



Bartın Üniversitesi Yayınları No : 8

# BATI KARADENİZ L. GEMİ İNŞA ve ENTEĞRE SANAYİİ ÇALIŞTAYI



Editör Prof. Dr. Mete GÜNDOĞAN

3.5  
33  
2

Vm 298.5

B 337

2012

k. 1



D. no

24386

**BARTIN ÜNİVERSİTESİ**  
**BATI KARADENİZ İ. GEMİ İNŞA**  
**ve**  
**ENTEGRİ SANAYİİ ÇALIŞTAYI**

Editör Prof. Dr. Mete GÜNDOĞAN



↑

ISBN 978-605-60882-6-1

Bu Kitabın Yayın Hakkı Bartın Üniversitesi'ne Aittir.

**Dizgi :** Ahmet HOCAOĞLU

**Kapak Tasarım :** Öğr. Gör. Cihangir KASAPOĞLU

**Baskı :** Sürat Matbaacılık Kırtasiye Tic. ve San. Ltd.  
Eskihastane Cd. Bülent Ecevit Bulvarı No.56 / BARTIN  
Tel - Fax : 0378 227 55 00

Bu kitap 15 Eylül 2012 tarihinde düzenlenen "Batı Karadeniz I. Gemi İnşa ve Entegre Sanayii" çalıştayında sunulan bildirilere ait makaleleri kapsamaktadır.

**Sahibi :** Prof. Dr. Ramazan KAPLAN

**Editör :** Prof. Dr. Mete GÜNDOĞAN

**Yayın Kurulu**

Yrd. Doç Dr. Volkan KIRMACI

Yrd. Doç Dr. Fatih APAYDIN

Öğr. Gör. Sabri ALKAN

**Düzenleme Kurulu**

- Başkan:** Prof. Dr. Ramazan KAPLAN, Rektör
- Başkan Vekili:** Prof. Dr. Mete GÜNDOĞAN, Rektör Yardımcısı
- Üyeler :** Prof. Dr. Azize TOPER KAYGIN, Rektör Yardımcısı  
 Prof. Dr. Galip SAİD, B.Ü. Mühendislik Fakültesi Dekanı  
 Prof. Dr. Selman KARAYILMAZLAR, B.Ü. Orman Fakültesi Dekanı  
 Prof. Dr. Mahmut KARTAL, B.Ü. İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dekanı  
 Prof. Dr. Fahrettin GÖKTAŞ, B.Ü. Fen Fakültesi Dekanı  
 Prof. Dr. Firdevs GÜNEŞ, B.Ü. Eğitim Fakültesi Dekanı  
 Prof. Dr. İsmet Emre, B.Ü. Edebiyat Fakültesi Dekanı  
 Prof. Dr. B. Gültekin ÇETİNER, Yalova Üniversitesi / İstanbul Ticaret Üniversitesi  
 Prof. Dr. Vahit BIÇAK, Polis Akademisi, Uluslararası Deniz Hukuku  
 Yrd. Doç. Dr. Volkan KIRMACI, B.Ü. Mühendislik Fakültesi Gemi İnşaat ve Gemi Makinaları Böl. Bşk. V.  
 Yrd. Doç. Dr. Fatih APAYDIN, B.Ü. Mühendislik Fakültesi  
 Öğr. Gör. Sabri ALKAN, B.Ü. Meslek Yüksekokulu  
 Öğr. Gör. Cihangir KASAPOĞLU, B.Ü. Basın Yayın Halkla İlişkiler Koord.  
 Faruk Tezel, Batı Karadeniz Kalkınma Ajansı Genel Sekreteri  
 İbrahim KAYIŞ, Bartın İl Özel İdaresi Genel Sekreteri  
 İsmail TOKSÖZ, Bartın TSO Başkanı  
 Mehmet Genç, Ereğli TSO Başkanı  
 Mehmet Zihni Sayın, Kurucaşile Belediye Başkanı  
 Haluk UÇAR, Armoni Yatçılık  
 Dursun GÜR, Kuzey - Gür Yatçılık  
 Hüseyin ÇOBAN, Gemi Mühendisi

**Organizasyon/ Koordinasyon Sekreteryası**

- Öğr. Gör. Sabri ALKAN, B.Ü. Çalıştay Sekreteri  
 Öğr. Gör. Cihangir KASAPOĞLU, B.Ü. Basın Yayın ve Halkla İlişkiler Koordinatörü  
 Öğr. Gör. Serkan ALTIN, B.Ü. Koordinasyon Sorumlusu  
 Öğr. Gör. Yusuf SARIKAYA, B.Ü. Koordinasyon Sorumlusu  
 Arş. Gör. Volkan AKGÜL, B.Ü. Mühendislik Fakültesi Koordinasyon Sorumlusu  
 Birgül KARABÜLBÜL, B.Ü. Genel Sekreterlik Hizmetleri

**Program**

- 09:30 – 10:00 Kayıt
- 10:00 – 10:45 Hoşgeldiniz Takdimi
- Açılış**
- Protokol Konuşmaları**
- 10:45 – 11:00 Çay / Kahve Arası
- 11:00 – 12:00 I. Oturum: Bölgesel Kalkınmada Batı Karadeniz Gemi İnşaa ve Entegre Sanayii
- 12:00 – 12:30 Soru – Cevap ve Değerlendirmeler
- 12:30 – 13:30 Öğle Yemeği
- 13:30 – 14:30 II. Oturum: Batı Karadeniz Gemi İnşaa ve Entegre Sanayiinin Geleceği
- 14:30 – 15:00 Soru – Cevap ve Değerlendirmeler
- 15:00 – 15:30 Kapanış Konuşmaları ve Teşekkür
- 15:00 – 17:00 Tersane Ziyareti
- Bartın – İnkumu – Amasra Turu
- 17:00 Akşam Yemeği (İnkum)

**SUNUŞ**

Değerli Okurlar,

Bartın Üniversitesi, 22 Mayıs 2008 tarih ve 5765 sayılı Kanunla kurulmuştur. Gelişen teknolojiye uygun donatılmış derslik, laboratuvar, kütüphane, bilim, sanat ve spor alanlarında düşünen, araştıran, sorgulayan, kültürel değerlerine sahip çıkan ve ülkemizin geleceğine yön veren bireyler yetiştirmeyi amaç edinen, bu yolda emin adımlarla ilerleyen genç ve dinamik Üniversitemiz, başlangıçta üç fakülte, iki enstitü, bir yüksekokul ve iki meslek yüksekokulunda 2100 öğrenciye, 87 akademik ve 40 idari personel ile hizmet verirken, bugün itibarıyla yedi fakülte, üç enstitü, bir yüksekokul ve iki meslek yüksekokulunda 7500 öğrenci, 303 akademik ve 208 idari personel ile akademik faaliyetini sürdürmektedir.

Üniversitemiz, gerek üniversite-sanayi işbirliği kapsamında gerekse bölgemize kalıcı ve entegre bir eser bırakma anlamında gemi ve entegre sanayiye yönelik düşündüğü bir dizi çalışmaların ilki olarak 15 Eylül 2012 Cumartesi günü bir çalıştay düzenlemiştir. Üniversitemiz tarafından gerçekleştirilen "Batı Karadeniz I. Gemi İnşa ve Entegre Sanayii" çalıştayına sektör temsilcileri, akademisyenler ve bölge bürokratları büyük ilgi göstermişlerdir.

Batı Karadeniz coğrafyası gemi inşa alanında tarihten gelen eşsiz bir birikim ve gelişim potansiyeline sahiptir. Bu bölgeden yetişmiş birçok gemi inşa ustası dünyanın birçok tersanelerinde çok güzel işler yapmaktadır. Dünyadaki gelişmelere paralel olarak özellikle 2000'li yıllarda Batı Karadeniz Gemi İnşa ve Entegre Sanayisi bölgede ciddi bir istihdam ve katma değer de yaratmıştır. Bununla birlikte sektörün gelişimi mevcut küresel şartların etkisiyle sekteye uğramış ve tamamlanamamıştır.

Üniversitemiz bu bağlamda, hem bölgemizdeki gemi ve entegre sanayinin yeniden canlandırılıp yapılandırılmasına hem akademik ve pratik bilgilerin olumlu etkileşimine hem de devlet-akademi-sanayi üçgeninin çalıştırılmasına hizmet etmek için bu çalıştay ile harekete geçmiştir. Üniversitemiz Mühendislik Fakültesi Gemi İnşaat ve Gemi Makinaları Mühendisliği Bölümümüz ve Meslek Yüksekokulu Gemi İnşaatı ile Yat İşletme ve Yönetimi programlarımız zamanla sanayiye yönelik yapılandırılacaktır. Bölgemizin bu konudaki potansiyeli, üniversitemizdeki birikim ve halkın da desteği ile gemi inşa ve entegre sanayinin kısa zamanda bir cazibe merkezi haline geleceğine inancımız tamdır. Hükümetimizin çıkardığı teşvik paketleri, bölgenin kalkınması ve yeni bir vizyon belirlenmesi konusunda ilgililere gerekli desteği sağlamaktadır.

Bu kapsamda çalıştayımızda Batı Karadeniz Gemi İnşa ve Entegre Sanayisinin sorunları, çözüm önerileri ve gelecek öngörülere konuşulmuştur. Çalıştayımız ve sonraki aşamaları için ortaya koyacağımız hedeflerin belirlenmesi ve birliğin sağlanması adına zengin katılımdan oldukça memnunuz. Bir mütevazı adım olarak gördüğümüz bu çalıştayımızda, on milyarlarca dolarlık dev bir gemi ve entegre sanayiinin hayallerini kurduk. Akabinde bu hayallerin gerçekleşmesi ve üniversitemizin gelişimine paralel olarak yürütülecek mekanizmaları oluşturmak için üniversite olarak üzerimize düşen çalışmalarını yapacağız.

**TEŞEKKÜR**

Bartın Üniversitesi tarafından gerçekleştirilen "Batı Karadeniz I. Gemi İnşa ve Entegre Sanayii" çalıştayına katkıda bulunan başta Üniversitemiz Rektörü Prof. Dr. Ramazan KAPLAN ve BAKKA olmak üzere bu çalıştayın kitabının basımına kadar destek veren tüm şahıslara teşekkür ederiz.

Sunuş.....	VI
Teşekkür.....	VII
İçindekiler.....	VIII

### Açılış Konuşmaları

Prof. Mete GÜNDOĞAN (Rektör Yardımcısı).....	1
Prof. Ramazan KAPLAN (Rektör).....	5
Bülent SAVUR (Bartın Valisi) .....	7

### Birinci Oturum

Prof. Dr. Mete GÜNDOĞAN (Oturum Başkanı) .....	11
Hüseyin ÇOBAN (Gemi Mühendisi) .....	12
Ertan ÖZYARDIMCI (ODEK).....	15
Prof. Dr. Güldem CERİT (Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dekanı).....	24
Necip NALBANTOĞLU (DOK Gemi-İş Sendikası Başkanı).....	26

### İkinci Oturum

Prof. Dr. Vahit BIÇAK (Oturum Başkanı).....	30
Osman KOLAY (Gemi Mühendisleri Odası Başkanı).....	31
Doç. Dr. Sedat ÇELİKDOĞAN (OSTİM Vakfı Yönetim Kurulu Üyesi).....	34
İlhan BAYKARA (BAKKA Strateji Geliştirme Birimi Uzmanı).....	37
Yrd. Doç. Dr. Sait CEYHAN (İİBF İktisat Bölüm Başkanı).....	38
Araş. Gör. Ahmet YURTSEVEN (YTÜ Gemi İnşaat ve Denizcilik Fakültesi).....	56

### AÇILIŞ KONUŞMALARI

#### Prof. Dr. Mete GÜNDOĞAN

Sayın Valim, Milletvekilim, Rektörüm ve çok değerli katılımcılar, hepimizi sevgi ve saygılarımla selamlayarak sözlerime başlıyorum.

Bugün çalıştayı yaptığımız ve bizim kısaca BAKGEM dediğimiz, Üniversitemizde Batı Karadeniz Gemi İnşa ve Entegre Sanayii (BAKGEM) çalışmaları nasıl doğdu? Sizlere kısaca on madde halinde bunları arz etmek istiyorum.



Öncelikle üniversitemiz, Bartın Üniversitesi, 2008 yılında kurulmuş yeni bir üniversitedir. Bünyesinde Mühendislik Fakültesi ve onun da bünyesinde Gemi İnşa ve Gemi Makineleri Mühendisliği Bölümü var. Üniversitemiz Meslek Yüksekokulu'nda da Gemi İnşaatı ve Yat İşletme ve Yönetimi olmak üzere iki programımız var. Gemi İnşa ve Gemi Makineleri Mühendisliği Bölümümüzde de 4 tane öğretim elemanımız ÖYP (Öğretim Üyesi Yetiştirme Programı) kapsamında eğitimlerini 1-2 yıl içerisinde tamamlayıp geri gelecekler. Dolayısıyla üniversitemizin bu bölümleri iyi bir akademik kadroya sahip olmuş olacaklar ve öğrenci almına da başlayacaklar. Hani bir deyim vardır, bir iş nasıl başlarsa öyle gider diye. Biz üniversite üst yönetimi olarak istedik ki ilgili bölümlerimiz Gemi İnşa ve Entegre Sanayii ile içiçe gelişsinler ve büyüsünler. Sanayiye faydalı çalışmalar yapsınlar.

İkinci olarak, yeni bir üniversite ve yeni oluşturulmaya başlanılan bir kadro ile karşı karşıyayız. Bu kadrolaşmanın da temelleri ilgili sanayi ile mülhem olarak atılırsa, üniversitemiz o derece güçlenir. İstiyoruz ki hem sanayiyle hem de devletle birlikte hareket edebilen bir kadro olsun. Devlet, sanayi ve tüketiciler, müşteriler yani halk arasında bir akıl kadro oluşsun. Oluşacak olan kadromuza hazır bir çalışma alanı açalım. Buradaki, Batı Karadeniz Gemi İnşa ve Entegre Sanayii de kadromuz ile birlikte gelişsin ve güçlensin. Bu şekilde düşündük.

Üçüncü olarak baktığımızda Bartın ilimizdeki Bartın Irmağı, Türkiyemiz'de eşsiz bir ırmaktır. Bartın Irmağı, karaya yaklaşık 16 km giren bir ırmaktır. İlimizde var olan böylesine bir kıymetin takdir edilmesi, iyi değerlendirilmesi gerekiyor. Geçmişte, Bartın ırmağı üzerinde birçok denizcilik faaliyetleri yapılmıştır. Çok büyük tersanecilik faaliyetleri olmuş, özel tekneler imal edilmiştir. Böylesine bir kabiliyetimiz var. Bunların, belli bir sistematik içerisinde, topluca değerlendirilmesi gerekiyor. Üniversitemizin bu konuda öncülük edebileceğine inanıyoruz.

Dördüncü olarak, Bartın ve civarının potansiyellerine baktığımızda iyi planlanması gereken beş alan görüyoruz. Bunlar madencilik, demir-çelik teknolojisi, ormancılık, turizm ve genelde denizcilik ama özelde tekne yapımı potansiyelleridir. Bunların hepsinin üniversitemiz gibi eğitim yuvalarında akademik olarak desteklenip koordine edilmesi ve kıymetlerinin takdir edilmesi gerekir. Bugün bölgemiz ağırlıkla, taşkömürü varlığından dolayı madencilikle anılıyor. İki adet demir çelik fabrikası var, her yönüyle çalışılması lazım. Turizm güzel bir potansiyel ancak daha da geliştirilmesi lazım. Orman potansiyelimiz var, ıslah edilmesi lazım. Beş potansiyelin içerisinde zikretmesek de bir tekstil üretim potansiyeli var, yeniden yapılandırılıp desteklenmesi lazım. Denizcilik potansiyelinin ise yeniden canlandırılması lazım.

Beşinci olarak, denizcilik potansiyeli çerçevesinde neredeyse yok olmaya terk edilmiş bir gemicilik, tersanecilik ve gemi yapımı potansiyelimiz var. Dünyanın hemen hemen her yerinde Bartın'lı ya da Bartın'da yetişmiş gemi ustalarının, tekne yapım ustalarının varlığını biliyoruz ve gurur duyuyoruz. Bu ustaların yetişmesinin kolay olmadığını da biliyoruz. Bu kabiliyetin sistematik ve akademik olarak yeniden canlandırılmasını arzu ediyoruz.

Altıncı olarak tarihi açıdan baktığımızda bölgemiz, tekne yapımı ve tersanecilik açısından değerlendirilsin diye Sultan II. Abdülhamit zamanında bile bir merkez olarak düşünülmüş. Bu bölge tersaneler bölgesi olsun ve İstanbul'dan tersaneleri buraya taşıyalım diye bir fikir oluşmuş fakat gerçekleştirilememiş. Gerek İstanbul'a yakınlığı gerek coğrafyanın müsait olması gerekse iklimin güzelliğinden dolayı İstanbul'un entegre bir parçası olarak her zaman düşünülebilecek bir bölge. Bugün İstanbul'un durumu ortada. Yapılacak her türlü çalışma hem İstanbul'u rahatlatacak hem de onu potansiyel olarak değerlendirebilecektir.

Yedinci olarak baktığımızda Filyos Vadisi potansiyeli var. Filyos Vadisi şu anda bir endüstriyel bölge olarak değerlendirilmek isteniyor. Acaba, sadece endüstriyel bölge olarak değerlendirilmesi uygun mudur, yoksa başka şeyler de yapılabilir mi? İşte bu bir araştırma konusudur. En geniş anlamda bir denizcilik projesinin entegre bir parçası olabilir mi? Olursa ne getirir, olmazsa ne olabilir konuları çalışılması gereken konulardır.

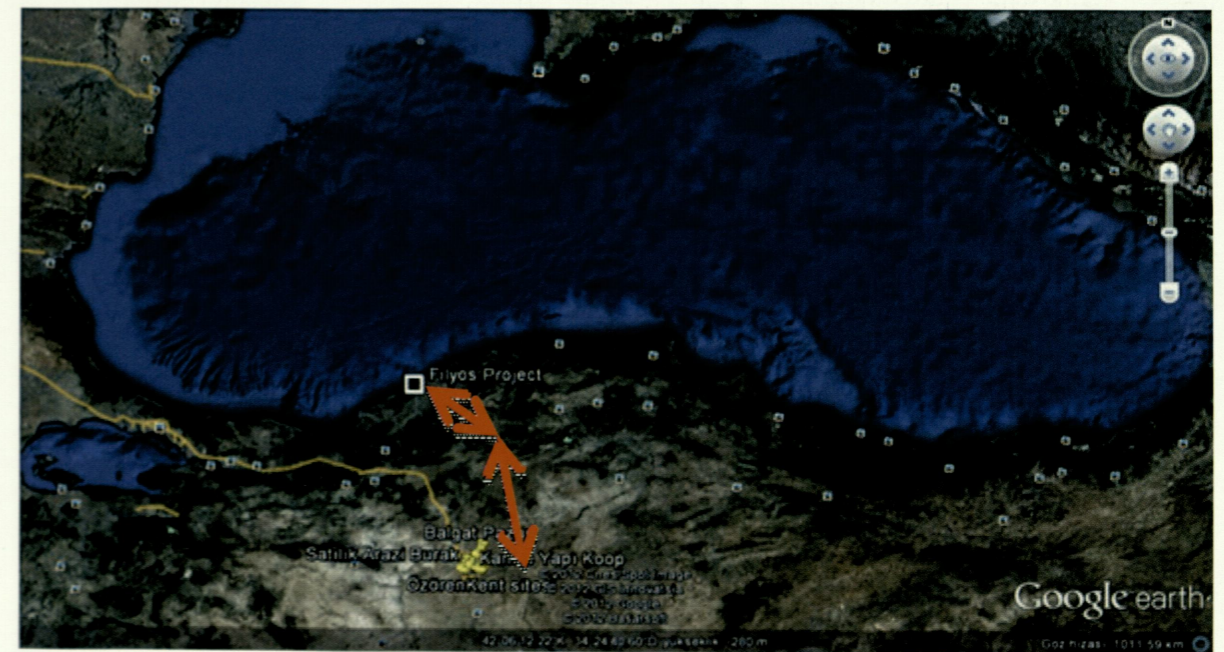
Sekizinci olarak bahsedeceğim konu gelecek açısından ve ülkemizin uzun verimli altyapı dizaynı açısından oldukça önemli bir konudur. Bakınız, bugün Ankara ve hatta Kayseri, Konya Aksaray çevresi gibi kısacası İç Anadolu bir sanayi şehri, bir sanayi bölgesi haline geldi. Büyük sanayi bölgesi haline gelen bir yerin mutlaka bir denize açılması gerekir. Nakliye maliyetlerini düşürebilmesi için Ankara, İç Anadolu sanayisine baktığımızda bunun denize açılacağı en uygun yer Bartın havzası yani Filyos havzasıdır. Şimdi dünyada "dryport" diye "kara limanları" konsepti konuşuluyor ve uygulanıyor. Çin bunu çok uyguluyor. Birlikte tasavvur edelim bakalım, Ankara'da uygun bir yere dryport yani kara limanı yaptınız. Sanayiici geldi ve malını orada sanki deniz kenarındaki bir limana teslim ediyormuş gibi teslim etti. Yani orası, sanayici açısından bir bakıma FOB (Free On Board) limanı oldu. Bütün işlemlerini yaptırdı.

Konteynırı mühürletti. O konteynır da hızlı tren ile Bartın havzasına Filyos'a getirildi ve otomatik olarak doğrudan gemilere yüklendi. Burada yaklaşık 180 km'lik yeni bir hızlı tren hattından bahsediyoruz. Ancak bu hat İç Anadolu sanayisini denize açacak bir hat, yeni bir nefes ve büyük bir rekabet avantajı oluşturacaktır.

Burada limanda yapılması gereken her şeyin yapılabildiği bir kara limanı Ankara'da kurulduysa ve konteynırlar hızlı tren taşımacılığıyla deniz limanına getirilip gemilere yüklendiyse hiçbir sorun olmaz hatta çok büyük bir kolaylık ve rekabet avantajı olur. Orada deniz olmasa da günümüzde artık bu kombinasyonlar mümkündür ve yapılıyor. Çin'in gelişmesi ve rekabeti karalimanı (dryport) ağlarıyla mümkün olmuştur. Ana hatları ile bir fikir vermesi açısından şu haritaya bakmanız yeterli olacaktır.

