



TÜRK SANAYİCİLERİ VE İŞADAMLARI DERNEĞİ

TÜSİAD

YÖNETİM KURULU BAŞKANI

ÜMİT BOYNER'İN

“GEMİ İNŞA SANAYİİ: DÜNYADAKİ EĞİLİMLER

VE TÜRKİYE” BAŞLIKLİ TOPLANTI

AÇILIŞ KONUŞMASI

12 Ekim 2010, Salı

Conrad Oteli, İstanbul

TÜSİAD AVRUPA İŞ DÜNYASI KONFEDERASYONU (BUSINESSEUROPE) ÜYESİDİR

İstanbul: Meşrutiyet Cad. No: 46 Tepecbaşı 34420 İstanbul –Türkiye

Ankara: İnan Cad. No:39/4 Gaziosmanpaşa 06700 Ankara- Türkiye

Brüksel: 13. Avenue des Gaulois, 1040 Brussels-Belgium

Washington D.C.: 1250 24th Street, N.W., Suite Nr. 300, Washington D.C.20037-USA

Berlin: Märkisches Ufer, 28 Berlin 10179 Germany

Paris: 33, Rue de Galilée 75116 Paris France

Tel: +90 (212) 249 19 29

Tel: +90 (312) 468 10 11

Tel: +32 (2) 736 40 47

Tel: +1(202) 776 77 70

Tel: +49 (30) 288 786 300

Tel: +33 (1) 44 43 55 35

www.tusiad.org

Faks: +90 212 249 13 50

Faks: +90 (312) 428 86 76

Faks: +32 (2) 736 3993

Faks: +1 (202) 776 77 71

Faks: +49(30) 288 786 399

Faks: +33 (1) 44 43 55 46

e-mail: tusiad@tusiad.org

e-mail: ankoffice@tusiad.org

e-mail: bxloffice@tusiad.org

e-mail: usoffice@tusiad.us

e-mail: berlinoffice@tusiad.org

e-mail: parisoffice@tusiad.org

Sayın Bakanım, Değerli Konuklar,

Türk Sanayicileri ve İşadamları Derneği adına hepinizi saygıyla selamlıyorum.

“Türkiye Sanayisine Sektörel Bakış: Gemi İnşa Sanayii” başlıklı çalışmamızı tanıtacağımız “Gemi İnşa Sanayii: Dünyadaki Eğilimler ve Türkiye” konferansımıza hoş geldiniz.

TÜSİAD imalat sanayii sektörünün karşılaştığı sorunları irdelemek ve çözüm önerileri geliştirmek amacıyla 2008 yılı Mayıs ayında “Türkiye Sanayisine Sektörel Bakış” raporunu kamuoyu ile paylaşmıştır. Bu rapordan hareketle, TÜSİAD Ulaştırma Çalışma Grubu, Türkiye’nin sosyal ve ekonomik istikrara ulaşmasında öncelikli gördüğü sektörlerden biri olan gemi inşa sanayiinde arzu edilen dönüşümün gerçekleştirilmesine katkı sağlamak amacı ile “Türkiye Sanayisine Sektörel Bakış: Gemi İnşa Sanayii” çalışmasını hazırlamıştır. Öncelikle Ulaştırma Çalışma Grubumuza ve ayrıca değerli katkıları için Deniz Ticaret Odası’na ve Prof. Dr. Oral Erdoğan’a teşekkür ediyorum.

Bu çalışma ile spesifik olarak gemi inşa sanayiinin mevcut durumunun etkili bir şekilde değerlendirilerek, sektörle ilgili orta ve uzun vadeli stratejik hedef ve politikaların belirlenmesine katkıda bulunmayı amaçlamaktayız. Sanayide rekabetçiliğin sağlanması çerçevesinde mikro yapısal ve yatay önlemlerin dışında sektörel düzenlemelerin öneminden hareketle TÜSİAD olarak, değişik sektörleri ele alan çalışmalar gerçekleştirmekteyiz.

Türkiye’de gemi inşa sanayii, emek ve sermaye yoğun bir sanayi kolu olarak ülkemiz ekonomisine katkı sağlamaktadır. Gemi inşa sanayimiz, küresel durgunluk öncesinde, bazı ülkelerin on yıllarca gerçekleştirdikleri çalışmalarla ulaşabildikleri seviyede başarılı bir marka olma noktasına gelmiştir. Bu çerçevede, Avrupa’da da birçok rakibini geride bırakarak yeni sipariş adedinde 2008 yılında Almanya’nın ardından 2. sırada yer almıştır. Toplam yerli girdi oranı % 50’nin üzerinde olan gemi inşa sanayii, yaratılan ana ve yan sanayi istihdamı ile devlete önemli boyutta vergi geliri sağlamıştır.

Ancak, 2008 yılında başlayan küresel kriz ile birlikte bütün dünyada gemi inşa sanayii sektöründe bir daralma yaşanmış ve ülkemiz de bu olumsuz dalgalanmadan büyük oranda etkilenmiştir. Finansman krizinin özellikle denizcilik bankalarını etkilemesi ve gemi değerlerinin düşmesine paralel olarak sektörde bir finansman sorunu baş göstermiştir. Çalışmamızın bulguları gemi inşa sanayiinin birincil önceliğinin finansman maliyeti sorunlarının çözülmesi olduğunu göstermektedir. Kriz döneminde büyük istihdam kaybına uğrayan sektörün kriz öncesi potansiyeline ulaşması için ekonomik ve sosyal politikalar uygulanması gerekmektedir.

