
JAPONYA	41.877.918	2.825.274	42.889.321	3.486.426	2,4%	19,0%
RUSYA FEDERASYONU	41.766.102	8.720.009	40.170.107	8.959.095	-4,0%	2,7%
İSPANYA	34.796.646	7.102.926	29.249.158	6.114.448	-19,0%	-16,2%
LÜBNAN	26.778.786	6.643.220	25.590.866	7.539.601	-4,6%	11,9%
BİRLEŞİK DEVLETLER	23.988.442	3.369.996	26.629.998	3.272.552	9,9%	-3,0%
FRANSA	17.264.282	3.085.047	21.799.071	3.683.830	20,8%	16,3%
BİRLEŞİK ARAP EMİRLİKLERİ	12.419.979	2.099.329	14.528.620	2.834.387	14,5%	25,9%
YUNANİSTAN	8.152.039	1.988.896	17.961.405	4.085.079	54,6%	51,3%
IRAK	8.413.201	8.620.221	12.685.436	11.312.933	33,7%	23,8%
İSRAİL	7.580.301	1.397.068	12.868.765	2.564.527	41,1%	45,5%
PORTEKİZ	6.101.490	1.133.074	13.917.702	2.948.324	56,2%	61,6%
ROMANYA	8.642.835	2.340.652	8.871.784	2.460.332	2,6%	4,9%
KUVEYT	6.217.683	926.393	11.250.983	1.437.248	44,7%	35,5%
SURİYE	8.237.930	2.512.768	7.165.333	3.024.472	-15,0%	16,9%
KKTC	7.451.085	1.512.428	7.098.701	1.400.902	-5,0%	-8,0%
POLONYA	6.876.674	2.009.158	6.364.349	1.996.818	-8,0%	-0,6%
İlk 20 Ülke Toplamı	629.198.437	111.498.448	720.840.689	133.900.370	12,7%	16,7%
Diğer	59.549.953	10.448.133	73.302.891	12.990.647	18,8%	19,6%
Genel Toplam	688.748.390	121.946.581	794.143.580	146.891.017	13,3%	17,0%

Not: İMEAK DTO Genel Sekreter Yardımcılıkları, Balıkçılık Meslek Komite Başkanı Murat Kul, DTO birim müdürleri ve oda çalışanları tarafından katkı alınarak hazırlanmıştır.

Rakamlarla Denizcilik Sektörü ve İstatistikler (2. Bölüm)

TÜRK BAYRAKLI GEMİLERİN PSC DENETİM/TUTULMA ANALİZLERİ



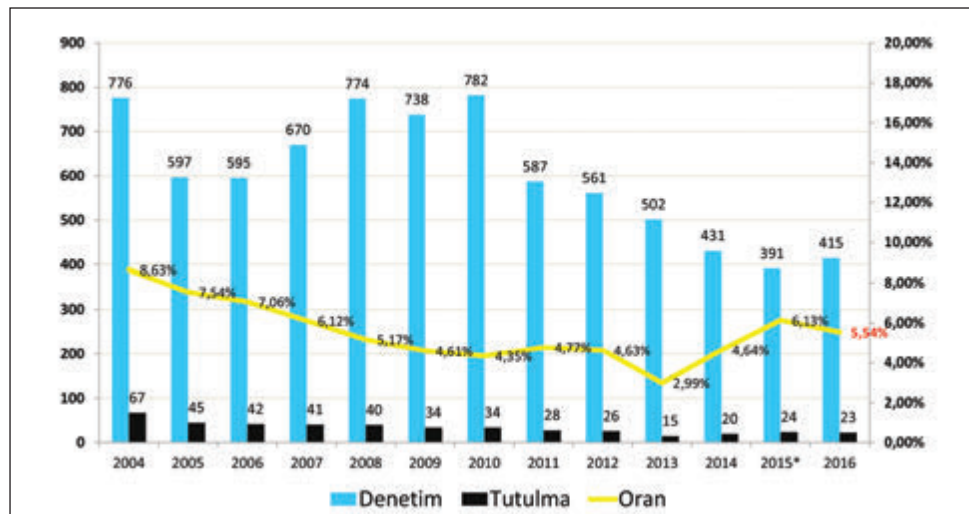
Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Gemi Denetimi Dairesi Başkanlığı'ndan aldığımız bilgilere göre; Paris MoU kapsamında Türk Bayraklı gemilere yönelik PSC denetimlerinde 2016 yılında en fazla tespit edilen eksiklikler, tutulma maddeleri, son 3 yılda tutulma yaşanan ülke ve limanları ile son 3 yılda tutulan Türk Bayraklı gemilerde tespit edilen tutulma maddelerinin limanlara göre analizi aşağıda yer almaktadır.

*Türkiye 2008 yılından itibaren Paris MoU BEYAZ LİSTE' de yer almaktadır.

Riskli gemilerin denetim sıklığını artıran Hedefleme Sistemi, Önsörvey ve Programdışı Denetimler, tutulan gemilere ve gemilerin işletmelerine yönelik ilave ISM denetimleri ve Yoğunlaştırılmış Denetim Kampanyası ön denetimleri ile Türk Bayraklı gemilerin emniyet standartlarını daha ileri seviyeye çıkarılması ve gemi tutulmalarının azaltılmasına çalışılmaktadır.

Yıl	Denetim Sayısı	Tutulma Sayısı	Tutulma Oranı (%)	Liste Durumu
2004	776	67	8,63	KARA LİSTE
2005	597	45	7,54	KARA LİSTE
2006	595	42	7,06	GRİ LİSTE
2007	670	41	6,12	GRİ LİSTE
2008	774	40	5,17	BEYAZ LİSTE
2009	738	34	4,61	BEYAZ LİSTE
2010	782	34	4,35	BEYAZ LİSTE
2011	587	28	4,77	BEYAZ LİSTE
2012	561	26	4,63	BEYAZ LİSTE
2013	502	15	2,99	BEYAZ LİSTE
2014	431	20	4,64	BEYAZ LİSTE
2015	391	24	6,13	BEYAZ LİSTE
2016*	415	23	5,54	BEYAZ LİSTE

* 2016 yılı denetim sayıları THETIS sisteminden alınmıştır. Resmi denetim sayıları Temmuz ayında Paris MoU Yıllık Raporunda yayımlanacaktır.

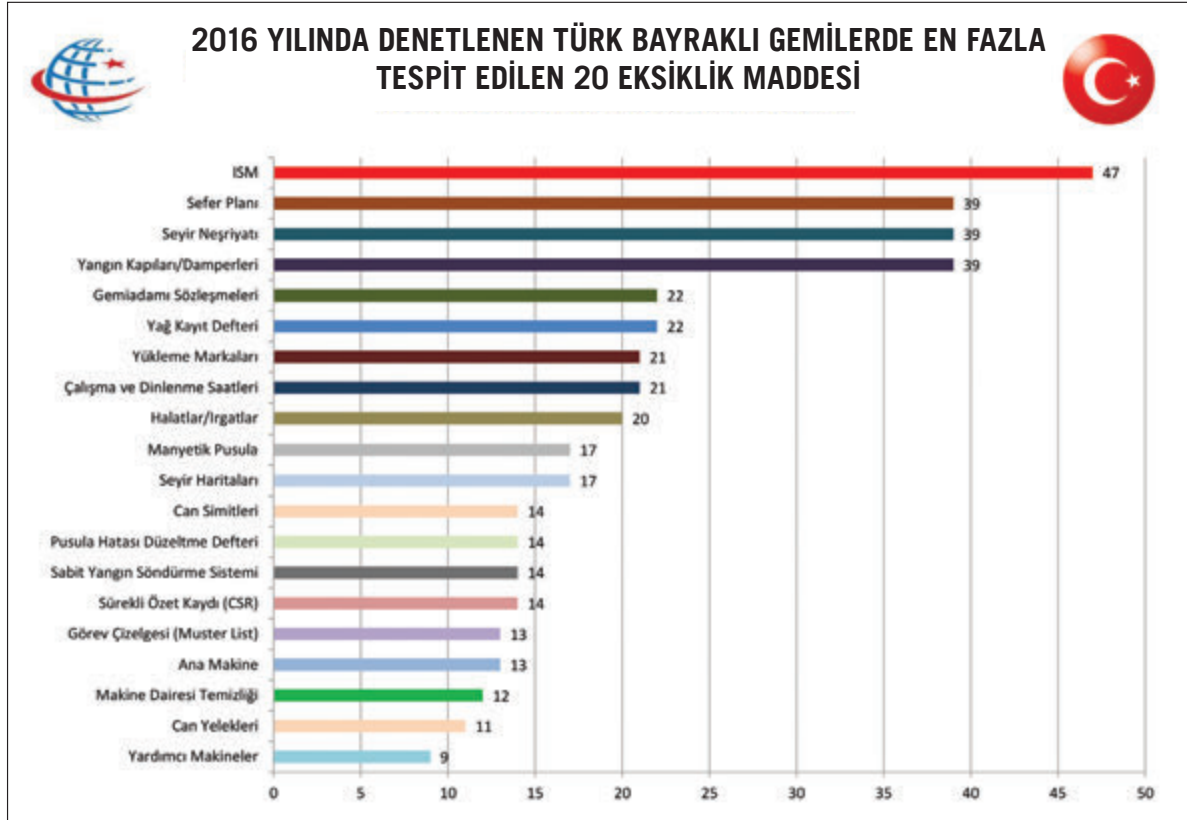


* 2016 yılı denetim sayıları THETIS sisteminden alınmıştır. Resmi denetim sayıları Temmuz ayında Paris MoU Yıllık Raporunda yayımlanacaktır.

