



TÜRK SANAYİCİLERİ VE İŞADAMLARI DERNEĞİ

TÜRKİYE SANAYİSİNE SEKTÖREL BAKIŞ: GEMİ İNŞA SANAYİİ





T Ü R K S A N A Y İ C İ L E R İ V E İ Ş A D A M L A R I D E R N E Ğ İ

TÜRKİYE SANAYİSİNE SEKTÖREL BAKIŞ: GEMİ İNŞA SANAYİİ

Ekim 2010

Yayın No: TÜSİAD-T/2010-10-504

Meşrutiyet Caddesi, No. 46 34420 Tepebaşı/İstanbul
Telefon: (0212) 249 07 23 Telefax: (0212) 249 13 50

© 2010, TÜSİAD

*Tüm hakları saklıdır. Bu eserin tamamı ya da bir bölümü,
4110 sayılı Yasa ile değişik 5846 sayılı FSEK uyarınca,
kullanılmazdan önce hak sahibinden 52. Maddeye uygun
yazılı izin alınmadıkça, hiçbir şekil ve yöntemle işlenmek, çoğaltılmak,
çoğaltılmış nüshaları yayılmak, satılmak,
kiralananmak, ödünç verilmek, temsil edilmek, sunulmak,
telli/telsiz ya da başka teknik, sayısal ve/veya elektronik
yöntemlerle iletilmek suretiyle kullanılamaz.*

SİS MATBAACILIK PROM. TANITIM HİZ. TİC. LTD. ŞTİ.
Eğitim Mah. Poyraz Sok. No:1 D.63 Kadıköy - İSTANBUL
Tel: (0216) 450 46 38 Faks: (0216) 450 46 39

ÖNSÖZ

Türk Sanayicileri ve İşadamları Derneği (TÜSİAD), özel sektörü temsil eden sanayici ve işadamları tarafından 1971 yılında Anayasamızın ve Dernekler Kanunu'nun ilgili hükümlerine uygun olarak kurulmuş, kamu yararına çalışan bir dernek olup gönüllü bir sivil toplum örgütüdür.

TÜSİAD, demokrasi ve insan hakları evrensel ilkelerine bağlı, girişim, inanç ve düşünce özgürlüklerine saygılı, yalnızca asli görevlerine odaklanmış etkin bir devletin varolduğu Türkiye'de, Atatürk'ün çağdaş uygarlık hedefine ve ilkelerine sadık toplumsal yapının gelişmesine ve demokratik sivil toplum ve laik hukuk devleti anlayışının yerleşmesine yardımcı olur. TÜSİAD, piyasa ekonomisinin hukuksal ve kurumsal altyapısının yerleşmesine ve iş dünyasının evrensel iş ahlakı ilkelerine uygun bir biçimde faaliyette bulunmasına çalışır. TÜSİAD, uluslararası entegrasyon hedefi doğrultusunda Türk sanayi ve hizmet kesiminin rekabet gücünün artırılarak, uluslararası ekonomik sistemde belirgin ve kalıcı bir yer edinmesi gerektiğine inanır ve bu yönde çalışır. TÜSİAD, Türkiye'de liberal ekonomi kurallarının yerleşmesinin yanı sıra, ülkenin insan ve doğal kaynaklarının teknolojik yeniliklerle desteklenerek en etkin biçimde kullanımını; verimlilik ve kalite yükselişini sürekli kılacak ortamın yaratılması yoluyla rekabet gücünün artırılmasını hedef alan politikaları destekler.

TÜSİAD, misyonu doğrultusunda ve faaliyetleri çerçevesinde, ülke gündeminde bulunan konularla ilgili görüşlerini bilimsel çalışmalarla destekleyerek kamuoyuna duyurur ve bu görüşlerden hareketle kamuoyunda tartışma platformlarının oluşmasını sağlar.

Türk Sanayisine Sektörel Bakış: “Gemi İnşa Sanayii” başlıklı bu çalışma, TÜSİAD Genel Sekreter Yardımcısı Hale Altan ve TÜSİAD Sanayi, Hizmetler ve Tarım Bölümü Uzman Yardımcıları Ahmet Can Çeltikçi ve Mehmet Evren Eynehan tarafından hazırlanmıştır. Çalışmanın hazırlanmasında katkıda bulunan TÜSİAD Ulaştırma Çalışma Grubu Başkanı Şadan Kaptanoğlu, Bilgi Üniversitesi Öğretim Üyesi Prof. Dr. Oral Erdoğan ve Deniz Ticaret Odası’na sağladıkları destek için teşekkür ederiz.

TÜSİAD Sanayi, Hizmetler ve Tarım Komisyonu bünyesinde faaliyet gösteren TÜSİAD Ulaştırma Çalışma Grubu, 2010 yılı için ana öncelik konusunu küresel ekonomik kriz sonrası gemi inşa sanayiinin gelişiminin devamlılığının sağlanması ve bu hedefe yönelik olarak yeni bir finansman modeli geliştirilmesi olarak belirlemiştir. Bu doğrultuda, 2010 senesi içerisinde gemi inşa sanayiinin mevcut durumunu, rekabet açısından önemini ve stratejik hedeflerini belirleyen “Türk Sanayiine Sektörel Bakış: Gemi İnşa Sanayii” çalışması hazırlanmıştır.

Bu çalışma Kaptanoğlu Holding A.Ş., Düzgit Şirketler Grubu ve Solmaz Gümrükleme A.Ş.’nin maddi katkıları ile basılmıştır, desteklerinden dolayı teşekkür ederiz.

Ekim 2010

1. GİRİŞ

Gemi inşa sanayii, genel hatlarıyla ülke ekonomisine, iş gücüne ve dünya ticaretine olan katkısı ile kendine has özelliklere sahip emek ve sermaye yoğun bir sanayi dalıdır. Gemi inşa sanayii faaliyetleri girdi olarak yarı mamul (çelik levha, boru, kablo vs.) ve yan sanayi

ürünlerini (makine, güverte ekipmanları, paneller, vs.) işgücü ile bir bütünsel ürün haline dönüştürme süreci şeklinde özetlenebilir. İmalat sanayiinin bir kolu olan gemi inşa sanayii, hem üretim (çelik işleme, boru sistemleri gibi), hem de montaj işlevlerini içermektedir.

Dünyada ve Türkiye’de üretilen gemi tipleri temel olarak aşağıdaki şekilde sınıflandırılabilirler:

ÜRETİLEN GEMİ TİPLERİ	TÜRKİYE
Ham petrol tankerleri	
Kimyasal ve ürün tankerleri	✓
Dökme yük gemileri	✓
Genel kargo gemileri	✓
Konteyner gemileri	✓
Yolcu gemileri, feribotlar ve roro gemileri	
Romorkör ve açık deniz destek gemileri	✓
Özel maksatlı gemiler (yüzer havuzlar, tarak gemileri, ağır yük gemileri vs)	✓
Yatlar	✓
Askeri gemiler	✓

Gemi İnşa Sanayiinin İşlevleri:

- Beraberinde yan sanayisini sürükler ve gelişmesini sağlar,
- Teknoloji transferini özendirir,
- Döviz girdisi sağlar,
- Yabancı sermayeyi davet eder,
- Ülke savunmasına hizmeti nedeniyle stratejik önem taşır,
- Bölgesel ticaretin gelişimi, büyümesi ve güçlenmesine yardımcı olur,
- Nitelikli iş gücünü geliştirir,
- Yan sanayisi ile birlikte 1’e 7 oranında istihdam yaratır.

Ülkemiz gemi inşa sanayii iç ihtiyacın dışında özellikle Avrupa'ya ihracata yönelik yüksek katma değerli olarak adlandırabileceğimiz kimyasal/ürün tankerleri, konteyner gemileri, yatlar gibi uzmanlık gerektiren ürünleri imal etmektedir.

Ülkemiz askeri gemi inşasında da büyük bir ivme katetmiştir. Son dönemde % 75'e varan yerli katkı oranı ile inşa edilen Ç-151 süratli amfibi gemisi Türkiye'nin doğru gemi segmentlerinde uzmanlaşmaya başlamasına da bir örnek teşkil etmektedir. Ham petrol tankerleri, büyük dökme yük gemileri gibi daha büyük, ancak daha düşük katma değerli gemiler ülkemiz tersanelerinin ürünleri arasında hali hazırda yer almamakta ve daha çok Uzakdoğu tersanelerinde üretilmektedir.

Uzakdoğu tersaneleri gemi inşasında değişik tonajlı gemilerde seri üretim yapmaktadırlar. Bu tersaneler, küçük tonajlı gemilerden 450,000 DWT'luk gemilere kadar belirli modeller çerçevesinde gemi üretmektedirler. Şu ana kadar ülkemizde üretilmiş en büyük

iki gemi 1999 ve 2003 yıllarında yapılan 75,000 DWT'luk Alma Ata ve Taşkent dökme yük gemileridir. Özel sektör tersanelerinde üretilmiş en büyük gemi ise 2010 yılında Deniz Endüstrisi A.Ş tarafından 2010 yılında üretilen 58,000 DWT luk K. Arif Bayraktar dökme yük gemisidir. Türkiye tersaneleri halihazırda 180,000 DWT'luk bir gemiyi üretecek kapasiteye ulaşmıştır.

