

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

**TÜRKİYE’NİN GEMİ SANAYİ ALANINDAKİ ULUSLARARASI VE
BÖLGESEL KURULUŞLARLA İLİŞKİLERİNİN İNCELENMESİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Hicret KURTOĞLU

Deniz Ulaştırma ve İşletme Mühendisliği Anabilim Dalı

Deniz Ulaştırma ve İşletme Mühendisliği Programı

HAZİRAN 2012

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

**TÜRKİYE’NİN GEMİ SANAYİ ALANINDAKİ ULUSLARARASI VE
BÖLGESEL KURULUŞLARLA İLİŞKİLERİNİN İNCELENMESİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

**Hicret KURTOĞLU
(512051004)**

Deniz Ulaştırma ve İşletme Mühendisliği Anabilim Dalı

Deniz Ulaştırma ve İşletme Mühendisliği Programı

Tez Danışmanı: Yrd. Doç. Dr. Y. Volkan AYDOĞDU

HAZİRAN 2012

İTÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü'nün 512051004 numaralı Yüksek Lisans Öğrencisi **Hicret KURTOĞLU**, ilgili yönetmeliklerin belirlediği gerekli tüm şartları yerine getirdikten sonra hazırladığı “**TÜRKİYE’NİN GEMİ SANAYİ ALANINDAKİ ULUSLARARASI VE BÖLGESEL KURULUŞLARLA İLİŞKİLERİNİN İNCELENMESİ**” başlıklı tezini aşağıda imzaları olan jüri önünde başarı ile sunmuştur.

Tez Danışmanı : **Yrd. Doç. Dr. Y. Volkan AYDOĞDU**
İstanbul Teknik Üniversitesi

Jüri Üyeleri : **Doç. Dr. Cengiz DENİZ**
İstanbul Teknik Üniversitesi

Doç. Dr. Fuat ALARÇİN
Yıldız Teknik Üniversitesi

Teslim Tarihi : **04 Mayıs 2012**
Savunma Tarihi : **04 Haziran 2012**

ÖNSÖZ

Bu çalışmada yardımlarını esirgemeyen, tezin hazırlanmasında eleştirileriyle yol gösteren Danışman Hocam Yrd. Doç. Dr. Y. Volkan AYDOĞDU ve çalışmalarında bana büyük destekleri olan çalışma arkadaşlarıma, teşekkürü bir borç bilirim.

Ayrıca bu yoğun çalışma ortamında bana maddi ve manevi olarak destek olan ailem ve eşime de ayrıca teşekkür ederim.

Haziran 2012

Hicret KURTOĞLU
Gemi İnşaatı Mühendisi

İÇİNDEKİLER

Sayfa

ÖNSÖZ.....	v
İÇİNDEKİLER	vii
KISALTMALAR.....	ixx
ÇİZELGE LİSTESİ.....	xi
ŞEKİL LİSTESİ.....	xiii
ÖZET.....	xxv
SUMMARY	xxvii
1. GİRİŞ	1
1.1 Çalışmanın Amaç, Kapsam ve Yöntemi	2
2. GEMİ SANAYİNİN TANIMI, YAPISI VE GELİŞİMİ	3
2.1 Gemi İnşa Sanayi	3
2.2 Gemi Bakım-Onarım Sanayi	5
2.3 Gemi Geri Dönüşüm Sanayi	5
2.4 Gemi Yan Sanayi	10
2.5 Yat-Gezinti Teknesi İnşa Sanayi.....	11
3. TÜRKİYE’DE GEMİ SANAYİNE YÖNELİK FAALİYET GÖSTEREN KURULUŞLAR.....	13
3.1 Kamu Kurumu Niteliğindeki Meslek Kuruluşları.....	13
3.1.1 İmeak dto.....	14
3.1.2 Mersin dto	19
3.1.3 Gisbir.....	20
3.1.4 Gemi ve yat ihracatçıları birliği	21
3.1.5 Gesad.....	22
3.1.6 Gemisander	23
3.1.7 Türk loydu.....	25
3.1.8 Gemi mühendisleri odası	26
3.2 Özel Sektör Kuruluşları.....	28
3.2.1 Yatgias	28
3.2.2 Bader	29
3.2.3 Odek	29
4. GEMİ SANAYİ ALANINDA FAALİYET GÖSTEREN ULUSLARARASI VE BÖLGESEL KURULUŞLAR	31
4.1 Genel Anlamda Uluslararası İlişkiler	31
4.1.1 Ulaştırma, denizcilik ve haberleşme bakanlığının uluslararası ilişkiler stratejisi	32
4.1.1.1 Uluslararası denizcilik forumları koordinasyon komisyonu	34
4.2 Gemi Sanayi Alanındaki Uluslararası İlişkiler.....	35
4.2.1 Uluslararası kuruluşlar	35
4.2.1.1 Imo	35
4.2.1.2 Oecd	38
4.2.1.3 Dtö.....	40

4.2.1.4 D-8.....	45
4.2.2 Yabancı kuruluşlar	46
4.2.2.1 Cesa	46
4.2.2.2 Emec.....	47
4.2.3 Bölgesel kuruluşlar.....	47
4.2.3.1 Ab	47
4.2.3.2 Eit	49
4.2.3.3 Kei	52
4.2.4 İkili ilişkiler.....	58
4.2.4.1 Kek	58
4.2.4.2 Ukk	72
5. GEMİ SANAYİ ALANINDAKİ ULUSLARARASI FAALİYETLERİN	
TÜRKİYE'YE YANSIMALARI	75
5.1 Uluslararası Kurallar ve Düzenlemeler	75
5.2 Deniz Ticareti	82
5.3 Gemi Sanayi Alanındaki Uluslararası İlişkilerde Karşılaşılan Sorunlar	83
5.4 Gemi Sanayi Alanındaki Ulusal ve Uluslararası Kuruluşlara Genel Bakış.....	85
6. TÜRK GEMİ SANAYİ ALANINDAKİ ULUSLARARASI İLİŞKİLERİN	
GZFT ANALİZİ.....	87
7. SONUÇ VE ÖNERİLER	97
KAYNAKLAR.....	103
ÖZGEÇMİŞ	107

KISALTMALAR

AB	:	Avrupa Birliği
TÜRKTERMAP	:	Türkiye Tersaneleri Master Planı
DWT	:	Dead Weight Ton
WP6	:	OECD Council Working Party on Shipbuilding (Gemi İnşa Çalışma Grubu)
ABD	:	Amerika Birleşik Devletleri
KOBİ	:	Küçük ve Orta Boy İşletmeler
EMEC	:	European Marine Equipment Council
BM	:	Birleşmiş Milletler
UDFKK	:	Uluslararası Denizcilik Forumları Koordinasyon Komisyonu
IMO	:	International Maritime Organization
MSC	:	Maritime Safety Committee
MEPC	:	Marine Environment Protection Committee
DTÖ/WTO	:	Dünya Ticaret Örgütü/World Trade Organization
MTC	:	Maritime Transport Committee
ITF	:	International Transport Forum
AHO	:	Anlaşmazlıkların Halli Organı
D-8	:	Gelişen 8 ülke
GATT	:	Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Antlaşması
Antlaşması	:	
İKÖ	:	İslam Konferansı Örgütü
EİT	:	Ekonomik İşbirliği Teşkilatı
OECD	:	Ekonomik İşbirliği ve Gelişme Teşkilatı (Organisation for Economic Co-operation and Development)
KEİ	:	Karadeniz Ekonomik İşbirliği
AGİT	:	Avrupa Güvenlik ve İşbirliği Teşkilatı
KEİPA	:	Karadeniz Ekonomik İşbirliği Parlamenterler Asamblesi
UNDP	:	United Nations Development Programme
BSTİP	:	Karadeniz Ticaret ve Yatırım Teşvik Programı
YDMK	:	Yüksek Düzeyli Memurlar Komitesi
KEK	:	Karma Ekonomik Komisyon
ÇVÖA	:	Çifte Vergilendirmenin Önlenmesi Anlaşması
YKTKA	:	Yatırımların Karşılıklı Teşviki ve Korunması Anlaşması
STA	:	Serbest Ticaret Anlaşması
DEİK	:	Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu
İGEME	:	İhracatı Geliştirme Etüd Merkezi
ECOWAS	:	Afrika Ülkeleri Ekonomik Topluluğu
COMESA	:	Doğu ve Güney Afrika Ortak Pazarı
CESA	:	Community of European Shipyards Associations
GHG	:	Green House Gas

MARPOL	:	International Convention for the Prevention of Pollution from Ships
EEDI	:	Energy Efficiency Design Index
SEEMP	:	Ship Energy Efficiency Management Plan
SSU	:	Sector Understanding on Export Credits for Ships
VIMSAS	:	Uluslararası Denizcilik Örgütü Üye Devlet Denetim Programı

ÇİZELGE LİSTESİ

Sayfa

Çizelge 2.1 : Gemi sökümünde işçilik ücretleri.....	6
Çizelge 3.1 : İMEAK DTO meslek komiteleri üye listesi.....	15
Çizelge 3.2 : GTİP açıklamaları.	22
Çizelge 5.1 : Gemi sanayi alanında faaliyet gösteren ulusal kuruluşlar.....	85
Çizelge 5.2 : Gemi sanayi alanında faaliyet gösteren uluslararası kuruluşlar.	86

ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa

Şekil 2.1 : Dünya gemi inşa teslimleri (2000-2010).....	4
Şekil 2.2 : 1974 yılında inşa edilmiş 30.000 dwt tanker için fiyat yaşam devri ve yıpranma eğilimi	7
Şekil 2.3 : Gemi yaşı, piyasa eğilimi ve enflasyonun dökme yük gemisi üzerindeki etkileri.	9
Şekil 2.4 : Gemi söküm kararı	10
Şekil 2.5 : Gemi ekipmanlarının gemi türlerindeki değer oranları	11
Şekil 5.1 : 87.000 dwt’luk bir petrol tankerinin CO ₂ emisyonları.....	77
Şekil 5.2 : Gemi inşaya yönelik uluslararası çerçeveler.	81
Şekil 5.3 : Dünya deniz ticareti gelişimi.....	84
Şekil 6.1 : GZFT analizinin yapısı.....	88
Şekil 6.2 : Türkiye gemi inşa sanayi için GZFT analizi	91
Şekil 6.3 : Türkiye gemi bakım-onarım sanayi GZFT analizi	92
Şekil 6.4 : Türkiye gemi geri dönüşüm sanayi GZFT analizi.....	93
Şekil 6.5 : Türkiye yat inşa sanayi GZFT analizi	94
Şekil 6.6 : Türkiye’nin gemi sanayi alanındaki ulusal ve uluslararası kuruluşlarla ilişkilerinin GZFT analizi.....	95

TÜRKİYE’NİN GEMİ SANAYİ ALANINDAKİ ULUSLARARASI VE BÖLGESEL KURULUŞLARLA İLİŞKİLERİNİN İNCELENMESİ

ÖZET

Denizcilik sektörü günümüzde dünya ticaretini etkileyen en önemli sektörlerden biri konumundadır. Gemi inşa sanayi de denizcilik sektörünün alt sektörlerinden stratejik, sanayi gelişimini teşvik edici, istihdam oluşturunu, ülkeye döviz kazandırıcı ve diğer sayamadığımız özellikleri açısından önde gelenlerinden birini oluşturmaktadır. Gemi inşa sanayi; aynı zamanda gemi bakım-onarım sanayi, gemi geri dönüşüm sanayi, gemi yan sanayi ve yat-gezinti teknesi inşa sanayi ile yakın bir ilişki içerisinde yer almaktadır.

Gemi inşa sanayi genel olarak gerçek anlamda küreselleşmiş birkaç sanayiden biri olarak nitelendirilmektedir, çünkü armatörler gemilerini dünyanın herhangi bir yerindeki yeni inşa tersanesinden temin edebilirler, bu da söz konusu sanayinin uluslararası olarak çok rekabetçi olduğu anlamına gelmektedir.

Uluslararası alanda böylesine rekabetçi olan bir sektörün de bu sektörle ilgili uluslararası ve bölgesel kuruluşlarla etkileşimi de kaçınılmaz bir hale gelmektedir.

Mevcut çalışmada öncelikle gemi sanayinin tanımı, tarihsel gelişimi ve etkileşim halinde olduğu alt sektörler açıklanmış olup daha sonrasında uluslararası, bölgesel ve ulusal sektör kuruluşlarıyla ilişkileri ve son olarak da uluslararası kurallar ve düzenlemeler ile uluslararası ticaret bağlamında gemi inşa sanayi alanındaki uluslararası ilişkilerin Türkiye’ye yansımaları, bu sektör kapsamında uluslararası alanda karşılaşılan sorunlar ve bu ilişkilerin geliştirilmesi ve daha da ileriye götürülebilmesi için atılabilecek adımlar sunulmaya çalışılmıştır.

REVIEW OF TURKEY’S RELATIONS WITH INTERNATIONAL AND REGIONAL INSTITUTIONS IN THE FIELD OF SHIPBUILDING

SUMMARY

In this day and time, maritime sector is among one of the most important sectors affecting world trade. Shipbuilding industry comes also at the forefront as a sub sector of maritime sector with its’ strategic, promoting industry development, employment generator, gaining foreign currency and other characteristics. Shipbuilding industry at the same time has close relationships with ship maintenance and repair, ship recycling, ship supply and yacht-recreational craft building industries.

Shipbuilding is generally regarded as one of the few truly globalised industries, in that ship buyers can source their vessels from almost any shipbuilding yard in the world, which means that the industry is internationally very competitive.

For such a competitive sector in the international area, it becomes inevitable to interact with its’ international and regional related institutions.

In the present study, first of all the definition of the shipbuilding industry, its’ historical development and sub sectors that it interacts with is explained and then its’ relationship with international, regional and national institutions and lastly in the context of international rules and regulations and international trade; international relations in the field of shipbuilding industry and its’ reflections to Turkey, problems faced in the international area and possible steps to make this relations better and to carry forward are tried to be presented.

1. GİRİŞ

Denizler insanlık için tarihten bu yana her zaman önemini korumuştur. Şu kadar ki, dünyanın dörtte üçü suyla kaplıdır ve dünya ticaretinin %80-90'ı su yoluyla yapılmaktadır. Gelişen dünya ve uygarlık, gelişen teknoloji, geminin daha çok uzun yıllar en önemli ulaşım araçlarından biri olarak kalacağını göstermektedir. Suyun kaldırma kuvveti sayesinde, sürtünmesinin fazla olmaması dolayısıyla, deniz ve su yollarıyla taşımacılık yapmak ekonomik açıdan avantajlıdır. Sudan daha hafif olan hava yolu ile taşımacılık, özellikle ağır yükler için hala iktisadi değildir.

Yüz bin kişilik bir kentin ısıtılması için 7 yıl süre ile kullanılacak akaryakıtı bir kerede taşıma kapasitesine sahip tankerler olduğu gibi, birkaç bin yolcuyla bir kerede taşıyan yolcu gemileri de vardır. Bir beygir, üzerinde bir varil bulunan bir arabayı kara yolunda çekmek için ne kadar güç kullanırsa, aynı güçle demiryolu üzerinde 8 varil çekebilir. Bu gücün su üzerinde çekebileceği kapasite 75 varildir. Bugünün dev tankerlerinin bir seferde taşıyabileceği bir yükü, ancak 300 km uzunluğunda bir tren taşıyabilir (Özalp, 1975).

İstikrar içinde kalkınma ihtiyacında olan Türkiye'de tabii, beşeri ve iktisadi bütün kaynakların akılcı bir şekilde harekete geçirilmesi çağdaş, sürdürülebilir kalkınma planlarının en önemli bileşenidir. Bu amaca ulaşabilmek için çevreye, kültürel ve turistik değerlere zarar vermeksizin kıyılardan da azami ölçüde yararlanılmalıdır.

Deniz ulaşımını canlandırmak, bulunulan coğrafyada mukayeseli üstünlüklere sahip olabilecek gemi inşa tersanesi, gemi bakım onarım tersanesi, gemi söküm, yat-gezinti teknesi yapım ve gemi inşa yan sanayi tesis yatırımlarının genel ve fakat bütünsel bir plan içinde gelişmesini sağlamak kıyılardan yararlanmanın vazgeçilmez parçalarıdır (Türktermap, 2007).

1.1 Çalışmanın Amaç, Kapsam ve Yöntemi

Gemi inşa sanayi genel olarak gerçek anlamda küreselleşmiş birkaç sanayiden biri olarak nitelendirilmektedir, çünkü armatörler gemilerini dünyanın herhangi bir yerindeki yeni inşa tersanesinden temin edebilirler, bu da söz konusu sanayinin uluslararası olarak çok rekabetçi olduğu anlamına gelmektedir. Uluslararası alanda böylesine rekabetçi olan bir sektörün de bu sektörle ilgili uluslararası, ulusal ve bölgesel kuruluşlarla etkileşimi de kaçınılmaz bir hale gelmektedir.

Mevcut tez 7 bölümden oluşmaktadır. Bölüm 1 giriş ve çalışmanın amaç, kapsam ile yöntemiyle başlamaktadır.

Bölüm 2’de gemi sanayinin tanımı, yapısı, tarihsel gelişimi ve etkileşim halinde olduğu alt sektörler açıklanmış, Bölüm 3’te Türkiye’de gemi sanayine yönelik faaliyet gösteren kuruluşlar ve faaliyetleri, Bölüm 4’te gemi sanayi alanında faaliyet gösteren uluslararası ve bölgesel kuruluşların çalışmaları anlatılmıştır.

Bölüm 5’te gemi sanayi alanındaki uluslararası faaliyetlerin Türkiye’ye yansımaları uluslararası kurallar ve düzenlemeler, deniz ticareti ve karşılaşılan sorunlar bağlamında ele alınacak olup Bölüm 6’da Türk gemi sanayi alanındaki uluslararası ilişkilerin GZFT (Güçlü yönler, Zayıf yönler, Fırsatlar, Tehditler) analizi yapılacaktır. Bölüm 7’de de gemi sanayi alanındaki uluslararası ilişkilerin geliştirilmesi ve daha da ileriye götürülebilmesi için atılabilecek adımlar sunulmaya çalışılmıştır.

Çalışmada önceki çalışmalarla birlikte, çok çeşitli yurt içi ve dışı kaynaklardan bilgi ve istatistiksel veriler toplanmış, bunlar çalışmanın amacına yönelik bir şekilde derlenmiş ve ülkemizin gemi sanayi alanındaki uluslararası ilişkilerinin nasıl daha ileriye götürülebileceği hakkında önerilerde bulunulmuştur.

2. GEMİ SANAYİNİN TANIMI, YAPISI VE GELİŞİMİ

Gemi inşa, bakım-onarım, gemi geri dönüşüm, gemi yan sanayi ile yat ve gezinti teknesi inşa sanayi, gemi sanayini oluşturan alt sanayi dalları olarak sıralanabilir. Bu alt sanayi dalları birbiriyle yakın ilişki içinde olmasına rağmen, her birinin kendine has karakteristik özellikleri bulunmaktadır. Devam eden başlıklarda her bir sanayi dalının kendine has özelliklerinden bahsedilecektir.

2.1 Gemi İnşa Sanayi

Gemi inşa sanayinin ana görevi pazara yeni gemi sağlamaktır. Ekonomik yapısı açısından bakıldığında gemi inşa sanayi ağır bir mühendislik kolu olup sanayileşmiş ülkelerde yer alan tesislerde inşa edilmiş büyük ve karmaşık bir ürünün satılmasını içerir. Bir ticari geminin dizayn ve üretimi için önemli miktarda yatırım ve yüksek seviyede teknik uzmanlık gerekmektedir (Stopford, 1997).

David Dougan, “The Shipwrights” isimli kitabında gemi inşa sanayinin on yıl içinde çıkış iniş ve tekrar çıkışa geçerek sıra dışı bir dalgalı üretim modeliyle karakterize edildiğini ve daha dengeli bir üretim sağlanması durumunda özellikle çalışma ilişkilerinde olmak üzere sektördeki birçok problemin önlenebileceğini ifade etmiştir (Stopford, 1997).

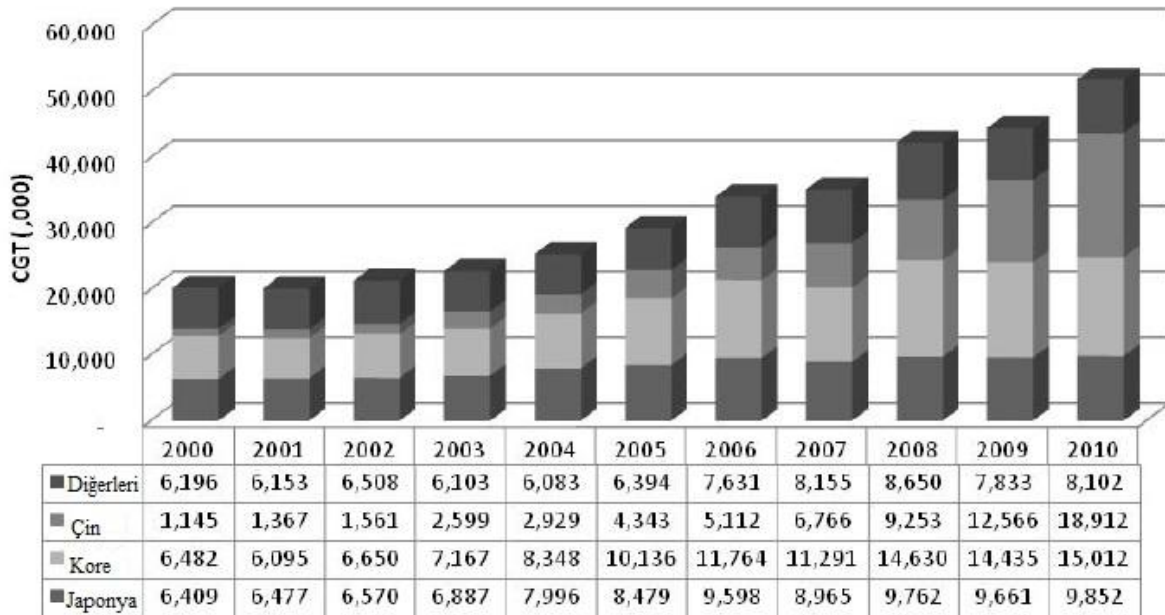
100 yıl önce 20. yy’ın başlarında gemi inşa sanayine, dünya gemi inşa pazar payının % 80’ini elinde bulunduran Avrupa tarafından liderlik edilmekteydi. 1950’li yıllarda bu durum esas olarak Japon ekonomisinin hızlı büyümesi ve koordineli bir taşımacılık ve gemi inşa programı sebebiyle kademeli olarak Japonya tarafından devralınmıştır. 1970’li yılların başlarında Japonya ve Avrupa dünya pazarını beraber olarak yaklaşık % 90’lık bir payla önde götürmeye devam etmişlerdir.

1970’li yılların başlarında sahneye Güney Kore çıkmıştır. Güney Kore, Japonya ve Avrupa’dan daha düşük ücretler sunmuş ve gemi inşa sanayini stratejik bir endüstri olarak konumlandırmayı seçmiştir. Daha önce Japonya’nın yaptığı gibi, dikkatlice

planlanmış bir sanayi programı başarılı bir şekilde başlatılmış ve bu da 1990'lı yılların ortalarında dünya pazar payının % 25'ini ve 2005 yılında da dünya birinciliğini getirmiştir.

Çin 1940'lı yıllardan beri tersanelere sahip olmasına rağmen, son on yılda sektörde önemli bir oyuncu olmaya başlamıştır. Ülkenin ekonomik büyümesi, ağır sanayi faaliyetlerinin geliştirilmesi stratejik kararıyla birleşince, bu sektördeki küresel pazar payının güçlü bir şekilde yükselmesini beraberinde getirmiştir (OECD, 2011).

Şekil 2.1'de (IHS-Fairplay, "World Shipbuilding Statistics" – değişik sayılar) gemi inşa sanayinin ülkeler bazında son on yıldaki gemi inşa teslimleri Compansated Gross Tonnage (CGT) olarak verilmiştir. Son on yılda dünya gemi inşa sanayi çok hareketli bir piyasa görünümünde olmuş ve 2000 ile 2010 yılları arasındaki teslimler yaklaşık olarak ortalama yıllık % 10 büyüyerek 20,3 milyon CGT'den 51,9 milyon CGT'ye çıkmıştır.



Şekil 2.1: Dünya gemi inşa teslimleri (2000-2010).

Avrupa'daki 4 büyük tersane; Almanya'daki Meyer Werft (konteyner ve özel amaçlı gemi inşa etmekte), Romanya'daki Daewoo Mangalia (Daewoo Kore'nin bağlı ortaklığı, dökme ve konteyner gemisi inşa etmekte), STX Avrupa (eskiden Aker olarak bilinen tersane, şimdi STX Kore'nin bağlı ortaklığıdır ve açık deniz (offshore)

ile diğerk tip gemilerin yanında kruvaziyer gemiler inşa etmekte) ve İtalya'daki Fincantieri'dir (kruvaziyer gemiler ve feribot inşası ile bilinmekte). Bu tersanelerden açıkça anlaşılan şey, bu tersanelerin Avrupa'da yer almasına rağmen, sahipliğink kısmen yabancı ellere (Kore) geçtiğidir. Bu itibarla, açık bir küreselleşme eğilimi olduğu gözlemlenebilir (ECORYS,2009).

2.2 Gemi Bakım-Onarım Sanayi

Gemi bakım-onarımı zaman içinde deniz şartlarından kaynaklanan korozyon ve erozyon ile aşınan, kullanım ve kazalar ile yapısal yetersizliklere sahip olan, ekipmanları bakım gerektiren gemilerin kurallara uygun, güvenli ve güvenilir koşullarda tutulmasını içermektedir. Gemi bakım-onarım alt sektörü, dünyadaki gemi sayısı artışına paralel gelişme göstermektedir (Türktermap, 2007).

Küresel anlamda filo artışıyla ve teknolojinin daha karmaşık hale gelmesiyle birlikte gemi bakım-onarım sanayi de önem kazanmıştır. Gemi bakım-onarım sanayinde yerleşimin büyük önemi vardır ve çoğu bakım-onarım merkezi ana taşımacılık rotalarının üzerinde yer almaktadır (ECORYS, 2009).

2.3 Gemi Geri Dönüşüm Sanayi

Gemi geri dönüşüm sanayinin ülke ekonomisine sağladığı faydaları hammadde, katma değer ve istihdam olarak 3 ana başlık altında toplamak mümkündür. Gemi geri dönüşüm sanayinin ülke ekonomisine katkısı, özetle, gemi geri dönüşümünde çalışan personel ve işçilerin istihdamı ile, demir hurda için yurtdışına ödenen dövizden tasarruf ve geri dönüşüm maliyet bedelinin ülke sınırları içinde kalması anlamına gelmektedir.

Gemi geri dönüşümü düşük yatırım maliyeti ve düşük teknoloji ile yapılabilecek bir endüstri koludur. Gemi geri dönüşümünde son 10 yıllık sürede dünyada 4 ülke % 95 oranında hakimiyeti ellerine geçirmiş olmalarına rağmen bu ülkelerin gemi geri dönüşümünde teknik, teknolojik, mali, finansal yenilikleri getirdiğini söylemek mümkün değildir. Bu ülkelerin pazarın % 95'ini ele geçirmeleri sadece düşük işçilik ücretleri (Çizelge 2.1), çevre kirliliği ve insan sağlığına yönelik kamuoyu duyarsızlığı dolayısı ile kuralların bulunmaması ve demir çelik endüstrilerinin hurda demir ihtiyacı ile açıklanabilmektedir (Türktermap, 2007).

Çizelge 2.1: Gemi sökümünde işçilik ücretleri (Türktermap, 2007).

ÜLKE	BANGLADEŞ	HİNDİSTAN	PAKİSTAN	ÇİN	TÜRKİYE
ÜCRET (TL/GÜN)	1,248	1,56	1,56	3,12	34,32

1970’li yıllarda gemi sökümü Avrupa’da kuru havuzlarda gerçekleştirilmekteydi. Mekanik kaldırma ve taşıma araçları, kesim ekipmanları kullanımı yaygındı. İş güvenliği ve işçi sağlığı kurallarının artması ile maliyetlerdeki artış gemi sökümünün Güney Asya ve Doğu Asya’ya kaymasına sebep olmuştur. Önce Güney Kore ve Tayvan düşük işçilik ücretleri ile gemi sökümüne hakim olmuş, daha sonra Hindistan, Pakistan, Bangladeş ve Çin bu ülkelerden gemi söküm pazarını devir almışlardır.

Gemi inşa ile karşılaştırıldığında gemi geri dönüşüm daha zahmetli bir iştir. Dünyadaki gemi geri dönüşüm endüstrisinin çoğu, imkanları uygun olsa bile genellikle uygun bir kumsalı kullanarak gemilerini geri dönüştürmek için elle iş yapmaktadırlar. Makineleştirilmiş gemi geri dönüşüm metotlarını kullanarak verimlilik arttırılabilesine rağmen; bunlar sermaye yoğun metotlardır ve gemi söküm mesleğinde verilen küçük kârı kolaylıkla haklı çıkarmayan özel bir yatırımı gerektirmektedir.

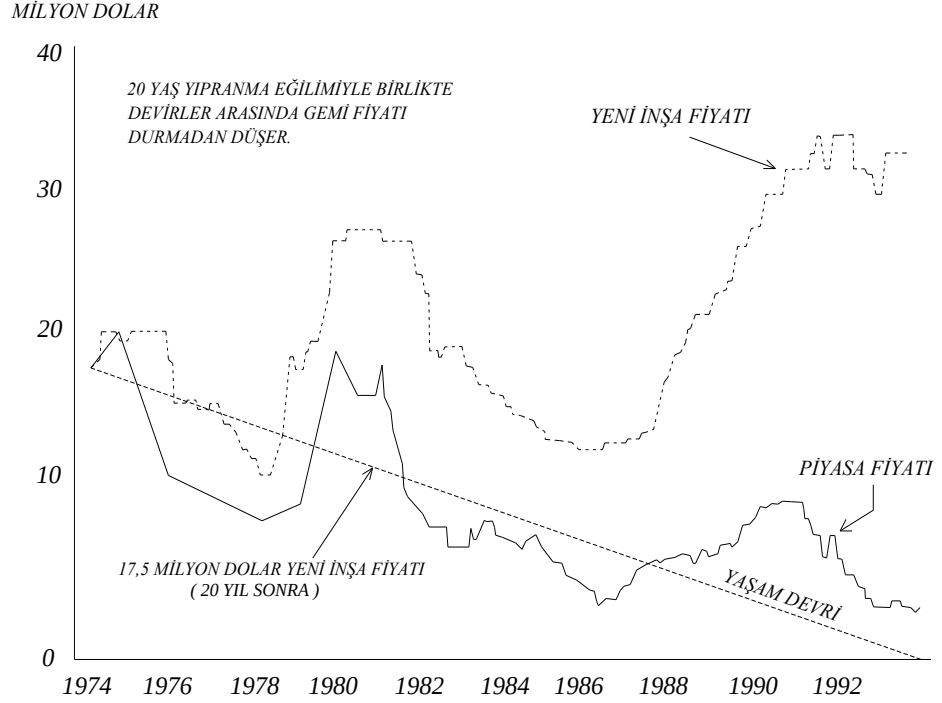
Taşıma ücreti (navlun) gemi fiyatlarının üzerindeki birincil etkidir. Taşıma piyasasındaki yüksek çıkış ve inişler alım satım piyasasına da yansımaktadır.

Şekil 2.2: 1974 yılında inşa edilmiş 30.000 DWT ürün tankeri için fiyat

yaşam devri ve yıpranma eğiliminde Stopford (1997), bir dökme yük gemisinin 1976 - 1993 yılları arasındaki fiyat hareketlerini izlenmiş ve bir yıllık kiralama ücretiyle piyasa fiyatını karşılaştırarak vermiştir. Özellikle de piyasa inişten zirveye doğru hareket ettiğinde aralarındaki ilişkinin çok yakın olduğu görülmüştür. 1981 yılında navlun günde 8500 \$’dan 3600 \$’a düştükten sonra 1985 yılında fiyatlar 12 milyon \$’dan 3 milyon \$’a inmiştir. Karşıtı olarak; yine günde 8500 \$ navlun elde edilirse; fiyatın da 15 milyon \$’a yükseleceği beklenilebilir. Bu bağlantı toplam kazanç metodunu kullanarak gemilere değer biçilmesi için yardım sağlar (Stopford, 1997).

Navlun ve fiyat arasındaki geçmiş ilişkilerin analizine göre; navlunlar yüksek olduğu zaman S & P (Sale & Purchase - alım ve satım) piyasası beş yaşındaki bir gemiye

basılı olan şimdiki yıllık kiralama kazancının yaklaşık altı katı kadar değer biçmektedir. Örneğin; geminin yıllık kazancı eğer 4 milyon \$ ise gemiye 24 milyon \$ fiyat biçilecektir. Piyasada ani düşüş varsa, kazançlar da buna bağlı olarak katlanacaktır. Durgunluk dönemlerinde geminin değeri en az kazancının üç katı kadar düşmektedir.



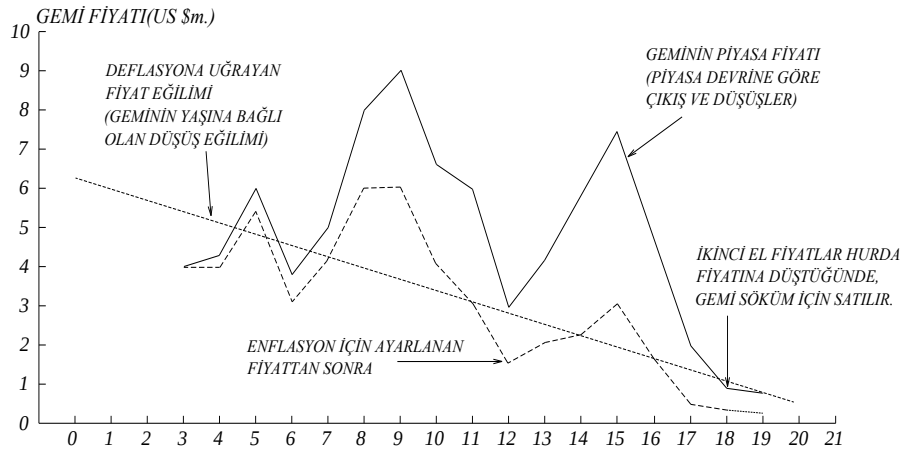
Şekil 2.2: 1974 yılında inşa edilmiş 30.000 DWT ürün tankeri için fiyat yaşam devri ve yıpranma eğilimi.

Geminin değeri ile ilgili ikinci etken ise “yaş” tır. On yaşındaki bir geminin değeri, beş yaşındaki bir geminin değerinden daha azdır. Normal muhasebecilik uygulamalarına göre 15- 20 yaşındaki ticaret gemileri değer kaybederek söküme gitmektedirler. Gemilere değer biçen armatörler de aynı görüşten hareket ederek ve genellikle bir geminin her yıl kendi değerinin % 5-6’sını kaybettiğini savunan “göz kararı - rule of thumb” kuralını kullanmaktadırlar. Bunun uygulamada nasıl çalıştığını gösteren bir örnek verilecek olursa, Şekil 2.2, 1974 yılında inşa edilen bir ürün tankerinin 1994 yılına kadar olan, 20 yıl içindeki fiyatını göstermektedir. Yıpranma eğrisinin durumu yaşa bağlı olan performans kaybını, yüksek bakım maliyetlerini, teknik yıpranma seviyesi ve geminin ekonomik ömrü ile ilgili beklentilerini yansıtmaktadır. Belirli bir gemi için şekilsiz yükler, kötü tasarım, ya da yetersiz bakım sebebiyle ekonomik ömür kısalabilmektedir. En sonunda piyasa değeri söküm değerinin altına düştüğünde muhtemelen gemi, söküm için satılır.

1995'te söküme giden tanker ve dökme yük gemilerinin ortalama yaşı 23- 25 iken, örneğin Amerika'nın ulusal ticaretindeki gibi korumalı ticarete, 1990'lı yılların ortalarında ortalama söküm yaşı yaklaşık 35 olmaktadır. Büyük Göller (Amerika Kanada sınırındaki beş göl) gibi tatlı su çevrelerinde çalıştırılan gemiler daha uzun ömürlü olmaktadır. Daha uzun dönemde de enflasyon gemi fiyatlarını etkilemektedir. 1970'li ve 1980'li yıllardaki dökme yük ticaretinin kazancının yaklaşık yarısı için mal değerlerinin enflasyonu hesaplanmıştır. Yukarıda tartışılan etkileri örneklerle açıklamak için, ikinci el dökme yük gemilerinin yaşları ilerledikçe değişen fiyatları ile ilgili geçmişteki hareketine bakılabilir. 1965 yılında inşa edilen 35.000 dwt dökme yük gemisinin ikinci el fiyat gelişimi Şekil 2.3'te Stopford (1997) gösterilmektedir. Geminin dolar olarak yeniden satış fiyatı bildirisi alınıp, OECD müşteri fiyat endeksinin kullanılmasıyla enflasyonun etkisini kaldırmak ve fiyatı düşürülmüş bilgiye doğrusal eğilim uydurmak için, fiyat düşürülerek bu grafik hesaplanmıştır. Böylece eğilim çizgisi; geminin ömrü sırasında enflasyon ya da piyasa devri varsayıldığında; geminin yeniden satış fiyatının ne olacağı ile ilgili yapılan kabaca tahmini temsil etmektedir (Stopford, 1997).

