

TÜRKİYE GEMİ İNŞA SANAYİ SEKTÖR RAPORU

1. TANIMLAR

Tersane: Her cins ve boyda gemi ve su araçlarının inşası, bakım-onarım ve tadilatlarından biri veya birkaçının yapılmasına imkân sağlayan teknik ve sosyal altyapı ve en az 50 (elli) metre deniz cephesine sahip, gemi inşa kapasitesi belirlenmiş tesisi,

Tekne İmal Yeri: Tam boyu 75 metreye kadar veya Denizcilik Müsteşarlığı tarafından inceleme sonucuna göre kara ve denizdeki fiziksel şartların uygun bulunması halinde 125 metreye kadar her türlü gemi ve su araçlarının inşa, tadilat ve bakım-onarım hizmetlerinden en az birinin yapılmasına imkân sağlayan teknik ve sosyal altyapılara sahip tesisi,

Çekek Yeri: Tam boyu 60 metreye kadar her türlü gemi/su araçlarına bakım-onarım ve kışlatma ile 24 metreye kadar inşa ve tadilat hizmeti veren tesisi,

Tersanecilik Faaliyeti: Sanayici müteşebbisler tarafından, endüstride, deniz sanayi kolunda; yatırım, üretim, ihracat ve istihdam yaratarak tersane tanımı içinde yer alan işlevlerin bir veya birkaçının veya tamamının yerine getirildiği faaliyetlerin tümünü,

ifade eder.

2. GEMİ İNŞA SANAYİNİN ÜLKE EKONOMİSİNE KATKILARI

Gemi İnşa Sanayi, desteklendiği ve geliştirildiği bütün ülkelerde önemli bir istihdam potansiyeli yaratan emek yoğun bir sektördür.

Ülke endüstrilerinde Gemi İnşa Sanayi;

- a. Döviz girdisi sağlayan,
- b. Yabancı sermayeyi davet eden,
- c. Beraberinde yan sanayii sürükleyen ve gelişmesini sağlayan,
- d. Teknoloji transferini cezbeden,
- e. Ülke savunmasına hizmeti nedeniyle “Stratejik Önem” taşıyan,
- f. Deniz ticaret filosunu destekleyen,
- g. Yan sanayi ile birlikte 1'e 7 oranında istihdam yaratan,

bir ağır sanayi koludur.

3. TARİHÇE

Türkiye’de tersanecilik 610 yıllık tecrübeye sahip olup, ilk tersane Osmanlı İmparatorluğu döneminde, 1390 yılında Gelibolu’da kurulmuştur. İstanbul Haliç Tersanesi’nin halen mevcut olan taş havuzlarının temelleri 1455 yıllarında Fatih Sultan Mehmet tarafından atılmıştır. Türk Tersaneleri 16. yüzyılda dünyanın en büyük tersaneleri haline gelmiştir.

Osmanlı İmparatorluğunun çöküş yıllarında tamamen tahrip edilmiş ve kullanılamaz duruma getirilen Türk Tersaneleri, Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulması ile öncelikle askeri amaçlı kullanılmak üzere Taşkızak Tersanesi faal hale getirilmiş ve müteakiben 1928 yılında Gölcük Askeri Tersanesi kurulmuştur.

Ülkemizde tersanecilik faaliyetleri, 1940'lı yıllarda özel sektörün de bu konuda atılım yapmasıyla değişik bir konum kazanmış ve özel sektöre ait tersaneler bilhassa İstanbul Boğazı ve Haliç çevresinde yoğun olarak konuşlanmıştır.

22.09.1969 tarih ve 6/12421 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile İstanbul Boğazı ve Haliç'te kurulu yerlerinden çıkartılarak Tuzla Aydın'ı Koyu'nda kendilerine 49 yıllık irtifak hakkı ile tahsis edilen yerlere taşınmak zorunda kalan tersaneler, 1982 yılından itibaren yatırımlarını gerçekleştirmeye çalışmışlardır.

Özel Sektöre ait tersanelerde ilk zamanlarda genellikle ahşap tekne inşaatı ve bunların bakım onarımları yapılırken, bilahare sac tekne yapımına geçilmiş ve atalardan öğrenilmiş olan tersanecilik, müteşebbis genç nesil tersaneciler sayesinde bugün uluslararası standartlara uyumlu hale gelmiştir.

Başlangıçta Türk Deniz Ticaret Filosu'nun ihtiyaçlarını karşılamak üzere faaliyet gösteren özel sektör tersaneleri günümüzde başta Avrupa ülkeleri olmak üzere, dünya ülkeleri arasında kendini teknolojik yönden kanıtlayarak büyük ihracat potansiyeli kazanmıştır. Ancak, global ekonomik krizin etkileriyle sipariş bazında dünyada üst sıralarda bulunan tersanelerimizde çok büyük sıkıntılar meydana gelmiştir.

4. TÜRK GEMİ İNŞA SANAYİ

Ülkemizde gemi inşa sanayi;

- a. Gemi, Yat İnşa ve Bakım-Onarım Tersaneleri,
- b. Çekek Yerleri,
- c. Yan Sanayi Üreticileri,
- d. Malzeme Tedarikçileri,

olarak dört ana başlık altında toplanır.

a. Gemi, Yat İnşa ve Bakım-Onarım Tersaneleri

- (1) Askeri Tersaneler,
- (2) Özel Sektör Tersaneleri,

olarak 2 grup halinde faaliyetlerini sürdürmektedir.

(1) Askeri Tersaneler

Gölcük, Taşkızak ve İzmir Askeri Tersaneleri faaliyetlerini sürdürmekte iken kamuya ait Pendik Tersanesi ile İzmir Alaybey Tersanesi 17 Ağustos Gölcük depreminden sonra milli güvenlik ve kamu yararı dikkate alınarak Kasım 1999 ayı içerisinde Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'na devredilmiştir. Askeri tersaneler; Gölcük Tersane Komutanlığı, İstanbul Tersane Komutanlığı, İzmir Tersane Komutanlığı olarak Türk Deniz Kuvvetlerinin ihtiyaçlarına yönelik faaliyetlerini sürdürmektedirler.

(2) Özel Sektör Tersaneleri

(a) Ülkemizde özel sektöre ait gemi, yat inşa ve bakım-onarım tersanelerinin toplamı 71 adettir. Bu tersanelerden 27 adedi İstanbul Tuzla Tersaneler Bölgesi'nde, 8 adedi Karadeniz Ereğli, 1 adedi Trabzon, 6 adedi Körfez/Kocaeli, 21 adedi Yalova'da bulunmakta olup, ayrıca Çanakkale'de 2, Samsun, Hatay, Kastamonu, Adana, Ordu, Sakarya'da birer adet konuşlanmış durumdadır. Bunların dışında başta Tuzla

Tersaneler Bölgesi olmak üzere çeşitli illerde 50 metreden küçük kıyı şeridi bulunan işletmeler de “Tekne İmal Yeri” adı altında gemi inşa ve bakım onarım faaliyetleri gerçekleştirmektedirler.

(a) Yatırım Halinde Olan Tersaneler: Ülkemizde Denizcilik Müsteşarlığı'nın planlamaları dahilinde Yalova'da 20, Adana ili sınırları içinde 2, Çanakkale ili sınırları içinde 6, Samsun'da 9, Balıkesir sınırları içinde 2, Ordu'da 1, Kastamonu'da 3, Trabzon'da 1, Sinop'ta 1, İstanbul'da 4, Mersin'de 1 ve Zonguldak'da 4 adet olmak üzere toplam 54 adet tersanenin yatırımları devam etmektedir. Yatırımı devam eden bu tersanelerin toplam alanı 8.865.164 m² olup, gemi inşa kapasitesi toplam 3.680.000 DWT/yıl'dır.



Resim: Denizcilik Müsteşarlığı

b. Çekek Yerleri

Tersane tanımına uymayan, çoğunluğu Marmara ve Karadeniz'de olmak üzere ülkemizin çeşitli kıyılarında faaliyet gösteren çekek yerleri, balıkçı tekneleri ile küçük tonajlı gemilerin bakım onarımlarının yapılabildiği yerlerdir.

c. Yan Sanayii

Yan sanayi kuruluşları; çoğunluğu İstanbul Bölgesinde, bir kısmı Kocaeli'nde yerleşik durumda ve ayrıca Konya, Kayseri, Adana ve Bursa illeri de dahil olmak üzere ülkemizin çeşitli bölgelerinde faaliyetlerini sürdürmekte olup gemi, yat inşa ve bakım onarım faaliyetlerinde kullanılan malzemelerin üretimlerini yapmaktadırlar. Halen gemi inşa sanayinde %30-35 oranlarında kullanılmakta olan yan sanayi ürünlerimizin kalitesinin uluslararası rekabet koşullarına uygun halde üretilmesi ve tedarikinin sağlanması ile inşa edilen gemilerdeki yerli katkı oranının ortalama %70-80'lere çıkarılması Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Birliği'nin en önemli hedeflerinden biridir.

d. Malzeme Tedarikçileri

Gemi, yat inşa ve bakım onarımlarında kullanılan çeşitli malzemelerin gerek ithalat yoluyla, gerekse yerli üreticilerden temin ve tedariki konularında faaliyetlerini sürdürmektedirler.

