

ISBN 975-395-130-2

Baskı:
MF Ltd. Şti.
Mithatpaşa Cad. 62/21 Kızılay
Tel: 425 37 68 - 417 89 99 - ANKARA

Baskı Tarihi:
Ekim 1994

İÇİNDEKİLER

SUNUŞ	5
I- DÜNYA'DA VE TÜRKİYE'DE GEMİ SANAYİİNİN ÖNEMİ	7
A) Dünya'da ve Türkiye'de Gemi Sanayinin Bugünkü Durumu	8
B) Türk Denizcilik Sektörü	10
C) Kamu Armatörünün Faaliyetine Devam Etmesi Gereklidir	12
II- HALIÇ, CAMIALTI VE ALAYBEY TERSANELERİNİN ÖZELLİKLERİ.....	19
A) Haliç, Camialtı ve Alaybey Tersaneleri'nin Gemi Sanayii Sektörü İçindeki Yeri ve Önemi	20
B) Haliç, Camialtı ve Alaybey Tersaneleri'nin Bugünkü Değerleri	22
C) Haliç, Camialtı ve Alaybey Tersaneleri'nin Mali Durumları	23
D) Haliç, Camialtı ve Alaybey Tersaneleri'nin Kapatılması Kararının Değerlendirilmesi	27
E) Haliç, Camialtı ve Alaybey Tersanelerinin Kapatılmasının Kamuya Ekonomik Maliyeti	28
III- SONUÇ VE ÖNERİLER	31

SUNUŞ

Bugün uluslararası ticarete taşımacılığın çok büyük bir bölümü deniz yolu ile gerçekleştirilmektedir. Dolayısıyla, deniz taşımacılığının temelini oluşturan gemi ve gemi sanayii çok büyük bir öneme sahiptir.

Tersanelerde başta demir-çelik, makina imalat vb. gibi birçok sanayi kolunun ürünlerinin kullanılması nedeniyle, gemi sanayii birçok sanayii kolunun da gelişmesini sağlamaktadır.

Üç tarafı denizlerle çevrili ve dış ticaretinin % 85'inin deniz yolu ile gerçekleştiren Türkiye açısından gemi sanayiinin önemi ise çok daha fazladır. Ulusal deniz ticaret filosunu destekleme, yan sanayii geliştirme, istihdam artırma, döviz sağlama ve teknolojik gelişmeye yol açma özellikleri nedeniyle, sanayileşme açısından önem taşıyan temel sanayi dallarından birisidir.

Gemi sanayiinin bu önemine karşın, "5 Nisan 1994 Ekonomik Önlemler Uygulama Planı"nda Haliç, Camialtı ve Alaybey Tersaneleri'nin yıl sonuna kadar kapatılmaları öngörülmüştür. Sorunun nedenlerini ortaya koyabilmek için bu tersanelerin bağlı oldukları Türkiye Gemi Sanayii A.Ş.'nin yapısını çok iyi değerlendirmek gerekmektedir.

Türkiye Gemi Sanayii A.Ş. bugün politik müdahalelere açık bir konumdadır. Diğer yandan, bürokratik çark son derece yavaş işlemektedir. Mevzuata, iş güvenliğine uygun olarak sürdürülen istihdam, çekirdek kadro dışında eleman istihdam etmeyen özel sektör kuruluşları karşısında rekabet şansını azaltılmaktadır. Bütün bu sorunlar Türkiye Gemi Sanayii A.Ş.'ni olumsuz yönde etkilemekte ve verimli, kârlı bir kuruluş olmasını engellemektedir.

Tersanelerin kapatılması ile ilgili aşırı borç yükü, yüksek maliyetli üretim, teknolojik gerilik ve aşırı istihdam gerekçe olarak ileri sürülmektedir. Bütün bu gerekçeler diğer KİT'ler için ileri sürülenlerle hemen hemen aynıdır. Oysa, hazırlanan rapordan da görüleceği gibi bu gerekçelerin sağlam dayanakları bulunmamaktadır. Aşırı istihdamın bir tesisin kapatılması için yeterli gerekçe sayılması mümkün değildir. Söz konusu tersanelerin teknolojik açıdan geri oldukları iddiası da geçerli değildir. Diğer yandan, bu tersanelerin kamu ya da özel bankalara borcu bulunmamaktadır. Yüksek maliyetli üretim ve bundan kaynaklanan zararlar ise personel azaltma politikasının sonucu kıdem tazminatları ve sosyal yardım zamlarının ödenmesinden kaynaklanmıştır.

TMMOB tarafından hazırlanan bu raporun farklı yaklaşımları içermesi yanında, önemli bir eksikliği gidereceğine inanıyoruz.

I- DÜNYA'DA VE TÜRKİYE'DE GEMİ SANAYİİNİN ÖNEMİ

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 güvenliğinin yanısıra deniz ve çevre güvenliği konularındaki uluslararası kural ve konvansiyonlar, artan duyarlılık ve genişen teknolojiye de bağlı olarak hızla ve sık sık yenilenirken; GEMİ'nin ve GEMİ SANAYİİ'nin buna ayak uydurmak zorunda olması; sektörün teknolojik gelişmeleri yakından izlemesini 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 açısından da⁽¹⁾ önem kazandırmaktadır.

Kısaca, GEMİ SANAYİİ, bu sektöre önem veren ülkelerde deniz taşımacılığına katkısı ile birlikte, diğer sanayi yatırımlarından elde edilen katma değerle, bu ülkelerin kalkınmasında önemli bir araç olmaktadır. Japonya, Güney Kore ve Tayvan gibi ülke sanayilerinin, bugün birçoklarınınca "ekonomik mucize" olarak nitelenen gelişmişlik düzeylerinde gemi sanayiinin rolü açıktır.

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

Ülkemizin nüfusunun genç ve istihdam sorunlarının büyük olması, istihdama katkı bakımından olanakları çok olan gemi sanayiine, ülkemiz açısından ayrı bir önem kazandırmaktadır.

Bunun yanı sıra, dış ticaret yüklerinin yaklaşık % 85'ini denizden taşıyan Türkiye için, gemi sanayiinin ulusal deniz ticaret filosunu destekleme özelliği son derece önemlidir.

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

Özetlemek gerekirse; gemi yapım ve onarım sanayii Türkiye açısından,

- Ulusal deniz ticaret filosunu destekleme,
- Yan sanayii geliştirme,
- İstihdam artırma,
- Döviz sağlama ve/veya ikame etme,
- Teknolojik gelişmeye yol açma

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

A) DÜNYA'DA VE TÜRKİYE'DE GEMİ SANAYİİNİN BUGÜNKÜ DURUMU

Konu ile ilgili uluslararası kuruluşların⁽²⁾ ve pazar araştırmacısı şirketlerin⁽³⁾ araştırmaları, düşük navlun ve ucuzlayan ikinci el gemi fiyatlarının yol açtığı dalgalanmalara karşın; 1993 yılı başlarından itibaren ortaya çıkan talep artışının devam edeceğini göstermektedir. AWES tarafından 1995-2000 yılları arasında ortalama 35 milyon DWT/yıl, 2000-2005 yılları arasında ise ortalama 42 milyon DWT/yıl olarak öngörülen talep; bugün 25 milyon DWT/yıl dolayında olan dünya gemi yapım kapasitesinin üzerindedir. Diğer araştırmacıların da -bazı farklılıklara karşın- üzerinde birleştikleri bu gerçek, dünya tersanelerinin bugün ve önümüzdeki 10 yıl için oldukça iyi bir dönem yaşayacağını göstermektedir.

1993 sonu itibariyle yeni gemi siparişlerinin ülke tersanelerine dağılımını gösteren aşağıdaki tablo incelendiğinde, toplam siparişlerin yaklaşık % 57'sinin Japonya ve Güney Kore tersanelerinde, % 20'sinin AT ülkeleri tersanelerinde olduğu görülmektedir. Geriye kalan % 23'lük bölüm ise Çin Halk Cumhuriyeti, Romanya, Polonya ve Brezilya başta olmak üzere diğer ülkelere dağılmaktadır. Ülkemiz ise % 0.48 dolayında bir pay ile 20. sıradadır. 1993 sonu rakamları ile yaklaşık binde 5 olan bu pay, tamamlanarak teslim edilen gemiler ve sipariş almış olduğu halde yatırımı tamamlayamadığı için üretime başlayamamış olan bir özel sektör tersanesinin 2 adet 150.000 DWT'luk siparişi düşünüldüğünde- bugün binde 2'ler düzeyine gerilemiş bulunmaktadır.

(2) LAMIS (Lloyd's Maritime Information Services), ASIS (The Association for the Structural Improvement of the Shipbuilding Industry-Japan) ve AWES (The Association of the West European Shipbuilders)

(3) Drevry Shipping Consultants Ltd., Clarkson Research Studies Ltd.