Dokuzuncu faktör, bu bölgede yaşayan insanların oluşturduğu ve oluşturabileceği kabiliyetlerdir. Bölge insanlarına baktığımızda, yöneticileriyle, akademisyen kadrolarıyla, işçileriyle mümtaz bir kadro ve kabiliyet görüyoruz. Bölgenin denizden İstanbul'a, karadan da Ankara'ya yakınlığı ayrı bir nitelikli işgücü potansiyelini oluşturmaktadır.

Onuncu ve sonuncu olarak da devlet büyüklerinin büyük Türkiye, güçlü Türkiye ve 2023 vizyonlarından bahsedebiliriz. Bir devletin büyük ve güçlü olabilmesi için, bölgesel ve küresel bir güç olabilmesi için mutlaka denizlerde varlığının olması gerekir. Denizlerde olmayan bir devlet büyük devlet olamaz. Dolayısıyla bu çalışmalar aynı zamanda bir denizcilik projesi tasavvur çalışmalarıdır. İl dışından gelen kıymetli arkadaşlarımız eminim bu büyük denizcilik tasavvurunun çeşitli parçalarından bahsedeceklerdir. Üç tarafı denizlerle kaplı bir ülkenin denizcilikte büyümesi ve söz sahibi olması işten bile değildir.



İç Anadolu sanayisini kara limanı (dryport) ile denize açabilecek bir hat

İşte burada özetle bahsettiğim 10 açıdan baktığımızda, bu 10 açının kesişme noktası olarak Batı Karadeniz Gemi İnşa ve Entegre Sanayii (BAKGEM) konusu ortaya çıktı. Başlangıç olarak da bir çalıştay yapma fikri doğdu.

Bu BAKGEM sürecini bizler üniversite olarak nasıl geliştireceğiz? Bu konuda da kısaca bir iki hususu ifade etmek istiyorum. Önce çok disiplinli, çoklu kabiliyete sahip bir ekip oluşturduk. Oluşturduğumuz ekibimizin içerisinde gemi mühendislerimiz var, metalurji malzeme mühendislerimiz var, makine mühendislerimiz var, orman endüstri mühendislerimiz var, iktisatçılarımız, bölgesel kalkınmacılarımız, istatistikçilerimiz var. Ekibi zaman içerisinde daha da geliştireceğiz. Sosyologlarımızı, tarihçilerimizi ve edebiyatçılarımızı da koyacağız. Dolayısıyla kurumsal olarak da bu çalıştay ve sonrasına sahip çıktığımızı fiilen de göstereceğiz. Şu anda Rektörümüz ve üst yönetim tam olarak destek veriyor ve ekibin arkasındadır.

Bu çalıştay fikrini oluştururken BAKKA (Batı Karadeniz Kalkınma Ajansı) ile de görüştük. Onların da vizyonlarından ve heyecanlarından istifade ettik. BAKKA zaten gemi inşa ve entegre sanayi sektörü analizi yaptırmayı düşünüyormuş. Biz bu sektör analizini yapabileceğimizi ifade ettik. Bir proje hazırladık ve BAKKA'ya teslim ettik.

BAKKA projemize destek vermeyi, sağ olsunlar, kabul etti. Sonra yavaş yavaş insan ve kabiliyet tespit etmeye, biriktirmeye başladık. BAKGEM'i sürdürülebilir bir hale getirmek için çalışmalar yapıyoruz. Bölgemizdeki diğer üniversiteleri de katmak istiyoruz. Onların da kabiliyetlerinden istifade etmek istiyoruz. İşte Düzce Üniversitesi Mühendislik Fakültesi Dekanımız burada, Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dekanımız burada, Yıldız Üniversitesi Gemi İnşaatı ve Denizcilik Fakültesi'nden arkadaşlarımız ve diğer üniversitelerden katılımcılar buradalar. Hepsine katılımlarından dolayı müteşekkirimiz. Bu çalıştay ve akabinde yapacağımız çalışmalar ile istiyoruz ki Bartın Üniversitemiz bu konuda iyi bir konuma ulaşsın ve bölgenin, hatta ülkenin kalkınmasına büyük katkıları olsun. Bölge ile beraber büyüsün. Böyle bir çalışmayı yapmaya arzumuz vardır. Bölge desteğini arkamızda hissediyoruz. Siz değerli katılımcılarımızın da desteği ile başaracağımıza olan inancımız tamdır. Tekrar katılımlarınızdan dolayı çok teşekkür ediyor, selam ve saygılarımı arz ediyorum.



### Prof. Dr. Ramazan KAPLAN

Sayın Valim, Sayın Milletvekilim, Sayın Ticaret ve Sanayi Odası Başkanım, siyasi partilerimizin değerli temsilcileri, değerli akademisyen arkadaşlarımız, üniversite çalışanları, basın yayın organlarımızın değerli temsilcileri;

Bugün üniversitemizin öncülüğü ve ev sahipliğinde bölge üniversite işbirliğinin güzel bir örneği olarak bir faaliyeti başlatmış bulunuyoruz. Aslında bu tür faaliyetler, bizim ilk kez yaptığımız faaliyetler değil. Geçtiğimiz dört yılda iki yüz dolayında bu tür kültürel, sanatsal ve bilimsel çerçevede düzenlediğimiz faaliyetler oldu. Biz göreve ilk başladığımızda, biliyorsunuz ki, üniversitemizde aktif olan bir Orman Fakültemiz bir de Meslek Yüksekokulumuz vardı. O gün görev yapmakta olan dekanımıza bir faaliyet düzenlemelerini söyledim. O günün şartlarında altmış dolayında bilim adamının katılımıyla Orman Fakültemiz tarafından ciddi bir toplantı düzenlenmişti. Bugün bir yenisine tanık olduğumuz bu faaliyet, üniversitemizin geçmişte düzenlediği faaliyetler manzumesinin bir devamıdır. Bu faaliyetler, bundan sonra da devam edecektir. Çünkü üniversite dediğimiz ortam bilimin ürettiği, paylaşıldığı ve bu paylaşmanın elbette ki bölgeye siraye ederek yapıldığı bir mekân olmalıdır.



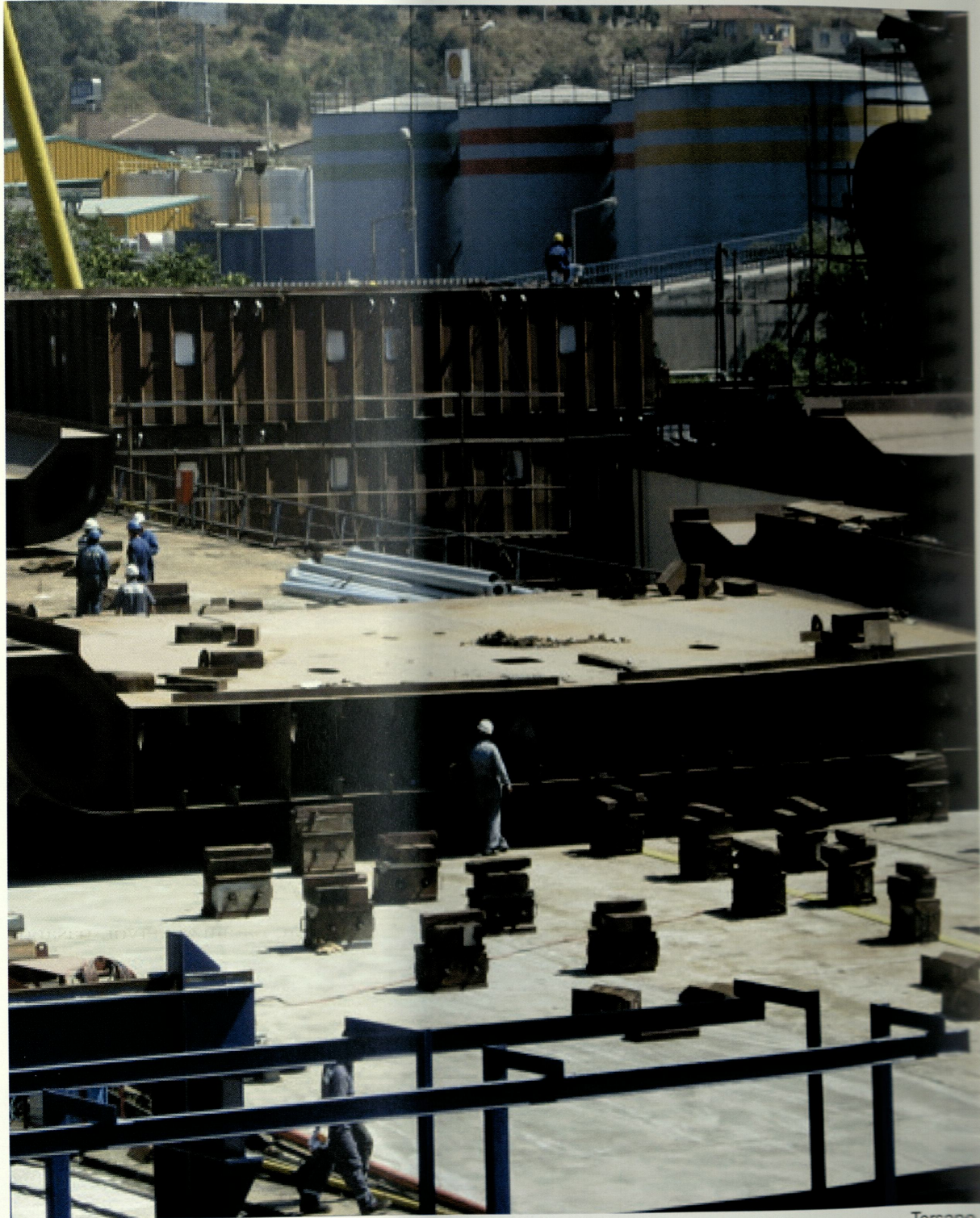
Yani bilgi üretmek, bu bilgiyi de toplumla paylaşır hale gelmek dört yıllık bir üniversite için çok büyük bir iddia olarak görülebilir; ama elbette iddialarımız büyük olacak. Çünkü biz, tarihteki konumu bakımından bu büyüklüğü bütün imkânları ile yaşamış bir milletin çocuklarıyız.

Geçmişte dünyaya izan veren devlet olma pozisyonumuz, bir şekilde üzeri örtülmüş ve küllenmiştir. Ülkemiz, tarihte oynadığı rolü yeniden oynama iddiasını son yıllarda tekrar gündeme getiren bir ülke haline gelmiştir. Türkiye, artık başkalarının gündemlerine tabi olan değil, kendisi gündemini belirleme iradesi ve gücünü gösteren bir ülke konumundadır. Çevremizde olup bitenlerin de bundan kaynaklanan rahatsızlıklar olduğunu düşünüyoruz. Bunlar olacak; fakat bu kervan elbette ki tarihsel sürecine ve gücüne bağlı olarak devam edecek. Bu ülkenin tarihsel misyonuna ve gelecek umutlarına ışık tutacak tarihsel bir süreç, başkaları istese de istemese de yaşanacak.

Faydasız ilmin hiç kimseye faydası olmayacak. Bilgi paylaşıldıkça hem insanların hem toplumun zenginleşeceğine inanıyoruz. Bütün bunların bir şekilde insanlığa faydalı olmasını temenni ediyorum. Burada buluşacak görüşler, daha sonra pratiğe dökülme noktasında yeni çalışmalara zemin hazırlayacak. Bu noktada konuşmacılarımıza, hocalarımıza ve aramıza katılan değerli panelistlere çok teşekkür ediyorum. Onların bu alanda söyleyeceklerinin çok kıymeti var. Çünkü biz, bilginin aynı zamanda büyük bir güç olduğuna inanıyoruz.



Bu bakımdan bu toplantılarımız bizim için fevkalade yararlı olacak. Büyük hayallerimiz olacak, büyük düşüneceğiz. Büyük tasarımlarımız olacak, ama asla hayalperest olmayacağız. Geleceğimizi kurma noktasında, bilimin rehberliğinden hiç kopmadan yolumuza devam edeceğiz. Niyetimiz bu olduğu sürece de milletimize, insanlığa çok güzel bir gelecek hazırlanmış olacaktır. Toplantılarımızın muhakkak başarılı geçeceğine olan inancımı tekrarlamak istiyorum. Bu düşüncelerle hepinize saygılar sunuyorum.



Tersane

## Bartın Valisi Bülent SAVUR

Değerli Rektörüm, Rektör Yardımcılarım, değerli akademisyen arkadaşlar, katılımcılar, hanım-efendiler beyefendiler ve sevgili basın mensupları hepinizi bu güzel Cumartesi sabahı sevgi ve muhabbetle selamlıyorum. Bize bu birlikteliği sağladıkları için de sayın rektörümüze ve değerli akademisyen arkadaşlara teşekkürler ediyoruz. Konu teknik bir konu ben mühendislik eğitimi almadım. Ama konunun tabii ki ekonomik, sosyal ve kültürel boyutları var. Türkiye'nin bu konularda dünyadaki yeri açısından izninizle birkaç cümle ifade etmek istiyorum. Efendim biz müstemlekelikli kabul etmeyen bir ecdadın torunlarıyız. Bildiğiniz gibi tarih içerisinde müstemlekeler genelde askeri işgallerle oluşmuştur. Yani bir ülke güçlü askeri varlığı ile bir başka ülkeye giriyor, insan ve doğal kaynaklarını alıp gidiyor. Elhamdulillah biz öyle bir tarihten gelmiyoruz. Biz çıkarıcı değil fetihçi bir zihniyetin ve dünya barışının evlatlarıyız.

Günümüz dünyasında müstemleke oluşturmak fiili işgallerle ya imkansız ya da çok pahalı hale geldi. O zaman yeni stratejiler geliştirildi ve iktisadi işgaller başladı. Birkaç yıl önce Kenya ziyaretim olmuştu. 1963 yılında Kenya İngiltere'den bağımsızlığını almıştı. Ortada bir bağımsız devlet var. Bağımsız bir devlet işleyişi var. Ama bakıyorsunuz iktisadi anlamda üretim yapan veya para transferi yapan kim varsa hepsi İngiliz. Pekiyi, bağımsızlık nerede kaldı? Efendim kendi kamu kurum ve kuruluşları var. Valisi kendinin, belediye başkanı kendinin ve hatta sembolik bir ordusu da var. Ama üretim noktaları yabancıların elinde. İnsanlar hala beyaza adama efendi diye bakıyorlar. Orada, müstemlekelikliğin getirdiği sükunu görüyorsunuz. Şimdi şükürler olsun bizim atalarımız bize böyle bir memleket emanet etmedi.



Ruhları şad olsun. Bugünün bağımsızlık mücadelesi, iletişim ve ulaşım araçları sayesinde küçülen dünyada iktisadi olarak güçlü olmamızla aynı manaya gelmektedir. Bizler 1980 başlarına kadar, yaklaşık 3 milyar USD ihracat 8 milyar USD da ithalat ile kendimizi oyalayan, yerli malı haftası diye de sıralarımıza masalarımıza fındık fıstık koyup övünen bir psikolojik ortamdan geliyoruz. Şimdi çok şükür dünyanın en büyük 16. ekonomisiyiz. Bu, paranız geçiyor, pasaportunuz itibar görüyor ve Türkçeniz konuşuluyor demektir. İşte bu günün mücadelesi, bu çerçevede yapılan iktisadi mücadeledir.

Bugün, dünyanın en büyük 16. ekonomisi olmak bizi tatmin etmiyor. 2023 vizyonumuzda, yani cumhuriyetimizin 100. yıl dönümünde, dünyanın 10. büyük ekonomisi olmak istiyoruz. O zaman herkesin ama herkesin toplumun her kesiminin bir seferberlik ruhu içerisinde çalışması ve vazifelerini yerine getirmesi gerekmektedir. Manevi bir sorumluluk hissiyatı ile çok çalışmak, üretmek, pazarlamak ve dünya siyasetinde etkili, yapıcı, kurucu bir rol oynamak mecburiyetindediriz.

## BATI KARADENİZ I. GEMİ İNŞA ve ENTEGRE SANAYİİ ÇALIŞTAYI

İlimizde bütün bunları düşünen ve gereği için önemli adımlar atan bir üniversite olduğu için mutluyum. Hepinize sonsuz şükranlarımı ifade ediyorum. Böyle bir ilin valisi olduğum için çok mutluyum. Bu çalışmalar limanlarımızın önemini artırır ve daha hızlı büyümemize kalkınmamıza vesile olur diye düşünüyorum.

Sabırla beni dinlediğiniz için teşekkür ediyorum. Çalıştayın öncelikle ilimize, mülkemize ve hatta dünyamıza hayırlı uğurlu olmasını diliyorum. Tüm akademisyenlerimize, ülkemizin her bir yerinden gelen tüm katılımcılara teşekkürlerimi sunuyorum. Gözümüz, gönlümüz, kapımız her zaman sizlere açıktır. Efendim bu hissiyatla, bu düşüncelerle, bu bakış açısıyla sizleri bir kez daha selamlıyorum. Beni davet ettiğiniz için de tekrar teşekkür ediyorum.



Ereğli Tersanesinde Bir Geminin Suyu İndirilmesi

## BATI KARADENİZ I. GEMİ İNŞA ve ENTEGRE SANAYİİ ÇALIŞTAYI



Kraliçe 1. Elizabeth devrinin en ünlü İngiliz gemicisi Sir Francis Drake'in gemisi Golden Hind'in bir eşi olan Türk Golden Hind Tekkeözü'ndeki özel bir tersanede üç yılda tamamlanarak denize indirilmiştir.



## I. OTURUM: Bölgesel Kalkınmada Batı Karadeniz Gemi İnşa ve Entegre Sanayii

Oturum Başkanı: Prof. Dr. Mete GÜNDOĞAN

Öncelikle panelistleri yerlerine davet ediyorum. Yerelden ve tekne yapımcısı Gemi Mühendisi Hüseyin Çoban, Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Güldem Cerit, Oruç Reis Denizciler Kulübü, ODEK, yönetim kurulu üyesi Sn. Ertan Özyardımcı ve İİBF, İktisat Bölüm Başkanı Yrd. Doç. Dr. Said Ceyhan. Öncelikle Bartın'da gemi inşa sanayi,geçmiş, tarihi ve çalışmalarıyla birlikte tebarüz eden ve sürekli bunları gündeme getiren Gemi Mühendisi Hüseyin Çoban beyefendiye söz vermek istiyorum. Daha sonra Ertan Özyardımcı'ya söz vereceğim. Bizlere hem bölgemiz, hem ülkemiz hem de dünyadaki denizcilik ve gemi inşa faaliyetleri ile ilgili bilgiler verecektir. ODEK ile ilgili bilgiler de verebilir. Bizlere iyi bir ufuk türü çezecektir. Daha sonra hem vizyonumuzu pekiştirsins hem de bizim önümüzü aydınlatsın diye Prof. Dr. Gülden Cerit hocamıza söz vermek istiyorum. Son olarak da hem sosyal hem de ekonomik açıdan konuları ele alması için Yrd. Doç. Dr. Said Ceyhan hocamıza söz vereceğim.



## BİRİNCİ OTURUM

BÖLGESEL KALKINMADA BATI KARADENİZ GEMİ İNŞA ve ENTEGRE SANAYİİ

# İKİNCİ OTURUM

BÖLGESEL KALKINMADA BATI KARADENİZ GEMİ İNŞA ve ENTEGRE SANAYİİ

## Gemi Mühendisi Hüseyin ÇOBAN

Gemi İnşa Mühendisiyim ve 20 yıldır bu bölgede ahşap tekne yapıcılığının içindeyim. Geleneksel mesleği modern yapılara dönüştürmek için çabalar sarf ettim. Kurucuşile'de birincisi açılan Türkiye'de Ahşap Yat İnşa Meslek Liselerinin açılması raporunu hazırladım ve müfredat programını yazdım. Bu okul ülkemizde ilk defa 1996 yılında Kurucuşile'de açıldı ve 3 yıl bu okulda Yat tipleri, Yapım teknikleri, Yat donanımları derslerini verdim.

Tekkeönü Piri Reis Yat Yapım kooperatifine tahsis edilen alanda modern bir tekne yapım alanının kurulması için çalışıyoruz. Tekkeönü ve Kurucuşile Osmanlı döneminin savaş gemilerinden yük gemilerine, yakın sahil pazar kayıklarından balıkçı teknelerine kadar pek çok tekne tipi üretmiştir. Şimdi de bu geleneksel meslek çağdaş yapım yöntemleriyle uyum sağlayarak modern yatlar yapmaya devam ediyor. Kooperatifleşme ve yeni tersane alanları, meslek lisesi ve Gemi İnşa Yüksek Okulu, bölgeye öncülük yapan mühendisler geleneksel mesleğin dünya çapında iddialı hale gelmesini sağlıyor. Bu bölge Türkiye'nin en önemli üretici güçlerini üreten insanların olduğu bir bölgedir. Bakınız Kastamonu'ya, Safranbolu'ya Bartın'a; yapı ustalarının taştan ve ahşaptan yaptığı evleri göreceksiniz. Bu coğrafya üreten insanların, kentler kuran, yapı yapan insanların bölgesidir. Ülkemizin 3 Demir Çelik fabrikasından ikisi Karabük ve Kdz. Ereğli demir çelik fabrikaları bölgemizedir. Çok sayıda insanın çalıştığı maden kömüründeki emekçileri düşünün. Bütün bu işkollarının varlığı bölgeyi üretken, yeni teknolojilerle tanışmaktan korkmayan ve çalışma disiplini olan insanlar bölgesi yapmıştır. Bu bir bölge için çok büyük bir birikimdir.



Denizcilere gelem; Karadeniz en az doğal limanları olan bölgedir. Bartın ırmağı gibi, Amasra koyları gibi yerler çok nadirdir. Karadeniz'in söylendiği gibi korkunç bir deniz değil. Sadece eski zamanlarda doğal koylarının azlığı nedeniyle sığınma zorluğu olan bir denizdir. Aslında her yerdeki fırtınalar, dalga boyları aynı olmasına rağmen eskiden çok küçük çok az sayıda limanları olduğu için zor bir denizcilik vardı. İşte bu zor denizciliği başarıyla yenen insanların, İnebolu'dan Bartın'a, Akçakoca'ya kadar gemi adamlarının yetiştiği ve tekne yapan ustaların olduğu bir bölgedir burası. Süveyş kanalının bütün ağaçları bölgemizden gitmiştir. Buranın insanı ormandaki ağaçtan tekne üretti, yaptığı tekneye kaptanlık yaptı, Armatörlük etti. Burada yalı kahveleri kalite kontrol okuludur. Teknelerin denizciliği, dengesi, iyi yapılıp yapılmadığı sohbetlerin ana konusudur.

