



**TMMOB GEMİ MÜHENDİSLERİ ODASI
İZMİR ŞUBESİ**

**İZMİR BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ
DENİZ HİZMETLERİ ŞUBE MÜDÜRLÜĞÜ**

**15 ADET YOLCU GEMİSİ VE 28 KALEM YEDEK
PARÇALARININ ALIMI İHALESİ HAKKINDAKİ**

**GÖRÜŞ
ve
DEĞERLENDİRMELER**

Aralık - 2011

Ey Türk Gençliği!...

Cebren ve hile ile aziz vatanın, bütün kaleleri
zapt edilmiş, **bütün tersanelerine girilmiş**,
bütün orduları dağıtılmış ve memleketin her
köşesi bilfiil işgal edilmiş olabilir...

Gençliğe Hitabe

...Liman işlerinde modern ve planlı çalışma ve tarifelerde ucuzluk yapılmasının verimli sonuçları, ticarete dikkati çekmiştir. Bu yolda devam edilmesinde yarar olacaktır.

Ekonomik yapımızdaki gelişme, deniz ulaşım araçları ihtiyacını her gün artırmaktadır. Yeni sipariş edilen gemilerden bir kısmı, önümüzdeki ilkbaharda gelmiş bulunacaktır. Fakat bunlar, bu günden görülmekte olan ihtiyaca cevap verecek sayı ve büyüklükte değildir. Yeni gemiler inşa ettirmek ve özellikle eski tersaneyi ticaret filomuz için hem tamir, hem yeni inşaat merkezi olarak faaliyete getirmek için gerekli araçları sağlamak zorundayız.

Şu günlerde, yüksek Meclise, su ürünleri ve Deniz Bank hakkında bir tasarı gelecektir. Konunun yüksek ilginizi çekeceğinden şüphe etmiyorum.

Arkadaşlar, En güzel coğrafi konumda ve üç tarafı denizle çevrili olan Türkiye, endüstrisi, ticareti ve sporu ile, en ileri denizci ulus yetiştirmek yeteneğindedir. Bu yetenekten yararlanmalıyız.

Denizciliği Türk'ün büyük milli ülküsü olarak düşünmeli ve bunu en kısa zamanda başarmalıyız.

Millet Meclisi V. Dönem 3. Yasama Yılı Açış Konuşması

Denizcilik sadece ulaştırma işi değil, iktisadi iş olarak anlaşılabacak ve tersaneler, gemiler, limanlar ve iskeleler inşa edilecek; deniz sporları kulüpleri kurulacak ve korunup geliştirilecektir.

Çünkü, topraklarının ucu deniz olan bir ulusun sınırını, halkının kudret ve yeteneğinin hududu çizer.

1937 Yılı, Hükümet Programı Okunurken Yapılan Konuşma

TMMOB Gemi Mühendisleri Odası Ana Yönetmeliği

Madde 6

Amaç ve Görevler

Mesleki alanda kamunun ve ülkenin çıkarlarının korunmasında ülkenin gemi mühendisliği hizmeti kapsamına giren bütün alanlarda kalkınmasında, mesleğin gelişmesinde, üyelerinin meslek onurları ile hak ve yetkilerinin korunmasında gerekli gördüğü tüm girişim ve etkinliklerde bulunmak,

Meslek alanında ülke çıkarları ile ilgili işlerde resmi ve diğer kuruluşlarla işbirliği yaparak gerekli yardımlarda ve önerilerde bulunmak, meslekle ilgili bütün yürütme kurallarını hazırlamak, gemi teknesi, makinası ve donanımı ile göl, nehir, liman ve denizlerde bilumum makinelili veya makinesiz ahşap, çelik, fiberglas, alüminyum, beton ve diğer malzemelerden yapılan yüzer araçların yapımı, dönüşümü ve onarımı konularında ve bunlarda kullanılan malzeme, teçhizat ve araçlarla ilgili normları, teknik şartnameleri, tip sözleşmeleri, tersane ve fabrika işletme organizasyon yöntemlerini, verimliliği artırıcı sistemleri ve benzer konuları teknik esaslara uygun olarak yapmak, kurmak, raporlamak, değiştirmek ve yenileştirmek, uygulanmasını denetlemek,