Ülkemiz ürünleri güvenlik açısından dünyada kabul edilen klas kuruluşları tarafından klaslanmakta, üretimin her aşamasında klas kuruluşlarının denetimi altında hem uluslararası kurallar, hem de klas kuruluşları kuralları açısından sertifikalandırılmaktadır.

2. TÜRKİYE'DE GEMİ İNŞA SANAYİİ

Türkiye, Avrupa coğrafyasında gemi inşa sanayiinin gelişimi için elverişli bir ülke konumundadır. Gemi inşa sanayiinin gelişimi için gerekli kriterler:

- Tersanelerin denize ulaşım bağlantısı,
 - İşgücünün temin kolaylığı,
 - Ülkede istihdama olan ihtiyaç,
 - Ana deniz ticaret rotalarına yakınlık,
 - Deniz ticaretinin gelişmişliği,
 - Yan sanayinin gelişmişliği,
 - Güçlü endüstriyel organizasyon yapısı,
 - Ham madde ihtiyacının yerel ve yakın ülkelerden temin edilebilirliği,
 - Kalite ve maliyet açısından rekabet edebilirlik,
 - Teknolojik yeniliklerin ve bilgi birikiminin mevcut olması,
 - Uygun finansman imkanları, sektörün desteklenmesi için siyasi iradenin varlığı,
- olarak sıralanabilir.

Türkiye'nin denizcilikte arzu edilen konuma gelmesi gemi inşa sanayiinden ve dolayısıyla da tersanelerden bağımsız olarak mümkün değildir. Kaldı ki, ülkemiz

hem coğrafi konumu, hem de iklimi ile tersanecilik açısından doğal bir merkez olmaya da adaydır. Türkiye işçilik ve ekspertiz hususlarında Avrupa'da sayılı devletler arasında yer almaktadır. Ülkemiz gemi inşa sanayii özellikle uzmanlık gerektiren yüksek katma değerli gemilerde yoğunlaşmaktadır. Bu çerçevede, doğru gemi türlerinde uzmanlaşmak gemi sanayiinin gelişimi açısından son derecede önemlidir. Sektördeki varlığımızı sürdürürebilmek ve küresel piyasalarda üretici sıfatıyla Türk gemi inşa sanayiini bir üst seviyeye taşımak adına yukarıda bahsedilen kriterlerin ışığında belirli adımların atılması gerekmektedir.

2000'li yılların başlarına kadar yabancı ve devlet bankaları ile ancak finanse edilebilen sektör, özellikle Türk özel sektör bankalarının verdiği krediler sayesinde büyük bir ivme kazanmıştır. Yabancı bankalar da bu ivmeden güç alarak sektöre güvenlerini artırmış ve daha büyük finansman olanakları sunmuşlardır. 2008 yılı itibarı ile yalnızca Türk bankacılık sektörünün endüstriye

sağlamış olduğu finansman desteği 5 milyar doları bulmuştur. Bu destek, gemi inşa sanayiinin son dönemdeki gelişimini de hızlandırmıştır. Gemi üretiminin yalnızca küçük bir bölümünün özsermaye ile gerçekleştirilebileceği dikkate alındığında, sektörün gelişimi için finansman desteğinin devamlılığı sağlanmalıdır.

2.1 TERSANELER

2004-2008 yılları arasında dünya gemi inşa teslimlerinde küresel alanda 68 katlık bir büyüme yaşanmıştır. Ülkemizde de gemi inşa sanayii gerek üretim, gerekse üretimin gerçekleştirildiği tersanecilik açısından büyük bir gelişim göstermiştir.

Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı verilerine göre ülkemizde 67 adet aktif tersane bulunmaktadır. 2000 yılı DPT verilerinde 36 adet olarak gözüken özel sektör tersane sayısı 2010 yılı itibarı ile yaklaşık 2 kat artmıştır. 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.

Yine aynı verilerden hareketle 2000 yılında mevcut 36 tersanenin 32’si İstanbul ili Tuzla bölgesinde yer alırken, aradan geçen 10 yıllık süre zarfında 30 adet tersane bu bölge dışında hizmete girmiştir.

FAAL TERSANELERİN İLLERE GÖRE DAĞILIMI



Kaynak: T.C. Denizcilik Müsteşarlığı

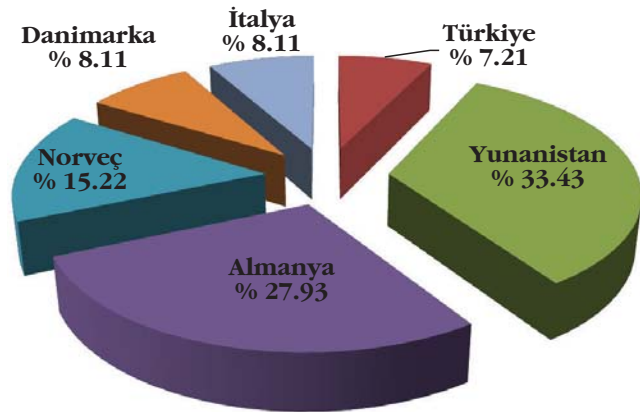
Faal durumda olan 67 tersanenin önemli bir kısmı 2008 krizi sonrasında yeni sipariş sıkıntıları ve mevcut siparişlerdeki kredi sıkıntıları dolayısı ile gemi bakım-onarımına yönelmiştir. Bu doğrultuda, mevcut faal tersane kapasitesinin % 25'i bakım ve onarım faaliyetlerine ağırlık vermiştir. Yeni sipariş oranındaki bu azalma nedeni ile yatırım izinleri ile birlikte 156'ya ulaşması planlanan yeni tersane yatırımlarından bir çoğu askıya alınmıştır.

2.2 ÜRETİM

Türkiye gemi inşa sanayii, son dönemde, bazı ülkelerin on yıllarca gerçekleştirdikleri çalışmalarla ulaşabildikleri seviyede başarılı bir marka olma noktasına gelmiştir. Ülkemiz gemi sipariş sayısı açısından son yıllarda büyük bir ivme kazanmış ve Avrupa'da ilk

sıralarda yer alan Almanya, İtalya, Romanya ve Hollanda'yı yakalamıştır. 2008 yılında ise Türkiye, Avrupa'da gemi sipariş adedi bakımından Almanya'nın ardından 2. sıraya yerleşmiştir. 2009 ve 2010 yıllarında ise gemi siparişlerinin her yıl neredeyse yarı yarıya azalması sonucunda Türkiye toplam GRT'de İtalya, Romanya ve Almanya'nın ardından 4. sıraya düşmüştür.

AVRUPA'DA ÜLKE BAZINDA SİPARİŞLER (Milyar \$)



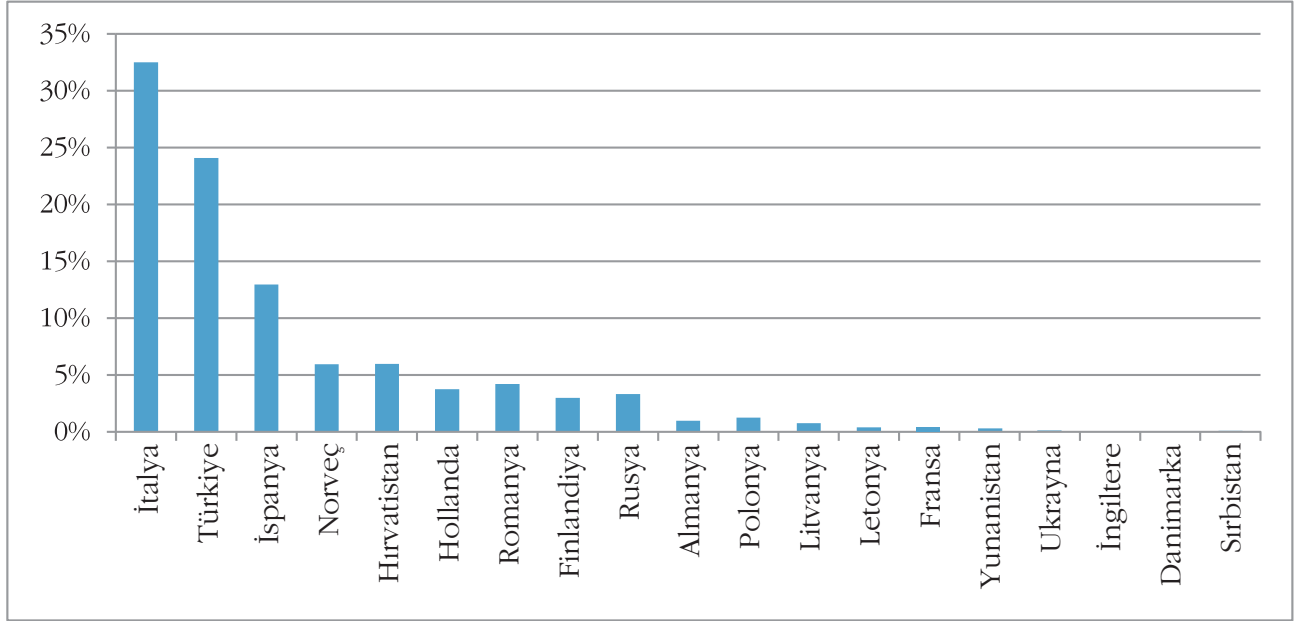
Kaynak: Clarkson veri tabanı.

