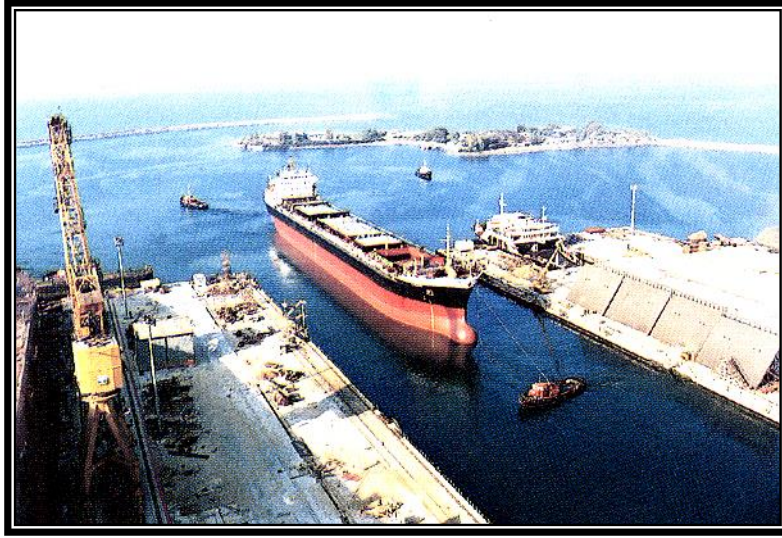


TÜRKİYE GEMİ SANAYİİ A. Ş.

TERSANELER RAPORU



KİGEM

KAMU İŞLETMECİLİĞİNİ GELİŞTİRME MERKEZİ VAKFI

Mart-1999

KİGEM – Kamu İşletmeciliğini Geliştirme Merkezi İstanbul Grubu faaliyetleri kapsamında, **Prof. Dr. İzzettin ÖNDER**'in başında yer aldığı KİGEM ekibinin de katkılarıyla, **TMMOB Gemi Mühendisleri Odası** tarafından hazırlanmıştır.

İÇİNDEKİLER

DÜNYADA GEMİ İNŞA SANAYİİ VE GELİŞİMİ

GEMİ SANAYİİNİN YAPISI

GEMİ SANAYİİNİN ÖNEMİ

GEMİ SANAYİİNİN DENİZ TAŞIMACILIĞI İLE BAĞLANTISI

TÜRKİYE DENİZ TİCARET FİLOSU VE DENİZYOLU TAŞIMALARI

TÜRKİYE GEMİ YAPIM SANAYİİNİN TARİHÇESİ

DÜNYA GEMİ YAPIM SANAYİİNİN DURUMU

TÜRKİYE GEMİ YAPIM SANAYİİNİN DURUMU

TÜRKİYE GEMİ SANAYİİ A. Ş.

TÜRKİYE GEMİ SANAYİİ A. Ş. ÜRETİM BİRİMLERİ

Haliç Tersanesi

Camialtı Tersanesi

Pendik Tersanesi

Alaybey Tersanesi

Pendik Motor Fabrikası

TÜRKİYE GEMİ SANAYİİ A. Ş. ZARAR NEDENLERİ

ÖZELLEŞTİRME KAPSAMINDA TÜRKİYE GEMİ SANAYİİ A. Ş.

SONUÇ VE ÖNERİLER

DÜNYADA GEMİ İNŞA SANAYİİ VE GELİŞİMİ

Gemi yapımının çok eski çağlara uzandığı bilinir. Başlangıçta insanlar çok basit tekne ve salları yolculuk yapma ve yük taşımada kullanmışlardır. Tahminlere göre basit deniz araçlarının kullanımı, tekerleğin icadından çok öncedir. Gemiciliğin gelişme ve ilerlemesine katkıda bulunmuş ülkelerin en eskileri olarak Fenikeliler ve Mısırlılar görünmektedir. Fenikelilerin M.Ö. 1000-600 yılları arasında güçlü filolara sahip oldukları biliniyor. Akdeniz'de denizci ülkeler olarak daha sonra Yunanlılar, Kartaca ve Romalılar ile orta çağın sonu ile yeni çağın başlarında Venedik ve Cenovalılar görülüyor. Akdenizdeki bu erken gelişmeye karşın, Kuzey Avrupa ve İskandinavya'da orta çağın sonlarına doğru bir ilerleme görülmektedir. 15. ve 16. yüzyıllarda Osmanlıların yanısıra Portekiz ve İspanya güçlü donanmalara sahip olmuşlar, daha sonra Hollanda, Fransa ve İngiltere ortaya çıkmıştır. İngiltere, 18. yüzyıl ortalarından İkinci Dünya Savaşı sonuna kadar, dünyanın en büyük ticaret filosuna ve en güçlü donanmasına sahip ülkesidir.

Tarihsel gelişimi ile incelendiğinde malzeme, sevk sistemleri, haberleşme ve seyir sistemleri ve diğer alanlarda teknolojinin gelişmesi ve gemi inşaatında uygulanması ile gemi yapım sanayii belirli dönüm noktalarını içeren safhalardan geçmiştir. Modern anlamda gemi yapımının demirin 1777 yılında, çeliğin ise 1862 yılında gemi yapımında kullanılması ve buhar makinalarının 1821 yılında gemilerde tahrik sistemi olarak uygulanmasıyla başladığı söylenebilir.

Buhar gücünün gemiye uygulanmasından önce de gemi yapımının ve gemilerin gerek dünya ticaretinin gelişmesinde ve gerekse bugünkü dünya düzeninin oluşmasında önemli bir yere sahip oldukları açıktır. 14. yüzyıldan itibaren Avrupa ülkelerinin başlattıkları keşiflerin ve bunun sonucunda Uzakdoğu Asya, Amerika ve Afrika'da kurulan kolonilerin temelinde, bu ülkelerin gemi yapımıcılığı ve denizcilikte gelişmiş oldukları gerçeği yatmaktadır. İstanbul'un fethinde deniz filosunun etkin rolü, körfez krizinde deniz gücünün önemi gözler önündedir.

Bugünün gelişmiş devletleri, özellikle 17. yüzyıldan itibaren deniz ticaret filolarının etkinliklerinden ve bunu destekleyen gemi yapım-onarım sanayilerinin ekonomiye yaptığı önemli katkılardan yararlanmışlardır. Gelişmiş ülkelerin kalkınmada izledikleri yol incelendiğinde, bunların önemli gemi yapımıcısı ülkeler oldukları ve geleneksel denizci ülkeler olarak adlandırıldıkları görülecektir. ABD'nin kurulmasından bu yana, gemiler ve gemi sanayii bu ülkenin kalkınmasında önemli temel taşlarını oluşturmuş; tersaneler teknoloji üssü görevi görmüşlerdir. Savaş gemisi yapımında halen ABD dünyanın en önde gelen ülkesidir. Japonya 1635-1868 arasını kapsayan dönemde 50 tondan büyük gemi yapımını yasaklayan uygulamanın ardından yaptığı atılımlarla, özellikle 2. Dünya Savaşından sonra, ticari gemi yapımında dünya önderliğini ele geçirmiştir. 1970'li yılların başında gemi yapım sanayiini ve

denizciliği ülke kalkınmasında en önemli sanayi dalı olarak benimseyen Güney Kore, bugün gemi siparişleri sıralamasında ilk sıralara yükselmiştir.

20. yüzyılda gemi yapım sanayiinde önemli atılımlar yapan Japonya ve Güney Kore, mevcut gemi üretiminin hemen hemen tamamının Uzak Doğu'ya kaymasını sağlamışlardır. Bunun üzerine yeniden yapılanma politikaları uygulamaya başlayan Avrupa Topluluğu Komisyonu, gemi yapım sanayii ile ilgili direktifler yayınlamaya başlamış ve gemi yapımcılığına sağlanan sübvansiyon v.b. teşvikleri Roma Anlaşması'nın rekabete ilişkin hükümlerine dayanarak kısıtlama yoluna gitmiştir.

Diğer taraftan gemi inşa sübvansiyonlarının dünya çapında kaldırılması yolundaki OECD Anlaşması Avrupa Birliği, Güney Kore, Japonya ve Norveç tarafından imzalanmıştır. Ancak anlaşmayı destekleyen ülkelerin başında yer alan Amerika Birleşik Devletleri anlaşmayı imzalamamaktadır. Aksine tersaneleri sübvansiyon eden ülke gemilerine ticarî yaptırımlar uygulamakta, Amerikan tersanelerinde ise devlet desteğiyle yeni gemi inşaatı yoğun biçimde devam etmektedir. Aynı şekilde Güney Kore, Çin ve Doğu Avrupa ülkelerinde de gemi inşa sanayiinin devletçe desteklenmesi devam etmektedir. Tahminlere göre, 2000 yılından itibaren dünya tersane kapasitesinin ancak %70'i kullanılabilir olacaktır.

1998'den itibaren ABD ile diğer dünya ülkeleri arasında ticarî çekişmeler yoğunlaşmaktadır. "US Shipping Act 1984" reform çalışmalarının sonuçları da beklenmektedir. Ayrıca ABD'nin 1916 yılından kalma düzenli hat rekabet mevzuatının kutu yük (konteyner) çağıyla uyumlu hale getirilmesi diğer ülkelere gerekli görülmektedir. Öte yandan "Jones Act" ile Amerikan yüklerinin yasal olarak ABD bayraklı gemilere ayrılması uygulaması, aynen devam etmektedir. Bütün bu korumacı politikalar serbest piyasa ekonomisi sistemiyle bağdaşmaması açısından eleştirilmekte ancak herhangi bir değişiklik sağlanamamaktadır. İlimli biçimde dahi olsa kendi uygulamalarının başka ülkelerde görülmesi halinde bu ülkeler ABD tarafında şiddetle cezalandırılmaktadır. 1997'de bunun bir örneği ABD limanlarının Japon armatörlerine kapatılması olayında yaşanmış, Japon limanlarındaki kısıtlayıcı ve maliyetleri yükseltici uygulamalar kaldırılmadıkça yasaklamanın sürdürüleceği tehdidinde bulunulmuştur.

Dünya Ticaret Örgütü (WTO)'nun bu tartışmalara bir çözüm getirmesi pek beklenmemektedir. Uruguay Round olarak nitelendirilen GATT müzakerelerinde gümrük ve ticaret alanındaki hükümlerin hizmetleri de kapsayacak biçimde genişletilmesi öngörülmekteyse de bunun gerçekleştirilmesi de zor görünmektedir.

GEMİ SANAYİİNİN YAPISI

Gemi yapım sanayiinin ürünü olan GEMİ, demir-çelik, makina imalat, ahşap, boya-kimya, elektrik-elektronik, tekstil ve lastik-plastik gibi bir çok sanayi dalının ürünlerinin bilimsel ve teknolojik temellere dayalı olarak belirli bir sistematik ve disiplin içinde tersanelerde birleştirilmesi sonucunda ortaya çıkmaktadır. Bu açıdan gemi yapım sanayii, "montaj sanayii" olarak görülse de bu tanım, sektörün özelliklerini yeteri ölçüde tanımlamamaktadır.