Rakamlarla Denizcilik Sektörü ve İstatistikler (2. Bölüm)

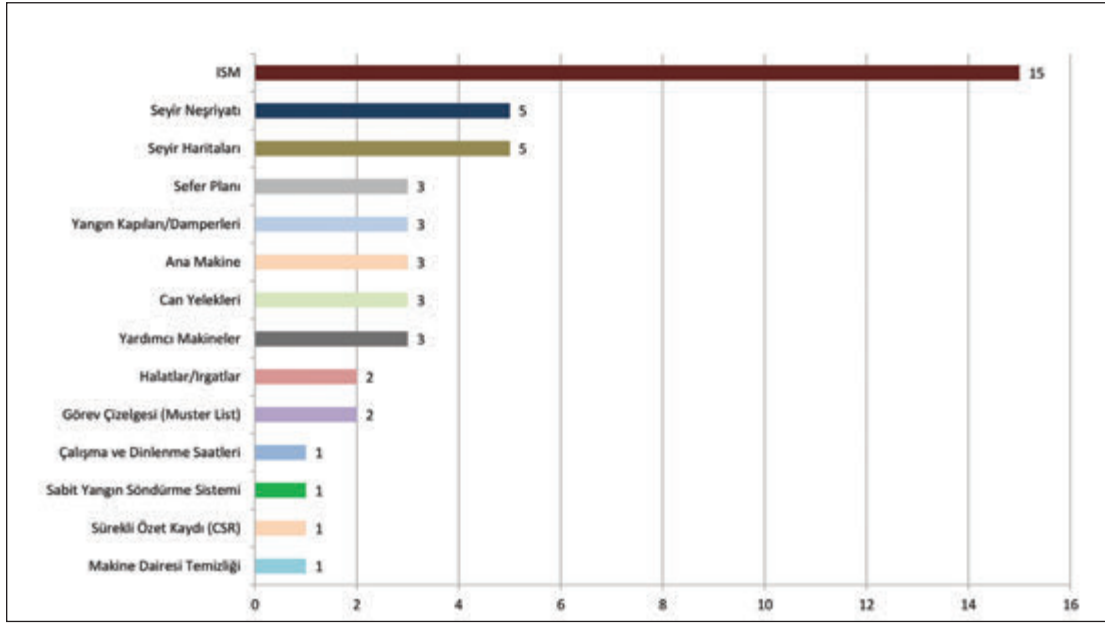
2016 YILINDA TUTULAN TÜRK BAYRAKLI GEMİLERİN ÜLKELERE GÖRE DAĞILIMI

LİMAN DEVLETİ	TUTULMA SAYISI
ROMANYA	9
YUNANİSTAN	4
İTALYA	3
İSPANYA	2
İNGİLTERE	1
HİRVATİSTAN	1
RUSYA FEDERASYONU	1
PORTEKİZ	1
İRLANDA	1
TOPLAM	23

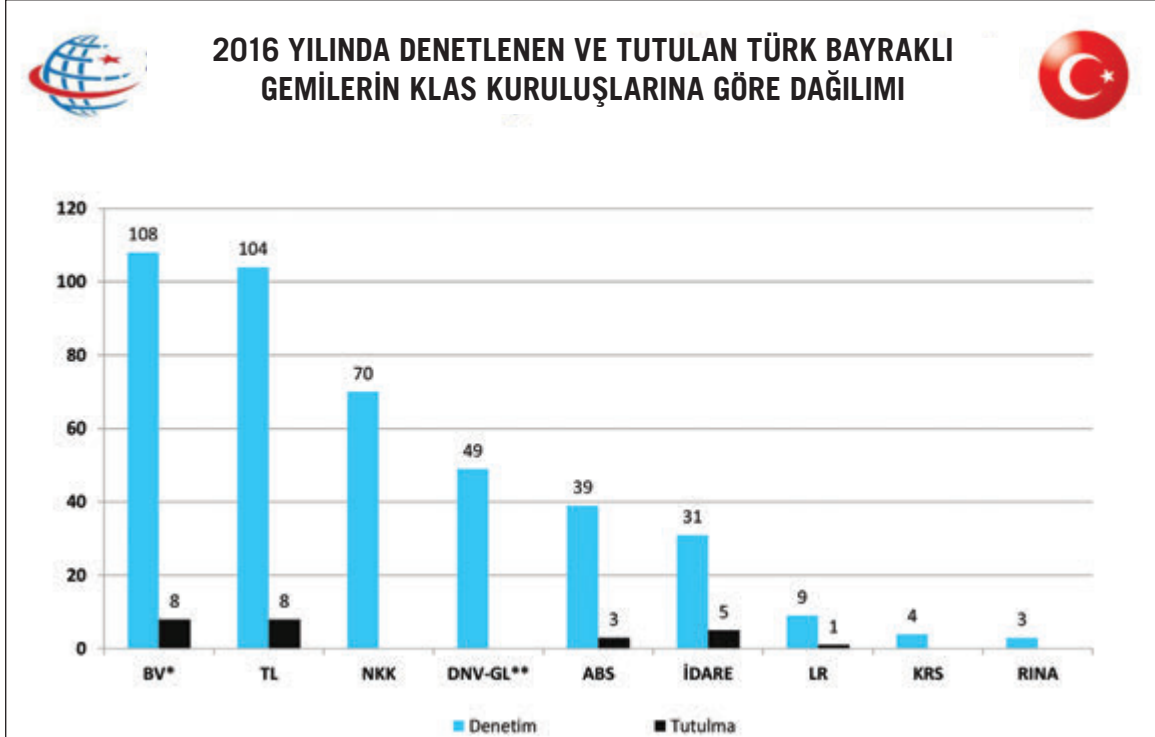


Rakamlarla Denizcilik Sektörü ve İstatistikler (2. Bölüm)

2016 YILINDA DENETLENEN TÜRK BAYRAKLI GEMİLERDE EN FAZLA TESPİT EDİLEN TUTULMA MADDELERİ



2016 YILINDA DENETLENEN VE TUTULAN TÜRK BAYRAKLI GEMİLERİN KLAS KURULUŞLARINA GÖRE DAĞILIMI



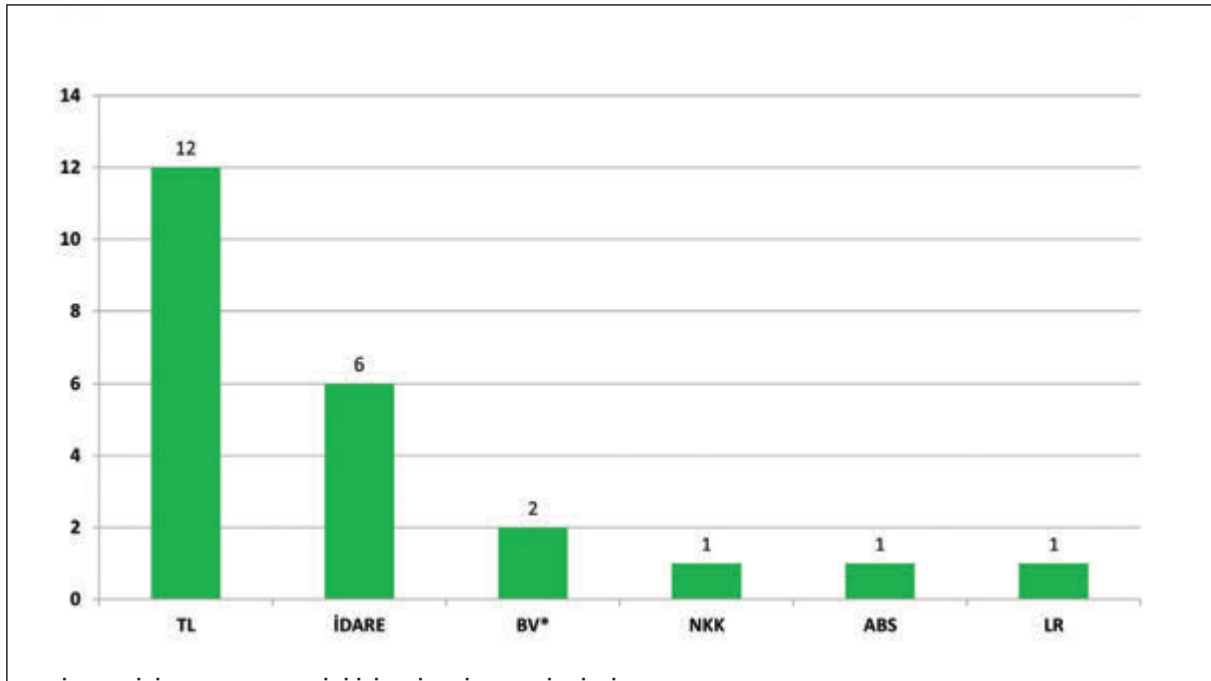
*BV'nin yetkisi 08/08/2015 tarihi itibarıyla iptal edilmiştir.