YENİ GEMİ SİPARİŞLERİ (GRT) (2005-2010)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Genel Toplam
Almanya	31.900	303.828	809.175	386.960	3.875	111.149	1.646.887
İtalya	411.591	53.706	679.677	618.830	130.466	278.395	2.172.665
Hollanda		38.906	67.918	173.100	14.985	2.933	297.842
Romanya	39.527	31.948	1.220.039	372.030	16.917	29.300	1.709.822
Türkiye	141.193	231.601	350.401	181.175	96.699	42.858	1.043.830
Toplam	624.212	659.989	3.127.210	1.732.158	262.942	464.635	6.871.146
Avrupa Ülkeleri Toplamı	957.082	1.207.857	4.195.232	2.852.688	401.434	912.915	10.527.208

Kaynak: Clarkson veri tabanı.

AVRUPA ÜLKELERİ GEMİ SİPARİŞLERİ (2009)

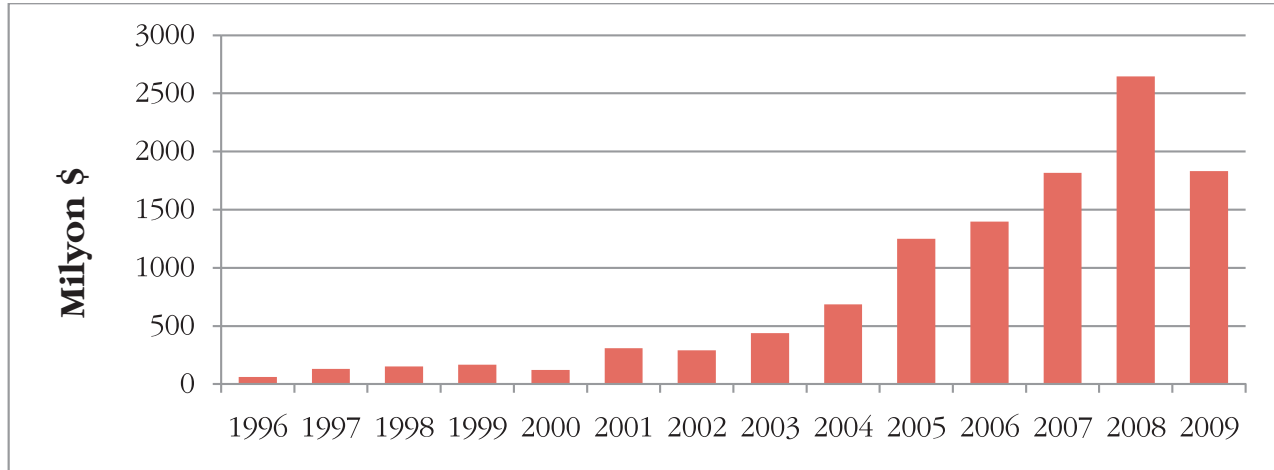


Kaynak: Clarkson veri tabanı

Bu doğrultuda, 1996 yılında çok düşük seviyelerde seyreden gemi ihracat rakamları 12 yıllık bir sürede, 2.65 milyar dolara ulaşmıştır. 2009 yılında krizin etkisiyle 2008 yılındaki bu seviyesinden 1.83 milyar dolara gerilemiştir.

Ancak sektörün genel eğilimi büyüme yönündedir ve gemi inşa sanayiinin ihracata olan katkısı 2002 - 2009 döneminde toplam 10.4 milyar dolarlık bir büyüklüğe ulaşmıştır.

TÜRK GEMİ İNŞA SANAYİİNİN İHRACAT DEĞERİ



Kaynak: GİSBİR, TÜİK

Kasım 2008'den itibaren navlun fiyatlarının düşmesi, banka kredilerinin geri çağırılması, finans temininde yaşanan zorluklar nedeniyle hem yeni gemi siparişlerinde, hem de teslim edilen gemi sayısında büyük bir azalma gerçekleşmiştir.

2007 yılında büyük bir ivme kazanan yeni gemi siparişleri, 2008 yılından itibaren düşüşe geçmiştir. 2008 yılında 114 adet ve 852,000 DWT gemi teslimi yapılmıştır. Teslim edilen gemi adet ve tonajı kriz ile birlikte büyük bir ivme kaybetmiştir. Uluslararası Clarkson veri tabanı, Türk tersaneleri tarafından 2010 yılının ilk sekiz ayı içerisinde 245,031 DWT'luk 40 adet geminin teslim edildiğini göstermektedir. Bu da 2008 yılından bu yana adet bazında % 65'lik, tonaj bazında ise %71'lik bir düşüşe karşılık gelmektedir. Yeni gemi siparişlerinin hatırı sayılır bir kısmı askeri ve kamuya ait gemilerden oluşmaktadır. Deniz Ticaret Odası'nın yakın vadedeki beklentileri, bu düşüşün ileriki yıllara da yansıtacağı yönündedir.

Hammadde - Çelik İşleme

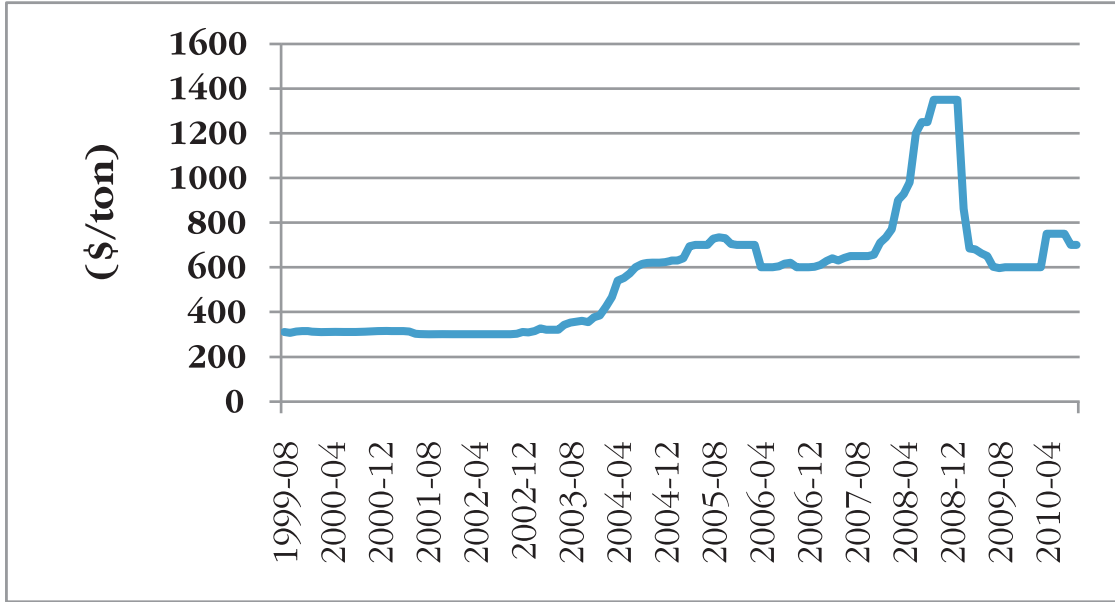
Üretim maliyetlerini en fazla etkileyen faktör olan hammadde fiyatlarının seyri

de sektörün rekabet edebilirliği açısından son derecede önemlidir. Çelik fiyatlarının Haziran 2008'e kadar yükselen seyri, küresel finansal krizin etkileri ve çeliğe olan toplam talebin azalması neticesinde bir düşme eğilimine girmiştir.

Ton başına çelik fiyatı göz önüne alındığında AB ülkeleri, Asya ve diğer uluslararası rakiplerine göre dezavantajlı konumdadır. Dünya çelik fiyatlarında önemli bir alıcı konumunda olan Çin, destek politikaları ile dünya çelik fiyatlarında belirli dalgalanmalara sebep olabilmektedir. Bu doğrultuda, kriz süresince üretim ve ithalatına devam eden Çin, belirli durumlarda bu faaliyetleri yavaşlatarak fiyat düşüşlerine etki etmektedir.

Çin'in dünya piyasaları üzerindeki bu etkisi, Avrupa ve Asya'daki gemi inşası için kullanılan çelik fiyatları arasındaki bir farka neden olabilmektedir. Bu fark da, özellikle çelik yoğunluğu fazla olan gemilerin imalatında büyük önem teşkil etmektedir. Bu çerçevede, AB ülkelerinin fiyat farklılıkları dolayısıyla üretim maliyetleri yükselmekte ve AB dünya piyasalarında rekabet avantajını yitirmektedir.

ÇELİK LEVHA FİYATLARI (Japonya)



Kaynak: Clarkson veri tabanı

Türkiye de AB gibi çelik fiyatlarındaki farklılıklar nedeni ile özellikle gemi inşa sanayiinde hammadde desteği alan Asya ülkeleri ile rekabet etmekte zorlanmaktadır. Bu da, sektörün aynı şekilde ve koşullarda gelişimini engellemektedir. Özel sektör tarafından yapılmış en büyük gemisi 58,000 DWT olan Türkiye'nin bu durumdan hareketle daha niş pazarlara yönelmesi gerekmekte ve büyük gemilerin yapımında rekabet şansı azalmaktadır. Ancak, hedeflenen sofistike gemi piyasalarında rekabet halinde olduğumuz AB ülkelerinin sağladığı belirli destekler de Türkiye'nin bu pazarlarda hali hazırda kazanmış olduğu rekabet avantajını kaybetmesine de yol açmaktadır.