Gemiler, kullanım amaçlarına, çalışma prensiplerine, sevk sistemlerine ve yapımlarında kullanılan malzemeye göre çeşitli tip ve tonajda, farklı teknolojik olanaklara sahip olarak inşa edilirler. Bu nedenle tersaneler de farklı olanak ve teknolojik kabiliyetlere sahip olabilmektedirler. Basit bir ticaret gemisinin yapımını gerçekleştiren nisbeten dar olanaklara sahip bir tersaneden, süper tankerlerin, modern savaş gemilerinin inşaatını gerçekleştirebilecek teknolojik olanaklara sahip olanlarına kadar geniş bir yelpaze mevcuttur. Bu açıdan gemi sanayii her zaman için emek-yoğun bir sanayi dalı olurken; tersanelerin olanak ve kabiliyetlerine bağlı olarak teknoloji ve sermaye-yoğun bir sanayi dalı da olabilmektedir.

Gemi yapım sanayilerini geliştirme politikası uygulayan ülkeler, başlangıçta çok basit ve seri üretimi nisbeten kolay, sistematik bir iş disiplini gerektiren ve ileri teknolojiye gerek göstermeyen sıvı ve kuru dökme yük gemilerinin yapımına yönelmekte; bu amaçla ileri teknik olanakları olmayan ve çelik konstrüksiyonu gerçekleştirebilecek tersaneler kurmaktadırlar. Bu yolla kazanılan deneyim ve bilgi birikimi sonucunda giderek daha ileri seviyede tersaneler kurup geliştirmeye ve mevcut tersanelerin teknik olanaklarını artırmaya gitmektedirler.

GEMİ SANAYİİNİN ÖNEMİ

Dörtte üçünü denizlerin oluşturduğu dünyamızda, uluslararası ticarete yüklerin % 95'lere ulaşan bölümünün denizyolu ile taşınıyor olması, bu taşımanın aracı olan GEMİ'ye ve *-zaman içinde ekonomik ve teknolojik eskimenin yanısıra fiziksel olarak da yıpranan geminin "yenilenme" faaliyetlerinin tümünü kapsayan-* GEMİ SANAYİİ'ne önem kazandırmaktadır.

Gemi sanayii, deniz ticaretinin uluslararası niteliğinin doğrudan GEMİ'ye yansımalarının doğal sonucu olarak, teknolojik gelişme ve yenilenmeye en duyarlı sanayi dallarından biridir. **Denizde can ve mal güvenliği**nin yanısıra **deniz ve çevre güvenliği** konularındaki uluslararası kural ve konvansiyonlar, artan duyarlılık ve gelişen teknolojiye de bağlı olarak hızla ve sık sık yenilenirken; GEMİ'nin ve gemi sanayiinin buna ayak uydurmak zorunda olması; teknolojik gelişmelerin yakından izlenmesini zorunlu kılmaktadır.

GEMİ'nin demir-çelik, makina imalat, ahşap, boya-kimya, elektrik-elektronik, tekstil ve lastik-plastik gibi birçok sanayi kolunun ürünlerinin tersanelerde birleştirilmesi sonucunda ortaya çıkan bir ürün olması nedeniyle de gemi sanayii stratejik öneme sahip temel sanayi dalları başta olmak üzere bir çok sanayi dalının nicel ve nitel anlamda gelişmesini sağlamaktadır.

Gemi sanayiinin emek-yoğun niteliğine ek olarak diğer sanayi dalları ile olan bu ilişkisi, sektöre istihdam açısından¹ da önem kazandırmaktadır.

Gemi sanayiine üç tarafı denizlerle çevrili ve dış ticaret yüklerinin yaklaşık % 90'ını denizden taşıyan Türkiye açısından önem kazandıran diğer bir husus da ulusal deniz ticaret filosunu ve savunma sanayiini destekleme özelliğidir.

Gemi sanayii, yeni gemilerin yapımı, mevcutların bakım-onarımı nedeniyle başka ülkelere ödenmesi sözkonusu olacak dövizden sağlanan tasarrufa ek olarak, bu sektörde son yıllarda önemli ölçüde artan ihracat yoluyla da döviz girdisi yaratmaktadır. Dış ticaret dengesinde sorunları olan Türkiye için, gemi sanayiinin bu özelliği de mutlaka değerlendirilmesi gereken bir nitelik taşımaktadır.

Özetlemek gerekirse; gemi yapım-onarım sanayii Türkiye açısından;

- Ulusal deniz ticaret filosunu ve savunma sanayiini destekleme ve dışa bağımlılığı azaltma,
- Yan sanayii geliştirme,
- İstihdam artırma,
- Döviz sağlama ve/veya ikame etme,
- Teknolojik gelişme ve birikim yaratma

özellikleri nedeniyle, sanayileşme açısından stratejik önem taşıyan temel sanayi dallarından biridir.

¹ 1980'lerde İngiltere'de yapılmış bir araştırma, gemi sanayiinde çalışan 1 işçinin yan sanayide 7 işçiye istihdam yarattığını ortaya koymaktadır.

GEMİ SANAYİİNİN DENİZ TAŞIMACILIĞI İLE BAĞLANTISI

Deniz ticareti, dünya ticaretinin önemli bir bölümünü oluşturmaktadır. Bugün yük taşımacılığında yüklerin % 95'i denizyolu ile taşınmaktadır. Bunun en önemli nedeni, deniz taşımacılığının en ekonomik taşıma sistemi olmasıdır. Karşılaştırma yapmak gerekirse, 1 beygir gücü harcanarak deniz taşıtı ile 75 varil çekilebilirken, demiryolu taşıtı ile 8 varil, karayolu taşıtı ile ancak 1 varil çekilebilmektedir.

Dünya ticaretinin denizyolu ile taşınan miktarı, yıllar itibariyle değişiklik ve sürekli artış göstermektedir. 1983'deki 3 milyar tonluk düşük noktadan itibaren görülen artış sonucunda, 1997'de 5 milyar tonu geçen bir noktaya ulaşmıştır. Taşınan malların önemli bölümünü ham ve yarı-mamul madde olarak; petrol ve petrol ürünleri, demir cevheri, kömür, çeşitli madenler, buğday ve diğer tahıllar oluşturmaktadır. Diğer bölümü ise mamul maddelerden oluşmakta ve bunlar farklı sanayi dallarının ürünleri olmaktadır.

1997 sonu itibariyle 38.500 parça gemiden oluşan 743 milyon DWT kapasiteye sahip dünya ticaret filosu yıllık 400 milyar dolar navlun geliri elde etmektedir. 6.885 parça gemi ve 284 milyon DWT (% 38) ile akaryakıt tankerleri ilk sırayı alırken; 265 milyon DWT ile dökme yük gemileri ikinci sıradadır. Filonun ortalama yaşı giderek yükselmekte olup, bugün 18 dolayındadır. 1997 sonu rakamlarıyla tankerlerin % 42'si, dökme yük gemilerinin % 35'i 20 yaşın üzerindedir.

Dünya ticaret hacminin ve buna bağlı olarak deniz taşımacılığının artması, gemi sanayiinin gelişmesine ve değişime uğramasına etkide bulunmaktadır. Yük hacmi ve karakteristiklerinde meydana gelen değişiklikler ve bu değişikliklere bağlı olarak gemi teknolojisinin gelişmesi, tersanelerin büyük kapasitelerde ve maliyeti düşürmek için üretimi hızlandıracak yeni yapılarda geliştirilmesine yol açmıştır. Ticaret hacminin gelişmesi, dünya gemi yapım kapasitesini de artırmış; ancak yeni tersaneler uygulanan devlet politikalarına da bağlı olarak işçiliğin ucuz olduğu ülkelerde kurulmuşlardır.

Denizyolu ile taşınan yeni tip yükler, bunlara paralel olarak gelişme gösteren yükleme-boşaltma araç ve donanımları, yeni tip gemilere ve bağlı olarak yeni yapım teknolojilerine gereksinim yaratmaktadır. Kısaca gemi sanayiindeki gelişme ve değişimler, dünya ticaretinde ortaya çıkan gelişmelere bağlı olmaktadır.

TÜRKİYE DENİZ TİCARET FİLOSU VE DENİZYOLU TAŞIMALARI

Elimizdeki son rakamlara göre Türkiye'nin dış ticaret taşımalarında denizyolunun oranı %91'in üzerindedir. Ancak bunda Türk Bayraklı gemilerimizin payı oldukça yetersiz olup, son dört yıldan beri devamlı bir düşme eğilimi göstermektedir.

Yıllar	İhracat Yüğü (milyon ton)	İthalat Yüğü (milyon ton)	Toplam Yüğü (milyon ton)	Türk Bayraklı Gemilerin Payı
1987	12.9	35.5	48.4	% 43
1991	20.3	49.9	70.2	% 32
1997	37.0	75.3	112.3	% 29

1 Mart 1998 itibariyle Türk Deniz Ticaret Filomuz, 482'si ithal, 718'i yerli inşa olmak üzere toplam 1200 adet gemiden oluşmaktadır. Toplam 10.418.546 DWT olan filomuza kiralanın gemiler de dahil edildiğinde 12 milyon DWT'a yaklaşın bir rakama ulaşmaktadır. 150 GRT ve üzerindeki Türk Deniz Ticaret Filosu'nun adet ve tonaj olarak dağılımı aşağıdadır.

GEMİ TİPLERİ	ADET	DWT	FİLO PAYI (%)
Kuru Yüğü	470	1.422.242	13.65
Dökme Yüğü	181	6.853.788	65.78
OBO	6	659.077	6.33
Petrol Tankeri	99	945.327	9.07
Kimyasal Madde Tankeri	40	140.623	1.35
Ro-Ro	26	161.048	1.55
Kutu Yüğü (konteyner)	12	105.080	1.01
Diğer	366	131.361	1.26
TOPLAM	1200	10.418.546	100

1997 sonu itibariyle uluslararası sefer yapan 1.500 DWT'un üzerindeki gemiler açısından Türk Deniz Ticaret Filosu'nun DWT olarak % 94'ü özel sektör, % 6'sı ise kamu sektörü sahipliğindedir. Kamu sektörü gemilerinin % 34'ü ülke tersanelerinde yapılmış; % 66'sı yurt dışından sağlanmıştır. Özel sektör filosunun ise % 91'i yurt dışından ithal edilen gemilerden oluşmakta olup; ülke tersanelerinde yapılan gemilerin oranı ancak % 9'dur. Filonun yaş ortalaması

19 civarındadır. Küçük gemiler de dahil edilerek 150 gros tonun üzerindeki gemiler açısından bakıldığında; toplam 1197 parçalık filo içinde kamu sektörünün payının % 23.6, özel sektörün payının ise % 76.4 olduğu görülmektedir.

TÜRK DENİZ TİCARET FİLOSUNA YENİ İNŞA GEMİ KATILIMI (dwt)

Yıllar	Ülke Tersanelerinde Yapılanlar				İthalat Yoluyla Sağlananlar	
	Kamu Sektörü	Özel Sektör	Toplam	%	Toplam	%
1983	50.000	30.500	80.500	14	491.610	86
1985	39.900	5.100	45.000	10	405.310	90
1987	16.000	39.600	55.600	82	11.950	17
1988	7.940	1.800	9.740	30	22.730	70
1991	?	?	44.480	13	295.594	87

Türk Deniz Ticaret Filosu'nun gelişimine ve dünya deniz ticaret filosu içindeki konumuna baktığımızda; 1 Ocak 1993'te 6.8 milyon DWT'dan (23. sıra) 1997'de 10.7 milyon DWT'a (17. sıra) yükseldiği saptanmaktadır.