Başarı öykümüz şudur; her dönemde sağlam ve denizci tekneler yaptık. Üstelik dünyanın uzun ömürlü ve sağlam olacağını düşünerek girdiği Plastik-Fiberglas tekne yapımından geri dönmeye çalıştığı, doğal malzeme olarak ahşaba geri dönmeye çalıştığı bir dönemde biz onu hiç terk etmedik. O ahşap tekneciliğe hiç ihanet etmedik plastiğe geçmedik. Şimdi bu mesleği Bartın Üniversitesi geliştirmeli, Bartın Valiliği, Belediyeler ve Sivil girişimler Bartın'ın bir mücevheri olarak saklamalıdır.

Bartın Deniz Müzesi'nin kurularak bölgenin bu mücevher değerindeki mesleğinin değerlerinin özenle saklanması, yeni nesillere aktarılması ve kültür turizmüne önemli bir katkı açısından sergilenmesi bu günlerde önemli bir görev olarak önümüzde durmaktadır. İşte şimdi izleyeceğimiz filmimizde bu yörenin el emeği göz nuru tekneleri; Çektirme'leri, Bumbarta'ları, Balıkçı Kayıklarını, Modern Yatları ve onlara can veren elleri izleyeceksiniz.



Bartın'da Ahşap Gemi Yapımı

Ertan ÖZYARDIMCI

## GEMİ İNŞA SANAYİSİNİN TÜRKİYE VE BATI KARADENİZ İÇİN YERİ VE ÖNEMİ

Türk denizciliği uzun seneler boyunca finansman darlığı ve devlet politikalarının korumacılığından dolayı gerekli gelişim ivmesini yakalayamamıştır. 1980'li yılların ardından devlet tekelinin pek çok sektörde kalkması, Türk pazarının dünya pazarlarıyla entegrasyonuna verilen önemin artması, bölgesel olarak lojistik merkezi ve enerji koridoru haline gelme çabaları ve özelleştirilen kamu kuruluşlarının iç ve dış pazara hizmet etme anlayışı ile Türk denizcilik sektörü de kendini aşan bir gelişme sergilemiştir. 1980'li yılların başında tersaneciliğin Haliç'ten Tuzla'ya taşınması Türk gemi inşa sanayisinde yeni oluşumların meydana gelmesini sağlamıştır.

Daha önce Haliç'te faaliyet gösteren firmalar küçük çaplı üretimlerle meşgul olurken Tuzla'ya taşındıktan sonra özellikle çelik gemi inşasının hızlı bir şekilde gelişmesine ve tanınmasına katkıda bulunmuşlardır. Özellikle Avrupa kökenli müşterilerden 2008 yılında yaşanan global krize kadar çeşitli tip ve boyutta gemi siparişleri Tuzla tersaneleri tarafından sahiplerine teslim edilmiş ve milyonlarca dolarlık ihracat hacmi oluşturulmuştur.



Devlet Planlama Teşkilatı tarafından hazırlanan 9. Kalkınma Planı'nda Gemi İnşa Sektörü için 2007-2013 için bir projeksiyon belirlenmiştir. Bu projeksiyonda sektörün GZFT (SWOT) analizi yapılmıştır. Bu analizler sonucunda sektörün,

**Güçlü Yönleri;**

- ❖ Kimyasal Tanker ve konteynır gibi belli tip ve tonajdaki gemi inşasında son yıllarda yakalanan olumlu trend artarak sürmekte, Tuzla Bölgesi, Avrupa'da bu tip gemilerin inşasında özellikle tercih edilmektedir,
- ❖ Mega Yat siparişlerinde tersanelerimiz dünyanın dördüncü büyük inşacısı durumundadır ve iyi bir eğilim yakalanmıştır,
- ❖ Gemi inşa sanayinde iş gücü kaliteli ve ucuzdur,
- ❖ Pazara olan yakınlık, uygun coğrafi konuma sahip olunması önemli bir faktördür (Türkiye 4 saatlik uçuş mesafesinde 54 ülke, 1,5 milyar nüfus, dünya ticari hacminin %25'ini sağlayan bir bölgenin tam ortasındadır.),
- ❖ Gerçekleştirilen kontratlar (teslim edilen) ile dünya piyasasında önemli bir yer edinilmiştir.

**Zayıf Yönleri;**

- ❖ Sermaye ve finansman yetersizliği,
- ❖ Arazi mülkiyeti ve teminat sorunları nedeniyle kredi bulamama,
- ❖ Kapasite kullanım oranlarının düşük olması ( $\approx$ %45),
- ❖ Tek parçada büyük tonajlı gemi inşa kabiliyetinin yetersizliği,
- ❖ Sektörün ihtiyaç duyduğu nitelik ve nicelikte gemi sacının ülkemizde üretilmemesi,
- ❖ Pahalı enerji fiyatları,
- ❖ Gemi inşa yan sanayi sektörünün ürün çeşidi, belgeli üretim yetersizliği ve standardizasyonu,
- ❖ Eğitimli ara eleman yetersizliği,
- ❖ Üniversite eğitiminin yeterli desteği görmemesi ve sahip olduğu potansiyeli tam olarak sektöre aktarmada karşılaşılan güçlükler,

**Fırsatları;**

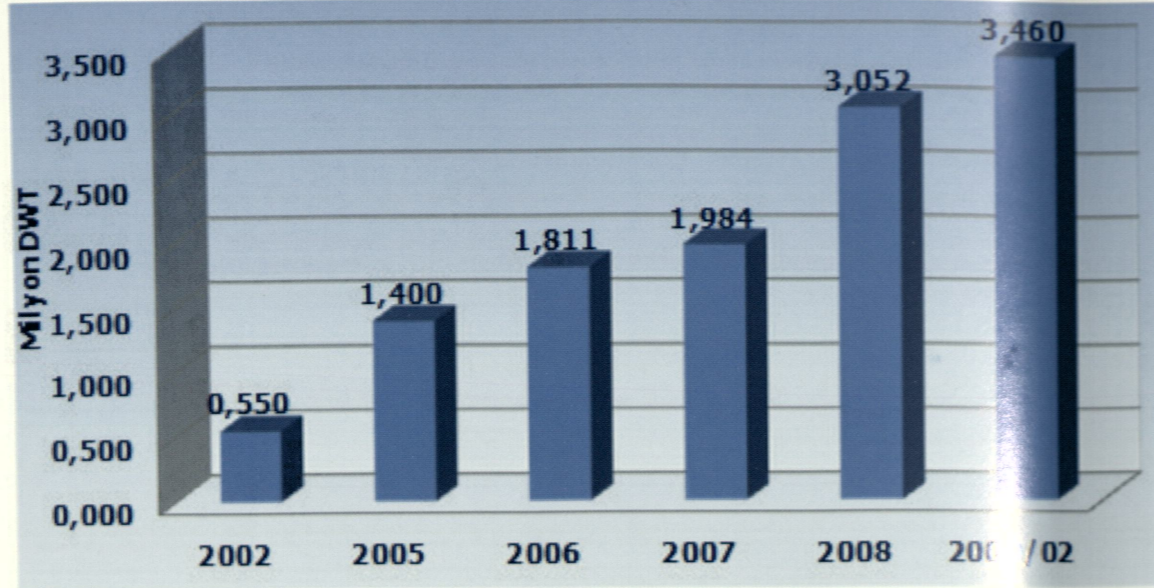
- ❖ Türk insanının girişimci yapısı,
- ❖ Bakım-onarım ve yeni gemi inşa açısından uygun coğrafi konuma sahip olunması,
- ❖ Dünya yeni gemi talebindeki artış trendinin—azalarak da olsa— hala sürmesi ve bu beklentinin bir süre daha sürme olasılığı,
- ❖ Koster filomuzun yenilenmesi potansiyelinin varlığı,

**Tehtidleri;**

- ❖ Konjonktürel olarak piyasadaki talebin azalması,
- ❖ Gemi inşa sanayinde önde gelen ülkelerin sahip olduğu imkân ve kabiliyetler doğrultusunda atılım yapmaları,
- ❖ Dünyada korumacılığın artması,
- ❖ Gemi inşa konusunda rakip ülke tersanelerinin rekabet gücü, özellikle Çin,
- ❖ AB'ye uyum çerçevesinde yaşanabilecek mevzuat ve teknoloji yetersizlikleri,
- ❖ Ters yönde yaşanabilecek uluslararası parite hareketleri,
- ❖ Enflasyon, yüksek enerji fiyatları,
- ❖ Olası gelebilecek yeni vergiler ve vergi artışları,

olarak belirlenmiştir. Belirlenen bu projeksiyonun 2008 krizinden önce yapıldığı da unutulmamalıdır. Bugün itibarı ile ülkemizdeki faal veya kısmi faal tersane sayısı 70 iken yatırımına devam edilen tersane sayısı 56'dır. Yatırımına devam eden tersanelerin üretim kapasitesi 3.77 milyon DW /yıl olarak ön görülmektedir. Yatırımlar bittiğinde Türkiye 7 milyon DWT/yıl gemi imalatı kapasitesine ulaşacaktır. Bu bilgiler Türkiye'nin gemi inşa sanayinde bölgesel bir güç olduğunu gösteren en net değerlerdir. (Kaynak: T.C Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı)

### ÜLKEMİZ TERSANELERİNİN PROJE KAPASİTELERİNİN YILLARA GÖRE DEĞİŞİMİ



Kaynak: Denizcilik Müsteşarlığı

Deniz yolu ile yapılan ticaretin yıllara göre dökümüne baktığımızda 2003 yılında yapılan ithalat, ihracat, transit ve kabotaj hareketlerinin toplamı 190 milyon ton iken 2008 yılında bu değer 315 milyon ton olmuştur.

Yıllar	Toplam Yükleme (Ton)	Toplam Boşaltma (Ton)	Genel Toplam (Ton)
2003	60.374.184	118.315.371	189.906.753
2004	71.664.612	135.634.571	207.299.183
2005	68.410.065	138.327.061	206.737.126
2006	77.987.625	158.881.798	236.869.423
2007	91.222.995	171.859.818	263.082.813
2008	142.213.110	172.397.818	314.610.928

(Kaynak: T.C Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı)

Faal durumdaki Türk sahipli deniz filosu 2003 yılında 8.817 milyon DWT iken 2009 yılında filo tonajı 15.328 milyon DWT olmuştur (Kaynak: Lloyd Register Fairplay). Bu tonaj ile Türk armatörü filo bazında dünya sıralamasında 16. sıraya yerleşmiştir. 01 Ocak 2011 itibarı ile Türk gemi filosu yaklaşık 20 milyon DWT gelmiştir. "Bu tonaj dünya toplam filosunun neresinde kalmaktadır?" diye sordüğümüzde tüm dünya filosunun aynı tarih itibarı ile yaklaşık 1.4 milyar DWT olduğunu görmekteyiz. Yani tüm Türk filosunun dünya filosundaki payı yaklaşık %1.5'dir. İşte bu soru ve cevabı küresel pazarda oyuncu olmanın ne kadar önemli ve zor olduğunu ortaya koymaktadır.

Denizcilik sektörünün çarklarının dönüşünde çok ciddi finansal destekler gerekmektedir. Açıkçası ülkemizdeki denizcilik sektörünün şu an içinde bulunduğu asıl sıkıntı finansal sıkışıklıktan kaynaklanan nakit akış problemi'dir. 2009 yılında dünyada gemi finansmanı sağlayan ilk 25 bankanın toplam kredi miktarı 333 milyar USD olmuştur, bu rakam bir önceki yıla göre sadece %10 azalma göstermiştir. Ancak ülkemizde bu düşüş çok daha dramatik boyutlarda gerçekleşmiştir.

#### Gemi sanayindeki üretim bölgesel olarak şu şekildedir;

Uzak doğudaki sanayi devi olan üç ülke Çin Halk Cumhuriyeti (ÇHC), Güney Kore ve Japonya tüm gemi üretiminin %94'ünü yapmaktadırlar. Geri kalan %6'lık bölüm ise dünyanın geri kalan tüm gemi inşa ülkelerince paylaşılmaktadır. Üçlünün ardından gelen ülke olan Filipinlerin pazar payı %1.4'tür.

Üç büyük harici ülkeler, koster, römorkör, açık deniz tekneleri, araştırma gemileri ve yük taşımayan özel gemiler gibi imalat maliyeti/DWT oranı yüksek, imalat maliyeti hesabında işçilik/imalat maliyet oranı düşük gemiler üretmektedirler.

Yukarıdaki bilgiler ışığında Gemi Sanayimizin durumu ve karşısındaki zorlukları tahmin etmek hiç de zor değildir. Bir kıyaslama olması açısından Güney Kore'ye ait bir iki bilgiyi hatırlatmakta fayda var.

Güney Kore'nin üç büyük tersanesinin isimleri Daewoo, Hyundai ve Samsung, bu firmalar gemi sanayinden başka çok sayıda farklı sektörde de dünya liderliğine oynamaktadırlar. Yani tersanelerimizin rakiplerinin her biri tek başına küçük bir ülke ekonomisi kadar büyükler. Gemi sanayinin en önemli girdisi olan sac üretiminde G. Kore dünya altıncısıdır. Tersanelerin sac tedarikinde dışa bağımlılığı yoktur.

HANJIN ve HMM gibi dünyanın en büyük 20 liner firmasından ikisi G. Kore merkezli olup tüm yeni inşalarını kendi ülkelerinde yaptırmaktadırlar.

## BATİ KARADENİZ I. GEMİ İNŞA ve ENTEGRE SANAYİİ ÇALIŞTAYI

Bir diğer önemli konu ise imalattaki işçilik maliyetleridir. 1998 – 2007 yılları arasında 7.90 USD/saatten 23.30USD/saate çıkmıştır. Ancak teknolojik yatırımlar ve geliştirmeler sonucunda bu maliyet işlenen tonaja karşı harcanan saat düşürülerek %1,67 civarında maliyetlere yansımıştır.

Türkiye enerji ve hammadde de dışa bağımlı bir ülke konumundadır. Bununla beraber sanayinin üzerinde çok ciddi vergi yükleri bulunmaktadır. Öz kaynakları kısıtlı ve finansman giderleri rakiplerine göre çok yüksek olan Türk tersanelerinin, rakiplerinin yeni inşa pastasından %30 – 35 pay aldığı durumda %1 – 2 pay için uğraşması bu koşullarda ayakta kalmasına yetmeyecektir. Bu nedenle tersanelerimiz büyük ölçekli yeni inşa hedefinden uzaklaşıp, gemiyi oluşturan ekipmanların imalatına hız vermelidir. Ayrıca hızlı ve düşük maliyetli tamir tersaneleri olarak kendilerini revize etmelidirler. Bugün gemiler Uzak Doğu'da inşa edilebilir ancak gemilerin yapımını finanse eden ve gemilere yük bağlayan bölge Avrupa'dır. Akdeniz Ege ve Karadeniz'de gemilerin bakım tutum ve kısa süreli tamirlerinde bölgedeki en istikrarlı yer Türkiye'dir. Türk Gemi Sanayi bu bilinçle daha hızlı, daha kaliteli ve hesaplı tamir tersaneleri için yatırımlarını yapmalıdır. Tersaneci ve sanayici el ele vermeli tamirdeki yerli katkı payı artırılmalıdır. Devlet destek verecekse tamir tersanelerine ve sektöre ekipman üreten kurumlara vermelidir. Bu manevra Türk gemi inşa sanayisinin önümüzdeki 30 yılda dünya gemi sanayinde söz sahibi olmasına ciddi katkı sağlayacaktır.



Bartın Irmağında Bir Tekne

## BATİ KARADENİZ I. GEMİ İNŞA ve ENTEGRE SANAYİİ ÇALIŞTAYI

Son on yılda Türkiye'de yaklaşık 500 adet ticari gemi yapılmıştır. Bu gemiler ana makinesinden, boyasına, sacından, radarına kadar pek çok üründe yabancı markalar ile donatılmıştır. Bu gemilerdeki %100 Türk katkı payı sadece işçilik kısmıdır. Günümüzde gemi inşasında yerli katkı payı %50 olduğu öngörülmekte olup, askeri gemilerde bu oran %65 civarına ulaşmıştır. Son on yılda ortalama %25 yerli katkı payı ve gemi başına 10 milyon USD'lik bir imalat maliyeti olduğunu düşünürsek, oluşturduğumuz 5 milyar USD'lik yeni inşa pazarının 3.75 milyar USD'lik kısmı tekrar ülkemizi terk etmiştir.

Eğer gemi sanayimizde yerli katkı oranı yüksek olsaydı memlekete getireceği fayda daha fazla olurdu. 10 senede ticari gemilerde küresel pazarın %1,5 – 2 lik diliminde oluşan 5 milyar USD demek küresel olarak 300 milyar USD'lik bir büyüklüğü simgelemektedir (ileri teknoloji gemiler, askeri gemiler ve yatlar hariç). Türk sanayicisi gemi inşa sektörümüze hizmet ve ürün verdiğinde aslında küresel marketin ancak %2 sine ulaşmış olacaktır. Bazı nitelikli ürünlerin üretimini yapabilmeyen sanayicimiz çok kısa süre sonra dünya pazarına açılacak ve gemilere dünyanın neresinde yapılırsa yapılsın ürününü pazarlayacaktır.

Gemi sanayi küresel düşünüldüğünde çok yüksek hacimli ve nitelikli insan ve yatırım gerektiren bir sektördür. Bu sanayinin en elit ve yüksek kazançlı kısmı ise açık deniz enerji sektörüdür. Bu sınıfa geçebilmek için önce ticari gemilerdeki kaliteli imalat ve tamir altyapımızı geliştirmeli ve sektörümüze güçlü sanayicilerimizi dahil etmeliyiz. Karadeniz önümüzdeki yılların en önemli enerji havzası konumundadır, denizde petrol, gaz arama ve çıkarma işleri her geçen gün artmaktadır. Bu tesislerin kurulum, bakım ve tutumunda söz sahibi olabilmemiz için hazırlıklı olmalıyız. Kriz her zaman olabilir ancak krizden çıkış yolları da her krizin ardından kesinlikle önümüze gelmektedir. Türkiye, coğrafi konumu, genç nüfusu, girişimcileri ve gelişen ticari becerileriyle Akdeniz'den Karadeniz'e bölgenin gemi sanayindeki lideridir. Devlet kurumlarının teşvik ve işletme ruhsatlarını verirken girişimcileri doğru yatırım yapmaları ve ulaşılması gereken pazarlar konusunda yönlendirici olmaları çok önemlidir.



Ereğli Tersanesi

Bunun yanında akademik kurumlarımız olan Üniversitelerin de reel sektör ile ortak çalışmalara ve projelere dahil olması gereklidir. Özellikle Ar-Ge çalışmalarında üniversitemizin kullanılması öğrenci ve öğretim üyelerinin sektöre daha hakim olmalarını sağlayacaktır.

Gemi sanayimizin devamlılığı ve kalkınması için gemi ekipmanları üretimi ve gemi tamiri dallarında çalışmaların yoğunlaşması gerekmektedir. Yeni inşa içinde bulunduğumuz bölgenin genel şartlarına ve taleplerine çok uygun bir hedef değildir. Hızlı nakit akışı, sipariş sürekliliği ve market hakimiyetimiz açısından bakıldığında tersanelerimizin tamir ağırlıklı olması ve sektörümüzün dışındaki bazı büyük sanayicilerin de gemi sanayine destek vermesi gerekmektedir. Dünyada ticaret olduğu sürece ne tamir ne de ekipman talebi bitmeyecektir.

### Batı Karadeniz için Gemi İnşa Sanayinin Yeri ve Önemi

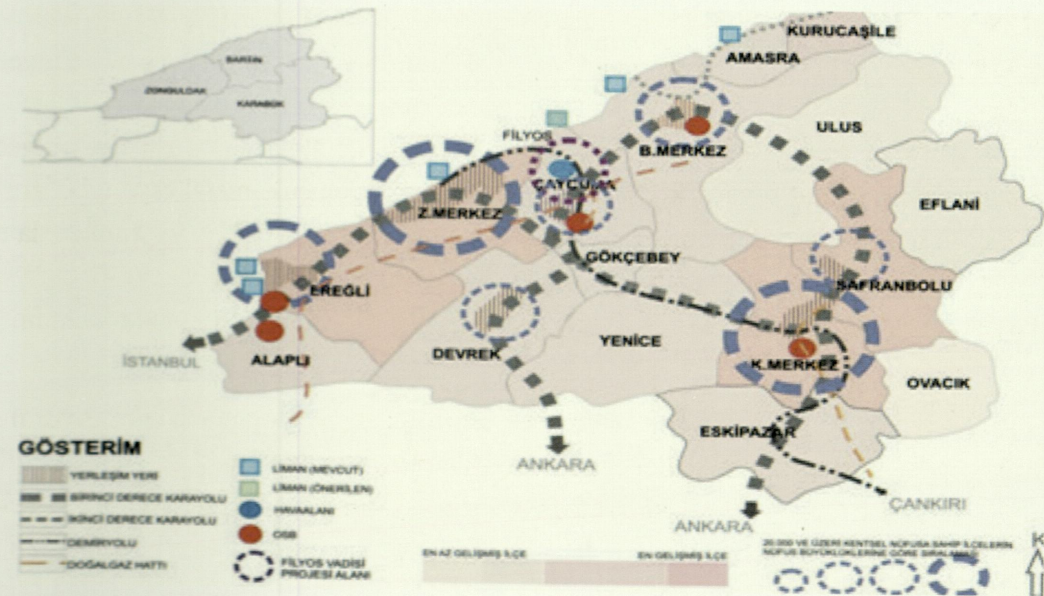
Batı Karadeniz Bölgesi, Zonguldak ile birlikte Zonguldak'ın ilçesi iken 1991 yılında il statüsüne kavuşan Bartın ve aynı şekilde Zonguldak'ın ilçesi iken 1995 yılında il statüsüne kavuşan Karabük illerini kapsamaktadır. Bölgenin kaderine damgasını vuran iki temel sektör bulunmaktadır. Bunlardan birincisi geçmiş 19. yüzyıl ortalarına uzanan madencilik iken ikincisi Cumhuriyet dönemi ile beraber gündeme gelen demir-çelik sanayidir. 1983'ten beri taşkömürü üretiminde esas belirleyici aktör Zonguldak'ta bulunan Türkiye Taşkömürü Kurumu (TTK) olmuştur. Demir-çelik sektöründe faaliyet gösteren iki dev firma olan Kdz. Ereğli'de bulunan ERDEMİR T.A.Ş. ile Karabük'te bulunan KARDEMİR A.Ş. de bölge ekonomisine önemli avantajlar sağlamaktadır. Bölge genelinde, TTK, ERDEMİR VE KARDEMİR pek çok ailenin geçim kaynağını oluşturmaktadır. Madencilik sektöründe uzun süredir var olan fakat son yıllarda iyice ortaya çıkan sıkıntının aksine, demir-çelik ve buna bağlı yan sanayi ürünleri sektörünün (tersanecilik, oto yan sanayi, vb.) bölge ekonomisi içindeki payı giderek artmaktadır. Son yıllarda daha hızlı gelişim gösteren bu sektör bölge için büyük bir umut teşkil eder hale gelmektedir. Bölgede baskın olan bu iki sektör haricinde tekstil, orman ürünleri sanayi, yapı ve gıda sektörlerinde de faaliyet gösteren firmalar mevcuttur. Tekstil ve gıda sektörlerinin de bölge ekonomisi içindeki payları artmaya başlamıştır. Bölge, teşvik sistemi kapsamında 3. bölgede yer almaktadır. 3. ve 4. bölgede tarım ve tarıma dayalı imalat sanayi, konfeksiyon, deri, plastik, kauçuk, metal eşya gibi emek yoğun sektörler desteklenmektedir. Bunların yanı sıra turizm, sağlık ve eğitim yatırımları da teşvik edilmektedir. Bölgede, OSB parsel tahsislerine merkezde % 70 ilçelerde % 90 indirim uygulanmakta, büyük ölçekli yatırım teşvik belgelilere bedelsiz parsel tahsis imkânı sunulmaktadır.

