



MARKA
DOĞU MARMARA
KALKINMA AJANSI



Yalova Yatırım Destek Ofisi, Haziran 2013

Yönetici Özeti

Gemi İnşa Sanayi Sektör Raporu, gemi inşa sanayi sektöründe yaşanan gelişmeleri yakından takip etmek ve plan, program ve strateji geliştirme çalışmalarına altlık oluşturmak amacıyla hazırlanmış olup genelden özele inen bir yaklaşımla gemi inşa sanayini her yönüyle mercek altına almaktadır.

Raporun oluşturulması sürecinde, Doğu Marmara Kalkınma Ajansı TR42 Doğu Marmara Bölge Planı 2010-2013, The Platou Report 2011, The Shipbuilding Industry in Turkey (OECD), Türkiye Sanayine Sektörel Bakış: Gemi İnşa Sanayi (TÜSİAD) ve Tersanecilik Sektörüne yönelik Devlet Denetleme Kurulu Araştırma ve İnceleme Raporu gibi pek çok kaynaktan ve GİSBİR, Denizcilik Müsteşarlığı ile YALTER (Yalova-Altınova Tersane Girişimcileri Derneği) gibi çeşitli kurumlardan sağlanan verilerden istifade edilmiştir.

2008 ekonomik krizinin etkileri tüm ülkelerde farklı şekillerde hissedilmiştir. Pek çok ülkede gemi inşa sanayinin siparişlerinde gerilemeler görülürken bir kısmında ise kriz döneminde dahi siparişlerin ve üretim kapasitesinin geliştiği gözlenmiştir. Sektörün önde gelen ülkeleri krizi yumuşak düşüşlerle atlatırken Türkiye gemi inşa sanayi ağır bir darbe almış ve hem yeni siparişler ve hem de teslim kapasitesinde büyük ölçekli düşüşler meydana gelmiştir.

İşçilik maliyetlerinin yüksek olduğu ve bu nedenle maliyetler açısından uzak doğu ülkelerindeki tersanelerle rekabet etmekte zorlanan Avrupa tersaneleri, stratejik öneme sahip bu sektörde dışa bağımlı olmamak adına kriz döneminde çeşitli destek mekanizmaları geliştirerek gemi inşa sanayini canlı tutmaya çabalamışlardır. Diğer yandan, Filipinler ve Vietnam gibi üçüncü dünya ülkesi olarak nitelendirebileceğimiz ekonomilerin krizden sektör paylarını artırarak çıkmalarının altında yine gelişmiş ülkelerin ucuz işçilik maliyetleri nedeniyle bu ülkelerde gerçekleştirdikleri tersane yatırımları bulunmaktadır. Ülkemizde ise, destek mekanizmalarının yetersiz oluşu kriz döneminde likidite sıkıntısı yaşayan tersanelerin gemi inşa faaliyetlerini durdurmalarına neden olmuş ve pek çok tersane bakım, onarım ve tadilat çalışmaları ile ayakta kalmaya çabalamıştır. Krizle birlikte sektördeki rekabet gücümüz zayıflamış ve ülkemize karşı bir güvensizlik ortamı oluşmuştur.

Türk gemi inşa sanayinin, sektörde kaybettiği rekabet avantajını elde edebilmesi ve sektörün etkin oyuncular arasında yer alabilmesi adına finansman problemi başta olmak üzere Türk tersanelerinin yaşadığı sorunlara çözüm üretmede yol gösterici rol üstlenecek üst ölçekli plan ve programların hayata geçirilmesi ve gemi inşa sanayine yönelik kapsamlı destek mekanizmalarının tasarlanması gerekmektedir. Bu amaçla, sektör üzerine yapılacak inceleme ve analizler, destek politikalarının oluşturulmasına ve sektörün gelişimine katkıda bulunacaktır. Hazırlanan bu raporla, ülke ekonomilerinin dinamosu olan, katma değeri yüksek, emek yoğun olması sebebiyle yüksek istihdam kapasitesine sahip ve pek çok sanayi sektörünün gelişmesine katkı sağlayan gemi inşa sanayinin analizi yapılmakta ve geleceğe dair öneriler sunulmaktadır.

Raporun ilk bölümünde gemi inşa sanayinin ülke ekonomileri açısından sunduğu katma değer ve stratejik önemi açıklanmakta ve kriz dönemlerinde dahi pek çok ülkenin sektörün geliştirilmesi yönündeki destek çalışmalarına devam ettiğine vurgu yapılmaktadır. Bu sayede, raporun daha başında sektörün taşıdığı öneme dikkat çekilmesi hedeflenmektedir.

İkinci bölümde, dünya gemi inşa sanayi ele alınarak 2008 yılında yaşanan global ekonomik kriz öncesi ve sonrası dönemin ülkeler bazında karşılaştırması yapılarak izlenen politikalara değinilmektedir. 2000-2007 yılları arasındaki dönemde, ekonomik göstergelerle uyumlu olarak pozitif yönde ivme kazanan dünya gemi inşa sanayi, ülkelerin tersanelerini büyüttükleri ve yeni yatırımlara ağırlık verdikleri bir döneme sahne olmuştur. Bu dönemde artan yeni siparişler, tersane üretim kapasitelerinin geliştirilmesi yoluyla teslim kapasitesinin yükselmesini sağlamıştır. Özellikle doğudaki ülkeler yeni tersane yatırımları ile pazardaki rekabet gücünü arttırma yolunu izlemişlerdir. Ancak, 2008 global ekonomik krizi, gemi inşa sanayinin gelişimini olumsuz yönde etkilemiş ve gerek bankaların kredi politikaları gerek de finans kaynakları bulmada yaşanan zorluklar pek çok siparişin ertelenmesine veya iptal edilmesine neden olmuştur. Pek çok tersane yatırımı ise bu süreçte ertelenmiştir.

Üçüncü bölümde, gemi inşa sanayi Türkiye ölçeğinde incelenmekte ve kriz öncesi ile sonrası dönemin ülkemizin uluslararası alandaki konumu açısından karşılaştırması yapılarak bütüncül bir yaklaşım ile sektöre yönelik öneriler sunulmaktadır. 2008 global ekonomik krizi ile ülkemizdeki planlanan tersane yatırımlarının önemli bir kısmı askıya alınmış ve ülkemizin siparişlerinde %52 oranında bir düşüş gerçekleşmiştir. Kriz döneminde gemi inşa faaliyetlerinden ziyade bakım-onarım çalışmalarına ağırlık veren tersanelerimizin toparlanma süreci devam etmektedir. Türk tersaneleri küçük tonajlı kimyasal tankerler ve mega yatların üretiminde özelleşmişlerdir ve son verilere göre dünya ölçeğinde küçük tonajlı kimyasal tanker siparişlerinde Çin'in ardından ikinci sırada gelmektedirler. Kendinden sonra gelen rakibi Kore ile kıyaslandığında ise ülkemiz tersanelerinin siparişleri Kore'nin yaklaşık 3 katı düzeyindedir. Bu durum, sektörde ülkemize rekabet avantajı sağlamakta ve niş pazarlardaki başarısını göstermektedir.

Dördüncü bölümde, 2004 yılında kurulma çalışmalarına başlanan ve kriz dönemine denk gelerek 2008 yılında faaliyete başlayan Yalova-Altınova Tersaneler Bölgesi'nden bahsedilmektedir. Tuzla'da sıkışmış bulunan gemi inşa sektörüne yeni alanlar açmak, dünyada yaşanan gelişmeler ışığında sektördeki rekabet gücümüzü artırmak ve Tuzla tersanelerinin kapasitesinin yetersiz kaldığı büyük tonajlı gemilerin üretimi için elverişli koşullara sahip, gelişmiş teknolojik alt yapısı ve nitelikli personeli ile faaliyet gösterecek bir tersaneler bölgesi oluşturmak amacıyla tasarlanan Altınova tersaneler bölgesinin, yatırımların tamamlanması ile dünyanın ikinci en büyük tersane kümelenmesi olması beklenmektedir.

Ardından beşinci bölümde, gemi inşa sanayine yönelik politikaların oluşturulmasında kaynak teşkil edebilecek GZFT analizi sunulmakta ve sektörün ülkemizdeki genel fotoğrafı çıkarılmaktadır.

Son bölümde, raporda bahsedilen bilgilerin özetine yer verilmekte ve sektörün sorunlarına değinilerek geleceğe yönelik çeşitli öneriler sunulmaktadır.

İçindekiler

Yönetici Özeti	2
İçindekiler.....	4
I. Giriş.....	7
II. Dünya Gemi İnşa Sanayi	9
2.1. Teslim Edilen Gemiler.....	11
2.2. Yeni Siparişler	13
2.3. Dünya Sipariş Defteri	15
2.4. Dış Ticaret Performansı.....	16
2.5. Rekabet ve Öngörüler	16
III. Türkiye Gemi İnşa Sanayi.....	18
3.1. Teslim Edilen Gemiler.....	24
3.2. Yeni Siparişler	27
3.3. Uzmanlaşma	29
3.4. İhracat Performansı.....	29
3.5. İstihdam ve Eğitim.....	31
3.6. 2023 Vizyonu ve Gemi İnşa Sanayi İhracat Öngörülleri.....	33
3.7. Stratejik Plan ve Gemi İnşa Sanayi Strateji Çalışmaları	35
3.8. Gemi İnşa Yan Sanayi	36
3.9. Öneriler	37
IV. Yalova Altınova Tersaneler Bölgesi	39
4.1. Üretim ve İstihdam Kapasitesi	41
4.2. Bölgede Öne Çıkan Tersaneler	46
4.3. Sektörün İldeki Genel Görünümü.....	48
4.4. Öneriler	49
V. Türk Gemi İnşa Sanayi GZFT Analizi.....	50
VI. Sonuç: Sorunlar ve Öneriler	51
Kaynaklar	54

Şekiller Listesi

Şekil II-1 Teslim Edilen Gemilerin Yıllara Göre Grafiksel Değerlendirmesi.....	12
Şekil II-2 Teslim Edilen Gemilerin Tiplerine Göre Grafiksel Değerlendirmesi	13
Şekil II-3 Yeni Gemi Siparişlerinin Tiplerine Göre Grafiksel Değerlendirmesi.....	15
Şekil III-1 Faal Tersanelerin İllere Göre Dağılımı	20
Şekil III-2 Yatırımdaki Tersanelerin İllere Göre Dağılımı.....	21
Şekil III-3 Tersane Proje Kapasitelerinin Yıllara Göre Değişimi (Mill Dwt/Yıl) (2003-2012	22
Şekil III-4 Yıllara Göre Geri Dönüşüme Tabi Tutulan Gemiler (Adet Gemi)	23
Şekil III-5 Türkiye Yüzer Havuz Yatırımları	24
Şekil III-6 Türkiye Kuru Havuz Yatırımları	24
Şekil III-7 Türk Tersanelerinin Yıllara Göre Sipariş Defteri Durumu (Adet Gemi).....	28
Şekil III-8 Türkiye Gemi İnşa Sanayi İhracat ve İthalat Karşılaştırması (Milyar \$).....	30
Şekil III-9 Türkiye Gemi İnşa Sanayi İstihdam Kapasitesi (Kişi).....	32
Şekil III-10 Gemi İnşa Sanayi Dünya Toplam İhracatı	33
Şekil III-11 Gemi İnşa Sanayi Türkiye Toplam İhracatı.....	34
Şekil III-12 Gemi İnşa Sanayi Sektörünün Toplam Dünya İhracatı İçindeki Payı	34
Şekil III-13 Gemi İnşa Sanayi Sektörünün Toplam Türkiye İhracatı İçindeki Payı	34
Şekil III-14 Gemi İnşa Sanayi Gelecek Perspektifi.....	35
Şekil III-15 Gemi İnşa Sanayi Maliyet Kalemleri Yüzdelik Dilimleri.....	36
Şekil IV-1 Yalova Altınova Tersaneler Bölgesinin Haritada Gösterimi	39

Tablolar Listesi

Tablo II-1 Tiplerine Göre Yıl Bazlı Gemi Teslim Miktarları (Mill Dwt)	12
Tablo II-2 Tiplerine Göre Yıl Bazlı Yeni Gemi Siparişleri (Mill Dwt)	14
Tablo II-3 Dünya Sipariş Defteri (Mill Dwt)	15
Tablo II-4 Yeni Siparişler (Mill Cgt)	16
Tablo III-1 Dünya’da ve Türkiye’de Üretilen Gemi Tipleri	19
Tablo III-2 Faal Tersaneler Proje Alanı ve Gemi İnşa Kapasitesi	21
Tablo III-3 Türkiye Tersanelerinin Yıllara Göre Teslim Miktarları (Mill Cgt)	25
Tablo III-4 Dünya Gemi Üretiminde İlk 10 Ülke Sıralaması (Cgt)	26
Tablo III-5 Dünya Yeni Siparişler Sipariş Defteri – Aralık 2010	27
Tablo III-6 Yeni Gemi Siparişleri (GRT) (2005-2010).....	28
Tablo III-7 Gemi Tiplerine Göre Türkiye’nin Sipariş Defteri (Aralık 2010).....	29
Tablo III-8 Ürün Gruplarına Göre Türkiye Gemi İnşa Sektörü İhracatı (Milyon ABD \$)	31
Tablo IV-1 Yalova Tersaneler Bölgesi Faal Tersaneler Proje Alanı ve Gemi İnşa Kapasitesi.....	41
Tablo IV-2 Yalova-Altınova Tersaneler Bölgesinde Üretim Adedine Göre İlk 10 Gemi Tipi.....	42
Tablo IV-3 İnşa ve Bakım-Onarım İşlemlerine Göre Gemi Adet ve DWT Değerleri (2008-2012 Haziran).....	43
Tablo IV-4 Yıllara Göre Gemi İnşa Değerleri (Adet).....	44
Tablo IV-5 Kuru ve Yüzer Havuzların Tersanelere Göre Dağılımı.....	45
Tablo IV-6 Yalova İhracatında Öne Çıkan Sektörler.....	48

I. Giriş

Gemi inşa sanayi talebe bağlı sipariş yapısına göre işleyen bir çalışma sistematığına sahiptir ve sipariş teslim süreleri diğer sektörlerle kıyaslandığında oldukça uzundur. Sektörde talep “Yenileme Amaçlı Gemi İnşaatı” ve “Yeni Tonaj İnşaatı” olmak üzere iki farklı şekilde oluşmaktadır. Yenileme amaçlı gemi inşaatı; genellikle teknik yetersizlik, ulusal ve uluslararası teknik düzenlemelere uyumsuzluk, yaşlanma ve gemi kaybı gibi nedenlerden, yeni tonaj inşaatı ise deniz ticaretinin gelişmesi ve navlun değerlerinin artması gibi sebeplerden dolayı yapılmaktadır.

Gemi inşa kapasitesi ya da gemi büyüklük tanımlamasında ölçü değeri olarak GRT (Gross Ton), DWT (Deadweight Ton) veya gemi özelliklerinin dikkate alınmış şekli olan CGT (Compensated Gross Ton) olarak kullanılmaktadır. Gemi inşa kapasitelerinin ifade edilmesi amacıyla dünya, ülke ya da firma bazında sipariş defteri kaydı, yeni sipariş kaydı veya teslim edilen gemilere ilişkin (GRT, DWT ve CGT) birim büyüklükleri ile kapasite tanımlamaları yapılmaktadır.

Gemi inşa sanayi bir montaj endüstrisi dalı olarak, imalat sürecinde yerine getirilen işlemler itibari ile emek yoğun, tersanelerin teknik imkan ve kabiliyetlerine dayalı olarak sermaye yoğun bir sanayi dalıdır. Dünya deniz ticaretinin vazgeçilmez bir ögesi ve savunma prensibinin önemli bir aracı olan gemi; çelik sanayi, makine imalat sanayi, elektrik-elektronik sanayi, boya sanayi ve lastik-plastik sanayi gibi pek çok sanayi kolu mamullerinin bilimsel ve teknolojik temellere dayalı olarak, belirli bir sistematik ve disiplin içerisinde, tersanelerde bir araya getirilerek birleştirilmesi sonucunda ortaya çıkmaktadır. Sektör, emek yoğun olması ve pek çok sanayi dalı ile etkileşim içerisinde bulunması nedeniyle yüksek istihdam potansiyeli oluşturma niteliğine sahiptir. Bunun yanı sıra, yüksek katma değerli ürünleri ile gemi inşa sanayi, ihracatta önemli bir değer olarak yükselmekte, ülke ekonomisine döviz girdisi sağlamakta, ülke savunma sanayinin ihtiyaçlarına cevap vermekte ve teknolojik alt yapının gelişmesine katkıda bulunmaktadır.

Emek yoğun sektör olması sebebiyle gemi inşa sektörünün uluslararası ticari arenada rekabet avantajı sağlaması ile, işçilik ücretlerinin daha düşük olduğu ülkelerde rahatlıkla gelişme kaydettiği ve kalkınmış ülkelere gelişmekte olan ülkelere kayma eğiliminde olduğu gözlenmektedir. Ancak, gelişmiş ve sosyal refah seviyesi yüksek olan ülkeler oluşturduğu istihdam imkanları ve diğer sanayi sektörlerinin ürünlerini kullanarak onların gelişimlerini sağlaması sebebiyle, rekabeti olumsuz yönde etkileyen yüksek işçilik maliyetlerine rağmen sektörü ayakta tutabilmek adına çeşitli destek ve tedbir uygulamalarını hayata geçirmektedir. Devlet desteğinin bir diğer sebebi ise, savunma sanayi açısından stratejik öneme sahip gemi inşa sanayinin kapanmasını engelleme çabalarıdır.

Kısaca bu ülkeler, savunma ve dış ticaret için hayati önemi bulunan gemilerin tedarikinde ve deniz ticaret filolarının yenilenmesinde, diğer ülkelere bağlı olmak istememektedirler.

Denizcilik sektörünü ülke kalkınmasında temel endüstriyel sektörlerden biri olarak gören ve ekonomisi önemli ölçüde dış ticaret faaliyetlerine bağlı olan ülkeler, denizlerdeki menfaatlerini korumak, deniz ticaret yollarını açık tutmak ve ülke ekonomisinin lokomotifi

olan denizcilik sektörünü tehlikelerden korumak adına etkin bir deniz gücü oluşturmakta ve bu deniz gücünü oluşturan gemi, makine ve silah sistemlerinin ülke içerisinde üretilmesi için politikalar geliştirmektedirler. Böylece, çelik üretiminden makine yapımına, elektrik-elektronik mamullerin imalinden boya üretimine kadar pek çok sanayi kolunu tetikleyerek peşinden sürükleyen gemi inşa sanayini teşvik etmekte, istihdamı geliştirmekte ve teknoloji birikim tesisleri olarak tersaneleri kurmuş ve geliştirmiş bulunmaktadır.

Dünya taşımacılığının yüzde 90'ından fazlası denizyolu aracılığı ile yapılmaktadır. Denizyolu taşımacılığının, karayolu taşımacılığına göre ortalama 7 kez; demiryolu taşımacılığına göre ise 3.5 kez daha ekonomik olmasının yanında, çok büyük miktardaki yüklerin, bir seferde ve güvenli taşınması da gemi inşa sektörü için önemli bir avantajdır. Bu bağlamda denizyolu taşımacılığı ve gemi inşa sektörünün ülke ekonomilerine katacağı döviz girdisi küçümsenmeyecek rakamlardadır.

II. Dünya Gemi İnşa Sanayi

Gemi inşa sektörünün kalkınmasını tamamlanmış ve refah seviyesi yüksek ülkelerden gelişmekte olan ülkelere göç etme niteliği ve karakteri sebebiyle, 1970’li yıllardan itibaren sanayi Avrupa ülkelerinden Uzak Doğu Asya ülkelerine doğru kaymaya başlamıştır.

Dünya deniz ticaret filosunun büyük çoğunluğuna sahip olan ve dünya ticaretini kontrol eden ülkelerin, gemi sanayinde de önemli faaliyetlerde bulundukları görülmektedir. 19. yüzyılda dünyadaki gemi inşaatının % 80’ini gerçekleştiren İngiltere, 20. yüzyılda bu üstünlüğünü öncelikle diğer Avrupa ülkeleri ile paylaşmış (Almanya, İsveç, Hollanda), daha sonra Japonya 20. yüzyılın ilk yarısında gemi inşa sanayini geliştirerek, önderliği eline geçirmiştir. Bilahare Uzak Doğu ülkeleri (Güney Kore, Çin ve Tayvan) gemi inşa kapasitelerini geliştirmişlerdir. Bu arada bu ülkelerin milli deniz ticaret filoları da gelişmiş ve yüksek kapasitelere ulaşmıştır.

Dünya gemi inşa sanayi 2000-2007 yılları arasında büyük bir talep patlaması yaşamıştır. Bu artışın oluşmasında; dünya ticaret hacmindeki büyüme, navlun piyasasındaki yükseliş, uluslararası kurallar gereği faaliyet dışına çıkan deniz ticaret filosunun yenilenme ihtiyacı ve gemi yatırımlarının finans yatırımlarına göre yaklaşık %75 daha karlı olması gibi unsurlar büyük rol oynamıştır. Aynı zamanda sanayisi hızla gelişen ve dünya ticaretinde ilk sıralara yükselen Çin’in özellikle cevher talebindeki artış, gemi inşa sanayinin ivme kazanmasında etkili olmuştur. Talep artışı, yeni yatırımlar ile kapasite artışını da beraberinde getirmiş ve tersanelerin sipariş teslim kapasitesinin artmasını sağlamıştır.

Dünya tersaneleri sipariş defterleri açısından değerlendirildiğinde, 2002-2007 yılları arasında %89’luk sipariş artışı olduğu görülmektedir. Filipinler, Vietnam, Hindistan, Romanya ve Tayvan hayata geçirdikleri yeni yatırımlarla gemi inşa pazarındaki paylarını artırmışlardır. Güney Kore, Çin ve Japonya ise gemi inşa sanayinin en büyük oyuncularını olarak karşımıza çıkmaktadır.

2002 yılından itibaren dünya gemi inşa sektöründe yaşanan talep patlamasına karşılık, sektörde önde gelen ülkeler yeni tesisler inşa etmek yerine mevcut tesislerinin kapasitesini arttırma ve katma değeri yüksek ürünlere yönelme yoluyla pazardan aldıkları paylarını yükseltmeye çalışmışlar, ekonomik kalkınmada öncelikli sektörlerden sayılan gemi inşa sektörünü kendine hedef olarak belirleyen ülkeler ise, yeni yatırımları hızlı bir şekilde hayata geçirmek yoluyla sektörden pay almaya çabalamışlardır.

