



T.C.
ULAŞTIRMA DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI
Strateji Geliştirme Başkanlığı

25102 - GK 1
33047 - GK 42
37785 - GK 92
42302

15 Mayıs 2014

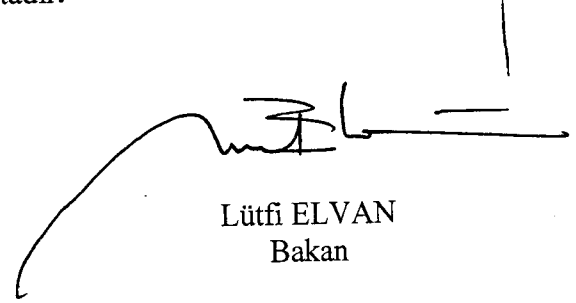
Sayı :44697349-610.01/516
Konu :İzmir Milletvekili
Sayın Rahmi Aşkın TÜRELİ'nin
yazılı soru önermeleri

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

- İlgi: a) 14.06.2013 tarihli ve 43452547-120.07-128743 sayılı,
b) 08.11.2013 tarihli ve 43452547-120.07-149036 sayılı,
c) 28.01.2014 tarihli ve 43452547-120.07-161761 sayılı,
d) 24.04.2014 tarihli ve 43452547-120.00-175070 sayılı yazılarınız.

İzmir Milletvekili Sayın Rahmi Aşkın TÜRELİ'nin 7/25102, 7/33047, 7/37785 ve 7/42302 esas sayılı yazılı soru önermelerinin cevabı ilişikte sunulmaktadır.

Bilgilerinize arz ederim.


Lütfi ELVAN
Bakan

EK :
1) Cevap formu (4 Sayfa)





**İZMİR MİLLETVEKİLİ SAYIN RAHMİ AŞKIN TÜRELİ'NİN
7/25102, 7/33047, 7/37785 ve 7/42302 ESAS SAYILI YAZILI SORU
ÖNERGELERİ VE CEVAPLARI**

***7/25102 ESAS SAYILI YAZILI SORU ÖNERGESİ :**

2007-2013 yıllarını kapsayan 9. Kalkınma Planında "Gemilerin Türk tersanelerinde yüksek yerli katkı oranıyla üretileceği ortamın yaratılması ve Türk deniz ticaret filosunun, özellikle koster filosunun, yenilenme hedefleri doğrultusunda Türkiye Tersaneler Master Planının sonuçları göz önüne alınarak yeni tersane alanları tesis edilecektir." amacı yer almıştır.

Bu bilgi ışığında;

SORULAR:

1-9. Kalkınma Planının son yılı olan 2013 yılında Türk deniz ticaret filosunun, özellikle koster filosunun, yenilenme hedeflerine ne ölçüde ulaşılmıştır?

2-9. Kalkınma Planı döneminde söz konusu amaç doğrultusunda yeni tersane alanları tesis edilmiş midir?

3-9. Kalkınma Planı döneminde gemicilik sektöründe yerli katkı oranı artmış mıdır? Eğer artmışsa bu artış oranı ne olmuştur? Eğer artmamışsa bu durumun sebepleri nelerdir?

***7/33047 ESAS SAYILI YAZILI SORU ÖNERGESİ :**

7/25102 sayılı yazılı soru önergesine süresi içinde cevap verilmediği için önergemi yeniliyorum.

2007-2013 yıllarını kapsayan 9. Kalkınma Planında "Gemilerin Türk tersanelerinde yüksek yerli katkı oranıyla üretileceği ortamın yaratılması ve Türk deniz ticaret filosunun, özellikle koster filosunun, yenilenme hedefleri doğrultusunda Türkiye Tersaneler Master Planının sonuçları göz önüne alınarak yeni tersane alanları tesis edilecektir." amacı yer almıştır.

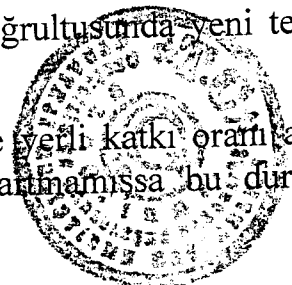
Bu bilgi ışığında;

SORULAR:

1-9. Kalkınma Planının son yılı olan 2013 yılında Türk deniz ticaret filosunun, özellikle koster filosunun, yenilenme hedeflerine ne ölçüde ulaşılmıştır?

2-9. Kalkınma Planı döneminde söz konusu amaç doğrultusunda yeni tersane alanları tesis edilmiş midir?

3-9. Kalkınma Planı döneminde gemicilik sektöründe yerli katkı oranı artmış mıdır? Eğer artmışsa bu artış oranı ne olmuştur? Eğer artmamışsa bu durumun sebepleri nelerdir?