DÜNYA YENİ GEMİ SİPARİŞLERİ (Aralık-1993)

Sıra No:	Ülke Adı	Gemi Sayısı	Toplam GT	(%)	Toplam DWT
1	Japonya	428	11.456.508	29.19	16.128.955
2	Güney Kore	206	10.905.012	27.97	17.864.088
3	Çin Halk C.	120	1.979.506	5.04	3.328.182
4	Almanya	117	1.637.014	4.17	1.607.632
5	Danimarka	43	1.576.730	4.02	2.526.735
6	Romanya	995	1.293.916	3.30	2.120.500
7	İtalya	58	1.202.180	3.06	1.400.305
8	Polonya	112	1.041.990	2.66	1.232.034
9	Brezilya	44	848.234	2.16	1.330.255
10	Hırvatistan	25	843.721	2.15	1.190.666
11	Finlandiya	16	819.401	2.09	335.195
12	İngiltere	32	746.862	1.90	1.390.365
13	Fransa	22	697.259	1.78	336.195
14	Tayvan	14	695.187	1.77	1.173.841
15	Rusya	134	621.968	1.58	820.461
16	İspanya	55	597.343	1.52	783.696
17	Ukrayna	27	520.266	1.33	738.985
18	Norveç	31	306.584	0.78	342.443
19	Hollanda	59	260.848	0.66	259.435
20	TÜRKİYE	41	189.091	0.48	296.100

B) TÜRK DENİZCİLİK SEKTÖRÜ

1992 yılı Türk Deniz Ticaret Sektörü açısından oldukça ilginç bir yıl olarak geçmiştir. Tüm dünyada deniz ticaret piyasalarında yaşanan durgunluk, Türk deniz ticaret sektörünü de etkilemiş, buna karşın Türkiye ekonomisinde az da olsa yaşanan canlılık, dış piyasaların etkisini bir ölçüde hafifletmiştir.

Türk deniz ticaretinin gelişimini incelerken en önemli faktörler Türk deniz ticaret hacmi ve filomuzun aldığı paydır.

Yıllar	A	B	B/A(%)	C	C/B(%)	(Milyon Ton) D
1987	60.7	48.5	80	21.0	43	44.4
1988	68.9	52.5	76	19.7	37	46.1
1989	64.4	49.0	76	20.6	42	49.0
1990	69.5	59.1	85	22.3	38	45.9
1991	80.0	70.2	88	22.7	32	38.9
1992	76.6	63.1	82	25.0	40	40.4

Kaynak: DİE, GESİBİL

A: Türkiye'nin dış ticaret hacmi

B: Denizyolu ile taşınan dış ticaret yükleri

C: Türk bayraklı gemilerin taşıdığı dış ticaret yükleri

D: Türk bayraklı gemilerin tüm taşımaları

Tablodaki gelişmeleri incelediğimizde, son birkaç yıl içinde dış ticaret hacmimiz içinde denizyolunun payının % 80'lerin üzerinde seyrettiği görülmektedir. Dikkate değer bir diğer husus ise, Türk bayraklı taşımaların toplam deniz taşımaları içindeki payının son yıllardaki azalma trendine karşın bu yıl içinde yükselme eğilimi göstermesidir.

Türk Deniz Ticaret Filosu

(DWT)

Gemi Tipleri	1991 Sonu	1992 Sonu	Değişim %'si	Yaş Ortalaması
Genel Kargo Gemileri	1.364.863	1.344.362	-1.5	17.5
Dökmeyük Gemileri	2.397.360	2.719.809	13.5	16.8
Petrol Tankerleri	1.592.383	1.778.532	13.8	18.4
OBO Gemileri	534.940	534.940	0.0	18.4
Ro-Ro Gemileri	20.544	27.478	33.8	10.4
Feribot ve Yolcu Gemisi (GRT)	158.024	156.425	-1.0	20.2
Diğerleri	67.366	77.181	14.6	19.2
TOPLAM	5.968.373	6.502.705	8.9	17.5

Kaynak: DTO verileri

1992 yılı içinde, tüm dünya deniz ticaret piyasalarında kriz yaşanmasına rağmen, Türk deniz ticaret filosu tonajı 585.000 ton civarında artmıştır. Bu da % 8.9'luk bir artışa karşı gelmektedir. Oysa ki 1 Ekim 1991 - 1 Ekim 1992 arasında dünya deniz ticaret filosundaki artış % 1.7 olmuştur. Türk deniz ticaret filosunun artış hızının, dünya deniz ticaret filosunun artış hızının çok üstünde olduğu görülmektedir. Ancak bareboat kira ile alınan gemilerinde dahil edildiği ISL, Shipping Statistics rakamlarına göre Türk deniz ticaret filosunun, dünya ticaret filoları sıralamasında Ekim 1991'de 22. sırada iken, Ekim 1992'de 24. sıraya düşmüştür. Ayrıca toplam tonajda da bir azalma gözlenmektedir. Buradan bareboat olarak kiralanan gemilerde azalma olduğu anlaşılmaktadır.

Türk deniz ticaret filosu açısından, gözönüne alınması gereken diğer bir konuda yaş ortalamasındaki artıştır. Tüm dünyada, filoların gençleştirilme politikası çerçevesinde, yaşlı gemilere bir çok kısıtlamalar getirilmekte, özellikle çevre bilincinin artmasıyla, yaşlı ve güvenliği yetersiz tanker ve dökme yük gemilerinin ticaret alanları gittikçe daralmaktadır. Limanlarda ek kısıtlamalar konmakta, sigorta kuruluşları da primleri sürekli yükseltmektedir. Uluslararası Dökme yük Armatörleri Birliği (Inter Cargo) yaşlı dökme yük gemilerinin sökümünü teşvik etmek amacıyla, üyeleri için bir fonu hizmete sokmuştur. Bu bağlamda dünya deniz taşımacılığı sektöründen iyi bir pay almak için, gençleştirme politikalarının daha etkin bir şekilde uygulanmasında yarar görülmektedir.

Türkiye 310 bin DWT/yıl'ı özel sektöre, 178 bin DWT/yıl'ı kamu sektörüne ait olmak üzere toplam 488 bin DWT/yıl kapasite ile dünya yeni gemi yapım kapasitesinin yaklaşık % 2'sine sahiptir. Mevcut olan bu kapasite, D.P.T. 7. Beş Yıllık Kalkınma Planı Gemi İnşa Sanayii Özel İhtisas Komisyonu Raporu'nda da belirlenmiş olduğu gibi.

- Yılda 1.2 milyar dolar döviz ikame etme,
- Yılda 600 milyon dolar net döviz girdisi sağlama,
- Yılda 105 milyon adam/saat istihdam yaratma,
- Vergi, sigorta, fon v.b. olarak devlet gelirlerine yılda 340 milyon dolar katkı yapma olanağına sahiptir. Basit önlemler ve küçük yatırımlarla mevcut kapasitenin en az % 20 artırılması ve böylece sağlayacağı katkının da büyütülmesi mümkündür.

Dünyada yeni gemi talebinde ve siparişlerde artışların görüldüğü ve bu durumun devam edeceğinin tahmin edildiği bir dönemde toplam kapasitenin % 2'sine sahip olan Türkiye'nin 1993'de binde 5 olan sipariş payının bugün binde 2'lere düşmüş olması düşündürücüdür. Üstelik bu düşüş, ulusal deniz ticaret filomuzun büyüme ve yenilenme gereksiniminin⁽⁴⁾ olduğu; Sovyetler Birliği'nin dağılması ile kurulan yeni cumhuriyetlerin 3.000'i aşkın nehir tipi gemiden oluşan filosunun yanibaşımızda yenilenmeyi beklediği bir dönemde ortaya çıkmıştır.

Kısaca, dünya tersanelerinin neredeyse ikinci bir "altın çağ" yaşadıkları bu dönemde gerek büyük bir iç talep, gerekse önemli bir dış talep avantajına karşın ülkemiz tersaneleri yeni gemi yapımında % 10'un altında kapasite kullanımı ile krizedir.

⁽⁴⁾ Mevcut deniz ticaret filosunun yaklaşık 1/3'ü ABD ve AT limanlarına girmeleri yasaklanan 15 yaşın üzerindeki gemilerden oluşmakta; çağdaş taşımacılık türlerine uyumlu RO-RO, OBO türü gemiler filoda azınlıkta bulunmaktadır. Ayrıca halen toplam 9.5 milyon DWT olan filonun, 2000 yılında 15 milyon DWT'a çıkarılması hedeflenmektedir.

C) KAMU ARMATÖRÜNÜN FAALİYETİNE DEVAM ETMESİ GEREKLİDİR

1) Kamu armatörü (D.B. Deniz Nakliyatı T.A.Ş.) kar eden ve Hazine'ce sübvansedeilmeyen, tam tersine ülke ekonomisine büyük katkılar sağlayan bir kuruluştur.