**DNV ,GL ve DNV-GL klaslı gemilerin tamamı DNV-GL klas kuruluşu olarak tanımlanmıştır.

*** Yıl içerisinde 2 çift klaslı gemi tutulmuştur. Bu gemiler ilgili kuruluşların sayılarına ilave edilmiştir.

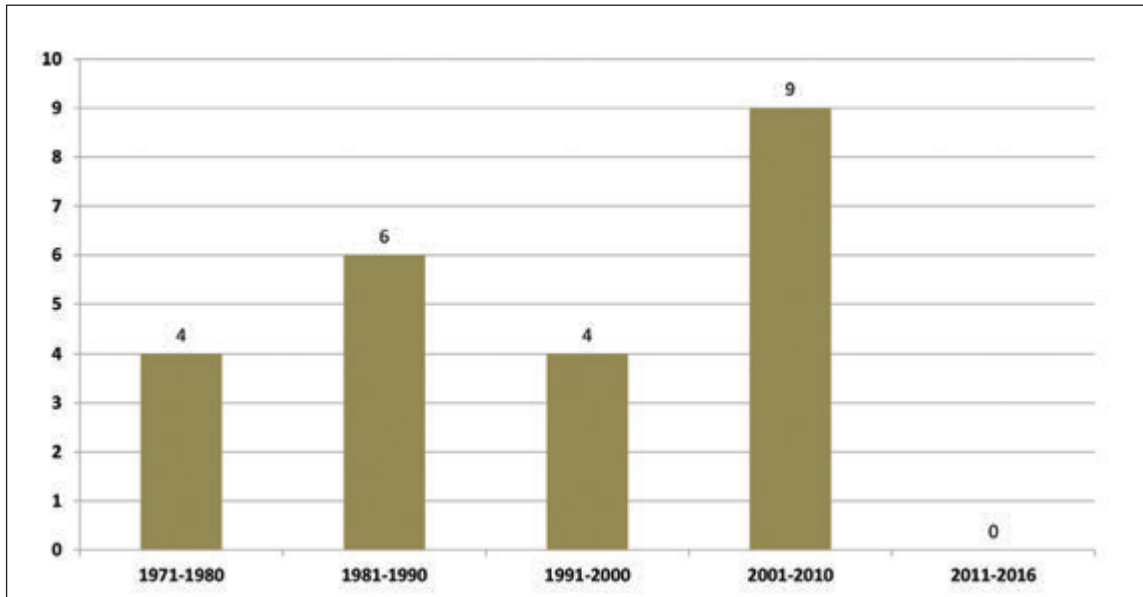
Rakamlarla Denizcilik Sektörü ve İstatistikler (2. Bölüm)

2016 YILINDA TUTULAN TÜRK BAYRAKLI GEMİLERİN İŞLETMECİLERİNE AİT UYGUNLUK BELGESİNİ (DoC) ALDIKLARI KLAS KURULUŞLARI



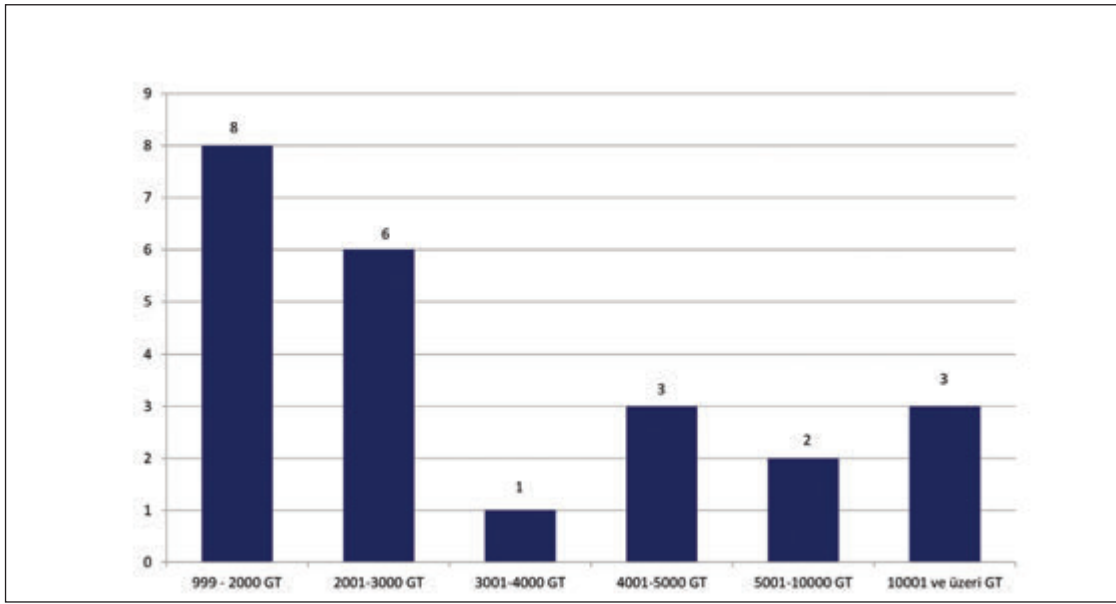
*BV*NİN YETKİSİ 08/08/2015 TARİHİ İTİBARIYLA İPTAL EDİLMİŞTİR.

2016 YILINDA TUTULAN TÜRK BAYRAKLI GEMİLERİN İNŞA YILLARINA GÖRE DAĞILIMI

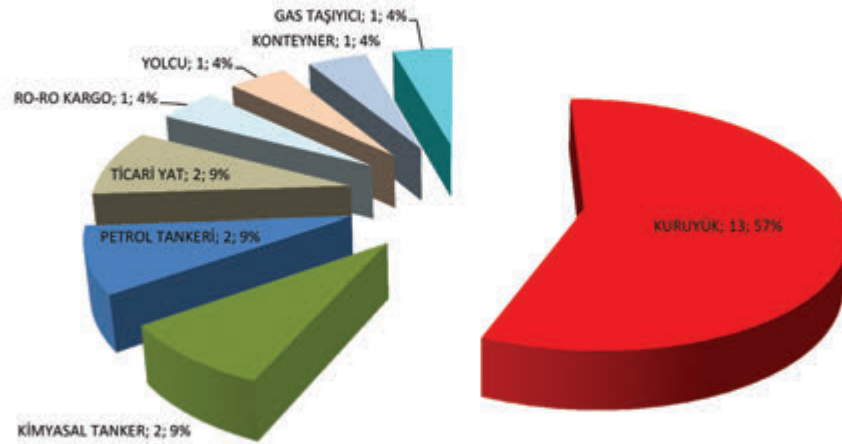


Rakamlarla Denizcilik Sektörü ve İstatistikler (2. Bölüm)

2016 YILINDA TUTULAN TÜRK BAYRAKLI GEMİLERİN GROS TONAJLARINA GÖRE DAĞILIMI



2016 YILINDA TUTULAN TÜRK BAYRAKLI GEMİLERİN CİNSLERİNE GÖRE DAĞILIMI



En fazla tutulma %57 olarak kuru yük gemilerinde yaşanmıştır.

Rakamlarla Denizcilik Sektörü ve İstatistikler (2. Bölüm)

LİMANLARA GÖRE PARİS MOU'DA TUTULAN TÜRK BAYRAKLI GEMİLER (2014/2015/2016)

ÜLKE	TUTULMA LİMANI	TUTULAN GEMİ SAYISI
İTALYA	VENICE	5
	SALERNO	2
	PALERMO	2
	MONFALCONE	1
	NAPLES	1
	PORTO SANTO STEFANO	1
	PORTOSCUSO	1
	TARANTO	1
	TRIESTE	1
YUNANİSTAN	RHODES	3
	CHIOS	2
	STYLIS	2
	ASTYPALAI	1
	AGIOS NIKOLAOS	1
	ELEFSIS	1
	IGOUMENITSA	1
	KOS	1
	NEA KARVALI	1
	NEAPOLIS	1
	ALGECIRAS	1
İSPANYA	CEUTA	1
	SANTA CRUZ DE TENERIFE	1
	SEVILLA	1
	TARRAGONA	1
	CONSTANTA	10
ROMANYA	MANGALIA	3
	MIDIA	1
	GIBRALTAR	2
İNGİLTERE	IPSWICH	1
	ROYAL PORTBURY	1
	SPLIT	1
HIRVATİSTAN	PLOCE	1

Rakamlarla Denizcilik Sektörü ve İstatistikler (2. Bölüm)

ÜLKE	TUTULMA LİMANI	TUTULAN GEMİ SAYISI
KANADA	QUEBEC	1
	VANCOUVER	1
RUSYA	TEMRYUK	2
	TAGANROG	1
ALMANYA	HAMBURG	1
BELÇİKA	ANTWERPEN	1
BULGARİSTAN	BURGAS	1
İRLANDA	DROGHEDA	1
MALTA	VALETTA	1
POLONYA	SZCZECIN	1
PORTEKİZ	FIGUEIRA DA FOZ	1
SLOVENYA	KOPER	1

PARİS MoU'DA TUTULAN TÜRK BAYRAKLI GEMİLERİN LİMANLARA GÖRE TUTULMA MADDELERİ (2014/2015/2016)

Eksiklik Kodu	Tutulma Maddesinin Açıklaması	Tespit Edilen Tutulma Maddesi Sayısı
---------------	-------------------------------	--------------------------------------

İTALYA

1- Venice Limanı

- a) 15150 ISM (5)
- b) 07117 Ana/yardımcı makinelerde çift cidar yakıt sisteminin düzgün çalışmaması (4)
- c) 07114 Yakıt/yük tanklarına ait uzaktan çabuk kapama valfleri çalışmaması (4)
- ç) 07106 Yangın algılama sisteminin düzgün çalışmaması (1)
- d) 07109 Sabit yangın söndürme sisteminin çalışmaması (1)
- e) 10111 Sefere ait seyir haritasının gemide bulunmaması (1)
- f) 11101 Filikanın kullanıma hazır olmaması (1)
- g) 11112 Filika indirme donanımının çalışmaması (1)
- ğ) 04102 Acil durum yangın pompası çalışmaması (1)
- h) 07110 Yangın valflerinin düzgün çalışmaması (1)

Rakamlarla Denizcilik Sektörü ve İstatistikler (2. Bölüm)

