

# **BATI KARADENİZ GEMİ İNŞA VE ENTEGRE SANAYİİ SEKTÖR ANALİZİ**

© Bu kitabın yayın hakları Bartın Üniversitesi'ne aittir.  
Bilimsel kurallar çerçevesinde kaynak göstermek suretiyle atıf yapılabilir.

**Kapak Tasarım:** Öğr. Gör. Cihangir KASAPOĞLU

**Kütüphane Bilgi Kartı**

“Batı Karadeniz Gemi İnşa ve Entegre Sanayii Sektör Analizi”

/ Editörler: Prof. Dr. Mete GÜNDOĞAN...(vb)

478s.

**ISBN: 978-605-60882-7-8**

**VM 298.5**

**Anahtar Kelimeler:** Gemi Sanayii-Sektör Analizi-Batı Karadeniz

**Baskı:** Sürat Matbaacılık-Kırtasiye Tic. San.Ltd.Şti

Eski Hastane Caddesi No:56 BARTIN

**Cilt:** Dinç Elektrik, Mühendislik, Digital Baskı

Şadırvan Cad. No:20 BARTIN 0378 227 15 19

**Sahibi:** Prof. Dr. Ramazan KAPLAN

**Editörler:**

Prof. Dr. Mete GÜNDOĞAN

Prof. Dr. Selman KARAYILMAZLAR

Yrd. Doç. Dr. Hande KÜÇÜKÖNDER

Yrd. Doç. Dr. Fatih APAYDIN

Yrd. Doç. Dr. M. Said CEYHAN

Yrd. Doç. Dr. Volkan KIRMACI

**Proje Ekibi:**

Prof. Dr. Mete GÜNDOĞAN, Rektör Yardımcısı, Koordinatör

Prof. Dr. Selman KARAYILMAZLAR, Orman Fakültesi Dekanı

Yrd. Doç. Dr. Hande KÜÇÜKÖNDER, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi

Yrd. Doç. Dr. Fatih APAYDIN, Mühendislik Fakültesi

Yrd. Doç. Dr. M. Said CEYHAN, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi

Yrd. Doç. Dr. Volkan KIRMACI, Mühendislik Fakültesi

Öğr. Gör. A. Fatih YILMAZ, Meslek Yüksekokulu

Öğr. Gör. Cihangir KASAPOĞLU, Meslek Yüksekokulu

Öğr. Gör. Sabri ALKAN, Meslek Yüksekokulu

Öğr. Gör. Serkan ALTIN, Meslek Yüksekokulu

Arş. Gör. Mehmet Said KÖSE, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi

Arş. Gör. Okan ÜNAL, Mühendislik Fakültesi

Arş. Gör. Rıfat KURT, Orman Fakültesi

Arş. Gör. Volkan AKGÜL, Mühendislik Fakültesi

Uzm. Şule APAYDIN, Mühendislik Fakültesi

Birgül KARABÜLBÜL Bilgisayar İşletmeni

## İÇİNDEKİLER

İÇİNDEKİLER .....	5
ŞEKİLLER DİZİNİ .....	8
TABLolar DİZİNİ .....	13
ÖNSÖZ .....	19
1. DÜNYA ve TÜRKİYE EKONOMİSİNİN GENEL DEĞERLENDİRMEİ.....	21
1.1. Dünya Ekonomisi.....	21
1.1.1. Küresel Krizin Ortaya Çıkış Nedenleri ve Dünyadaki Gelişimi.....	22
1.1.2. Dünya Ekonomisine İlişkin Temel Göstergeler.....	27
1.1.2.1. Dünyada GSMH ve Ekonomik Büyüme.....	28
1.1.2.2. Dünyada Enflasyon.....	32
1.1.2.3. Dünyada İşsizlik.....	33
1.1.2.4. Dünyada Borçlanma.....	34
1.1.2.5. Dünyada Ticaret Hacmi .....	37
1.2. Türkiye Ekonomisi.....	39
1.2.1. Giriş.....	39
1.2.2. Ekonomik Büyüme .....	40
1.3. Dış Ticaret Dengesi Durumu .....	43
1.3.1. İstihdam-İşsizlik Durumu .....	49
1.3.2. Fiyat İstikrarı.....	52
1.3.3. Borç-Reel Faiz Stoğundaki Gelişmeler .....	53
1.3.4. Kamu Sektörü Mali Dengesi.....	56
2. DÜNYA VE TÜRK DENİZ TİCARETİ.....	59
2.1. Dünya Deniz Ticareti .....	59
2.1.1. Dünya Deniz Ticaretinin Gelişimi .....	59
2.2. Türk Deniz Ticaretinin Gelişimi .....	64
2.2.1. Dünya – Türk Deniz Ticaret Filosu Karşılaştırması .....	65
2.2.2. Türk Deniz Ticaret Filosunun Yaş Durumu .....	68
2.2.3. Türk Deniz Ticaret Filosunun Dünya Filosundaki Yeri .....	68
2.2.4. Dış Ticaret Yüklerinin Taşınmasındaki Gelişmeler .....	69
3. DÜNYA VE TÜRK GEMİ İNŞA VE ENTEGRE SANAYİNİN GENEL DURUMU .....	72
3.1. Dünya Gemi İnşa Sanayii .....	72
3.2. Türk Gemi İnşa Sanayii .....	75

4. BATI KARADENİZ’DE GEMİ İNŞA VE ENTEGRE SANAYİNİN DURUMU .....	84
4.1. Batı Karadeniz Gemi İnşa ve Entegre Sanayinin Tarihi Gelişimi .....	84
4.2. Sektörün Batı Karadeniz’de Ekonomik ve Sosyal Yapıya Etkisi .....	86
4.3. Batı Karadeniz’de Gemi İnşa ve Entegre Sanayine Yönelik Üretilen Ürünler.....	90
4.3.1. Ahşap Gemi İnşaa Sanayinin Durumu ve Analizi (Zonguldak, Karabük, Bartın) .....	91
4.3.1.1. Ahşap Gemi Yapımında Kullanılan Ağaç Türleri .....	95
4.3.1.2. Ürün ve Ürün Çeşitlerinin Ülke Ekonomisine Katkısı .....	96
4.3.1.3. Bartın Ahşap Gemi Sanayinin Mevcut Durumu ve Analizi .....	98
4.3.1.4. Zonguldak Ahşap Gemi Sanayinin Mevcut Durumu ve Analizi .....	100
4.3.2. Çelik ve Diğer Gemi İnşa Sanayiinin Durumu ve Analizi (Zonguldak, Karabük, Bartın) .....	101
4.3.2.1. Ürün ve Ürün Çeşitleri ile Ülke Ekonomisine Yıllar İtibariyle Katma Değeri ...	102
4.3.2.2. Girdi Çeşitleri ve Yoğunluğu.....	103
4.3.3. Gemi Yan Sanayii-Gemi Bakım Onarım-Gemi Söküm Sanayiinin Durumu ve Analizi (Zonguldak, Karabük, Bartın) .....	103
5. FİLYOS VADİSİ PROJESİ VE BATI KARADENİZ GEMİ İNŞA VE ENTEGRE SANAYİİNE ETKİLERİ .....	108
6. GEMİ İNŞA VE ENTEGRE SANAYİNİN ÇEVRE POLİTİKALARINA ETKİLERİ .....	111
7. BATI KARADENİZ BÖLGESİ GEMİ İNŞA VE ENTEGRE SANAYİNİN SEKTÖR ANALİZİ DURUMU .....	113
7.1. Giriş.....	113
7.2. İşletmelerin Yerleşim Yerleri ve Özellikleri.....	117
7.3. Sektörde Kapasite Kullanım Oranı .....	117
7.4. İşletmelerin Talep İle İlgili Beklentileri .....	118
7.5. Sektördeki İşletmelerin İstihdam Kapasitesi .....	119
7.6. İşletmelerin Kullandığı Makinaların Yaşı, Temin Şekli ve Teknolojinin Kaynağı.....	119
7.7. İşletmelerin Müşteri Tercihlerinin Nedeni ve Fuarlara Katılım Hakkındaki Görüşleri ..	119
7.8. İşletmelerin Pazarlama Birimi Kriteri.....	120
7.9. İşletmelerin Pazarlama Faaliyetleri ve Fiyat Açısından Yurt İçi Rekabet Gücü Hakkındaki Görüşleri .....	120
7.10. Sektördeki İşletmelerin Yurt Dışı Rekabet Gücü Hakkındaki Görüşleri.....	121
7.11. İşletmelerin Gelişmiş İşletme Araçlarını Kullanma ve Ar-Ge Kaynağı Hakkındaki Görüşleri Kriteri .....	121
7.12. İşletmelerin Üniversiteler İle İşbirliği Hakkındaki Görüşleri Kriteri .....	121
7.13. İşletmelerin İlk Yatırım ve Sonraki Yatırım Finansmanları Hakkındaki Görüşleri Kriteri .....	121

7.14. İşletmelerin Devlet Teşviğinden Yararlanmama Nedenleri Hakkındaki Görüşleri.....	122
7.15. İşletmelerin Kümelenme Temayülleri ve Potansiyeli.....	122
7.16. İşletmelerin Bürokratik Destek Hakkındaki Görüşleri Kriteri.....	122
7.17. İşletmelerin Esnek Üretim ve Yabancı Ortak Özendirilmesi Konusundaki Görüşleri ..	122
8. BATI KARADENİZ BÖLGESİ GEMİ İNŞA VE ENTEGRE SANAYİ ANKET UYGULAMASI SONUÇLARI VE DEĞERLENDİRMESİ.....	123
9. BATI KARADENİZ BÖLGESİNDE YER ALAN İŞLETMERİN BENZERLİK VE FARKLILIK GÖSTEREN ÖZELLİKLERİNİN ANALİZİ.....	258
9.1. İşletmelerin Avrupa Birliği İle Gümrük Birliği Unsurlarının Benzerlik ve Farklılık Durumlarının Çok Boyutlu Ölçekleme Analizi İle Değerlendirme Sonuçları.....	258
9.2. İşletmelerin Dış Ticaret Durumu ve Fiyat Unsurlarının Benzerlik ve Farklılık Durumlarının Çok Boyutlu Ölçekleme Analizi İle Değerlendirme Sonuçları.....	260
9.3. İşletmelerin Yatırım Finansmanı, Kredi Kullanımı ve Teşvik Unsurlarının Benzerlik ve Farklılık Durumlarının Çok Boyutlu Ölçekleme Analizi İle Değerlendirme Sonuçları .....	262
9.4. İşletmelerin Genel Yapılarına Ait Unsurların Benzerlik ve Farklılık Durumlarının Çok Boyutlu Ölçekleme Analizi İle Değerlendirme Sonuçları.....	265
9.5. İşletmelerin İstihdam ve Çalışma Hayatlarına Ait Unsurların Benzerlik ve Farklılık Durumlarının Çok Boyutlu Ölçekleme Analizi İle Değerlendirme Sonuçları.....	268
9.6. İşletmelerin Tedarikler, Satış ve Pazarlama Unsurlarının Benzerlik ve Farklılık Durumlarının Çok Boyutlu Ölçekleme Analizi İle Değerlendirme Sonuçları.....	270
9.7. Sektör Analizi İle Tespit Edilen İşletmelere Ait Önemli Bulgular .....	273
10. BATI KARADENİZ GEMİ İNŞA VE ENTEGRE SANAYİ SEKTÖRÜNÜN GELECEĞİ, SONUÇ VE ÖNERİLER .....	282
10.1. Ahşap Gemi İnşa.....	283
10.2. Çelik ve Diğer Gemi İnşa .....	285
11. KAYNAKÇA.....	287
EK 1: SEKTÖR ŞİRKETLERİ VE ÇALIŞANLARINA UYGULANAN ANKET SONUÇLARININ ANALİZİ .....	292
EK-2: SEKTÖR ŞİRKETLERİ VE ÇALIŞANLARINA UYGULANAN ANKET .....	358

## ŞEKİLLER DİZİNİ

Şekil 1. 1. Ülke Grupları İtibariyle 2011-2013 Yılı Büyüme Oranları (Yüzde) .....	30
Şekil 1. 2. Ülke Grupları İtibariyle 2010-2012 Dönemi İşsizlik Oranları (Yüzde) .....	34
Şekil 1. 3. OECD Ülkeleri Borç Stokundaki Gelişmeler .....	35
Şekil 1. 4. İtalya İspanya ve Avro Bölgesi Borç Stoku/GSYH (2007=100).....	37
Şekil 1. 5. Dünya Mal ve Hizmet Ticaret Hacmi (%).....	38
Şekil 1. 6. Dönemler İtibariyle Büyüme Oranları .....	42
Şekil 1. 7. İhracatın Ana Mal Gruplarına Göre Dağılımı.....	44
Şekil 1. 8. İthalatın Ana Mal Gruplarına Göre Dağılımı.....	46
Şekil 1. 9. Cari İşlemler Açığı.....	47
Şekil 1. 10. Toplam İstihdam(Bin Kişi) .....	50
Şekil 1. 11. Türkiye’de Yıllar İtibariyle İşsizlik Oranları(%) .....	51
Şekil 1. 12. Enflasyon Tahminleri.....	52
Şekil 1. 13. Tüketici Fiyat Endeksindeki Gelişmeler(%).....	53
Şekil 1. 14. Türkiye’nin Bütçe Açığı ve Borç Stoku .....	55
Şekil 1. 15. Toplam Dış Borç Stoku/GSYH (Yüzde) .....	56
Şekil 1. 16. Dönemler İtibariyle Türkiye’nin Bütçe Açığı.....	57
Şekil 4. 1. Kdz. Ereğli Tersaneleri 2006-2012 İhraç Rakamları .....	102
Şekil 5. 1. Filyos Limanı Yerleşim Planı (BAKKA) .....	108
Şekil 5. 2. Filyos Limanı Hinterlandı (BAKKA) .....	109
Şekil 8. 1. İşletmelerin Faaliyet Yeri Grafiği .....	124
Şekil 8. 2. İşletmelerin Konumları Grafiği.....	125
Şekil 8. 3. İşletmelerin İmalat Türleri Grafiği.....	128
Şekil 8. 4. İşletmelerin Hukuki Yapıları Grafiği .....	134
Şekil 8. 5. İşletmelerin Faaliyet Süreleri Grafiği .....	138
Şekil 8. 6. İşletmelerin Sektöre Giriş Sebepleri Grafiği.....	143
Şekil 8. 7. İşletmelerin Denizcilik Sektör Dışındaki Faaliyetleri Grafiği .....	148
Şekil 8. 8. İşletmelerde Üretilen Ürünlerle Grafiği.....	149
Şekil 8. 9. İşletmelerin İl Dışında Üretimleri Grafiği .....	150
Şekil 8. 10. İşletmelerin Son Beş Yılda Sırası İptalleri Grafiği .....	151
Şekil 8. 11. İşletmelerin Tam Kapasitede Çalışmama Nedenleri Grafiği .....	152
Şekil 8. 12. Dünya Piyasalarına Göre Girdi Fiyatları Grafiği .....	153
Şekil 8. 13. İşletmelerin Ana Girdi Temini Grafiği .....	155

Şekil 8. 14. İşletmelerin Son Beş Yıldaki Girdi Fiyatları Grafiği.....	156
Şekil 8. 15. İşletmelerin Son Beş Yıldaki Ürün Fiyatları Grafiği.....	158
Şekil 8. 16. İşletmelerin Talep Beklentisi Grafiği.....	159
Şekil 8. 17. İşletmelere Göre Rekabet İçin Gerekli Olan Faaliyet Grafiği .....	161
Şekil 8. 18. Enerji Girdisi Konusunda Karşılaşılan Sorunlar Grafiği .....	162
Şekil 8. 19. Kümelenme Yeteneği ve Potansiyeli Grafiği.....	163
Şekil 8. 20. İşletmelerin İstihdam Kapasitesi Grafiği .....	165
Şekil 8. 21. İşletmelerin Kalifiye Personel Bulmakta Karşılaştığı Zorluklar Grafiği .....	170
Şekil 8. 22. Çalışanların Eğitim Durumu Grafiği.....	171
Şekil 8. 23. Çalışanlara Ödenen Brüt Ücret Grafiği.....	173
Şekil 8. 24. Hizmet İçi Eğitim Uygulamaları Grafiği .....	174
Şekil 8. 25. İşletmeden Ayrılan Personelin Çalışma Alanı Grafiği .....	175
Şekil 8. 26. Üretim Miktarını Belirleme Kriterleri Grafiği .....	176
Şekil 8. 27. Fuarlara Katılım Grafiği.....	177
Şekil 8. 28. Pazarlama Birimi Grafiği.....	178
Şekil 8. 29. Pazarlama Biriminde Çalışan Sayısı Grafiği .....	179
Şekil 8. 30. Pazarlama Biriminde Çalışanların Eğitim Durumu Grafiği.....	180
Şekil 8. 31. Yurtdışı Tanıtma Faaliyetleri Grafiği .....	181
Şekil 8. 32. Ürünlerin Pazarlanması Grafiği .....	182
Şekil 8. 33. Son 5 Yılda Yapılan İhracat Faaliyeti Grafiği .....	183
Şekil 8. 34. Kullanılan Taşıma Sistemi Grafiği .....	184
Şekil 8. 35. Ekonomik Değişkenleri Belirleme Grafiği .....	185
Şekil 8. 36. Müşterilerin Tercih Sebebi Grafiği .....	186
Şekil 8. 37. İşletmelerin E-Ticaret Faaliyetleri Grafiği.....	187
Şekil 8. 38. Ürün Fiyatı Belirleme Grafiği.....	188
Şekil 8. 39. İşletmenin Pazarlama Faaliyetlerinde Yurt İçi Rekabet Gücü Grafiği .....	189
Şekil 8. 40. İşletmenin Ürün Çeşidi Bakımından Yurt İçi Rekabet Gücü Grafiği .....	190
Şekil 8. 41. İşletmenin Ürün Fiyatı Bakımından Yurt İçi Rekabet Gücü Grafiği.....	191
Şekil 8. 42. İşletmenin Ürün Kalitesi Bakımından Yurt İçi Rekabet Gücü Grafiği.....	192
Şekil 8. 43. İşletmenin Satış Sonrası Hizmetler Bakımından Yurt İçi Rekabet Gücü Grafiği.....	193
Şekil 8. 44. İşletmenin Organizasyon Yapısı Bakımından Yurt İçi Rekabet Gücü Grafiği.....	194
Şekil 8. 45. İşletmenin İşgücü Maliyeti Bakımından Yurt İçi Rekabet Gücü Grafiği .....	195
Şekil 8. 46. İşletmenin Nitelikli İşgücü Bakımından Yurt İçi Rekabet Gücü Grafiği .....	196



Şekil 8. 47. İşletmenin Pazarlama Faaliyetlerinde Yurt Dışı Rekabet Gücü Grafiği .....	197
Şekil 8. 48. İşletmenin Pazarlama Faaliyetlerinde Yurt Dışı Rekabet Gücü Grafiği .....	198
Şekil 8. 49. İşletmenin Ürün Fiyatı Bakımından Yurt Dışı Rekabet Gücü Grafiği .....	199
Şekil 8. 50. İşletmenin Ürün Kalitesi Bakımından Yurt Dışı Rekabet Gücü Grafiği .....	200
Şekil 8. 51. İşletmenin Satış Sonrası Sunulan Hizmetler Bakımından Yurt Dışı Rekabet Gücü Grafiği .....	201
Şekil 8. 52. İşletmenin Organizasyon Yapısı Bakımından Yurt Dışı Rekabet Gücü Grafiği .....	202
Şekil 8. 53. İşletmenin İşgücü Maliyeti Bakımından Yurt Dışı Rekabet Gücü Grafiği .....	203
Şekil 8. 54. İşletmenin Nitelikli İşgücü Bakımından Yurt Dışı Rekabet Gücü Grafiği .....	204
Şekil 8. 55. İşletmelerde Kullanılan Makine ve Teçhizatın Yaş Grafiği .....	205
Şekil 8. 56. İşletmelerde Kullanılan Makine ve Teçhizatın Teknoloji Grafiği .....	206
Şekil 8. 57. İşletmelerde Kullanılan Makinelerin Temin Durumu Grafiği .....	207
Şekil 8. 58. İşletmelerde Kullanılan Teknolojinin Temin Durumu Grafiği .....	208
Şekil 8. 59. İşletmelerde Kullanılan Teknolojik Araçlar Grafiği .....	209
Şekil 8. 60. İşletmelerde Yapılan Araştırma Faaliyetleri Grafiği .....	210
Şekil 8. 61. İşletmelerin Ar-Ge Desteğinin Alındığı Birim Grafiği .....	211
Şekil 8. 62. İşletmelerin Ar-Ge Harcamaları Grafiği .....	213
Şekil 8. 63. İşletmelerde Yapılan Yenilik Çalışmaları Grafiği .....	214
Şekil 8. 64. İşletmelerin Üniversitelerle İşbirliği Grafiği .....	215
Şekil 8. 65. İşletmelerin Üniversitelerle İşbirliği Memnuniyeti Grafiği .....	216
Şekil 8. 66. İşletmelerin Patent Başvurusu Grafiği .....	217
Şekil 8. 67. İşletmelerin Kalite Kontrol Birimi Grafiği .....	218
Şekil 8. 68. İşletmelerin Marka veya Marka Çalışması Grafiği .....	219
Şekil 8. 69. İşletmelerin İlk Yatırım Finansmanı Grafiği .....	220
Şekil 8. 70. İşletmelerin sonraki Yatırım Finansmanı Grafiği .....	221
Şekil 8. 71. İşletmelerin Yabancı Bankalardan Kredileri Grafiği .....	222
Şekil 8. 72. Faaliyet Gerçekleştirilen Yabancı Sermayeli Ülke Grafiği .....	223
Şekil 8. 73. Kredi Ödemelerinde Zorluk Grafiği .....	224
Şekil 8. 74. İşletmelerin Kredi Alma Amacı Grafiği .....	225
Şekil 8. 75. İşletmelerin Gelecekte Alınması Planlanan Kredi Amacı Grafiği .....	226
Şekil 8. 76. Devlet Teşviki Grafiği .....	227
Şekil 8. 77. İşletmelerin Teşviklerden Yararlanamaması Grafiği .....	228
Şekil 8. 78. İşletmelerin Avrupa Birliği Teknolojisini İzlemeleri Grafiği .....	229
Şekil 8. 79. Tüketicinin Korunması Hakkındaki Kanun İle İlgili Bilgi Seviyesi Grafiği .....	230

Şekil 8. 80. Tüketicinin Korunması Kanun’unda Sonra Şikâyetler Grafiği.....	231
Şekil 8. 81. AB Sanayi Mevzuatından Sonra Mali Açıdan İmalat Grafiği .....	232
Şekil 8. 82. AB Sanayi Mevzuatına Göre Mamulün İşareti Grafiği .....	234
Şekil 8. 83. ISO 9000 Standart Belgesi Grafiği .....	235
Şekil 8. 84. ISO 14000 Çevre Standartları Hakkında Bilgi Seviyesi Grafiği .....	236
Şekil 8. 85. Faaliyetler Sonucu Ortaya Çıkan Atık Türleri Grafiği .....	238
Şekil 8. 86. Kullanılan Arıtma Tesisi Grafiği .....	239
Şekil 8. 87. İşletmelerin Üretimini Olumsuz Yönde Etkileyen Altyapı Hizmetleri Grafiği .....	240
Şekil 8. 88. Kooperatif ve Benzeri Yapılanmalara Katılım Grafiği .....	241
Şekil 8. 89. Hammadde Temininde Güçlük Grafiği.....	242
Şekil 8. 90. Diğer Bölgelerden Girdi Temin Grafiği.....	243
Şekil 8. 91. Bürokratik Destek Grafiği.....	244
Şekil 8. 92. Kamu Kuruluşlarından Beklenen Kolaylıklar Grafiği .....	245
Şekil 8. 93. Destek Beklenen Kurumlar Grafiği .....	246
Şekil 8. 94. Kurumlardan Beklentilerin Gerçekleşmesi Grafiği .....	247
Şekil 8. 95. Yeni Yatırım Planı Grafiği.....	248
Şekil 8. 96. Yeni Yatırım Şekli Grafiği.....	249
Şekil 8. 97. Faydalanılan KOSGEB Çalışmaları Grafiği .....	250
Şekil 8. 98. Kayıt Dışı Üretim Grafiği .....	251
Şekil 8. 99. Ruhsat ve İzin İşlemlerinde Mahalli İdarelere Yetki Grafiği.....	252
Şekil 8. 100. Bölgede Yaşanan Krizin Etkilerini Azaltmak İçin Diğer Ürün İmalatına İzin Grafiği.....	253
Şekil 8. 101. Yabancı Ortaklıkları Özendirme Grafiği .....	254
Şekil 8. 102. AB İş Kanunu ve Güvenliği Mevzuatına İlişkin Yapılan Yenilikler Grafiği .....	255
Şekil 8. 103. Tersanelere Karşı Sosyal Tepki Grafiği.....	256
Şekil 8. 104. Görüş ve Öneriler Grafiği .....	257
Şekil 9. 1. Değişken (Avrupa Birliği ile Gümrük Birliği unsurlarından) Koordinatlarının İki Boyutlu Uzayda Gösterimi .....	259
Şekil 9. 2. Değişken (İşletmelerin Dış Ticaret Durumu ve Fiyat Durumlarını Belirleyen Unsurlar) Koordinatlarının İki Boyutlu Uzayda Gösterimi .....	261
Şekil 9. 3. Değişken (İşletmelerin Yatırım Finansmanı, Kredi Kullanımı ve Teşvik Unsurları) Koordinatlarının İki Boyutlu Uzayda Gösterimi .....	264
Şekil 9. 4. Değişken Koordinatların İki Boyutlu Uzayda Gösterimi .....	267
Şekil 9. 5. Değişken (İşletmelerin İstihdam ve Çalışma Hayatlarına Ait Unsurlar) Koordinatlarının İki Boyutlu Uzayda Gösterimi.....	269

Şekil 9. 6. Değişken (İşletmelerin Tedarikler, Satış ve Pazarlama Unsurları) Koordinatlarının İki Boyutlu Uzayda Gösterimi .....	272
Şekil 10. 1. Türkiye Genelindeki 71 Adet Tersanenin Bölgelere Göre Dağılımı .....	282

## TABLolar DİZİNİ

Tablo 1. 1. PIIGS Ülkeleri* Kredi Notları (Fitch Ratings *Portekiz, İtalya, İrlanda, Yunanistan, İspanya) .....	36
Tablo 1. 2. Türkiye'nin Makroekonomik Göstergeleri .....	40
Tablo 1. 3. Cari İşlemler Hesabı .....	48
Tablo 2. 1. Dünya Filo Gelişimi (Milyon DWT) .....	61
Tablo 2. 2. Global Orta Düzey Gelir Sınıfı .....	62
Tablo 2. 3. Konteynerle Ticaret Talep ve Tahminleri .....	64
Tablo 2. 4. Türkiye İle Dünya ve Yunanistan'ın Filo Karşılaştırması .....	65
Tablo 2. 5. Türk Deniz Ticaret Filosunun Genel Yaş Ortalaması (150 GT ve üzeri) .....	68
Tablo 3. 1. Yeni Gemi İnşa Sanayinde Mukayeseli Üstünlükler Analizi .....	78
Tablo 3. 2. Ürün Tipi Gemilerin İnşasında Mukayeseli Üstünlükler Analizi .....	79
Tablo 3. 3. Butik Tipi Gemilerin İnşasında Mukayeseli Üstünlükler Analizi .....	79
Tablo 3. 4. Tersanelerde İşçilik Ücretleri .....	80
Tablo 8. 1. İşletmelerin Faaliyet Yeri İle İlgili Frekans Değerleri .....	123
Tablo 8. 2. İşletmelerin Konumları İle İlgili Frekans Değerleri .....	124
Tablo 8. 3. İşletmelerin İmalat Türleri İle İlgili Frekans Değerleri .....	128
Tablo 8. 4. İşletmelerin Hukuki Yapıları İle İlgili Frekans Değerleri .....	133
Tablo 8. 5. İşletmelerin Faaliyet Süreleri İle İlgili Frekans Değerleri .....	138
Tablo 8. 6. İşletmelerin Sektöre Giriş Sebepleri İle İlgili Frekans Değerleri .....	142
Tablo 8. 7. İşletmelerin Denizcilik Sektör Dışındaki Faaliyetleri İle İlgili Frekans Değerleri ....	147
Tablo 8. 8. İşletmelerde Üretilen Ürünlerle İle İlgili Frekans Değerleri .....	149
Tablo 8. 9. İşletmelerin İl Dışında Üretimleri İle İlgili Frekans Değerleri .....	150
Tablo 8. 10. İşletmelerin Son Beş Yıldaki Sipariş İptalleri İle İlgili Frekans Değerleri .....	151
Tablo 8. 11. İşletmelerin Tam Kapasitede Çalışmama Nedenleri İle İlgili Frekans Değerleri ....	152
Tablo 8. 12. Dünya Piyasalarına Göre Girdi Fiyatları İle İlgili Frekans Değerleri .....	153
Tablo 8. 13. İşletmelerin Ana Girdi Temini İle İlgili Frekans Değerleri .....	155
Tablo 8. 14. İşletmelerin Son Beş Yıldaki Girdi Fiyatları İle İlgili Frekans Değerleri .....	156
Tablo 8. 15. İşletmelerin Son Beş Yıldaki Ürün Fiyatları İle İlgili Frekans Değerleri .....	158
Tablo 8. 16. İşletmelerin Talep Beklentisi İle İlgili Frekans Değerleri .....	159
Tablo 8. 17. İşletmelere Göre Rekabet İçin Gerekli Olan Faaliyet İle İlgili Frekans Değerleri ..	160
Tablo 8. 18. Enerji Girdisi Konusunda Karşılaşılan Sorunlar İle İlgili Frekans Değerleri .....	162
Tablo 8. 19. Kümelenme Yeteneği ve Potansiyeli İle İlgili Frekans Değerleri .....	163

Tablo 8. 20. İşletmelerin İstihdam Kapasitesi İle İlgili Frekans Değerleri .....	164
Tablo 8. 21. İşletmelerin Kalifiye Personel Bulmakta Karşılaştığı Zorluklarla İle İlgili Frekans Değerleri.....	170
Tablo 8. 22. Çalışanların Eğitim Durumu İle İlgili Frekans Değerleri .....	171
Tablo 8. 23. Çalışanlara Ödenen Brüt Ücret İle İlgili Frekans Değerleri .....	172
Tablo 8. 24. Hizmet İçi Eğitim Uygulamaları İle İlgili Frekans Değerleri.....	174
Tablo 8. 25. İşletmeden Ayrılan Personelin Çalışma Alanı İle İlgili Frekans Değerleri .....	175
Tablo 8. 26. Üretim Miktarını Belirleme Kriterleri İle İlgili Frekans Değerleri.....	176
Tablo 8. 27. Fuarlara Katılım İle İlgili Frekans Değerleri .....	177
Tablo 8. 28. Pazarlama Birimi İle İlgili Frekans Değerleri.....	178
Tablo 8. 29. Pazarlama Biriminde Çalışan Sayısı İle İlgili Frekans Değerleri .....	179
Tablo 8. 30. Pazarlama Biriminde Çalışanların Eğitim Durumu İle İlgili Frekans Değerleri .....	180
Tablo 8. 31. Yurtdışı Tanıtma Faaliyetleri İle İlgili Frekans Değerleri .....	181
Tablo 8. 32. Ürünlerin Pazarlanması İle İlgili Frekans Değerleri .....	182
Tablo 8. 33. Son 5 Yılda Yapılan İhracat Faaliyeti İle İlgili Frekans Değerleri.....	183
Tablo 8. 34. Kullanılan Taşıma Sistemi İle İlgili Frekans Değerleri .....	184
Tablo 8. 35. Ekonomik Değişkenleri Belirleme İle İlgili Frekans Değerleri .....	185
Tablo 8. 36. Müşterilerin Tercih Sebebi İle İlgili Frekans Değerleri.....	186
Tablo 8. 37. İşletmelerin E-Ticaret Faaliyetleri İle İlgili Frekans Değerleri .....	187
Tablo 8. 38. Ürün Fiyatı Belirleme İle İlgili Frekans Değerleri.....	188
Tablo 8. 39. İşletmenin Pazarlama Faaliyetlerinde Yurt İçi Rekabet Gücü İle İlgili Frekans Değerleri.....	189
Tablo 8. 40. İşletmenin Ürün Çeşidi Bakımından Yurt İçi Rekabet Gücü İle İlgili Frekans Değerleri.....	190
Tablo 8. 41. İşletmenin Ürün Fiyatı Bakımından Yurt İçi Rekabet Gücü İle İlgili Frekans Değerleri.....	191
Tablo 8. 42. İşletmenin Ürün Kalitesi Bakımından Yurt İçi Rekabet Gücü İle İlgili Frekans Değerleri.....	192
Tablo 8. 43. İşletmenin Satış Sonrası Hizmetler Bakımından Yurt İçi Rekabet Gücü İle İlgili Frekans Değerleri.....	193
Tablo 8. 44. İşletmenin Organizasyon Yapısı Bakımından Yurt İçi Rekabet Gücü İle İlgili Frekans Değerleri.....	194
Tablo 8. 45. İşletmenin İşgücü Maliyeti Bakımından Yurt İçi Rekabet Gücü İle İlgili Frekans Değerleri.....	195
Tablo 8. 46. İşletmenin Nitelikli İşgücü Bakımından Yurt İçi Rekabet Gücü İle İlgili Frekans Değerleri.....	196