2003 yılında gemi fiyatlarında görülmeye başlanmış olan yukarı momentum, 2004 ve 2005 yıllarında hız kazanmıştır. Dünya tersaneleri fiyat artışları ile beraber gelen siparişler karşısında tam dolulukta çalışmaya başlamışlardır.

Güney Kore 2004 yılında dünya gemi inşa sanayinde lider konuma yükselmiştir. Çin ise, ekonomide hedef sektör olarak belirlediği gemi inşa sanayindeki yatırımlarını artırarak 2008 yılının ilk çeyreğinde gemi siparişlerinde adet bazında birinci sıraya, tonaj bazında ise kaydettiği büyüme ile Güney Kore’den sonra ikinci sıraya yerleşmiştir.

Gelişmiş ekonomilerin büyümelerindeki gerilemeler ile sinyallerini veren ve 2008 yılında dünya genelindeki piyasalarda yaşanan ekonomik kriz, Dünya denizciliğini olumsuz etkileyerek bütün taşıma ve gemi inşa segmentlerinde istihdam ve üretim azaltılması yönündeki olumsuz etkisi ile ekonomilerde 2. Dünya Savaşı'ndan bu yana yaşanan en keskin düşüşün gerçekleşmesine neden olmuştur. 2010 yılında beklenen ve kısmen gözlemlenen gelişim ve toparlanma, gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerdeki geniş kapsamlı devlet müdahalelerinin bir sonucudur. Bu desteğin aşamalı olarak sonlandırılacağı ve önümüzdeki yıllarda özel tüketim ve yatırımın büyümeyi yeniden olağan koşullarına döndüreceği değerlendirilmektedir.

Global ekonomik krizin etkilerini göstermeye başladığı Ekim 2008'den başlayarak Aralık 2009'a kadar devam eden döneme baktığımızda, gemi inşa sanayinde tüm ülkelerde bir daralma yaşandığı gözlenmektedir. AB ülkeleri ve özellikle Uzakdoğu ülkelerinde tersanelere verilen devlet destekleri, maliyetlerin indirgenmesini sağlamış ve sipariş defterlerinde küçük düşüşler söz konusu olmuştur. Aynı dönem içerisinde ülkelerin sipariş defterlerindeki değişimler incelendiğinde, Çin'de %2, Güney Kore'de %24, Japonya'da %13, Vietnam'da %5, Hindistan'da %4, Rusya'da %1, Ukrayna'da %9, Tayvan'da %16, Romanya'da %34, ve Almanya'da %50 oranında düşüş meydana gelmiş olup genel durumun aksine Filipinler'de %13, Brezilya'da ise %10 oranında artış gerçekleştiği gözlenmiştir. Sipariş defterlerindeki düşüşlere rağmen, dünya gemi inşa sanayindeki en büyük oyuncular olan Güney Kore, Japonya ve Çin 2008 yılında da üst sıralardaki yerlerini korumuşlardır.

Almanya'daki yüksek düşüşün nedeni, Alman bankacılık sisteminin krizden doğrudan etkilenmiş olması ve Almanya'nın üretiminde bir marka olduğu spesifik gemi inşasına olan talebin durmuş olmasıdır. Bazı ülkelerin siparişlerinde ise artışın yaşanmış olması, gemi inşasına yönelik taleplerin azalarak da olsa devam ettiğini göstermiştir. Yaşanan artışların altında ise, devletlerin tersanelere yaptıkları yardımlar yatmaktadır. Aynı dönemde, Türkiye'nin siparişlerinde ise, %52 oranında yüksek bir düşüş yaşanmış ve gemi inşa sektörü yaşanan krizden ağır bir darbe almıştır.

Kriz döneminde gemi inşa sanayinde diğer sektörlerden farklı olarak küresel durgunluğun yanı sıra, önceki dönemlerde artan gemi fiyatları ve sipariş miktarlarındaki artışın süper konjonktür devri ile birleşmesi neticesinde pek çok tersanenin arz fazlası olmak üzere gemi yapması gemi sanayini durgunluğa götüren diğer nedenler arasında sayılabilir.

Dünya ekonomisi ve dünya gemi inşa arasındaki bağ bilinmektedir. Çin'in 2011 yılında Dünya Ticaret Organizasyonuna girişi ve bu ülkenin yaşadığı endüstriyel devrim, büyük bir global ekonomik büyümenin yanı sıra deniz ticaretinde yoğun bir artışa neden olmuştur. 2003-2010 döneminde tonaj talebinde yıllık bazda gerçekleşen değişimi açıklamak istediğimizde global ekonomik büyümenin bu değişimi %80 oranında tetiklediğini söyleyebiliriz. Kalan %20'lik kesimi ise, ekonomik büyüme ile ilgili olmayan olağan dışı hava koşulları, grev, konjonktürel olmayan stok dalgalanmaları gibi geçici veya tesadüfi ortaya çıkan nedenlerle açıklamak mümkün olmaktadır. Ancak, bu tarz faktörleri tahmin etmek güç hatta imkansızdır. Yapılan çalışmalar, gemi taleplerine yönelik tahminlerin hatalı çıkmasının temel nedenin makroekonomik göstergelere ait tahminlerin hatalı olmasından kaynaklandığını göstermektedir.

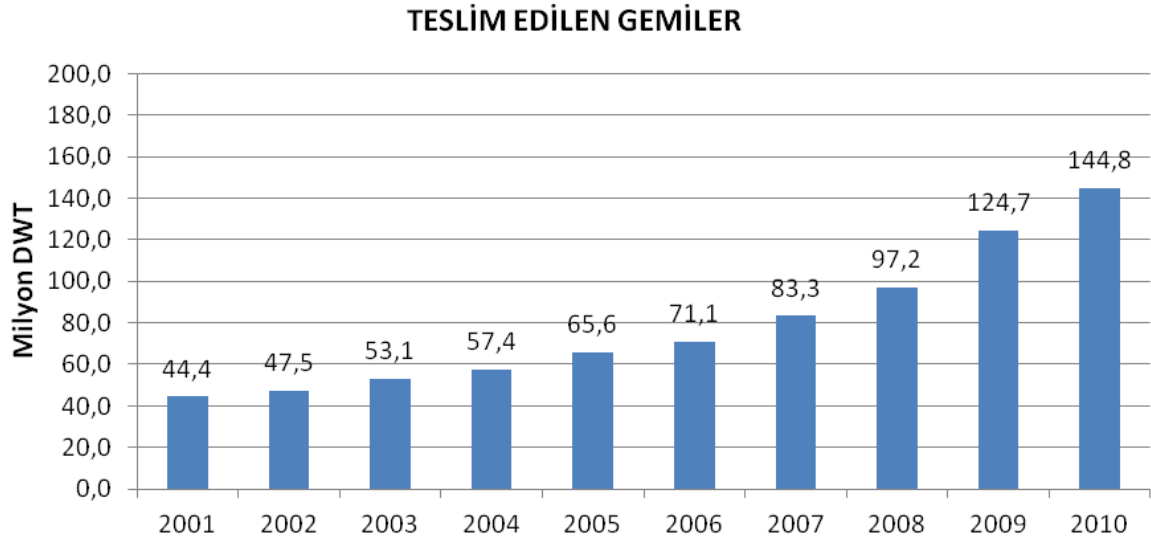
2008 yılında yaşanan küresel daralmanın ardından küresel ekonomi 2009 yılında toparlanma sürecine girmiştir. Ancak, kriz döneminde yaşanan senkronize düşüş aynı etkiyi toparlanma sürecinde göstermemekte, özellikle Asya'da ve Çin'deki ekonomik düzelme istikrarlı bir görünüm sergilemektedir. Euro bölgesinde yaşanan kriz nedeniyle Avrupa ülkelerinde ekonomik yapıdaki gelişme oldukça düşük seviyelerde seyretmektedir. Ocak 2012'de IMF tarafından güncellenen Dünya Ekonomik Görünüm Raporuna göre, uygulanan makroekonomik sıkılaştırma politikaları beklenenin tersine 2011 yılında gelişen ve gelişmekte olan ekonomilerdeki büyümenin tahmin edilenden daha fazla yavaşladığını göstermiştir. Ancak yine de, gelişmekte olan ülke ekonomilerinin halen süren mali kriz döneminde gelişmiş ülkelere göre çok daha iyi durumda olduğunu söylemek yerinde olacaktır. Güncellenmiş IMF raporuna göre, Euro bölgesi ekonomisinin 2012 yılı içerisinde Ocak 2011'de sunulan senaryo ile uyumlu olarak hafif bir durgunluk içerisine girmesi beklenmektedir.

Ekonomi ve dünya ticaretindeki olumlu gelişmelerin bölgeler ve ülkelere göre önemli farklılıklar göstereceği göz önüne alındığında ülkemiz gemi inşa sanayindeki risk algısının bir süre daha normalin üzerinde seyredeceğini söylemek mümkün olmaktadır. TÜSİAD tarafından 2010 yılında gemi inşa sanayine yönelik hazırlanan rapora göre, 2010 yılı itibarıyla dünyada gemi siparişlerinde bir canlanma yaşanmasına rağmen finansman problemleri ve diğer ülkelerde sektöre yapılan yardımların ülkemizde uygulanmaması tersanelerimizin siparişlerden önemli pay almasının önünde engel teşkil etmektedir. Ancak, özellikle Uzakdoğu ülkelerinde yapılan devlet yardımları kriz dönemi olan 2009 yılında dahi yeni gemi siparişlerinin alınmasını sağlamıştır.

2.1. Teslim Edilen Gemiler

Gemi inşa sanayine önem veren ülkelere gerçekleşen kapasite yatırımları, teslim kapasitesindeki artışla da kendini göstermiştir. 2008-2009 döneminde yeni siparişlerde büyük ölçüde düşüşler yaşanmasına rağmen teslim kapasitelerinde 2001-2010 yılları aralığında sürekliliği sağlanmış bir artışın olduğu görülmektedir. 2001 yılında 44.4 milyon dwt düzeyinde gerçekleşen teslim kapasitesi düzenli artış trendi izleyerek 2008 yılında 87.2 milyon dwt, 2009 yılında 124.7 milyon dwt ve 2010 yılında da 144.8 milyon dwt düzeyine ulaşmıştır.

Şekil II-1 Teslim Edilen Gemilerin Yıllara Göre Grafiksel Değerlendirmesi



Kaynak: The Platou Report 2011

2001-2010 döneminde teslim edilen gemi miktarında önemli oranda bir artış yaşandığı gözlenmektedir. Bu durum, 2010 yılında kriz sonrası dönem ile kıyaslandığında yeni tonaj bazında artan talebin sonucu olarak değerlendirilebilir. Yapılan ilk tahminlere göre, 30.000 dwt'in üzerinde tonaj inşa kapasitesine sahip olan tersaneler 2010 yılında sipariş teslim miktarlarını cgt cinsinden sadece %5 oranında artırabilmişlerdir ki bu, yıl başlangıcındaki sipariş defterlerine göre teslim edilmesi gereken miktarın %66'sına tekabül etmektedir.

Çin tersaneleri ilk defa 2010 yılında cgt cinsinden Kore tersanelerinden tonaj bazında daha fazla sipariş teslim etmişlerdir. Teslim kapasitelerini %40 oranında artırmış olmalarına rağmen, yine yıl başlangıcında sipariş defterinde listelenenlerin sadece %60'ını teslim edebilmişlerdir. Kore ve Japon tersanelerinin teslim kapasiteleri 2010 yılında %10 oranında düşmüş ve Japonya siparişlerinin %92'sini teslim edebilirken, Kore'nin teslim kapasitesi %62 düzeyinde azalmıştır.

Dünya genelinde gemilerin cinslerine göre teslim miktarlarını gösteren tablo (Tablo II-1) ve yine gemilerin tiplerine göre grafiksel değerlendirilmesi aşağıda verilmiştir.

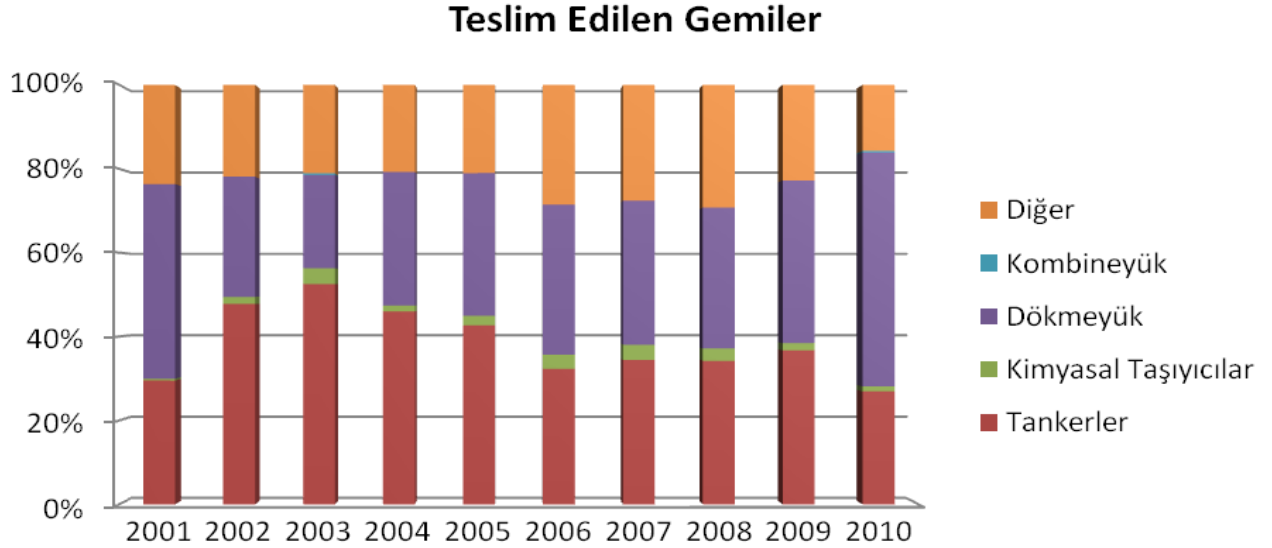
Tablo II-1 Tiplerine Göre Yıl Bazlı Gemi Teslim Miktarları (Mill Dwt)

Yıl	Tankerler	Kimyasal Taşıyıcılar	Dökmeyük	Kombineyük	Diğer	Toplam
2001	13,1	0,2	20,6	-	10,5	44,4
2002	22,7	0,8	13,6	-	10,4	47,5
2003	27,9	2,0	11,8	0,2	11,2	53,1
2004	26,4	0,8	18,3	-	11,9	57,4
2005	28,0	1,5	22,3	-	13,8	65,6
2006	23,0	2,4	25,5	-	20,3	71,1
2007	28,7	3,0	28,6	-	23,0	83,3
2008	33,2	2,9	32,6	-	28,4	97,2

2009	45,7	2,2	48,3	-	28,4	124,7
2010	38,9	1,7	80,6	0,6	22,7	144,8

Kaynak: The Platou Report 2011

Şekil II-2 Teslim Edilen Gemilerin Tiplerine Göre Grafiksel Değerlendirmesi



Kaynak: The Platou Report 2011

Şekil II-2'yi incelediğimizde, teslim edilen gemi tiplerinde 2001 yılından 2010 yılına kadar olan dönemde kombineyük ve tankerlerin başı çektiği görülmektedir. Dalgalı bir seyir izleyen tanker teslim miktarı 2003 yılında en üst seviyesine ulaşmış, 2010 yılında ise 2001 yılındaki değerinden dahi aşağıda gerçekleşmiştir. Teslim edilen gemi tiplerinde karşılaştırma yapıldığında dökmeyük ve tanker teslimlerinin birbirilerini önemli ölçüde etkilediği, diğer tiplerde dengeli değişimlerin görüldüğü gözlenmektedir. Genel olarak teslimlerde dökmeyük ve tankerler öne çıkmaktadır.

2.2. Yeni Siparişler

Platou Report 2011'e göre, 2010 yılında yeni tonaj talebinde 2009 yılındakinin yaklaşık 3 katı kadar bir artış gerçekleşmiş ve 34 mill cgt'ye ulaşmıştır. Yüksek oranlı bu artışa rağmen yeni siparişlerin yine de tersanelerin gemi inşa kapasitesinin altında kalması beklenmektedir. Yeni siparişlerin gemi inşa kapasitesinin altında kalması ortalama sipariş teslim süresini kısaltmış olup bu durumun normalde yeni inşa fiyatlarını düşürmesi gerekmektedir. Ancak, 2010 yılı fiyatlarında %8'lik oranda bir artış görülmüştür. İnşa maliyetleri ise 2010 yılında, 2008 yılının sonbahar dönemine göre önemli ölçüde düşüş göstermiştir. Maliyetlerdeki düşüşün temel nedeni olarak yeni tonajlara yönelik talebin düşük seviyelerde seyretmesi gösterilebilir.

Tablo II-2 Tiplerine Göre Yıl Bazlı Yeni Gemi Siparişleri (Mill Dwt)

Yıl	Tankerler	Kimyasal Taşıyıcılar	Dökmeyük	Kombineyük	Diğer	Toplam
2001	26,2	0,7	8,7	-	10,5	46,1
2002	17,7	1,6	21,9	-	8,4	49,6
2003	47,9	1,4	27,9	-	27,5	104,7
2004	34,0	2,2	28,8	-	28,1	93,1
2005	24,0	0,9	16,8	-	25,9	67,6
2006	74,7	6,8	39,0	-	25,7	146,2
2007	42,1	10,1	161,6	3,4	52,4	269,6
2008	47,4	2,7	91,4	-	20,4	161,9
2009	10,3	0,8	33,6	-	1,5	46,2
2010	38,5	1,6	83,5	-	10,8	134,4

Kaynak: The Platou Report 2011

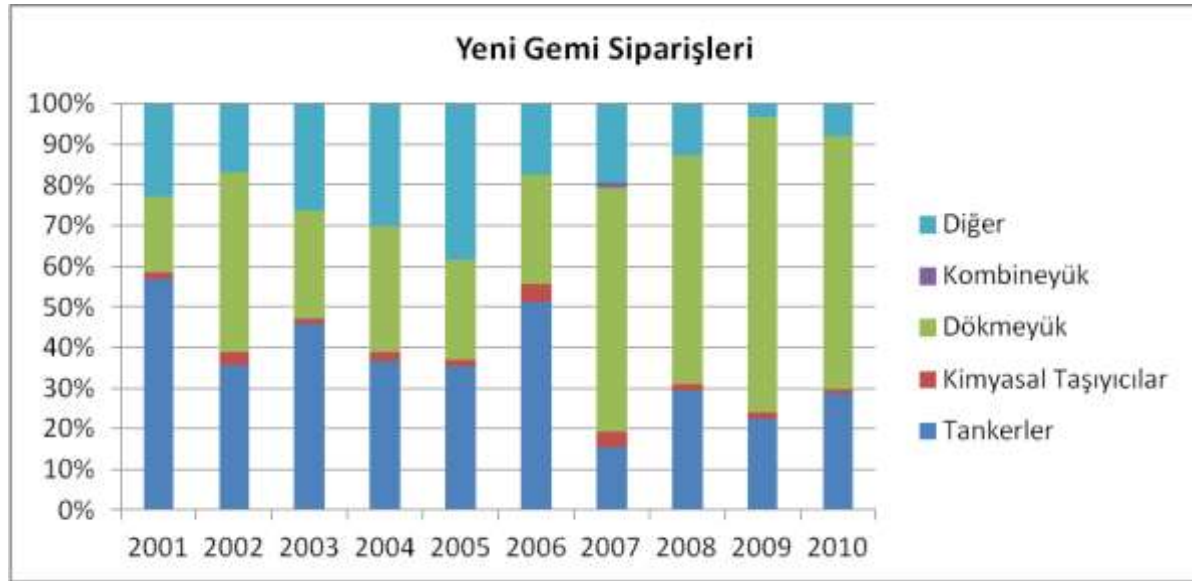
Yeni gemi siparişlerinde en büyük artışın, 2009 yılı sipariş değerlerinin yaklaşık 3 katına ulaştığı 2010 yılında gerçekleştiği tablodaki verilerde görülmektedir. 2006 ve 2007 yıllarında yükselme trendi yakalayan ve önemli ölçüde büyümenin gerçekleştiği yeni siparişlerde, 2008 yılında etkilerini göstermeye başlayan ekonomik kriz ile birlikte %40 oranında düşüş gerçekleşmiştir. 2009 yılında düşüş artarak devam etmiş ve %70 seviyelerine ulaşmıştır. 2010 yılında ekonomik krizin etkilerinin hafiflemesi ile dünya gemi inşa sanayinde görülen canlanma neticesinde yeni siparişlerde artış yaşanmıştır.

Platou Report 2011’de yer alan yorumlarda, yeni tonaj bazındaki sipariş miktarının, oldukça düşük seyrettiği kriz sonrası dönem ile karşılaştırıldığında, 2010 yılında önemli ölçüde yükseldiği ifade edilmektedir. Kabaca tahminle, 2010 yılında 60 milyar doların üzerinde ya da diğer bir ifade ile geçen yılın üç katı düzeyinde yeni tonaj bazında sipariş verilmiştir. 2011 yılı tonaj talebinin, dünya ekonomisinde yaşanan olumlu gelişmeler ışığında artışını sürdürmesi beklenmektedir.

Yeni gemi siparişleri ve teslim edilen gemi miktarlarını karşılaştırdığımızda, 2008 yılında teslim edilen gemi miktarından daha fazla yeni sipariş alınırken, 2009 yılında durumun tersine döndüğü ve teslim edilen gemi miktarının yeni siparişlerin dört katı düzeyinde gerçekleştiği anlaşılmaktadır. 2010 yılında ise, durum dengelenmiş ve teslim sayısı ile yeni sipariş sayısı yakın düzeylerde sonlanmıştır. 2010 yılı için teslim edilen gemiler ve yeni siparişler arasındaki fark 0,4 mill dwt ile 2001 yılından bu yana en düşük seviyesine ulaşmıştır. Yeni siparişlerin artma ya da azalma yönünde trend izlemesine rağmen, teslim miktarının sürekli bir artış içerisinde olması tersanelerin gemi inşa kapasitesinin zaman içerisinde arttığını göstermektedir.