2- Salerno Limanı

- a) 13101 Ana makinenin çalışmasında sorun olması (7)
- b) 13108 Makine personelinin görevlerine aşına olmamaları (1)
- c) 07199 Ana makinede yakıt kaçakları olması (1)
- ç) 13199 Makine dairesinde bulunan dahili haberleşme sisteminin çalışmaması (1)
- d) 10116 Seyir neşriyatı ve harita düzeltmelerinin güncel olmaması (1)
- e) 11128 Halat atma aletinin kullanım süresinin dolmuş olması (1)
- f) 11117 Can simitlerinin kullanıma hazır olmaması (1)
- g) 11101 Filikanın kullanıma hazır olmaması (1)
- ğ) 06199 Yükün emniyeti ve düzgün istiflenmemesi (1)
- h) 07106 Yangın alarminin çalışmaması (1)
- ı) 02106 Geminin denize elverişliliğini etkileyecek şekilde tekne hasarı olması (1)
- i) 15150 ISM (1)

3- Palermo Limanı

- a) 15150 ISM (2)
- b) 07110 Yangın söndürme ekipmanlarının çalışmaması (1)
- c) 07113 Yangın devresinde kaçak olması (1)
- ç) 10105 Manyetik pusulanın düzgün okunamaması (1)
- d) 07117 Can simitlerinin gereklilikleri sağlamaması (1)
- e) 07106 Bazı duman detektörlerinin çalışmaması (1)
- f) 11119 Dalma giysilerinin gereklilikleri sağlamaması (1)
- g) 18321 Isıtma sisteminin çalışmaması (1)

YUNANİSTAN

1- Rhodes Limanı

- a) 11118 Can yeleklerinin eksik/yetersiz durumda olması (3)
- b) 10111 Sefere ait seyir haritasının gemide bulunmaması (2)
- c) 11110 Can salllarının düzgün bağlanmaması (2)
- ç) 15150 ISM (1)
- d) 03107 Su geçirmez kapıların düzgün kapanmaması (1)
- e) 07120 Acil çıkışların kapatılmış durumda olması (1)
- ı) 02107 Balast tanklarında kaza sebebi ile hasar mevcut olması (1)
- i) 02113 Karınada kaza sebebi ile hasar mevcut olması (1)
- j) 09227 Tüm halatların kötü durumda olması (1)
- k) 10133 Güverte zabıtlarının görevlerine aşına olmamaları (1)
- l) 10116 Seyir neşriyatlarının güncel olmaması (1)
- m) 04110 Gemi terk talimlerinin gerektiği şekilde yapılmaması (1)

Rakamlarla Denizcilik Sektörü ve İstatistikler (2. Bölüm)

- n) 11124 Can kurtarma araçları tahliye merdivenlerinin düzgün olmaması (1)
- o) 03107 Su geçirmez kapıların düzgün kapanmaması (1)
- ö) 05109 VHF alıcısının çalışmaması (1)
- p) 14108 Sintine seperatörü 15 ppm alarminin çalışmaması (1)

2- Mangalia Limanı

- a) 10111 Sefere ait seyir haritasının güncel olmaması (1)
- b) 04109 Yangın taliminin düzgün yapılamaması (1)
- c) 04118 Gemi personelinin kapalı mahal talimlerindeki görevlerini bilmemeleri (1)
- ç) 03103 Puntellerin aşırı korozyonlu ve kırık olması (1)
- d) 15150 ISM (1)
- e) 09106 Gemideki tüm tuvaletlerin çalışmaması (1)
- f) 01201 Başmühendisin yeterliliğinin uygun olmaması (1)
- g) 01308 Personel çalışma dinlenme saatlerinin bulunmaması (1)
- ğ) 04118 Gemi personelinin kapalı mahal talimlerindeki görevlerini bilmemeleri (1)
- h) 10116 Seyir neşriyatlarının güncel olmaması (2)
- ı) 04108 Personelin kapalı mahal talimi yapamaması (1)
- i) 07101 Miyar güverte ile köprüüstünün sızdırmaz olmaması (1)
- j) 13102 Yardımcı makinaların çalışmaması (1)
- k) 07115 Yangın damperlerin düzgün kapanmaması (1)
- l) 03107 Su geçirmez kapıların düzgün kapanmaması (1)
- m) 07105 Yangın kapılarının düzgün kapanmaması (1)

İNGİLTERE (CEBELİTARİK)

1-Gibraltar Limanı

- a) 18203 Gemi adamlarının aylık maaşlarının ödenmemesi (2)
- b) 07113 Yangın pompasının düzgün çalışmaması (1)
- c) 18204 Gemi adamlarının maaşlarının düzgün hesaplanmaması (1)
- ç) 14108 Sintine seperatörü 15 ppm alarminin çalışmaması (1)
- d) 07124 Yakıt tanklarının çabuk kapama valflerinin çalışmaması (1)

RUSYA FEDERASYONU

1-Temryuk Limanı

- a) 07114 Yakıt/yük tanklarına ait uzaktan çabuk kapama valfleri çalışmaması (1)
- b) 13101 Ana makinenin manevra sırasında arızalanması (1)
- c) 11101 Filika motorunun çalıştırılamaması (1)

Not: Son 3 yılda birden fazla tutulma yaşanan limanlar listelenmiştir

Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Gemi Denetimi Dairesi Başkanlığı tarafından hazırlanmıştır.



TÜRK LOYDU

Uluslararası Klaslama ve Uygunluk Değerlendirme Kuruluşu



www.facebook.com/TurkLoyduVakfi



twitter.com/turkloydu



www.linkedin.com/company/turk-loydu

www.turkloydu.org



Rakamlarla Denizcilik Sektörü ve İstatistikler (2. Bölüm)

GEMİLERDEN KAYNAKLANAN SERA GAZI EMİSYONLARI İLE İLGİLİ YENİ KURALLAR



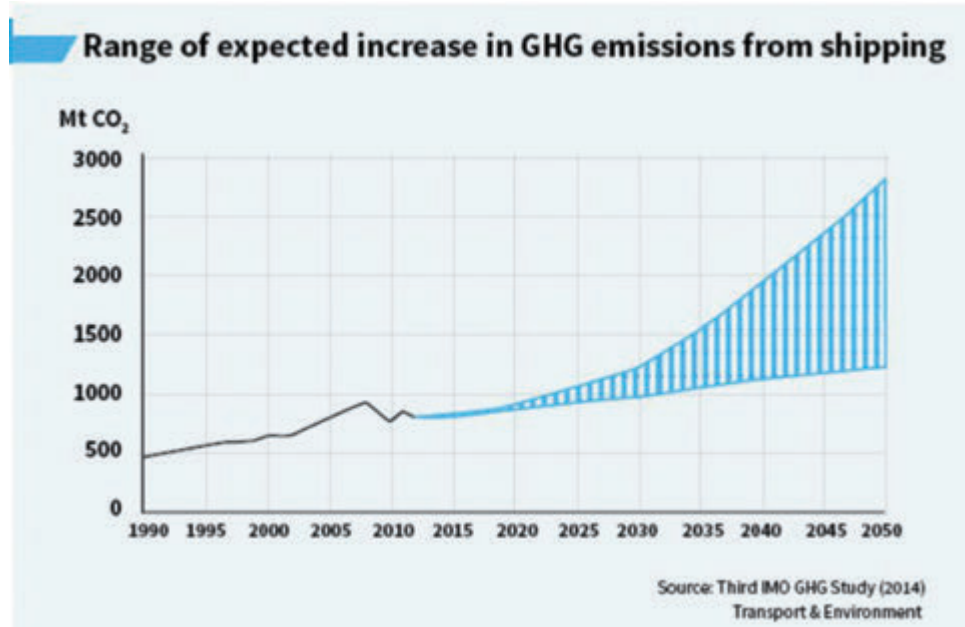
MEHTAP KARAHALLI ÖZDEMİR
TÜRK LOYDU İŞ GELİŞTİRME BÖLÜM
MÜDÜRÜ

AB, gemiler için sera gazı izleme, raporlama ve doğrulama kuralları (EU MRV SHIPPING REGULATION)

Deniz taşımacılığından kaynaklanan sera gazlarının (CO₂) izlenmesi, raporlanması ve doğrulanması ile ilgili EU MRV Shipping Regulation (EU) 2015/757, Nisan 2015'de kabul edilmiştir. Bu mevzuat bayrağına bakılmaksızın 5 000 GT üzerinde olan; EEA Devletlerine (EU üye devletler, İzlanda ve Norveç) seyir yapan gemilerin (EEA limanlarından çıkış, EEA limanlarına giriş ve EEA limanları arasında yapılan tüm seyirler) 1 Ocak 2018'den itibaren CO₂ salınımlarının ve mevzuatta belirtilen diğer seyir verilerinin izlenmesini gerektirmektedir.

EEA limanlarına seyir yapan her bir gemi için şirketler aşağıdaki gereklilikleri sağlamak zorundadırlar:

- 31 Ağustos 2017'ye kadar İzleme Planı'nın Doğrulamayı Kuruluş'a (EU MRV Shipping kapsamında Akredite olmuş Belgelendirme Kuruluşları) doğrulanması için iletilmesi,
- 1 Ocak 2018'den itibaren gemi için yakıt tüketimi ve seyir mesafesi, seyirde geçen süre, taşınan yük vb. bilgilerin izlenerek yıllık olarak Doğrulamayı Kuruluş'a sunulmak üzere raporlanması,
- 2019'dan itibaren, her yıl 30 Nisan'a kadar geminin doğrulanmış Emisyon Raporu'nun yetkili otoritelere sunulması,



Rakamlarla Denizcilik Sektörü ve İstatistikler (2. Bölüm)

- 2019'dan itibaren, her yıl 30 Haziran'a kadar, önceki yıla ait Emisyon Raporu'na ilişkin Doğrulayıcı Kuruluş tarafından düzenlenmiş "Uygunluk Belgesi'nin" gemide bulundurulması

EU MRV Shipping gerekliliklerinin detaylandırılması için; EU Komisyon'u 22 Eylül 2016'da, ilgili mevzuatın izleme ile ilgili hususlarını revize eden ve Doğrulayıcı Kuruluş'ların akreditasyonunu ve doğrulama yöntemlerini tanımlayan iki adet mevzuat (Delegated Regulations) yayınlamıştır. Ayrıca Kasım 2016'da yürürlüğe girmek üzere; 2 adet uygulama mevzuatı (Implementing Regulations) da yine EU Komisyonu tarafından kabul edilmiştir:

- Implementing Regulation (EU) 2016/1928 Taşınan yük miktarının (EU) 2015/757 mevzuatına göre tayini (Ro-Ro yolcu gemileri ve konteyner gemileri hariç)
- Implementing Regulation (EU) 2016/1927 İzleme Planlarının, Emisyon Raporlarının ve Uygunluk Belgelerinin (EU) 2015/757 mevzuatına göre şablonlarının belirlenmesi

IMO'NUN MEPC 70'DE KABUL ETTİĞİ SERA GAZI İZLEME, RAPORLAMA VE DOĞRULAMA AMAÇLI VERİ TOPLAMA KURALLARI

MEPC 70. Dönem toplantısında (24-28 Ekim 2016); gemilerin yakıt tüketimlerinin kayıt altına alınması ve raporlanması ile ilgili kuralları kabul etmiştir.