S U N U Ş

Ülkemiz, gemi yapım sanayi 2000'li yılların başından itibaren büyük bir ivmeyle büyümüş; özellikle Marmara ve Karadeniz bölgelerinde birçok yeni tersane kurulmuştur. Halen aktif olarak gemi inşa eden yaklaşık 70 kadar tersane bulunmaktadır. Türkiye inşa edilen gemi adedi bazında Aralık-2009 itibariyle Dünya 5. si, DWT bazında ise dünya 11. si durumuna gelmiştir. Yat inşa sanayinde ise -özellikle mega yat inşaatı açısından- Karadeniz Ereğlisi, İstanbul, İzmir, Muğla (Bodrum, Marmaris, Fethiye) ve Antalya yat yapımcılarımız dünya markası durumundadır. Ne yazık ki tüm bu olumlu gelişmelere karşın halen Ege bölgemizde ve İzmir'de bir tane sivil tersanemiz dahi bulunmamakta ve tekne ve yat imalatçıları İzmir'de dağınık bir şekilde üretim yapmaya çalışmaktadırlar. Tekne imalatçıları bir araya getirecek olan Çaltıldere projesi ise yıllardır hayata geçirilememiştir.

Son yıllarda yaşanan küresel finansal krizden en önce ve en fazla etkilenen sanayi dalı gemi ve yat inşa sektörüdür. Krizden önce alınmış olan siparişlerin birçoğu iptal edilmiştir. Bu nedenle başta İstanbul Tuzla tersaneler bölgesi olmak üzere ciddi sorunlar yaşayan tersanelerden bazıları kapatılmış ve birçok işçi ve mühendisimiz işsiz kalmıştır.

İzmir Büyükşehir Belediyesi internet sitesinden, gemi ve yedek parça alımı için fiyat teklifi amacıyla bir teknik şartname hazırlanmış olduğunun bir rastlantı sonucunda öğrenilmesi ve teknik şartnamede birçok hata ve eksik bulunduğunun tespit edilmesi üzerine Ağustos-2011'de TMMOB Gemi Mühendisleri Odası İzmir Şubesi'nce bir ön inceleme başlatılmıştır. Ön incelemenin ardından bir komisyon kurulmuş ve konu TMMOB İzmir İl Koordinasyon Kurulu'na taşınmıştır. TMMOB Gemi Mühendisleri Odası İzmir Şubesi'nin talebi üzerine önce İzmir Büyükşehir Belediye Başkanı Sayın Aziz Kocaoğlu'nun da bulunduğu ve konuyla ilgili tüm yetkili ve sorumlu personelin katıldığı bir toplantı yapılmış ve Teknik Şartname'nin ön incelemesinde saptanan ilk bulgular yetkililere aktarılmıştır. Daha sonra ilgili ve yetkililerle yapılan ikinci bir toplantıda, konu teknik ve ekonomik açıdan bütün yönleri ile ele alınarak değerlendirme, eleştiri ve önerilerin yer aldığı bir Rapor İzmir Büyükşehir Belediyesi yetkililerine iletilmiştir.

İhale'ye çıkıldığında üzülmüştür ki; başlangıcında da ne meslek odaları ve diğer sivil toplum kuruluşlarının ne de İzmir halkının görüşleri alınmadan hazırlanmış olan Şartname; yukarıda özetlenen süreç boyunca yürütülen çalışmalara, konuya ilişkin bütün görüş ve uyarılara rağmen ve hemen hemen hiçbir düzeltme, iyileştirme yapılmaksızın İzmir Büyükşehir Belediyesi'nin 15 Adet Yolcu Gemisi ve 28 Kalem Yedek Parçalarının Alımı ihalesinin teknik dokümanı olarak yer almıştır.

Bu Basın Açıklaması ile sürecin en başından itibaren Teknik Şartname üzerinde TMMOB Gemi Mühendisleri Odası İzmir Şubesi öncülüğünde yapılan inceleme ve değerlendirmelerin sonuçlarının, kamuoyuna iletilmek üzere ana hatları ile kısaca özetlenmesi amaçlanmaktadır.