On yıl sonra 35.000 dwt'luk bir geminin yeniden satış değeri eğilimi; yeni değerine oranla % 49 düşer. Bu ifadeye göre tipik bir gemiden bahsedilirse; piyasa devri ve enflasyonun etkileri bir kenara bırakılırsa, bir geminin on yıl sonraki piyasadaki yeniden satış değerinin; orijinal yeni inşa değerinden % 50 daha az olmasını beklenir. Bununla beraber enflasyonun çok önemli bir etkisi vardır ve zaman geçtikçe, piyasa fiyat çizgisi deflasyonlu fiyat çizgisinin üzerinden uzak bir yerde ilerleyerek hareket eder. Birkaç yıl sonra, ekonomik daralmalarda bile; piyasa fiyatı eğilim değerinin altına düşmez.

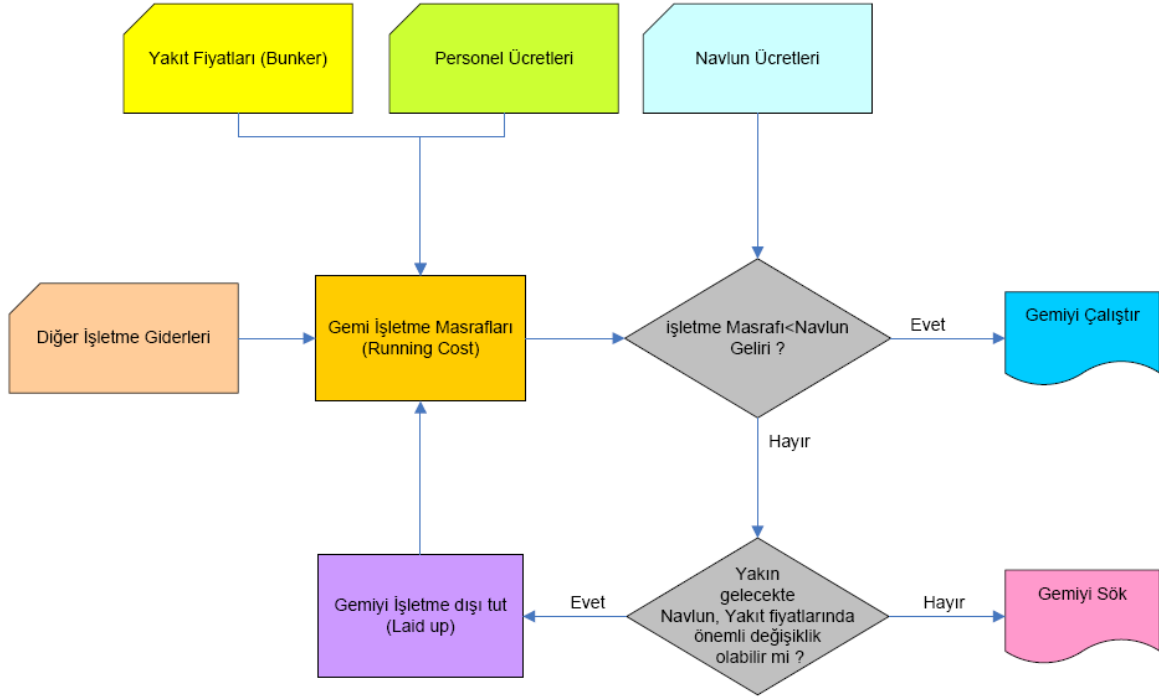
Dördüncü olarak ve bazı durumlarda ikinci el fiyatlar üzerindeki en önemli etki beklentilerdir. Beklentiler, piyasa dönüm noktalarındaki değişimin hızını artırır. Örneğin, alıcılar ya da satıcılar önce ne olacağını görmek için kendilerini geride tutarlar. Ticarete yapılan ani talebin ardından, ilk önce piyasanın hareketlendiğini düşünürler. Piyasa yalnızca birkaç haftalık mesafe içinde derin ekonomik bunalımlardan yalnızca birkaç haftalık mesafe içinde faaliyete geçebilir. Bu durum takip eden bir gazete yazı alıntısında da gösterilmektedir.



Şekil 2.3: Gemi yaşı, piyasa eğilimi ve enflasyonun dökme yük gemisi üzerindeki etkileri.

Çok büyük bir ham petrol taşıyıcısı Basra Körfezindeki roket saldırısında hasarlanmış ve geminin ticari yaşamı sona ererken, yılın en olağanüstü satış anlaşmalarından birine de konu olmuştur. Piyasa kaynakları; son günlerdeki büyük tonaja olan talepteki dalgalanmaya kadar, alıcının, geleceği olmayan bu tanker için yedi milyon dolar ödeyeceğini düşünmekteydi. “Volere” isimli bu geminin kurtuluşu, süregelen “büyük tonajlı tanker kıtlığının” bir göstergesidir. Birçok geminin parçalarının toplanmasını teşvik ederek, tasarlanan söküm için dünyanın yarı çevresinde yedeğe çekilen 423.700 dwt’luk “Empress” isimli gemi bir ay önce Tayvanlı ilgililer tarafından sevk edilmiştir. Volere iki ay sonra 9,5 milyon \$’a yeniden satılmıştır ve ikinci el tonajı gemi sahiplerinin fiyatların nasıl gelişeceğini görebilmek için satış için geride beklemlerini gerektirecek kadar az bir arzdaydı. Kısaca, ikinci el fiyatları ve navlunlar arasında kesin bir bağlantı olmasına rağmen, fiyatların hareketliliği genellikle sakın bir aşama göstermez. Ani çıkış ve inişler; alıcı ve satıcıların davranışları ile vurgulanma eğilimindedir (Stopford, 1997).

Kaza sonucu gemi hasarları normal söküm kararlarının dışında olup, herhangi bir gemi yaşında geminin sökülmesine sebebiyet verebilmektedir. Kural değişiklikleri de gemilerin kısa dönemde çalışma şartlarını zorlaştırarak, gemi söküm kararının alınmasına sebep olabilmektedir. Bu durumu tasvir eden bir akış tablosu takip eden sayfada Şekil 2.4 (Türktermap (2007)) olarak verilmektedir.

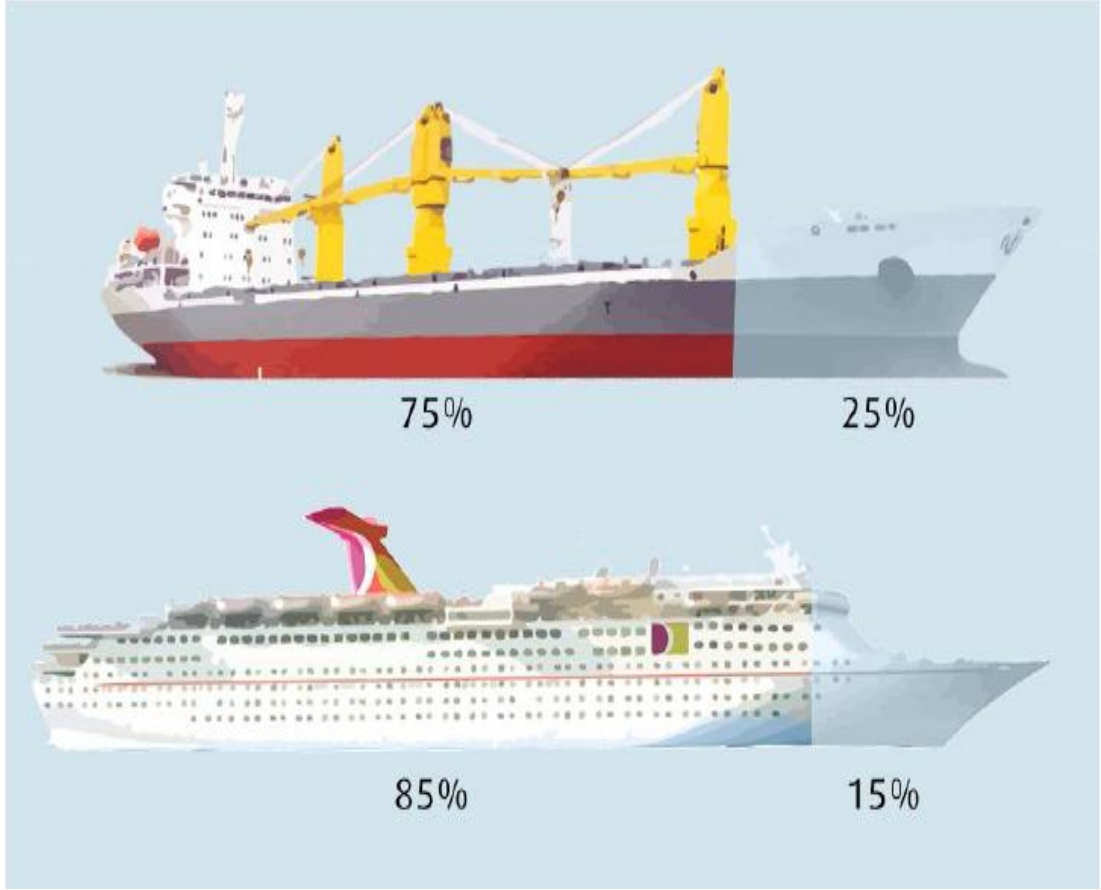


Şekil 2.4: Gemi söküm kararı.

2.4 Gemi Yan Sanayi

Geniş manada gemi teçhizatı; (doğrudan yeni gemilerin inşası ile ilgilidir) geminin kabuğu ve üstyapısının ayrılmaz bir parçası olmayan fakat gemilerin düzgün çalışmasını ve inşa edildikleri amacı karşılayabilmesi için gerekli ekipman ve bileşenleri içerecek şekilde düşünülebilir. Genel olarak makinalar, seyir teçhizatı, bağlantı parçaları gibi fiziksel ürünlerin üretilmesini kapsadığı gibi sektör; ilgili mühendislik, kurulum ve devreye alma hizmetlerini de içerebilir (OECD, 2009).

Gemi teçhizatı sektörü, gemilerin (deniz aşırı ve iç sularda çalışan) işletimi, inşası, dönüşümü (conversion) ve bakım-onarımı için gerekli bütün ürünleri ve hizmetleri kapsamaktadır. Gemi üzerinde yer alan yan sanayi ürünleri, hizmetleri ve sistemlerinin değeri, geminin toplam değerinin % 70'ine kadar (krvaziyer gemilerde % 85'ine kadar) çıkabilmektedir. Bu durum Şekil 2.5'te resmedilmektedir. Gemi yan sanayindeki üretim; çelik ya da diğer temel maddelerin üretiminden makine ve tahrik sistemlerinin, yük elleçleme sistemlerinin, genel makine ve ilgili ekipmanlarının, çevre ve güvenlik sistemlerinin, gelişmiş kontrol sistemlerini içeren elektronik ekipmanların, ileri haberleşme ekipmanlarının ve bilgi teknolojilerinin geliştirilmesi ve arzına kadar geniş bir aralığı kapsamaktadır (EMEC, 2010).



Şekil 2.5: Gemi ekipmanlarının gemi türlerindeki değer oranları (EMEC,2010).

2.5 Yat-gezinti Teknesi İnşa Sanayi

İnsanların denize olan ilgisi önceleri askeri ve ticaret amaçlı kullanılan deniz araçlarının, zamanla kişilerin gelirlerinin de artması neticesinde zevk, spor ve gezi amaçlı kullanımına sebep olmuştur. Denizlerin gezinti amaçlı kullanımı son 10 yılda dünyada görülen çeşitli krizlere rağmen devamlı artış eğiliminde olmuştur. Asya krizi, Arjantin krizi, enformasyon teknolojilerindeki gelişmeler, dünyanın en büyük yat ve gezinti teknesi pazarı olan ABD'nin 2000 yılı sonrasında girdiği durgunluk, 11 Eylül saldırısı, Afganistan ve Irak savaşları, 2008 krizi son on yılın önemli krizleri olarak ortaya çıkmış, özellikle finansal sistemi ve piyasaları etkilemiş ve hızlı yükseliş ve düşüşleri beraberinde getirmiştir. Yat ve gezinti tekneleri üretimi ve satışı genelde dünya ekonomisini yakından izleyerek iniş ve çıkışlar gösteren bir sanayi koludur. Ancak 90'lı yılların başından itibaren yat ve gezinti tekneleri sanayi dünya krizlerinden önemli oranda soyutlanmış ve devamlı büyüyen sektörler arasına girmiştir.

Hem yelkenli tekne hem de motor yatlarla duyulan ilgi 90'lı yılların ortasından itibaren artmış, teknolojik gelişmelere paralel olarak daha büyük, daha lüks ve daha hızlı tekneler inşa edilmeye, tekne üreticileri birleşmeler ve satın almalar ile daha büyük üretici kimliklerine bürünmüştür. Yat ve gezinti tekneleri sahipliğinin kişisel tüketim için sunulan bir meta olması itibarı ile gerekli alım gücüne sahip kişi sayısı ve tüketim özellikleri temel değişkenler olarak ortaya çıkmaktadır.

Yat ve gezinti tekneleri sektörü 4 ana bileşen olarak ele alınabilir: tekne üretimi, motor üretimi, yan sanayi, hizmet endüstrisi (satış ve servis). Tekne üretimi 33 coğrafi bazda çeşitli ülkelere yayılmış, motor üretimi bu sektörde lider birkaç ülkenin hakimiyeti altına girmiş, yan sanayi ve hizmet endüstrisi ise tüm tekne kullanan ülkelerde faaliyet göstermektedir.

Bir teknenin üretileceği malzemenin seçimi tekne geometrisine ve yapılacağı tersanede benimsenen üretim yöntemine bağlıdır. Günümüzde kullanılan en yaygın yat üretim malzemelerini şu şekilde sıralayabiliriz;

- Kompozit,
- Çelik,
- Alüminyum ve Ahşap (Barlas, 2010).

3. TÜRKİYE’DE GEMİ SANAYİNE YÖNELİK FAALİYET GÖSTEREN KURULUŞLAR

Gemi inşa sektörü geniş bir etki alanına sahip olduğundan ulusal, uluslararası, kamu ve özel sektör olmak üzere birçok kuruluş ile etkileşim halindedir ve yakın ilişkilere sahiptir. Aşağıda bu kuruluşlar kamu kurumu niteliğindeki meslek kuruluşları ve özel sektör kuruluşları olmak üzere gruplanıp gemi inşa sanayi ile ilişkileri anlatılmaya çalışılmıştır.

3.1 Kamu Kurumu Niteliğindeki Meslek Kuruluşları

Dr. Martin Stopford, denizcilik sektöründe karar vericilerin dört ana grupta toplandığını ve bu gruplardan her birinin günümüzde değişik bir durumla yüz yüze olduklarını ifade etmektedir.

Armatörler, bu denklemin kalbinde yer almaktadırlar ve finans ile yatırım açısından geniş çapta değişik problemlerle yüzleşmektedirler. Bankacılar, hala genel olarak kredi kriziyle uğraşmaktadırlar ancak denizcilik portföyleri de kendi problemlerine sahiptirler. Hızlı olarak genişleyen gemi inşacılar da, nakit akışı ile ilgili problemleri dengelemeye çalışarak, yeni tesisleri fonlamakta ve taahhütlerini yerine getiremeyen hesapları yönetmektedirler. Son olarak işlerin yumuşak ilerlemediği ve genellikle isteksiz olarak hükümetler de, çerçevenin içine alınmıştır (Stopford, 2010). Denizcilik sektöründeki karar vericilerin arasında hükümetlerin de yer alması, gemi inşa sektöründe kamu kurumu ve kamu kuruluşu niteliğindeki kuruluşların yer almasını beraberinde getirmiştir. Aşağıda gemi inşa sektöründe yer alan kamu kurumu ve kamu kuruluşu niteliğindeki kuruluşların faaliyetleri açıklanmıştır.

3.1.1 İmeak dto

Deniz Ticaret Odası, Denizciliğin ulusal ulaştırma ve denizcilik politikaları ile kamu yararına uygun olarak geliştirilmesi, üyelerinin menfaatlerinin arttırılması, müşterek ihtiyaçlarının karşılanması, mesleğin gelişmesinin sağlanması amacı ile kurulmuş Türk deniz ticaret sektörünün önemli bir meslek kuruluşudur (<http://www.denizticaretodasi.org/DetoPortal>).

Kısaca Deniz Ticaret Odası olarak da bilinmekte olan İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası, Türk deniz ticaret sektörünün önemli bir mesleki kuruluşu olup, merkezi İstanbul'dadır. Şubeleri ise İzmir, Bodrum, Marmaris, Antalya, İskenderun, Fethiye ve Karadeniz Ereğlisi, Batı Karadeniz Bölgesi Şubesidir. Ayrıca, Ankara'da bir İrtibat Bürosu ve Türkiye'nin tüm kıyı il ve ilçelerinde temsilcilikleri vardır. Deniz Ticaret Odası ilk olarak 26 Ağustos 1982'de İstanbul Deniz Ticaret Odası olarak kurulmuş ve daha sonra faaliyet alanı Marmara Denizi Bölgesi, Türkiye'nin Ege kıyısı ve Akdeniz kıyısı bölgelerini ve nihayet ülkenin Karadeniz kıyısını kapsayacak şekilde genişletilmiştir.

Deniz Ticaret Odası'nın en önemli amaçları; üyelerinin çıkarlarının korunması, denizcilerin ortak ihtiyaçlarının karşılanması, denizcilik mesleğinin geliştirilmesinin sağlanması, mesleki faaliyetlerin kolaylaştırılması, ortak kuralların oluşturulması, denizcilik sorunları hususunda makamlara tavsiyelerde bulunulması ve aynı zamanda denizcilik mesleğinin disiplin, ahlak ve dayanışmasının korunmasıdır.

Deniz Ticaret Odası'nın başlıca faaliyetleri; deniz taşımacılığıyla ilgili kuralları ve uygulamaları saptamak, araştırmalar yapmak, deniz taşımacılığı hakkında bilgi toplamak, deniz ticaretinin ulusal taşımacılık politikasına uygun olarak gelişmesini sağlamak, Türk limanlarının imkanları ve tarifeleri hakkında yabancı kuruluşlara bilgi vermek, denizcilikle ilgili uluslararası örgütlere üye olmak, bunların faaliyetlerini izlemek ve kanunda belirtilen diğer görevleri yerine getirmektir.

Deniz Ticaret Odası'nın Üyeleri arasında; gemi sahipleri, gemi işletmecileri, gemi acenteleri, gemi alım-satım komisyoncuları (brokerler), sevkiyat acenteleri (forvarderler), yükleme, boşaltma ve istifleme yapan şirketler (stevedorlar), yükleme ve boşaltmada puvantaj yapan şirketler (tali şirketleri), gemi klas kuruluşları, gemi sigorta şirketleri, sigortacılar ve bunların acenteleri, gemi sörveyörleri ve uzmanları,

kurtarma, kılavuzluk, deniz dibinin taranması, yatçılık, marina operatörlüğü, gemi levazımı sağlama gibi yardımcı hizmetlerde çalışanlar bulunmaktadır.

Deniz Ticaret Odası; Türkiye Ticaret, Sanayi, Deniz Ticaret Odaları ve Ticaret Borsaları Birliği'nin (TOBB) ve aynı zamanda Uluslararası Deniz Ticaret Odası'nın (ICS), Uluslararası Ticaret Odaları-Uluslararası Denizcilik Bürosu'nun (IMB), Brokerler ve Acenteler Ulusal Birlikleri Federasyonu'nun (FONASBA), Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi'nin (BIMCO), Avrupa Topluluğu Brokerler ve Acenteler Birliği'nin (ECASBA) ve Bağımsız Tanker Sahipleri Uluslararası Birliği'nin (INTERTANKO) ve Baltık Borsası'nın (The Baltic Exchange) üyesidir.

Deniz Ticaret Odası her yıl “Deniz Sektörü Raporu’nu” çıkarır. Ayrıca, denizcilik alanında hazırlanan çeşitli inceleme kitapları ve araştırmalar yayınlamakta olup, “Deniz Ticareti” adlı aylık bir denizcilik dergisi de çıkarmaktadır.

Deniz Ticaret Odası’nda 53 Meslek Komitesi bulunmaktadır. Bu Meslek Komiteleri aşağıda Çizelge 3.1’de görüldüğü şekilde listelenmektedir (<http://www.denizticaretodasi.org/DetoPortal/Default.aspx?tabid=28>).

Çizelge 3.1 : İMEAK DTO Meslek Komiteleri Üye Listesi.
(<http://www.denizticaretodasi.org/DetoPortal/Default.aspx?tabid=39>)

MESLEK KOMİTELERİ ÜYE LİSTESİ
01 - OKYANUS VE KIYI SULARINDA TİCARETE DAYALI YAPILAN BALIKÇILIK
02 - BALIK ÜRETME VE YETİŞTİRME ÇİFTLİĞİ FAALİYETLERİ
03 - KUM ÇIKARMA FAALİYETLERİ
04 - GEMİ İNŞA YAN SANAYİ
05 - YAT İNŞA YAN SANAYİ
06 - GEMİ İNŞA TAMİR BAKIM TERSANELERİ

07 - YAT İNŞA TAMİR VE BAKIM FAALİYETLERİ

08 - GEMİ VE TEKNELERİN BAKIM VE ONARIMI

09 - DENİZ ALTI HİZMETLERİ

10 - GEMİ ALIM-SATIM FAALİYETLERİ

11 - DENİZ MALZEMESİ ALIM-SATIM FAALİYETLERİ

12 - KUMANYA ALIM-SATIM FAALİYETLERİ

13 - DENİZ MALZEMESİ SANAYİ İMALİ VE ALIM-SATIM FAALİYETLERİ

14 - GEMİ AKARYAKIT İKMAL VE SAĞLAMA FAALİYETLERİ

15 - HER NEVİ YOLCU TAŞIMACILIĞI VE TURİSTİK AMAÇLI GEMİ İŞLETMECİLİĞİ

16 - KABOTAJ HATTI KURUYÜK TAŞIMACILIĞI

17 - KABOTAJ HATTI DÖKME YÜK TAŞIMACILIĞI

18 - KABOTAJ HATTI GENEL YÜK (GENERAL CARGO) TAŞIMACILIĞI

19 - YAKINYOL KURUYÜK TAŞIMACILIĞI

20 - YAKINYOL DÖKMEYÜK GEMİ TAŞIMACILIĞI

21- YAKINYOL GENEL YÜK (GENERAL CARGO) TAŞIMACILIĞI

22 - AKDENİZ İÇİ KURUYÜK GEMİ TAŞIMACILIĞI

23 - DENİZ AŞIRI (UZAKYOL) KURUYÜK GEMİ TAŞIMACILIĞI

24 - AKDENİZ İÇİ DÖKMEYÜK GEMİ TAŞIMACILIĞI
25 - DENİZAŞIRI (UZAKYOL) DÖKMEYÜK GEMİ TAŞIMACILIĞI
26 - AKDENİZ İÇİ GENEL YÜK (GENERAL CARGO) GEMİ TAŞIMACILIĞI
27 - DENİZAŞIRI (UZAKYOL) GENEL YÜK (GENARAL CARGO) GEMİ TAŞIMACILIĞI
28 - BROKER VE STEVEDORLAR
29 - TANKER TAŞIMACILIĞI
30 - GEMİ YAKIT VE İKMAL TANKER TAŞIMACILIĞI
31 - KİMYASAL TANKER TAŞIMACILIĞI
32 - KONTEYNER GEMİ TAŞIMACILIĞI
33 - RO-RO YÜK GEMİ TAŞIMACILIĞI
34 - LİMAN İÇİ VE LİMAN DIŞI HATLI TARİFELİ SEFER YAPAN YOLCU GEMİ TAŞIMACILIĞI
35 - DENİZ TAŞIMACILIĞI LOJİSTİK FAALİYETLERİ
36 - LİMAN İŞLETMECİLİĞİ
37 - YÜKLEME BOŞALTMA FAALİYETLERİ
38 - GEMİ KLAS MÜESSESELERİ, DENİZ EKSPERTİZ VE SÜRVEYÖR FAALİYETLERİ
39 - FORVARDER FAALİYETLERİ

40 - NAVLUN KOMİSYONCULARI
41 - PUANTALAJMA FAALİYETLERİ
42 - YAT İŞLETMECİLİĞİ
43 - GEZİNTİ TEKNELERİ İŞLETMECİLİĞİ
44 - KONTEYNER GEMİ ACENTELERİ
45 - DÜZENLİ SEFER YAPAN GEMİ ACENTELERİ
46 - DÜZENSİZ SEFER YAPAN GEMİ ACENTELERİ
47 - KIYI GEMİ ACENTELERİ
48 - DENİZ EĞİTİM VE DENİZDE DESTEK FAALİYETLERİ (MÜHENDİSLİK - DANIŞMANLIK)
49 - MARİNA İŞLETMECİLİĞİ
50 - SU ÜSTÜ VE SU ALTI DENİZ SPORLARI HİZMETİ FAALİYETLERİ
51 - LNG VE LPG TANKER TANKER TAŞIMACILIĞI (PETROL TANKER TAŞIMACILIĞI)
52 - ATIK ALIM TANKERİ TAŞIMACILIĞI
53 - DİĞER GEMİ TAŞIMACILIĞI

Yukarıdaki çizelgeden görüleceği üzere, 4, 5, 6, 7 ve 8 numaralı üyeler gemi ve yat inşa, yan sanayi ile bakım – onarım faaliyetleriyle iştigal etmektedirler.

3.1.2 Mersin dto

13.03.1989 tarihli ve 12521 sayılı onayları ile yetki alanı Mersin ili olmak üzere kurulan Mersin Deniz Ticaret Odası yetki alanında Mersin Uluslararası Liman İşletmeciliği A.Ş. , Mersin Serbest Bölge İşleticisi Limanı, Mersin-Ataş Akaryakıt Terminali, Mersin Poaş - Nato Akaryakıt Terminali, Karaduvar GS Petrol Yakıt Şamandrası, Kazanlı Opet Petrol Yakıt Şamandrası, Kazanlı Tuta Petrol Yakıt Şamandrası, Kazanlı Siyam Petrol Yakıt Şamandrası, Kazanlı Altınbaş Petrol Yakıt Şamandrası, Adanalıoğlu Enerji Petrol Yakıt Şamandrası, Taşucu / Seka Limanı ve Taşucu Belediye İskelesi mevcuttur.

Ayrıca bölgede alt yapı inşaatları tamamlanan Mersin ve Kumkuyu marinaları (500+200=700 yat kapasiteli), balıkçı barınakları ve mevcut yat limanı söz konusu odanın ilgi alanına girmekte ve girecek olan tesislerdir. Mersin Deniz Ticaret Odası 01.06.2004 tarih ve 25479 sayılı Resmi Gazete de yayımlanan 5174 sayılı Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği ile Odalar ve Borsalar Kanunu (kısaca TOBB mevzuatı) hükümlerine tabidir.

Bu yasanın dördüncü maddesine göre;

* Oda üyelerinin müşterek ihtiyaçlarını karşılamak ve mesleki faaliyetlerini kolaylaştırmak,

* Denizcilik mesleğinin genel menfaatlere uygun olarak gelişmesini sağlamak,

* Mensuplarının birbirleri ile, yurtiçi ve yurtdışındaki muhatapları ile olan ilişkilerinde dürüstlüğü ve güveni hakim kılmak üzere meslek disiplini, ahlak ve dayanışmasını korumak ve yasada yazılı hizmetleri görmek amacıyla kurulan “Kamu Kurumu Niteliğinde Tüzel Kişiliğe Sahip Meslek Kuruluşu”dur.

Mersin Deniz Ticaret Odasının, 2010 yılı Kasım ayı itibarı ile Mersin’de mukim 343 üyesi mevcuttur.

Odaların Organları:

1- Meslek komiteleri

2- Meclis

3- Yönetim Kurulu

4- Disiplin Kurulu

Meslek Komiteleri; 4 yıl için seçilir, odada iştigal konuları farklı 12 meslek komitesi vardır. Her meslek Komitesi 5 üyeden oluşmaktadır.

Meclis; Meslek komitelerinden seçilen 2'şer üyeden oluşur. Görev süresi 4 yıldır. Odanın 24 meclis üyesi bulunmaktadır. Meclis başkanlık divanı ise 1 başkan ve iki meclis başkan yardımcısı ve katip üyeden oluşmaktadır.

Yönetim Kurulu; Meclis üyelerinin arasından dört yıl için seçilir. Oda Yönetim Kurulu başkan, başkan yardımcısı, sayman üye ve 4 üye olmak üzere toplam 7 üyeden oluşmaktadır.

Disiplin Kurulu: Oda meclisince 4 yıl için seçilen 6 asil, 6 yedek üyeden oluşur (<http://www.mdto.org/hakimizda.aspx>).

3.1.3 Gisbir

Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Birliği (GİSBİR), sanayici kimliğine sahip Tersaneci müteşebbisler tarafından 07.07.1971 tarihinde kurulmuştur. Birlik üstlenmiş olduğu misyonla; Milli Gemi İnşa Sanayimizi geliştirmek, tersanelerimizin dünya pazarlarındaki yerini almalarına yardımcı olmak, özel sektöre ait tersanelere Devletin destek ve teşviklerini sağlamak amacıyla gerekli girişimleri yapmak, tersanelerin müşterek sorunlarını ilgili merciler ile çözüme ulaştırmak, kamuoyunu bilgilendirmek, ulusal ve uluslararası kuruluşlarda, forumlarda ve diğer platformlarda Türk Gemi İnşa Sanayi Sektörünü temsil etmek ve sözcüsü olmak gibi görevleri yerine getirmektedir.

Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Birliği, aynı zamanda Üye Tersanelerinin tanıtımı ile eğitim, laboratuvar kurma ve benzeri konularda ilgili kamu kuruluşları ile temasa geçerek teknolojik gelişimler doğrultusunda yönlendirme yaparak öncülük etme görevlerini üstlenmiştir. Ana organları; Genel Kurul, Yönetim Kurulu, Yüksek İstişare Konseyi ve Denetleme Kurulu'ndan oluşmaktadır.

GİSBİR sözü edilen faaliyetleri yerine getirirken, 11 Kasım 2003 tarihinde yapmış olduğu Olağanüstü Genel Kurul ile “İktisadi İşletme” kurulmasına oy birliği ile karar vermiş ve 05 Şubat 2004 tarihinden itibaren “Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Birliği İktisadi İşletmesi”nin kuruluşunu gerçekleştirmiştir.

GİSBİR'in üyeleri arasında yeni inşa, bakım-onarım ve yat tersaneleri bulunmaktadır (<http://www.gisbir.com/tr/sayfa.aspx?kat=GİSBİR&dil=TR>).

3.1.4 Gemi ve yat ihracatçıları birliği

3/7/2009 tarihli ve 27277 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe giren 5910 sayılı Türkiye İhracatçılar Meclisi ile İhracatçı Birliklerinin Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun’un 3 üncü maddesinin birinci fıkrası uyarınca, merkezi İstanbul’da olmak ve sekreteryaya hizmetleri İstanbul İhracatçı Birlikleri Genel Sekreterliği tarafından yürütülmek üzere, İstanbul Gemi ve Yat İhracatçıları Birliği kurulmuştur (<http://www.iib.org.tr/tr/birliklerimiz-gemi-ve-yat-ihracatcilari-birligi.html>).

Birliğin internet sitesinde “Basında Birlik” bağlantısında; Ekonomi Bakanlığına bağlı 3 ihracatçı birliğinin unvanının değiştirildiği ve unvan değişikliği ile İstanbul’da bulunan İstanbul Gemi ve Yat İhracatçıları Birliği’nin unvanının “Gemi ve Yat İhracatçıları Birliği”, İstanbul Değerli Maden ve Mücevherat İhracatçıları Birliği’nin unvanının “Mücevher İhracatçıları Birliği” ve Ankara’da bulunan Orta Anadolu Çimento ve Toprak Ürünleri İhracatçıları Birliği’nin unvanının da “Çimento, Cam, Seramik ve Toprak Ürünleri İhracatçıları Birliği” olarak değiştirildiği ifade edilmektedir (5 Ekim 2010 tarihli Dünya Gazetesi).

Gemi ve Yat İhracatçıları Birliği’nin iştirak alanında yer alan ürünler aşağıdaki gibidir:

Gemiler ve suda yüzen taşıtlar (ahşap olsun veya olmasın)

- 1- Yolcu gemileri, gezinti gemileri, feribotlar, yük gemileri, mavnalar, insan ve yük taşımaya mahsus benzeri gemiler, sarnıçlı gemiler (tankerler), frigorifik gemiler,
- 2- Balıkçı gemileri, balıkçılık ürünlerinin işlenmesine, korunmasına ve konserve edilmesine mahsus fabrika gemileri ve diğer gemiler,
- 3- Yatlar ve diğer eğlence ve spor tekneleri, kürekli kayıklar, kanolar, motorbotlar (dıştan takma motoru olanlar hariç)
- 4- Römorkörler ve itici gemiler,
- 5- Fener gemileri, yangın söndürme gemileri, tarak gemileri, yüzer vinçler ve esas görevine sefer hizmetleri ikinci derece olan diğer gemiler, yüzer havuzlar, yüzer veya dalabilen sondaj ve üretim platformları,
- 6- Diğer gemiler (savaş gemileri ve kurtarma gemileri dahil, kürekli olanlar hariç)

7- Diğer yüzer araçlar (sallar, tanklar, coffer - damlar, yükleme, boşaltma platformları, şamandıralar ve işaret kuleleri gibi)

8- Sökülecek gemilerle, suda yüzen sökülecek diğer araçlar.

9- Çapalar, ırgatlar,

10- 89 faslında yer alan diğer ürünler (<http://www.iib.org.tr/tr/birliklerimiz-gemi-ve-yat-ihracatcilar-birligi-istigal-konulari.html>)

Gemi ve yat sektörüne dair detaylı GTİP'ler (Gümrük Tarife İstatistik Pozisyonu) ve açıklamaları aşağıdaki tabloda yer almaktadır.

Çizelge 3.2 : GTİP açıklamaları (Gemi ve yat sektör raporu 2011, Gemi ve Yat İhracatçıları Birliği, s.5)

Gtip	Gtip Açıklaması
8901	Yolcu Gemileri, Gezinti Gemileri, Feribotlar, Yük Gemileri, Mavnalar
8902	Balıkçı Gemileri; Balıkçılık Ürünlerinin İşlenmesine Mahsus Fabrika Gemiler
8903	Yatlar, Diğer Eğlence ve Spor Teknesi; Kürekli Kayık, Kano
8904	Römorkörler ve İtici Gemiler
8905	Fener, Yangın Söndürme, Tarak Gemileri, Yüzer Vinçler Vb.
8906	Diğer Gemiler (Savaş Gemileri ve Kurtarma Gemileri Dahil, Kürekli Hariç)
8907	Diğer Yüzer Araçlar (Sallar, Tanklar, Coffe Damlar, Yükleme, Boşaltma Platformu)

3.1.5 Gesad

Gemi Sanayicileri Derneği'nin (GESAD) olarak amacı, sektörün sorunlarını ortak bir platformda toplayıp çözüm ararken, üyeler arasındaki iletişimi güçlendirmek ve dernek faaliyetlerini sektöre duyurmaktır. Dernek; denizcilik sektörüne gerek üretirek, gerekse hizmet vererek katkıda bulunan her sanayi ve ticaret kuruluşunu

bünyesi altında toplamayı, eğitim faaliyetlerine katılımcılığı ile sektörün hızla kalkınmasını hedeflemektedir (<http://gesad.org.tr/hakkimizda.php>). Gemi Sanayicileri Derneği (GESAD) tarafından kuruluş çalışmaları 2006 yılında başlatılan Yalova Gemi İhtisas Organize Sanayi Bölgesi (GİOSB), yoğun çalışmalar sonunda Sanayi ve Ticaret Bakanlığı tarafından 04 Şubat 2011 tarihinde onaylanarak 275 Sicil No ile tescil edilmiştir.

Çalışmaları 4,5 yıl süren GİOSB, 2 yıl gibi kısa bir süre içerisinde Çevre Etki Değerlendirme (ÇED) raporu alınarak tamamlanan ilk organize sanayi bölgesi olarak, Türkiye tarihine geçmiştir.

Bu projenin hayata geçmesi için Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, Ulaştırma Bakanlığı, Denizcilik Müsteşarlığı ve Milletvekilleri ile yoğun tanıtım çalışmaları yapılmış ve GESAD tarafından 300 hektar olarak programlanan GİOSB alanı, yasal sebepler ve 1/25.000 mevzi plan nedeniyle 1400 dönüm olarak gerçekleştirilebilmiştir. 87 katılımcı üye ile kurulan Yalova GİOSB'un ilerleyen zaman içinde genişleme alanına kavuşacağı ifade edilmekte olup Yalova Gemi İhtisas Organize Sanayi Bölgesi, İstanbul İMEAK Gemi Sanayicileri Derneği'nin Yalova Ticaret Odasıyla birlikte, Türkiye gemi sanayinin uluslararası deniz endüstrisi platformunda etkin söz sahibi olması, hızla devam eden ülke kalkınmasında Türk gemi sanayinin daha etkin rol oynama projesi olarak düşünülmektedir (Gemi Sanayi Dergisi, Sayı 23, Ocak-Şubat 2011, s. 20,21).

3.1.6 Gemisander

Gemi söküm sektörü; ekonomik ömrünü tamamlamış yaşlanan gemilerin seferlerden çekilmesi ve yerlerine yeni tonajda gemilerin getirilmesi, daha güvenli ve çevreye duyarlı, daha fazla işletme verimi olan, denizcilik risklerini daha aza indiren tabii bir teknolojik süreç içinde yerini bulmaktadır. 2001 yılında yapılan Dünya armatörler birliği toplantısında şu açık olarak belirtilmiştir ki; "İstatistiki olarak on beş yaşını geçmiş deniz ulaşım araçlarının neden olduğu kazalar sonucu çok büyük can ve mal kayıpları oluşmaktadır". Bu nedenle gemi söküm sektörü genel gemicilik sektörünün bir parçasıdır.

Gemi Söküm = Recycling (Yeşil / Green Sektör)

Gemi Geri Dönüşümcülüğü Birleşmiş Milletler'in Denizcilik Teşkilatı IMO'nun da kabul ettiği gibi YEŞİL (GREEN) bir endüstridir.