IMO'nun kabul ettiği MRV kuralları 5.000 GT üzerinde olan gemilere uygulanacaktır. Bu gereklilikler Mart 2018'de yürürlüğe girecektir. Kuralın yürürlüğe giriş tarihine göre; şirketlerin



2019 takvim yılından itibaren yıllık olarak yakıt tüketimi izleme ve raporlama yapmaları gerekmekte olup, uygulamaya gönüllü olarak daha önce de başlanabilecektir.

Yeni IMO gereklilikleri doğrultusunda, şirketler SEEMP'de tanımladıkları yöntemleri kullanarak, tükettikleri yakıtların türünü de dikkate alarak metrik ton üzerinden yıllık veri toplayacaklardır. Bu veriler IMO tarafından anonim olarak; hangi şirkete veya gemiye ait olduğu belirtilmeksizin veri tabanına aktarılacaktır.

IMO tarafından MEPC 71. Dönem toplantısında onaylanmak üzere kılavuzlar oluşturulmaya başlanmıştır.

EU VE IMO MRV KURALLARI ARASINDAKİ FARKLAR:

EU MRV Shipping mevzuatı (1 Ocak 2018'den itibaren) 5.000 GT üzerinde olan gemilere uygulanacak olup;

- Sadece EEA limanları ile ilişkili yakıt tüketimlerini kapsamaktadır.

- Yıllık Emisyon Raporları Akredite Doğrulayıcı Kuruluş tarafından doğrulanarak EU Komisyonu'na iletilecektir.

IMO'dan farklı olarak, EU MRV kurallarına göre;

- Sadece yakıt tüketiminin, seyir mesafesinin ve seyirde geçen sürenin değil, taşınan gerçek yük miktarının da izlenmesi gerekmektedir.
- Şirketlerin ve gemilerin Emisyon Raporları herkese açık olarak yayınlanacaktır.

Türk Loydu; EU MRV Shipping mevzuatı kapsamında ilgili tüm gereklilikleri inceleyerek, kendi prosedür ve talimatlarını oluşturmuş durumdadır.

Ayrıca, Bayrak Devletleri tarafından "Yetkilendirilmiş Kuruluş" statüsü ile IMO MRV gereklilikleri için de yetki alacaktır.

Rakamlarla Denizcilik Sektörü ve İstatistikler (2. Bölüm)

BALAST SUYU YÖNETİMİ'NDE EN GÜNCEL BİLGİLER



SERDAR FAİK ATUKEREN
CLASSNK İSTANBUL YENİ İNŞA VE İŞ
GELİŞTİRME MÜDÜRÜ

“Balast Suyu Yönetimi”, üzerinde uzun yıllardır konuşulan ve çalışmalar yapılan bir konu. Bugün itibarıyla halen üzerinde yoğun tartışmalar yaşanıyor ve bir takım belirsizlikler içeriyor dahi olsa, artık yürürlüğe gireceği tarih netleşti ve bu seneden itibaren armatör firmaların kurallarla uyum çerçevesinde gerekli önlemleri alması gerekiyor. Öncelikle şunu belirtmekte fayda var ki, tarihsel gelişimi de dikkate alındığında bu konu oldukça kapsamlı ve birkaç farklı otorite tarafından birbirinden bağımsız olarak ele alınıyor ve yönetiliyor. Şu an için en çok gündemde olan ve bu yazıda da kısaca anlatmaya çalışacağım, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) ve Amerika Birleşik Devletleri Sahil Güvenliği'nin (USCG) belirlediği ve takip ettiği programlardır.

IMO verilerine göre her yıl dünyada 3-5milyar ton balast suyu gemiler vasıtasıyla taşınıyor ve yer değiştiriyor. Yaklaşık 14 yıl süren yoğun toplantılar neticesinde, IMO üyesi devletler, 13 Şubat 2014 tarihinde IMO Genel Merkezi'nde yaptıkları oturumda “Balast Suyu Yönetim Sözleşmesi”nin uygulamaya geçirilmesine karar verdiler. Bu sözleşmenin kabul edilebilmesi için, en az 30 üye ülkenin sözleşmeye taraf olması ve dünya toplam gros tonajının 35 %'lik oranına ulaşılması ön-şart olarak belirlendi. Sözleşme'nin, bu ön-şart tamamlandıktan 12 ay sonra yürürlüğe girmesi kararlaştırıldı. Uzun bir bekleyişten sonra, 08 Eylül 2016 tarihinde Finlandiya Devleti'nin de sözleşmeye taraf olması ile birlikte, 35.14 %'lik tonaj ve 52 üye devlet imzasına ulaşıldı ve Balast Suyu Yönetim Sözleşmesi'nin 08 Eylül 2017 tarihinden itibaren yürürlüğe girmesi kesinleşti.

USCG KURALLARI IMO KURALLARINDAN FARKLI

Bugün itibarıyla, 400GT'un üzerinde, omurgası kızığa konuş tarihi 08 Eylül 2017'den önce olan tüm gemiler, sözleşmenin yürürlüğe giriş tarihi olan 08 Eylül 2017'den sonraki ilk IOPP (Uluslararası Petrol Kirliliği Önleme Sertifikası) yenileme sürveyinde, IMO tarafından onaylı bir balast suyu arıtma cihazı ile donatılmak zorundadır. 08 Eylül 2017 tarihinden sonra kızığa konulan yeni inşa gemiler ise teslim tarihinde bu tip onaylı bir cihaz ile donatılmış olmalıdır. Balast Suyu Yönetim Sözleşmesi toplam 14 adet yönergeden oluşuyor ve bu yönergelerden, balast suyu arıtma cihazlarının sertifikalandırma prosedürlerini tarifleyen 8 veya 9 numaralı yönergelere uygun olarak

üretilmiş, farklı çalışma prensiplerine sahip ve IMO tarafından onaylı birçok cihaz şu anda dünya piyasasında mevcuttur.

Balast Suyu Yönetimi konusunu gündeminde tutan dünya otoritelerinden bir diğeri ise, Amerika Birleşik Devletleri Sahil Güvenliği, yaygın kullanılan kısaltması ile USCG. USCG, kendi prensipleriyle oluşturduğu Balast Suyu Yönetim kurallarını Aralık 2013'te yürürlüğe soktu. USCG kurallarının IMO kurallarından dikkat çeken iki önemli farkı bulunuyor. Bunlardan bir tanesi kural uygulama tarihi (IOPP yenileme sürveyi yerine, geminin ilk planlı havuzu), diğeri ise uygulama tarihi esnasında gemiye USCG onaylı bir balast suyu arıtma cihazının konulma şartı. USCG onaylı arıtma cihazlarının dünyada henüz sadece geçtiğimiz iki aydan beri var olması sebebiyle, ABD'ye ticaret yapan gemiler için oluşan belirsizliğin üstesinden, USCG sağladığı bir takım kolaylıklar ile gelinebildi. Bunların en başında, IMO'dan onaylı bir cihazın 5 sene-süresince gemide bulundurulmasına izin veren “Alternatif Yönetim Sistemi (AMS)” ve yine USCG tarafından tariflenmiş muhtemel imkansızlıklar sebebiyle AMS rejimine uygun cihazın da takılmasının mümkün olmadığı durumlar için, USCG tarafından gemiye özel verilen “Uygulama Tarihi Erteleme Belgeleri”. Bu iki çözüm, USCG onaylı ürünlerin dünya piyasasındaki lansmanına kadar, armatör firmalara çok yardımcı olduğu bir gerçek, ancak artık piyasada “şu an için” az sayıda alternatifli de olsa USCG onaylı ürünlerin bulunması, bundan sonra armatörlerin uzatma talebinde bulunmadan önce dikkate almaları gereken önemli bir husus oldu. Nitekim USCG, 02 Aralık

Rakamlarla Denizcilik Sektörü ve İstatistikler (2. Bölüm)

2016 tarihinde yayınladığı 14-16 no'lu bilgilendirme mektubunda, bu tarihten sonra yapılacak uzatma taleplerinin kabul edilebilmesi için belirlediği kriterleri güncelledi.