G Ö R Ü Ş v e D E Ğ E R L E N D İ R M E L E R

Öncelikle İzmir’de deniz ulaşımının bu güne kadar İzmir için özel olarak tasarlanmamış ve planlanmamış, İstanbul’a özgü vapurlar ya da kiralık yolcu motorlarıyla sürdürülmüş olduğuna işaret edilmelidir. Bu açıdan İzmir Büyükşehir Belediyesi’nin İzmir kent içi ulaşımının önemli bir parçası olarak kendi deniz ulaşım sistemini özgün gemi tipleri ile çözme konusundaki amaç ve yaklaşımının takdire değer olduğunu belirtmek gerekmektedir. Bu yaklaşımın izlemesi gereken yolun ise gerek Deniz Ulaşımı Master planı açısından, gerekse deniz ulaşım sistemlerinin tasarlanması, planlanması ve uygulanmasında ve özellikle satın alma ihalelerinde yeterli açıklık ve şeffaflığın sağlanması ve İzmir halkının ve sivil toplum kuruluşlarının süreçlere dahil edilmesi olduğu kuşkusuzdur. 15 Adet Yolcu Gemisi ve 28 Kalem Yedek Parçalarının Alımı ihalesinde bu hususun hemen hiç gözetilmemiş olması, ortaya çıkan kuşku ve endişeler ile eleştirilerin öncelikle altı çizilmesi gereken yanını oluşturmaktadır.

İstanbul’da “Vapurlarımızı Vermiyoruz” sloganıyla başlayan kampanyanın baskısı ile de olsa vapur seçiminin anket yolu ile İstanbul halkına bırakılmış olduğu hatırlandığında, İzmir Büyükşehir Belediyesi’nin İzmir halkını ve sivil toplum kuruluşlarını ısrarla sürecin dışında tutmaya çalışan, iletilen görüş ve önerileri hiçbir biçimde dikkate almayan tutumunun anlaşılabilmesi ve açıklanabilmesi mümkün görülmemektedir. İzmir’de sadece çok kısıtlı bir mesafeden görülebilen opera binası için mimari proje yarışması açılmış olduğu halde, sürekli göz önünde olacak olan, milyonlarca İzmirli tarafından ve kente gelen yerli-yabancı turistler tarafından mutlaka görülecek olan İzmir Vapurları için bir tasarım yarışması açılmamış olması; İzmir’e özgü gemi tipi yaratılması imkânını da hemen hemen ortadan kaldırmıştır. Özellikle Teknik Şartname’nin yerli tasarım, yerli malzeme, yerli üretici, yerli üretim ve **yerli denetim**^(*) imkânlarını nerede ise imkânsız kılacak biçimde düzenlenmiş olması nedeni ile Şartname’nin tanımlamaya çalıştığı gemi tipinin, İzmir’e özgü olmak bir yana, ülkemize özgü olma şansı da ne yazık ki ortadan kalkmış bulunmaktadır.

(*)Teknik Şartname’nin “klas kuruluş”nu tanımlayan maddeleri, tek ulusal klas kuruluşumuz olan Türk Loydu’nun geminin yapımı ve sonrasında denetiminde görev alabilmesini tamamen engelleyecek biçimde düzenlenmiştir.

Teknik Şartname'nin "yerli"ye kapıları kapatan bu özelliği, krizden en önce ve en fazla etkilenmiş olan gemi yapım sektörüne can suyu olabilecek ve bu sayede İzmir Büyükşehir Belediyesi'ne de büyük itibar sağlayacak bir imkânın heba olmasına da yol açacaktır. Özellikle -hangi boyutlara ulaştığı en son "milli gemi" projesinde ulaştığı %74'lük orandan kolayca anlaşılabilecek olan- yerli malzeme ve ürünlerin yan sanayi üretimi de göz önünde tutulursa, gemilerin dış piyasadan temininin neden olacağı kaybın büyüklüğü daha net görülebilecektir. Projenin yerli olanaklarla gerçekleştirilmesinin sağlanması, krizin işsiz bıraktığı binlerce tersane işçisi ve yüzlerce mühendis açısından da önem taşımaktadır. **Bu ihalenin, nerede ise İzmir'e bir tersane kazandıracak önem ve büyüklükte olduğu da mutlaka göz önüne alınmalıdır.**

