

EK – 8

TÜRKİYE’DE TERSANELER

**PLANLI DÖNEMDE
TERSANELERİMİZİ NASIL GELİŞTİRDİK
VE SONRA
YENİ GALATA KÖPRÜSÜ SAYESİNDE**

HALİÇ’E

HAPSETTİK?

**TERSANELER KONUSUNDA ÇELİŞKİLİ
AÇIKLAMALAR**

EK – 8

TÜRKİYE’DE TERSANELER

DPT Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı kitabında ¹ “Gemi İnşaat Sanayii” tersanelerinin durumu hakkında şu tespiti yapmıştır:

Kapasitenin % 20 kadarı kullanılmış buna rağmen gemi ithalatı yapılmıştır.

Haliç Tersanesi % 21.7
 Hasköy Tersanesi % 103.6
 Camialtı Tersanesi % 33.6
 İstinye Tersanesi % 6.8
 Gölcük Tersanesi % 4.6
 Taşkızak Tersanesi ---
 Özel Sektör Tersaneleri ---

Tedbirler

- a. Gemi ithalatı durdurulacaktır...
 - b. Gemi inşaat kurumu kurulacaktır...
 - c. Armatörlere... kredi sağlayacak mekanizma kurulacaktır.
 - d ... gemi inşaat kontrol sistemi kurulacaktır.
-

DPT, Üçüncü Beş Yıllık Plan kitabında ² “Planlı Dönemde Gelişmeler” başlığı altında 1078 numaralı paragrafta şunları kabul etmiştir:

Birinci Plan döneminde tersanelerin genişletilmesi, kesikliklerinin tamamlanması planlanan şekilde yapılmamış, bu nedenle bu dönemde öngörülen 3500 DWT’un üzerindeki gemilerin inşaları gerçekleştirilememiştir.

Birinci Plan döneminde Gemi Koordinasyon Kurulunun ve 1965 yılında bir gemi inşa kredi fonunun kurulması ile bu sanayi kolunda bir canlanma görülmüş, 3500 DWT’un altında muhtelif tipte gemilerin inşasında adet olarak Birinci Plan Hedefleri aşılmıştır.

1079. İkinci Plan döneminde 1969 yılında Gemi İnşa Koordinasyon Komisyonu ve Gemi Kredi Fonu kaldırılmış, Pendik Tersanesi gerçekleştirilememiş, orta ve kısa vadeli krediler de bu sektörde iyi işlemediğinden, taleplerin ithalatla karşılanması eğilimi artmıştır.

1080. Genellikle planlı dönemde 3500 DWT’dan büyük gemi talepleri yurtiçi üretimle karşılanamamıştır. İkinci Plan döneminde üretim hedefi olarak alınan 3500 DWT’dan büyük 34 adet gemiye karşılık yalnızca 4 adet gemi üretimi gerçekleşmiştir.

İki adet 10 – 15 bin DWT arası ve iki adet 3500 – 6000 DWT arası toplam dört gemi.

Bu tespitlere karşı Gemi İnşa Sanayicileri Birliği Yönetim Kurulu Başkanı Sn

¹ Sayfa 343 ve devamı

² Sayfa 551

Kenan Torlak Eylül 1997 tarihinde Denizcilik Müsteşarlığında yapılan bir toplantıda şu konuşmayı yapmışlar.³

Sayın Başkan, Sayın Bakanlarım, Sayın Milletvekillerimiz, Sayın Delegeleler, Değerli Katılımcılar; Birinci Ulusal Denizcilik Şûramızın çalışmalarından 9 çalışma grubunun içerisinde bir Gemi İnşası ve Tersanecilik Çalışma Grubu Raporumuza ilişkin tebliğimizi sunmadan önce, Ulusal Denizcilik Şûrasının denizcilikte Türk Gemi İnşa Sanayi Sektörü için önemli bir kilometre taşı olacağı inancımı ifade ile, bu Şûrayı tertip eden Denizcilikten Sorumlu Devlet Bakanımız Sayın Burhan Kara'yı ve şahsında Denizcilik Müsteşarlığımızın tüm çalışmalarını tebrik ediyor; ayrıca, çalışma grubumuzda görev almış olan akademisyen, yönetici ve teknik tüm arkadaşlarıma özverili çalışmaları ve katkıları için teşekkürlerimi sunuyorum.

Gemi inşa sanayii, ülkemizde diğer birçok sektör gibi, özellikle planlı dönemde gelişme göstermeye başlamıştır. Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı döneminde gemi ihtiyacının yurtiçi tersanelerden karşılanması kararı uyarınca, yeni gemi ithalinin kısıtlanması ve gemi yapımı için teşvik kredisi uygulanması sektörde önemli gelişmeler sağlanmıştır. Camialtı Tersanesinin tevsi ile ülkemizde inşa edilebilen en büyük gemi tonajının 18 bin dwt'a çıkarılması bu dönemdedir. İkinci Plan döneminde yeniden gündeme gelen Pendik Tersanesi Projesi ile Alaybey Tersanesinin tevsi projeleri, Üçüncü Plan döneminde yatırım programlarına alınmış, yurtdışı taşımalarımızın yüzde 50'sinin ulusal filo tarafından taşınması hedefi ve yurtiçi imalat ile karşılanamayan gemilerin ithaline izin verilmesi sonucunda kamu ve özel tersanelerimizin kapasiteleri ve üretimleri artmıştır. Türkiye ticari mahiyette büyük boyutlu gemi yapıcılığının 1937 yılında Büyük Atatürk'ün emri doğrultusunda Kaynarca mevkiinde bugünkü Pendik Tersanesinin inşa etütleriyle gündeme gelmiş olması söylenebilir. Bununla birlikte İkinci Dünya Savaşının araya girmesi nedeniyle Pendik Tersanesinin ilk temeli, ancak Planlı Kalkınma Dönemi içerisinde 1969 yılında atılabilmektedir. Tersanenin ilk kademesi Dördüncü Plan döneminde 1982 yılında hizmete girmiştir. 1982 yılında başlatılan ikinci kademe yatırımları ile eklenen kuru havuz ve kreynlerle birlikte 1996 yılı sonu itibarıyla Pendik Tersanesinin 143 bin dwt yıllık bir kapasiteye ulaşmıştır. Yatırımın sonuçlanmasıyla bu değer 240 bin dwt/yıla yükselecektir. Pendik Tersanesi tek parçada 170 bin dwt gemileri gemileri inşa edebilecek kapasiteye getirilmiştir. Özel sektör gemi inşa sanayiinin ilk nüvesi 1980'li yıllara kadar Haliç ve İstanbul Boğazlarında faaliyetlerini sürdüren özel sektör tersanelerinin 1969 kararnamesiyle 1982 yılında ilk tahsisleri yapılan Tuzla Aydınli koyuna yerleşmesiyle başlar. Özel teşebbüs büyük oranda kendi özkaynaklarıyla yaptığı yatırımlarla 310 bin dwt/yıllık bir kapasiteye ulaşmıştır. Özel sektör tersaneleri bugün tek parçada 30 bin dwt'luk gemileri yapabilecek kabiliyete ulaşmıştır.

Bu durumda ya DPT'nin tespitleri yanlış ya da Sn Torlak bazı konuları yanlış hatırlıyor.

Marmara depreminden sonra Pendik tersanesi deniz kuvvetlerine bırakılmış. Haliç tersanesinde üretim durmuş. Özelleştirme bekliyor. Diğer tersaneler de kapatılmıştır.

Gemi inşa sanayii bu şekilde tamamen özel sektöre geçmiş.

³ "Birinci Ulusal Denizcilik Şûrası" başlıklı kitap sayfa 30

Özelleştirme İdaresi Başkanlığı Haliç ve Camialtı Tersaneleri hakkında şu bilgi notunu geçti:

Türkiye’de gemi inşa faaliyetleri Haliç Tersanesi’nin 1455 tarihinde kurulması ile başlamış. 1910 yılına kadar askeri amaçlarla kullanılan bu tersane, daha sonra Denizyolları İdaresi, Akay İşletmeleri, Fabrika ve Havuz İşletmesi adı altında faaliyetlerini sürdürmüştür. Camialtı Tersanesi ise 1933 yılında liman atelyesi olarak kurulmuş ve 1944 yılında Yeni Atekye adıyla Fabrika ve Havuz İşletmesine bağlanmıştır.

Mülga Türkiye Gemi Sanayii A.Ş.’ne (TGS) ait Halit ve Camialtı tersanelerinin bulunduğu bölgenin “sit alanı” olarak tescil edilmesi, bölgenin “Haliç Geliştirme Projesi” kapsamında olması nedeniyle tersanelerin, kamu kurumu niteliğini kaybedince gününbirlik alana dönüştürüleceği ve Galata Köprüsü’nün bakım ve onarımının yapılmaması nedeniyle köprü kapakları açılmadığından Haliç Körfezi’nin deniz trafiğine kapanmış olması gibi sorunlar nedeniyle söz konusu tersaneler TGS bünyesinde ortalama % 5 kapasiteyle hizmet vermekteydi.

1985 yılına kadar Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş.’nin (TDİ) faaliyetleri arasında yer alan tersaneler, büyük ölçüde TDİ’ye ait gemilerin bakım ve onarımı gerçekleştirmektedir. Bu anlamda TGS ve TDİ’nin sektörel yakınlıkları da göz önünde bulundurularak Mayıs 2002 tarihinde yapılan Genel Kurul Toplantıları ile TGS’nin tüm hak ve yükümlülükleriyle birlikte TDİ ile birleştirilmesine karar verilmiş olup, Haliç ve Camialtı Tersaneleri bu tarih itibarı ile TDİ bünyesinde faaliyetlerine devam etmektedirler.

Tersaneler ile ilgili bu bölümü Emin Çölaşan’ın bir köşe yazısı ile noktalıyorum:

8 Aralık 1999 - Bir Köprü Rezaleti

Galata Köprüsü bir türlü açılmıyor! Haliç’te gemiler kaldı. Şimdi size **Uluslararası Gemi Sanayii A.Ş.** Yönetim Kurulu Başkanı **Ali Durmuş** ve Başkanvekili **Ömer Özgül**’den aldığım faksı iletıyorum:

“Almanya için yaptığımız üç gemiyi daha önce teslim ettik. Aynı ülke için Camialtı tersanesinde 7400 tonluk ro-ro yük gemisi yapıyoruz. Gemiyi 3 kasım günü denize indirdik. Ancak geminin su üstü bölümlerini Haliç’te bitirmemiz mümkün değil çünkü köprü açılmıyor. Köprü’nün altından geçmez. Eğer beklesek, ihracat gerçekleşmeyecek. ⁴

Bu durumda çareyi şöyle bulduk: Köprü altından geçişin sağlanabilmesi için gemiye 1900 ton beton blok, 2500 ton balast (deniz suyu) ve 1000 ton ilave yük koyduk. Gemiyi su seviyesine 40 santim kalana kadar suya batırdık. Bu durumu ile romorkörlerle çekip Haliç’ten, açılmayan köprü’nün altından çekerek Pendik tersanesine götüreceğiz, yükü orada yeniden boşaltacağız ve gemiyi orada tamamlayacağız.

⁴ Vurgulamalar Emin Çölaşan’ın

Böyle bir operasyon dünyada ilk kez yapılacak ve 8 Aralık gününü 9 Aralık'a bağlayan gece (bu sabaha karşı) hava uygun olursa gerçekleşecek. Havanın iyi olmasına dua ediyoruz.

Bu işlemin bize maliyeti tam 1 milyon dolar. Ancak başka çaremiz yok çünkü geciken her gün için Alman firmasına 10 bin mark ödemek zorundayız.

Fatih Sultan Mehmet bundan 550 yıl önce gemilerini karadan Haliç'e indirmişti. Bugün biz gemilerimizi Haliç'ten yüzdürerek çıkaramıyoruz.

Ülkemizde alıp satarak değil, istihdam yaratan ve ileri teknoloji ile ihracat yapan kişi ve firmaların nelerle uğraştıklarını herkes görsün ve ilgililer artık lütfen uyansın."

Rezaleti görüyor musunuz? Galata Köprüsü'nün açma kapama sistemi yıllardır çalışmıyor! Bugün işe başlansa, açılması 3-4 ayı bulacak.

İşin daha da vahim boyutu var. Şu anda çok sayıda gemi ve üç havuz, Haliç'te esir durumda! Manzara şöyle:

- Türkiye Gemi Sanayii tarafından Deniz Nakliyat için yapılan 18 bin tonluk iki yük gemisi. Bunların makineleri Pendik Tersanesi'nde bekliyor. Makineler Pendik'te, köprüden çıkamayan gemiler Haliç'te çürüyor.

- Camialtı Tersanesi'nde Almanya için yapılan yukarıda sözünü ettiğim gemi.

-Taşkızak Tersanesi'nde Sokullu, Işın, Mızrak, Martı, Kemer isimli 5 askeri gemi.

-Taşkızak'ta ayrıca iki adet yüzer havuz.

-Ayrıca yapımı süren 3 adet sahil güvenlik botu. Bitince onlar da köprüden geçemeyecek. Şimdi çözüm aranıyor.

-Haliç Tersanesi'nde bir kuru havuz. Dolarla çalışan, köprü rezaletinden önce her gün dolu olan, adeta para basan havuz, 250 personeli ile birlikte yıllardan beri boş duruyor.

Böyle bir şey dünyanın hiçbir ülkesinde olamaz. Köprü'nün açılmamasından kimin sorumlu olduğu bile belli değil. İnşaata yapan **STFA** firması mı, Bayındırlık Bakanlığı mı, yoksa İstanbul Belediyesi mi?

Ortada korkunç bir rezalet var ama sahibi yok.

Gemiler, havuzlar Haliç'te esir kalmış, kimsenin umurunda değil. Köprü açılmıyor, biz seyrediyoruz.

Medya bu gece -sabaha karşı- Haliç ve Galata Köprüsü'nde yerini almalı, suya batırılarak köprüden geçecek gemi gövdesini, yani bu inanılmaz komediyi kamuoyuna mutlaka aktarmalıdır.

Tersanelerimizi önce tevsî sonra hapsetmişiz.

Uçak fabrikalarımızı da önce süründürmüş sonra kapatmışız. Gökler ve denizler yabancılara kalmış!... Ne mutlu bizlere !