İller özelinde bakıldığında, Zonguldak İlinin madencilik sektörü ile ön plana çıkmış bir il konumunda olduğu görülmektedir. Madencilik sektöründe yaklaşık 15.000 kişi istihdam edilmektedir. İlde ikinci önemli sektör ise yaklaşık 8.000 kişinin istihdam edildiği demir-çelik sektörüdür. Kdz. Ereğli Demir-Çelik Fabrikalarının varlığı bölgede önemli bir sanayi potansiyeli yaratmıştır. Türkiye'nin tek yassı demir-çelik mamulü imalatının yapılması bölgenin ekonomik ve sosyal yapısının şekillenmesinde önemli rol oynamıştır. İnşaat ve yapı sektörü ise diğer önemli sektörler arasında yer almaktadır. Tekstil sektörü ise yoğun istihdam sağlayan bir başka sektör konumundadır. İlde, Kdz. Ereğli ve Çaycuma ilçelerinde bulunan Organize Sanayi Bölgelerinde

yatırım çalışmaları devam etmektedir. Alaplı İlçesi Organize Sanayi Bölgesi'nde ise yer seçimi yapılmış olup, OSB'nin faaliyete geçirilmesine yönelik çalışmalar sürdürülmektedir.

Karabük İlinde ekonomi, sanayi ve ticarete dayalı olarak gelişmiştir. Özellikle Demir Çelik Fabrikalarının 1939 yılında üretime geçmesinden sonra mikro, küçük, orta ve büyük ölçekli sanayi kuruluşları kurulmaya başlanmıştır. Karabük Demir Çelik Fabrikaları 5 Nisan 1994'te özelleştirilmiştir ve 30 Mart 1995'ten bu yana faaliyetlerini KARDEMİR A.Ş. olarak sürdürmektedir. KARDEMİR'e paralel olarak 211 adet farklı sanayi kuruluşu gelişmiştir. İlde demir-çelik sektörü ağırlıklı bir üretim yapısı mevcuttur. Kardemir yaklaşık 3900 kişi istihdam ederken, demir-çelik sektöründe faaliyet gösteren 32 adet firma ise yaklaşık 1900 kişi istihdam etmektedir. Tekstil sektöründe ise özellikle 1995 yılındaki özelleştirilmenin ardından gelişmeler yaşanmıştır. İlde bu sektörde faaliyet göstermekte olan 9 adet fabrika, 17 adet tesis bulunmakta ve yaklaşık 2200 kişiye istihdam olanağı sağlanmaktadır. Gıda, döküm, orman ürünleri, madencilik sektörleri ise diğer önemli sektörler arasında yer almaktadır. **İlde toplam bir adet organize sanayi bölgesi bulunmaktadır.**

Bartın İli ise iklimi tarım için elverişli olmasına rağmen yeterli alan bulunmadığı için yeterince tarımsal faaliyetlerde bulunulmayan bir il konumundadır. İl genelinde istihdam, daha çok tekstil sektöründe yoğunlaşmıştır. İlde faaliyet gösteren 111 sanayi tesisinden 23'ü bu sektörde faaliyet göstermektedir. Sanayide istihdam edilenlerin yaklaşık % 30'u tekstil sektöründe çalışmaktadır. İlde öne çıkan diğer sektörler ise kimya ve plastik sanayidir. **İlde toplam bir adet organize sanayi bölgesi bulunmaktadır.**



Organize Sanayi Bölgeleri (Kaynak: Batı Karadeniz Kalkınma Ajansı)



Bölge altyapısının gemi inşa sanayine yeterli olmadığı, bugüne kadar oluşan sanayinin madenler, demir çelik, tekstil ve gıda öncelikli olduğu net olarak gözükmektedir. Hali hazırda bölgede kurulmuş olan irili ufaklı ahşap ve sac tekne imalatı yapan tersanelerin geleceği ve bölgeye daha yoğun destek verebilmesi açısından yapılması gereken önceki sayfalarda belirttiğimiz gibi tamir ve varsa bölgesel ihtiyaçlara yönelik yeni inşalar konusunda hedefler oluşturulmasıyla olacaktır.

Dünyada artan petrol ve gaz fiyatlarının etkisiyle derin denizde enerji kaynaklarına ulaşma maliyetinin kabul edilebilir sınırlarda kalmasından dolayı Karadeniz günümüzün en önemli enerji havzalarından biri konumuna gelmiştir. Hazar havzası, Kafkaslar ve Karpatlar'da bulunan gaz ve petrol ile çevrili olan Karadeniz son yıllarda pek çok enerji devinin arama yatırımlarına sahne olmaktadır. Bu durum bölgede çok sayıda açık deniz platformları ve bu platformlara ait hizmet gemilerinin olacağı ve en hızlı şekilde tamir bakımlarının yapılabileceği tamir üslerinin kurulması gerektiğini göstermektedir.

Ayrıca yeni inşa olarak bölgenin daha önce yapmış olduğu yolcu ve diğer amaçlı teknelerin gelişmiş modelleri olan açık deniz yapıları hizmet tekneleri, deniz dibine toru döşeme tekneleri, derin su çapa atma tekneleri ve römorkörler gibi yükte hafif pahada ağır gemileri teknoloji ürünü gemilere yönelmesi önümüzdeki beş on yıl içinde Karadeniz enerji havzasına hizmet verecek en önemli ikmal, inşa ve tamir bölgesi olmasının önünü açacaktır.

Bu bölgeye yapılacak olan her yeni yatırım bölgeden dışa göçe engel olacak, hatta bölge bir süre sonra göç alır hale gelebilecektir. Bu durum bakkalından, fırınına her kesime daha fazla kazanç sağlayacak ve genel olarak refah seviyesi yükselen bir bölge haline gelinecektir. Gemi sanayinin bölgeye verebileceği asıl derinlik budur. Ulaşılabilecek bu nokta halk ile paylaşılmalı ve doğru bilgilendirilmiş bir halk ile planlar uygulanmalıdır. Unutulmamalıdır ki bu tip büyük yatırım ve sanayi projeleri halkın desteğini almadan çok hızlı ve başarılı şekilde yürüyemezler. Bu sanayinin hızla gelişmesi için bölge halkının desteği ivedilikle sağlanmalıdır.



Tersane İşçisi



Bartın Yalı Tersanesi

Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Güldem CERİT

Sayın Valim, Sayın Rektörüm, Değerli katılımcılar,

Batı Karadeniz Bölgemiz'e ilişkin olarak önemli denizcilik projelerinin gündemde olduğu bir dönemde Bartın Üniversitemiz'in ev sahipliğinde Batı Karadeniz Kalkınma Ajansı (BAKKA) işbirliğinde düzenlenen Batı Karadeniz 1. Gemi İnşa ve Entegre Sanayii Çalıştayı'na katılmaktan mutluluk duyuyorum. Bizleri tüm misafirperverliği ile ağırlayan başta değerli Rektörümüz ve Rektör Yardımcılarımız olmak üzere emeği geçen herkese şükranlarımı sunarım.

Toplantımıza her ne kadar "Çalıştay" gibi mütevazı bir başlık verilmiş olsa da konunun geniş olarak ele alınacağı çok değerli katılımcılarımızla birlikteyiz. Denizcilik camiamızdan Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığımızın, **Bilim Sanayii ve Teknoloji Bakanlığımızın** değerli temsilcileri, TMMOB Gemi Mühendisleri Odası Başkanımız, ODEK temsilcimiz, diğer bölge üniversitelerimizden ve özel sektörümüzden değerli konuşmacılarla toplantımızın önemli katkıları sağlayacağını düşünüyorum.



İlk kez ayak basmakta olduğum Bartın ilimiz ve yakın çevresine gelişimizden itibaren daha 24 saat olmadan bu değerli topraklardan öğrenmemiz gereken çok şey olduğunu gördüm. Osmanlı İmparatorluğu'ndan bu yana önemli bir gemi inşa ve denizcilik merkezi olan Batı Karadeniz bölgemizde devletimizin yeni planlamaları ile önemli projelerin arifesinde olmamızın heyecanını yaşamaktan mutluluk duyuyorum.

Devletimiz "Denizci Millet, Denizci Ülke" şiarı ile yola çıkarak ülkemizin denizcilikten aldığı payı arttırmak, milletimizin refahına denizciliğin sağladığı katkıyı büyütme için hepimizin önüne önemli hedefler koymaktadır. Doğanın, ecdadımızın, bizlere bu toprakları emanet edenlerin büyük fedakârlıklarıyla sahip olduğumuz değerli kıyılarımızdan, ülkemizin refahına hizmet edecek, komşularımızın ve giderek tüm dünya uluslarının ihtiyaçlarının karşılanmasında rol oynayacak zenginlikleri yaratmak durumundayız.

Bugün dünyanın ilk 20 ekonomisi içinde yer alan Türkiye, Cumhuriyetimizin kuruluşunun yüzüncü yılı olan 2023'de dünya ülkeleri arasında en büyük onuncu ekonomi olmayı ve 500 milyar dolarlık bir ihracat payına ulaşmayı hedeflemektedir. Bu önemli hedeflere ulaşmada tüm kurumlarımız ve şirketlerimiz gibi denizcilik sektörümüz de neler yapması, hedeflerinin neler olması gerektiğini belirlemiştir. 2009 yılında gerçekleştirilen Ulaştırma Şurasımızda denizciliğimizin her bir alt sektörü ve ilgili diğer alanlar ulusal ve uluslararası uzmanların katılımlarıyla değerlendirilmiş ve hedefler çizilmiştir.

Serbest piyasa ekonomisinin getirdiği rekabet dünyasında başarılı olmamızın yolu rekabet gücümüzü yükseltmekten, bu da farklı olmaktan geçmektedir. Farklılık ise rakiplerimizden daha fazla değer yaratmaya dayanmakta, müşterilerimiz bizi rakiplerimizden daha değerli olarak algıladıkları sürece ürün ve hizmetlerimiz tercih edilmektedir.

Yine çağımızda rekabet yalnızca bizim değil, aynı zamanda mal ve hizmet üretim süreçlerinde bizimle birlikte olan tüm zincir üyelerimizin rekabet güçlerinin yüksekliği ile sağlanabilmektedir. Tedarikçilerimiz, dağıtım kanallarımız, toplumsal paydaşlarımızın her birinin ve bizim onlarla kurduğumuz ağların tümünün gücü bizim rekabet gücümüzü belirlemektedir.

Bu durumda denizcilik sektörümüz de yalnızca kendi çevresi ile değil, tüm sanayi ve hizmet sektörleri, lojistik ağlar, tedarik zincirleri ve sosyal ağları ile kurduğu ilişkilerin gücü ölçüsünde uluslararası arenada güçlü olacak ve ülkemizin önüne koyduğu 2023 hedeflerine ulaşabilecektir. Burada başarı doğru stratejilerin saptanmasından geçmektedir.

Batı Karadeniz Bölgemiz için gerçekleştirilmiş olan Filyos Limanı Projesi böylesi büyük bir entegre denizcilik projesi oluşturma potansiyeline sahiptir ve tüm denizcilere büyük heyecan vermektedir. Ülkemizin en büyük liman kapasitesinin oluşumunu hedefleyen bu proje yalnızca Batı Karadeniz Bölgemiz için değil, tüm Karadeniz ve Marmara ve hatta Ege, Akdeniz ve İç Anadolu bölgelerimiz ve Karadeniz ülkelerini, Hazar havzasını, tüm Orta Asya'yı ve Batı Çin'i kapsayan çok önemli bir projedir. Filyos Limanı Projesi Karadeniz - Akdeniz arasında akacak olan deniz yolu trafiği, bölge sanayisi, gemi inşa sanayimiz, lojistik sektörümüz ve ilgili tüm diğer sektörlerimiz için olduğu gibi bölgedeki istihdam, eğitim, ekonomik ve sosyal kalkınma hedefleri için çok önemli bir umut olmuştur.

Bu önemli toplantı bize Batı Karadeniz Bölgesi'nde gemi inşa ve entegre sanayi ile birlikte Filyos Limanı Projesi'nin de, Valiliklerimizin önderliğinde ve Bartın Üniversitemiz gibi diğer değerli bölge üniversitelerimizin himayesinde olduğunu göstermiş ve Batı Karadeniz Bölgemizde denizciliğimizin emin ellerde olduğu inancımızı pekiştirmiştir. Bizler de İzmir'den denizcilik'e ilişkin tüm görevlerde tüm olanaklarımızla bölgemizin ve üniversitelerimizin hizmetinde olacağımızı ifade eder, saygılar sunarım.



Bartın'da Yalı Tersanesi

DOK Gemi-İş Sendikası Başkanı Necip NALBANTOĞLU

Ben öncelikle burada olmaktan dolayı yaşadığım mutluluğu ifade ederek söze başlamak istiyorum. Batı Karadeniz'deki mevcut gemi ve ahşap tekne sanayinin daha da ileriye taşınabilmesi için bu çalıştayı düzenleyen Bartın Üniversitesi'ne öncelikle çok teşekkür ediyorum.

Türkiye gemi inşa sanayi 70'li senelerdeki o kötü durumunu geride bırakarak, 2008 verilerine göre; gemi yapımı, yat yapımı, gemi bakım onarımı gibi sahalarda 4 milyar USD ihraç yapan bir sektör durumuna gelmiştir. 2004-2008 yılları arası sektörümüzün zirvede olduğu dönemlerdir. İşte bu dönemlerde, yani 2007 yılında, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanımız Sayın Binali Yıldırım'ın ve ilgili diğer bir kaç bakanımızın da yer aldığı bir sektör değerlendirme toplantısında "Lider Ülke; Türkiye" şeklinde bir hedef toplantıya katılanları gerçekten heyecandırmıştı. Çünkü bu hedef bir hayal değildi. Aksine, Osmanlı Devleti'nin kurulduğu ve yayıldığı topraklar üzerinde bulunan Türkiyemiz bu liderliği sonuna kadar hak ediyordu. Fakat 2009 yılında vuku bulan küresel kriz tüm sektörleri etkilediği gibi gemi inşa sektörümüzü de olumsuz etkilemiş ve 2009'dan bu yana bir düşüş baş göstermiştir.



Peki biraz da 2009'daki küresel krizin Türkiye gemi inşa sanayini olumsuz etkilenmesinin sebebine değinelim. 2000'li yılların başında dünya ticaret hacmindeki artış gemilerin daha fazla yük taşımalarını gerektirmiş ve neticesinde daha yeni gemiler ve daha büyük kapasiteli gemiler inşa edilir hale gelmiştir. Bu da beraberinde limanların elleçleme kapasitelerinin artmasını zorunlu kılmıştır. Limanların elleçleme kapasiteleri yeterli olmayınca gemiler limanların açıklarında bir ay kadar bekler oldular. Fakat bu gemilerin taşıyacakları yük için bir zaman taahhütleri vardı. Bu taahhütler yerine gelmeyince yük taşımacılığı denizden karaya doğru yön değiştirerek %3 kadar bir gerileme meydana geldi. Ticaretteki gerileme gemi siparişi iptallerini de beraberinde getirdi. Fakat Çin bizim kadar etkilenmedi bu gerilemeden. Bu konuda olması gereken hamleyi Çin zaten yapmıştı ve Shanghai ve Danya limanlarının kapasitelerini artırmıştı. Ayrıca Çin gemi inşa sanayinin tamamı kendi armatörlerine çalışıyordu. Kısacası Çin, kendi ürettiği yükü, yerli gemi işletmecisi ve yerli gemileri ile taşıması ve devlet desteğini arkasında hissetmesi nedeniyle bizim kadar bu krizi ağır yaşamadı. Yani yük taşımacılığı %3 kadar denizden karaya yöneldi. Tabii bu Türkiye gemi inşa sektöründeki bu düşüşün sonsuza kadar süreceğini söylemek yanlış olur fakat bu noktada düşüşü yükselişe çevirmek için ne yapmamız gerekir, onun değerlendirmesini yapmalıyız.

Türkiye gemi inşa sanayi yükselişe geçerken, acaba Batı Karadeniz bu yükselişin neresinde olacak biraz da bunun üzerine kafa yormamız gerekir. Aslında Batı Karadeniz'in ülkemiz gemi inşa sanayine katkısı hiç de azımsanacak durumda değildir. Baktığımızda; Zonguldak'ta 8 adet, Kastamonu'da 1 Adet olmak üzere çelik gemi tersaneleri, Kdz. Ereğli ve Karabük'teki çelik fabrikaları ve için de bulunduğumuz Bartın'da ahşap yat tersaneleri ve ahşap tekne imalathaneleri, Batı Karadeniz'in bu sektörde ben de varım demesini gerektirecek sayı ve donanımdadır.

Peki, Batı Karadeniz'in sektörel anlamda çehresi nasıl olmalıdır. Batı Karadeniz'in gemi inşa sanayinde önemli bir rol oynaması az önce saydığım şu üçlünün kendini yenilemesine ve sektöre entegre olmasına bağlıdır. Nedir bu üçlü;

- ❖ 1.Çelik gemi inşa,
- ❖ 2.Ahşap yat ve tekne imalatı,
- ❖ 3.Çelik gemi tamirâtı.

Özellikle Kdz. Ereğli'de toplanmış olan çelik gemi inşa tersaneleri 2009 yılındaki krizden nasiplerini almış ve siparişleri iptal edilmiş, gemileri kızakta kalmış ve yeni siparişler alamamıştır. Bu da bir çoğunu, kapılarına kilit vurmaya kadar götürmüştür. Peki kilit vurmaya yerine neden farklı arayışlar içerisine girmesinler? Özellikle Kdz. Ereğli'deki tersaneler teknolojik anlamda Tuzladaki tersanelerden geri değildirler. İşte bu avantaj Kdz. Ereğli'yi, Karadeniz'de limanı olan ülkelerin bakım onarım üssü haline getirebilir. Tabii bunun için mevcut tersaneler fiziki imkanlarını bakım onarım yapabilecek hale uygun şekilde değiştirmesi gerekebilir. İşte burada devreye ne giriyor: devlet desteği. Devletin bu konuya el atıp mutlaka Kdz. Ereğli'nin bir bakım onarım üssü olmasının yollarını açmalıdır. Tabii sadece bakım onarıma bağlı kalınmamalı gerekli pazar araştırmaları ve girişimler neticesinde yeni gemi inşasından da vazgeçilmemelidir.

Gelelim ahşap yat ve tekne imalatına; bu konuda ise herkesin bildiği gibi Batı Karadeniz illeri arasında Bartın öncü konumdadır. Tekneler genelde ticari gezinti ve balıkçılık için tercih edildiği için alan kişi maliyeti göz önünde bulundurmak zorundadır. Fakat yatta ise durum farklıdır. Yat siparişi vermeye ya da satın almaya karar veren kişi için para ikinci belki de üçüncü plandadır. Yat için öncelikli olan estetik görünüm, hız ve iç mekân tasarımıdır. Yat imalatı için çelik, kompozit ya da alüminyum gibi çeşitli malzemeler olmasına rağmen ahşabın önemli bir yer tutması tamamen meraklısına hitap etmesi ve diğer malzemelere göre içinde yaşanılan ortam olarak en sağlıklı olmasıdır. Bartın'ın bu konudaki iş gücü potansiyeli ve tecrübesi düşünüldüğünde Bartın'ın bir yat ve tekne imalat markası olması kaçınılmazdır. Yat ve imalatta Bartın markası ahşap malzemeyle ön plana çıkarılmalı ve diğer malzemelerle yapılabilecek imalatlarla sektörün bu kolu canlı tutulmalıdır.

Çelik sac imalatında Kdz. Ereğli'deki "Erdemir" ve Karabük'te bulunan "Kardemir", gemi inşa sanayine uygun kaliteli sac üretecek alt yapı yenilemesini yaparsa ve beraberinde devlet desteğiyle maliyetlerini istenilen seviyelere çekebilirlerse başta ülkemiz olmak üzere dünya gemi inşa sanayine yönelik sac üretimi konusunda öncü üretim tesisleri haline gelmeleri işten bile değildir. Nitekim Erdemir gemi inşa sacı üretecek alt yapı yenilemesini son yıllarda büyük oranda tamamlamış fakat yüksek kaliteli sac beraberinde yüksek maliyeti getirdiği için iç piyasadan henüz talep görmemiştir.

Şahsi kanaatim odur ki, Batı Karadeniz'in az önce bahsettiğim üçlü hamle ile "Lider Ülke; Türkiye" hedefinin bir parçası olmaması için hiç bir sebep yoktur. Tabii bu üçlüyü destekleyecek bir besleme mekanizmasının da olması gerekmektedir. Nedir bu mekanizma: organize sanayii bölgeleri. OSB'ler ile bu üçlü kendi içerisindeki maliyetleri aşağılara çekerek dünya ile rekabet edebilir hale gelecektir. OSB'siz olmaz. Eğer OSB'ler de bahsettiğimiz üçlü atılımın arka destekçileri haline gelebilirse Batı Karadeniz Türkiye gemi inşa sanayinin lokomotifi haline gelecektir. Bana bu çalıştayda konuşma imkânı verdiğiniz için ve emeldiğiniz için çok teşekkür eder, saygılar sunarım.