TÜRK DENİZ TİCARET FİLOSUNUN PLANLI DÖNEMDE GELİŞİMİ (dwt)

Yıllar	Yük Gemileri	Yolcu Gemileri	Tankerler	TOPLAM
1962	565.000	59.200	174.100	808.300
1967	478.000	37.700	257.500	793.200
1978	1.073.900	27.200	598.800	1.729.900
1983	2.746.300	5.600	2.103.500	4.895.400
1987	3.782.800	11.100	1.446.800	5.290.700
1991	4.331.700	12.400	1.620.200	5.964.300
1993	6.038.000	13.500	2.161.000	8.255.180
1995	8.255.000	20.600	1.822.000	10.310.800
1997	9.088.000	25.000	1.120.000	10.563.300

Denizcilik Sektörü halen kendi kredi değerliliği ile uluslararası kaynaklardan finansman sağlayabilmekte, filosunu her yıl 1.5 milyon DWT büyütebilmekte ve ülkeye yılda 4-5 milyar USD döviz getirebilmektedir. 2000 yılına doğru 10-12 yaş ortalamasına sahip ve modernize edilmiş 15 milyon DWT'a yaklaşan bir Deniz Ticaret Filosu ile döviz girdisinin yılda 10 milyar USD'ye ulaşması hedeflenmektedir.

TÜRKİYE GEMİ YAPIM SANAYİİNİN TARİHÇESİ

Anadolu'da gemi yapım faaliyetlerinin başlangıcı Selçuk Türkleri zamanına kadar uzanmaktadır. Bilinen ilk tersaneler, Gemlik, Sinop ve Alanya'da idi. Bunlar o dönemin önemli tekneleri olan 100 tonluk gemileri imal edebilmekteydiler. Daha sonraları ise Karesi, Saruhan, Aydın ve Mentеше Beyliklerinin tersaneleri ile Karadeniz kıyısında Candaroğullarının tersanesi görülmektedir. İzmit'in Bizanslılardan alınması ile buradaki eski tersane yenilenmiş; Gelibolu'da yeni bir tersane kurulmuştur. Osmanlı İmparatorluğunun kuruluş dönemlerinde İzmit, Karamürsel, Gemlik, Aydıncık ve Gelibolu tersaneleri kurulmuş ve geliştirilmiştir. 16. yüzyıldan 17. yüzyılın sonlarına kadar Osmanlı İmparatorluğunun çeşitli yerlerinde 87 adet tersane bulunduğu belirtilmektedir.

İstanbul'un fethinin hemen ardından Haliç'te İstanbul Tersanesi'nin kurulmasına girilmiş; bu tersane Kanuni döneminde geliştirilmiştir. Bugün Haliç, Camialtı ve Taşkızak tersanelerinin yer aldığı bölgedeki İstanbul Tersanesi, o dönemde Gelibolu'dan sonra ülkenin ikinci büyük tersanesi idi. Tersane içinde 1773'de Mühendishane adı ile açılan okul, ülkemizin gemi mühendisliği dalında eğitim veren ilk kurumudur. 1789'da Mühendishane-i Bahri-i Hümayun adını alan okul, günümüzün İstanbul Teknik Üniversitesi'nin temelini oluşturmaktadır. 19. yüzyılın ikinci yarısında bugün Haliç Tersanesi içinde yer alan taş havuzlar ile Taşkızak Tersanesi'nin Valide Kızağı inşa edilmiştir.

19. yüzyılın sonlarından itibaren çelik malzeme ve buhar makinalarının gemi yapımında kullanılmaya başlaması ve bunun sonucu olarak malzeme temininde ortaya çıkan dışa bağımlılık o güne kadar donanmanın tüm ihtiyaçlarını karşılayabilen İstanbul Tersanesi'nin bu özelliğini giderek yitirmesine yol açmıştır.

Cumhuriyet döneminde, başlangıçta 1928'den itibaren Gölcük Tersanesi'nin kurulmasına başlanmış; tersane 1934'de yeniden projelendirilmiş; İkinci Dünya Savaşı nedeniyle kesintiye uğrayan çalışmalar 1942'den sonra yeniden başlatılmıştır. Eski İstanbul Tersanesi'nin yerini alan Haliç ve Camialtı Tersaneleri Denizcilik Bankası T.A.O.na bağlı olarak Taşkızak Tersanesi de Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'na bağlı olarak bu dönemde faaliyetlerini sürdürmüşlerdir. Öte yandan 1912'de Fransızlar tarafından İstanbul Boğazı'nda kurulmuş ve daha çok gemi bakım ve onarımı faaliyetlerine ayrılmış olan İstinye Tersanesi de Denizcilik Bankası T.A.O. kuruluşu olarak faaliyet göstermiştir. Bugün ülkemizin en büyük ve modern tersanesi olan Pendik Tersanesi'nin kuruluş çalışmaları 1939'da başlatılmış; 1969 yılında temeli atılan tersane 1982 yılında işletmeye alınmıştır.

1950-1963 dönemi, kamu tersanelerinin gelişmesi, özel sektör tersanelerinde ahşap teknelerden çelik gemi yapımına geçme dönemidir. 6500 DWT'luk

ABİDİN DAVER gemisi 1960'da Camialtı Tersanesi'nde yapılmış; ilk Türk yapımı gemi, uluslararası sularda bayrak gezdirmeye başlamıştır.

1963'den itibaren planlı kalkınma dönemi başlamış olmakla birlikte, gerekli tedbirler alınmamış ve kaynaklar sağlanmamış olduğundan sektör kararlı bir gelişme gösterememiştir. 1971-1973 arasında, özel sektör tersaneleri yurt dışından sipariş almaya başlamış; 3 adet ro-ro gemisi Almanya'ya ihraç edilmiştir.

1975 yılında "*Türk Deniz Ticaret Filosunu ve Gemi İnşaa Sanayiini Teşvik ve Geliştirme Politika Esasları*" kararnamesi çıkarılarak filonun ülke içinde yapılacak gemilerle geliştirilmesi esas alınmış ve kredi olanakları geliştirilmiştir. 1980 yılından itibaren de özel sektör tersanelerinin Tuzla'da kendilerine ayrılan bölgeye taşınmaları başlamıştır.

1974-1983 dönemi, gemi yapım sanayimiz için altın yılları oluşturmuştur. Denizcilik Bankası'nın sektörü kredilendirmesi sonucunda seri halde yeni gemiler yapılmıştır. 1983'den sonra sektörde görülen kriz, kredilerin kaldırılması ile tersaneleri zor durumda bırakınca; dış piyasaya açılma yolları aranmış; kamu tersaneleri Polonya'dan 3 adet 26.500 DWT gemi siparişi almış, bazı özel tersaneler de yat yapımı ya da gemi ambar kapakları gibi yan sanayi siparişleri almışlardır.

Krizin 1988'den itibaren atlatılması ve dünyada ortaya çıkan sipariş patlamasıyla özel sektör tersanelerinde 25 adet yeni gemi inşaatı başlamıştır. 1990'daki Körfez Krizinin de etkileri nedeniyle gemi yapım sanayimiz, 1988-1990 dönemindeki gemi sipariş patlamasından yeterli pay alamamıştır. Bunun diğer sebepleri, sipariş hacmini oluşturan gemi tip ve tonajlarının tersanelerimizin kapasitelerinin üzerinde olması, uygulanan tedbir ve politikaların süresiz ve güvensiz olması ile Merkez Bankası'nca uygulanan kur politikasıdır.

DÜNYA GEMİ YAPIM SANAYİİNİN DURUMU

Dünya gemi inşa sanayii son 30 yıl içerisinde oldukça önemli yapısal değişimler geçirmiştir. Daha önce gemi yapımında güçlü olan özellikle Avrupa'daki ülkeler, artık sektörde önemli rol oynamamaktadırlar. Diğer ülkeler, özellikle Japonya ve Güney Kore son yirmi yılda gemi inşa sanayiilerini en çok geliştiren iki ülkedir.

Dünya gemi inşa sanayiinde 1960'lı yıllar, kapasitelerin ve siparişlerin ilk olarak artmaya başladığı yıllardır. 1973-1974 yıllarında dünya gemi siparişleri 134 milyon GRT'a kadar çıkmıştır. 1974 yılında ilk petrol şokunun etkisiyle siparişlerde bir duraklama olmuş; bu yıllardan sonra 1987 yılına kadar dünya gemi siparişleri azalan bir eğilim izleyerek 21 milyon GRT'a kadar gerilemiştir. Bu 10 yıllık bir süreçte %85'lik bir gerileme anlamını taşımaktadır. 1987-1995 yılları arasında yavaş da olsa artan bir eğilim içerisinde olan gemi inşa siparişleri yine de 20 yıl öncesinin sipariş toplamından oldukça uzaktır. 1997 yılı başında dünya gemi siparişlerinin 77.7 milyon DWT (yaklaşık 47 milyon GRT) düzeyine çıktığı görülmektedir. Bu artış eğiliminin 2000 yılına kadar sürmesi beklenmektedir.

1987'den itibaren Avrupa'daki ülkeler katma değeri düşük olan tanker, dökme yük gemisi ve benzeri büyük kapasiteli gemilerin inşasını bırakarak, katma değeri yüksek olan yüksek hızlı teknelerin ve savaş gemilerinin inşasına yönelmişlerdir. Yine de Avrupa'da işsizlik sorunuyla karşı karşıya olan İspanya, Portekiz ve Almanya klasik gemi inşa yapılarını henüz terk etmemiş ve gemi inşa sanayiilerini geliştirmeye yönelik önemli finansman araçlarını AB mevzuatının aykırı hükümlerine rağmen uygulamaya koymaktan kaçınmamışlardır. Alman Ekonomi Bakanı Gunther Rexrodt "*Alman gemi inşa sanayiine doğrudan teşvik verilmemesini uygun görmelerine rağmen Alman tersanelerinin rekabet şanslarının artırılması için özellikle kredi garantilerinin de devlet tarafından verilmesinin gerekli olduğunu*" ifade etmektedir. İşsizlik oranının %17 olduğu Finlandiya'da da Sanayii ve Ticaret Bakanlığı "*gemi inşa sanayiinde %9'luk bir devlet teşvikinin gerekli olduğunu*" belirtmektedir. Polonya ve Danimarka ise son 20 yıl içerisinde inşa yapısını koruyan ve ülke ekonomisinde gemi inşaatına önemli yer veren iki ülkedir.

Dünya gemi inşa sanayiindeki yapısal dönüşüm içerisinde 1987-1990 arasında Japonya ve Güney Kore ve özellikle de 1995-1996 yıllarında Çin ve Tayvan dünyanın önde gelen gemi yapımçı ülkeleri olmuşlardır.

Sektörde yaşanan diğer bir değişim ise klasik gemi tiplerinin yanında özellikle kutu yük (konteyner) gemilerinin siparişler içerisinde giderek artan bir paya sahip olmaya başlamasıdır. Mayıs-1997 sonu itibarıyla dünya gemi inşa siparişlerinin dağılımını içeren aşağıdaki tablo incelendiğinde, konteyner gemilerinin 77.7 milyon DWT (2.142 adet) olan toplam siparişler içinde 14.6

milyon DWT (548 adet) ile % 18.8 (adet bazında %25.6) paya sahip oldukları görülmektedir.