Tablo 8. 47. İşletmenin Pazarlama Faaliyetlerinde Yurt Dışı Rekabet Gücü İle İlgili Frekans Değerleri.....	197
Tablo 8. 48. İşletmenin Pazarlama Faaliyetlerinde Yurt Dışı Rekabet Gücü İle İlgili Frekans Değerleri.....	198
Tablo 8. 49. İşletmenin Ürün Fiyatı Bakımından Yurt Dışı Rekabet Gücü İle İlgili Frekans Değerleri.....	199
Tablo 8. 50. İşletmenin Ürün Kalitesi Bakımından Yurt Dışı Rekabet Gücü İle İlgili Frekans Değerleri.....	200
Tablo 8. 51. İşletmenin Satış Sonrası Sunulan Hizmetler Bakımından Yurt Dışı Rekabet Gücü İle İlgili Frekans Değerleri .....	201
Tablo 8. 52. İşletmenin Organizasyon Yapısı Bakımından Yurt Dışı Rekabet Gücü İle İlgili Frekans Değerleri .....	202
Tablo 8. 53. İşletmenin İşgücü Maliyeti Bakımından Yurt Dışı Rekabet Gücü İle İlgili Frekans Değerleri .....	203
Tablo 8. 54. İşletmenin Nitelikli İşgücü Bakımından Yurt Dışı Rekabet Gücü İle İlgili Frekans Değerleri .....	204
Tablo 8. 55. İşletmelerde Kullanılan Makine ve Teçhizatın Yaşı İle İlgili Frekans Değerleri ....	205
Tablo 8. 56. İşletmelerde Kullanılan Makine ve Teçhizatın Teknolojisi İle İlgili Frekans Değerleri.....	206
Tablo 8. 57. İşletmelerde Kullanılan Makinelerin Temin Durumu İle İlgili Frekans Değerleri ..	207
Tablo 8. 58. İşletmelerde Kullanılan Teknolojinin Temin Durumu İle İlgili Frekans Değerleri .	208
Tablo 8. 59. İşletmelerde Kullanılan Teknolojik Araçlar İle İlgili Frekans Değerleri.....	209
Tablo 8. 60. İşletmelerde Yapılan Araştırma Faaliyetleri İle İlgili Frekans Değerleri .....	210
Tablo 8. 61. İşletmelerin Ar-Ge Desteğinin Alındığı Birim İle İlgili Frekans Değerleri.....	211
Tablo 8. 62. İşletmelerin Ar-Ge Harcamaları İle İlgili Frekans Değerleri.....	212
Tablo 8. 63. İşletmelerde Yapılan Yenilik Çalışmaları İle İlgili Frekans Değerleri .....	213
Tablo 8. 64. İşletmelerin Üniversitelerle İşbirliği İle İlgili Frekans Değerleri .....	214
Tablo 8. 65. İşletmelerin Üniversitelerle İşbirliği Memnuniyeti İle İlgili Frekans Değerleri.....	215
Tablo 8. 66. İşletmelerin Patent Başvurusu İle İlgili Frekans Değerleri .....	216
Tablo 8. 67. İşletmelerin Kalite Kontrol Birimi İle İlgili Frekans Değerleri .....	217
Tablo 8. 68. İşletmelerin Marka veya Marka Çalışması İle İlgili Frekans Değerleri.....	218
Tablo 8. 69. İşletmelerin İlk Yatırım Finansmanı İle İlgili Frekans Değerleri .....	219
Tablo 8. 70. İşletmelerin sonraki Yatırım Finansmanı İle İlgili Frekans Değerleri .....	221
Tablo 8. 71. İşletmelerin Yabancı Bankalardan Kredileri İle İlgili Frekans Değerleri.....	222
Tablo 8. 72. Faaliyet Gerçekleştirilen Yabancı Sermayeli Ülke İle İlgili Frekans Değerleri .....	223
Tablo 8. 73. Kredi Ödemelerinde Zorluk İle İlgili Frekans Değerleri .....	224

Tablo 8. 74. İşletmelerin Kredi Alma Amacı İle İlgili Frekans Değerleri .....	225
Tablo 8. 75. İşletmelerin Gelecekte Alınması Planlanan Kredi Amacı İle İlgili Frekans Değerleri.....	226
Tablo 8. 76. Devlet Teşviki İle İlgili Frekans Değerleri .....	227
Tablo 8. 77. İşletmelerin Teşviklerden Yararlanamaması İle İlgili Frekans Değerleri.....	228
Tablo 8. 78. İşletmelerin Avrupa Birliği Teknolojisini İzlemeleri İle İlgili Frekans Değerleri...	229
Tablo 8. 79. Tüketicinin Korunması Hakkındaki Kanun İle İlgili Bilgi Seviyesi Frekans Değerleri.....	230
Tablo 8. 80. Tüketicinin Korunması Kanun’unda Sonra Şikâyetler İle İlgili Frekans Değerleri	231
Tablo 8. 81. AB Sanayi Mevzuatından Sonra Mali Açından İmalat İle İlgili Frekans Değerleri..	232
Tablo 8. 82. AB Sanayi Mevzuatına Göre Mamulün İşareti İle İlgili Frekans Değerleri .....	233
Tablo 8. 83. ISO 9000 Standart Belgesi İle İlgili Frekans Değerleri .....	235
Tablo 8. 84. ISO 14000 Çevre Standartları Hakkında Bilgi Seviyesi İle İlgili Frekans Değerleri.....	236
Tablo 8. 85. Faaliyetler Sonucu Ortaya Çıkan Atık Türleri İle İlgili Frekans Değerleri .....	237
Tablo 8. 86. Kullanılan Arıtma Tesisi İle İlgili Frekans Değerleri .....	238
Tablo 8. 87. İşletmelerin Üretimini Olumsuz Yönde Etkileyen Altyapı Hizmetleri İle İlgili Frekans Değerleri.....	240
Tablo 8. 88. Kooperatif ve Benzeri Yapılanmalara Katılım İle İlgili Frekans Değerleri.....	241
Tablo 8. 89. Hammadde Temininde Güçlük İle İlgili Frekans Değerleri .....	242
Tablo 8. 90. Diğer Bölgelerden Girdi Temin İle İlgili Frekans Değerleri .....	243
Tablo 8. 91. Bürokratik Destek İle İlgili Frekans Değerleri .....	244
Tablo 8. 92. Kamu Kuruluşlarından Beklenen Kolaylıklar İle İlgili Frekans Değerleri.....	245
Tablo 8. 93. Destek Beklenen Kurumlar İle İlgili Frekans Değerleri .....	246
Tablo 8. 94. Kurumlardan Beklentilerin Gerçekleşmesi İle İlgili Frekans Değerleri .....	247
Tablo 8. 95. Yeni Yatırım Planı İle İlgili Frekans Değerleri .....	248
Tablo 8. 96. Yeni Yatırım Şekli İle İlgili Frekans Değerleri .....	249
Tablo 8. 97. Faydalanılan KOSGEB Çalışmaları İle İlgili Frekans Değerleri.....	250
Tablo 8. 98. Kayıt Dışı Üretim İle İlgili Frekans Değerleri .....	251
Tablo 8. 99. Ruhsat ve İzin İşlemlerinde Mahalli İdarelere Yetki İle İlgili Frekans Değerleri ...	252
Tablo 8. 100. Bölgede Yaşanan Krizin Etkilerini Azaltmak İçin Diğer Ürün İmalatına İzin İle İlgili Frekans Değerleri.....	253
Tablo 8. 101. Yabancı Ortaklıkları Özendirme İle İlgili Frekans Değerleri .....	254
Tablo 8. 102. AB İş Kanunu ve Güvenliği Mevzuatına İlişkin Yapılan Yenilikler İle İlgili Frekans Değerleri.....	255

Tablo 8. 103. Tersanelere Karşı Sosyal Tepki İle İlgili Frekans Değerleri.....	256
Tablo 8. 104. Görüş ve Öneriler İle İlgili Frekans Değerleri .....	257
Tablo 9. 1. İki Boyut İçin Hesaplanan Koordinatlar .....	258
Tablo 9. 2. Uyum ve Güvenilirlik .....	260
Tablo 9. 3. İki Boyut İçin Hesaplanan Koordinatlar .....	261
Tablo 9. 4. Uyum ve Güvenilirlik .....	262
Tablo 9. 5. İki Boyut İçin Hesaplanan Koordinatlar .....	263
Tablo 9. 6. Uyum ve Güvenilirlik .....	264
Tablo 9. 7. İki Boyut İçin Hesaplanan Koordinatlar .....	266
Tablo 9. 8. Uyum ve Güvenilirlik .....	267
Tablo 9. 9. İki Boyut İçin Hesaplanan Koordinatlar .....	268
Tablo 9. 10. Uyum ve Güvenilirlik .....	270
Tablo 9. 11. İki Boyut İçin Hesaplanan Koordinatlar .....	271
Tablo 9. 12. Uyum ve Güvenilirlik .....	272





## ÖNSÖZ

Denizcilik faaliyetleri üç tarafı denizlerle çevrili Anadolu coğrafyasında kurulan her devlet için stratejik, ekonomik ve kültürel bir anlam taşımaktadır. Batı Karadeniz bölgesi Paflagonyalılar, Cenevizliler, Bizanslılar, Osmanlı İmparatorluğu ve Türkiye Cumhuriyeti için denizcilik faaliyetlerinin yürütüldüğü önemli bölgeler arasında yer almıştır. Denizcilik faaliyetleri ile gemi inşa sanayiinin kurulması, bölgede paralel bir gelişme süreci izlemiştir. Bölgenin bitki örtüsü ile uyumlu ahşap gemi üretimi, Batı Karadeniz bölgesini diğer gemi inşa bölgelerinden ayırmıştır. Bu yönü ile Batı Karadeniz, ülkenin hatta dünyanın en kaliteli ahşap gemilerinin yapıldığı bölge olarak konumlanmıştır.

Dünyada üretim hacminin her geçen gün artmasıyla birlikte ürünlerin hedefine ulaştırılması, zaman, işgücü ve maliyet kaybının engellenmesi açısından üzerinde önemle durulması gereken konuların başında gelmektedir. Sektörün, hammadde ve ürün iletimini sağlamak amacıyla deniz taşımacılığını daha fazla tercih etmesi, üç tarafı denizlerle çevrili olan ülkemizin konuya çok daha fazla hassasiyetle yaklaşmasını beraberinde getirmektedir. Özellikle ülkemizin ticaret merkezlerine yakınlığı ve sahip olduğu liman yapımına müsait kıyı yerleşimleriyle ön plana çıkan Batı Karadeniz Bölgesi kalkınma ve ilerleme açısından, üniversiteler, sivil toplum kuruluşları, ajanslar ve bölge halkı işbirliğini zorunlu kılmaktadır. Bu sebeplerden dolayı, Bartın Üniversitesi ve Batı Karadeniz Kalkınma Ajansı (BAKKA) işbirliğinde “Batı Karadeniz I. ve II. Gemi İnşa ve Entegre Sanayi Çalıştayı” gerçekleştirilmiştir.

Bartın ve çevresinin bu alanda geçmişten gelen tecrübesi, gemi inşa ve entegre sanayiye potansiyel bir altyapı oluşturacak şekilde sahip olduğu taşımacılığa ve gemi üretimine zemin hazırlayan nehir ve sahil yerleşimleri bölgenin kalkınmasına destek olacak özel ve tüzel kişiler adına büyük bir güç kaynağı oluşturmaktadır. Dünya deniz ticaretinin gelişimi ile paralel olarak büyüyen Türk deniz ticaretinin, bölgenin bu potansiyelinden faydalanmasını göz ardı etmek mümkün olmamaktadır. Bu bağlamda sektörün ve mevcut sanayinin durumu, küresel rekabetteki konumu, altyapı koşulları analiz edilmek suretiyle, kalkınma için gerekli ve yeterli destek ve teşvikin sağlanması, istihdam olanaklarının artırılması, bölgeye ve bölge halkına bu konuda güven telkin edilmesi öncelikli hedefler arasında yer almalıdır.

Bölgenin var olan kapasitesini tekrardan harekete geçirmek amacıyla gerçekleştirilen, sektörün ülkemiz ve dünya arenasında hak ettiği yere gelmesinde anahtar rol üstlenen Batı

Karadeniz Gemi İnşa ve Entegre Sanayi Sektör Analizi konulu proje söz konusu alana ışık tutacak ve sektörü daha ileriye taşıyacaktır.

# 1. DÜNYA ve TÜRKİYE EKONOMİSİNİN GENEL DEĞERLENDİRMESİ

## 1.1. Dünya Ekonomisi

Dünya anlaşılmadan Türkiye'yi anlamak hiç de kolay değildir. Ülkemizin ekonomik, siyasi, askeri, kültürel alanlarda mevcut durumuna ilişkin gerçekçi ve yararlı bir değerlendirme yapabilmek için, dünya ekonomisindeki genel durumu, değişim eğilimlerini, ülkelerin karşılıklı etkileşimlerini ve tüm bunların içinde Türkiye'nin konumunu anlamak zorundayız. Bu gereklilik; mevcut durum analizlerinde olduğu kadar, geçmişe dair değerlendirmelerimiz ve geleceğe ilişkin öngörülerimiz için de geçerlidir.

Dünya ekonomisini yönlendiren gelişmeleri; sosyo-ekonomik gelişmeler, yeni buluşlar, bilim ve teknoloji politikalarının muhtemel değişim senaryoları ve merkez ülkelerin diğer ülkeler karşısındaki konumlanışı ile gerçekçi bir şekilde değerlendirdiğimiz takdirde, hem dünyanın hem de ülkemizin geleceğine dair bir projeksiyon geliştirme şansına sahip olabiliriz.

Bugün henüz bebeklik döneminde olan ve dünyayı değiştirmesi beklenen tarihi bir sürece tanıklık etmekteyiz. Tek merkezli dünya ekonomisi çok merkezli bir yapılanmaya doğru dönüşmektedir (URL-21, 2012). Batı tanımı altında toplanan gelişmiş dünya ülkeleri (Amerika, Kanada, Batı Avrupa, Avustralya, Yeni Zelanda ve Japonya), gelişen dünya ülkeleri tarafından kuşatılmaktadır. Bu ülkelerin toplam nüfusları dünya nüfusunun büyük çoğunluğunu oluşturmaktadır ve ekonomik büyüme hızları son yıllarda gelişmiş dünyadan daha yüksektir. Bu ülkelerin ekonomik yükselişleri, küresel güç dengesinde belirgin bir kaymaya sebep olmaktadır. Dünyanın yegane hiper gücü olan ABD, küçülmüş bir dev olmayı sürdürmektedir. Dış politika başarısızlıklarının yanı sıra 2008'den bu yana yaşanan finansal kriz ABD'nin güç kaybını gündeme getirmiştir.

Çin'in dünyanın yeni hakim gücü, küresel ekonominin kurallarının hazırlayıcı ve uygulayıcısı olarak ABD'nin yerini alıp almayacağı bugün en fazla merak edilen konudur. Ayrıca önemli bir merak konusu da, Çin'in liberal, kapitalist ve demokratik dünya sistemiyle pürüzsüz bir şekilde entegre olup olmayacağı ile ilgilidir. Gelişmelerin yönü henüz tartışılmakla beraber, artık herkesin kesin olarak kabul ettiği bir diğer durum ise, yeni bir dünya düzeninin yapılanmakta olduğudur. Bu yenedünya düzeninin oluşumunda etkili olan faktörlerden biri 2008 Küresel Mali Kriz olduğu, artık her kes tarafından kabul görmüş bir gerçektir. Diğer taraftan bu olgunun ne zaman ve nasıl devrini tamamlayacağı konusu da ayrı bir merak konusudur.

### 1.1.1. Küresel Krizin Ortaya Çıkış Nedenleri ve Dünyadaki Gelişimi

Bugünkü küresel finansal krizin ve bunun tetiklediği küresel resesyonun kaynağı ABD'nin finans sektörüdür. Bu krizin geçmişte yaşanmış krizlerden en önemli farkı, klasik bir finans krizi olmaması, karmaşık ve yüksek hacimli türev ürünlerini kapsamamasıdır. Türev ürünler esas itibariyle firmaların bilanço dışı işlemleridir ve bu araçlar genel olarak finansal risklerin yönetilmesi için kullanılan ve aslında bir varlığın değerine bağlı olarak ortaya çıkarılan finansal araçlardır. Türev ürünlerinin yüksek hacmi, mali destek paketlerinin daha önce görülmemiş boyutlara çıkarılmasını zorunlu kılmıştır. Bu ürünlerin karmaşık yapısı paketlerin içeriğine ilişkin teknik zorlukların ortaya çıkmasına neden olmuştur. Bu tarz türev ürünlerin oluşturduğu balon ekonomilerin zincirleme etki yaparak bir finansal risk ortamı doğurması ve bu durumun reel kesime yansımaları kaçınılmaz olmuştur (URL-20, 2010). Amerikan finans sektörü üzerindeki denetim *Reagan* döneminden (1980-88) itibaren, basit bir ifade ile kaldırılmıştır. Bu denetimsizlik *George W. Bush* dönemi dahil, kriz baş gösterene kadar devam etmiştir. Denetimsizlik burada “*deregulation*”, yani “denetimin kaldırılması” anlamında kullanılmaktadır. Aslında ABD finans sektöründeki denetimin kaldırılmasını ve denetimsizliği daha ayrıntılı şekilde izah etmek gerekir. ABD finans sektöründe ipotek bankaları (*mortgage banks*), ticarî ve yatırım bankaları dahil, kriz öncesinde 10.000 kadar irili, ufaklı banka vardır. Bunların bazıları, (*City Bank*) hem ticarî banka hem yatırım bankası işlemleri yapıyordu. Yine müşterilerinin tasarruflarını sağlam ve kârlı varlıklara (*assets*), yani hisse senedi, bono, ipotekli krediler üzerine kurulmuş “türevler”e yatıran “zarara karşı tedbirli fonlar” (*hedge funds*) mevcuttu. *Hedge fund*'ların sayısı kriz öncesi 8.000 kadar olup yaklaşık toplam \$2 trilyonluk portföy ile çalışmaktaydılar. Şüphesiz yine bir çok özel kurum müşterileri için “değerli kağıt” alım satımı yapmaktaydı ve bunlar da finans sektörüne dâhildi (URL-7, 2012).

Küresel ekonomi, ilk işaretleri 2007 yılının ikinci çeyreğinde konut piyasasındaki bozulmalarla görülmeye başlayan, özellikle Eylül 2008'de ABD'nin besinci büyük yatırım bankası 158 yıllık finans devi Lehman Brothers'ın iflas etmesiyle şiddetini daha da arttıran, 1929 Ekonomik Buhranı'ndan bu yana yaşanan en büyük kriz olarak nitelendirilen bir krizle karşı karşıya kalmıştır. Krizin nedenleri arasında öne çıkan unsurlar; 2000'li yıllardan sonra uygulanan faiz politikası, mortgage piyasasında görülen bozulmalar, risk denetiminde ve şeffaflıkta meydana gelen aksaklıklar, menkul kıymetleştirilmenin ve türev ürünlerin artması sonucunda mali yapının daha riskli hale gelmesidir. Bu denetimsiz büyüme ortamında konut fiyatlarında reel

olmayan spekülâtif artışlar yaşanmış ve fiyat balonları (köpükleri) oluşmuştur. Türev ürünlerin oluşturduğu balon ekonomilerin, zincirleme etki yaparak bir finansal risk ortamı doğurması ve bu durumun reel kesime yansımaları ise kaçınılmaz olmuştur (URL-20, 2010).

ABD’de baş gösteren finansal kriz bir taraftan Avrupa ülkeleri, Japonya gibi gelişmiş ülkelere sıçrarken diğer taraftan ABD reel sektörünü de menfi etkilemeye başlamıştır. ABD’deki gerek finansal kriz gerek reel ekonomideki resesyon diğer gelişmiş ülkelerde, yani Avrupa ülkelerinde ve Japonya’da da finansal krize ve resesyona yol açmıştır (URL-7, 2012).

Avrupa ülkeleri ve Japonya bankaları portföylerinde ABD finansal sektörü hisse senetleri tahvilleri ve türevlerini (*derivatives*) bulundurmaktaydılar. Bunların değerlerinin düşmesi ve bazılarının değerlerinin tamamen sıfıra inmesi, bu ülke bankalarını da ciddi bir finansal kriz içine atmıştır. Bu durumda Avrupa ülkeleri hükümetleri de kendi malî sektörlerini kurtarmak, en azından krizi hafifletmek üzere ciddi ve acele tedbir almak ve yardım yapmak zorunda kalmışlardır. Krizin çıktığı yer olan ABD’de dev kuruluşlar büyük sıkıntıya girmiş, kimi devletleştirilmiş, kimi el değiştirmiştir. Örneğin, elinde çok miktarda yüksek riskli konut kredisi tutan yatırım bankalarından Bear Stearns Mart ayında iflas ederek ABD hükümeti tarafından diğer bir yatırım bankası olan JPMorgan Chase’e satılmıştır. Bu iflası diğer bir yatırım bankası olan 158 yıllık Lehman Brothers ve Merrill Lynch ve sigorta firması American International Group izlemiştir. Washington Mutual ve Wachovia gibi bankalar iflas ederek diğer bankalara satılmışlardır. Freddie Mac, Fannie Mae, Northern Rock ve Fortis krizin sarstığı devasa kurumlardan diğer bazılarıdır(URL-20, 2010). Finansal kriz diğer ülkeleri de içine almak suretiyle küreselleşmiştir. Dünyaca meşhur ABD’li yatırımcı *Warren Buffett* türevleri “kütlesel tahrip finansal silahları olarak nitelendirmiştir. ABD’de baş gösteren ve diğer gelişmiş ülkelere yayılan malî kriz ve resesyon, gelişen ülkeleri de kapsamış ve *Warren Buffet*’in bu nitelendirmesinin doğru olduğunu teyit etmiştir. Nitekim, resesyon da ABD’den malî krizle beraber Avrupa ülkelerine ve Japonya’ya sıçramış, ikinci safhada gelişen ve yeni sanayileşen ülkeleri de kapsamına almıştır (URL-7, 2012).

ABD ile beraber en liberal ekonomi politikası izleyen gelişmiş ülke İngiltere’dir. Gerek Almanya gerekse Japonya liberal ekonomik rejime meyletmektedirler. Japonya uzun süre uluslararası ticarete gizli korumacılık uygulamıştı. Fransa ise diğer Avrupa ülkelerine kıyasla devletin en çok müdahale ettiği (*dirigiste*) bir “piyasa ekonomisi” uygulamaktadır. İngiltere ayrıca başlı başına bir finans merkezidir ve parası birçok ülkede rezerv olarak kullanılmaktadır.

Bu nedenle çok geniş bir finans sektörüne sahiptir. İngiliz finans sektörü de, ABD gibi ve *Margaret Thatcher*'den (1979-1990) bu yana geniş ölçüde “denetimsiz” (*deregulated*) idi. Bu nedenle ABD'den sonra ilk ciddi finansal kriz ve onu izleyerek resesyona karşılaşılan ülke İngiltere olmuştur. Kriz öncesi ise İngiltere ekonomisi ve büyüme hızı diğer Avrupa ülkelerine kıyasla en iyi durumda bulunuyordu (URL-7, 2012).

ABD'de malî kriz devletin yardımlarına rağmen tamamen önlenemediği için reel ekonomiye sıçramış ve resesyona yol açmıştır. ABD hükümetinin ve FED'in yaptığı yardımlar, devletleştirmeler, yardım programları ve FED'in faizleri giderek düşürmesine rağmen bankaların likiditeleri, yatırımcılara ve tüketicilere kredi açma imkânları ciddi ölçüde azalmıştır. Kaldı ki, özel tüketiciler de, ellerindeki varlıkların (ev, kıymetli kağıtlar, türevleri vs.) değer kaybetmesi, aldıkları ipotek kredilerini ödeyememeleri gibi nedenlerle tüketim harcamalarını kısımaya başlamışlardır. Böylece ABD'de finansal kriz kısa sürede resesyona tetiklemiştir; toplam harcamalarda, dolayısıyla GSMH büyüme hızında önemli azalmalar, işsizlik oranında yükselmeler baş göstermiştir (URL-7, 2012).

Burada, kıymetli kağıtların değerinin düşmesinin etkilerini yeniden vurgulamakta yarar vardır. Finans veya resesyona karşı alınan tedbirlerin kamuoyu tarafından yetersiz bulunduğunu varsayalım. Bu takdirde borsada kıymetli kağıtların değeri (diyelim ki, ABD'de Dow Jones veya Nasdaq İndeksi) düşecektir. Bundan doğan gelir kaybı ve belirsizlik artışı bu kere tüketici harcamalarında ve aynı zamanda yatırım harcamalarında azalmalara yol açmış ve bu da resesyona daha da derinleştirmiştir (URL-7, 2012).

ABD'de borçlar kamu sektörüne devredilmiş, kamu da para arzını arttırmıştır ki bu da bütçe açığı anlamına gelmektedir. ABD konut piyasası nerdeyse tamamen devletleştirilmiştir. İşsizlik %10'un üzerindedir. Tüm bunlar göstermektedir ki, henüz krizden çıkış gerçekleşmemiştir. Dünya genelinde ABD ekonomisine güven azalmıştır, dolar değer kaybetmektedir. Ancak ABD hala dünyanın en güçlü ülkesidir, teknolojik alt yapısı en ileri ülkedir, ordusu kendinden sonra gelen 11 ülkenin ordusundan daha güçlüdür. Bugün ABD ekonomisi oldukça kırılgan hale gelmiştir, doğrudur ama unutulmamalıdır ki ABD, konumunu korumak ve güçlendirmek için yeni yöntemler deneyecektir. Kötümserlik anlamında gelen gerçekçilik ile iyimserlik anlamını taşıyan akl-ı selim arasında iyi bir denge bulmak zorundayız (URL-21, 2012).

Finansal kriz ve resesyon ABD, Avrupa, Japonya ve diğer gelişmiş ülkeler yanında, gelişen ülkeleri, aralarında Türkiye'nin de bulunduğu orta gelir düzeyli ülkeleri ve aralarında BRIC'lerin (Brezilya, Rusya, Hindistan, Çin) yer aldığı "yükselen piyasaları" da etkisi altına almıştır.

Resesyon da ABD'den Avrupa ülkelerine ve Japonya'ya sıçrayarak küreselleşmiştir. Resesyonun Avrupa ülkelerini ve Japonya'yı kapsamına alması iki sebebe bağlanabilir. Birincisi, bu ülkelerde baş gösteren finansal kriz nedeniyle söz konusu ülkelerde bankaların ekonominin reel sektörlerine, yatırımcı ve tüketicilere kredi açmak imkanlarının daralmasıdır. Esasen ayrıca kredi talepleri de azalmıştır. İkincisi, ABD'deki resesyon ve tüketimin daralması ABD'ye yönelen ihracatta önemli azalmalara yol açmıştır. Bu ikinci etken, Avrupa ülkeleri, özellikle Almanya ve Japonya yanında şüphesiz Güney Kore, Tayvan ve Çin gibi ülkeler için de daha büyük boyutta bir resesyon kaynağı olmuştur. Dünya ve ABD ile ilgili finansal hareketlerin azalması, örneğin Singapur'u da menfi etkilemiştir. Diğer taraftan, petrol fiyatlarının çok yüksek olduğu dönemlerde yüksek ihracat ve döviz rezervine kavuşan Rusya, İran ve Venezuela gibi ülkeler petrol fiyatlarının düşmesi ve ihracat gelirlerinin azalmasıyla eski ekonomik kuvvetleri kaybetmişlerdir (URL-7, 2012).

Krizin ürettiği makro ekonomik istikrarsızlığın yanı sıra zenginliğin dağılımında da aktörler değişmiştir. Bugüne kadar zenginlik yaratan tek aktör ABD iken bugün Çin, ABD ile büyük bir yarış içindedir. Çin'in 2040 yılına kalmadan dünyada yeni bir aktör yani söz sahibi ülke -yeni bir kutup- olacağı öngörülmektedir. Harvard Üniversitesinden Prof. Dani Rodrik'e göre; "Otuz yıl önce Çin küresel ekonomi üzerinde ufacık bir ayak izine sahipti; yakın siyasi ve askeri ilişkilerinin bulunduğu birkaç ülke haricinde sınırlarının dışında pek az nüfuzu vardı. Çin hükümeti inanılmaz bir seviyede -2 trilyon dolardan fazla- yabancı rezerve sahiptir. Dünyanın herhangi bir yerinde, ister düşük maliyetli bir tedarikçi sıfatıyla olsun, isterse bir rakip sıfatıyla olsun, Çin'in etkisini hissetmeyen tek bir iş kolu yoktur. Çin hala yoksul bir ülke. Her ne kadar son yıllarda ortalama gelirlerde çok hızlı bir artış yaşanmış olsa da, bu gelirlerin düzeyi hala ABD'dekinin yedide biri ile sekizde biri arasında; yani Türkiye ve Kolombiya'dan düşük ve El Salvador ya da Mısır'dan çok daha yüksek değildir. Çin'in kıyı kesimlerinde ve önemli metropollerinde muazzam bir zenginlik göze çarpsa da Batı Çin'in geniş kırsalları hala yoksulluğu aşamamış durumdadır. Bununla birlikte, Çin ekonomisinin gelecek yirmi yıl içinde büyüklük olarak ABD ekonomisini sollayacağı öngörülmüyor." (URL-21, 2012). Diğer yandan,



Çin'in 2010 yılı verilerine bakıldığında; milli gelirinin %50'sini ihracattan elde ettiğini, milli gelirinin %50'sini tasarruf ettiğini görmekteyiz. Bu durumun siyasi olarak sürdürülemeyeceği ve bugünkü yönetimi ciddi sorunlar beklediği tahmin edilmektedir.

Çin ve ABD arasındaki rekabette güçler dengesini, teknoloji ve inovasyon alanındaki fark belirleyecektir. Üstünlüğü belirleyecek olan geleceğin teknolojileri şu alanlardadır;

- Biotech (tarım, ilaç sanayi),
- Nanotech (inşaat, kimya, tekstil, savunma sanayi),
- Neuroscience (sağlık sektörü),
- Energy (güneş, hidrojen, özellikle enerji depolama-pil),
- Space (gezegenler arası seyahat).

Japonya da önemli sorunlarla karşı karşıya kalan gelişmiş ülkelerden biridir. Borcu milli gelirinin %200'ünden fazla olup büyüme oranı %0 ve nüfus azalmakta ve kişi başına gelir hızla yükselmektedir. İthalat ile yaşayan bir ülke ve emek pahalı bir üretim faktörüdür. Hayat standartları artmakta ancak 15 yıl sonra özel sektörün borçlarını ödemedi ya da emeklilik fonlarını karşılamada ciddi sıkıntılar yaşaması beklenmektedir. İthalat ile yaşayan bir ülke ve Asya'dan hammaddeyi pahalı ithal etmek zorunda kalmaktadır. Avustralya adeta hammadde cennetidir. Çin büyüdükçe bir sıkıntısı olmayacak gibi görünmekte, Hindistan büyüme konusunda çok iyi organize olmuş ülkelerden biri olarak görünmektedir. Çeşitli ırkları barındıran bir kast toplumu olup tam çoğulculuk hakimdir. Bu durum hem avantaj hem de dezavantaj oluşturmaktadır. Çin kendisine en önemli rakip olarak gördüğü ülke Hindistan'ın yükselişini önlemek için, özellikle nükleer enerji ile ilgili olarak iki ülke arasında kalan Nepal, Bangladeş, Pakistan ve Myanmar'ı kendi yanında hareket ettirmeye zorlamaktadır. Bu anlamda yaşanan gerginliğin Asya kıtasında bir savaşa dönüşme olasılığı oldukça yüksek görünmektedir (URL-21, 2012). Rusya'nın, siyasi rejim olarak oligarklardan ve mafya örgütlenmesinden yakın bir gelecekte kurtulamayacağı öngörülmektedir. Bir taraftan Avrupa'ya yakınlaşmak istemekte diğer taraftan büyük Avrasya projesinin kontrolünü bırakmak istememektedir. Yönetim problemlerini kısa vadede çözemeyecek denebilir. Afrika kıtası ise şu anda 1 milyar nüfusu ve %5 büyüme oranı ile önemli bir pazar konumundadır. Nijerya, Gana, Güney Afrika gibi ülkelerle bugün en çok Çin ilgilenmektedir (URL-21, 2012).

Küresel ekonomide riskler devam etmektedir. 2013 yılında küresel ekonominin karşı karşıya olduğu 4 temel risk; Avro Bölgesindeki krizin daha da kötüleşmesi, ABD'deki mali uçurumun ekonomik daralmayı derinleştirilmesi, Çin ekonomisindeki sert iniş ihtimali ve Ortadoğu'daki riskler olarak görülmektedir (URL-8, 2012).

Kriz henüz depresyona (büyümenin çok uzun süre eksi olması, işsizliğin çok büyük ölçülere varması) dönüşmemiştir; fakat uzun yıllardan beri karşılaşılmış olan en büyük boyutlara ulaşmıştır. Küreselleşmiş dünyada hiçbir ülke kendini diğerinden ayrı tutamamaktadır. Amerikan ekonomisinin başarısı veya başarısızlığı diğer tüm ülkeleri de etkileyecektir (URL-29, 2010).

1929 buhranı esnasında ABD'nin toplam borç düzeyi milli gelirin %250'si düzeyindeydi. Bu oran, 2007 yılında yani krizin başlangıcında %350 seviyesindeydi. Bugün ABD ekonomisinin borç düzeyi daha da artmıştır (13,9 trilyon \$). Bu yıl 1 milyondan fazla Amerikalının iflas etmesi beklenmektedir (URL-21, 2012).

Halen gelişmiş ekonomiler ya durgunluk içerisinde ya da durgunluğa yakın durumdadır. Eylül 2008'den bu yana ABD'de başlayan finansal kriz kısa sürede küresel finansal krize ve küresel resesyona (büyüme hızının düşmesi, işsizliğin artması) dönüşmüştür. Dünyada 2008 yılında baş gösteren bu kriz mali kriz değil küresel ekonomik krizdir. Çünkü özellikle finansal sektörde başlayan krizler oradan reel sektöre geçmektedir. Günümüz ekonomileri entegre duruma geldiği için bir ulusal ekonomide ortaya çıkan kriz bütün dünya ekonomilerine sıçramakta, etkilerini oralarda da göstermektedir (URL-29, 2010).

### **1.1.2. Dünya Ekonomisine İlişkin Temel Göstergeler**

Dünya ekonomisi 1929 krizinden sonra en büyük ekonomik krizlerden birini yaşamaktadır. Dünya ekonomisinde 2000'li yıllarda son yüzyıl ortalamasının %2-3 üzerinde büyüme gerçekleşmiştir. Bu yıllar -2008'e kadar- altın yıllar olarak kabul edilebilir. Bu dönemde dünya genelinde izlenen yüksek büyüme seyri ve kalkınma hamlesi gelişmekte olan ülkelerde de ortaya çıkmıştır. 1980-1999 döneminde %3.4 büyüeyebilen gelişmekte olan ülkeler, 2000-2007 döneminde %6 büyüme hızına ulaşmışlardır. Bu ülkeler, enflasyonu kontrol altına almayı başarmışlar, makro istikrarı sağlamışlar ve açıklarını azaltmışlardır. Ancak 2008 yılında başlayan finans krizi, dünya genelinde büyük çalkantıya neden olmuştur. Krizin 10 trilyon \$'lık bir zarara neden olduğu tahmin edilmektedir. 2008 sonrasında Çin ve Hindistan hariç tüm dünya ülkeleri küçülmüştür (URL-21, 2012).

### 1.1.2.1. Dünyada GSMH ve Ekonomik Büyüme

Küresel finansal krizin ana sebeplerinden biri olan küresel makroekonomik dengesizlikler devam etmektedir. Kriz öncesi dönemde başta Çin olmak üzere yüksek cari fazla veren Rusya, Almanya, Körfez ve gelişmekte olan Asya ülkelerinde büyüme hala dış talep ağırlıklıdır. Öte yandan başta ABD ve İngiltere olmak üzere birçok gelişmiş ülke ve bazı gelişmekte olan ülkeler yüksek cari açık vermektedirler (URL-25, 2012).