Bartın'da Gemi İndirmesi  
Ersin BANKOĞLU Arşivi



**İKİNCİ OTURUM**  
BATI KARADENİZ GEMİ İNŞA ve ENTEGRE SANAYİNİN GELECEĞİ  
**İKİNCİ OTURUM**  
BATI KARADENİZ GEMİ İNŞA ve ENTEGRE SANAYİNİN GELECEĞİ

Oturum Başkanı: Prof. Dr. Vahit BIÇAK

Sayın rektörüm değerli katılımcılar bu sabah son derece faydalı bir toplantı gerçekleştirildi. Hakikaten üniversitelerin rolü bu olmalı. Buldukları bölgenin ihtiyaçlarını doğru tespit ederek, değişik aktörleri bir araya getirerek bölge kalkınmasına katkı sağlayacak çalışmalar yapmalıdır.

Bartın üniversitesi değerli rektörü ve ekibinin böyle bir misyonu başarıyla yürüttüğünü görüyoruz. Bu bizleri fevkalade gururlandırdı. Şimdi ikinci bölüme başlıyoruz. Bu bölümde konuşacak arkadaşların isimlerini söyleyerek yerlerine davet ediyorum. Gemi Mühendisleri Odası Başkanı Sn. Osman Kolay, OSTİM'den ve Başbakanlık eski Başdanışmanlarından Doç. Dr. Sedat



Çelikdoğan, BAKKA'dan Strateji Geliştirme Uzmanı Sn. İlhan Başara, Bartın Üniversitesi, İİBF, İktisat Bölüm Başkanı Yrd. Doç. Dr. Said Ceyhan ve Yıldız Teknik Üniversitesi Gemi İnşa ve Denizcilik Fakültesi'nden Araş. Gör. Ahmet Yurtseven. Çalıştayı konu çok boyutlu bir konu ve ben bir hukukçu olarak olayın hukuki boyutlarını özellikle uluslararası deniz hukuku boyutlarını görüyorum. Mühendisler mühendislik bölümünü görüyor, iktisat bölümü yine aynı şekilde kendi açılarından değerlendirmeler yapıyorlar. Ve herkes aynı konuya farklı bir açıdan bakabiliyor. Bu da çalıştayı verimliliğini artırıyor. İlk sözü, Gemi Mühendisleri Odası Başkanı Sn. Osman Kolay'a veriyorum.



Gemi Mühendisleri Odası Başkanı Osman KOLAY

Ben, zamanımı ekonomik kullanma açısından hemen bazı rakamları vererek sözlerime başlamak istiyorum. Bu aynı zamanda burada sorulan bazı soruların da cevabı niteliğinde olacaktır.

Bugün, Ekonomi Bakanlığı raporunda faal tersane sayısının 87 olduğu belirtiliyor. Bunun 84'ü özel sektöre, 3'ü ise Deniz Kuvvetleri'ne aittir. Özel sektör için GİSBİR' in verdiği tersane rakamı 71'dir. Bunun sebebi, 50 metre ve daha az sahile kıyısı olan yerleri tersane olarak görmemişler ve sayıya dahil etmemişlerdir. Bakanlık nezdindeki tersane tanımından yola çıkarak bu sayıya ulaşılmıştır. Şu an için bir milyon DWT yeni inşa kapasitemiz bulunmaktadır. Hedef 2 milyon DWT olmasına rağmen yatırımı başlanmış olan 54 tane tersanenin kapasitesi 3.7 milyon DWT'dir. Bununla beraber tamir-bakım alanları kapasitemiz 14.6 milyon DWT, çelik işleme kapasitemiz ise 450 bin tondur. Yüzer ve taş havuzlarımız bulunmaktadır. Yüzer havuzlarımızın toplam kaldırma kapasitesi 282 bin tondur ve bu oldukça büyük bir rakamdır. Tuzla'daki yüzer havuzlarımızdan bir tanesi neredeyse Avrupa'daki en büyük havuzlardan biridir. Hedeflerimizde tamir ve bakımla ilgili olarak 15 milyon DWT vardır. 2009 yılında inşalarını bitirip teslim ettiğimiz gemi sayısı 72 ve kapasitesi 550 bin DWT'dir. Bunların çoğu kimyasal tankerlerdir.



Türkiye ile ilgili sipariş değerlerinden bahsedecek olursak, 2008 de 3.1 milyon DWT olan bu değer 2009 da 1.5 milyon DWT'ye düşmüştür. Bu verilere dayanarak sipariş konusunda 2008 de dünyada onuncu sıradayken, 2009 da onbirinci sıraya geriledik. Küçük tankerlerde ise, özellikle kimyasallar dahil yeni inşalar için Avrupa'da (AB ülkeleri) birinci, mega yatlarda ise dördüncüyüz. Dünyageneralinde mega yatlarda dördüncü ve beşincilik sürekli yer değiştirmektedir. Bu sıralamada Almanya, Fransa ve İtalya'dan sonra Amerika ile birlikte yer almaktayız. Yeni inşa konusunda kriz öncesinde altıncı sıralardayken şimdi ise maalesef %0.6 payımızla dünyada yirminci sırada bulunmaktayız. Ekonomik sınırların kalkması en çok gemi ve gemi inşa sanayisinde etkili olmaktadır. Gemi sanayinde rekabet gemiler arası ya da tersaneler arası değil ülkeler arasıdır ve bu Dünyada yeni inşa miktarı parasal olarak 2008 yılında 146 milyar dolardı. 2009 da yaklaşık %1.4 lük bir düşüş ile 144 milyar dolara indi. Bu düşüş çok büyük seviyelerde olmamasına rağmen ülkemizdeki etkisi dramatik oldu. Uzak doğuda gemiyi sipariş verenler armatörlerdi ve bu armatörler verilen siparişleri iptal edemediler. Ticari olarak hancı yolcu ilişkisinden dolayı tersaneler bu siparişleri iptal etmemekle birlikte müşterileri memnun etmek için gemi tipinin ya da boyutunun değiştirilmesine izin verdiler ancak parasal miktarda değişiklik yapmadılar. Türkiye'de ise siparişi veren armatörlerin oranı çok düşüktü. Tersaneler armatörler tarafından kendilerine yaptırılan gemilerin Avrupa'ya satılması sonucu elde edilen yüksek kar marjına sahip olmak için gemileri kendileri için yapmayı tercih ettiler.

Ama ekonomik krizin ortaya çıkmasıyla birlikte üretilen gemiler ellerinde kaldı ya da üretimleri durdu. Bu sırada Türkiye'de tersane sahibi olan armatörler oluştu. Çin'de de tersane sahipleri gemi yapıyorlardı fakat kriz sonrasında devletin verdiği destek ile yarım kalmış gemiler bitirildi ve tersane sahipleri kendi gemileriyle Çin'in yoğun gemi trafiğinde yer alıp yük taşıyarak para kazandılar. Maalesef Türkiye'nin böyle bir şansı olmadı. Bu problemlerin üstesinden gelmek için gemi inşa ve gemi sanayinin ülke ekonomisine olan katkısı göz önünde bulundurularak gerek üretici gerekse işletmecilere yeterli desteğin sağlanması ve ayrıca hem gemi inşası hem de yük taşımacılığına uygun stratejik bölgelerin acil olarak değerlendirilmeye alınması gerekmektedir.

Ertan ÖZYARDIMCI konuşmasında Türkiye'nin gemi inşa sanayinde %45 kapasiteyle çalıştığını söyledi. Çin'de de durum böyledir. Bu krizin sebepleri şudur; bir limanda 9 yük olup 10 gemi varsa hepsi en düşük navlundan gider, 10 yük, 9 gemi varsa da en yüksek navlundan gider. Ancak geçtiğimiz devirde global krizin buradaki gemi sektörünü vurmasının sebebi bu değildir. Dünya ticareti artmış fakat limanların elleçleme kapasitesinde bir artış görülmemiştir. Giden gemiler limanlarda birer ay beklemeye başlamış ve bu bekleme sırasındaki herkesin bir taahhüdü olmuştur. Bu durumda navlunlar arttıkça artmış ve bu da armatörlerin iştahını kabartmıştır. Aynı zamanda order book dediğimiz sipariş defterleri kabarmış ve kabarmıştır. Bunlar iptal edilemeyince de bu gemiler artık peyderpey gelmeye başlamıştır. Arz fazlası çok yükselebilir fakat buna karşılık dünya ticaretindeki azalma %3 lük bir seviyededir fakat arz fazlalığından dolayı küçük seviyedeki bu düşüşün sektör üzerindeki etkisi oldukça büyük olmuştur. Bütün bunları takip edebiliyor olmamız lazım. Geçtiğimiz onlarca yıl boyunca sadece Çin'de bulunan iki tane limana elleçleme kapasitesinin artması amacıyla yatırım yapılmıştır. Bunların birisi Shanghai diğeri de Dalian'dadır.

Ertan ÖZYARDIMCI, 2009 yılı itibariyle 15.8 milyon DWT kapasitemiz olduğunu ve bu rakamla 16. sırada olduğumuzu, 2011 yılı itibariyle de 20 milyon DWT civarında kapasitemizin bulunduğunu belirtmiştir. 2011'de kapasitemiz 22,5 milyon DWT'dir ve bu rakamla dünya 15'incisiyiz. Bu manada ekonomik büyüklük olarak biraz daha iyi durumdayız.

Ticari gemilerde ortalamaya baktığımızda %20'lik kısım sevk sistemidir. Makineyi nereden alırsanız paket halinde pervanesiyle, şaftıyla, redüksiyonuyla tamamını alıyorsunuz. Çünkü arada bir problemle karşılaşmak istemiyorsunuz. Bu nedenden dolayı tersaneciler bir sorunla karşılaşmamak için paket halinde alım yapmaktadırlar. Hatta bazen pompaları bile kapasitelelerinde sorun olmasın diye aynı yerden almaktadırlar. Bu açıdan OSB'ler oldukça önemlidir. Bölgede 5 tane OSB olduğunu öğrendim ve buna memnun oldum. Eğer bir bölgede gemi inşa edilecekse o bölgede OSB bulunması büyük gerekliliktir.

Offshore denizcilik konusunda daha önce de belirtildiği gibi yeni gelişmeler vardır. Eskiden petrolün varil fiyatı 20 dolardı ve o zaman çölde çıkarılırsa karlı oluyordu. Şimdi nereden çıkarılırsa çıkarılırsın karlı durumlar söz konusudur. Dolayısıyla Brezilya başta olmak üzere bütün ülkeler offshore işine yönelmişler ve petrol çıkaracaklardır. Bu iş için Brezilya 30 milyar USD bütçe ayırmıştır.

Bugün Rusya dahilinde çalışan gemilerin yaş ortalaması 44'ün üzerindedir. Yakın zamanda orada panelist olarak bir panele katıldım. Kendi araçlarının yenilenmesi lazım ama gelin burada yapın diyorlar ve bunu söylerken tersaneleri olduğu gibi bırakma niyetleri var. Buradaki amaç istihdam sağlamak ve teknolojiyi bölgeye transfer etmektir.

Burada Hyundai, Samsung ve Daiwoo tersanelerinin Tuzla'nın iki katı olduğu belirtildi. Hyundai'nin iki ünlü tersanesi vardır. Birisi Mipo'dadır ve 1500 dönümdür. Tuzla'nın yalnızca orijinal dolgusu 1100 dönümdür ve yeni dolgularla sanıyorum 1400 dönüme kadar çıkmaktadır. Yani bu durumda bir Mipo Tersanesi olamıyoruz. Rakamsal olarak 71 tane tersanemiz var ama bu 50 metre sahil şeridinde sahip ve üzerindeki tersaneler için geçerlidir. Diğerlerini de sayarsak sayı 71'in üzerindedir. 54'ü ise yatırım halindedir ama günümüz şartlarından dolayı onlar da hayata geçirilememiştir.

Son olarak belirtmeliyim ki üniversitelerde işçi sağlığı ve güvenliğinin de ders olarak verilmesi gerekmektedir. Bu dersler şu an birçok üniversitede yok. Biz Oda olarak bir komisyon kurduk ve çalışmalarımızı sürdürüyoruz.

Üniversitenize tekrar teşekkür ediyorum, çalışmalarınızda başarılar diliyorum.



Bartın'da Gemi İndirmesi  
Çetin ASMA Arşivi

## OSTİM Vakfı Yönetim Kurulu Üyesi Doç. Dr. Sedat ÇELİKDOĞAN

Sayın rektörüm, kıymetli misafirler hepinizi saygıyla selamlıyorum. Sayın Çoban bize güzel ve etkileyici bir film izletti. Bu güler yüzlü insanların, bu uzun yaşayan insanların nasıl böyle olduğu, bu insanların hayatları vs. bütün bunlar tez çalışması yapılacak kadar önemlidir. Hatta bu birkaç tez olacak kadar önemli bir konudur. Bu çalıştayda maksadımız bir şeyler söyleyip bir yol haritası çizmek, bu yol haritasının tartışılacaklarını, düşünüleceklerini listelemektir. Aksi halde çok bilgi vermenin de bir faydası yoktur. Burada ne yapacağız sorusu genelde yok. Çözümlerden bir tanesi Türk Ekonomisini tamamıyla etkileyen ve bizim gündemimizde bir yıldır pozitif olarak yer alan, daha evvelde başbakanlık olarak üzerinde belirli başarılar elde edilmiş bir konu var. Bu "ofset" konusudur. Biz bunu her yerde dillendiriyoruz. Ofset demek yurt dışından aldığımız her hangi bir şey varsa bunun karşılığında şu kadar işin yerli olması şartının konulmasıdır. Bu Türkiye ekonomisi için fevkalade önem arz ediyor.

Çünkü başbakanımızın, ekonomi bakanımızın demeçleri var. Dış ticaret açığının kapatılması için bunun yapılması lazım. Şu anda dış ticaret açığımız Türkiye ekonomisinin kırık noktasıdır. 1936'dan beri böyleydi hala böyledir. Bizim ekonomimizin kırılma noktası döviz açığıdır. Yoksa enflasyon vesaire değildir. Bütçe dengesi değildir. Ofset sayesinde tüm ithal ettiğimiz ürünlerde karşı tarafa 100 lira



veriyorsak karşı taraf bu hizmet yada ürünlerin 50 lirasını bizden almak mecburiyetinde olmalıdır. Bunun için tebliğler yayınlanmıştır. Hatta yerli malına %15 pahalı da olsa al denmiştir. Ama buna uyulmamıştır. Sebebi kanun eksikliğindedir. Bunun için biz OSTİM ve Sanayici grubu bir senedir uğraşyoruz. 5-6 bakanlıktan geçti. En son Sanayi Bakanlığında kanun metni yazıldı. Bu bütün sektörlerimiz için önemlidir. Çünkü burada işlerin otomatik olarak gelmesini istiyorsanız bu kanunun çıkması gerekiyor. Bunun bürokrasiye takılmasının sebebi de bürokrasinin tam manasıyla hadiseyi anlamamasıdır. Şimdi mesela bizim uyguladığımız bir uçak ofset var. 1997'de 54 tane uçak aldık. 54 uçak 2,5 Milyar USD tuttu. Biz dedik ki %50'den aşağı ofset kabul etmiyoruz. Şimdi bu %50 Amerika'da. Amerikan'ın raylı taşıt sistemlerini yapan bir firma var. Amerika'nın 8 eyaletinin raylı taşıt sistemlerini yapmış. Amerika'nın Louisiana eyaletine yapıyor. Louisiana Eyaleti de diyor ki ben sistemi alırım senden fakat %45 yada %65 yerli olmak şartıyla diyor. Bunu ABD de Avrupa da yapıyor. Ve kanunlar çıkmış. Kanun çıkmadan uygulamıyor. Kanun çıkması lazım bu çok önemlidir. Ofsetin faydası nedir? Sizin düşünmenize gerek yok biz pazarınızı veriyoruz. Pazarın karşılığında paranızı da veriyoruz. Siz sadece bu işin nasıl yapacağını düşünün diyoruz. Bu şekilde bugün OSTİM'de 100 tane savunma ve havacılık firması oldu. Bunları küme haline getirdik. Bu küme Başbakan'dan, bakandan randevu alabiliyor. Yabancıların karşısına da tek başına gidemezsiniz. Bir grup hareketi oluyor. Başka ne oluyor. Bütün firmalar rakip olduğu halde orada çok güzel bir paslaşma başladı. Şimdi bu bakımdan can noktalarından bir tanesi bu kanunu herkesin desteklemesi lazım. Bu ofset kanununda bu şekilde imzalanan anlaşma Boeing Firmasının ofset karşılığı imzalanan anlaşması %52 ofset karşılığı 1 milyar USD tutuyordu. 3 sene içinde 1 milyar dolarlık.

Türkiye'ye iş yaptıracaktı. Bu şart yapıldı. Buradan 100 tane küme doğdu. O tarihten bu yana o kadar memnun kaldı ki Boeing Firması bugün TAİ tesislerine giderseniz 14 senedir devam ediyor. Her 3 senede bir 2 milyar dolara çıktı. Ve en basitinden. Bugün TAİ tesisinde 4000 kişi çalışıyor

İkincisi burada bir gemicilik alt yapısı var. Bunun az önce bir arkadaşımız Sümerlere kadar dayandığını söyledi. Bu demektir ki burada bir denizcilik ihtisası var. Personel vardır. Halk arasında bir kimse dua ettiğinde, Allah ona vermiyorsa çocuğuna, ona da vermiyorsa torununa verir diye bir deyim vardır. Bu itibarla buradan muhakkak büyük gemiciler çıkar. Bu jenerasyonun ya oğlundan yada torunundan çıkacaktır. O halde bu insanlar senelerden beri emeğini gerçekleştirmemiz lazım. Bu da ihtisas OSB'dir. İhtisas OSB'nin içerisinde ne olacak. İşte bu da bizim dersimizi çalışacağımız noktadır. Buralarda birçok konu var. Mesela bot gemicilik ya da yolcu gemiciliği veya tamir ve nakliye uzmanlığımız yok, bilgi eksikliğimiz var. Bütün bunlar devlet politikasını gerektirir.

Bu çalışmayı yapıp raporu, Türkiye'nin raporları içerisinde de bulabiliriz. Bu konuda ne eksik bir devlet politikası nede eksik bir hükümet politikası yoktur. Hükümet politikasını gelen hükümet değiştirebilir. Devlet politikası da, değiştirilemeyen iktidarı, muhalefeti ve halkıyla bütünleşmiş, ittifak olmuş bir programdır. Bizim savunma bakanlığımızın oluşturduğu stratejik hedef planı vardır. Bu hedef 25 senelik bir alanı kapsar. Bu plan da iki senede bir güncel değişmelere göre temyiz edilir. İşte devlet planı budur, bütün iktidarda bunu takip eder. 2023 hedeflerimizde 500.000 USD ihracat planı var. Ayrıntılara girdiğimiz vakit, bir planın bulunmadığını görebiliriz. Bunlar içinde sektör analizi yaptığımız zaman öne çıkan üç-beş sektör bulunmakta. Devlet politikası eksikliğimizin tamamlanması gerekiyor. Birkaç çalıştaydan sonra bir sonuca varacağız. Buna bağlı olarak ihtisas gruplarımızı da kurmamız gerekiyor.

Devlet politikası en önemli meselelerimizden biridir. Mesela 1997 yılında yapılan otomotiv politikası bir devlet politikasıdır. Biz bugün bunun meyvelerini yiyoruz. Otomotiv sektörü Türkiye'nin bütün ihracatını karşılıyor fakat yine de yetmiyor. Hatta bizim işçi dövizlerimiz de buna harcanyor. Bu aşamada imalat da tasarım da burada olacak ve bütün dünya bunu görecek. Örnek olarak dobro ve megan marka otomobiller, bunlar sadece Türkiye'de üretilmektedir. Denizcilğe gelecek olursak bir marka haline gelmemiz gerekiyor. Marka olabilmek içinde hem yerli hem de milli olmamız gerekmektedir. Bu ne demek? Bu şoförün sen olduğu anlamına gelmektedir. Yani tasarım bize ait olacak, eksik parçaları dışarıdan da temin edeceğiz. Devlet politikası uygun olması için sağlam bir rapor hazırlamanız gerekiyor. Bizim OSTİM'de, savunma kümesi, medikal küme gibi beş kümemiz var. Mesela bir kümede seksen firma var. Tanzimat'tan beri ithalatçıya her şey serbesttir ama ihracatçıya hep engel vardır. Bu engellerden bir tanesi de standartlardır. Sigorta şirketleri bu standartları sağlamazsan, standartlarını yüksek tutmazsan sigorta sağlayamaz der. Siz de bu standartlarınızı gerçekleştiremediğiniz için yerli sanayiye giremezsiniz. Bugün itibarıyla yerli taşıtlar sisteminde ne olur işte bu çok önemli. Sizde bu kümeleri yapabileceksiniz. Bizim raylı taşıt sisteminde üretim yapan iki adet kümemiz var. Bunlardan birisi metro araçlarını yapan, diğeri de metro araçlarını yapmaya aday bir kümeyle dünya vizyonunu yakalamak istiyoruz.