HALEN DEVAM EDEN BELİRSİZLİKLER VAR

IMO ve USCG düzenlemelerinden kısaca bahsettikten sonra konu ile ilgili, yazımın başında belirttiğim ve halen devam eden belirsizliklerden bahsetmekte fayda görüyorum. Özellikle IMO cephesinde Sözleşme'nin yürürlüğe giriş tarihi ve uygulamada yaşanabilecek muhtemel sıkıntılar ile ilgili tartışmalar tüm hızıyla sürüyor. Öyle ki, birçok üye devlet temsilcisi gerek dünyadaki teknolojinin, gerekse bu sistemlerin montajı için gerekli iş kapasitesini kaldırabilecek tersane vs. gibi tesislerin yeterliliğinden şüphe duyuyor. Özellikle IMO'nun 24-28 Ekim 2016 tarihindeki MEPC 70 oturumunda, Sözleşme yürürlüğe giriş tarihi olan 08 Eylül 2017 tarihinin ötelenmesi için teklif verildi. Oturum başkanı, şu an için yürürlüğe giriş tarihinin değiştirilmeyeceğini teyit etti, ancak erteleme teklifinin bir sonraki oturum olan ve 03-07 Temmuz 2017 tarihlerinde gerçekleşecek MEPC 71'de görüşülmesini ve değerlendirilmesini kabul etti.

Yukarıda bahsi geçen itirazlarda bulunan üye devlet ve denizcilik örgütlerinin bir diğer argümanı ise, MEPC 70 oturumunda kabul edilen, balast suyu arıtma cihazlarının sertifikasyon prosedürlerini düzenleyen 8 no'lu yönerge (G8)'deki revizyon. Mevcut G8 yönergesinde karşılaşılan yetersizlikler sebebiyle, IMO yönergede önemli değişikliklere gitti ve 28 Ekim 2020 tarihinden sonra gemilere konulacak G8 standardına uygun olarak sertifikalandırılacak tüm



arıtma cihazlarının bu yeni yönerge kapsamında olacağını belirtti. Mevcut G8 yönergesine göre üretilmiş ve gemilere hâlihazırda konulmuş cihazlar için ise başka yaptırım olmadığı bilgisi eklendi. İşte bu önemli detay sebebiyle dahi, itiraz eden ülke ve kurum temsilcileri, üretilen sistemlerin beklenen çözüm kalitesine ulaşmadığı için, Sözleşme yürürlük tarihinin ertelenmesi gerektiğini düşünüyorlar.

MEPC 70 toplantısındaki bu gelişmelerden sonra, bazı üye devletler (Antigua Barbuda, Bahamas, Barbados, Germany, Gibraltar, India, Liberia, Luxembourg, Marshall Islands, Panama, St.Vincent and the Grenadines) filolarında bulunan gemilerin harmonizasyon kapsamında olan IOPP sörveylerini de-harmonize etmelerine izin verebileceklerini bildiren sirkülerler yayınladılar. Bu, gemilerin IOPP sörveylerini -ilgili bayrak devletlerinden gemi bazında yetki almak kaydıyla- şu an için geçerli olan 08 Eylül

2017 tarihinden daha önce bir tarihte tamamlayabilme olanağı sunuyor.

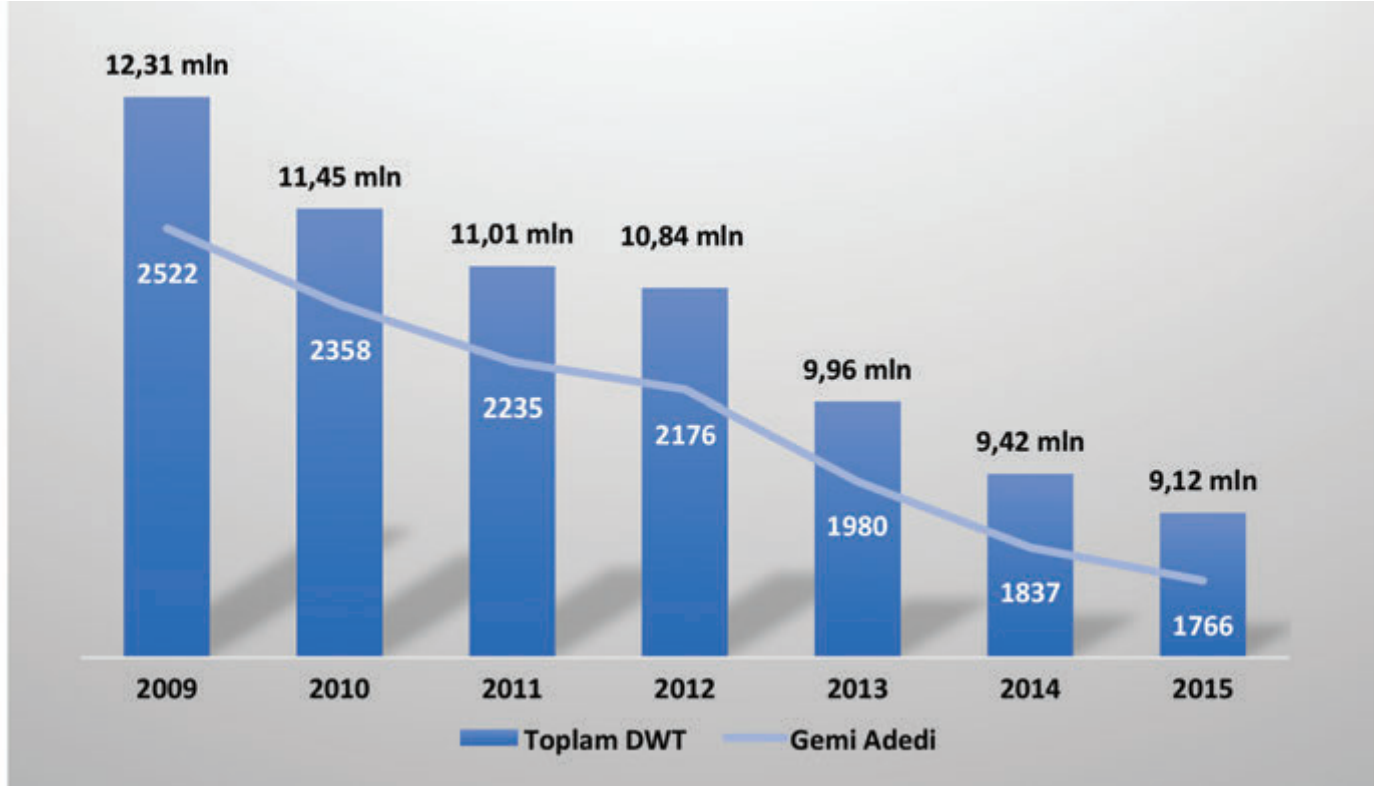
Balast Suyu Yönetimi konusunda halen belirsiz olan detaylar var. USCG'nin henüz yakın bir geçmişte bazı firmalar ile onay işlemini tamamlaması, IMO üye devletlerin Sözleşme yürürlüğe giriş tarihinin ertelenmesi için yaptığı talep ve paralel olarak bazı üye devletlerin armatör/işletmeci firmaların yararına olacağını düşündüğü de-harmonizasyon kararı, IMO'nun G8 ve G9 dışındaki diğer yönergelerindeki -bu yazıda bahsetmediğim- başka bir takım belirsiz hususların, Sözleşme'nin yürürlüğe girmesinin ardından 2-3 sene içerisindeki yaşanacak pratik uygulamalara göre şekillendirileceğine yönelik IMO tavsiyeleri de düşünülürse, önümüzdeki günlerin daha birçok farklı gelişmeye gebe olacağının bir kanıtı. Sizler bu satırları okuduğunuzda belki de çok daha radikal teklifler ve hatta değişiklikler gündemdeki yerini almış olacak.

Rakamlarla Denizcilik Sektörü ve İstatistikler (2. Bölüm)

BÖLGE KOSTER FİLOSUNA KISA BİR BAKIŞ

Karadeniz ve Akdeniz’de 1.000-10.000 DWT arası kuru yük ve genel kargo gemilerinin oluşturduğu faal filo istisnasız 7 senedir daralıyor. Fakat yine istisnasız 7 senedir, herkesin malumu, navlunlar tarihi diplerde seyrediyor. Bunun sebebi ister 2011 yılından beri bölgede durulmayan sular olsun, ister AB krizi veya artan konteynerizasyon, sonuçta ciddi şekilde daralan bir koster filosuna karşılık neredeyse hiç sipariş olmayan fakat yine de gelirleri artmayan bir sektör haline geldi koster taşımacılığı.

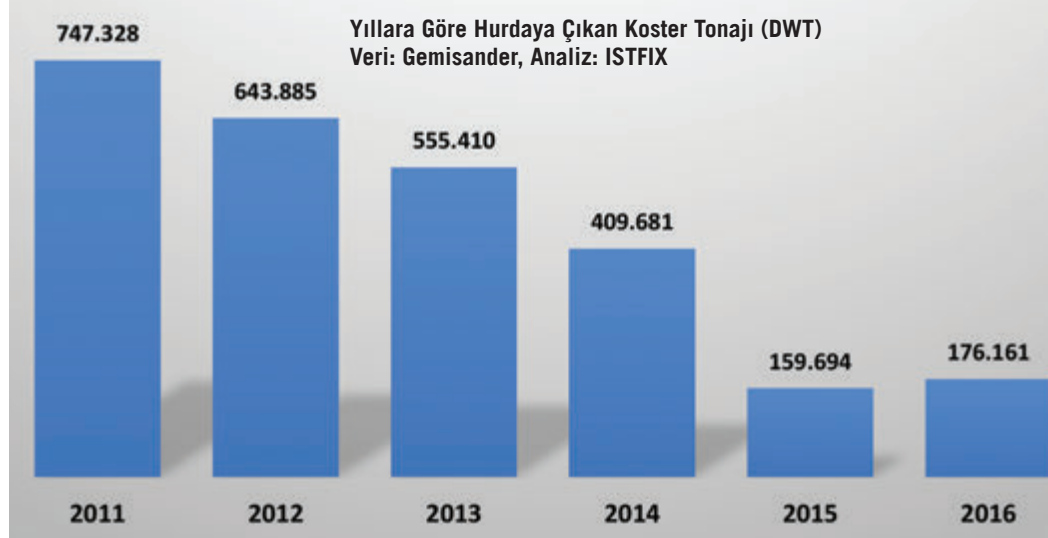
2009 yılında bölgede faal 2.500’ün üzerinde koster varken bu sayı şimdilerde 1.800’ün biraz altında seyrediyor. Bu süre zarfında tonaj da 3 milyon DWT’nin üzerinde daralmış.