Gemi söküm işleri yalnız Türkiye de değil, Dünya'nın ve Avrupa'nın pek çok ülkesinde yapılmaktadır. (Norveç - Danimarka - Hollanda - Belçika - İngiltere - Polonya - Portekiz - İspanya - Türkiye - Ukrayna - Rusya - Çin - Hindistan - Pakistan - Brezilya - Meksika)

Dünya'da yıllık ortalama 25 Milyon DWT ton gemi sökülmemektedir. Beher Kg. çelik üretimi için hurda yerine cevher kullanılırsa; 1 Kg çelik üretimi için 2.5 Kg. cevher gereklidir. 2.5 Kg. cevher elde etmek için de yaklaşık 6 Katı toprak kazısı gereklidir. Buna göre Gemi söküm hurdasını ikame etmek için Dünya'da her yıl 437.5 Milyon ton toprak kazısı gereklidir.

Ayrıca beher Kg. çelik üretimi, hurda'dan elde edilirse sarf edilecek enerji miktarını 1 birim kabul edilirse, aynı üretimi cevherden sağlanması halinde sarf edilecek enerji miktarı 3'tür. Bu her iki örnek de Gemi Söküm / Recycling bağlantısını açık olarak ifade etmektedir.

Genel olarak gemiler hurdaya ayrılmaz, sürdürülebilir kalkınmanın ana ilkelerinden biri olan geri dönüşüm (recycling) işlemine tabi tutulur.

1976 yılından beri İzmir-Aliğa'da faaliyet gösteren sektör ortalama yıllık net 250.000 ton hurda çelik üreterek ülkemize hizmet etmektedir. 1986 yılında 650.000.ton net kapasiteye ulaşarak Güney Kore ve Tayvan'dan sonra dünya da 3. konumuna gelmiştir. Şu andaki tonajları itibariyle Çin, Hindistan ve "bilinmeyen ülkeler" başlığıyla sıralanan belirlenememiş ülkeler tonajını takiben dünya 4.sü konumundadır.

Aliğa'daki 27 yıllık faaliyeti boyunca ortalama 1.800 kişilik istihdam yaratmış, yan sanayi ile birlikte yaklaşık 8.000 kişinin ekonomik faaliyetine yön vermekte olup, bugüne kadar Türkiye'ye 2.4 milyar USD döviz tasarrufu sağlamıştır. Sektör sadece geçen yılın ilk 10 ayında devlete 5.1 trilyon TL KDV ödemiştir. Bu büyüklüğüyle sektör, Türkiye'nin ilk 100 büyük firması sıralamasındadır.

Sektör, Türkiye'nin tek gemi söküm bölgesi olan İzmir'in Aliğa ilçesinde, 1.450 mt. sahil uzunluğuna sahip kıyı şeridinde, mülkiyeti Başbakanlık Toplu Konut İdaresi Başkanlığı'na (TOKİ) ait olan 25 adet parsel üzerinde üretim yapan 21 işletmeye sahiptir.

80'li yılların ortalarından beri artan çevre duyarlılığı ve gelişen çalışma koşulları normları nedeniyle sektör, sorunlu olarak algılanmıştır ki bunda haklılık payı vardır.

Ancak 90'lı yılların ortalarından itibaren sektör bu eleştirilere karşılık düzelme ve normlara uyma konusunda gayret göstermeye başlamış olup son 5 yıl içinde ciddi mesafe alınmıştır.

Uzun zamandır etkisi sınırlı faaliyet gösteren sektör derneği, (Gemi Söküm Sanayicileri Derneği) merkezini İstanbul'dan Aliğa'ya taşıyarak sorunları yerinde ve etkili şekilde çözmek için faaliyetler göstermeye başlamıştır. Bunun için hem düzenleyici kamu kurumları ve uluslararası kurumlar, hem yerel yönetim, hem de Greenpeace benzeri sivil toplum örgütleriyle temaslar sağlıklı zemine oturtulmuş ve karşılıklı etkileşim süreci başlatılmıştır (<http://gemisander.org/kurumsal/hakkimizda>).

3.1.7 Türk Loydu

Türk Loydu; 1962 yılında TMMOB Gemi Mühendisleri Odası tarafından Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği'nin katkıları ve Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB), Deniz Ticaret Odası, İstanbul Sanayi Odası, TMMOB, Armatörler Birliği, Gemi İnşa Sanayicileri Birliği, Kazan ve Basıncılı Kap Sanayicileri Birliği gibi çeşitli kuruluşların katılımıyla kurulmuş bağımsız, tarafsız, güvenilir ve uzman bir “Ulusal Klaslama, Belgelendirme ve Uygunluk Değerlendirme Kuruluşu” dur.

Türk Loydu, faaliyetleri kapsamında gemi ve her türden yüzer araç klaslama, klas sörveyleri ve bayrak devletleri adına sörveyler, endüstrinin her alanında ürün / personel belgelendirme, üçüncü taraf kontrollük hizmetleri ile yönetim sistem standartları çerçevesinde ISO 9001 Kalite, ISO 14001 Çevre, OHSAS (TS) 18001 İş Sağlığı ve Güvenliği, ISO 22000 Gıda Güvenliği, ISO 27001 Bilgi Güvenliği Yönetim Sistemleri belgelendirmesi ile faaliyet alanında yer alan ürünlerde CE işareti kapsamında uygunluk değerlendirmesi hizmetleri vermektedir.

Türk Loydu'nun kuruluş amacı; Ülkemiz gemi yapım, onarım sanayi ve denizciliği ile kara endüstrisinin çeşitli alanlarında, uzay, uçak ve savunma sanayi, ulaşım ve nükleer enerji olmak üzere endüstrinin tüm alanlarında teknolojik gelişmeleri izlemek ve sahip olduğu bilgi ve deneyimi ulusal sanayimizin gelişimi için kullanmak,

- Ülkemizin uluslararası teknik uyum çalışmalarına katkı sağlamak,
- Sektörün ihtiyaçları doğrultusunda AR-GE projeleri gerçekleştirmek,

- Ulusal sanayimizin gelişimine katkı sağlayacak laboratuvar, test istasyonu ve benzeri tesisler kurmak,
- Sektör çalışanlarının bilgi ve görgülerini artırmak; teknolojik gelişmeleri sektörlere aktarmak üzere eğitim, seminer vb. etkinlikler düzenlemek,
- Kuruluşların verimlilik ve karlılıklarını artıracak yöntemler geliştirmek ve sektörün hizmetine sunmak,
- Kuruluşların teknolojik ve bilgi gereksinimlerini karşılayacak merkez olmaktır.

Türk Loydu; çok çeşitli alanlarda yetkin 100 kişilik teknik kadrosu ile eğitimden, gıdaya, makine imalatından gemi inşa sektörüne kadar geniş bir yelpazede gemi klaslama, yönetim sistemleri, ürün ve personel belgelendirme, uygunluk değerlendirme ve üçüncü taraf kontrollük hizmetleri vermektedir (<http://turkloydu.org/TurkLoydu/Turk-Loydu-Hakkinda/Turk-Loydu.aspx>).

3.1.8 Gemi mühendisleri odası (gmo)

Gemi Mühendisleri Odası (GMO) 11 Aralık 1954'te İstanbul'da kuruldu. (1954 yılında Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği Kanunu'nun yürürlüğe girmesinin ardından Türk Gemi Mühendisleri Cemiyeti tarafından kurulan Türkiye'nin ilk Mühendislik Meslek Odası'dır.)

GMO'nun üyeleri arasında Mesleki etkinlikte bulunan tüm, Gemi İnşaatı Mühendisleri, Gemi Makinaları Mühendisleri, Gemi İnşaatı ve Gemi Makinaları Mühendisleri, Gemi İnşaatı ve Deniz Mühendisleri, Deniz Teknolojisi Mühendisleri ve Gemi Konstrüksiyonu Mühendisleri yer alabilmektedir.

GMO'nun amaç ve görevleri arasında; Kamunun ve ülkenin çıkarlarının sağlanmasında, ülkenin gemi mühendisliği hizmeti kapsamına giren bütün alanlarda kalkınmasında, mesleğin gelişmesinde, üyelerinin meslek onurları ile hak ve yetkilerinin korunmasında gerekli gördüğü tüm girişim ve etkinliklerde bulunmak,

Ülke ve meslek çıkarları ile ilgili işlerde resmi ve diğer kuruluşlarla işbirliği yaparak gerekli yardımlarda ve önerilerde bulunmak; meslekle ilgili bütün yürütme kurallarını hazırlamak; gemi teknesi, makinası ve donanımı ile göl, nehir, liman ve denizlerde bilumum makinalı veya makinasız ahşap, çelik, fiberglas, alüminyum, beton ve diğer malzemelerden yapılan yüzer araçların yapımı, dönüşümü ve onarımı konularında ve bunlarda kullanılan malzeme, teçhizat ve araçlarla ilgili normları,

teknik şartnameleri, tip sözleşmeleri, tersane ve fabrika işletme organizasyon yöntemlerini, verimliliği artırıcı sistemleri ve benzer konuları teknik esaslar içerisinde yapmak, kurmak, değiştirmek ve yenileştirmek, uygulanmasını denetlemek,

Gemi ve gemi makina yapım sanayinde kullanılan her türlü malzeme, donanım ve cihazların teknik özelliklerinin belirlenmesinde kullanılacak laboratuvarlar kurmak ve bunlara katılmak,

Denizde can ve mal güvenliği, denizlerin kirlenmesinin önlenmesi ve benzeri uzmanlık alanını ilgilendiren konularda uluslararası kuruluşlarla ilişkilerde bulunmak, uluslararası kurallarla esasları saptanmış klas kurumları kurmak ve/veya yurtiçi ve dışında bulunan bu tür kurumlara katılmak veya aynı ve benzer konularda yurtiçi ve dışında danışmanlık, temsilcilik ve hakemlik yapmak; gemi mühendisliğini ve Türkiye gemi mühendislerini yurt içi ve dışında temsil etmek,

Yasa ve Tüzük hükümleri çerçevesinde ihtisas dallarına göre üyelerinin mesleksel çalışmalarını ve aralarındaki ilişkilerini düzenlemek; bu amaçla işleyişi ayrı bir yönetmelik ile düzenlenen sertifikalar vermek, denetlemek, gerektiğinde iptal etmek; meslek ahlak ve dayanışmasını korumak; mesleğin yasal ve teknik kurallara göre uygulanmasında, üyelerin meslek onurlarının korunmasında, hak ve yetkileri ile meslek disiplininin sağlanmasında uyulması zorunlu kurallar koymak, uygulamak ve bu konuda gerekli her türlü çalışmaları yapmak,

Ülke ekonomisini, gemi inşa sanayi ve teknolojisini kamu yararına ve denizde can ve mal güvenliği esaslarına yöneltme konusunda araştırma, inceleme, deney ve etütler yapmak, bilimsel araştırmalar yapmak üzere yetkili organlar kurmak ve yurt dışındaki bu tür çalışmalara katılmak,

Mesleğin gelişimi ve üyelerinin meslekte ilerlemelerini sağlamak üzere teknolojik gelişimi de göz önünde tutarak yurt içinde ve yurt dışında meslekle ilgili ve ülkenin sınai kalkınmasını sağlayacak alanlarda staj, kurs, seminer, konferans ve inceleme programları düzenlemek ve bu konuda ilgili kuruluşlara önerilerde bulunmak, mesleğin çeşitli dallarında kalifiye teknik eleman yetiştirmek amacıyla kurslar açmak ve her türlü girişimde bulunmak, Yüzer araçların inşaatı, sevk ve yönetimi ile bunlarda kullanılan her çeşit makina ve cihazların ve diğer teknik araçların kullanılmasını bakım ve tutumlarını öğretici

kurslar açmak ve belge vermek; belgelerin etkinliğini sağlamak amacıyla diğer kuruluşlarla ilişki kurmak,

Uluslararası teknolojik gelişim düzeyinde ve ulusal ekonomi ve sınaî kalkınma hızına göre ülkenin mevcut ve ileriye yönelik gemi mühendisi ve gemi yapım sanayi teknik personeli ihtiyacının saptanması konusunda araştırmalar yapmak ve önerilerini ilgili kurumlara iletmek,

Deniz ulaştırma hizmetlerinde ulusal çıkarları en yüksek düzeye ulaştıracak yönde inceleme ve araştırmalar yaparak bu konuda ulusal bir politika saptanmasına yardımcı olmak; buna paralel olarak gemi yapım sanayinin de ulusal bir politikaya kavuşturulması yönünde Bakanlık ve ilgili kuruluşlara önerilerde bulunmak; bu konuları titizlikle izlemek ve çalışmalarını sürdürmek,

Yukarıda sayılan amaç ve görevlerin yerine getirilmesinde kullanılmak üzere her türlü kitap, gazete, dergi, bülten, v.b. yayınları yapmak, belgeleri toplamak, Uzmanlık alanı ile ilgili tüm konularda yargı, yürütme ve yasama organlarında yapılacak çalışmalara katılmak; görüş ve önerilerini bildirmek ve açıklamalarda bulunmak sayılabilir (http://www.gmo.org.tr/gmo_hakkinda.asp).

3.2 Özel Sektör Kuruluşları

Gemi sanayinde yer özel kuruluşlar ve Sivil Toplum Kuruluşları (STK) ve bunların faaliyetleri takip eden başlıklarda yer almaktadır.

3.2.1 Yalova-altınova tersane girişimcileri a.ş. (yatgiaş)

Tuzla tersaneler bölgesinde yeni tersane kurmak için uygun yer kalmadığından bazı girişimciler yeni yerler aramaya başladılar. Tuzla'dan sonra ikinci büyük gemi inşa bölgesi Yalova-Altınova tersaneler bölgesi Yalova Valiliği'nin liderliği altında yeni gemi inşaaya olan artan talebi karşılayabilmek için Türk tersanelerinin kapasitelerini artırmak amacıyla 2004 yılında kurulmuştur. Proje 1,35 milyon m² alan üzerine kurulmuştur. 50 tersaneden oluşacak olan Yalova-Altınova tersaneler bölgesinin 38 tersanesi Yalova-Altınova Tersane Girişimcileri A.Ş.'ne (YATGİAŞ) ait olacak ve bu proje devlet desteği kullanılmadan özel sermaye ile finanse edilecektir (OECD, 2011).

3.2.2 Barbaros denizciler derneği (bader)

Bir sivil toplum kuruluğu olarak Barbaros Denizciler Derneği (BADER), gemi inşacısından armatörüne, kaptanından makine mühendisine; ortak paydası denizcilik olan sektörün önemli aktörlerini bir araya getirmektedir. Ortak paydası deniz olan herkesi tek bir çatı altında toplamayı hedef alan dernek, Türk denizciliğine ve denizcilerine fayda sağlamak ve denizciliği sevdirmek amacıyla 2006 yılında kurulmuştur. Sektörün tüm birimlerinin bir araya gelebileceği bir dayanışma merkezi olmak, denizcilik eğitime katkı sağlamak Derneğin öncelikli hedefleri arasındadır (<http://www.bader.org.tr/?content,tarihce>).

3.2.3 Oruç reis denizciler kulübü (odek)

Oruç Reis Denizciler Kulübü (ODEK) 2010 yılında ulusal denizcilik endüstrisinin değişik kollarında faaliyet gösteren işadamları arasında iletişim kanallarını güçlendirerek Türk denizcilik sanayisinin küresel pazardaki payını ve marka bilinirliğini artırma amacıyla kurulan bir sivil toplum kuruluşudur.

ODEK ulusal denizciliğin ve dayanışmanın gücüne inanan, üyelerine uluslararası mecralarda hizmet sunmak için üzerine düşeni yapmaya hazır bir sivil toplum kuruluşudur. ODEK ayrıca endüstrinin ihtiyaç duyduğu nitelikte insan gücünün yetiştirilmesini de misyon olarak benimsemiştir.

Bilgi paylaşımı ve uluslararası alanda rekabet gücünün arttırılmasını kapsayan, ortak hedefleri desteklemeye hazır; denizcilik sektöründe faaliyet gösteren tüm sanayici ve işadamları ODEK'in doğal potansiyel üyesidirler. Denizcilik sektörünün kuvvetli temsilcisi haline gelmek ODEK'in uzun vadeli ve kalıcı vizyonudur. Türk Denizciliğini yurtdışında bilinirliğini artırma amacıyla uygun olarak ODEK'in alanında bir ilki gerçekleştirerek İngilizce yayınlanan Turkish Marine Post gazetesini çıkarmaktadır. İki ayda bir yayınlanan gazete yurt dışındaki elçilik ve ticari ataşeliklerimiz armatörlük ve gemi işletmeleri, büyük tüccarlar, yabancı bankalar, ülkelerin önde gelen sivil toplum kuruluşlara, prestjli referans yayınlarına, bankalara, denizcilikle ilgili uluslararası kuruluşlara ve ilgililere gönderilir. Belirtilen hedeflere yönelik diğer ODEK faaliyetlerinden bazıları:

- Üyelere uluslararası ihaleleri, kapsamlı sektörel analizleri, araştırma raporlarını sunan güncel bilgi akışıyla etkili ve yoğun bir bilgi akışı sağlanması,
- Üyelerin faaliyet gösterdikleri sektörün alt dallarına ait bilgilerini paylaştıkları

‘ihtisas sunumları’ ve tecrübeli isimlerin deneyimlerini aktardıkları ‘genç denizciler söyleşileri’ nin düzenlenmesi,

- Sektörün farklı dallarına ilişkin detaylı raporlar, denizciliğin güncel sorunlarına ilişkin ODEK’in ortak akılla ürettiği ‘Fikir Serileri’ toplantıları,
- Yelken, dalgıçlık vb amatör spor branşlara yönelik kurslar verilmesi.
- Sıklıkla güncellenerek sektörel haber portalı ve bilgi bankası olarak hizmet veren kurumsal web sitesi Kulübün üyelerinin uluslararası alanda etkinliklerini arttırmak amacıyla sektörün en önemli fuarlarında temsilin yanı sıra potansiyel vaat eden ülkelere ticari gezilerin gerçekleştirilmesi de hedeflenmektedir (<http://www.odek.org/index.php/tr/haberler/duyuru/310-hakkmzda.html>).

4. GEMİ SANAYİ ALANINDA FAALİYET GÖSTEREN ULUSLARARASI VE BÖLGESEL KURULUŞLAR

4.1 Genel Anlamda Uluslararası İlişkiler

Siyaset Biliminin bir alt bilim dalı olan "Uluslararası İlişkiler", günümüzde hızla gelişen ve sosyal bilimler alanındaki birçok bilim dalı ile bağlantılı çalışan bir bilim dalıdır. Gelişmekte olan ve birçok bilim dalı ile de ortak paydaları olan bu bilim dalı günümüz uluslararası sisteminde, devletler arasında veya bizzat ulus-devletlerin kendi bünyelerinde yaşanan, var olan veya olması muhtemel sorunları, krizleri, olayları, olguları, antlaşmaları, bütünleşmeleri, çözümleri, gruplaşmaları, ayrışmaları, bloklaşmaları, stratejik veya dostluğa dayalı ortaklıkları, ittifakları ve ayrıca savaş, iç savaş, çatışmaların yarattığı düzensizliklerin tümünün siyasi, diplomatik, ekonomik, mali ve sosyo-kültürel açılardan incelenerek yorumlanması, analiz edilebilmesi, sentezlenmesi ve çözüm önerilerinin getirilebilmesi büyük önem taşımaktadır.

Sosyal bilimlerde temel sorunlardan birisi de, doğru ve doğruluk kavramlarının göreceli ve kuvvet (güç) unsuruna bağlı olabilmesidir. Bu nedenle, devletler arasındaki sorunların, krizlerin ve anlaşmazlıkların nasıl savaşa dönüştüğünü tarihsel süreçte okunduğu gibi, günümüzde de medya araçları vasıtasıyla görülmekte, duyulmakta ve şahit olunmaktadır.

Günümüz uluslararası sisteminde yer alan, ulusların en küçüklerinin binlerce, en büyüklerinin ise milyonlarca ve milyarlarca bireyden oluştuğunu, her bir ulusun ayrı bir toplum yapısına sahip olduğunu, her toplumun da en azından birkaç veya yüzlerce farklı kültüre sahip insan kitlelerinden oluştuğu unutmaması gerekmektedir.

Diğer taraftan, dikkate alınması ve bilinmesi gereken önemli bir konu da, uluslararası sistemin bir gelişim, değişim ve belli aralıklarla kendini yenileyen bir yapı ve işleyişe sahip olduğudur. Uluslararası sistem içinde sistemleşmiş gibi gözüken uluslararası

aktör niteliğindeki yapıların (BM, NATO, IMF ve AB gibi) bile kendilerini yenilediklerini, stratejik konseptlerini değiştirdiklerini veya AB örneğinde olduğu gibi bütünleşme ve büyüme politikalarını, ekonomik birlikteliklerini, siyasi ve kültürel birlikteliklerine dönüştürdükleri görülmektedir (Sönmezoğlu, 2009).

4.1.1 Ulaştırma, denizcilik ve haberleşme bakanlığının uluslararası ilişkiler stratejisi

Avrupa, Orta Asya ve Orta Doğu arasında doğal bir köprü konumunda bulunan ülkemiz, 8.333 km kıyı şeridine ve Karadeniz ülkelerinin dünyayla bağlantısını sağlayan su yoluna sahip oluşuna bağlı olarak önemli bir stratejik üstünlüğe sahiptir.

Güvenli, çevre dostu ve düşük maliyetli olması nedeni ile tüm dünyada olduğu gibi ülkemizde de uluslararası ticaretin % 87 gibi çok büyük bir bölümü deniz yolu ile gerçekleştirilmekte, bu da sektörün önemini gözler önüne sermektedir.

Deniz yolu taşımacılığına olan istikrarlı talep, denizcilik sektörünü oluşturan, gemi inşa sanayi, gemi sahipliği ve işletmeciliği, limancılık ve lojistik hizmetleri gibi birçok alanda yoğun rekabet yaşanmasına neden olmakta, bu durum, denizcilik faaliyetlerinin, standartları uluslararası kural ve teknolojik gelişmelere doğrudan bağlı dinamik bir yapıyı gerektirmesinin de doğal bir sonucu olarak, denizde emniyetli seyir konusunda bayrak devleti ve liman devleti uygulamaları gibi bir takım faaliyetleri zorunlu kılmaktadır (Denizcilik Müsteşarlığı Stratejik Planı (2009-2013)).

10/08/1993 tarih ve 491 sayılı Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname'nin Ek 1 inci maddesi hükmüne dayanılarak hazırlanan Denizcilik Müsteşarlığı Döner Sermaye İşletmesi Yönetmeliği'nin (23/10/2008 tarih ve 27033 sayılı Denizcilik Müsteşarlığı Döner Sermaye İşletmesi Yönetmeliği) 4'üncü maddesinin 1'inci fıkrasının (d) bendinde: "Denizcilik sektörünün gelişmesine katkıda bulunmak üzere ulusal ve uluslararası seminer, sempozyum, panel, konferans ve benzeri etkinlikler düzenlemek veya söz konusu etkinliklere katılmak." ifadesi yer almaktadır. Denizcilik Müsteşarlığınca uluslararası toplantılara katılım da söz konusu madde kapsamında gerçekleştirilmektedir.

Denizcilik Müsteşarlığınca katılım sağlanan uluslararası toplantıların en önemlilerini IMO toplantıları oluşturmaktadır. Denizcilik Müsteşarlığının Uluslararası Denizcilik Örgütü Stratejisi 11 Kasım 2010 tarih ve 27756 sayılı resmi gazetede yayınlanmıştır.

2010/23 sayılı Genelge olarak yayınlanan IMO Stratejisi aşağıda yer almaktadır.

Birleşmiş Milletler Teşkilatının uzman kuruluşu Uluslararası Denizcilik Örgütüne (IMO) üye ülkelerin, uluslararası deniz emniyetinin sağlanması ve deniz çevresinin korunması konusundaki stratejilerini IMO hedef ve politikalarına uygun olarak belirlemeleri gerekmektedir.

Bu çerçevede, ülkemizin denizlerde can ve mal emniyetinin sağlanması ile gemi kaynaklı deniz ve hava kirliliğinin önlenmesine ilişkin IMO stratejisi;

- IMO tarafından belirlenmiş bağlayıcı kuralların uygulanmasına yönelik gerekli tedbirlerinin alınması,
- IMO'nun tavsiye kararlarının ülkemiz ihtiyaçları doğrultusunda uygulanması,
- Uluslararası deniz emniyetinin sağlanması ve gemi kaynaklı deniz kirliliğinin önlenmesi konusunda ülkemizin yükümlüklerinin devamlı surette gözden geçirilerek bu yükümlülüklerin yerine getirilmesi,
- İdari performans ve uygulama kapasitesinin artırılması, ilgili kurumlar arasında etkin bir işbirliği ve koordinasyonun sağlanması,

hususları esas alınarak Denizcilik Müsteşarlığı tarafından geliştirilecektir.

Bu itibarla, IMO uygulamalarından sorumlu kamu kurum ve kuruluşlarının yukarıda belirtilen hususlar ile geliştirilecek stratejiye uyumları, 21/6/1996 tarihli ve 22673 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan “Uluslararası Denizcilik Forumları Koordinasyon Komisyonu Yönetmeliğı” ile oluşturulan Komisyon tarafından takip ve koordine edilecek, Komisyon çalışmalarının işbirliği ve uyum içerisinde yürütülmesi için tüm kamu kurum ve kuruluşları gereken destek ve yardımı sağlayacaktır.

Bu kapsamda, ülkemizin IMO norm ve standartlarına uyum sağlamanın teyit edilmesi ve denizcilik uygulamalarının geliştirilerek ilgili kurumların performansının artırılması amacıyla, Uluslararası Denizcilik Örgütü Üye Devlet Denetim Programına (VIMSAS) aday olunması uygun görülmüştür. Tüm kamu kurum ve kuruluşları, Denizcilik Müsteşarlığının koordinasyonunda, uluslararası denetime hazır duruma gelmek üzere gerekli tedbirleri alacaklardır (11 Kasım 2010 tarih ve 27756 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan 2010/23 sayılı Uluslararası Denizcilik Örgütü Stratejisi Genelgesi).

4.1.1.1 Uluslararası denizcilik forumları koordinasyon komisyonu (udfkk)

Denizcilik ve deniz taşımacılığının teknik, ekonomik ve hukuki boyutlarına ilişkin olarak uluslararası kuruluşlar tarafından sürdürülen çalışmaların yakından ve devamlı olarak izlenerek gelişme ve/veya değişikliklerin zamanında denizcilik sektörüne yansıtılabilmesini, bilgi akışını sağlamak suretiyle bir veri tabanı oluşturulmasını ve uluslar arası platformlarda Ülkemizin hak ve menfaatlerinin korunmasını teminen 21/06/1996 tarih ve 22673 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanan “Uluslararası Denizcilik Forumları Koordinasyon Komisyonu Yönetmeliği” ile “Uluslararası Denizcilik Forumları Koordinasyon Komisyonu” (UDFKK) oluşturulmuştur.

UDFKK Denizcilik Müsteşarlığının başkanlığında denizcilik ile ilgili tüm kamu ve özel sektör kuruluşlarının temsilcilerinden oluşur ve Müsteşarın veya Müsteşarlıktan görevlendireceği bir yetkilinin başkanlığında Dışişleri Bakanlığı, Çevre Bakanlığı, Telekomünikasyon Kurumu, İçişleri Bakanlığı (Sahil Güvenlik Komutanlığı), Genel Kurmay Başkanlığı, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı, Hazine Müsteşarlığı, Dış Ticaret Müsteşarlığı, Türk Telekom A.Ş., Avrupa Birliği Genel Sekreterliği, İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası ile Mersin Deniz Ticaret Odası ve (YÖK) Denizcilik Yüksekokullarının birer temsilcilerinden oluşur. Ayrıca Komisyon yukarıda belirtilen konularda uluslar arası kuruluşlar tarafından sürdürülen çalışmaların yakından ve devamlı olarak izlenmesinden ve Dışişleri Bakanlığı ile eş güdüm halinde sevk ve idaresinden sorumludur.

Bu yönetmelikle Komisyonun sekretarya işlerinin Müsteşarlık Dış İlişkiler Dairesi Başkanlığı tarafından yürütüldüğü ve Komisyonun faaliyetlerinin yürütülmesine yardımcı olmak amacıyla yukarıda sayılan konularda faaliyet gösteren kamu kurum ve kuruluşları ile üniversiteler, vakıf dernek ve meslek kuruluşları temsilcilerinden kamu kurum ve kuruluşları ile üniversiteler, vakıf, dernek ve meslek kuruluşları temsilcilerinden Danışma Komisyonları teşkil edilebildiği ve Danışma Komisyonu üyelerinin Müsteşarlık tarafından belirlendiği ve çağrısı üzerine toplandığı ifade edilmektedir.

Komisyon çalışmalarının istenilen seviyede yürütülebilmesi için belirli alanlarda ihtisas komiteleri kurulduğu ve Müsteşarlık tarafından ihtiyaç halinde yeni ihtisas komiteleri kurulabileceği, aynı zamanda İhtisas komitelerinin sekretaryanın çağrısı

üzerine toplandığı belirtilmektedir. Komisyonun toplantı ve karar alma mekanizması da yılda en az bir kere Müsteşarlığın çağrısı üzerine salt çoğunluk ile toplanma ve katılanların salt çoğunluğu ile karar verilmesi üzerine kuruludur.

4.2 Gemi Sanayi Alanındaki Uluslararası İlişkiler

Daha önce ifade edilen gemi inşa sanayinin küresel anlamda çok rekabetçi bir özelliğinin olması, bu sanayi dalının uluslararası ve bölgesel kuruluşlarla etkileşim halinde olmasını da kaçınılmaz hale getirmektedir. Aşağıdaki bölümlerde gemi inşa sanayi alanında uluslararası ilişkiler kapsamındaki kuruluşların yapısı ve işleyişi anlatılmaya çalışılmıştır.

4.2.1 Uluslararası kuruluşlar

Gemi sanayi alanında faaliyet gösteren uluslararası kuruluşlardan en önemlileri aşağıda sıralanmıştır.

4.2.1.1 International maritime organization (IMO)

Denizcilik alanında uluslararası işbirliği yüzyıllar boyunca önemini korudu ve işbirliği denizcilik geleneklerine göre yapıldı.

1889’da Amerika Birleşik Devletleri Washington DC’de uluslararası denizcilik toplantısı yapıldı. Müteakiben Uluslararası Telgraf (Telekomünikasyon) Birliği 1865’te, Uluslararası (Dünya) Meteoroloji Örgütü 1875’te ve Evrensel Posta Birliği 1874’te kuruldu.

Ancak, denizcilik için bir yapı kurulmasına ilişkin plan reddedildi ve sürekli bir uluslararası denizcilik komisyonuna, sebebi açık olmamakla birlikte sektörün aktivitelerinin kısıtlanacağından şüphesiyle ihtiyaç olmadığı duyuruldu.

1945’te Birleşmiş Milletler kuruldu ve yine 1940’larda farklı konularla ilgili uluslararası örgütler (Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü ICAO 1944, Dünya Sağlık Örgütü WHO 1947) kuruldu. Tümü BM sistemi altında örgütlenmişlerdi. 1948’de benzer bir kuruluşun denizcilik alanında da kurulması için bir toplantı düzenlendi.

Cenevre Konferansı Şubat 1948’de başladı ve 6 Mart 1948 Hükümetler arası Denizcilik Danışma Örgütü’nü (IMCO) kuran sözleşme kabul edildi. Örgütün ismi daha sonra 1982’de Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) olarak değiştirildi.

IMO'nun yapısı; bir Genel Kurul, bir Konsey ve dört ana Komiteden meydana gelmektedir. Bu Komiteler:

- 1- Deniz Güvenliği Komitesi,
- 2- Deniz Çevresini Koruma Komitesi,
- 3- Hukuk Komitesi ve
- 4- Teknik İşbirliği Komitesidir.

Aynı zamanda Kolaylaştırma Komitesi ve ana Teknik Komitelerin birçok sayıda Alt Komitesi vardır.

Genel Kurul; Örgütün en üst düzey yönetim birimidir. Bütün üye ülkelerden oluşmaktadır ve her iki yılda bir düzenli oturumlar yapmakta, eğer gerekli olursa olağanüstü oturum da yapılabilmektedir. Genel Kurul Örgütün çalışma programının onaylanmasından, bütçenin açıklanmasından, finansal düzenlemelere karar verilmesinden sorumludur. Genel Kurul aynı zamanda Konseyi seçer.

Konsey, Genel Kurulun her düzenli oturumundan sonra iki yıllık süre için Genel Kurul tarafından seçilen 40 Üye Ülkeden oluşmaktadır.

Ana Komitelerden Deniz Güvenliği Komitesi (Maritime Safety Committee-MSC); Örgütün en yüksek teknik organıdır. Bütün Üye Ülkelerden oluşmaktadır. Deniz Güvenliği Komitesinin görevleri; Örgütün alanı içerisinde seyrüsefere yardımlarla ilgili herhangi bir konu, gemi inşası ve ekipmanı, çarpışmaların önlenmesi için kurallar, tehlikeli kargoların tetkik edilmesi, deniz güvenliği prosedürleri ve gerekleri, hidrografik bilgi, gemi jurnalleri ve seyrüsefer kayıtları, deniz kazaları araştırmaları, kaza yapmış gemiyi kurtarma ve yardım ve deniz güvenliğini etkileyen diğer konularında teknik çalışmalar yapmak ve uygulamaya koymaktır.

Komite aynı zamanda çalışma alanı içerisinde IMO Sözleşmesi veya Örgüt tarafından kabul edilen ve herhangi bir uluslararası belge tarafından belirlenen herhangi bir görevin yerine getirilmesi için bir mekanizma sağlanmasını istemektedir. Genel Kurul tarafından kabul edilmesi olasılığı için aynı zamanda güvenlik kuralları, tavsiyelerin onaylanması ve dikkate alınması için sorumluluğa sahiptir.

Diğer bir Ana Komite olan Deniz Çevresini Koruma Komitesi (MEPC), gemilerden kaynaklanan kirliliğin kontrolü ve önlenmesi hakkında Örgütün görev alanına giren

herhangi bir konuyu dikkate almak amacıyla yetkilendirilmiş olup, tüm Üye Ülkelerden oluşmaktadır. Özellikle sözleşmelerdeki ve diğer kurallardaki değişiklikler ve bunların kabul edilmesi ve uygulamaya konulmasıyla ilgili tedbirlerin sağlanması konusunda yetkilidirler.

MEPC ilk olarak Genel Kurulun yardımcı organı olarak kurulmuştur ve yapısal statüsüne 1985 yılında tam olarak ulaşmıştır.

Alt Komiteler; MSC ve MEPC çalışmalarına katkı sağlamakta olup, tüm Üye Ülkelere açıktır. Aşağıdaki konularla ilgilenmektedirler:

- Dökme sıvılar ve gazlar (BLG)
- Tehlikeli Malların, Katı Kargoların ve Konteynırların taşınması (DSC)
- Yangından Korunma (FP)
- Radyo-haberleşmeler ve Arama ve Kurtarma (COMSAR)
- Seyrüsefer Güvenliği (NAV)
- Gemi Dizaynı ve Ekipmanı (DE)
- Denge ve Yükleme Hatları ve Balıkçı gemilerinin Güvenliği (SLF)
- Eğitim ve Vardiya Standartları (STW)
- Bayrak Devlet Uygulaması (FSI)

Hukuk Komitesi, Örgütün alanına giren herhangi hukuki bir konuyla ilgilenme konusunda yetkilendirilmişlerdir. Komite, IMO'nun Üye Devletlerinin tamamından oluşmaktadır. Komite, 1967 yılında Torrey Canyon felaketinin sonucunun hukuki soruşturmasıyla ilgilenmek amacıyla yardımcı bir organ olarak kurulmuştur.

Hukuk Komitesi aynı zamanda Örgüt tarafından kabul edilen herhangi bir uluslararası belge tarafından çalışma alanı içerisinde herhangi bir görevin yerine getirilmesi konusunda yetkilendirilmişlerdir.

Teknik İşbirliği Komitesinden; Örgütün Teknik İşbirliği alanındaki faaliyetlerine ilişkin herhangi bir diğer konu ve Örgütün uygulama ve işbirliği yapma ajansı gibi davrandığı teknik işbirliği projelerinin yerine getirilmesi hakkında Örgütün kendi alanı içindeki herhangi bir konuyu dikkate alması istenmektedir.

Teknik İşbirliği Komitesi, IMO'nun Üye Ülkelerinin tamamından oluşmakta olup, 1969 yılında Konseyin bir yardımcı organı olarak kurulmuş ve Sözleşmede yapılan değişikliklerle 1984 yılında yürürlüğe girmiş ve kurumsallaştırılmıştır.

Kolaylaştırma Komitesi, Konseyin yardımcı bir organıdır. Uluslararası taşımacılıkta bürokratik ve gereksiz formaliteleri ortadan kaldırmak amacıyla 1972 yılı Mayıs ayında kurulmuştur. Kolaylaştırma Komitesine IMO'ya Üye Ülkelerin tamamından katılımı serbesttir.

IMO Sekreteryası Genel Sekreter ve Londra'daki Örgütün genel merkezinde bulunan yaklaşık 300 personelden oluşmaktadır (Denizcilik Müsteşarlığı iç çalışma dokümanı).

4.2.1.2 Ekonomik işbirliği ve gelişme teşkilatı (OECD)

Ekonomik İşbirliği ve Gelişme Teşkilatı (OECD), 1961 yılında kurulmuş hükümetlerarası bir örgüttür ve demokrasi ile pazar ekonomisine inanmış 34 üye ülkeyi bir araya getirmektedir. OECD, küreselleşmenin getirdiği ekonomik, sosyal ve çevresel sorunları gündeme getirmektedir ve yeşil büyüme, yapısal değişim, yenilikçilik, kurumsal yönetim, bilgi ekonomisi ve yaşlanan bir toplumun getirdiği zorluklar gibi yeni gelişmeler ve konuları anlamak ve hükümetlerin bu konulara yanıt vermesine yardımcı olma çabalarında en önde gelmektedir. OECD'nin çalışmalarının faydası sadece üye ülkelere değil, 100'den fazla gelişen ve gelişmekte olan ülkelere deneyim ve uzmanlık paylaşımı olarak etki etmektedir. (<http://www.oecd.org/dataoecd/26/52/40194862.pdf>).