TIPLERİNE GÖRE SİPARİŞ ORANLARI (08/1998)

GEMİ TİPİ	SİPARİŞ ORANI (%)
Tankerler	38.2
Dökme Yük Gemileri	36.5
Kutu Yük Gemileri	18.9
Kuru Yük Gemileri	4.6
Ro-Ro Gemileri	1.8

YAPIMCI ÜLKELERE GÖRE DÜNYA GEMİ SİPARİŞLERİNİN DURUMU

YAPIMCI ÜLKELER	Gemi Adedi		Toplam Tonaj (DWT)			
	05/1997	08/1998	05/1997	%	08/1998	%
Japonya	630	622	27.925.334	36.0	37.090.378	40.0
Güney Kore	321	345	23.904.949	30.8	33.598.494	36.2
Çin Halk Cumhuriyeti	250	240	6.474.904	8.3	5.656.564	6.1
Almanya	135	98	2.537.285	3.3	1.954.921	2.1
Polonya	107	66	2.598.657	3.4	1.879.250	2.0
Türkiye	44	38	493.354	0.6	409.039	0.4

GEMİ SAHİBİNİN ÜLKESİNE GÖRE GEMİ SİPARİŞLERİ (08/1998)

ÜLKELER	Gemi Adedi	Toplam Tonaj (DWT)	%
Japonya	293	17.685.393	19.1
İngiltere	61	7.892.739	8.5
Yunanistan	98	7.734.772	8.3
Norveç	93	5.307.807	5.7
A.B.D.	65	4.809.095	5.2
Almanya	249	4.185.268	4.5
Singapur	56	4.053.687	4.4
Danimarka	74	3.962.198	4.3
Tayvan	63	3.822.632	4.1
Türkiye	22	314.100	0.3
TOPLAM	2014	92.717.825	100.0

DÜNYA TANKER VE DÖKME YÜK YENİ İNŞA TALEP TAHMİNLERİ (milyon DWT)

Yıllar	Tanker	Dökme Yük	TOPLAM
1999	20	12	32
2000	18	10	28
2001	17	7	24
2002	18	8	26
2004	22	12	34
2006	15	13	28
2008	11	14	25

TÜRKİYE GEMİ YAPIM SANAYİNİN DURUMU

Ülkemizde gemi yapım sanayii, özellikle planlı dönemde gelişme göstermeye başlamıştır. Birinci beş yıllık kalkınma planı döneminde, gemi ihtiyacının yurtiçi tersanelerden karşılanması kararı uyarınca gemi ithalinin kısıtlanması ve gemi yapımı için kredi uygulanması; sektörde önemli gelişmeler sağlamıştır. Camialtı Tersanesi'nin tevsii ile ülkemizde inşa edilebilen en büyük gemi tonajının 18.000 DWT'a çıkarılması bu dönemdedir. İkinci plan döneminde yeniden gündeme gelen Pendik Tersanesi projesi ile Alaybey Tersanesi tevsii projesi, üçüncü plan döneminde yatırım programına alınmış; dış taşımalarımızın %50'sinin ulusal filo tarafından taşınması hedefi ve yurtiçi imalat ile karşılanamayan gemilerin ithaline izin verilmesi sonucunda tersane kapasiteleri ve üretim artmıştır.

Türkiye'de ticari mahiyette büyük boyutlu gemi yapımıcılığının, 1937 yılında Atatürk'ün emri doğrultusunda Kaynarca mevkiinde bugünkü Pendik Tersanesinin inşa etütleriyle gündeme gelmiş olduğu söylenebilir. Bununla birlikte II. Dünya Savaşı'nın araya girmesi nedeniyle Pendik Tersanesinin ilk temeli ancak planlı kalkınma dönemi içerisinde 1969 yılında atılabilmektedir. Tersanenin ilk kademesi dördüncü plan döneminde, 1982 yılında hizmete girmiştir. 1982 yılında başlatılan ikinci kademe yatırımları ile eklenen kuru havuz ve kreynlerle birlikte 1996 yılı sonu itibariyle Pendik Tersanesi 143.000 DWT/Yıllık bir kapasiteye ulaşmıştır. Yatırımın sonuçlanması ile bu değer 240.000 DWT/Yıla yükselecektir. Pendik Tersanesi tek parçada 170.000 DWT'luk gemileri inşa edebilecek kabiliyettedir.

Özel sektör de modern gemi yapımıcılığının ilk nüvesi, 1980'li yıllara kadar Haliç ve İstanbul Boğazı'nda faaliyetlerini sürdüren özel sektör tersanelerinin bu tarihten itibaren Tuzla-Aydınlı Koyu'na yerleşmesiyle başlar. Özel sektör büyük oranda kendi öz kaynaklarıyla yaptığı yatırımlarla 310.000 DWT/Yıllık bir kapasiteye ulaşmıştır. Özel sektör tersaneleri bugün tek parçada 30.000 DWT'luk gemileri yapabilecek kabiliyettedir.

TÜRKİYE TERSANELERİNİN GEMİ YAPIM KAPASİTELERİ

Sektör	Tersaneler	Alanı (m ²)	Kızak Boyutları	İnşa Edebileceği En Büyük Gemi (DWT)	Gemi Yapım Kapasitesi (DWT/yıl)	Çelik İşleme Kapasitesi (ton/yıl)
KAMU SEKTÖRÜ	Pendik Tersanesi	953.000	202x38	170.000	143.000	31.790
	Haliç Tersanesi	69.810	56x18 90x22	5.800	11.100	3.169
	Camialtı Tersanesi	72.000	92x17 140x24	18.000	20.800	5.934
	Alaybey Tersanesi	71.433	1 adet felekli kızak	1.000	3.000	1.184
	TOPLAM				177.900	42.077
ÖZEL SEKTÖR	Tuzla Bölgesi (29 adet)	-	-	30.000	249.500	70.900
	Marmara Bölgesi (2 adet)	-	-	30.000	48.000	13.500
	Karadeniz Ereğli (1 adet)	-	-	13.000	13.000	3.500
	TOPLAM				310.500	87.900
GENEL TOPLAM					488.400	129.977

Burada Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'na ait Gölcük Tersanesi'nin 30.000 DWT/yıl tonaj ve 10.000 tonxçelik/yıl çelik işleme kapasitesine, Taşkızak Tersanesi'nin ise 10.000 DWT/yıl tonaj ve 2.500 tonxçelik/yıl çelik işleme kapasitesine sahip olduklarına da değinmek gerekmektedir. Gölcük Tersanesi 30.000 DWT'a kadar, Taşkızak Tersanesi ise 10.000 DWT'a kadar yeni gemi yapımına yeterlidir.

Yeni gemi yapımının yanısıra tersanelerin bakım ve onarım etkinlikleri de söz konusudur. Özellikle kriz dönemlerinde yeni gemi siparişi alamayan tersaneler, gemi bakım ve onarımına yönelerek ayakta kalmaya çalışmaktadırlar. Bazı tersaneler ise yalnızca bakım-onarımda uzmanlaşmışlardır. Bugün ülke tersanelerinde yılda ortalama 7 milyon DWT gemi havuzlanmakta, bunun parasal karşılığı 90 milyon doları bulmaktadır. Yılda ortalama 210 milyon dolar ve 70.000 ton çelik onarımı ile 150 milyon dolar dolayında makina onarımı söz konusudur. Böylece tersanelerimizin bakım-onarım faaliyetlerinin karşılığı, toplam olarak yılda 450 milyon dolara ulaşmaktadır.

Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Gemi İnşa Sanayii Özel İhtisas Komisyonu Raporu'nda mevcut kapasitenin yılda 1,2 milyar dolar döviz ikame ve yılda 600 milyon dolar döviz girdisi sağlama kabiliyetine sahip olduğu; kapasitenin tam kullanımıyla yılda 105 milyon adamxsaat istihdam olanağı (yaklaşık 40.000 işçi) ve ülke olarak 340 milyar dolar gelir elde edebileceği ifade edilmektedir. Aynı raporda mevcut kapasitenin kolayca %20 arttırılabileceği; sektörden sağlanan potansiyel gelirin %60'ının sektörü desteklemekte kullanılması ve gerekli yapısal değişikliklerin gerçekleştirilmesi söz konusu olduğunda ise tam kapasite kullanımı hedefine ulaşılabileceği belirtilmektedir.

1994-1998 yıllarını kapsayan yedinci plan dönemi için önerilen düzenlemelere bağlı olarak da ,

Yeni gemi inşa kapasitesi	1.000.000 DWT/Yıl
Gemi onarım kapasitesi	7.500.000 DWT/Yıl
Döviz ikame kabiliyeti	1,5 milyar Dolar/Yıl
İstihdam düzeyi (Yan Sanayii Dahil)	125 milyon adam-saat/yıl
Yerli katkı oranı	% 65

hedefi saptanmaktadır.

Türkiye gemi inşa sanayiinin dünya gemi inşa sanayiine göre en önemli farklılığı bugün Finlandiya, İspanya, Almanya ve Güney Kore gibi ülkelerde görüldüğü gibi devletçe belirlenmiş uzun vadeli ve bağımsız bir gelişim politikasına sahip bulunmamasıdır. Örneğin Güney Kore'nin Pendik Tersanesi'nin temelleri atıldığı dönemde yani Türkiye ile hemen hemen aynı günlerde, gemi inşa sanayiinde bir atılım başlatmış olduğu bilinmektedir. Güney Kore'nin 1969 yılındaki toplam ihracatının %60'ı madensel hammadde ve tarım ürünlerinden oluşurken; 1990'lı yıllarda gemi inşa sanayii, elektronik ve makine imalat sanayiinden sonra toplam ihracattan %20 dolayında pay almaktadır.

Küreselleşme (ya da büyük ülkelerin oluşturduğu kürelerin diğer ülke küreciklerini kendi içine çekmeye çalışması) rüzgarları dünyayı etkilemektedir. Ama bu etki çok iyi değerlendirilmesi ve doğru yorumlanması gereken bir etkidir. Kasım 1994'de Avrupa Birliği üyeleri ile Finlandiya, Japonya, Güney Kore, Norveç, İsveç ve ABD'nin imzaladıkları ve 15 Haziran 1996'da yürürlüğe giren "*Ticari Gemi Yapım ve Onarım Sanayiinde Normal Rekabet Koşullarının Sağlamasına İlişkin Anlaşma (Agreement Respecting Normal Competitive Conditions In The Commercial Shipbuilding And Repair Industry)*" taraf ülkelerin gemi yapım onarım sanayiine kredi garantisi vermesini yasaklamaktadır. Oysa yukarıda da açıklandığı gibi, Alman Ekonomi Bakanı Alman tersanelerinin rekabet düzeyini koruyabilmeleri için kredi garantilerinin verilmesinin gerekli olduğunu ve buna devam edileceğini bildirmektedir.

Ülkemizde ise özellikle 1987'den sonra genelde denizcilik, özelde ise liman inşaatları ve gemi yapım sanayii kendi kaderine terk edilmiştir. Kamu kesiminde bazı tersanelerin kapatılması girişimiyle başlayıp "özelleştirme" uygulamaları ile süregelen belirsizlik ortamı, sektörün bu kesiminde tüm yatırımların durmasına yol açmıştır. 80'li yılların ilk yarısında çıkarılan teşvik kararnamelele ile her yaş ve tonajda geminin gümrüksüz ithalinin serbest bırakılıp teşvik edilmiş olması; o dönemde yeni taşınmış oldukları Tuzla Gemi İnşa Sanayii Bölgesi'nde faaliyete geçme çalışmalarını sürdüren özel sektör tersaneleri için de olumsuz sonuçlar doğurmuştur. Armatörlerin yurtdışından ikinci el eski gemi alımına yönelmeleri, özel sektör tersanelerini iç piyasaya gemi yapma imkanından yoksun kılmış; bunlara ek olarak tersane kurma, geliştirme ve modernizasyon gibi yatırım projelerinin daha az teşvik görür hale gelmesi, gerekli öz kaynak birikiminin sağlanmamasına ve ulaşılabilecek kapasitenin oldukça altında kalınmasına yol açmıştır. Tüm bunların sonucu olarak, gemi inşa sanayii özel sektörün imkanları ölçüsünde geliştirilmeye çalışılmaktadır ve özel sektör, bugün yalnızca devletin doğrudan kaynak aktarımıyla yaşayabilen yapıdan sıyrılmış bulunmaktadır.

