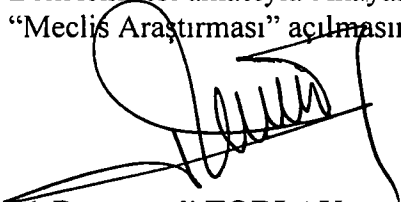
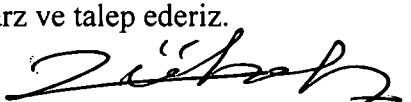
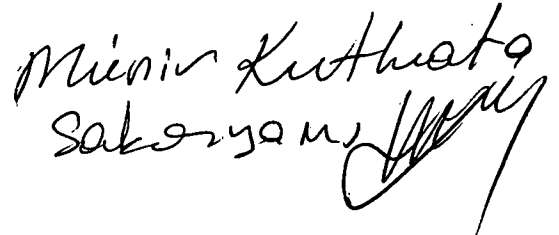




TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA


Türk Armatörleri İle Gemi İnşa Ve Yat Sanayisinin Sorunlarının Araştırılarak Çözüm Yollarının Belirlenmesi amacıyla Anayasa'nın 98'inci ve TBMM İçtüzüğü'nün 104 ve 105'inci maddeleri gereğince "Meclis Araştırması" açılmasını arz ve talep ederiz.

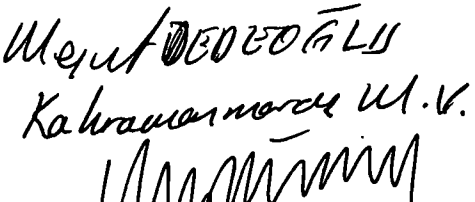

I-Durmuşali TORLAK
İstanbul Milletvekili

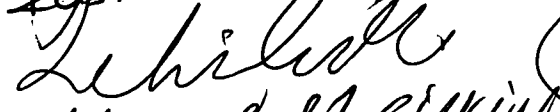

Zübeyde Münir Kuthuba

Zehal Topcu Sakarya
Ankara Mv.



Mustafa KALAYCI
Konya Mv.



Emin CİVAR
Kastamonu Mv.



F. Akın
Ercan AKGAY
Mardin Mv.



Mehmet DEDEOĞLU
Kahramanmaraş M.V.

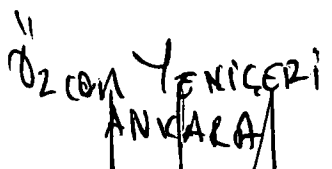

Lehil
Adnan Sevil ÇIKKIN
Hakay Mv.



Mustafa
Mustafa
Mustafa


Oktay VURAL
İzmir Mv.

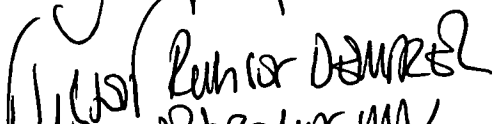

Seyfettin Yılmaz
Adana Mv.



Resat Döğru
Tokat
Bahattin Seher
Dilecik Mv.

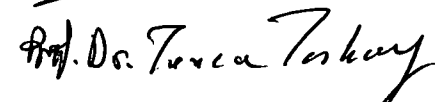

ÖZCAN YENİÇERİ
ANKARA

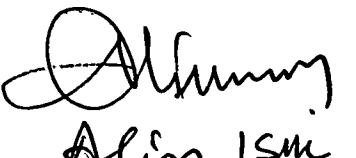

Ahmet Kenan Tavrikulu
İzmir Mv.

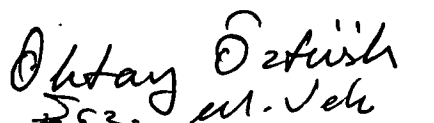


Mustafa



Mustafa Kemal DEMREL
Burdur Mv.


Emin Hakkı AŞKAR
Denizli Mv.


Prof. Dr. Torun Tokay
Diyadin Mv.


Alin İsmail KUTAN
Mv.


Oktay ÖZTÜRK
Ez. M. Veli

Mustafa
Ankara Mv.


E. Semih
Gaziantep Mv.

GEREKÇE

Büyüme potansiyeli her zaman çok yüksek olan denizcilik sektörü, yük ve insan taşımacılığında turizme, sanayiye, ticarete, hizmet sektörüne varıncaya kadar bir çok sektörü tetiklemektedir.