Yeni siparişlerin hangi tip gemilere yönelik gerçekleştiği Şekil II-3’de görülmektedir;

Şekil II-3 Yeni Gemi Siparişlerinin Tiplerine Göre Grafiksel Değerlendirmesi



Kaynak: The Platou Report 2011

Yeni gemi siparişlerinde, teslim edilen gemilerde olduğu gibi dökmeyük ve tankerler ön plana çıkmaktadır. 2007 yılından bu yana, dökmeyük yeni sipariş miktarı önceki yıllara göre önemli oranda artış göstermiş, tanker yeni sipariş miktarında düşüş görülmüştür. Bu durumu, tanker siparişlerinde yaşanan gerileme nedeni ile tersanelerin dökmeyük siparişlerini kabul ettiği şeklinde yorumlamak mümkündür.

2.3. Dünya Sipariş Defteri

Tablo II-3 Dünya Sipariş Defteri (Mill Dwt)

Yıl	Tankerler	Kimyasal Taşıyıcılar	Dökmeyük	Kombineyük	Diğer	Toplam
2001	39,3	9,5	34,3	0,2	24,5	107,8
2002	52,0	10,0	22,4	0,2	27,9	112,5
2003	45,3	10,8	30,3	0,2	22,9	109,5
2004	65,1	10,2	48,4	-	41,2	164,8
2005	72,0	11,6	60,6	-	56,2	200,4
2006	76,5	3,3	61,4	-	68,1	209,3
2007	128,7	11,0	78,9	-	80,0	298,6
2008	147,7	19,0	216,1	3,4	105,7	491,8
2009	164,0	18,4	286,3	3,4	92,2	564,3
2010	120,6	13,9	268,7	2,4	70,5	477,0
2011	113,4	9,7	246,5	2,8	53,7	426,0

Kaynak: The Platou Report 2011

Tablo II-3'ü incelediğimizde, dünya tersanelerinin sipariş defterlerinin 2009 yılında rekor kırdığı ancak 2010 ve 2011 yıllarında toplam sipariş miktarının düştüğü gözlenmektedir. Son üç yıllık siparişlerde dökmeyüklerin başı çektiği ve tankerlerle birlikte siparişlerde önemli yer tuttukları anlaşılmaktadır. 2010 yılında yeni sipariş miktarlarının artmış olmasına rağmen dünya sipariş defterindeki düşüşü artan üretim kapasitesi sayesinde geçen dönemlerden sipariş defterine işlenen siparişlerin azaldığına bağlamak yerinde olacaktır ki, 2003-2009 yılları aralığında toplam gemi inşa kapasitesinde önemli ölçüde büyüme yaşanmıştır. Unutulmaması gereken diğer bir nokta da, iptal edilen ya da silinen siparişlerin olduğudur.

2.4. Dış Ticaret Performansı

2009 yılı dünya gemi ihracatına bakıldığında ihracatın, 2008 yılına göre değer bazında, %1,4 azalarak 143.8 milyar dolar seviyesine düştüğü görülmektedir. 2010 yılında ise 2009 yılına göre %18,7 oranında bir artış gerçekleşmiş ve dünya gemi ihracatı 169,9 milyar dolar olmuştur. 2011 yılında dünyada en fazla ihracatı gerçekleştiren gemi grubu %72'lik pay ile yolcu gemileri, gezi gemileri, feribotlar, yük gemileridir. Bu grubu %13'lük pay ile fener gemileri, yangın söndürme gemileri izlemektedir.

2010 yılı dünya gemi ihracat verilerine göre Güney Kore %27.5'lik pay ile dünyanın en fazla gemi ihracatı yapan ülkesidir. Güney Kore'yi sırasıyla Çin (%23.5), Japonya (%15), Almanya (%4) ve İtalya (%3) izlemektedir. Türkiye, ihraç amaçlı gemi inşası dünya sıralamasında %0,6'lık pay ile 20. sırada yer almaktadır. Türk özel sektör tersanelerimizde halen tek parçada azami 80.000 dwt'ye kadar gemi inşa edilebilir olmasına karşılık, gelişmiş gemi inşa sanayisine sahip ülkelerde 250.000–350.000 dwt'lik gemiler yapılabilmektedir.

Dünya gemi ithalatı 2009 yılında bir önceki yıla göre değer bazında %8 azalarak 84.4 milyar dolar seviyesine düşmüştür. 2010 yılında ise 2009 yılına göre gemi ithalatı toplamda %24 oranında artış göstererek 104.5 milyar dolara ulaşmıştır. Dünyada gemi ithalatında öne çıkan ülkeler, Almanya, Liberya, Marshal Adaları, ve Hindistan' dır.

2.5. Rekabet ve Öngörüler

Dünya gemi inşa sanayinde önde gelen ve küresel oyuncu diyebileceğimiz ülkeler olarak karşımıza Güney Kore, Çin ve Japonya çıkmaktadır. Filipinler, Vietnam, Romanya, Tayvan ve Türkiye ise sektörde yaptıkları yatırımlarla yükselen değerler olarak uluslararası pazarda söz sahibi olma yolunda ilerlemektedirler. Ancak, sektörde hem dwt hem de adet bazındaki siparişlerde Güney Kore, Japonya ve Çin'in yakalanması zor görünmektedir. Aşağıdaki tabloda, mill cgt bazında ülkelerin ve grupların yeni siparişleri görülmektedir.

Tablo II-4 Yeni Siparişler (Mill Cgt)

2010	Tankerler	Dökmeyük	Konteynerler	Diğer	Toplam
Çin	2,7	10,7	1	0,8	15,2
Kore	3,9	5,1	2,2	0,9	12,2

Japonya	0,5	2,7	0,1	0,6	4
Diğer Asya Ülkeleri	0,1	0,7	0,1	0	0,9
Avrupa	0,5	0,1	0	0,9	1,5
Diğer	0	0	0	0	0
Toplam	7,7	19,4	3,4	3,3	33,9

2009	Tankerler	Dökmeyük	Konteynerler	Diğer	Toplam
Çin	1	4,5	0,1	0,3	5,9
Kore	0,7	2	0	0	2,7
Japonya	0,2	1	0,2	0,4	1,8
Diğer Asya Ülkeleri	0	0,3	0	0	0,3
Avrupa	0	0	0	0,5	0,5
Diğer	0,1	0	0	0	0,1
Toplam	2,1	7,8	0,3	1,2	11,4

Kaynak: The Platou Report 2011

Tablodan da anlaşıldığı üzere 2010 yılında yeni siparişlerin önemli bir kısmı Güney Kore ve Çin arasında paylaşılmıştır.

Ekonomik büyümede meydana gelen değişimler ve önümüzdeki yıllara yönelik olumlu ekonomik büyüme tahminleri göz önüne alındığında, 2011 yılı ve sonrası için tonaj talebinde %8 oranında bir artış beklenmektedir. Bu durum, finansal kriz ortaya çıkmadan önce yaşanan sektörün parlak yıllarındaki büyümenin yeniden yakalanacağını göstermekte ve sektör açısından umut verici olmaktadır. Bu süreçte sektör için sorun oluşturacak nokta, yeni siparişlerdeki küçük artışlarla beraber sipariş defterinin oldukça yüklü olmasıdır.

2011 yılının başında yayınlanan sipariş defterine göre yıl içerisinde 59 mill cgt düzeyinde teslimin gerçekleşeceği (2010 yılında gerçekleşen 43 mill cgt ile karşılaştırıldığında), 2012 yılında 35 mill cgt olarak devam edeceği öngörülmektedir. Bahsi geçen teslimler ve yukarıda bahsedilen talep tahminlerinden yola çıkarak, yıl içerisinde ticaret filosunun toplam gerçekleşme oranının 2010 yılında %85 olan değerinin 2011 yılı için %83'e düşeceği ve ardından 2012 yılında %86'ya yükseleceği tahmin edilmektedir. Bu durumun hoş bir senaryo olduğunu söylemek zordur.

Gemi inşa sanayini bekleyen en büyük tehlike ise, arzın talebi geçmesi durumudur ki bunun gerçekleşmesi halinde fiyatlar düşecek ve yüksek maliyetli tersaneler sonuçta kar edemez hale geleceklerdir.

III. Türkiye Gemi İnşa Sanayi

Anadolu’da tersanecilik 600 yıllık bir geçmişe sahiptir. Gemi inşa sanayimizin temellerini oluşturan ilk tersanelerimiz, Anadolu Selçukluları tarafından Sinop (1214) ve Alanya’da (1227) kurulmuştur.

Cumhuriyetin ardından tersanelere verilen önem katlanarak devam etmiştir. Ülkemizde ilk özel sektör faaliyetleri 1940’lı yıllarda Haliç’te kurulan çekek yerleri ile mavna ve ağaç teknelerin onarımları ile başlamıştır. Başlarda Boğaz ve Haliç’te yoğunlaşmış olan tersaneler, 1969 yılında Tuzla Aydınli koyuna taşınmıştır.

Özellikle planlı dönem yıllarında hazırlanan Beş Yıllık Kalkınma planlarında gemi inşa sanayine özel önem verilmiş ve ekonomik kalkınmanın önemli bir unsuru olarak değerlendirilmiştir. Dokuzuncu Beş Yıllık Kalkınma Planında (2007-2013), denizyolunda kısa mesafe denizyolu taşımalarını artıracak gemi ve liman yatırımlarına ağırlık verileceği belirtilmiş ve askeri ve ticari gemilerin Türk tersanelerinde tasarımı, yüksek yerli katkı oranıyla üretilmesi ve Türk Deniz Ticaret Filosunun yenilenmesi amacıyla, yeni tersanelerin kurulacağı ifade edilmiştir.

Ülkemizden Batı Avrupa’ya, Batı Avrupa’dan ülkemize yapılan taşımalarda genellikle karayolu tercih edilmekteydi. Ancak, zaman içerisinde tır nakliye maliyetlerinin artması ve denizyolu taşımacılığının karayolu taşımacılığından daha ucuz olması gibi unsurlar, denizyolu taşımacılığına olan talebi arttırmıştır.

Ülkemizde uygulanan dışa açık liberal politikalar dış ticaret hacminin önemli ölçüde artmasını sağlayarak en düşük maliyetli taşıma araçlarından olan denizyolu taşımacılığının öneminin artmasına ve geliştirilmesi yönünde uygulamaların hayata geçirilmesine katkıda bulunmuştur. Özellikle 2000’li yıllarda başlayan ve 2004 yılından bu yana da kayda değer bir gelişme gösteren Türk gemi inşa sektörü ihracatındaki gelişmelerin büyük bir kısmı yine bu dönemde gerçekleşmiştir. 2004-2008 döneminde dünya gemi inşa sanayi %89’luk bir büyüme gösterirken, Türk gemi inşa sanayi sektöre yaptığı yatırımlar ile %360 gibi yüksek bir büyüme oranını yakalamayı başarmıştır. Zaman içerisinde gelişen gemi inşa sanayimiz, tersanelerinin sahip olduğu modern alt yapı ile inşa, tadilat ve bakım gibi tüm çalışmaları yerine getirebilecek kapasiteye ulaşarak uluslararası arenada rekabet edebilecek konuma yükselmiştir.

Geleneksel olarak nispeten daha küçük tonajlarda gemi inşa etmekte olan Türk tersaneleri özellikle küçük kimyasal/petrol tankerleri ile konteyner gemi yapımında uzmanlaşmış olup, halen küçük tanker piyasasında Çin’den sonra açık ara ile ikinci konumda bulunmaktadır. Kimyasal/ürün tankerleri, konteyner gemileri ve yatlar hem Avrupa’ya ihracata dönük olmaları hem de katma değerlerinin yüksek olması nedeniyle ülkemizde tercih edilmektedir. Son dönemlerde, askeri gemi inşasında da yüksek bir ivme yakalanmıştır. %75’e varan yerli katkı oranı ile inşa edilen, Ç 151 süratli amfibi gemisi de, Türkiye’nin doğru gemi segmentlerinde uzmanlaşmaya başlamasına örnek teşkil etmektedir. Türk tersanelerinin son dönemlerde, niş pazarlara da yönelmiş olması yeni tip gemilerin uluslararası ticaretinde söz

sahibi olmasına imkan tanımıştır. Niş pazarlara yönelik üretilen gemiler arasında, balıkçı tekneleri, araştırma gemileri, römorkörler, mega yatlar, ikmal gemileri ve açık deniz tekneleri yer almaktadır. Dünya ve Türkiye’de üretilen gemi tipleri aşağıdaki tabloda gösterilmiştir;

Tablo III-1 Dünya’da ve Türkiye’de Üretilen Gemi Tipleri

ÜRETİLEN GEMİ TİPLERİ	TÜRKİYE
Ham petrol tankerleri	
Kimyasal ve ürün tankerleri	☐
Dökme yük gemileri	☐
Genel kargo gemileri	☐
Konteyner gemileri	☐
Yolcu gemileri, feribotlar ve Ro-Ro gemileri	
Römorkör ve açık deniz destek gemileri	☐
Özel maksatlı gemiler (yüzer havuzlar, tarak gemileri, ağır yük gemileri vs.)	☐
Yatlar	☐
Askeri gemiler	☐

Kaynak: Türkiye Sanayine Sektörel Bakış: Gemi İnşa Sanayi, 2010, TÜSİAD

Ham petrol tankerleri ve büyük dökme yük gemileri gibi daha düşük katma değerli ürünler çeşitli tonajlarda gemileri seri olarak üretebilme kabiliyetine sahip olan Uzakdoğu ülkelerinde üretilmekte olup, ülkemizde üretim açısından tercih edilmemektedir. Ülkemizi Uzakdoğu ülkeleri ile kıyasladığımızda, küçük tonajlı gemilerden 450,000 dwt’lik gemilere kadar geniş bir segmentte gemi üretebilen Uzakdoğu tersanelerine nazaran, ülkemiz tersaneleri 180.000 dwt’lik gemileri üretebilecek kapasiteye sahiptir.

Türkiye, son 4 yıllık dönem çerçevesinde gemi inşa sanayinin kapasite ve verimliliğinin artırılmasına yönelik projelere ağırlık vermiştir. Ayrıca sektör, tesislerin modernizasyonu ve teknolojik kapasitenin iyileştirilmesine yönelik pek çok yatırım gerçekleştirmiştir. Türk hükümeti aynı zamanda, sektörde ithalata bağımlılığı azaltmak ve yan sanayinin esnekliği ile kapasitesini artırmak amacıyla gemi ve yat inşasında kullanılan temel materyallerin yerli üretimini artırmayı hedeflemektedir.

2002 ve 2007 yılları arasında Türkiye ekonomisi dünyadaki gelişmelerle paralel ender rastlanabilecek büyüme periyotlarından birisini yaşamıştır. Türk finans sistemindeki likidite bolluğu tüm sektörlerdeki ekonomik büyümeyi tetikleyen yatırımların önünü açmış ve cesaretlendirmiştir. Fakat 2007 yılı global ekonominin henüz tam etkisinden kurtulamadığı uzun sürecek bir global krizin habercisi olmuştur. Türkiye de bu global krizin etkilerinden kurtulamamıştır. Dünyanın her bölgesinde olduğu gibi, bahsi geçen kötü ekonomik gidişat gemi inşa sanayi başta olmak üzere pek çok sektörü olumsuz yönde etkilemiştir. Türk gemi inşa sektöründe yeni siparişlerde ciddi düşüşler yaşanmıştır.

Türk gemi inşa sanayi, ihracata 2.7 milyon dolar katkısı ve ekonomiye 1.5 milyon dolar katkı sağlayan bakım ve onarım faaliyetleri ile Türk ekonomisi açısından yüksek öneme sahiptir.

Sektörün geniş bir kitleye istihdam sağlaması ve ülkenin endüstriyel kapasitesi ile teknolojik know-how'ına katkıda bulunması öneminin göz ardı edilmemesini gerektirmektedir.

Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü verilerine göre ülkemizde faal 71 tersane bulunmaktadır. Türk tersaneleri Marmara, Karadeniz ve Akdeniz bölgelerinde kurulmuş olup bu tersanelerin büyük bölümünün Marmara bölgesinde İstanbul ve Yalova çevrelerinde yoğunlaştığı görülmektedir. 2013 yılı (Haziran ayı) için derlenen verilerde, İstanbul'da 27, Yalova'da ise 21 adet tersanenin faal durumda olduğu görülmektedir.

Şekil III-1 Faal Tersanelerin illere Göre Dağılımı



Kaynak: Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü¹

2002 yılında 37 olan tersane sayısının 10 yıl içerisinde yaklaşık iki katı kadar artış gösterdiği görülmektedir. Ülkemizde 2008 yılında 58 adet, 2010 yılında 69 adet olan faal tesis sayısı yıllar içerisinde artış yönünde bir grafik izlemiştir. 2012 yılında faal olması planlanan tersane sayısı 71'den fazla olmasına rağmen, 2008 yılında etkileri görülen kriz nedeniyle yeni siparişlerde azalmaların meydana gelmesi planlanan tersane yatırımlarının ötelenmesine neden olmuş ve 2011 yılında 71 adet olan faal tersane sayısı 2012 ve 2013 yıllarında aynı değerini korumuştur. Diğer yandan, yeni siparişleri azalan tersaneler bu dönemde yeni gemi inşasından ziyade bakım, onarım ve tadilat işlemlerine ağırlık vermişlerdir.

Türkiye'de faaliyet gösteren en büyük tersaneler Tuzla bölgesinde bulunmaktadır. Üretim kapasitesi en büyük olan tersane maksimum 650.000 dwt proje kapasitesine sahiptir.

¹ 10.08.2008 tarihli Tersane, Tekne İmal ve Çekek Yerleri Yönetmeliği kapsamında 50 metre deniz cephesinin altında kalan tesisler tekne imal tesisi olarak değerlendirilmektedir.

Yeni siparişlerin toparlanma sürecine girdiği günümüzde, Türk tersanelerinde krizin etkilerinin halen devam ettiği ve bakım, onarım işlemlerinin ağırlıklı olarak gerçekleştirildiği görülmektedir. Haziran 2013 itibariyle ülkemizde yatırımda ve proje halindeki tesislerin sayısı 53 olup bu tesislerin 20 tanesinin Yalova ilinde faaliyete geçmesi planlanmaktadır. Tersanelerin en yoğun olarak toplandığı lokasyonun Tuzla olmasına rağmen, alanın yeni yatırımlar açısından yetersiz gelmesi nedeniyle girişimciler Yalova-Altınova ve İzmit'te (Kocaeli Serbest Bölgesi) bulunan yatırım alanlarına odaklanmışlardır.

Şekil III-2 Yatırımdaki Tersanelerin İllere Göre Dağılımı



Kaynak: Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü

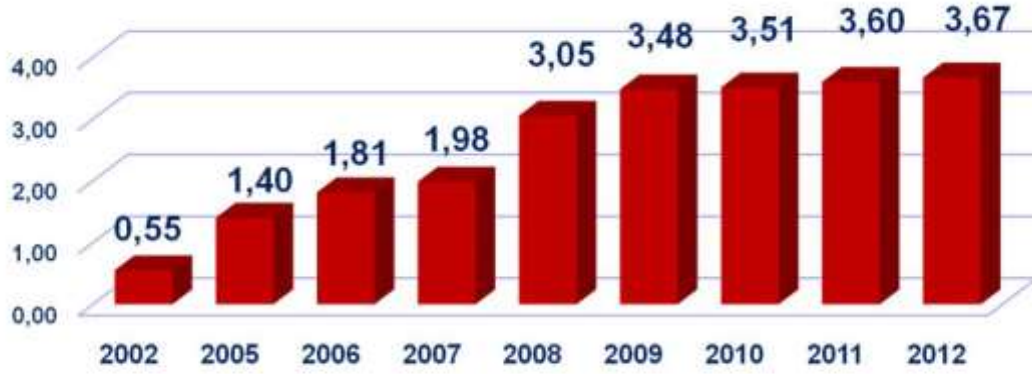
Tablo III-2 Faal Tersaneler Proje Alanı ve Gemi İnşa Kapasitesi

FAAL TERSANELER				
Tersane Adı	Proje Alanı		Tesis Sayısı	Gemi İnşa Kapasitesi (Dwt/Yıl)
	Toplam (m ²)	Deniz Cephesi (m)		
Genel	3.905.122	13.176	71	3.671.321

Kaynak: Denizcilik Müsteşarlığı

Ülkemizde faal durumda bulunan 71 tesis toplam proje alanı olarak 3.905.122 m²'lik bir alana yayılmış olup 13.176 m'lik bir deniz cephesini kaplamaktadır. Tesislerin toplam gemi inşa kapasitesi ise 3.671.321 dwt/yıl'dır. Bunun yanı sıra yatırım aşamasındaki 52 tesisin toplam gemi inşa kapasitesi 3.560.000 dwt/yıl'dır. Yatırımdaki tesislerin faaliyete geçmesi ile; yaklaşık 9 Milyon m²'lik bir alanda, 12.200 metre deniz cephesi daha faaliyete eklenecektir. Böylece mevcut kapasitemize 3 Milyon 560 bin dwt'lik kapasite gücü eklenerek, kapasitemiz 7 Milyon dwt'in üzerine çıkacaktır. Ancak, 2008 yılında başlayan kriz, yatırımdaki tersanelerin faaliyete geçme ivmesini düşürmüştür.