Özetlemek gerekirse dünya gemi yapım sanayiinde önde gelen ülkeler, finansman, eğitim, kredi garantisi vb nakdi ve aynı teşviklerle kendi gemi yapım sektörlerini desteklemekte ve bunun sonucunu da almaktadırlar. Ülkemiz gemi yapım sanayii ise bu tür desteklerden yoksun olmasına karşın, özel sektörün kendi olanaklarıyla belli bir konuma gelmeye çalışmaktadır. Dünya gemi yapım sanayii ile ülkemiz arasındaki en önemli farklılık budur.

Oysa devletçe bulunabilecek örneğin 250 milyon dolarlık bir kredi ile yada devletin böyle bir krediye teminat sağlaması yoluyla;

- Toplam bedelin %30'unu oluşturan işçilik tutarı olan 75 milyon doların ekonomiye geri döndürülmesi, yapılacak gemilerin tahmini 24 aylık yapım süreleri boyunca yaklaşık 4.500 kişiye istihdam sağlayacak; 7:1 olan ekonomik bağımlılık oranı göz önünde tutulduğunda, bu istihdam olanağı büyük bir kitleyi etkileyecektir.

- Kredinin %15'i olan 37.5 milyon doları yan sanayii kullanabilecektir.
- Yukarıda sayılan yurtiçi katkılara ek olarak demir-çelik ana sanayii katkısı ve tersanede kullanılacak finansmanla birlikte toplam yurtiçi katkı %50'lere ulaşabilecek ve böylece bu kredinin 125 milyon doları ekonomimize geri dönecektir.
- Bu kredi ile inşa edilebilecek örneğin 600 TEU kapasiteli 28 adet kutu yük (konteyner) gemisi ile gemilerin servise girdiği ilk yılda yaklaşık yıllık 60 milyon dolar navlun geliri ekonomiye geri dönecek ve Türk Ticaret Filosu Akdeniz kutu yük taşımacılığını ele geçirme olanağına kavuşacaktır.

TÜRKİYE GEMİ SANAYİİ A. Ş.

Genelde Kamu İktisadi Teşebbüsü (KİT) olarak tanımlanan TÜRKİYE GEMİ SANAYİİ A.Ş., 17 Haziran 1982 gün ve 2680 sayılı Yasa'ya göre çıkarılmış 08.06.1984 gün ve 233 sayılı K.H.K. ile faaliyetlerinde özerk ve sorumluluğu sermayesi ile sınırlı bir iktisadi devlet teşekkülü olarak yayımlanarak yürürlüğe giren 93/4693 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı uyarınca özelleştirme kapsamına alınmıştır. Sermayesinin tamamı Özelleştirme İdaresi Başkanlığına ait olup 15 trilyon TL'dir.

Türkiye Gemi Sanayii A. Ş.'nin faaliyet alanı, Ana Statüsü'nün 4. Maddesinde aşağıdaki şekilde belirtilmektedir:

- 1- *Gemi, makineli/makinesiz her türlü deniz araçları ve vasıtalarını inşa etmek, onarmak ve havuzlamak,*
- 2- *Tersaneler kurmak, mevcut tersaneleri tadil ve tevsi etmek,*
- 3- *Gerek bizzat gerekse Türk ve yabancı sermaye ortaklığı veya vasıtası ile gemi-motor-makine, her türlü teçhizat ve aletleri imal etmek, bunların bakım ve onarımlarını yapmak, bu faaliyet kolunda hizmet görecek her türlü kreyn, vinç ve benzerlerini imal, tamir, tevsi etmek ve her çeşit konstrüksiyon yapmak,*
- 4- *Yukarıda 1, 2, 3 maddelerinde geçen tüm amaç ve faaliyet alanlarında ihracat ve kiralama ile yerli/yabancı ortaklıklara katılmak, bu tür ortaklıklar kurmak ve her türlü anlaşmalar yapmak.*

Türkiye Gemi Sanayii A. Ş.'nin üretim birimleri şunlardır:

- Haliç Tersanesi Müdürlüğü
- Camialtı Tersanesi Müdürlüğü
- Alaybey Tersanesi Müdürlüğü
- Pendik Tersanesi Müdürlüğü
- Motor Fabrikası Müdürlüğü

Türkiye Gemi Sanayii A. Ş.'nin iştirakleri de şunlardır:

- Türkiye Lokomotif Sanayii A.Ş. (TÜLOMSAŞ) onbinde 1.3 hisse
- Türkiye Vagon Sanayii A.Ş. (TÜVASAŞ) onbinde 1 hisse
- Türkiye Demiryolu Makinaları Sanayii A.Ş. (TÜDEMSAŞ) onbinde 1 hisse

Türkiye Gemi Sanayii A.Ş. ve bağlı birimlerinin personel durumları aşağıdaki tabloda verilmektedir. Tablo'nun incelenmesinden, tersanenin personel azaltma politikası sonucunda 1993'de 3606 olan personel sayısının 1997'de % 33 azalma ile 2429'a düşmüş olduğu görülmektedir.

T.G.S.A.Ş. BİRİMLERİ PERSONEL DURUMU

	YILLAR	TOPLAM PERSONEL	MÜSTAHSİL İŞÇİ		GAYRI-MÜSTAHSİL İŞÇİ		KAPSAM DIŞI PERSONEL	
			adet	%	adet	%	adet	%
HALIÇ TERSANESİ	1993	1033	638	62	321	31	74	7
	1994	807	513	63	224	28	70	9
	1995	703	454	64	188	27	61	9
	1996	605	390	65	158	26	57	9
	1997	561	324	58	186	33	51	9
CAMIALTI TERSANESİ	1993	675	359	53	252	37	64	10
	1994	555	299	54	199	36	57	10
	1995	487	268	55	166	34	53	11
	1996	421	228	54	146	35	47	11
	1997	369	188	51	143	39	38	10
PENDİK TERSANESİ	1993	1486	825	56	539	36	122	8
	1994	1394	809	58	468	34	117	8
	1995	1320	761	58	443	33	116	9
	1996	1242	714	58	415	33	113	9
	1997	1195	670	56	418	35	107	9
ALAYBEY TERSANESİ	1993	309	150	48	114	37	45	15
	1994	269	131	49	96	36	42	15
	1995	249	126	51	85	34	38	15
	1996	221	124	56	64	29	33	15
	1997	216	120	55	64	30	32	15
PENDİK MOTOR FABRİKASI	1993	103	51	50	34	33	18	17
	1994	107	60	56	29	27	18	17
	1995	103	56	54	33	32	14	14
	1996	94	56	59	27	29	11	12
	1997	88	48	55	30	34	10	11
TOPLAM	1993	3606	2023	56	1260	35	323	9
	1994	3132	1812	58	1016	32	304	10
	1995	2862	1665	58	915	32	282	10
	1996	2583	1512	59	810	31	261	10
	1997	2429	1350	55	841	35	238	10

Türkiye Gemi Sanayii A.Ş. ve bağlı tersanelerinin mevcut durumlarının ve sektör içindeki konumlarının tam olarak değerlendirilebilmesi için, öncelikle bir KİT olarak uymak zorunda oldukları kuralların, sektördeki özel tersanelerden hangi noktalarda ayrıldığına kısaca da olsa bakmak gerekmektedir:

- Türkiye Gemi Sanayii A.Ş. ve tersaneleri de tüm KİT'ler gibi, yöneticileri siyasal iktidar tarafından atanan ve görevden alınan, bu nedenle de uygulamayı iktidarı elinde tutanların talimatları ve siyasal çıkarları doğrultusunda yürütmek zorunda oldukları için rasyonel ve verimli bir işletmeciliğin sözkonusu olmadığı kuruluşlardır².
- Diğer KİT'ler gibi sözkonusu tersanelerin de tabi oldukları mevzuat; malzeme temini, satış-pazarlama ve yatırım gibi konularda formalite çokluğu nedeniyle zaman kaybına ve bağlı olarak maliyet artışına yol açmaktadır³.
- Tersaneler de tüm KİT'ler gibi, özel sektör kuruluşlarından farklı olarak, iş emniyeti ve işyeri güvenliği v.b. konulardaki mevzuata tam olarak uymakta; itfaiyeci, güvenlik görevlisi gibi doğrudan üretime yönelik olmayan kadrolarda belirli sayıda elemanı zorunlu olarak istihdam etmektedirler.
- Birkaç istisna dışında özel sektör kuruluşları, çekirdek kadro dışında eleman istihdam etmemekte; geçici işçi ve taşeron kullanımı ile sipariş durumuna göre esnek bir istihdam politikası uygulayabilmektedirler. Bu kuruluşların çoğunda sendika ve toplu iş sözleşmesi düzeninin bulunmaması nedeniyle ücretler ve diğer sosyal haklar oldukça düşüktür. Ortalama 16 yıl kıdemli ve çoğunluğu Gemi Yapı Meslek Lisesi mezunu kalifiye teknik elemandan oluşan kadrosu nedeniyle Türkiye Gemi Sanayii A.Ş. tersaneleri için sözkonusu olmayan bu duruma ek olarak; birer kamu kuruluşu olarak KİT tersanelerinde personel ücret ve diğer ödemelerinin özel sektörde olduğu gibi gerçek değerlerinin altında beyan edilerek vergilendirilmesi de sözkonusu değildir.
- Tüm KİT yöneticileri gib, tersane yöneticileri de pazarlama v.b. faaliyetleri ile ilgili yurtdışı seyahatleri için Başbakanlık onayı almak zorunda olduklarından; çağdaş, etkin ve verimli bir pazarlama faaliyeti mümkün olamamaktadır.
- Emekli olan işçilere devlet tarafından ödenen kişi başına 1.960.000.-TL tutarındaki Sosyal Yardım Zammı, 506 sayılı yasa uyarınca emekli oldukları KİT tarafından karşılanırken; özel sektör için böyle bir uygulama yoktur.

Başka bir deyişle TGSAS tersaneleri, yönetimleri siyasal iktidar tarafından atanan ve baskı altında tutulan; bunun sonucu olarak yatırım, istihdam ve ücret politikaları dışarıdan belirlenen ve tüm faaliyetlerinde yığınla bürokratik engeli aşmak zorunda olan; birer kamu kuruluşu olarak yasa, tüzük ve yönetmeliklerin öngördüğü tüm koşulları eksiksiz yerine getirmek ve bu arada özel sektör için sözkonusu olmayan ödemeleri *-sosyal yardım zammı örneğinde gibi-* yapmakla yükümlüdürler.

2 İleride de görüleceği gibi, Ulaştırma Bakanı'nın direktifi ve baskısı ile Türkiye Gemi Sanayii A.Ş. Yönetim Kurulu'nun 1993 yılında almak zorunda kaldığı "Alaybey Tersanesi'ni Kapatma" kararının, sözkonusu tersane üzerindeki olumsuz etkileri bu konudaki en somut örnektir.

3 Örneğin, dış piyasa malzemeleri temininde Hazine ve Dış Ticaret Müsteşarlığı'ndan ön izin alınması zorunluluğu, ihale mekanizmasının hantallığı ve yanlışlığı, bazı durumlarda 6 ayı aşan gecikmelere ve doğrudan alımlara nazaran % 40'ı bulan fiyat farklılıklarına neden olmaktadır.