Bu bağlamda, Türk armatörlere ait 300 GRT'nun üzerindeki Türk bayraklı gemilerin 1998 yılı sonunda ülkemiz dış ticaret taşımalarından aldığı pay, o yıl içinde uygulamaya konulan Yüksek Planlama Kurulu Kararındaki tedbirlerin de etkisiyle yüzde 35 seviyesine yükseldiği ve ülkemiz dış ticaret taşımacılığında yabancı bayraklı gemilere ödenen navlunların azalarak önemli oranda döviz ikamesinin sağlandığı da görülmektedir.

Ancak AKP hükümetleri döneminde ulaştırma yatırımları içinde denizyolu payının ortalama % 2.4 oranında olması, dış ticaret taşımalarında yerli armatörlerin almış olduğu payın % 35'lerden, % 16'lara düşmesine neden olmuştur. Ayrıca, tonaj bazında dış ticaret taşımalarımızın % 87.4'ü en ucuz ve ekonomik taşıma sistemi olan denizyolu ile yapılmasına karşın, kabotaj taşımalarının % 3.6 gibi çok düşük ve sembolik bir değerde olması irdelenmesi gerek bir sorundur.

Bununla birlikte, denizcilik sektörünün ve Türk sanayisinin lokomotifi konumundaki gemi inşa ve yat sanayisi de hükümetin yanlış politika ve uygulamalarından etkilendiği sektör raporlarında açıkça görülmektedir.

Gemi inşa ve yat sanayi sektörü emek yoğun ve yüksek katma değer ürettiği bir ağır sanayi kolu olması nedeniyle dünyada birçok örneğini görebileceğimiz ülkelerin ekonomisini düzeltmesinde lokomotif sektör rolünü üstlenmektedir. Bu nedenle sektörde çalışan 1 işçiye ilave olarak yan sanayide 6 işçi daha istihdam edilebilmektedir.

Ancak, Türk gemi inşa sanayimizin, deadweight ton bazında 2008 yılı başlarında 6.3 milyon dwt olan gemi siparişi bugün 2.5 milyon dwt'nun altına inmiştir. Gemi inşa sanayiinde doğrudan çalışan işçi sayısı 2008 yılında 38 bin iken bugün 8 binin altına düşmesi sektörün içine düşmüş olduğu darboğazı göstermesi açısından önemli bir göstergedir.

Hükümetin ilgisizliği nedeniyle finansman kaynaklarına ulaşmak, armatör ve gemi inşa ve yat sanayininin birinci sorunu haline gelmiştir. Kredi maliyetlerinin ve reel faizlerin yüksekliği gibi daha birçok nedenden ötürü denizcilik sektöründe büyük kayıplar yaşanmakta, finansman sıkıntısı içinde bulunan armatörler iflas etmektedir.

Türk armatör ve gemi inşa ve yat sanayininin hedeflerini belirlemek, uluslararası rekabet gücünü arttırmak, ülke ekonomisine ve istihdamına doğrudan veya dolaylı olarak katkıda bulunmasını sağlamak, ulusal gemi inşa sanayimizi geliştirmek, tersanelerimizin ve armatörlerimizin dünya pazar paylarının artırılmasına yardımcı olmak, armatörlere ve özel sektöre ait tersanelere devletin destek ve teşviklerini sağlamak, aynı zamanda Türk armatör ve gemi inşa ve yat sanayininin müşterek sorunlarını çözüme ulaştırmak, Türkiye'nin dünyadaki prestiji açısından hayati önemdedir.

Sektörün dünya ölçeğinde rekabet edebilirliğinin güçlendirilmesi, siyasi ve ekonomik destekle de doğru orantılı olduğu bilinmektedir. Bu nedenle denizciliğin önünün açılması için, dünya ekonomisindeki pozitif gelişmeler kadar Türkiye'de de birtakım iyileştirmelere ihtiyaç duyulduğu açıktır.

Bu kapsamda, Türk armatör ve gemi inşa ve yat sanayininin sorunlarının tespit edilmesi ile çözümüne yönelik politika ve önlemlerin en kısa sürede hayata geçirilmesi gerekmektedir.