2.3. İSTİHDAM

Gemi inşa sanayiinin istihdama olan katkısını doğrudan ve dolaylı olarak ikiye ayırmak mümkündür. Doğrudan istihdam verilerine taşeron çalışanlar dahil edilirken, yan sanayi çalışanları dahil edilmemektedir. Diğer bir deyişle gemi için ülkemizde tersane dışında üretilen makineler, dümenler, kazanlar, elektrik sistemleri gibi dış atölyelerde çalışan sayısı istatistik içinde yer almamaktadır. Ülkeden ülkeye değişmekle birlikte, dünyada genel kabul tersanede çalışan 1 işçiye karşılık yan sanayiide 4-7 işçinin çalıştığıdır.

GİSBİR verilerine göre, gemi inşa sanayiinde doğrudan istihdam sayısı 2008

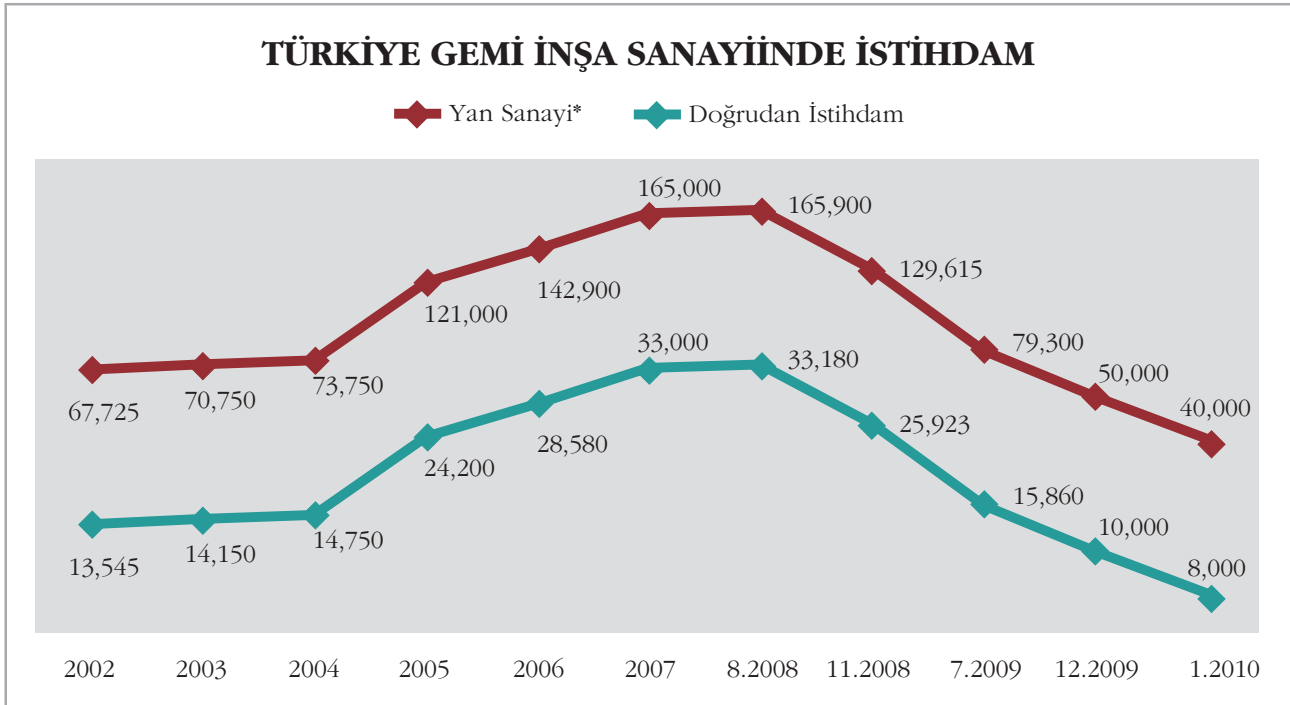
yılında 33,480 iken, 2010 yılında 8000 kişiye kadar düşmüştür. 2002 yılının dahi altında kalmış olan bu değerler, 2010 yılında bir önceki yıla göre ortalama % 70 oranında bir azalışı işaret etmektedir.

Genel kabuller doğrultusunda bu verilerden yan sanayii istihdamındaki düşüşü de yaklaşık olarak hesaplamak mümkün olacaktır. Verilen istatistikler doğrultusunda istihdamın yaklaşık 5 katı kadarının yan sanayide gerçekleştiği düşünüldüğünde, Ağustos 2008'de yaklaşık 150,000 civarında olan yan sanayi istihdamının, Ocak 2010 itibarı ile yaklaşık 40,000'e düştüğü öngörülebilir.

2.4. SEKTÖRÜN DİĞER SEKTÖRLERE KATKISI

Türkiye gemi inşa sanayii, üretim hacmi ve istihdam yaratmanın yanı sıra Türkiye için yüksek katma değer yaratan bir sektördür.

Gemi inşa sanayii, yapısı itibariyle çelik, makine imalat, elektrik-elektronik, boya ve lastik-plastik sanayii gibi pek çok sanayi koluyla etkileşim içerisindedir. Gemi inşa sanayiinin gelişimi diğer sektörlerinde hem istihdam, hem de sermaye birikimi açısından büyük önem arz etmektedir.



Kaynak: GİSBİR

* Doğrudan istihdamın 5 katı olarak hesaplanmıştır.

1995-2004 yılları arasında gemi inşa sanayiinin kullandığı malzeme ve ekipmanın yerli girdi katkı oranı ortalama %10-15 oranında seyretmiştir. 2010 yılı itibarı ile gemi ve yat inşasında kullanılan malzeme ve ekipmanın yerli girdi katkı oranı ise ortalama % 40'tır. Geminin toplam maliyet oranı üzerinden sektörün kullandığı toplam yerli girdi oranı ise % 50'nin üzerindedir.

Yerli girdi katkı oranında bu artışın nedenleri dünyadaki ve Türkiye'deki gelişmelerle özetlenebilir. 2004-2008 yılları arası dünya denizcilik sektöründe süper konjonktür dönemi (super cycle) olarak adlandırılmaktadır. Türkiye'de de denizcilik ve gemi inşa sanayii bu gelişmelere paralel olarak büyümüş ve bu büyüme yan sanayiinin de sektöre olan katkısını yaklaşık 3 kat artırmıştır. Yan sanayiinin de bu eğilime paralel olarak uluslararası rekabet koşullarına uygun bir şekilde gelişmesi ve ürün kalitesini artırması katma değer bu derecede yüksek bir seviyede artmasında önemli bir etken olmuştur. Bu gelişimin kriz sonrası dönemde de devam etmesi için gemi inşa sanayii üretim kalemleri arasında önemli bir yer tutan ara malında

yerli katkı oranının artırılmasına yönelik desteklerin sağlanması hem sektör, hem de sektörün ileri ve geri bağlantılarının bulunduğu diğer sektörler açısından önem taşımaktadır. Daha sonraki bölümlerde detaylandıracağımız üzere sektörün rekabet içerisinde olduğu AB dahil olmak üzere diğer devletler, sektöre yönelik çeşitli konularda destek sağlamaktadırlar.

Gemi inşa sanayii bu süreç içerisinde doğrudan gemi/yat yapımı, bakım onarım ve yan sanayii ile birlikte 150,000 kişiye istihdam sağlayan emek yoğun bir sektör konumuna gelmiştir.

Sektör yaratılan ana ve yan sanayi istihdamı ile devlete önemli gelir vergisi ve dolaylı vergi katkıları sağlamış ve sağlamaktadır.

Kriz döneminde ise, sektörde yaklaşık 25,000 kişinin, yan sanayi ile birlikte ise toplam 100,000 kişinin işini kaybettiği düşünüldüğünde, sektörün gerek sosyal gerekse ekonomi politikaları açısından önemi net bir şekilde görülmektedir.

3. GEMİ İNŞA SANAYİİNİN DÜNYADAKİ DURUMU VE VE TÜRKİYE İLE KARŞILAŞTIRILMALI ANALİZİ

2008 yılında başlayan küresel daralmadan sonra küresel ekonomi 2009 yılı sonu itibarı ile toparlanma eğilimine girmiştir. Öncü veriler değerlendirildiğine, yukarı yönlü hareketin etkilerinin 2010 yılı sonu itibarı ile daha net bir şekilde görülmesi beklenmektedir.

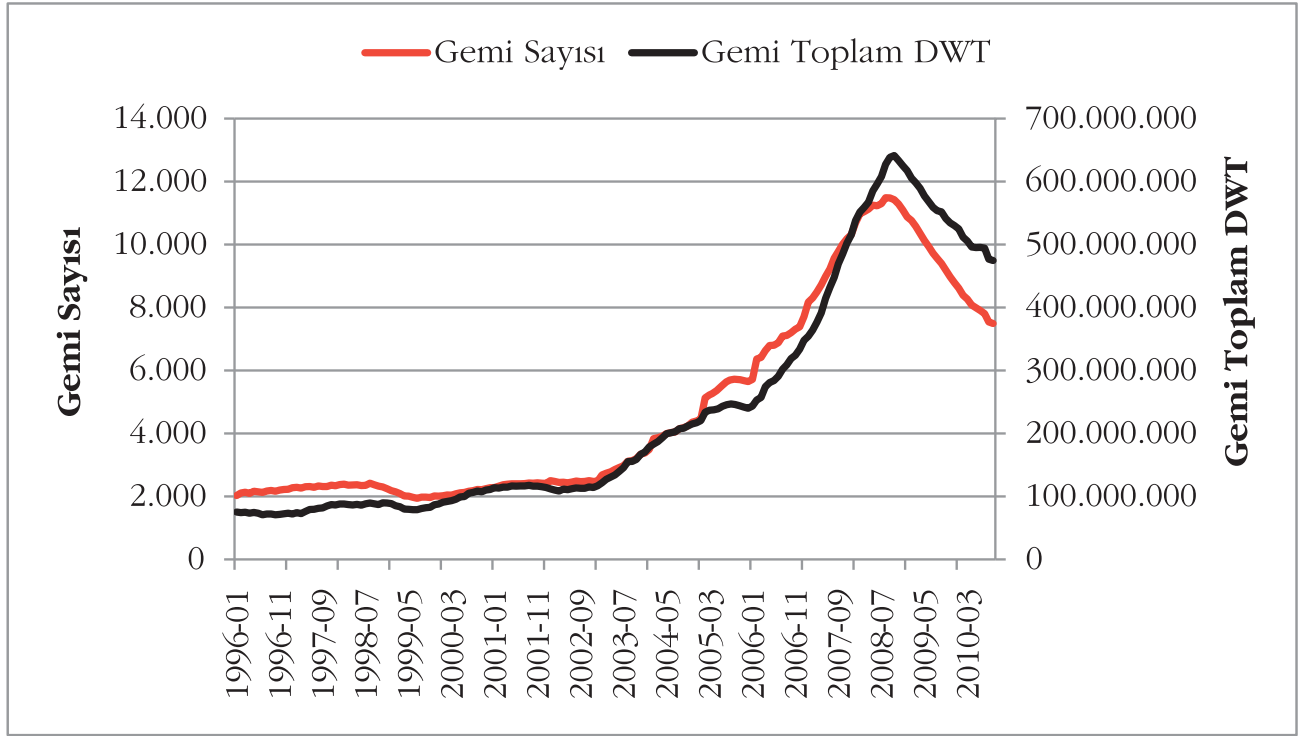
Global risk göstergesi sayılan ABD Hazine Spread'i, küresel ekonomide canlanma politikaları dönemine işaret etmektedir. Ancak, ekonomi ve dünya ticaretine dair bu olumlu gelişmelerin ekonomi ve bölgelere göre önemli farklılıklar göstereceği gözlemlenmektedir. Bu çerçevede, özellikle ülkemizde gemi inşa sanayiinde risk algısı ise önceki risk seviyesinin bir süre daha üzerinde seyredebilir.

Küresel durgunluk ile beraber diğer sektörlerden farklı olarak dünyada gemi inşa sanayiinde siparişleri durma noktasına getiren belirli gelişmeler de yaşanmıştır. Bunların başında finansman krizinin özellikle denizcilik bankalarını etkilemesi

gelmektedir. Gemi fiyatları ve siparişlerinin yükselmekte olan seyrinin denizcilikte yaşanan süper konjonktür devri ile birleşmesi ile birlikte pek çok tersanede bir kısmı arz fazlası olmak üzere gemi yapılmıştır. Bu gemilerin uzun vadeli finansman ihtiyaçları bulunmakta; bu ihtiyaç da teminat garantisini zorunlu kılmaktadır. Yaşanan kriz ise, gemi değerlerinin düşmesine neden olmuştur. Gemi değerlerinin düşmesi ile teminat oranının azalması tedarik edilmesi gereken finansman miktarında zorunlu bir artışa neden olmuştur.

Kriz döneminde hem kaynakların, hem de gemi değerlerinin düşmesinin yanı sıra sektöre bankalar tarafından halihazırda tedarik edilen % 70-80 kredi - % 30-20 özkaynak şeklinde oluşturulmuş olan finansman yapısının kriz ile birlikte bankacılık sektöründen gelen talepler doğrultusunda % 60 kredi - % 40 özkaynak olarak yeniden düzenlenmesi de sektöre finansman konusunda ek bir yük getirmiştir.

DÜNYADAKİ GEMİ SİPARİŞLERİ



Kaynak: Clarkson veri tabanı

Dünya gemi inşa sanayii incelendiğinde aynı dönemde tüm ülkelerde bir daralma yaşanmaktadır. Ancak, 2010 yılı itibarı ile dünyada siparişlerde tekrar bir canlanma görülmektedir. Bu yeni siparişlerden ülkemiz tersanelerinin henüz önemli bir pay alamamış olmasının en büyük

nedeni finansman problemleri ve diğer ülkelerde sektöre yapılan devlet desteklerinin ülkemizde bulunmamasıdır. Özellikle Uzakdoğu ülkelerinde tersanelere verilen devlet destekleri sayesinde küresel krizin yaşandığı 2009 yılında dahi önemli ölçüde yeni gemi siparişlerinin alındığı gözlemlenmektedir.

4. GEMİ İNŞA SANAYİİ VE DEVLET YARDIMLARI

Gemi inşa sektörüne giren her yeni rakip firma, dünya piyasasını etkilemektedir. Rekabetin, yeni aktörlerin piyasaya girmesiyle artması desteklenirken, piyasalarda oluşabilecek haksız rekabet ortamının Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ) ve İktisadi İşbirliği ve Gelişme Teşkilatı (OECD) gibi uluslararası organlar tarafından önüne geçilmesi gerekmektedir. Asya ülkeleri başta olmak üzere birçok ülke bir kısmı açıklanmayan devlet yardımları sayesinde piyasada haksız rekabet ortamı oluşturmaktadırlar. Dünya piyasasında devlet desteği görmeyen birçok üretici, bu yardımlar sayesinde üretim maliyetleri düşen firmalarla rekabet edemedikleri gibi, üretim tesislerini faal halde tutabilmek için zarar ettikleri halde sipariş alımına devam etmektedirler.

Küresel olarak incelediğimizde, gemi inşa sanayii konusunda öncü bir konumda olan devletler kriz döneminde kendi sektörlerinin küçülmesini engellemek ve hatta bu dönemde bile büyümelerini sağlamak yönünde doğrudan desteklerde bulunmuşlardır. Krizin en şiddetli kısmının geride kalmasına rağmen, bu ülkeler halen sektöre yönelik destek paketleri açıklamaktadırlar. Bu çerçevede, gemi inşa sektöründe paylarını koruyan ve hatta artıran üreticilerin çoğu özellikle

küresel daralma sonrası sektöre doğrudan ve dolaylı destek vererek fiyat avantajı yakalamaktadırlar.

4.1 AB'DE DEVLET YARDIMLARI

Avrupa Birliği başlangıcından bu yana gemi inşa sanayiini “hassas” sektörler arasında değerlendirmektedir. Gemi inşa sanayii konusunda 1990'lı yılların sonuna kadar yedi ayrı yönerge çıkartılmış ve sektöre yapılan devlet yardımlarının adil rekabeti destekleyen bir yapıda düzenlenmesine çalışılmıştır.

Ancak, özellikle son 10 yılda rekabet AB ile AB üyesi olmayan Japonya, Güney Kore, Norveç ve Çin gibi ülkeler arasında yaşanmakta ve AB üyesi olmayan bu ülkeler dünya gemi inşa sanayiinin yaklaşık % 70'ini oluşturmaktadır.

AB, kendi içerisinde 1998 yılında mevzuat sistemini değiştirerek 2003/C 317/06 sayılı çerçeve uygulamayı başlatmış ve bu uygulama 2011 yılına kadar uzatılmıştır. Bu çerçevede gemi inşa sanayii, AB içinde, gerek devlet yardımları, gerekse diğer yapısal fonlar aracılığıyla desteklenen son derece özgün konumda bulunan bir sektördür.

4.1.1. AB Düzenlemeleri¹

AB, bazı özel düzenlemeler aracılığı ile gemi inşa sektörüne yönelik belirli amaçlarla sağlanan devlet yardımlarını Ortak Pazar ile uyumlu kabul etmektedir. Bu düzenlemeler; araştırma – geliştirme ve yenilikçiliğe yönelik yardımlar, kapatma yardımları, istihdam yardımları, ihracat kredileri, kalkınma yardımları ve bölgesel yardımları içermektedir.

1. Araştırma-Geliştirme ve Yenilikçiliğe Yönelik Yardımlar: Gemi inşa sektörüne yönelik devlet yardımlarına ilişkin çerçeve mevzuat gemi inşa, onarım ve dönüşüm faaliyetleri çerçevesinde araştırma ve geliştirme projelerine sağlanan yardımların Topluluk Yasal Çerçevesi ile uyumlu olmaları koşuluyla Ortak Pazar ile bağdaşabileceklerini öngörmektedir. Bu kapsamda, Topluluk çıkarlarına doğrudan hizmet eden, yalnız bir Üye Devlet'in değil birden fazla Üye Devlet'in yararlanabildiği araştırma geliştirme projelerini teşvik eden yardımlara izin verilebilmektedir.

Söz konusu projeler temel araştırmaları kapsadıkları takdirde % 100, endüstriyel araştırmaları içermeleri halinde % 50, deneysel araştırmaları içermeleri

durumunda ise % 25 oranında yardım alabilmektedir.

Projenin KOBİ'ler tarafından gerçekleştirilmesi halinde bu oranların % 10 fazlası, ortaklıklar tarafından yürütülmesi durumunda ise %15 fazlası uygulanabilmektedir. Diğer taraftan, gemi inşa sektörüne yönelik çerçeve mevzuat yenilikçi ürün ve süreçlerin endüstriyel kullanımı kapsamında test faaliyetleri, mühendislik, tasarım ve yatırım amaçlı olarak % 20 oranına kadar sağlanan devlet yardımlarına imkan tanımaktadır.

2. Kapatma Yardımları: Çerçeve mevzuatın içerdiği özel hükümler uyarınca gemi inşa, onarım ve dönüşüm faaliyetleri ile iştigal eden tersanelerin kısmi olarak veya tamamen kapatılmaları durumunda sağlanan yardımlar Ortak Pazar'a uygun kabul edilebilmektedir.

Söz konusu yardımlar:

- İşçilere yapılan doğrudan ödemeler,
- İşçilerin yeniden istihdam edilebilmesi amacıyla küçük işletmelerin kurulmasını teşvik için sağlanan danışmanlık hizmetleri ve ödemeler,
- İşçilerin farklı iş kollarına girebilmeleri için sağlanan mesleki eğitim için yapılan ödemeler,

¹ Bu bölüm (4.1.1) CPS (Corporate and Public strategy Advisory Group) tarafından "Deniz Ticaret Odası için hazırlanan Gemi İnşa Sektörü Özelinde Sağlanan Devlet Yardımlarına İlişkin AB Mevzuatı" dokümanından alınmıştır.

- Tersane bünyesinde bulunan bina tesis ve altyapısının gemi inşa dışı amaçlar doğrultusunda geri kazanımı için yapılan harcamalar,
- Faaliyetlerin tamamen durması halinde; bağımsız bir uzman tarafından saptanacak olan, tesislerin hurda değerine eş oranda ödemeler; veya kalan işlerin tamamlanması amacıyla sağlanan kredi ve teminatları içermektedir.

3. İstihdam Yardımları: Mevzuatın özel hükümlerinden biri de istihdam yardımlarına ilişkin hükümdür. Bu kapsamda, istihdam yaratılmasına, özürlü ve mağdur konumdaki işçilerin istihdam edilmesine veya bu kapsamdaki masrafların karşılanmasına yönelik devlet yardımlarına 2204/2002/AT sayılı Komisyon Yönetmeliği'nin koşullarına uymak kaydıyla imkan tanımaktadır.

4. İhracat Kredileri: Çerçeve mevzuat buna ilaveten; gemi inşa, onarım ve dönüşümü kapsamında yerli ve yabancı gemi sahiplerine yönelik ihracat kredilerinin verilmesine imkan tanımaktadır. Söz konusu kredilere ilişkin koşullar; 1998 OECD Resmi Destekli İhracat Kredilerine İlişkin Tebliği ve

Gemi İhracat Kredileri'ne ilişkin Sektör Mutabakatı kapsamında ayrıntılı olarak belirtilmiştir.

5. Kalkınma Yardımları: Mevzuat, ayrıca, gemi inşa ve dönüşümü kapsamında gelişmekte olan ülkelere sağlanan kalkınma yardımlarını 1998 OECD Resmi Destekli İhracat Kredilerine İlişkin Tebliği ve İhracat Kredileri'ne ilişkin Sektör Mutabakatı ile uyumlu olmak koşuluyla Ortak Pazar ile uyumlu kabul etmektedir.

6. Bölgesel Yardımlar: Mevzuat son olarak, gemi inşa, onarım ve dönüşüm faaliyetlerini yürüten tersanelerde verimliliğin artırılması amacıyla modernizasyon çerçevesinde yatırım yardımlarına imkan tanımaktadır. Bu çerçevede, Avrupa'nın az gelişmiş bölgelerinin ekonomik kalkınmasını desteklemeye yönelik yardımlar AT Antlaşması 87. Maddesinin 3. Paragrafının A Bendinde tanımlanan yardımlar söz konusu olduğunda yardım oranı en çok % 22.5; belirli faaliyetlerin veya ekonomik bölgelerin kalkınmasını kolaylaştırmaya yönelik yardımlar AT Antlaşması 87. Maddesinin 3. Paragrafının C Bendinde tanımlanan yardımlar sağlanması halinde ise yardım eşiği % 12.5 olarak belirlenmiştir.

¹ 1998 OECD Resmi Destekli İhracat Kredilerine İlişkin Tebliği

² Gemi İhracat Kredileri'ne ilişkin Sektör Mutabakatı

³ AT Antlaşması 87. Maddesinin 3. Paragrafının A Bendinde tanımlanan yardımlar

⁴ AT Antlaşması 87. Maddesinin 3. Paragrafının C Bendinde tanımlanan yardımlar

GEMİ İNŞA SANAYİİ ÖZELİNDE AB ÜYE DEVLETLERİNDE UYGULANAN DEVLET YARDIMLARI				
Üye Devletler	Yardım Türleri			
	Ar-Ge ve Yenilikçiliğe Yönelik	İhracat Kredileri	Kalkınma	Bölgesel
Almanya	<p>Yardım içeriği: Yeni sınıf gemiler; yeni gemi bileşenleri, parçaları ve sistemleri ve yenilikçi gemi inşa süreçlerinin geliştirilmesine yönelik tasarım, materyal, ekipman ve test. Yardımlar masrafların %20'sini karşılar.</p> <p>Bütçe: 2009: 10,5 milyon Euro, 2010: 11 milyon Euro, 2011: 11,5 milyon Euro. Yardımlar masrafların %20'sini karşılar.</p> <p>Proje Bazlı Yardımlar: Ar-Ge, yenilik ve KOBİ'ler.</p> <p>Bütçe: 31.12.2010 tarihine kadar yıllık 25,771 milyon Euro bütçe kapsamında doğrudan hibe olarak verilecektir.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Almanya sınırlarında üretilen veya çevrilmiş gemi alımına finansman sağlayan finansal kuruluşlara düşük faizli (CIRR) kredi imkanı. Nordseerke tersanesine yenilik yardımı kapsamında yatırımın % 20'sine denk gelen yaklaşık 1 milyon avro tutarında yardım. G.Kore'nin haksız rekabetine karşın kontratın % 6'sı büyüklüğünde doğrudan destek kararı. 	<ul style="list-style-type: none"> Devlet garantörlüğünün devam etmesi için alınan izin. 	<p>Bölge: Mecklenburg Vorpommern bölgesinde bulunan Peene-Werft tersanesinin modernizasyonu için 9 milyon euro yatırım hibesi izni. Volkswerft Stralsund tersanesine 18.7 milyon euro'luk yardımın % 22.5'inin hibe olarak verilmesi. Rolandwerft tersanesine 3.97 milyon euroluk yardımın %11.84'ü hibe olarak verilmesi</p> <p>Yardım içeriği: Otomasyon oranının yükseltilmesi, açık iş sahalarının azaltılması ve üretim süreçlerinin geliştirilmesi. Öngörülen yardım, modernizasyon projesinin toplam maliyeti olan 9 milyon Euro'nun % 22,5'ine denk gelen 2.025 milyon Euro tutarında.</p>
	Hollanda	<p>Hazırlıklar: Hollanda Ekonomi Bakanlığı bünyesinde bulunan Hollanda Uluslararası İş Dünyası ve İşbirliği Ajansı (EVD) ve SenterNovem yönetiminde yürütülecek bir yardım paketi hazırlığı içerisinde bulunduğu bilinmektedir.</p> <p>Gemi inşa,bakım ve çevrim sanayileri için 20 milyon euro tutarında 3 yıl süreli yenilik teşvik izni.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Çok amaçlı ve iç sulara yönelik bir gemi inşası için 600,000 avroluk doğrudan teşvik. 	<ul style="list-style-type: none"> Finansman sağlayan firmalar için kredi garantörlüğü.
İspanya	<p>Ar-Ge: Ar-Ge personeli maliyetleri, araç, gereç ve donanım maliyetleri, danışmalık hizmetleri ve diğer işletim harcamalarına verilen desteklerdir. Bütçe: Temel araştırmalara %100, endüstriyel araştırmalara % 50 ve rekabetin geliştirilmesine ilişkin ön araştırmalara %25 oranında destek sağlanması planlanmıştır.</p> <p>Yenilikçiliğe Yönelik: Yeni sınıf gemiler, yeni gemi parçaları ve sistemlerinin yanı sıra yeni tasarım, üretim ve planlama süreçlerinin geliştirilmesini desteklemekte. Destekler maliyetlerin en çok %20'sini kapsamaktadır.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Gemi ihracatına yönelik alıcı tarafa finansman faiz giderlerini destekleme kararı 	<ul style="list-style-type: none"> Süresi 2 yıl olan 40 milyon Avro tutarında doğrudan yardım izni. 	<p>Yardım içeriği: Avrupa Topluluğu Antlaşması'nın ilgili maddelerine göre belirlenmiş destek oranları % 12.5 ile % 22.5 arasındadır. 2005 yılından itibaren yürürlükte.</p>

GEMİ İNŞA SANAYİİ ÖZELİNDE AB ÜYE DEVLETLERİNDE UYGULANAN DEVLET YARDIMLARI (devamı)

Üye Devletler	Yardım Türleri			
	Ar-Ge ve Yenilikçiliğe Yönelik	İhracat Kredileri	Kalkınma	Bölgesel
Finlandiya	<p>Yardım İçeriği: Kayıtlı bulunan gemi inşası, onarımı ve dönüşümü ile işgal eden teşebbüslere sağlanan, yeni sınıf gemiler, parça ve sistemler ve süreçlere yönelik yenilikçilik yardımları.</p> <p>Bütçe: 2008 - 2011 yılları arasında sürececek olan program her yıl 20 milyon Euro, toplamda ise 80 milyon Euro tutarında bir bütçeye sahip olup maliyetlerin en fazla %20'sini kapsayacak şekilde tasarlanmıştır.</p>		<ul style="list-style-type: none"> G.Kore haksız rekabetine karşılık kontrat büyüklüğün ün % 6'sına kadar doğrudan destek kararı. 	
İtalya	<ul style="list-style-type: none"> AR-GE şirketlerine 3 milyon avro tutarında yardım kararı alınmıştır. 	<ul style="list-style-type: none"> Zor durumda kalan şirketlere kısa vadeli yardım kapsamında 3 milyon avro yardım. 	<p>Kredi Miktarı: Avrupa Yatırım Bankası (EIB), 5 Haziran 2009 tarihinde İtalya'nın önde gelen turizm şirketlerinden Costa Crociere arasında 550 milyon Euro'luk kredi anlaşması.</p> <p>Yardım İçeriği: Şirketin gemi filosuna 2012 yılına kadar 5 yeni gemi kazandırılması ve İtalya ve Akdeniz Bölgesi'nde turizm sektörünün gelişimine katkı sağlanması hedeflenmektedir.</p>	
Polonya		<p>Kredi Miktarı: AB Komisyonu, Gdansk Tersanesi'nin 2004 yılında Polonya Avrupa Birliği'ne üye olduğu zaman aldığı 94 milyon Euro tutarındaki devlet yardımı ile beraber ileride Tersane'ye sunulan plan dahilinde aktarılacak 35 milyon Euro'luk yardıma ve nihayet Polonya İhracat Kredisi sigorta Kuruluşu'nun sunduğu 122 milyon Euro tutarındaki yardımlara onay vermiştir.</p>		<p>Bölge: Polonya'nın en büyük tersanesi olan Gdansk'ın yeniden yapılandırılması amacıyla, söz konusu tersaneye toplam 251 milyon Euro tutarında devlet yardımı yapılması. 2002 yılından beri sermaye enjeksiyonu, teminatlar, borçlar, vergi indirimi gibi çeşitli yollarla sübvansede edilmiş; yardımlarda bulunulmuştur. Ayrıca Gdansk 2007 yılında özelleştirilerek tershanenin yeni sahibi Ukrayna Endüstri Grubu (ISD) olmuştur.</p>

4.1.2. Geleceğe Hazırlanmak: AB Leadership Programı

AB, gemi inşa sanayiine sağladığı desteklerin yanı sıra sektöre yönelik orta ve uzun vadeli stratejiler de geliştirmektedir. Bu stratejilerden biri olan Leadership programı sektörün gelişmesi için 2015 yılına kadar ulaşılması gereken stratejik hedefleri belirlemiştir. Programın genel amacı 2015 yılına kadar, hâlihazırda bulunan teknolojilerin geliştirilmesi, inovasyon ve know-how'ı korumak, müşteri odağını güçlendirmek, sanayi yapısını güçlendirerek bilgi-yoğun üretimi desteklemek ve Avrupalı gemi üreticilerini Dünya Piyasasında söz sahibi yapmaktır.

Konu ile ilgili AB tarafından üretilen öneriler:

1- AB gemi inşa sanayine yapılacak yatırımların özellikle Ar-Ge ve sanayide teknik yenilikler üzerine olması gerektiğini benimsemektedir. Bu yatırımların özellikle ürün geliştirilmesi ve üretim metodları açısından çok önemli olduğu vurgulanmaktadır.

2- AB, gemi sanayicilerin üretim aşamasında özellikle kredi garantilerine ihtiyaç duydukları konusunda mutabakata varmış ve daha önce var olan yardım konularıyla birlikte kredi garantörlüğü ve kapasite artırma gibi farklı konuların üzerine eğilimesi Komisyonda kabul görmüştür.

3- AB, gemi inşa sanayiinin daha sağlıklı ve sürdürülebilir bir yapıya sahip olabilmesi için yatırımların piyasa taleplerine uygun olmasını vurgular. Bu bağlamda ekonomik olarak daha az etkili tersanelerin veya faal olmayanların pazardan bir an önce çıkarılıp, kazanç ve büyüme potansiyeli olanlara yatırımların akması gerektiğine işaret eder.

4.2. ASYA ÜLKELERİNDEKİ DESTEKLER

Asya ülkeleri, gemi inşa sanayiine krizde ve kriz dışında yoğun desteklerle sahip çıkmaktadır.

Güney Kore

2009 yılında teslim edilen gemilerin değeri bakımından birinci, ülkeler bazında sipariş kaydı sıralamasında ise ikinci sırayı alan Güney Kore’de son dönemde kamu-özel işbirliği ile gemi inşa sanayii için 4 milyar dolara yakın bir fon oluşturulmuştur. Bu da 2010 yılında iptali muhtemel 100’e yakın siparişin gerçekleşmesini mümkün kılmıştır.

Çin

Küresel gemi inşa sanayiinde son 10 yıldır Çin, tersanelerini kullanacak armatörlerin finansman ihtiyacını gidermeye yönelik doğrudan yardımlar hazırlayarak dünya piyasasını domine eden bir oyuncu olmuştur. Özellikle dış talebin düşmesi dolayısıyla yarım kalan siparişlerin tamamlanması ve yaşlanan filonun yenilenmesine yönelik değişik araçlar geliştirmiştir. Bunlara devlete ait şirketlerin tersanlerde iptal edilen gemi siparişlerini desteklemeleri ve devletin ulusal sanayi fonu altında sektörde devam etmekte olan devralma ve birleşme süreçlerinin devamlılığını sağlaması gösterilebilir. Çin yukarıda bahsedilen destekler ile yıllık gemi üretim kapasitesini 50 milyon DWT’a yükseltmeyi hedeflemiştir.

4.3. DEVLET YARDIMLARI VE TÜRKİYE

Türkiye’de sanayiye yönelik olarak planlı bir destek mekanizmasının hazırlanması ve orta ve uzun vadede sektörel stratejilerin net olarak çizilmesi ile sektörün daha rekabetçi bir yapıya kavuşması mümkün olacaktır.

Sektöre 1930’lu yıllardan itibaren çeşitli destekler sağlanmıştır. Son dönemde ise yatırım indirimi ve ihracata yönelik gemi yapımında KDV avantajı sağlanması diğer ülkelerin sağladığı destekler göz önüne alındığında sektörün rekabet gücünü bir süreliğine de olsa sürdürebilmesini sağlamıştır. Ancak, bu iki önlemin 2009 yılı itibarı ile kaldırılması kriz yıllarında sektörlerini destekleyen diğer ülkeler ile karşılaştırmalı olarak gemi inşa sanayiini dezavantajlı bir konumda bırakmıştır.

Hali hazırda, “Kredi Garanti Kurumlarına Sağlanacak Hazine Desteğine İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Kararda Değişiklik Yapılmasına Dair Karar” 13 Mayıs 2010 tarihli Resmi Gazete’de yayımlanmıştır. Bu karar ile, Kredi Garanti Fonu % 15’i tamamlanan gemilerin bitirilebilmesi için ilgili şirketlere işletme

veya yatırım kredisi teminatı vermesi üzerine geliştirilmiştir. Bankalar ile ilgili düzenlemeler ve mevzuat değişikliği ihtiyaçları da Ağustos ayında tamamlanmıştır.

Gemi inşa sanayiinin devlet yardımları faslı altında AB'ye uyumu konusunda henüz bir ilerleme kaydedilmemiştir. AB, üye devletlerin ve üye aday ülkelerin gemi inşa sanayi alanında destek imkanlarını açıklamıştır. Müktesebata uygun şekilde sektörü bölgesel kalkınmaya, istihdamı arttırmaya ve AR-GE'ye yönelik olarak desteklemek mümkündür. Gemi inşa sanayiinde, Gümrük Birliği kuralları ihlal edilmeden- AB ile Türkiye arasındaki ticari koşulları olumsuz etkilemeyecek şekilde- devlet yardımlarının düzenlenmesi söz konusudur.