Sadece 1991 yılında Körfez Krizi'nin tüm sektörlerdeki olumsuz etkisi yanında T.İ.S.'nin getirdiği çok yüksek personel giderleri gibi faktörler nedeniyle kaydedilen zarara rağmen, şirket bilançoları son 6 yılda cem'an 102 milyon dolar seviyesinde kâr ile kesinleşmiştir. Kamu armatörünün bu 6 yıllık dönemde ülke ekonomisine 251 milyon dolarlık kısmi net döviz olmak üzere 785 milyon dolar döviz katkısı ve ayrıca Gayrisafi Milli Hasılaya 400 milyon dolar civarında katkısı gerçekleşmiştir.

2) Kamu armatörü işletmecilikte, özel kesimden daha başarılı gözükmektedir.

Şirket filosu, Türkiye'nin dış ticaret ve kabotaj taşımalarından Milli Filo içindeki payından çok daha yüksek oranda pay almaktadır.

1993 yılı sonuna, şirket fiyosunun toplam Milli Filo içindeki tonaj-kapasite % 11.6 civarında, ülkenin dış ticaret ve kabotaj taşımalarından aldığı pay ise % 17 düzeyindedir. Bu taşımaların tümü ihale yoluyla yapıldığına göre, şirket taşımayı daha ucuz gerçekleştirebilmekte, gemilerinin kapasitesini daha iyi değerlendirmekte özel sektörden daha verimli çalışmaktadır. Kaldı ki bu durum, yıllardan beri hep aynı doğrultuda gerçekleşmektedir.

Yıllar	1990	1991	1992	1993
Şirket Filosunun Milli Filo içindeki payı (%)	18.9	17.9	16.3	11.6
Şirket Filosunun Türkiye'nin dış ticaret ve kabotaj taşımalarından aldığı pay (%)	29.1	26.8	20.1	17.0

Bu durumda, daha verimli işletmecilik gayesiyle kamu armatörünün filosunu özel kesime devretmek görüşünün geçerliliği tereddüt konusudur.

3) Kamu armatörü tüm taşımalarını uluslararası rekabet piyasası içinde oluşan navlunlarla gerçekleştirmekte olup herhangi bir özel himaye söz konusu değildir. Fiyatlarını maliyetlerine göre belirleyen bir tekel niteliğinde değildir ve dolayısıyla enflasyonist etkisi yoktur.

Gerçekten kamu armatörünün, kamu yüklerinin taşınması da dahil herhangi bir önceliği söz konusu olmayıp, tüm taşımaları yurt içinde özel armatörleri ile ve yurt dışında özel kesime ilaveten yabancı bayraklı gemiler ile girdiği ihaleleri kazanması halinde gerçekleşmektedir.

Kâr gayesiyle çalışan özel kesim armatörünün, böyle bir rekabetten haz etmemesi doğaldır. Ancak ülkenin makro yararları açısından yapılacak değerlendirmelerde, bu hususun da göz önünde tutulması gerekir.

4) Kamu armatörü, ithal mallarının taşınmasında navlun piyasasında denge unsuru oluşturmaktadır. Dolayısıyla, gerçekte kamu armatörünün faaliyetine son verilmesi halinde, enflasyon bir ölçüde pompalanmış olacaktır.

Kamu armatörü, sahip olduğu filo kapasitesine oranla, özel kesimden çok daha fazla yük taşıyabiliyorsa, bu daha ucuz taşımacılık yaptığını göstermektedir. Kamu armatörünün faaliyetine son verilmesi halinde, navlun ihalelerinde, bu denge unsurunun devre dışı kalması sonucu, ülke sanayinin ham madde ihtiyaçlarının ve temel tüketim mallarının ithalinde navlun girdilerinin yükselmesi ve bu durumun da enflasyonist etkisinin kaçınılmaz olacağı açıktır.

5) Kamu armatörü, ülke denizciliği ve ekonomisi açısından mutlaka gerekli olan ve özel kesim armatörlerimizce ifa edilemeyen bazı hizmetleri de yerine getirmektedir.

a) İhracatımız açısından hayati önem taşıyan muntazam hat taşımacılığı yapmaktadır.

Özellikle ihracatımız açısından çok büyük önem taşıyan ve gereğinde bir tek sandık yükün dahi, önceden belirlenen tarihlerde, tarife navlunları ile ve önceden belirlenen hemen tüm dünya limanlarına taşınmasını sağlayan liner taşımacılık (muntazam hat taşımacılığı) genelde sadece kamu armatörü tarafından yapılmaktadır.

Gemilerin doluluğuna bakılmaksızın, tarifeye uyarak yapılan bu taşımacılık, kâr garantisi söz konusu olamayacağı, hatta genelde zararın kaçınılmaz olduğu cihetle özel kesim tarafından rağbet görmemektedir. Bu durumda, kamu armatörünün de devreye girmemesi halinde, hat yabancı bayrağa kalmakta, onların da rekabet yokluğu nedeniyle uyguladıkları yüksek navlunlar, hem dövizli navlun giderlerimizi yükseltmekte, hem de yüksek navlun nedeniyle, ihracatlarımızın dış pazarlardaki satış maliyetlerini yükselterek dış satım şansını yok etmektedir. Kamu armatörü, diğer faaliyetleri ile kompoze bir yapıda, bu taşımacılığın sonuçlarını diğer faaliyet sonuçları ile sübvans ederek, makro ekonomik yararı tartışılmayacak kadar büyük olan bu fonksiyonu ifa etmektedir.

Çarpıcı bir örnek olarak, 1986 yılında açılan Uzakdoğu hattı ile ilgili gelişmeyi incelemekte yarar vardır. Daha önce genelde yabancı gemiler tarafından Uzakdoğu ülkelerine taşınan ihracat mallarımız, bu kumpanyaların uyguladığı yüksek navlunlar nedeniyle, bu uzak pazarda rekabet şansını kaybetmekteydi. Türkiye'nin Uzakdoğu ülkelerinden olan Çin, Japonya, Güney Kore, Malezya, Tayvan, Singapur, Hong Kong ve Endonezya'ya olan toplam ihracatı 1983 yılında 273 bin ton, 1984'de 333 bin ton, 1985 yılında 248 bin bin ton iken, Mayıs 1986'da D.B. Deniz Nakliyatı T.A.Ş.'nin bu ülkelere yönelik hat açması ile birlikte bu rakam, 1986 yılında 903 bin tona ve 1987 yılında 1 Milyon 68 bin tona ulaşmıştır. Bu ihracat patlamasında, kamu armatörünün sık fasıllarla ve uygun navlunla yaptığı güvenli taşımanın rolü açıkça görülmektedir. Ayrıca D.B. Deniz Nakliyatı T.A.Ş.'nin bu hattı açması ve tutunması ile, rakip yabancı kumpanyalar da navlunlarını % 50'ye varan oranlarda indirmek zorunda kalmışlardır.

Kamu armatörünün bu çok önemli fonksiyonu, halen Atlantik'ten, Pasifik Okyanusu'na kadar tüm dünya denizlerindeki muhtelif hatlarda sürdürülmektedir.

b) Full Konteyner hat taşımacılığı, ülkemizde halen sadece kamu armatörünce yapılmaktadır.

Yine bu meydana, Dünya deniz taşımacılığında son yılların en çarpıcı gelişmesini gösteren konteyner taşımacılığını da zikretmek gerekir. Bu taşımacılık; kullanılan gemilerin yüksek maliyetli olması ve çok iyi koordine edilmiş geniş bir organizasyona ve yetmişmiş personele ihtiyaç göstermesi nedeni ile, özel kesim armatörlerimizden ciddi bir ilgi görmemiştir. Ancak, Dünya'daki gelişme paralelinde ve deniz ticaretinin uluslararası entegre yapısı içinde, Türk Deniz Ticaret Filosu'nun da mutlaka girmesi gereken bu taşıma pazarına, yine kamu armatörü, kendi mütevazı imkanları ile girmiş ve 1.5 yıl gibi kısa bir sürede yılda 10.000 TEU üzerinde bir taşıma kapasitesi aşılarak, Amerika ile Türkiye arasında mevcut konteynerize yük potansiyelinin % 26'sı şirket gemileri tarafından taşınmıştır. Böylece hem Türk denizciliği, konteyner taşımacılığı konusunda gerekli deneyimi yakalamış, hem de, hemen tamamı yabancı gemilerce taşınan bu yüksek navlunlu yükler için ödenen döviz, ekonomimiz içinde kalmıştır.

c) Kara nakliye (TIR) filomuzun, Avrupa'daki olaylardan etkilenmeksizin hayatiyetini sürdürmesini sağlayan muntazam tarifeli Ro-Ro taşımacılığı yapmaktadır.