Ekonomik İşbirliği ve Gelişme Teşkilatı'nın (OECD) amacı; sanayileşmiş batılı ülkeler arasında işbirliğinin geliştirilmesi, üye ülkelerde ekonomik istikrar ve büyümeyi sağlamak, üye olmayan ülkelere kalkınmayı teşvik etmek, Dünya ticaretinin ayırıcı olmayan bir temelde genişletilmesini sağlamaya çalışmaktır (Denizcilik Müsteşarlığı iç çalışma dokümanı).

1960 Paris Anlaşmasıyla kurulan OECD, ekonomik gelişme ve refahın sağlanması amacıyla kamu politikalarının hemen her alanında teknik çalışmalar yürüten bir hükümetlerarası işbirliği teşkilatıdır. Ülkemizin de kurucuları arasında bulunduğu OECD, makroekonomik politikalar başta olmak üzere; ticaret; tarım; vergi; finans; rekabet; eğitim; sağlık; çevre; yatırım; sanayi; teknoloji, bilgi ve iletişim; ulaştırma; sektörel gelişim (demir-çelik; gemi inşa v.b.); istihdam ve sosyal güvenlik gibi

hükümetlerin politika oluşturdıkları çok geniş bir sahada faaliyet göstermektedir. Teşkilatın temel hedefi, bahse konu alanlarda üyelerini en güncel veri ve analizler ışığında en iyi politika seçenekleriyle donatmak, bu kapsamda küresel sorunlar için de gerekli çözümleri üretmektir. Bu itibarla, OECD aynı zamanda analitik kapasitesi yüksek bir düşünce kuruluşu (think tank) olarak da tanımlanmaktadır.

OECD çalışmaları genel olarak üye ülkelerin daimi delegelerinin ve/veya politika belirleyici kurumlarından yetkililerin iştirak ettikleri Komite ve Çalışma Gruplarında yürütülmekte, bunların neticesinde ortaya çıkan sonuçlar çoğu kez tavsiye kararı ve bazen de uluslararası sözleşme/anlaşma olarak siyasi otoritelere sunulmaktadır.

Bugün itibariyle 34 üyesi¹ olan OECD bir genişleme sürecine girmiş bulunmaktadır. Önümüzdeki süreçte Rusya Federasyonu'nun da Teşkilata üye olmasına yönelik çalışmalar yapılmaktadır. Bunun yanı sıra Teşkilat, Çin, Hindistan, Brezilya, Endonezya ve Güney Afrika ile “Derinleştirilmiş İşbirliği” (Enhanced Engagement) programı yürütmekte; böylelikle kısa ve orta vadede OECD'ye üyelik perspektifi bulunmayan bu ülkelerin de Teşkilat çalışmalarına dahil edilmesine çalışmaktadır.

Ülkemizin OECD nezdinde yürüttüğü çalışmalar 26 Mart 2008 tarih ve 3506 sayılı Başbakanlık Genelgesi ile düzenlenmiştir. Genelgeye göre, belli başlı OECD Komite ve Çalışma Gruplarının faaliyetleri belirli Bakanlık, Kurum ve Kuruluşlarımızın koordinasyonunda (Ulusal Koordinasyon Birimleri) ve tespit edilen İlgili Kurumlarımızın katılımıyla takip edilmekte ülkemizin çalışmalara yönelik katılım, katkı ve tercihleri düzenli olarak değerlendirilmektedir (<http://www.ekonomi.gov.tr/upload/78B494DB-19DB-2C7D-3D631AFFCDF431C6/oecd.pdf?CFID=737741&CFTOKEN=82192320>).

Bu çerçevede OECD Gemi İnşa Çalışma Grubu'nun koordinasyonu Denizcilik Müsteşarlığınca yürütülmektedir.

OECD'nin denizcilik politikası, 1961 yılında kurulan Deniz Taşımacılığı Komitesi (Maritime Transport Committee-MTC) ve Alt komiteleri tarafından belirlenmekte ve yürütülmekteydi ancak MTC'nin çalışmalarına 2005 yılında son verildi. Mevcut durumda taşımacılıkla ilgili çalışmalar Uluslararası Ulaştırma Forumu (International

¹ ABD, Almanya, Avustralya, Avusturya, Belçika, Çek Cumhuriyeti, Danimarka, Estonya, Finlandiya, Fransa, Hollanda, İngiltere, İrlanda, İtalya, İsveç, İspanya, İsviçre, İsrail, İzlanda, Japonya, Kanada, G.Kore, Lüksemburg, Macaristan, Meksika, Norveç, Polonya, Portekiz, Slovak Cumhuriyeti, Slovenya, Şili, Türkiye, Yunanistan, Yeni Zelanda.

Transport Forum-ITF) kapsamında devam ettirilmektedir (http://www.oecd.org/departement/0,3355,en_2649_34367_1_1_1_1_1,00.html).

OECD'nin Denizcilik Müsteşarlığının görev alanı kapsamına giren konulardaki bir diğer birimi de Gemi İnşa Çalışma Grubu'dur (Council Working Party on Shipbuilding-WP6). WP6, OECD'nin Bilim, Teknoloji ve Sanayi Direktörlüğü (Directorate for Science, Technology and Industry) altında yer alan Sanayi Konuları (Industry Issues) altındaki 4 konudan biri olup, 1966 yılında kurulmuştur.

OECD'nin çalışmaları ulusal temsilcilerin belirlenmiş politika alanlarında fikirlerin paylaşıldığı ve gelişmelerin izlendiği Komiteler ve Çalışma Gruplarında sürdürülmektedir. WP6, gemi inşa sanayinin bütün yönlerinin ekonomik ve politika analizlerinin yürütüldüğü ve bilgi değişiminin sağlandığı tek uluslararası platform olma özelliğine sahiptir. Bu Çalışma Grubunun ana amacı gemi inşa sektöründeki normal rekabetçi şartların kademeli olarak sağlanmaya çalışılmasıdır ve bu hedefi gerçekleştirebilmek için sektördeki şeffaflığın artırılmasını teşvik etmektedir ve geniş çapta OECD üyesi olmayan ülkeler ve ilgili sanayi gruplarının görüşlerine başvurmaktadır (<http://www.oecd.org/dataoecd/26/52/40194862.pdf>).

WP6'nın mevcut direktifi (mandate) 2008 yılında Konsey tarafından onaylanmıştır ve WP6'ya tek bir görev yüklemektedir. O görev de şu şekildedir: "Gemi inşa sanayindeki normal rekabetçi şartları bozucu faktörleri belirlemek ve bunların kademeli olarak azaltılması yönünde çalışmak"

WP6 direktifinin bu faktörlerin belirlenmesi yönünde odaklanması WP6'nın uzun geçmişi boyunca yansıtılmış ve 1994 Gemi İnşa Anlaşması ve Aralık 2010'da sona erdirilen yeni Gemi İnşa Anlaşması müzakereleri gibi OECD gemi inşa enstrümanları tarafından da kanıtlanmıştır. Gemi İnşa Anlaşması müzakerelerinin iptal edilmesinden sonra WP6 pazar bozucu faktörlerin belirlenmesi ve kademeli olarak azaltılması yönünde özel bir çalışma gerçekleştirmemiştir ve bundan sonra WP6 kendi direktifini yerine getirebilmek için ne gibi çalışmalar yapması gerektiği üzerine yoğunlaşacaktır (OECD, 2011).

4.2.1.3 Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ)

Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ) (World Trade Organization-WTO) ülkeler arasındaki ticaretin kurallarıyla ilgilenen tek küresel uluslararası örgüttür. DTÖ'nün temelinde dünyanın ticaret yapan ülkelerinin çoğunluğunun müzakere ettiği, imzaladığı ve daha

sonra parlamentolarında onaylanan DTÖ Anlaşmaları bulunmaktadır. DTÖ'nün hedefi ürün üreticilere, hizmet verenlere, ihracatçılara ve ithalatçılara işlerini yürütmekte yardımcı olmaktır (http://www.wto.org/english/thewto_e/whatis_e/whatis_e.htm).

Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ), Uruguay Turu müzakereleri sonunda, Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşması'nın (GATT) yerini alan 29 ayrı çok taraflı hukuki belgeyi/anlaşmayı ve 25 Bakanlar Bildirisini kapsayan, 15 Nisan 1994 tarihinde Marakeş'te (Fas) imzalanan Dünya Ticaret Örgütü Anlaşması (Final Act) ile kurulmuştur.

Çok taraflı ticaret sisteminin yasal ve kurumsal temeli olan DTÖ, 1 Ocak 1995 tarihinde resmen faaliyete geçmiştir. DTÖ, uluslararası ticaret sisteminin temel organı olduğunu ispatlamış ve özellikle üye ülkeler arasındaki anlaşmazlıkların çözümü konusundaki kararlılığı ile üye ülkelere güven vermiştir.

DTÖ, Uruguay Turu anlaşmalarının takipçisi, uluslararası ticaretin yönünün belirlendiği bir forum, üye ülkelerin ticari sorunlarını tek taraflı önlemlere başvurmadan çözümlediği bir organ ve gelişme yolundaki ülkelerin (GYÜ) çok taraflı ticaret sistemi ile bütünleşmesine aracılık ve yardım eden işlevsel bir örgüt kimliği kazanmıştır. Bununla birlikte, uluslararası ticaret sisteminin gelişmesi sürecinde, GYÜ ve en az gelişmiş ülkelerin (EAGÜ) ticari ve ekonomik bakımlardan karşılaştıkları sorunların çözülmesinde DTÖ sisteminin yetersiz kaldığı da sıklıkla dile getirilmektedir.

Örgüt'ün temel işlevleri:

- a) DTÖ'yü meydana getiren çok taraflı ve çoklu ticaret anlaşmalarının uygulanmasını ve denetlenmesini sağlamak,
- b) Çok taraflı ticaret müzakerelerinin yürütüldüğü bir forum oluşturmak,
- c) Ticari uyuşmazlıkların çözümünü sağlamak,
- d) Üye ülkelerin ulusal ticaret politikalarını izlemek,
- e) Küresel ekonomik politikayla ilgili diğer uluslararası kuruluşlarla işbirliğini sağlamak,
- f) Gelişme yolundaki ve geçiş sürecindeki ekonomilerin çok taraflı ticaret sistemi ile bütünleşmelerine yardımcı olmak.

DTÖ Anlaşmaları, mal, hizmetler ve fikri mülkiyet alanlarını kapsamaktadır. Söz konusu Anlaşmalar, her alan için serbestleşmenin prensiplerini ortaya koymakta ve bazı koşullar altında izin verilen istisnaları açıklamaktadır. Anlaşmalar ayrıca, üye ülkelerin gümrük tarifelerinin aşağıya çekilmesi ve diğer ticari engellerin kaldırılması, hizmetler pazarının açılması ve açık tutulması yönündeki bireysel taahhütlerini de içermektedir.

Anlaşmazlıkların Halli Organı (AHO) (Dispute Settlement Body-DSB) ve GYÜ'lere özel ve farklı muamele uygulanmasına yönelik hükümlere de DTÖ Anlaşmalarında yer verilmektedir.

Öte yandan, Anlaşmaların ilgili hükümleri ile üye ülkelerin yürürlüğe koydukları ticari mevzuat veya önlemler ile ilgili olarak DTÖ Sekretaryasına zorunlu bildirimlerde bulunmalarını sağlamak ve Sekretarya tarafından ülkelerin ticaret politikaları konusunda düzenli olarak hazırlanan raporlar (TPRM raporları) yoluyla şeffaflığın sağlanması amaçlanmaktadır.

DTÖ Anlaşmaları, DTÖ'nün kuruluşu, yapısı ve işleyişine esas teşkil eden Kuruluş Anlaşmasının ekleri olarak kabul edilmiştir. DTÖ Kuruluş Anlaşması ülkemizde, 25 Şubat 1995 tarih ve 22213 sayılı mükerrer Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. DTÖ Anlaşmaları, temel anlaşma metinleri ile bunlara ek kararlar, anlayış metinleri ve taahhüt listelerinin de olduğu 60'a yakın metni ihtiva eden karmaşık bir "külliyyat" oluşturmaktadır.

DTÖ, üyesi olan ülkeler veya devletler tarafından yönetilmekte olan bir uluslararası kuruluştur. DTÖ'deki kararların önemli bir çoğunluğu; üye ülkelerin tümünün katılımıyla, en az iki yılda bir toplanan Bakanlar Konferansı'nda veya üyelerin Cenevre'de bulunan misyonlarında görevli olan ve düzenli olarak Genel Konsey adı altında bir araya gelen Daimi Temsilcileri/Büyükelçileri tarafından "konsensüs" esasına göre alınmaktadır.

Bu açıdan bakıldığında, DTÖ, Dünya Bankası ve Uluslararası Para Fonu (IMF) gibi diğer uluslararası kuruluşlar ile benzerlik göstermemektedir. DTÖ'de yönetsel kararları alma yetkisi herhangi bir yönetim kuruluna devredilmediği gibi, kuruluşun idari ya da bürokratik organları da üye ülkelerin bireysel politikaları üzerinde etki sahibi değildir.

Üye ülkelerin uymayı taahhüt ettikleri DTÖ kural ve disiplinleri yine üye ülkeler arasında yapılan müzakerelerin bir sonucu olarak ortaya çıkmaktadır. Zaman zaman üye ülkeler tarafından DTÖ kurallarına uyum sağlanması yaptırımlar yoluyla desteklenmekte, fakat söz konusu yaptırımların uygulanmasında örgüt olarak DTÖ değil, doğrudan doğruya üye ülkeler rol oynamaktadır.

Örgüt'ün şu andaki üye sayısı 153 olup, yaklaşık 30 ülkenin üyelik görüşmeleri devam etmektedir. Örgütün Cenevre'deki olağan çalışmalarını yürüten Genel Konsey'in yanı sıra DTÖ Anlaşmalarına ilişkin teknik ve diğer hususların ele alındığı çok sayıda teknik komite bulunmaktadır.

DTÖ'ne uluslararası sistemde sahip olduğu ağırlığı sağlayan en önemli birimlerinden birisi Anlaşmazlıkların Halli Organı'dır (AHO). DTÖ üyelerinin ticari anlaşmazlıklarını ikili görüşmelerle çözememeleri halinde, AHO'na götürmeleri mümkündür. AHO'nın herhangi bir ticari anlaşmazlığa ilişkin kararı bağlayıcı niteliktedir.

Bugün DTÖ'nün gündeminde bulunan en önemli mesele 2001 yılı Kasım ayında Doha'da düzenlenen Dördüncü Bakanlar Konferansı ile "DTÖ Doha Kalkınma Turu" adı altında başlatılan çok taraflı ticaret müzakereleridir. "Doha Müzakereleri", BM Binyıl Hedefleri ile uyumlu olarak özellikle En Az Gelişmiş Ülkelerin (EAGÜ) ve Gelişme Yolundaki Ülkelerin kalkınma çabalarına destek olabilecek bir süreç olarak başlamıştır.

Üç yıl içinde tamamlanması öngörülen müzakereler, üyeler arasındaki görüş ayrılıkları nedeniyle, 2007 Ağustos ayı itibariyle halen sonuçlandırılmamıştır. Müzakerelerin kilitlenmesinin en önemli nedenlerinden biri, tarım alanında daha serbest ve adil bir ticaret düzeni oluşturulması konusunda uzlaşmaya varılmamasıdır. Bununla birlikte, Doha Turu müzakerelerinin, GATT/DTÖ tarihinde daha önceki hiçbir turda görülmemiş ölçüde çok alanda yapılmakta olduğu bunun da müzakereleri zorlaştırdığı unutulmamalıdır. Ayrıca, sayısal çokluğun yanında, her bir müzakere alanında masaya yatırılan konuların içeriği de zenginleşmiştir. Üstelik bu alanlar birbiriyle bağlantılı olarak değerlendirilmekte ve bütün müzakere alanlarının "tek bir paket/taahhüt" içinde tamamlanması öngörülmektedir.

Ayrıca, DTÖ'ne üye ülke sayısı 153'e ulaşmıştır. Bu sayı Kennedy Turu'nda (1964-67) 62, Tokyo Turu'nda (1973-79) 102, Uruguay Turu'nda (1986-1994) ise 123

olarak kayda geçmiştir. Daha önce gelişmiş ülkelerin kendi aralarında vardıkları uzlaşılar diğerk üyelerce er veya geç kabul görürken, artık GYÜ'ler de müzakerelerde söz sahibidirler. Müzakereleri çetrefilli hale getiren bu unsurlara, DT konularıyla ve müzakere alanlarıyla yakından ilgilenen ve sürece dolaylı ama etkili biçimde katılan sivil toplum örgütlerini de eklemek gerekir.

Türkiye, Uruguay Turu sonunda Marakeş'te DT'n kuran anlaşmayı imzalamıştır. Bu kapsamda çıkartılan Bakanlar Kurulu Kararı ile 26 Mart 1995 tarihinden itibaren DTÖ'ye kurucu olarak ye olmuştur.

DT yeleri arasında GYÜ'ler grubunda yer alan lkemiz, "Uruguay Round" anlaşmalarında öngörülen taahhütlerini yerine getirmiştir. Ülkemiz DT'de GYÜ'ler grubunda yer almakla birlikte 01.01.1996 tarihi itibariyle AB ile tamamlanan Gümrük Birliğı erevesinde Uruguay Round taahhütlerinin çok daha ötesine giderek uluslararası ticaretin serbestleştirilmesi konusunda diğerk ye GYÜ'lerin ilerisinde bulunmaktadır.

Başbakanlık Makamının 13 Eylül 2002 tarih ve 2002/39 sayılı Genelgesi'yle, DT'de müzakereye açılan konulara yönelik ulusal hazırlıklarda etkin ve verimli bir eşgüdümün sağlanabilmesi ve ülkemiz görüşlerinin kapsamlı olarak belirlenebilmesi amacıyla, Ekonomi Bakanı veya gerekli görülen durumlarda Ekonomi Bakanlığı Müsteşarı Başkanlığında, aşağıdaki Bakanlık, Kurum ve Kuruluşlarımızın temsilcilerinin katılımıyla "Dünya Ticaret rgt İle Koordinasyon Kurulu" kurulması kararlaştırılmıştır.

- Adalet Bakanlığı
- Dışışleri Bakanlığı
- Maliye Bakanlığı
- Bayındırlık ve İşkan Bakanlığı
- Sağlık Bakanlığı
- Tarım ve Köyişleri Bakanlığı
- Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı
- Sanayi ve Ticaret Bakanlığı
- Kültür ve Turizm Bakanlığı
- evre ve Orman Bakanlığı
- Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı

- Hazine Müsteşarlığı
- Gümrük Müsteşarlığı
- Avrupa Birliği Genel Sekreterliği
- Rekabet Kurumu Başkanlığı
- Kamu İhale Kurumu Başkanlığı
- Türk Patent Enstitüsü Başkanlığı

Ayrıca, 12 Mart 2003 tarihli ilk Kurul toplantısında alınan karar uyarınca, özel sektörü temsilen TOBB, TUSİAD, TİM ve TURKTRADE temsilcileri de Kurul toplantılarına davet edilmektedirler. Dış ticareti hızla büyüyen bir ülke olan Türkiye bakımından DTÖ'nün giderek daha da önem kazanacağı değerlendirilmektedir (http://www.mfa.gov.tr/dunya-ticaret-orgutu-__dto_.tr.mfa).

4.2.1.4 Gelişen 8 ülke (d-8)

Gelişen 8 ülke olarak da bilinen D-8; Bangladeş, Mısır, Endonezya, İran, Malezya, Nijerya, Pakistan ve Türkiye arasında gelişme alanındaki işbirliği için oluşturulmuş bir örgüttür. D-8'in kurulmasına yönelik olarak atılan ilk adımı, Türkiye'nin daveti üzerine İran, Pakistan, Bangladeş, Malezya, Endonezya, Mısır ve Nijerya'nın katılımıyla 22 Ekim 1996 tarihinde İstanbul'da düzenlenen "Kalkınmada İşbirliği Konferansı" oluşturmuştur. Bu konferansın ardından gerçekleştirilen hazırlık çalışmaları mahiyetindeki üç Komisyon ve iki Dışişleri Bakanları Konseyi toplantısını müteakip (http://www.mfa.gov.tr/gelisen-sekiz-ulke-_d-8_.tr.mfa), D-8'in kuruluşu resmi olarak Devlet/Hükümet Başkanları Zirvesinde 15 Haziran 1997'de İstanbul Deklarasyonu aracılığıyla duyurulmuştur (<http://www.developing8.org/about-d-8/brief-history/>).

İstanbul Zirvesi'nde, D-8'in yapısına ve çalışma yöntemine ilişkin olarak bir Bakanlar Konseyi Belgesi kabul edilmiştir. Bu belgeye göre, D-8; Zirve, Konsey ve Komisyon'dan oluşan üç ana organı bulunan ve faaliyetlerinde gerekli eşgüdümü sağlamak üzere İstanbul'da tesis edilen bir İcra Direktörlüğü'ne haiz bir yapıya kavuşturulmuştur.

Mayıs 2006'da yapılan D-8 9. Bakanlar Konseyi Toplantısı'nda, İcra Direktörlüğü Genel Sekreterliğe dönüştürülmüş; Sekretarya'ya Endonezya tarafından Genel Sekreter, İran tarafından Direktör ve ülkemizden ise İktisatçı ataması yapılmıştır.

D-8 üyelerinin hepsi aynı zamanda İslam Konferansı Örgütü (İKÖ) üyesi olup, yine İKÖ içinde teknolojik ve ekonomik kalkınma düzeyleri, ticari potansiyelleri ve nüfusları itibariyle önde gelen ülkeler arasında yer almaktadırlar.

Güney-Güney diyalogu çerçevesinde gelişme yolundaki ülkeler arasında oluşturulan işbirliği örneklerinden biri olan D-8, üye ülkeler arasında ekonomik ve ticari işbirliğinin geliştirilmesine yönelik bir oluşumdur. D-8'in amacı kalkınma yolundaki ülkelerin dünya ekonomisi içindeki konumlarını iyileştirmek, ticari ilişkilerini çeşitlendirmek ve ticaret alanında üye ülkelere yeni imkanlar yaratmak, uluslararası seviyede karar verme mekanizmalarına güçlü biçimde katılımlarını sağlamak ve halklarının yaşam seviyesini yükseltmektir.

İlkeleri ve kapsadığı coğrafi alan itibariyle bölgesel olmaktan çok küresel bir oluşum özelliğine sahip olan D-8'e üyelik, yukarıda kayıtlı amaç ve ilkelere bağlı tüm gelişme yolundaki ülkelere açıktır.

D-8 çerçevesinde işbirliği esas itibariyle sektörel bazda yürütülmektedir. Türkiye sanayi, sağlık ve çevre; Bangladeş kırsal kalkınma; Endonezya yoksullukla mücadele ve insan kaynakları; İran bilim ve teknoloji; Malezya finans, bankacılık ve özelleştirme; Mısır ticaret; Nijerya enerji; Pakistan ise tarım ve balıkçılık alanındaki işbirliği çalışmalarını koordine etmektedir (http://www.mfa.gov.tr/gelisen-sekiz-ulke-_d-8_.tr.mfa).

4.2.2 Yabancı kuruluşlar

4.2.2.1 Avrupa tersaneler birliği topluluğu (CESA)

Avrupa Tersaneler Birliği Topluluğu (Community of European Shipyards Association-CESA) 17 Avrupa ülkesindeki tersaneleri, AB gemi inşa üretiminin %99'unu ve coğrafi açıdan daha geniş Avrupa'nın %85'ten fazlasını temsil etmektedir. Avrupa tersaneleri denizdeki değişik ticari aktiviteler için karmaşık gemi ve deniz teçhizatının inşası, bakım-onarımı ve dönüşümünü gerçekleştirmektedirler. 30 milyar Avro'dan fazla ciroyla CESA üyeleri, yüksek meziyetli çalışanlar için 100,000 doğrudan ve dolaylı olarak yaklaşık 500,000 kişilik istihdam sağlamaktadır (CESA Yıllık Rapor 2010-2011).

4.2.2.2 Avrupa gemi teçhizatı konseyi (EMEC)

Avrupa Gemi Teçhizatı Konseyi (European Marine Equipment Council-EMEC) 13 Avrupalı meslek odasını içermekte ve Avrupa genelinde yaklaşık olarak 1300 şirketi temsil etmektedir. Bu 13 meslek odasının içinde GESAD da yer almaktadır (<http://www.emec.eu>).

4.2.3 Bölgesel kuruluşlar

Gemi inşa sanayi ile ilgili olarak yer alan bölgesel kuruluşlar AB, EİT ve KEİ ile ilgili bilgiler aşağıda verilmektedir.

4.2.3.1 Avrupa birliği (AB)

Avrupa Birliği'ne (AB) üye olma konusu, Türkiye'nin çok uzun zamandır üzerinde durduğu bir hedeftir. Türkiye, diğer her ülke veya oluşumdan çok Avrupa ile bütünleşmek istemektedir. Bununla birlikte, AB'nin aday devletlerden istediği bazı konularda AB standartlarına yaklaşma ve kanun uyumu konusunda Türkiye'nin çalışmaları devam etmektedir.

Ulaştırma kaleminin denizyolu ulaştırması alt başlığında AB'nin oluşturduğu politikalar, bu alanda Türkiye'nin bu tarihe kadar gösterdiği gelişme çalışmanın bu bölümünde ortaya konulmaya çalışılmıştır.

Gemi sanayi ile ilgili olarak AB mevzuatına uyum kapsamında Gezi Tekneleri, Gemi Teçhizatı ve Piyasa Gözetimi ve Denetimi Yönetmelikleri bulunmaktadır. Aşağıda bu yönetmeliklerin ayrıntıları ile ilgili bilgiler verilmektedir.

94/25/EC sayılı AB Direktifini güncelleyen Gezi Tekneleri Yönetmeliği 02.04.2002 tarihinde yayımlanmış ve 31 Mayıs 2005 tarihinde geçiş dönemi tamamlanarak yürürlüğe girmiştir. Kaynak Direktifin güncellenmesi nedeniyle Yönetmelik 2003/44/EC sayılı AB Direktifi değişiklikleri esas alınarak yeniden hazırlanmış ve 28.12.2006 tarih ve 26390 sayılı Resmi Gazetede yayımlanmıştır. Gezi Tekneleri Yönetmeliğinin Geçici 1 inci maddesi hükümlerine göre 01.01.2008 tarihinden önce piyasaya arz edilmiş/hizmete sunulmuş motor 01.07.2009 tarihine kadar yeni bir gezi teknesine monte edilme ve kayıt edilme imkânı tanımaktaydı.

Ülkemizde üretilen yeni gezi teknelerine ikinci el motor takılabilmesini engelleyen bu uygulamanın bir süre daha ertelenmesi yönündeki sektör temsilcilerimizin

taleplerinin gelmesi ve sektörün yaşadığı kriz ortamı da göz önünde bulundurularak, uygulamanın 31.12.2011 tarihine kadar ertelenmesinin faydalı olacağı değerlendirilmiştir. Bu sebeple 19.09.2009 tarih ve 27354 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan Gezi Tekneleri Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik ile Geçici 1 inci maddesinin ikinci ve üçüncü fıkralarında yer alan 01.07.2009 tarihleri 31.12.2011 olarak değiştirilmiştir. Bu değişikliğe göre 01.01.2008 tarihinden önce piyasaya arz edilmiş/hizmete sunulmuş motor 31.12.2011 tarihine kadar yeni bir gezi teknesine monte edilebilecek ve kayıt edilebilecektir. 31.12.2011 tarihinden sonra yeni bir gezi teknesine CE Uygunluk İşaretli motor takılması zorunlu hale gelecektir (Denizcilik Müsteşarlığı iç çalışma dokümanı).

96/98/EC sayılı AB direktifinden uyumlaştırılarak hazırlanan Gemi Teçhizatı Yönetmeliği 23 Ekim 2005 tarihli ve 25975 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanmış ve Mayıs 2007 tarihinde görüş için AB Komisyonuna iletilmiştir. AB Komisyonunca Yönetmeliğin bazı maddelerinin kaynak direktife uygun olmadığı yönünde görüş gelmiş, bu uygunsuzluğun giderilmesi yönünde yazışmalar yapılmıştır ve uyumsuzluğu giderecek nihai taslak hazırlanmıştır. AB komisyonu tarafından 30 Haziran 2008 tarihli ve 2008/67/EC sayılı direktif ile 96/98/EC sayılı Gemi Teçhizatı Direktifine ek yapılmış olması da dikkate alınarak hazırlanan taslak çalışmanın İngilizce metni Temmuz 2009 tarihinde AB Komisyonuna iletmek üzere Dış Ticaret Müsteşarlığına gönderilmiştir. Bu taslağın Resmi Gazete’de yayımlanarak mevcut Gemi Teçhizatı Yönetmeliğinin revizyonu için AB komisyonunun uygun görüşü beklenmektedir (Denizcilik Müsteşarlığı iç çalışma dokümanı).

16.02.2005 tarihli ve 25729 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan Denizcilik Müsteşarlığı Tarafından Gerçekleştirilecek Piyasa Gözetimi ve Denetimine (PGD) İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik ihtiyaç nedeniyle 14.04.2009 tarihli ve 27200 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan Denizcilik Müsteşarlığı Tarafından Gerçekleştirilecek Piyasa Gözetimi ve Denetimine İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelikte Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik ile güncellenmiş ve bu güncelleme ile PGD görevlisinin nitelikleri ve Piyasa Gözetimi ve Denetimi Koordinasyon Komisyonu’nun çalışma usul ve esasları yeniden düzenlenmiştir. Yeni düzenlemeye göre denetim uzmanı tanımı yeniden yapılması nedeniyle, bu tanıma uygun İstanbul Bölge Müdürlüğü uzmanlarına Türk Loydu İktisadi İşletmesi Vakfı

koordinesinde Temmuz – Aralık 2009 tarihleri arasında İstanbul’da İstanbul ve Samsun Bölge Müdürlükleri, İzmir’de İzmir ve Çanakkale Bölge Müdürlükleri personeline, Antalya’da Antalya ve Mersin Bölge Müdürlükleri, Trabzon’da Trabzon Bölge Müdürlüğü personeline PGD konusunda teorik ve pratik eğitim verilmiş ve eğitim alan uzmanlara PGD kimlik kartı verilmiştir (Denizcilik Müsteşarlığı iç çalışma dokümanı).

4.2.3.2 Ekonomik işbirliği teşkilatı (EİT)

Ekonomik İşbirliği Teşkilatı (EİT), küresel ekonomik sahnede görülen değişiklikler ışığında üyesi bulunan devletlerin müşterek gereksinimleri temelinde bu ülkeler arasında ekonomik işbirliği tesisini amaçlayan bölgesel bir devletler-arası teşkilattır.

EİT üyesi ülkeler; Türkiye, İran, Pakistan, Afganistan, Azerbaycan, Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Türkmenistan ve Özbekistan’dır.

EİT, 1964–1979 yılları arasında varlığını sürdürmüş olan Bölgesel İşbirliği Teşkilatı’nın devamı niteliğinde Türkiye, İran ve Pakistan arasında 1985 yılında resmen kurulmuştur. 28 Kasım 1992 tarihinde diğer üye ülkelerin de katılımlarıyla EİT, 7 milyon kilometrekarelik bir alanı kapsayan ve günümüzde üzerinde 400 milyon insanın yaşadığı on üyeli bir teşkilat haline gelmiştir. Anılan tarih, “EİT Günü” olarak kabul edilmektedir.

Üç kurucu üye devlet arasında ilk olarak 12 Mart 1977 yılında imzalanıp; 1990, 1992 ve 1996 yıllarında tadil edilen İzmir Antlaşması, EİT’nin temel antlaşmasıdır. İzmir Antlaşması’nda yer aldığı üzere, sürdürülebilir ekonomik kalkınmanın teşviki için bölgedeki ekonomik ve sosyal potansiyellerin harekete geçirilmesi, üye ülkelerdeki yaşam standartlarının ve hayat kalitesinin yükseltilmesi, bölge içi ve dış ticaretinin attırılması ve ekonomik, sosyal, kültürel, teknik ve bilimsel alanlarda etkin işbirliği ve karşılıklı yardımlaşmanın özendirilmesi EİT’nin amaçları arasındadır.

EİT’nin Ana Organları aşağıda listelenmiş bulunmaktadır.

Zirve, Devlet/Hükümet Başkanları düzeyinde olup, istişare mahiyetinde iki yılda bir toplanmaktadır. Bakanlar Konseyi (BK), EİT’nin en yüksek karar ve icra organıdır. Üye ülkelerin Dışişleri Bakanları ve/veya Bakan düzeyinde temsilcilerinden oluşmaktadır. Üye ülkeler arasında münavebeli olarak her yıl en az bir kez

toplanmaktadır. BK toplantısına evsahipliği yapan üye ülke, BK'nin başkanlığını da üstlenmiş olmaktadır.

Bölgesel Planlama Konseyi (BPK), Üye ülkelerin Planlama Teşkilatları Başkanları ile ilgili diğer kurum temsilcilerinden oluşmaktadır. Yılda bir kez yapılan BPK toplantılarında EİT faaliyetleri değerlendirilmekte, BK'ne sunulmak üzere rapor edilmekte, Teşkilat'ın plan ve programları belirlenmektedir.

Daimi Temsilciler Konseyi (DTK), Teşkilat nezdinde akredite olan Tahran'da yerleşik Büyükelçiler ve/veya Daimi Temsilciler ile İran Dışişleri Bakanlığının ilgili Genel Müdüründen oluşmaktadır. Ayda bir defadan az olmamak üzere toplanmaktadır. Bakanlar adına Teşkilatın iş ve idaresine ilişkin kararlar almakta ve uygulamaktadır.

Yazmanlık, Tahran'da (İran) bulunmaktadır. EİT faaliyetlerinin uygulamaya konulması, koordinasyonunun sağlanması ve izlenmesinden ve Teşkilat toplantılarının servis edilmesinden sorumludur.

Genel Sekreter, üç yıllık bir dönem için bir defalığına BK tarafından seçilmekte ve atanmaktadır.

EİT faaliyetleri Yazmanlık bünyesindeki şu Direktörlükler aracılığıyla icra edilmektedir: “Ticaret ve Yatırım”, Ulaştırma ve Telekomünikasyon”, “Enerji, Madenler ve Çevre”, “Tarım, Sanayi ve Turizm” “İnsan Kaynakları ve Sürdürülebilir Kalkınma”, “Proje, Ekonomik Araştırma ve İstatistik”.

EİT'nin Bölgesel ve İhtisas Kuruluşları aşağıda sıralanmıştır.

“EİT Taşımacılık Şirketi”, “EİT Ticaret ve Sanayi Odası (EİT-CCI)”, “EİT Sigortacılık Koleji”, “EİT Ticaret ve Kalkınma Bankası (ECOBANK)”, “EİT Danışmanlık ve Mühendislik Şirketi”, Yazmanlık gözetiminde faaliyette bulunan EİT'nin başlıca bölgesel kuruluşlarıdır.

EİT Taşımacılık Şirketi, Afganistan, İran, Kazakistan, Kırgızistan, Pakistan ve Türkmenistan olmak üzere altı üye ülke arasında 1995'te imzalanan bir anlaşma ile kurulmuştur.

EİT-CCI, 1993'te kurulmuştur. Ekim 2007'de Daimi Sekreteryaya haiz kılınmış ve Sekreteryaya'nın başkanlığı üç yıllığına Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) tarafından üstlenilmiştir.

EİT Sigortacılık Koleji, 1992 yılından bu yana Tahran’da faaliyet göstermektedir. Kolej, kamuya ait ve kar amacı gütmeyen bir yüksek eğitim kurumudur.

ECOBANK, 15 Mart 1995 Türkiye, İran ve Pakistan tarafından imzalanan ve 2005 Ağustos ayı itibariyle yürürlüğe giren bir anlaşma ile tesis edilmiştir. Merkezi İstanbul’da olan Banka, 2007 yılının sonundan itibaren tam olarak faaliyete geçmiştir.

EİT Danışmanlık ve Mühendislik Şirketi, EİT üyesi ülkeler veya ECOBANK tarafından desteklenecek kalkınma projelerine yardımcı olması amacıyla; Türkiye, İran ve Pakistan arasında eşit hisseyle kurulmuştur. Şirket bünyesinde ülkemiz iki firma ile temsil edilirken, İran ve Pakistan’dan birer şirket bulunmaktadır.

EİT Reasürans Şirketi’nin kurulması hususunda İran, Pakistan ve Türkiye arasında 1995 yılında mutabakat sağlanmasına rağmen Şirket henüz kurulamamış olup, bu yöndeki çalışmalar devam etmektedir.

EİT Bölgesel Standardizasyon, Uygunluk Değerlendirmesi, Akreditasyon ve Metroloji Enstitüsü’nün (RISCAM), bir EİT Bölgesel Kuruluşu olarak kurulmasına ilişkin çalışmalar 2004 yılında başlatılmıştır. TSE bu Enstitünün kurulmasında İran’la birlikte koordinatör kuruluş olarak görev yapmaktadır. Enstitünün Tüzüğüne göre, RISCAM’ın merkezi ile Uygunluk Değerlendirmesi Teknik Yönetim Kurulu İran’da; Standardizasyon ve Akreditasyon Teknik Yönetim Kurulları Türkiye’de; Metroloji Teknik Yönetim Kurulu ise Kazakistan’da olacaktır.

“EİT Kültür Enstitüsü”, “EİT Bilim Vakfı” ve “EİT Eğitim Enstitüsü” Yazmanlığın gözetiminde faaliyet gösteren EİT ihtisas kuruluşlarıdır.

