

Gemi Mühendisleri Odası'nın Pendik Tersanesi Konusundaki Görüşleri

İktisaden geri kalmış ülkelerden biri olan Türkiye'mizin çözüm bekleyen en önemli problemlerinden biri de kuşkusuz gemi yapım sanayiidir.

Bilindiği gibi bugünkü iç ve dış taşımalarımızın yaklaşık olarak üçte ikisinin yabancı gemilerle yapılması dolayısıyla halen yılda 1,8 milyar TL. kadar döviz kaybımız, ticaret filomuzu arttırmadığımız takdirde 1980 yılında 6,5 milyar TL.'sını bulacaktır.

Ülkemizin gemi ihtiyacı problemine gereken önemi ve-en Devlet Plânlama Teşkilâtı hazırladığı bir raporda (D.P.T., 974-TUD 14) 1980 yılında 3,1 milyon DW. Ton tutarında ticaret filosuna sahip olmamız gerektiğini açıklamıştır. Böylece, Odamızın her fırsatta belirtmeyi ödev saydığı «yeni gemilere ihtiyacımız olduğu ve gemi sanayimizin acilen geliştirilmesi zorunluğu» resmi belgelerle pekiştirilmiş olmaktadır.

Bu duruma rağmen tersanelerimize yeni gemi siparişi verilmemektedir ve halen tersanelerimiz kapasitelerinin ancak % 10-20 gibi çok düşük bir kısmından faydalanılmaktadır.

Asıl kuruluş amacı donanmamızın ihtiyacı gemileri inşa etmek ve onarmak olan askerî tersanelerimizin durumu da ötekilerinden farklı değildir.

Bundan önceki Odamız görüşlerinde de belirtildiği gibi ihtiyacımız olan gemiler, mevcut tersanelerimize ivedilikle ve seri halde sipariş edilmeli, gemi yapımı sanayiinin gelişimini engelleyen bürokratik güçlükler ortadan kaldırılmalıdır.

Yukarıda adı geçen raporda da belirtildiği gibi mevcut tersanelerin tam kapasite ile çalışması halinde dahi ticaret filomuzun açığı kapatılmıyacaktır ve ihtiyacımız olan gemilerin yapılabilmesi için mutlaka yeni tersanelerin kurulması gerekecektir. Bu durum, yıllarca önce Hükümet yetkilileri tarafından da anlaşılmış ve yeni tersanelerin kurulması kararlaştırılmış, hatta 29.5.1969 tarihinde Pendik Tersanesi'nin temeli Hükümet Başkanı tarafından atılmış, Tuzla tersanelerinin alt yapı yatırımlarına da 1970 ilkbaharında başlanmıştır. Fakat ne yazık ki yazımıza konu olan Pendik Tersanesi, bazı çıkarıcı çevrelerce çeşitli biçimlerde engellenerek bir türlü gerçekleştirilememiştir.

Ticaret filomuzdaki açığın kapatılmasında büyük yarar sağlayacağına inandığımız Pendik Tersanesi'nin daha fazla geciktirilmesine ülkemizin artık tahammülü kalmamıştır. Pendik Tersanesi'nin kurulmasına ilişkin görüşlerin ortaya atıldığı 1936 yıllarında gemi yapım sanayiinde isimleri dahi geçmeyen ülkeler (Örneğin İspanya, Yugoslavya, Polonya v.b.) bu gün dünya klasmanında ilk sıralara yükselmişler, hatta son 10 yılda bu sanayiye önem veren komşularımız (Yunanistan, Bulgaristan, Romanya) bizi geçmiş bulunmaktadır.

Bu gecikmeyi doğuran nedenlerden biri de başta ulusa! teknik olanaklarımız ve insan gücümüzle kurmayı amaçladığımız ve yapım çalışmalarına başladığımız Pendik Tersanesi projesinin yabancılarla bir ortaklık şekline dönüştürülmeğe çalışılması ve bu konudaki görüşmelerin sürüncemede bırakılmış olmasıdır.

18 Ağustos 1970 tarihinde zamanın Devlet Plânlama Teşkilâtı Müsteşarı Sayın Turgut Özal ile Japon I.H.I. (ISHIKAWA JIMA HARIMA HEAVY INDUSTRIES LTD.) firması İkinci Başkanı Hisashi Shinto arasında yapılan protokol ile başlayan gecikmeler, ülke çıkarlarına ve gemi yapım sanayiinin gelişimine indirilen darbelerden biridir.

Protokolde öngörülen maddeler teknik ve ekonomik yönden ulusal çıkarlarımıza büyük ölçüde ters düşmektedir. Şöyle ki :

- a. Ortaklıkta Türkiye'nin sadece % 35 gibi bir hisseye sahip olması, şirketin yönetim ve işletmesinde yabancıların söz sahibi olacağı kesin bir delildir.