***7/37785 ESAS SAYILI YAZILI SORU ÖNERGESİ :**

7/33047 sayılı yazılı soru önergesine süresi içinde cevap verilmediği için önergemi yeniliyorum.

2007-2013 yıllarını kapsayan 9. Kalkınma Planında “Gemilerin Türk tersanelerinde yüksek yerli katkı oranıyla üretileceği ortamın yaratılması ve Türk deniz ticaret filosunun, özellikle koster filosunun, yenilenme hedefleri doğrultusunda Türkiye Tersaneler Master Planının sonuçları göz önüne alınarak yeni tersane alanları tesis edilecektir.” amacı yer almıştır.

Bu bilgi ışığında;

SORULAR:

1-9. Kalkınma Planının son yılı olan 2013 yılında Türk deniz ticaret filosunun, özellikle koster filosunun, yenilenme hedeflerine ne ölçüde ulaşılmıştır?

2-9. Kalkınma Planı döneminde söz konusu amaç doğrultusunda yeni tersane alanları tesis edilmiş midir?

3-9. Kalkınma Planı döneminde gemicilik sektöründe yerli katkı oranı artmış mıdır? Eğer artmışsa bu artış oranı ne olmuştur? Eğer artmamışsa bu durumun sebepleri nelerdir?

***7/42302 ESAS SAYILI YAZILI SORU ÖNERGESİ :**

2007-2013 yıllarını kapsayan 9. Kalkınma Planında “Gemilerin Türk tersanelerinde yüksek yerli katkı oranıyla üretileceği ortamın yaratılması ve Türk deniz ticaret filosunun, özellikle koster filosunun, yenilenme hedefleri doğrultusunda Türkiye Tersaneler Master Planının sonuçları göz önüne alınarak yeni tersane alanları tesis edilecektir.” amacı yer almıştır.

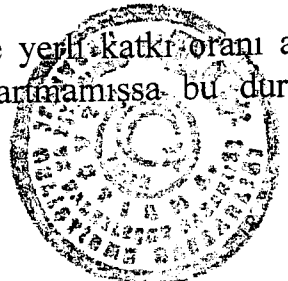
Bu bilgi ışığında;

SORULAR:

1-9. Kalkınma Planı döneminde başta koster filosu olmak üzere Türk deniz ticaret filosunun yenilenme hedeflerine ne ölçüde ulaşılmıştır?

2-9. Kalkınma Planı döneminde söz konusu amaç doğrultusunda yeni tersane alanları tesis edilmiş midir?

3-9. Kalkınma Planı döneminde gemicilik sektöründe yerli katkı oranı artmış mıdır? Eğer artmışsa bu artış oranı ne olmuştur? Eğer artmamışsa bu durumun sebepleri nelerdir?





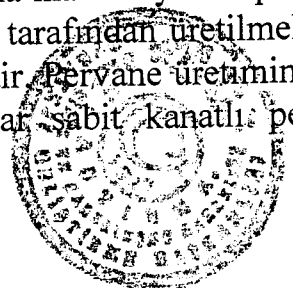
CEVAPLAR:

9. Kalkınma Planı'nın kapsadığı 2007-2013 seneleri arasında küresel finansal kriz nedeniyle bu dönemde yeni tersane alanları planlanmamış olup, daha evvel belirlenmiş olan tersane bölgelerinin ve tersane yatırımlarının hayata geçirilebilmesi çalışmaları tamamlanmıştır. 2006 senesinde 45 olan tersane sayısı 2013 yılında 72'ye ulaşmış olup, tersanelerimizin proje kapasitesi ise 2006 yılında yaklaşık 1.61 Milyon DWT/Yıl iken 2013 yılında yaklaşık 3.61 Milyon DWT/Yıl'a ulaşmıştır.

Ülkemizin ortaya koyduğu 500 milyar dolarlık 2023 yılı ihracat hedefinden gemi inşa sektörü 20 milyar dolarlık pay almayı planlamaktadır. Bu beklenti içerisinde, ülkemizin coğrafi konumu gereği önem teşkil eden denizlerde gerek ulaşım, gerekse turizm sektörlerinde kullanılan gemilerin imalatında bugün itibarıyla yerli üreticiler söz sahibi olmaya başlamıştır. Güverte merdiveninden tutunda havalandırma menholüne ve hatta hortum makara sistemine kadar geniş bir yelpazede üretimin yapıldığı gemi makineleri geniş bir alana hitap etmektedir. Bir geminin, çelik montaj ana yapısının dışındaki tüm donanımlarıyla ilgili sanayi dalına gemi yan sanayisi denilmektedir. Gemi yan sanayisi, her zaman gemi inşa sanayisi ile paralel bir gelişme gösterir. Gemi inşaatında yan sanayi ürünlerinin değeri gemi değerinin yaklaşık yüzde 20'sini oluşturmaktadır. Gemi makineleri kendi içerisinde milyonlarca parçaya ayrılır ve bunun yanında gemi inşa sanayi tamamen demir çelik endüstrisine bağlı bir sektördür.