EİT Doğal Afetler Risk Yönetimi Bölgesel Merkezi, ileride EİT’nin bir ihtisas kuruluşuna dönüştürülmek üzere EİT’na bağlı muvakkat bir kuruluş olarak 2007 yılında Meşed’de (İran) kurulmuştur (http://www.mfa.gov.tr/ekonomik-isbirligi-teskilati-_eit_.tr.mfa).

Ayrıca EİT üyesi ülkeler tarafından ortak bir taşımacılık şirketi (Eco Shipping Company) 30-31 Mart 1992 tarihlerinde Ankara’da uzmanlar grubu toplantısında kurulmuştur.

4.2.3.3 Karadeniz ekonomik işbirliği örgütü (KEİ)

Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü (KEİ), ülkemizin girişimiyle, 25 Haziran 1992 tarihinde İstanbul Zirvesi Bildirisi'yle kurulmuştur. Arnavutluk, Azerbaycan, Bulgaristan, Ermenistan, Gürcistan, Moldova, Romanya, Rusya Federasyonu, Sırbistan, Türkiye, Ukrayna ve Yunanistan olmak üzere 12 üyesi bulunmaktadır. 18 Nisan 2003 tarihinde Erivan'da gerçekleştirilen KEİ Dışişleri Bakanları Konseyi 8 inci Toplantısı'nda alınan kararla, Makedonya ile Sırbistan-Karadağ da örgüte davet edilmiştir. Bu çerçevede, Sırbistan-Karadağ KEİ'ye katılım konusundaki iç onay sürecini tamamlayarak KEİ'nin tam üyesi haline gelmiştir. Sırbistan-Karadağ'ın ayrılmasından sonra Sırbistan KEİ üyeliğini korurken, Karadağ gözlemcilik başvurusunda bulunmuştur.

1992 yılında ayrıca, İstanbul Deklarasyonuna taraf ülkeler, Helsinki Nihai Senedi ve Avrupa'da Güvenlik ve İşbirliği Teşkilatı'nın (AGİT) kural ve prensiplerine uyacaklarını taahhüt ettikleri "Boğaziçi Bildirisini" de yayımlamışlardır.

Yalta'da (Ukrayna) 5 Haziran 1998 tarihinde Devlet veya Hükümet Başkanları tarafından imzalanan KEİ Şartı'nın 1 Mayıs 1999 tarihi itibarıyla yürürlüğe girmesiyle KEİ bölgesel bir ekonomik işbirliği örgütüne dönüşmüştür. KEİ'nin Uluslararası Daimi Yazmanlığı İstanbul'da bulunmaktadır.

KEİ'nin halihazırda faal olan başta ticaret ve ekonomik kalkınma, bankacılık ve finans, ulaştırma, enerji, haberleşme, bilim ve teknoloji, çevre koruma, turizm ve doğal afetler olmak üzere toplam 19 çalışma grubunda çeşitli projeler görüşülmektedir. Çalışma grubu faaliyetlerine etkinlik ve ivme kazandırılmasını teminen belirli alanlarda her üye ülke en çok iki yıllık dönemler halinde koordinatör ülke görevini üstlenmektedir.

KEİ bünyesinde bugüne kadar gerçekleştirilen somut işbirliği atılımları kapsamında örgütün yapılanmasında ileri bir aşamaya gelinmiş, ayrıca çeşitli konularda işbirliğini olanaklı kılan anlaşmalar imzalanmıştır. İçişleri Bakanları düzeyinde imzalanan "Karadeniz Ekonomik İşbirliği Katılımcı Devletleri Arasında Suçla, Özellikle Örgütlü Suç Türleriyle Mücadelede İşbirliği Anlaşması", bu Anlaşmaya Ek Protokol ile aynı Anlaşmaya Ek Terörizmle Mücadele Protokolü ve Kültür Bakanları düzeyinde imzalanan "Kültür Alanında İşbirliği Anlaşması" sayılabilir. 15 Nisan 1998 tarihinde Gürcistan'da imzalanan "Karadeniz Ekonomik İşbirliği Ülkeleri

Arasında Acil Yardım ve Doğal ve İnsanlardan Kaynaklanan Afetlerde İşbirliği Anlaşması" da afet durumlarında KEİ ülkelerinin yardımlaşmasını öngörmektedir. KEİ Bölgesindeki Eşyanın Karayoluyla Naklinin Kolaylaştırılması Konusunda Mutabakat Muhtırası" ise 6 Mart 2002 tarihinde Kiev'de yapılan KEİ Ulaştırma Bakanları Toplantısında imzalanmış ve 2005 yılı Nisan ayında yürürlüğe girmiştir.

KEİ'nin temel özelliklerinden birisi, işbirliğine ve dış dünyaya açık yapısıdır. Avusturya, Hırvatistan, Çek Cumhuriyeti, Mısır, Fransa, Almanya, Belarus, İsrail, İtalya, Polonya, Slovakya, Tunus, ABD, AB Komisyonu, Karadeniz Komisyonu, Uluslararası Karadeniz Kulübü ve Enerji Şartı Sekreteryası, KEİ toplantılarına gözlemci olarak katılmaktadırlar. Macaristan, İngiltere, İran, Karadağ, Ürdün, Slovenya ve Japonya ise Sektörel Diyalog Ortağı Statüsünde toplantılara iştirak etmektedirler.

KEİ'nin ana hedefi bölgesel stratejiler geliştirmektir. Bu stratejiler içinde bölgenin mukayeseli üstünlüklerini belirlemek, yatırım için öncelikli sektörleri ve bölgesel işbirliğinin maliyet ve yararlarını saptamak ve küresel düzeyde bölgenin oynaması gereken ekonomik rolü belirlemek gibi unsurlar yer almaktadır. Nitekim KEİ, stratejiler ve hedefler belirlenmesi alanında önemli bir yol kat etmiş ve 21 inci yüzyılda başarılı olabilmesi için ekonominin hemen hemen tüm sektörlerinde gerçekleştirmesi gereken hususları ana hatlarıyla tespit eden "Gelecek için Ekonomik Gündem" adlı bir belge kabul ederek kendine bir vizyon belirlemiştir. Bu belgenin en önemli adımlarından biri olarak bir Proje Geliştirme Fonu oluşturulmuş, Fonun yasal temelleri hazırlanmış, böylece KEİ'yi proje üreten bir örgüte dönüştürecek süreç halihazırda başlamıştır.

KEİ'nin Karadeniz Ekonomik İşbirliği Parlamenterler Asamblesi (KEİPA), İş Konseyi, İstatistiksel Veri Ekonomik Bilgi Değişimi Koordinasyon Merkezi, Ticaret ve Kalkınma Bankası olmak üzere dört bağlı kuruluşu bulunmaktadır.

KEİ'nin 1998 yılının Mart ayında açılan ve merkezi Selanik'te olan Karadeniz Ticaret ve Kalkınma Bankası 1 Haziran 1999 tarihinde işlevsel hale gelmiş olup ihracat finansmanı programları ve verdiği kredilerle bölge içi ekonomik işbirliğine destek olmaktadır.

Sekreteryası İstanbul'da bulunan Karadeniz Ekonomik İşbirliği Parlamenter Asamblesi (KEİPA), KEİ'nin parlamenterler boyutunu oluşturan bağlı kuruluşudur.

Türkiye'nin öncülüğünde kurulan ve Sekreteryası İstanbul'da bulunan İş Konseyi ise, bölgeye doğrudan yabancı yatırımı çekme konusunda projeler üretmekte, bölgenin tanıtımını yaparak iş olanaklarını artırmakta, ticaret ve yatırımın önündeki engellerin kaldırılması konusunda çalışmalar yapmaktadır.

İstatistiksel Veri Ekonomik Bilgi Değişimi Koordinasyon Merkezi de, Ankara'da Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü bünyesinde kurulmuş olan ve KEİ ülkelerinin istatistiki bilgilerini derleyen ve bu konuda yayınlar yapan bir bağlı kuruluştur.

KEİ çerçevesinde başlıca işbirliği alanlarında son dönemdeki gelişmeler şu şekilde ifade edilebilir:

Karadeniz Çevre Otoyolu (Black Sea Ring Highway), Ulaştırma KEİ'nin önemli bir işbirliği başlığını oluşturmaktadır. Bu bağlamda geliştirilen ve KEİ ülkeleri arasında etkin bir ulaşım ağı oluşturmak suretiyle ekonomik işbirliğinin gelişimine katkıda bulunmayı amaçlayan “Karadeniz Çevre Ulaştırma Koridoru/ Black Sea Ring Corridor” projesi önem taşımaktadır. Proje, üye ülkeleri birbirine bağlayan ulaştırma altyapısının geliştirilmesi, bu konudaki ulusal düzenlemelerin uyumlaştırılması, çevrenin korunması, uluslararası projelerin izlenmesi için bir veri tabanı oluşturularak bir harita hazırlanmasını amaçlamaktadır. Bu bağlamda, Çevre Ulaştırma Koridoru haritası oluşturulmasına yönelik çalışmalar ülkemizin eşgüdümüyle son aşamaya gelmiş, üye ülkelerin önerileri doğrultusunda Karadeniz'i çevreleyen bölgelerde ulaştırma altyapısını gösteren bir ağ haritası ülkemiz tarafından sonuçlandırılarak Sekreteryaya teslim edilmiştir.

Ancak bu çalışma, KEİ ülkelerini birbirine bağlayan ana bir yol güzergahı belirleme ihtiyacını da beraberinde getirmiştir. 19 Nisan 2007 tarihinde Belgrad'da yapılan KEİ Dışişleri Bakanları Konseyi 16. Toplantısı'nda “Karadeniz Çevre Otoyolu Geliştirilmesine İlişkin Anlayış Muhtırası” imzalanmıştır. Söz konusu muhtıra 1 Kasım 2008'de yürürlüğe girmiş ve varılan mutabakat uyarınca, “KEİ Çevre Otoyolu Ortak Daimi Teknik Sekreteryası” Selanik'te faaliyete geçmiştir.

Toplantı'nın bitiminde, Karadeniz Çevre Otoyolu Projesi'nin tanıtımına yönelik olarak KEİ ile Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Birliği'nin (IRU) işbirliği halinde düzenledikleri bir törenle, üye ülkelere birer kamyonun iştirakiyle oluşturulan "Karadeniz Konvoyu" (Black Sea Caravan), Karadeniz Çevre Otoyolu güzergahında seyahat başarıyla gerçekleşmiştir.

Deniz Otoyolları (Motorways of the Sea), AB'nin deniz ulaşımından gereğince istifadeyle karayolu ve demiryolu üzerindeki yükün hafifletilmesi ve daha etkin ve hesaplı bir ulaştırma modeline yönelinmesi anlayışına dayalı olarak geliştirdiği Deniz Otoyolları (Motorways of the Sea) kavramının Karadeniz'e genişletilmesi amacıyla Yunanistan tarafından önerilen "KEİ Bölgesinde Deniz Otoyollarının Geliştirilmesi (Development of the Motorways of the Sea in the BSEC Region) Anlayış Muhtırası" da 19 Nisan 2007 tarihinde Belgrad'da yapılan KEİ Dışışleri Bakanları Konseyi 16. Toplantısı'nda imzalanmıştır.

Anılan Muhtıra, 1 Aralık 2008'de yürürlüğe girmiştir. Ülkemiz, Deniz Otoyolları Geçici Çalışma Grubunun 29-30 Ocak 2008'de Pire'de yapılan toplantısında "KEİ Deniz Otoyolları Ortak Daimi Teknik Sekretaryası"na evsahipliği yapma önerisinde bulunmuştur. Romanya, Rusya ve Ukrayna da söz konusu Sekretarya için adaylıklarını açıklamışlardır. Teknik Sekretarya'nın yeri, düzenlenmekte olan çalışma grubu toplantılarında varılacak uzlaşıyla belirlenecektir.

KEİ Vize Anlaşmaları; Bölge ülkeleri arasındaki ulaştırma işbirliğini ve dolayısıyla ticareti arttıracak bir alan da KEİ üyesi ülkelerin profesyonel sürücülerinin ve işadamlarının vize işlemlerinin kolaylaştırılması anlaşmalarıdır. "KEİ Üyesi Ülkelerin İşadamları İçin Vize İşlemlerinin Kolaylaştırılması Anlaşması" ile "KEİ Üyesi Ülkelerin Profesyonel Sürücülerini İçin Vize İşlemlerinin Kolaylaştırılması Anlaşması", 23 Ekim 2008 tarihinde Tiran'da yapılan 19. Bakanlar Konseyi Toplantısı sırasında ülkemiz, Arnavutluk, Ermenistan ve Moldova tarafından imzalanmıştır.

Bölgesel ve Uluslararası Kuruluşlarla İşbirliği alanında; UNDP ile ortaklaşa gerçekleştirilmesi öngörülen Karadeniz Ticaret ve Yatırımı Teşvik Programı ile ilgili olarak, Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı (UNDP) 2006-2010 yıllarında Karadeniz'i öncelikli bölgeler arasına almıştır.

BM Kalkınma Programı (UNDP) ile Karadeniz Ekonomik İşbirliği (KEİ) Örgütü'nün ortak projesi olarak Karadeniz Ticaret ve Yatırım Teşvik Programı (BSTIP) Aralık 2007 tarihinde hayata geçirilmiştir.

Programın amacı, önce Karadeniz ülkeleri arasındaki ticaret potansiyelini ortaya koymak, daha sonra kapsamlı bir pazar araştırması gerçekleştirmek ve nihayet alıcı ve satıcıları bir araya getirerek, aşamalı bir strateji ile Karadeniz bölgesinde bölge içi

ticaretin ve yatırımın artmasına katkı sağlamaktır. Böylece, bölgenin ekonomik büyüme ve kalkınması da desteklenmiş olacaktır. Programın, öncelikle Türkiye, Yunanistan, UNDP ve KEİ Sekretaryası'nın işbirliği ve ortaklığıyla başlatılması, daha sonra Rusya, Ukrayna, Bulgaristan, Romanya, Ermenistan, Azerbaycan, Gürcistan, Moldova, Sırbistan ve Arnavutluk'u içermesi öngörülmektedir. Diğer bir deyişle, Program giderek KEİ bölgesine genişletilecektir.

Üç yılda toplam 1.200.000 Euro'ya malolması planlanan Program için UNDP 200.000 Euro, Türkiye ve Yunanistan'ın ise 500.000'er Euro katkı yapacaktır. 29 Kasım 2007 tarihi itibarıyla ülkemiz, 375.000 Euro'yu UNDP hesabına havale etmiştir.

BSTIP, üç aşamalı olarak hayata geçirilmiştir. İlk aşamada bölgede ticaret akışı ve yatırım ortamının araştırılması yoluyla henüz kullanılmamış Karadeniz içi ticaret ve yatırım potansiyeli belirlenmiştir. İkinci aşamada, Karadeniz bölgesinde içinde en fazla ticaret ve yatırım potansiyeli olan ürün ve hizmetler tespit olunmuştur.

Üçüncü aşamada ise, 3 Aralık 2007 tarihinde Atina'da düzenlenen bir toplantı ile Program resmen başlamış ve BSTIP'in hangi sektörler üzerine odaklanması gerektiği hususunda karar verilmiştir. Buna göre, tarımsal gıda hizmetleri (agro food services), bilişim hizmetleri (I.T. services), turizm, inşaat malzemeleri, makineler (machineries), iş hizmetleri (business services) ve taşımacılık ve lojistik sektörleri belirlenmiştir.

BSTIP kapsamında önümüzdeki dönemde yukarıda arz olunan sektörlerde faaliyet gösteren şirket, işadamları ve kuruluşları bir araya getirmek maksadıyla Ortaklık Forumları düzenlenmesi öngörülmektedir.

KEİ-AB Etkileşimi/İşbirliği açısından Ülkemiz, KEİ ile AB arasında gelişmekte olan ilişkileri ve her iki örgüt arasında kurumsal işbirliği tesis edilmesini desteklemektedir. KEİ ülkelerinin değişik boyutlarda ilişkiler kurduğu ve ortak beklentilerinin olduğu AB'nin, bölgeye ve KEİ'ye yeni bir dinamizm getireceği, AB ile KEİ arasında ortak ilgi alanlarında uzun vadeli bazı projelerin geliştirilebileceği düşünülmektedir. Keza, bölgede işbirliğine ilgi duyan önemli uluslararası aktörlerle de, KEİ çerçevesinde işbirliği yapılabileceği, bu bağlamda ilk etapta KEİ gözlemcisi ülkelerin ilgi duydukları alanlarda işbirliği ve katkılarının sağlanabileceği/artırılabilmesi değerlendirilmektedir.

BM’de gözlemci statüsünü haiz KEİ’nin, BM Avrupa Ekonomik Komisyonu (BM/AEK), BM Çevre Programı (UNEP), BM Sınai Kalkınma Örgütü (UNIDO), BM Gıda ve Tarım Örgütü (FAO), Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ), Enerji Şartı Sekreteryası, Avrasya Ekonomik Topluluğu ve Dünya Bankası ile de değişik düzeylerde işbirliği mevcuttur.

Karadeniz Ekonomik İşbirliği (KEİ) 15. Yıl Zirvesi, 25 Haziran 2007 tarihinde ülkemizin ev sahipliğinde İstanbul’da Çırağan Sarayı’nda, "Yeni Ufuklara Yelken Açmak" teması altında yapılmıştır. Sayın Cumhurbaşkanımızın başkanlığında gerçekleştirilen Zirve’de, 12 üye ülkeden 9’u Devlet Başkanı düzeyinde; Yunanistan ve Arnavutluk Başbakan; Ermenistan ise, Dışişleri Bakanı düzeyinde temsil edilmişlerdir. Zirve’ye, gözlemci ülkelerden ve KEİ ile ilişki içinde olan uluslararası kuruluş ve STK’lardan da yüksek düzeyde katılım olmuştur. Temsil düzeyi itibariyle söz konusu Zirve, KEİ’nin kuruluşunun gerçekleştirildiği 1992 tarihli Zirve’den sonra en üst düzeyde katılım sağlanması yönüyle dikkat çekmiştir. Bu durum bölgesel işbirliği girişimlerinde oynadığımız olumlu rolün sürdüğünün genel bir göstergesi olmasının yanında, üye devletlerin KEİ’ye yeni bir atılım ve canlılık kazandırma yönündeki kararlılıklarının da işaretini oluşturmuştur.

Zirve’nin hemen öncesinde, Zirve’ye hazırlık amacıyla yapılan KEİ Yüksek Düzeyli Memurlar Komitesi Toplantısı (YDMK) ve KEİ Dışişleri Bakanları Konseyi Özel Toplantısında, Zirve Bildirisi taslağına nihai şekli kazandırılmıştır. Dışişleri Bakanları Konseyi Özel Toplantısında ayrıca, uzun süredir yürütülen ve ülkemizin de dahil olduğu temaların sonucu olarak, AB Komisyonu’nun KEİ’de gözlemcilik başvurusu olumlu yönde karara bağlanmıştır. Böylelikle önümüzdeki dönemde KEİ’nin somut projeler temelinde, AB ile gerçek anlamda bir işbirliğine girmesinin yolu açılmış bulunmaktadır.

Zirveden bir gün sonra, KEİ Dönem Başkanlığı faaliyetleri arasında yer alan "Doğu Batı ile Buluşuyor: Enerji Konferansı"na Sayın Cumhurbaşkanımızın yanı sıra, Azerbaycan, Gürcistan ve Ukrayna Devlet Başkanları da iştirak etmişlerdir.

Zirve’nin gerek katılım ve ilgi düzeyi, gerek sonuçları bakımından Karadeniz bölgesi ve KEİ’nin geleceği açısından bir kilometre taşı teşkil ettiği düşünülmektedir. KEİ üyesi ülkeler, KEİ’ye desteklerini en üst düzeyde ifade etmişler ve KEİ’nin

odaklanacağı alanlar dahil, yakın ve orta vadedeki yönelimleri konusunda en üst düzeyde siyasi yönergelerini vermişlerdir.

KEİ-Türkiye İlişkileri ile ilgili olarak Ülkemiz, kuruluşuna öncülük ettiği KEİ içinde önemli bir ağırlığa sahiptir. Örgüt Sekreteryası İstanbul'da bulunmakta, teşkilatın önemli toplantıları çoğunlukla ülkemizde yapılmaktadır.

Türkiye, KEİ çerçevesinde, eski Doğu Bloku üyesi ülkelerin ekonomik potansiyelinden hareketle, bu ülkelerdeki ekonomik faaliyetlerimizin önünü açabilecek ulaştırma, malların sınır geçişleri, vize kolaylığı gibi bazı girişimleri desteklemiştir. KEİ'de ticaretin geliştirilmesine yönelik faaliyetlere de özel önem verilmektedir. Ankara'da yerleşik "KEİ İstatistiki Veri ve Ekonomik Bilgi Değişimi Koordinasyon Merkezi" verilerine göre 2005 yılında ülkemizin KEİ ülkelerine ihracatı 8.6 milyar dolar, ithalatı 20.4 milyar Dolar olarak gerçekleşmiştir. 1999 yılında toplam 6.5 milyar Dolar olan ticaret hacminin 2005 yılında belirtilen noktayı yakalanmasında KEİ'nin örgüt olarak ne kadar katkısı olduğu hesaplanamasa da, KEİ ülkelerinin ülkemizin dış ticaretinde önemli bir yer tuttuğu açıktır.

KEİ'de enerji ve çevre alanlarında da önemli işbirliği potansiyeli olduğu düşünülmektedir. Keza 11 Eylül sonrasında gelişen siyasi ortam muvacehesinde örgütlü suçlar ve terörizmle mücadele ile acil durum işbirliği gibi bazı yumuşak güvenlik önlemleri alınmıştır (http://www.mfa.gov.tr/karadeniz-ekonomik-isbirligi-orgutu-_kei_.tr.mfa).

4.2.4 İkili ilişkiler

Gemi inşa sanayindeki uluslararası ilişkilerin bir boyutu da iki ülke arasında gerçekleştirilen Karma Ekonomik Komisyon (KEK) ve Ulaştırma Karma Komisyonu (UKK) toplantılarıdır.

4.2.4.1 Karma ekonomik komisyon (kek) toplantıları

Devletler arasında ikili ekonomik ilişkilerinin geliştirilmesinde "hukuki altyapı"nın tesis edilmesi önem arz etmektedir. İlişkilerin hukuki zeminini hazırlayan en önemli anlaşmalar;

1. Ticaret Anlaşması
2. Çifte Vergilendirmenin Önlenmesi Anlaşması (ÇVÖA)
3. Yatırımların Karşılıklı Teşviki ve Korunması Anlaşması (YKTKA)

olarak sıralanabilir. Ülkemiz 35 ülke ile Ticaret, 39 ülke ile ÇVÖA ve 61 ülke ile de YKTKA imzalamıştır.

İkili işbirliği ilişkilerinin düzeyine göre, ekonomik, teknik ve bilimsel işbirliği, tarım, ormancılık, balıkçılık, enerji, savunma sanayi, uzay alanında işbirliği veya ortak deniz ve suların kullanımı gibi uzmanlık alanlarını düzenleyen daha özel nitelikli anlaşmalar imzalanması da gündeme gelmektedir.

Karma Ekonomik Komisyonların Statüleri şu şekilde özetlenebilir:

Geçmişte devletin sınırlı da olsa ekonomik faaliyetler üzerinde yönlendirmelerde bulunabildiği ülkeler başta olmak üzere, bazı ülkelerle Karma Ekonomik Komisyon (KEK) oluşturulmuştur. Eşbaşkanlıklarını genelde Bakanların yaptıkları ve heyetlerin ilgili tüm Bakanlık ve kurum temsilcilerinden oluştuğu bu komisyonlar, yıllık toplantılarını dönüşümlü olarak başkentlerde yapmaktadır.

Totaliter rejimler ve gelişme yolundaki ülkelerle işbirliği ilişkileri bu komisyonlar aracılığı ile yürütülmekteydi. Ancak, bu ülkelerin serbest piyasa ekonomisine geçişlerine paralel olarak ilişkilerin özel sektöre kaymaya başlamasıyla, KEK'ler giderek önemini kaybetmekte ve bu tür ülkelerin sayısı azalmaktadır. Dolayısıyla, 65 ülke ile KEK mekanizması mevcut olmakla beraber, önemli bir bölümü artık faal değildir.

KEK toplantılarında hem son bir yıl içindeki faaliyetler gözden geçirilerek değerlendirmesi yapılmakta, hem de geleceğe yönelik görüş alışverişinde bulunmaktadır. Taraflar, ekonomik işbirliği ve ticari ilişkilerde karşılaşılan meseleleri bu platformda dile getirmekte ve Eşbaşkanların Bakan oluşu nedeniyle, ihtiyaç duyulan siyasi irade ve yetkinin de katkısıyla çözümlere ulaşılması daha kolay ve hızlı olabilmektedir.

KEK toplantıları genelde ekonomik işbirliğinin tüm alanlarını kapsamaktadır. Ancak bazı alanların öne çıktığı ve daha kapsamlı çalışma gerektirdiği durumlarda, bu alanlar KEK toplantılarından ayrılarak Karma Ulaştırma Komisyonu, Karma Enerji Komisyonu, Karma Tarım Komisyonu, Karma Turizm Komisyonu gibi ilâve komisyonlar oluşturulabilmektedir.

Avrupa ülkeleriyle ticari ilişkiler hemen hemen tamamiyle özel sektör eliyle yürütülmektedir. Bu bakımdan, Avrupa ülkelerinin çoğuyla Karma Ekonomik Komisyon mekanizması bulunmamakta, olanlar ise işlevini yitirmiş durumdadır.

Bunun yerine, Almanya ile olduğu gibi, kamu ve özel sektörün birlikte katıldıkları İşbirliği Konseyi toplantıları daha yararlı olmaktadır.

Avrupa ülkelerinin hemen hepsiyle ekonomik ve ticari ilişkilerimizin yasal altyapısı tamamlanmış durumdadır. Halen sadece Lüksemburg, İspanya ve Yunanistan ile ÇVÖA müzakere safhasındadır. Portekiz ile de ÇVÖA ile YKTKA müzakere edilmektedir. Ayrıca, Avrupa Birliği (AB) ile yapmış olduğumuz Gümrük Birliği Anlaşmasının gereği olarak, Bulgaristan, Çek Cumhuriyeti, Estonya, Letonya, Litvanya, Macaristan, Makedonya, Polonya, Romanya, Slovakya ve Slovenya ile Serbest Ticaret Anlaşması (STA) imzalanmıştır. Hırvatistan ile müzakereler sürmektedir.

Avrupa ülkelerinin fert başına düşen milli gelirleri ve satın alma güçleri göz önünde tutulduğunda, ticaretimizin olabilecek en üst düzeye ulaştığını söylemek güçtür. Ayrıca, AB ile Gümrük Birliği Anlaşmasının yürürlüğe girdiği 1 Ocak 1996 tarihinden itibaren AB ülkelerinin Türkiye'ye ihracatları önemli miktarda artmış, bu ülkelere olan ihracatımız ise aynı oranda artmamıştır. 1996-2000 döneminde AB'nin Türkiye'ye toplam ihracatı 93.499 milyar dolar, Türkiye'nin AB ülkelerine toplam ihracatı ise 51.625 milyar dolar olmuştur. Yani bu dönemde AB ile ticaretimiz 41.874 milyar dolar açık vermiştir. Bu bakımdan, mevcut ihracat potansiyelinden tam olarak yararlanabilmek için bazı ek girişimlerin yararlı olacağı düşünülmektedir.

Bu girişimler şöyle özetlenebilir:

- Bu ülkelere yapılacak üst düzey ziyaretlerde, Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu (DEİK) üyelerinin (İş Konseyi üyeleri ve o ülke ile iş yapan firmalar) katılımlarının teşviki,
- İş adamlarımızın bu ülkelerde yapacakları temaslara dış temsilciliklerimizin aktif şekilde yardımcı olmaları,
- Kaliteli ürünlerimizin, özellikle sanayi mallarımızın daha iyi tanıtımının yapılması,
- Bu amaçla Avrupa'daki fuarlara, özellikle ihtisas fuarlarına katılımın teşviki,
- Avrupa ekonomisinde olduğu gibi ülkemizde de Küçük ve Orta Ölçekli İşletmelerin (KOBİ) oldukça büyük bir payı mevcuttur. Kendi imkânlarıyla ihracat pazarları bulma şansı az olan KOBİ'lerin hem bilgi akışı, hem maddi yönden teşvikleri,

- İhracat mallarımızın rekabet şansını arttırıcı kur politikalarının izlenmesi de bu kapsamda akla gelmektedir.

AB ülkeleriyle halihazırda yaşanan problemler çerçevesinde Almanya ile, bu ülkede yaşayan vatandaşlarımızın T.C. Merkez Bankasında açtıkları hesapların vergilendirilmesi konusunda ortaya çıkan gelişmeler ve işadamlarımızın vize güçlükleri zikredilebilir. Vize güçlükleri 11 Eylül sonrasındaki gelişmeler muvacehesinde daha da artmıştır.

Türkiye'nin Balkan Ülkeleriyle Ekonomik İlişkilerine bakılacak olursa, Balkan ülkeleri ile Türkiye arasındaki ikili ticari ilişkilerin geliştirilmesi Türk dış politikasının önemli bir boyutunu oluşturmaktadır. Ülkemizin Batı Avrupa'ya ulaşım güzergâhı üzerinde bulunan bu ülkelerde ekonomik kalkınmanın sağlanması ve böylece bu ülkelerin AB gibi Batı Avrupa ülkeleri tarafından kurulan örgütlere üye olmaları bu bölgenin siyasi istikrarı açısından da büyük önem arz etmektedir.

Romanya ve Bulgaristan gibi Balkan ülkeleriyle ekonomik-ticari işbirliğimizin hukuki altyapısı tamamlanmış olup, yatırımlarımız artmıştır. Halen Balkan bölgesindeki toplam 755 milyon dolar tutarındaki yatırımımızın 500 milyon doları Romanya'da, 200 milyon doları da Bulgaristan'dadır. Türkiye her iki ülkede de ilk on büyük yatırımcı ülke arasında yer almaktadır. STA'ların etkilerinin görülmeye başlanmasıyla ticaret hacmimiz artma eğilimine girmiştir. Halihazırda bölgeyle toplam ticaretimiz 1,633 milyar dolar olup, bunun 670 milyon doları Romanya ile, 530 milyonu ise Bulgaristan iledir.

Mevcut ticaret hacmimiz, ürünlerimizin daha iyi tanıtımı, fuar ve sergilere daha sık katılım, ticaret merkezleri kurulması ve önde gelen şirketlerimiz için daha geniş devlet desteği sağlanması halinde daha da artabilir. Balkanlardaki yatırımlarımızın artırılması ve bu ülkelerle ticari ilişkilerimizin geliştirilmesi için özel teşvik yöntemleri uygulanması üzerinde durulmalıdır. Örneğin, Balkanlarda faaliyet gösteren firmalarımız için bir "Risk Fonu" oluşturulması düşünülebilir. Bu tür tedbirlerin bu bölgedeki firmalarımızın pozisyonlarını güçlendireceği muhakkaktır.

Halihazırda Romanya, Bulgaristan, Arnavutluk, Yugoslav Federal Cumhuriyeti, Hırvatistan, Makedonya ve Bosna-Hersek ile KEK mekanizması kurulmuş olup, KEK toplantıları bu ülkelerle mutabık kalınan tarihlerde gerçekleştirilmekte ve ikili

ekonomik ve ticari işbirliğinin seyri değerlendirilerek bu ilişkilerin geliştirilmesi için alınması gereken yeni tedbirler üzerinde durulmaktadır.

Ayrıca, DEİK bünyesinde faaliyet gösteren İş Konseyleri de düzenli aralıklarla toplanarak, bu ülkelerde ortaya çıkan yeni iş imkânları hakkında görüş teatisinde bulunmaktadır. Buna ilâveten, gerek KEK bünyesinde, gerek bağımsız olarak kurulmuş bulunan özel ihtisas komisyonları da düzenli olarak bir araya gelmektedir.

İşadamlarımız Balkan ülkelerinin özelleştirme programlarında satışa çıkardıkları tesislere de ilgi duymaktadır. Bu çerçevede, özellikle demir-çelik ve tüketim malları üreten fabrikalar ve petrol rafinerileri şirketlerimizin ilgi alanında bulunmaktadır.

İşadamlarımız işgücü maliyetinin nispeten düşük olması nedeniyle, özellikle Bulgaristan ve Romanya'da küçük ölçekli işletmeler ve tekstil tezgâhları kurmaktadır. Balkan ülkeleriyle ilişkilerimizde gelecek vaat eden diğer bir alan da müteahhitlik ve müşavirlik sektörüdür. Bu ülkelerde gerçekleştirilmesi öngörülen önemli altyapı projeleri hakkında sağlanan bilgiler ivedilikle müteahhitlik sektörümüzün mesleki üst kuruluşlarına duyurulmakta olup, ihaleler konusundaki gelişmeler de özenle izlenmektedir. Çeşitli altyapı projelerini üstlenen müteahhitlik şirketlerimizin karşılaştıkları güçlüklerin aşılması hususunda gerekli tüm yardımlar yapılmaktadır.

Balkan ülkeleriyle ticari ilişkilerimizin geliştirilmesi için Türk Eximbank kredilerinin bu ülkelere kullandırılması da önem taşımaktadır. Balkan ülkelerine tarafımızca tahsis edilen Eximbank kredilerinin kullanımında çeşitli problemlerle karşılaşmaktadır. Bu problemlerin en önemlisi Makedonya ve Bosna-Hersek örneklerinde görüldüğü üzere, bu ülkelerin Türk Eximbank kredilerine devlet garantisi sağlayamamalarıdır.

Türk bankacılık sektörünün yanı sıra, Balkanlardaki ekonomik faaliyetlerimizin geliştirilebilmesi için kamu kuruluşlarımızın, özellikle teknik yardım ve bilgi birikiminden de yararlanılması mümkündür.

Balkan ülkelerindeki ekonomik işbirliği mekanizmaları ülkemiz lehine daha etkin bir şekilde kullanılmalıdır. Bu kapsamda, Karadeniz Ekonomik İşbirliği, İhracatı Geliştirme Etüd Merkezi (İGEME) tarafından işlevleri üstlenilen Balkan Ülkeleri Ticareti Geliştirme Bölge Merkezi, Balkan Ülkeleri Odalar Birliği, Güneydoğu

Avrupa  lkeleri  şbirliği Girişimi gibi kuruluş ve mekanizmaların hizmetlerinden firmalarımızın yararlanabilme imkânlarının sağlanması yerinde olacaktır.

Türk özel sektörünün Balkanlardaki ekonomik girişimlerinin daha da etkin bir hale gelebilmesi için karşılıklı  ş Konseylerinin daha sık aralıklarla toplanması, KOB 'ler ve Ticaret Odaları ziyaretlerinin artırılması ile önemli fuar ve sergilere katılımın sağlanması üzerinde durulması gereken diğer önemli hususlardır.

Buna ilâveten, Balkan ülkelerini doğrudan veya dolaylı bir şekilde ilgilendiren önemli uluslararası ve bölgesel toplantılara Yunanistan'ın yaptığı gibi, Türkiye'nin de etkin bir şekilde katılmasının ve bu platformda Türkiye'nin sadece siyasi tezleri değil, ekonomik görüşlerinin de kuvvetle savunulmasının gerekli olduğu düşünülmektedir.

Ayrıca, Türkiye'nin Balkanlarda siyasi olduğu kadar ekonomik ve ticari anlamda etkin bir politika izleyebilmesinin, büyük ölçüde Türkiye'nin makro ekonomik dengeleri ve mali piyasalarında istikrarın sağlanmasına bağlı olduğu açıktır. Küreselleşen bir dünyada, ülke içinde arızı olarak ortaya çıkan bazı ekonomik ve mali güçlüklerin yurt dışına nasıl derhal yansıdığı, Ceylan Holding'in Bulgaristan'da üstlendiği altyapı projelerinin iptal edilmesi örneğinde ve Bayındır Holding'in Romanya'daki bankasının içine düştüğü durumunda açıkça görülmüştür.

Sonuç itibariyle, Balkanlarda açılacak önemli ihalelerin Türk firmalarınca kazanılması ve  zelleştirme çerçevesinde satışa çıkarılan stratejik tesislerin alınmasının finansmanında kullanılacak, özel ve kamu sektörünün ortak katkılarıyla "Balkan Sandığı" gibi özel bir fonun oluşturulmasının, Balkanlardaki ekonomik mevcudiyetimizin güçlenmesinde önemli katkıda bulunacağı düşünülmektedir.

Türkiye'nin Arap  lkeleriyle ekonomik ilişkileri açısından; Türkiye bütün ülkelerle olduğu gibi Arap  lkeleriyle de ticari ve ekonomik ilişkilerini geliştirmek çabasındadır. Genel bir değerlendirme yapıldığında, Orta Doğu'daki birçok ülkede ekonomik açıdan yapısal problemlerin bulunduğu, ayrıca siyasi meseleler nedeniyle bu ülkelerin ekonomiye yeterince ağırlık veremedikleri, yatırımlarının yetersiz kaldığı, buna bağlı olarak ödeme güçlüklerinin bulunduğu ve ithalatlarının kısıtlı kaldığı gözlenmektedir.

Körfez  lkelerinin ise Orta Doğu'daki birçok ülkeye kıyasla ekonomik bakımdan daha güçlü durumda oldukları, yatırım ve ithalat yapabilecek mali g  ce sahip

bulundukları bilinmektedir. Ancak bu ülkelerin, Batılı ve ekonomik açıdan gelişmiş düzeyde bulunan diğer ülkelerle işbirliğine girmeyi tercih ettikleri gözlenmektedir. Türk girişimciliğinin Körfez ülkelerinde yeterince tanınmadığı ve şirketlerimizin bu pazar hakkındaki araştırmalarının kısıtlı kaldığı düşünülmektedir.