Krizle rağmen Dünyanın bir yılda yapabildiği üretimin toplam değeri yani GSYH'sı kabaca 70 trilyon dolardır. 2011 verileriyle baktığımızda ABD bu üretimin 15 trilyon dolarlık bölümünü yapmaktadır. Yani kişi başına yılda yaklaşık 50 bin dolarlık bir üretim katkısında bulunmaktadır. Euro bölgesi yaklaşık 13 trilyon dolarlık üretim yapmakta, kişi başına üretime katkıları 40 bin dolar dolayında gerçekleşmektedir. Çin'in dünya üretimindeki payı yaklaşık 7,3 trilyon dolar, Çinlilerin kişi başına üretime katkısı ise 5400 doların civarında seyretmektedir. Japonya yaklaşık 6 trilyon dolarlık yıllık üretim yaparak dünya GSYH'sında dördüncü sırada yer almaktadır. Japonların bu üretime kişi başına katkısı yıllık 46 bin dolardır. Demek ki toplam 70 trilyon dolar dolayındaki dünyanın bir yıllık toplam üretiminin % 60'a yakın bölümü bu dört ekonomide gerçekleşiyor. Bir mukayese olması açısından, Türkiye'nin GSYH'sı 766 milyar dolar ve nüfusu da 75 milyon kişi olduğuna göre, kişi başına üretime katkısı yıllık 10 bin doların biraz üstünde seyretmektedir. Dolayısıyla Türkiye, küresel sistemde hem gelir hem de nüfus bakımından %1'lik bir yer tutmaktadır (Eğilmez, 2012).

Krizde yaşananları ve karşı karşıya olduğumuz riskleri değerlendirirken en anlamlı referans 1929 bunalımıdır. "Büyük Buhran" olarak adlandırılan 1929 krizinde dünya ekonomisi kriz öncesi seviyelere göre %12,6, ABD ise %26,7 küçülmüştür. Küresel finansal krizde ise dünya ekonomisi %4,6, ABD %4,9 daralmıştır (URL-24, 2012).

Küresel finansal krizin başlangıcından bu yana yaklaşık beş yıl geçmesine rağmen dünya ekonomisinde istikrar hala sağlanamamıştır. IMF, küresel ekonomideki yavaşlamanın giderek derinleştiğini belirterek 2012 yılı Nisan ayından bu yana büyüme tahminlerini ikinci kez düşürmüştür (URL-8, 2012). IMF, 9 Ekim'de Dünya Ekonomik Görünümü raporunu açıklamış ve dünya büyümesine ilişkin tahminlerini aşağı yönlü revize etmiştir. Raporda küresel toparlanmanın zayıfladığı, gelişmiş ülkelerde işsizliği azaltacak seviyede ekonomik büyümenin sağlanamadığı, gelişmekte olan ülkelerin ise büyüme hızlarının azaldığı belirtilmiştir. Küresel iyileşmenin devam etmekte olduğu fakat zayıf seyir izlediği vurgusu yapılmıştır. IMF, dünya

ekonomisinin bu yıl %3,3 ile 2009'dan bu yana en düşük büyümesini kaydedeceğini öngörmüştür. Küresel büyüme tahminini Temmuz'daki %3,5 seviyesinden %3,3'e çeken fon, küresel yavaşlama riskinin ciddi oranda yüksek olduğunu belirtmiştir. Gelişmiş ekonomilerde uygulanan mali konsolidasyon planlarının ve zayıf finansal yapının büyümenin önündeki engelleri olduğu belirtilmiştir. Gelişmiş ekonomilerin 2012 ve 2013 yılı büyüme tahminleri sırasıyla %1,4'ten %1,3'e ve %1,9'dan %1,5'e revize edilmiştir(URL-8, 2012). Buna göre küresel büyümenin 2012 ve 2013 yıllarında sırasıyla %3,3 ve %3,6 olması tahmin edilmektedir. Bu oranlar kriz öncesi küresel ekonomide görülen %5,0-5,5'lik büyüme oranlarının oldukça altındadır (URL-25, 2012).

Dünya ekonomisinin %21'ini oluşturan Amerika Birleşik Devletlerinde, nispi iyileşmeye rağmen büyüme hala potansiyelin altında seyretmektedir. İşgücü piyasası ve iç talepteki zayıf gidişat, büyümenin bir süre daha ılımlı seyredeceğini göstermektedir. 2011 yılında %1,8 büyüyen ABD ekonomisinin bu yıl %2,2, önümüzdeki yıl ise %2,1 büyümesi beklenmektedir (URL-25, 2012).

Küresel makroekonomik dengesizliklerin azaltılması için tasarruf fazlası olan ülkelerin iç talebi canlandırması, tasarruf açığı olan ülkelerin ise cari açığı kontrol altına almaları gerekmektedir.

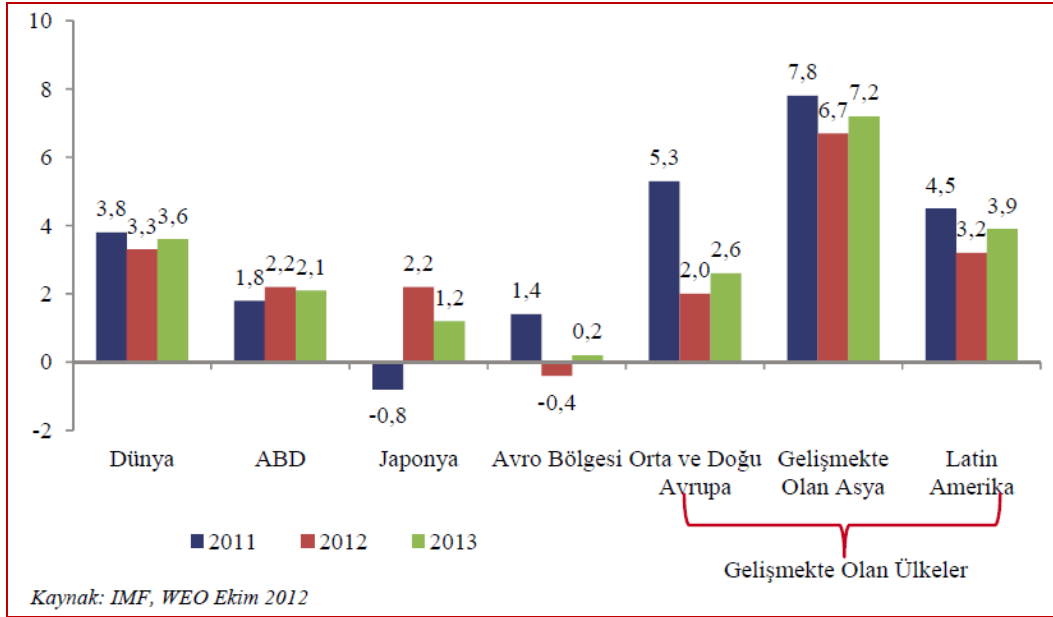
Ülke grupları itibarıyla bakıldığında ise küresel büyümenin motorunun gelişmekte olan ekonomiler olduğu gözlenmektedir. 2011 yılında, gelişmiş ekonomiler %1,6 oranında büyürken gelişmekte olan ekonomiler %6,2'lik bir büyüme göstermiştir. Bu ayrışma, 2012 yılında da devam ediyor olmakla birlikte gelişmekte olan ekonomilerde de önemli oranda yavaşlama gözlenmektedir. 2012 yılında Avro Bölgesi'nin %0,4 oranında daralması beklenirken ABD'nin %2,2 oranında, gelişmekte olan ekonomilerin ise %5,3 oranında büyümesi öngörülmektedir (URL-25, 2012).

Küresel finansal krizin Dünya çapında daha büyük çöküşlere dönüşmesini engelleyen en büyük faktör, ülkelerin ekonomi politikalarını küresel koordinasyon ve işbirliği içinde belirlemeleri olmuştur. Ülkemizin de aktif rol aldığı bu süreçte G-20, ülkelerin krize karşı birlikte mücadele ettiği bir platform olmuştur. Uluslararası finansal kuruluşlar ise krize giren ülkelere daha esnek politikalarla önemli ölçüde destek olmuşlardır (URL-25, 2012). 1929 Yılı Büyük Buhran sonrası küresel ekonominin kriz öncesi seviyeyi yakalaması yaklaşık 7 yıl almıştı. IMF, küresel kriz sonrası kırılğan bir yapıda devam eden toparlanma sürecinin 2018 yılına kadar

süreçeğini tahmin etmektedir. Bu çerçevede, Türkiye ekonomisini de çok yakından ilgilendiren küresel ekonominin önündeki temel riskleri,

- Avro Bölgesinde devam eden borç sarmalı ve güven sorunu,
- ABD’deki mali belirsizlikler,
- Gelişmekte olan ülkelerde büyümenin sert biçimde yavaşlaması,
- Jeopolitik risklere bağlı olarak yüksek seyreden emtia fiyatları, şeklinde

özetleyebiliriz (URL-25, 2012).



**Şekil 1. 1.** Ülke Grupları İtibariyle 2011-2013 Yılı Büyüme Oranları (%)

Dünya ekonomisinin %19'unu oluşturan Avro Bölgesi'nde ise sorunlar hala devam etmektedir. 2011 yılında %1,4 oranında büyüyen Avro Bölgesi'nin 2012 yılında %0,4 daralması, 2013 yılında ise %0,2'lik büyüme ile neredeyse yerinde sayması beklenmektedir. Bölge ekonomisinin 2007 yılsonundan bu yana %1,9 oranında küçüldüğü göz önüne alınırsa krizin bölge üzerindeki etkisi daha iyi anlaşılacaktır (URL-24, 2012). Gelişmiş ülkelerdeki sorunlar gelişmekte olan ülkeleri de ticaret, finansman ve beklentiler kanalı ile olumsuz yönde etkilemektedir.

Gelişmekte olan ülkelerde ekonomik büyüme bu yılın ilk yarısında önemli ölçüde yavaşlamıştır. Çin ve Hindistan gibi büyük ekonomilerde büyüme, bu yılın ilk yarısında sırasıyla %7,9 ve %5,4 seviyelerine gerileyerek son 3 yılın en zayıf performansını göstermiştir. Bu çerçevede, 2011 yılında % 6,2 oranında büyüyen gelişmekte olan ekonomilerin 2012 ve 2013

yıllarında sırasıyla %5,3-5,6 büyüyeceği tahmin edilmektedir. Gelişmiş ülkelerdeki sorunlar gelişmekte olan ülkeleri de ticaret, finansman ve beklentiler kanalı ile olumsuz yönde etkilemektedir. Gelişmekte olan ülkelerde ekonomik büyüme bu yılın ilk yarısında önemli ölçüde yavaşlamıştır (URL-25, 2012).

Küresel yavaşlamaya paralel olarak dünya ticaret hacmindeki artış da ivme kaybetmiştir. 2011 yılında %5,8 büyüyen küresel ticaretin 2012 yılında sadece %3,2 artması beklenmektedir. Küresel ticaret hacminin önümüzdeki yıl bir miktar hızlanarak %4,5 olarak gerçekleşmesi tahmin edilmektedir. Gelişmiş ekonomilerde büyüme zayıf seyrederken işsizlik son 10 yılın en yüksek seviyelerindedir. Avro Bölgesi'nde 2007 yılsonunda % 7,4 olan işsizlik oranının 2012 yılında %11,2'ye, 2013'te ise %11,5'e yükselmesi beklenmektedir. Hatta bu yıl, İspanya ve Yunanistan'da işsizlik oranı % 25 gibi rekor seviyelere çıkmıştır. ABD'de ise 2007 yılında %5 olan işsizlik oranının, 2012 ve 2013 yıllarında % 8'in üzerinde kalacağı tahmin edilmektedir (URL-25, 2012). Küresel kriz sonrası yaşanan ekonomik daralma ve kamunun üstlendiği yükümlülüklerle birlikte gelişmiş ekonomilerde mali dengeler bozulmuş, kamu borçları rekor seviyelere çıkmıştır. Ayrıca, kamu borcunun önemli bir kısmının bu ülkelerin bankacılık sistemi tarafından tutulmasıyla da sistem bir kısır döngü içine girmiştir. Bu durum zaman zaman finansal istikrarı tehdit etmektedir (URL-24, 2012).

Öte yandan, bu ülkelerdeki düşük büyüme ortamı mali istikrarı sağlamak için gereken politikaları uygulamayı zorlaştırmaktadır. Bütçe açığının GSYH'ye oranı, zirve yaptığı 2009 yılından bu yana ABD'de 4,6, Avro Bölgesinde ise 3,1 puan düşmesine rağmen hala kriz öncesi seviyelerin 3-6 puan üzerindedir. Benzer şekilde borçluluk oranları da artmaya devam etmektedir. 2012 yılında borcun GSYH'ye oranı, 2007 yılına göre, ABD'de 40 puan artarak %107,2'ye, Avro Bölgesi'nde ise 27,2 puan yükselerek % 93,6'ya çıkmıştır (URL-25, 2012).

Dünyanın önde gelen merkez bankaları ekonomik geriye gidişi önlemek için parasal genişleme politikalarını uygulamaya devam etmektedir. Eylül ayında Avrupa ve ABD Merkez Bankalarının parasal genişlemeye gitmesinin ardından Japonya Merkez Bankası (BOJ) da ihracatta görülen düşüş ve küresel ekonomideki yavaşlama nedeniyle parasal genişleme önlemlerini artırmıştır. Yendeki aşırı değerlenmenin, ekonomik toparlanmayı olumsuz etkilemesinin önüne geçmeye çalışan BOJ varlık alım programını 45 trilyon yenden 55 trilyon yene çıkarmıştır. Diğer iki merkez bankasından farklı olarak BOJ, süregelen deflasyondan ve FED'in parasal genişlemeye gitmesi ile güçlenen yenden endişe duymaktadır (URL-8, 2012).

### 1.1.2.2. Dünyada Enflasyon

Tüketici enflasyonu 2011 yılında gelişmiş ekonomilerde %2,5, gelişmekte olan ekonomilerde ise % 6,6 olarak gerçekleşmiştir. Küresel krizin etkisiyle 2009 yılında düşüş eğilimi gösteren tüketici fiyatları yıllık ortalama artışının, 2010 yılında hareketlenerek 2011 yılında artış eğilimini sürdürdüğü görülmektedir. Bu eğilimin, 2012 ve 2013 yıllarında nispi bir düşüşe dönüşmesi beklenmektedir (İSO, 2012).

2012 yılında ABD ve Hindistan'da görülen kuraklık küresel gıda fiyatlarında; jeopolitik riskler ise enerji fiyatları üzerinde önemli bir baskı oluşturmuştur. Ancak, küresel ekonomik faaliyetlerdeki durgunluğun da etkisiyle, yılsonunda enflasyonun gelişmiş ve gelişmekte olan ekonomilerde sırasıyla % 1,7 ve % 6,2'ye gerileyeceği öngörülmektedir. 2013 yılında ise gelişmiş ekonomilerde enflasyonun % 1,7 seviyesinde seyretmesi, gelişmekte olan ekonomilerde ise bir miktar gerileyerek % 5,7 civarında olacağı tahmin edilmektedir.

Enerji fiyatları gelişmiş ekonomilerde enflasyonu tetiklemiştir. Gelişmiş ekonomilerdeki yıllık enflasyon, enerji fiyatlarındaki ani sıçramanın etkisiyle Ağustos'tan bu yana ilk kez hızlanarak, büyümedeki yavaşlamayı önlemeye çalışan merkez bankalarının, daha fazla teşvik imkânını sınırlamıştır. OECD'nin 34 üye ülkedeki tüketici fiyatları Ağustos ayında yıllık bazda % 2 oranında gerçekleşmiştir. Enflasyon oranı aynı zamanda başta Hindistan ve Rusya olmak üzere, Çin ve Güney Afrika gibi gelişmekte olan ekonomilerde de yükselmiştir. Önümüzdeki dönemde önde gelen ekonomilerde enflasyon oranlarının daha da yükselmesi merkez bankalarının politika alanı daraltabilecektir (URL-25, 2012).

Gelişmekte olan ülkelerde, son dönemde gıda ve emtia fiyatlarındaki yükselişin yarattığı enflasyon baskısı nedeniyle para politikalarında gevşeme alanının sınırlı olması büyümeye ilişkin riskleri artırmaktadır. IMF tarafından yayınlan Dünya Ekonomik Görünüm Ekim 2012 Raporunda küresel ekonomide yaşanan yeni sorunlara bağlı olarak artan endişeler ve gelişmekte olan ekonomilerin düşük ihracat büyümeleri ve buna ilave olarak içsel sorunların ortaya çıkması nedeniyle hızlı büyüme performanslarının sona ermesinden dolayı gelişmekte olan ekonomilerin büyüme tahminlerinde değişikliğe gidilmiştir. Raporda Çin, Brezilya ve Hindistan olmak üzere gelişmekte olan ekonomilerde büyüme hızının yavaşlayacağı öngörülmektedir. IMF'ye göre, gelişmekte olan ekonomilere yönelik aşağı yönlü riskler genel olarak dışsal etkenlerden kaynaklanmakla birlikte, gelişmekte olan ekonomilerde uygulanan sıkılaştırıcı para politikaları, emtia ve petrol fiyatlarındaki dalgalanmalar ve kriz sürecinde uygulanan teşvikler yüzünden

daralan mali alanın yeni şoklar karşısında yetersiz kalma riski de önemli rol oynamaktadır. Gelişmekte olan ekonomilerin 2012 ve 2013 yıllarındaki büyüme tahminleri sırasıyla % 5,6'dan % 5,3'e ve % 5,8 seviyesinden % 5,6'ya indirilmiştir (URL-25, 2012).

Küresel gıda fiyatlarının kuraklıktan dolayı yüksek kalabileceği kaydedilmiştir. Birleşmiş Milletler Gıda ve Tarım Örgütü (FAO), küresel gıda fiyatlarının, ABD ve Rusya'daki kuraklığın ürün arzını düşürmesinden dolayı önümüzdeki altı ayda muhtemelen yüksek kalacağını kaydetmiştir. FAO tarafından yapılan açıklamada, dünya gıda fiyatlarının, et ve süt üreticilerinin yüksek yem fiyatlarını ürünlere yansıtmasının etkisi ile son altı ayın en yüksek seviyesine çıktığı belirtilmiştir (URL-8, 2012).

Petrol fiyatlarındaki dalgalı seyir Eylül ayında da devam etmiştir. Ortadoğu'daki siyasi belirsizlikler nedeniyle artan arz yönlü endişelerin devam etmesi petrol fiyatlarının yüksek seyretmesine neden olmaktadır. 12 Ekim 2012 tarihi itibarıyla Brent türü ham petrolün fiyatı 115,3 dolar seviyesinde gerçekleşmiştir. G-7 ülkelerinin OPEC ülkelerinden petrol üretimlerini artırma talebi Suudi Arabistan tarafından olumlu karşılanmıştır (URL-8, 2012).

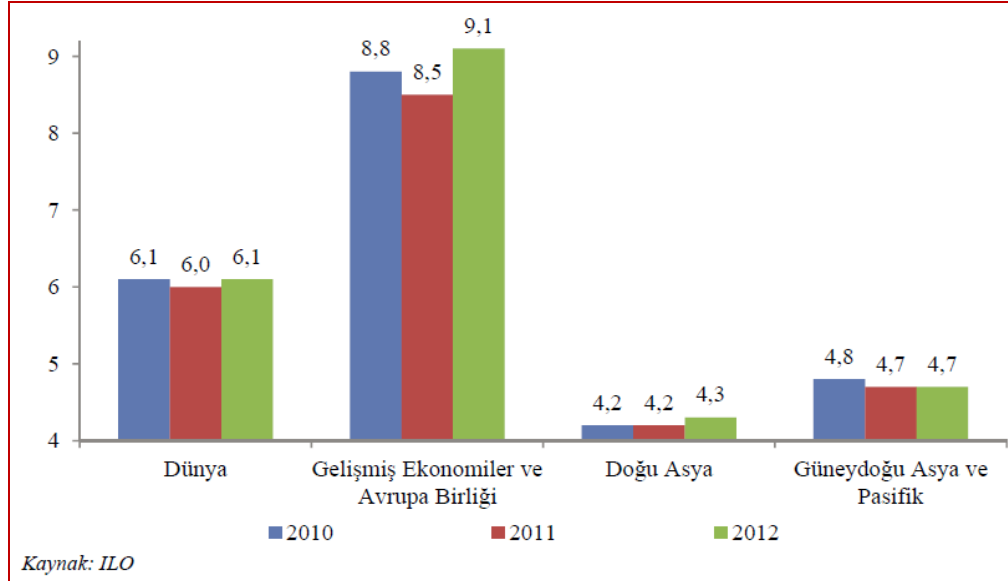
### **1.1.2.3. Dünyada İşsizlik**

Gelişmiş ekonomilerde büyüme zayıf seyrederken işsizlik son 10 yılın en yüksek seviyelerindedir. 2010 yılında %8,3 ile oldukça yüksek bir seviyeye ulaşan gelişmiş ülkeler işsizlik oranı, 2011 yılında küçük bir düşüşle %7,9'a gerilemiştir. Bu oranın 2012 yılında %8'e, 2013 yılında ise %8,1'e yükselmesi öngörülmektedir. Söz konusu dönemde Euro bölgesi işsizlik oranı da oldukça yüksek seviyelerde seyretmektedir. 2010 yılında %10,1 olan Euro Bölgesi işsizlik oranı, 2011 yılında da %10,2'ye yükselmiştir. Euro Bölgesi işsizlik oranının 2012'de %11,2'ye, 2013 yılında ise %11,5'e yükselmesi beklenmektedir. Euro Bölgesi kapsamında özellikle İspanya'nın işsizlik oranları oldukça yüksek seviyelerdedir. Bu ülke 2010 yılındaki %20,1'lik, 2011 yılındaki %21,7'lik işsizlik oranı ile bölgenin en yüksek işsizlik oranına sahip ülkesi konumundadır. Söz konusu ülkede işsizlik oranının 2012'de %24,9'a, 2013 yılında ise %25,1'e yükselmesi beklenmektedir (İSO, 2012). İstihdam tarafına bakıldığında ise büyüme ile yakın ve ters yönlü ilişkisi dolayısıyla 2011 yılında, özellikle gelişmiş ekonomilerde olmak üzere, işsizliğin yükseldiği görülmektedir. 2012 yılı rakamları da bunun devamına işaret etmektedir. Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO) gelişmiş ülkelerdeki zayıf ekonomik performans dolayısıyla 2011 ve 2012 yıllarına ilişkin işsizlik oranlarını geçtiğimiz Nisan ayında yukarı yönlü olarak revize etmiştir (İSO, 2012).



İstihdamdaki aşağı yönlü gidişatı gelişmiş ekonomiler açısından açıklayan iki önemli mekanizma mevcuttur. Buna göre; artan borçlanma maliyetleri bu ekonomileri daha fazla kemer sıkma önlemi almaya iterek talebi kısmaktadır. Diğer yandan Avro Bölgesi'nde mevcut zayıf iç talep ve döviz kurlarındaki esneksizlik nedeniyle düşen ihracat da büyümeyi olumsuz etkilemektedir. Gelişmekte olan ekonomiler ise manevra alanlarının daha yüksek olması ve büyüme açısından çok daha iyi bir performans göstermeleri sayesinde nispeten daha az etkilenmiş görünmektedir. Bu grupta işsizlik oranları küresel işsizlik oranının altında seyretmektedir. Küresel işsizlik oranı 2011 yılında % 6 iken 2012 yılında bu oranın % 6,1 olması beklenmektedir (URL-24, 2012).

Dünya ve Ülke gruplarının 2010-2011-2012 yıllarına ilişkin işsizlik oranları aşağıdaki şekilde sunulmuştur.

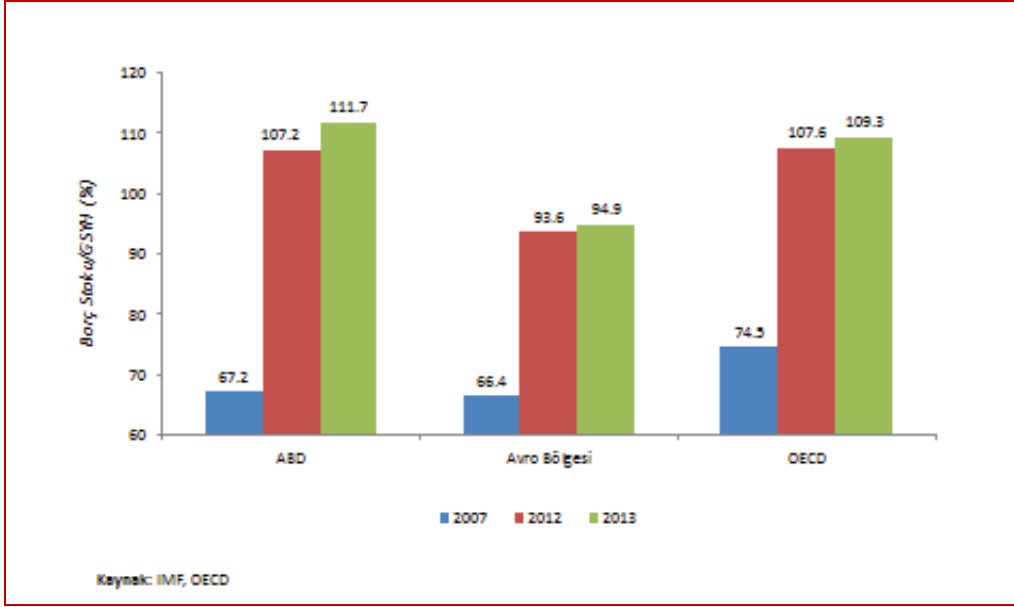


**Şekil 1. 2.** Ülke Grupları İtibarıyla 2010-2012 Dönemi İşsizlik Oranları (%)

#### 1.1.2.4. Dünyada Borçlanma

Borç krizinin çözümü amacıyla 2011 yılı son çeyreği ve 2012 yılı ilk çeyreğinde alınan kararlar ilk etapta piyasalarda iyileşme sağlasa da yılın devamında bölge ekonomilerinde politika yapımcıların piyasaları tatmin edici kararlar alamaması risk algısının bozuk seyretmesine neden olmuştur. Özellikle İspanya ve İtalya'nın borçlanma maliyetleri mali sürdürülebilirlik endişesi ile dönem dönem keskin artışlar göstermiştir. İspanya'da mali sistemin sağlığı ve bunun muhtemel mali etkileri hakkındaki şüpheler piyasalarda çalkantı doğurmuştur. Bu dönemde Avro Bölgesi borç krizindeki ekonomiler ve bankaları, kredi derecelendirme kuruluşları tarafından ardı ardına

not indirimleri görmüştür (URL-24, 2012). ABD, EURO Bölgesi ve OECD ülkelerinin borç stokundaki gelişmeler aşağıdaki şekilde sunulmuştur.



**Şekil 1. 3. OECD Ülkeleri Borç Stoğundaki Gelişmeler**

Küresel kriz sonrası yaşanan ekonomik daralma ve kamunun üstlendiği yükümlülüklerle birlikte gelişmiş ekonomilerde mali dengeler bozulmuş, kamu borçları rekor seviyelere çıkmıştır. Ayrıca, kamu borcunun önemli bir kısmının bu ülkelerin bankacılık sistemi tarafından tutulmasıyla da sistem bir kısır döngü içine girmiştir. Bu durum zaman zaman finansal istikrarı tehdit etmektedir. Öte yandan, bu ülkelerdeki düşük büyüme ortamı mali istikrarı sağlamak için gereken politikaları uygulamayı zorlaştırmaktadır. Bütçe açığının GSYH'ye oranı, zirve yaptığı 2009 yılından bu yana ABD'de 4,6, Avro Bölgesinde ise 3,1 puan düşmesine rağmen hala kriz öncesi seviyelerin 3-6 puan üzerindedir. Benzer şekilde borçluluk oranları da artmaya devam etmektedir. 2012 yılında borcun GSYH'ye oranı, 2007 yılına göre, ABD'de 40 puan artarak % 107,2'ye, Avro Bölgesi'nde ise 27,2 puan yükselerek % 93,6'ya çıkmıştır. Dünya ekonomisinin % 19'unu oluşturan Avro Bölgesi'nde ise sorunlar hala devam etmektedir. 2011 yılında % 1,4 oranında büyüyen Avro Bölgesi'nin 2012 yılında % 0,4 daralması, 2013 yılında ise % 0,2'lik büyüme ile neredeyse yerinde sayması beklenmektedir. Bölge ekonomisinin 2007 yılsonundan bu yana % 1,9 oranında küçüldüğü göz önüne alınırsa krizin bölge üzerindeki etkisi daha iyi anlaşılacaktır (URL-24, 2012).

Küresel yavaşlamaya paralel olarak dünya ticaret hacmindeki artış da ivme kaybetmiştir. 2011 yılında % 5,8 büyüyen küresel ticaretin 2012 yılında sadece % 3,2 artması beklenmektedir. Küresel ticaret hacminin önümüzdeki yıl bir miktar hızlanarak % 4,5 olarak gerçekleşmesi tahmin edilmektedir.

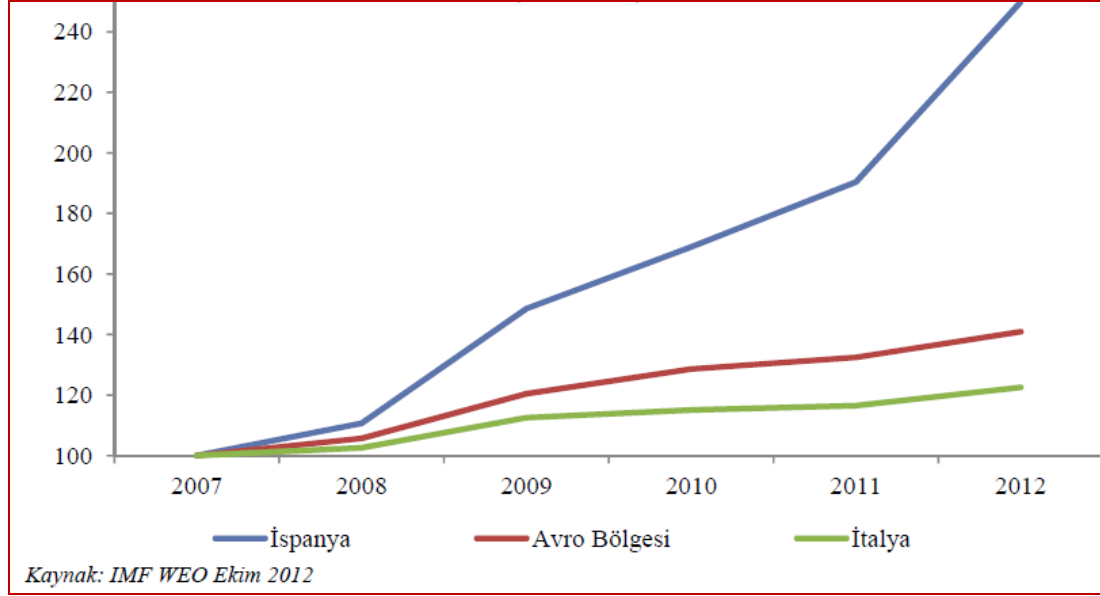
Esasen öteden beri var olan ancak su yüzüne çıkmayan borçlanmanın olumsuz etkileri Küresel kriz ile üzeri kapatılamayacak bir hal almaya başladığı gibi bir çok ülkenin diğer ekonomik dengelerini de bozarak uluslararası alanda kredilerinin düşmesine neden olmuştur. Uluslararası Derecelendirme Kuruluşların bazı ülkelerin kredi notlarına ilişkin değişimler ve farkları aşağıdaki tabloda sunulmuştur. Tabloda özellikle Yunanistan, İrlanda, Portekiz ve İspanyanın notlarında çok önemli ölçüde bir düşmenin meydana geldiği görülmektedir.

**Tablo 1. 1. PIIGS Ülkeleri\* Kredi Notları (Fitch Ratings \*Portekiz, İtalya, İrlanda, Yunanistan, İspanya)**

2007	Son Durum	Basamak	Fark
Yunanistan	A	CCC	11
İtalya	AA	- A-	3
İrlanda	AAA	BBB+	8
İspanya	AAA	BBB	6
Portekiz	AA	BB+	8

İspanya'nın 10 yıllık tahvil faizinin, özellikle ülkenin ve bankalarının kredi notlarının düşürüldüğü Ekim 2011, Mayıs 2012 ve Haziran 2012 tarihlerinde kritik seviye olan % 6'yı aştığı gözlenmiştir. Borç krizine karşı atılan olumlu adımların ertesinde ise faizin tekrar düştüğü gözlenmektedir. 2012 yılı ikinci çeyreğinde Yunanistan'da artan politik ve finansal belirsizlik, İspanya'nın bankacılık sektörü problemleri ve hükümetlerin mali uyumda gösterecekleri ilerleme hususundaki şüpheler finansal piyasalarda stresi tetikleyen temel unsurlar olmuştur. Ağustos ayında ise ECB'den gelen konjonktürün gerektirdiği politikaları uygulama konusundaki kararlılık açıklamaları ve yeni bir tahvil alım planının duyurulması ile İspanya ve İtalya'nın 10 yıllık tahvil faizlerinde düşüş gözlenmiştir. Söz konusu faizler, Eylül ayının ortalarında -Haziran ayından beri ilk defa- kritik seviye olan % 6'nın altına inmiştir (URL-24, 2012).

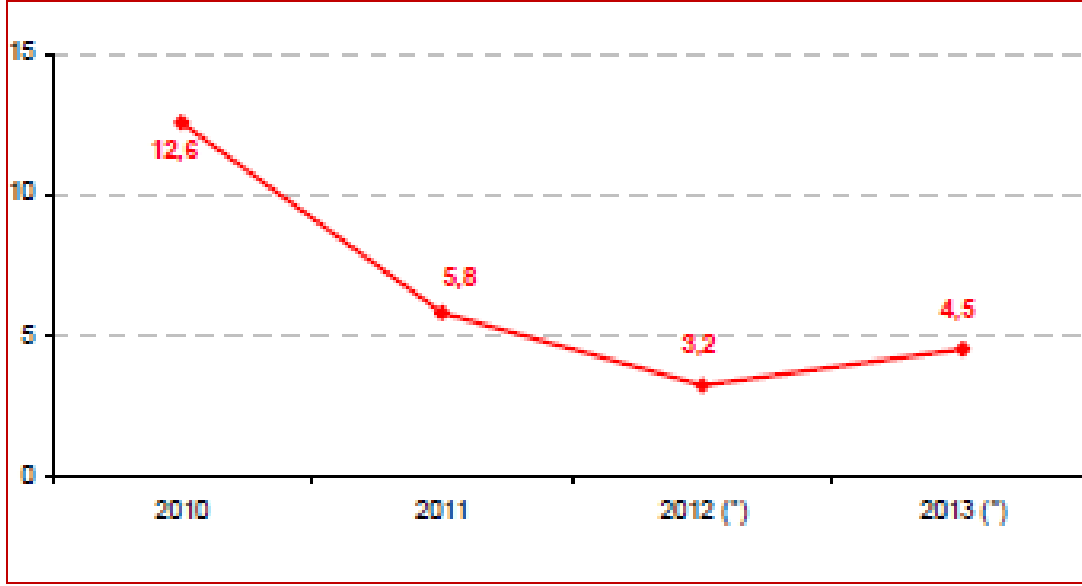
Şekil1.4. İtalya İspanya ve Avro bölgesindeki borç stokundaki gelişme trendleri 2007-2012 yılları itibariyle sunulmuştur. Bu dönemin her yılında İspanya'nın borç stokunun diğer Avro ülkelerinin tümünün üzerinde seyrettiği görülmektedir.