Grafik 1: Bölgede faal koster filosu son 7 yılda 3 milyon DWT daralmış bulunuyor.

Nereye gitmiş bu gemiler? GEMİSANDER verileri 2011-2015 arasında 2,7 milyon DWT’lik bir filonun Aliğa’da geri dönüştürüldüğünü ortaya koyuyor. Aliğa’da hurdaya giden toplam gemi tonajı ve sayısı bunun çok üzerinde ama bu sürede hurdaya giden sadece koster tipi gemilerin sayısı 700’ü buluyor.

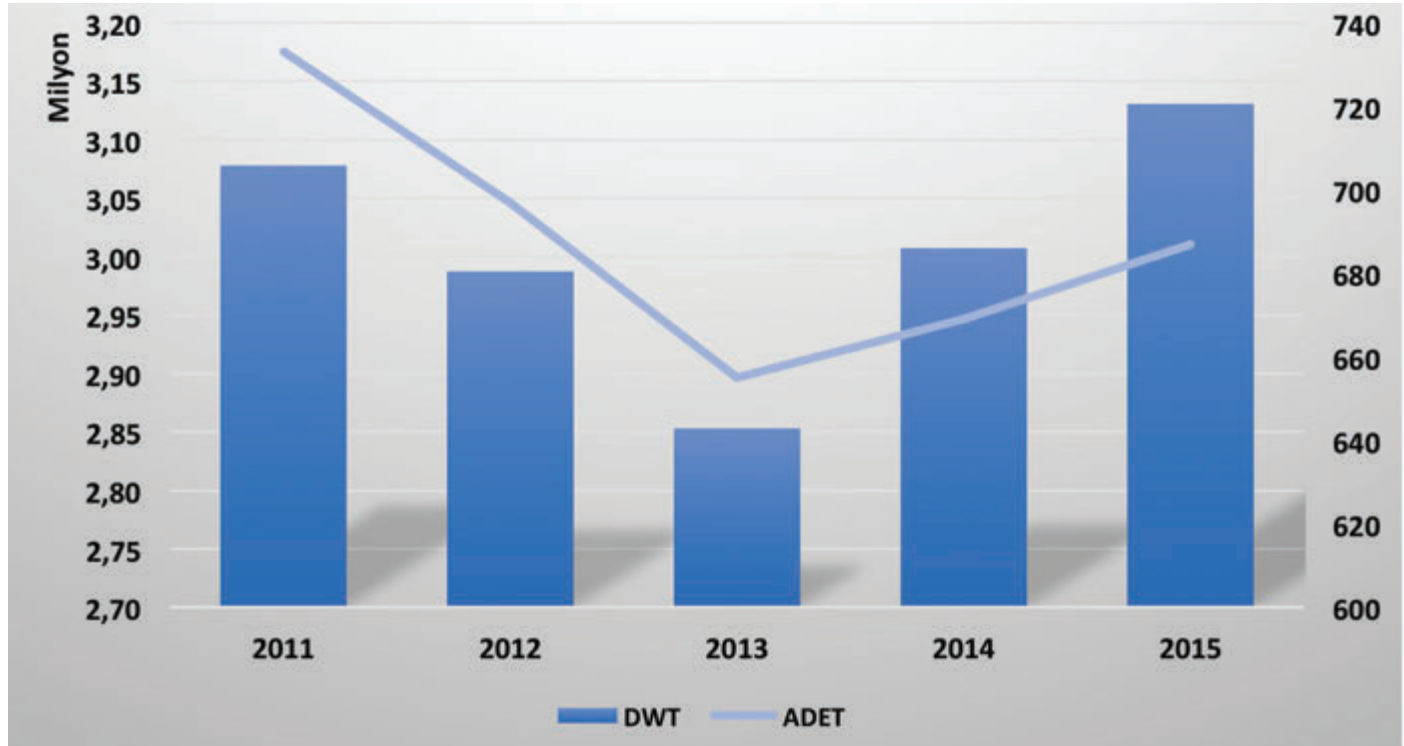
Rakamlarla Denizcilik Sektörü ve İstatistikler (2. Bölüm)



Grafik 2: Aliğa'da hurdaya çıkan koster tonajı son 6 yılda 2.7 milyon DWT'yi bulmuş durumda.

Bu yaman çelişki 2017 yılında en azından iyimser bir tutarlılığa döner mi? Bu hepimizin temennisi fakat bölgede maalesef hiçbirşey belli olmuyor.

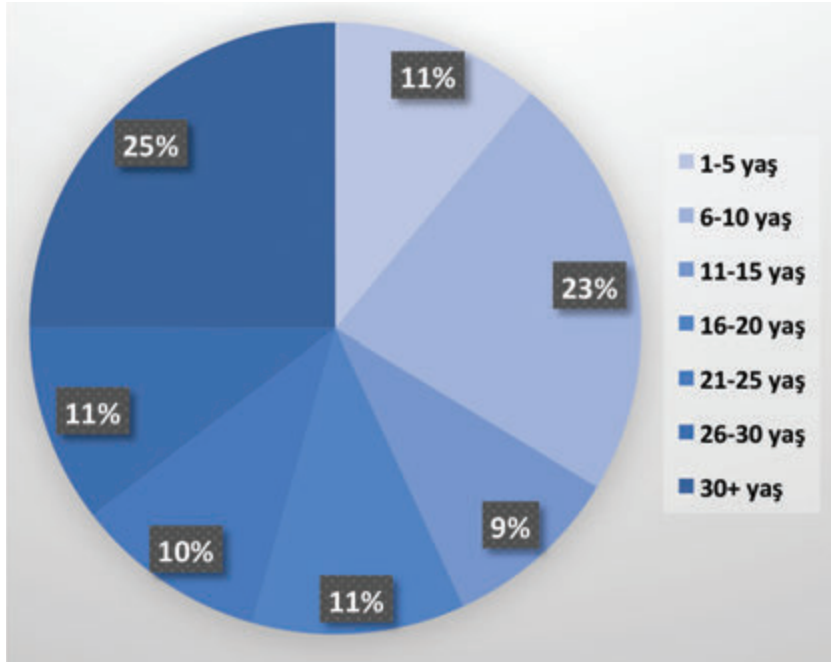
Diğer yandan belli olan bir şey varsa, o da Türk sahipli filonun yani, bayrağından bağımsız olarak Türkiye'de mukim şirketler tarafından işletilen gemi sayısının ve tonajının son iki yıldır artış kaydettiği. Hurdaya çıkışlara rağmen Türk armatörü bilhassa 2014 ve 2015 yıllarında ucuzlayan gemi fiyatlarının avantajını kullanmış gözüküyor.



Grafik 3: Türk koster armatörü krizden fırsat çıkartarak filoyu tekrar büyötmeye başladı

Rakamlarla Denizcilik Sektörü ve İstatistikler (2. Bölüm)

Bölge bazında ve Türk sahipli filo özelinde ise koster filosunun yenilenme ihtiyacı, ya da diğer bir deyişle, devam eden hurdaya çıkış potansiyeli halen ortada. Bölgedeki mevcut kosterlerin yaş profile incelendiğinde faal filonun yüzde 46'sının 20 yaş üzerinde olduğu görülüyor.



Grafik 4: bölge koster filosunun yüzde 46'sı 20 yaş üzerinde.

Türk sahipli filonun da sorunu benzerlik teşkil ediyor. Türk sahipli filoyu oluşturan 700'e yakın kosterin de yüzde 66'sı 20 yaşın üzerinde bulunmakta.

Yaş	Toplam DWT	Gemi Adedi
Yeni İnşa	5.024	1
1-5 Yıl	133.484	18
6-10 Yıl	628.239	105
11-15 Yıl	252.519	41
16-20 Yıl	387.878	63
21-25 Yıl	369.401	77
26-30 Yıl	393.278	95
30+ Yıl	960.812	287
Genel Toplam	3.13.0635	687

Son not olarak şunu da belirtmekte fayda var: Yaş ortalamasının bu kadar fazla çıkmasında nehir tipi gemilerin de büyük bir tesiri var fakat ortalamaya baktığınızda bölgede faal nehir tipi gemilerinin tamamının sayısı 30 yaşın üzerindeki gemilerin sayısının ancak bir kısmını oluşturmakta olduğundan ve bu gemiler bilhassa kış aylarında koster ticaretine de katıldığından, bu gemilerin de dikkate alınması önem arz ediyor.

HAZIRLAYAN: İSTANBUL DENİZCİLİK STRATEJİLERİ VE ARAŞTIRMALARI ENSTİTÜSÜ A.Ş. / ENGİN KOÇAK



SOLID SOLUTIONS FOR HEAVY SEA CONDITIONS

A Company that is achieving considerable success in supplying Hose, Service and Cargo Cranes, Anchor and Mooring Winches, Rescue-Boat&Life-Raft Davits, Free Fall Davits, Propulsion Systems, Manoeuvring Systems, Deck Equipments, Hatch Covers, Ladders; and achieving success in conducting Repair and Maintenance of Propulsion Systems, Manoeuvring Systems to vessels is the ship machinery and equipment designer and manufacturer GÜRDESAN, which is based in Kocaeli/TURKEY with its 40.000 m2 facility

AĞIR DENİZ ŞARTLARINA SAĞLAM ÇÖZÜMLER

Gebzedeki 40.000 m2'lik fabrikamızda, hertürlü güverte makine ve ekipmanlarının, can kurtarma sistemlerinin, güverte kreynlerinin, ambar kapaklarının, gemi sevk ve manevra sistemlerinin, tasarımı, imalatı, servisi, tamir ve bakımı 1982'den bu yana yapılmaktadır. Müşteri istek ve beklentilerini zamanında, en uygun koşullarda ve en üst kalite düzeyde gerçekleştiren firmamız Türk Loydundan 2004 yılında EN ISO 9001:2000 belgesini alarak kalitesini uluslararası platformda belgelemiştir.