Orta Doğu ülkeleriyle ticari ve ekonomik ilişkilerimizin kritik dönemlerde azalsa bile devam etmiş olması dikkat çekicidir. Bu nedenle, Orta Doğu'da istikrar sağlanabildiği ölçüde, bölgedeki ülkelerin kaynaklarını ekonomiye kaydırabilecekleri ve bunun Türkiye ile ticari ve ekonomik ilişkilerine olumlu biçimde yansıtacağı aşîkârdır. Ancak mevcut şartlarda dahi, gerekli hukuki altyapının oluşturulması ve özel sektörümüzün daha etkin bir şekilde bu ülkelerle bağlantı kurmasıyla ticari ilişkilerimizin daha ileriye götürülebileceğine inanılmaktadır.

Orta Doğu'daki Arap ülkeleriyle ticaretin gelişmesinin, Türk firmalarının Orta Asya ve Afrika pazarlarıyla Körfez bölgesine giriş imkânını artıracığı hesaplanmaktadır. Bu çerçevede diğer ülkelerle işbirliği yapılarak, ortak girişimlere gidilmesi, fuarlara katılınması, Türk ihraç ürünleri sergilerinin düzenlenmesi, KOBİ ziyaretlerinin artarak devam etmesi, ayrıca çok taraflı ve bölgesel işbirliği oluşumları içerisindeki ortak çabaların sürdürülmesi önem arz etmektedir.

Bunlara ek olarak, kamu kesimi ve işadamlarının karşılıklı ziyaretlerinin yanı sıra, uzman ve bilgi değişimi yoluyla işbirliği imkânlarının araştırılmasının da ikili ticari ve ekonomik ilişkilere ivme kazandıracığı değerlendirilmektedir. Özellikle Körfez ülkelerine üst düzey ziyaretler düzenlenmesi, kapsamlı temas imkânı sağlanması ve karşı tarafta işbirliğinin devamına yönelik kararlılığımızı yansıtmaları bakımından yararlı görülmektedir.

Diğer taraftan, Orta Doğu ve Körfez ülkelerindeki pazar imkânlarını yeterince tanımayan firmalarımızın bu ülkelerle işbirliği yapmaya teşvik edilmesi, Körfez bölgesi genelinde potansiyelin altında seyreden ticaret rakamları üzerinde olumlu bir etki yaratacaktır. Bunun yanında, özellikle Orta Doğu pazarına ilgi duyan kuruluşlarımızın girişimlerinin Eximbank ve ticari kredilerle desteklenebileceği akla gelmektedir.

Afrika kıtasındaki Arap ülkeleri de Türk ekonomisi ve özellikle müteahhitlerimiz için önemli bir pazar niteliğini taşımaktadır. "Afrika'ya Açılım Eylem Planı" çerçevesinde, söz konusu kıta ile mevcut olan ilişkilerimizde sağlam bir zemin

oluşturup, bu ilişkilerimizi ekonomik ve ticari alanlarda çeşitlendirmenin ve güçlendirmenin uzun dönemde siyasi ilişkilerimiz üzerinde de olumlu etkiler yaratacağı beklenmektedir.

Son yıllarda Körfez ülkeleriyle ticari ve ekonomik ilişkilerimizde özellikle işadamlarımızın temas eksikliğinden kaynaklanan bir durgunluk gözlenmektedir. 1998 yılında 2.298.041.000 dolar düzeyinde gerçekleşen Türkiye'nin, Birleşik Arap Emirlikleri, Bahreyn, Katar, Kuveyt, Oman, Suudi Arabistan ve Yemen'le toplam ticaret hacmi, 1999 yılında yaklaşık 509 milyon dolarlık bir düşüş kaydederek 1.788.773.000 dolara, 2000 yılında ise 103 milyon dolarlık bir düşüşle 1.685.773.000 dolara inmiştir.

Türkiye'nin bu ülkelerle ticaret hacminin potansiyelin altında olmasının başlıca nedenleri, ihraç ürünlerimizin Körfez pazarlarında yeterince tanıtılmaması, ulaşım güçlükleri ve bu nedenlerle işadamlarımızın bu pazarlara yeterince ilgi duymamalarıdır.

ÇVÖA ve YKTKA gibi hukuki altyapıyı oluşturacak akitlerin yakında sonuçlandırılması beklenmektedir. Bu anlaşmalar, girişimcilerimizin bölgeye yönlendirilmesine katkıda bulunacaktır.

Körfez ve genelde Arap ülkeleriyle ikili ticari ve ekonomik ilişkilerimizin geliştirilebilmesinde kamu ve özel sektör kuruluşlarımızın yakın işbirliği ve eşgüdüm içinde bulunmaları ve girişimcilerimizin Eximbank ve ticari krediler dahil, gerekli her türlü tedbir ile desteklenmeleri önem arz etmektedir.

Öte yandan, Türk ihraç ürünlerinin yeterince tanınmadığı Körfez ülkelerinde fuarlara geniş ölçüde katılım sağlanmasının veya ürünlerimizi tanıtıcı nitelikte sürekli ihraç ürünleri sergileri açılmasının ihracatımızı artıracakı düşünülmektedir.

Türkiye'nin Orta Asya Cumhuriyetleriyle ekonomik ilişkileri incelendiğinde; bağımsızlıklarını 1991 yılında kazanan Orta Asya Cumhuriyetleri öncelikle kollektivist sistemden demokrasiye geçiş ve pazar ekonomisi kurumlarını yerleştirme sürecini de kapsayan yeni bir devlet kurma mücadelesi vermişlerdir.

Bu yolda katedilen mesafeye rağmen, söz konusu mücadelenin bugün de sürdüğünü söylemek yanıltıcı olmayacaktır. Bağımsızlık Sovyetler Birliği içindeki ekonomik açıdan bütünleştirici ve tamamlayıcı unsurların işlevlerine son vermiştir. Sovyet sisteminin çözülmesi bu ülkelerin aralarındaki ticari ve ekonomik ilişkilere önemli

bir darbe vurmuştur. Bu nedenle pazar ekonomisine geçiş, aynı zamanda üretimi sürdürebilme ve temel ihtiyaçları karşılayacak ölçüde kendi kendine yeterli hale gelebilme kavgasıyla birlikte götürülmüştür. Oysa, fiyatların dünya fiyatlarına yaklaştırılması bir yandan eski kalıpları yıkıp ödemeler sistemini bozarken, diğer yandan gelişmelere tepki olarak alınan idari kararlar ve getirilen geriye dönük uygulamalar işleri daha da zorlaştırmıştır.

Üretimin düştüğü, ticaretin geometrik olarak azaldığı, takas sisteminin ortaya çıktığı, para hareketlerinin düzensiz yürüdüğü bu ortamda, yönetimler rasyonel bir ekonomi politikası oluşturamamış ve kamu düzenini sağlamakta güçlük çekmişlerdir.

Bu arada, bazı çevreler demokratik, laik ve pazar ekonomisini benimsemiş bir ülke olarak Türkiye'yi Orta Asya Cumhuriyetleri için bir model olarak nitelemişlerdir. Türkiye, tarihi ve kültürel bağlarını da dikkate alarak kendisinden beklenen desteği vermeye çalışmıştır.

Gerçekten de Türkiye, bu ülkeleri ilk anda tanıyarak ve diplomatik ilişki kurarak, onların uluslararası toplumun üyeleri haline gelmelerinde öncü rolü oynamış, siyasi, iktisadi, ticari ve kültürel ilişkilerini hızla geliştirmiştir.

Bu kapsamda, 1992 yılından bu yana imzalanan anlaşmalarla bu ülkelere 1,2 milyar doların üzerinde Eximbank kredisi açılması, yaklaşık 10 bin gence ülkemizdeki eğitim kurumlarında öğrenim imkânı tanınması, subay, askeri öğrenci, diplomat, bankacı gibi çeşitli kadroların eğitilmesi, insani ve teknik yardımlarda bulunulması, TRT Avrasya yayınlarının başlatılması, dijital telefon santrallerinin ve yer uydu istasyonlarının kurulması, Türk Havayollarının düzenli seferler ihdas etmesi, bu ülkelerin bağımsızlıklarının ilk döneminde ekonomik sıkıntılarını hafifleterek dışa açılmalarında yararlı olmuştur. İkili ekonomik ilişkilerimizin yasal çerçevesi küçük istisnalar dışında tamamlanmış, böylece güvenli bir yatırım ortamı sağlanmaya çalışılmıştır.

Bağımsızlığın ilk yıllarında mütevazı boyutlarda gerçekleşen ticaret hacmimiz, 2000 yılı sonunda 1,5 milyar dolar düzeyine ulaşmış, bölgede Türk girişimcilerce toplam 6,5 milyar dolarlık yatırım yapılmış, müteahhitlik hizmetlerimiz ise 4 milyar doları aşmıştır.

Halen bölgede irili ufaklı 2500'den fazla Türk firması faaliyet göstermektedir. Türk iş adamları bölgeyi tanımış, dil, din, tarih ve kültür birliğinin yarattığı yakınlıkla güçlü bir konum kazanmışlardır.

Bu arada, Rusya'da yaşanan ekonomik ve mali kriz bölge ülkelerini de olumsuz yönde etkilemiş ve pazar ekonomilerinin gelişimini engelleyici bir rol oynamıştır. Bu nedenle, esasen kaydedilen ilerlemeye rağmen, henüz istenilen düzeye ulaşamayan ticari ve ekonomik ilişkilerimizi artırabilmek ve piyasa ekonomisini sağlam bir biçimde yerleştirebilmek için yardım ve desteğimizi sürdürmemizin gerekli olduğuna inanılmaktadır.

Türk dış politikası, özellikle son dönemde "bölge merkezli" dış siyasi açılımlara öncelik vermiş ve Orta Asya ülkelerine bu bakış açısıyla yaklaşmıştır. Türkiye bölgeye yönelik kendi eşgüdümlü politikasını oluşturmaya çalışmaktadır. Bununla birlikte Türkiye, bölge ülkelerinin bağımsızlıklarını kazanmalarından bu yana, tek başına hareket etmeyi ve nüfuz alanları oluşturmayı amaçlamamıştır. Aksine, üçüncü ülkeleri her vesileyle bu bölgeye yönelik politikalarında işbirliğine ve yardıma çağırmaktadır.

Son iki yıllık dönemde ikili ve çok taraflı ticari ve ekonomik ilişkilerimiz, uluslararası kuruluşlar nezdinde de yeni bir işbirliği dönemine girmiştir. Bu kapsamda Türkiye, Kırgızistan'ın geçtiğimiz yıl sonunda Dünya Ticaret Örgütüne katılmasını desteklemiştir.

Bölge ülkeleriyle enerji, tarım, madencilik, sanayi, ticaret, turizm ve akla gelebilecek her alanda işbirliği imkânları mevcuttur. Bu potansiyelin yeterince hayata geçirilememesi, piyasa ekonomisinin henüz tam anlamıyla yerleştirilememesi, geçiş dönemi sıkıntılarının sürmesi, finansman yetersizliği ile ulaşım ve altyapı meselelerinin çözülmemesinden kaynaklanmaktadır.

Orta Asya Cumhuriyetlerinde bulunan Türk firmalarının karşılaştıkları belli başlı problemler aşağıda kayıtlıdır:

a) Gümrük: Türk firmaları, bu ülkelerdeki gümrük vergilerinin yüksek ve denetimlerin yetersiz olması nedeniyle kaçak malların rekabet güçlerini olumsuz yönde etkilemesi, gümrüklerde yaşanan bürokratik engeller ve vergi mevzuatındaki belirsizlikler gibi problemlerle karşı karşıya kalmaktadırlar.

b) Taşımacılık: Taşımacılık ve ulaştırma konularında yaşanan belli başlı problemler, yeterli sayıda geçiş belgesi alınamaması, Türk araçlarının yüksek oranlarda vergilere tabi tutulmaları ile yollardaki kontrol noktalarında ödenen harç ve para cezalarıdır.

c) Bankacılık: Orta Asya Cumhuriyetlerinde faaliyette bulunan Türk firmaları, konvertibilite, yabancı sermayenin devlet garantisine sahip yasal haklara kavuşturulamaması, transfer güçlükleri ve sigortacılığın disiplin altında olmaması gibi meselelerle karşı karşıya kalmaktadırlar.

d) Vergilendirme: Yüksek katma değer vergisi, serbest bölgeler olmadığı için malların ülkeye girer girmez vergilendirilmesi gibi problemler henüz çözüme kavuşturulamamıştır.

e) Diğer problemler: Yabancı gerçek kişilerin, mevzuatın eksikliğinden kaynaklanan oturma ve çalışma izinleri, mülk edinmeleri ve kiralamaları gibi alanlarda yaşadıkları güçlükler henüz giderilememiştir.

Öte yandan, Orta Asya Cumhuriyetlerindeki yabancı sermaye kanunları ile altyapı ve sigorta sistemlerindeki eksiklikler, yatırımı teşvik edici ortamın olmaması ve özelleştirmedeki aksaklıklar gibi güçlükler, girişimcilerimizi caydıran diğer unsurlardır.

Önümüzdeki dönemde ülkemizin Orta Asya Cumhuriyetlerine açılmalarında öncelik arzeden hususları iki ana başlık altında toplayabiliriz:

Birincisi, bölgenin özellikle yer altı zenginliklerinin en uygun düzeyde değerlendirilmesi ve uluslararası pazarlara açılması bakımından stratejik önemi haiz makro projelerin ortak çabalarımızla hayata geçirilmesidir.

İkincisi, ikili ilişkilerimiz çerçevesinde sanayi, tarım, turizm ve madencilik gibi alanlarda teknik işbirliğinin somut pratik ve uygulanabilir projelerle geliştirilmesidir.

Öte yandan, ekonomi içindeki rolleri ve esneklikleriyle ilgi odağı olan KOBİ'ler desteklenirken, orta-büyük ölçekli sektörel pazar payını hedef alan kalıcı yatırımların teşvik edilmesi de bir zorunluluk olarak ortaya çıkmaktadır. Bu kapsamda, en öncelikli ihtiyaç ise yeterli finansmanın sağlanmasıdır.

Türkiye'nin afrika ülkeleriyle ekonomik ilişkileri

Afrika ülkeleriyle ilişkilerimiz, birkaç istisna dışında, bugüne kadar düşük bir seyir izlemiştir. İlişkilerin düşük düzeyde kalmasında, coğrafi engeller, karşılıklı iletişim

eksikliği, Afrika'nın Türkiye'nin doğal ilgi alanı dışında kalması, bu ülkelerdeki iç siyasi istikrarsızlıklar gibi çeşitli faktörlerin rolü bulunduğu bir gerçektir.

Başta Somali, Etiyopya, Sudan, Eritre ve Cibuti olmak üzere, bu ülkelerden bazılarıyla Osmanlı İmparatorluğu zamanında tesis edilen iyi ilişkiler sayesinde, Türkiye'nin, diğer Avrupa devletlerine kıyasla, bölgede özel bir yere sahip olduğu, bu durumun ilişkilerimizin geliştirilmesi için önemli bir avantaj teşkil ettiği söylenebilir.

Ekonomik açıdan bakıldığında, Afrika kıtası büyüyen Türk ekonomisi için önemli bir pazar niteliğini taşımaktadır. 1990-2000 yılları arasında Türkiye'nin Afrika ülkelerine yönelik ticaret hacmi iki kat artmış bulunmaktadır. Bazı Afrika ülkelerinin petrol ihracatçısı ülke konumuna gelmesinin bu ülkelerdeki nispi alım gücünün yükselmesine, dolayısıyla söz konusu ülkelerle ticaretimizin gelişmesine yol açacağı düşünülmektedir. Öte yandan, Batı Afrika Ülkeleri Ekonomik Topluluğu (ECOWAS) ile Doğu ve Güney Afrika Ortak Pazarı (COMESA) gibi örgütlerin kurulmasının ve bu çerçevede üye ülkeler arasında gümrük vergilerinin azaltılmasının Afrika ülkelerini özel sektörümüz açısından daha cazip bir pazar haline getireceği değerlendirilmektedir.

Afrika ülkeleriyle ekonomik ilişkilerimizin sadece mal ticaretiyle sınırlı kalmayarak, uzman değişimi, ülkemizde düzenlenecek kısa süreli seminer ve kurslara Afrikalı katılımcıların iştiraklerinin sağlanması gibi girişimlerle ikili ilişkilerimizin daha da ileri götürülebileceği düşünülmektedir. Bu meyanda, özellikle sulama, tarım, ormancılık ve enerji konularında ülkemizin tecrübelerinin Afrika ülkelerine aktarılması ilişkilerimize önemli katkılar sağlayacaktır.

Afrika ülkelerinin önemli altyapı yatırımları gerçekleştirmeleri gerekmektedir. Müteahhitlik firmalarımız halihazırda bu ülkelerde gerçekleştirilen projeler için açılan ihalelere katılmaktadır. Bu sektörde firmalarımızın sahip oldukları tecrübenin önemli bir avantaj olduğu düşünülmektedir. Halen Afrika'da gerçekleştirilecek altyapı projeleri için Afrika Kalkınma Bankası, Dünya Bankası, İslam Kalkınma Bankası ve Afrika için Arap Bankası gibi kuruluşlardan finansman desteği sağlanmaktadır. Ülkemizin Afrika Kalkınma Bankasına donör ülke olarak katılımının sağlanmasının firmalarımızın girdikleri ihaleleri kazanma şansını arttırabileceği düşünülmektedir.

Afrikalı ülkelerle ilişkilerimizi ekonomik, ticari, kültürel ve siyasi alanlarda çeşitlendirme ve güçlendirme amacıyla başlatılan "Afrika'ya Açılım Hamlesi" çerçevesinde yapılan girişimler olumlu sonuçlar vermiştir. Afrika ülkelerinin birçoğuyla karşılıklı üst düzey ziyaretler gerçekleştirilmiş, ziyaretler vesilesiyle bu ülkelerle ekonomik ilişkilerimizin hukuki altyapısını oluşturan anlaşmalar imzalanmıştır. Afrika ülkeleriyle ilişkilerimizde ekonomik, ticari ve kültürel temasların yoğunlaştırılması suretiyle oluşturulacak sağlam bir altyapının uzun dönemde siyasi ilişkileri etkileyeceği kuşkusuzdur. Böyle bir gelişme ise, Türkiye'ye dış politikada önemli avantajlar sağlayacaktır. "Afrika'ya Açılım Hamlesi"nden beklenen sonuçların elde edilmesi için bu girişimin yeterli bir kaynakla finanse edilmesi gerektiği açıktır. Bu amaçla oluşturulabilecek bir fonla, özellikle Afrika ülkelerine sağlanacak teknik yardım, uzman değişimi, Afrikalı uzmanlara kurs ve seminerler verilmesi gibi girişimlerin finanse edilebileceği düşünülmektedir.

Afrika ülkeleriyle ticaretimizde, gerek nispi coğrafi yakınlık, gerek tarihi ilişkilerimiz nedeniyle Kuzey Afrika ülkeleri ilk sıralarda yer almaktadır. Özellikle Cezayir, Tunus, Mısır ve Fas bu kıtadaki en önemli ticari ortaklarımızı oluşturmaktadır.

Yatırımcıların özellikle Libya, Cezayir, Güney Afrika Cumhuriyeti gibi hammadde zengini ülkelere, bu hammaddelerin çıkarılmasına ve ihracına yönelik sektörlere yöneldiği, kıtada yabancı yatırımlara duyulan ihtiyacın ise sanayi ürünleri imalatına yönelik alanlarda yoğunlaştığı görülmektedir.

Yukarıda değinildiği gibi, Afrika ülkelerinin çeşitli ekonomik bütünleşme hareketleri içinde bir araya gelmeleri, bu kıtanın ayrı ayrı ülkelere bölünmüş pazarlar olarak değil, aralarında gümrük vergilerinin kaldırıldığı her biri geniş tüketici kitlesi barındıran ve altyapı yatırımı yapmayı hedefleyen iki veya üç ana pazar olarak değerlendirilmesini zorunlu kılmaktadır. Bu şekilde bakıldığında, Afrika kıtasının yatırımcılarımız açısından önemli fırsatlar sunduğu düşünülmektedir. Öte yandan, bu ülkelerde hammadde ile el emeğinin nispeten ucuz olması ve bu ülkelerin AB'nin tercihli ticaret sistemine dahil olmaları nedeniyle Afrika kıtasının firmalarımız açısından önemli bir merkez olabileceği mütalâa edilmektedir.

Müteahhitlik hizmetleri sektörü Afrika ülkeleri içerisinde sadece Libya'da yoğun olarak faaliyet gösterebilmiştir. Libya dışında faaliyet gösterilen diğer ülkeler

arasında Cezayir, Etiyopya, Sudan, Tunus, Fas ve Malavi (Zambiya, Mozambik ve Tanzanya'nın ortasında kalan ülke) bulunmaktadır. Şirketlerimizin yerli firmalarla işbirliği içerisinde, bu Afrika ülkelerinde açılan ihalelere katılmasının, ihalelerin alınmasında önemli bir unsur olacağı, öte yandan Afrika Kalkınma Bankasına donör üye olarak katılmamızın da firmalarımızın katıldıkları ihalelerin sonuçları üzerinde olumlu etkileri olabileceği düşünülmektedir.

Türkiye'nin Alt-Kıta ve Asya-Pasifik Ülkeleriyle Ekonomik İlişkileri ile ilgili olarak; Uzak Doğu bölgesi günümüzde ABD ve AB ile birlikte dünyanın üç büyük ekonomik ve ticari merkezinden biridir. Dünya nüfusunun %55'ini barındıracak olan Asya, küresel düzeyde gayrisafi milli hasılanın %44'ünü üretecek, dünya ticaretinin %25'i Asya ülkeleri ile yapılacaktır.

ABD ve AB ülkeleri başta olmak üzere, sanayileşmiş ülkelerin bu bölgeye olan ilgilerinin ve dolayısıyla ekonomik ve ticari ilişkilerinin hızla geliştiği ve hatta bu ülkelerle STA'lar yapılmasının söz konusu olduğu bir sırada, AB ile Gümrük Birliği Anlaşmasını imzalamış olan Türkiye'nin bu sürecin dışında kalması ve Uzak Doğu ülkelerinin sunduğu imkânlardan pay almaya çalışmaması düşünülemez.

Son yıllar zarfında ekonomimizin kazandığı dinamizm ve dünyaya açılmaya başlaması ile birlikte Asya ülkelerinin Türkiye ile işbirliği alanlarını ve imkânlarını araştırdığı gözlenmektedir. Türkiye, Orta Doğu-Orta Asya ve Avrupa eksenlerinde önemli bir köprübaşı (önemli mevki) olarak görülmeye başlanmıştır.

Genellikle olumlu olan bu imaja, Türkiye'ye gösterilmeye başlayan ilgiye, beklentilere ve çeşitli alanlardaki işbirliği perspektifleri ve büyük gelişme potansiyeline rağmen, bugüne kadar Türkiye'nin Asya/Asya Pasifik bölgesi ile ticari ve ekonomik ilişkileri arzu edilen gelişme düzeyine ulaşamamıştır. Bunun en önemli nedenlerinden biri, kuşkusuz bölgenin uzaklığı ile dikkat ve etki alanımız dışında kalmış oluşudur. Bölge ülkeleri ile ticaretle genel olarak, iletişim eksikliği, firmalarımızın bu ülkelerin piyasaları ve tüketici eğilimleri hakkında yeterli bilgiye sahip olmamaları, standartlarda uyumsuzluklar, bölge ülkelerindeki ithal ikameci politikaların bir sonucu olarak yüksek vergi oranları gibi problemler yaşanmaktadır. Ayrıca, bu bölge, yoğun ticari ilişkilerimiz olan ve şartlarını iyi bildiğimiz Avrupa ülkeleri ve Amerika pazarlarından oldukça farklı özelliklere sahiptir.

Bölge ülkeleri ile Türkiye arasındaki ticari ilişkilerin geliştirilmesini teminen, Avustralya, Bangladeş, Çin Halk Cumhuriyeti (ÇHC), Endonezya, Filipinler, Güney Kore, Hindistan, Malezya, Pakistan, Sri Lanka, Tayland, Vietnam ve Yeni Zelanda ile KEK mekanizması kurulmuştur.

Ayrıca, ülkemiz ile Avustralya, Bangladeş, ÇHC, Endonezya, Güney Kore, Hindistan, Japonya, Malezya, Pakistan ve Singapur arasında ÇVÖA; Bangladeş, ÇHC, Endonezya, Filipinler, Güney Kore, Hindistan, Japonya, Malezya ve Pakistan ile YKTKA; Bangladeş, Japonya, ÇHC, Avustralya, Güney Kore, Hindistan, Malezya, Pakistan, Vietnam, Tayland, Endonezya ve Filipinler ile Ticaret Anlaşmaları imzalanmıştır.

Öte yandan, Japonya, ÇHC, Güney Kore, Hindistan, Malezya, Endonezya, Filipinler ve Pakistan ile İş Konseyleri mevcut olup Avustralya ile de İş Konseyi kurulması öngörülmektedir.

Dolayısıyla, bölge ülkeleri ile ekonomik ve ticari ilişkilerin hukuki zeminin büyük ölçüde hazırlanmış olduğu söylenebilir (Güçlü, 2002).

4.2.4.2 Ulaştırma karma komisyonu (UKK)

Türkiye, uluslararası planda taşımacılıkla ilgili belli başlı konvansiyonlara tabi olmasına rağmen, bu alandaki milli mevzuatını 2003 yılına kadar oluşturamamıştır. Oysa, aynı dönemde bir çok uluslararası sözleşmeye taraf olunmuştur. Ulusal planda bu alandaki boşluk ihtiyaç karşısında dönem dönem çıkarılan yönetmeliklerle doldurulmaya çalışılmıştır. Bu bakımdan Türkiye'de uluslararası taşıma mevzuatının ulusal mevzuattan daha hızlı geliştiğini söylemek doğru olacaktır.

Bu bağlamda, 2003 yılı Temmuz ayında yürürlüğe giren Taşıma Kanunu ve buna bağlı olarak 2004 yılı Şubat ayında çıkarılan Taşıma Yönetmeliği kurumsallaşmayı, disiplini ve mesleki yeterliliği geliştirmeyi teşvik edici unsurlar içermektedir.

Söz konusu yasa, taşımacıların, ekonomik, seri, elverişli ve güvenli biçimde, çevrenin korunmasına özen göstererek ve kamu yararını gözeterek, tam bir rekabet ortamında faaliyet göstermelerini hedef almıştır. Bu bakımdan yol güvenliğinin arttırılması, yükleme kriterlerinin sağlanması, çevre kirliliğinin azaltılması ve çalışma saatlerinin iyileştirilmesini öngören hususlar içermektedir.

Yasanın hazırlanmasında ülkemizin AB üyelik süreci de göz önünde bulundurulmuştur. AB müktesebatı ile uyumlu olacak şekilde, taşıma piyasasına giriş ve çıkışı disipline etmek amacıyla az araçlı çok sayıda firma yerine, çok araçlı az sayıda firma kurulması ön planda tutulmuştur. Bunu sağlamak için de belirli ölçütler getirilmiş; sözgelimi, saygınlık, mesleki ve mali yeterlilik kıstasları temel alınmıştır. Yolcu taşımacılığında ise, yukarıda belirtilen kıstaslara ilave olarak, zorunlu karayolu taşımacılığı mali sorumluluk sigortasının yanında zorunlu koltuk/ferdi kaza sigortası yapılması şart koşulmuştur. Taşıtların teknik yeterlilikleri konusunda da ilave kıstaslar getirilmiştir. Yasada, sosyal güvencenin geliştirilmesine ilişkin hükümlerin yanı sıra, işletmeciliğin geliştirilmesini teşvik edici hükümler, bir seri müeyyide ile birlikte yer almaktadır.

Yasa, ayrıca, Ulaştırma Bakanlığı Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğüne (KUGM) de ilave görevler yüklemiştir. Bu itibarla, KUGM'nün mevcut yapısının geliştirilmesi ve ilave personelle takviye edilmesi uygun olacaktır.

Ancak, anılan yasanın bazı yönleriyle, sektör temsilcileri ve çalışanları tarafından eleştirildiği görülmektedir. Sektör temsilcilerine göre, Taşıma Kanunu ve Yönetmeliği'nin yürürlüğe girmiş olması genel olarak olumlu görülmekle birlikte, bazı hususlarda soru işaretleri mevcuttur. Sektör temsilcilerinin yeni mevzuata ilişkin bazı itirazlarını aşağıdaki şekilde özetlemek mümkündür:

1. Türkiye'de ulaştırma alanında faaliyet gösteren birçok iş kolunu temsil edecek ilgili sivil toplum örgütü bulunmamaktadır. Bu durum Karayolu Taşıma Kanunu ve Yönetmeliğinin bazı hükümlerinin uygulanmasını güçleştirmektedir.
2. Taşımacılıkla ilgili yetki belgesi alım ücreti yüksektir. (C-2 Yetki belgesi alım ücreti başlangıçta 100 milyar TL olarak belirlenmiştir. Yoğun çalışmalara rağmen ancak 40 milyar TL'na indirilebilmiştir). Özellikle yurtiçi yük taşımacılığında faaliyet gösteren kişi/kamyon sahipleri yetki belgesi alımına yanaşmamaktadır.
3. Ulaştırma sektörü çalışanlarının çalışmasını zorlayıcı cezai müeyyideler getirilmiştir.

Uluslararası planda ise, Türkiye, taşımacılıkla ilgili on altı önemli konvansiyondan altısına taraftır. (AETR, CMR, TIR, 1956 Tarihli Ticari Araçların Geçici İthal Konvansiyonu, 1954 tarihli Gayri Ticari Araçların Geçici İthal Konvansiyonu, AGTC). Bunlardan en önemlisi Uluslararası Taşıma Sözleşmesi'dir (Transport

International sur Route-TIR). TIR Sözleşmesi, uluslararası taşımayla ilgili teknik düzenlemeleri içermektedir. AETR konvansiyonu ise taşıma sektöründe faaliyet gösterenlerin çalışma koşullarını düzenlemektedir. Türkiye son olarak tehlikeli maddelerin taşınmasına ilişkin sözleşmeyi imzalamıştır. Bu şekilde akdedilen çok taraflı sözleşme sayısı yediyi bulmuştur. Türkiye, ayrıca, Ulaştırma Bakanları Konferansı (UBAK) sürecine de dahildir.

Bunların yanında Türkiye, 53 ülke ile ikili planda taşıma sözleşmesi imzalamıştır. Bu anlaşmalar çerçevesinde oluşturulan Karma Ulaştırma Komisyonu Toplantıları (KUK) uzmanlar düzeyinde belli aralıklarla yapılmaktadır. Toplantılarda, iki ülke taşıyıcılarının karşılıklı olarak karşılaştıkları sorun ve güçlüklerin ilk elden belirlenerek, bunların giderilmesini sağlayacak önlemlerin alınmasına çalışılmaktadır. Bu çerçevede, son dönemde yapılan KUK toplantılarında geçiş belgeleri kotası en önemli konulardan biri haline gelmeye başlamıştır. Ancak, bu alanda ikili planda veya transit olarak gerçekleşen taşımalar arasındaki sayı farkı nedeniyle ülkemiz açısından mütekabiliyet uygulanması mümkün olamamaktadır. Bu durum ülkemizin hareket alanının daralmasına neden olmaktadır (Keçeci, 2006).

5. GEMİ SANAYİ ALANINDAKİ ULUSLARARASI FAALİYETLERİN TÜRKİYE'YE YANSIMALARI

5.1 Uluslararası Kurallar ve Düzenlemeler

Gelişen teknoloji, denizcilik sektöründe yaşanan kazalar, dünyamızı tehdit eden küresel ısınma, iklim değişikliği, çevre ve hava kirliliği, sektörün yapısal durumu diğer gelişmeler denizcilik sektörüne yeni kurallar olarak yansımaktadır. Gemi inşa sektörünü etkileyen son zamanlardaki kuralların bazıları aşağıda sunulmaya çalışılmıştır. Bunlardan bazıları IMO, bazıları OECD tarafından düzenlenmektedir.

Son yıllarda küresel ısınma ve iklim değişikliği konuları birçok sektörün öncelikli gündem maddeleri arasında yer almaktadır ve bu konular enerji tasarrufu ve yeşil büyüme başlıklarıyla beraber anılmaktadırlar.

Son zamanlarda bu konularla olan gelişmelerle ilgili olarak IMO tarafından şimdiye kadar ilk defa zorunlu enerji verimliliği tedbirlerinin denizcilik sektörü için kabul edildiği ifade edilmektedir.

Söz konusu haberde IMO'nun uluslararası sektör için zorunlu küresel sera gazları (greenhouse gas-GHG) azaltım rejimini kabul ettiği belirtilmektedir. Örgütün çok önemli bir ilerleme kaydettiği nokta; 11-15 Temmuz 2011 tarihleri arasında gerçekleştirilen Deniz Çevresini Koruma Komitesinin (Marine Environment Protection Committee-MEPC) 62. toplantısında temsil edilen MARPOL Ek 6 ya taraf olan ülkelerin uluslar arası taşımacılıktan kaynaklanan sera gazları emisyonunun azaltılması için zorunlu tedbirlerin kabul edilmesidir.

MARPOL Ek 6 da yapılan değişiklik; yeni gemiler için Enerji Verimliliği Dizayn İndeksini (Energy Efficiency Design Index-EEDI) ve tüm gemiler için Gemi Enerji Verimliliği Yönetim Planını (Ship Energy Efficiency Management Plan-SEEMP) zorunlu kılan, gemiler için enerji verimliliği kuralları başlıklı bölüm 4'ün

eklenmesidir. Ek 6'daki diğer değişiklikler, Uluslararası Enerji Verimliliği Sertifikasının (International Energy Efficiency Certificate) biçimini içerek şekilde sörvey ve sertifikalandırma için yeni tanım ve gereklilikler eklenmesidir.

Söz konusu kurallar 400 gros ton ve üzeri tüm gemilere uygulanacaktır ve 1 Ocak 2013 tarihinden itibaren yürürlüğe girmesi beklenmektedir.

EEDI, belirli bir gemi dizaynında kullanılacak teknolojilerin seçimini endüstrinin kendisine bırakan tanımlayıcı olmayan performans bazlı bir mekanizmadır. Gerekli enerji verimliliği seviyesi sağlandığı sürece, gemi tasarımcıları ve inşacıları kurallara uymak için en düşük maliyetli çözümü kullanmada özgür olacaklardır.

Gemi Enerji Verimliliği Yönetim Planı (SEEMP), gemilerin enerji verimliliğini artırmaya yönelik işletmeciler için bir mekanizma oluşturmaktadır.

Yeni bölüm gemilerin enerji verimliliğinin geliştirilmesiyle ilgili teknik işbirliğinin teşviki ve teknoloji transferini içeren bir kural içermektedir ve bu da İdarelerin IMO ve diğer uluslararası birimlerle işbirliği içinde uygun olduğu kadarıyla teknik yardım talep eden devletlere, özellikle gelişmekte olan devletlere, direkt olarak ya da IMO kanalıyla desteklemeyi teşvik etmeyi ve sağlamayı gerekli kılmaktadır. Ayrıca, taraf olan bir İdarenin, ulusal mevzuatına, kurallarına ve politikalarına bağlı olarak, özellikle gelişmekte olan ülkelerin bölüm 4'teki gerekliliklerin karşılanması konusunda teknik yardım talep etmesi halinde teknolojinin transferi ve gelişimini desteklemek ve ülkelerle bilgi değişiminin sağlanması için diğer taraflarla aktif olarak işbirliği kurmayı gerektirmektedir.

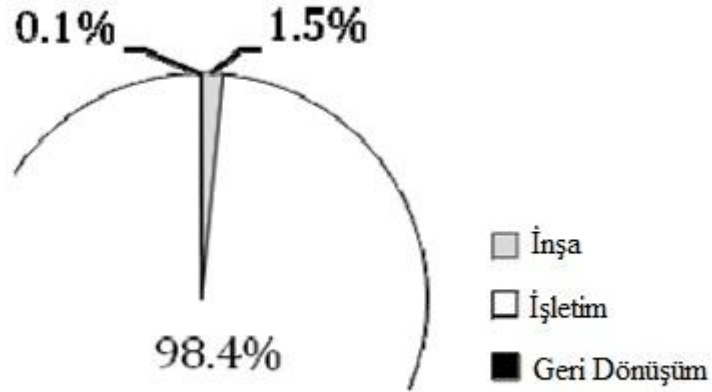
MEPC, gemi tipleri ve büyüklükleri ile mevcut EEDI gereksinimleri ile kapsanmayan tahrik sistemleri için EEDI çerçevesinin geliştirilmesini içeren ve EEDI ile SEEMP ile ilgili kılavuzların geliştirilmesini içerecek şekilde gemiler için enerji verimliliği tedbirleri üzerinde çalışmaya devam etmeyi kapsayan bir iş planı üzerinde anlaşmıştır (IMO News, Issue 3 2011, s.7 First-ever mandatory energy-efficiency measures for industry sector adopted).

Çevreci gemileri teşvik etmek için yapılan çalışmalardan bir diğeri de OECD Gemi İhracat Kredileri Gayrıresmi Uzmanlar Grubu (Informal Expert Group on Export Credits for Ships) bünyesinde olan Gemiler İçin İhracat Kredileri Sektör Anlayışıyla (Sector Understanding on Export Credits for Ships-SSU) daha düşük CO₂ emisyonu salan gemilerin teşvik edilmesini kapsamaktadır.

WP6'nın 24-25 Kasım 2011 tarihlerinde gerçekleştirilen 113. toplantısında Japonya tarafından önerilen dokümanda Gemiler İçin İhracat Kredileri Sektör Anlayışına daha düşük karbon emisyonlu gemileri teşvik etmek için bir çevresel faktör (CO₂ emisyonları) tanıtılması amaçlanmıştır. Bu öneri yapılırken Japonya'nın gemilerin çevresel etkilerinin yaşam döngüsünü analiz ettikleri, odaklanılacak alanı belirledikleri, ilgili uluslararası çerçeveleri gözden geçirdikleri ve 2011 Eylül ayında yapılan Gemi İhracat Kredileri Gayriresmi Uzmanlar Grubunda yapılan yorumları göz önüne aldıkları belirtilmektedir.