Bugün burada, gemi inşa sanayiinin gelişimine ve imalat sanayii içerisinde özel önemine ilişkin kapsamlı tahlilleri, düzenleyeceğimiz panelde sektörün ve bürokrasinin çok değerli yetkilileri yapacaktır. Bu noktada, panelimizde yer alacak konuşmacılara özellikle teşekkür etmek isterim. Ben de konuşmamda daha ziyade, ulusal ekonomik performans ve makro ve mikro hususlar üzerinde duracağım.

Değerli konuklar,

Orta Vadeli Mali Program’ın geçtiğimiz günlerde açıklanmış olması iş dünyası için en azından 2011-2013 dönemine ilişkin belirsizliği azaltması açısından memnuniyet vericidir. Orta vadeli mali programda 2010 yılı büyüme beklentisinin %3.5’tan % 6.8’e revize edilmiş olması beklenen bir gelişmedir. 2010 sonrasındaki döneme ilişkin hedeflenen büyüme oranları da üretim

fonksiyonlarındaki iyileşmenin devam edeceğinin sinyallerini vermektedir. Bu kapsamda bütçe açığının bu yıl için 50 milyar TL'den 44 milyar TL'ye revize edilmesi ve 2011 ve sonrası için de azalan bir trend içerisinde ele alınması, bütçe istikrarı yönlü kaygıları hafifletici niteliktedir.

Yurtdışı ve yurtiçi piyasalarda Türkiye ekonomisinin kırılmalıklarından biri olarak gösterilen cari açığın ise 2010'da 39 milyar dolardan 2013'te yaklaşık 48 milyar dolara çıkması öngörülmektedir. Cari açığın finansmanının büyük oranda kısa vadeli portföy yatırımları ile gerçekleştiriliyor olması kaygı yaratmaktadır. Hiç kuşkusuz, bu açığın uzun dönemli bir finansman kaynağı olan doğrudan yabancı yatırım ile finanse edilmesi çok daha sağlıklı olacaktır. Dolayısıyla bu süreçte, doğrudan yabancı yatırımların artırılması için yatırım ortamının iyileştirilmesi yönündeki çalışmalara da hız kesmeden devam edilmelidir.

Cari açığın bu derecede yüksek olmasının önüne geçilmesi için ise Türkiye'nin üretim modelinin yapısal reformlarla beslenerek daha rekabetçi ve verimlilik tabanlı hale gelmesi gerekmektedir. Elbette ki bu, kısa vadede makro politikalar ile çözülemeyecek, yapısal nitelikte bir sorundur.

Türkiye ekonomisinin 2001 krizinden sonraki görece başarılı performansının arkasında, hayata geçirilmiş olan yapısal reformlar ve sağlanan makro ekonomik istikrar vardır. Makro politikalar sürdürülebilir yüksek büyümenin sadece bir ön koşuludur. Orta-uzun vadede ise sürdürülebilir büyümenin ve sağlıklı bir dış ticaret dengesinin, verimlilik ve rekabet artırıcı politikalara bağlı olduğunu unutmamalıyız.

Özellikle küresel kriz sonrasında, dünya rekabeti kriz öncesi dönemden çok daha zorlu geçecek. Bu doğrultuda Türkiye de bulunduğu yeri muhafaza etmek için dahi büyük çaba göstermek durumunda kalacak. Krizi nispeten daha iyi yöneten bir ülke olarak Türkiye'nin, kriz sonrasındaki dönemde de belirli yapısal reformların devamlılığı için kararlılıkla çalışması gerekmektedir.

Bu doğrultuda:

- Hukuk güvenliği ile ilgili olarak; İdarenin hak doğuran işlemlerinin sağladığı meşru statüler belirli kurallar içinde korunmalı, gerçek ve tüzel kişiler İdari işlemlerdeki değişikliklerin doğuracağı kayıplardan etkilenmemelidir.
- İşgücü piyasasında, mesleki eğitimle vasıf uyumu sağlanmalı, istihdam üzerindeki yükler hafifletilmeli ve düzenlemeler güvenceli esneklik anlayışıyla ele alınmalıdır.
- Mevcut destek mekanizmalarının, diğer ülke uygulamalarını da dikkate alarak ülkemizin ihtiyaçlarına uyumlu, şeffaf ve katılımcı bir şekilde zenginleştirilmesi sağlanmalıdır.
- İş dünyasının "yaşam kurallarına" yeni bir bakış açısı getiren Türk Ticaret Kanunu (TTK) Tasarısı bir an önce yasalaşmalıdır.
- Bürokratik işlemlerin azaltılması için işlem süreleri kısaltılmalı ve mükerer işlemler birleştirilmelidir.
- Türkiye'de altyapının kalitesinin artırılması ve güçlendirilmesi temin edilmelidir.

Bu yapısal önlemlerin hayata geçmesi, Türkiye ekonomisini arzu edilen sürdürülebilir büyüme patikasına oturtacaktır. Biz de bu süreçte gerekli desteği vermeye ve çalışmalara katkıda bulunmaya devam etmeye hazırız.

Beni sabırla dinlediğiniz için teşekkür ediyorum, Ulaştırma Bakanımız Sayın Binali YILDIRIM'ı konuşmasını yapmak üzere kürsüye davet ediyorum.