Yeri gelmişken, bu koşullar altında çalışan bir kuruluştan, günümüz dünyasında ve serbest piyasa koşullarında, ticari anlamda kar beklenemeyeceğini; üstelik bu kuruluşların çalıştıkları olumsuz koşullardan birinci derecede sorumlu olanların böyle bir beklentiye hiç hakları olmadığını belirtmek gerekmektedir.

TÜRKİYE GEMİ SANAYİİ A. Ş. ÜRETİM BİRİMLERİ

Haliç Tersanesi

İstanbul'un 1453'de fethinden sonra Fatih Sultan Mehmet tarafından 1455 yılında kurulan İstanbul Tersanesi'nin günümüzdeki devamıdır. 69.810 m2 alan içinde birçok atölye ve idari binanın yanısıra; 18. ve 19. yüzyıl Osmanlı döneminden kalma 3 adet kuru havuz, 2 adet yeni gemi inşa kazağı, 475 metrelik onarım-donatım rıhtımı ve bir dökümhaneye sahiptir. Tersane'de yeterli miktarda kızak ve rıhtım kreyini ile muhtelif mobil kreyne ek olarak 1 adet 100 tonluk yüzer vinç de bulunmaktadır.

Tersane 3.169 ton/yıl çelik işleme ve 11.100 DWT/yıl yeni gemi inşa kapasitesine sahiptir. Kızak büyüklükleri, 7.000 DWT'a kadar gemilerin inşaatı için yeterlidir.

Haliç Tersanesi'nde son dönemde Türkiye Denizcilik İşletmeleri(TDİ) adına 2 adet 1.500 kişilik Marmara Hattı Yolcu Gemisi ve Almanya'ya ihraç edilen 6.750 DWT'lik dökme yük gemisi inşa edilmiştir. Bölgede önemli havuzlama ve tamir imkanına sahip olan tersanede:

- 1993' de 47 gemi havuzlama ve 21 gemi tamiri,
- 1994' de 47 gemi havuzlama ve 21 gemi tamiri,
- 1995' de 53 gemi havuzlama ve 10 gemi tamiri,
- 1996' da 180 gemi havuzlama,
- 1997' de 40 gemi havuzlama ve 1 gemi tamiri gerçekleştirilmiştir.

Haliç Tersanesi'ne önem kazandıran husus *-sahip olduğu atölye, teçhizat ve diğer olanaklarla-* **ülkemizin en büyük ve en gelişmiş bakım-onarım tersanesi olmasıdır.**

Camialtı Tersanesi:

Bu tersanenin de kuruluşu İstanbul Tersanesi'ne kadar uzanmakla birlikte, şu anda tersanede Osmanlı döneminden kalma bir tesis bulunmamaktadır. 72.000 m2 alan içinde birçok atölye ve idari binanın yanısıra; 2 adet yeni gemi inşa kazağı, 400 metrelik donatım rıhtımı, günde 400 m2 kapasiteli shot-blasting, shop-priming ve transport ünitesine sahiptir. Tersanede çeşitli tip ve kapasitede kızak, rıhtım ve saha kreyini bulunmaktadır.

Tersane, 5.934 ton/yıl çelik işleme ve 20.800 DWT/yıl yeni gemi inşa kapasitesine sahiptir. Kızak büyüklükleri 6.000 ve gemi tipine bağlı olarak 15.000-20.000 DWT'a kadar gemilerin inşaatına yeterlidir.

Tersane'de Deniz Nakliyat T.A.Ş. adına yapılan 18.000 DWT'luk 2 adet çok amaçlı kuruyük-konteyner gemisinin donatımına devam edilmektedir. Almanya'ya ihraç edilen 2 adet 6750 DWT'lik dökme yük gemileri 1997 ve

1998 yıllarında teslim edilmiştir. Aynı Alman firmasına ihraç edilecek 1 adet 5500 DWT'ük Ro-Ro gemisinin inşaatına 1998 senesinde başlanmıştır. TDİ Şehir Hatları İşletmesine 1 adet 112 otoluk araba vapuru inşa edilerek denize indirilmiş ve donatılmak üzere Haliç tersanesine gönderilmiştir.

Pendik Tersanesi'nin faaliyete geçtiği döneme kadar ülkemizin en büyük ve modern tersanesi olan **Camialtı Tersanesi'ne önem kazandıran husus; 40 dolayında kamu ve özel tersane içinde, iç ve dış piyasada talebin -dolayısıyla pazarlama şansının- en yüksek olduğu 18.000-20.000 DWT'luk gemileri yapabilen; yolcu gemisi ve feribot gibi katma değeri en yüksek olan gemi tiplerinde uzmanlaşmış işgücüne ve diğer olanaklara sahip tersanemiz olmasıdır.**

Pendik Tersanesi:

Ülkemizin en büyük, modern ve gelişmiş tersanesidir. Kuruluş çalışmalarına 1939 yılında başlanan tersanenin temeli 29.05.1969'da atılmış ve tersanenin 1. kademesi 01.07.1982 tarihinde işletmeye alınmıştır. 1.063.280 m² alanda kurulu tersanenin rıhtımı 1.093 metre uzunluğundadır. Gemi yapım faaliyetleri yarı havuz tipi kızağın üzerinde gerçekleştirilmektedir. Tersane alanı içindeki 300x70 metre boyutlarındaki kuru havuza ek olarak, kapatılan İstinye Tersanesi'nden getirilen 14.500 ve 5.000 ton kaldırma kapasiteli iki adet yüzer havuz Tuzla Aydınli Koyu'nda Pendik Tersanesi'ne bağlı olarak havuzlama işlerinde kullanılmaktadır. Kuru havuz 170.000 DWT'a kadar gemileri havuzlayabilmektedir. Gemi yapım, havuzlama v.b. faaliyetlere ek olarak galvanizleme, boya imalatı, oksijen-asetilen üretimi gibi yardımcı işletmeleri ile tersane ihtiyacının karşılanması yanısıra diğer kuruluşlara da hizmet sunmaktadır.

Tersane, 31.790 ton/yıl çelik işleme ve 143.000 DWT/yıl yeni gemi inşa kapasitesine sahiptir. Tersane yarı havuz tipi kızağında 75.000 DWT'a kadar, kuru havuzun yeni gemi yapımında kullanılması durumunda ise 140.000 DWT'a kadar gemilerin inşaatı için yeterlidir.

Pendik Tersanesi'nin son dönemdeki yeni gemi inşa faaliyetleri; Polonya'ya ihraç edilen 3 adet 26.300 DWT'luk dökme yük gemisi, Deniz Nakliyat T.A.Ş. adına yapılan ve ilki teslim aşamasında olan 2 adet 75.000 DWT'luk dökme yük gemisi, Almanya'ya ihraç edilecek 3 adet 5500 DWT'ük Ro-Ro gemisi, İDO adına inşa edilen 1 adet 450 kişilik deniz otobüsü ile TDİ adına inşa edilen 1 adet 112 otoluk araba vapurunu kapsamaktadır.

Ülkemizin en büyük havuzlama ve tamir imkanına sahip olan tersanede:

- 1993' de 110 gemi havuzlama ve tamiri,
- 1994' de 113 gemi havuzlama ve tamiri,
- 1995' de 103 gemi havuzlama ve tamiri,
- 1996' da 118 gemi havuzlama ve tamiri,
- 1997' de 115 gemi havuzlama ve tamiri gerçekleştirilmiştir

Alaybey Tersanesi:

Kuruluşu 1925 yılına dayanan ve 1973'de başlanmış olan tevsi yatırımıyla, 71.433 m2 alanda kurulu çeşitli atölye ve idari binaları bulunan bu tersane, İstinye Tersanesi'nin kapatılması üzerine buraya nakledilmiş olan 1 adet 7.500 ton kaldırma kapasiteli yüzer havuz⁴ ve yeterli miktarda raylı ve mobil kreyne sahiptir.

Tersane, 12.000 DWT'a kadar gemilerin havuzlama, bakım-onarım ve tadilat işlerine ek olarak; 100 metrenin altında çeşitli tip (Şehir Hattı Gemileri, Araba Vapurları, Tanker, Palamar Botu, Romorkör, Yangın Söndürme Gemileri, Motorbotlar v.b.) ve büyüklükte gemi ve deniz araçlarının inşa ve donatımını yapabilecek durumdadır.

Alaybey Tersanesi'nde son dönemde; TCDD Genel Müdürlüğü için 2 adet Palamar Botu, 3 adet 3.200 BHP'lik Voith tipi sevk sistemli romorkör inşa ve teslim edilmiştir. Tersanede halen Türk Deniz Kuvvetleri için 5 adet romorkör inşaatı devam etmektedir. Ege ve Akdeniz bölgemiz için çok önemli havuzlama ve tamir imkanına sahip olan tersanede:

- 1993' de 26 gemi havuzlama ve 59 tersane dışında gemi tamiri,
- 1994' de 28 gemi havuzlama ve 73 tersane dışında gemi tamiri,
- 1995' de 32 gemi havuzlama ve 10 tersane dışında gemi tamiri,
- 1996' da 136 gemi havuzlama,
- 1997' de 31 gemi havuzlama ve 13 gemi tamiri gerçekleştirilmiştir.

Alaybey Tersanesi'ne önem kazandıran husus, ülkemizin Ege ve Akdeniz kıyılarındaki tek tersanesi olmasıdır. Bu nedenle Ege ve Akdeniz'de komşuları ile çeşitli sorunları olan Türkiye için askeri açıdan da stratejik konumdadır.

Pendik Motor Fabrikası:

İsviçre Sulzer firmasının lisansı ile modern teknolojiye uygun ve 35.000 BHP güce kadar gemi diesel motorları üretebilen fabrikanın toplam kapasitesi 64.000 BHP/Yıl'dır. Ülkemizin gemi motoru üreten tek fabrikası olan tesis, bu güne kadar çoğunlukla kamu işletmelerinden aldığı siparişler üzerine gemi motoru üretmiştir. Bu tesis aynı zamanda diğer KİT'lere önemli ölçüde mekanik imalat işleri gerçekleştirmiştir.

Pendik Motor Fabrikası'nın son dönemdeki üretimi; Polonya'ya ihraç edilen 3 adet 26.300 DWT'luk dökme yük gemisine ana makina, Deniz Nakliyat T.A.Ş. adına yapılan 2 adet 75.000 DWT'luk dökme yük gemisi için 14.000 BHP ana makina ve 2 x 1.620 BHP jeneratör, 18.000 DWT'luk 2 adet kutuyük gemisine 9.520 BHP ana makina ve 3 x 1.320 BHP jeneratör, Pendik Tersanesi kuru havuzu için 1 adet 1.320 BHP jeneratör imalatlarıdır. Fabrikada ayrıca:

⁴ Bu kapasite 12.000 DWT'a kadar gemilerin havuzlanarak su altı bakım ve onarımlarının yapılmasına yeterlidir.

- 1994 yılında 41 gemi motoru tamir ve bakımı,
- 1995 yılında 34 gemi motoru tamir ve bakımı,
- 1996 yılında 46 gemi motoru tamir ve bakımı,
- 1997 yılında 48 gemi motoru tamir ve bakımı gerçekleştirilmiştir.