Şekil 1. 4. İtalya İspanya ve Avro Bölgesi Borç Stoğu/GSYH (2007=100)

#### 1.1.2.5. Dünyada Ticaret Hacmi

Küresel kriz sonrası 2010 yılında %12,6 oranında artan dünya mal ve hizmet ticaret hacmi, 2011 yılında nispi bir yavaşlama ile %5,8 oranında artış göstermiştir. Şekil.5.de görüldüğü gibi, dünya mal ve hizmet ticaret hacmine yönelik beklentiler ise 2012 yılı için %3,2, 2013 yılı için %4,5 ile daha düşük düzeydedir (İSO,2012).



**Şekil 1. 5.** Dünya Mal ve Hizmet Ticaret Hacmi (%) (IMF, World Economic Outlook, Ekim 2012 Tahmin)

İhracat ve ithalattaki artış oranlarına bakıldığında, 2010 yılında %12 oranında artan gelişmiş ülkeler ihracatının, 2011 yılında sadece %5,3 oranında arttığı görülmektedir. Gelişmiş ülkeler ihracatının 2012 yılında %2,2, 2013 yılında %3,6 oranında artması beklenmektedir. Gelişmiş ülkeler ithalatı ise 2010 yılındaki %11,4'lük artışın ardından 2011 yılında sadece %4,4 oranında artış göstermiştir. Gelişmiş ülkeler ithalatının 2012 yılında %1,7, 2012 yılında %3,3 oranında artması öngörülmektedir. Euro Bölgesi'ne yönelik ihracat ve ithalat gerçekleşme ve beklentilerinin, diğer ülke gruplarına göre daha düşük olduğu dikkat çekmektedir (İSO, 2012).

Gelişmekte olan ülkelerde 2010 yılında %13,7 olan ihracat artışının, 2011 yılında %6,5'e gerilediği görülmektedir. Gelişmekte olan ülkeler ihracatının 2012 yılında %4, 2013 yılında %5,7 oranında artması tahmin edilmektedir. İthalatta ise 2010 yılındaki %14,9'lük artış, 2011 yılında %8,8'e gerilemiştir. İthalatın 2012 yılında %7, 2012 yılında %6,6 oranında artması beklenmektedir. Gelişmekte olan ülkeler arasında özellikle BDT, Gelişen Asya ülkelerindeki performans dikkat çekicidir. 2011 yılında BDT'nin ihracatı %7,9, ithalatı %18,5 oranında artarken, Gelişen Asya ülkelerinin ihracatı %8,3, ithalatı %8,9 oranında artış göstermiştir (İSO, 2012).

## **1.2. Türkiye Ekonomisi**

### **1.2.1. Giriş**

Küresel kriz Türkiye ekonomisini dış ticaret, finansman ve beklentiler olmak üzere üç kanaldan etkilemiştir. 2008 yılının ikinci çeyreğinden itibaren daralmaya başlayan Türkiye ekonomisi, yurtiçi talep ve üretimi artırmaya yönelik alınan önlemler sonucunda, 2009 yılının ikinci çeyreğinden itibaren canlanma eğilimine girmiştir. Ekonomide başlayan canlanma eğilimi, OVP(Orta Vadeli Plan) çerçevesinde, zamanında ve yerinde politikalar uygulanarak desteklenmiştir. Belirsizliklerin azalması, tüketici güveninin artması, kredi koşullarının iyileşmesi tüketim ve yatırım kararlarını olumlu yönde etkileyerek yurtiçi talebi artırmıştır. Ekonomik canlanmada sağlanan bu ivme 2010 yılında da devam etmiş ve yılın ilk yarısında GSYH, bir önceki yılın aynı dönemine göre % 11 oranında artış kaydetmiştir. Böylece, Türkiye dünyanın en hızlı büyüyen birkaç ekonomisi arasında yer almıştır. 2009 yılında, ekonomideki daralmaya paralel olarak cari açığın milli gelire oranı bir önceki yıla göre 3,4 puan azalarak % 2,3 seviyesinde gerçekleşmiştir. 2010 yılında ise cari açık, ekonomideki toparlanmayla birlikte yeniden artma eğilimine girmiştir. Bu dönemde cari açığın finansmanında herhangi bir sorunla karşılaşılmamıştır. Sermaye girişi, ekonomideki canlanma ve güven ortamının tesisiyle 2009 yılının Mayıs ayından itibaren tekrar başlamış, mevduat ve portföy yatırımları ağırlıklı olmak üzere artarak sürmüştür (URL-15, 2010).

**Tablo 1. 2. Türkiye'nin Makroekonomik Göstergeleri**

	Büyüme Oranı (%)	İşsiz (1000)	İşsizlik Oranı	İthalat (\$)	İhracat(\$)	Cari Denge (1000\$)	Bütçe Dengesi (1000TL)	Kişi başına düşen milli Gelir (\$)
2003	5,3	2.493	10,5	69.339.692	47.252.836	-7.515	-40.208	4.567
2004	9,4	2.384	10,8	97.539.766	63.167.153	-14.413	-29.128	5.833
2005	8,4	2.388	10,6	116.774.151	73.476.408	-22.309	-6.903	7.088
2006	6,9	2.328	10,2	139.576.174	85.534.676	-32.249	-4.643	7.687
2007	4,7	2.376	10,3	170.062.715	107.271.750	-38.434	-13.708	9.246
2008	0,7	2.611	11	201.963.574	132.027.196	-41.524	-17.432	10.298
2009	-4,8	3.471	14	140.928.421	102.142.613	-13.370	-52.761	8.554
2010	9,2	3.047	11,9	185.544.332	113.883.219	-46.643	-40.081	10.050
2011	8,5	3.615	9,8	240.841.676	134.906.869	-77.141	-17.439	10.498
2012*	3,1	2.272	8,2	137.912.000	87.212.000	-34.462	-6.700	-
2012 ihracat ve ithalat değerleri ocak-temmuz dönemini kapsar								
2012 Gsyih,büyüme,işgücü,istihdam,işsizlik,işsizlik oranı değerleri ilk 5 ayı kapsar								
GSYİH baz yılı 1998								
Kaynak: TUIK, TCMB, BUMKO,DPT								

### 1.2.2. Ekonomik Büyüme

Tablo1.2’de de görüleceği üzere son yıllarda ülkemiz ekonomisi güçlü bir performans sergilemektedir. 2003, 2004 ve 2005 yıllarında OECD ülkeleri arasında en yüksek oranlı büyüme gerçekleştiren ülkemiz ekonomisi, 2006 yılında reel olarak % 6.9 oranında büyüdükten sonra 2007 yılında da % 4.7 oranında büyüme kaydetmiştir. Diğer taraftan, Dünya Ekonomik Forumu tarafından yayınlanan ve 125 ülkeyi kapsayan 2006-2007 Küresel Rekabet Endeksi’ne göre ülkemiz 59 uncu sırada yer almış iken,131 ülkeyi kapsayan 2007-2008 Küresel Rekabet Endeksi’nde 6 basamak yükselerek 53 üncü sırada yer almıştır.

2008 yılında %0.7 ye düşen bu oran 2009 yılında Dünya ekonomik krizinin ağır baskısı, özellikle dış talebin daralması sonucunda -%4,8 küçülme yaşanmıştır. 2010 yılında ise cari açık, ekonomideki toparlanmayla birlikte yeniden artma eğilimine girmiştir. Bu dönemde cari açığın finansmanında herhangi bir sorunla karşılaşılmemiştir. Sermaye girişi, ekonomideki canlanma ve güven ortamının tesisiyle 2009 yılının Mayıs ayından itibaren tekrar başlamış, mevduat ve portföy yatırımları ağırlıklı olmak üzere artarak sürmüştür (URL-15, 2010).

Tablo 1.2’de de görüleceği üzere 2010 yılında Dünya’da büyüme oranı konusunda ilk sıralara yükselerek %9,2 oranında bir büyüme yakalanmıştır. 2011 yılında da dünya ortalamasının oldukça üzerinde bir büyümeyi yakalayan Türkiye’nin büyüme oranı %8,5 olarak

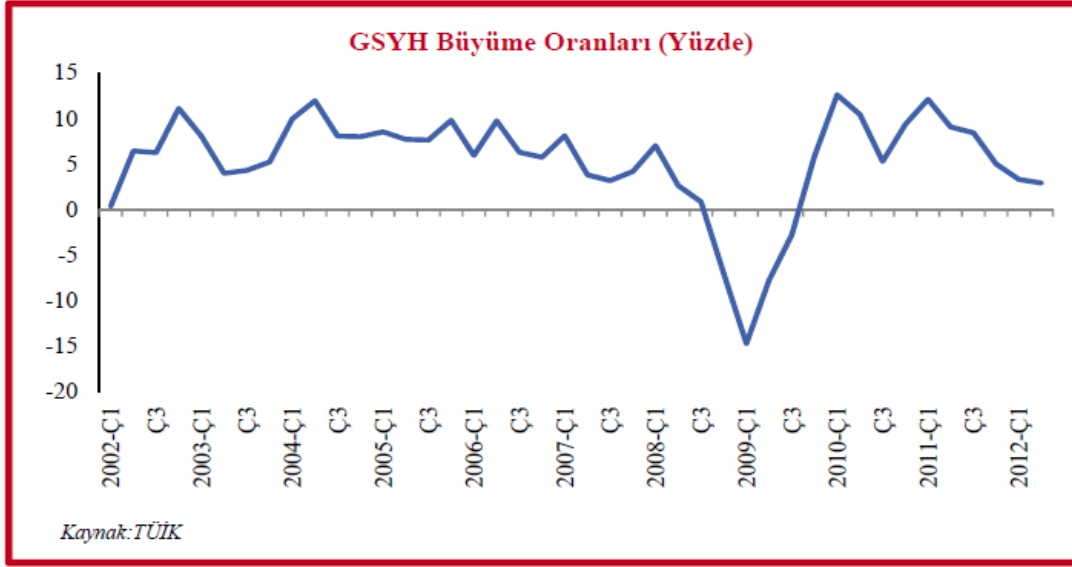
gerçekleşmiştir. 2010 ve 2011 yılındaki yüksek oranda kaydedilen ekonomik büyüme oranları ekonominin ısınmasına ve büyük oranda cari açıkların oluşmasına neden olduğundan hükümet ekonomiyi kontrollü bir soğutmaya tabi tutmak üzere harekete geçmiş ve aldığı tedbirler sonucunda büyüme oranının %3.1'e indirilmesi hedeflenmiş ve bu hedefin büyük ölçüde gerçekleştirilmiş olduğu görülmektedir. Bununla birlikte Cari işlemler dengesinde de önemli ölçüde iyileşme olduğu görülmektedir.

Türkiye ekonomisi, 2008 yılı üçüncü çeyrek sonrası dört çeyrek boyunca devam eden küçülme döneminden, 2009 dördüncü çeyrek itibarıyla çıkmış ve sonrasında güçlü ve kalıcı bir toparlanma süreci yakalamıştır. Küresel finansal krizin Türkiye ekonomisi üzerinde GSYH büyümesi açısından meydana getirdiği tahribat Çin, Arjantin ve Hindistan gibi gelişmekte olan ülkelerden nispeten daha fazla olmakla beraber, Türkiye ekonomisi toparlanma ve büyüme sürecini bu ekonomilerle aynı süre içerisinde yakalamayı başarmıştır (URL-27, 2011).

Küresel krizin etkilerinden hızla kurtulan Türkiye ekonomisi kriz döneminde ertelenmiş iç talebin de etkisiyle 2010-2011 yıllarında özel sektör öncülüğünde güçlü ve iç talep kaynaklı bir büyüme süreci yaşamıştır. Türkiye ekonomisi 2011 yılının ikinci yarısında başlayan kontrollü yavaşlamaya rağmen, kriz öncesi seviyenin %14,1 üzerine çıkmıştır. 2010 ve 2011 yıllarında ortalama %8,8 büyüyen Türkiye ekonomisi bu performansı ile dünyada kriz sonrası en hızlı büyüyen ekonomiler arasında yer almıştır. Bu dönemde özel sektör tüketim ve yatırım harcamalarındaki artış, özellikle iç talep kaynaklı canlanmanın itici gücü olmuş ve büyümeyi önemli ölçüde etkilemiştir (URL-24, 2013).

Potansiyel büyüme eğiliminden sapma verisiyle değerlendirildiğinde, Türkiye ekonomisinin 2010 üçüncü çeyrek ve sonrasında, potansiyel büyüme hızının yaklaşık 4 puan üzerine çıkan bir patikaya yerleştiği görülmektedir. Bu yüksek büyüme hızı patikası, Çin, Arjantin ve Hindistan ile karşılaştırıldığında kriz sonrası dönemde potansiyel büyüme hızından görece daha yüksek bir pozitif sapmaya işaret etmektedir (URL-27, 2011). Bu süreçte cari açık da yüksek seviyelere ulaşmış ve harcamalar yönünden iç ve dış talepteki ayrışma çok belirgin hale gelmiştir.





**Şekil 1. 6.** Dönemler İtibariyle Büyüme Oranları

2011'de % 8,5'lik büyümeye en önemli katkı 10,2 puanla iç talepten gelmiştir. Tasarruf düzeylerinin düşük olması sebebiyle daha çok dış kaynaklarla finanse edilen bu büyüme, cari açığın GSYH'ye olan oranının % 10'a çıkmasına neden olmuştur. Bu durum, ekonomik büyümenin sürdürülebilirliği konusunda bazı endişelere yol açmıştır. 2011'in ilk yarısında Türkiye ekonomisi iç talebe dayalı büyürken dış talep büyümeyi olumsuz yönde etkilemiştir. Ancak, bu şartlar yılın ikinci yarısı ile birlikte değişmiştir. Ekonomiyi soğutmak için alınan önlemlerin etkisi ile birlikte iç ve dış talepte yeniden dengelenme süreci başlarken dış talebin büyümeye katkısı tedrici olarak olumlu bir görünüm almıştır. Büyümenin yavaşlamasında derinleşen AB borç krizi ile birlikte küresel ekonomik görünümdeki bozulmalar da etkili olmuştur (URL-24, 2012). Dengeli bir biçimde yavaşlamaya başlayan Türkiye ekonomisi, 2011'in ikinci yarısından itibaren şu anda içinde bulunulan yumuşak iniş patikasına doğru yönelmiştir. Yumuşak iniş olarak adlandırdığımız bu süreç büyümenin kompozisyonunun iç ve dış talep arasında dengelenmesi ve dolayısıyla büyümenin normalleşmesidir. 2011 yılının ilk yarısında % 10,5 olan büyüme yavaşlayarak yılın ikinci yarısında % 6,8 olmuştur. 2012 yılının ilk yarısında ise bu rakam % 3,1'e kadar gerilemiştir (URL-24, 2013).

Küresel ekonomide belirsizlikler devam ederken Türkiye ekonomisinde yumuşak iniş süreci başarıyla devam etmektedir. Yumuşak iniş olarak adlandırdığımız bu süreç, büyüme kompozisyonunun iç ve dış talep arasında dengelenmesi, cari açığın daralması ve enflasyonist baskıların azalmasıdır (URL-25, 2012). Bu çerçevede, Merkez Bankası para politikasını

sıkılaştırarak, ithalatın artış hızını sınırlayan bazı vergisel önlemler alınarak ve BDDK'nın makro-ihtiyati uygulamalar alarak bu sürece destek verildi. Bu gelişmelere paralel olarak, 2012 yılında ekonomimizin % 3,2 oranında büyümesi öngörülmektedir (URL-24, 2012). Bu oran geçen yıl Orta Vadeli Programda (OVP) öngördüğümüz % 4'ün 0,8 puan altındadır. Yaşanan küresel yavaşlama dikkate alındığında bu farkın büyük bir sapma olmadığı görülmektedir. Nitekim IMF geçen yıla göre 2012 büyüme tahminlerini geliştirmekte olan ülkelerde ortalama 0,8 puan aşağı çekmiştir. Buna rağmen Türkiye IMF tahminlerine göre, bu yıl Avrupa'da Letonya ve Kosova'dan sonra en hızlı büyüyen ülke olacaktır. Bu yılki büyüme oranımız geliştirmekte olan Avrupa ülkelerinin % 2'lik büyümesinden daha iyi, Latin Amerika'nın % 3,2'lik büyümesiyle başa baş, geliştirmekte olan Asya'nın % 6,7'lik büyümesine göre düşük olacaktır (URL-25, 2012).

### **1.3. Dış Ticaret Dengesi Durumu**

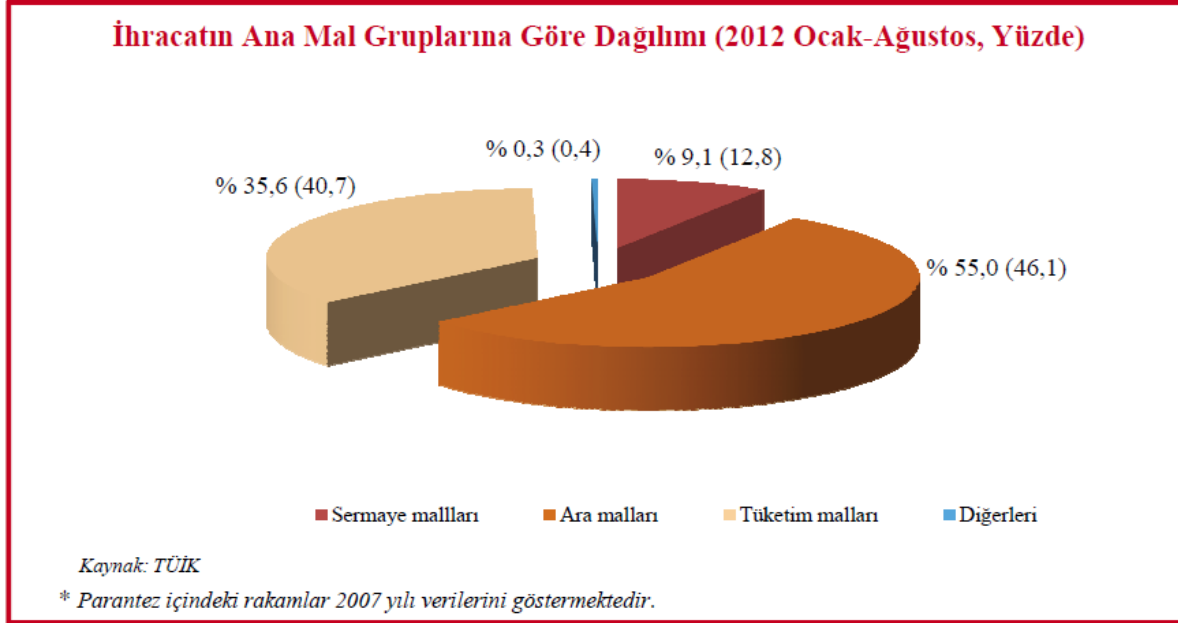
Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) verilerine göre, 2005 yılında %16.3 oranında artış gösteren ihracat, 2006 yılında da %16.4 oranında artarak 85.5 milyar dolara ulaşmıştır. İthalatımız ise 2005 yılında %19.7, 2006 yılında da %19.5 oranında artarak 139.6 milyar dolar olmuştur. Böylece, 54 milyar dolar dış ticaret açığı verilmiş, ihracatın ithalatı karşılama oranı ise % 61.3 düzeyinde gerçekleşmiştir (Cumhurbaşkanlığı DDK, 2008). 2007 yılında ülkemiz ekonomik büyüme hızının kısmen azaldığı görülmekle birlikte, söz konusu yıl içerisinde ihracatımızın ortaya koymuş olduğu tablo, ekonomik büyümemizin lokomotifini olduğunu göstermektedir. Türkiye İstatistik Kurumu tarafından açıklanan verilere göre kriz öncesinde 2007 yılında ihracat %25.3 gibi yüksek bir oranda artarak, 100 milyar dolar sınırını geçmiş ve 107.2 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir. İthalatımız ise % 21.8 artarak 170 milyar dolar olmuştur. Dış ticaret açığımız 62.8 milyar dolar olurken, ihracatımızın ithalatı karşılama oranı, 2006 yılına kıyasla artış göstererek % 63 seviyesinde gerçekleşmiştir (Cumhurbaşkanlığı DDK, 2008).

TÜİK verilerine göre, 2011 yılında 105,9 milyar dolar olan dış ticaret açığı 2012 yılı Ağustos ayında 12 aylık kümülatif bazda 90,7 milyar dolara gerilemiştir. Dış ticaret açığı 2012 yılı Ocak-Ağustos döneminde ise geçen yılın aynı dönemine göre % 21,2 oranında daralarak 56,6 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir. İhracat ve ithalat rakamları miktar endeksleri bazında incelendiğinde; ihracatın ve ithalatın küresel kriz öncesi seviyelerini aştığı görülmektedir (URL-24, 2012). Kriz sonrası küresel büyümenin hızlanması ve dış talebin canlanmasıyla birlikte ihracatta, güçlü iç talep nedeniyle ithalatta miktar olarak artış yaşanmıştır. Ancak Türkiye

ekonomisindeki yumuşak iniş süreciyle birlikte mevsim ve takvim etkilerinden arındırılmış dış ticaret endeksleri, ihracat lehine gelişmiştir.

2011 yılında iç talepteki hızlı artış ve zayıf dış talep nedeniyle ithalat, ihracattan daha hızlı artmış ve ihracatın ithalatı karşılama oranı % 56'ya kadar gerilemiştir. Ancak yaşanan yumuşak iniş süreci ve dış ticarete yaşanan dengelenmeyle birlikte 2012 yılının ilk sekiz ayında bu eğilim tersine dönmüş ve bu oran % 63,9'a kadar yükselmiştir (URL-24, 2012).

İhracatta kriz sonrası dönemde başlayan ılımlı ve istikrarlı artış süreci, 2012 yılının ilk sekiz ayında da devam etmiştir. 2011 yılının ikinci yarısından itibaren Avrupa finans piyasalarında derinleşmeye başlayan sorunların yarattığı belirsizlikler, Türkiye'nin en büyük ihracat pazarı olan Avrupa Birliği ülkelerine yapılan ihracatın hız kesmesine neden olmuştur. Ancak, son dönemde ihracatta bölgesel ve sektörel bazda çeşitliliğin artmasıyla Avrupa Birliği ülkelerindeki zayıf seyrin ihracat üzerindeki olumsuz etkisinin telafi edilebilmesi sağlanmıştır. 2011 yılında 134,9 milyar dolara yükselen ihracattaki bu eğilim 2012 yılında da devam etmiş ve yılın ilk sekiz ayında ihracat bir önceki yılın aynı dönemine göre %12,8 oranında artarak 100,1 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir (URL-24, 2012).



**Şekil 1. 7.** İhracatın Ana Mal Gruplarına Göre Dağılımı

Şekilden de görüleceği üzere, ara malları ihracatı, toplam ihracat içerisinde en yüksek orana sahiptir. 2012 yılı Ocak-Ağustos döneminde ara malları ihracatı 55 milyar dolar ile toplam

ihracatın % 55'ini, tüketim malları 35,6 milyar dolar ile toplam ihracatın %35,6'sını ve sermaye malları 9,1 milyar dolar ile toplam ihracatın % 9,1'ini oluşturmaktadır.

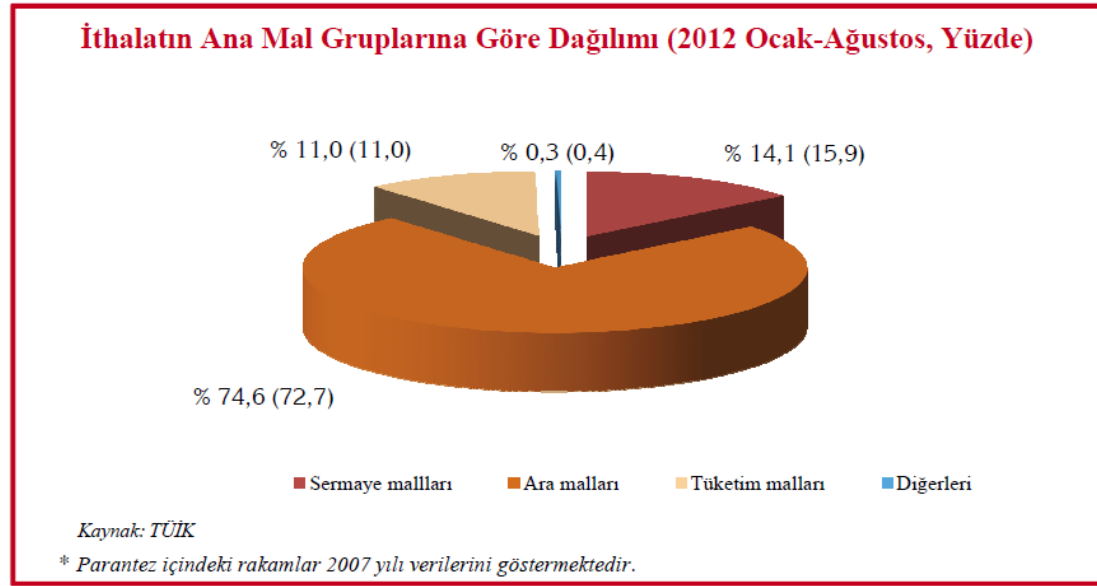
Kriz öncesi veriler için 2007 yılı baz alındığında Türkiye'nin en önemli ticaret ortağı olan AB ülkelerinin ağırlığının küresel kriz sürecinde azaldığı ve bazı Kuzey Afrika, Orta Doğu ve Asya ülkeleri ile diğer Avrupa ülkelerinin önem kazandığı görülmektedir. Ekonomik sıkıntılarını hala aşamayan AB ülkelerinden kaynaklanan talep daralmasına rağmen ihracat Kuzey Afrika, Orta Doğu ve Asya ülkelerine yönelerek artışına devam etmiştir. AB ülkelerindeki darboğazdan kaynaklanan dezavantajın dış ticareti olumsuz etkilememesi ve yine Türkiye'nin rekabet ortamında avantajlı konuma gelebilmesi açısından dış ticarete çeşitlilik çok önemlidir (URL-24, 2012).

İhracatta ürün ve ülke çeşitlendirmesine yönelik çalışmalarına bağlı olarak Türkiye'nin ihracat pazarlarındaki olası risklere karşı duyarlılığı azalmıştır. Bununla beraber, ihracatın sektörel çeşitlenmesi, genel olarak önemli ihracat pazarlarında artarken ihracat sektörlerinin genelinde de ülke çeşitlenmesinin arttığı göze çarpmaktadır. İhracatın bölgesel ve sektörel kompozisyonundaki bu çeşitlenme, cari dönemde Türkiye ekonomisinin dış ticaret kanalıyla aktarılan dışsal şoklara duyarlılığının azaldığını gösterirken; hedef pazarların büyüme öngörülleri de dikkate alındığında Türkiye'nin ihracat potansiyelinin önümüzdeki dönemlerde de güçlü seyredeceğini işaret etmektedir.

2012 yılı Ocak-Ağustos döneminde bir önceki döneme göre toplam ihracatta yaşanan %12,8'lik artışa karşın AB ülkelerine yönelik ihracat, %9,4 oranında azalmış ve toplam içindeki payı %47,5'ten 38,2'ye gerilemiştir. AB ülkelerine gerçekleştirilen ihracatın toplam içindeki payının 2007 yılında %56,3 olduğu göz önüne alınınca kaybın ne denli büyük olduğu daha iyi anlaşılmaktadır. Ancak, AB ülkelerindeki bu düşüş Kuzey Afrika ve Asya ülkelerine yönelik ihracat ile telafi edilmiştir. Yakın ve Orta Doğu ile Asya ülkelerine yönelik ihracat, 2011 yılında bir önceki yıla göre %19,6 oranında artış göstermiş, 2012 yılı Ocak-Ağustos döneminde bir önceki döneme göre bu artış daha da artarak %45,8'e ulaşmıştır. Bu dönemde Yakın ve Orta Doğu ile Asya ülkelerine yönelik ihracatın toplam içindeki payı da %35,9'a yükselmiştir. Ağustos ayında kriz öncesi döneme göre AB ülkelerine yapılan ihracat %14 daralırken, MENA bölgesine yapılan ihracat %253,7 oranında artış göstermiştir (URL-24, 2012).

2012 yılında yumuşak iniş süreciyle birlikte sermaye ve tüketim malları ithalatında gerileme yaşanmıştır. Şekil1.8 de görüldüğü üzere,2012 yılı Ocak-Ağustos döneminde sermaye

malı ithalatı bir önceki yılın aynı dönemine göre %11 oranında daralarak 22,2 milyar dolara, tüketim malları ithalatı %14,5 oranında daralarak 17,2 milyar dolara gerilemiştir. Ara malı ithalatı ise %1,7 oranında artışla 116,9 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir. 2012 yılında yumuşak iniş süreciyle birlikte sermaye ve tüketim malları ithalatında gerileme yaşanmıştır. 2012 yılı Ocak-Ağustos döneminde sermaye malı ithalatı bir önceki yılın aynı dönemine göre %11 oranında daralarak 22,2 milyar dolara, tüketim malları ithalatı %14,5 oranında daralarak 17,2 milyar dolara gerilemiştir. Ara malı ithalatı ise %1,7 oranında artışla 116,9 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir (URL-24, 2012).



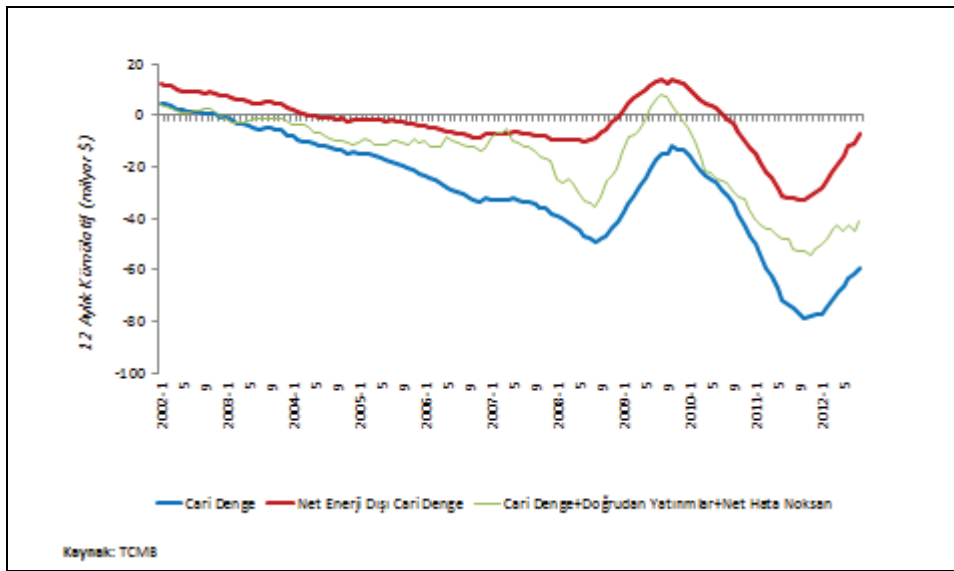
**Şekil 1. 8.** İthalatın Ana Mal Gruplarına Göre Dağılımı

İthalatın ülke gruplarına göre incelenmesinde; AB üyesi ülkelere yapılan ithalatın toplam ithalatın önemli bir kısmını oluşturduğu görülmektedir. Bununla birlikte, bu ülkelere yapılan ithalatın toplamdaki payı, tıpkı ihracatta olduğu gibi düşüş eğilimindedir. Bölge ülkelerinden yapılan ithalatın toplam ithalattaki payı 2000 yılında %52,3 iken, bu oran, 2009 yılında 40,1'e, 2010 yılında %38,9'a ve 2011 yılında % 37,8'e gerilemiştir. 2012 yılı Ocak-Ağustos döneminde de AB ülkelerinden yapılan ithalat bir önceki yılın aynı dönemine göre %7,4 oranında azalarak 57,1 milyar dolar olmuştur. Toplam içindeki payı ise %36,4'e gerilemiştir. İthalatın ağırlıklı olarak yapıldığı ikinci bölge ise Yakın ve Orta Doğu ile Diğer Asya ülkeleridir. Bölge ülkelerinden yapılan ithalat özellikle kriz sonrası dönemde önemli oranda artış göstermiştir. Bölgeden gerçekleştirilen ithalat 2009 yılında 35,9 milyar dolar iken, 2011 yılında 73,6 milyar dolara yükselmiş ve toplam ithalat içindeki payı %30,6'ya yükselmiştir. 2012 yılı

Ocak-Ağustos döneminde bölgeden 48,5 milyar dolarlık ithalat gerçekleşirken, toplamdaki payı %30,9 olarak gerçekleşmiştir (URL-24, 2012).

Kriz sonrası dönemde ise Türkiye’de diğer yatırımların gelişmekte olan ülkelere nazaran daha hızlı ivmelendiği göze çarpmaktadır. Söz konusu artışta ağırlıklı olarak kısa vadeli kredi kullanımlarının etkili olduğu gözlenmektedir. Özellikle son dönemlerde uluslararası kredi derecelendirme kuruluşlarının not artırımları yoluyla uzun vadeli yatırım yapılabilir ülke seviyesine çıkması, uzun vadeli fonların Türkiye’ye gelişinin kolaylaşması anlamına gelmektedir. Bu da cari açığın finansmanında nispeten kırılğanlık üreten kısa vadeli fonların yerini uzun vadeli fonların ve cari açığın doğurduğu kırılğanlık derecesinin azalması anlamına gelmektedir. Krizden çıkış sürecinde başarılı bir performans ortaya koyan Türkiye’ye yönelik doğrudan yatırım girişlerinin artması cari açığın finansman kalitesi açısından oldukça önemlidir.

Şekil1.9’da görüldüğü gibi Türkiye cari açık gibi önemli bir ekonomik sorununu krize dönüştürmeden yönetmiştir. Yüksek seviyelere çıkan cari açık, uygulanan makroekonomik politikalarla kontrol altına alınmıştır. 2011 yılı Ekim ayında zirve yaparak 78,6 milyar dolara kadar yükselen 12 aylık cari açık bu yılın Ağustos ayında 59 milyar dolara gerilemiştir. Yılın son çeyreğinde, iç talepteki toparlanmaya bağlı olarak cari açıktaki azalma hızının bir miktar yavaşlaması ve bu çerçevede, cari açığın yılsonunda 58,7 milyar dolar, milli gelire oran olarak da %7,3 olarak gerçekleşmesi beklenmektedir (URL-25, 2012).