Gemi tasarım ve/veya seçiminde göz önünde tutulması gereken husus, yalnızca görünüşü güzel ve estetik bakımından iyi bir tasarımın, eğer **maksada uygun** değilse yani geminin denizciliği ve selameti veya ekonomik istekler bu ikincil özelliklere feda ediliyorsa, bu yaklaşımın doğru ve gerçekçi bir tasarım yöntemi olmadığıdır. İhale hazırlıkları öncesinde ve sırasında bu proje ile ilgili bir "fizibilite" çalışması yapıldığına ilişkin herhangi bir bilgi tarafımıza ulaşmamış olmakla birlikte; sadece **maksada uygunluk** açısından bir değerlendirme yapıldığında bile, 15 Adet Yolcu Gemisi ve 28 Kalem Yedek Parçalarının Alımı ihalesine ait Teknik Şartname'nin tanımlamaya çalıştığı geminin, İzmir'in, İzmirlinin ihtiyacına karşılık verecek bir gemi olmadığı görülmektedir. Ana hatları ile açıklamak gerekirse;

- İç körfez için düşünülen gemilerin çalışacakları hatların uzunluğu 1.3 deniz mili ile 3 deniz mili arasında değişmektedir. Bu kadar kısa mesafeler için seçilecek gemide "gemi hızı"nı öncelikli parametre olarak almak bilimsel ve teknik açıdan kesinlikle yanlıştır. Gemi hızında bir kaç knot (mil/saat) azalma, yolculuk süresinde hemen hemen fark edilmeyecek kadar küçük bir artış doğuracak olsa da; makina gücünde ve dolayısıyla yakıt sarfiyatında ve hava kirliliğine yol açacak egzost gazları miktarında önemli avantaj sağlayacaktır. Gemi gereksiz yere hızlı seçilmediği takdirde, tekne ağırlığını azaltmak için malzeme ve üretim yöntemi açısından pahalı çözümlere de ihtiyaç olmayacaktır. Diğer taraftan, gerçekten ihtiyaç varsa, tekne hızını artırarak yolculuk süresine kısaltmak suretiyle elde edileceği düşünülen zaman kazancının, varış-kalkış manevra süreleri ile inme-binme sürelerini kısaltacak çeşitli önlemlerle, üstelik hemen hemen sıfır maliyetle sağlanabilmesinin mümkün olduğu da bilinmelidir. Gemi hızını artırmaya çalışmak gibi pahalı bir çözüme yönelmek yerine, iskelelere ve iskelelerden ulaşımında kullanılan diğer ulaşım sistemlerinde yapılacak iyileştirmelerle deniz ulaşımını kullananların "toplam yolculuk süresi"ni kısaltılmak mümkün, ekonomik ve en doğru yoldur. Daha açık ifade etmek gerekirse, gemi hızının kısa mesafeli hatlar için bu kadar yüksek tutulmasının teknik ve ekonomik açıdan izahı mümkün olmadığına göre; hızın bu denli yüksek

tutulmak istenmesinin, kent halkına zaman kazandırmayı değil; “planlanmış” gemiler için gerekçe yaratmayı amaçladığı apaçık ortadadır.

Çünkü Teknik Şartname’nin yüksek hız eldesi için hafifliği nedeniyle seçtiği malzeme, dünyanın en pahalı kompozit malzemelerinden biri olup, tasarımda en öncelikli parametrenin “gemi hızı” olduğu bazı savaş gemisi tipleri ile bazı yüksek hızlı yarış teknelerinde tercih edilmektedir. Söz konusu karbon elyaf malzeme, hem malzeme hem de üretim yöntemi açısından pahalılığı nedeniyle ilk yatırım maliyetinin gereksiz yere artışına yol açmanın yanı sıra, bakım-tutum aşamasında da işletme maliyetlerinin yüksekliği sonucunu doğuracaktır. Bu pahalı malzemenin kullanılmasının gemi ağırlığında sağlayacağı azalmanın (ki gerçekte bir azalmanın var olup olmadığı, gemi tipinin “katamaran” olarak seçilmiş olması nedeni ile hayli kuşkuludur) kazandıracağı “hız” ve dolayısıyla “zaman”ın, yatırım ve işletme maliyetlerindeki artışın karşılanmasında ne ölçüde etkisi olacağı açıklanmaya muhtaçtır.