Gürdesan Gemi Mak. San. ve Tic. A.Ş.
Dilovası Organize Sanayi Bölgesi
4. Kısım D-4016 Sok. No:1
GEBZE - KOCAELİ / TÜRKİYE
Phone : 0532 755 43 64
Phone : 0262-724 85 46
Fax : 0262 724 85 54
Web : www.gurdesan.com.tr
e-mail : info@gurdesan.com.tr



2017 DÜNYA DENİZCİLİK VE ENERJİ FUAR TAKVİMİ

MART

06 - 09 MART 2017
MEOS: 20.ORTADOĞU PETROL SHOW & KONFERANS
BAHREYN – Manama
www.aeminfo.com.bh

8-12 Mart 2017
Moscow Boat Show 2017
Moskova / Rusya
http://eng.mosboatshow.ru

09 - 12 MART 2017
MERSİN LOGISTICS - MERSİN LOJİSTİK VE TRANSPORT FUARI
TÜRKİYE - Mersin
www.cnrexpo.com

13-16 Mart 2017
Seatrade Cruise Global 2017
Fort Lauderdale - Florida / Amerika
www.seatradecruiseglobal.com

21 - 24 MART 2017
EXPOSHIPPING EXPOMARITT: 14. ULUSLARARASI DENİZCİLİK FUARI
İSTANBUL – Pendik
www.expomaritt.com

28 - 31 MART 2017
KUWAIT YACHT SHOW - 5. ULUSLARARASI YATÇILIK VE TEKNE FUARI
KUVEYT
www.kuwaityachtshow.com

29 MART – 01 NİSAN 2017
SEAFOOD İSTANBUL SU ÜRÜNLERİ VE TEKNOLOJİLERİ FUARI
İSTANBUL – İstanbul Fuar Merkezi
www.cnrseafoodistanbul.com

30 MART – 02 NİSAN 2017
GAS&POWER NETWORK: 2.ELEKTRİK, DOĞALGAZ, ALTERNATİF ENERJİ EKİPMANLARI VE TEKNOLOJİLERİ FUARI
İSTANBUL - Büyükçekmece
www.gaspowernetwork.com

30 MART – 02 NİSAN 2017
PETROEUM İSTANBUL 13. ULUSLARARASI PETROL, LPG, MADENİ YAĞ, EKİPMAN VE TEKNOLOJİ FUARI
İSTANBUL - Tüyap Fuar ve Kongre Merkezi
www.petroleumistanbul.com.tr

NİSAN

05 - 08 NİSAN 2017
EUROPORT TURKEY
DENİZCİLİK: GEMİ İNŞA VE YAN SANAYİ, TERSANE, DENİZCİLİK SAVUNMA SANAYİ, ARMATÖRLÜK FUARI
İSTANBUL – Tuzla
www.viafuar.com

20 - 23 NİSAN 2017
35. NAUTIC SHOW - DENİZCİLİK VE SPOR, KAMP VE DİNLENME EKİPMANLARI FUARI
KARADAĞ – Budva
www.jadranskisajam.co.me

25 - 26 NİSAN 2017
TOC ASIA - ULAŞIM VE LOJİSTİK FUARI
Singapur
www.tocevents-asia.com

25 - 27 NİSAN 2017
SEA ASIA
SINGAPUR
www.sea-asia.com

25 - 30 NİSAN 2017
YACHT SHOW EURASIA: TEKNE VE TEKNE EKİPMANLARI, BROKER FİRMALARI, MARİN AKSESUARLARI FUARI
İSTANBUL – Tuzla
www.viafuar.com

MAYIS

02 - 07 MAYIS 2017
AVRASYA BOAT SHOW 2017 - 12. DENİZ ARAÇLARI, EKİPMANLARI VE AKSESUARLARI
İSTANBUL – Ataköy Marina
www.cnrexpo.com

03 - 05 MAYIS 2017
ICCI - 23. ULUSLARARASI ENERJİ VE ÇEVRE FUARI VE KONFERANSI
İSTANBUL – İstanbul Fuar Merkezi
www.icci.com.tr

04 - 07 MAYIS 2017
BOATSHOW - 37. ULUSLARARASI İSTANBUL BOAT SHOW
İSTANBUL – Setur Kalamış Marina
www.bonn.com.tr

03 - 05 MAYIS 2017
ICCI - 23.ULUSLARARASI ENERJİ VE ÇEVRE FUARI VE KONFERANSI
TÜRKİYE – Yeşilköy
www.icci.com.tr

10-12 MAYIS 2017
İSTANBUL BUNKER KONFERANSI
www.istanbulbunkerconference.com

11 - 13 MAYIS 2017
PE POWER & ENERGY AFRICA KENYA 2017
KENYA - Nairobi
www.expogr.com/kenyaenergy

30 Mayıs - 2 Haziran 2017
NOR-SHIPPING 2017
Oslo / Norveç
www.nor-shipping.com

HAZİRAN TEMMUZ

09 - 13 TEMMUZ 2017
22. DÜNYA PETROL KONGRESİ VE FUARI
İSTANBUL – İstanbul Fuar Merkezi
www.flapfuarcilik.com

EYLÜL

21 - 24 EYLÜL 2017
CNR ENERGY İSTANBUL - ENERJİ VE ÇEVRE TEKNOLOJİLERİ FUARI
İSTANBUL – Yeşilköy
www.cnrenergystanbul.com

21-26 Eylül 2017
Genoa International Boat Show
Genoa / İtalya
http://salonenautico.com/en/

26 EYLÜL – 1 EKİM 2017
AVRASYA BOAT SHOW 2017 - 13. DENİZ ARAÇLARI, EKİPMANLARI VE AKSESUARLARI
İSTANBUL – Ataköy Marina
www.cnrexpo.com

27 - 29 EYLÜL 2017
WORLD ENERGY ENGINEERING CONGRESS (WEEC)
USA - Washington D.C.
www.aeecenter.org

EKİM

04 - 09 EKİM 2017
BOAT SHOW EURASIA - TEKNE VE TEKNE EKİPMANLARI, MARİN AKSESUARLARI FUARI
İSTANBUL – Viaport Marina
Tuzla
www.boatshoweurasia.com.tr

10 - 15 EKİM 2017
İSTANBUL BOATSHOW - 38. ULUSLARARASI İSTANBUL BOATSHOW
İSTANBUL – Setur Kalamış Marina
www.bonn.com.tr

KASIM

07 - 10 KASIM 2017
EUROPORT
HOLLANDA – Rotterdam
www.europort.nl

17 - 19 KASIM 2017
RENSEF 5. YENİLENEBİLİR ENERJİ SİSTEMLERİ VE ENERJİ VERİMLİLİĞİ FUARI
ANTALYA - Cam Piramit Sabancı Kongre ve Fuar Merkezi
www.rensenf.org

23 - 26 KASIM 2017
2. ENERJİ VERİMLİ ÜRÜNLER FUARI
İSTANBUL - İstanbul Dünya Ticaret Merkezi
www.idtm.com.tr

ARALIK

2-10 ARALIK 2017
Paris Boat Show
Paris / Fransa
www.salononautiqueparis.com

05 - 12 ARALIK 2017
MARINTECH CHINA – DENİZCİLİK FUARI
ÇİN – Şanghay
www.marintechchina.com



- Soldan Sağa
- > Boğaçay VIII ASD 80t / 2015
 - > Boğaçay IX ASD 80t / 2015
 - > Yeniçay I ASD 30t / 2015
 - > Yeniçay II ASD 30t / 2015



40 Yıldır, Römorkör ve Kılavuz İşletmeciliğinde ilklerle başı çekiyor olmaktan **Gururluyuz!**

Genç, modern, yüksek teknolojiye filomuzla **öncü**, 9'u ASD tip 16 Römorkör ile **güçlü**, **777 ton** çekme gücü kapasite ile Türkiye'de **lider**, 7 farklı liman başkanlığı sınırında **güvenilir**, 150 bin manevrada sıfır kaza istatistiği ile **örnek**, 156 yeni inşa römorkör üretimimizle, **Türkiye'nin dünyada gururu olmaktan onurluyuz.**



Sanmar Denizcilik A.Ş. Aydıntepe Mh. Güzin Sok. No: 31 34947 İçmeler / Tuzla, İstanbul - TÜRKİYE

T: 0 216 458 59 00 :: info@sanmar.com.tr
sanmar.com.tr





S.S. İSTANBUL ANADOLU YAKASI

KUMCULAR

ÜRETİM VE PAZARLAMA KOOPERATİFİ

46 FİRMA, 92 ÜYE İLE TAM YOL İLERİ...

www.kumcular.com



Merkez: S.S. İSTANBUL ANADOLU YAKASI KUMCULAR ÜRETİM VE PAZARLAMA KOOPERATİFİ
Ankara Cad. Kumcular Sit. No:172 Yunus Mevkii Kartal/İSTANBUL
Tel: 0216 306 58 80 Fax:0216 374 54 65

KUMCULAR LİMAN TESİSLERİ
Güzelyalı Mah. Yosun Sok. No :14-14/1-14/2
Pendik /İstanbul