Şekil III-3 Tersane Proje Kapasitelerinin Yıllara Göre Değişimi (Mill Dwt/Yıl) (2003-2012)



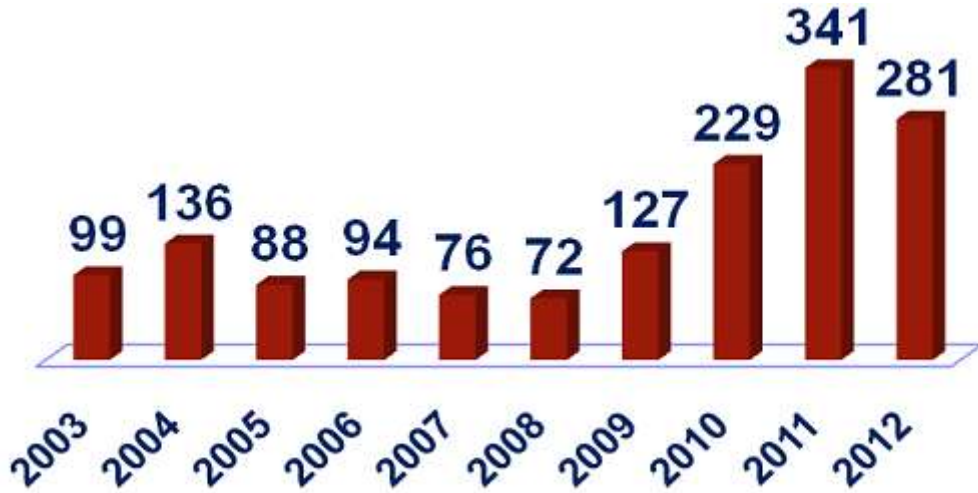
Kaynak: Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü

Yukarıdaki grafikte ülkemizde tersanelerin proje kapasitelerinin yıllara göre değişimi görülmektedir. 2007-2008 döneminde gerçekleştirilen yeni tersane yatırımları ve sektörün öneminin anlaşılmış olması ile proje kapasitesinde ciddi bir artış yaşanmıştır. 2008 yılındaki kriz kapasite artışının planlanandan daha düşük gerçekleşmesine neden olmasına rağmen negatif yönlü bir ivme oluşturmamıştır. Diğer yandan 2008 yılından itibaren proje kapasitelerindeki artışın oransal olarak düşük değerlerde gerçekleştiği görülmektedir.

2008 global ekonomik krizinden önce, yatırımcıların, 2000’li yıllardan itibaren artış ivmesi gösteren gemi siparişlerinden pay alabilmek amacıyla gemi inşa kapasitesinin artırılmasına yönelik önemli hedefleri vardı. Buna göre, Deniz Ticaret Odası raporunda yapılan tahminlerde Türkiye’de 2013 yılında faal durumda 140 tersanenin bulunması öngörülmekteydi. Ancak, günümüzde piyasaların toparlanma belirtileri göstermesine rağmen yeni gemi inşalarında 2008 yılından önce yaşanan hızlı yükselmenin yakın zamanda görülmesi beklenmemektedir. Bu durum planlanan pek çok tersane yatırımının ötelenmesine neden olmuştur.

Ülkemizdeki tersanelerin çok amaçlı kullanıma uygun olarak tasarlandıkları ve yeni gemi inşa faaliyetlerinin yanı sıra geri dönüşüm, tamir ve bakım gibi hizmetleri de sundukları görülmektedir. Bu çok amaçlı kullanım yerli ve yabancı gemi sahiplerine bakım ve onarım hizmetlerinin verilmesini sağlarken tersane için de yeni bir gelir kapısı oluşturmaktadır.

Şekil III-4 Yıllara Göre Geri Dönüşüme Tabi Tutulan Gemiler (Adet Gemi)



Kaynak: Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü

Geri dönüşüme tabi tutulan gemi sayıları 2003-2008 yılları arasında dalgalı bir seyir izlerken, 2008 yılından itibaren, gerçekleşen global ekonomik krizin etkisiyle dönüşüme uğrayan gemi sayılarında büyük ivmeli artışlar yaşanmıştır. 2008 yılında 72 olan geri dönüştürülen gemi sayısı, tersanelerimizin geri dönüşüm faaliyetlerine odaklanması neticesinde 3,75 kat artarak 2011 yılında 341 adete ulaşmıştır. 2011-2012 döneminde adet bazında yaşanan düşüş ise tersanelerimizin yeni gemi inşa faaliyetlerine yöneldiğini göstermesi açısından olumlu bir veri olarak değerlendirilebilir.

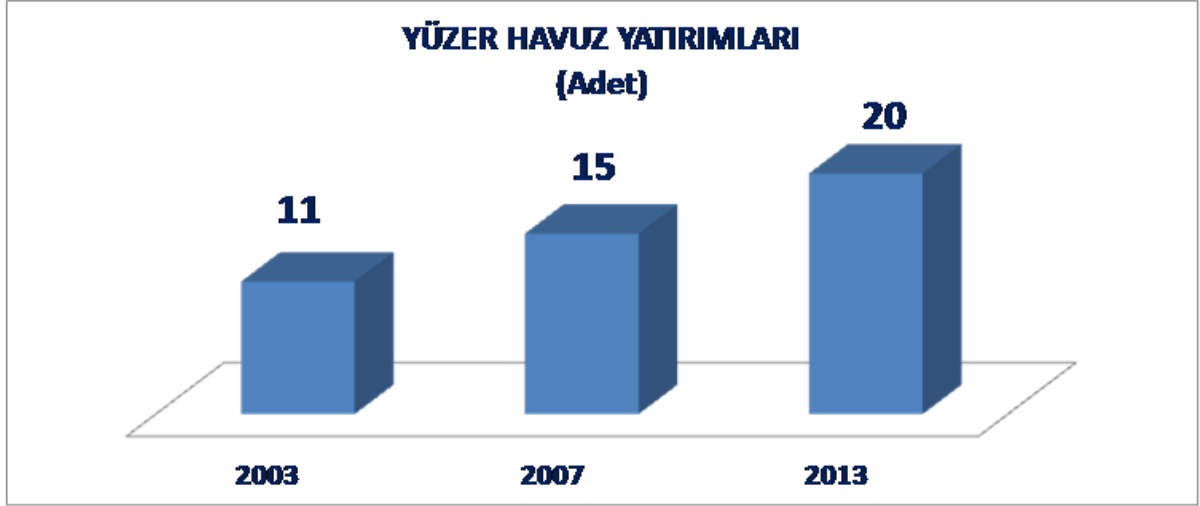
CESA (Community of European Shipyards' Associations) tarafından yayınlanan 2010-2011 Yıllık Raporu'na göre, Avrupa Birliği tersaneleri 2008 yılında yaşanan krizden hem gemi inşa hem de bakım-onarım faaliyetleri açısından büyük ölçüde etkilenmiştir. Bu süreçte, Avrupa'daki tersanelerin en önemli rakipleri, Türkiye başta olmak üzere doğuda bulunan tersaneler olmuştur. Özellikle Tuzla tersanelerinde fiyatların düşük olması ve doların değer kaybetmesi buradaki tersaneleri büyük ölçekli çelik tamiratlarında güçlü birer rakip haline getirmiştir.

Önemli bir gemi üreticisi olmasının yanı sıra Türkiye, Güney Asya ile Çin'den sonra Dünya'da gemi geri dönüşümü gerçekleştiren 5. büyük ülke konumundadır. Türkiye'de geri dönüşümü gerçekleştirilen gemilerin önemli bir bölümü yabancı bayraklı olup Avrupa Birliği ülkelerine aittir. Geri dönüştürülen gemiler içerisinde ise ağırlık küçük tonajlı gemilerde bulunmaktadır ki bunların, Güney Asya gibi uzun mesafede bulunan geri dönüşüm tesislerine götürülmesi ulaşım maliyetleri açısından elverişli değildir.

Türkiye'de bulunan geri dönüşüm tesisleri, gemilerle gerçekleştirilen hizmetlerin önemli oranda azaldığı 2008 ve 2009 yıllarında gemi sahiplerinin gemilerini işlevsiz bırakmak yerine geri dönüştürmeyi tercih etmeleri nedeniyle, 2008 krizinden kar sağlamayı başarmışlardır. Türkiye'de 2007 yılında 0,12 milyon gt olan gemi geri dönüşüm faaliyetleri 2008 yılında 0,14 milyon gt, 2009'da ise 0,56 milyon gt değerine ulaşmıştır.

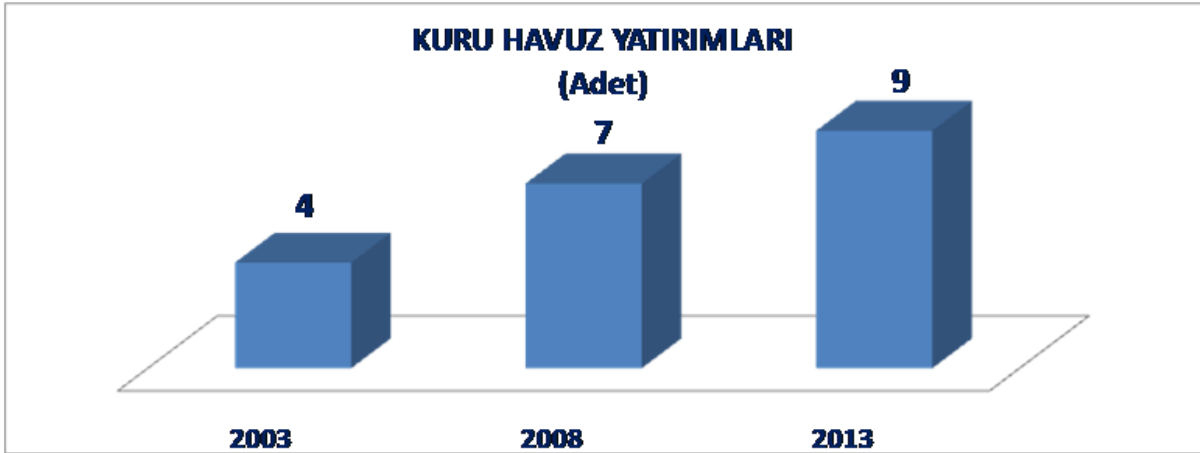
Ülkemizdeki tersanelerde, çeşitli büyüklüklerde 20 adet yüzer havuz ve 9 adet kuru havuz bulunmaktadır. 2003-2013 yıllarını içeren 10 yıllık süre zarfında 11 adet olan yüzer havuz sayısı 20'ye, 4 olan kuru havuz sayısı ise 9'a çıkarılarak ülkemizdeki havuz yatırımları 2 kat artışla 29 adet olarak gerçekleşmiştir. Yatırımların global ekonomik kriz öncesi ve sonrası dönemde dengeli bir dağılım izlediği görülmektedir.

Şekil III-5 Türkiye Yüzer Havuz Yatırımları



Kaynak: Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü

Şekil III-6 Türkiye Kuru Havuz Yatırımları



Kaynak: Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü

3.1. Teslim Edilen Gemiler

Genel perspektif açısından Türk gemi inşa sanayi son yıllarda global pazardaki rekabet gücünü artırmış bulunmaktadır. Türkiye'nin 2002 yılında dünya toplam gemi teslimatlarındaki payı % 0,51 oranına düşmüş, ancak tersanelerin rekabet düzeyinin yükseldiği ve hem yerli hem de yabancı satın alıcılardan gelen yeni siparişlerin artışı 2008 yılına kadar olan dönemde Türkiye'nin payı %1,93 değerine yükselmiştir.

Tablo III-3 Türkiye Tersanelerinin Yıllara Göre Teslim Miktarları (Mill Cgt)

Yıl	1999	2002	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Cgt (milyon)	0,17	0,11	0,26	0,34	0,42	0,66	0,82	0,68	0,47
Dünya'daki Payı (%)	0,91	0,51	1,00	1,17	1,28	1,88	1,93	1,52	0,90

Kaynak: The Shipbuilding Industry in Turkey, OECD

Bu bağlamda, Türkiye 2010 yılında göstermiş olduğu üretim performansı ile, yeni siparişlerinin 0,47 mill cgt'sinin teslimatını gerçekleştirebilmiş ve global pazardaki payı 0,90 (51,6 mill cgt) olarak gerçekleştirmiştir. Böylece, 2010 yılında dünyanın 8. büyük üreticisi konumunda yer almıştır. 2009 ve 2010 yılında Türk tersanelerinin üretimin kapasitelerindeki düşüşün Türkiye'deki gemi inşa sanayi üzerinde kısa ve orta vadeli etkileri olabilecek incelenmesi gereken hususları bulunmaktadır.

Birinci husus, 2008 global ekonomik krizi gemi üretim kapasiteleri başta olmak üzere geçmiş yıllarda yükselme eğiliminde olan ve 2010 yılında da en yüksek gemi teslim seviyesine ulaşan dünya ekonomilerini farklı şekillerde etkilemiştir. Son yıllarda görülen en şiddetli ekonomik krizin ortasında dahi gemi teslimatlarının artmış olmasının açıklaması ise, duraksamanın etkilerini göstermeye başladığı 2007 yılının sonlarında, dünya sipariş defterinin yüksek yeni sipariş oranlarına bağlı olarak dolu olmasıdır. Sipariş defterlerinin dolu olması ve kontratlardaki teslim tarihlerinde bağlılık taahhüdünün bulunması tersanelerin üretimlerine anlaşmalara uygun olarak devam etmesine neden olmuştur. Ancak bu süreçte, gemi sahiplerinin yeni siparişler için finansman kaynağı bulmakta sıkıntı yaşamaları siparişlerden bazılarının ertelenmesi veya iptal edilmesi ile sonuçlanmış, ancak önemli bir bölümü ise tamamlanmıştır.

Bahsi geçen pazar koşulları tersaneleri farklı şekillerde etkilemiş, bazı ekonomiler bu durumu dünya üretimindeki paylarını artırmak adına birer fırsat olarak değerlendirirken diğerlerinin ise, üretimleri büyük düşüşler yaşamıştır. Türkiye'de ikinci grupta yer almakta olup üretim kapasitesinde ciddi kayıplar gerçekleşmiştir.

İkinci husus ise, ekonomik krizin gemi inşa sanayinin yapısını etkileyerek çeşitli değişimlere neden olması ve sektörde çok da iddialı olmayan çeşitli ülkelerin pazardaki katılımlarının artması gibi sonuçlar doğurmasıdır. Filipinler ve Vietnam, krizden bir şekilde kar sağlayan ülkeler olarak karşımıza çıkmaktadır. Dünya'nın üçüncü büyük üreticisi konumunda olan Çin ise, 2008-2010 aralığındaki 2 yıllık süre zarfında dünyanın en büyük üreticisi konumuna yükselmiştir. Kore ve Japonya'nın da içerisinde bulunduğu pek çok ülkede ise, dünya gemi üretiminin %20 gibi bir artış yaşadığı 2008-2010 döneminde dahi durgunluk sürecine girilmiş veya teslimatlarında düşüşler yaşanmıştır. 2008 yılında 5. büyük üretici konumunda olan Türkiye ise, 2010 yılında 8. sıraya gerilemiş ve üretiminde %40 oranında düşüş gerçekleştirmiştir. Söz konusu düşüşün, sektörün yurt içi talebe dayalı yapısından ziyade küresel kriz kaynaklı olduğu değerlendirilmektedir.

Tablo III-4 Dünya Gemi Üretiminde İlk 10 Ülke Sıralaması (Cgt)

Sıra		2010 (%)		2008 (%)
1	Çin	35.56%	Kore	34.59%
2	Kore	28.94%	Japonya	23.08%
3	Japonya	19.04%	Çin	21.88%
4	Almanya	1.66%	Almanya	2.77%
5	İtalya	1.50%	Türkiye	1.93%
6	Filipinler	1.19%	İtalya	1.77%
7	Vietnam	1.09%	Polonya	1.37%
8	Türkiye	0.90%	Romanya	1.26%
9	Romanya	0.88%	Çin Taypey	0.91%
10	Çin Taypey	0.72%	Hırvatistan	0.87%

Kaynak: The Shipbuilding Industry in Turkey, OECD

Türkiye'nin yıllar içerisinde çizdiği tablo aşağıdaki şekilde özetlenebilmektedir;

- Türkiye tersaneleri, 1995-2001 yılları arasında toplam 836.000 dwt'lik 166 adet geminin, 2002-2007 yılları arasında ise 3.051.000 dwt'lik 443 adet geminin teslimini gerçekleştirmiştir.
- Kasım 2008'den itibaren navlun fiyatlarının düşmesi, banka kredilerinin geri çağırılması ve finans temininde yaşanan zorluklar gibi çeşitli nedenlerden dolayı 2007 yılında ciddi bir ivme yakalayan yeni gemi siparişleri ve teslim edilen gemi sayılarında 2008 yılında büyük düşüşler yaşanmıştır. Neticede 2008 yılında 114 adet ve 852.000 dwt gemi teslimi gerçekleştirilmiştir.
- 2010 yıl sonu itibarıyla tersanelerimiz 68 adet gemiyi teslim etmiştir. Teslim edilen gemi tonajı 350.000 dwt olup, yine 2010 yılında 10.707.057 dwt'lik bakım-onarım gerçekleştirilmiştir. Bahsi geçen veriler ışığında, 2008 yılındaki krizden itibaren 2010 yılına kadar olan dönemde adet bazında %40,35'lik, tonaj bazında ise %58,92'lik düşüşün gerçekleştiği görülmektedir.

Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Teşkilatı (OECD) Konseyi Gemi İnşa Çalışma Grubu (WP6) Sekreteryası tarafından hazırlanan ve Eylül 2011 'de yayınlanan "Türk Gemi İnşa Sanayi Raporu"nda yapılan değerlendirmede de, Türkiye'nin gemi üretiminde deadweight (dwt) açısından ilk 10 ülke, üretilen gemi sayısına göre ise ilk 5 ülke arasında yer aldığı belirtilmektedir.

Kriz döneminde, dünya toplamı ve değişen oranlarda da olsa tüm gemi inşacı ülkelerin sipariş defterinde gözlemlendiği üzere, Türkiye'nin siparişlerinde kriz nedeniyle ciddi azalmalar görülmüştür. Ancak, Hindistan ve Brezilya'nın yanı sıra Türkiye'nin rakibi olarak gösterilen Filipinler, Vietnam gibi, siparişler açısından Türkiye'ye kıyasla daha iyi performans gösteren ülkelerin hemen hepsinde, bu ülkelerin rekabet gücünü yükselten esas faktörlerin gemi inşa sanayine verilen yoğun devlet desteği ve ucuz iş gücü olduğu bilinmektedir. Oysa, Türkiye'de devlet yardımlarına ilişkin genel uygulamalar kapsamında gemi inşa sektörüne yönelik spesifik devlet yardımı söz konusu olmadığı gibi, birkaç kalemde verilen destek tedbirleri pratikte yok denilebilecek önemsiz seviyede bulunmaktadır.

Diğer yandan, Türk tersaneleri verimlilik açısından dünya gemi inşacı ülkeler arasında orta sıralarda Çin, Tayvan ve Avrupa 14 ile aynı aralıkta yer almaktadır. 2008 yılında çıkartılan Tersaneler Yönetmeliği hükümleri gereğince tersaneler için getirilen, gerekli kalite, çevre ve iş sağlığı ve güvenliği belgelerine sahip olma zorunluluğunun, tersane verimliliklerini arttırması beklenmektedir. Ayrıca, gemi inşa sanayinin ihtiyaç duyduğu yetişmiş iş gücünün temini amacıyla her düzeyde eğitim ve öğretim faaliyetlerine önem verilmekte ve bu konuda son yıllarda kayda değer ilerlemeler sağlanmış bulunmaktadır.

3.2. Yeni Siparişler

Bir önceki bölümde incelenen gemi teslim kapasiteleri aynı zamanda geçen dönemlere ait siparişler hakkında bilgi vermektedir. Geleceğe yönelik tahminler açısından mevcut sipariş defterleri tersanelerin yeni siparişleri yakalamada ne kadar başarılı olduklarını sergilemektedir.

2010 Aralık döneminde Türk tersaneleri sipariş defterlerinde bulunan 1 milyon cgt sipariş ile dünya sıralamasında 11. konumda yer almıştır. Sipariş defterleri gelecek bir tarihte teslim edilmek üzere tersaneler tarafından alınan siparişlerin toplamını ifade etmekte ve belirli bir zamanda birikmiş iş miktarını göstermektedir. Sipariş defterleri geleceğe yönelik teslim performansları açısından iyi birer gösterge konumundadırlar.

Tablo III-5 Dünya Yeni Siparişler Sipariş Defteri – Aralık 2010

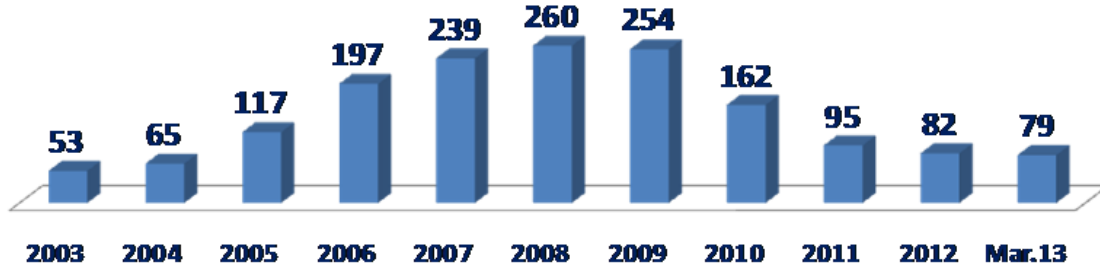
Sıra	Ülke	Gemi Sayıları	CGT (000s)	%
1	Çin	2.967	48.922	38,22%
2	Güney Kore	1.357	39.145	30,58%
3	Japonya	1.105	19.856	15,50%
4	Filipinler	108	2.686	2,10%
5	Hindistan	257	1.927	1,51%
6	Vietnam	252	1.877	1,47%
7	Almanya	55	1.449	1,13%
8	İtalya	47	1.386	1,08%
9	Brezilya	116	1.278	1,00%
10	Çin Taypey	42	1.050	0,82%
11	Türkiye	162	963	0,75%
12	Romanya	80	832	0,65%
13	Endonezya	136	563	0,44%
14	İspanya	83	541	0,42%
15	Hollanda	70	461	0,36%
	Diğer	985	5167	3,97%
	Toplam	7.822	128.013	100,00%

Kaynak: The Shipbuilding Industry in Turkey, OECD

Tabloya bakıldığında, 2010 yılında Türkiye'deki tersanelere kaşı bir güvensizlik oluştuğunu söylemek mümkündür. Çünkü en yakın rakipleri ile kıyaslandığında Türkiye'nin durumunda değişiklik olduğu görülmektedir. Türkiye 2010 yılında teslimlerde 8. sırada olmasına rağmen sipariş defteri açısından kıyaslama yapıldığında 11. sırada yer bulabilmiştir. Tablodan

çıkarılabilecek diğer bir sonuç ise, Türkiye'nin önceki dönemdeki siparişlerinin sadece 2 yıllık üretim kapasitesini karşılayabilir olmasına rağmen diğer ülkelerin 2-3 yıllık kapasitede sipariş toplayabilmeyi başarmış olmalarıdır.