Kamu armatörünün öze kesimce rağoet görmeyen fonksiyon meyaanına, TIR filomuzun, Kıt'a Avrupası'na yönelik faaliyetlerini, halen Yugoslavya'da, daha değişik zamanlarda Bulgaristan'da, Romanya'da yaşanan olaylardan etkilenmeden sürdürmesini teminen, ülkemizle Avrupa arasında adeta bir deniz köprüsü niteliğindeki muntazam tarifeli Ro-Ro taşımacılığını da belirtmek gerekir.

Tamamen makro düzeydeki ülke yararları gözetilerek ve başlangıçta Dışişleri Bakanlığı'nın gösterdiği lüzum üzerine ihdas edilen ve bugüne kadar 215.000'e yakın TIR'ın karayollarındaki savaş riski ve diğer tıkanıklıklardan etkilenmeksizin ve TIR'ların karayolu ulaşım maliyetlerine denk olarak kendilerince belirlenen navlunlarla taşınmasını gerçekleştiren bu hatların stratejik önemi de, her türlü izahtan varestedir. Özel kesim armatörlerimiz bu tür taşımacılığı, bu özel tip gemilerin pahalı maliyetleri, yüksek işletme giderleri, düşük navlun gibi nedenlerle özendirici bulmamışlar ve çok özel durumlar dışında gerçekleştirememişlerdir.

6) Gerçek anlamda Eğitim, Araştırma - Geliştirme çalışmaları, yeni uluslararası regülasyonların izlenmesi ve uygulanmasında öncülük, Milli Denizcilik politikalarının belirlenmesi ve uygulanmasında öncülük gibi fonksiyonlar, ülkemizde ancak kamu armatörü tarafından üstlenilmektedir.

Ülkemizde, özel kesime ait armatör kuruluşlar, genelde gemi adedi az olan ve teşkilatlanmaları sınırlı kuruluşlar olup, araştırma-geliştirme, eğitim, uluslararası konferanslara iştirak ile gelişmeleri anında izlemek, geleceğe dönük denizcilik politikaları üretmek gibi konularda yeterli etkinliğe sahip bulunamamaktadır. Bu hususlar ülkemizde etkin boyutlarda kamu armatörümüzün girişim ve katkılarıyla sürdürülmektedir. Kamu armatörünün faaliyetine son verilmesi halinde, bu fonksiyonların Deniz Ticaret Odası veya Devletin bir başka organınca aynı deneyim ve etkinlik içinde ve özellikle kamu yararlarına öncelik verilerek yürütülmesi tereddüt konusudur.

7) Deniz ticaretinde uluslararası otoriteler, büyük armatör kuruluşlara ait filoların parçalanarak dağıtılmasını değil, tam tersine küçük armatörlerin birleşerek çok gemisi olan ve geniş şekilde teşkilatlanmış bir yapıya dönüşmelerini öngörmektedir.

Uluslararası Ticaret Odası'nın Deniz Ticaret Komisyonu, yıllardır, üyelerine, küçük

armatör kuruluşların belli düzenlemeler içinde birleşerek daha güçlü ve fonksiyonel kuruluşlar yapısında organize olmalarını, uluslararası sahada rekabet gücünün ancak bu şekilde oluşabileceğini öngörmektedir.

Gerçekten birçok fonksiyonun gerektirdiği çeşitli teşkilatlanmaların ayrı ayrı küçük armatörlerde organizesi mümkün olsa bile, bunun mükerrer maliyetler doğuracağı, kaldı ki küçük armatörlerin böyle geniş fonksiyonlu organizasyonlara girilmeyeceği bir gerçektir. Bu ise, Türk denizciliğinin uluslararası piyasadaki rekabet gücünü zayıflatacak bir gelişmedir.

8) Kamu armatörüne ait gemilerin özel kesime intikali ile, hem Devlete kaynak yaratılması mümkün olmayacak, hem de Milli Filo'muzun gençleşmesi ve gelişmesi engellenmiş olacaktır. Bugün için kamu armatörünün sahip olduğu gemiler, genelde ekonomik yaş sınırını aşmış gemiler olup, yabancı armatörlerin satın almak isteyeceği tip ve yaşta gemiler değildir. Bu durumda, dışarıdan kaynak sağlamak gibi bir alternatif olası değildir.

Yurt içinde satış alternatifine gelince;

Yıllardan beri deniz ticaret filomuzun yaşlı ve yetersiz olduğu gençleştirmek ve geliştirmek için yeterli kaynağın armatörlerimizde mevcut bulunmadığı bilinmektedir.

Kamu armatörüne ait gemilerin özel kesime hibe edilmesi düşünülmeyeceğine göre, şayet özel kesim armatörlerimizde Devlete ait bu gemileri edinmek için gereken kaynak mevcut ise, bu kaynağı, Milli Filo'muzda mevcut olan kamuya ait gemilerin el değiştirmesi için kullanmak yerine, Milli Filo'ya genç ve yeni kapasite eklemeye yönlendirmek, denizciliğimizin ve ülke ekonomisi açısından, şüphesiz çok daha akılcı bir yöntem olacaktır.

9) Dünya deniz ticaretinde armatör kuruluşların ticari itibari kredibilitesi, geçmiş hizmetleri ile kazandığı güvenilirlik çok önemli bir avantajdır. D.B. Deniz Nakliyatı T.A.Ş. 40 yıla yaklaşan bir süredir, tüm Dünya denizlerinde ve limanlarında faaliyetini sürdüren ve gerçekten uluslararası itibara sahip bir kuruluştur. 40 yıla yakın bir sürede kazanılan bu önemli imtiyazı yok etmek de, gerek denizciliğimizin, gerekse ekonomimiz açısından şüphesiz çok gereksiz bir israf, hatta ziyan olacaktır.

10) Kamu armatörü ülkemizde gemi inşa sektörünün hayatini sürdürmesini sağlayan ve bu sektöre yeni teknoloji uygulamalarının girişini zorlayan en büyük yatırımcı armatör kuruluştur. Şirket, son 12 yıl içinde filosuna giren 17 parça geminin tamamını Türk tersanelerinde inşa ettirmiştir.

Bugün dahi, Türk Gemi İnşa Sanayii tersanelerinde, şimdiye kadar Türkiye'de yapılan en büyük gemiler olan 2 adet 75 bin DWT.luk dökme yük gemisi ile, Türk tersanelerinde ilk kez inşa edilen 2 adet 18 bin DWT.luk multi-purpose (çok maksatlı) geminin inşası, projeleri kamu armatörüne aittir. Ve şirket, bu yatırımlar için kendi öz kaynaklarından, bugüne kadar 50 Milyon Dolar'lık bir harcamayı gerçekleştirmiş bulunmaktadır.

Bu açıdan, şirketin faaliyetlerine son verilmesi, gemi inşa sektörümüz için de olumsuz sonuçlar getirebilecektir.

Özetle Kamu Armatörü;

I- Hazineye yük olmayan, kâr eden ve Milli ekonomiye ve gayrisafi Milli Hasılaya büyük katkılar sağlayan bir kuruluştur.

II- Özel kesime oranla işletmecilikte daha deneyimli ve daha başarılıdır. Kapasitesini kullanımda daha başarılı, daha ucuz bir hizmet üretmektedir. Daha verimli çalışmaktadır.

III- Kamu armatörü tüm taşımalarını uluslararası rekabet piyasası içinde oluşan navlunlarla gerçekleştirmekte olup herhangi bir özel himaye uygulaması söz konusu değildir. Fiyatlarını maliyetlerine göre belirleyen bir tekel niteliğinde değildir ve dolayısıyla enflasyonist etkisi yoktur.

IV- Bu nedenle gerek yabancı bayrağa gerekse özel kesime karşı girdiği ihalelerde, navlunların oluşmasında denge unsuru olmaktadır. Bu unsur kaldırılırsa hem sanayi ham maddelerinin hem de temel unsurların ithalinde navlun girdisi yükselecek ve enflasyonist etki yaratılmış olacaktır. İhracat mallarımızın da dış pazarlama ulaşım gideri artacak ve ihracatçılarımızın dış piyasalarda rekabet şansı azaltılmış olacaktır.

V- Kamu armatörü, kar gayesiyle çalışan özel kesim armatörlerince yapılamayan, fakat ülke denizciliği ve ekonomisi açısından çok önemli olan bazı fonksiyonları üstlenmektedir.

Bunlar arasında;

- Özellikle ülkenin dış satım gücü açısından çok önemli rolü olan muntazam hat taşımacılığı,

- Dünya denizciliğinde büyük gelişme gösteren ve ülkemiz açısından da kaçınılmaz öncelikli ihtiyaç haline gelmiş bulunan konteyner taşımacılığı,

- Kara nakliye filomuz için hayati önem taşıyan Ro-Ro taşımacılığı sayılabilir.