Şekil 1. 9. Cari İşlemler Açığı

Cari açığındaki bu gerileme, yüksek seviyelerde seyreden petrol fiyatları ile en büyük ticari ortağımız AB'nin resesyonda olması ve Arap Baharının doğurduğu olumsuz şartlara rağmen gerçekleşmiştir. Bu yıl ham petrol fiyatları ortalama 112 dolar gibi yüksek bir seviyede seyretmiştir. Dolayısıyla Ağustos ayı itibarıyla 12 aylık enerji ithalatımız 58,8 milyar dolara yükselmiştir. Nitekim enerji dışı cari açığındaki daralma daha belirgin olmuştur. 2011 yılı Ekim ayında 33 milyar dolara yükselerek zirve yapan 12 aylık net enerji dışı cari açık, 2012 yılı Ağustos ayında 7,3 milyar dolara gerilemiştir. Dış ticaretteki pazar ve ürün çeşitliliği AB borç krizinin Türkiye üzerindeki etkisini azaltmaktadır. AB'ye yaptığımız ihracat bu yılın ilk sekiz ayında %9,4 azalarak toplam ihracatımızın %38,2'sine gerilemiştir. Kriz öncesi bu oran %56'lardaydı. Buna karşılık, özellikle Kuzey Afrika ve Orta Doğu ülkelerine yönelik ihracatta yaşanan artışla birlikte toplam ihracat kriz öncesi seviyenin % 10,5 üzerine çıkmıştır (URL-25, 2012).

2010 yılının sonundan itibaren alınan önlemler ve ekonomide yaşanan dengelenmeye paralel olarak cari açık, özellikle 2011 yılının son çeyreğinden itibaren düşüşe geçmiştir. 2011 yılı Ekim ayında zirve yapan 12 aylık kümülatif cari açık 78,6 milyar dolara kadar yükselmiş, izleyen dönemde yumuşak iniş sürecine paralel olarak 2012 yılı Ağustos ayında 59 milyar dolara gerilemiştir. Bu eğilimin yılın geri kalanında da devam ederek cari işlemler açığının GSYH'ye oranının 2012 yılı sonunda %7,3'e ineceği tahmin edilmektedir (URL-24, 2012).

**Tablo 1. 3. Cari İşlemler Hesabı**

Cari İşlemler Hesabı (12 Aylık Milyon \$)							
	2007	2008	2009	2010	2011	Temmuz 2012	Ağustos 2012
<b>Cari İşlemler Dengesi</b>	-38.434	-41.524	-13.370	-46.643	-77.141	-61.857	-59.013
<b>Dış Ticaret Dengesi</b>	-46.852	-53.021	-24.850	-56.445	-89.092	-75.554	-72.944
<b>Hizmetler Dengesi</b>	13.283	17.748	17.316	15.493	17.996	19.191	19.472
<b>Gelir Dengesi</b>	-7.108	-8.364	-8.191	-7.139	-7.779	-7.126	-7.061
<b>Cari Transferler</b>	2.243	2.113	2.355	1.448	1.734	1.632	1.520

Kaynak: TCMB

Cari açığındaki iyileşmenin yanı sıra uygulanan politikalar sayesinde döviz rezervlerimiz güçlenmiştir. 2007 yıl sonunda 74 milyar dolar civarında olan altın dahil brüt döviz

rezervlerimizi Ekim 2012 itibarıyla 114,6 milyar dolara yükselmiştir. Yumuşak iniş sürecine paralel olarak enflasyonist baskılar da azalmaktadır. Geçen yıl sonunda %10,5'e yükselen enflasyonun bu yıl sonunda kurdaki istikrar ve iç talepteki zayıflamayla birlikte %7,4'e, önümüzdeki yıl ise %5,3'e gerilemesini bekliyoruz. Ancak başta gıda ve petrol olmak üzere emtia fiyatlarındaki yükselme eğilimi enflasyon görünümü üzerinde risk oluşturmaktadır (URL-25, 2012).

### **1.3.1. İstihdam-İşsizlik Durumu**

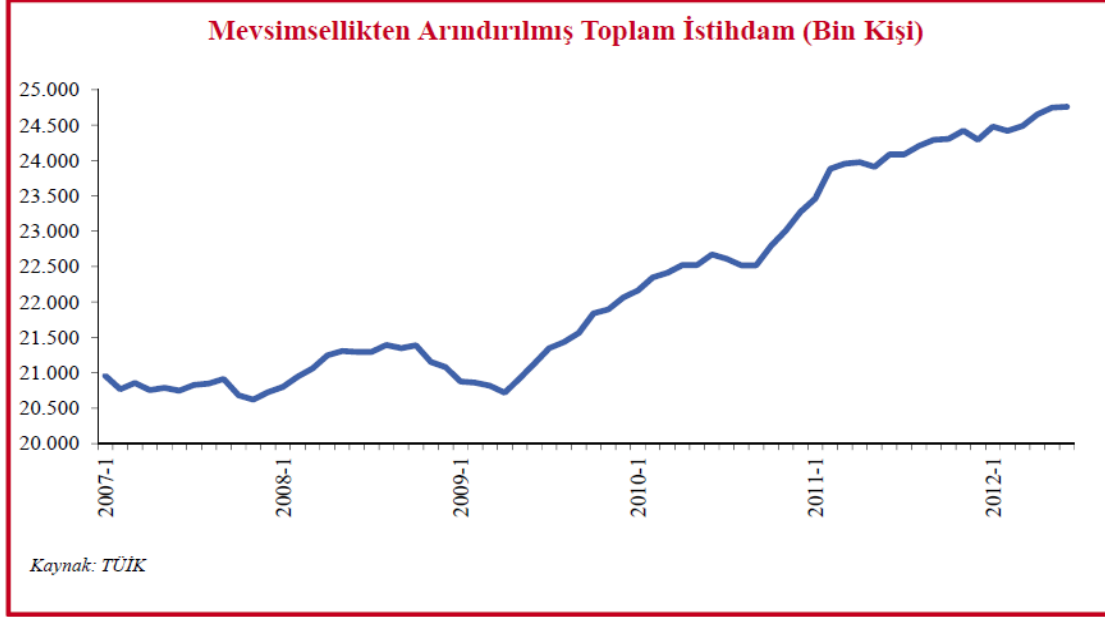
2009 yılının ilk çeyreğinde, küresel finansal krizin Türkiye ekonomisine yansımada dip noktasına gelinmesi, beraberinde, Şubat 2009 döneminde mevsimsel faktörün etkisiyle, %16.1'lik bir oranla işsizlik oranında tepe noktasını getirmiştir. Aynı dönemde, tarım dışı işsizlikte %19.3 ile olağanüstü bir orana ulaşılmıştır (TÜSİAD,2011).

2009 yılı ikinci çeyrekte ekonomide toparlanmanın başlaması ve Mayıs 2009'daki istihdam paketinin uygulamaya konulmasıyla, Haziran 2009'da %13'e gerileyen işsizlik, sonraki dönemlerdeki dalgalanmalara rağmen, 2011 Nisan ayında tek haneye inmiş ve en düşük oranlara ulaşılmıştır. İşsizlik oranındaki bu hızlı gerilemenin, işgücüne katılım oranında azalma kaydedilmemesi itibarıyla, temel belirleyicisi istihdamda hızlı artışlar olmuştur. 2010 yılı Ekim ayından sonra tüm alt sektörlerde istihdam artışı ivme kazanmıştır. İstihdam artışında sağlanan bu yüksek hızlı tempo, inşaat sektöründe istihdam artış hızını 2011 Eylül ayında %24'ün üzerine çıkarırken, hizmetler sektöründe istihdam artış hızı aynı dönemde %6.5'i geçmiştir. Böylelikle, tarım sektörünün de katkısıyla, toplamda istihdam artış hızı yıllık olarak %7.7'ye yükselmiş ve 2011 yılı Eylül ayı işsizlikte en düşük oranın gerçekleştiği dönem olmuştur (TÜSİAD, 2011).

Küresel krizden çıkış sürecinde Türkiye, güçlü büyüme performansı ve alınan tedbirler sayesinde istihdam üretme konusunda dünyada en fazla mesafe alan ülkelerden birisi olmuştur. İstihdamda ciddi oranlarda artış meydana gelmiştir. IMF verilerine göre Türkiye 2007-11 döneminde, yıllık ortalama istihdam artışı en yüksek olan ülke olmuştur. 2011 yılının ikinci yarısından itibaren ise ekonomide yaşanan yumuşak iniş süreci, 2012 yılında işgücü piyasasına yansımıştır. 2011 yılının ilk yarısında bir önceki yılın aynı dönemine göre 1,4 milyon istihdam yaratılmışken 2012 yılının ilk yarısında bir önceki yılın aynı dönemine göre 676 bin kişilik ilave istihdam üretilmiştir(URL-24, 2012). Ancak gelişmiş birçok ülkede istihdam kayıplarının telafi edilemediği bir ortamda Türkiye'de istihdam Şekil.10'da görüldüğü gibi, 2007'den Haziran 2012 dönemine kadar 4,8 milyon kişi artmıştır. Aynı dönemde Avro Bölgesi'nde yaklaşık 2,5 milyon,

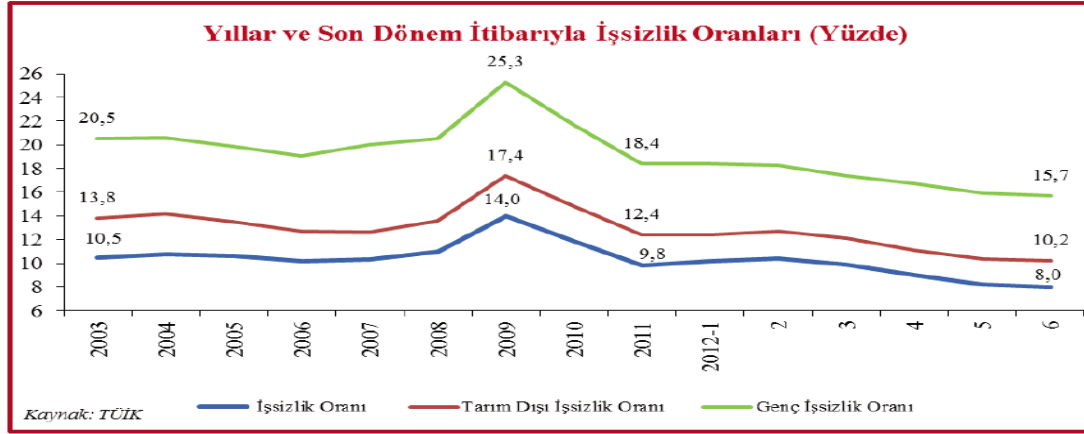


ABD’de ise 2,8 milyon istihdam kaybı yaşanmıştır. Bu rakamlardan da görülebileceği üzere, Türkiye ekonomisi istihdam artışı açısından gelişmiş ülkelerden olumlu yönde ayrılmıştır (URL-24, 2012).



**Şekil 1. 10.** Toplam İstihdam(Bin Kişi)

İstihdam piyasasının canlanması ile birlikte işsizlik oranları da hızlı bir şekilde gerilemiştir. Böylece 2009 yılı sonunda %14’e yükselen manşet işsizlik oranı, 2011 yılı sonunda tek haneye düşerek % 9,8 olarak gerçekleşmiş, Haziran 2012 itibarıyla %8’e düşmüştür. Böylece, işsizlik son on yılın en düşük oranına ulaşmıştır. 2011 yılında bir önceki yıla göre 431 bin kişi azalarak 2 milyon 615 bin kişiye düşen işsiz sayısı, Haziran 2012’de 2 milyon 226 bin kişi olarak gerçekleşmiştir (URL-24, 2012). Türkiye’de şekil1.11’de görüldüğü üzere mevsimsellikten arındırılmış işsizlik oranlarına bakıldığında ılımlı büyüme döneminin yansıması olarak %9 seviyesinde yatay bir seyir izlediği görülmektedir. Ancak kriz sırasında %15 düzeyine sığrayan işsizlik oranı, Haziran 2012’de %8,9 oranıyla serinin tutulmaya başlandığı 2005’den bu yana görülen en düşük işsizlik oranına ulaşmıştır. ABD ve Avro Bölgesi’nde ise ekonomik toparlanmaya rağmen işsizlik oranı hala kriz öncesi seviyenin üstündedir.



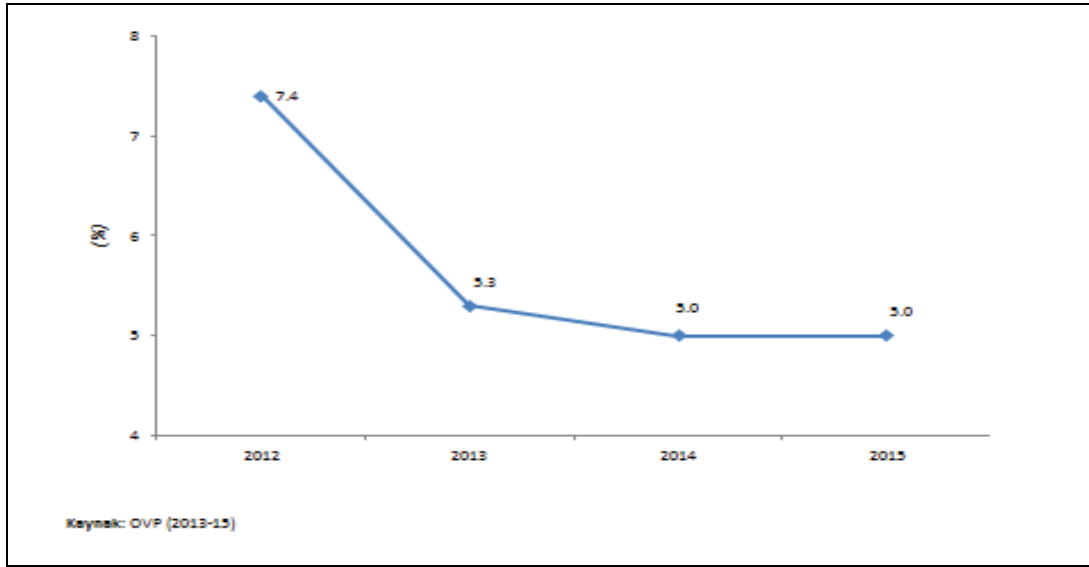
**Şekil 1. 11** Türkiye’de Yıllar İtibariyle İşsizlik Oranları(%)

Türkiye’de son dönemde işsizlik oranında yaşanan düşüş işgücüne katılım oranının arttığı bir ortamda gerçekleşmektedir. Ancak diğer ülkelerle kıyaslandığında Türkiye’de işgücüne katılım oranı hala düşük düzeyde seyretmektedir. Genel işgücüne katılım oranı OECD genelinde %70’ler düzeyindeyken Türkiye’de bu oran yaklaşık 20 puan daha aşağıda yer almaktadır. Bunun başlıca sebebi, Türkiye’de kadınların işgücüne katılım oranının hala oldukça düşük seviyelerde olmasıdır. Toplamda erkek işgücüne katılım oranı, kadın işgücüne katılım oranının iki katından fazladır. Kadınların işgücüne katılmama sebepleri içerisinde çocuk bakımı ve ev işleri gibi görevleri yüklenmiş olmaları ve eğitim düzeyinin düşüklüğü nedeniyle düşük ücretli, uzun ve zorlu çalışma saatlerine sahip işlerde çalışmalarını önem arz etmektedir. Türkiye’de son dönem katılım oranındaki gelişmelere baktığımızda ise; 2011 yılında çalışma çağındaki nüfusun % 2 oranında arttığı görülmektedir. Son altı yıllık verilere bakıldığında çalışabilir yaş grubunda (15+yaş) yer alan nüfus her yıl ortalama 800-900 bin kişi artmaktadır. 2011 yılında işgücü bin 84 kişi artarak 26 milyon 725 bin kişiye, Haziran 2012’de 27 milyon 803 bin kişiye ulaşmıştır. Böylece 2007 yılında %46,2 seviyesinde bulunan işgücüne katılım oranı, sürekli bir artış göstererek 2011 yılında %49,9, Haziran 2012’de ise %50,8 olarak gerçekleşmiştir (URL-24, 2012).

Türkiye’yi diğer ülkelerle karşılaştırdığımızda bunun yadsınamayacak bir başarı olduğu ortadadır. Türkiye, Uluslararası Çalışma Örgütü’nün verilerine göre krizden çıkış sürecinde işsizliği en hızlı düşüren ülke olmuştur. Kriz sonrası dönemde birçok ülkede işsizlik oranlarının arttığı dikkate alındığında, ülkemizin istihdam üretmedeki başarısı daha iyi anlaşılacaktır (URL-25, 2012).

### 1.3.2. Fiyat İstikrarı

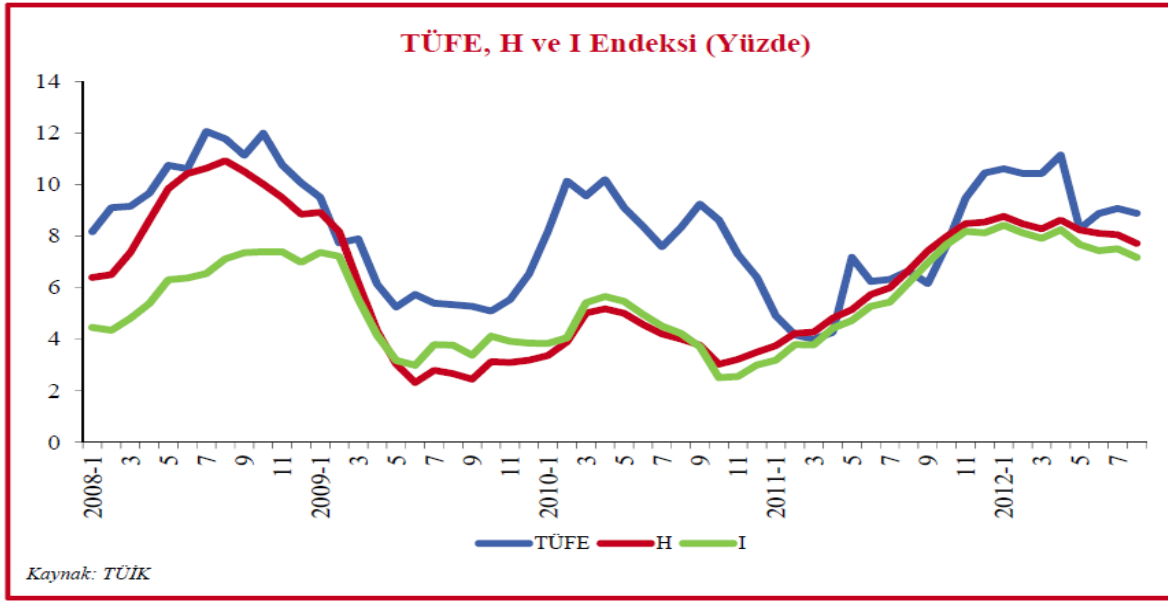
Yumuşak iniş sürecine paralel olarak enflasyonist baskılar da azalmaktadır. Geçen yılsonunda %10,5'e yükselen enflasyonun Şekil1.12'de görüldüğü gibi bu yıl sonunda kurdaki istikrar ve iç talepteki zayıflamayla birlikte % 7,4'e, önümüzdeki yıl ise %5,3'e gerilemesi beklenmektedir. Ancak başta gıda ve petrol olmak üzere emtia fiyatlarındaki yükselme eğilimi enflasyon görünümü üzerinde risk oluşturmaktadır. Enflasyonu tek hanelere indirilmiş olmakla birlikte orta uzun vadede hedef, enflasyonun düşük tek hanelerde gerçekleşmesidir; çünkü fiyat istikrarı büyüme potansiyelini artıran önemli bir faktördür (URL-25, 2012) .



Şekil 1. 12. Enflasyon Tahminleri

2012 yılının ilk çeyreği itibarıyla belirginleşen iç talepteki yavaşlama ve geçici fiyat hareketlerinin yıllık enflasyon üzerindeki etkilerinin kademeli olarak ortadan kalkması sonucu enflasyon düşüş eğilimine girmiştir. Bu dönemde uluslararası petrol fiyatlarındaki gelişmeler paralelinde öngörülenden hızlı artış kaydeden enerji fiyatlarının tüketici fiyatlarını artırıcı etkisi son yıllara kıyasla olumlu seyreden işlenmemiş gıda fiyatları ile sınırlanmıştır. 2011 yılı genelinde Türk Lirasında gözlenen değer kaybının yansımalarıyla belirgin oranda yükselen temel mal grubu yıllık enflasyonu yılın ilk çeyreğinde yavaşlama eğilimine girmiştir. Hizmet fiyatları ise ılımlı seyrini sürdürmüştür. 2012 yılının ikinci çeyreğinde ise enflasyon % 8,9'a gerilemiştir. Bu gelişmede olumlu seyrini sürdüren işlenmemiş gıda fiyatları ile uluslararası emtia fiyat gelişmeleri paralelinde gerileyen petrol fiyatları etkili olmuştur. Bu dönemde temel mal grubu yıllık enflasyonu yavaşlama eğilimini sürdürürken hizmet enflasyonunda sınırlı bir oranda artış

gözlenmiştir. Yavaşlayan ekonomik faaliyet enflasyon görünümüne olumlu katkı sunmuş, aynı dönemde maliyet yönlü baskıların da hafiflemesi ile temel enflasyon göstergeleri aşağı yönlü bir eğilim göstermiştir. 2012 yılında yüksek seyreden enflasyonun fiyatlamaya davranışlarına olumsuz etkisi petrol fiyatlarının öngörülen seviyelerin üzerinde seyretmesi ile Eylül ve Ekim aylarında yapılan fiyat ayarlamalarının etkisiyle yılsonu enflasyonunun %7,4 olarak gerçekleşmesi beklenmektedir. 2011 yılı genelinde Türk Lirasında gözlenen değer kaybının yansımalarıyla önemli oranda yükselen temel mal grubu yıllık enflasyonu 2012'nin ilk çeyreğinde yavaşlama eğilimine girmiştir (URL-24, 2012).



### Şekil 1. 13. Tüketici Fiyat Endeksindeki Gelişmeler(%)

Enflasyon beklentilerinde 2012 yılının ikinci çeyreğinde de belirgin bir değişim gözlenmemiştir. Ancak, çekirdek enflasyon göstergelerinin azalış eğiliminin istikrar kazanması ile yılın üçüncü çeyreği başı itibarıyla orta vadeli beklentiler bir önceki çeyreğe kıyasla sınırlı da olsa daha düşük bir seviyeye gerilemiştir. Nisan ve Temmuz dönemi enflasyon beklentileri vadeler bazında kıyaslandığında, kısa vadeye ilişkin beklentilerin bir miktar aşağı yönlü güncellendiği, daha uzun vadeye dair beklentilerde ise bir değişim olmadığı gözlenmiştir (URL-24, 2012).

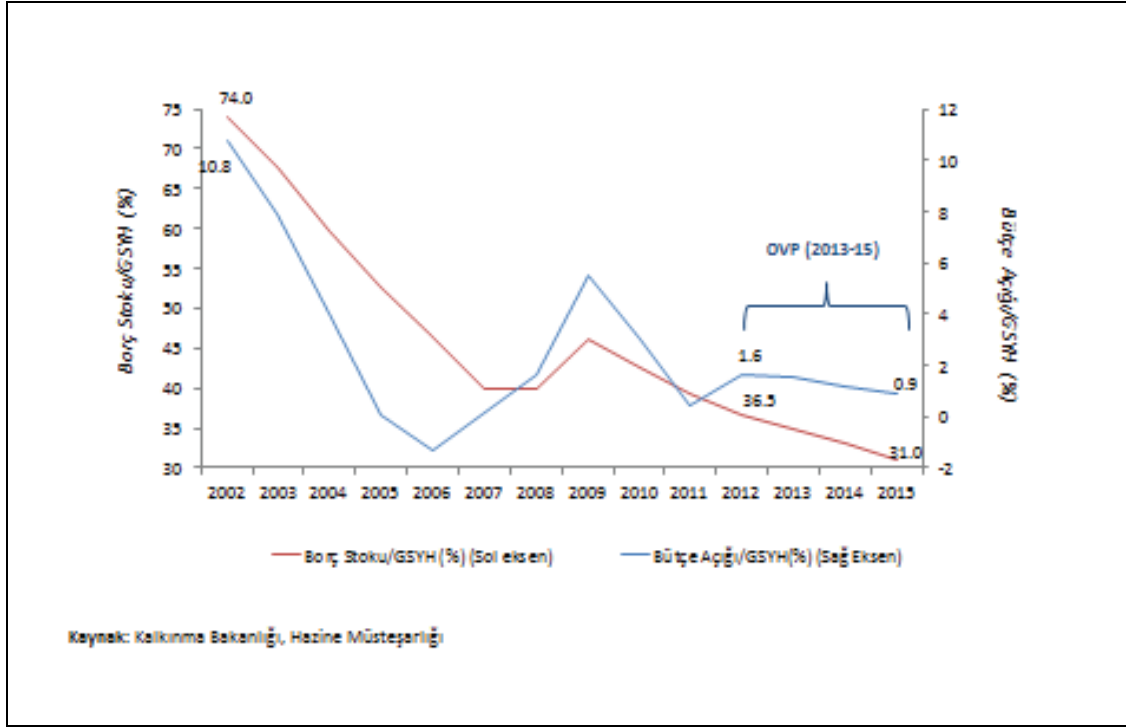
### 1.3.3. Borç-Reel Faiz Stoğundaki Gelişmeler

Hükümetin mali disipline önem verdiği görülmektedir. Çünkü sürdürülebilir yüksek büyüme için ekonomik istikrar ve güven ortamının rolü açıktır. Bugün birçok gelişmiş ülkede

borç krizi yaşanırken Türkiye’de kamu borçlarının sürdürülebilirliğine ilişkin henüz ciddi bir tereddüt bulunmamaktadır.

2002 yılında, genel devlet bütçe açığının GSYH’ye oranı % 11 civarında iken ve piyasalarda, Türkiye’de kamu borçlarının sürdürülebilir olmadığı kanısı hakim iken 2012 gibi nispeten sıkıntılı bir yılda dahi genel devlet bütçe açığının GSYH’ye oranının % 1,6 olarak gerçekleşeceği beklenmektedir. Bu oran, yılsonu için tahmin edilen % 5,3’lük OECD ortalamasının da üçte birinden azdır. Ayrıca, bütçe açığının GSYH’ye oranını önümüzdeki dönemde azalmaya devam ederek 2015 yılında % 0,9’a inmesi hedeflenmiştir (URL-25, 2012). Ülkemizde kamu borç stokunu bir sorun olmaktan çıkardık. 2002 yılında %74 olan kamu borç stokunun GSYH’ye oranını 2011 yılında % 39,2’ye düşürdük. Bu oran %60’lık Maastricht Kriterinin yaklaşık 21 puan altında, OECD ortalamasının ise yarısından azdır. Kamu borç stoku oranını, 2012’de % 36,5’e, 2015’te de % 31’e indisi beklenmektedir (URL-25, 2012).2002 yılında % 61,5 olan kamu net borç stokunun GSYH’ye oranı 2012 yıl sonunda yaklaşık % 20’ye düşecektir. Diğer yandan, uluslararası piyasalarda borç alan ülke olmaktan çıkıp net borç veren ülke haline geldik. Haziran 2012 itibarıyla kamu net dış borç stoku 3,5 milyar TL’dir (URL-24, 2012).

2002 yılında reel faiz oranları % 25,4, faiz giderlerinin toplam bütçe gelirlerine oranı ise % 65 seviyesindeydi. Mali disiplin sayesinde reel faizi sıfırlarken bütçeden faiz harcamalarına ayrılan payı % 14,9’a düşürülmüştür (URL-25, 2012).

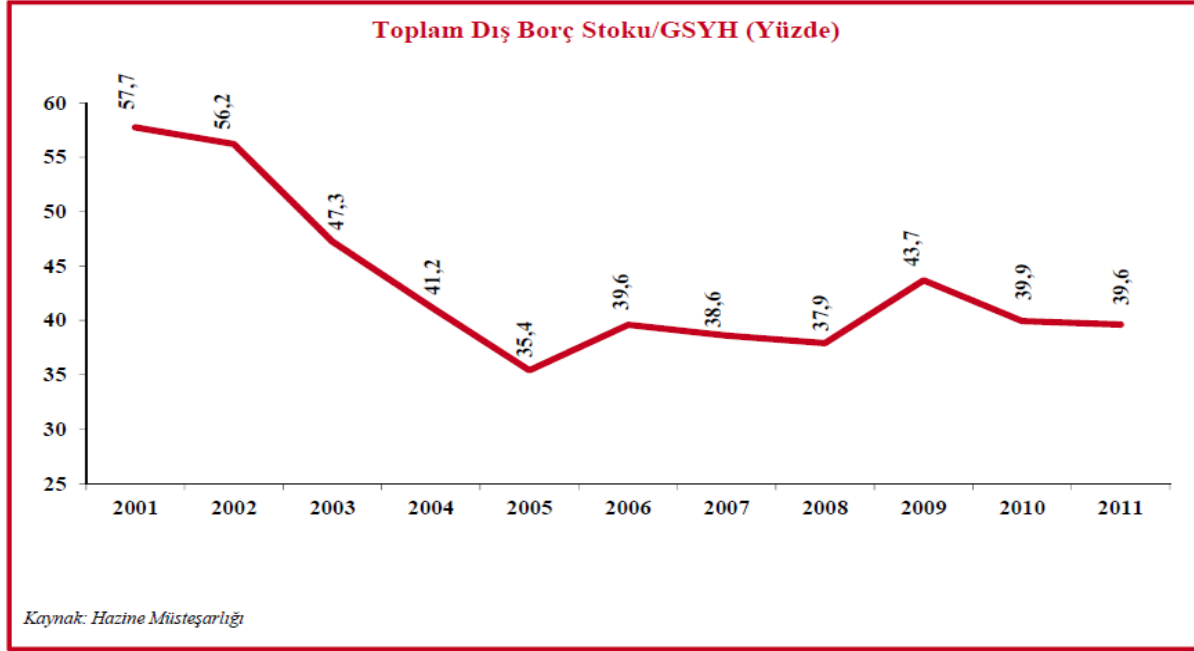


Şekil 1. 14. Türkiye'nin Bütçe Açığı Ve Borç Stoku

Kriz ve kriz sonrası dönemde özellikle AB ülkelerinde yaşanan borç krizi, en önemli makroekonomik risk unsurlarından biri olarak göze çarpmaktadır. Ancak Türkiye, krizden çıkış sürecinde gösterdiği performans ve kamu kesiminin sıkı maliye politikaları sayesinde dış borç stokunun daha önceki döneme göre daha az risk taşımasını sağlamıştır.

Ülkemizde kamu borç stoku büyük ölçüde bir sorun olmaktan çıkmıştır. 2002 yılında %74 olan kamu borç stokunun GSYH'ye oranını 2011 yılında % 39,2'ye düşmüştür. Bu oran % 60'lık Maastricht Kriterinin yaklaşık 21 puan altında, OECD ortalamasının ise yarısından azdır. Kamu borç stoku oranını, 2012'de %36,5'e, 2015'te de %31'e olması hedeflenmiştir (URL-25, 2012).

Dış borç stoku, küresel krizin ekonomik aktivitelerde meydana getirdiği daralma ile 2009 yılında bir miktar gerilemiş, küresel anlamda ekonomik toparlanmanın başlamasına bağlı olarak borçlanma olanaklarının artmasıyla birlikte tekrar yükselmiş ve 2011 yılsonunda 306,7 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir. 2012 yılının ikinci çeyreğinde bu rakam 323,5 milyar dolara yükselmiştir. Borç stokunda yaşanan artışa rağmen krizden çıkış sürecinde yaşanan büyüme performansı ile birlikte borç stokunun GSYH'ye oranında gerileme yaşanmıştır. 2009 yılında toplam borç stokunun GSYH'ye oranı %43,7 iken, 2010 yılında bu rakam 39,9'a ve 2011 yılında 39,6'ya gerilemiştir (URL-24, 2012).



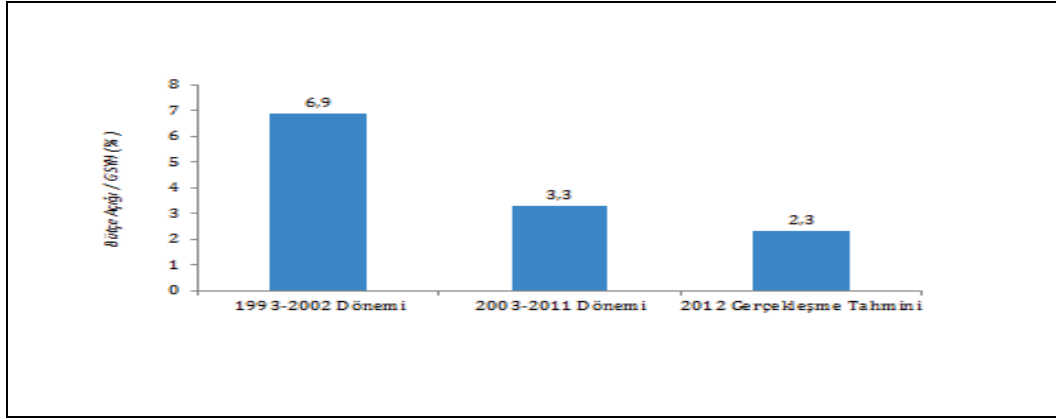
**Şekil 1. 15.** Toplam Dış Borç Stoku/GSYH (%)

### 1.3.4. Kamu Sektörü Mali Dengesi

Küresel krizin etkisiyle ekonomide meydana gelen daralma döneminde kamu gelirleri hızla düşmüş, kriz öncesinde nispeten olumlu seyreden bütçe ve borç göstergelerinde belirgin bir bozulma yaşanmıştır. Bu süreçte, alınan mali canlandırma önlemlerinin de etkisiyle, 2009 yılında bütçe açığı/GSYH oranı %5.5'e yükselmiştir. Ancak, 2010 yılındaki toparlanma süreci ve canlanan iç talep sayesinde; bütçe dengelerindeki bozulma yavaşlamış, böylelikle 2010 yılında faiz dışı fazla/GSYH oranının % 0.8'e çıkarılması mümkün olmuştur. 2011 yılında ise, düşük reel faiz oranlarının katkısıyla negatif artışlar sergileyen faiz harcamaları, cari transfer harcamalarının artışında yavaşlama ve güçlü ekonomik seyre paralel olarak ithalde ve dahilde alınan KDV, ÖTV gibi vergi gelirlerinde artış, bütçe performansı açısından yılın olumlu bir şekilde tamamlanmasına neden olmuştur.