Şekil III-7 Türk Tersanelerinin Yıllara Göre Sipariş Defteri Durumu (Adet Gemi)



Kaynak: Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü

Türk tersanelerinin yıllara göre sipariş defteri durumu gemi adeti bazında, 2008 global ekonomik kriz öncesi dönemde sürekli artış eğilimi göstermiş ve 2008 yılında 260 adet gemi değeri ile 2003-Mart 2013 aralığında en üst değerini yakalamıştır. 2008 yılından bu yana ise düşüş eğilimine giren sipariş defterine kayıtlı gemi sayısı, ülkemizin yeni sipariş almada yetersiz kaldığını göstermektedir. Özellikle 2011 yılında yaşanan ciddi düşüş sektörün 2005 yılındaki değerin altına düşmesine neden olmuştur. Ancak, 2013 yılının ilk 3 aylık döneminde 79 adet gemi ile 2012 yılının neredeyse toplam değerine ulaşan sipariş defteri kayıtları sektör ticaretinin gelişimi açısından olumlu sinyaller vermekte ve içerisinde bulunduğumuz yılda seyrin artış yönünde gerçekleşeceği beklentisini arttırmaktadır.

Tablo III-6 Yeni Gemi Siparişleri (GRT) (2005-2010)

Ülke	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Genel Toplam
Almanya	31.900	303.828	809.175	386.960	3.875	111.149	1.646.887
İtalya	411.591	53.706	679.677	618.830	130.466	278.395	2.172.665
Hollanda		38.906	67.918	173.100	14.985	2.933	297.842
Romanya	39.527	31.948	1.220.039	372.030	16.917	29.300	1.709.822
Türkiye	141.193	231.601	350.401	181.175	96.699	42.858	1.043.830

Kaynak: Türkiye Sanayine Sektörel Bakış: Gemi İnşa Sanayi, 2010, TÜSİAD

Türkiye ile Avrupa'daki bazı ülkelerin yeni siparişlerinin kıyaslamasını yapan Tablo III-6'yı incelediğimizde 2008 yılından itibaren ciddi düşüşlerin yaşandığı anlaşılmaktadır. Burada özellikle üzerinde durulması gereken durum ise, kriz döneminde birçok ülkenin gemi inşa sanayi ciddi manada kan kaybederken ve krizin etkileri henüz tam aşılamamışken, bazı ülkelerin krizin etkilerini kısa sürede gidermesi ile yeni siparişlerinde artışların görüldüğüdür. Ancak, yaşanan krizin kötü etkilerine rağmen Türk gemi inşa sanayinin gelişme eğiliminde olduğunu ve olumlu ekonomik gelişmelerin sektörün geleceği açısından iyimser bir tablo çizdiğini söylemek mümkündür.

3.3. Uzmanlaşma

Türk tersanelerinin 10.000 dwt'e kadar küçük kimyasal/petrol tankerleri başta olmak üzere küçük tonajlı gemi üretiminde uzmanlaştıkları son sipariş defterlerindeki küçük tonajlı tankerler ve genel kargo gemilerinin ağırlıkta olmasından anlaşılabilmektedir.

Tablo III-7 Gemi Tiplerine Göre Türkiye'nin Sipariş Defteri (Aralık 2010)

Gemi Tipi	Adet	gt	cgt	dwt
Katran Taşıyıcısı	1	8652	8442	15
Dökmeyük Taşıyıcılar	2	23	17065	38
Kimyasal Tankerler	5	36927	48586	575
Kimya/Petrol Ürünleri Tankerleri	68	402624	447336	592776
Konteyner Gemileri	10	129231	116863	1585
Genel Kargo Gemileri	21	108575	131248	152469
LPG Tankerleri	3	1276	21569	137
Petrol Ürünleri Tankerleri	7	15536	23858	198
Yolcu Gemileri	6	3595	10162	1942
TOPLAM	123	740897	825109	1049687

Kaynak: The Shipbuilding Industry in Turkey, OECD

Türk tersanelerindeki bu uzmanlaşma bahsi geçen niş pazara yönelik tersanelerin kendilerini başarılı bir şekilde geliştirdiklerini göstermekte ve yeni siparişlerin azaldığı dönemlerde can simidi görevi görmektedir. Fakat, Türk tersaneleri için en önemli husus, günümüzde özelleştikleri bu pazarda karşılırlarına çıkabilecek rakiplerinin sınırlı sayıda olmasıdır. Ocak 2011 verilerine bakıldığında, Türk tersanelerinin 10.000 dwt'e kadar küçük kimyasal/petrol tankerleri kategorisinde 62 sipariş ile toplamda 74 siparişi bulunan Çin'in ardından ikinci sırada geldiği görülmektedir. Daha da önemlisi, Türkiye'nin ardından gelen Kore'nin sadece 24 siparişinin bulunmasıdır.

3.4. İhracat Performansı

Geleneksel olarak ve gelişim süreçlerinin başlarından itibaren Türk tersaneleri iç talebi karşılamaya yönelik üretim yapmışlar ve bu amaçla çeşitli gemi tiplerinde uzmanlaşma yolunu izlemişlerdir. Ancak, 2000'li yılların başından bu yana üretimleri ihracat siparişlerini karşılama yönünde değişim göstermeye başlamış ve bu süreç 2008 yılındaki global krize kadar devam etmiştir. Dış pazarlara yönelik büyüme eğilimine rağmen son veriler gemi inşa sanayinin hem güçlü hem de zayıf bir yön olarak değerlendirilebilecek şekilde iç pazar odaklı olduğuna işaret etmektedir.

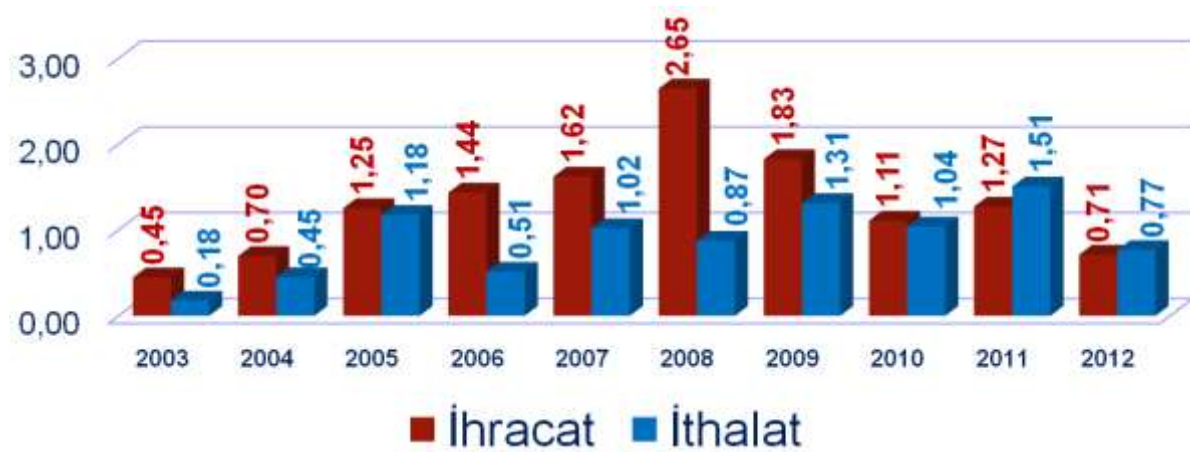
Güçlü bir yön olarak değerlendirilmesinin sebebi, talebin gelişme içerisinde olan Türk ekonomisinin büyüdüğünü gösteriyor olmasıdır. Aynı zamanda da, yerli gemi sahiplerinin sanayiye olan sadakatini temsil etmektedir.

Diğer yandan zayıf bir yöndür çünkü global pazardan soyutlanma, Türk tersanelerinin sektörün uluslararası temsilcileri ile rekabet etme gücünden yoksun olduğunu ve ürünlerini geliştirme ihtiyaçlarında olduklarını simgelemektedir. 2000’li yıllarda ihracata kayan üretim ile, tersanelerimiz tesislerini geliştirme ve ürün çeşitlendirme çalışmaları yürütmüşlerdir. Bu sayede, 2010 yılının sonunda küçük tonajlı kimyasal ve petrol tankerlerinin sipariş defterinde ağırlıkta olmasına rağmen konteynerler gibi çeşitli gemi tiplerinin de listede kendilerine yer bulduğu görülmektedir.

2003-2008 yılları aralığında Türkiye’nin gelişen üretim kapasitesi ile orantılı olarak ihracat performansının da yükseldiği dikkat çekmektedir (Şekil III-8). 2008 yılına kadar ihracatta gelişme gösteren Türk gemi inşa sanayi ve yat sektörü 2009 yılında gerileme sürecine girmiştir. Neticede, 2008 yılında 2,6 milyar dolar olan Türkiye’nin ihracatı 2009 yılında %31 düşüşle 1,8 milyar dolara gerilemiştir. Bu düşüş 2010 yılında %39 gibi daha yüksek bir oranla devam etmiş ve 1,1 milyar dolar değerini görmüştür.

Şekil III-8’de 2003-2012 döneminde Türkiye’nin ithalat ve ihracat değerleri karşılaştırması görülmektedir;

Şekil III-8 Türkiye Gemi İnşa Sanayi İhracat ve İthalat Karşılaştırması (Milyar \$)



Kaynak: Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü

2,65 milyar dolar ile ülkemizde en yüksek ihracat değerinin 2008 yılında gerçekleştiği ve bu döneme kadar sürekli artış eğilimi gösteren sektör ihracat kapasitesinin kriz döneminden itibaren düşüş yaşayarak dalgalı bir seyir izlediği görülmektedir. 2010 yılında 1,1 milyon dolar olan ihracat performansı 2011 yılında gelişme göstererek %14,9 oranında artış ile 1,3 milyar dolara çıkmış ancak, 2012 yılında yeniden gerileyerek 2004 yıllarındaki seviyeye yaklaşmıştır.

2003-2009 yılları aralığında ihracat fazlası veren sektörün ithalat değerleri, kriz sonrası dönemde ihracat değerlerine yaklaşarak 2010 yılında aynı seviyeye ulaşmış, son yıllarda ise ihracat değerlerini geçmiştir.

Tablo III-8 Ürün Gruplarına Göre Türkiye Gemi İnşa Sektörü İhracatı (Milyon ABD \$)

GTİP ²	Ürün	2009	2010	2011	Başlıca Dış Pazarlar ve Payları
8901	Yolcu, gezi gemileri, feribotlar, yük gemileri, salapuryalar, vb.	1.277	689	822	Malta(%42), Marshall Adaları(%13), Panama(%10), Singapur(%7)
8902	Balıkçı gemileri, fabrikalı gemiler, balık işleyen gemiler.	8	1	22	Norveç(%99), İsrail(%0,2), K.K.T.C(%0,1)
8903	Yatlar, eğlence, spor tekneleri, kürek tekneleri, kanolar.	233	206	251	İngiltere(%24), ABD(%21), Fransa(%17), İtalya(%9)
8904	Römorkörler, itici gemiler.	228	150	53	Kanada(%35), B.A.E(%31), İngiltere(%16), Seyşeller(%10)
8905	Fener gemileri, yangın söndürme gemileri, tarak dubaları, vb.	22	13	46	Brezilya(%66), İtalya(%13), Danimarka(%13), Çin(%5)
8906	Diğer gemiler (Savaş gemileri, kurtarma gemileri, vb.)	53	34	72	Kazakistan(%52), BAE(%22), Malezya(%17), Mısır(%6)
8907	Diğer yüzer araçlar (Sal, tank, koferdam, rıhtım, samandıra, vb.)	1	14	4	Irak(%46), Suudi Arabistan(%7),Almanya(%7) Ukrayna(%7)
8908	Sökülecek gemiler, suda işleyen diğer sökülecek araçlar.	4	0	0	-
TOPLAM		1.826	1.108	1.273	Malta(%27), Marshal Adaları (%9),Panama(%6), İngiltere (%5)

Kaynak: Gemi İnşa Sektör Raporu, 2012, Ekonomi Bakanlığı İhracat Genel Müdürlüğü

Sektörün ana ihracat grubu yolcu gemileri, gezi tekneleri, feribotlar, yük gemileri, salapuryalar, vb. gemilerdir. 2011 yılında bu grup toplam ihracatın 822 milyon dolarlık kısmını oluşturmaktadır. Tersanelerimizin ürünlerini pazarladığı başlıca ülkeler Malta, İtalya, Norveç, İngiliz Virjin Adaları, Marshall Adaları, Panama ve ABD'dir.

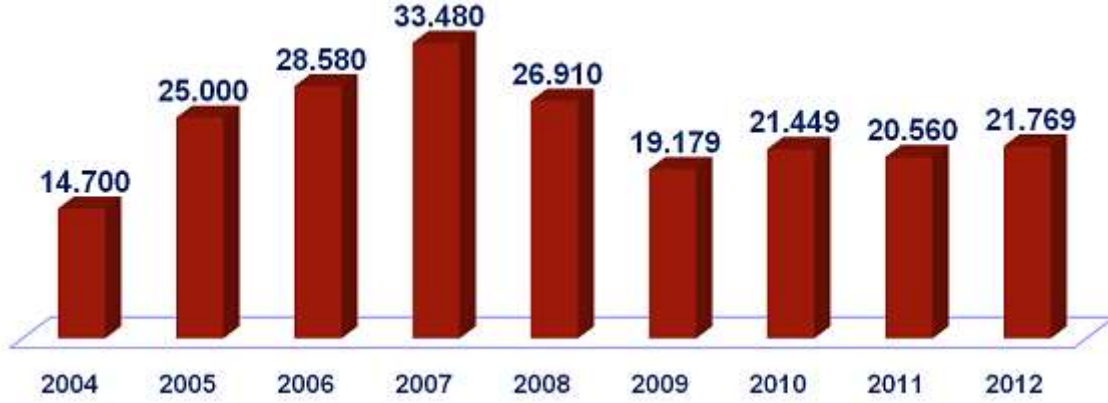
3.5. İstihdam ve Eğitim

Türk Gemi İnşa Sanayi'nde istihdam edilen işçilerin sayısı 1998 yılında 2.800 kişi civarında iken bu sayısının gemi sanayinin büyüme periyodunda olduğu 2007 yılında 30.000'i aştığı görülmektedir. Dünya ekonomik krizinin henüz etkisini göstermediği bir dönemde 2007 yılında Deniz Ticaret Odası tarafından hazırlanan rapora göre, planlanan bütün tersane yatırımlarının zamanında tamamlanması durumunda, gemi inşa sanayinde istihdam edilen işçi sayısının 2013 yılı için 200.000 kişi olacağı öngörülmektedir. Fakat, Türk Gemi İnşa Sanayi'nin 2008 ekonomik krizinden olumsuz yönde etkilenmesi neticesinden gerçekleşen sipariş iptalleri, beklenen büyümenin tersine, istihdam kapasitesinin büyük ölçüde düşmesine

² GTİP 89: Gemi Ana Sanayi

neden olmuş ve 2007 yılında 33.480 kişi olan gemi inşa sanayi istihdam kapasitesi %75 oranında azalarak 2009 yılında 19.179 civarında işçiye istihdam olanağı sunulmuştur. Şekil III-9, 2011 yılında istihdamın 20.000 kişi dolayında gerçekleştiğini göstermektedir. Ancak, 2012 verilerine göre istihdam kapasitesi 21.769 kişi seviyesine ulaşarak 2010 yılındaki değerinin de üzerine çıkmış ve sektör adına iyileşme belirtileri sergilemiştir.

Şekil III-9 Türkiye Gemi İnşa Sanayi İstihdam Kapasitesi (Kişi)



Kaynak: Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü

Gemi inşa sanayinin istihdama katkısı doğrudan ve dolaylı olarak ikiye ayrılabilmekte ve yan sanayi tarafından sağlanan istihdam gemi inşa sanayisi istihdam kapasitesi değerleri içerisine dahil edilmemektedir. Genel kabuller doğrultusunda ana sanayide istihdam edilen 1 kişinin yan sanayide 6 kişilik istihdam sağladığı öngörülmektedir. Bu durumda 2012 yılı için yan sanayi istihdam kapasitesinin 130.000 kişi dolayında gerçekleştiğini söylemek doğru olacaktır.

Gemi inşaatının emek yoğun bir sektör olması nedeniyle, emeğin efektif ve ekonomik kullanımı konusunda gemi mühendislerine araştırma, geliştirme, tasarım ve üretim süreçlerinde teknolojiyi takip etme, geliştirme ve uygulama görevleri düşmektedir. Gemi inşaatında planlama önemi ile, rekabet açısından öne çıkan bir unsur olmakta ve planlamada çalışan yoğun bir mühendis nüfusuna gerek duyulmaktadır.

Eğitim açısından incelediğimizde, Türkiye’de gemi inşa sanayine yönelik nitelikli eleman yetiştirmek amacıyla ilgili bölümlerinde lisans düzeyinde eğitim veren dört tane üniversite olduğu görülmektedir.

Bu üniversitelerin isimleri ve lokasyonları aşağıda sırasıyla belirtilmiştir;

- ❖ İstanbul Teknik Üniversitesi (İstanbul)
- ❖ Yıldız Teknik Üniversitesi (İstanbul)
- ❖ Karadeniz Teknik Üniversitesi (Trabzon)
- ❖ Piri Reis Üniversitesi (İstanbul)

3.6. 2023 Vizyonu ve Gemi İnşa Sanayi İhracat Öngörülleri

Gemi inşa sanayinde talebin belirleyicisi dünya ticaretindeki gelişmeler ve öngörülerdir. Dünya ticaretine konu olan malların yüzde 90'ı denizyolu ile taşınmaktadır ve bu taşımanın yüzde 70'ni enerji (petrol-doğalgaz) ve metaller, yüzde 30'nu kuru yük ve nihai ürünler oluşturmaktadır.

Dünya ticaretinde 2002 yılından itibaren yaşanan hızlı genişleme ile gemi inşa sanayinde de hızlı bir büyüme yaşanmıştır. Ancak küresel kriz ile birlikte ticaretin daralması en başta gemi inşa sanayini olumsuz etkilemiştir.

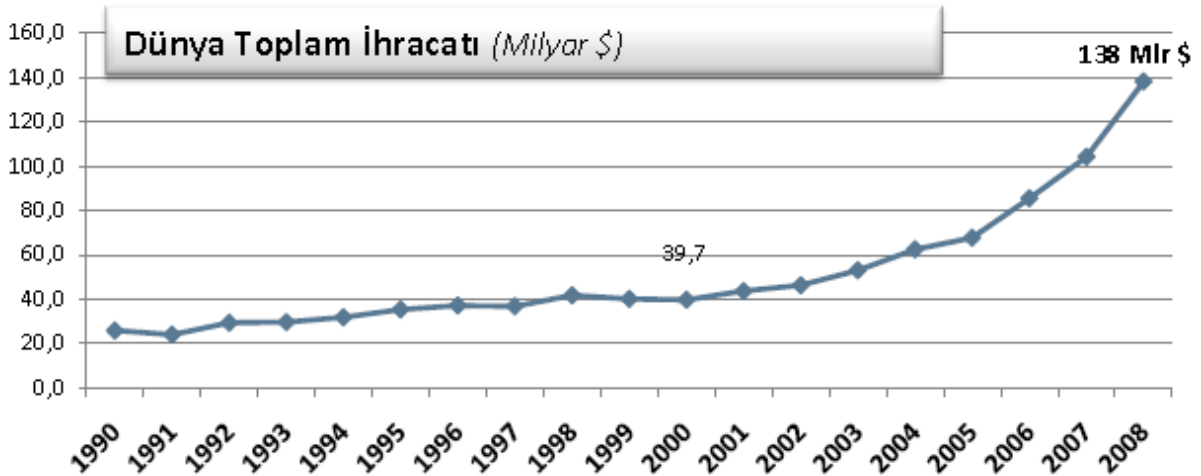
Sektöre yönelik 2023 vizyonu kapsamında yapılan öngörüler aşağıdaki gibidir;

- 2023 yılına kadar olan dönem için öngörülen ekonomik büyüme ve ticaretteki genişlemeye bağlı olarak taşımacılık talebi ve gemi inşa talebi genişleyecektir.
- 2023 yılına kadar olan dönemde en hızlı büyüme yaşanacak gemiler yıllık ortalama yüzde 9.6 ile lng tankerleri, yüzde 6.5 ile konteyner gemileri, yüzde 6 ile yolcu gemileri olacaktır.
- Gemi inşa sanayinde genişleyen payı ile Çin, aynı kalan payı ile Güney Kore ve azalan payı ile Japonya gemi inşa ihtiyacının yüzde 75'ini karşılayacaktır.
- Giderek daha az sayıda üretici ülkenin kalacağı buna karşın talebin artacağı gemi sanayinde ihracat kriz sonrasında yeniden hızlanarak (2015 sonrası) artacaktır.

3.5.1. Gemi İnşa Sanayindeki Gelişmeler (1990-2008)

► Dünya'da sektör 8 yılda 3,5 kat büyümüştür.

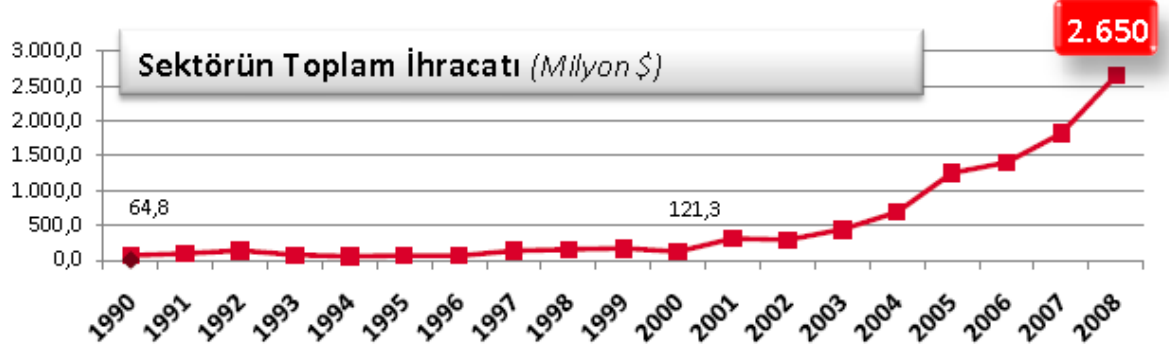
Şekil III-10 Gemi İnşa Sanayi Dünya Toplam İhracatı



Kaynak: Gemi ve Suda Yüzen Taşıtlar Sektörü, Türkiye 2023 İhracat Stratejisi Sektörel Kırılım Projesi, Mart 2010, TİM

➔ 2000-2008 döneminde Türkiye’de ihracat 22 kat büyümüştür (2.65 Mr \$).