- b. Ortaklıkta % 35 hissesi olan Türkiye'den ilk 12 gemi için sipariş garantisi istenmekte buna mukabil % 51 hisseli IHI firması bu konuda hiç bir taahhütte girmemektedir.
- c. İlk 12 gemi için Türk hükümetinden % 15 kâr garantisi ve müteakip gemiler için % 15 vergi indirimi istenmektedir. Dünya gemi inşa sanayiinde rastlanmayacak kadar yüksek olan bu kâr haddi bir çeşit kapütülyasyondur. Kaldı ki mühendislik hizmetleri ve know-how gibi zaten kâr ilâve eden unsurlarda, ortaklık ilkelerine aykırı bir görüşle maliyete ilâve edilmektedir. Dolayısıyla IHI'nin yüksek kârlar peşinde olduğu anlaşılmaktadır.
- d. İkinci 12 gemi için öze! sahiplere protokolda Türk hükümetince verilmesi öngörülen mubayaa kredisi, öncelikle Türk ticaret filosu açığını kapatmak gayesini hedef almalıdır. Kaldı ki % 51 hisseli IHI için bu konuda hiç bir taahhüt söz konusu edilmemiştir.
- e. İlk 10 yıl için gerekli proje ve resimlerin IHI firmasından satın alınması, bu konuda mevcut potansiyelimizin kullanılmaması ve gelişmesinin engellenmesi nedeniyle, temelden karşı olduğumuz bir görüştür. Diğer bir yünden Polonya'da büyük ücretlerle, Pendik tersanesi için eğitilen çok sayıda teknik elemandan bu konuda yararlanılmaması tam bir israftır.
- f. Protokolde ön görülen mukaveleler içine, gümrük tedbirleri ile kalkındırmaya çalıştığımız yerli yan sanayimizin mamullerinin de dahil edileceği, büyük endişelerimizden biridir. Her ne kadar protokolde evsaf ve fiyat bakımından rekabet edebilecek yerli malzeme paket mukavelelerden çıkartılacaktır deniyor ise de, rekabet sınırının ne olacağı belirtilmemiştir. Yerli malzemenin inşa edilecek gemilerde kullanılmaması sebebiyle yerli yan sanayimizin gelişmesinin önlenmesi olumsuz etkilerini, geçiş döneminde olduğumuz Ortak Pazar'a girilmesi halinde tüm sanayi kollarından vazgeçmemiz şeklinde gösterecektir.
- g. Gerek paket mukaveleler, gerekse yatırımların karşılanabilmesi için Japonlar tarafından temin edilmesi önerilen kredilerin vadeleri kısa, faiz yüzdeleri yüksektir. Görünüşte Japonların da temin ettiği açılarından bazı çevrelerce olumlu karşılanan bu tutum, dışa bağıllığımızı arttıracak ve Japonların bu ortaklıkta ki zaten çok yüksek olan kazançlarına bir yenisini ekleyecektir.

Bunun gibi bir çok sakıncaları olan bir ortaklığa girişilmek istenmesi, iki yıldır Pendik Tersanesi'nin gerçekleştirilmesini durdurmuştur.

SONUÇ

Türk sanayii için çok lüzumlu olan Pendik Tersanesi bir an önce faaliyete geçmelidir. 1969 yılından beri senelik çok küçük değerdeki tahsisatlarla yatırım programına alınan tersane inşaatının gerçekleştirilmesi imkânsızlığı ortadadır. Tersane inşaatı ve tersane işletmesi için gerekli finansman imkânının sağlanması, konuyu daha da sürüncemede bırakacaktır.

Tersanenin inşaatı için lüzumlu olan ve Denizcilik Bankası T.A.O. tarafından hesaplanan takriben 450.000.000,— TL.'lık yatırımın 2,5 sene içinde finanse edilmesi için gerekli mali olanakların sağlanması ile Pendik Tersanesi kendi teknik imkânlarımız ve kendi iş gücümüz ile gerçekleştirilebilir. Yetkililerce gerekli teknik ve mali gücümüzün mevcut olduğu müteaddit defalar belirtilmiştir.

Daha modern metodlarla çalışılması gerektiği takdirde ortaklık yerine teknik hizmetlerin satın alınması yoluna gidilebilir.

Ortaklık fikrinde ısrarlar durarak üç seneden beri bu sanayinin kurulmasını geciktirenler büyük sorumluluklar yüklenmekte ve gemi inşaat sanayiini baltalamakta-

dırlar _

GEMİ MÜHENDİSLERİ ODASI
YÖNETİM KURULU .