5. TÜRKİYE GEMİ İNŞA SANAYİNİN ÜLKE EKONOMİSİNE KATKILARI

a. İhracat

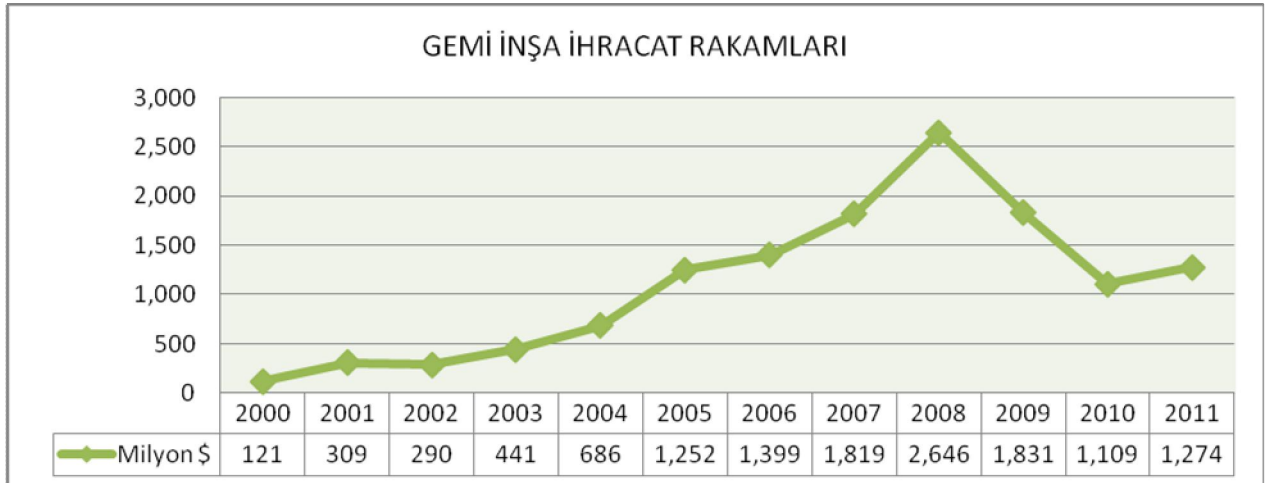
2002-2011 yılları arasında inşa ettiği gemilerin çoğu ihrac amaçlı olan Türkiye tersaneleri, bu gemilerin tamamına yakını başta Malta, Liberya, Panama Bayraklı olarak ihrac etmiştir. Yeni gemi ve yat ihracat verileri aşağıdaki tabloda sunulmuştur.

2000 – 2011
YENİ GEMİ VE YAT İHRACAT DEĞERLERİ
Tablo - 1

YIL	İHRACAT TUTARI (binUSD)
2000	121.317
2001	308.647
2002	290.222
2003	440.511
2004	686.334
2005	1.251.573
2006	1.398.516
2007	1.818.572
2008	2.646.321
2009	1.831.310
2010	1.108.614
2011	1.273.971

Kaynak : TİM -TÜİK

2008 yılı sonu itibariyle ihrac edilen yeni gemi ve yatlar ile bakım-onarım faaliyetleri sonucu bu değerler yaklaşık 4 Milyar USD'ye ulaşmaktadır. Global ekonomik krizin etkileriyle, bakım-onarım hariç, ekonomik krizin etkilerini göstermeye başladığı 2008 yılı sonu ile 2010 yılı sonu karşılaştırma yapıldığında, ihracatta yaklaşık 1.5 milyar \$ düşüş olduğu gözlenmektedir. Ancak, bakım-onarım faaliyetlerinin 2009 ve 2010 yıllarında artış göstermesi ve 2011 yılında da bu artışın devam etmesi, toplam rakamdaki düşüşü azaltmıştır. 2011 yılında yeni gemi ve yat ihracatı bir önceki seneye göre %15 artış göstermiştir.



b. İstihdam

Tersanelerimiz yan sanayisi ile birlikte ortalama 1'e 7 oranında istihdam sağlamaktadır. Tersanelerin mevcut sabit ve taşeron olarak istihdam edilen personel sayılarının yıllara göre dağılımları aşağıdaki tablo ve grafikte sunulmuştur.

1995 – 2011 İSTİHDAM DEĞERLERİ

Tablo - 2

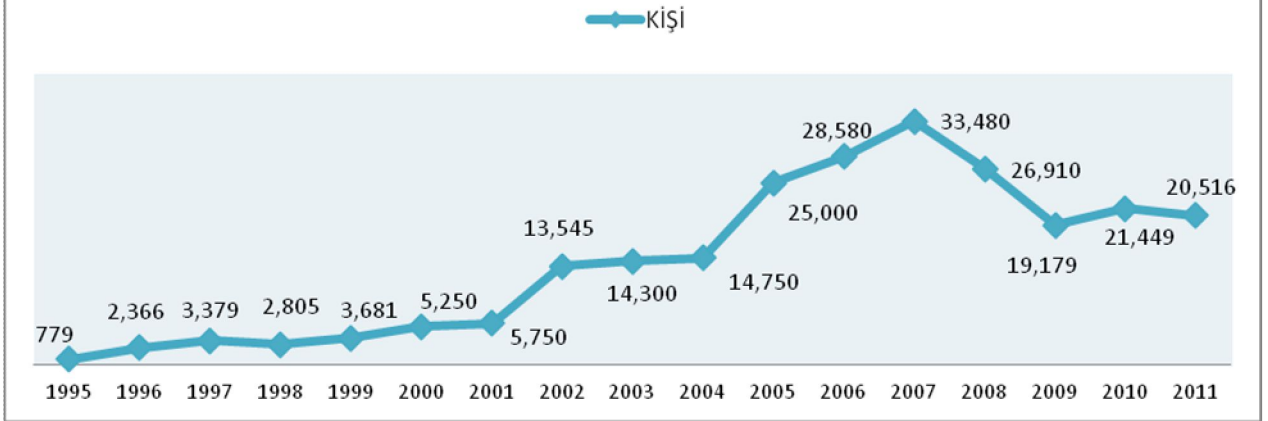
YIL	İSTİHDAM SAYISI
1995	779
1996	2.366
1997	3.379
1998	2.805
1999	3.681
2000	5.250
2001	5.750
2002	13.545
2003	14.300
2004	14.750
2005	25.000
2006	28.580
2007	33.480
2008	26.910
2009	19.179
2010	21.449
2011	20.516

Kaynak : Denizcilik Müsteşarlığı

Tabloda belirtilen istihdam rakamları AĞUSTOS – 2007 ayı itibarıyla 33.480'e ulaşmış, ancak Aralık 2008 tarihi itibarıyla Türkiye'deki tüm tersanelerden alınan verilere göre bu sayı 26.910'a gerileyerek ortalama %20, Aralık 2009'da 19.179 kişi ile %43, Aralık 2010'da 21.449 kişi ile %36 ve Aralık 2011'de ise 20.516 kişi ile %39 oranında bir düşüş göstermiştir.

Tüm dünyada denizcilik sektörünü etkileyen küresel ekonomik kriz nedeniyle, gerek dünya gemi inşa taleplerindeki azalma, gerekse ülkemiz tersanelerinin iş kazaları nedeniyle gündeme gelmelerinin dünyadaki armatörlük kuruluşlarını olumsuz yönde etkilemesi ve navlun fiyatlarının halen düşük seviyelerde gezmesi, sipariş iptalleri ve yeni siparişlerin neredeyse yok denecek kadar az olması, 2011 Aralık ayı itibarıyla istihdam sayısında 2007 yılı ile karşılaştırma yapıldığında yaklaşık 13.000 kişilik bir daralmayı da beraberinde getirmiştir. 2012 yılında sektörün durumunun aynı şekilde devam edeceği, bakım onarım faaliyetlerinin artmasına rağmen istihdam rakamlarında önemli bir artış olmayacağı beklenmektedir.

Türkiye Gemi İnşa İstihdam Rakamları



c. Yan Sanayinin Gelişmesi

Ülkemiz tersanelerinde gemi ve yat inşasında malzeme ve ekipman olarak kullanılan yerli katkı oranı ortalama % 35-40 mertebesinde. Ancak, bu oranın içerisinde Türkiye’de üretimleri yapılmadığından dolayı ana makine, seyir cihazları gibi önemli ekipmanlar yer almamaktadır. Bu husus da değerlendirmeye katıldığında, ürettikleri parçaların değerli olmasından dolayı, dünya gemi inşa yan sanayisinin finansal paydan yüksek bir oran elde ettiği görülmektedir. Ülkemiz gemi inşa yan sanayisi 1995-2004 yılları arasında yeni yeni gelişme gösterdiğinden, tersanelerimize %10-15 oranında yerli ürün sağlayabilmekteydiler. İlerleyen yıllarda tersanelerimizdeki gelişimler paralelinde bu oran ortalama %35-40’lar seviyesine çıkmıştır. Ayrıca; gemi inşa yan sanayimiz içerisinde kendi sermayesiyle üretim yapan bir kısım firmalar, uluslararası rekabet kuralları ve bunların getirdiği zorunluluklar nedeniyle ürün kalitesini artırmakla kalmayıp, kendi ürettikleri ürünlerin inşa edilen gemi ve yatlarda yaygın kullanılmasını sağlayarak, mevcut zorlu şartlara sahip piyasada iyi bir yer edinmişlerdir.

Şu anda, Pendik Askeri Tersanesi’nde ve askeri gemi inşa eden Özel Sektör Tersanelerinde, Milgem Projesi kapsamında inşası sürmekte olan gemilerde yerli katkı oranı, işçilik haricinde %60’lar seviyesindedir. İleride bu oranın daha da artması SSM tarafından amaçlanmaktadır.