Seçilen malzeme açısından açıklanmaya muhtaç diğer bir husus da “emniyet” ile ilgilidir. Yoğun Körfez trafiğinde meydana gelebilecek bir deniz kazasının seçilen malzeme nedeni ile yol açabileceği kayıplar ve bunun doğuracağı sonuçlar mutlaka irdelenmelidir.

- 80’li yılların sonlarında Gemi Mühendisleri Odası’nın tüm uyarılarına rağmen hafif malzeme ile imal edilmiş yüksek hızlı katamaran tipi gemilerin kent içi ulaşımında bir çözüm olarak ortaya konduğu İstanbul’da, bu seçimin yanlışlığı zaman içinde herkesçe anlaşılmıştır. Bu yanlış yaklaşımla Norveç’ten temin edilen “deniz otobüsleri”, hata fark edildikten sonra ağırlıklı yolculuk amaçları iş ve eğitim amaçlı olmayan (yani kentlinin işe ya da okula gidiş geliş amacıyla ve her gün kullanmadığı) uzun mesafeli hatlara kaydırılmıştır. İstanbul Büyükşehir Belediyesi kentlinin de görüşüne başvurarak, kent içi deniz ulaşımı için maksada daha uygun yeni gemiler tasarlanarak bunların ülke tersanelerinden temin edilmesini sağlamak suretiyle; daha hızlı, daha konforlu, daha ekonomik ve daha yüksek teknoloji ile donatılmış gemileri kent halkının hizmetine sunmuştur.
- Yüksek hız için gerekli olan yüksek devirli ana makinalar, en uzun 3 mil olan kısa mesafeli hatlarda varış-kalkış ve yanaşma-ayrılma manevraları nedeniyle de uygun değildir. Bu ölçüde yoğun manevra sayısı ve süreleri, yüksek devirli ana makinaların bakım periyodlarının ve ömürlerinin kısa olmasına neden olmaktadır. İstanbul Büyükşehir Belediyesinin deniz otobüslerinin kısa mesafeli kent içi hatlardan uzak hatlara kaydırılmasının diğer bir nedeni olan bu sorunun, aslında Teknik Şartname’yi hazırlayanlarca da daha başından itibaren iyi bilindiği ve buna rağmen kabullenildiği, gemilerle birlikte satın alınacak yedek parçaların arasına 4 adet de ana makinanın eklenmiş olmasından anlaşılmaktadır. Gemi alımlarında yedek parça olarak krank, piston, süpap, segman vb. makina parçalarının da alınması doğal olmakla birlikte; ayrıca **yedek ana makine** alımı, hemen hiç örneği görülmeyen uygulamalardandır.

- Seçilen katamaran tipindeki gemiler için mevcut iskeleler kullanılamayacağı için yeni iskele tasarımı gerekecek ve bu da yatırım maliyetinde ön görülmemiş artışlara sebep olacaktır.
- İzmir’de halen sivil bir tersanenin olmaması, gemilerin bakım-tutumları için yeni altyapı yatırımlarını da gerektirecektir. Az önce de ifade edilmiş olduğu gibi, planlanan ihale bedeliyle hem İzmir’de kent içi deniz ulaşımını arzulanan düzeye ulaştıracak gemilerin sağlanması, hem de küçük/orta ölçekli bir tersanenin İzmir’e kazandırılması mümkün olabilecektir.

Sonuç olarak, daha önceki raporlarımızda ayrıntıları ile ortaya konmuş olan ve yukarıda ana hatları ile değinilen hususlar nedeni ile İzmir Büyükşehir Belediyesi’nin 15 Adet Yolcu Gemisi ve 28 Kalem Yedek Parçalarının Alımı İhalesinin İzmir halkı ve sivil toplum kuruluşlarının katılım ve katkıları sağlanmak suretiyle her türlü kuşku ve şaibeden arındırılmış olarak yeniden ele alınmasının; kent ve kamu kaynaklarının doğru ve verimli kullanımı açısından da zorunluluk olduğu doğrultusundaki görüşümüzü bilgilerinize sunarız...

Saygılarımızla...

TMMOB GEMİ MÜHENDİSLERİ ODASI
İZMİR ŞUBESİ