Türkiye, 2004 yılından bu yana Maastricht Kriteri'ni istikrarlı bir şekilde sağlamaktadır. Milli gelire oran olarak kamu borcu 2004 yılında % 59.6 iken, kriz öncesinde %39.8 seviyesine inmiştir (TÜSİAD, 2012). Borçlanmanın uzayan vade yapısı, TL cinsi borçlanmalardaki artış ve milli gelire oran olarak kamu borç stokundaki azalma, son yıllarda kamu borç göstergelerinde kaydedilen olumlu seyrin açık bir göstergesidir.

Euro Bölgesi ülkelerinde görülen yüksek bütçe açıkları ve yüksek borçluluk oranlarının, Türkiye’de tecrübe edilmiyor olması, Türkiye’yi 2012 yılında da bu ekonomilerden pozitif yönde ayırtırmaya devam edecektir. Ancak, yıl içinde yurtiçi talebin yavaşlaması ve bütçe gelirlerinin önemli kısmını teşkil eden dolaylı vergilerin bu süreçten önemli ölçüde etkilenmesi ihtimali ve yeni bir seferlik vergi geliri elde etme imkânının kısıtlılığı kamu tasarruflarında kısmi bir azalmanın yaşanmasını muhtemel kılmaktadır (TÜSİAD, 2012).



**Şekil 1. 16.** Dönemler İtibariyle Türkiye’nin Bütçe Açığı (URL-24, 2012)

Dönemler itibariyle bütçe açıklarının GSMH ya oranları Şekil 1.16’da görülmektedir. Bu oranlar 1993-2002 döneminde %6.9 iken, 2003-2011 döneminde ortalama %3.3 e düşürülmüştür. 2012 de ise %2.3 e düşmesi beklenmektedir. Buna göre 2012 yılında bütçe açığının GSYH’ye oranı geçen yıl OVP’de öngördüğümüz oranın yaklaşık 0,8 puan üzerinde gerçekleşecektir. Bu yıl bütçe açığının öngörülenin üstünde gerçekleşmesi temel olarak harcamalardaki artıştan kaynaklanacaktır. 2012 yıl sonunda, merkezi yönetim bütçe giderlerinin 362,7 milyar TL ile başlangıç ödeneğine göre %3,3 oranında, yani 11,7 milyar TL, daha yüksek gerçekleşmesi beklenmektedir. Yıl sonunda bütçe giderlerinin başlangıç ödeneğine göre daha yüksek gerçekleşecek olmasında sermaye giderleri, mal ve hizmet alım giderleri, personel giderleri ve sermaye transferlerindeki artış etkili olmuştur. 2012 Yılında bütçe gelirlerinin 329,2 milyar TL, vergi gelirlerinin ise 278,8 milyar TL ile bütçe hedefleri doğrultusunda gerçekleşmesi öngörülmektedir. Küresel ekonomideki yavaşlama ile Türkiye ekonomisindeki iç talep dinamiklerini göz önüne alırsak, gelirlerin beklenen seviyede gerçekleşecek olması bir başarıdır. Zira bu yıl küresel gelişmelere bağlı olarak beklentilerin bozulması, iç talebin yılın ilk yarısında %0,5 daralmasına yol açmıştır. İç talepteki daralma, yılın ilk üç çeyreğinde, özellikle tüketime



bağlı vergi gelirlerini olumsuz etkilemiştir. Örneğin, yılın ilk dokuz ayında ÖTV %7,5, dâhilde alınan KDV ise sadece %2,7 artmıştır (URL-25, 2012).

Özelleştirme gelirleri ise yılın ilk dokuz ayında 1,7 milyar TL ile bütçe hedefi olan 10,4 milyar TL'nin oldukça altında kalmıştır. Bunun nedeni, ihaleyi kazanan firmaların finansman sıkıntısından kaynaklanmıştır (URL-25, 2012). Bütçe açığındaki sapmaya rağmen mali dengelerimiz ve kamu borç dinamikleri güçlü yapısını korumaktadır. Özellikle kamu borç stokundaki aşağı yönlü trendin devam etmesi anlamlıdır.

## 2. DÜNYA VE TÜRK DENİZ TİCARETİ

### 2.1. Dünya Deniz Ticareti

#### 2.1.1. Dünya Deniz Ticaretinin Gelişimi

Denizcilik dünyada ticari faaliyetlerin başladığı ilk günden itibaren mal ve hizmetlerin deniz aşırı kıtalara ulaştırılmasında büyük yer tutmuştur. Denizyolu ulaşımı ve taşıma araçları, okyanusların ve denizlerin aşılmasında günümüzde önemini artırarak korumaktadır. Deniz taşımacılığı; özellikle sanayi hammaddesini oluşturan çok büyük miktarlardaki yüklerin bir defa da bir yerden diğer bir yere taşınması imkânını sağlaması, güvenilir olması, sınır aşımı olmaması, mal kayıplarının en az düzeyde olması ve diğer kayıpların hemen hemen hiç olmaması, ayrıca, taşıma maliyetinin deniz taşımacılığına göre; demiryolunda 3.5, karayolunda 7 ve havayolunda 22 kat daha pahalı olmasından dolayı dünyada en çok tercih edilen ulaşım şeklidir (Cumhurbaşkanlığı DDK, 2008).

Denizcilik sektörünün temel unsuru; filo ile bütünleyici gemi inşa sanayi ve liman hizmetleridir. Bunların yanında denizcilik; ulaştırma, turizm ve deniz kaynakları ile 30'un üzerinde sektör ve kıyı işletmesini kapsayan katma değeri yüksek, istihdam potansiyeli fazla olan, çok kapsamlı bir sektördür.

Dünya coğrafyasına ve tarihine bakıldığında; yeryüzüne bugüne kadar gelmiş birçok imparatorlukların çoğunun tarih sahnesinden silindiğini veya etkilerini kaybettiği görülmektedir. Etkilerini devam ettiren güçlerin hâkimiyeti sürdürmelerinin, dünya politikasında belirleyici olmalarının en önemli nedeninin denizci stratejinin yöntemlerini kullanmaları olduğu değerlendirilmektedir. ABD'nin süper güç konumu politikasını denizci strateji temeline oturtmasından kaynaklanmaktadır. İngiltere'nin Avustralya'da, Hindistan'da, Kanada'da süren etkilerinin nedeni budur. Küçük bir ülke ama denizci devlet Hollanda'nın Surinam ve Antililer'deki etkisi hala sürmekte ve Brezilya'da bugün Portekizce konuşulmaktadır.

Günümüzdeki Dünya Denizcilik Sektörüne baktığımızda, 2011 yılında Dünya denizcilik piyasaları yönünden zor on iki ay yaşanmış, nispeten güçlü ticari gelişimlere rağmen LNG piyasalarında dikkat çekici gelişmeler hariç tutulmak üzere piyasalarda genelde yetersiz ve zayıf performanslar hâkim olmuştur. Programlanan yeni inşa teslimleri 2012 yılı için hala yüksek bir orandadır. Otoritelerce gelişen ekonomik durum paralelinde başlıca gemi segmentleri için 2012 yılında kapasite kullanım oranlarında dikkate değer bir artış beklenmemektedir. 2011 yılı

denizcilik sektörüne kararsız, değişken ve beklenmedik olaylar ile dolu bir yıl olarak yaşanmıştır. Üç ana grup içinde ele alınabilecek bu gelişmelerin birincisi ekonomik yönlü olup 2008 yılından sonra başlayacak bir muhtemel ekonomik krizin ortaya çıkması ihtimalidir. Siyasi nitelikli ikincisi ise Arap Baharı adı verilen Orta Doğuda yaşanan ve devam eden olayalar dizisidir. Doğal afetler niteliğinde gerçekleşen olaylar Japonya'da olmuştur. Denizcilik sektörünü doğrudan etkileyen söz konusu gelişmeler ve tabii afetlerin piyasalar üzerinde ki olumsuz etkileri dışında global anlamda Dünya Ekonomik gelişimi ve tonaj talebi üzerine de önemli ölçüde olumsuz etkileri gözlenmiştir. Gerçekleşen verilere göre geride bırakılan 2011 yılı 2010 yılında ulaşılan % 5.2 oranından ve yıl başında tahmin edilen %4.4 oranından daha az değerde olmak üzere global GDP olarak %3.8 oranında cüzi bir artış olmuştur. Tonaj talebinde ise %6.7 oranında bir artış gözlenmiştir. Son üç yılı içeren ve yüksek orandaki yeni inşa teslimler Dünya filo kapasitesinde büyük oranda artışa sebep olmuştur (DTO, 2012).

Ayrıca, zenginleşme ile deniz aracı sahipliği arasında çok güçlü bir korelasyon olduğu bilinmektedir. Dünya ekonomisinde meydana gelen yapısal değişme sonucunda üretimin büyük ölçüde az gelişmiş ülkelere daha çok batı Avrupa ülkelerden Asya ülkelerine kayması sonucunda düşük ve orta gelire sahip insan kitlelerinin gelirlerinde yükselme meydana gelmiştir. Ekonomik ve sosyal göstergeler bu trendin uzun süre devam edeceğini göstermektedir. Başka bir ifade ile globalleşmenin dünyada getirdiği bir sonuç da budur. Düşük ve orta tabaka gelir grubunun nüfus ve gelirlerinde artış meydana getirmiştir. Özellikle dünya nüfusu içinde çok büyük yer işgal eden BRIC Ülkeleri(Brezilya, Hindistan, Rusya ve Çin) ve diğer gelişmekte olan ülkelerde zengin kitlelerin sayı ve gelirlerinin artışları deniz araçlarının talebinin yükselmesine neden olmaktadır. Dolayısıyla deniz araçlarının talebinde artış olacağını şimdiden söylemek mümkündür. Ayrıca dünyada ticaretin serbestleşmesi de bu talebin ivmesini artırır bir etkiye sahiptir. Teknolojik gelişmeler ise ulaştırmanın etkin ve hızlı yapılmasını sağlamaktadır.

**Tablo 2. 1.** Dünya Filo Gelişimi (Milyon DWT)

Yıllar	Tankerler	Kimyasal Tanker	Dökme Yük Gemileri	OBO	Diğerleri	Toplam
2002	268	22,7	287,4	13,8	174,7	766,7
2003	270,7	23,1	295	12,6	181,2	782,6
2004	279,1	25,0	303,3	12,1	189,6	809,1
2005	295	25,7	320,7	11,6	200,5	853,5
2006	317,7	26,9	341,9	11,6	213,3	911,3
2007	334,7	29,0	365,1	11,2	232,5	972,6
2008	352,3	31,7	392,9	11,2	254,2	1042,3
2009	369	34,0	420,8	10,4	278,3	1112,5
2010	396,2	35,8	459,2	9,6	300	1200,8
2011	413,1	36,1	533,6	6,8	315,1	1304,6
2012	439	36,5	615		337,8	1428,3

**Kaynak : The Platou Report 2012**

Tablo2.1.'de görüleceği üzere, 2002 den 2012 ye kadar Dünya filusunda sürekli bir artış gözlenmektedir. DWT bazında gösterilen toplam kapasite bu dönemin sonunda yaklaşık %100 oranında artış kaydetmiş bulunmaktadır. Bu artışta en büyük pay Dökme Yük Gemilerinde olmuştur. Bunun nedeni ise Dünya Ticaretinde meydana gelen artış ve buna bağlı olarak deniz taşımacılığının büyük ölçüde tercih edilmesi olmuştur.

Dünya filo kapasitesi 2011 yılında %8,2 artış oranı ile son yirmi yılın en yüksek seviyesindedir. Filo kapasitesi oranı 2011 yılında %1 oranından az yüksek bir azalış ile %84 oranında gerçekleşmiştir. Filo kullanım kapasitesinde bir artış yaşanan LNG segmenti hariç tutulursa kapasite kullanım oranı azalışı %4 civarında gerçekleşecekti. Gerçekleşen %84 oranındaki kapasite kullanımını 2009 yılında görülen olumsuz seviyenin üzerinde buna karşılık geçen on yılın başlangıcında görülen düşük değerler ile eşdeğer bir konumdadır. Segmentler arasında yüksek oranda farklılıklar sürmektedir. Konteyner segmenti bu konumdaki başlıca ana segment olarak son üç yıl boyunca kapasite kullanımını %80 oranının altında gerçekleştirmiştir. Araba taşıyıcı segmenti bu değere oldukça yaklaşmış fakat üzerinde kalmıştır. Dökme yük segmenti ulaştığı %88 oranına karşın tanker segmenti kapasite kullanım oranı %83seviyesindedir (DTO, 2012).

Uluslararası ticarete yaşanan gelişmeler ile dünya deniz ticareti arasında doğrudan bir ilişki söz konusudur. Dünya ticareti, 1990'lı yıllarda olduğu gibi 2000'li yıllarda da ortalama % 7 oranında büyümüştür. Dünya ekonomisinin 1990'larda % 2.8 ve 2000 yılından itibaren de reel olarak ortalama %3 büyüdüğü dikkate alındığında, ticaret hacminin iki kat daha hızlı genişlemekte olduğu görülmektedir (Cumhurbaşkanlığı DDK, 2008).

Global orta düzey gelir sınıfının gelişimi üretimin özellikle az gelişmiş ülkelere kayması sonucunda yapısal bir değişime girmiştir. Global Orta Düzey Gelir Sınıfı \* (GMC) 1980 yılından 2009 yılına 700 milyon kişi artmış ve önümüzdeki 20 yıl (2010-2030) içerisinde 3 milyarın üzerinde artması beklenmektedir. Daha gelişmiş ekonomilerde bu konudaki büyüme daha sabit kalırken, önümüzdeki yirmi yıl içinde Asya Pasifik % 85 büyüme ile başı çekecektir (URL-9, 2012).

**Tablo 2. 2.** Global Orta Düzey Gelir Sınıfı

	2009		2020		2030	
	Milyon	%	Milyon	%	Milyon	%
Kuzey Amerika	338	18	333	10	322	7
Avrupa	664	36	703	22	680	14
Orta ve Güney Amerika	181	10	251	8	313	6
Asya Pasifik	525	28	1740	54	3228	66
Sahra-altı Afrika	32	2	57	2	107	2
Orta Doğu ve Kuzey Afrika	105	6	165	5	234	5
Dünya	1845	100	3249	100	4884	100

\*Satınalma gücü paritesi açısından kişi başına günlük harcaması 10 ila 100 USD olan grup Kaynak: Teck Resources and OECD

Global Orta Düzey Gelir Sınıfındaki büyümenin dünya ticaretini destekleyeceği ve hammadde ve bitmiş ürünün deniz yoluyla taşınmasını arttıracığı öngörülmektedir. Global ekonomiyi çevreleyen önemli riskler, politik ve ekonomik belirsizlikler devam etmekle birlikte bazı pozitif konuları vurgulamakta da fayda vardır. Deniz ticaretini ve taşımacılığı etkileyecek olan Dünya'daki önemli gelişmeleri aşağıdaki şekilde özetleyebiliriz.

Özel yurtiçi harcamaların da desteğiyle ABD ekonomisi yıllık bazda 2011 son çeyreğinde % 3, 2012'nin ilk çeyreğinde % 2.2 büyümekte ve işsizlik ABD'de bir endişe konusu ancak bu konuda olumlu işaretler alınmaktadır. Nitekim, Nisan 2012'de % 8.1 olmuştur (URL-9, 2012).

- Avrupa Üye Ülkelerin temerrüde düşmelerine karşı bazı savunma mekanizmaları inşa etmiştir.

- Uzak Doğu ekonomileri genellikle sürekli büyüme göstermekte ve dünya ekonomisinin gelişmesinde önemli bir rol oynamaktadır.

- Gelişmiş ekonomilerdeki büyüme tahminleri Nisan 2012 itibariyle IMF tarafından mütevazi şekilde yukarı doğru revize edilmiştir (URL-9, 2012).

-BRIC ülkelerindeki (Brezilya, Rusya, Hindistan ve Çin) görünüm değişmemiştir. Çin% 8.2, Hindistan% 6.9 ortalamada Asya ekonomileri 2012 ve 2013 için az da olsa yukarı doğru revize edilmiştir.

- Japonya ve ABD'nin yakın dönemde gelişmiş ekonomileri arasında büyüme için liderlik etmesi beklenmektedir.

Maalesef global anlamda bazı negatif sorunlar ise hala devam etmektedir:

- Yunanistan ile ilgili endişeler devam ediyor ve bu sürecin devamı Euro'yu tehdit etmektedir.

- Avrupa ekonomileri bankacılık sektöründeki problemler boğuşmaktadır. Ülkeler özel sorunlarla boğuşurken, gözler İspanya üzerine yoğunlaşmıştır.

- Euro bölgesi içinde "yeni" Fransız-Alman işbirliği ile ilgili belirsizlik dünya ekonomisini aşağıya sürükleyebilir.

- ABD'deki Kasım seçimleri büyüme konusundaki endişeleri arttırabilir.

- Çin yumuşak bir iniş yolunda ilerliyor.

- ABD'ye ham petrol deniz ithalatında yakın geçmişte bir artış görülüyor.

-Ortalama navlun oranları 2012 yılında ve 2013 yılının önemli bir kısmında talepte önemli bir gelişme beklenmemektedir (URL-9, 2012).

Dünya'da ekonomik krizin etkisi sonucunda 2009 yılında ticaretin daralmasının etkisi ile Konteyner ile ticaret talebi de aynı yılda %9.7 oranında daralırken, 2010 yılında %12, 2011 de 7,9 büyümeyi göstermektedir. 2012 ve sonrasında 2016 yılına kadar ise %8-10 oranında artış olacağı öngörülmektedir. Bu beklenti Dünya Ekonomisi ve Denizcilik sektörünün geleceği açısından ümit vericidir.

**Tablo 2. 3.** Konteynerle Ticaret Talep ve Tahminleri

	2009	2010	2011	2012 (T)	2013 (T)	2014-2016 (T)
Yıllık değişim (%)	9,4	12	7,9	7,6	8,2	8-10

**Kaynak: Alphaliner, Clarksons, Howe Robinson. 31 Mart 2012**

Bundan dolayı dünya deniz ticareti filosu başta tanker, kimyasal ve konteyner taşımacılık olmak üzere, sektörel bazda gözle görülür bir artış olmuştur. Dünya deniz ticaret filosunun toplam büyüklüğü 1998 yılında 712.4 milyon DWT iken 2007 yılı sonu itibarıyla 261.8 milyon DWT artışla 974.3 milyon DWT'ye ulaşmıştır. İmalat Çin'e taşınırken tüketimin büyük bir kısmı Batı'da gerçekleşiyor, bu durum üretimin dünyanın bir bölgesinde tüketimin ise diğer bölgesinde gerçekleştiği bir sistemi ortaya çıkarıyor (URL-22, 2011).

Ayrıca Dünya ticaretinin iki ülke arasındaki coğrafi, kültürel, nüfus, ekonomik-politik ittifaklar, gümrük birliği tarihi ve ekonomik faktörlerden de etkilendiği göz ardı edilmemelidir. Dünya deniz ticareti dünya ticaretinin gelişmesine paralel olarak büyümeye devam edecek olup yapılan tahminlere göre söz konusu büyüme 2030 yılına kadar sürecektir (The Annual Container Market Review and Forecast 2007).

## 2.2. Türk Deniz Ticaretinin Gelişimi

1600'ü yılların ortalarına kadar dünya imparatorluğu olan Osmanlı İmparatorluğu Dünya'da denizcilikte ilerleyerek son derece önemli bir konuma yükselmiştir. Osmanlı İmparatorluğu'nun denizleri kullanarak geldiği bu konumu, denizleri ihmal ederek de kaybetmiştir. Bu gün Türkiye'nin mevcut ekonomik, siyasi ve sosyal sorunlarının birçoğunda bir ölçüde bu sektörün öteden beri ihmal edilmesinin etkisi bulunmaktadır. Dolayısıyla, Türkiye'nin denizcilik alanında hak ettiği noktaya ulaşması için öncelikli hedef; hükümetten hükümete değişmeyen bir denizcilik politikası olmalıdır. Denizcilik politikası, denizlerin askeri, siyasi ve özellikle ekonomik olarak kullanılmasıdır. Son yıllarda Dünya deniz ticaretinde yaşanan olumlu gelişmeler ülkemiz deniz ticaretini de etkilemiş ve bunun yansıması olarak deniz ticaret filomuzda değişimler yaşanmıştır. Türk deniz ticaret filomuza (150 GRT ve üzeri) yıllar itibarıyla bakacak olursak; 2004 yılında adet bazında 1209 adet iken Eylül 2008 itibarıyla % 34 artarak 1631 adede, DWT bazında 7 milyon DWT iken % 4 artarak 7.4 milyon DWT'ye ulaşmıştır. Adet bazında artışın fazla DWT bazında az olmasının nedeni, büyük tonajlı ve yaşlı dökme yük gemilerinin filodan çıkması, bunun yerine manevra kabiliyeti yüksek ve teknik özellikli yeni, küçük ve modern gemilerin filomuza katılmasıdır. 2005 yılına kadar Milli Gemi Siciline kayıtlı

olan gemi sayısı fazla iken 2006 yılından itibaren Türk Uluslar Arası Gemi Siciline(TUGS) kayıtlı gemi sayısı daha fazla hale gelmiş ve uygulamanın başladığı 1999 yılından itibaren her geçen yıl TUGS'ye kayıtlı gemi sayısı artış göstermiştir. Denizcilik Müsteşarlığı verilerine göre, sicile kayıtlı olan 1631 geminin 497'si kuru yük, 210'u yolcu, 205'i sıvı/gaz taşıyan tanker, 199'u balıkçı, 119'u deniz araçları, 114'ü römorkör, 100'ü dökme yük, 70'i hizmet, 59'u eğlence amaçlı tekne-yat, 58'i konteynır tipi gemilerdir. 1500 DWT üzerindeki gemilerin toplam GRT'yi 4.571.204, toplam DWT'yi ise 6.978.209 DWT dur. Bu tonajın DWT bazındaki çoğunluğunu sırasıyla; % 48,7'sinin dökme yük gemileri, % 19,2'sinin kuru yük gemileri ve % 15,3'ünü ise petrol tankerleri oluşturmaktadır (TDİ, Sektör Raporu, 2012).

### 2.2.1. Dünya – Türk Deniz Ticaret Filosu Karşılaştırması

2007 Yılı itibarıyla Dünya Deniz Ticaret Filosu yaklaşık 1 Milyar DWT'dir. Türk sahipli olup yabancı bayrak altında olan filomuz (1000 GRT ve üzeri) 2008 yılı itibarıyla adet bazında 513, taşıma kapasitesi olarak 6.5 milyon DWT'dir. Ulusal bayrakta ise adet bazında 490, taşıma kapasitesi olarak da 6.5 milyon DWT'dir. 1000 GRT ve üzeri toplam Türk sahipli filomuz adet bazında 1003 adet, taşıma kapasitesi olarak da 13.1 milyon DWT'dir.

Türk Deniz Ticaret Filosu dünya filosu içerisinde DWT bazında % 1.3'lük, adet bazında ise %3.2'lik bir paya sahiptir. Türk sahipli filomuzun dünya deniz ticaret filosu içindeki sırası 2006 yılında 19 iken 2008 yılında 17. sıraya yükselmiştir.

Dünya deniz ticaret filosu sıralamasında Yunanistan, Japonya ve Almanya ilk üç sırada yer almaktadır. Bu üç ülkeyi ise sırasıyla Çin, Norveç ve G. Kore takip etmektedir. Amerika 2006 yılında 6. sırada iken 2008 yılında 8. sıraya gerilemiş, Norveç ise 2006 yılında 7. sırada iken 2008 yılında son üç yıldır değişmeyen ilk dört ülkenin ardından 5. sırada yer almıştır.

**Tablo 2. 4.** Türkiye İle Dünya ve Yunanistan'ın Filo Karşılaştırması

	<b>Türkiye</b>	<b>Yunanistan</b>	<b>Dünya</b>
<b>ADET</b>	870	3.041	30.097
<b>DWT (X1000)</b>	11.115	184.481	955.418
<b>%</b>	1.2	19.3	

**Kaynak: ISL/2007-2008**

Tablodan da görüleceği gibi, Yunanistan 2007 yılında dünya deniz ticaret filosunun % 19,3'üne sahipken, ülkemiz aynı dönemde % 1.2'lik paya sahip olabilmiştir. 2008 yılında ise Yunanistan'ın payında gerileme olmuş ve dünya deniz ticaret filosundaki payı % 17.4 olarak



gerçekleşmiş, ülkemiz ise payını bir önceki yıla göre artırarak % 1.3'lük paya sahip olabilmıştır. Her ne kadar ülkelerin dünya deniz ulaşımından hangi oranda pay aldıklarına ilişkin sağlıklı bir veriye ulaşılamamış ise de deniz ticaret filolarında elde ettikleri pay ile deniz ticaretinden aldıkları pay arasında benzerlik olacağı değerlendirildiğinden ülkemizin Yunanistan'a göre deniz ticaretinden aldığı payın çok düşük olduğu görülmektedir.

Bununla birlikte, Yunanistan ülke sohbet toplantısı raporunda Yunanistan'ın 2006 yılı denizcilik gelirinin 19 milyar dolara ulaştığı, 2007 yılında ise DTO değerlendirmelerinde 17 milyar Euro gelir elde ettiği, bunun da Yunanistan GSMH'sinin %7'sine denk geldiği ifade edilmiştir. DTO'nun değerlendirmelerinde sektörün altın dönemini yaşadığı 2005 yılında yaklaşık 70 milyon nüfusa ulaşan Türkiye denizcilik sektörünün cirosunun 15 milyar dolar, 11 milyon nüfusa sahip olan komşumuz Yunanistan'ın ise aynı dönemde denizcilik sektörü cirosunun 100 milyar dolar olduğu belirtilmektedir (TDİ, Sektör Raporu, 2012). Oysa Türkiye'nin gerek tarihi geçmiş tecrübeleri ve gerekse coğrafi ve stratejik konumu açısından çok daha ileride olması gerekirken, mevcut büyük potansiyelini kullanmaması ve Yunanistan'ın gerisine düşmüş bulunması Türkiye'nin fevkalade büyük bir kaynak israfının bulunduğunu göstermektedir.

Denizci millet ve denizci ülke olabilmek için önünde fırsatlar bulunan ülkemizin deniz ticaret sektöründen aldığı payı artırması imkan dahilinde gözükmektedir. Bu doğrultuda Türk deniz ticaret filosunun kapasitesinin artırılması gerektiği değerlendirilmektedir. Denizcilik Müsteşarlığı 2012 yılı için 20 milyon DWT hedefi koymuş olmakla birlikte, 2008 yılı verilerine göre Türk şirketler tarafından işletilen deniz ticaret filosunun global filodaki payının %1.3 olduğu ve aynı payın korunacağı varsayılırsa filonun ancak 2026 yılında 20 milyon DWT düzeyine gelebileceği söylenebilir (TDİ, Sektör Raporu, 2012).

Deniz Ticaret Odası tarafından yapılan, Türk Deniz Ticaret filosunun mevcut durumun analizinde; gemi tipleri esas alınmak suretiyle, her tip geminin, adet, tonaj (DWT,GRT) ve yaş ortalamaları yanında, Milli Sicil/ Tugs ve ithal/ yurt içinde inşa durumları ayrı ayrı incelenmiştir. Türk Deniz Ticaret Filosunun yapısı ile ilgili analizlerde, filonun geneli üzerinde 1000 GRT ve üzeri değerlendirme yapıldığı gibi, basit aritmetik yaş ortalaması yanında tonaj aralıkları dikkate alınarak da yaş ortalamaları incelenmiştir. Sayısal ve tonaj değerlendirmeleri, 31 Aralık 2010 itibariyle toplu olarak analiz edilmektedir. Türk Deniz ticaret filosunun ithal ve inşa durumları itibariyle sayısal ve tonaj analizi tablosunda, toplam 655 adet geminin 263 adedi ithal, 392 adedi

ise inşa yoluyla edinilmiştir. İthal gemilerin DWT'ü 5.3 milyon DWT, inşa gemilerin DWT'ü ise 3 milyon DWT'dur.

1000 GRT ve üzeri deniz ticaret filosunu oluşturan 655 adet geminin adet bazındaki çoğunluğunu sırasıyla ; % 39,85'ini kuru yük gemileri, % 15,11'ini dökme yük gemileri , % 12,82'sini kimyasal madde tankerleri, % 6,87'sini konteyner gemileri ve % 5,65'ini petrol tankerleri oluşturmaktadır. Diğer tip gemiler ise, filonun sayısal olarak ancak % 19,7'sidir. 1000 Grt ve üzerindeki Türk Deniz Ticaret filosu 8,2 milyon DWT ve 5.5 milyon GRT'dur (DTO, 2010 Yılı Sektör Raporu, 2010).

8,2 Milyon Dwt olan Deniz Ticaret Filosunun dwt bazındaki çoğunluğunu sırasıyla ; % 47,60'mı dökme yük gemileri , % 15,79'unu kuru yük gemileri, % 14,35'ini petrol tankerleri ve % 7,20'sini konteyner gemileri oluşturmaktadır. Diğer tip gemilerin DWT yüzdesi ise, % 15,06'dır. 655 adet gemiden % 10,07'sinin (66 gemi) milli sicile, % 89,92'sinin (589 gemi) TUGS'a kayıtlı olduğu görülmektedir. Filomuzun DWT olarak % 6,4'ü milli sicile, % 93,6'sı ise TUGS'a, GRT olarak ise %

7,6'sı milli sicile, % 92,4'ü ise TUGS'a kayıtlıdır. Milli sicile kayıtlı toplam 531.321 DWT'luk filomuzda en fazla tonaja sahip gemi tiplerini sırasıyla, % 32,7'sinin dökme yük gemileri, % 24,1'ini konteyner gemileri, % 17,5'ini kuru yük gemileri, % 11,4'ünü kimyasal madde tankerleri ve % 6,8'ini petrol tankerleri oluşturmaktadır. Diğer tip gemiler ise, milli sicilin % 7,5'idir. TUGS'a kayıtlı toplam 7,7 milyon DWT filomuzda en fazla tonaja sahip gemi tipleri sırasıyla, % 48,6'sını Dökme yük gemileri, % 15,7'sini Kuru yük gemileri, % 14,9'unu Petrol tankerleri, % 8,5'ini kimyasal madde tankerleri ve % 6,0'ını konteyner gemileri oluşturmaktadır. Diğer tip gemiler ise, TUGS'un % 6,3'dür. Milli sicile kayıtlı 66 adet geminin % 50'si ithal, % 50'si inşa yoluyla, TUGS'a kayıtlı 589 adet geminin % 39'u ithal, % 61'i ise inşa yoluyla edinilmiştir (DTO, 2010 Yılı Sektör Raporu, 2011).

TUGS siciline kayıtlı toplam 5.538.782 GRT'luk filomuzda en fazla tonaja sahip gemi tipleri sırasıyla, % 41,1'ini dökme yük gemileri, % 14,8'ini kuru yük gemileri, % 11,8'ini petrol tankerleri, ( 8,4'ünü kimyasal madde tankerleri, % 8,2'sini Ro-Ro gemileri ve % 8,6'sını konteyner gemileri oluşturmaktadır. TUGS siciline kayıtlı toplam 5.538.782 GRT'luk filomuzda en fazla tonaja sahip gemi tipleri sırasıyla, % 41,1'ini dökme yük gemileri, % 14,8'ini kuru yük gemileri, % 11,8'ini petrol tankerleri, ( 8,4'ünü kimyasal madde tankerleri, % 8,2'sini Ro-Ro gemileri ve % 8,6'sını konteyner gemileri oluşturmaktadır (DTO, 2010 Yılı Sektör Raporu 2011).

### 2.2.2. Türk Deniz Ticaret Filosunun Yaş Durumu

Deniz Ticaret Odasının 2007 yılı verilerine göre, filomuzda mevcut bulunan gemilerden %37'si 9 yaşın altında, % 8'i 10-19 yaş arasında, % 40'ı 20-29 yaş arasında ve % 15'i 30 yaş üzerindedir. Deniz ticaret filomuzda yaşanan değişim filomuzun yaş ortalamasına da olumlu olarak yansımış, 2002 yılında filomuzun 23,2 olan yaş ortalaması % 9.5 azalarak 2007 yılında 21'e gerilemiştir. Yıllar itibarıyla filomuzun yaş ortalaması Tablo 2.5'te verilmiştir.

**Tablo 2. 5.** Türk Deniz Ticaret Filosunun Genel Yaş Ortalaması (150 GT ve üzeri)

YIL	ORTALAMA YAŞ	YIL	ORTALAMA YAŞ
2002	23.2	2005	21.3
2003	23.5	2006	21.8
2004	22.8	2007	21.0

**Kaynak: Denizcilik Müsteşarlığı**

UNCTAD 2007 yılı raporunda; dünya deniz ticaret filosunun genel olarak yaş ortalamasının 12, gelişmiş ülkelerin 9.9, gelişmekte olan ülkelerin 12.4 ve geçiş ekonomilerinin 16.2 olduğu görülmektedir. İçinde yer aldığımız gelişmekte olan ülkelerle kıyaslandığında dahi filomuzun yaşlı olduğu görülmektedir. Özellikle üçüncü ülkeler arası taşımalardan pay alınabilmesi yönünde engel oluşturan filomuzun yaş ortalamasının gençleştirilmesi büyük önem arz etmektedir. Filomuzun gençleştirilmesi amacına yönelik olarak ülkemizin önümüzdeki on yıllık dönem içerisindeki ithal ve ihraç yüklerinin taşınması için gerekli gemi tip ve tonajı tespit edilerek ağırlıklı olarak yeni gemi inşa yatırımında kullanılmak üzere, uygun koşullarda finans kaynağının uygulamaya konulması faydalı olacaktır. Bu uygulama belli ölçüde de olsa, istihdam yaratıcı boyutu nedeniyle sanayi ve genel ekonomi politikaları içerisinde önemli bir yeri haiz olan gemi inşa sanayine bir tür yeni iş imkân ve potansiyeli kazandıracaktır (Cumhurbaşkanlığı DDK, 2008).

### 2.2.3. Türk Deniz Ticaret Filosunun Dünya Filosundaki Yeri

1000 GRT ve üzerindeki Türk Bayraklı gemiler ile Türk armatörlerinin yabancı bayraktaki gemilerinin 1998 – 2010 yılları arasındaki gelişimi yer almaktadır. 1998 yılında Türk armatörlerinin kontrolündeki filo 8.7 milyon DWT olup , bunun % 95,82'si Türk Bayraklı, % 4,18'i ise yabancı bayraktaki gemilerden oluşmakta iken, 2011 Yılı başı itibarıyla, Türk armatörlerinin 1000 GRT ve üzerindeki gemileri dikkate alındığında,% 39,7'si Türk bayrağında,

% 60,3'ü ise yabancı bayrakta yer almıştır. 1998 Yılında 8.7 Milyon DWT olan Türk ve Yabancı bayraktaki gemilerimizin tonajı 2010 yılı başı itibariyle 17.2 milyon DWT'dur. 1 Ocak 2011 itibariyle 1000 Grt ve üzerindeki gemilerde Türk Armatörlerinin yabancı bayraklı gemileri ile Türk bayraklı gemilerinin 2009 yılına göre artışı % 14,3 olarak gerçekleşmiştir. 1 Ocak 2011 itibariyle 1000 Grt ve üzerindeki gemilerde Türk Bayraklı gemiler 7.7 milyon DWT, Türk armatörlerinin yabancı bayraklı gemi tonajı ise 11.8 milyon DWT'dur (DTO, Deniz Ticaret Odası Raporu, 2010).