Bu öneri ayrıca OECD'nin Yeşil Büyüme Stratejisinin (Green Growth Strategy) uygulanmasına katkı sağlayacak WP6'nın denizcilik sektörü için ilk elle tutulur çıktısı olmayı amaçlamaktadır.

Denizcilik sektörü (gemi inşası, işletimi ve geri dönüşümü) tarafından çevresel etkilerin azaltılmasına yönelik tedbirler göz önüne alındığında gemi tarafından çevreye getirdiği yükü ömür döngüsü bazında anlamak faydalı olacaktır. Şekil 5.1'de geminin inşası, işletimi ve geri dönüşümü esnasında oluşan CO₂ emisyonları gösterilmiştir.



Şekil 5.1 : 87000 DWT'lik bir petrol tankerinin CO₂ emisyonları (Takeshi, 2002)

- İnşa; enerji, malzeme ve makine üretimini içermektedir (örn. elektrik gücü, çelik ve ekipman).
- Geri Dönüşüm; enerji ve geri dönüştürülmüş malzemeleri içermektedir (örn. elektrik gücü ve çelik).

Şekle göre geminin ömrü boyunca oluşturduğu CO₂ emisyonunun büyük çoğunluğunun işletim safhasında gerçekleştiği aşıkardır. Bu nedenle, birinci önceliğin geminin işletim safhasındaki CO₂ emisyonunu azaltmak olduğu sonucuna ulaşılabilir.

Geminin işletim safhasında CO₂ emisyonunun azaltılması iki şekilde gerçekleştirilebilir: birincisi daha verimli bir gemi inşa etmek ve ikincisi de geminin daha verimli işletilmesidir. Her iki seçenek de önemli olsa da daha enerji verimli bir gemi inşa etmek bir bakıma daha önemlidir, çünkü, daha enerji verimli bir gemi, benzer seviyede işletimsel çabalar ve yetenekler varsayılarak daha verimli bir şekilde işletilir. Başka bir deyişle, bir geminin inşa zamanı sırasında belirlenen temel performansı, işletimsel çabaların sınırlarını belirler. Daha yeşil gemilerin inşası bu sınırlamayı düşüren bir yoldur.

Ayrıca, burada göz ardı edilmemesi gereken bir konu da gemilerin genellikle 25 yıldan fazla serviste kaldıklarıdır. Uzun bir hizmet süresi şu anlama gelmektedir ki; bir gemi işleme alındığında uzun bir süre kullanımda kalmaktadır. Bu özellikten dolayı, gemilerin çevresel performanslarındaki küçük değişiklikler ömürleri boyunca büyük değişiklikler olarak ortaya çıkacaklardır. Bu nedenle daha iyi gemilerin inşası çok önemlidir ve bir an önce desteklenmelidir.

Gemi inşa ile ilgili uluslararası çerçevelere bakıldığında; bu başlığın ilk kısmında bahsedilen IMO tarafından 2011 Temmuz ayında kabul edilen gemiler tarafından salınan sera gazlarının azaltılmasına yönelik olarak MARPOL Sözleşmesine yapılan değişiklik yer almaktadır. Oluşturulan çerçeve, enerji verimliliği kurallarını tanıtmakta olup 400 gros ton ve üzerindeki gemilerin Enerji Verimliliği Dizayn İndeksi (Energy Efficiency Design Index-EEDI) hesaplanacaktır. Yeni gemiler tipine ve büyüklüğüne göre gerekli EEDI değerlerini sağlamak durumunda olacaklar ve bu gereklilikler gelecek 20 yıl içerisinde kademeli olarak daha da sıkılaştırılacaktır.

Bu çerçevenin oluşturulması ileriye doğru atılmış çok büyük bir adımdır ve gemilerin enerji verimliliğinin artırılmasına şüphesiz katkıda bulunacaktır, ancak, bu çerçeve geçme ya da kalma sınavı gibi bir şeydir. Çünkü tek istenen gerekli EEDI değerinin sağlanmasıdır ve bu çerçeve mükemmellik için herhangi bir ekonomik teşvik oluşturmamaktadır (örn. gerekliliklerden daha ileriye giden EEDI'ya sahip gemiler), bu nedenle oluşturulan çerçevede ekonomik bakış açısı bulunmamaktadır.

Gemiler için İhracat Kredileri Sektör Anlayışı (Sector Understanding on Export Credits for Ships-SSU), gemiler için resmi destekli ihracat kredileri açısından özellikle faiz oranları ve kredilerin süresi için ortak kuralları ortaya koymaktadır. SSU'dan planlanmış koşul ve şart ayarlamaları yoluyla gemi inşa pazarını yönlendirme amacıyla faydalanılabilir. Bununla birlikte, mevcut durumda SSU mükemmel çevresel performansa sahip gemilere özel muamele şartları içermemektedir, bu yüzden SSU'da çevresel bakış açısı bulunmamaktadır.

Gemiler tarafından çevreye etkilerinin ömür döngüsü analizi daha verimli gemilerin geliştirilmesi ve yaygınlaştırılması gerektiğini ortaya koymaktadır. Uluslararası çerçevelerin gözden geçirilmesi açıkça ortaya koymaktadır ki gemilerin çevresel performans açısından mükemmelliklerini destekleyen uluslararası bir çerçeve bulunmamaktadır.

Bu gerçekler baz alınarak Japonya gemi inşacılar ve armatörler tarafından hırslı çevresel çabaları teşvik eden ve ödüllendiren acil bir uluslararası çerçevenin gerekliliğine vurgu yapmaktadır. Denizcilik sektöründe inovasyonu ve daha verimli gemilerin yaygınlaşmasını desteklemek için, Japonya SSU'yu hüküm ve şartlarına çevresel faktörleri derç ederek “mükemmellik için ödüller” sağlayan uluslararası bir mekanizmaya dönüştürmek istemektedir.

Yeşil gemilerin hangi çevresel faktörleri dikkate alarak yeşil olarak belirlenmesiyle ilgili ilk adım olarak CO₂ emisyonları göz önüne alınmaktadır.

Resmi destekli ihracat kredilerinin çevresel faktörleri dikkate alarak dizayn edilmesinde Yenilenebilir Enerjiler ve Su Projeleri için İhracat Kredileri Sektör Anlayışı örnek olarak alınmıştır. Bu sektör anlayışı karbon-fosil yakıt kullanan geleneksel enerji projelerinin yerine güneş, rüzgar, biyokütle ve hidro enerji gücü gibi yenilenebilir enerji kaynaklarının kullanımını desteklemek için geliştirilmiştir. Bu sektör anlayışı 18 yıla kadar uzanan uzun ve daha esnek geri ödeme şartları içermektedir.

SSU, yeşil gemiler için göz önüne alındığında ilk önce “yeşil” in ne anlama geldiğine karar verilmelidir. CO₂ emisyonları, biyo-çeşitliliğin korunması ve hava kirliliğinin önlenmesi gibi birçok yeşil bileşen bulunmaktadır. Japonya'nın görüşüne göre SSU'nun içinde kullanılacak çevresel faktörler güvenilebilir ve ölçülebilir olmalıdır. Güvenilirlik, söylemeye gerek olmaksızın önemlidir ve tercihen zorunlu bir proses

yoluyla onaylanmalıdır. Ölçülebilirlik de göz önüne alınan çevresel etken açısından geminin mükemmeliyet derecesinin değerlendirilebilmesi için kaçınılmazdır.

Bu kabuller çerçevesinde, Japonya SSU içinde yansıtılacak en uygun çevresel faktörün “CO₂ emisyonları” olduğu görüşündedir. Bir gemiden kaynaklanan teorik CO₂ emisyonları miktarı [g/(ton*mil)] MARPOL Sözleşmesi uyarınca zorunlu olarak EEDI olarak ölçülecek ve sertifikalandırılacaktır. Bu yüzden, EEDI güvenilir bir seçenektir ve normal gemilerle mükemmel gemiler arasında “CO₂ emisyon performansı” açısından ayırım yapmada kullanılabilir. Ayrıca şunu da belirtmek gerekir ki, birçok çevresel konu arasında iklim değişikliği birkaç on yıldan beri önemli ölçüde politika ve iş çevresinin dikkatini çeken en önemli konudur.

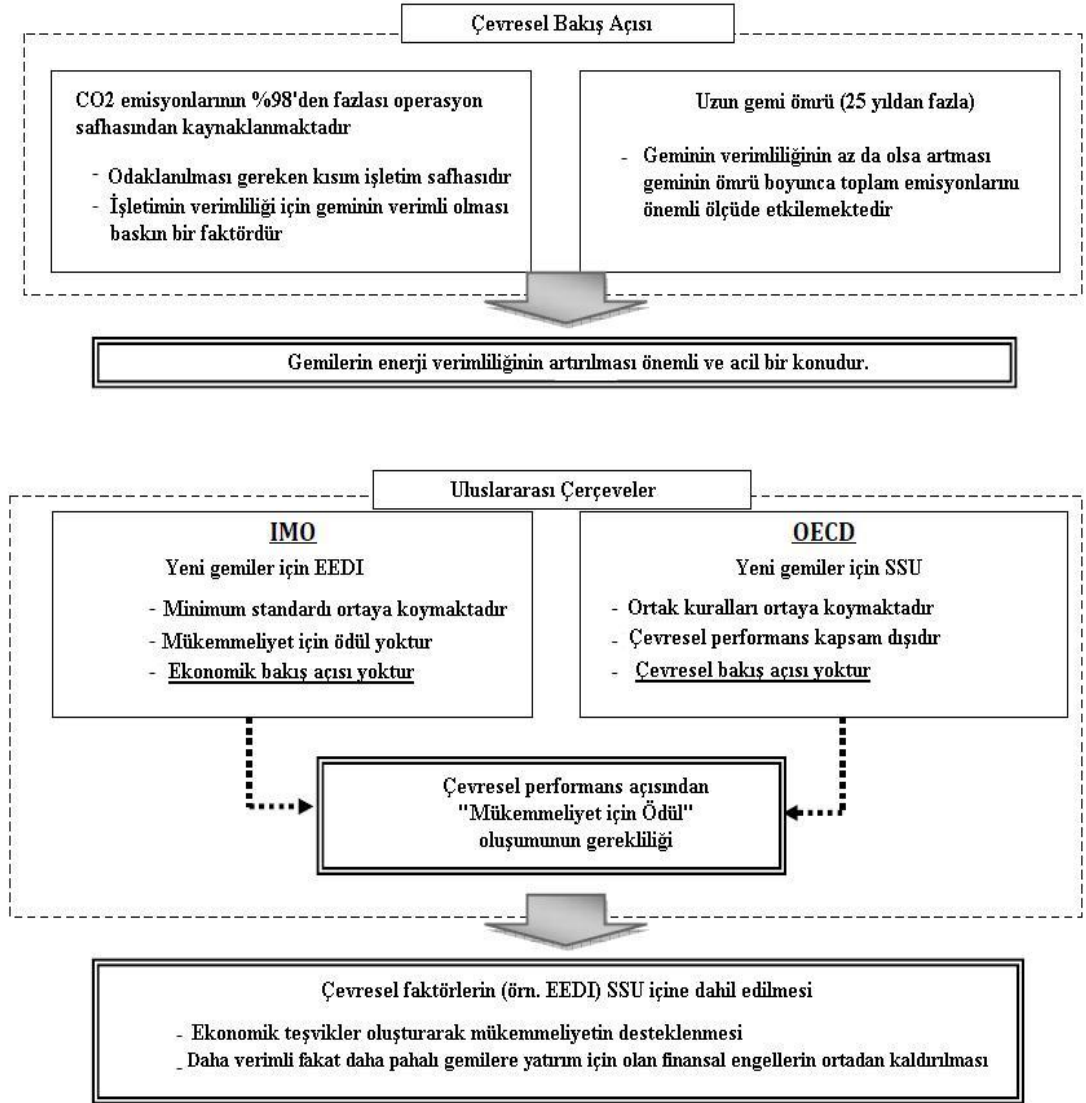
Japonya’nın önerisi SSU’ya ilk defa çevresel bakış açısının dahil edilmesi girişimi olduğundan karmaşaya mahal verilmemelidir. Bu yüzden Japonya şu aşamada sadece bir tek çevresel faktörün (CO₂ emisyonları) göz önüne alınması gerektiği düşüncesindedir ve bu konuda biraz tecrübe kazanılınca daha sonradan yeni çevresel faktörlerin eklenmesi mümkün olabilecektir.

Daha verimli gemilere yatırım yapmanın önündeki en büyük engel bu gemilerin gelişen teknolojinin uygulanmasıyla genellikle çok pahalı oluşudur. Pratikte, yüksek gemi fiyatları yüksek peşinat ve yıllık ödemeler gibi finansal zorlukları beraberinde getirmektedir, bu da armatörlerin daha iyi çevresel performansa sahip gemileri satın almasına engel olmaktadır. Düşük CO₂ emisyonlu gemileri ticari olarak daha cazip hale getirmek için bu finansal zorlukların ortadan kaldırılması gerekmektedir.

Düşük CO₂ emisyonlu gemilere yatırım yapmak için ekonomik teşvikler oluşturmaya yönelik olarak peşinat, maksimum geri ödeme şartları ve faiz oranı CO₂ emisyon performansının SSU içinde yansıtılabilmesi için göz önüne alınabilecek seçeneklerdir.

2011 Eylül ayındaki Gemiler için İhracat Kredileri Gayriresmi Uzmanlar Grubunda SSU’nun muhtemel kullanımı tartışıldığında, diğer işlemlerden faiz oranı yoluyla ayrımcı bir farklılaşmanın sübvansiyon olarak değerlendirilebileceği ve SSU’nun DTÖ’ndeki güvenli liman durumunu etkileyebileceği ifade edilmiştir. Bu yorumlar göz önüne alındığında, bu aşamada, faiz oranlarının bir seçenek olarak düşünülmesinin uygun olmadığı değerlendirilmiştir. Düşük CO₂ emisyonlu gemilere yapılacak yatırımdaki finansal zorlukları ortadan kaldırmak için normal gemiler için

% 20 olan peşinat oranının % 15'e düşürülmesi ve geri ödeme şartlarının normal gemiler için 12 yıl iken 18 yıla uzatılması öngörülmektedir. Bu öneriler hem ilk maliyetlerin hem de yıllık yapılan ödemelerin önemli ölçüde azalmasını sağlayarak düşük CO₂ emisyonlu gemilere yatırım yapmadaki zorlukları azaltmayı hedeflemektedir (Şekil 5.2). Bu öneride göz önüne alınması gereken önemli bir nokta da düşük CO₂ emisyonlu gemiler olarak kastedilen gemilerin, normal EEDI değerinden % 20 daha az EEDI değerine sahip olan gemi olduğudur (OECD, 2011).



Şekil 5.2 : Gemi inşaya yönelik uluslararası çerçeveler (OECD, 2011)

5.2 Deniz Ticareti

Dünyada hızla gelişen teknolojilere paralel olarak günümüzde deniz ve denizcilik, yük ve yolcu taşımacılığı başta olmak üzere, gemi inşa sanayi, liman hizmetleri, deniz turizmi ile canlı ve cansız doğal kaynakların üretimi gibi yönleriyle başlı başına bir endüstri alanı olduğu kadar aynı zamanda bir ticaret ve hizmet dalıdır (DPT, 2007).

Denizcilik, birçok mesleği içinde barındıran güçlü bir çalışma alanıdır. Başta gemi olmak üzere gemi acenteliği, gemi inşa sanayi, deniz ticaret filosu, balıkçılık, deniz turizmi, yatçılık ve marinacılık, sualtı ve su üstü sporları, cansız sualtı ve su üstü kültür varlıkları, kruvaziyer turizmi, kumculuk, bakım ve onarım, yakıt- kumanya ve malzeme ikmalciliği, limancılık, sigorta ve gözetim işletmeciliği vb. Duman (2007) birçok değişik sektör ve fonksiyonlara sahip entegre bir faaliyettir. Aynı zamanda bu sektör, hizmet ağırlıklı ve büyük sermaye gerektiren uluslararası bir ekonomik faaliyettir (T.C.Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, 1997).

Deniz Ticaretini oluşturan unsurlara bakıldığında;

- a) Taşıtan, yükleten ya da hizmet isteyen,
- b) Taşıyan ya da hizmet veren,
- c) Deniz Ticareti ile ilgili kuruluşlardır.

Taşınması gereken bir yük, yolcu ya da hizmet isteyen bir konu yoksa deniz ticareti de olmayacağı göz önüne alınarak bu talep şu şekilde sıralanabilir;

- a) Taşıtan, yükleten, ihracatçı, ithalatçı, yük sahibi,
 - Kiracı,
 - Deniz hizmeti isteyen,
- b) Taşıyan ya da hizmet verenler;
 - Gemi
 - Gemi sahibi ya da kiracı,
 - Gemiye çalıştıran, personel,
 - Gemi işletmesi.

c) Deniz ticareti ile ilgili kuruluşlar;

- Liman işletmeleri,

- Acenteler, brokerler

- Sigortalar,

- Uluslararası kuruluşlar, vs. (T.C.Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, 1997).

gibi denizcilik sektörü içinde deniz ticaretini oluşturan fonksiyonlardır.

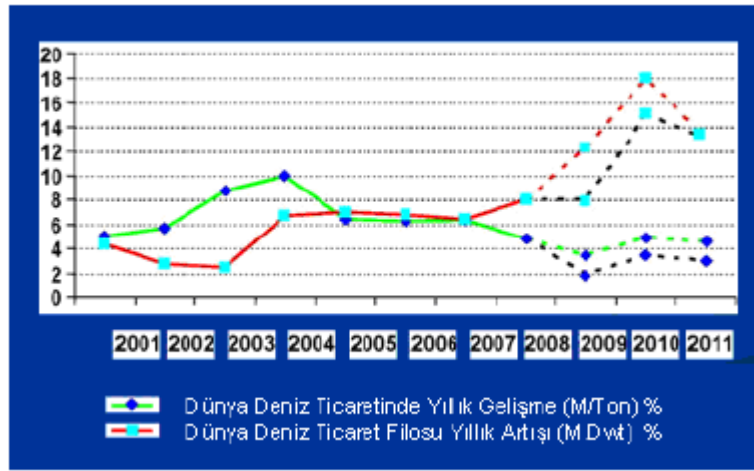
5.3. Uluslararası İlişkilerde Karşılaşılan Sorunlar

Gemi inşa sanayi küresel bir sektör olduğundan dünyayı etkileyen finansal ve sosyal olaylar dolaylı olarak bu sektörü de etkilemektedir. Rekabet ve devlet yardımları açısından bir ülke kendine avantaj sağlamaya çalıştığında, kendi çıkarları açısından dezavantajlı duruma düşen ülkenin bunu telafi edici önlemler almaya çalışması kaçınılmaz bir hale gelmektedir.

Son yıllarda denizcilik sektörünü olumsuz yönde etkileyen en önemli sorunlardan biri şüphesiz etkileri 2008 yılında hissedilmeye başlayan küresel ekonomik krizdir.

Global ekonomik kriz tüm dünyayı sarstı ve sarsmaya da devam etmektedir. Dünyada ithalat ve ihracatta yaşanan daralma lojistik sektörünü, dolayısıyla da denizcilik sektörünü son derece olumsuz etkilemiştir. Bu durum ne yazık ki Türk denizcilik sektöründe de domino etkisi yaratarak, gerek gemi inşa sanayi, gerek deniz taşımacılığı bu durumdan son derece olumsuz etkilenmiştir. İster istemez işten çıkarmalar başlamıştır. Üstelik uzmanların bir kısmı; henüz krizin etkilerinin tam olarak görülmediğini, önümüzdeki günlerin bize başka kötü sürprizler hazırladığı konusunda tahmin yürütmektedir (<http://www.virahaber.com/haber/ekonomik-kriz-ve-turkiye-9279.htm>).

Kriz asıl etkisini, tabii ki finans piyasalarında göstermiştir. Finans piyasası öncü göstergelerdir. Reel sektörü altüst etmiştir. Reel sektörde de küresel ticaretin ilk durak sektörü tabii ki lojistik sektördür. Dolayısıyla denizcilik sektörü bu durumdan çok kötü etkilenmiştir. İlk etkiyi, Baltık Kuru Yük Endeksi'ndeki beş aydaki astronomik düşüş görülmüştür. Dünya ticaretinin önümüzdeki dönem içerisinde yüzde 40 daralması beklenmektedir (Babalı, 2009).



Şekil 5.3 : Dünya deniz ticareti gelişimi (Babalı, 2009).

Şekil 5.3 incelendiğinde; deniz taşımacılığına olan talep doyma noktasına ulaşmasına rağmen finansman imkanlarının kolaylığı ve çokluğu nedeniyle gerekli veya gereksiz herkes inanılmaz rakamlarda bir gemi siparişi vermiştir. Günümüzde dünya deniz ticaret filosunu bir milyar DWT ton olarak kabul edersek önümüzdeki 3 yıl içinde filoya katılacak gemi tonajı mevcudun % 50'si oranında olmaktadır.

Diğer taraftan taşıma talebine bakıldığında; dünya ticaretindeki daralmaya bağlı olarak bir gerileme söz konusu olmaktadır.

Merkezi Londra'da bulunan ve deniz ticaretindeki gelişmelerle ilgili bilgiler derleyen "Baltic Exchange" Baltık Kuru Yük Endeksi (Baltic Dry Index)'nin günlük frekansta yayınlanan endeksin oluşumunda 26 ayrı rotada deniz yoluyla taşınan kuru yük miktarı dikkate alınmaktadır. Bu endekse bakarak dünyadaki ekonomik aktivitenin seyrini takip etmek mümkündür. BKYE, aynı zamanda, deniz taşımacılığı şirketlerinin değerleri üzerinde de belirleyici olmaktadır (Babalı, 2009).

Yukarıda da belirtildiği üzere denizcilik sektörü krizlerde öncelikli olarak etkilenen bir sektördür. Kriz birinci aşamada denizcilik sektörünü etkilemiştir. ABD net faizlerde 0.75'lik bir indirim kararı alarak 1958 yılından beri ABD tarihindeki en düşük faiz oranını belirlemiştir. Her devlet bir ekonomik paket hazırlamakta ve mali sistemini güçlendirmeye çalışmaktadır. Denizcilik sektöründe yaşanmakta olan bu fırtına da devlet ve sektör dayanışma içinde olacak ve elbirliği ile bu işin içinden çıkılacaktır (<http://www.virahaber.com/haber/ekonomik-kriz-ve-turkiye-9279.htm>).

5.4. Gemi Sanayi Alanındaki Ulusal ve Uluslararası Kuruluşlara Genel Bakış

Daha önceki bölümlerde faaliyetleri açıklanan ulusal ve uluslararası kuruluşları bir bütün olarak görebilmek için aşağıda bu kuruluşlar bir tablo halinde verilmektedir.

Çizelge 5.1: Gemi sanayi alanında faaliyet gösteren ulusal kuruluşlar.

	Gemi inşa sanayi	Bakım-onarım sanayi	Gemi geri dönüşüm sanayi	Gemi yan sanayi	Yat inşa sanayi
Hükümet	Gisbir	İmeak Dto	Gemisander	Gesad	Gemi ve yat ihracatçıları birliği
Özel sektör	Yeni inşa tersaneleri	Bakım-onarım tersaneleri	Gemi söküm firmaları	Gemi ekipmanı imalatçıları ve sağlayıcıları	Yat inşa tersaneleri
STK	Bader, Odek	Bader, Odek	-	-	Yatef

Yukarıda listelenen gemi sanayi alanında faaliyet gösteren ulusal kuruluşlar kendi içlerinde bazı yayınlar oluşturmalarına rağmen birlikte çalışmalar ortaya koymamaktadırlar ve bu da bir eksiklik olarak göze çarpmaktadır. Yukarıdaki kuruluşların çalışmalarına göz atıldığında çoğu kuruluşun yıllık raporlar yayınlandığı görülmektedir.

Çizelge 5.2: Gemi sanayi alanında faaliyet gösteren uluslararası kuruluşlar.

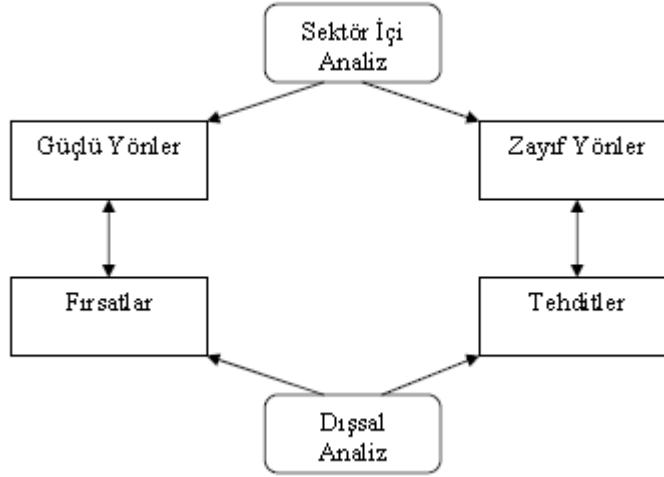
	Gemi inşa sanayi	Bakım-onarım sanayi	Gemi geri dönüşüm sanayi	Gemi yan sanayi	Yat inşa sanayi
Hükümet	Imo, Oecd	-	Imo	Emec	Yatef
Özel sektör	Dünyanın değişik yerlerindeki yeni inşa tersaneleri	Dünyanın değişik yerlerindeki bakım-onarım tersaneleri	International Ship Recyclers' Association	Ekipman üreticileri ve servis sağlayıcılar	Dünyanın değişik yerlerindeki yat inşa tersaneleri
STK	-	-	Greenpeace	-	-

6. TÜRK GEMİ SANAYİ ALANINDAKİ ULUSLARARASI İLİŞKİLERİN GZFT ANALİZİ

Bilindiği gibi GZFT (Güçlü yönler, Zayıf yönler, Fırsatlar, Tehditler) analizi günümüzde birçok alanda sıklıkla başvurulmuş bir analiz yöntemidir. GZFT analizinde sektörün iç analizi yapılırken güçlü ve zayıf yönleri ortaya konulur. Temel amaç, mevcut performansı ve sorunları da dikkate alarak potansiyelleri belirlemektir. Belirlenecek güçlü yönler hedeflere ışık tutacak, zayıf yönler ise alınacak tedbirlere temel teşkil edecektir. Dışsal analizde sektör için dünyadaki genel eğilimler ve konjonktürel olarak Türkiye’de sektöre ilişkin ne gibi fırsatlar ve ne gibi tehditler olduğu incelenir. GZFT başlıklar itibarıyla belirlendikten sonra burada ortaya çıkan sonuçlara dayanarak stratejiler geliştirilebilir (Türktermap, 2007). Stratejiler geliştirilirken dört temel soruya cevap aranır:

- Güçlü yanlar kullanılarak fırsatlardan nasıl faydalanılabilir?
- Güçlü yanlar kullanılarak tehditler nasıl bertaraf edilebilir?
- Fırsatlardan yararlanmak için zayıflıklar nasıl giderilebilir?
- Tehditleri savuşturabilmek için zayıflıklar nasıl giderilebilir?

GZFT analizi sonucunda, sadece mevcut durum tespit edilmekle kalınmaz; aynı zamanda gelecekle ilgili tahminler yapılır, senaryolar oluşturulur, değerlendirme ve önerilerde bulunulur. Dünyada gelecekte oluşacak genel eğilimler ve konjonktürün, Türkiye’de sektörü nasıl, ne ölçüde ve ne yönde etkileyeceği tartışılır. Meydana gelebilecek ve kontrol edilemeyecek gelişmelere karşı alternatif planlar hazırlanması da söz konusu olabilecektir. Buna göre tipik bir GZFT analizinin yapısı Şekil 6.1’de verilmektedir (Türktermap, 2007).



Şekil 6.1 : GZFT analizinin yapısı (Türktermap, 2007).

Bu bilgiler ışığında Türkiye'nin gemi inşa, bakım-onarım, gemi geri dönüşüm ve yat inşa alanlarında GZFT analizi Türkiye Tersaneleri Master Planından (TÜRKTERMAP) örnek alınarak aşağıda verilmiş ve daha sonrasında bu çalışma örnek alınarak Türkiye'nin gemi sanayi alanında uluslararası ve bölgesel kuruluşlarla ilişkileri kapsamında GZFT analizi yapılmaya çalışılmıştır.

Türkiye'nin gemi inşa sanayi alanında GZFT analizi aşağıda verilmektedir.

Güçlü Yönler:

- Kimyasal Tanker ve konteyner gibi belli tip ve tonajdaki gemi inşasında son yıllarda yakalanan olumlu trend artarak sürmekte. Tuzla Tersaneler Bölgesi Avrupa'da bu tip gemilerin inşasında özellikle tercih edilmektedir.
- Gemi inşa sanayinde iş gücü kaliteli ve Japonya, Güney Kore ve Almanya'ya göre daha ucuzdur.
- Pazara olan yakınlık ve uygun coğrafi konuma sahip olunması önemli bir faktördür.
- Çok sayıda gemi inşa edilmesi ve gerçekleştirilen kontratlar (teslim edilen) ile dünya gemi inşa piyasasında önemli bir yer edinilmiştir.
- Tersanelerin Tuzla bölgesinde toplu bulunması yan sanayi ve temin edicilere erişim açısından avantajlıdır.
- Donatımda her türlü teçhizata erişmek mümkündür.
- Sayıca yeterli yüzer havuz bulunmaktadır.
- Çok sayıda gemi yapılması, mühendislik deneyimlerinin (seyir tecrübesi, denize indirme vb) kazanılmasını sağlamaktadır.

Zayıf Yönler:

- Sermaye ve finansman yetersizliği,
- Tek parçada büyük tonajlı gemi inşa kabiliyetinin yetersizliği,
- Sektörün ihtiyaç duyduğu nitelik ve nicelikte gemi sacının ülkemizde ucuz olarak üretilmemesi,
- Pahalı enerji fiyatları,
- Yerli gemi inşa yan sanayi sektörünün ürün çeşidi. Belgeli üretim yetersizliği ve standardizasyonu,
- Eğitimli ara eleman yetersizliği. Kapasite artışı ile kalifiye eleman darlığı,
- Üniversite eğitiminin yeterli desteği görmemesi ve sahip olduğu potansiyeli tam olarak sektöre aktarmada karşılaşılan güçlükler,
- Bilgi toplumuna geçilememiş olması. Bilgi yönetiminin bilinmemesi ve bilginin yeterli değeri alamaması,
- Bürokrasi. Tersane kurulumu ile ilgili mevzuat ve çok kamu kurumuna bağlılık,
- Büyük gemi inşa edebilecek yeni tersane bölgelerine uygun arazi bulma
- Büyük gemi inşaatında başarısız Pendik tersanesi deneyimi

Fırsatlar:

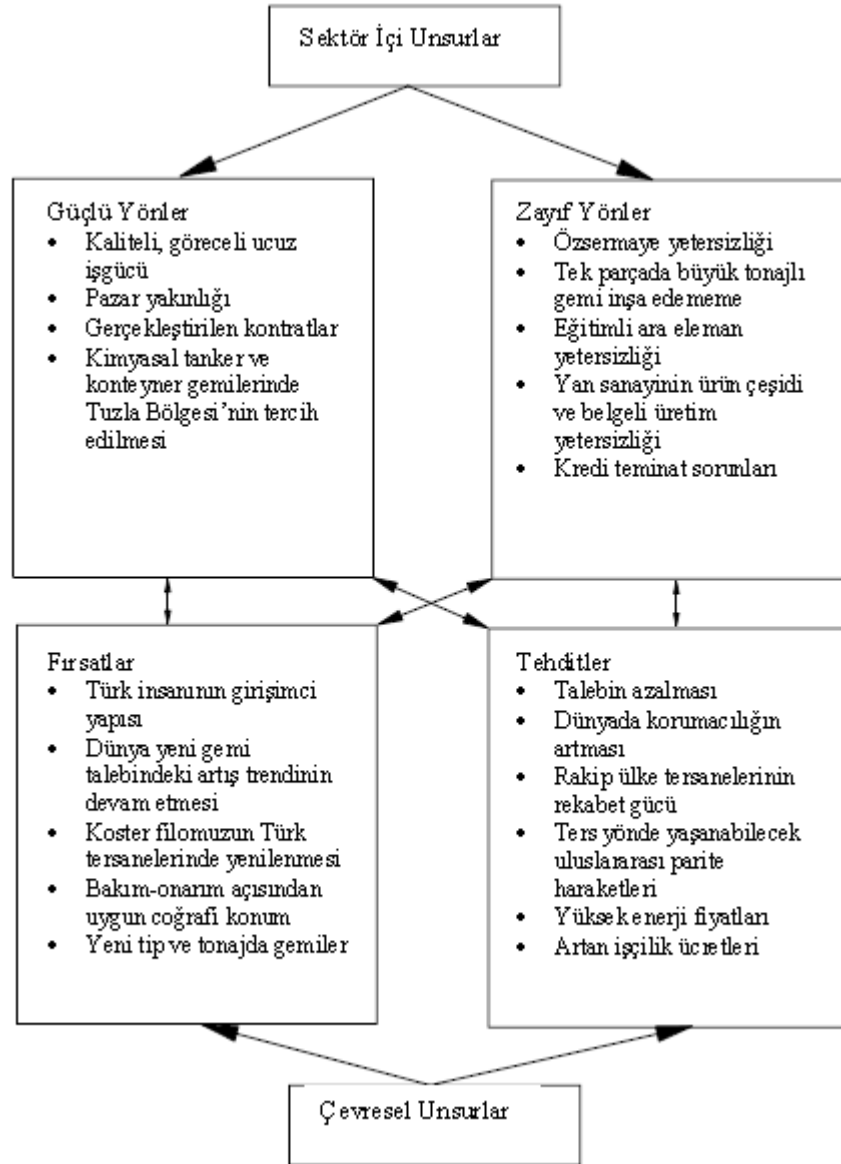
- Türk insanının girişimci yapısı,
- Bakım-onarım ve yeni gemi inşa açısından uygun coğrafi konuma sahip olunması,
- Dünya yeni gemi talebindeki artış eğiliminin –azalarak da olsa- hala sürmesi ve bu beklentinin bir süre daha sürme olasılığı,
- Türk Koster filosunun yenilenmesi potansiyelinin varlığı,
- Ulusal askeri gemilerin azami yerli katkı ile inşa edilmesi anlayışının gelişmesi,
- Dünyada yeni tip ve tonajda gemilerin inşasına duyulan ihtiyaç,
- Son yıllarda yurdumuzda yabancı sermaye akışında yaşanan olumlu eğilimin gemi inşa sektöründe yabancı sermayeli ortak yatırımların özendirilerek öz kaynak imkanlarının artırılması.

- Önümüzdeki yıllarda talep eğiliminde artış beklenen LPG gemileri inşasının ülkemizde gerçekleştirilebilir olmasının fırsatları aranmalıdır.

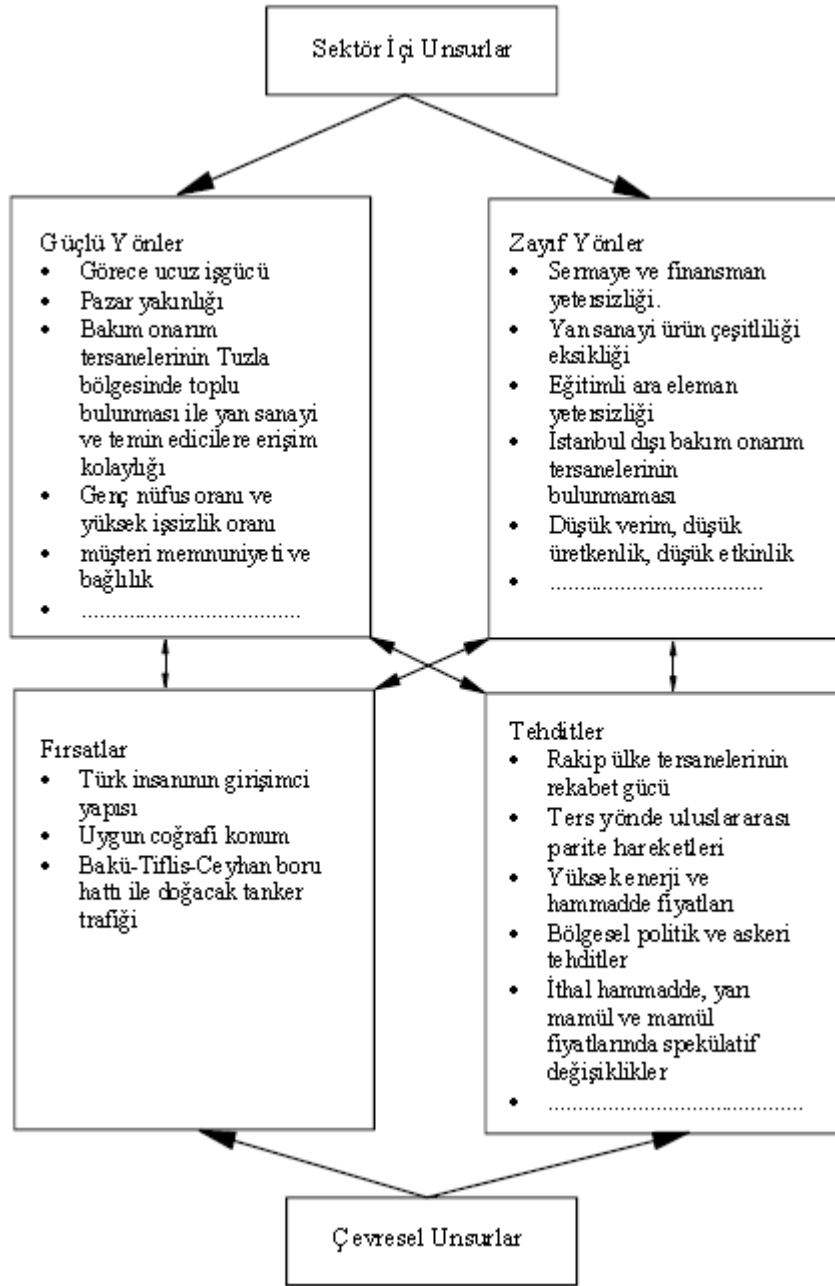
Tehditler:

- Küresel büyümenin yavaşlaması,
- Konjonktürel olarak piyasadaki talebin azalması,
- Gemi inşa sanayinde önde gelen ülkelerin sahip olduğu imkân ve kabiliyetler doğrultusunda atılım yapmaları,
- Dünyada korumacılığın artması,
- Özellikle Çin olmak üzere gemi inşa konusunda rakip ülke tersanelerinin rekabet gücü.
- AB'ye uyum çerçevesinde yaşanabilecek mevzuat ve teknoloji yetersizlikleri,
- Ters yönde yaşanabilecek uluslararası parite (USD/YTL, EURO/USD) hareketleri,
- Enflasyon,
- Yüksek enerji ve hammadde fiyatları,
- Meydana gelebilecek olası yeni vergiler ve vergi artışları.