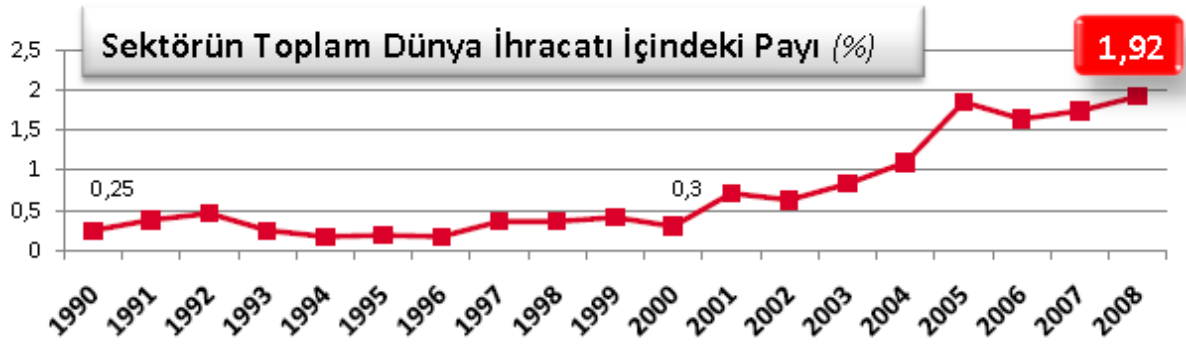
Şekil III-11 Gemi İnşa Sanayi Türkiye Toplam İhracatı



Kaynak: Gemi ve Suda Yüzen Taşıtlar Sektörü, Türkiye 2023 İhracat Stratejisi Sektörel Kırılım Projesi, Mart 2010, TİM

➔ 2000-2008 döneminde sektörün dünya ticaretindeki payı 6,5 katına çıkmıştır (%1,92).

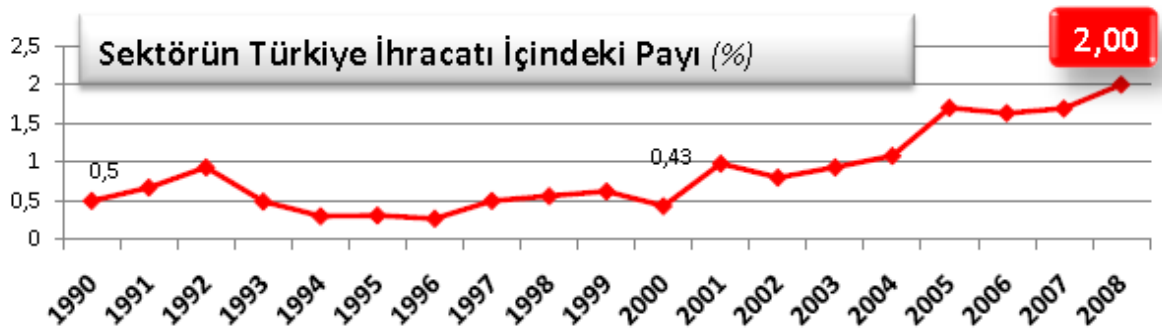
Şekil III-12 Gemi İnşa Sanayi Sektörünün Toplam Dünya İhracatı İçindeki Payı



Kaynak: Gemi ve Suda Yüzen Taşıtlar Sektörü, Türkiye 2023 İhracat Stratejisi Sektörel Kırılım Projesi, Mart 2010, TİM

➔ Yine aynı dönemde, sektör Türkiye ihracatı içerisindeki payını 4,5 katına çıkarmıştır (%2,00)

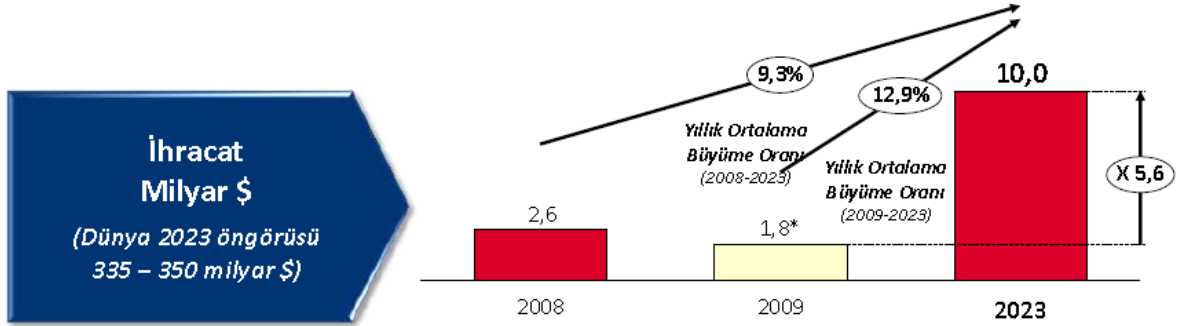
Şekil III-13 Gemi İnşa Sanayi Sektörünün Toplam Türkiye İhracatı İçindeki Payı



Kaynak: Gemi ve Suda Yüzen Taşıtlar Sektörü, Türkiye 2023 İhracat Stratejisi Sektörel Kırılım Projesi, Mart 2010, TİM

3.5.2. Sektörel İhracat Büyüklüğünde Gelecek İddiası

Şekil III-14 Gemi İnşa Sanayi Gelecek Perspektifi



Kaynak: Gemi ve Suda Yüzen Taşıtlar Sektörü, Türkiye 2023 İhracat Stratejisi Sektörel Kırılım Projesi, Mart 2010, TİM

Dünya gemi ve suda yüzen taşıtlar ihracatının 2023'te 2,5 kat büyüme ile 350 Milyar \$ mertebesinde bir büyüklüğe ulaşacağı öngörülmektedir. Yine, Gemi ve Suda Yüzen Taşıtlar 2023 İhracat Öngörüsü kapsamında (2023 vizyonu) sektör ihracatının 5,6 katlık bir büyüme ile 2009 yılındaki 1.8 milyar dolar seviyesinden 2023 yılında 10 milyar dolar seviyesine ulaşması hedeflenmektedir.

3.7. Stratejik Plan ve Gemi İnşa Sanayi Strateji Çalışmaları

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2014-2018 Stratejik Planı kapsamında “Gemi inşa ve yan sanayinin gelişmesine katkı sağlamak” ve “Denizde seyir, can, mal ve çevre emniyetini en üst seviyede sağlamak” amaçları doğrultusunda gemi inşa ve yan sanayinin gelişmesine yönelik aşağıdaki stratejileri belirlenmiştir.

Amaç I: Gemi inşa ve yan sanayinin gelişmesine katkı sağlamak

- **Strateji 1.** Dağınık ve uygun olmayan şartlarda faaliyet gösteren tekne imal yerlerini tekne imal alanlarında toplamak.
- **Strateji 2.** Sektörde kullanılan malzemelerin sertifikalandırılmış üretiminin yapılmasını sağlamak
- **Strateji 3.** Yeni ürün imalatı, yeni iş ve işyerleri oluşturulmasını sağlayıcı tedbirler almak.

Amaç II: Denizde seyir, can, mal ve çevre emniyetinin en üst seviyede sağlamak

- **Strateji 1.** Sürdürülebilir tarama yönetim sistemini kurmak.
- **Strateji 2.** Gezi Tekneleri Yönetmeliği ile Gemi Teçhizatı Yönetmeliği kapsamında yapılan Piyasa Gözetimi ve Denetim (PGD) Faaliyetlerinde denetim sayısını arttırmak.
- **Strateji 3.** Gemi inşa standartlarını ve çalışanların mesleki yeterliliklerini geliştirmek.

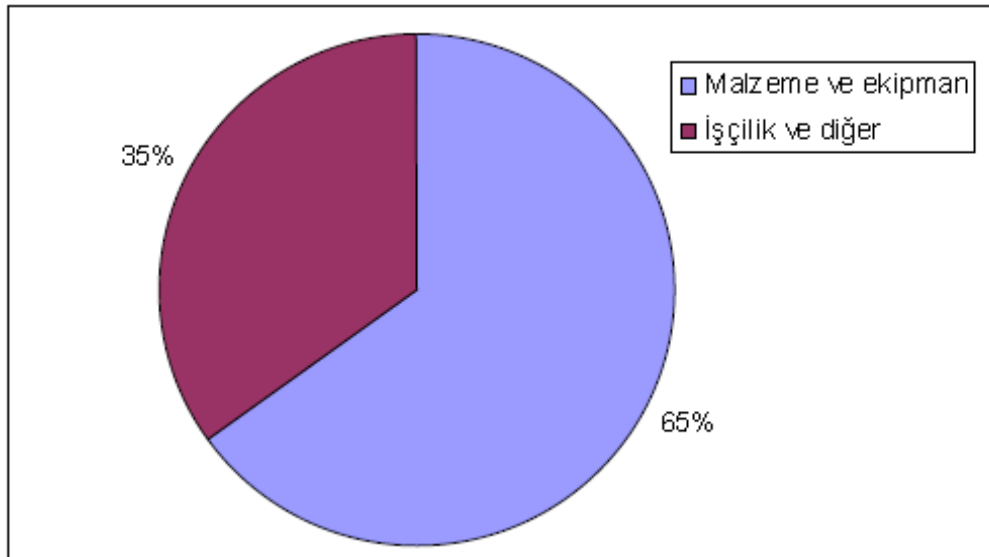
3.8. Gemi İnşa Yan Sanayi

Gemi inşa sanayi; çelik sanayi, makine imalat sanayi, elektrik-elektronik sanayi, boya sanayi ve lastik-plastik sanayi gibi pek çok sanayi kolu mamullerinin birleşerek katma değeri yüksek ürünlere dönüştüğü ülke ekonomisi ve savunma sanayi açısından stratejik öneme sahip bir sektördür.

Dünyada yaklaşık 5000 ile 6000 arasında gemi yan sanayi üreticisinin olduğu tahmin edilmektedir. Ancak bunların küçük bir kısmı gemi yan sanayiden elde edilen gelirden büyük bir pay almaktadır. Özellikle Alman ve Japon makine üreticileri gemi yan sanayi gelirinin büyük kısmına sahiptirler. Avrupa gemi yan sanayide en güçlü coğrafi bölge olarak yer almaktadır. Dünya gemi makineleri pazarının % 85'inin üzeri Avrupa makine markaları tarafından paylaşılmış durumdadır.

Ülkemizde üretimi yapılabilen gemi yan sanayi ürünlerinin hemen hepsi küçük işletmelerde üretilmektedir. Bu durum bu işletmelerin, yan sanayi ürünlerini hızla temin etmek zorunda olan tersanelerin taleplerini miktar ve teslim süreleri yönünden karşılayamamalarına neden olmaktadır. Ayrıca bu tip işletmelerde üretimin standardize edilemiyor olması üretilen ürünlerin tip onayı alamamasına ve böylece tersane taleplerinin onaylı ithal ürünlere kaymasına yol açmaktadır. Üst ölçekli planlarda ülkemizde gemi yan sanayinin teşvik edilerek üretimin küçük işletmeler yerine, seri üretimin yapılabildiği yüksek teknolojlili fabrikalara kanallı edılması gerekliliği vurgulanmaktadır. Seri üretime, yani otomasyona geçememenin en dikkat çekici olumsuz sonucu üretim maliyetlerinin aşağı çekilememesi olmaktadır.

Şekil III-15 Gemi İnşa Sanayi Maliyet Kalemleri Yüzdelik Dilimleri



Kaynak: Gemi İnşa Sanayi Özel İhtisas Komisyonu Raporu 2007

Gemi inşasında maliyetler 3 kategoriye ayrılabilir. Bunları; tekne malzemesi ve ekipman bileşenlerinin oluşturduğu malzeme maliyetleri, gemi inşaatında işçilik maliyetleri, “overhead” masrafları (inşa eden firmanın gemiye doğrudan aksetmeyen genel masrafları)

olarak sıralayabiliriz. Bu bileşenlerden gemi maliyetinin yaklaşık %65'i malzeme maliyeti, %20'si personel giderleri ve %15'i overhead masrafları olarak alınabilir.

Türk Loydu tarafından 2015 yılı için yapılan projeksiyonlara göre 2015 yılında gemi yan sanayinde gelirin yaklaşık 14.2 milyar dolar olacağı tahmin edilmekte, bunun %58'ini makine, % 17'sini Tekne ve kargo teçhizatı, %14'ünü elektrik ve elektronik, % 7'sini otel hizmetleri ve %4'ünü de boyanın teşkil edeceği öngörülmektedir.

Ülkemizde gemi yan sanayi, gemi inşa sanayimizin gelişmesiyle paralel gelişme göstermektedir. Ancak, bazı gemi yan sanayi ürünlerinin ülkemizde üretiminin yetersizliği sebebiyle tersaneler, yan sanayi ürünlerinin önemli bir kısmını yurt dışından ithal etmektedir.

Gemi inşa sektöründe sağlanan 1 kişilik istihdam, gemi yan sanayine 6 kişilik istihdam olarak etki meydana getirmekte ve böylece ülkemizin en büyük sorunu olan işsizliğin çözümüne katkı sağlamaktadır.

3.9. Öneriler

Dünya pazarlarındaki payını artırmak ve ihracat performansını geliştirmek için Türk tersanelerinin aşağıdaki önerileri dikkate alması yerinde olacaktır;

- Geleneksel olarak güçlü olan yanlarına odaklanmalı ve bu pazarlara yönelik ürünlerin geliştirilmesine devam etmelidir.
- Yeni niş pazarlarda uzmanlık kazanmaya odaklanmalıdır.
- Ar-Ge, teşvikler, ortak girişim ve yabancı ortaklıklar yoluyla teknolojik alt yapısını güçlendirmeye çalışmalıdır.
- Sektörel Ar-Ge çalışmaları geliştirilmeli ve desteklenmelidir. TÜBİTAK'ın çalışma kapsamına gemi dizayn ve teknolojileri alınmalıdır
- Verimliliği artırmak için sektörün teknolojik kapasitesi geliştirilmeli ve operasyonlarında ölçek ekonomisinden istifade edilmelidir.
- Gemi inşaatında, rekabet açısından da öne çıkan bir unsur olması itibarıyla planlamada çalışan yoğun bir mühendis nüfusuna gerek duymaktadır. Türk gemi inşa sanayii faaliyetlerini verimli kılacak en önemli unsur, güncel bilgilere sahip olan insan gücüdür. Bu sebeple, lise ve üniversite düzeyinde sektöre yönelik eğitim veren kurumların desteklenmesi yoluyla sektörün kalifiye eleman ihtiyacı karşılanmalı ve tersanelerin eğitim sürecine iştirakleri sağlanmalıdır.
- Ülkemiz gemi inşa proje kapasitesi, ülke ihtiyacını karşılayabilecek ve yapılmakta olan yatırımlar tamamlandığında ihracat payını kolaylıkla artıracabilecek düzeydedir.

Gemi inşa sanayi büyük oranda yan sanayiye ihtiyaç duymaktadır. Bu bağlamda, Türkiye’de inşa edilen gemilerin yaklaşık olarak % 57’sinin yerli imalat ile yapılabildiği mevcut koşulların iyileştirilmesi ve gemi inşa sanayinin rekabet gücünün artırılması adına gemi inşa yan sanayi desteklenmeli ve geliştirilmelidir.

- Gemi inşa sanayinde koordineli, kolektif ve sürdürülebilir bir gelişmenin sağlanması adına ortak akıl ve kalkınma vizyonu baz alınarak ulusal ve bölgesel gelişim senaryoları ile stratejik hedeflerin tanımlanması gerekmektedir. Sektör mevcut durumda, bir strateji belgesi ve uygulama çerçevesinden yoksundur.
- Tersane, yan sanayi üreticisi ve gemi sahibi arasındaki işbirliği geliştirilmelidir.
- Gemi inşa yan sanayide, standardize edilmiş ürünlerin üretiminin teşvik edilmesi yoluyla tipik bir gemide %60’ın üzerinde orana sahip olan malzeme maliyetleri düşülerek ülkemizin uluslararası arenadaki rekabet gücünün geliştirilmesi çalışmaları desteklenmelidir.

IV. Yalova Altınova Tersaneler Bölgesi

Denizcilik sektöründe yeni gemi üretimine yönelik taleplerin artmasını ülkemiz menfaatine değerlendirmek, gemi inşa kapasitemizi geliştirmek ve istihdam alanları oluşturmak amacıyla Yalova ili Altınova ilçesi Hersek köyü sınırları içerisinde devletin hüküm ve tasarrufu altında olan ve kıyıdan yer yer 300 ile 500 metreye kadar doldurmaya müsait, 4500 metre uzunluğundaki sığ ve bataklık konumundaki sahil şeridinde tersanelerin yapılması için Yalova Valiliği ile Altınova Kaymakamlığının öncülüğünde, 2004 yılında, 40 firma ve şahsın içinde yer aldığı Yalova Altınova Tersane Girişimcileri A.Ş. kurulmuştur.

Tersane olarak kullanılması planlanan alan içerisinde, yan sanayi, teknik ve mesleki eğitim ile hastane alanları da planlanmış olup, proje bu hali ile hiçbir devlet katkısı olmadan özel sektör marifetiyle gerçekleştirilmeye çalışılan en büyük projelerden biridir. Gemi inşa sanayinin, ülke ekonomisine yüksek katkısı ve stratejik açıdan taşıdığı önem projenin katma değerini artırmaktadır.

Altınova ilçesinden tersane kurulumu için tersane girişimcilerine tahsis edilen 40 parsellik alanın kıyı uzunluğu 4,5 km ve dolgu mesafesi ise kıyı çizgisinden itibaren 300 metre genişliğindedir. Alan A, B ve C tipi olmak üzere toplamda 3 tip tersanenin kurulumuna uygun olarak tasarlanmış ve en büyük tipte 122 m genişlikte 300 m derinlikte tersane yerleri ayrılmış, diğer iki tipte ise 66 ve 33 m genişlikte tersane yerleri parsellenmiştir. Tersanelerin küçüklüğü ve dolgu mesafesinin 300 m ile sınırlı kalması sebebiyle, Türk Loydu tarafından bölge tersaneleri için yapılan hedef ürün çalışmasında en büyük gemi boyutu olarak handysize tanker ve dökme yük gemileri belirlenmiştir.

Şekil IV-1 Yalova Altınova Tersaneler Bölgesinin Haritada Gösterimi



Kaynak: Devlet Denetleme Kurulu Araştırma ve İnceleme Raporu

Yalova tersaneler bölgesi çok sayıda endüstri bölgesine yakın olmasının yanı sıra İstanbul, Bursa ve İzmit gibi metropollerin geçiş noktasında bulunmaktadır. Gebze ve Altınova'yı birbirine bağlayacak olan Körfez Geçiş Köprüsü projesinin tamamlanmasının ardından Tuzla'da bulunan işyerleri ile işbirliği daha da kolay hale gelecektir.

Bahsi geçen alan aynı zamanda, Tuzla'nın ardından Türkiye'deki ikinci en büyük tersaneler bölgesi olma özelliğini taşımaktadır. Projede taahhüt edilen yatırım bedelinin 165 milyon dolar olmasına rağmen, şu ana kadar yapılan yatırımın toplam bedeli 350 milyon doları aşmış durumdadır.

Tersane yatırımı için Yalova ili Altınova ilçesinin seçilme nedenleri aşağıda sıralanmıştır;

- Tuzla Tersaneler Bölgesine 17 deniz mili mesafede dolayısıyla Tuzla'daki tersaneler için en uygun lojistik üs teşkil edecek olması,
- Yalova, Taşköprü ve Karamürsel küçük sanayi sitelerine yakınlığı nedeniyle bu bölgelerin iş potansiyelinin artmasına katkıda bulunacak olması,
- Tersanecilik faaliyeti için hayati önem taşıyan yan sanayi alanlarına yakın olması,
- Tersane kurulabilmesi için yeterli alanlara sahip olması,
- Bölgenin ulaşım imkânları bakımından (deniz, hava ve kara) elverişli olması,
- Tersanede açık saha çalışmaları için gerekli olan iklim koşullarına sahip olması,
- Yetişmiş insan gücü temini kolaylığı,
- Deniz ticareti ve ulaşımı açısından bölgenin stratejik konumda olması,
- Enerji ve su temini imkânlarının kolaylığı,
- Mendirek gibi kamu yatırımlarını gerektirmemesi nedeniyle kısa sürede faaliyete geçebilecek yapıya sahip olması.

Sağladığı avantajların yanı sıra, alanın 40 parsel bölünmesi tersane alanlarını sınırlaması sebebiyle gemi inşa sanayinde yaşanacak gelişmeler ışığında bölgede yeni yatırımların ve açılımların yapılmasının önünde engel teşkil etmektedir. Yalova tersanelerinin Tuzla tersanelerinde yaşanan sorunlardan ders alınarak tasarlanmış olmasına rağmen parsel planlamasının gelecekte yetersiz kalma durumu söz konusudur.

Gemi inşa sanayinde 2000'li yıllarda yaşanan olumlu gelişmeler ve sipariş taleplerinin artması tersane yatırımlarına hız vermiş ve ülkeler sektördeki paylarının artırabilmek adına ya mevcut tersane kapasitelerinin genişletilmesi ya da yeni tersane yatırımlarının yapılması yoluyla üretim kapasitelerini artırmaya yönelik çalışmalar yürütmüşlerdir. Aynı dönemde, Türkiye'nin de global ölçekte yaşanan gelişmelerden olumlu yönde etkilendiği ve ihracata yönelik üretim başta olmak üzere gemi teslim sayılarında artış yaşandığı gözlenmektedir. Bu durum aynı zamanda, ülkemiz tersanelerinin yeni siparişlerinin arttığını da ifade etmektedir.