VI- Eğitim, araştırma geliştirme çalışmaları, uluslararası konferanslar ve bunlarda alınan yeni kararların, gelişmelerin izlenmesi, geleceğe dönük denizcilik politikalarının oluşturulması gibi fonksiyonlar, özel kesim armatör kuruluşlarımızın mali gücü ve organizasyon yapıları nedeniyle ancak ve sadece kamu armatörümüzce sağlıklı ve yeterli biçimde yürütülebilmektedir.

VII- Denizcilikte, uluslararası rekabetin gereği küçük armatörlerin birleşerek güçlenmesi politikası tavsiye edilirken dev bir kuruluşu parçalamak, konuyla ilgili uluslararası teknik otoritelerin görüş ve tavsiyelerine ters düşmektedir.

VIII- Kamuya ait gemilerin yurt dışına satışı ile dışarıdan kaynak celbi mümkün değildir.

IX- Gemilerin yurt içine satışı için de özel kesimin armatörlerimizde yeterli kaynak yoktur. Bu yolla kaynak yaratılması mümkün olmayacaktır. Kaldı ki, bu husus gerçekleşse dahi, özel kesimin sahip olduğu kaynağı, mevcut gemilerin el değiştirmesi yerine, Milli Filo'ya genç ve modern gemiler kazandırmaya yönlendirmek daha akılcı bir yoldur.

X- Kamu armatörünün, 40 yıla yakın bir zamanda Dünya piyasasında kazandığı güven, itibar ve tanımı yok etmek, büyük bir zarar ve yanlışlıktır.

XI- Kamu armatörü, yatırım konusunda maruz kaldığı haksız rekabet uygulamalarına

rağmen, ülkemizde gemi inşa sektörünün ayakta kalmasına yardımcı olan ve bu sektöre yeni teknolojilerin girişini zorlayan en önemli yatırımcı armatördür.

XII- Kamu filosunun stratejik açıdan büyük önemi ve gerek barış, gerekse savaş halinde özel kesimce ifası mümkün ve uygun olmayan görevleri vardır. Bunlardan vaz geçmek büyük bir risktir.

Özetle bütün bu hususlar incelenip makro düzeyde değerlendirilmeden, genel bir özelleştirme rüzgarı içinde ve konuyla ilgili yeterli bilgisi olmayan bir kamuoyunda sloganlaşmış sözcüklerle "Devlet armatörlük yapmaz" fikrini oluşturup uygulamak, ülke yararları ile bağdaşmayan yanlış bir politikadır.

Karar verme mevkiinde olanların, konuyu teknik bilgiler ve sağlıklı istatistiklerin ışığında yeterince inceleyip değerlendirmeleri, acele ile yanlış adımlar atmamaları gerekir.

Aksi halde, doğal olarak mikro bazda ticari kârlılığını düşünen özel kesim armatörlerimizin, rakamsal dayanağı olmayan ve rakamlara indirildiğinde yanlışlığı derhal görülebilen istek ve ifadelerine dayanılarak alınacak kararların yanlışlığı zaman içinde mutlaka görülecektir. Ancak bu yanlışlık farkedildiğinde, faturası Devletin bütçesine ve Millet'in nafakasına yansımış olacak ve telafisi mümkün olmayacaktır.

7
1

II- HALIÇ, CAMIALTI VE ALAYBEY TERSANELERİNİN ÖZELLİKLERİ

5 Nisan Kararları ile yıl sonuna kadar kapatılmalarının kararlaştırıldığı ilan edilen Haliç, Camialtı ve Alaybey Tersaneleri; 17 Haziran 1982 gün ve 2680 sayılı Yasa'ya göre çıkarılmış 08.06.1984 gün ve 233 sayılı K.H.K. kapsamı içinde bir iktisadi devlet teşekkülü olan ve genelde de Kamu İktisadi Teşebbüsü (KIT) olarak tanımlanan TÜRKİYE GEMİ SANAYİİ A.Ş.'ye bağlı olarak faaliyet yürütmektedirler.

Bu nedenle sözkonusu tersanelerin doğru değerlendirilebilmesi için, öncelikle, bir KIT olan Türkiye Gemi Sanayii A.Ş.'ye bağlı olmaları nedeniyle uymak zorunda oldukları kuralların, sektördeki özel tersanelerden hangi noktalarda ayrıldığına kısaca da olsa bakmak gerekmektedir:

- Türkiye Gemi Sanayii A.Ş. tersaneleri de tüm KIT'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 söz konusu olmadığı kuruluşlardır⁽⁵⁾.

- Diğer KIT'ler gibi söz konusu tersanelerin de tabii oldukları mevzuat; malzeme temini, satış-pazarlama ve yatırım gibi konularda formalite çokluğu nedeniyle zaman kaybına ve bağlı olarak maliyet artışına yol açmaktadır⁽⁶⁾. İhale sistemi gereği, pazarlığın sözkonusu olmaması, alımlarda teminat zorunluluğu ve ödeme gecikmeleri, maliyet artışına yol açan diğer faktörlerdir.

- Tersaneler de tüm KIT'ler gibi, özel sektör kuruluşlarından farklı olarak, iş emniyeti ve işyeri güvenliği v.b. konulardaki mevzuata tam olarak uymakta; itfaiyeci, güvenlik

(5) İleride ayrıntılı olarak da 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 örneklerdir.

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

görevlisi gibi doğrudan üretime yönelik olmayan kadrolarda belli sayıda elemanı zorunlu olarak istihdam etmektedirler.

- 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 sözleşme 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 gibi, tersane yöneticileri de yurt dışı pazarlama v.b. faaliyetleri ile ilgili yurt dışı seyahatları 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, kapatılmaları sözkonusu edilen tersaneler, yönetimleri siyasal iktidar tarafından atanan ve başkî 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 olduğu gibi- yapmakla yükümlüdürler.

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

A) HALIÇ, CAMIALTI VE ALAYBEY TERSANELERİNİN GEMİ SANAYİ SEKTÖRÜ İÇİNDEKİ YERİ VE ÖNEMİ

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, İTO Kapasite Raporu ile belgelenen 3.169 ton/yıl çelik işleme ve 11.100 DWT/yıl yeni gemi inşa kapasitesine sahiptir. Kızak büyüklükleri, 5.000-6.000 DWT'a kadar gemilerin inşaatı için yeterlidir.

Haliç Tersanesi'nde şu anda Türkiye Denizcilik İşletmeleri adına inşa edilmekte olan 2 adet 1.500 kişilik Marmara Hattı Yolcu Gemisi (BEYDAĞI ve ÇILDIR)'nin denizde donatımları ile T.D.İ. Şehir Hatları İşletmesi'ne ait 5 yolcu gemisi, Sağlık Bakanlığı'nın 6 adet Sağlık Botu ve KOÇ VAKFI'nın 4 gemisinin havuzlama ve bakım onarımları yapılmaktadır.

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 kızağı, 400 metrelik donatım rıhtımı, günde 400 m² kapasiteli shot-blasting, shop-priming ve transport ünitesine sahiptir. Tersane'de çeşitli tip ve kapasitede kızak, rıhtım ve saha kreyini bulunmaktadır.

Tersane, İTO Kapasite Raporu'na göre 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'ce D.B. Deniz Nakliyatı T.A.Ş. adına yapılan 18.000 DWT'lık 2 adet çok maksatlı kuru yük-konteyner gemisine devam edilmektedir. Denize indirilmiş olan ilk gemi rıhtımda donatılırken; ikinci gemi kızak üzerinde inşa halindedir.

Pendik Tersanesi'nin faaliyete geçtiği döneme kadar ülkemizin en büyük ve modern tersanesi olan Camialtı Tersanesi'ne önem kazandıran husus; 30 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 üç tersanemizden en gelişmiş ve modern ve yolcu gemisi-feribot gibi katma değeri en yüksek olan gemi tiplerinde uzmanlaşmış işgücüne ve diğer olanaklara sahip tek tersanemiz olmasıdır.

Alaybey Tersanesi:

Kuruluşu 1925 yılına dayanan ve 1973'de başlanmış olan tevsiyatı ile, 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 havuz⁽⁷⁾ ve yeterli miktarda raylı ve mobil kreyne sahiptir.

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

(7) Bu kapasite, 12.000 DWT'a kadar gemilerin havuzlanarak su altı bakım ve onarımlarının yapılmasına yeterlidir.

T.C.D.D. Genel Müdürlüğü için 2 adet Palamar Botu'nun yapımı sürmekte olup; 3 adet 3200 BHP'lik Voith tipi sevk sistemli romorkörün yapımı için hazırlık çalışmalarına başlanılmıştır. Bu iş için gerekli dış malzeme alımına ilişkin ön izin onayı Hazine ve Dış

Ticaret Müsteşarlığı'nda 3 aydır beklemektedir. Ayrıca, T.D.İ. Liman İşletmesi'nin 2 adet romorkörünün ana makina değişimleri ve büyük onarımları ile T.C.D.D. İskenderun Liman İşletmesi'ne ait 2 deniz aracının havuzlama ve bakım-onarımları yapılmaktadır.