Gemi yapımında hammadde olan ve doğrudan kullanılan çelik sac ve profiller Türkiye'de üretilmektedir. Gemi sacı, Karadeniz Ereğli Demir Çelik Fabrikaları'nda, profil ise Karabük Demir Çelik Fabrikaları'nda üretilmektedir. Ancak, bu konuda henüz tam kapasite olarak hizmet verilememektedir. Bu yetersizliğin başlıca nedeni ise üretimin niceliksel ve niteliksel olarak kısıtlı oluşudur. Çelik döküm malzeme üretimi (göz demiri, zincir ve aksesuarları, makine parçaları) açısından Türkiye'de üretim yeterli olmakla birlikte, kaynak ve kesme gereçlerinin üretimi ise Türkiye'de yapılmamaktadır. Öte yandan, her türlü elektrot, kaynak teli ve gazların (oksijen, argon, asetilen, helyum) üretimi ise ülkemizde başarıyla yapılabilmektedir.

Diğer taraftan, ana makine ve yardımcı makineler gemi inşa sanayinde yüksek maliyetleri ile önemli kalemler arasında yer almaktadır. Ana makine yedek parçaları (layner, piston, rod, yatak, pim gibi) bazı küçük imalatçılar tarafından üretilmekte ve bazı Loyd'ların sertifikalarıyla gemilerde kullanılabilmektedir. Pervane üretiminde ise CU1, CU2, CU3, CU4 alaşım tiplerinde 4m çapa kadar sabit kanatlı pervane üretilmektedir.





T.C.
ULAŞTIRMA DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI
Strateji Geliştirme Başkanlığı

Gemilerde elektrik enerjisi için gerek duyulan jeneratörlerin üretimi ülkemizde birkaç büyük firma tarafından gerçekleştirilmektedir. Jeneratör kumanda kontrol panelleri de yine Türkiye’de üretilebilmektedir. Dümen makinesi Türkiye’de belirli bir kapasiteye kadar yerli olarak imal edilebiliyor. Bu üretim de ülkemizde inşa edilen gemilerin kapasitesini karşılayacak düzeydedir. Gemilerde sıklıkla kullanılan Scotch tipi kazanlar ve termal yağ kazanları birkaç büyük kazan firması tarafından başarıyla yapılmaktadır.

Havalandırma sistemleri ve elemanları da Türkiye’de üretilebilmektedir. Boru Donanımları, Pompalar, Valflar: Türkiye’de paslanmaz haricinde her tür çelik boru (dikişli ve dikişsiz çelik çekme borular, boru dirsekleri, alaşımlı kazan boruları) ve fittingler (kompansatörler, süzgeçler) imal edilebilmektedir.

Gemide kullanılan çok çeşitli valf tipleri (sülüs, kelebek, selenoid, basınç düşürücü) ülkemizde üretilebilmektedir. Ancak ürünlerin sertifikalandırılması konusundaki eksiklikler şu ana kadar tam olarak giderilememiştir. Pompa konusunda da yerli olarak üretim gerçekleştirilebilmekte fakat sertifikalandırmadaki eksikliklerde henüz yeterince yol alınamamıştır.

Güverte Makineleri ve Donanımları konusunda da Türkiye’de her tür güverte makinesi birden fazla çeşit olarak (vinçler, baş ırgat, kış ırgat, demir ırgatı) üretilebilmektedir. Türkiye’de tel halat, zincir, polyester halat, kilit, makara, göz demiri, babalar gibi bağlama, demirleme ve kaldırma teçhizatı üretimi de başarıyla yapılmaktadır. Ambar kapakları Türkiye’de inşa edilmekte olup, ihracatı bile yapılabilmektedir. Gemi ambar kapağı, lumbuz lastikleri, O-ring, klingrit, lastik, amyant contalık malzemeler ve salmastralar gibi sızdırmazlık malzemelerinin üretimi de ülkemizde yapılabilmektedir.

Yapılan bu açıklamalar ışığında, 9. Kalkınma Planı döneminde yani 2007-2013 yılları arasında ülkemizde üretimi gerçekleştirilen gemilerde yerli katkı oranında bir artış olduğu söylenebilmektedir. Günümüzde Türkiye’de inşa edilen ticari gemilerde yerli katkı yüzde 50 civarında ve gemi sevk sisteminin toplam maliyet içindeki payı ise yüzde 15 ile 20 arasında bulunmaktadır. Askeri gemilerde ise yerli katkının bugün itibarıyla yüzde 65 civarında olduğu bilinmektedir. Bunların yanında, gemi dizel motorunda dışa bağımlılıktan kurtulunması halinde Türkiye’nin gemi inşasında yerli katkı oranının yüzde 70-75’in üzerine de çıkabileceği öngörülmektedir.