Ülkemiz gemi inşa yan sanayisinin gelişmesi ve tersanelerimizin gemi inşa ederken yerli üretim parçalarını daha yüksek oranlarla kullanması ile yükselecek olan yan sanayimizin, doğrudan ihracata imkân sağlaması ve bu gelişmelerle birlikte istihdamın artışında da etkin olacağı aşîkârdır.

Global ekonomik krizin tersanelerimizi en çok etkilemeye başladığı Kasım 2008 ayından sonra sektördeki sipariş alamama durumunun ve yeni gemi inşa teslim tarihlerini armatörlerin ve tersanelerin finansal zorluklardan dolayı çok daha ilgilere ertelemek zorunda kalmalarının, yan sanayimizin gelişmesini ve yaratılan istihdamı negatif yönde ve doğrudan etkilediği de bir gerçektir. Bunun önde gelen nedenlerinden biri, yeni gemi inşa siparişi alamayan tersanelerimizin, bu nedenle yerli yan sanayimizden de ürün alamıyor olmasıdır. Bunun sonucunda da, yan sanayisine doğrudan destek olan tersanelerimiz, global ekonomik krizin etkileriyle, kendi yan sanayisi ile birlikte zor durumda kalmışlardır.

d. Bölge Kalkınmasına Katkı

1982 yılında Tuzla Tersaneler Bölgesi’nin faaliyete geçmesi ile önceleri bir köy konumunda olan Tuzla İlçesi yıllar içinde gelişerek önce belde, sonrasında ilçe olmuştur. Tersanelerimiz ile gemi inşa yan sanayinin istihdam sayıları bir bütün olarak ele alındığında, sadece ortalama 70.000 kişinin çalıştığı Tuzla Tersaneler Bölgesi’nin varlığı nedeniyle, Gebze İlçesinden Pendik ve Kartal İlçelerine kadar yaklaşık 280.000 kişinin yaşamını idame ettirdiği ve bu suretle adı geçen ilçelerdeki yaşamsal ihtiyaçlara yönelik çok büyük bir gelişme

sağlandığı, aynı zamanda ekonomik ve kültürel kalkınmayı da beraberinde getirdiği bir gerçek olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu rakamlar, global ekonomik krizden önce, yan sanayi ile birlikte ortalama 150.000 kişi, diğer ilçeler dahil edildiğinde yaklaşık 600.000 kişi olarak tespit edilmişti.

e. Ülke Savunmasına Katkı

Milgem Projesi ile birlikte Hükümetimizin aldığı karar ve Savunma Sanayi Müsteşarlığımızın değerli katkılarıyla Deniz Kuvvetlerimizin ihtiyacı olan gemilerin inşası %60-65 oranında yerli malzeme ile Türkiye Özel Sektör Tersanelerinde yapılmaktadır. Şu an biri tamamlanarak teslim edilmiş, diğerinin donatımı devam eden korvet tipi savaş gemileri ile birlikte Yeni Tip Karakol Botları ve LCT tipi Çıkartma Gemileri ile Sahil Güvenlik Botlarının teslimleri peş peşe devam etmektedir. 4 adet Sahil Güvenlik Gemisinin inşaatı devam etmekte olup, bu yıl içinde teslimlerine başlanacaktır. Yine Özel Sektör Tersanelerimizde, 2 adet LST (Tank Çıkartma Gemisi), 1 adet MOSHIP (Denizaltı Kurtarma Ana Gemisi) ve 2 adet KURYED (Kurtarma ve Yedekleme Gemisi) ile MTA için inşa edilecek 1 adet Sismik Araştırma Gemisinin sözleşmeleri imzalanmış olup, faaliyetlere başlanmıştır. Ayrıca, olağanüstü durumlarda tüm tersanelerimiz Deniz Kuvvetlerimizin emrinde görev alacak stratejik bir konuma sahiptir. Savunma sanayimizin yeni gemi inşa ihtiyacını karşılayabilecek tersanelerimizin sayısı önceki yıllara göre artış göstermiştir.

f. Yabancı Sermayenin Ülkeye Kazandırılması

Tersanelerimizde yabancı ortaklıklar, ya da doğrudan yatırımlar ciddi anlamda gelişmemiştir. Ancak Gemi İnşa Sanayi alanında faaliyet gösteren yan sanayi üreticilerinin çeşitli ortaklıkları olduğu bilinmektedir. Yakın dönemde yabancı sermayenin doğrudan tersane yatırımlarına girebileceği değerlendirilmektedir.

g. Türk Deniz Ticaret Filosu'nun Desteklenmesi

Ülkemiz tersaneleri faaliyete geçtikleri günden beri, Türk deniz ticaret filosunun ve yurt dışı armatörlerinin taleplerini en iyi şekilde karşılamak için faaliyetlerini sürdürmektedirler. Tersanelerimizde inşa edilerek teslim edilmiş gemiler ile komşu ülkelerin inşa edilmiş birçok gemisinin bakım onarımları yapılmaktadır.

Buna istinaden, ticaret gemilerimizin Türk Tersanelerinde inşa ve bakım-onarımlarıyla birlikte, yurtdışına döviz çıkışı dolaylı olarak engellenmiş olmaktadır.

Türk Deniz Ticaret Filosu'nun ihtiyacı olan "Koster Filosu"nun Türkiye Tersanelerinde inşa edilmesine imkân sağlayıcı önlemlerin alınması ile hem deniz ticaret filomuz desteklenmiş olacak, hem de tersanelerimiz içinde bulunduğu kriz dönemini faaliyetlerini sürdürerek atlatabileceklerdir.

6. DÜNYA GEMİ İNŞA SANAYİNİN İNCELENMESİ

2002 yılından global ekonomik krizin etkilerini gösterdiği zamana kadar navlun fiyatlarının ve deniz taşımacılığının kârı göz önüne alınarak taleplerin artması ile birlikte, dünya gemi inşa sanayinde büyük bir talep patlaması yaşanmıştır. Bu talep patlamasının nedenleri olarak aşağıda belirtilen hususlar ön plana çıkmaktadır.

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

Ancak, ülkemiz gemi inşa sektöründe olduğu gibi, dünya gemi inşa sektöründe de ekonomik krizden dolayı gemi inşa sipariş defterlerinde büyük bir düşüş gözlenmektedir. Fakat, bazı ülkeler ekonomik krizde dahi sipariş defterlerini artırmaya devam ettirmiştir.

a. TALEP YÜKSELMESİ SIRASINDA GELİŞME GÖSTEREN ÜLKELER

➤ Global oyuncular arasında Çin'in 2002-2008 dönemdeki agresif büyümesi dikkat çekicidir. Çin 10 yıl öncesindeki tahminlerin de ötesinde yeni gemi inşa konusunda büyük bir atılım göstererek ve devlet politikalarından dolayı şu anda en iyi noktaya ulaşmıştır. 2008 yılı içinde teslim edilen gemilerine baktığımızda, 914 adet 22.063.747 DWT yeni gemiyi teslim ederek, kendi adına bir rekora imza atmıştır. Sipariş defteri ele alındığında, DWT ve gemi adedi olarak Çin 2008 yılından bu yana dünya gemi inşasının zirvesinde yer almaktadır. Fakat, dünya gemi inşa sipariş defteri sıralamasında 2. sırada yer alan G. Kore, CGT (Compansated Gross Tonnage) bazında 1. sıradadır.

Çin gemi inşa sektörünün 2009 yılının ilk 8 ayında aldığı siparişler %82 oranında azalmıştır. Global ekonomik kriz (tüm dünyada olduğu gibi) Çin tersanelerinin tümünü etkilemiş ancak, bu tersanelerin içinde yer alan kamu tersanelerinde bu etki gözlenmemiştir. 2008 yılında Çin yaklaşık 30 Milyon DWT'lik gemi inşası gerçekleştirmiştir. Ancak toplamda maksimum kapasite 60 Milyon DWT'dir. Şu an Çin gemi inşası bu rakamlardan yola çıkarak kapasitesinin %46'sını kullanmaktadır. Buna ek olarak, çoğu Çin gemi inşa tersanesi bakım-onarım tersanesi olarak çalışmaktadır ve bu da aşırı gergin durumdaki Asya bakım-onarım tersaneleri üzerindeki baskıyı azaltacaktır.

Çin, düşük maliyetli iş gücü bölgesi olarak isim yapmıştır. Bu sebepten dolayı birçok armatörü kendisine çekmiştir. Çin'in 2011 ortalarına, hatta bazı şartlarda 2012'ye uzanan dolu sipariş defteri olan tersaneleri için durum düşünüldüğü kadar iç karartıcı değildir. Çin gemi inşa sektörünün 2009 yılı verilerine göre, suya indirilen ve donanımları tamamlanan 313 adet, inşa halinde 420 adet, durumu o gün için belli olmayan 741 adet gemisi bulunmaktadır. 2011 yılı Aralık sonu itibarıyla, 2.310 adet toplam 151 Milyon DWT sipariş almıştır.

➤ Güney Kore gemi adedi ve DWT açısından birinciliği Çin'e bırakmıştır. 2011 yılı Aralık sonu itibarıyla, 1.107 adet toplam 113 Milyon DWT siparişi bulunmaktadır. 2008'de Filipinler, Vietnam, Hindistan, Romanya ve Tayvan yeni yatırımları sonucu artan oranlarda sipariş almış ve dünya gemi inşa pazarında önemli bir paya sahip olmuşlardır. Bugün için sipariş durumları aşağıda gösterilmiştir.