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 konumda olan Alaybey Tersanesi'nin kapatılması, bölgede faaliyet gösteren gemilerin bakım-onarım v.b. işler için Malta ve Yunanistan başta olmak üzere diğer ülke tersanelerine yönelmesine neden olacaktır.

B) HALIÇ, CAMIALTI VE ALAYBEY TERSANELERİNİN BUGÜNKÜ DEĞERLERİ

Kapatılmaları söz konusu edilen üç tersanenin arsa değerleri dışında sahip oldukları tesis, teçhizat, araç ve gereçlerin ikinci el piyasa değerlerinden oluşan yaklaşık cari değerleri ile bugünkü şartlar altında yeniden kurulmaları söz konusu olduğunda gereken finansmandan oluşan yaklaşık ikame değerleri, aşağıda sunulmaktadır.

Tersane Adı	CARİ DEĞERİ	İKAME DEĞERİ
Haliç Tersanesi	80 milyon dolar	235 milyon dolar
Camialtı Tersanesi	65 milyon dolar	190 milyon dolar
Alaybey Tersanesi	25 milyon dolar	75 milyon dolar
TOPLAM	170 milyon dolar	500 milyon dolar

Bu tablo değerlendirilirken, ülkemizde 1983 yılından bu güne geçen 10 yıllık süre içinde tersane inşaatı ve yenilemesi için verilen teşvik kredilerinin toplamının 10 milyon doların altında olduğu ve 1990 yılından bu yana gemi inşa sanayiine ayrılan toplam kredi miktarının 25 milyon doları bulmadığı göz önünde tutulmalıdır.

Bunlara ek olarak, Haliç ya da Camialtı tersanelerinden yalnızca birinin sahip olduğu tesis, teçhizat ve olanakların, özel sektöre ait SEDEF Tersanesi'nin kreynleri hariç tutulduğunda mevcut tüm özel sektör tersanelerinin toplamından fazla olduğunun; üstelik bunların büyük çoğunluğunun taşınmazı mümkün olmadığı için ayrıca değerlendirilemeyecek nitelik taşıdığı bilinmesi gerekmektedir.

Sanayi yatırımlarının neredeyse durmuş olduğu günümüz Türkiye'sinde, kıt kamu kaynakları ile yıllar içinde oluşturulmuş değerlerin sifra indirgenmesine yol açacak kapatma kararlarının, bu hususlar değerlendirilmeden alınması son derece yanlıştır.

C) HALİÇ, CAMIALTI VE ALAYBEY TERSANELERİNİN MALİ DURUMLARI

Sözkonusu üç tersanenin, geçtiğimiz yıllar içinde giderek artan bir şekilde bilanço zararı gösterdikleri bir gerçektir. Bu zararın, esas olarak KIT olarak çalışmanın dezavantajlarından kaynaklanmakta olduğu, daha önce belirtilmişti. Bunun yanısıra, özel sektör de dahil ülkemiz gemi yapım sanayiinin uzun bir süredir içinde bulunduğu krizin -kamu sektörü tersanelerinde "işgünü veriminin düşüklüğü" şeklinde algılanan ve gerçekte sipariş daralmasına bağlı olarak "boş işçilik artışı" ya da "atıl kapasite fazlalığı" olarak nitelemenin daha doğru olacağı sonuçlarının-etkisi de görülen zararın bir diğer yüzünü oluşturmaktadır.

Yapılacak değerlendirmede sağlıklı sonuçlara varılabilmesi için, bilanço zararının onu doğuran ana nedenlere bağlı olarak gruplandırılması gerekli görülmüştür. Her tersane için ayrı ayrı düzenlenmiş olan Zarar Tabloları ile Personel Durumu Tabloları, aşağıda sunulmaktadır:

Haliç Tersanesi

Tersane zararındaki artışın, son yıllarda azalma eğiliminde olduğu; 1993 için enflasyon oranı altında (% 25) ortaya çıkan artışın, 1994 için durmuş olduğu ve ilk 7 ay sonuçlarına göre yapılan hesaplamada % 14'lük bir azalmanın beklendiği görülmektedir.

HALİÇ TERSANESİ ZARAR TABLOSU (milyon TL)

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	(%)
1990	20.493	-	10.956	53	7.239	35	2.401	12	(-) 103	(-) 1
1991	53.853	163	19.722	37	23.788	44	11.157	21	(-) 814	(-) 2
1992	104.431	94	6.205	6	79.777	76	15.272	15	(+)3.177	3
1993	130.242	25	11.816	9	73.551	56	45.249	35	(-) 374	0
1994(*)	65.678	?	3.361	5	5.729	9	58.142	89	(-)1.554	(-) 2

(*) Temmuz ayı sonu itibarıyla

HALIÇ TERSANESİ PERSONEL DURUMU

YILLAR	TOPLAM PERSONEL SAYISI	MÜSTAHSİL İŞÇİ SAYISI	(%)	GAYRI MÜSTAHSİL İŞÇİ SAYISI	(%)	KAPSAM DIŞI YÖNETİCİ PERSONEL	(%)
1991	1216	849	70	302	25	65	5
1992	1129	783	69	281	25	65	6
1993	1033	751	73	208	20	74	7
1994(*)	841	589	70	183	22	69	8

* Temmuz ayı sonu itibarıyla

Tersane'nin 1990 yılında % 53 oranında ortaya çıkan üretimden kaynaklanan zararı, bugün % 5'ler düzeyine gerilemiştir.

Atıl kapasiteden kaynaklanan zarar ise, 1990-1992 arasında artan bir seyir izleyerek % 76'ya çıkmış; 1993'de % 56'ya, Temmuz 1994 sonuçlarına göre ise % 9'a inmiştir. Bu kalemden görülen dalgalanma, artışın görüldüğü dönemde yeni Galata Köprüsü inşaatı nedeniyle, havuzlama ve bakım-onarım için gelecek gemilerin giriş ve çıkışlarının aksamasından ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri adına inşa edilen 2 adet yolcu gemisine ait ithal malzemelerin sözkonusu kuruluşun finansman sıkıntısı nedeniyle zamanında tersaneye teslim edilememiş olmasından kaynaklanmaktadır. Bu etkilerin ortadan kalkmasıyla, sözkonusu zararın da hızla azalma eğilimine girdiği görülmektedir.

Kıdem Tazminatları ve Sosyal Yardım Zammı'ndan kaynaklanan zararın, son iki yılda artarak % 89'a ulaşmış olması; Türkiye Gemi Sanayii A.Ş. tersanelerinde bir süredir uygulanan "personel azaltma" politikasının sonucudur. 1991 yılında İstinye Tersanesi'nin kapatılması sonucunda Haliç Tersanesi'ne nakledilen 214 kişi ile 1216'ya çıkmış olan toplam personel sayısı, % 34 azalma ile bugün 841'e inmiştir.

Camialtı Tersanesi

Camialtı Tersanesi zarar artışının, yıllara göre dalgalanmalar göstermekle birlikte azalma eğiliminde olduğu görülmektedir. 1991'de % 141 olan zarar artış oranı, 1993'de % 63'e düşmüş olup; 1994 yılı ilk 7 ay sonuçlarına göre yapılan hesaplamada, bu yıla ait zararın geçen yıla göre % 37 dolayında artabileceği gözlenmektedir.

CAMIALTI TERSANESİ ZARAR TABLOSU (milyon TL)

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	(%)
1990	14.959	-	12.928	86	100	1	1.747	12	(+) 184	1
1991	36.125	141	24.777	69	6.103	17	4.484	12	(+) 761	2
1992	40.310	12	8.836	22	20.138	50	12.351	31	(-)1.015	(-) 3
1993	65.667	63	9.215	14	23.804	36	33.187	51	(-) 539	(-) 1
1994(*)	52.337	7	3.974	8	16.913	32	31.500	60	(-) 50	0

* Temmuz ayı sonu itibariyle

CAMIALTI TERSANESİ PERSONEL DURUMU

YILLAR	TOPLAM PERSONEL SAYISI	MÜSTAHSİL İŞÇİ SAYISI	(%)	GAYRI MÜSTAHSİL İŞÇİ SAYISI	(%)	KAPSAM DIŞI YÖNETİCİ PERSONEL	(%)
1991	850	558	66	232	27	60	7
1992	771	467	60	245	32	59	8
1993	675	458	68	153	23	64	9
1994(*)	571	380	67	132	23	59	10

* Temmuz ayı sonu itibariyle

Üretimden kaynaklanan zararda, azalma eğilimi net bir şekilde görülmektedir. 1990'da toplam zararın % 86'sını oluşturan bu kalem, bugün % 8'lere inmiştir.