Bu vizyondan sonra yan sanayide çalışanlar, işletmeciler, üniversiteler, belediyelerle ilgili makamlar var. Bunları saydığımız vakit devleti orada bulursunuz. Sonuçlara göre alınacak metro araçlarında %50 yerli şartı konuldu. Bu durum cumhuriyet tarihinde ilk defa meydana geldi ve eşi benzeri bulunmamakta. 1.000.000.000 USD tutan bu rekabet 400.000USD a kadar düştü. Bizim önümüzdeki günlerde burada muazzam bir sanayimiz doğacak. Allah nasip ederse burada bir küme hareketine geçilecek ve bu küme hareketinin öncesinde ahilikler, localar ve teşkilatlar olacaktır. Haritaya bugün herkes küçümseyerek bakıyor ama harita bir çözümdür. Sendikayla farklılığının en güzel bir araya geldiği, kalite kontrolünün yapıldığı ve ayrıca fiyatlarda düşme ve yükselme halinde politika uygulamaları var. Mesela Amerika'da General Motors iflas eden kim kurtardı? Devlet kurtardı. Kurtarmasaydı batan batardı ama 80-100 sene tarihi olan şirket batıramazsınız! Devlet politikası da tam olarak bu anlama geliyor. Sizin burada yapacağınız çalışma tekne tipinin özelliklerini araştırmaktır. Bizim dünya piyasasıyla rekabet edebilmemiz için, bot sektörü, yat sektörü gibi el emeği yoğun olan üretimlerde şansımız çok fazla. Otomobile büyük yatırımlar yaparsak rekabetçi olabiliriz. Traktör ve otobüsleri gelecek olursak, el emeği olmuş olur. Mercedes'in en büyük otobüs üretimi bizde. Burada ki eksikliğimiz bana göre yanlış devlet politikasından geliyor. Yat üretimlerimiz özellikle Muğla bölgesinde yoğunlaşıyor ve zannediyorum ki dünya dördüncüsü şeklinde görünüyor. Bu durum sermaye hareketiyle paralel gidiyor. Gemi ekipmanları konusunda tek tek üretilen bir parça burası için çok caziptir. Çünkü yoğun bir el emeği bulunmaktadır. Bu gibi ekipmanlar konusunda, bu bölgenin bir kapasitesi olduğunu ayrıca taşımacılık sistemi içinde bireyler yapabileceğine dair araştırmalar yapmamız gerekiyor. Bizim fonlarımız var bu fonlar için doğru adamlarla çalışmamız gerekiyor. İkinci husus ise burada küme hareketi meydana geldiğinde ne yapalım sorusuna, tecrübelerimiz kesin olarak bir cevap vermemiz gerekiyor. Bazı desteklere ihtiyacımız varsa hükümetimizin Ar-Ge gibi, TÜBİTAK gibi, KOSKEB gibi, SAN-TEZ gibi destekleri var. Bu hususta devlet olarak bizden destek almak isterseniz her daim arkanızdayız. Sizin başarılı olmanız için biz de elimizden geleni yaparız.



Tersane İşçisi

BAKKA Strateji Geliştirme Birimi Uzmanı İlhan Baykara

Kalkınma ajansı olarak biz 1 Mart 2010 tarihinde faaliyete başladık. Faaliyet alanlarımızı Zonguldak, Karabük ve Bartın illeri oluşturuyor. Temel kuruluş amaçlarımıza baktığımız zaman bölgemiz potansiyelini harekete geçirmek ve tüm bölgelerimizi ulusal ekonomimizin en yüksek düzeyine çıkarmak, geri kalmış bölgelerimizin kendi içerisinde ve diğer bölgelerde gelişmişlik farkını azaltarak Türkiye ortalamasına yaklaştırmak, gelişmiş bölgelerimizin rekabet gücünü arttırmak diye sayabiliriz. Faaliyet alanlarımıza baktığımız zaman stratejilerin hazırlanması, işbirliğinin ve koordinasyonun geliştirilmesi, izin ve ruhsat işlemlerinin tek elden takibi, kırsal ve yerel faaliyetlerine destek iş ve yatırım imkânlarının araştırılması gibi konuları sayabiliriz. Bölgede en önemli şey kalkınma ajansıdır doğal olarak. Çünkü bu görevi kalkınma bakanlığı bize vermiş durumda. Mevcut bölge plandaki hazırlıklara baktığımız zaman en önemli hedeflerimizden bir tanesi demir-çelik sektörüyle bunlara bağlı yan sanayi ilişkisinin güçlendirilerek daha fazla katma değer sağlaması ve buna bağlı olarak gemi sektörünü de ilgilendiren uzun ve yassı mamüllerin girdi olarak kullanıldığı inşaat, otomotiv sanayi, beyaz eşya üretimi, endüstriyel mutfak malzemeleri üretimi, makine sanayi ve gemi yapım sektörlerini desteklenmesi 2014-2018 bölge planlamamızda daha iyi stratejiler geliştirmeyi düşünüyoruz. Mali destek programımızda bahsedilen 2010 yılı sonunda 557 kişiye istihdam sağladık. 10.000.000 TL bir hibe desteğimiz oldu. Bölgedeki toplam ekipman yatırımı 21.158.139 TL civarında oldu. 465 adet yeni makine bölgemize kuruldu. 57 adet yeni üretme kapasitesi başladı Doğrudan faaliyet destek programında ise fizibilite etüdü yapıldı, sektör analizi, turizm sektör analizi, turizm eylem planı çalışması ve buna benzer birçok çalışma yapıldı. Günümüz için en önemli olan taraf hali hazırda devam eden çalışmalardan bir tanesi tersaneler sektör analizidir. Türkiye'de 70 adet tersane var. Bunlardan 9 tanesi Kdz. Ereğli'de bulunuyor. Bir çoğu sipariş alamaktan dolayı kapanma aşamasına gelmiş durumda. Bölgemizde ihracat rakamlarına baktığımız zaman, 2011-2012 yılında herhangi bir ihracat söz konusu değil. Boğaz mevkiinde Armoni tersanesi var. Dünyanın en uzun ahşap yatı imal edilmektedir. Ayrıca Avrupa ve birçok ülkeye de güzel projeler vermişlerdir. Ben sözlerimi burada tamamlayarak çalıştayın başarılı sonuçlara ulaşmasını diliyorum. Teşekkür ederim.





Bu vizyondan sonra yan sanayide çalışanlar, işletmeciler, üniversiteler, belediyelerle ilgili makamlar var. Bunları saydığımız vakit devleti orada bulursunuz. Sonuçlara göre alınacak metro araçlarında %50 yerli şartı konuldu. Bu durum cumhuriyet tarihinde ilk defa meydana geldi ve eşi benzeri bulunmamakta. 1.000.000.000 USD tutan bu rekabet 400.000USD a kadar düştü. Bizim önümüzdeki günlerde burada muazzam bir sanayimiz doğacak. Allah nasip ederse burada bir küme hareketine geçilecek ve bu küme hareketinin öncesinde ahilikler, localar ve teşkilatlar olacaktır. Haritaya bugün herkes küçümseyerek bakıyor ama harita bir çözümdür. Sendikayla farklılığının en güzel bir araya geldiği, kalite kontrolünün yapıldığı ve ayrıca fiyatlarda düşme ve yükselme halinde politika uygulamaları var. Mesela Amerika'da General Motors iflas ederken kim kurtardı? Devlet kurtardı. Kurtarmasaydı batan batardı ama 80-100 sene tarihi olan şirket batıramazsınız! Devlet politikası da tam olarak bu anlama geliyor. Sizin burada yapacağınız çalışma tekne tipinin özelliklerini araştırmaktır. Bizim dünya piyasasıyla rekabet edebilmemiz için, bot sektörü, yat sektörü gibi el emeği yoğun olan üretimlerde şansımız çok fazla. Otomobile büyük yatırımlar yaparsak rekabetçi olabiliriz. Traktör ve otobüsleri gelecek olursak, el emeği olmuş olur. Mercedes'in en büyük otobüs üretimi bizde. Burada ki eksikliğimiz bana göre yanlış devlet politikasından geliyor. Yat üretimlerimiz özellikle Muğla bölgesinde yoğunlaşıyor ve zannediyorum ki dünya dördüncüsü şeklinde görünüyor. Bu durum sermaye hareketiyle paralel gidiyor. Gemi ekipmanları konusunda tek tek üretilen bir parça burası için çok caziptir. Çünkü yoğun bir el emeği bulunmaktadır. Bu gibi ekipmanlar konusunda, bu bölgenin bir kapasitesi olduğunu ayrıca taşımacılık sistemi içinde bireyler yapabileceğine dair araştırmalar yapmamız gerekiyor. Bizim fonlarımız var bu fonlar için doğru adamlarla çalışmamız gerekiyor. İkinci husus ise burada küme hareketi meydana geldiğinde ne yapalım sorusuna, tecrübelerimiz kesin olarak bir cevap vermemiz gerekiyor. Bazı desteklere ihtiyacınız varsa hükümetimizin Ar-Ge gibi, TÜBİTAK gibi, KOSKEB gibi, SAN-TEZ gibi destekleri var. Bu hususta devlet olarak bizden destek almak isterseniz her daim arkanızdayız. Sizin başarılı olmanız için biz de elimizden geleni yaparız.



Tersane İşçisi

## BAKKA Strateji Geliştirme Birimi Uzmanı İlhan Baykara

Kalkınma ajansı olarak biz 1 Mart 2010 tarihinde faaliyete başladık. Faaliyet alanlarımızı Zonguldak, Karabük ve Bartın illeri oluşturuyor. Temel kuruluş amaçlarımıza baktığımız zaman bölgemiz potansiyelini harekete geçirmek ve tüm bölgelerimizi ulusal ekonomimizin en yüksek düzeyine çıkarmak, geri kalmış bölgelerimizin kendi içerisinde ve diğer bölgelerde gelişmişlik farkını azaltarak Türkiye ortalamasına yaklaştırmak, gelişmiş bölgelerimizin rekabet gücünü arttırmak diye sayabiliriz. Faaliyet alanlarımıza baktığımız zaman stratejilerin hazırlanması, işbirliğinin ve koordinasyonun geliştirilmesi, izin ve ruhsat işlemlerinin tek elden takibi, kırsal ve yerel faaliyetlerine destek iş ve yatırım imkânlarının araştırılması gibi konuları sayabiliriz. Bölgede en önemli şey kalkınma ajansıdır doğal olarak. Çünkü bu görevi kalkınma bakanlığı bize vermiş durumda. Mevcut bölge plandaki hazırlıklara baktığımız zaman en önemli hedeflerimizden bir tanesi demir-çelik sektörüyle bunlara bağlı yan sanayi ilişkisinin güçlendirilerek daha fazla katma değer sağlaması ve buna bağlı olarak gemi sektörünü de ilgilendiren uzun ve yassı mamüllerin girdi olarak kullanıldığı inşaat, otomotiv sanayi, beyaz eşya üretimi, endüstriyel mutfak malzemeleri üretimi, makine sanayi ve gemi yapım sektörlerini desteklenmesi 2014-2018 bölge planlamamızda daha iyi stratejiler geliştirmeyi düşünüyoruz. Mali destek programımızda bahsedilen 2010 yılı sonunda 557 kişiye istihdam sağladık. 10.000.000 TL bir hibe desteğimiz oldu. Bölgedeki toplam ekipman yatırımı 21.158.139 TL civarında oldu. 465 adet yeni makine bölgemize kuruldu. 57 adet yeni üretme kapasitesi başladı Doğrudan faaliyet destek programında ise fizibilite etüdü yapıldı, sektör analizi, turizm sektör analizi, turizm eylem planı çalışması ve buna benzer birçok çalışma yapıldı. Günümüz için en önemli olan taraf hali hazırda devam eden çalışmalardan bir tanesi tersaneler sektör analizidir. Türkiye'de 70 adet tersane var. Bunlardan 9 tanesi Kdz. Ereğli'de bulunuyor. Bir çoğu sipariş alamaktan dolayı kapanma aşamasına gelmiş durumda. Bölgemizde ihracat rakamlarına baktığımız zaman, 2011-2012 yılında herhangi bir ihracat söz konusu değil. Boğaz mevkiinde Armoni tersanesi var. Dünyanın en uzun ahşap yatı imal edilmektedir. Ayrıca Avrupa ve birçok ülkeye de güzel projeler vermişlerdir. Ben sözlerimi burada tamamlayarak çalıştayın başarılı sonuçlara ulaşmasını diliyorum. Teşekkür ederim.



## İİBF İktisat Bölüm Başkanı Yrd. Doç. Dr. Said CEYHAN

Yüzeyinin yaklaşık üçte ikisinin denizlerle kaplı olduğu dünyamızda denizyolu taşımacılığı çağlar öncesinden itibaren toplumların kullandıkları ana taşımacılık yollarından birisi olmuştur. Demiryolu ve havayolu taşımacılığının uygulamaya konmasından çok daha öncesinde denizyolu taşımacılığının ağırlığı büyüktü. Dünyanın keşfi, kıtalararası ulaşım ancak denizcilikteki ve denizyolu taşımacılığındaki ilerlemelerle mümkün olabilmiş ve günümüzün pek çok kalkınmış ülkesindeki ekonomik gelişimde denizcilik önemli bir etken teşkil etmiştir. Örneğin Hollanda'nın ekonomik gelişimde ve sermaye birikiminde, bu ülkenin 16. ile 18.yüzyılları kapsayan dönemde uluslararası deniz taşımacılığındaki başarısının büyük payı bulunmaktadır. Aynı şekilde ABD, Japonya, İngiltere gibi ülkeler denizcilikte ve uluslararası deniz taşımacılığında söz sahibi olarak ekonomilerine büyük güç sağlamışlardır. Denizcilik sektörü, gemi, yat ve tekne inşa ve imalatı, gemi bakım-onarımı ve yan sanayi, Gemi sökümü, liman hizmetlerinden meydana gelmektedir. Bu sektörün gelişmesi, hem bölgenin kalkınmasına katkıda bulunacak, hem de ihracatın artışına sebep olacaktır. Diğer taraftan da Türkiye'nin birçok ekonomik sorunlarına çözüm aşamasında katkıda bulunacak, çarpan etkisi yapacak, belki de bu sektörde üretilen bir lira, diğer sektörlerde yedi-sekiz lira kazandıracaktır. Ayrıca bu bölgede kazanılan katma değer diğer bölge ve hatta ülke ekonomisine katkıda bulunacaktır. Gerçekten bu mesele çok önemlidir. Bu sektör başat bir sektör ve diğer bir çok sektöre lokomotif görevi yapıyor.



Dünyada ticari faaliyetlerin başında ilk günden itibaren mal ve hizmetler deniz yoluyla taşınmıştır. Deniz taşımacılığı bu gün dünya taşıma kapasitesi içinde %90'dan fazlasına hitap etmektedir. Uluslararası deniz ticaret hacmi her geçen gün artmaktadır. Ayrıca, emek-yoğun olan bu sektör istihdam açısından da bütün dünyada olduğu gibi bizim ülkemiz açısından da çok büyük önem arz etmektedir. Özellikle istihdam açısından ekonomiye çok büyük katkısı bulunmaktadır. Bilindiği gibi işsizlik sorunu bütün dünyada son derece önemli bir mesele olduğu gibi hem ekonomik hem de sosyal bir meselesidir.

Dünyada ekonomik kalkınma ve gelişme oldukça denizcilik sektöründeki mal ve hizmetlere olan talep artacaktır. Türkiye de gelişip zenginleştikçe denizcilik sektöründeki ürünlere olan talep yan sektörleriyle birlikte artış gösterecektir. Bunun başlıca nedenleri aşağıda sıralanmıştır.

- ❖ Sanayi hammaddesini oluşturan çok büyük miktarlardaki yüklerin bir defada bir yerden diğer bir yere taşınması imkânını sağlaması,
- ❖ Güvenilir olması,
- ❖ Sınır aşımı olmaması,
- ❖ Mal kayıplarının en az düzeyde olması,
- ❖ Diğer kayıpların hemen hemen hiç olmaması,
- ❖ Taşımada maliyetin deniz taşımacılığına göre demir yollarında 3. 5 kara yollarında

Gemi inşa sanayisinin gelişmesi yaklaşık otuz civarında alt sanayinin gelişmesine de katkıda bulunacaktır. Bunlardan bazılarını şu şekilde ifade edebiliriz;

- ❖ Demir-çelik sanayisi,
- ❖ Makine imalat sanayisi,
- ❖ Orman endüstrisi,
- ❖ Elektrik-elektronik sanayisi,
- ❖ Kimya sanayisi (boya, lastik, plastik ve çeşitli kimyasallar)

Dünya nüfusu orta sınıfının geliri arttıkça denizcilik sektörünün gelişmesi kaçınılmaz olmaktadır. Çünkü uluslararası ticarete yaşanan gelişmelerle dünya deniz ticareti arasında doğrudan bir ilişki söz konusudur.

## Dünya Deniz Ticareti

Dünya deniz ticaret hacmi 8,17 milyar tondur. Dünya deniz ticaretinden yılda yaklaşık 400 milyar USD gelir elde edilmektedir. Bu meblağ giderek artacaktır çünkü;

- ❖ Dünya nüfusu artmaktadır,
- ❖ Kişi başına düşen milli gelir özellikle Pasifik Asya ülkelerinde artmaktadır,
- ❖ Dünya ticareti daha liberal bir yapıya dönüşmektedir,
- ❖ 1 gemi = 2000 otomobil şeklindeki bir ölçü ülkeleri ve firmaları bu alana yönlendirmektedir,
- ❖ Petrol fiyatlarının artmasıyla taşımacılık denizyoluna kaymaktadır.

Ayrıca zenginleşme ile deniz aracı sahipliği arasında çok güçlü bir korelasyon bulunmaktadır. Bazı gelişmekte olan ülkelerde, özellikle BRIC ülkelerinde (Brezilya, Hindistan, Rusya, Çin) zengin kitlelerin sayı ve gelirlerinin artışı deniz aracı talebinin yükselmesine neden olmaktadır. Özellikle yat, kotra ve tekne talebi artış göstermektedir. Dünya ticaretinde bir liralık bir büyüme bu sektörde deniz ticaretinin %2 oranında artışına sebep olmaktadır.

## BATI KARADENİZ I. GEMİ İNŞA ve ENTEGRE SANAYİİ ÇALIŞTAYI

Bunun örnekleri var. 90'lı yıllarda ve 80'li yıllardaki gelişmelere bakılırsa gerçekten de deniz ticaretinin artışı görmektediriz. Uluslararası ticarete yaşanan gelişmeler ile dünya deniz ticareti arasında doğrudan bir ilişki söz konusudur.

Dünya ekonomisinin 1990'larda % 2.8 ve 2000 yılından itibaren de reel olarak ortalama % 3 büyüdüğü dikkate alındığında, ticaret hacminin iki kat daha hızlı genişlemekte olduğu görülmektedir. Dünya deniz ticareti ise 1990'lı yıllarda olduğu gibi 2000'li yıllarda da ortalama % 7 oranında büyümüştür. Demek ki dünya deniz ticareti dünyanın ekonomik büyümesinden yaklaşık iki katından daha büyük oranda büyümektedir. Bu oranlar bizim için son derece önemli bir gösterge niteliği taşımaktadır. Dünyada denizcilik sektöründen yararlanan ülkeler hem dünya ticaretinden çok yararlanmışlar ve hem de dünya siyasetinde çok önemli avantajlara sahip olmuşlardır. Osmanlı İmparatorluğu'nun yükselme döneminde dünyada ki etkinliğinde bu sektördeki ileri oluşunun etkisi göz ardı edilemez.

### Gemi İnşa Sektörü

Dünyadaki denizcilik sektöründe, 19. Yüzyılda İngiltere, 20. Yüzyılın başlarında ABD, İngiltere, Almanya, İsveç ve Hollanda, 20. Yüzyılın özellikle ikinci yarısında önce Japonya, bilahare Uzak Doğu ülkeleri (Güney Kore, Çin ve Tayvan) etkili olmuşlardır. Ayrıca ABD'nin kalkınmasında gemiler ve gemi inşa sanayisi önemli temel taşları oluşturmuştur. Dünya gemi inşaatına hakimiyet;

- ❖ 1970'li yıllara kadar Avrupa,
- ❖ Sonrasında Japonya,
- ❖ Daha sonra da G. Kore ve Çin'in eline geçmiştir.
- ❖ Fakat belirli tip uzmanlık isteyen gemilerde ise hâlâ Avrupa başarılı olmaya devam etmektedir.

Yeni Gemi İnşa Sanayiinde Mukayeseli Üstünlükler Analizi

Ülkeler	Finansal Rekabet Gücü	Yüksek Kalite	Kısa Sürede
<b>Teslim</b>			
En İyi Durum	1.00	1.00	1.00
Güney Kore	0.970	0.9979	0.9927
Japonya	0.9669	1.0000	1.0000
Çin	1.0000	0.7049	0.5566
Almanya	0.5769	0.7016	0.7667
Türkiye	0.4918	0.5610	0.1903

Söz konusu ülkelerin mukayeseli üstünlükler tablosunda da görüleceği üzere Japonya gerek yüksek kalitede ve gerek teslim süresi bakımından en iyi durumu sergilerken Çin finansal rekabet gücü açısından en iyi durumda bulunmaktadır. Ancak, Çin hem yüksek kalitede ve hem de kısa sürede teslim bakımından her iki ülkenin de oldukça gerisinde yer almaktadır. Türkiye bu ülkelerle mukayesede maalesef henüz oldukça gerilerde yer almaktadır.

## BATI KARADENİZ I. GEMİ İNŞA ve ENTEGRE SANAYİİ ÇALIŞTAYI

### Gemi İnşa Sektöründe İstihdam

Bugün dünya ekonomilerinin ve ülkemizin en önemli sorunlarından birisi de eksik istihdam sorunudur. Gerçekten işsizlik sorunu bir çok ülkeyi hem ekonomik ve hem de sosyal olarak kasıp kavurmaktadır. Milyonlarca insan emeğini piyasaya sunduğu halde iş bulamamakta ve derin sorunlar yaşamaktadır. Ancak, gemi inşa sektörü emek yoğun bir imalat sanayii olduğundan istihdam oluşturmaktadır. Güney Kore'de 80.000, Japonya'da 110.000, Avrupa'da toplam 85.355 kişi gemi inşasında çalışmaktadır. Çin'de ise 148.789 kişi gemi inşasında çalışmaktadır. Bununla birlikte, uzun dönemde Güney Kore ve Çin dışında tüm ülkelerde gemi inşasında istihdam azalması görülmüştür.

Bazı Ülkelerdeki Tersanelerde İşçilik Ücretleri Mukayesesi (USD)

Güney Kore	Japonya	Çin	Almanya	Türkiye
39.088	37.163	4864	37.145	14.685

İşçilik ücretleri açısından Çin son derecede geri sıralarda yer almakta ve rekabet gücünün en temel unsuru düşük ücret politikası oluşturmaktadır. Türkiye işçilik ücretleri bakımından Çin'den 3 kat daha yüksek düzeyde bulunmaktadır. En yüksek işçilik ücretini ödeyen ülke ise Güney Kore olduğu halde, buna rağmen bu gün gemi inşa sektöründe Dünyada birinciliği elinde tutmaya devam etmektedir.

### Dünya gemi inşa sanayisinde 2000'li yılların başından itibaren büyük bir talep patlaması yaşanmasının sebepleri;

- ❖ Dünya ticaret hacmindeki büyüme,
- ❖ Çin'in sağladığı yüksek ticaret hacmi,
- ❖ Çin'in özellikle cevher talebinin yüksek seyretmesi,
- ❖ Piyasalardaki likidite bolluğu,
- ❖ Navlun piyasalarında yaşanan yükseliş,
- ❖ Uluslar arası kurallar gereği faaliyet dışına çıkan deniz ticaret filosunun yenilenme ihtiyacı,
- ❖ Gemi yatırımlarının finansal yatırımlara nazaran yaklaşık %75 daha kârlı olmasıdır.