➤ Hindistan; 2007-2008 yılları mukayese edildiğinde, 2008 yılında bir önceki yıla göre tonaj bazında %37 ve adet bazında da %37'lik bir artışla gemi inşacı ülkeler arasında dikkat çekici bir yükseliş göstermiştir. Aralık 2008 sipariş defteri (5.48 Milyon DWT) ile Aralık 2009 sipariş defteri (5.41 Milyon DWT) karşılaştırıldığında, Hindistan global ekonomik krizden en az etkilenen ülkelerden biri durumundadır. Verilere bakıldığında, Aralık 2008'den bu yana sipariş defterindeki birçok geminin inşa edilmeye başlamasıyla, meydana gelmesi gereken rakamsal düşüş gözlenmemektedir. Bu durum göz önüne alındığında, şöyle bir yorum getirebilir. İnşa edilmeye başlanan siparişlerin üzerine, 2009 süreci baz alındığında, yeni siparişler gelmiş ve neredeyse hiç iptal edilen sipariş olmamıştır. Hindistan'ın 2011 yılı Aralık sonu itibarıyla 98 gemi ve 2.8 Milyon DWT siparişi bulunmaktadır.

➤ Filipinler; Nisan 2008 ayı sipariş defteri 8.01 milyon DWT iken, Ekim-2008 ayı verilerinde tonaj bazında %23'lük bir artış gösterdiği görülmektedir. Aralık 2009'da 11.17 Milyon DWT ile global ekonomik krizi gemi inşa konusunda es geçen, hatta yükselişine devam eden ülkelerdendir. Filipinler'in sipariş defterinde 2009 yılı itibarıyla 113 adet gemi bulunmaktadır. Bu siparişlerin büyük bir oranı Tsuneishi Tersanesi tarafından alınmıştır. Bir düzineden fazlası HHIC Tersanesi tarafından alınmıştır ki bu rakam Filipinler dökme yük sipariş defterinin %65'ine denk gelmektedir. Ancak, her ne kadar Filipinler ekonomik krizden hiç etkilenmemiş gözükse de, hızlı feribot inşası olan bir tersane çalışmasını durdurmak zorunda kalmıştır. Bunun sebebi, 2. el gemilere göre yeni inşaların maliyetli olmasıdır. 2011 yılı Aralık sonu itibarıyla, 80 adet toplam 9.3 Milyon DWT siparişi bulunmaktadır

➤ Brezilya; dünya gemi inşa sıralamasında Aralık 2008 sipariş defteri 3.24 Milyon DWT ile 9. sırada iken. Aralık 2009'da dünya gemi inşa sipariş defteri baz alındığında, verilere göre global ekonomik krizden etkilenmemiştir. Brezilya, 3.58 Milyon DWT ile dünya gemi inşa sipariş defteri sıralamasında 7. sırada yer alarak yükseliş göstermiştir. Fakat, sipariş defteri adet bazında, dünya sıralamasında ilk 10'a girememiştir. Sipariş defteri verilerine göre Brezilya, adeti az ancak DWT'si yüksek gemilerin siparişini almaktadır. Bunların dışında Brezilya tersaneleri ve denizcilik endüstrisi devlet teşvik sisteminden faydalanarak (Ticari Denizcilik) fonuna ekstra 8 milyar \$ yardım alacaktır. Mevcut devlet teşviki ile yeni gemi inşası ertelenmiş birçok sipariş ilerleme gösterecektir ve tersaneler yatırımlarına devam edilebilecektir. Ayrıca Petrobras firması 10 adet gemi için uzun vadeli kira sözleşmesi kararı almıştır. Böylece Brezilya'da tersanelerin sipariş alımını gerçekleştirebilecektir. 15 yıllık kira sözleşmesi ile anlaşma yapan armatörler Brezilya tersanelerine 3 adet tanker, 3 adet depo tankeri, 3 adet küçük kuru yük gemisi ve 7.000 m³ gaz tankeri sipariş etmiştir. Petrobras, inşa edilecek gemilerin yerel tersaneler tarafından yapılması gerektiğini iletmiştir. 2011 yılı Aralık sonu itibarıyla, 49 adet toplam 3.7 Milyon DWT siparişi bulunmaktadır.

b. DÜNYA GEMİ İNŞA SANAYİNİN İNCELENMESİ^{1,2,3}

(1) 2000 – 2011 Yılları Arasında Gemi İnşa Ülkelerinin Analizi

➤ Navlun fiyatlarının yükseliş gösterdiği, 2000 yılından itibaren canlanan piyasada tersaneler siparişlerini artırmalarına rağmen, maliyetlerdeki artış sebebiyle karlılıklarını aynı oranda arttıramamışlardır.

➤ 2003 yılından 2005 yılının başına kadar artan gemi sacı fiyatları ve 2002 yılı başından 2008 yılı ortalarına kadar sürekli değer yitiren ABD Doları, tersanelerin birçoğunu finansal olarak negatif yönde etkilemiştir. Global ekonomik krizin etkilerini fazlasıyla yaşadığımız şu günlerde, çelik fiyatları önceki yıllara oranla düşmüştür. Ancak, sipariş alamayan tersaneler yeni sac gereksinimi duymadıklarından dolayı ve finansal sıkıntılar sebebiyle çelik fiyatlarının düşmesi tersanelere önemli pozitif etki yaratamamıştır.

➤ 2002-2008 yılı fiyatlarındaki yükselişe rağmen gemi talebi bu dönemde yüksek seyretmiş, Asya'daki tersanelerin tamamen dolu olmasının sonucu olarak, Batı Avrupalı tersaneler güçlü Avro'ya rağmen oldukça önemli sayıda sipariş almışlardır. Ancak, 2008 Kasım ayından bu yana alınan siparişler ya ileriki tarihlere ötelenmiş ya da iptal olmuştur. Bunun sebebi, dünya ticaretindeki azalmaya bağlı olarak navlun fiyatlarının düşmesi ile deniz taşımacılığının krize girmesi ve armatörlerin bundan dolayı yeni gemiye ihtiyaç duymamaları sonucu, siparişlerini ertelemeleri veya iptal etmeleridir.

Mevcut durumdan yola çıktığımızda, navlun fiyatlarının yükselmesi, armatörlerin yeni gemi inşa taleplerini arttırıp, tersanelerin de bu talepleri karşılaması ile siparişlerin artması bağlantısı kurulmaktadır.

➤ Finansal anlamda, USD'nin EURO karşısında düşük seviyelerde seyretmesine rağmen siparişlerdeki artışlar, gemi inşa sürelerinin kısalması ve tersanelerin kapasite artışları ile 2007 yılının dünya tersaneleri için en karlı yıl olduğu değerlendirilmektedir. 2008 sonlarına doğru da bu karlılık devam etmiştir.

Veri kaynağı:

¹ Platou Report, Fairplay

² 9.Kalkınma Planı Gemi İnşa Sanayi Özel İhtisas Komisyonu Raporu

³ Clarkson

➤ Karlılığın en fazla olduğu 2007-2008 döneminde, Batı Avrupalı tersaneler Doğu Avrupa tersanelerini taşeron olarak kullanmış olmalarına rağmen, Doğu Avrupa tersaneleri de konteynır ve Ro-Ro gemilerine olan büyük taleplerle geniş ölçüde sipariş almışlardır.

➤ Dünya gemi inşa sektörünün üretimlerini, gemilerin karmaşıklığına bağlı olarak üç ana segmentte değerlendirmek mümkündür;

1. Düşük karmaşık yapıli gemiler,
2. Orta karmaşık yapıli gemiler,
3. Yüksek karmaşık yapıli gemiler,

Bu sınıflandırma ışığında, sektördeki ülkelerin pazar alanlarının farklılıkları rahatlıkla görülebilmektedir.

Ülkemiz bu dağılımda, özellikle ürettiği kimyasal tankerler, mega ve süper yatlarla Japonya ile birlikte yüksek karmaşık yapıli gemiler segmentinde değerlendirilip, üst sıralarda yer almaktadır.

Ülke	Düşük	Orta	Yüksek
Güney Kore			
Japonya			
AB			
Çin			

➤ Kore tersaneleri 2006 yılındaki tüm siparişlerin yüzde 42'sini almış ve yıl sonunda toplam sipariş defterinin yüzde 44'üne sahip olmuşlardır. Tankerler, konteynır gemileri ve LNG, Kore tersaneleri tarafından alınan siparişlerin yüzde 90'ına yakınıni oluşturmuştur. Yıl sonunda sipariş defteri bir önceki yıla kıyasla yüzde 20 büyüme göstermiş ve teslimatları da son yıllarda kayda değer şekilde artarak 2006 ve 2007 yıllarında da devam etmiştir. Kore gemi inşa endüstrisi 2006 yılında yaklaşık 1.9 milyar \$ ticaret fazlası üretim yapmış ve taşeronlar dahil 200.000 kişi istihdam etmiştir. Ekim 2008 tarihli verilere göre, %14'lük sipariş artışı ile toplam 2.390 adet ve 215.9 Milyon DWT ile dünya sıralamasında tonaj olarak birinci sıradaki yerini korumuştur. 2009 yılında ise 164.9 Milyon DWT ile dünya gemi inşa sıralamasında Çin'den sonra 2. sırada yer almıştır. 2008'de G. Kore 523 adet ve 32.5 Milyon DWT gemi teslim ederek, bu konuda dünya 1.si olarak yerini almaktadır. 2011 yılı Aralık sonu itibariyle, 1.107 adet toplam 113 Milyon DWT siparişi bulunmaktadır.

➤ Japonya, Çin ve G. Kore'den sonra 3. durumdadır. Birinciliğini ilk önce 2007 yılında G. Kore'ye kaptırmıştır. Yeni siparişlerdeki toplam payı önceki seneye oranla %1 düşmesine rağmen, 2007 yılında tüm siparişlerin yüzde 42'sini almıştır. Ekim 2008 verilerinde, sipariş defterinde %0.35 yükselme göstererek toplam 1.507 Adet 104.92 milyon DWT ile bu ülke dünya sıralamasındaki yerini korumuştur. Aralık 2009'da Japonya sipariş defteri 92.3 Milyon DWT'dir. Verilere bakıldığında, Japonya gemi inşa sektörü ilk 3 büyük gemi inşa sektörünün içindedir ancak, gemi inşa konusunda global ekonomik krizin etkisini en çok hissettirdiği ülkelerin arasındadır. Japonya 2008'de 607 adet 27.8 Milyon DWT gemi teslimi gerçekleştirmiştir. 2009 yılında ise 600 adet geminin teslimi yapılmıştır. Ülke ekonomik krizle birlikte birçok sipariş ötelemesi ve gemi siparişi iptalleri yaşamaktadır. Ancak Japon tersaneleri şu an ileriki yılları düşünerek, aldığı sipariş defterinden ziyade üretim ve kaliteyi geliştirmeye konsantre olmuşlardır. 2011 yılı Aralık sonu itibariyle, 893 adet toplam 62.4 Milyon DWT siparişi bulunmaktadır

➤ Vietnam; tonaj bazında %0.82, adet bazında %16,5 oranında bir artış göstermiştir. Bu artış Aralık 2009 verilerinde, sipariş defterlerine göre bir milyon DWT'lik bir düşüş göstermektedir. Ülkenin gemi inşa üretimi sofistike gemiler üzerine değildir; handymax dökme yük gemileri ve genel kargo gemileri baskın durumdadır. Ayrıca römorkörlerden VLCC'lere (very-large crude carriers) kadar geniş aralıkta gemi tipleri de inşa edebilecek

yapıdadır. 2009 yılında 1.8 milyon DWT'lik 168 gemi teslim etmiştir. Vietnam'ın gemi inşa sektöründeki teslimattaki gecikmeleri ve tecrübesiz iş gücü sektörde problemler meydana getirmiştir. Ancak, birçok ülkeye göre avantajlı ücretlendirmeleri bu eksiklikleri tamamlamaya yetmiştir. 2011 yılı Aralık sonu itibariyle, 197 adet toplam 3.30 Milyon DWT siparişi bulunmaktadır.

➤ Romanya; Nisan 2008 ayında 3.90 Milyon DWT olan sipariş defteri, Ekim 2008 ayında adet bazında %1,16 artışla 86 gemiye, tonaj bazında %14 artışla 4.43 Milyon DWT'a yükselmiştir. Aralık 2009'da 2.94 Milyon DWT'ye gerilemiştir. Dünya yeni gemi inşa sıralamasında 9. sırada yer alarak Türkiye'nin üzerinde bir sıralamaya sahiptir. 2011 yılı Aralık sonu itibariyle, 36 adet toplam 1.43 Milyon DWT siparişi bulunmaktadır.

➤ Tayvan; Nisan 2008'de 3,54 Milyon DWT olan sipariş defteri, Ekim 2008'de 3.29 Milyon DWT'a gerilemiş olmasına rağmen, dünya sıralamasında Türkiye'nin üzerinde yer almaktadır. Aralık 2009'da 2.79 Milyon DWT'ye gerilemiş bulunmaktadır. Halen dünya sıralamasında Türkiye'nin üzerindeki sıralamasını korumaktadır. İnşa ettiği gemi tiplerine baktığımızda; konteynır gemileri Tayvan'ın neredeyse tüm gemi inşa üretim miktarını kapsamaktadır. 2005 yılından bu yana 70 adet teslim edilen gemilerin tamamı konteynır gemilerinden oluşmaktadır. Tayvan'da yapılan konteynır gemilerinin yarısı adanın yerel sahiplerinin, geri kalan kısmı ise Alman ve diğer Avrupalı armatörlerindir. Tayvan'da şu ana kadar sadece 14 panamax gemisi inşa edilmiştir. 2011 yılı Aralık sonu itibariyle, 40 adet toplam 2.83 Milyon DWT siparişi bulunmaktadır

➤ Almanya; Krizin etkilerinden gemi inşa sektörü en çok etkilenen ülkelerden biri olan Almanya, 2 yıl öncesinden başlayarak, tersane yatırımlarını azaltıp, gemi inşa yan sanayisine (gemi ana makinesi gibi) yönelmiştir. 2011 yılı Aralık sonu itibariyle, 22 adet toplam 188.308 DWT siparişi bulunmaktadır.

➤ Hırvatistan tersanelerinin 2011 yılı Aralık sonu itibariyle, 18 adet toplam 507.505 DWT siparişi bulunmaktadır.

➤ İtalyan tersanelerinin sipariş defterinde, 2011 yılı Aralık sonu itibariyle, 6 adet toplam 62.550 DWT gemi bulunmaktadır.

➤ Polonya tersanelerinin sipariş defterinde, 2011 yılı Aralık sonu itibariyle, 13 adet toplam 59.380 DWT gemi bulunmaktadır.

➤ Hollanda tersaneleri sipariş defterinde 2011 yılı Aralık sonu itibariyle, 41 adet toplam 275.358 DWT sipariş bulunmaktadır.

➤ Amerika Birleşik Devleti sipariş defterinde, 2011 yılı Aralık sonu itibariyle, 7 adet toplam 389.936 DWT sipariş bulunmaktadır.

(2) 2011 Yılı Dünya Gemi İnşa Sanayinin Analizi

a) Siparişler

Aralık 2011 tarihi itibarıyla dünya tersanelerindeki siparişler tonaj ve adet olarak aşağıdaki tablolarda sunulmuştur.

YILLARA GÖRE ALINAN SİPARİŞLER (Mill. DWT)					
YILLAR	GEMİ TİPLERİ				TOPLAM
	TANKER	KİMYASAL TANKER	KURU YÜK	DİĞERLERİ	
2002	17.7	1.6	21.9	8.4	49.6
2003	47.9	1.4	27.9	27.5	104.7
2004	34.0	2.2	28.8	28.1	93.1
2005	24.0	0.9	16.8	25.9	67.6
2006	74.7	6.8	39.0	25.7	146.2
2007	42.1	10.1	161.6	52.4	266.2
2008	47.4	2.7	91.4	20.4	161.9
2009	10.3	0.8	33.6	1.5	46.2
2010	38.5	1.6	83.5	10.8	134.4
2011	9.2	0.5	28.0	25.7	63.3

Kaynak: Platou

YILLARA GÖRE SİPARİŞ DEFTERİ (Mill. DWT)					
YILLAR	GEMİ TİPLERİ				TOPLAM
	TANKER	KİMYASAL TANKER	KURU YÜK	DİĞERLERİ	
2002	52.0	10.0	22.4	28.1	112.5
2003	45.3	10.8	30.3	23.1	109.5
2004	65.1	10.2	48.4	41.2	164.9
2005	72.0	11.6	60.6	56.2	200.4
2006	76.5	3.3	61.4	68.1	209.3
2007	128.7	11.0	78.9	80.0	298.6
2008	147.7	19.0	216.1	109.1	491.9
2009	164.0	18.4	286.3	95.6	564.3
2010	120.6	13.9	268.7	73.9	477.1
2011	113.4	9.7	246.5	56.4	426.0

Kaynak: Platou

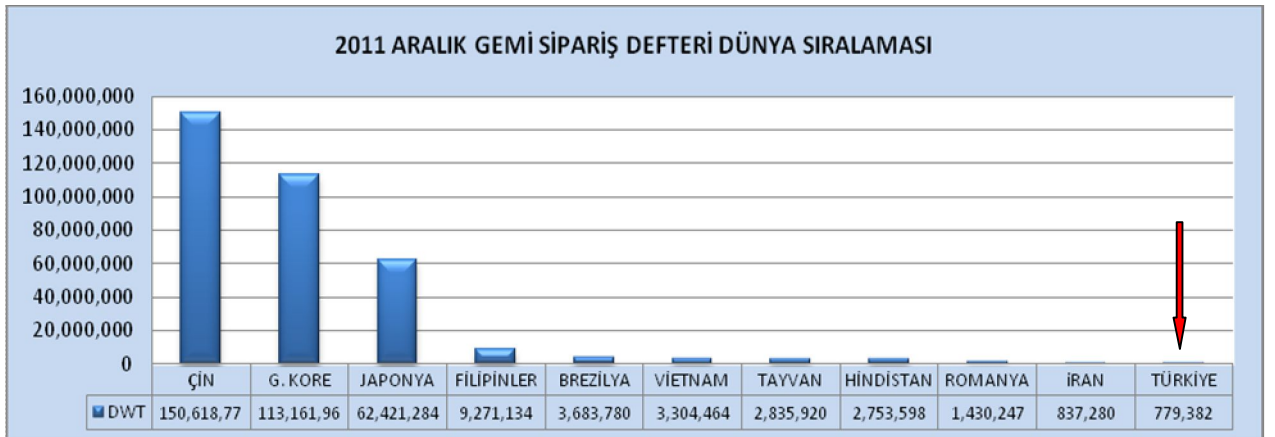
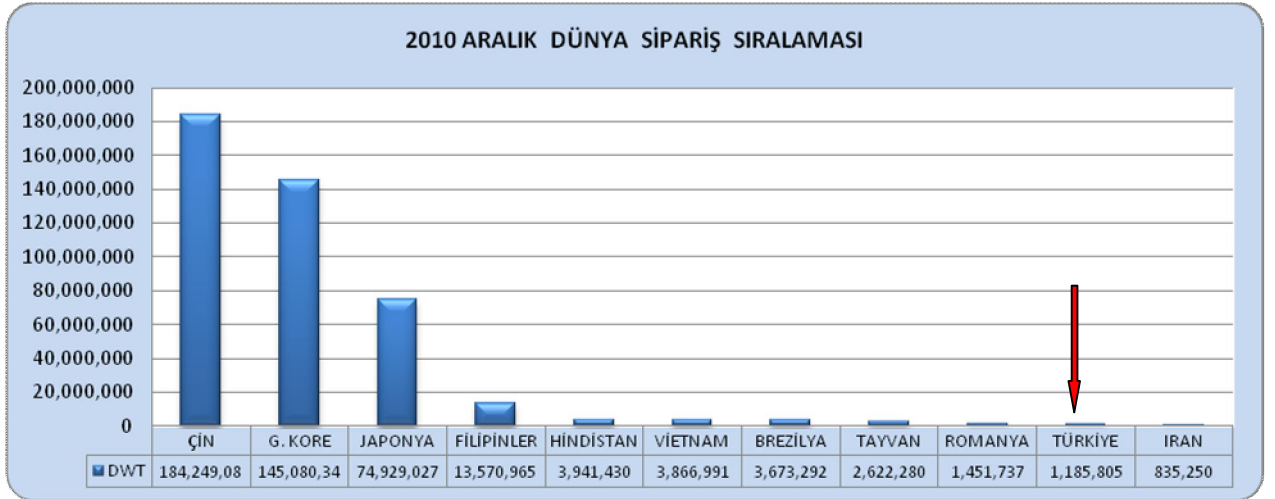
2010-2011 YILINDA ÜLKELERE GÖRE TONAJ BAZINDA SİPARİŞLER

Tablo - 4

Milyon DWT

ÜLKE ADI	Aralık 2010	ÜLKE ADI	ARALIK 2011
ÇİN	184.249	ÇİN	150.618
G. KORE	145.080	G. KORE	113.161
JAPONYA	74.929	JAPONYA	62.421
FİLİPİNLER	13.570	FİLİPİNLER	9.271
HİNDİSTAN	3.941	BİREZİLYA	3.683
VİETNAM	3.866	VİETNAM	3.304
BREZİLYA	3.673	TAYVAN	2.835
TAYVAN	2.622	HİNDİSTAN	2.753
ROMANYA	1.451	ROMANYA	1.430
TÜRKİYE	1.185	İRAN	0.837
İRAN	0.835	TÜRKİYE	0.779

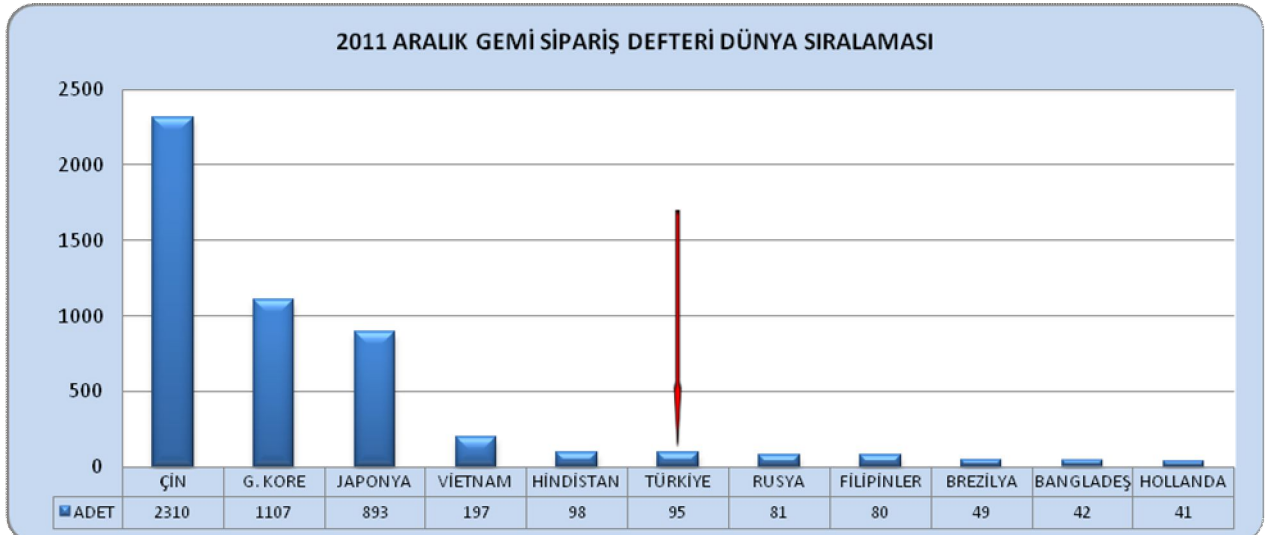
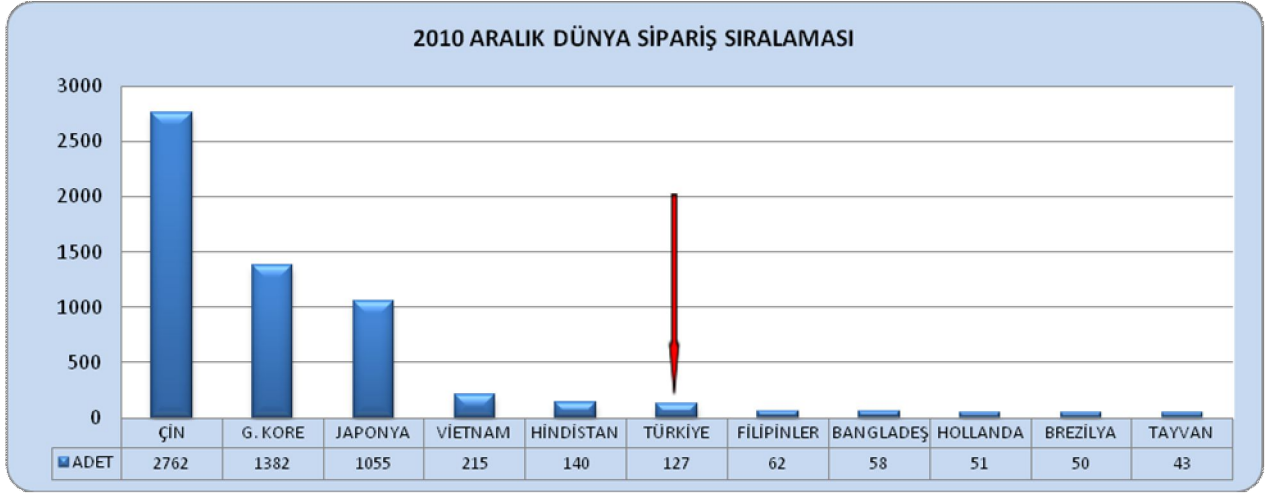
Kaynak: Fairplay



2010-2011 YILINDA ÜLKELERE GÖRE ADET BAZINDA SİPARİŞLER
Tablo - 5

ÜLKELER	ARALIK 2010	ÜLKELER	ARALIK 2011
ÇİN	2762	ÇİN	2310
G. KORE	1382	G. KORE	1107
JAPONYA	1055	JAPONYA	893
VIETNAM	215	VIETNAM	197
HİNDİSTAN	140	HİNDİSTAN	98
TÜRKİYE	127	TÜRKİYE	95
FİLİPİNLER	62	RUSYA	81
BANGLADEŞ	58	FİLİPİNLER	80
HOLLANDA	51	BREZİLYA	49

Kaynak : Fairplay



**DÜNYA TERSANELERİNDE ARALIK 2011 İTİBARIYLA
SİPARİŞTE OLAN GEMİLERİN İNŞA YERİ VE
TİPLERİNE GÖRE DAĞILIMLARI (DWT OLARAK)**

Tablo - 6

İNŞA YERİ	DRY CARGO	CONTAINER	TANKER	BULKER	RO-RO	TOPLAM
ÇİN	5.801.315	12.151.414	27.162.296	105.193.359	310.390	150.618.774
GÜNEY KORE	1.622.750	33.881.454	46.229.978	30.945.768	482.010	113.161.960
JAPONYA	791.895	936.900	8.283.884	51.754.955	653.650	62.421.284
FİLİPİNLER	-	548.800	642.919	8.079.415	-	9.271.134
BREZİLYA	10.900	151.200	3.361.680	160.000	-	3.683.780
VİETNAM	507.639	118.926	361.312	2.274.987	41.600	3.304.464
TAYVAN	8.500	2.414.920	6.500	406.000		2.835.920
HİNDİSTAN	153.428	-	4.900	2.564.800	30.470	2.753.598
ROMANYA	65.247	673.520	134.800	556.680	-	1.430.247
İRAN	2.000	119.480	710.800	-	5000	837.280
TÜRKİYE	155.450	81.900	500.532	38.000	3.500	779.382
RUSYA	170.236	-	472.846	-	-	643.642
HIRVATİSTAN	24.400	-	214.005	259.100	10.000	507.505
U.S.A	38.576	-	324.760	-	26.600	389.936

Kaynak: Fairplay

**DÜNYA TERSANELERİNDE ARALIK 2011 İTİBARIYLA
SİPARİŞTE OLAN GEMİLERİN İNŞA YERİ VE
TİPLERİNE GÖRE DAĞILIMLARI (ADET OLARAK)**

Tablo - 7

İNŞA YERİ	DRY CARGO	CONTAINER	TANKER	BULKER	RO-RO	TOPLAM
ÇİN	359	240	400	1284	27	2.310
GÜNEY KORE	34	315	400	337	21	1.107
JAPONYA	66	12	143	633	39	893
VİETNAM	102	9	20	64	2	197
HİNDİSTAN	23	-	2	67	6	98
TÜRKİYE	22	6	63	2	2	95
RUSYA	27	-	52	-	2	81
FİLİPİNLER	-	8	6	66	-	80
BREZİLYA	1	4	42	2	-	49
BANGLADEŞ	42	-	-	-	-	42
HOLLANDA	41	-	-	-	-	41
TAYVAN	1	36	1	2	-	40
ROMANYA	17	7	5	7	-	36
ENDONEZYA	7	1	15	2	6	31

Kaynak: Fairplay

Buna göre;

**2010-2011 YILLARINDA DÜNYA TERSANELERİNDEKİ
SİPARİŞ ARTIŞ - DÜŞÜŞ ORANLARI**

Tablo - 8

ÜLKELER	ADET BAZINDA	DEĞİŞİM ORANI (%)
		TONAJ BAZINDA
ÇİN	-16	-18
GÜNEY KORE	-20	-22
JAPONYA	-15	-17
VİETNAM	-8	-15
HİNDİSTAN	-30	-30
FİLİPİNLER	+29	-32
TÜRKİYE	-25	-29

Fairplay verilerine göre 2008-2009 yılları arasında sipariş alımlarında çeşitli ülkelerde yükselişler olduğu ve bu yükseliş grafiğinin 2009-2010 yılında düşüş gösterdiği görülmüştür. Türkiye Tersanelerinde 2011 yılında 2010 yılına göre, adet bazında %25'lik, tonaj bazında ise %29'luk bir düşüşün olduğu görülmektedir. Bu düşüş 2009-2010 yılları arasında sırasıyla %21 ve %22 seviyelerindeydi.

b) Teslim Edilen Gemiler

**2000 – 2011 YILLARI ARASINDA DÜNYA TERSANELERİNDE TESLİM EDİLEN GEMİLERİN
TİPLERİNE GÖRE DAĞILIMLARI**

Dünya Tersanelerinde Teslim Edilen Gemiler (Milyon DWT)					
Yıllar	Tanker	Dökme Yük Gemisi	Kimyasal Tanker	Diğerleri	Toplam
2000	19.2	13.6	1.7	8.5	43
2001	13.1	20.6	0.2	10.5	44.4
2002	22.7	13.6	0.8	10.4	47.5
2003	27.9	11.8	2.0	11.4	53.1
2004	26.4	18.3	0.8	11.9	57.4
2005	28.0	22.3	1.5	13.8	65.6
2006	23.0	25.5	2.4	20.3	71.2
2007	28.0	28.6	3.0	23.7	83.3
2008	33.2	22.9	2.9	28.4	87.4
2009	45.7	48.3	2.2	28.5	124.7
2010	38.9	80.6	1.7	23.3	144.5
2011	39.7	99.2	1.0	23.7	163.6

Kaynak: Platou Report

TONAJLARINA GÖRE DÜNYADA TESLİM EDİLEN TANKERLER (KİM. TANKERLER DAHİL) Mill. DWT					
YILLAR	10-69.999	70-119.999	120-199.999	200.000 +	TOTAL
2002	3.3	4.5	3.3	12.4	23.5
2003	5.2	9.7	4.2	10.7	29.8
2004	5.8	8.6	3.7	9.1	27.2
2005	6.7	9.6	4.0	9.1	29.4
2006	8.1	7.9	4.0	5.5	25.5
2007	9.4	8.6	4.2	9.5	31.7
2008	11.2	10.3	2.2	12.4	36.1
2009	16.4	7.3	13.3	11.0	48.0
2010	8.4	9.9	5.7	16.6	40.6
2011	5.9	8.4	7.0	19.4	40.7

Kaynak: Platou Report

Dünya Gemi, Yat İnşa ve Onarım Sanayinde ülkeler, önemli rekabet koşulları altında çalışmak durumundadırlar.

Bu rekabet koşulları, aşağıdaki nedenlerden dolayı daha da zorlayıcı hale gelmiştir;

- Dünya ekonomisindeki belirsizlikler,
- Yeni inşa fiyatlarındaki düşmeler,
- Gemi inşa piyasasına büyük alt yapı ile giren yeni ülkeler (Çin, Tayvan),
- Dünya çapında kapasite fazlası,
- Normal rekabet koşullarını engelleyen destek ve teşvikler,
- Teknolojik gelişmeler ve verimlilik artırma zorunlulukları,

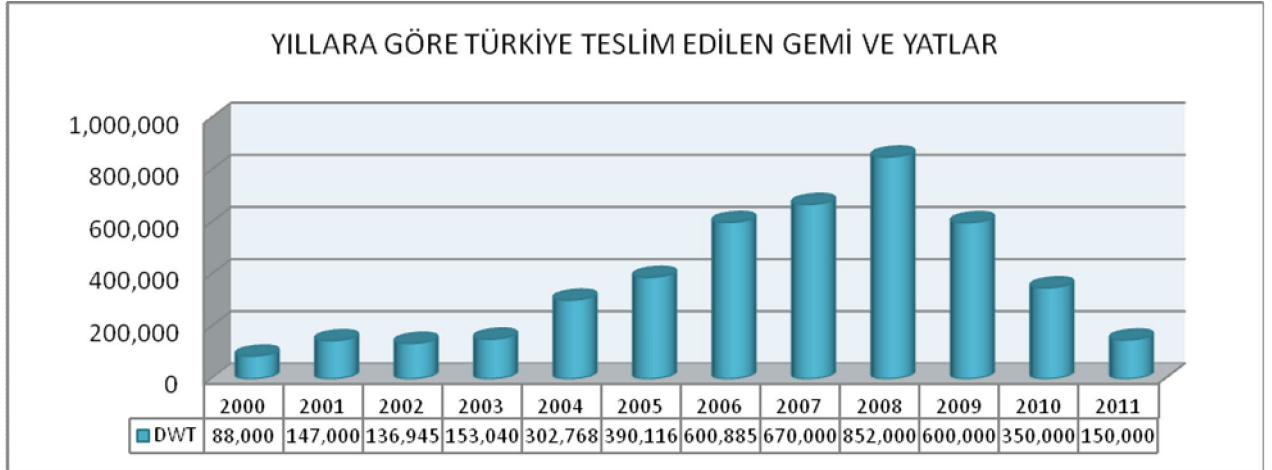
Türkiye gemi inşa sanayi; bu rekabet koşullarını ve zorlukları aşmak için büyük çaba göstererek sadece 2007-2008 yıllarında 700 milyon \$'lık eğitim ve teknolojik yatırımları ile kalitede dünya standartlarına uygun üretimleri, düşük kar marjı gibi faktörleri çok iyi değerlendirmiş; küçük ve orta boy kimyasal tanker inşasında dünya sipariş defteri incelendiğinde, Nisan 2008 ayına kadar dünya sıralamasında adet bazında 1inci sıraya, tonaj bazında 5inci sıraya yükselmiştir. Fakat, ekonomik krizin etkileri ülkemiz tersanelerini çok ağır etkilemiştir. Özellikle siparişlerin iptali, armatörlerin inşa ettirdikleri gemilerin teslim tarihlerini uzatmaları için tersanelere taleplerde bulunması gibi etkenler ve yapılan yatırımların şu an mevcut sebeplerden finansal geri dönüşümü olmamasından dolayı, tersaneleri olumsuz yönde etkilemiştir ve etkilemeye devam etmektedir. Aralık 2009 itibariyle Tersanelerimiz dünya sipariş defteri sıralamasında 10. sıralara gerileme göstermiştir. 2011 yılı Aralık ayı verilerine göre ise 11. sırada bulunmaktadır (Kaynak: Fairplay).

Ayrıca, Türkiye Tersaneleri, içinde bulunulan dönemde, yaşanan küresel ekonomik kriz ile başlayan sorunlar ve dünya ülkelerinin tersanelerine sağladığı % 50'lere varan devlet destekleriyle mücadele etmek zorundadır. Bu koşullar içerisinde ülkemiz tersanelerinin rekabet edebilirliği oldukça zora girmiş durumdadır.

7. TÜRKİYE GEMİ İNŞA SANAYİNİN DURUMU

a. Teslim Edilen Gemiler

Türkiye Tersaneleri, 1995 – 2001 yılları arasında toplam 836.000 DWT'luk 166 adet geminin, 2002-2011 Yılları arasında ise 4.206.000 DWT'luk 720 adet geminin teslimini gerçekleştirmiştir.



b. Sipariş Defteri

(1) Dünya ve Türkiye Tersanelerindeki siparişlerin mukayesesi;

Fairplay verilerine göre, 2011 yılı sipariş defterlerinde, bir önceki yıla göre;

- ✓ Filipinler'de adet bazında %29 oranında yükseliş olmasına rağmen, tonaj bazında %32 oranında düşüş olduğu,
- ✓ Çin, Güney Kore, Japonya, Vietnam, Hindistan gibi ülkelerin de sipariş defterlerinde düşüş olduğu görülmektedir.
- ✓ Keza Türkiye Tersanelerinde de hem adet bazında %25, hem de tonaj bazında %29 oranında önemli bir düşüşün olduğu görülmektedir. 2009-2010 yılına bakıldığında ise bu oranlar bir önceki yıla göre adet bazında %21, tonaj bazında %22 idi.

Ülkemiz Tersanelerine 2002 yılı sipariş defteri yönünden baktığımızda 320 bin DWT iken, global ekonomik krizin etkilerini göstermeye başladığı 2008 yılında bu rakam 3.11 milyon DWT'ye kadar yükselme göstermişti. Ancak, Aralık 2010'da 1.18 milyon DWT'ye gerileme göstermiş; Aralık 2011 itibarıyla ise 779.382 DWT mertebesine gelmiştir.

2002 yılında 38 olan faaliyetteki tersane sayısı günümüzde 71 adede ulaşmıştır.

Tersanelerimiz; dünya sıralamasında 2002 yılında yirmi üçüncü iken;

- ✓ 2007 yılı sonunda 3.356.000 DWT ile altıncı sıraya yükselmiş,
- ✓ Ekim – 2008 ayı itibarıyla 3.110.000 DWT ile onuncu sıraya gerilemiş,
- ✓ Aralık – 2010 ayı itibarıyla 1.185.805 DWT ile onuncu sıradaki yerini korumuş ve
- ✓ Aralık 2011 itibarıyla de 779.382 DWT ile onbirinci sırada bulunmaktadır.

(2) Türkiye Tersanelerinin Resmi Verilerine Göre Sipariş Defteri :

Fairplay Dergisinin Ekim-2008 ayı verilerine göre 3.110.000 DWT olarak gösterilen Sipariş Defteri bilgilerine rağmen, 06 Kasım 2008 tarihi itibarıyla tüm tersanelerden alınan verilere göre;

➤ Kasım 2008- 2009 dönemi içerisinde sadece 20 adet yeni gemi siparişi alınabilmektedir. 2010 yılında 36 adet kesin sözleşmesi yapılan gemi olup, bunlardan %60'ından fazlası askeri gemi siparişleridir.

Sipariş defteri baz alındığında;

➤ Global ekonomik krizin etkilerini gösterdiği Kasım 2008 yılından, 2010 yılı sonuna kadar toplam 1.520.000 DWT'luk 110 adet geminin siparişi iptal edilmiş ve bu siparişlerden Türk Bayraklı olanlardan büyük bir kısmının inşa başlama tarihleri ise ileri bir tarihe ötelenmiştir.

c. Türkiye Tersaneleri Bakım-Onarım Değerleri

Ülkemizin coğrafi konumu, bölge ülkelerindeki bakım onarım tersanelerinin yok denecek sayıda olması ve ülkemiz tersanelerinin kaliteli ve özverili faaliyetleri nedeniyle, 2000 yılında 4.856.168 DWT olan bakım onarım faaliyetleri 2007 yılında 8.500.000 DWT'a yükselmiştir. 2008 yılı itibarıyla 8.433.000 DWT'luk geminin bakım onarımı yapılmış, 2009 yılında ise bu rakam yine artış göstererek 10.260.400 DWT'a, 2010 yılında 10.707.057 DWT'a, 2011 yılında ise 13.071.654 DWT'a yükselmiş olup bu durum, ekonomik krizin etkilerini gösterdiği süreçte yeni gemi inşa da büyük sorunlar yaşayan tersanelerimizin daha çok bakım-onarıma yönlendiklerini ortaya koymaktadır.

TÜRKİYE TERSANELERİNİN YILLARA GÖRE BAKIM- ONARIM FAALİYETLERİ



Kaynak: GİSBİR

d. Tersane Yatırımları

Türkiye'de faaliyette olan 71 adet tersanenin bir kısmı, halen tevsi ve modernizasyon çalışmalarını sürdürmektedir. Ancak küresel ekonomik kriz nedeniyle bankaların tersaneler üzerindeki yaptırımları ve ekonomik krizin negatif etkileri ile tersaneler tevsi ve modernizasyon projelerini askıya alma sürecini başlatmış, bir kısım ise yatırımlarını ötelemek zorunda kalmışlardır.

Bunun yanı sıra, ülkemizin çeşitli illerinde yeni olarak yatırımlarını gerçekleştirmeye çalışan toplam 57 adet tersanenin yatırımları da, yaşanan ekonomik kriz nedeniyle zora girmiş durumdadır.

8. SONUÇ VE TEKLİFLER

- 2008 yılı içerisinde kendini göstermeye başlayan küresel ekonomik kriz, gemi inşa sektörünü de olumsuz etkilemiş, birkaç ülke dışında tüm ülkeler önemli boyutta küçülmeye gitmiştir.
- 2000'li yıllardan itibaren atağa geçen ve 2008 yılında dünya dördüncülüğüne kadar yükselmiş olan Türk gemi inşa sektörü, kriz nedeniyle yaşanan sipariş iptalleri ve yeni gemi alımının oldukça azalması nedeniyle ciddi bir darboğaza girmiştir.
- Kriz döneminde aldıkları devlet destekleriyle rekabetçiliklerini koruyan rakip ülkeler, krizi Türkiye'den daha iyi atlattır.
- Avrupa'daki üretim önemli ölçüde Uzakdoğu ülkelerine kaymaktadır. Avrupa'daki tersanelerin üretimleri spesifik alanlarla sınırlı kaldığından, Avrupa'dan kaçan üretimin bir kısmı Türkiye'ye çekilebilecektir.
- Sahip olduğu nitelikli iş gücü, özel ve kaliteli üretim yapabilme yetkinliği ve Avrupa'lı müşterilere yakınlığı gibi faktörler sayesinde Türkiye'nin belirli segmentlerde hala önemli ölçüde rekabet gücü mevcuttur.
- Uluslararası rekabetçilik açısından Türk gemi inşa firmalarında bir ölçek sorunu gözlenmektedir. Sektör firmalarının belli ölçeğe ulaşması durumunda diğer segmentlerde de rekabetçi olunabilecektir.
- Sübvansiyonların olmadığı bir ortamda, Türk gemi inşa sektörü, belirli ürün segmentlerinde, maliyetler bazında, dünyanın önde gelen gemi üreticileriyle rekabet edebilecek durumdadır. Ancak rakip ülkelerdeki sübvansiyonlar dolayısıyla sipariş alamamakta ve pazar kaybetmektedir.
- AB ülkeleri dahil, tersanelerine doğrudan ve dolaylı teşvik sağlamayan bir ülke bulunmamaktadır; özellikle Güney Kore, Çin, Brezilya ve Rusya gibi ülkeler gemi inşa sanayini ulusal politikalarının önemli bir parçası haline getirmiş ve son 2-3 yıl içerisinde krizi de bir fırsat telakki ederek, yeni teşvik mekanizmaları hayata geçirmişlerdir.
- Ülkemizde uygulanan teşvik mekanizmaları diğer ülkelerle kıyaslandığında oldukça yetersiz kalmaktadır. Diğer ülkelerin uyguladığı teşviklerin bir kısmının ülkemizde de uygulanması durumunda ise tersanelerimiz yeniden sipariş almaya başlayacaktır.
- Sektör yükselişte olduğu dönemde, cari açığın azalmasına önemli ölçüde katkıda bulunmuştur. Yeniden sipariş alınmaya başlanması ile yalnızca net ihracat yoluyla değil, yerli armatörlere satışlar yapılması ve navlun gelirlerinin ülke içinde toplanmasıyla yine önemli katkıları olacaktır.

Raporun tamamı ve yukarıda özeti verilen sonuçları, 2023 yılı için ülke çapında belirlenen 500 milyar Doları ihracat, 600 milyar Doları da ithalat olmak üzere ulaşılması hedeflenen 1 trilyon 100 milyar Dolarlık ticaret hacminin gerektirdiği taşıma filosu ihtiyacı göz önünde bulundurularak, Türk gemi ve yat sektörünün de rakip ülkelerde uygulanan türde,

- Uygun koşullu, yeterli hacimde kredi ve garantiler,
- Ar-Ge ve inovasyon destekleri,

- İşgücü üzerindeki aşırı yüklerin kaldırılması,
- Sektörün uluslar arası piyasalardan uygun koşullarda hammadde alabilmesinin önündeki belirsizlik ve engellerin kaldırılması,
- Yeni armatörlerin ihtiyaçlarını Türk tersanelerinden karşılamasını cazip hale getiren düzenlemelerin yapılması,
- Tamir ve bakım hizmetlerinin çok önemli bir mal ve hizmet ihracı kapısı olduğu gerçeği göz önünde bulundurularak, ihracat için sağlanacak desteklerin bu alana da kullanılması,

yolu ile desteklenmesi talep edilmektedir.