TÜRKİYE GEMİ SANAYİİ A. Ş. ZARAR NEDENLERİ

Türkiye Gemi Sanayii A. Ş. 1993-1997 yıllarını kapsayan 5 yıllık dönemde ortalama 35 milyon USD/yıl zarar etmiştir. Bu zararın esas nedenleri olarak, önceki bölümlerde açıklanan ve genelde tüm KİT'ler için geçerli olan dezavantajlara ek olarak; özel sektör de dahil ülkemiz gemi yapım sanayiinin bir süredir içinde bulunduğu krizin –*kamu tersanelerinde "işgücü veriminin düşüklüğü" olarak nitelenen ama aslında sipariş hacminin daralmasına bağlı olarak "boş işçilik artışı" ya da "atıl kapasite fazlalığı" olarak nitelemenin daha doğru olacağı sonuçlarının-* etkisi belirtilebilir.

Son 5 yılın zarar nedenleri, Türkiye Gemi Sanayii A. Ş. Faaliyet Raporları'nda aşağıdaki şekilde açıklanmaktadır:

- Maliyetin yüksekliğine rağmen, özel sektörle rekabet edebilecek fiyatlarla, kapasite kullanımı yaratmak hedefi ile fiyat indirimleri uygulanması,
- Diğer kamu kuruluşlarına yapılan işlerde, TL bazında ve sabit bedelle yapılan sözleşmelerin getirdiği ilave maliyetler,
- Finansman sıkışıklığı nedeniyle zamanında ödenemeyen Japon kredisinin gecikme faizleri,
- Emeklilik ve personel azaltılması hedefi doğrultusunda işten çıkarılan işçilere ödenen yasal tazminatlar (1994'de 523 kişi, 1995'de 315 kişi, 1996'da 293 kişi ve 1997'de 209 kişi),
- Finansman sıkışıklığı nedeniyle vergi ve SSK ödemelerinde oluşan gecikme faizleri,

Tersanelerin kar/zarar durumlarına ilişkin ayrıntılar aşağıdaki tablolarda sunulmaktadır:

HALİÇ TERSANESİ KAR/ZARAR TABLOSU (USD)

YILLAR	TOPLAM ZARAR	ZARAR ARTIŞI (%)	ÜRETİMDEN DOĞAN ZARAR		ATIL KAPASİTEDEN DOĞAN ZARAR		KIDEM TAZMİNATI VE SOSYAL YARDIM ZAMMI ÖDEMELERİ		FAALİYET DIŞI DİĞER GELİR VE GİDERLER FARKI	
			Miktar	%	Miktar	%	Miktar	%	Miktar	%
1990	7.781.007	-	4.159.894	53	2.748.583	35	911.638	12	-39.108	-1
1991	12.628.104	62	4.624.653	37	5.578.098	44	2.616.228	21	-190.877	-2
1992	14.929.431	18	887.065	6	11.404.901	76	2.183.282	15	454.183	3
1993	11.612.051	-22	1.053.485	9	6.557.623	56	4.034.288	35	-33.345	0
1994	12.569.361	8	5.248.372	42	776.401	6	2.464.815	20	4.079.773	32
1995	12.697.122	1	1.843.763	15	1.260.369	10	3.687.269	29	5.905.721	47
1996	4.597.766	-64	1.150.110	25	1.161.959	25	2.511.528	55	-225.831	-5
1997	7.965.922	73	1.386.897	17	1.043.944	13	1.392.310	17	4.142.770	52

CAMİALTI TERSANESİ KAR/ZARAR TABLOSU (USD)

YILLAR	TOPLAM ZARAR	ZARAR ARTIŞI (%)	ÜRETİMDEN DOĞAN ZARAR		ATIL KAPASİTEDEN DOĞAN ZARAR		KIDEM TAZMİNATI VE SOSYAL YARDIM ZAMMI ÖDEMELERİ		FAALİYET DIŞI DİĞER GELİR VE GİDERLER FARKI	
			Miktar	%	Miktar	%	Miktar	%	Miktar	%
1990	5.679.797	-	4.908.645	86	37.969	1	663.320	12	69.863	1
1991	8.471.027	49	5.810.011	69	1.431.105	17	1.051.463	12	178.448	2
1992	5.762.708	-32	1.263.193	22	2.878.924	50	1.765.696	31	-145.104	-3
1993	5.854.705	2	821.586	14	2.122.305	36	2.958.870	51	-48.056	-1
1994	6.237.147	7	333.612	5	1.113.383	18	2.089.700	34	2.700.452	43
1995	7.074.829	13	218.263	3	984.158	14	2.098.603	30	3.773.805	53
1996	12.260.668	73	3.406.666	28	1.712.159	14	7.425.294	61	-283.451	-2
1997	6.053.176	-51	2.526.503	42	1.062.091	18	1.112.909	18	1.351.674	22

ALAYBEY TERSANESİ KAR/ZARAR TABLOSU (USD)

YILLAR	TOPLAM ZARAR	ZARAR ARTIŞI (%)	ÜRETİMDEN DOĞAN ZARAR		ATIL KAPASİTEDEN DOĞAN ZARAR		KIDEM TAZMİNATI VE SOSYAL YARDIM ZAMMI ÖDEMELERİ		FAALİYET DIŞI DİĞER GELİR VE GİDERLER FARKI	
			Miktar	%	Miktar	%	Miktar	%	Miktar	%
1990	2.167.276	-	788.238	36	1.144.389	53	378.172	17	-143.523	-7
1991	5.507.985	154	1.620.575	29	3.223.563	59	309.061	6	354.787	6
1992	4.570.138	-17	2.284.926	50	1.661.907	36	563.690	12	59.614	1
1993	5.455.904	19	346.466	6	3.559.435	65	943.465	17	606.538	11
1994	3.312.095	-39	318.346	10	1.185.849	36	607.976	18	1.199.925	36
1995	4.236.748	28	96.824	2	1.537.396	36	705.842	17	1.896.686	45
1996	-641.429	-115	-783.040	122	649.798	-101	1.080.243	-168	-1.588.430	248
1997	2.126.153	-431	-340.382	-16	636.950	30	554.286	26	1.275.299	60

PENDİK TERSANESİ KAR/ZARAR TABLOSU (USD)

YILLAR	TOPLAM ZARAR	ZARAR ARTIŞI (%)	ÜRETİMDEN DOĞAN ZARAR		ATIL KAPASİTEDEN DOĞAN ZARAR		KIDEM TAZMİNATI VE SOSYAL YARDIM ZAMMI ÖDEMELERİ		FAALİYET DIŞI DİĞER GELİR VE GİDERLER FARKI	
			Miktar	%	Miktar	%	Miktar	%	Miktar	%
1993	-6.314.223	-	-2.611.958	41	598.782	-9	914.756	-14	-5.215.803	83
1994	-160.957	-97	-7.415.329	4607	38.166	-24	6.871.988	-4269	344.219	-214
1995	8.070.327	-5114	-4.481.709	-56	33.979	0	990.558	12	11.527.499	143
1996	4.536.919	-44	1.874.784	41	28.720	1	747.698	16	1.885.718	42
1997	11.194.441	147	7.440.073	66	227.276	2	833.906	7	2.693.185	24

PENDİK MOTOR FABRİKASI KAR/ZARAR TABLOSU (USD)

YILLAR	TOPLAM ZARAR	ZARAR ARTIŞI (%)	ÜRETİMDEN DOĞAN ZARAR		ATIL KAPASİTEDEN DOĞAN ZARAR		KIDEM TAZMİNATI VE SOSYAL YARDIM ZAMMI ÖDEMELERİ		FAALİYET DIŞI DİĞER GELİR VE GİDERLER FARKI	
			Miktar	%	Miktar	%	Miktar	%	Miktar	%
1993	418.862	-	208.004	50	2.775.027	663	80.777	19	-2.644.946	-631
1994	209.862	-50	-366.226	-175	3.932	2	62.883	30	509.274	243
1995	1.209.165	476	105.050	9	16.302	1	260.231	22	827.581	68
1996	-128.112	-111	-74.478	58	32.019	-25	79.428	-62	-165.081	129
1997	-98.942	-23	-352.754	357	65.607	-66	72.496	-73	115.710	-117

TÜRKİYE GEMİ SANAYİİ A. Ş. KAR/ZARAR TABLOSU (USD)

YILLAR	HALİÇ TERSANESİ	CAMİALTI TERSANESİ	ALAYBEY TERSANESİ	PENDİK TERSANESİ	MOTOR FABRİKASI	GENEL MÜDÜRLÜK	TOPLAM	ARTIŞ (%)
1993	11.612.051	5.854.705	5.455.904	-6.314.223	418.862	23.430.858	40.458.157	-
1994	12.569.361	6.237.147	3.312.095	-160.957	209.862	5.977.355	28.144.864	-30
1995	12.697.122	7.074.829	4.236.748	8.070.327	1.209.165	10.349.241	43.637.432	55
1996	4.597.766	12.260.668	-641.429	4.536.919	-128.112	5.209.704	25.835.515	-41
1997	7.965.922	6.053.176	2.126.153	11.194.441	-98.942	8.939.278	36.180.028	40

Not: Kar/Zarar Tablolarında (-) işaretli değerler "kar", (+) işaretli değerler "zarar" anlamındadır.

ÖZELLEŞTİRME KAPSAMINDA TÜRKİYE GEMİ SANAYİİ A. Ş.

1980'lerden bu yana Dünya'da ve Türkiye'de estirilen "Küreselleşme", "Özelleştirme" rüzgarları her alanda olduğu gibi Türkiye'deki kamu tersaneleri üzerinde de etkisini göstermiştir. Kamu işletmeciliğinin kötülüğünü Türkiye kamuoyuna kabul ettirmek için kamu tersaneleri; yöneticisi, mühendisi, işçisi, teknolojik altyapısı ile içten çökertilmiş, pasifize edilmiştir. Günümüzde de kamu tersanelerinin eğik bir düzlemde aşağıya kayması sürmektedir.

1994'de DYP-SHP Hükümeti döneminde, 5 Nisan kararları kapsamında Türkiye Gemi Sanayii A. Ş.'ye ait Camialtı, Haliç ve Alaybey Tersaneleri'nin kapatılması gündeme geldi. Tersane çalışanlarının, başta TMMOB Gemi Mühendisleri Odası olmak üzere meslek örgütlerinin yoğun çabası ve kamuoyunu harekete geçirmesi ile dönemin hükümeti kapatma kararını geri almak zorunda kaldı. Hükümetler, sonraki dönemde kamu tersanelerinin parça parça özelleştirilmesine yöneldiler.

Özelleştirme Yüksek Kurulu kararıyla çıkılan ve Ekim 1995'de sonuçlanan ihaleyi, yıllık işletme hakkı devir bedelleri olarak Pendik Tersanesi için 3,025,000 ABD Doları⁵, Camialtı Tersanesi için 2 Milyar TL, Haliç Tersanesi için 1 Milyar TL, Alaybey Tersanesi için 40 Milyar TL olarak teklif veren GESTAŞ firması kazandı. Tersane işçilerinin örgütlü oldukları Türk-İş'e bağlı DOK-GEMİ İŞ Sendikası'nın yöneticileri tarafından kurulmuş olan GESTAŞ'ın; kamuoyuna "işçi şirketi" olarak tanıtılmasına karşın, tersane işçilerinin bu ihale kararına karşı çıkmaları ve yürüttükleri mücadele sonucunda 49 yıllık işletme devir hakkını içeren ihale kararı iptal edildi.