1990'dan itibaren artarak, toplam zarar içindeki payı 1992'de % 50'ye çıkan atıl kapasiteden doğan zarar ise, bu yıldan sonra düşmeye başlamıştır. Zararın bu kalemi, İSKENDERUN Feribotu'nun 1991'in ilkyarısında teslim edilmesinden sonra artış göstermektedir. Nedeni, tersanede yapımına başlanan D.B. Deniz Nakliyatı T.A.Ş.'ye ait iki adet çok maksatlı kuruyük-konteyner gemisinin dış piyasa malzemeleri ile ilgili akreditiflerin, bu kuruluşun finansman dar boğazında olması nedeniyle zamanında açılmamasının; tersanenin bir çok donatım ünitesine iş verilememesine yol açmış olmasıdır. 1993 ve 1994'de tersane kısmen esas faaliyet alanının dışında onarım işleri yaparak, kısmen de Türkiye Göçü Sanayii A.Ş.'nin diğer ünitelerine eleman göndererek, bu kalemdeki zararın nispeten azalmasını sağlamıştır. Yönetimin "personel azaltma" politikası, bu tersanede de etkisini göstermekte; Kıdem Tazminatları ve Sosyal Yardım Zammı'ndan kaynaklanan zarar, yıllar içinde artış göstermektedir. İstinye Tersanesi'nden nakledilen 50 kişi ile 1990 yılı sonunda 874 kişi olan personel sayısı, % 35 azalma ile bugün 571'e inmiş bulunmaktadır.

Alaybey Tersanesi

Bu tersanede de zarar artışı, dalgalanmalara karşın azalma eğilimi göstermektedir. 1991'de % 211 olan artış oranı, 1993'de % 91'e düşmüştür. 1994 için ilk 7 ay sonuçlarına dayanılarak yapılan hesaplamada, zarar artışının % 24 dolayında gerçekleşebileceği anlaşılmaktadır.

ALAYBEY TERSANESİ ZARAR TABLOSU (milyon TL)

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	(%)
1990	5.708	-	2.076	36	3.014	53	996	17	(-) 378	(-) 7
1991	23.489	211	6.911	29	13.747	59	1.318	6	(+) 1.513	6
1992	31.968	36	15.983	50	11.625	36	3.943	12	(+) 417	1
*1993	61.194	91	3.886	6	39.923	65	10.582	17	(+) 6.803	11
1994(*)	44.116	?	4.132	9	30.361	69	8.614	20	(+) 1.009	2

* Temmuz ayı sonu itibarıyla

ALAYBEY TERSANESİ PERSONEL DURUMU

YILLAR	TOPLAM PERSONEL SAYISI	MÜSTAHSİL İŞÇİ SAYISI	(%)	GAYRI MÜSTAHSİL İŞÇİ SAYISI	(%)	KAPSAM DIŞI YÖNETİCİ PERSONEL	(%)
1991	356	215	60	91	26	50	14
1992	325	196	60	86	27	43	13
1993	309	184	59	80	26	45	15
1994(*)	273	162	59	69	25	42	16

* Temmuz ayı sonu itibarıyla

Üretimden kaynaklanan zarar, 1992'de toplam zararın % 50'sini oluştururken, bu oran 1993'de % 6'ya, 1994 ilk 7 ayı için ise % 4'e inmiştir.

1990'da % 53, 1991'de % 59 olan atıl kapasiteden kaynaklanan zarar oranı, 1992'de % 36'ya gerilemişken 1993'de yükselmeye başlayarak % 65 olmuştur. 1994 ilk 7 ayı için bu oran % 69'dur. Bu kalemi etkileyen faktörlerin başında, İstinye

Tersanesi'nden buraya nakledilen yüzer havuzun alt yapı hazırlıkları ve tersane rıhtım inşaatının sürmesi nedeniyle yeterli miktar ve süreklilikte iş alınamamış olması gelmektedir. Ayrıca, 1993 yılında Ulaştırma Bakanı'nın baskı ve talimatıyla Yönetim Kurulu'nca alınan tersane kapatma kararının ve buna bağlı olarak tersanenin gelen işleri bile geri çevirmesine yol açan Bakanlık direktifinin bu artışta çok önemli etkisi vardır. Bu etkinin ortadan kalkmasıyla tersanenin yeniden sipariş almaya başlamış ve öte yandan rıhtım ve iskelenin tamamlanması ile yüzer havuzun normal çalışma koşullarına kavuşmuş olması nedeniyle, bu kalemde yer alan zararın, 1994'ün son 5 ayında azalması beklenmelidir.

Bu tersanede de diğerleri gibi "personel azaltma" politikasına bağlı olarak Kıdem Tazminatları ve Sosyal Yardım Zammı'ndan kaynaklanan zararda artış görülmektedir.

D) HALIÇ, CAMIALTI VE ALAYBEY TERSANELERİNİN KAPATILMASI KARARININ DEĞERLENDİRİLMESİ

Sözkonusu tersaneler için alınan kapatma kararı, -benzer KİT'ler için de açıklanan- (1) Aşırı Borç Yükü, (2) Yüksek Maliyetli Üretim, (3) Teknolojik Gerilik ve (4) Aşırı İstihdam gerekçelerine dayandırılmaktadır. Bunlara ek olarak tersanelerin bugün kent içinde buldukları konum itibarıyla, şehircilik kurallarına aykırı yerleşime sahip oldukları ileri sürülmektedir.

Aşırı istihdamın, bir tesisin kapatılması için yeterli gerekçe sayılması mümkün değildir. Öte yandan, tersanelerin deniz kenarında bulunma zorunluluğu nedeniyle, başlangıçta uygun planlansalar da zaman içinde mevcut imar uygulamalarının sonucu olarak yerleşim alanları tarafından çevrilecekleri açık olduğundan; bu gerekçe de yeterli dayanakta yoksundur. Üstelik bugün gelişmiş ülkeler başta olmak üzere, dünyanın belli başlı tüm limanlarının içinde ya da en azından yakınında bir tersanenin mevcut bulunduğu bir gerçektir.

Önceki bölümlerde de belirtilmiş olduğu gibi, kapatılması sözkonusu edilen tersanelerin teknolojik açıdan geri oldukları iddiası da geçerli değildir. Haliç Tersanesi bir bakım-onarım tersanesi olarak, Camialtı Tersanesi ise bir yeni gemi yapım tesisi olarak -Pendik Tersanesi dışında- ülkemizin en büyük ve modern tersaneleridir. Camialtı ya da Haliç Tersaneleri'nin sadece birinin; mevcut özel sektör tersanelerinin tümünün top'amından daha faz'a tesis, tezgah, araç-gereç ve teçhizata sahip o'duğu, bir gerçektir.

Tersanelerin kamu ya da özel bankalara herhangi bir borcu da bulunmamaktadır. Tersanelerin toplam borçları, vergi ve sigorta priminden kaynaklanan yaklaşık 200 milyar TL ile Alaybey Tersanesi'nin -2005 yılına kadar 6'şar aylık taksitlerle ödenmesi gereken toplam 146 milyon Yen'lik- Japon-OECF kredi borcundan ibarettir⁽⁸⁾. Bu miktarların, kapatma kararına yol açabilecek "aşırılıkta" olmadıkları açıktır.

⁽⁸⁾ Yapımları süren ikişer adet gemi nedeniyle Haliç Tersanesi'nin Türkiye Denizcilik İşletmelerinden 7.5 milyon dolar, Camialtı Tersanesi'nin ise D.B. Deniz Nakliyatı T.A.Ş.'den 27 milyon dolar alacağını bulduğunu ayrıca belirtilmelidir.

Yüksek maliyetli üretim ve bundan kaynaklanan zarar konusu ise her tersane için ayrı ayrı miktar ve nedenleri de belirtilerek önceki bölümde açıklanmış bulunmakla birlikte; üretim maliyetlerinin artışına, dolayısıyla tersane zararlarına yol açan nedenlerin başında "personel azaltma" politikasının sonucu ortaya çıkan kıdem tazminatlarının ve özel sektör için sözkonusu olmayan Sosyal Yardım Zammı'nın geldiği bir kez daha vurgulanmak gerekmektedir. Dünyadaki olumlu gidişin aksine, özel sektör dahil tüm gemi sanayii sektörü için sözkonusu olan ve tüm uyarılara karşın gerekli ve yeterli önlemlerin alınmaması nedeniyle ortaya çıkan sipariş daralmasından kaynaklanan krizin; -kamu kurumu olarak özel sektörün aksine yasal boşluklardan da yararlanarak esnek bir istihdam politikası uygulamaları mümkün olmayan- kamu tersanelerinin boş işçilikten kaynaklanan zararlarını yükseltmiş olduğu da diğer bir gerçektir. Tüm sektör için geçerli olan bu nedenin yanısıra, malzeme temininde gecikmeler yaratan finansman darboğazı ve bürokratik formaliteler; Galata Köprüsü yapım ve onarımının Haliç Tersanesi üzerindeki olumsuz etkisi, Alaybey Tersanesi'nin sipariş almasının bir süre engellenmiş olması gibi daha önce açıklanmış olan nedenler; boş işçiliği, dolayısıyla maliyet artışı ve zararı artıran olgulardır.

