

TÜRKİYE DENİZCİLİK MECLİSİ



Denizcilik sektörünü;

- Türkiye'nin En Büyük 1000 Sanayi Kuruluşu listesindeki 6 kuruluş,
- Türkiye'nin En Büyük 500 Şirketi listesindeki 6 şirket,
- Türkiye'nin En Hızlı Büyüyen 100 Şirketi listesindeki 1 şirket,

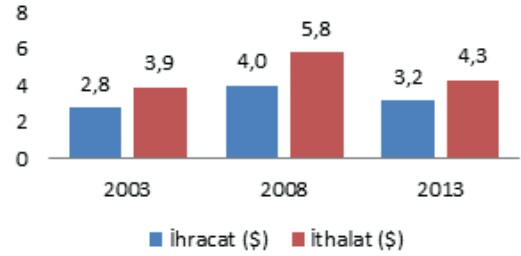
temsil ediyor.

Denizcilik sektörü 2013 yılında;

- 4 milyar \$ ihracat,
- 10 milyar \$ ithalat,

yaptı.

Denizcilik sektörünün Türkiye'nin Toplam İhracatı ve İthalatı İçindeki Payı (%)

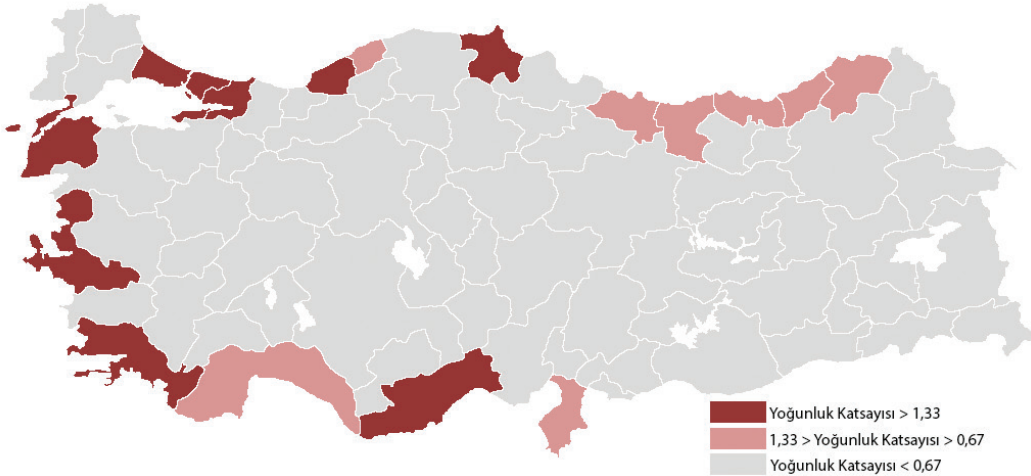


Türkiye'deki kayıtlı çalışan her 100 kişiden 2,8'i denizcilik sektöründe çalışıyor.

Denizcilik sektöründe istihdam edilen her 100 kişiden 11'i mühendis olarak çalışıyor.

Türkiye'deki faaliyet gösteren her 100 firmadan 0,6'sı denizcilik sektöründe faaliyet gösteriyor.

Denizcilik Sektörü Firmalarının Bölgesel Yoğunluk Haritası



Kaynak: TOBB Üye Veri Tabanı

Özel sektörde faaliyet gösteren firmaların vergi öncesi karlarının yüzde 1'ini denizcilik sektörü yapıyor.

Ödenen her 1000 TL'lik ,

- Kurumlar Vergisinin 8,5 TL'sini,
 - Gelir Vergisinin 3,9 TL'sini,
- denizcilik sektörü ödüyor.

Sorun 1

Gemi inşa sanayinde sürdürülebilir rekabet şartlarının oluşturulamaması

Açıklama

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

Çözüm Önerisi

Rekabet koşullarının eşitlenmesi amacıyla;

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

İlgili Kurumlar

Ekonomi Bakanlığı, Maliye Bakanlığı, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Sorun 2

Gemi siparişinde yatırımcıların finansmana erişim sorunu

Açıklama

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

Çözüm Önerisi

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

İlgili Kurumlar

Ekonomi Bakanlığı, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Eximbank

Sorun 3

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

Açıklama

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

Çözüm Önerisi

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

İlgili Kurumlar

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

Sorun 4

Ulusal ve bölgesel ölçekte mekansal strateji planlarının tamamlanmaması

Açıklama

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

Çözüm Önerisi

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

İlgili Kurumlar

Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı

Sorun 5

Kıyı tesisi işletme izinlerinin alınmasında yaşanan sorunlar

Açıklama

2007 yılında yürürlüğe giren Kıyı Tesislerine İşletme İzni Verilmesine İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik ile mevcut veya yeni olduğuna bakılmaksızın ticari faaliyet gösteren tüm kıyı tesisleri Yönetmelikte yer alan teknik ve idari yükümlülüklere tabi tutulmuşlardır. Aradan geçen 7 yıllık sürede kıyı tesislerinin büyük bölümü Yönetmeliğin özellikle idari gereklerine uyamadıkları için işletme izni alamamışlardır. Çok sayıda kıyı tesisi bu nedenle ekonomik faaliyetini durdurmuş olup, bir kısmı da yakın gelecekte faaliyetlerinin durması riski ile karşı karşıyadır.

Çözüm Önerisi

- 12/10/2004 tarihinden önce yapılmış kıyı tesislerinin imar planları re'sen onaylanmalı ve proje onayı istenmemeli,
- Çok noktalı bağlama sistemleri (şamandıralar) ve boru hatları için imar planı istenmemeli sadece vaziyet planı onaylanmalı,
- Milli Emlak Genel Müdürlüğü tarafından verilen azami ön izin süresi 8 yıla çıkarılmalıdır.

İlgili Kurumlar

Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Maliye Bakanlığı, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı