

Yurtta inşası Gereken Gemiler Dışarıda Yaptırılıyor

Yalçın PEKŞEN

JAPONYA'YA SİPARİŞ EDİLEN 8 GEMİ İÇİN 11 MİLYON LİRA KOMİSYON ÖDENDİ

1968 yılında 2. plan döneminde yurt içinde inşası kararlaştırılan 9 adet 10-15 bin D.W. tonluk kuruyük gemisinin daha sonra Yugoslavya ve Polonya'da sayıları 10'a çıkartılarak yaptırılmasının akisleri sona ermeden aynı oyunun, 1 Ocak 1973'de başlayacak olan 3. plan döneminde sahneye konulduğu ifâde edilmiştir.

Gemi Mühendisleri Odası Birliğinin iddiasına göre 3. Beş Yıllık Planın 425 ve 426. tablolarında yurt içinde yapılması öngörülen gemiler için, planın uygulanmasının başlamasına 1 aydan biraz fazla bir zaman kaldığı halde en küçük bir hazırlık bile yapılmamıştır. Oda ilgilileri bu durumu 1968'de oynanan oyunun sahneye konuluşuna benzetmekte ve ilgilileri uyarmaktadırlar.

60 MİLYONLUK YATIRIM

1968 yılında Camlaltı tersanesi Türklyenin ihtiyacı olan 20.000 D.W. tona kadar olan gemiler yapmak için genişletilmiştir. Halbuki 2. Beş Yıllık Planın uygulama süresi olan 5 yıl içinde bu kapasiteye uygun olarak yapılan tek gemi 12.400 D.W. tonluk Sadık Altuncan kuruyük gemisi olmuştur.

Tersanenin bu kapasiteye uygun gemi yapmaması nedeniyle 1971 yılındaki zararı 4 milyon TL. olarak saptanmıştır. 1972 yılındaki zararın ise asgari 6 milyon lira civarında olacağı kesine yakın bir şekilde ifade edilmektedir. Zira esas olan tersanenin senelik saç işleme miktarıdır. Camlaltı tersanesinin saç işleme kapasitesi resmi ağızlara göre 8000 ton, Gemi Mühendisleri Odası ilgililerine göre ise 12.000 tondur. Buna rağmen siparişler kapasiteye uygun olmadığı için fiilen işlenen miktar 2500 ton civarındadır.

GEMİ POLİTİKAMIZ

Bugünkü gemi politikamızın ne olduğunu anlamak için Marmara liman bölgesinin görüşünü öğrenmek yeterlidir :

«Eski gemi alarak denizciliğimizi kalkındırırım, sonra işletmeciliği de kalkındırırım.» Hal böyle olunca bütün dünya, eski gemilerini bize satmak için yarışa çıkmaktadır. Denizcilik Bankasının elindeki yolcu gemileri bu politikanın büyük çapta bir örneğidir. Denizcilik Bankasının elindeki gemilerin Truva ve Yeşilada hâriç diğerleri 20 yaşından büyüktür.

Normal olarak bir geminin iktisadî ömrü de 20 yaştır. Bu müddetler geçtiği için Denizcilik Bankasının devamlı zarar ettiği artık ilgili ilgisiz herkesin bildiği ağızlara sakız olmuş bir gerçektir.

Bu gemilerin iktisadî olamayışının bir diğer nedeni de Ankara ve yeni yapılan iki tanesi hâriç D. B'nin bütün gemilerinin hem yük, hem yolcu gemileri olmaları gösterilmektedir. Bu gemiler ya yolcuya göre hareket edip, yükten zarar etmekte, veya yüke göre hareket edip yolcudan zarar etmektedir. 1940 yıllarının ekonomik sistemlerine göre hazırlanan bu gemilerin zarar etmemesinin bir yolu bulunmuş olmadığı gibi, bulunmasına imkân olmadığı da rahatlıkla kabul edilen gerçeklerdendir. Ancak D. B. ilgilileri hattı boş bırakmamak, ya da bir gemiyi hurdaya çıkarma formalitelerinin güçlüğü gibi nedenlerle büyük bir ataletin içine itilmiş durumdadırlar.

görüşler

Bilimsel yollarla gerkliliği saptanmış yeni gemiler zamanında planlara konmamakta, konya bile çıkarılıp, 2-3 yıl içinde âcil ihtiyaç gösterilerek yurt dışından satın alınmak yoluna gidilmektedir.

İlgililerin bu konuda, yani yurt dışında gemi yapımında faydalar bulunduğu konusundaki görüşleri de kolayca bertaraf edilecek cinstendir, ilgililerin dayandıkları başlıca görüş, dışarda yapılan gemilerin % 15 daha ucuza çıktığı noktasında toplanmaktadır. Bu görüş doğru olmakla beraber, sebepleri düşünülmeden ortaya atıldığı için gerçekleri yansıtmamaktadır. Gemi Mühendisleri Odası Birliği Başkanı Ali Osman Adak, bu görüşe şu şekilde karşı çıkmaktadır :

Yurt dışına seri sipariş verilmekte, bu yüzden maliyet ucuzlamaktadır. İçerde ise tek sipariş edilmekte bu yüzden maliyet yükselmektedir. Sonra bu mukayese yapılarak dışardan gemi getirmenin daha doğru olacağı savunulmaktadır.

Yurtiçi yapım süresinin uzunluğuna gelince Polonya, Almanya ve Japonya gibi memleketlerde gemi yan sanayiinin kendi memleketlerinde mevcut olması bütün sorunları halletmektedir. Bizde ise yurt dışından malzeme alımı için hiçbir formalite kolaylığı yoktur. Bir malzemenin dışardan getirilmesi için 17 formaliteden geçtiği ve meselâ bir pusulanın getirilmesi için 50 gün beklendiği gazetelerde espi konusu haline gelmiş bulunmaktadır. Buna karşılık yurt dışında yapılan gemilerin siparişleri 1-1,5 ay gibi kısa bir zamanda bakanlığın onayından geçerek formaliteler tamamlanmakta, böylece çark daima dışardan gemi alımı lehine işletilmektedir.

KOMİSYON

Bunun sebebi dünya gemi piyasasında gemi alım komisyonu olarak saptanan % 3'lük komisyondur. Bu komisyon yabancı gemi firmasının Türkiye'deki veya Avrupadaki temsilcisine ödenmektedir. Temmuz, Ağustos ayı içinde Japonya'ya sipariş edilen muhtelif tonajda 8 geminin fiyatı 375 milyon T.L dir. 500 milyonluk sermayesinin 123 milyonu Denizcilik Bankasına ait olan D. B. Nakliyat A. Ş'nin ısmarladığı bu gemiler için ödediği komisyon 11.250.000 T.L. dir ki, bu komisyon ücreti için komisyoncunun bazı fedakârlıklardan kaçınmayacağı kolaylıkla hatıra gelebilmektedir. Zira ülkemizde yapılan gemiler ile dışarda yapılan gemiler arasında kalite bakımından fark, Türk gemileri lehine çalışmaktadır. Meselâ Yugoslavya da inşa ettirilen gemilerin yapılma- rından kısa bir müddet sonra arıza yapmaya başlamaları, bu gemileri sigorta eden şirketi hayli zor duruma düşürmüştür.

Özel toplantılarda ödenen sigortaların çokluğundan ve arızalardan şikâyetçi olan sigorta ilgilileri, meslek icabı kesin rakamlar vermekten kaçınılmaktadırlar. Ancak, örnek olarak verdiğimiz Yugoslavya'da yapılan nehir tipi gemilerin Atlantiğe çıkışlarında 7 kuvvetinde bir denizde (ki normal bir deniz olduğu kabul edilmektedir) güverte saçları ondüle olmuştur.

MALİYE FARKI

Özetlemek gerekirse dışarda yapılan gemiler ile yurt içinde yapılan gemiler arasında büyük bir fark mevcut olmamakla birlikte gemilerin yurt dışına siparişi konusunda ısrar edilmesi, gemi maliyetinin % 60'ı civarında bir kaybı gerektirmektedir. Zira gemi Türkiye de yapıldığı zaman sadece % 40'ı dışarı gitmektedir. Halbuki gemi dışarda yapıldığı zaman buna maliyetin % 60'ı daha eklenmektedir ki, bu 65 milyonluk bir siparişte (10 bin D.W. tonluk bir gemi bu fiyata çıkar) yaklaşık olarak 40 milyon T.L dir. Bugün 10 geminin getireceği kâr ile bir tersane kurulabileceği düşünülürse, bu yanlış politikanın bizden götürdüğü ve yabancılara kazandırdığı değerler hesaplanabilecektir.

(28 Kasım, Cumhuriyet)