Bu bölümde aktarılan, gerekçe olarak ileri sürülenlerin bir bölümünün gerçeklere aykırı olduğunu; bir bölümünün artık geçerli olmadığını; bir bölümünün ise giderilmesi mümkün olan nedenlerden kaynaklandığını; dolayısıyla "kapatma" şeklinde ileride giderilmesi mümkün olmayan kararlara yol açmaması gerektiğini kanıtlamaktadır.

E) HALIÇ, CAMIALTI VE ALAYBEY TERSANELERİNİN KAPATILMASININ KAMUYA EKONOMİK MALİYETİ

Haliç, Camialtı ve Alaybey Tersaneleri'nin kapatılması, her şeyden önce, önceki bölümlerde açıklanmış olduğu gibi, cari değerlerle 170 milyon dolar, ikame değerleri ile 500 milyon dolar dolayında bir yatırımın sifıra indirgenmesi sonucunu doğuracaktır. Tersanelerin mevcut tesislerinin ve tezgah, araç-gereçlerinin özellikleri nedeniyle, başka yerlerde ya da başka şekil ya da amaçlarla değerlendirilmeleri mümkün olmadığından; -daha önce kapatılmış olan İstinye Tersanesi örneğinde de olduğu gibi- bu kaybın hurda değerleri dışında azaltılması da sözkonusu değildir.

Kapatma kararının kamu açısından yol açacağı diğer kayıplar ise; vergi, sigorta primi, fon v.b. devlet gelirleri; çıkarılacak işçilere ödenecek tazminatların gerektireceği finansman maliyeti ve halen tersanelerin elindeki işlerin durması, gecikmesi ya da devredilmesinden doğacak doğrudan ya da dolaylı maliyetlerdir.

Kapatma kararının tersanelerin halen yapımlarını sürdürmekte oldukları gemilere ilişkin faaliyetlerin durmasına ya da gecikmesine yol açacağı kesindir. Bu gelişmenin doğuracağı hukuksal sorunları ve maliyet artışının boyutlarını önceden saptamak olanak dışıdır.

Tersanelerin 1993 yılında ödemiş oldukları vergi prim ve fonlar aşağıdaki tabloda ayrıntılı olarak verilmektedir:

TERSANELERİN 1993 YILINDA ÖDEDİĞİ VERGİ VE PRİMLER (Milyon TL)

TERSANE ADI	GELİR VE DAMGA VERGİSİ	SSK VE EMEKLİ SANDIĞI PRİMLERİ	EMEKLİLERE ÖDENEN SOSYAL YARDIM ZAMMI	TASARRUFU TEŞVİK VE KONUT EDİNDİRME YARDIMI	TOPLAM
HALIÇ	58.000	25.000	29.000	13.000	125.000
CAMIALTI	31.014	16.350	14.010	8.558	69.932
ALAYBEY	13.825	6.972	7.324	3.847	31.968
TOPLAM	102.839	48.322	50.334	25.405	226.900

Kapatma kararı, yalnızca üç tersane için yılda 226.9 milyar TL. gelir kaybına yol açmaktadır. Gelişmiş ülkeler için 1'e 7 olan yan sanayi istihdam oranı, -ülkemiz gemi yapım sanayiinde yerli malzeme kullanım oranı % 60 dolayında olduğundan- ülkemiz için 1'e 4 hesaplanmaktadır. Ülkemizde yan sanayii oluşturan özel sektörün, istihdam ve vergi ödeme politikaları gözönünde tutularak; 1'e 1 oranı uygulandığında ve özel sektör için sözkonusu olmayan Sosyal Yardım Zammı düşüldüğünde kapatma kararı ile doğacak kamu gelir kaybının 1993 rakamlarıyla 403.5 milyar TL olacağı görülmektedir.

Kapatma kararının uygulanması ile işten çıkarılmaları gerekecek toplam 1685 işçiye ödenecek tazminat toplamı 641.4 milyar TL'ye ulaşmaktadır. Bu rakamın 339.8 milyar TL'si kıdem tazminatlarından, 79.1 TL'si ihbar tazminatlarından, 222.5 milyar TL'si ise mevcut toplu iş sözleşmesi hükümlerine göre ödenecek 7 aylık ücret tutarındaki tazminattan kaynaklanmaktadır. Finansman sıkıntısı içinde olan kamu maliyesinin, bu ödeme için, son olarak satışa çıkarılan % 121 yıllık bileşik faizli Hazine Bonosu şartlarıyla borçlanacağı düşünülürse; ödenecek tazminatlardan kaynaklanan yıllık finansman yükünün 776.1 milyar TL düzeyinde olduğu ortaya çıkmaktadır.

Bu durumda, kapatma kararı ile kamunun uğrayacağı gelir kaybının, 1.179.600.000.000 TL'ye ulaştığı görülmektedir. Dolayısıyla, sonuçta kamu maliyesinin, -üç tersanenin 1993 yılı toplam zararı olan- 257.1 milyar TL'lik bir kazancı değil; 922.5 milyar TL'lik bir kaybı olmaktadır.

III- SONUÇ VE ÖNERİLER

Buraya kadar aktarılanlar; Camialtı, Haliç ve Alaybey Tersaneleri'nin kapatılmalarını gerektirecek teknik ya da ekonomik herhangi bir nedenin bulunmadığını; karara gerekçe olarak ileri sürülen nedenlerin ise gerçek dışı ya da geçersiz olduğunu ortaya koymaktadır. Daha da önemlisi, sözkonusu tesislerin kapatılması, ekonomik, sosyal v.b. açıdan ülke çıkarlarına ve kamu yararına aykırıdır.

Öte yandan, söz konusu tersanelerin uygulanacak bir "yeniden yapılanma" programı çerçevesinde, ülke ve kamu açısından daha yararlı kuruluşlar haline gelebilecekleri de bir gerçektir. Az sonra bu amaçla yapılacak önerilerin, kısa ve orta vadede olumlu sonuçlar vereceği kesin olmakla birlikte; kalıcı bir çözümün elde edilebilmesi 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 Politikası oluşturup uygulaması ile mümkündür.

Bugüne kadarki gelişmeler, şu anda sözkonusu tersaneleri kapsamında bulunduran Türkiye Gemi Sanayii A.Ş.'nin bağlı bulunduğu KOL'nin, 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 sözo edilen dezavantajları ile bir KİT olarak Türkiye Gemi Sanayii A.Ş.'nin de bu tür bir programı uygulamasının zor olacağı açıktır. Bu nedenle, kapatılmaları sözkonusu edilen üç tersanenin, acilen KOL bünyesinden çıkarılmaları ve -gerekliyorsa mevzuatta da değişiklik yapılarak- özerk üç ayrı kuruluş haline getirilmeleri gerekli görülmektedir.

Bu kuruluşların yönetimi, aşağıda belirtilen programın uygulamasından sorumlu tutulmalı ve gereken yetkilerle donatılmalıdır. Oluşturulacak yönetim ve yürütme organlarında, tersanelerin üst düzey yöneticileri ile birlikte -yetkili sendika, İTÜ Gemi İnşaatı ve Deniz Bilimleri Fakültesi ile TMMOB Gemi Mühendisleri Odası gibi bağımsız kurum ve kuruluş temsilcileri mutlaka bulundurulmalıdır. Bunlara ek olarak, uluslararası bir bağımsız finansal danışmanlık kuruluşunun temsilcisinin bulundurulmasında, ayrıca yarar görülmektedir.

Uygulanacak yeniden yapılanma programı başlangıcında, tersanelerin bugünkü zararlarında da önemli payı olan, inşa halindeki gemilere ait finansman sorunu çözümlenmelidir. Bu durumda, Haliç Tersanesi'nin 1995 ortalarına kadar, Camialtı Tersanesi'nin ise 1996 sonuna kadar finansman gereksinimleri ile danışmanlık hizmetleri ve bilgisayar uygulamaları (donanım, yazılım ve eğitim) için gereken kaynak ihtiyacı da karşılanmış olacaktır.

Yeniden yapılanma programının ana unsurları aşağıda sıralanmaktadır:

1) Tersanelerin esas çalışma alanlarının belirlenmesi:

Haliç ve Alaybey Tersaneleri'nin 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 yapılmış 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 Tersaneleri'nin ise havuzlama ve bakım-onarım tersaneleri olarak değerlendirilmesi önerilmektedir.

2) 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.

3) 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 stratejik işbirliği yaratılmalı; gerekli acentelik ve mümessillik anlaşmaları yapılmalıdır.