Yalova Altınova Tersaneler Bölgesi kurulmadan önce ülkemizin 8300 km sahil şeridi bulunmasına rağmen ülkemiz tersanelerinin Tuzla Tersaneler Bölgesi'nde toplandığı ve bölgenin, kriz öncesi dönemde yaşanan talep artışını hem gemi inşa hem de bakım-onarım faaliyetleri açısından karşılayacak yeterli kapasiteye sahip olmadığı görülmektedir. Aynı

dönemde, ülkemizin siparişlerinin 2008 yılına kadar dolu olduğu ve üretim kapasitesinin yetersiz olması sebebiyle yeni siparişlerin alınamadığı Altınova tersaneler bölgesinin kuruluş sürecinde hazırlanan raporlarda belirtilmekte ve tersanelerin kurulma gerekçeleri arasında sıralanmaktadır. Ayrıca, Avrupa Birliği'nin 5 yıl içinde limanlarına 15 yaşından büyük gemilerin ve yatların girmesini yasaklama kararının bölgenin kurulmasında etkili olduğu söylenebilir.

Yalova Altınova Tersaneler Bölgesi dolgu ve tesis inşa çalışmalarının ardından 2008 yılında faaliyete başlamıştır. Ancak, 2008 yılında global ekonomik krizin etkilerinin görülmesi tersanelerin performansının beklenen düzeyin altında kalmasına neden olmuş ve pek çok girişimci yatırımlarını erteleme kararı almıştır.

Yalova ilinde tersanelerin ihtiyacı olan ve yan sanayi olarak nitelendirilebilecek yardımcı ürünlerin üretimini gerçekleştirmek amacıyla Gemi Yan Sanayi İhtisas Organize Sanayi Bölgesi kurulma çalışmaları devam etmektedir. Bahsi geçen OSB'nin yer seçim çalışmaları tamamlanmış ancak kamulaştırma işlemlerine henüz başlanmamıştır.

4.1. Üretim ve İstihdam Kapasitesi

Tablo VI-1 Yalova ili Altınova İlçesi Tersaneler Bölgesi'nde faal durumda olan tersanelere ait bilgileri içermektedir;

Tablo IV-1 Yalova Tersaneler Bölgesi Faal Tersaneler Proje Alanı ve Gemi İnşa Kapasitesi

FAAL TERSANELER				
Tersane Adı	Proje Alanı		Tesis Sayısı	Gemi İnşa Kapasitesi (Dwt/Yıl)
	Toplam (m ²)	Deniz Cephesi (m)		
Genel	1.296.170	3.243	21	1.310.000

Kaynak: Denizcilik Müsteşarlığı

Altınova Tersaneler bölgesinde faaliyete geçen 21 adet tersane bulunmakta olup bu tersanelerin toplam proje alanı 1.296.170 m², deniz cephesi ise 3,2 km'dir. Denizcilik müsteşarlığı tarafından yayınlanan verilere göre 21 adet tersane ile faaliyet gösteren bölgenin toplam gemi inşa kapasitesi 1.310.000 dwt/yıl'dır ve 27 adet tersanesi ile 1.492.500 dwt/yıl üretim kapasitesine sahip olan İstanbul'un ardından ikinci sırada gelmektedir. Bölgede faal durumunda bulunan 21 tersanenin yanı sıra Denizcilik Müsteşarlığı verilerine göre, toplamda 1.415.000 dwt/yıl inşa kapasitesine sahip 20 adet tersane daha yatırım durumundadır. Planlanan yatırımların tamamlanması ile bölgenin tersane kümelenmesinde dünyada ikinci sırayı alması beklenmektedir.

Yalova İlinde faal olan tersaneler ile planlanan tersane yatırımlarının hayata geçmesi durumunda, Denizcilik Müsteşarlığının hesaplamalarına göre, ülkemiz gemi inşa kapasitesinde yaklaşık 2.725.000 dwt/yıl'lık, çelik işleme kapasitesinde 541.500 tonluk ve gemi bakım-onarım kapasitesinde 4.270.000 dwt/yıl'lık bir artış gerçekleşeceği öngörülmektedir. Bahsi geçen değerler, tersaneler bölgesinin ülkemiz gemi inşa sanayine sunacağı toplam katkıyı ifade etmektedir.

Yalova-Altınova tersanelerinde Yalova Altınova Tersane Girişimcileri A.Ş.'nin verilerine göre, halihazırda 150 mühendis/yönetici, 1850 asıl işveren işçisi, 4000 alt işveren ve destekleyen sektörlerde olmak üzere Gemi İnşa, Bakım-Onarım sektöründe doğrudan ve dolaylı toplam 6000 kişi istihdam edilmektedir. Bunların yaklaşık 3000 kişisi Yalova'da, 1500 kişisi Kocaeli ve Bursa'da ikamet etmekte ve 1500 kişi de İstanbul'dan gelip gitmektedir. 2009 yılında 9800 kişinin istihdam edildiği tersanelerin istihdam kapasitesinde 2008 global ekonomik krizinin ardından ciddi düşüşler yaşanmıştır.

Denizcilik Müsteşarlığı'nın tahminlerine göre bölgedeki yatırımlar tamamlandığında yaklaşık 15.000 kişiye doğrudan istihdam sağlanacağı, bununla birlikte tersanelerde doğrudan istihdam edilen 1 işçinin, yerli katkı oranına bağlı olarak bağlı sektörlerde 6 işçiye kadar istihdam sağlayacağı dikkate alındığında Yalova İlinde bu rakamın 90.000 kişiye ulaşması beklenmektedir.

Yalova Altınova Tersane Girişimcileri A.Ş.'den bölgede faaliyet gösteren tersanelere dair edinilen Haziran 2013 verilerine göre, tersanelerin 2008 yılında faaliyete başlamasının ardından günümüze kadar toplamda 134 adet geminin teslimi gerçekleştirilmiştir. Sipariş defterleri ve teslim edilen gemiler birlikte değerlendirildiğinde bölgenin siparişlerinin adet bazında daha çok yerli pazara yönelik gerçekleştirildiği görülmektedir. Tersanelerde gerçekleştirilen işlemlerde bakım, onarım ve tadilat faaliyetleri ön plana çıkmakta ve yeni gemi inşa faaliyetleri ile kıyaslandığında adet bazında toplam işlem hacminin %86'lık dilimini kapsamaktadır.

Altınova bölgesinde üretilen gemi tipleri arasında kimyasal/ürün tankerler ve kuruyük gemileri ilk sıralarda yer almakta olup yolcu motorları, balıkçı tekneleri, LPG tankerleri, ham petrol tankerleri, gezinti gemileri, yolcu gemileri ve servis motorları gibi daha pek çok gemi tipinin bölgede üretimi gerçekleştirilmektedir. Bazı tersanelerin niş pazarları kendilerine hedef olarak belirledikleri ve bu amaç doğrultusunda özel amaçlı gemilerin inşasına yöneldikleri dikkati çeken bir diğer unsurdur.

Tablo IV-2 Yalova-Altınova Tersaneler Bölgesinde Üretim Adedine Göre İlk 10 Gemi Tipi

İLK 10 GEMİ TİPİ	
Kimyasal/Petrol Tanker	☐
Kuruyük	☐
Yolcu Motoru	☐
Off Shore	☐
Gezinti Gemisi	☐
Yolcu Gemisi	☐
Balıkçı	☐
Motoryat	☐
LPG Tankeri	☐
Servis Motoru	☐

Kaynak: Yalova-Altınova Tersane Girişimcileri A.Ş.

Tablo IV-3 İnşa ve Bakım-Onarım İşlemlerine Göre Gemi Adet ve DWT Değerleri (2008-2012 Haziran)

İŞLEM	GEMİ TİPİ	ADET	TOPLAM DWT
İNŞA	Acenta Botu	3	210
	Araba Taşıyıcısı	1	10.000
	Asfalt Tankeri	1	7.150
	Atık Top.Gemisi	1	15
	Balıkçı	7	6.071,9
	Barç	1	12.500
	Çamur Gemisi	2	600
	Dalgıç Gemisi	1	40
	Duba	2	1.878
	Gezinti Gemisi	10	2.830
	Kimyasal/Petrol Tanker	21	120.742
	Konteyner Kabuk	1	12.500
	Kuruyük	14	90.300
	Kuruyük Kabuk	1	3.500
	Liman Romorkörü	2	600
	Lpg Tankeri	5	22.497
	Mavna	1	3.500
	Motoryat	6	7.200
	Nehir Tipi Tanker	2	2.000
	Nehir Tipi Yolcu	3	4.500
	Off Shore	12	53.850
	Özel Yat	2	1.800
	Palamar Botu	3	50,3
	Restoran Gemi	1	170
	Römorkör	2	150
	Servis Motoru	4	265
	Tanker Barclar	1	1.000
	Tarama Gemisi	1	150
	Yolcu Gemisi	8	2.589,77
	Yolcu Motoru	14	3.330
	Yüzer Havuz	1	9.000
TOPLAM		134	380.988,97
BAKIM ONARIM TADİLAT	Acenta Botu	12	840
	Araba Taşıyıcısı	4	73.211
	Asfalt Tankeri	1	6.032
	Balıkçı	99	21.217
	Boru Döşeme Gemi	1	60
	Canlı Hayvan Gemisi	1	2.045
	Çamur Gemisi	1	1
	Çekici Romorkör	2	154,3
	Dalgıç Gemisi	2	180
	Diğer	15	146.800,522
	Duba	9	6.997,82
	Eğitim Gemisi	1	350

	Feribot	18	11.333,26
	Gezinti Gemisi	18	5.525
	Havuz	1	20.000
	Kimyasal/Petrol Tanker	123	1.348.605
	Konteyner	19	669.273
	Konteyner Roro	11	319.665
	Kuruyük	286	1.883.252,107
	Kuruyük	25	622.359,531
	Lpg Tankeri	4	14.589
	Motoryat	2	2.500
	Özel Amaçlı	1	41.939
	Özel Yat	2	1.050
	Palamar Botu	1	25
	Petrol Gazı Tanker	1	3.590
	Petrol Platformu	1	36.768
	Restoran Gemi	4	490
	Roro	40	582.459,6
	Römorkör	5	723
	Sandal	1	20
	Servis Motoru	8	353,24
	Su Tankeri	10	3.723,28
	Tanker	7	270.200
	Tanker Barclar	5	3.179
	Tarama Gemisi	2	2.500
	Ticari Yat	9	877
	Yolcu Araba Kuru	1	500
	Yolcu Gemisi	21	4.571,52
	Yolcu Motoru	75	9.132,3
	Yüzer Kreyn	1	800
TOPLAM		850	6.117.891,48
GENEL TOPLAM		984	6.498.880,45

Kaynak: Yalova-Altınova Tersane Girişimcileri A.Ş.

Tablo IV-4 Yıllara Göre Gemi İnşa Değerleri (Adet)

YIL	ADET	DWT
2008	7	11.330
2009	21	49.260
2010	19	43.932
2011	33	93.220
2012	41	113.247
TOPLAM	134	380.989

Kaynak: Yalova-Altınova Tersane Girişimcileri A.Ş.

Yeni gemi inşa değerinin haziran 2013 itibari ile 380.988,97 dwt değerine ulaştığı tersaneler, 1.310.000 dwt/yıl olarak belirlenen üretim kapasitesini sağlamak konusunda yetersiz kalmıştır. Yalova-Altınova tersanelerinin kuruluş yılı olan 2008’de patlak veren global ekonomik kriz, yeni siparişlerde öngörülen artış beklentisini boşa çıkarmış ve yatırım maliyetleri ile yüz yüze olan pek çok tersane alt yapı çalışmalarını dahi ertelemiştir. Sektörün toparlanma sürecine girdiği günümüzde, bölgede tahsisli alanın %60’ında üretim gerçekleştirilmekte, %10’unun üzerinde üst yapı çalışmaları devam etmekte, %30’luk bölümde ise alt yapı çalışmaları tamamlanmış olup henüz üst yapı inşaatına başlanmamıştır, Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü’ne göre 20 tersanenin yatırım sürecinde olduğu bölgede, 16 tersane üst yapı çalışmalarına henüz başlamamıştır.

Altınova tersaneler bölgesinde yüzer ve kuru tipte olmak üzere toplamda 9 adet havuz yapılması planlanmasına rağmen, havuz yapım maliyetlerinin yüksekliği ve tersane yatırımlarının düşük kapasite ile faaliyet göstermesi sebebiyle mevcut durumda bölgede 3 adet yüzer havuz ve 2 adet kuru havuz bulunmaktadır. 4 adet yüzer havuzun yapımına yönelik çalışmalar ise devam etmekte olup tamamlanması ile tersaneler bölgesinde yüzer havuz sayısı 7’ye toplam havuz sayısı ise 9’a çıkacaktır.

Kuru ve yüzer havuzların tersanelere dağılımı gösteren tablo aşağıda yer almaktadır;

Tablo IV-5 Kuru ve Yüzer Havuzların Tersanelere Göre Dağılımı

Havuzun Durumu	Tersane Adı	Kuru Havuz (Adet)	Yüzer Havuz (Adet)	Toplam
Faal Havuzlar	Beşiktaş Tersanesi	1	2	3
	Sefine Tersanesi	1		1
	Tersan Tersanesi		1	1
Proje Aşamasında Olanlar	Hatsan Tersanesi		4	4
Toplam		2	7	9

Kaynak: Yalova-Altınova Tersane Girişimcileri A.Ş.

Planlanan tersane yatırımlarının tamamının hayata geçmemiş olması ve 2008 global krizinin etkilerini henüz üzerinden tam atamamış bölge tersanelerinin yeni sipariş bulmada yaşadıkları güçlükler Yalova-Altınova tersaneler bölgesinin %40 kapasite ile çalışması sonucunu doğurmuştur. Diğer yandan, siparişlerin tersaneler arasındaki dağılımı senkronizasyondan uzaktır. Bazı tersaneler yoğun olarak çalışırken bazıları orta düzeyde kapasite ile faaliyet gösterebilmektedir. Önemli bir miktarı ise, yeni inşa siparişi alamadığı bu dönemde tesislerini faal tutmak ve istihdamı sürdürmek için bakım-onarım faaliyetleri yapmaktadır.

4.2. Bölgede Öne Çıkan Tersaneler

4.2.1. Altıntaş Tersanesi

Madencilik, gemi inşaat, gemi işletmeciliği alanlarında faaliyet gösteren Altıntaş Grup'un bir yatırımı olan Altıntaş Tersanesi, 80 bin metrekare açık alan üzerine kurulu olup 10 bin metrekare kapalı alana sahiptir. Yıllık sac işleme kapasitesi 12 bin ton, kızak boyu 165, genişliği ise 72 metre olan tersanede gemi indirmeleri balonla yapılmaktadır. Gemi inşa faaliyetleri 2008 yılının Mayıs başlayan firma, ilk gemisini 2009 yılının Mart ayında denize indirmiştir. Altıntaş Tersanesi'nde bugüne kadar 5 gemi inşa edilmiştir. 25 bin dwt'a kadar konvansiyonel ve özel amaçlı gemileri sıfırdan dizayn ederek inşa etmeyi hedefleyen Altıntaş Tersanesi, yapacağı yeni yatırımlardan sonra yeni inşa ile birlikte tamir bakım ve havuzlama hizmetleri de vermeyi planlamaktadır.

4.2.2. Beşiktaş Gemi

Finans, sigortacılık, turizm, gemi işletmeciliği, gemi inşaatı ve gemi tamir ve bakım hizmetleriyle geniş bir alanda faaliyet gösteren Beşiktaş Denizcilik Grubu, 1960 yılında BP Petrol için tankerler ile nakliye hizmetlerine başlamıştır. 2002 yılında gemi inşa faaliyetlerine başlayan tersane, tanker işletmeliğindeki deneyimiyle öne çıkmaktadır. 2008 yılında faaliyetlerini genişleterek, Yalova Altınova Tersaneler Bölgesi'nde Beşiktaş Tersanesi'ni kuran firma, gemi inşa çalışmalarına gemi tamir ve bakım hizmetlerini eklemiştir. 100 bin metrekare alan üzerine kurulu tersanede, ön imalat atölyesi, boya holü, 3 adet mekanik atölye, boru ve teçhiz atölyeleri, ahşabiye ve panel atölyeleri ile ofisler ve diğer hizmet alanları bulunmaktadır. 25 bin metrekare kapalı alana sahip tersanede, farklı kapasitelerdeki vinçlerle tersane alanları üstünde yüzde yüze yakın bir oranda kaldırma işlemi yapılıyor. Kuru ve yüzer havuzlarında bugüne kadar 250 gemiye tamir ve bakım hizmeti veren Beşiktaş Gemi, yeni aldığı panamax boyutlarındaki yüzer havuzla tamir işlerinde kapasitesini 2 katına çıkarmıştır. 227 metre boyunda 37 metre genişliğindeki yüzer havuza sahip Beşiktaş Tersanesi, aynı tersane içinde iki panamax havuzu olan Türkiye'deki ilk tersane konumundadır.

4.2.3. Cemre Tersanesi

1996 yılından bu yana gemi inşa sektöründe boya, raspa, havuzlama ve bakım-onarım işleri yapan Cemre Mühendislik, gemi inşa sektörünün zirve yaptığı 2005 yılı sonunda Pendik'te İstanbul Tersanesi Komutanlığı içinde bir alan kiralarak gemi inşa sektöründe faaliyete başlamıştır. 2007 yılında Altınova Tersaneler Bölgesi'nde 65 bin metrekare alan üzerine kurulu Cemre Tersanesi'nin tesisine yönelik çalışmalara hız verilmiştir. Tersanede 162.5x30 ile 122.5x25 metre olmak üzere iki kızak bulunmaktadır. Üretim sahasında farklı kapasitelerde 12 adet kreyn olan tersanenin 500 metre kadar yakınında kendisine ait üç dönümü kapalı olmak üzere toplamda 10 dönüme kurulu bir imalat atölyesi bulunmakta olup ön imalat buradaki kapalı sahada yapılmaktadır. 80 tona kadar olan bazı blokların inşası da yine bu atölye sahasında gerçekleştirilmekte ve ardından tersaneye nakledilmektedir.

Cemre Tersanesi Norveçli Havyard firmasıyla yapılan anlaşmalar doğrultusunda bugüne kadar 12 adet offshore gemisi teslim etmiştir. Cemre Tersanesi gemi inşa faaliyetinin yanı sıra Haliç'te kurulacak metro geçiş köprüsünün çelik imalatını da gerçekleştirmektedir.

4.2.4. Seltaş Tersanesi

Astaş ve Seltaş Tersaneleri denizcilikte köklü bir geçmişe sahip Aslan ailesinin sahip olduğu grup kuruluşları arasında yer almaktadır. 80 yıl önce Haliç-Hasköy'de ahşap teknelerin tamiri ve inşası ile başlayan denizcilik faaliyetlerini çelik gemilerin inşası ve tamir işleriyle sürdüren firma, 1982 yılına kadar aynı bölgede 26 adet yeni gemi inşası ve sayısız tamir bakım işi gerçekleştirmiştir. 1982 yılında Tuzla Tersaneler Bölgesine taşınan firma Tuzla'da bulunan Astaş Tersanesi'ni raylı kızakla donatarak tamir-bakım hizmetleri için daha donanımlı bir tersane haline getirmiş ve 2008 yılında Altınova bölgesinde 40 dönümlük arazi üstünde Seltaş Tersanesi'ni kurmuştur. Seltaş Tersanesi, iki adet kızak, iki adet CNC kesim atölyesi, 400 ton kapasiteli hidrolik pres ve 2x30 tonluk tavan vinci ve diğer ekipmanlarıyla 55 bin dwt'e kadar her çeşit ticari gemi inşa edebilecek kapasiteye sahiptir.

İşletme, uzman kadrosu ve kalite standartları doğrultusunda Bureau Veritas tarafından, ISO:9001, OHSAS:18001 ve ISO:14001 sertifikalarıyla belgelendirilmiştir. 5.500 dwt kapasiteli raylı kızak ve iki iskelesiyle, gemi tamir ve bakımı yapan Astaş ve Seltaş tersaneleri, en, boy, yükseklik verme, çeşitli modernizasyon, makine revizyonları gibi gemi tadilat işleri de yapmaktadır.

4.2.5. Kocatepe Tersanesi

Kocatepe Denizcilik, Haliç Ayvansaray'da başlayan denizcilik faaliyetlerini 1983 yılından sonra Tuzla tersaneler bölgesinde taşeron olarak sürdürmüştür. Firma Tuzla'daki mevcut yerinin dışında Yalova Tersaneler Bölgesindeki oluşumda da yer almıştır. Yatırımlarının bir kısmını tamamlayan Kocatepe Denizcilik, 45 bin metrekare alan üzerinde 346 metre boyunda ve 132 metre denize cepheli tersane alanına sahiptir. 6 bin metrekare kapalı alanda faaliyetlerini sürdüren tersane, yapımına başlanan kapalı sahalar tamamlandığında toplam 7500 metrekare kapalı alana sahip olacaktır 170 metre boyunda ve 50 metre genişliğinde kızıağı bulunan tersanede, 80, 10 ve iki adet 30 tonluk tavan vinci, 90 ve 40 tonluk iki mobil vinç, 7 ve 10 tonluk iki forklift bulunmaktadır.

4.2.6. Yaşarsan Tersanesi

Sektörde 40 yıllık deneyime sahip Yaşar Kale tarafından, 2007 yılında kurulan Yaşarsan Tersanesi, gemi inşa faaliyetlerinin yanı sıra tamir ve bakım-onarım alanlarında da hizmet vermektedir. 2 bin metrekare kapalı alana sahip Yaşarsan Tersanesi, blok imalat ve 60 metre boya kadar olan deniz araçlarını kapalı alanlarda inşa edecek alt yapıya sahiptir. Kapalı sahanın içinde her biri 20x10 ton kapasiteli olan iki adet vinç, 20 metre yükseklikten hareket eden tavan vinci ve 20 tonluk mobil vinç bulunmaktadır. Tersanede inşa faaliyetlerinde kullanılmak üzere 3000x12000 ebatlarında iki plakayı kesebilen ve simetrik kesim yapabilen plazma CNC makinesi, çok sayıda gazaltı, elektrik ark ve tozaltı kaynak makineleri, kaynak robotları, 650 ve 120 tonluk eksantrik pres, iki adet pres tezgahı bulunmaktadır. 10 ve 5 tonluk iki forklift, 80 ve 120 ton kaldırma kapasiteli mobil kreynler, operasyonların hızlı

yapılmasına imkan sağlamaktadır. 120 tonluk mobil kreyn bölgedeki diğer tersanelere de hizmet vermektedir. İki kızağın bulunduğu tersanede, boş ağırlığı 1500 ton olan kızaklarla 95x15 metre ebatlarına kadar gemiler karaya çekilebilmektedir.