5. ÖNERİLER

Gemi inşa sanayiinin birincil önceliği finansman maliyeti sorunlarının çözülmesidir. Bu çerçevede, sektörün münhasır özellikleri dikkate alınarak denizcilik sektörüne özgü bir finansman modelinin geliştirilmesi ve borçların yeniden yapılandırılması yaşanan sorunların aşılmasına katkıda bulunacaktır.

Sektörün münhasır özellikleri:

- Gemi sipariş eden armatörlerin 10 yıldan daha uzun krediye ihtiyaç duymaları,
- Proje tamamlanma süresinin 12-24 ay arasında olması,
- Projelerin tedarik zincirinin çok uluslu bir yapıya sahip olması,
- Sektörde uzun vadeli (20-30 yıl) ve büyük yatırımcıların yer alması
- Ara malı girdisinin KOBİ'lerden tedarik edilmesi
- 2008 yılından itibaren yaşanan talep sorununun arz fazlasına dönüşmüş olmasıdır.

Önerilen finansman modeli kapsamında şu anda yürürlüğe girmiş olan KGF'nin daha geniş kapsamlı bir

şekilde tersanelerin gemi yatırımları için kullandıkları banka kredilerinin ötelenmesi ve teminatlandırılması amacıyla uygun bir kredi garanti fonu ya da güvence sistemine dönüştürülmesidir. Bu konudaki en önemli husus, oluşturulacak finansman modelinin uzun vadeli gemi inşa sanayii stratejimize uygun olma zorunluluğudur. Bu bağlamda üreticilere yeni sipariş teminini destekler yapıda bir kredi garanti fonu ya da güvence sistemi sağlanmalıdır. Örnek olarak; EXIMBANK'ın gemi inşa sanayiine desteği artırılarak, düşük faizli ve uzun vadeli kredi imkanı sağlanmalıdır.

Sektörün finansman sorunlarına çözüm önerileri

Gemi inşa sanayiinin birincil önceliği doğrultusunda uzun vadeli finansmana erişimi sağlanmalıdır. Bu finansman ihtiyacının giderilmesine yönelik olarak kredi olanaklarının geliştirilmesi ışığında aşağıdaki önlemler alınmalıdır:

- Bankacılık sektöründe ihtisas bankacılığının özendirilmesi bir devlet politikası olarak benimsenmelidir. Özellikle bir devlet bankasının bünyesinde ihtisaslaşmış bir denizcilik

biriminin kurulmasına ihtiyaç vardır. Böylece bu birim denizcilik sektörüne özel kredi modellerini (ipotek, kredi vadeleri, şirket ve piyasanın yapısı vs.) ve sektörün ihtiyaçlarını küresel objektif bankacılık kuralları çerçevesinde değerlendirebilecektir.

Geminin inşası döneminde kullanılacak (12-24 aylık) proje finansmanları ve uzun vadede kullanılacak finansmanı sağlayacak bir sistem oluşturulmalıdır.

- Türk Eximbank'ın dünyada örnekleri görüldüğü üzere Türkiye'de yan sanayiinin kullanılmasını destekleyen finansman imkanlarını sağlaması sektörün gelişimine katkıda bulunacaktır. Bu çerçevede sektöre uygulanan kredi paketi içerikleri ve teminat oranları da gözden geçirilmelidir.

Gemi inşa sanayisinin sürdürülebilirliğinin sağlanması için aşağıdaki temel hususlarda önlemler alınmalıdır:

Kamu-özel işbirliği ile fonların oluşturulması.

Kredi Garanti Fonu % 15'i tamamlanan gemilerin bitirilebilmesi için ilgili şirketlere işletme veya yatırım kredisi teminatı imkanı vermektedir. Bu karar ile ilk defa bir sektör kredi teminat sistemi kapsamında desteklenmektedir. Bu çerçevede, verilen teminatın % 65'i T.C. Hazine Müsteşarlığı tarafından desteklenen KGF tarafından sağlanacaktır. Ancak, halihazırda sektör bu fondan yeterli ölçüde yararlanamamıştır.

Şu anda fon ile ilgili pürüzler giderilmiştir. Ancak, halen aynı şirket çatısı altında üretilmekte olan birden fazla gemi KGF'den yararlanamamaktadır. Sektörde bir çok firma bu durum ile karşı karşıya kalmaktadır. KGF'nin grup limiti bulunmaktadır. Şirketlerin yatırımdaki tüm gemileri için toplam grup kredi teminat olanaklarından yararlanabilmelerinin sağlanması yarım kalan yatırımların tamamlanmasına imkan verecektir.

Söz konusu kredi garanti fonunun kapsamı geliştirilerek piyasanın etkili işleyişi temin edilmelidir. Bahse konu fon ya da modelin sektöre uzun vadede de yararlı olabilmesi için yeni siparişleri de kapsamaması gerekmektedir. Özellikle kısa yol taşımacılığında Türk filosu yaşanmaktadır. Sektöre yapılacak en büyük desteklerden biri de, özellikle küçük ve orta boy gemilerde yeni siparişlerin alınmasının özendirilmesidir. Bu gibi yeni yatırımlar için bir model ya da fonun kullanılması ülkemizin diğer ülkelere karşı rekabet avantajını koruyabilmesi için kritik öneme sahiptir.

AB ülkelerine paralel bir yapıda devlet desteği sisteminin oluşturulması

Rekabet içerisinde olduğumuz diğer ülkelerde olduğu üzere, AB ülkelerine uyumlu bir devlet desteği mekanizmasının geliştirilmesi ile Türkiye'nin rekabet açısından avantajlı konuma geçmesi, piyasadaki yerini güçlendirecektir. Örneğin sektör ülkemizde dünyada emsali olmayan bir şekilde "inşaat" olarak değerlendirilmekte ve üzerinden bu şekilde gelir vergisi

alınmaktadır. Uluslararası alanda rekabet gücümüzün sağlanması için sektörün üzerindeki bu gibi yüklerin kaldırılması gerekmektedir. Bu doğrultuda, önceden var olan ve örneklerini bütün dünyada gördüğümüz KDV istisnası ve yatırım indirimi gibi ihracata yönelik desteklerin devam ettirilmesi sektör açısından önemlidir.

Bu desteklerle özellikle iç pazardaki filo yenileme faaliyetlerinin Türk sanayisi tarafından üstlenilmesi yan sanayisi ile birlikte istihdam yaratan bir sanayi kolu olan gemi inşa sektörünün gelişmesini sağlayacaktır.

Özellikle gemi inşa yan sanayisinin rekabet gücünün ve istihdamının artırılabilmesi için işgücünün üzerindeki yüklerin rekabet ettiğimiz diğer ülkeler seviyesinde yeniden düzenlenmesi gerekmektedir.

Bahse konu destek mekanizmasının geliştirilmesinin AB ülkelerindeki esaslar çerçevesinde ele alınıp, gemi inşa sanayiine yapılacak yatırımların özellikle ürün araştırma - geliştirilme ve yenilikçi üretim metodları açısından önceliklendirilmesi sağlanmalıdır.

KAYNAKÇA

1. *Arrangement on Guidelines for Officially Supported Export Credits*, OECD, Ekim 1998
2. *CESA Annual Report 2007-2008, CESA Shipbuilding Market Monitoring 2009 and Lloyd's Register Fairplay : Within Framework Contract of Sectoral Competitiveness Studies*, Final Report , <http://www.cesa-shipbuilding.org>, Ekim 2009.
3. *Treaty Of Amsterdam Amending The Treaty On European Union, The Treaties Establishing The European Communities And Certain Related ACTS, European Communities*, Almanya 1997
4. Erdoğan, Oral, *AB Ülkelerinde Gemi İnşa ve Denizciliğe Yönelik Destekler*, AB ülkeleri çalışmaları, Virahaber, 2010
5. Erdoğan, Oral, *Türkiye'de Devlet Destekleri*, söyleşi, Deniz Ticaret Dergisi, Haziran 2010
6. Erdoğan, Oral, *Özel Sektör-Devlet İşbirliği Şart*, Röportaj, Marine Deal News, Ekim 2010
7. *Study on Competitiveness of the European Shipbuilding Industry – Within the Framework Contract of Sectoral Competitiveness Studies*, <http://ec.europa.eu>, ECORYS Research & Consulting, Ekim 2009
8. *The Development of World Shipbuilding Market since 2005*, <http://www.oecd.org>, OECD, Aralık 2009
9. *Towards a New Dawn: Europe's response to the global shipbuilding crisis*, <http://www.cesa-shipbuilding.org> CESA, Nisan 2010
10. *Türkiye Gemi İnşa Sanayii 2009 Yılı Sektörel Durum Analizi*, <http://www.dtoizmir.org>, Mart 2010
11. *Türkiye Gemi İnşa Sanayii Sektörel Sunumu*, GİSBİR, Kasım 2008.
12. Clarkson Research Services, <http://www.crsl.com>
13. Corporate and Public Strategy Advisory Group, <http://www.cpsag.com>
14. www.denizcilik.gov.tr
15. www.denizticaretodasi.org
16. www.gisbir.com
17. www.habervizyon.net
18. www.marinedealnews.com
19. www.tuik.gov.tr