Dünyada Gemi inşa sanayisinde önde olan ülkelerin özelliklerini kısaca analiz etmekte fayda bulunmaktadır.

Güney Kore Gemi İnşa Sanayisi

Güney Kore 1950 li yıllarda kişi başına düşen gelir 60 USD olan bir ülke iken bugün 20.000 dolara çıkmasında denizcilik sektörüne vermiş olduğu önemin ve yaptığı katkının çok büyük etkisi vardır. Güney Kore gemi inşa sanayi bugün dünyada inşa edilen gemilerin en önemli oranı burada üretilmektedir. 2000 li yılların başında Güney Kore %40 oranında dünya piyasalarını hakim olmuştur. 2006 yılında 14.2 milyar dolarlık ciro ile dünya liderliğini sürdürmüş ve halen liderliğini devam ettirmektedir. Halen Güney Kore'yle Japonya ciddi bir rekabet içerisinde ve Güney Kore'nin liderliğini sarsma noktasına gelmiştir. Bugün dünyada inşa edilen gemilerin önemli oranı bu ülkede üretilmektedir. Güney Kore'nin 1971 yılında dünya gemi inşa piyasasındaki payı yüzde bir iken, 2000'li yılların başında %40'a çıkartarak dünya lideri olmuştur. 2006 yılında 14.2 milyar USD ciro ile dünya liderliğini sürdürmüştür. G. Kore'de yerleşik Ulsan, Samsung, Daewoo, Hyundai dünyanın en fazla siparişi olan ilk 4 tersanesini oluşturmaktadır.

Çin Gemi İnşa Sanayisi

Bu gün Japonya'yı üçüncülüğe iten Çin 80'li yıllarda inşaat sanayinin temelini atmış, 90 lı yıllarda tersaneleri işletmeye almaya başlamış, 2000'li yıllarda ise dünya gemi inşa pazarında önemli bir pazar payına sahip olmayı başarmıştır. Bugün gelinen noktada adet bazında 3331 adet gemi siparişi ile dünya birinciliğine, tonaj bazında 189 milyon DWT sipariş ile dünya ikinciliğine yerleşmiştir. Bu gelişmede düşük işçilik maliyetleri ile devlet teşvik politikalarının önemli rolü olduğu gözlenmektedir.

Türkiye'de Gemi İnşa Sanayisi

Ülkemizde gemi inşa sanayisi,

- ❖ Yeni gemi inşası,
- ❖ Yat ve tekne inşası,
- ❖ Gemi onarımı,
- ❖ Gemi yan sanayi,
- ❖ Teknik yan sanayi, alanlarında faaliyet göstermektedir.

Gemi inşa sanayisi, 1960'lı yıllardan itibaren hem devlet sektörü hem de özel sektör tarafından yürütülmektedir. Türk ağır sanayinin önemli bir parçasını oluşturmuştur. Başlangıçta Türk deniz ticaret sektörünün ihtiyaçlarını karşılamak üzere faaliyet göstermiş, zaman içinde büyük ihracat potansiyeli göstermiştir. İşçilik açısından ekonomiye kazandırılan tutar toplam gemi maliyetinin % 39'u civarındadır. Yılda üretilen 250 tekne sayesinde Türk otomotiv sektörünün Türk ekonomisine yaptığı katkıya yakın katkı sağlamaktadır. Türkiye tersaneleri 1.800.000 dwt yeni gemi inşası, 15.000.000 dwt'luk bakım onarım kapasitesi ile dünya sıralamasında 15. sırada bulunmaktadır. Ancak bu sanayimiz dünya pazarının % 0,5 payına sahiptir.

Ülkemiz tersaneleri kapasitelerinin ortalama olarak % 70'ini kullanabilmektedir

Gemi İnşa Sanayisinde Türkiye'nin Rekabet Edebilmesi

Türkiye'de rekabet gücünün artırılmasının aşağıda sunulan üç temel şartı bulunmaktadır. Bunlar;

- ❖ Gemi inşasında kullanılan malzemelerin önemli kısmı ithal edildiğinden, Ar-Ge faaliyetlerine önem verilmesi, yerli malzeme kullanımına yönelik teknolojik yatırımların yapılması ve bu oranın daha yukarılara çekilmesi ülkemizin rekabet gücünü artıracaktır.
- ❖ Gemi yan sanayinin Türkiye'de geliştirilmesi ve dışa bağımlılığın azaltılması önem arz etmektedir. Türkiye'de yerli yan sanayi kullanım oranı %54 iken Güney Kore'de %85'lere varmaktadır.
- ❖ Diğer yol, teknolojik olarak gelişmiş, yüksek verimliliğe sahip, yüksek çelik işleme kapasitesine sahip büyük tersanelerin kurulmasıdır.

Türkiye'nin Dünya Deniz Ticareti Gelirlerinden Daha Fazla faydalanması

Türkiye'nin denizcilik sektöründen daha fazla pay alabilmesi için bir an önce aşağıda belirtilen önlemleri alması gerekmektedir. Bunlar;

- ❖ Ulusal ve uluslararası denizcilik, liman ve lojistik politikalarını oluşturması;
- ❖ Kombine taşımacılığın geliştirilmesi ve buna ilişkin altyapı yatırımlarının bir an önce tamamlanması ve Limanların transit taşımacılığa uygun hale getirilmesi,
- ❖ Deniz taşımacılığının ve özellikle konteynır taşımacılığının geliştirilmesi ve altyapıların buna uygun olarak tasarlanması;
- ❖ Liman özelleştirmelerinin denizcilik, liman ve lojistik sektörünü geliştirecek şekilde bir an önce tamamlanması;
- ❖ Filonun gençleştirilmesi ve çeşitlendirilmesi;
- ❖ Gemi inşa sanayisi ve tersane kabiliyet ve kapasitesinin artırılması;
- ❖ Gemi inşa yan sanayinin geliştirilmesi amacıyla ana makine, yardımcı makine, şaft, kovan pervane ve navigasyon cihazlarının üretimlerine ilişkin yatırımların teşvik edilmesi;

**BATI KARADENİZ I. GEMİ İNŞA ve ENTEGRE SANAYİİ ÇALIŞTAYI**

- ❖ Denizyolu, demiryolu, karayolu ve havayolu liman ve terminal teknolojilerinin geliştirilmesi ile entegrasyonunun ve yönetim anlayışının sağlanması;
- ❖ Lojistik sektörünün geliştirilmesi ve lojistik üsler ile lojistik köylerin kurulması;
- ❖ Ulaştırma sistemlerinin birbirine entegrasyonunu sağlayacak projelerin geliştirilmesidir.

**Türkiye'de gemi inşa sektörünün ihracatı;**

- ❖ 2010 yılında bir önceki yıla göre %39 oranında azalarak 1,1 milyar USD seviyesine gerilemiştir.
- ❖ 2011 yılında sektör ihracatı 2010 yılına göre %14,9 oranında artış göstererek 1,2 milyar USD olarak gerçekleşmiştir.
- ❖ Sektörün ürünlerini pazarladığı başlıca dış pazarlar; Malta, İtalya, Norveç, İngiliz
- ❖ Virjin Adaları, Marshall Adaları, Panama ve ABD'dir.

**Gemi Yan Sanayisi**

Gemi Yan Sanayisinin öncü ülkeleri,

- ❖ Japonya,
- ❖ Güney Kore,
- ❖ ABD,
- ❖ Almanya,
- ❖ Birleşik Krallık (İngiltere),
- ❖ Hollanda,
- ❖ Finlandiya,
- ❖ Norveç'tir

**BATI KARADENİZ I. GEMİ İNŞA ve ENTEGRE SANAYİİ ÇALIŞTAYI****Gemi Yan Sanayisinin Türkiye'deki Durumu**

- ❖ Türk tersaneleri Tuzla, Marmara, Karadeniz ve Akdeniz bölgelerinde bulunmakta iken, Çek yerleri (balıkçı tekneleri ve küçük tonajlı gemilerin bakım onarım yerleri) Marmara ve Karadeniz'de yoğunlaşmıştır.
- ❖ Yan sanayii kuruluşları ise başta İstanbul olmak üzere Kocaeli, Konya, Kayseri, Adana ve Bursa'da bulunmaktadır.
- ❖ Gemi yan sanayimiz bazı ürünlerde (güverte makineleri, ırgatlar, dümen makineleri, elektrik teçhizatı, gemi zincirleri ve çapalar vs.) kendini kanıtlamış olmakla birlikte, bazı yan sanayi ürünlerinde (seyir cihazları, algılayıcılar vs.) hiç üretim yapılmamaktadır

**Türkiye'nin Gemi Yan Sanayi Sektörü İhracat Potansiyeli**

- ❖ 2010 yılında 2009'a göre %42 oranında artış göstermiş ve 4,4 milyon dolara yükselmiştir.
- ❖ 2011 yılında %29'luk bir artışla 5,7 milyon dolara yükselmiştir.
- ❖ Gemi yan sanayi sektörünün başlıca dış pazarları; İran, ABD, Yunanistan, Almanya'dır.

**Gemi Söküm Sektörü**

Gemi sökümü ile gemi bünyesindeki hammadde ve ekipmanın yaklaşık % 94'ü geri kazanılmaktadır. Geri dönüşüm sayesinde elde edilen çelik, doğadan elde edilen demir cevherinden daha az enerji ve işçilik ile elde edilebildiğinden gemi sökümü çevre dostu bir endüstri olarak değerlendirilmektedir. Gemi Söküm Sektörünün Ülke Ekonomisine katkısı

Hammadde,  
Katma değer,  
İstihdam alanındadır.

**Yat ve Gezinti Tekneleri İmalat Sektörü**

Yat ve Gezinti Tekneleri İmalat Sınıflandırılması üç başlık altında değerlendirilmektedir;

Gezinti tekneleri (2,5 m – 24 m arası),  
Süper yat (24 m - 42 m arası),  
Mega yat (42 m üstü).

**BATI KARADENİZ I. GEMİ İNŞA ve ENTEGRE SANAYİİ ÇALIŞTAYI**

Yat ve gezinti tekneleri imalat sektörünün geleceği oldukça parlak gözükmektedir. Yelkenli tekne için 2015 yılında 4.7 milyar USD, Motorlu yat ve gezinti teknelerinde ise 2015 yılında 78.7 milyar USD pazar tahmin edilmiştir. Günümüzde yaklaşık 1800 civarında olan Süper yat sayısının 2015 yılında 2337 adete yükseleceği, yaklaşık 600 civarında olan mega yat sayısının 832 adet olacağı öngörülmüştür.

**Türk Yat ve Gezinti Tekneleri İmalat Sektörü**

Türkiye'de yat inşa eden, teknolojik gelişmeleri ve teknik eleman kadrosunu tamamlamış tersaneler daha ziyade İstanbul ve Yalova Bölgesinde faaliyet göstermektedirler. Ayrıca Batı Karadeniz, Marmara, Ege ve Güneybatı Akdeniz sahillerimizde faaliyet gösteren küçük çapta yat inşa eden birçok kuruluş mevcuttur.

Amatör denizcilikte gelişmiş ülkelerin rakamları incelendiğinde, 3.624 kilometre kıyı şeridi olan Almanya'da tekne başına düşen kişi sayısı 210; 5.700 kilometre kıyı şeridi olan Fransa'da 85; 8.333 kilometre kıyı uzunluğu olan Türkiye'de ise tekne başına düşen kişi sayısı 2 bindir.

Gerek dünya yat ve gezinti tekneleri sektörünün geleceğine ve gerekse Türkiye'deki sektörün üretim imkan ve kabiliyetleri ve potansiyeli ile talepteki projeksiyona bakıldığında, oldukça geniş bir yat ve gezinti tekneleri pazar imkanının Türkiye'yi beklediği rahatlıkla söylenebilir. Türkiye yat ve tekne inşa sektörü bu imkanı değerlendirmek üzere bugünden her türlü tedbiri almak ve gerekli hazırlıkları yapmak zorundadır. Aksi taktirde bu pazar pastasından hak ettiği payı alamayacaktır.

**Liman ve Liman Ekonomisinin Etkileri**

Dünyadaki limanların sayısı 3500 – 4000 arasındadır. Bu limanlara yanaşma yerlerini de eklersek bu miktar hemen hemen 10.000'e ulaşmaktadır. Limanda yükleme-boşaltma, antrepo, ardiye, tevsi, onarım, bakım, donatım işleri ile uğraşmakta, planlanmakta, koordine edilmekte ve denetlenmektedir. Limanın rekabet gücünü tesis etme, devam ettirme ve yükseltme faaliyetlerinde;

- ❖ Fiyat politikaları,
- ❖ Kurumsal politikalar,
- ❖ Yönetsel etkinlikler,
- ❖ Deniz taşıma koridorlarına bağlanabilme ve erişim kolaylıkları,
- ❖ Hinterlanda olan bağlantı kolaylıkları,
- ❖ Yatırım faaliyetleri,

liman yönetiminin etkinlik ve verimliliğinin artırılması büyük önem arz etmektedir.

**BATI KARADENİZ I. GEMİ İNŞA ve ENTEGRE SANAYİİ ÇALIŞTAYI****Bir Liman Örneği: Rotterdam Limanı**

13. yüzyıldan kalma bir balıkçı köyü olan Rotterdam'ın uluslararası bir lojistik merkezi haline getirilmesi amacıyla bir örgüt kurulmuş, 1932 yılında kurulan bu idare 1000 kişi istihdam ederek başlamış. Bugün ise, tonaj bakımından Avrupa'nın en büyük konteynır limanı olup ABD'den Avrupa'ya ana çıkış kapısı konumundadır.

Halen ABD ihracatlarının %60'ı Rotterdam'dan geçmektedir. Yılda 350 milyon tonun üzerinde kargo aktarımıyla dünyanın en büyük limanıdır. Bu miktar, Busan'da elleçlenen miktarın 3 katı ve Singapur'un %30 fazlası, Avrupa'daki tüm sevkiyatların yaklaşık %40'ı anlamına gelmektedir.

Rotterdam'ın, Hollanda'nın gayri safi milli hasılasına katkısı yaklaşık % 12 olup tüm liman faaliyetleri aktarma ve taşıma, sanayi ve dağıtım olmak üzere toplam 300.000 kişiye istihdam sağlamaktadır. Avrupa'da 450.000.000 kişiye hizmet sunmaktadır. Kuzey Denizi'ndeki Eurogeul (Euro-Channel) üzerinden 24 metreye kadar su çekimine sahip gemiler limana tam yüklü olarak giriş yapabilmektedir. Bu, gemilerin bir gidişte 300-350 bin ton ham petrol, demir cevheri ya da kömür taşıyabildikleri anlamına gelmektedir.

Türk limanlarına örnek olan bu liman toplam 434 adet vinç ve 62 adet terminale sahiptir. Avrupa, Rotterdam Limanı'na karayolu, demiryolu, iç su yolu, deniz yolu ve boru hattı olmak üzere 5 ulaştırma modeli ile bağlanmıştır. Ulaşım ağı tam anlamı ile entegre edilmiştir.



Rotterdam Limanı

### Türkiye'de Limanların Genel Durumu ve Önemli Limanlar

Dış ticaretimizin (ithalat - ihracat) % 87.4'ü deniz yoluyla yapılmakta olup dünya deniz ticaret hatlarının merkezi konumunda bulunan Türkiye,

- ❖ Limanların teknolojik gelişmelere uyum sağlamadaki zorlukları,
- ❖ Altyapı eksikliği,
- ❖ Limanla entegrasyonu sağlayacak demiryolu ve diğer ulaşım araçlarının bağlantılarının yetersizliği

nedeniyle, ülke ekonomisine çok büyük katma değer sağlamakta olan transit taşımacılıktan yeterli payı alamamaktadır. Yaklaşık 8500 kilometre deniz kıyısı bulunan ve üç kıtanın gerek deniz taşımacılığı ve gerek demir yolu ve kara yolu taşımacılığı açısından mukayeseli olarak bir çok ülke ile mukayese edilemeyecek kadar üstünlüklere sahip olan bu güne kadar transit taşımacılıktan yararlanmaması son derece büyük bir kayıp oluşturmaktadır. Bu kaynağın etkin olarak kullanıma açılması önem arz etmektedir.

### Türkiye'nin Makro Ekonomik Göstergeleri

Türkiye'nin son makro ekonomik verilerinin özetle sunulduktan sonra denizcilik sektörünün Türkiye'nin ekonomik kalkınma ve istikrarı denizcilik sektörünün öneminin daha iyi vurgulanma imkânının doğacağını kanaatini taşıyorum. Türkiye'nin Temel Makro Ekonomik Göstergeleri özet olarak aşağıdaki tabloda sunulmuştur.

Türkiye'nin Temel Makroekonomik Göstergeleri								
	Büyüme Oranı (%)	İşsiz (1000)	İşsizlik Oranı	İthalat (\$)	İhracat(\$)	Cari Denge (1000\$)	Bütçe Dengesi (1000TL)	Kişi başına düşen milli Gelir (\$)
2003	5,3	2.493	10,5	69.339.692	47.252.836	-7.515	-40.208	4.567
2004	9,4	2.384	10,8	97.539.766	63.167.153	-14.413	-29.128	5.833
2005	8,4	2.388	10,6	116.774.151	73.476.408	-22.309	-6.903	7.088
2006	6,9	2.328	10,2	139.576.174	85.534.676	-32.249	-4.643	7.687
2007	4,7	2.376	10,3	170.062.715	107.271.750	-38.434	-13.708	9.246
2008	0,7	2.611	11	201.963.574	132.027.196	-41.524	-17.432	10.298
2009	-4,8	3.471	14	140.928.421	102.142.613	-13.370	-52.761	8.554
2010	9,2	3.047	11,9	185.544.332	113.883.219	-46.643	-40.081	10.050
2011	8,5	3.615	9,8	240.841.676	134.906.869	-77.141	-17.439	10.498
2012*	3,1	2.272	8,2	137.912.000	87.212.000	-34.462	-6.700	-

2012 ihracat ve ithalat değerleri ocak-temmuz dönemini kapsar  
2012 Gsyih, büyüme, işgücü, istihdam, işsizlik, işsizlik oranı değerleri ilk 5 ayı kapsar  
GSYİH baz yılı 1998  
Kaynak: TUIK, TCMB, BUMKO, DPT

Tabloda görüldüğü gibi son on yılda ekonomik göstergelerin gerek gelişmekte olan ülkeler ve gerekse bir çok gelişmiş ülkelere göre birkaç istisna ülke hariç çok daha iyi durumda olduğunu göstermektedir. Nitekim büyüme oranının 2008 ve 2009 yıllarındaki Dünya Finans krizinin olumsuz etkisine rağmen ortalama %5.14 oranında gerçekleşmiştir. Son üç yılın ortalaması ise 2012 yılı sonundaki daha yüksek gerçekleşmesi beklenen büyüme öngörüsü ile dahi yaklaşık %7 oranında gerçekleşmiştir.

İşsizlik oranı dönem başında %10.5 den başlamış, Dünya Finans krizinin etkisi ile 2009 yılında en yüksek oran olan %14'e kadar çıkmış ancak 2010'dan itibaren inişe geçmiştir 2012 yılı Kasım Ayı itibariyle %8 düzeyine inmiş bulunmaktadır. Bu gün Yunanistan'ın işsizlik oranının % 25'lerin üzerine çıktığı dikkate alındığında Türkiye'nin işsizlik açısından da çok daha iyi durumda olduğu söylenebilir.

Cari İşlemler Dengesi Türkiye Ekonomisinin en kırılgan sorununu oluşturmaktadır. 2003 yılında 69.339.692.000USD İthalat ve 47.252.836.000USD ihracat ile 7.515.000.000USD cari açık verilirken, 2011 yılında zirveye çıkarak, 240.841.676.000USD İthalat, 134.906.898.000USD İhracat ile 77.141.000.000USD cari açık vermiştir. Ancak cari açığın azaltılması için 2011 yılı sonunda itibaren alınan tedbirlerin etkisi kısa sürede kendini göstermiş ve 2012 yılından itibaren bir önceki yılın aynı aylarına göre cari açığa daralma süreci başlamıştır. Ayrıca, Türkiye'nin toplam ihracatı içinde Avrupa Birliği Ülkelerinin payı 2011 yılında yaklaşık %60 iken 2012 yılında %40 düşmesine rağmen ihracatımızın artış kaydetmesi, uluslararası ticarete ne derece esnek ve dinamik bir ekonomik yapı ve yönetime sahip olduğumuzu göstermektedir.

Bütçe dengesi açısından Türkiye'nin 2003 yılından bu güne kadar çok sağlıklı bir durumda olduğu tablodan görülmektedir. Maastricht Kriterlerinden olan Borçların GSMH'nin %60'ını geçmemesi, Bütçe açıklarının GSMH'nin %3'ünü aşmaması ve faiz oranlarının %1,5 den fazla olmaması gibi kıstaslar açısından değerlendirildiğinde makro ekonomik göstergelerin kısa vadede bir sorun oluşturmadığı görülmektedir.



Bartın'da Ahşap Tekne Yapımı

**Türkiye'nin Lojistik Üssü Olma Potansiyeli**

Türkiye coğrafi konum ve ekonomik açıdan Hazar petrollerine yakınlık ve bu kaynakların Avrupa ülkelerine geçiş noktası üzerinde bulunması;

Akdeniz bölgesinde deniz ulaştırma yollarının kesişme noktasında bulunması; Karadeniz Bölgesi'ne geçişlerin Çanakkale ve Boğaziçi suyolları vasıtasıyla yapılması AB ve Balkan ülkeleri ile ilişkiler açısından önemli noktalar olmaktadır.

Buradan çıkarılacak sonuç Türkiye doğu-batı, kuzey-güney eksenleri arasında kesişme noktası üzerinde bulunması Türkiye'yi merkezi ülke konumuna getirdiği gibi bir köprü olma vazifesi imkânı da tanımaktadır.

Türkiye'nin geçmişte Tarihi İpek Yolu'nun geçtiği güzergâhın kilit noktasında bulunduğu görülmektedir. Yeniden canlandırılacak İpek Yolu projesinin ülkemizin geleceği için önem taşımaktadır.