4.2.7. Türkoğlu Tersanesi

Dededen toruna geçen tersanecilik tecrübesiyle yaklaşık 60 yıldır yat yapım faaliyetlerini sürdüren Türkoğlu, Haliç ve Tuzla'dan sonra faaliyetlerini 2007 yılından itibaren Yalova'da devam etmektedir. Yirmi dönümlük alan üzerine kurulan Türkoğlu Tersanesi, yeni inşa olarak 20 bin dwt'a kadar her türlü deniz aracını yapabilecek kapasiteye sahiptir. Balıkçı, yolcu, yat, römorkör gibi küçük ölçekli tekneleri de kızaklayarak bakım onarım hizmetleri veren Türkoğlu bugüne kadar 22 adet yeni inşa projesini hayat geçirmiştir. Tersanenin Rus Nehir Loydu'ndan belge alarak, Royal Denizcilik adına inşa ettiği 5 adet restaurant gemisi, tersanede 350 kişilik istihdam kapasitesi oluşturmuştur.

4.3. Sektörün İldeki Genel Görünümü

Yalova'da büyük ölçekli sanayi tesisleri özellikle İl'in doğu kesiminde Altınova ve Çiftlikköy ilçelerinde yoğunlaşmıştır. İl'deki sanayi kuruluşları, plastik, tekstil, elyaf, mermer, kimya, dondurulmuş gıda, kağıt ürünleri, ambalaj, gemicilik ve otomotiv yedek parçası konusunda üretim yapmaktadır.

İlde; sanayi sektörleri arasında gemi sanayini kapsayan ulaşım araçları imalatı sektörü açık farkla öne çıkmaktadır. Ulaşım araçları imalatı sektörü Yalova ilinde gerek üretilen bilanço rakamında, gerekse bu sektörde faaliyet gösteren işletme sayısı ve bu sektördeki kayıtlı istihdamda birinci sırada gelmektedir. Sektörde üretilen bilanço, toplam il bilançosu içerisinde %44'lük, bu sektörde faaliyet gösteren işletmeler ise toplam il sanayi işletmeleri içerisinde %16'lık paya sahiptir. Orta ve büyük ölçekli işletmelerin faaliyet gösterdiği sektörde, il sanayi işgücünün %34'ü istihdam edilmektedir.

2011 yılına ait TİM verilerine göre sektörler bazında ihracat değerleri incelendiğinde, Yalova ilinin 2011 yılına ait toplam ihracat değerinin %76,98'lik kesiminin Gemi ve Yat, Süs Bitkileri ve Mamulleri ile Kimyevi Maddeler ve Mamulleri sektörleri tarafından gerçekleştirildiği görülmektedir. Yalova ilinin ihracatında 35.555.858,66 \$ ihracat değeri ile Gemi ve Yat sektörünün (%57,00) önde geldiği aşağıdaki tablodan da anlaşılmaktadır.

Tablo IV-6 Yalova İhracatında Öne Çıkan Sektörler

SEKTÖR	İHRACAT DEĞERİ (\$)
Gemi ve Yat	35.555.858,66
Süs Bitkileri ve Mamulleri	7.040.782,19
Kimyevi Maddeler ve Mamulleri	5.422.900,00
Su Ürünleri ve Hayvancılık Mamulleri	4.153.914,08
Diğer	10.205.991,88
TOPLAM	62.379.446,81

Kaynak: Yalova İli Ekonomik Görünüm Raporu, MARKA

Yalova ilinde, 2007-2008 döneminde ihracat değeri %90,08 oranında artmış olup, bu durumu Altınova ilçesinde üretime başlayan ve ilin ihracatının önemli bir bölümünü oluşturan tersanelere bağlamak mümkündür.

4.4. Öneriler

- Yalova-Altınova Tersane alanının sektörde yaşanacak gelişmeler doğrultusunda kapasite artırımına imkan tanıyacak şekilde düzenlenebilmesi amacıyla birleşmelerin desteklenmesi ve dolgu alanlarının arttırılması yolu ile tersane alanları büyütülerek kızak arkasındaki ön işlem, ön montaj, panel hattı, blok montaj, blok donat faaliyetlerinin yerine getirilebilmesi için yeterli arka alan sağlanmalıdır. Mevcut haliyle sadece 10.000-30.000 dwt kapasiteli handysize gemiler ile konteynırlarda 1000-1999 TEU handysize gemilerin inşası mümkün olabilmektedir. Ülkemizin sektördeki rekabet gücünün artırılması adına farklı tipte ve büyük tonajda gemilerin üretimine ihtiyaç duyulduğu göz ardı edilmemelidir.
- Tersaneler bölgesindeki yatırımların tamamlanması durumunda 15.000 kişinin istihdam edileceği ve bu kişilerin belirli bir kısmının bölge dışından aileleri ile birlikte Altınova ilçesine göç edeceği düşüldüğünde ilçedeki konut, sağlık, eğitim, ulaşım ve diğer alanlardaki mevcut tesis ve alt yapıların yetersiz kalacağı göz önüne alınarak beklenen nüfus artışı doğrultusunda planlamaların yapılması ve yatırımlara gecikmeden başlanması gerekmektedir. Aksi, takdirde gecikmiş uygulamalar sorunu çözmekten aciz kalacaktır.
- Tersaneler bölgesinin birinci derece deprem bölgesi üzerinde yer alması ve zeminde sivilaşma riskinin bulunması sebebiyle tesislerin bu riskler göz önüne alınarak inşa edilmesi gerekmektedir.
- Altınova tersanelerindeki üretimin dış pazardan ziyade iç pazara yönelik dağılım sergilemesi, sektörün yerli ekonomiye bağlılık oranını yükseltmektedir. Gerçekleştirilecek tanıtım/pazarlama ve markalaşma faaliyetleri ile niş pazarlarda uzmanlaşma çalışmaları sayesinde bölgenin ihracat kapasitesinin artırılması sağlanmalıdır.
- Tersaneler bölgesinin ulusal ve uluslararası alandaki rekabet gücünün geliştirilmesi adına bölgesel gelişim senaryoları ve uygulama çerçevesinin oluşturulması gerekmektedir.

V. Türk Gemi İnşa Sanayi GZFT Analizi

<i>Güçlü Yanlar</i>	<i>Zayıf Yönler</i>
— Sektöre yönelik nitelikli işgücü yetiştiren üniversitelerin varlığı, — Küçük tonajlı kimyasal tankerler ve mega yatlarda uzmanlaşmış Türk tersanelerinin varlığı, — İç piyasanın yerli ürünleri tercih etmesi, — Gemi inşa, bakım-onarım ve tadilat gibi tersanelerin çok yönlü kullanım olanaklarının bulunması.	— Tersanelerimizin kapasite ve olanaklarının büyük tonajlı gemilerin üretimi için elverişli olmaması, — Sürdürülebilir rekabet ortamında rakiplerimiz ile aynı imkanlara sahip olmamamız, — Ortak kullanım ve işbirliği kültürünün gelişmemiş olması, — Teknolojik alt yapı yetersizliği, — Tersanelerimizin alan yetersizliğinin doğurduğu genişleme problemleri, — Yan sanayi ürünlerinde standartlaşmanın bulunmaması.
<i>Fırsatlar</i>	<i>Tehditler</i>
— Niş pazarlara hitap eden yeni tip gemilere yönelik talebin artacak olması, — Türkiye'nin bölgesel konumu ile rekabetçi yapıda olması, — Kriz döneminin ardından global piyasalarda talep artışının beklenmesi.	— Sektörün dünyadaki rekabetçileri ile ilgili gelişmelerin senkronizasyonunun yetersiz kalması, — Ekonomik belirsizlikler, — İnovasyon/Ar-Ge / verimlilik eksikliği nedeniyle niş ürün geliştirememe, — Önde gelen rakiplerin seri üretim yoluyla gemi maliyetlerini indirgemeleri, — Sektörün medyaya ekonomik katma değeri ve stratejik öneminden ziyade, işçi kazaları gibi olumsuz olaylarla yansımaları, — Gemi inşa ve armatörlere yönelik gemi işletme finansman seçeneklerinin yetersizliği.

VI. Sonuç: Sorunlar ve Öneriler

Gemi inşa sanayi, gemi imalatında kullanılan ürünlerin çeşitliliğinin yüksek olması sebebiyle diğer sanayi kollarını bir lokomotif gibi sürüklemekte ve onların gelişmesinde teşvik edici unsur olmaktadır. Bir ülkenin gemi inşa kapasitesinin artması, gemi üretiminde kullanılan ürünleri üreten işletmelerinin ticaret hacminin gelişmesi, istihdam kapasitesinin artması gibi ülke ekonomisinin gelişmesinde çok yönlü bir kalkınma hamlesinin hayata geçirilmesi demektir. Bunun yanında sektörün, döviz girdisi sağlama, teknoloji transferini cezbetme, milli deniz ticaret filosunu destekleme ve ülkenin savunma ihtiyaçlarına katkıda bulunma gibi önemli özellikleri de bulunmaktadır.

Çin, Güney Kore ve Japonya sektörün dünya ligindeki başlıca temsilcileri olarak karşımıza çıkmakta ve yeni siparişlerin büyük bölümü bu ülkelerde bulunan tersaneler arasında paylaşılmaktadır. Özellikle Çin 2000’li yıllarda gemi inşa sanayinde kapasite artırma çalışmalarına ağırlık vermiş ve yeni tersane yatırımları sayesinde 2008 yılının ilk çeyreğinde gemi siparişlerinde adet bazında birinci sıraya, tonaj bazında ise kaydettiği büyüme ile Güney Kore’den sonra ikinci sıraya yerleşmiştir.

Türk gemi inşa sanayi 2004-2008 yılları arasında kayda değer bir büyüme yaşamış ve dünya gemi inşa sanayinin %89 büyüdüğü bu dönemde %360’lık bir büyüme oranı ile adeta rekor kırmıştır. Bu dönemde, hem sektördeki üretim kapasitesi ve verimliliği artırmaya yönelik atılımlara ağırlık verilmiş hem de iç talebe dayalı gemi inşa sanayini ihracata dönük bir yapıya kavuşturma çalışmaları yürütülmüştür. Teknolojik alt yapının geliştirilmesi ve tesislerin modernizasyonu, yine bu dönemde yürütülen çalışmalar arasındadır. Planlı bir şekilde yürütülen tüm bu çalışmalar sektörün rekabet gücünün artmasında etkili olmuştur. Neticede, 2008 yılında ülkemizin gemi inşa sanayinde dünyada 5. büyük üretici konumunda olduğunu görmekteyiz.

2008 yılında patlak veren global ekonomik kriz gemi inşa sanayi başta olmak üzere sektörü olumsuz yönde etkilemiş ve sektörde yeni gemi siparişlerinde ciddi düşüşler yaşanmıştır. Yeni siparişlerin azalmasının nedenleri arasında, finans sıkıntısı yaşayan gemi sahiplerinin yeni gemi inşası yerine mevcut gemilerinin bakım-onarım çalışmalarına yönelmeleri, bankaların tutumları sebebiyle likidite bulmakta yaşanan sıkıntılar gibi pek unsuru saymak mümkündür. Yeni siparişlerdeki düşüşün yanı sıra, mevcut siparişlerin ötelenmesi veya iptal edilmesi sektörü olumsuz yönde etkilemiştir. Krizden büyük ölçüde etkilenen ülkemiz dünya ölçeğinde 8. üretici konumuna gerilemiş ve üretim kapasitesinde %40 düşüş meydana gelmiştir.

Global ekonomik kriz ülkemizde planlanan pek çok tersane yatırımının ertelenmesi sonucunu doğurmuş, 2013 yılında 140 olması planlanan faal tersane sayısı sektörün yaşadığı sıkıntılar nedeniyle hedeflenen değerin oldukça gerisinde kalmış ve 2013’de 71 faal tersane sayısına ulaşmıştır. Aynı zamanda, faal tersane sayısının 2011 ve 2012 yıllarında da 71 olduğu ve bu süre zarfında yeni tersane yatırımlarının yapılmadığı görülmektedir.

Türk tersaneleri küçük tonajlı kimyasal ve petrol tankerleri ile mega yatların üretiminde uzmanlaşmış olup bahsi geçen niş pazarlarda sipariş bazında Çin’in ardından 2. sırada gelmektedir. Listede 3. sırada yer alan Kore’nin sipariş sayısı ise ülkemiz siparişlerinin 1/3’ü

seviyesindedir. Ülkemizin niş pazarlara yönelik uzmanlığı uluslararası arenada rekabet açısından avantaj sağlamak ve büyük tonajlı gemilerin üretimi açısından yetersiz kalan tersanelerimizin güçlü yanını simgelemektedir.

Ülkemizde tersanelerin 2004 yılına kadar İstanbul Tuzla'da kümелendiği görülmektedir. 2004 yılında ise, ülkemizin sektördeki rekabet gücünü ve pazar payını artırmak, büyük tonajlı gemilerin üretimine uygun gelişmiş teknolojik alt yapıya sahip modern tesisler inşa etmek amacıyla Yalova Altınova ilçesinde tersaneler bölgesi kurulma çalışmaları başlatılmış ve 2008 yılında bölgedeki tersanelerin bir kısmı yatırımlarını tamamlayarak faaliyete başlamıştır.

Denizcilik Müsteşarlığı verilerine göre, Yalova Altınova tersaneler bölgesi faal 21 tersanesi ile adet açısından Türkiye'deki tersanelerin %30'unu bünyesinde barındırmaktadır. Yalova tersanelerinin toplam gemi inşa kapasitesi ise, Türkiye toplamının %36 denk gelmekte ve ülkemiz üretim kapasitesinin %41'ine sahip olan İstanbul'un ardından ikinci sırada yer almaktadır. Yatırım aşamasında bulunan 20 tersanenin faaliyete geçmesi ile Yalova, adet bazında 41 tersane ile birinci sıraya yerleşirken üretim kapasitesi Türkiye toplamının %38'ine yükselecektir.

Tersanelerimiz üzerinde 2008 global finans krizinin etkileri devam etmektedir. 2010 yılında toparlanma süreci başlamasına rağmen 2011 yılında Avrupa başta olmak üzere Dünya'da etkilerini gösteren kriz ile toparlanma süreci sektöre uğramıştır. 2002-2008 döneminde Türk tersanelerinin sipariş defterleri dolmuş ve Tuzla tersaneler bölgesi mevcut ve gelişen talebi karşılamakta yetersiz kalmıştır. Krizin ortaya çıkması ile de pek çok armatör siparişlerini iptal etmiş ve gemiler kızaklarında kalmıştır.

Gemi inşa sanayindeki çalışmaların sermaye yoğun olması ve gemi üretim faaliyetlerinin 12-24 aya kadar uzaması sektördeki çalışmaların dış finansman yoluyla ile gerçekleştirilmesini gerekli kılmakta ve öz sermaye kullanımı cazip olmamaktadır. Dolayısıyla, sektörün finansmanı krediye dayanmaktadır. Bu açıdan sektörün finansman ihtiyacının giderilmesini sağlamak ve finansman bulmada yaşanan sıkıntıları gidermek amacıyla sektöre yönelik düşük faizli ve uzun vadeli kredi imkanları sunulmalı ve ihtisas bankacılığının geliştirilmesine çalışılmalıdır. Diğer yandan, sektöre özgü geliştirilecek bir finansman modeli ile, borçların yeniden yapılandırılması yoluyla özellikle kriz döneminde alınan ödemeler konusunda sıkıntı yaşanan borçlar için tersanelere kolaylıklar sağlanması gerekmektedir.

Sektör temsilcilerinin Kredi Garanti Fonu'nun %15'i tamamlanmış gemilere yönelik sunduğu teminat desteğinin yeni inşa gemilere uygulanabilir şekilde düzenlenmesi talebi bulunmaktadır. Aynı zamanda, Türk Eximbank tarafından sunulan kredilerin uzun vadeli olarak sağlanması sektörün finansman sorunlarına getirilebilecek çözümler arasında yer almaktadır.

Sektöre yönelik desteklerde ürün araştırma-geliştirme ve yenilikçi üretim metotları ön planda yer almalı ve bu sayede sektördeki Ar-Ge ve inovasyona yönelik çalışmalar teşvik edilmelidir. Ar-Ge eksikliği sektörün uluslararası arenada karşılaştığı sorunlardan biri olup rekabet gücünü olumsuz yönde etkilemektedir. Gemi inşa ve yan sanayi için araştırma geliştirme ve uygulama merkezlerinin kurulması ile yine tersanelerin ortak kullanabilecekleri dizayn merkezlerinin oluşturulması yoluyla sektörün rekabet gücü artırılmalıdır.

Markalaşma ve tanıtım pazarlama sorunlarının giderilerek sektörün ihracata dönük bir yapıya kavuşturulması ve iç pazara bağlılık oranının azaltılması gerekmektedir. Bu alanda, karşılaşılan başlıca problemler ise, yurt dışı fuar ve forumlara katılımın yetersiz olması, sosyal medya ve tanıtım imkanlarından istifade seçeneklerinin değerlendirilmemesi, sektörün bir pazarlama stratejisi bulunmaması ve pazarlama faaliyetlerine yeterli bütçenin ayrılmaması şeklinde sayılabilir. Dış ticaret açığının giderilmesinde öncü rolü üstlenebilecek konumda olan sektörün uluslararası organizasyonlar, yurt dışı fuar katılımları ve ticari organizasyonlarla bilinirlik seviyesi artırılmalı ve uluslararası marka oluşturma çalışmaları yürütülmelidir.

Tersanelerimizde kullanılan yan sanayi ürünlerinin belirli bir kısmının ithalat yoluyla temin edildiği görülmektedir. Tersanelerimizin maliyetlerini artıran bu durum aynı zamanda, cari açığı artırıcı etki yapmaktadır. Gemi inşa ve yan sanayisinin ayrı dışınilemeyeceği göz önüne alınarak yan sanayiye yönelik Ar-Ge ve inovasyon teşvik edilmeli, ithal edilen mamullerin ölkemizde üretimi desteklenmeli ve inşa edilen gemilerde yerlileşme %80'in üzerine çıkarılmalıdır.

Ortaklık kùltürü ölkemizde pek çok sektörde tercih edilmediği gibi, ortaklı yapılardan ziyade firma bazında hareket etmeyi tercih eden tersanelerimiz de ortaklığın getirdiği olanaklardan istifade edememektedir. Tersaneler arasında ürün-hizmet ve malzemelerin ortak kullanımını sağlayan bir yapının kurulması hem maliyetlerin dışılmesini sağlayacak hem de işletmeleri aynı platformda bir araya getirmesi ile bilgi paylaşımı ve işbirliğini güçlendirecektir. Tersanelerin birleşmesi ile büyük ölçekli işletmelerin kurulması ve yabancı ortaklıklar geliştirilmesi sektörün ilerlemesi adına üzerinde dışınılmesi gereken unsurlar arasında yer almaktadır.

Tersanelerimizin genel sorunlarının yanı sıra, sektörde yaşanan en önemli problem sağlıklı ve düzenli verilere ulaşmada yaşanan zorluktur. Bu durum sektördeki çatı kuruluşların verilere dayalı stratejik plan ve program geliştirmesinin önünde engel teşkil etmekte ve gemi inşa sanayine yönelik geçerli politikalar oluşturulamamaktadır. Sektörün önünün açılması ve global ölçekte bir oyuncu olabilmesi adına güvenilir bir veri tabanının kurulması ve bilgilerinin paylaşımının tesis edilmesi gerekliliği bulunmaktadır.

Kaynaklar

- 1) The Platou Report 2011
- 2) The Shipbuilding Industry in Turkey, OECD, Eylül 2011
- 3) Türkiye Sanayine Sektörel Bakış: Gemi İnşa Sanayi, 2010, TÜSİAD
- 4) Yalova İli Ekonomik Görünüm Raporu, MARKA, 2012
- 5) Doğu Marmara Kalkınma Ajansı TR42 Doğu Marmara Bölge Planı 2010-2013
- 6) Yalova İl Özel İdaresi Stratejik Planı 2011-2015
- 7) CESA (Community of European Shipyards' Associations) Annual Report 2010-2011
- 8) Tuzla Tersaneleri TBMM Araştırma Komisyonu Raporu
- 9) Tersanecilik Sektörü ile İş Sağlığı ve Güvenliği Açısından Tuzla Tersaneler Bölgesinin İncelenmesi ve Değerlendirilmesi Hakkında Devlet Denetleme Kurulu Araştırma ve İnceleme Raporu
- 10) Devlet Denetleme Kurulu Araştırma ve İnceleme Raporu
- 11) Gemi ve Yat Sektör Raporu 2011, İstanbul Gemi ve Yat İhracatçıları Birliği
- 12) Gemi İnşa Sektör Raporu 2012, Ekonomi Bakanlığı İhracat Genel Müdürlüğü
- 13) 2010 Deniz Sektörü Raporu, Deniz Ticaret Odası
- 14) Gemi İnşa Sektör Raporu 2009, Avrupa İşletmeler Ağı
- 15) Türkiye Gemi İnşa Sanayi 2009 Yılı Sektörel Durum Analizi, GİSBİR
- 16) Türkiye Gemi İnşa Sanayi Sektör Raporu 2008, GİSBİR
- 17) Gemi İnşa Sanayi Özel İhtisas Komisyonu Raporu 2007
- 18) Türk Gemi İnşa Sanayi Arama Konferansı Sonuçları, Mart 2012
- 19) Gemi ve Suda Yüzen Taşıtlar Sektörü, Türkiye 2023 İhracat Stratejisi Sektörel Kırılım Projesi, Mart 2010, TİM
- 20) Yalova-Altınova Tersane Girişimcileri A.Ş.
- 21) IMF World Economic Outlook Update January 2012
- 22) Türkiye'de Tersanelerin Tarihi ve Gemi İnşa Sanayinin Gelişimi, Mühendis ve Makina, Cilt:49 Sayı:578
- 23) <http://www.tkygm.gov.tr/>
- 24) <http://www.virahaber.com>
- 25) <http://www.altinovatersane.com.tr>
- 26) <http://www.goca-exhibitions.com>
- 27) <http://www.gisbir.org>
- 28) <http://www.denizcilik.gov.tr/dm>
- 29) <http://www.denizhaber.com.tr/>

- 30) https://atlantis.denizcilik.gov.tr/istatistik/diger_gemi_insa_sanayi.aspx
- 31) www.yagesad.org.tr