Tersanelerin personel sayısı emeklilik ve doğrudan ayrılma gibi nedenlerle giderek düşmekte olup, yerlerine yeni eleman alınmamaktadır. Böylece, tersanelerin asıl faaliyetleri içinde olan kaynak işleri bile taşeron şirketler aracılığıyla sürdürülmektedir. Taşeron altında çalışan işçilerin sendikasızsız olması, gemi endüstrisi alanında çalışma deneyimlerinin alt düzeylerde bulunması, asgari düzeyde ücret verilmesi, sendikalı ve toplu sözleşmeli işçilere göre sosyal güvencelerinin olmaması gibi olumsuzluklar, üretimi olumsuz etkilemenin yanı sıra, tüm ücretli çalışanları tehdit de etmektedir.

Taşeronlaşmanın yıllar itibariyle artışı ve zarar üzerinde önemli bir faktör olarak görülen boş işçilik miktarları aşağıdaki tablolardan net olarak görülmektedir:

⁵ Bu değer birinci ve ikinci yıllar içindir; üçüncü ve dördüncü yıllarda 4,025,000 ABD Dolarına, ilerleyen yıllarda ise 5,025,000 ABD Dolarına yükselmektedir.

TÜRKİYE GEMİ SANAYİİ A.Ş. BİRİMLERİ DIŞARIDAN SATIN ALINAN HİZMETLER

T.G.S.A.Ş. BİRİMLERİ	1993			1994			1995			1996			1997		
	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
HALİÇ TERSANESİ	1.069.399	30.310	3	992.231	26.190	3	693.746	-	0	590.978	-	0	631.196	10.900	2
CAMİALTI TERSANESİ	630.513	51.116	8	493.166	32.094	7	462.060	-	0	421.564	53.287	1 3	369.079	175.048	47
PENDİK TERSANESİ	1.468.195	188.123	1 3	1.483.837	335.636	2 3	1.403.631	453.092	3 2	1.306.256	433.285	3 3	1.228.994	555.382	45
ALAYBEY TERSANESİ	284.409	681	0	252.359	5.809	2	247.366	19.000	8	250.041	83.002	3 3	232.793	36.458	16
PENDİK MOTOR FAB.	107.236	-	0	150.530	4.325	3	133.620	7.969	6	104.543	-	0	101.927	-	0
TOPLAM	3.559.752	270.230	8	3.372.123	404.054	1 2	2.940.423	480.061	1 6	2.673.382	569.574	2 1	2.563.989	777.788	30

(1) Toplam İşçilik (adamxsaat)

(2) Taşarondan Satın Alınan İşçilik (adamxsaat)

(3) Toplam İşçilik İçinde Taşaron Yüzdesi

TÜRKİYE GEMİ SANAYİİ A.Ş. BİRİMLERİ BOŞ İŞÇİLİKLER

T.G.S.A.Ş. BİRİMLERİ	1993			1994			1995			1996			1997		
	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
HALİÇ TERSANESİ	1.069.399	465.563	44	992.231	104.228	11	693.746	89.744	13	590.978	107.998	18	631.196	72.493	11
CAMİALTI TERSANESİ	630.513	118.587	19	493.166	95.054	19	462.060	99.994	22	421.564	164.660	39	369.079	92.295	25
PENDİK TERSANESİ	1.468.195	33.968	2	1.483.837	22.336	2	1.403.631	15.993	1	1.306.256	16.228	1	1.228.994	15.873	1
ALAYBEY TERSANESİ	284.409	181.516	64	252.359	93.444	37	247.366	119.777	48	250.041	75.903	30	232.793	51.588	22
PENDİK MOTOR FAB.	107.236	9.967	9	150.530	1.524	1	133.620	6.205	5	104.543	16.519	16	101.927	3.572	4
TOPLAM	3.559.752	809.601	23	3.372.123	316.586	9	2.940.423	331.713	11	2.673.382	381.308	14	2.563.989	235.821	9

(1) Toplam İşçilik (adamxsaat)

(2) Taşarondan Satın Alınan İşçilik (adamxsaat)

(3) Toplam İşçilik İçinde Taşaron Yüzdesi

En önemli müşterileri olan Deniz Nakliyat T.A.Ş. ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. ile birlikte 1993 senesinde özelleştirme kapsamına alınarak Özelleştirme İdaresi Başkanlığına bağlanan Türkiye Gemi Sanayii A.Ş. zamanında gerekli yatırımlarını gerçekleştirememiş, personel azaltma politikaları gereği sürekli olarak kaybettiği kalifiye personelini ikame edememiştir.

Sonuç olarak, gerekli yatırımlar yapılmadığı için teknolojik gelişmesini gerçekleştiremeyen Türkiye Gemi Sanayii A. Ş. yurtiçinde ve yurtdışında rekabet edemeyecek durumda bırakılıp zayıflatılmıştır.

SONUÇ VE ÖNERİLER

1993 senesinde özelleştirme kapsamına alınan ve Nisan 1994 tarihinde kapatılmaları gündeme gelen TGS Camialtı, Haliç ve Alaybey Tersaneleri'nin kapatılmalarını gerektirecek teknik ya da ekonomik herhangi bir nedenin bulunmadığı, o dönemde yürütülen çalışmalar kapsamında hazırlanan raporlarda ortaya konulmuştur. Daha da önemlisi, sözkonusu raporlarda bu tesislerin kapatılmasının; ekonomik, sosyal v.b. açılardan ülke çıkarlarına ve kamu yararına aykırı olduğu kanıtlanmıştır. Aynı kamu kuruluşumuza bağlı olarak önemli stratejik konuma sahip olan ve yılda ortalama 350 gemi havuzlayan İstinye Tersanesi'nin 1991'de kapatılması ile yok edilen kapasite ve istihdam imkanı ortadadır. Pendik Tersanesi ve Pendik Motor Fabrikası'nın yeterli sipariş imkanı sağlandığında, ülkemiz yeni gemi inşaatı kapasitesine sağlayacağı artı değer, bugünkü durumla karşılaştırılmayacak boyutlarda olacaktır.

Öte yandan, sözkonusu tersanelerin uygulanacak bir "*yeniden yapılanma*" programı çerçevesinde, ülke ve kamu açısından daha yararlı kuruluşlar haline gelebilecekleri de bir gerçektir. Bu amaçla yapılacak önerilerin, kısa ve orta vadede olumlu sonuçlar vereceği kesin olmakla birlikte; kalıcı bir çözümün eldesi için gemi sanayimizin bugün içinde bulunduğu yapay krizden çıkarılmasının şart olduğu unutulmamalıdır. Bu ise Türkiye'nin sağlam temellere dayanan ve süreklilik taşıyan bir Ulusal Gemi Yapım Sanayii Politikası⁶ oluşturup uygulaması ile mümkündür.

Önerilen "**Yeniden Yapılanma Programı**"nın ana unsurları aşağıda sıralanmaktadır:

(1) Türkiye Gemi Sanayii A.Ş.'nin idari yapısının düzeltilmesi:

Özelleştirme kararının alınış sürecinden itibaren bugüne kadar izlenen gelişmeler, Türkiye Gemi Sanayii A.Ş.'nin bağlı bulunduğu Başbakanlık Özelleştirme İdaresi Başkanlığı'nın, doğal yapısı gereği bu tür bir yeniden yapılanma programının uygulanması için gereken olumlu bakış açısı, bilgi ve deneyime; hatta iyi niyete sahip olmadığını kanıtlamıştır. Öte yandan, daha önce sözü edilen dezavantajları ile bir KİT olarak Türkiye Gemi Sanayii A.Ş.'nin de bu tür bir programı uygulamasının zor olacağı açıktır. Bu nedenle, özelleştirilmeleri sözkonusu edilen tersanelerin, acilen ÖİB bünyesinden çıkarılmaları ve *-gerekliyse mevzuatta da değişiklik yapılarak-* özerk kuruluşlar haline getirilmeleri gerekli görülmektedir.

Bu kuruluşların yönetimi, "*yeniden yapılanma programı*"nı uygulama konusunda sorumlu tutulmalı ve gereken yetkilerle donatılmalıdır. Oluşturulacak yönetim ve yürütme organlarında, kuruluşların üst düzey

⁶ Bu politikanın esaslarına ilişkin acil ve kısa-orta-uzun vadeli tedbirler, **Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Gemi İnşa Sanayii Özel İhtisas Komisyonu Raporu**'nda belirlenmiş olduğu için, burada değinilmeyecektir.

yöneticileri ile birlikte –yetkili sendika, İTÜ Gemi İnşaatı ve Deniz Bilimleri Fakültesi, TMMOB Gemi Mühendisleri Odası gibi- bağımsız kurum ve kuruluşların temsilcileri mutlaka bulundurulmalıdır.

(2) Tersanelerin esas çalışma alanlarının belirlenmesi:

Haliç ve Alaybey Tersanelerinin havuzlama ve bakım-onarımın yanısıra yeni gemi inşaatı konusunda da faaliyet göstermeleri, Camialtı Tersanesi'nin ise yeni gemi yapımının yanısıra zaman zaman bakım-onarım işleri de yapması ve tersanelerin bu doğrultuda yapılanmış olmaları; daha verimli çalışmalarına engel oluşturabilmektedir. Verimin artırılması ve üretimin rasyonelleştirilmesi açısından, esas çalışma alanlarının saptanması zorunludur. Camialtı Tersanesi'nin yeni gemi yapım tersanesi olarak, Haliç ve Alaybey Tersanelerinin ise havuzlama ve bakım-onarım tersaneleri olarak, Pendik Tersanesi'nin ise hem yeni gemi yapım hem de havuzlama ve bakım-onarım tersanesi olarak değerlendirilmeleri önerilmektedir.

(3) Saptanan çalışma alanlarına bağlı olarak; personel, tesis, atölye-tezgah-teçhizat tespiti ve ayarlaması:

Gereken teknik ve idari personel sayı ve bileşimi belirlenmeli ve gerektiğinde tersaneler arasında kaydırmalar da yapılarak hedefe uygun personel yapısına ulaşılmalıdır. Tersanelerin mevcut personelinin çoğunluğunun Gemi Yapı Teknik Meslek Lisesi mezunu yetişmiş teknik eleman olduğu gözönüne alınırsa; müstahsil işçi oranını artırma olanağının fazla olduğu görülmektedir.

Benzer şekilde tersanelerin mevcut tesis, atölye, tezgah ve teçhizatları; rasyonel kullanımı sağlama açısından gözden geçirilmelidir. Kullanım oranları düşük olanların piyasaya da iş yapabilecek şekilde organize edilmesi ve yan sanayi olanakları değerlendirilerek temini mümkün olanların ise devri *-hatta gerektiğinde tasfiyesi-* düşünülmelidir.

(4) Üretim planlama ve kontrolü ile pazarlama ve satış faaliyetlerinin rasyonelleştirilmesi:

Verimli çalışabilmenin temel unsurları olan malzeme, iş ve bilgi akışının; ürüne ve tesise uyumlu olarak planlanması ve uygulanması mutlaka sağlanmalıdır. Bu gerçekleştirildiğinde, hem özel sektör tersaneleri için de örnek bir uygulama sağlanmış, hem de başlangıçta tersanelerin özel sektöre karşı rekabet gücü artırılmış olacaktır.

Belirlenecek "*ürün-servis geliştirme politikası*" ve "*fiyat politikası*" ile orta ve uzun vadeli sipariş anlaşmalarının gerçekleştirilmesi sağlanmalıdır. Bu amaçla gerek yurt içinde gerekse yurt dışında ilgili kuruluşlarla, bilim çevreleri ve Meslek Odaları ile stratejik işbirliği yaratılmalı; pazarlama faaliyetlerinde acentelik ve mümessillik anlaşmaları yapılmalıdır.