**Karadeniz Bölgesi'nin Uluslararası Önemi**

Karadeniz Bölgesi'nin uluslararası ilişkilerde ve küresel güvenlik bağlamında artan önemi,

- Bu bölgenin Avrupa ile Asya arasında paha biçilmez bir transit koridoru olmasından,
- Enerji ulaşım hatlarının üzerinde bulunmasından,
- Hazar Havzası enerji kaynaklarına olan yakınlığından,
- Orta Asya'ya ve genişletilmiş Orta Doğu'ya açılan kapılardan en önemlisini oluşturmasından,
- Rusya'yı güneyinden çevrelemekte olmasından kaynaklanmaktadır.

**Batı Karadeniz Bölgesi Gemi İnşa Sanayisi ve Gelişimi**

Karadeniz bölgesinde irili ufaklı 42 adet tersane bulunmaktadır;

- ❖ Zonguldak'ta 13 adet,
- ❖ Trabzon'da 10 adet,
- ❖ Ordu'da 5 adet,
- ❖ Samsun'da 5 adet,
- ❖ Sinop'ta 2 adet,
- ❖ Kastamonu'da 4 adet,
- ❖ Bartın'da 2 adet,
- ❖ Sakarya'da 1 adettir.

Kdz. Ereğli ve Alaplı'da 13 adet tersane bulunmaktadır. Kurucaşile ile Kdz. Ereğli-Alaplı ilçesinde ata mesleğinin yeniden canlandırılması, bölgeyi bir 'cazibe merkezi' haline dönüştüreceklerdir. Adapazarı Karasu'dan başlayan ve Kastamonu/Cide'ye kadar uzanan dar bir daire içinde, yakın zamanda 20 civarında tersane faaliyette olacaktır. Bu bölgede söz konusu küçük işletmeler arasında yıkıcı rekabeti kaldırarak kümelenmeye gidilmesi birçok sorunun çözümünü sağlayabilir.

Kümelenmeden beklenen yararlar şunlardır;

- Yeni bir kalkınma modeli,
- Rekabet gücünün korunması ve/veya geliştirilmesi,
- Üretim ve iletişim ağlarının sağladığı pozitif dışsallıklardan yararlanma,
- Esnek üretim örgütlenmesinden ve bu örgütlenme biçiminde ortaya çıkan tamamlayıcılıklardan faydalanma, uzmanlaşma getirilerini kullanma, yenilik (inovasyon) faaliyetlerine destek ve yeniliğin ticarileşmesi, kurumsal derinliğin sağlanması, farklı yerel aktörler arasındaki ilişkinin artırılması, sanayi kümelerini küresel ekonomiye eklenmesini sağlayacak küresel ağların oluşturulmasıdır.

**Kurucaşile Yat ve Tekne İnşa Sanayisi**

Bartın İli Kurucaşile ilçesinde ahşap tekne ve yat imalatı önemli yer tutmaktadır. Ahşap tekne ve yat imalatının daha verimli ve bir disiplin dahilinde yapılabilmesine imkan vermek bakımından bu işle iştigal eden sanatkarların bir araya getirilerek, küçük sanayi sitesi çatısı altında toplanmaları için kooperatifler kurulmuş ve kooperatiflerin yer seçimi çalışmaları ve projelerinin hazırlanması safhalarında mesafeler alınmıştır. Kooperatif ortaklarının gayretli olmaları ölçüsünde bu projelerin gerçekleştirilmesi söz konusu olabilecektir.

Batı Karadeniz'de, Ahşap Tekne Yapım Geleneği; bu kıyılarda yaşayan insanlarla başlamış ve bu insanların dillerinden, alışkanlıklarından, kullandıkları tekniklerden ve becerilerinden izler taşıyarak bu günlere kadar uzanmıştır. Kurucaşile'de son 30 yıla kadar; Osmanlı donanmasının savaş gemilerinden, yakın sahil yük gemilerine kadar pek çok gemi tipi yaratılmıştır.

Ahşap Tekne Yapımcılığı bir meslek olarak sadece kıyılarda icra ediliyor olması nedeniyle, başka kültür değerlerine, teknik ve sosyal alışverişlere açıktır. Hep başka yerlere gidecek ve dönecek olan gemileri yapan bu meslek, hem kendi yapım tekniklerini, tekne biçimlerini başka kıyılara gönderecek, hem de oralardan gelen gemilerle değişik kültürlerden etkilenecektir.

Kurucaşile, Ahşap Tekne Yapımcılığının kendine özgü kalitesi de bu el emeği göz nuru mesleğin yaşamasında ve bölge hayatına damgasını vurmasında önemli bir nedendir. Yapımcılığın kalitesi mesleğin devamını, mesleğin devamı ise yapım kalitesini artıran kültür alışverişini sağlamıştır. Yüzyıllar süren tarihinden sonra bugün, uluslararası ölçülerde ve kalitede Ahşap Tekne Yapımı sürmekte, dünya denizlerine yelken açabilen tekneler yapılmaktadır.



Kullanılan ahşabın kalitesi, işçiliğin olağan üstü becerisi, teknelerde yaratılan yeni tipler dünya denizcilerinin takdirini kazanmaktadır. Yük gemisinden balıkçı teknesine, oradan da yatçılığa uzanan bu sanat, mühendislik - mimarlık bilgileriyle de donanarak başarılı ürünler vermektedir. Yörede, ustalık ve yeni teknolojinin ortak ürünü bir çok tekne yapılıyor. Babadan oğula geçen, usta çırak ilişkisi ile nesillerdir süren bu meslek, eğitilmiş elemanlarla da desteklenince tezgahlar geliyor tersane oluyor, yapım teknikleri yenileniyor daha çabuk ve kaliteli ürünler veriliyor.

Kurucaşile'de Ahşap Tekne Yapımcılığı; hızla değişen dünya koşullarında varlığını sürdürebilen, usta-çırak eğitimi yönteminden beslenerek köklü bir meslek olmuştur. Günümüzde 100 yaşını aşmış ve restorasyon işleminden sonra bu gün eski günlerine oranla çok daha fazla kullanılan ve zorlanan klasik ahşap yarış yatları bile mevcuttur.

#### Karadeniz Ereğli Özel Sektör Tersaneleri

Kdz Ereğli özel sektör tersaneleri 2005 -2010 yılları arasında inşa ettiği gemilerin önemli bölümü Avrupa Birliği ülkelerine ihracata yönelmiştir. Nitekim;

- ◆ 2005 yılında 10.300 DWT,
- ◆ 2006 yılında 27.550 DWT,
- ◆ 2007 yılında 20.900 DWT,
- ◆ 2008 yılında 75.120 DWT,
- ◆ 2009 yılında 16.000 DWT,
- ◆ 2010 yılında (ilk 6 ay) 33400 DWT gemi aracı ihraç edilmiştir.

#### Karadeniz Bölgesi Liman Durumu

Rusya limanları başta olmak üzere, Romanya'nın Köstence limanı ve Ukrayna'nın Odessa limanı toplam yük elleçlemelerinde Karadeniz'in önemli limanlarıdır. Karadeniz limanlarında genel olarak sıvı dökme yük elleçlemeleri yapılmakta ve transit trafik önem kazanmaktadır. Merkezi Asya'nın hammadde kaynakları Avrupa ülkelerinde bu bölge limanları vasıtasıyla iletilmektedir.

Limanın diğer ulaşım sistemleri ile bağlantısının güçlendirilmesi için Kdz. Ereğli - Zonguldak demiryolu bağlantısı yapılmalıdır. Bu gereklilikler ile Filyos limanı bölge ekonomisine katkı sağlayarak gerek Karadeniz Bölgesi ve gerekse İç Anadolu Bölgesi için önemli bir ticaret merkezi olacaktır. Hatta Marmara bölgesindeki yoğunluğun azalmasında da büyük katkısının olacağı değerlendirilmektedir.

Zonguldak ili ve hinterlandına hitap edecek olan Filyos Limanı sayesinde İstanbul Boğazı'ndaki limanların yükünün ve boğaz trafiğinin de azalması hedeflenmektedir. Bölgede; demir-çelik ve yan sanayi, ahşaba dayalı endüstriler, çimento ve çimentoya dayalı mamuller, cam sanayi, kimya sanayi gibi sanayiler gelişerek faaliyet göstermektedir. Giderek daha fazla yer ve altyapıya ihtiyaç duyan bu endüstrilerin Filyos Vadisi'nde kurulacak olan OSB ve Serbest Bölgede yer alacakları öngörülmektedir.

Filyos Vadisi projesinin realizasyonu sonucunda Rotterdam Limanı gibi transit taşımacılığın oluşmasını da sağlayarak, bölgeyi bir Lojistik merkeze dönüştürecek ve bir yandan çok büyük bir katma değer üreterek milli ekonominin gelişmesini sağlarken diğer yandan ülkemizin ürettiği malların maliyeti içindeki ulaştırma giderlerinin deniz taşımacılığı payının artışı ile dünyadaki rekabet gücünün artmasına ve bölgenin kalkınmasına katkıda bulunacaktır.

Karadeniz Ereğli (Erdemir), Samsun, Hopa, Rize, Trabzon, Giresun bu bölgede yer alan büyük limanlardır. Bu limanlar yalnız kendi alanlarına nadiren de transit taşımacılığa hizmet vermektedir.



Filyos Vadisi

### Batı Karadeniz Bölgesi'nin Coğrafi Konumu ve Filyos Vadisi Projesi

Batı Karadeniz Bölgesi, Karadeniz'e kıyısı olan ülkelerle önemli bir ticari potansiyele sahiptir. Karadeniz Bölgesi'nin uluslararası ilişkilerde ve küresel güvenlik bağlamında artan önemi, bu bölgenin Avrupa ile Asya arasında paha biçilmez bir transit koridoru olmasından, enerji ulaşım hatlarını üzerinde bulundurmasından, Hazar Havzası enerji kaynaklarına olan yakınlığından, Orta Asya'ya ve genişletilmiş Orta Doğu'ya açılan kapılardan en önemlisini oluşturmasından ve Rusya'yı güneyinden çevrelemekte olmasından kaynaklanmaktadır.

Coğrafi konumunun yanı sıra Batı Karadeniz'in uluslararası nitelik taşımasında, nehir yolu entegrasyonları ve yakın deniz taşımacılığındaki potansiyelinin katlanarak artması da önemli bir etkidir. Karadeniz coğrafyasında denizyolu konteynır, genel kargo, sıvı ve kuru dökme yük, RO-RO, ferry rail ile taşınmakta olan eşya trafiğinde önemli bir artış gözlemlenmektedir. Karadeniz'in Batı kıyısında bulunan Burgaz, Varna, Köstence ve Odesa limanları, Doğu'da Poti ve Sochi ile Kuzey'de Odesa, Evpatoria ve Novorossisk limanlarının ticaret hacimleri katlanarak artmaktadır.

Bölgenin önemli ticaret merkezlerine coğrafi yakınlığı ve Ankaralı Interlandında yer alması dolayısıyla lojistik faaliyetlere ağırlık verilmesi bölgeye çok büyük katkı sağlayacaktır.

Zonguldak, Karabük ve Bartın'ın ulusal ulaşım ağıyla bağlantılarının iyileştirilmesi, bölgedeki sanayi, ticaret ve endüstri tesislerinin gelişmesi, bölgenin kültür ve turizm değerlerinin Türkiye'ye ve dünyaya daha iyi tanıtılması ve bölgenin kalkınması için büyük önem taşımaktadır.

Filyos Vadisi Projesi Türkiye'nin ikinci GAP projesi olarak adlandırılmaktadır. Türkiye'nin en büyük limanı ve serbest bölge projeleri bulunan Filyos Vadisi Projesi Zonguldak, Bartın ve Karabük illerinin kalkınmasını sağlamanın yanı sıra, Filyos Çayırının Islah edilmesiyle kazandırılacak 32 km karelik bir alanı da sanayiye kazandıracaktır. Bu limanın özelliği Türkiye'de halen mevcut olan toplam 54 milyon ton kapasitedeki limanların kapasitesini 25 milyon ton artırmasıdır. Bu yapıyla Türkiye'nin en büyük limanı ve lojistik üssü olma adayı olduğunu göstermektedir.

### Bartın Limanı

Bartın Limanı'nda yük ve yolcu taşımacılığı hem ulusal hem de uluslararası limanlar arasında yapılmaktadır. Limana genellikle Karadeniz kıyısındaki ülkelerden mal gelmekte ve ihraç malları da bu ülkelere gönderilmektedir. Ukrayna, Bulgaristan, Romanya bu ülkeler arasında başta gelmektedir. Bugün yılda 1000 gemi kabul kapasitesi bulunan liman %50 kapasite ile çalışmaktadır.

### Sonuç ve Öneriler

- Ürün pazarını genişletmeye devam ederken güçlü olunan alanlara odaklanılmalıdır. Dünya devleriyle rekabet edebilmek için Türk gemi inşa sanayisi yeni marka üretmeli, her bir tersane alanında uzmanlaşmalıdır.
- Daha fazla Ar-Ge veya ortak girişimleri ve yabancı ortaklıkları teşvik ederek teknolojik altyapı güçlendirilmelidir.
- Bölgede bulunan Zonguldak, Karabük ve Bartın üniversiteleri ile sanayi işbirliği sağlanarak Ar-Ge ve inovasyon çalışmalarının yapılması büyük önem arz etmektedir. Bu kapsamda teknoparklar kurulmalı ve teknoloji üretilmesinin temeli atılmalıdır.
- Sanayinin devlet politikası olması için altyapı ve dokümanter veriler sağlanmalıdır.
- Gemi inşa sanayinin kurtuluşu, uluslararası oyuncular ile kendi sıkletinde rekabet etmeyi gerektirmektedir. Rekabet şansını artırmanın yeni stratejileri ise global oyuncular ile ortaklıklara gidilmesidir.
- Dünya ve Türkiye gemi inşa talebinin gelecek yıllarda düşmesi ihtimali karşısında, tersaneler talep düşmesine karşı yeterince esnek yapıda tasarlanmalı ve düşük talep karşısında yeni iş alanlarına uyarlanabilir olmalıdır.
- Ölçek ekonomisi çerçevesinde sanayi rasyonelleştirilmelidir.
- Verimliliği arttırmak için teknolojik kapasite güçlendirmelidir.
- Nitelikli işgücü oluşturma gayretleri sürdürülmelidir.
- Kümelenme yoluyla pozitif dışsal ekonomiler sağlanmalıdır.

Ben sözlerimi burada tamamlıyorum. Birçok kaynaktan bilgileri derleyerek sizlere sektörün fotoğrafını birçok değişik açıdan ortaya koydum. Beni sabırla dinlediğiniz için teşekkür ederim.



Kurucaşile'de Ahşap tekne Yapımı

Sayın katılımcılar, değerli hocalarım, sevgili misafirler;  
Öncelikle Batı Karadeniz 1.Gemi İnşa ve entegre Sanayi Çalıştayı'na hepiniz hoş geldiniz.

Çalıştayı Türk Gemi İnşa sanayine planlanan daha üzerinde fayda sağlamasını canı gönülden ümit etmekteyim. Makine Mühendisi ve Gemi İnşa Yüksek Mühendisi olarak sektöre iki farklı ancak benzer mühendislik pencerelerinden baktığımda hepinizin de malumunuzdur ki 2008 yılı tüm dünyada olduğu gibi Türk Ekonomik yaşamına da derin bir iz bırakmış durumdadır. Krizden yoğun olarak etkilenen sektörlerin başında da Gemi İnşa sektörü gelmektedir.



Ekonomik darboğaz nedeniyle yoğun finansman sorunları yatan sektörümüz şu günlerde toparlanmaya ve yeniden yükseliş trendine girmeye hazır görünmektedir. Fakat bu ekonomik buhran yılları tüm dünyada ve tüm sektörlerde unutulmayan, milat sayılabilecek değişimleri de beraberinde getirmiştir. Hepimizin bildiği gibi dünya önceki halinden oldukça farklı bir konumda bulunmakta ve çok farklı bir konuma doğru ilerlemektedir.

Bilişim ve IT sektörlerinin ağırlıkları artmakta ve üretilen her ürün ve hizmet yoğun talep görmekte, her nasılsa bilindik bir tabir ile bu sektörleri "kriz teğet geçmektedir". Burada önemli olan ve kilit taşı olarak adlandıracağımız parametre de "Ar-Ge ve İnovasyon"dur. Bu sektörlerin krizi fırsata dönüştürmesi altında yatan sihirli kelimeler de bunlardır. Hem ürün hem de hizmet alanında kendini durmaksızın geliştiren bu sektörler asla durmayı ve mevcudu kabullenmeyi kendilerine felsefe edinemezler.



Görülmektedir ki gemi inşa sektörü tüm dünyada temsilcileri olan belirli bir ülkenin tekeline alınmamış bir sektördür. Ülkelerin birbirlerinden olan farklı kazançları ve gelişimleri tamamen o ülkenin geliştirmiş olduğu "know-how"lar ile paralellik göstermektedir. Tüm dünyada temsilcileri olan bu sektörde en önde bayrağı taşımak, diğer ülkelerin önüne geçmek tamamen fark yaratmaktan geçmektedir.

Görülmektedir ki kriz dönemlerinde Ar-Ge ve inovasyona yapılan yatırımlar ve bu konuların getirileri krizin tam aksine büyüme davranışı göstermektedir. Ar-Ge'ye yapılan yatırımların boşuna ve gereksiz olduğunu düşünmek bu gerçeği göz ardı etmek demektir. Gemi İnşa sektörü olarak kendimize şiar edinmemiz gereken konu "Ar-Ge ve inovasyondur". Diğer gemi inşa temsilcisi ülkelerle aramızda oluşturacağımız bir farklı ürün veya hizmet talebin çığ gibi büyümesine neden olacak ve ibrenin ülkemiz lehine dönmesini sağlayacaktır.

Araştırma-geliştirme (Ar-Ge), inovasyonun gerçekleştirilmesi için en önemli adımlardan birini oluşturmaktadır. Fakat bir kurumun veya tersanenin teknolojik inovasyonda başarılı olabilmesi için öncelikle organizasyonel ve sunumsal inovasyonu gerçekleştirilmesi gerekmektedir. Sektör temsilcilerimizin üzerinde önemle durması gereken husus budur. Yeni çalışma ve iş yapış yöntemlerinin geliştirilmesi ve kullanılması ile bir firmanın rekabet gücünün yükseltilmesini ifade eden organizasyonel inovasyon ve yeni tasarımların ve pazarlama yöntemlerinin geliştirilmesi ve kullanılması ile bir firmanın rekabet gücünün yükseltilmesini ifade eden sunumsal inovasyon; teknolojik inovasyon için olmazsa olmazdır.

Teknolojik inovasyon ise teknolojik ürün ve süreç inovasyonunu kapsamaktadır. Burada ürün, fiziksel bir ürünü ya da hizmeti ifade etmektedir. Teknolojik olarak yeni bir ürünün veya sürecin geliştirilmesinin yanı sıra, mevcut ürün ve süreçlerde önemli teknolojik değişikliklerin yapılması da bu kapsamda değerlendirilmektedir. Ürünün pazara sunulması ve sürecin üretimde kullanılması ile inovasyon gerçekleştirilmiş olur.

Geçtiğimiz günlerde yapmış olduğum birkaç tersane ziyareti göstermiştir ki gerek yat gerek çelik tekne imalatında tersane sahibinden başlamak üzere en alt kademeye kadar çalışanlar Ar-Ge ve inovasyonun ciddiyetinin farkında değildir. Her ne kadar kızaklarında yeni tekneler olup durmaksızın çalışıyor olsalar da tersane sahipleri "Ar-Ge yapmıyoruz, ürün kopyalıyoruz" yaklaşımları bir süre sonra işlerinin önüne engel olmaya başlayacak ve krizden çıkmak ve toparlanmak bir sonraki bahara ötelenmiş olacaktır.

Zihniyet olarak tüm sektörün bilincinin yeniyi oluşturmak yeni olanın peşinden koşmak olması krizden çıkmanın en önemli basamağı olduğu yadsınamaz bir gerçektir. Ar-Ge'nin verimsiz bir yatırım olduğu, harcanan kaynağın boşa gideceği zihniyeti mutlaka terkedilmelidir. Ar-Ge yatırımlarına harcanan paranın kısa vadede olmasa bile orta ve uzun vadede çok daha fazlasıyla geri döndüğü artık herkesçe bilinen bir gerçektir.

## BATI KARADENİZ I. GEMİ İNŞA ve ENTEGRE SANAYİİ ÇALIŞTAYI

Gemi İnşa sanayinin ihtiyacı olan teknolojik araştırma konuları doktora ve yüksek lisans tez konuları haline getirilebilmelidir. Bu şekilde üniversiteler de sistemin içerisine çekilir ve üniversitelerin salt araştırma içeren, ürüne dönüştürülemeyecek çalışmalarla meşgul olması engellenmiş olur. Böylelikle üniversite-sanayi işbirliği kavramı da doğru amaca yöneltilmiş olur. Bu bağlamda üniversitemizde de sektörden gelen yoğun Ar-Ge çalışmaları yapılmaktadır. Gerek savunma sanayi gerekse gemi inşa sanayine yönelik özellikle çekme deneyine alternatif olarak düşünülmekte olan CFD çalışmalarına ağırlık verilmiş durumdadır. Fakülte bünyemizde kurmuş olduğumuz CFD laboratuvarımızı da gün geçtikçe geliştirmekteyiz. Gerek gemi formu, gerek optimum pervane, gerek denizcilik gerekse sevk konularında CFD'den yoğun olarak faydalanmaktayız. Öyle ki sektörümüzün kesinlikle fikir ve sıkıntılarını saklamaması ya da yabancı menşei mühendislik hizmetleri almayı kendi üniversitelerimizi tercih etmelerini önemle rica etmekteyim. Yine bu kapsamda önerimiz tüm tersaneler ile organik bağı olan sektörün ihtiyaçlarına tam olarak cevap verebilecek bir Araştırma Geliştirme Merkezi kurmaktır.

Bana ayırmış olduğunuz bu zaman ve dikkatiniz için teşekkür ederim. Tekrardan çalıştığınız faydalı geçmesini ümit eder selamlar sunarım.



## BATI KARADENİZ I. GEMİ İNŞA ve ENTEGRE SANAYİİ ÇALIŞTAYI



Bartın Ahşap Teknecilik



Kurucaşilede Ahşap Teknecilik  
Cihangir KASAPOĞLU Argivi

**BATI KARADENİZ I. GEMİ İNŞA ve ENTEGRE SANAYİİ ÇALIŞTAYI**



Notlar;