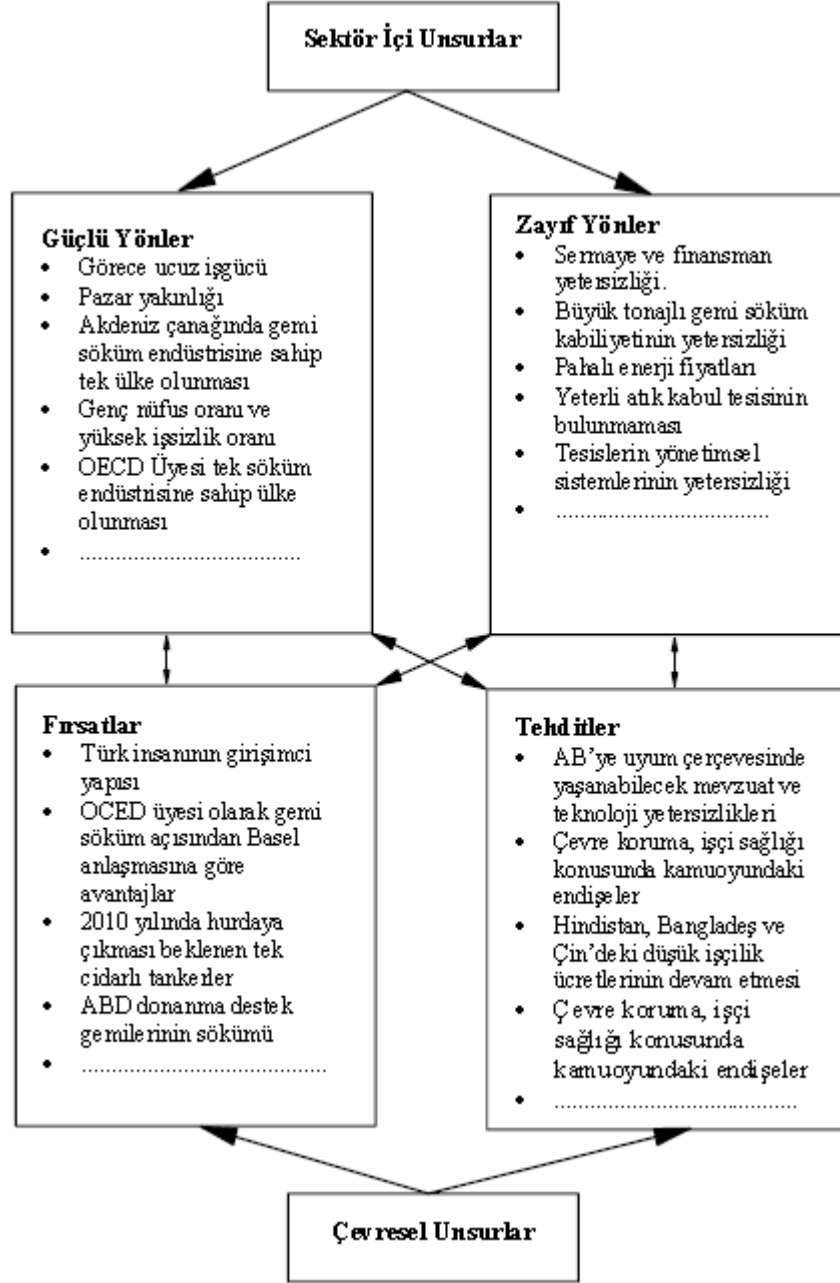
Yukarıda liste halinde verilen güçlü-zayıf yönler, fırsatlar ve tehditler takip eden Şekil 6.2'de daha açıklayıcı halde verilmiştir.



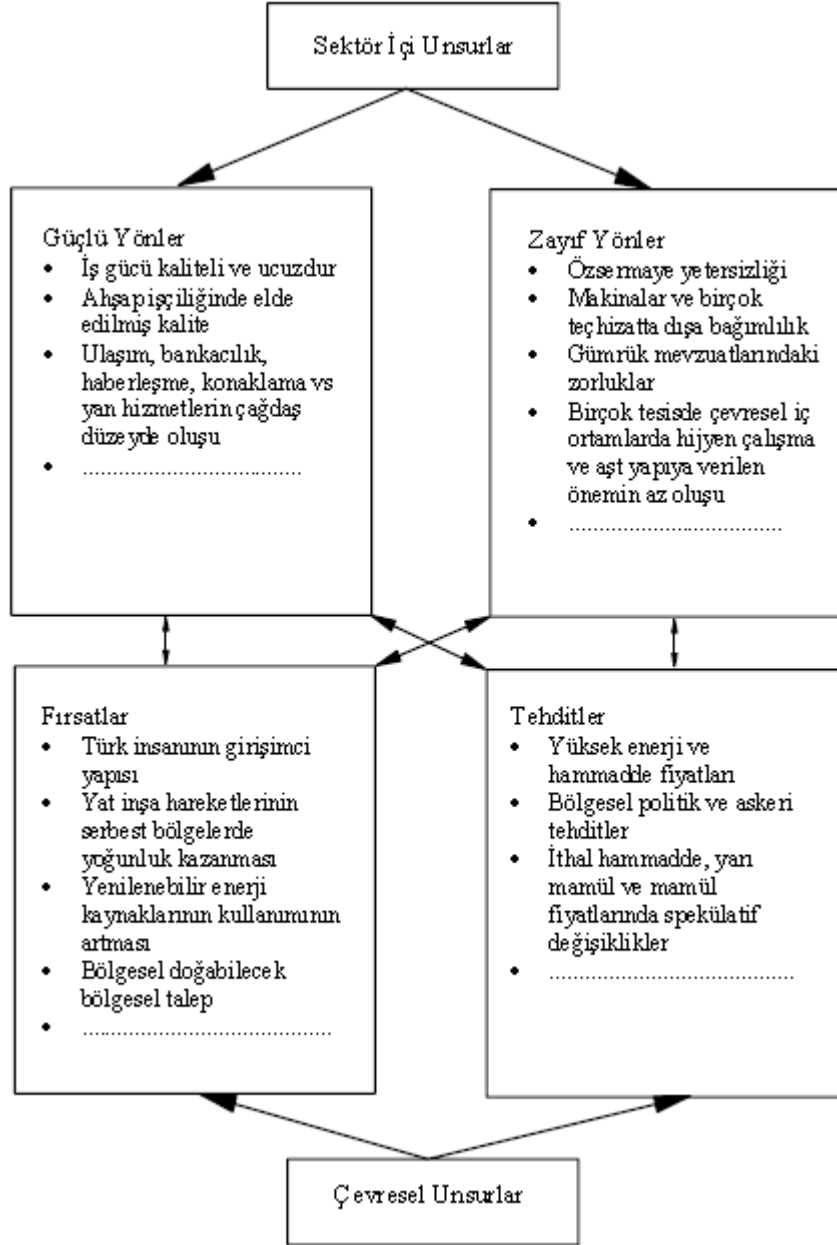
Şekil 6.2: Türkiye gemi inşa sanayi için GZFT analizi (Türktermap, 2007).



Şekil 6.3: Türkiye gemi bakım-onarım sanayi GZFT analizi (Türktermap, 2007).

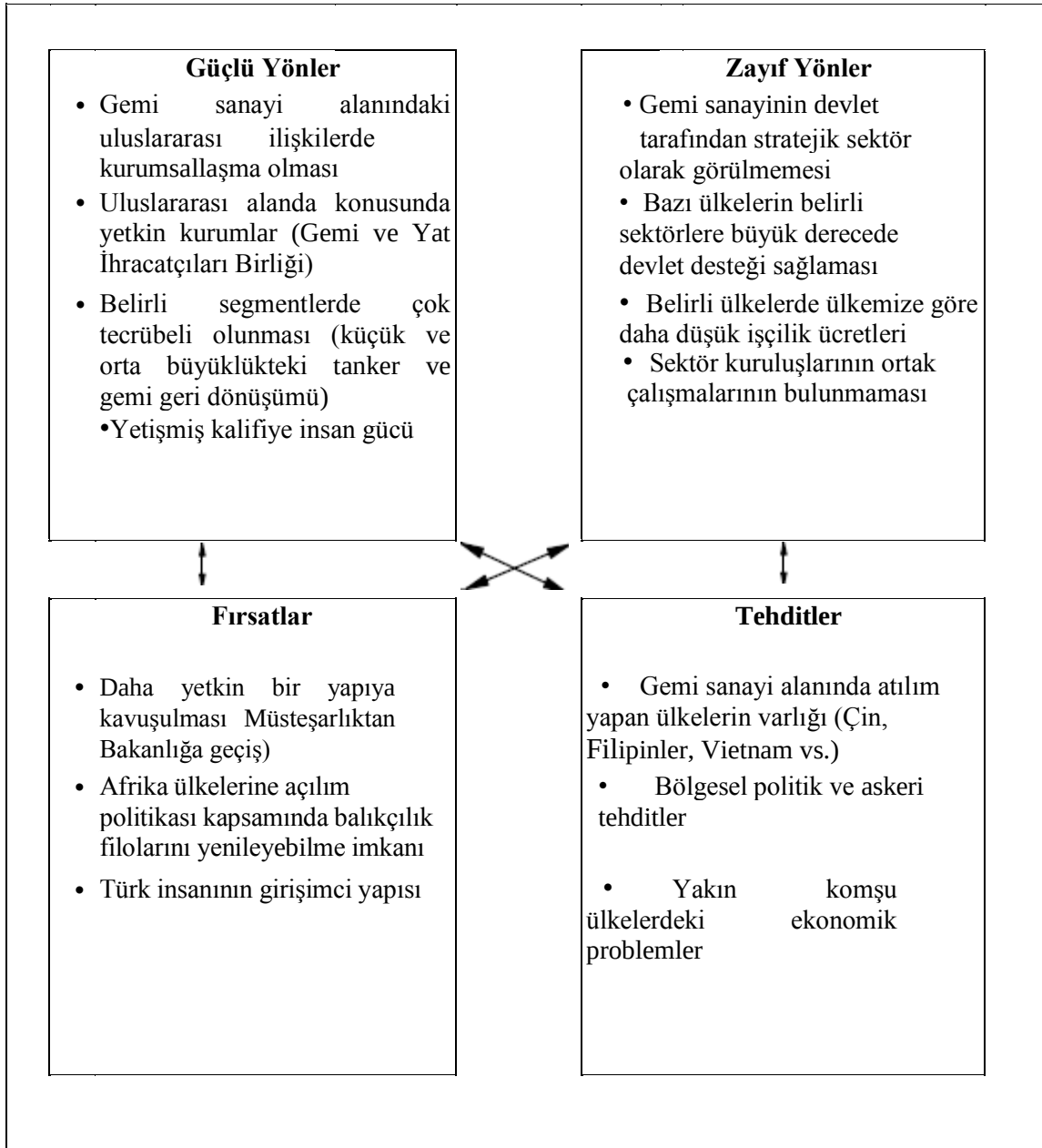


Şekil 6.4: Türkiye gemi geri dönüşüm sanayi GZFT analizi (Türktermap, 2007).



Şekil 6.5: Türkiye yat inşa sanayi GZFT analizi (Türktermap, 2007).

Yukarıda gemi sanayinin dört alt bölümü olan gemi inşa, bakım-onarım, gemi geri dönüşüm ve yat inşa sanayinin GZFT analizleri şekil ile gösterilmiştir. Şimdi de bu bilgilere dayanarak Türkiye'nin gemi sanayi alanında ulusal ve uluslararası ilişkiler kapsamında GZFT analizi yapılmaya çalışılacaktır.



Şekil 6.6: Türkiye'nin gemi sanayi alanındaki ulusal ve uluslararası kuruluşlarla ilişkilerinin gzft analizi.

7. SONUÇ VE ÖNERİLER

Gemi inşa sanayi küresel karaktere sahip, rekabetçi bir endüstri dalıdır. Bu nedenle dünya çapında ülkeler arası etkileşim önem arz etmektedir. Dünya gemi inşa piyasasında etkin olan ülkelerin bu endüstri dalına ilişkin politikaları büyük ölçüde diğer ülkeleri etkilemekte ve bu segmentin küresel karakteri bu sanayi dalına ilişkin uluslararası ilişkilere yansımaktadır.

Gemi sanayinde dünya çapında etkin olan uluslararası kuruluşlar; özellikle küresel standartlar açısından gemilerin teknik özellikleri ve seyir şartlarını düzenleyen Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization-IMO) ve yaptırım gücü sınırlı olmakla birlikte ekonomik anlamda da Ekonomik İşbirliği ve Gelişme Teşkilatı (Organisation for Economic Co-operation and Development-OECD) önemli bir konumda bulunmaktadır.

Küresel karakteristiği nedeniyle, gemi inşa sanayini destekleme politikaları dünya çapında soru işaretlerine ve soruşturmalara konu olmuş, “a level playing field-eşit rekabet şartları” oluşturma yaklaşımı ile uluslararası düzeyde Gemi İnşa Anlaşması çalışmaları OECD bünyesinde uzunca bir süre devam etmiştir. İlk olarak Amerika Birleşik Devletleri (ABD) tarafından ortaya atılan bir öneriyle oluşturulan Gemi İnşa Anlaşması çalışmaları daha sonra olgunlaşarak 1994 Gemi İnşa Anlaşması meydana gelmiştir, ancak imzalanması aşamasında ABD’nin bu anlaşmayı imzalamaya yanaşmaması sonucunda 1994 anlaşması imzalanamamıştır. Uluslararası alanda bağlayıcılığı olacak olan böyle bir anlaşmanın yürürlüğe girebilmesi için çalışmalar 1994 Gemi İnşa Anlaşmasından sonra da devam etmiş olup 2002 yılında bu amaca yönelik olarak OECD Gemi İnşa Çalışma Grubu (Council Working Party on Shipbuilding - WP6) çatısı altında bir Özel Müzakere Grubu (Special Negotiating Group-SNG) oluşturulmuştur. 2002-2005 arasında SNG çalışmalarına Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığınca aktif olarak katılım sağlanmış olup 2005 yılı

sonlarında Güney Kore'nin fiyatlandırma konusundaki çekincesini ve WP6 Başkanının bu çalışmalarda da bir sonuca ulaşamamasını belirtmesi sonucu Gemi İnşa Anlaşması müzakereleri durdurulmuştur. Gemi İnşa Anlaşmasının imzalanmasına yönelik çabalar daha sonra da devam etmiş ancak taraflar ortak bir anlaşmaya varamadığından son olarak Aralık 2010'da Gemi İnşa Anlaşması müzakerelerinin iptal edildiği duyurulmuştur.

OECD Gemi İnşa Çalışma Grubu (WP6), dünya çapında gemi inşa sanayini mali ve ekonomik açılardan ele alan tek uluslararası platformdur. WP6'nın esas amacı gemi inşa sanayi alanında ülkeler arasındaki haksız rekabetin ortadan kaldırılması için çalışmalar yapmaktır. Bu çalışmalar arasında sübvansiyonlar ve diğer hükümet destek tedbirleri envanteri (WP6 inventory of subsidies and other government support measures) de bulunmaktadır. Hükümetlerin gemi inşa sanayilerine verdikleri destek tedbirlerinin WP6 Sekreteryasına bildirilmesiyle hazırlanan bu envanter daha önceden 3 yılda bir düzenlenmekteyken yakın zamanda alınan bir kararla destek tedbirlerinde bir değişiklik olması durumunda anında güncelleme şekline dönüşmüştür ve envantere yönelik bir web sitesi de yapılmıştır. Envanter konusundaki bir diğer yenilik de envanter kapsamına giren ülkelerin basında gemi inşa sanayilerine yönelik haberlerinin yer alması durumunda diğer bir ülkenin bu durumu WP6 Sekreteryasına bildirerek basında geçen destek tedbirinin envanter kapsamına alınmasını talep edebilmesi ve bu destek tedbiriyle ilgili Sekreteryanın söz konusu desteği veren ülkeyle iletişime geçerek bu desteği soruşturmasını isteyebilmesidir. Türkiye'nin bu platformda yer alması, diğer ülkelere sağlanan hükümet destek tedbirleriyle ülkemiz ve diğer ülkeler adına haksız rekabet şartları oluşturulduğu kanısına varılması durumunda bu destek tedbirlerine müdahale imkanı vermektedir ve bu çalışmalarda bulunulması ülkemiz menfaatlerinin korunması açısından iyi şekilde değerlendirilebilir.

WP6 kapsamında yapılan çalışmalar arasında gemi inşa sanayine yönelik ülke raporları da bulunmaktadır. Bu yöndeki çalışmaların sonuncusu ülkemiz gemi inşa sanayine yönelik olarak yapılmıştır. Daha önce Çin, Vietnam, Tayvan ve Rusya ile ilgili ülke raporu hazırlanmış olup ülkemiz, OECD üyesi ülkeler içinde gemi inşa sanayine yönelik olarak rapor hazırlanan ilk ülke olma özelliğine sahiptir. Gemi inşa sanayine yönelik olarak hazırlanan bu raporlarda; çalışmaya konu olan ülkenin gemi inşa sanayine verdiği önem, GSYİH'da gemi inşanın payı, diğer yakın sektörlerle

ilişkileri, istihdam açısından durumu, doğrudan yabancı yatırım konuları gibi çok değişik hususlar ele alınmaktadır. Bu çalışmalar yabancı yatırımcılara da yatırım konusunda ışık tutmakta olup ülkemizin OECD çalışmaları kapsamında yer alması açısından önem arz etmektedir. Bu tür çalışmalar gerçekleştirilirken ilgili kurum ve kuruluşlarımızdan OECD Sekretaryasında bu çalışmaya yönelik olarak uzman kişiler bulundurulması ülkemizdeki durumun tam anlamıyla ve gerçekçi bir şekilde raporlara aktarılması açısından hayati öneme sahiptir. Bu açıdan mevcut durumda “Secondee”lik kavramı ile OECD Sekretaryasında en az bir sene için Kurumlarımızca teknik personel görevlendirilmesinin artarak devam etmesi gerektiği düşünülmektedir. Gemi inşa alanında WP6 Sekretaryasında uzman görevlendirilmesinin de, çalışmaları bizzat yerinde görmek ve oradaki uygulamaları kendi kurumuna aktarması ve ülkemizin temsil edilmesi açısından oldukça faydalı olacağı değerlendirilmektedir.

OECD’de Secondee’lik kavramı dışında ayrıca Genç Profesyoneller Programı (Young Professionals Programme) da bulunmaktadır. Söz konusu program kapsamında OECD üyesi ülkelerden genç ve yetenekli kişilerin örgüte kazandırılması amaçlanmaktadır ve bu program aracılığıyla OECD Sekretaryasında işe başlayan gençler bir yıl süreyle görev yapmaktadırlar. Bu programa kabul edilebilmek için adayların öncelikle OECD’nin resmi dillerinden (İngilizce ve Fransızca) birinde analitik düşünme ve raporlama yeteneklerini sergileyebilecek düzeye sahip olmaları ve uluslararası alanda çalışılan konuları anlamak için yeterince olgun olmaları beklenmektedir. Uluslararası örgütlerin sekretaryalarında çalışan ülkemiz vatandaşlarının sayılarının azlığı göz önüne alındığında, OECD’ye uluslararası memur yetiştirmek amacıyla sürdürülen Genç Profesyoneller Programından ülkemizin etkin biçimde yararlanmasının yerinde olacağı düşünülmektedir.

Gemi sanayi alanında uluslararası ilişkiler bağlamında ülkemizin etkinliğinin artırılabilmesi için işbirliği yapılabilecek ülke/ülkeler grubunun yapısı ve özellikleri dikkate alınarak ülke/ülkeler grubuna yönelik özel stratejiler belirlenmelidir. Örnek olarak son zamanlarda Rusya ile Ekim 2011’de İstanbul’da parafe edilen “Türkiye Cumhuriyeti ile Rusya Federasyonu Arasındaki 2011-2015 Dönemi Ticari, Ekonomik, Bilimsel ve Teknolojik Alanlarda İşbirliğine İlişkin Orta Vadeli Program” kapsamında oluşturulan “Türk-Rus Gemi ve Yat İnşası Sektörlerinde

İşbirliği Çalışma Grubu” 1. dönem toplantısı Nijniy Novgorod’da yapılmış, Moskova’da ise bu vesile ile ilk defa çok sayıda Rus gemicilik şirketleri ile Türk tersanelerini bir araya getiren toplantı ve ardından ikili iş görüşmeleri gerçekleştirilmiştir.

Diğer bir örnek de Hazar havzasındaki Türki Cumhuriyetlerle (Azerbaycan, Kazakistan ve Türkmenistan) ilişkilerdir. Bu ülkelerde inşa edilen gemiler nehir yoluyla açık denizlere ulaştırılmaktadırlar. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının gemi sanayindeki ülke/ülkeler grubu ile ilişkilerin geliştirilmesine yönelik olarak düşündüğü muhtemel aday ülkeler arasında Azerbaycan, Kazakistan ve Türkmenistan’da bulunmaktadır. Bu ülkelerle eskiye dayanan dostane ilişkiler sayesinde gemi sanayi alanındaki ilişkilerin de geliştirilmesi durumunda Rusya ile beraber bölgesel bir işbirliği mekanizması kurulması imkânı bulunmaktadır.

Ülkemizde gemi sanayi alanındaki faaliyetlerin büyük çoğunluğu özel sektör tarafından yürütülmektedir. Bu nedenle özel sektörün şirket bazında bireysel çalışmalarının yanında şirketlerin bir araya gelerek oluşturduğu topluluklar bazında da uluslararası ilişkilerin geliştirilmesine yönelik her türlü çaba sarf edilmelidir. Bunun için de Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Birliği, Gemi Sanayicileri Derneği ile Gemi ve Yat İhracatçıları Birliği gibi faaliyetleri ortak olan şirketlerin bir araya gelip yeni yapılanmalar oluşturmaları gerektiği düşünülmektedir.

Türkiye’nin özellikle 2000’lerden başlayarak gemi inşa sanayindeki küresel oyuncu olma yolundaki atağı 2008 yılında zirveye çıkarak tarihindeki en büyük teslim rakamlarına ve dünya gemi inşa pazarında sipariş sıralamasında en yüksek konumuna yükselmiştir. Dünya gemi inşa pazarında liderliği elinde bulunduran üç ülkenin (Çin, Güney Kore ve Japonya) toplam üretim miktarı dünya gemi inşa üretiminin % 75’inden fazlasını oluşturmaktadır. Türkiye de ortalama olarak dünya gemi inşa sanayinde siparişler açısından ilk 10’un içinde yer almaktadır. Gemi inşa sanayinin üç büyüğünün dışında ilk 10’un içinde yer almak da Türkiye açısından gemi inşa sanayinde küresel oyuncu sayılabileceğinin bir göstergesidir. Bu nedenle küresel oyuncu sayılabileceğimiz bir sektörün uluslararası ilişkiler boyutuna önem verilmesi ve bu sektör sayesinde hatırı sayılır kazanç elde eden ülkeler göz önüne alınarak söz konusu sektörün nasıl geliştirilebileceği konusunda İdare, sektör kuruluşları ve akademi kesmi bir araya gelerek bir yol haritası ve eylem planı ortaya konulmalıdır.

Gemi sanayinde dünya çapında etkin olan uluslararası kuruluşlardan IMO ile ilgili olarak da, 25 Kasım 2011 tarihinde IMO'nun 27. Genel Kurul toplantısında Ülkemizin IMO Konsey üyeliğine ilişkin seçimler gerçekleştirilmiştir. Söz konusu seçimlerde C kategorisinden yeniden aday olan Ülkemiz oylamaya katılan 155 üye ülkeden 126'sının oyunu alarak Konsey üyeliğine tekrar seçilmiştir.

Ülkemizin C kategorisinden² 126 oyla Konsey üyeliğine yeniden seçilmesi, bu alanlardaki kulis çalışmaları ve IMO çalışmalarına etkin katılımın sonucudur. Ayrıca bunda IMO'da bir veya iki yıllığına beceri ve yeteneklerini geliştirmek üzere Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığınca görevlendirilmiş olan teknik personelin de büyük katkısı vardır. Söz konusu teknik personel Konsey seçimleri öncesi bizzat olayın merkezinde gerekli çalışmaları yapmakta ve Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığıyla gerekli koordinasyonu sağlamaktadır. Bu nedenle önümüzdeki dönemde de IMO'da beceri ve yeteneklerini geliştirmek üzere teknik personel görevlendirilmesinin artarak devam etmesi gerektiği mütalaa edilmektedir.

Türkiye İhracatçılar Meclisi ile İhracatçı Birliklerinin Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun uyarınca, merkezi İstanbul'da olmak ve sekreteryaya hizmetleri İstanbul İhracatçı Birlikleri Genel Sekreterliği tarafından yürütülmek üzere, İstanbul Gemi ve Yat İhracatçıları Birliği kurulmuştur. Daha sonra birliğin adı Gemi ve Yat İhracatçıları Birliği olarak değiştirilmiştir. Gemi ve Yat İhracatçıları Birliği kurulması ülkemizin gemi ve yat inşa sanayinin uluslararası anlamda geliştirilmesi ve koordinasyonu açısından önemli bir gelişme olduğu değerlendirilmektedir. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Gemi ve Yat İhracatçıları Birliği, diğer kamu kurumu, özel kuruluşlar ve Türk Eximbank ile gemi inşa sanayine yönelik olarak hedef pazar ülke ve ülkeler tespiti ve bunlara yönelik stratejiler belirlenmesi için ileriki dönemde birlikte çalışmayı planlamaktadır.

Sektör kuruluşlarımızın ulusal ve uluslararası birçok fuar, sergi ve tanıtım etkinliğine katılması faaliyetlerinin geniş çevrelere duyurulması ve tanıtılması açısından hayati

A grubundaki on üye, uluslararası gemi taşımacılığı hizmetleriyle yoğun olarak uğraşan ülkelere seçilmektedir.

B grubundaki on üye, uluslararası deniz kaynaklı ticaret ile yakından ilgili ülkelere seçilmektedir.

² C kategorisi grubundaki 20 üye, üstteki iki madde kapsamında olmayan ancak seyir ve deniz taşımacılığına özel ilgisi olan ve dünyanın büyük coğrafi alanlarının temsil edilmesini sağlayacak olan ülkelere seçilmektedir.

öneme sahiptir. Bu fuarlardan gemi sanayine yönelik olarak en önemlileri arasında SMM (Shipbuilding, Machinery & Marine technology trade fair-gemi inşa, makine ve denizcilik teknolojisi ticaret fuarı), Europort ve Boat Show örnek olarak gösterilebilir. Son zamanlarda Gemi ve Yat İhracatçıları Birliğinin dünyaya açılma politikası kapsamında kuruluşları tarafından Eylül 2011’de gemi ve yat sektörüne hitap eden ve Rusya’daki en önemli fuarlardan biri olarak gösterilen Neva fuarına katılım sağlanmıştır.

Dışişleri Bakanlığının koordinasyonunda ve Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı’nın da ilgili kurumları arasında bulunduğu Genelgeyle oluşturulan Afrika Stratejisi Eşgüdüm Komitesi çalışmaları kapsamında Afrika ülkeleriyle gemi inşa alanındaki ilişkiler yeterli düzeyde olmamakla birlikte, ilgili kurumlarımızla hedef ülke/ülkeler grubuna yönelik gemi sanayi alanında ilişkilerin geliştirilmesi çalışması kapsamında Afrika ülkelerine yönelik stratejilerin de değerlendirilmesi planlanmaktadır. Buna örnek olarak, Senegal balıkçılık filosunun yenilenmesi ve geliştirilmesi amacıyla Senegal Hükümetince yürütülen proje çerçevesinde derin deniz göçmen balıkçılığı için donanımlı 25 adet gemi inşası, mevcut filoları için de 150 adet sahil balıkçı teknesinin yenilenmesi ve iki ayrı feribot satın alınması planlanmakta olup anılan projenin Türk firmalarınca hayata geçirilmesi için Senegal Deniz Ekonomisi Bakanı Türk tersanelerini ziyaret etmiş ve Senegal Hükümeti ile bir Türk firması arasında bir ön protokol imzalanmıştır.

2008 yılında İstanbul’da düzenlenen Türkiye-Afrika İşbirliği Zirvesi’nde kabul edilen ortak işbirliği alanları arasında ulaştırma konusu da yer almaktadır. Söz konusu ulaştırma başlığının gemi sanayi alanını da kapsayacak şekilde genişletilmesi ve gemi sanayi alanında Afrika ülkeleriyle işbirliğinin geliştirilmesinin önümüzdeki dönemde yukarıda ifade edilen projeye benzer projelerin oluşturulması açısından da büyük önemi olduğu değerlendirilmektedir.

KAYNAKLAR

- BABALI, T.,** (2009). Dünya’da ve Türkiye’de Denizcilik Finansmanı ve Global Krizin Etkileri Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, İstanbul Ticaret Üniversitesi
- BARLAS, B.,** (2010). Türkiye’de Gemi İnşaatı Sanayi İçinde Yat Turizminin Yeri ve Önemi Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, İstanbul Üniversitesi
- CESA Yıllık Rapor 2010-2011**
- Denizcilik Müsteşarlığı iç çalışma dokümanı**
- Denizcilik Müsteşarlığı Stratejik Planı (2009-2013)**
- DPT, 9. Kalkınma Planı-Denizyolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu,** Ankara, 2007
- DUMAN, R.,** Deniz Ticareti, Temmuz 2007
- Dünya Gazetesi,** 5 Ekim 2010
- Gemi Sanayi Dergisi,** Sayı 23, Ocak-Şubat 2011, s. 20,21
- Gemi ve Yat Sektör Raporu 2011,** Gemi ve Yat İhracatçıları Birliği
- Green Ship Technology Book 2nd Edition,** Nisan 2010 – EMEC
- GÜÇLÜ Y.,** Dr. Daire Başkanı, Ekonomik İşler Genel Müdürlüğü, Dışişleri Bakanlığı Yayınları, Uluslararası Ekonomik Sorunlar Dergisi, Sayı 4, Türkiye’nin Dış Ekonomik İlişkileri, Ocak 2002
- IMO News, Issue 3 2011,** s.7 First-ever mandatory energy-efficiency measures for industry sector adopted
- KEÇECİ, A.,** Daire Başkanı, İkili Ekonomik İşler Genel Müdür Yardımcılığı, Dışişleri Bakanlığı Yayınları, Uluslararası Ekonomik Sorunlar Dergisi, Sayı XX, Türkiye’de Karayolu Taşımacılığı, Şubat 2006
- OECD Council Working Party On Shipbuilding - Changing Characteristics of the Shipbuilding Market C/WP6(2011)14**
- OECD Council Working Party On Shipbuilding - Market Distorting Factors C/WP6(2011)5**
- OECD Council Working Party On Shipbuilding - Proposal for promoting low CO2 emission ships through the SSU (Proposal by the Government of Japan) C/WP6(2011)20**
- OECD Council Working Party On Shipbuilding - The Marine Equipment Manufacturing Sector C/WP6(2009)2**
- OECD Council Working Party On Shipbuilding - The Shipbuilding Industry in Turkey C/WP6(2011)2**
- ÖZALP, T.,** (1975): Gemi Mühendisliğine Giriş, İstanbul: Teknik Üniversite Matbaası, s. 1-4

RG. 10/08/1993 tarih ve 491 sayılı Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname

RG. 23/10/2008 tarih ve 27033 sayılı Denizcilik Müsteşarlığı Döner Sermaye İşletmesi Yönetmeliği

RG. 21/06/1996 tarih ve 22673 sayılı “Uluslararası Denizcilik Forumları Koordinasyon Komisyonu Yönetmeliği”

SÖNMEZOĞLU F. Prof.Dr., “Uluslararası İlişkilere Giriş”, Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Web-Ofset Tesisleri

STOPFORD, M., Dr., Ft Deuchland Ship Finance Conference, Session 1: Winners and losers – ship finance following the serious crisis, SMM Hamburg, 6Eylül 2010, “A Year of Decisions For Shipping – How Will The Markets Develop?”

STOPFORD, M., Dr., Maritime Economics, Second Edition, Routledge, 1997

Study on Competitiveness of the European Shipbuilding Industry Within the Framework Contract of Sectoral Competitiveness Studies –
ENTR/06/054 Final Report ECORYS, Rotterdam, 8 October 2009

T.C.Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, 21.Yüzyıla Girerken Denizciliğimiz, Ankara 1997

TÜRKTERMAP, 2007, Türk Loydu Vakfı, İstanbul

Url-1 < <http://www.oecd.org/dataoecd/26/52/40194862.pdf>>, alındığı tarih: 15.03.2012.

Url-2 <<http://www.ekonomi.gov.tr/upload/78B494DB-19DB-2C7D-3D631AFFCDF431C6/oecd.pdf?CFID=737741&CFTOKEN=82192320>>, alındığı tarih: 15.03.2012.

Url-3
<http://www.oecd.org/department/0,3355,en_2649_34367_1_1_1_1_1,00.html> , alındığı tarih: 15.03.2012.

Url-4 <<http://www.oecd.org/dataoecd/26/52/40194862.pdf>> , alındığı tarih: 17.03.2012.

Url-5 <http://www.wto.org/english/thewto_e/whatis_e/whatis_e.htm> , alındığı tarih: 17.03.2012.

Url-6 <http://www.mfa.gov.tr/dunya-ticaret-orgutu-__dto_.tr.mfa>, alındığı tarih: 19.03.2012.

Url-7 <http://www.mfa.gov.tr/gelisen-sekiz-ulke-_d-8_.tr.mfa>, alındığı tarih: 19.03.2012.

Url-8 <<http://www.developing8.org/about-d-8/brief-history/>>, alındığı tarih: 21.03.2012.

Url-9 <http://www.mfa.gov.tr/ekonomik-isbirligi-teskilati-_eit_.tr.mfa>, alındığı tarih: 21.03.2012.

- Url-10** <http://www.mfa.gov.tr/karadeniz-ekonomik-isbirligi-orgutu-_kei_.tr.mfa>, alındığı tarih: 22.03.2012.
- Url-11** <<http://www.denizticaretodasi.org/DetoPortal/>>, alındığı tarih: 23.03.2012.
- Url-12** <<http://www.denizticaretodasi.org/DetoPortal/Default.aspx?tabid=28>>, alındığı tarih: 30.03.2012.
- Url-13** <<http://www.denizticaretodasi.org/DetoPortal/Default.aspx?tabid=39>>, alındığı tarih: 01.04.2012.
- Url-14** <<http://www.mdto.org/hakimizda.aspx>>, alındığı tarih: 02.04.2012.
- Url-15** <<http://www.gisbir.com.tr/sayfa.aspx?kat=GİSBİR&dil=TR>>, alındığı tarih: 03.04.2012.
- Url-16** <<http://www.iib.org.tr/tr/birliklerimiz-gemi-ve-yat-ihracatcilari-birligi.html>>, alındığı tarih: 04.04.2012.
- Url-17** <<http://www.iib.org.tr/tr/birliklerimiz-gemi-ve-yat-ihracatcilari-birligi-istigal-konulari.html>>, alındığı tarih: 05.04.2012.
- Url-18** <<http://gesad.org.tr/hakimizda.php>>, alındığı tarih: 06.04.2012.
- Url-19** <<http://turkloydu.org/TurkLoydu/Turk-Loydu-Hakkinda/Turk-Loydu.aspx>>, alındığı tarih: 07.04.2012.
- Url-20** <http://www.gmo.org.tr/gmo_hakkinda.asp>, alındığı tarih: 08.04.2012.
- Url-21** <<http://gemisander.org/kurumsal/hakimizda>>, alındığı tarih: 09.04.2012.
- Url-22** <<http://www.emec.eu/>>, alındığı tarih: 10.04.2012.
- Url-23** <<http://www.virahaber.com/haber/ekonomik-kriz-ve-turkiye-9279.htm>>, alındığı tarih: 11.04.2012.

ÖZGEÇMİŞ

Ad Soyad: Hicret KURTOĞLU

Doğum Yeri ve Tarihi: Kırklareli / 12.08.1982

E-Posta: hicretkurtoglu@yahoo.com

Lisans: 2000 – 2005, İstanbul Teknik Üniversitesi,
Gemi İnşaatı ve Deniz Bilimleri Fakültesi,
Gemi İnşaatı Mühendisliği

Mesleki Deneyim ve Ödüller: - (Ekim 2007 - devam ediyor)

T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı,
Denizcilik Uzman Yardımcısı

- Kasım 2005-Temmuz 2006 Bureau Veritas Plan
Onay Bölümünde Stajyer Mühendis

- Mart-Eylül 2005 Gisan Tersanesi, Saha Mühendisi