Türkiye'ye komşu ülkelerin ulusal bayraklarına ilaveten yabancı bayrak altında çalışan gemileri de eklendiğinde ve 1000 grt ve üzerindeki gemileri kapsayacak şekilde yapılan sıralamada Yunanistan 202 milyon dwt ile 1. sırada, İtalya 22 milyon dwt ile 14. sırada, Rusya 18 milyon dwt ile 16. Sırada ve İran 12 milyon dwt 19. Sırada yer almaktadır (DTO, Deniz Ticaret Odası Raporu,2010).

1 Ocak 2011 itibariyle (1000 grt ve üzeri) ulusal ve yabancı bayraktaki gemilerinde Yunanistan'ın 1'inci, Japonya'nın 2'inci, Almanya'nın 3. 'üncü olduğu sıralamada Türkiye 15. sırada yer almıştır. 2010 yılında Türkiye'nin yabancı bayraktaki gemi oranı % 57.9'dan % 2.4 artışla 2011'de % 60,3'e yükselmiştir. Türk Deniz Ticaret filosunun 2000-2011 yıllarındaki Dünya Sıralamasında; 2000 yılında 18. sırada, 2001 yılında 20. sırada, 2002 yılında 19. sırada, 2003 yılında 20. sırada,2004 yılında 23. sırada, 2005 yılında 24. sırada, 2006 yılında 24. sırada, 2007 yılında 26. sırada, 2008 yılında 25.sırada, 2009 yılında 26. sırada, 2010 yılında 26. sırada, 2011 yılında ise 24. Sırada yer almıştır (DTO, 2010 Yılı Sektör Raporu 2011).

Türkiye'ye komşu ülkelerin ulusal bayraklarına ilaveten yabancı bayrak altında çalışan gemileri de eklendiğinde ve 1000 grt ve üzerindeki gemileri kapsayacak şekilde yapılan sıralamada Yunanistan 202 milyon dwt, Rusya 18 milyon dwt ve İran 12 milyon dwt ile yer almaktadır (DTO, Deniz Ticaret Odası Raporu,2010).

#### **2.2.4. Dış Ticaret Yüklerinin Taşınmasındaki Gelişmeler**

Deniz yolunun sınır aşımı olmaksızın ulaşım kolaylığı, en güvenli taşıma şekli olması, bir defada en büyük miktarı en çabuk şekilde ulaştırması ve bunların avantajlarının oluşturduğu ucuzluk nedeni ile en çok tercih edilen ulaşım şeklidir. Türkiye konum itibariyle Akdeniz çanağında, Doğu-Batı, Kuzey-Güney eksenlerinde kavsak noktasında hinterlandıyla Atlantik'e, Arap Yarımadasına, Ortadoğu'ya, Uzakdoğu'ya Avrupa'dan ulaşımın odağındadır. Bu coğrafi avantaj ayrıca 4500 (8333km) deniz millik sahil şeridi ile deniz ulaşımının ülke içinde her

bölgeye etkili olacağı bir durumu ortaya koymaktadır. Dünya deniz ticaretinin % 90'ı, Türkiye'nin dış ticaretinin yaklaşık % 85'inden fazlası denizyoluyla yapılmaktadır (DTO, Deniz Ticaret Odası Raporu, 2010).

Türkiye İstatistik Kurumu verilerine istinaden, 2010 yılında Türkiye'nin dış ticaret hacminin (miktar olarak) % 85,60'ı Denizyolu ile, % 12.5'i Karayolu ile, % 0.8'i Demiryolu ile % 0.8'i, diğer yollar ile ( Postayla gönderme, Sabit ulaşım tesisatı, kendinden hareketli araçlar) ve % 0,3'ü ise Havayoluyla taşınmıştır.2009 yılına nazaran 2010 yılında, Denizyolu dış ticaret taşıma hacmi miktar olarak % 0.6 artış, karayolu % 0.1 oranında azalmış, demiryolu ve diğer yolların oranı aynı kalmış, havayolunda ise % 0.5'lik bir azalma gerçekleşmiştir (DTO, Deniz Ticaret Odası Raporu, 2010).

Türkiye'nin liman ve iskelelerinden yüklenen ve yine Türkiye'nin liman ve iskelelerine boşaltılan Kabotaj Kanunu gereğince Türk gemileri tarafından yapılan denizyolu taşımalarına kabotaj taşımaları denir (DTO, Deniz Ticaret Odası Raporu, 2010).

Ancak, uluslararası düzeyde 2007 yılının Ağustos ayında başlayan küresel krizinde etkisiyle kabotaj taşımalarındaki artış 2008 yılında yavaşlamış, 2009 yılında % 14,4'lük bir düşüş gerçekleşmiştir.

2010 yılında kabotaj taşımacılığı (feribot içinde taşınan kamyon-tır) araç içinde taşınan kabotaj yükü 14.686.657 ve dökme veya parsiyel olarak gemiyle taşınan kabotaj yükü ise 19.434.485 ton olmak üzere toplam 34.121.142 tondur. 2003-2010 yılları arasında kabotaj taşımacılığı % 19 artmıştır (DTO, Deniz Ticaret Odası Raporu, 2010).

Türk bayraklı gemilerin payı 2006 yılında ithalatta %23,2, ihracatta %15,4'dür (4). 2006 yılı dış ticaret yükleri taşımalarının toplam ihracatın (62,9 milyon ton) %15,4'ü (9,7 milyon ton) Türk Bayraklı gemilerle, %84,6'sı (53,2 milyon ton) ise yabancı bayraklı gemilerle taşınmıştır (DTO, Deniz Ticaret Odası Raporu, 2010).

Denizcilik hatları ve terminal operatörleri gittikçe artan bir rekabet ve belirsiz koşullar ile karşı karşıya kalmaktadır. Denizcilik ve liman sektörü pazarları hızla değişen koşullar içerisinde çalışmaktadır. Teknolojik yenilikler, deregülasyon, lojistik entegrasyon ve yeni organizasyonel yapıların birleştirilmesi denizcilik ve liman sektörünü yeniden şekillendirmektedir. Denizcilik hatları daha büyük gemilere yönelme yoluyla rakiplerine göre üstünlük sağlamaktadır. Denizcilik hatları varlıklarını sürdürebilmek için denizcilik operasyonlarından yavaş yavaş entegre edilmiş

lojistik çözümlere yönelmeye başlamıştır. Söz konusu firmalar arz zinciri boyunca çeşitli lojistik entegrasyonları sağlayarak ve müşteri değeri yaratarak kar sağlamaya çalışmaktadır. Denizcilik hatları ve konteyner terminali operatörleri genellikle birleşmeler ve ittifaklar yoluyla ölçeklerini artırmaya çalışmaktadır. Denizcilik hatları ve global terminal operatörleri kara terminalleri, hinterland taşımacılığı, kombine taşımacılık, lojistik hizmetleri ve entegrasyonunu artırarak yerel seviyeden küresel denizcilik ve liman ağı seviyesine gelmektedir. Dünya konteyner trafiğinin % 25'i Akdeniz koridorunu kullanmakta olup Türkiye çok modlu ulaştırma koridorlarının güzergahında yer almaktadır. Türkiye'nin Akdeniz'de bölge limanları Limasol, İskenderiye, Pire, Giatauro ve Hayfa ile Karadeniz'de Köstence, Novorossiysk gibi limanlarla rekabet şansını artırarak deniz taşımacılığı özellikle konteyner taşımacılığından yeterli payı alması için limanlarımıza, karayolu ve demiryollarımıza gerekli yatırımların yapılarak kombine taşımacılığın ve lojistiğin geliştirilmesi, ana aktarma limanlarının bir an önce belirlenerek gerekli altyapı ve üstyapı yatırım gereksinimlerinin karşılanması, Türk deniz ticaret filosunun güçlendirilmesi, ticareti kolaylaştırıcı mevzuat düzenlemelerinin yapılmasının Türkiye'nin gelecekte bölgedeki deniz taşımacılığı ve liman pazar payını artıracığı düşünülmektedir. (URL-17, 2012).

### 3. DÜNYA VE TÜRK GEMİ İNŞA VE ENTEGRE SANAYİNİN GENEL DURUMU

#### 3.1. Dünya Gemi İnşa Sanayii

Gemi Sanayii kapsamına, gemi inşaatı ve gemi bakım-onarım faaliyetleri girer. Gemi sökümü ise genellikle ayrı ele alınır. Gemi Sanayii, demir-çelik sanayii, makine imalat sanayii, elektrik-elektronik sanayii, kimya sanayii (boya, lastik, plastik ve çeşitli kimyasallar) v.b. birçok sanayi dalının ürünlerini bir araya getiren ve bu sanayileri harekete geçirici özelliği nedeniyle özel öneme sahiptir. Denizcilik endüstrisi her zaman teknolojik gelişmelerde öncü olmuştur. Gemi Sanayii emek yoğun bir sektör olduğu için aynı zamanda istihdam açısından da büyük öneme sahiptir (URL-26, 2008).

Petrol fiyatlarındaki ciddi artıştan dolayı taşımacılık daha ucuz, güvenilir ve çevreci olan denizyoluna kayacaktır. Petrol fiyatlarının artması, Taşımacılığı deniz yoluna kaydıracaktır. Yüksek petrol maliyetleri karayolu ve havayolu şirketlerinin giderlerini oldukça artırmaktadır. Artık ham petrol fiyatlarının varil başına yaklaşık 100 ABD Doları olması tahmin edilmektedir. Petrol fiyatlarındaki ciddi artıştan dolayı taşımacılık daha ucuz, güvenilir ve çevreci olan denizyoluna kayacaktır (Ece, 2011).

Gemi İnşa Sanayi; desteklendiği ve geliştirildiği bütün ülkelerde istihdam potansiyeli yüksek olan bir emek yoğun sektördür.

Gemi İnşa Sanayi;

- a. Döviz girdisi sağlayan
- b. Yabancı sermayeyi davet eden
- c. Beraberinde “Yan Sanayini” sürükleyen ve gelişmesini sağlayan
- d. Teknoloji transferini cezbeden
- e. Ülke savunmasına hizmeti nedeniyle “Stratejik Önem” taşıyan
- f. Deniz Ticaret Filosunu destekleyen
- g. Yan sanayi ile birlikte 1’e 7 oranında istihdam üreten ağır bir sanayi koludur.

Gemi inşa sektörü gelişime açık bir sektör olduğu için denize kıyısı olan ve olmayan ülkeler tarafından her zaman ilgi görmüştür. Fakat bugün gemi inşa sektörünün dünya üzerindeki dağılımına baktığımızda %95’ine yakın bir bölümün Uzak Doğu ülkeleri arasında paylaşıldığı

görülmektedir. Bu paylaşımdan; Kore %31,8, Japonya %31,5 ve Çin %31,1 oranında pay almaktadır (URL-17, 2011). Sektörün dünya çapındaki diğer %5'lik diliminde ise Türkiye'nin de içinde bulunduğu diğer dünya ülkeleri yer almaktadır. Avrupa, gemi inşa sektöründe dünya genelinde %4'lük bir paya sahip bulunmaktadır. Gemi inşa sanayisi, bir ülkenin kalkınması için önemli bir sanayi dalı olmakta ve bu sanayii gelişmesi başta demir-çelik ve makina imalat sanayi olmak üzere birçok sanayi dalının da gelişmesini sağlamaktadır. Gemi inşa sektörünün üretimleri, gemilerin karmaşıklığına bağlı olarak üç ana şekilde tanımlanabilir:

- a) Düşük karmaşık yapıli gemiler,
- b) Orta karmaşık yapıli gemiler,
- c) Yüksek karmaşık gemiler (URL-17, 2011).

Dünya deniz ticaret filosunun büyük çoğunluğuna sahip olan ve dünya ticaretini kontrol eden ülkelerin, gemi sanayinde de önemli faaliyetlerde buldukları görülmektedir. 19. Yüzyılda dünyadaki gemi inşaatının % 80'ini gerçekleştiren İngiltere, 20. Yüzyılda bu üstünlüğünü öncelikle diğer Avrupa ülkeleri ile paylaşmış (Almanya, İsveç, Hollanda) , daha sonra Japonya 20. Yüzyılın ilk yarısında gemi inşa sanayini geliştirerek, önderliği eline geçirmiştir. Bilahare Uzak Doğu ülkeleri (Güney Kore, Çin ve Tayvan) gemi inşa kapasitelerini geliştirmişlerdir. Bu arada bu ülkelerin milli deniz ticaret filoları da gelişmiş ve yüksek kapasitelere ulaşmıştır. 2000'li yılların başından itibaren, dünya ticaret hacmindeki büyüme, Çin'in sağladığı yüksek ticaret hacmi, özellikle cevher talebinin yüksek seyretmesi, piyasalardaki likidite bolluğu, navlun piyasalarında yaşanan yükseliş, uluslararası kurallar gereği faaliyet dışına çıkan deniz ticaret filosunun yenilenme ihtiyacı, gemi yatırımlarının finansal yatırımlara nazaran yaklaşık %75 daha karlı olması gibi nedenlerle dünya gemi inşa sanayinde büyük bir talep patlaması yaşanmıştır (URL-18, 2006).

Amerika Birleşik Devletlerinin kurulmasından bu yana, gemiler ve gemi inşa sanayi bu ülkenin kalkınmasında önemli temel taşları oluşturmuş, bu ülkede tersaneler teknoloji üssü vazifesi görmüşlerdir. Öte taraftan,1970'li yıllara kadar dünya gemi inşaatına hakim olan Avrupa önce Japonya, daha sonra G. Kore ve Çin'e karşı rekabet gücünü büyük oranda yitirmiş, belirli tip uzmanlık isteyen gemilerde ise başarılı olmaya devam etmiştir. Avrupa tersanelerinin teslim ettiği gemilerin yaklaşık % 50'sini konteynır gemileri oluşturmaktadır. Avrupa tersaneleri özellikle Kurvaziyer gemi tipinde Dünya liderliğini elinde bulundurmakta sanayinin kalkınmasını tamamlamış ve ekonomik refah seviyesine ulaşmış ülkelerden kolayca gelişmekte olan ülkelere



göç etme niteliği ve karakteri sebebiyle, 1970'li yıllardan itibaren Avrupa ülkelerinden Uzak Doğu Asya ülkelerine göç etmiştir (Cumhurbaşkanlığı DDK, 2008).

Japonya 19. ve 20. Yüzyıllarda gemi inşa sanayinde yaptığı gelişmeler ve atılımları sayesinde, özellikle 2. Dünya Savaşından sonra dünyada gemi inşa sanayi alanında liderliği ele geçirmiş ve Japon gemi yapımcıları, Japon denizciliğinin ihtiyaçlarını 2. Dünya Savaşından sonra tam olarak karşılayabilir seviyeye gelmişlerdir (Cumhurbaşkanlığı DDK, 2008).

Bugün dünyada inşa edilen gemilerin önemli bir oranı Güney Kore tersanelerinde üretilmektedir. 1971 yılında dünya gemi inşa piyasasındaki payı ancak %1 civarında olan Güney Kore, yaklaşık 30 yıllık bir süre içinde payını % 40'a çıkartarak, 2000'li yılların başında dünya lideri konumuna gelmiştir. Ancak Güney Kore'nin gemi inşa alanında gerçekleştirmiş olduğu bu mucizevi performans sadece bu alana özgü değildir. 1950'li yılların sonunda 60 dolar civarında kişi başına düşen geliriyle dünyanın en fakir ülkeleri arasında yer alan bir tarım ülkesi olan Güney Kore, 1960'larda başlayan hızlı kalkınma süreci sonucunda bugün 20.000 doların üzerinde kişi başına gelire sahip, bilgi temelli bir ekonomik yapıyı gerçekleştirebilmiştir. Bilgi teknolojileri alanında önümüzdeki birkaç yıl içinde küresel lider olmayı hedefleyen bir ülke konumundadır. Güney Kore'nin gemi-inşa alanındaki başarısı da, bu olağanüstü kalkınma sürecinin bir parçasıdır (URL-14, 2012).

G. Kore'de yerleşik Ulsan, Samsung, Daewoo, Hyundai Mipo ve Hyundai Samho dünyanın en fazla siparişi olan ilk 5 tersanesini oluşturmaktadır (Cumhurbaşkanlığı DDK, 2008).

1980'li yıllarda gemi inşa sanayini kurmaya başlayan Çin Halk Cumhuriyeti ise, 1990'lı yıllarda tersaneleri işletmeye almaya başlamış, 2000'li yıllarda ise dünya gemi inşa pazarından önemli bir pazar payına sahip olmayı başarmıştır. Bugün gelinen noktada adet bazında 3331 adet gemi siparişi ile dünya birinciliğine, tonaj bazında 188.95 milyon DWT sipariş ile dünya ikinciliğine yerleşmiştir. Bu gelişmede düşük işçilik maliyetleri ile devlet politikalarının önemli rolü vardır (URL-18, 2006).

Dünya deniz ticaret hacminin 8,17 milyar tona ulaştığı ve Dünya deniz ticaretinden yılda yaklaşık 400 milyar dolar gelir elde edildiği tahmin edilmektedir. Bu meblağ giderek artış gösterecektir. Zira dünya nüfusunun artış, kişi başına düşen milli gelirin özellikle pasifik Asya Ülkelerinde artış kaydetmesi, dünya ticaretinin daha liberal bir yapıya dönüşmesi bu sektörün tüm ürünlerine olan talebi artırma etkisi gösterecektir.

Dünyada halen mevcut olan kıran kırana rekabet ortamında malın tüketiciye ulaştığındaki fiyatı içinde önemli bir yer işgal eden ulaştırma maliyetinin minimize edilmesi ve rasyonel maliyet fiyat politikası da denizcilik taşımacılığı ve bu sektörün ön plana çıkmasına neden olacaktır (URL-17, 2012).

İletişim altyapısının kurulması da talep üzerinde önemli bir faktördür. Bunu gelişmesi sonucunda ulaştırmada bilgi teknolojisinin kullanımı artacak ulaştırma ve iletişim altyapısı ve teknolojisinin gelişmesi, yaygınlaşması ve çeşitlenmesi, önümüzdeki yıllarda ve özellikle 2020 yılında dünya ekonomisinde çok önemli bir rol oynayacaktır. Ulaştırma kolaylıkları açısından, geliştirilmiş ulaşım altyapısı ve hizmetleri ile bilgi teknolojisinin uygulanması, genel ulaştırma giderlerini azaltabilecek ve uluslararası ticaret, yatırım, finansman ve turizm için daha büyük fırsatlar doğurabilecektir. Dolayısıyla bu durum önümüzdeki yıllarda dünyada deniz ulaştırma sektörünün daha önem kazanacağını göstermektedir.

### **3.2. Türk Gemi İnşa Sanayii**

Tersanecilik Anadolu'da 600 yıllık bir gelenektir. İlk tersane 1390 yılında Gelibolu'da Osmanlı İmparatorluğu zamanında kurulmuştur. Taşları günümüze kadar varlığını korumuş olan Haliç Tersanesi 1455'te Fatih Sultan Mehmet tarafından kurulduğunda, Türk tersaneleri dünyanın en büyük tersaneleri olarak anılmaktaydı. Cumhuriyetin kurulmasıyla beraber tersaneciliğe ayrı bir önem verilmiş, Boğaz ve Haliçte yoğunlaşmış olan tersaneler 1969'da Tuzla Aydınli koyuna taşınmıştır.

Geleneksel üretim teknikleri ile modern teknolojiyi, eğitimle beraber aynı potada eriterek gelişimini sürdüren Türk gemi inşa sektörü 1990'ların başından beri uluslararası bilinirliği olan bir marka haline gelmiştir. Türk gemi inşa sanayi; gemi, yat inşa ve bakım-onarım tersaneleri, çekek yerleri, yan sanayi üreticileri ve malzeme tedarikçileri olarak dört ana başlık altında değerlendirilebilir. Türk özel sektör tersaneciliği günümüzde 1 milyon DWT (ton cinsinden yüksüz ağırlık) gemi inşa kapasitesine, 14,6 milyon DWT bakım onarım kapasitesine, 600 bin ton çelik işleme kapasitesine, 80,000 DWT'lik tek parça gemi inşa kapasitesine sahiptir. Çeşitli büyüklüklerde 15 adet yüzer havuz ile 1 adet kuru havuza sahiptir (Saraç, 2009).

Avrupa'da düşük tonajlı kimyasal tanker üretiminde üst sırada yer alan Türk gemi inşa sektörü, mega yat (boyu 25 metreden yüksek yat) üretiminde ise dünyada 4. sıradadır. Türk gemi inşa sektörü artan üretim kapasitesine paralel olarak artan bir ihracat potansiyeline sahiptir. 2010 yılında sektörün ihracatı küresel krizin de etkisiyle bir önceki yıla göre %39 oranında azalarak

1,1 milyar dolar seviyesine gerilemiştir. 2011 yılında sektör ihracatı 2010 yılına göre %14,9 oranında artış göstererek 1,2 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir. Sektörün ana ihracat grubu yolcu gemileri, gezi tekneleri, feribotlar, yük gemileri, salapuryalar, vb. gemilerdir. 2011 yılında bu grup toplam ihracatın 822 milyon dolarlık kısmını oluşturmaktadır. Sektörün ürünlerini pazarladığı başlıca dış pazarlar; Malta, İtalya, Norveç, İngiliz Virjin Adaları, Marshall Adaları, Panama ve ABD'dir (URL-10, 2012).

Türkiye'de 87 adet tersane bulunmaktadır. Bunlardan 84 tanesi özel sektöre, 3 tanesi Türk Silahlı Kuvvetlerine aittir. Türk özel sektör tersaneciliği günümüzde 1 milyon DWT (ton cinsinden yüksüz ağırlık) gemi inşa kapasitesine, 14,6 milyon DWT bakım onarım kapasitesine, 600 bin ton çelik işleme kapasitesine, 80,000 DWT'lik tek parça gemi inşa kapasitesine sahiptir. Çeşitli büyüklüklerde 15 adet yüzer havuz ile 1 adet kuru havuza sahiptir ( Saraç, 2009). Sektör; yatlardan mega yatlara, yelkenlilerden balıkçı teknelerine, kimyasal tankerlerden kuru yük gemilerine kadar çok geniş ürün yelpazesine sahiptir. Ülkemizde; yeni gemi inşaatı, yat inşaatı, gemi onarımı, gemi yan sanayi ve teknik hizmetlerden oluşan beş ayrı grupta faaliyet gösteren ve 1960'lı yıllardan itibaren hem devlet sektörü hem de özel sektör tarafından yürütülen gemi inşa sanayi, Türk ağır sanayinin önemli bir parçasını oluşturmuştur. Başlangıçta Türk deniz ticaret sektörünün ihtiyaçlarını karşılamak üzere faaliyet gösteren bu sektör, zaman içinde büyük ihracat potansiyeli göstermiş, özellikle finansal olarak desteklendiği takdirde ülke ekonomisine katkılarda bulunabileceğini kanıtlamıştır (URL-10, 2012).

Gemi yatırımları ekonomiye katkısı en fazla olan sektörlerdendir. Bu katkı özellikle işçilikte ortaya çıkmaktadır. İşçilik açısından ekonomiye kazandırılan tutar toplam gemi maliyetinin % 39'u civarındadır (URL-12, 2012).

“1 gemi eşittir 2 bin otomotiv” değerlendirmesi açısından konuya baktığımızda optimal maliyet ve optimal ölçekte taşımacılık yapmak da sektörün ilerideki talebini artıran bir özellik taşımaktadır (URL-13, 2012). Dolayısıyla bu göstergeden hareket edildiğinde bu sektör Türkiye Ekonomisine gerek katma değer, gerek istihdam ve gerekse cari denge açısından derece öneme sahiptir. Kısacası, Türkiye bu sektörü ayağa kaldırdığında bir çok temel ekonomik sorununu rahatlıkla çözüme imkânına sahip olacaktır.

Gemi inşa sanayi ürettiği ürünleri ihraç ederek doğrudan döviz getirdiği gibi, ulusal filo için inşa edilen gemiler, dövizle ödenen navlunların azaltılmasını da sağlamaktadırlar. Emek yoğun sanayi dalı olan gemi inşaatı her zaman bir istihdam potansiyeli olarak görülmüştür.

Ülkemiz nüfusunun da genç ve istihdam problemlerinin de büyük olduğu düşünüldüğünde, gemi inşa sanayinin problemlerin çözümünde büyük rol oynayacağı şüphesizdir. Çünkü diğer sektörlere nazaran yan sanayi ile birlikte 1'e 7 oranında istihdama katkı sağlamaktadır. Bu sanayide birim işçi başına yatırım maliyeti de düşüktür. Ayrıca gemi inşa sanayii reel sektörde döviz ikame eder, yabancı sermayeyi davet eder, teknoloji transferini cezbeder, ülke savunmasına hizmeti nedeniyle stratejik önem taşır, deniz ticaret filosunu destekler. Yine bu sektörde, hiçbir sektörde olmayan yan sanayi ürününe ihtiyaç vardır. Sektörün gelişmesiyle birlikte çok çeşitli olan yan sanayiinin de gelişmesi mümkün olur (URL-18, 2006).

Türkiye'nin hızla büyüyen gemi inşa sanayi; küçük tonajlı tankerler alanında çok ciddi bir ilgi odağı olmaya başlamıştır. Türkiye'nin önde gelen tersaneleri, gemi inşa kalitesi konusunda önemli gelişmeler kaydetmişler, tesislerinin kapasitesini artırmak konusunda da yoğun bir yatırım çalışması başlatmıştır (Saraç, 2012). Ancak, Türkiye % 0,5 pazar payına sahiptir. Ülkemiz tersaneleri kapasitelerinin ortalama olarak % 70'ini kullanabilmektedir. Bu verilerin ışığında yapılan değerlendirmede, yıllar itibariyle ülkemizde inşa edilen gemilerde gerek sayı, gerekse tonaj yönünden artış görülmekle birlikte, dünyada çok düşük bir pazar payına sahip olduğunu söylemek yerinde olacaktır (URL-12, 2006).

Denizcilik Müsteşarlığınca Türk Loydu Vakfına yaptırılan çalışmaya göre DWT bazında; 2011 yılına kadar teslim edilen gemi tonajında artışın devam edeceği, 2011 yılının sonlarından itibaren sert bir gerileme yaşanacağı ve 2012 yılının ortalarından itibaren ise yeniden yükseliş trendine girileceği, adet bazında ise; 2010 yılının ortalarına kadar yatay seyir görüleceği, 2010 yılının sonlarından 2012 yılının ortalarına kadar gerileme olacağı ve 2012 ile 2014 yılları arasında yatay bir seyir yaşandıktan sonra yeniden yükseliş trendinin başlayacağı tahmin edilmişti (Cumhurbaşkanlığı DDK, 2008). Bu tahminin yaklaşık olarak gerçekleştiğini söylemek mümkündür.

Gemi inşaat alt sektörü emek yoğun bir imalat sanayi olması dolayısı ile istihdam üretici bir sektör olarak kabul edilmektedir. Gemi inşaatında değerlendirmeye alınan ülkelerde istihdam istatistiklerinde; 2005 yılı verilerine göre Güney Kore'de 80.000, Japonya'da 110.000, Avrupa'da toplam 85.355 kişi gemi inşaatında çalışmaktadır. Çin'de ise 2004 yılı verilerine göre 148.789 kişi gemi inşaatında çalışmaktadır. OECD Raporu'na göre (Bkz. Chart 5, 6); Türkiye'de Türk gemi inşa sanayi faaliyetlerini verimli kılacak en önemli unsur, sektöre ilişkin son gelişmelere sahip olan yetişmiş insan gücüdür. 2000 yılında 4918 kişinin doğrudan istihdam edildiği özel

sektör tersanelerimizde 2004 yılında bu rakam 16.884 kişiye ve 2008 yılında ise 35.042 kişiye ulaşmıştır. Gemi inşa sanayimizde doğrudan istihdamın dışında yan sanayi ve dolaylı istihdam ile 100.000 civarında istihdamın olduğu değerlendirilmektedir (Cumhurbaşkanlığı DDK, 2008).

Türkiye, gemi inşa Sanayi üretim kapasitesinde 2002 yılında dünya sıralamasında 23. sırada bulunurken, 2007 yılında 1.8 milyon DWT siparişe 8.sıraya, 2008’de 5.sıraya yükselmiştir. Öte yandan, mega yat üretiminde ise 3.sıraya yükselmiştir. Ayrıca sektör, 15 milyon DWT bakım onarım, 500 bin ton çelik işleme kapasitesine, 80.000 DWT’lik tek parça gemi inşa ve 282.270 ton’a kadar kaldırma kapasitesine sahiptir (Cumhurbaşkanlığı DDK, 2008).

Sektörün artan üretim istihdam ve ihraç kapasitesi de göz önüne alınarak gemi inşaatının kalkınmada stratejik bir sektör olarak değerlendirmek kaçınılmaz ve vazgeçilmez bir karar ve girişim olarak ortaya çıkmaktadır. Gemi inşa sanayimiz, küresel durgunluk öncesinde, bazı ülkelerin yıllarca çalışmalarla ulaşabildikleri seviyede başarılı bir marka olma noktasına gelmiştir. Bu çerçevede, Avrupa’da da birçok rakibini geride bırakarak yeni sipariş adedinde 2008 yılında Almanya’nın ardından 2. sırada yer almıştır. Toplam yerli girdi oranı % 50’nin üzerinde olan gemi inşa sanayii, yaratılan ana ve yan sanayi istihdamı ile devlete önemli boyutta vergi geliri sağlamıştır (URL-28, 2010).

**Tablo 3. 1.** Yeni Gemi İnşa Sanayinde Mukayeseli Üstünlükler Analizi

Ülkeler	Finansal Rekabet Gücü	Yüksek Kalite	Kısa Sürede Teslim
En İyi Durum	1.00	1.00	1.00
Güney Kore	0.970	0.9979	0.9927
Japonya	0.9669	10.000	10.000
Çin	10.000	0.7049	0.5566
Almanya	0.5769	0.7016	0.7667
Türkiye	0.4918	0.5610	0.1903

**Tablo 3. 2. Ürün Tipi Gemilerin İnşasında Mukayeseli Üstünlükler Analizi**

Ülkeler	Finansal Rekabet Gücü	Yüksek Kalite	Kısa Sürede Teslim
En İyi Durum	1.00	1.00	1.00
Güney Kore	0.9853	10.000	0.9927
Japonya	0.9588	0,9894	10.000
Çin	10.000	0,7175	0.5566
Almanya	0.6323	0,8415	0.7667
Türkiye	0.4824	0,5278	0.1819

**Tablo 3. 3. Butik Tipi Gemilerin İnşasında Mukayeseli Üstünlükler Analizi**

Ülkeler	Finansal Rekabet Gücü	Yüksek Kalite	Kısa Sürede Teslim
En İyi Durum	1.00	1.00	1.00
Güney Kore	0.9830	0.9300	0.9661
Japonya	0.9744	10.000	10.000
Çin	10.000	0.6822	0.5283
Almanya	0.6936	0.8559	0.7741
Türkiye	0.7561	0.7072	0.5495

**Kaynak: Türk Loydu**

Tablo3.1, tablo3.2 ve tablo3.3 incelendiğinde, önde gelen gemi inşacı ülkeler karşısında özellikle finansal rekabet gücü ve yüksek kalite açısından dezavantajlı durumda olduğumuz görülmektedir. Kısa sürede teslim yönüyle dezavantajlı gibi gözükmeyle birlikte, tersanelerimizin belirli tip ürün için dizayn ve inşa edilmiş, seri üretim prensiplerine göre gemi inşa eden tersaneler yerine butik tarzı üretimi tercih eden, müşteri isteklerine göre gemi inşa eden, standart dizayndan çok tek veya küçük seri sayılarında sipariş gemi inşa eden esnek üretim tarzına sahip tersaneler olmaları bir avantaj oluşturmaktadır. Ülkemizin dünya gemi inşa pazarında rekabet

yetenekleri incelendiğinde tersanelerimizin ihtisaslaşma gerektiren kimyasal tankerler gibi ürünlere yöneldiği görülmektedir (Cumhurbaşkanlığı DDK, 2008).

Dünyada ve Türkiye’de tersane çalışanlarının işçilik ücretleri Tablo3.4’de verilmektedir.

**Tablo 3. 4.** Tersanelerde İşçilik Ücretleri

	Güney Kore	Japonya	Çin	Almanya	Türkiye
İşçilik ücreti kişi-yıl (dolar)	39.088	37.163	4.864	37.145	14.685

**Kaynak: Türk Loydu**

Yeni gemi inşasında ithal ve yerli ürün kullanımın oranları gemi %54-58 civarında kalmıştır. Bu oranının büyük kısmını da işçilik giderlerinin oluşturduğu dikkate alındığında gemi inşada kullanılan malzemelerin önemli kısmının ithal edildiği anlaşılmaktadır. Dolayısıyla, Ar-Ge faaliyetlerine önem verilmesi, yerli malzeme kullanımına yönelik teknolojik yatırımların yapılması ve bu oranın daha yukarılara çekilmesi ülkemizin rekabet gücünü artıracaktır.

Ülkemizde yeni kurulacak tersanelerin uzak doğu tersaneleri ile rekabet edebilmeleri için diğer bir yol: teknolojik olarak gelişmiş, yüksek verimliliğe sahip, yüksek çelik işleme kapasitesine sahip büyük tersanelerin kurulmasıdır. Eğer bu yüksek çelik işleme kapasitesine sahip tersaneler kurulursa ülkemizin mevcut işgücü verimliliklerini 4-5 kat arttırabilirler ise, büyük gemilerde ülkemiz önemli bir rekabet avantajı yakalayabilir.

Türkiye’nin gemi sanayinde orta vadede çok önemli bir oyuncu olabilecek potansiyele sahiptir. Dünyada artık yeşil ve çevreci gemilere talep daha artıyor. Eski teknolojideki gemiler başta Avrupa olmak üzere birçok önemli limana giremiyor. Yeni ve çevreci gemilerin dönemi başlıyor. Türkiye olarak biz de bu pazar trendine uymak zorundayız. Rusya’da Karadeniz ve Hazar bölgesinde, hatta İran’da gemiler eskimiş durumda. Bölgedeki gemilerin %80’i 25 yaşın üstünde bulunmaktadır. Bunlar ya hurdaya alınacaklar ya da yenilenecekler. Türkiye mevcut tersane yapısıyla tüm bu bölgenin gemilerini yenilenmesinde önemli bir rol oynayabilir. Gemi yapımı kadar söküm ve tamirat işinde de iddiamızı arttırabiliriz (URL-6, 2010).

Türkiye deniz ticaretinin ve petrol trafiğinin yoğun olduğu bir bölgede yer almaktadır. Hızlı bakım ve tamirat gereken durumlarda Türkiye herkesin rahat ve hızla ulaşabileceği bir konumdadır.

Türkiye’nin büyük hacimli yolcu gemileri, büyük tankerler alanında rekabet etmesi zordur. Ancak Türkiye’nin en büyük avantajı orta çaplı tekne ve gemilerdir. Bu bölgede orta

çaplı gemilere daha çok ihtiyaç bulunmaktadır. Deniz yoluyla ticaretin yoğun olduğu bu bölgede orta çaplı gemi ve tekne üretimi daha da hız kazanacaktır. Özellikle petrol kıyı tekneleri olarak adlandırılan teknelere büyük iş düşüyor. Off-shore petrol aramaları bugün Karadeniz`de ve Hazar bölgesinde devam ediyor. Bu platformlarla kıyılar arasında sefer yapacak tekneler önemli işlev görmektedir. Coaster olarak adlandırılan bu tekneleri Türk tersaneleri çok rahatlıkla üretebilmektedir. Ayrıca kanal ve nehir gemileri de Türk gemi sanayi için büyük bir potansiyel oluşturmaktadır. Bugün tersanelerde işgücü oldukça azalmış durumda Tersane işçiliğini yeniden özendirme gerekiyor. Teknik ve mühendislik kadrolarında Türkiye çok güçlü bir konumdadır. Bu avantajları devletimizin de desteğiyle daha üst aşamalara taşımanın zamanı gelmiştir (URL-6, 2010).

Sektörün artan üretim istihdam ve ihracat kapasitesi de göz önüne alınarak gemi inşaatının kalkınmada stratejik bir sektör olarak değerlendirilmeli ve vazgeçilmez bir karar ve girişim olarak ortaya çıkmaktadır. Gemi inşa sanayimiz, küresel durgunluk öncesinde, bazı ülkelerin on yıllarca gerçekleştirdikleri çalışmalarla ulaşılabildikleri seviyede başarılı bir marka olma noktasına gelmiştir. Bu çerçevede, Avrupa`da da birçok rakibini geride bırakarak yeni sipariş adedinde 2008 yılında Almanya`nın ardından 2. sırada yer almıştır. Toplam yerli girdi oranı % 50`nin üzerinde olan gemi inşa sanayii, yaratılan ana ve yan sanayi istihdamı ile devlete önemli boyutta vergi geliri sağlamıştır (URL-28, 2010).

Tersanelerimiz küçük tonajlı kimyasal tanker inşasında dünyada birinci, mega yat inşasında ise 3. sırada yer almaktadır. Özellikle 2002 yılından itibaren, orta ve küçük ölçekli gemi projeleri Türkiye`ye yönelmeye başlamıştır. Butik işletmecilik gerektiren orta ve küçük ölçekli bu gemileri Türkiye tersaneleri Uzakdoğu`da inşa edilen büyük tonajlı gemiler ile aynı sürede inşa edebilmektedir. TÜİK verilerine göre ise 2007 yılında gemiler ve suda yüzen araç ihracatımız 1.818.572.000 dolar iken 2008 yılının ilk 7 ayının sonunda 1.600.811.000 dolara ulaşmıştır. 2007 yılı toplam ihracatımızın 107 milyar dolar olduğu dikkate alındığında gemi ihracatımızın toplam ihracat içindeki payının % 1.7`ye ulaştığı görülmektedir (Cumhurbaşkanlığı DDK, 2008).

Türkiye`de denizcilik sektörü gelişmekte olup 2012`den sonra da gelişmeye devam etmesi beklenmektedir. Ancak, çok modlu uluslararası taşıma yollarının kavşağında bulunan Türkiye`nin dünya deniz ticareti gelirinden daha fazla pay alabilmesi ve daha da gelişmesi için öncelikle “ulusal ve uluslararası denizcilik, liman ve lojistik politikalarını oluşturması; kombine



taşımacılığın geliştirilmesi ve buna ilişkin altyapı yatırımlarının bir an önce tamamlanması; deniz taşımacılığının ve özellikle konteynır taşımacılığının geliştirilmesi ve altyapıların buna uygun olarak tasarlanması; liman özelleştirmelerinin denizcilik, liman ve lojistik sektörünü geliştirecek şekilde bir an önce tamamlanması; filolunun gençleştirilmesi ve çeşitlendirilmesi; gemi inşa sanayii ve tersane kabiliyet ve kapasitesinin artırılması; gemi inşa yan sanayisinin geliştirilmesi amacıyla ana makine, yardımcı makine, şaft, kovan pervane ve navigasyon cihazlarının üretimlerine ilişkin yatırımların teşvik edilmesi; denizyolu, demiryolu, karayolu ve havayolu liman ve terminal teknolojilerinin geliştirilmesi ve yönetim anlayışının sağlanması; lojistik sektörünün geliştirilmesi ve lojistik üsler ile lojistik köylerin kurulması; ulaştırma sistemlerinin birbirine entegrasyonunu sağlayacak projelerin geliştirilmesi; uluslar arası taşıma koridorları dikkate alınarak ulaştırma master planlarının hazırlanması; daha önce hazırlanan kıyı yapıları ve liman master planlarının değerlendirilmesi, güncelleştirilmesi ve uygulanması; Türkiye'nin deniz teknolojileri konusundaki AR-GE ve yenilikçi proje envanterinin çıkarılması, AR-GE Master Planı'nın hazırlanması ve uygulanması; denizcilik ve liman stratejisinin geliştirilerek uygulanması; liman, terminal ve lojistik operasyonlarının her noktasında bilgisayar ve iletişim teknolojilerinin kullanılması; limanlarda konteynerlerin elektronik ortamda izlenmesinin sağlanması; sinerjinin arttırılması amacıyla şirket birleşmeleri ve evliliklerinin yapılması; limanlarımızın geliştirilmesi ve ana konteyner (hub) limanların oluşturulması; alternatif güzergahların bulunması; etkin ekonomik istihbarat yapılması; pazar analizinin yapılması; sektörde uzmanlaşmanın artması; tedarik zinciri yönetim anlayışının oluşturulması; eğitime önem verilmesi ve mesleki eğitimin geliştirilmesi; denizcilik sektöründe ve taşıma modları arasındaki işlemlerin hızlandırılması için yazılımların geliştirilmesi; denizcilik ara eleman ihtiyacının karşılanması; üniversite sektör işbirliğinin arttırılması; AR-GE ve inovasyon yatırımlarına daha fazla önem verilmesi ve Teknoloji Geliştirme Merkezlerinin güçlendirilmesi” gerekmektedir (Ece, 2011). Sonuç olarak, Avrupa, Kafkasya, Orta Asya, Kuzey Afrika ve Ortadoğu'yu birleştiren karayolu, demiryolu, deniz ve nehir yolları ile havayolu taşımacılığının merkezinde bulunan ve bir Doğu ile Batı, Güney ve Kuzey enerji koridoru olan Türkiye'nin bölgedeki avantajlı durumunu değerlendirerek dünya deniz ticaretinden daha fazla pay alabilmesi için birbiri ile entegre olan denizcilik, liman ve lojistik sektörü için yukarıda belirtilen hususların hem devlet ve hem de özel sektör politikası olmasının ve özel sektör- kamu işbirliğinin söz konusu sektörlerin önünü açacak şekilde daha da geliştirilmesinin gerekli olduğu düşünülmektedir ( Ece, 2011).

Türk gemi inşa sektörü artan üretim kapasitesine paralel olarak artan bir ihracat potansiyeline sahiptir. 2010 yılında sektörün ihracatı küresel krizin de etkisiyle bir önceki yıla göre %39 oranında azalarak 1,1 milyar dolar seviyesine gerilemiştir. 2011 yılında sektör ihracatı 2010 yılına göre %14,9 oranında artış göstererek 1,2 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir. Sektörün ana ihracat grubu yolcu gemileri, gezi tekneleri, feribotlar, yük gemileri, salapuryalar, vb. gemilerdir. 2011 yılında bu grup toplam ihracatın 822 milyon dolarlık kısmını oluşturmaktadır. Sektörün ürünlerini pazarladığı başlıca dış pazarlar; Malta, İtalya, Norveç, İngiliz Virjin Adaları, Marshall Adaları, Panama ve ABD'dir.

Türk tersaneciliğindeki hızlı gelişim ve artan dış talep sonucu gemi yan sanayi gerek üretim hacmi gerekse ürün çeşitliliği açısından son yıllarda büyük gelişme göstermiştir. 2009 yılında küresel krizin etkilerinin hissedilmeye başlamasıyla beraber gemi yan sanayi ihracatı %71 oranında azalarak 3,1 milyon dolara gerilemiştir. 2010 yılında küresel kriz etkilerinin geçmeye başlamasıyla birlikte gemi yan sanayi ihracatı %42 oranında artış göstermiş ve 4,4 milyon dolara yükselmiştir. 2011 yılında gemi yan sanayi sektöründe aynı artış trendi devam etmiş ve %29'luk bir artışla 5,7 milyon dolara yükselmiştir. Gemi yan sanayi sektörünün ürünlerini pazarladığı serbest bölgeler haricindeki başlıca dış pazarlar; İran, ABD, Yunanistan, Almanya, Yunanistan'dır (URL-10, 2012).

## 4. BATI KARADENİZ'DE GEMİ İNŞA VE ENTEGRE SANAYİNİN DURUMU

### 4.1. Batı Karadeniz Gemi İnşa ve Entegre Sanayinin Tarihi Gelişimi

Batı Karadeniz'de, ahşap gemi yapımı için gerekli olan hammaddenin önemli bir kısmının temin edilmesinde bölgenin bitki örtüsü bakımından zengin olması avantaj sağlamaktadır. Bartın ile Karadeniz Ereğli'nin ekonomik geçmişi, zengin orman kaynaklarıyla gemiciliğe dayanmaktadır. 1822'de gemicilik, 1829'da kömür madenciliği gelişmeye başlayınca ekonomik yapı çok kısa sürede değişikliğe uğramıştır (Zonguldak Valiliği İl Çevre ve Orman Müdürlüğü, 2006).

Ahşap gemi yapımıcılığında köklü geçmişi olan Bartın'ın aynı zamanda, ticari hayatında yumurtacılık, nakliyatçılık, kerestecilik gibi işlerle de bölge ticaretinin can damarı olduğu söylenmektedir. Orman ürünleri sanayisinin gelişmişliği, Anadolu'da 15 km içerisine kadar gemi alabilen tek akarsu olan Bartın Irmağı, bu sanayinin gelişmesini sağlayan en büyük etkenlerden biridir. Bartın Irmağı, Yunan mitolojisinde “muhteşem akan su” anlamına gelen Parthenios adıyla bilinmektedir. Bartın Irmağı'nın kenarında kurulan kent Parthenia adıyla anılmış ve zamanla Bartın'a dönüşmüştür.

Bartın'ın Paflagonyalılar, Bizanslılar ve özellikle deniz ticareti ve korsanlık faaliyetleriyle bilinen Cenevizliler'in hakimiyetinde kalmış olması denizcilik kültürünün bu bölgede milattan önce ortaya çıkmış olduğunu göstermektedir. Amasra'da hali hazırda var olan çekiciler çarşısı yüzlerce yıl gemicilere hizmet vermiştir. Buradaki küçük el tezgahlarında makara dili, kavele, iskarmoz imal edildiği söylenmektedir (Sakaoğlu, 1987).

Ahşap gemi yapımıcılığı Bartın'da 1700'lü yıllara dayanmaktadır. Uluslu İbrahim Hamdi Efendi'nin 1750 yılında tamamladığı Atlas adlı kitabının Bartın bölümünde “... Bartın kasabasında latif ve ferah iskele olup, ırmak iki parça olduğu yerde yeni gemiler mevcuttur. İstanbul Galata'sı gibi halat bükücü ve sair usta sanayi mevcuttur.” (Aşçıoğlu, 2001) şeklindeki ifadesi Bartın'da gemi yapımıcılığının ne kadar eski bir iş alanı olduğunu göstermektedir. Evliya Çelebi'de Seyahatnamesinde Ereğli'de, Amasra'da ve Bartın'da Osmanlı donanmasının kadirga ve kalyonlarının yapıldığından bahsetmiştir (Sözen vd., 1998: 26-27).

1700'lü yılların sonlarından 1900'lü yılların başına kadar Yalı mevkiinde küçük kadirgalar inşa edilmiştir. Hatta bu kadirgalar İstanbul'dan gelen emir ve talimatlar doğrultusunda Osmanlı donanmasında kullanılmıştır. Fakat yapılan kadirgalar, Bartın Irmağı'nın

su seviyesinin düşük olması nedeniyle yzdrlememiştir. İstanbul'a Bahriye Nezareti'ne bildirilen bu durum üzerine kadirga yapımı Amasra ve Kuruçaşile'ye kaydırılmıştır (Asma vd. 2011).

Bir başka görüşe göre yabancı gemilerin Karadeniz'e girişinin yasak olması nedeniyle Akdeniz'de 18. yüzyıl sonrası gelişen modernizasyon alışmaları Karadeniz Bölgesi'ni etkilememiştir. 1783 yılından sonra yabancı gemilerin bölgeye girişine izin verilmiştir. Bu nedenle Kuruçaşile'de eski tip tekne ve bunlara dair yapım teknikleri bu kadar uzun süre yaşamaya devam etmiştir (zdemir, 2006).

Karadeniz Ereğli'de tersaneciliğin III. Selim döneminde var olduğu ve hatta 1797 yılında şahin-i Derya firkateyninin burada inşa edilerek orduya katıldığı bilinmektedir (Kır, 2009). Tersaneciliğin gelişmesiyle birlikte bölgede 'tersane ağaları' denilen müteahhitler ortaya çıkmıştır. 1800-1843 yılları arasında 26 adet firkateyn, kalyon, korvet ve kotra yapımı Ereğli'de gerçekleştirilmiştir (Yakay, 2004). Ayrıca Osmanlı Devleti'nde devletin mali otoritesini artırmayı amaçlayan Muhasılık düzenlemelerine karşı 9 Mart 1941 tarihinde Ereğli'de tersane ağalarının ayaklandığı bilinmektedir. İsyana tersane işçileri ile birlikte halkın da katıldığı söylenmektedir (Yakay, 2005). 19. yüzyılda Yunan ayaklanmasında Bartın ve Ereğli'den savaş gemisi sipariş edilmiştir. Bu savaş gemileri Ereğli'de tersaneci ağalar tarafından inşa edilmiştir (Yakay, 2004).

1914-1918 yılları arasında Bartın tersanelerinde devlet adına ortalama 80 ton hacminde 300 adet mavna üretilmiştir. 1918 ile 1920 yılları arasında mavna, ektirme (Bartın'a özgü tekne), yapımı devam etmiş, yılda farklı büyüklüklerde 50-60 parça gemi imal edilmiştir. 1914 yılına kadar yelkenli gemilerin imal edildiği Bartın'da aynı yıl ilk kez motorlu tekne imal edilmiştir. 1919 yılından itibaren Bartın tersanelerinde gemiler motorlu olarak inşa edilmeye başlanmıştır (Aşçıoğlu, 2003).

Kuruçaşile'de Osmanlı donanmasının savaş gemilerinden, yakın sahil yk gemilerine kadar pek çok gemi tipi yaratılmıştır. Tekkeönü'nden Kapısuyu'na kadar olan sahil şeridinde ahşap gemi yapımılığı oldukça ilerlemiş ve dünya çapında nn duyurmuştur. 3000 yıllık bir tarihi olan ilçenin ilkçağda Fenikeliler başta olmak üzere Miletoslu ve Megaralı gemiciler tarafından kurulan Kromna adında bir site olduğu bilinmektedir.

Günümüzde sa gemi yapım tersaneleri ile gemi yapımı sektöründe faaliyet gösterilen Karadeniz Ereğli'de de gemi yapımılığının tarihi Bartın'da olduğu gibi ahşap gemi yapımılığı

olarak başlamıştır. Fakat Ereğli Demir-Çelik Fabrikalarının mevcudiyeti saç gemi yapımcılığını bölgede cazip kılmıştır.

20. yüzyılın ikinci yarısında önce yat ve kotra gibi daha çok küçük deniz araçları üretimi yapılırken bir süre sonra tersanecilik faaliyeti başlamış ve 2003'te Kamu tarafından yapılan yer tahsisleri ile dünyanın sayılı tersaneleri ortaya çıkmıştır. Tersanelerde çalışan sayısı ise, 5 bini aşmıştır (Kır, 2009).

#### **4.2. Sektörün Batı Karadeniz'de Ekonomik ve Sosyal Yapıya Etkisi**

Yaklaşık 250 yıldır Bartın'da kerestecilik sanayinde olduğu gibi binlerce insan önemli bir sanayi alanı olan gemi yapımcılığından geçimini sağlamaktadır. Bartın'da bulunan yerlere gemi yapımcılığı ile ilgili isimlerin verilmesi geçmişte sektörün Bartın ekonomisinde ne kadar önemli bir yere sahip olduğunu kanıtlamaktadır. Bu yerlerin en bilindik olanı Tersane Caddesi ile Halatçı Yamasıdır. Bartın'da o yıllarda Yalı mevkiinde birçok tersane bulunmaktadır. Yalının o dönemlerdeki bir diğer adı ise tersane yeri olarak ifade edilmektedir. Bu tersanelerde işçisinden mimarına, demircisinden burgucusuna, donanımcısından marka yapımcısına ve yelken bezi yapımcısına kadar birçok sanat erbabının çalıştığı söylenmektedir. Bartın'da gemi yapımcılığı 1960'lı yıllar da dâhil olmak üzere büyük bir potansiyel oluşturmuştur. Hatta o yıllarda gemilerde kullanılan halatlar da Bartın'da üretilmiştir. Buralarda Bartın'a mahsus gemi çeşitleri imal edilmektedir. Bu kişilerin mahiyetlerinde birçok usta burgucu, baltacı, marangoz, demirci gibi ustalar yevmiye ile çalışmakta ve duruma göre malzeme temininde demirciler başta olmak üzere siparişler verilip kazanç sağlanmaktadır (Asma vd., 2011).

İnşaata biten bir geminin ırmağa indirilmesinin şehirde bayram havası yarattığı söylenmekte ve buna gemi atması denilmektedir. Geminin suya indirileceği gün bütün gemiler ve Yalı semti bayraklarla süslendiği, halkın ırmak kıyısında toplandığı hatta daha eski yıllarda okulların tatil edildiği söylenmektedir. Ayrıca hamile kadınların gemi atmasına götürülüp geminin yağlı kızaklar üzerinde suya götürüldüğü an seyrettirilerek doğumlarının daha kolay olacağı halk arasında yaygın bir inanıştır (Aşçıoğlu, 2001).

Maliyetlerin artması, ahşap tekne yerine saç tercih edilmesi, karayolunun gelişimiyle deniz yolu taşımacılığının azalması, Bartın'da ekonomik mihenk taşı olan ahşap gemi yapımcılığını sona erdiren sebepler arasında yer almaktadır. Fakat bu sektör Bartın'da tamamıyla yok olmamış son yıllarda yapılan girişimlerle ahşap tekne yapımcılığı Kurucaşile ve

Tekkeönü'nde halen sürdürülmektedir. Bugün, tekne yapımcılığı konusunda Kurucaşile ve Tekkeönü Türkiye'nin en umut vaat eden bölgesidir.

Kurucaşile ilçesinde Tekkeönü'nden Kapısuyu'na kadar olan sahil şeridinde gemi yapımcılığı oldukça ilerlemiş ve yurt çapında ününü duyurmuştur. Osmanlı İmparatorluğu donanmasına, kadirge ve çektirme tipi gemiler yapan ustaların torunları balıkçı tekneleri, yatlar ve kotralar yapmaktadırlar. Tekkeönü ve Kapısuyu köylerinde 40'a yakın atölyenin yanlarına kurulan çadırlarda yapılan çeşitli tür ve uzunluklardaki yatlar, yurt içi ve yurt dışına pazarlanmaktadır. Bu teknelerin özelliği omurga üzerinde ağaçların doğal eğrilerinin kullanılmasıdır. Bu eğilimin parça ağaçlarla verilmesi halinde, tekneler sert dalgalara daha dirençsiz kalmaktadır (Zonguldak Valiliği, 1987). Bütün dünyanın doğal yapı malzemelerine dönüş yaptığı, modern yat yapımında da ahşap yapımın yeni kompozit malzemeler ile birinci sırada tercih edildiği bugünlerde Bartın önemli bir fırsatı elinde bulundurmaktadır. Çünkü fiber tekneye yönelerek ahşabın unutulduğu son 30 yılda, bölge ahşabı hiç terk etmemiştir. Bugün Kurucaşile'de ahşap tekne yapımcılığı yeni trendlere uyum sağlamıştır (Bartın Valiliği, 2008).

Ahşap tekne yapımcılığının bir meslek olarak sadece kıyılarda icra ediliyor olması nedeniyle, başka kültür değerlerine, teknik ve sosyal alışverişlere açıktır. Hep başka yerlere gidecek ve dönecek olan gemilerin yapıldığı bu meslek, hem kendi yapım tekniklerini, tekne biçimlerini başka kıyılara gönderecek, hem de oralardan gelen gemilerle değişik kültürlerden etkilenecektir. Kurucaşile ahşap tekne yapımcılığının kendine özgü kalitesi de bu mesleğin yaşamasında ve bölge hayatına damgasını vurmasında önemli bir etkidir. Yapımcılığın kalitesi mesleğin devamını, mesleğin devamı ise yapım kalitesini artıran kültür alışverişini sağlamıştır. Kurucaşile'de Ahşap Tekne Yapımcılığı; hızla değişen dünya koşullarında varlığını sürdürebilen, usta-çırak eğitimi yönteminden beslenen köklü bir meslek olmuştur.

Ahşap tekne yapımcılığı; büyük ölçüde ustalığa, aynı ölçüde mimari bir yeteneğe dayanmaktadır. Ustalık ve geleneksel bilgi her zaman Kurucaşile'de nesilden nesile aktarılmış ve nesiller arasında gemi mimarları, yeni teknikler ve yeni tekne tipleri ile ortaya çıkmıştır (URL-23, 2012).

Ülkemizde ahşap gemi yapımının en canlı olduğu yerin, Kurucaşile olduğunu söyleyebiliriz. Genelde Karadeniz kıyıları, girintili-çıkıntılı olmayan düz kıyılar şeklinde olsa da, yörede düz kıyıların yanı sıra yer yer koylara da rastlanmaktadır. Küçük birer doğal liman şeklindeki bu koyların varlığı (Tekkeönü koyu, Kurucaşile koyu, Kapısuyu koyu gibi), ahşap

gemi yapımının bu kıyılarda sürdürülebilmesine imkân hazırlamıştır. (Özdemir, 2006). Kötü hava koşullarında hemen uygun bir sığınak bulunmasının zorluğu teknelerin tiplerini ve yapım tekniklerini belirlemiştir, Bir koya veya bir fiyorda hatta dalgakıran olan bir limana sığınma şansı olmayan tekneler daha kuvvetli bağlarla bağlanmış, daha dayanıklı ağaçlardan yapılmış olmalıdır. Çünkü daha çok dalgaya göğüs verecek, daha çabuk karaya çekilmek zorunda kalacaklardır, Bu tekneler, çabucak baştan karaya çekilip, hemen kıçtan denize atılmanın şartlarına uygun olmalıdır (Çoban, 1999).

Kurucaşile' deki gemi yapımının en önemli beşeri unsuru, babadan oğula, ustadan-çırağa aktarılan tecrübelerdir. Kurucaşile' de hemen hemen herkes gemi yapımından az çok anlamaktadır. Teknenin neresine hangi tür ağacın gerektiği, bu ağaçların ormanın neresinde yetiştiği, ne zaman kesilirse daha iyi olacağı, gibi konular, yalı kahvelerindeki ve evlerdeki sohbetlere sıklıkla konu olmaktadır. Kalafatçı, Makaracı, Kalaycı, Demirci, Gömü (Osmanlıca 'da yelken) gibi koy adları, bu mesleğin yöre açısından önemini de ortaya koymaktadır (Çoban, 1999).

Kurucaşile'nin ahşap gemi yapımındaki başarısı, ülkemiz sınırlarını aşmıştır. Kurucaşile'nin önemli tersanelerinden biri olan Çoban Denizcilik, Fransa Bordeaux şehri Le Toume kasabasındaki bir gemi tersanesi ile işbirliği yaparak "Karadeniz takası" yapmaktadırlar. Kurucaşile'de ahşap gemi yapan atölye ve tersane sayısı 2005 yılı itibariyle 26'dır. Bunun 11'i Hisar Tekkeönü'nde, 12'si Kurucaşile'de ve 3'ü de Kapısuyu'nda yer almaktadır. Ancak atölye ve tersanelerin çoğu, genellikle evlerin alt katında yer alır. Bu atölyelerin, 12'si balıkçı teknesi, 7' si yat ve diğer kalan 7' si de sandal yapımı ile uğraşmaktadır, 2004 yılında bu atölyelerde 73 adet tekne imal edilmiştir, Bunun 36'sı Kurucaşile'de, 29'u Hisar'da (Tekkeönü'nde) ve 8' i de Kapısuyu'nda yapılmıştır (Özdemir, 2006).

Bartın'ın ekonomik yapısı ile ilgili en büyük fırsat ise; gemi ve yat yapımıcılığının yeniden canlanmasıdır. Özellikle Kurucaşile ve çevresi ile Merkez ilçede yaygınlaşan gemi ve yat yapımı faaliyetleri uluslararası fuarlarda sergilenebilecek niteliktedir. Bu faaliyetler ilin ekonomisine ve tanıtım faaliyetlerine katkı sağlaması açısından önem arz etmektedir (Çelik ve Murat, 2009).

Ereğli'de ise son yıllarda önemi giderek artan bir sektör olan gemi sanayi büyük atılımlar içerisinde. Yaklaşık 100 km'lik sahil şeridinde sahip olan ilçede yıllardır süre gelen küçük ahşap ve metal gemi üretimi son yıllarda yerini büyük tonajlı gemilerinde yapıldığı tersanelere bırakmaktadır. Yörede geleneksel üretim yöntemleri kullanıldığı gibi son derece modern

teknolojilerde kullanılarak imalat yapılmaktadır. Gemi inşa sanayinin en önemli özelliklerinden biri kullandığı girdilerdeki yan sanayilerin çeşitliliğidir. Gemi inşa sanayinin gelişimi ile girdileri üreten; çelik, petrokimya, ağaç işleme, elektronik vs. gibi yan sanayilerde gelişecektir. Bölgede süregelen ahşap gemi sanayi Ereğli Demir Çelik Fabrikalarının kurulmasıyla gemicilik sektörünün de gelişmesine neden olmuştur (Zonguldak Valiliği İl Çevre ve Orman Müdürlüğü, 2006). Özellikle Kdz.Ereğli bölgesinde önemli sayılabilecek tesisler şunlardır: 1980 yılında Madenci Gemi Sanayi Ltd. Şti., 1988 yılında Yılmaz Gemi İnşa Sanayi A.Ş., 1920 yılında Ustamehmetoğlu Gemi Tersanesi, 2006 yılında Ereğli Gemi Sanayi A.Ş., 1968 yılında Ustaoglu Yat ve Gemi Sanayi A.Ş., tersaneciliği sürdüren işletmelerdir. Daha sonra bunlara Usmed Gemi İnşa San. A.Ş., UMO Gemi Sanayi Ltd., Med-Yılmaz Gemi İnşa Sanayi A.Ş., Azim Tersanecilik eklenmiştir (Kır, 2006).

Ahşaba dayalı mesleklerin öne çıktığı Alaplı'da, tersane kurulması çabaları sürmektedir. Ereğli yanında Alaplı ilçesinde 'ata mesleği'nin yeniden canlandırılması, bölgeyi bir 'cazibe merkezi' haline dönüştürecektir. Başta marangoz (neccar), hızarıcı, doğramacı, dülger, kalafatçı ve burgucu olmak üzere bu sektöre yönelik diğer meslekler bölgede oldukça yaygındır.

Kdz. Ereğli ilçesi Gülüş Beldesi Çengelburnu mevkiinde faaliyet gösteren bu tesisler, üretim kapasitelerini arttırmak amacıyla yine aynı bölgede denize dolgu yapılarak faaliyet alanlarını genişletme çalışmalarına devam etmektedirler. İnşaat çalışmaları devam ederken tersane tesislerini kurmuş olan firmalar diğer yandan da gemi üretimine başlamışlardır. Bölgedeki bütün tersaneler tam kapasiteyle çalışmaya hazır hale geldiklerinde binlerce kişiye istihdam olanağı sağlayarak bölge ekonomisinin gelişmesine büyük katkı sağlayacaktır (Zonguldak Valiliği İl Çevre ve Orman Müdürlüğü, 2006).

Tersanecilik sektörü 2005 yılına kadar bölgede 91.954 m2 alanı kaplarken şu anda 624.048 m2 alana ulaşmış ve bölge için önemli bir sektör haline gelmiştir. Türkiye genelindeki toplam 104 adet faal tersanenin 9 adedi bölgede bulunmaktadır (BAKKA, 2010: 22). Ereğli ve Alaplı'da bulunan 13 adet tersane ile Zonguldak ilini Karadeniz'de en çok tersaneye sahip ili konumuna getirirken, hem il hem de sektör ülke genelinde ve dünya ölçeğinde önemli bir noktaya gelmiştir (Kır, 2009). Ereğli'deki tersanelerde işçilik ve malzeme kaliteli olduğundan büyük adımlar atılmış ve maliyetler Avrupa'ya nazaran daha da ucuza gelmiştir. Bu nedenle Türkiye, dünya tersaneciliğinde 3. sıraya gelirken, Ereğli ise Tuzla tersanelerinden sonra üçüncü sırada gelmiştir.



Deniz Ticaret Odasına bağılı Batı Karadeniz Bölgesi şubesinin 2011 yılında hazırladığı **“Global Finansal Krizin Kdz. Ereğli Gemi İnşa Sanayi Üzerindeki Olumsuz Etkilerine İlişkin Rapor”** Kdz. Ereğli’deki gemi inşa sektörünün bugünkü durumunu göstermektedir. Kdz Ereğli özel sektör tersaneleri 2005 -2010 yılları arasında inşa ettiği gemilerin önemli bölümü Avrupa Birliği ülkelerine ihracata yöneliktir. 2008 yılı ihracatı bir önceki yıla göre %360 artış göstermiş, 2009 yılında ise %79 azalarak 2007 yılında ihraç edilen gemi tonajının altına düşmüştür. 2009 yılında 139.400 DWT kapasiteli 13 adet gemi inşa halindeydi, bu gemilerin 6 adeti 2010 yılı başında denize indirilmiştir ve donatım işlerinin sonrasında sahiplerine teslim edilecektir. Krizin uzaması ve daha önemlisi krize çözüm üretilememesi nedeniyle yabancıların tersanelerdeki siparişleri iptal etmeleri sonucu söz konusu 13 geminin teslim edilmesinden itibaren tersanelerin elinde tek bir sipariş daha kalmayacaktır.

Karadeniz Ereğli’de ekonomik yönden ciddi anlamda bir kriz yaşanmaktadır. Deniz ticaretinin hızla düştüğü 2012 yılında, Ereğli’de kapasite %15’e inerken tersanelerde de iflaslar başlamıştır. İlçede, tersane ve gemi inşa sanayiinde son bir yıldır siparişlerin iptal edilmesi ve yeni siparişlerin alınmaması nedeniyle sektörde %60-70 oranında işçi çıkartılmıştır. 7-8 yıl sonrasına sipariş veren tersaneciler yaşanan ekonomik kriz sebebiyle birçok gemi siparişini iptal etmiştir (URL-19, 2009).

### **4.3. Batı Karadeniz’de Gemi İnşa ve Entegre Sanayine Yönelik Üretilen Ürünler**

Batı Karadeniz’de gemi yapımcılığı da önemli bir sanayi koludur. Kurucaşile ilçesindeki tersanelerde yapılan yat ve ahşap tekneler yurt içine ve dış ülkelere pazarlanmaktadır. Buna bağılı olarak ip, halat ve makara yapımı gibi sanat kolları da gelişmiştir. Kontrplak, kereste, kiremit, çimento, kağıt sanayi gibi çeşitli sanayi kolları ilde ticaretin gelişmesini sağlamıştır (URL-11, 2007).

Kurucaşile ve Tekkeönü’nde taka, almetro ve Bartın’ın geleneksel tekne türü olan çekirme türü tekneler inşa edilmektedir. Almetro tipi tekneler balıkçı teknesi olarak yapılmaktaysa da birkaç küçük değişiklikle yat olarak imal edilmektedir. Bu teknelerin yanında yat tipi teknelerde önem kazanmıştır. Kurucaşile ve çevresinde dünya standartlarında üretilen yatlar yurt dışına satılmaktadır.

Salapura, Mavna, Gulet, Bumbarta, Martiko Bartın tersanelerinde inşa edilmiştir. Çekirme ise yörenin geleneksel tekne türüdür. İki başı sivri, yandan bakıldığında ay şeklinde kavisli, yüksek bordalı, parampetli, geniş karınlı yelkenli yük gemisinin 30 tonluktan 400 tonluğa

kadar değişen boylarda modelleri bulunmaktadır. Bu tür teknelerin yük kapasitesinin fazla olması deniz taşımacılığında döneminin en iyi tekneleri olmaları nedeniyle tercih edilmiştir. Örneğin İstanbul'dan Kastamonu'ya veya Sinop'a mal nakledileceği zaman; Kaptan, "Malı nereye çekeceğiz?" diye sorduğunda "Sinop'a çekilecek, İnebolu'ya çekilecek." denilirdi. En fazla yükü de bu tekneler çektiğinden onlara çekirme adı verilmiş. Yani çeke çeke çekirme hâline geldiği söylenmektedir(<http://kultursanat.halkbank.com.tr/channels/1.asp?id=114>). Sac teknelerin ve hızlı motorların çoğalmas, çekirmelerin sonunu getirmiştir. Bir dönem 10 tondan 450 tona kadar yük taşıyan çekirmeler artık üretilmemektedir.

Ereğli tersanesinde ise 150m uzunluk ve 25.000 DWT kapasitesine kadar kuru yük, konteyner gemisi, ağır yük gemisi, alüminyum sürat botları, tanker ve römorkör, çelik botlar, yatlar, yolcu gemileri inşa edilebilmektedir. Tersanede ayrıca loça, kapı, ambar kapakları üretimi de yapılmaktadır.

#### **4.3.1. Ahşap Gemi İnşaa Sanayinin Durumu ve Analizi (Zonguldak, Karabük, Bartın)**

Ahşap, denizciliğin bilinen en klasik gemi malzemesidir. Ağacın işleme kolaylığı, hafifliğinin yanı sıra sağlamlığı, soğuğu sicağı izole edebilmesi, diğer malzemelere oranla yorulmaya karşı mukavemeti, görüntüsü ve sıcaklığı gemicilere hep cazip gelmiştir. