

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞI'NA

Türkiye dünyada her ülkenin sahip olamayacağı üç tarafı denizle çevrili, 8333 km'lik kıyısı olan Çanakkale ve İstanbul Boğazları gibi su geçiş yoluna sahip kıtalar arası bir köprü konumunda olan ender ülkelerden birisidir. Bu konum ülkemize dünya deniz ticaretinde söz sahibi olmamızı sağlayacak önemli bir stratejik avantaj sağlamaktadır.

Dünyada en ucuz taşımacılık deniz taşımacılığıdır. Denizde 1 liraya taşıdığınız malı, Demiryolu ile 3,5, Karayolu ile 7 liraya taşınmaktadır.

Dünya Deniz Taşımacılığında yıllık 300 milyar dolarlık pastadan, Türkiye'nin aldığı pay sadece 3 milyar dolar iken Yunanistan 60 milyar dolarlık pay almaktadır. Gerekli önlemler alınarak bu payı 30 milyar dolara çıkartmayı hedeflemeliyiz.

Gemi İnşa Sanayimize gereken özen verilmediğinden ve bugüne kadar kaynak sorunları çözülmediğinden, % 20 kapasite ile çalışmakta, zor ayakta durmaktadır.

Türkiye yeni yüzyılda başka ülkelere göre coğrafi konum olarak üstün olduğu bu avantajı değerlendirerek, denizcilik sektörüne önem vererek, bir devlet politikasının oluşturulması ve ülkenin kalkınması için, denizcilik sektörünün sorunları ve çözümü önerilerinin tespit edilmesi ve kalıcı politikaların üretilmesi amacı ile Anayasanın 98'nci maddesi ile İç Tüzüğü'nün 104. ve 105'nci maddeleri uyarınca bir meclis araştırması açılmasını arz ederiz.

Ahmet Güryüz KETENCİ
İstanbul Milletvekili
ve 33 Milletvekili

- 1.- Ahmet Güryüz KETENCİ-İstanbul Mv.
- 2.- Ömer Zülfü LİVANELİ-İstanbul Mv.
- 3.- Mehmet SEVİGEN-İstanbul Mv.
- 4.- Yakup KEPENEK-Ankara Mv.
- 5.- İsmet ATALAY-İstanbul Mv.
- 6.- Onur ÖYMEN-İstanbul Mv.
- 7.- Güldal OKUDUCU-İstanbul Mv.
- 8.- Eşref ERDEM-Ankara Mv.
- 9.- İzzet ÇETİN-Kocaeli Mv.
- 10.- Birgen KELEŞ-İstanbul Mv.
- 11.- Hasan AYDIN-İstanbul Mv.
- 12.- Sıdika AYDOĞAN-İstanbul Mv.
- 13.- Ensar ÖĞÜT-Ardahan Mv.
- 14.- Mehmet Ali ÖZPOLAT-İstanbul Mv.
- 15.- Enis TÜTÜNCÜ-Tekirdağ Mv.
- 16.- Sedat UZUNBAY-İzmir Mv.
- 17.- Mehmet Nuri SAYGUN-Tekirdağ Mv.
- 18.- Mehmet KÜÇÜKAŞIK-Bursa Mv.
- 19.- Mustafa YILMAZ-Gaziantep Mv.
- 20.- Mustafa ÖZYURT-Bursa Mv.
- 21.- Mehmet Uğur NEŞŞAR-Denizli Mv.
- 22.- Canan ARITMAN-İzmir Mv.
- 23.- Ali TOPUZ-İstanbul Mv.
- 24.- Abdürrezzak ERTEN-İzmir Mv.
- 25.- Erdal KARADEMİR-İzmir Mv.
- 26.- Ahmet YILMAZKAYA-Gaziantep Mv.
- 27.- Muharrem İNCE-Yalova Mv.
- 28.- Fikret ÜNLÜ-Karaman Mv.
- 29.- İsmail ÖZAY-Çanakkale Mv.
- 30.- Muzaffer R.KURTULMUŞOĞLU-Ankara Mv.
- 31.- Özlem ÇERÇİOĞLU-Aydın Mv.
- 32.- Algan HACALOĞLU-İstanbul Mv.
- 33.- Abdulaziz YAZAR-Hatay Mv.
- 34.- Ali Rıza BODUR-İzmir Mv.

GEREKÇE

Deniz Ticareti her ülkenin sahip olabileceği bir imkan değildir. Ülkemiz, bulunduğu konum itibarıyla Avrasya'nın Doğu-Batı, Kuzey-Güney bütün ulaşım hatlarını kontrol etmektedir. Bu durum dünya deniz ticaretinde söz sahibi olmamızı sağlayabilecek büyük bir fırsattır.

Ülkemizde yaşanan ekonomik krizden çıkılması, büyüme ve istihdamın sağlanması, ülkeye döviz kazandırılması için, denizcilik sektörünün sorunlarına eğilerek, sektörle ilgili sürekli ve kalıcı devlet politikası oluşturulması bir zorunluluk arz etmektedir.

Sektörün ihtiyaç duyduğu düzenlemeler ve destekler sağlanarak yıllık 300 milyar doları bulan dünya deniz ticaretindeki pastadan bugün almış olduğumuz %1'lik (3 milyar dolarlık) payı, 10 yıl içinde 30 milyar dolar ile % 10 oranına çıkarmak hedeflenmeli ve gerekli tedbirler şimdiden alınmalıdır.

780 milyon DWT'luk Dünya Ticaret filosunun, 150 milyon DWT tonu Yunanistan'a ait olup, 60 milyar dolar üzerinde gelir elde etmektedir. Milli filomuz bugün 8 milyon DWT olup, 3 milyar dolarlık bir gelirin sahibi bulunmaktadır.

Ülkemizin ithal ve ihraç yüklerinin % 32'lik bölümü Milli Filomuzla taşınırken geri kalan % 58'lik bölümü yabancı bayraklı filoyla taşınmakta olup 2,5 milyar dolar ülke dışına gitmektedir.

Milli filomuzun yaş ortalaması 22 olup, uluslararası kurallar nedeniyle rekabet etme şansı hızla yok olmakta filomuz erimektedir. Uygun finansman sağlanarak derhal yenilenmesi ve gençleştirilmesi gerekmektedir. Devlet Kuruluşları ile uzun vadeli taşıma sözleşmesinin yapılması, filomuzun yenilenmesinin yanı sıra ekonomik, politik, askeri ve stratejik açıdan önem taşımaktadır.

Cumhuriyetle birlikte demir ve deniz yollarına öncelik tanınmışken, 1950 li yıllarda ulaştırma politikaları değiştirilerek karayolu taşımacılığı teşvik edilmiştir. Karayolu taşımacılığının toplam taşımacılıktaki payı %93.2 'ye ulaşmış, AB ülkelerinde bu oran %43'tür. Deniz yolu taşımacılığı ise %1.9'a gerilemişken, AB ülkelerindeki oran %50 civarındadır.

Türkiye'nin Liman elleşleme kapasitesi 310 milyon ton/yıldır. Bunun %50'si kullanılabilir. Çağdaş işletmecilik anlayışı ile transit taşımacılığımızı geliştirmemiz gerekmektedir.

Ülkemizde gemi inşa sanayine gerekli önem verilmediği, kaynak ve teminat sorunu çözülmediği için 550 DWT kapasitesinin %20'si ancak kullanılmaktadır. Dünya deniz ticaret filosunun süratle yenilenme ihtiyacı yeni gemi inşa talebini artırmaktadır. Gemi inşa sektöründe en büyük payı %70 ile Japonya ve Güney Kore, %20'sini AB ülkeleri alırken Türkiye'nin aldığı pay binde 3 tür. Tersanelerimizin potansiyelinin tamamı kullanıldığında yurt içi ve yurt dışı gemi inşa, bakım ve onarım karşılığı 1 milyar dolarlık gelir elde edilebilir, 65 bin kişiye istihdam sağlanabilir.

Ülkemiz, deniz turizmi ve deniz kaynaklarından yeterince faydalanamamaktadır. Bu alanda yapılacak alt yapı, destek ve düzenlemelerle ülkemiz ciddi anlamda döviz girdisi ve gelir sağlayacaktır.

Deniz ticaret filomuzun dünya deniz ticaret pastasından daha fazla pay alabilmesi, dışarıya kaynak transferini minimuma indirebilmesi, milli filomuzun geliştirilip, büyütülebilmesi yeni istihdam alanları yaratabilmesi ve denizcilik sektörünün bir devlet politikası haline getirilmesi için, gerekli tedbirlerin alınması amacıyla, Anayasamızın 98 inci, İktüzüğün 104 ve 105 inci maddeleri uyarınca meclis araştırması açılması için gereğini arz ederiz.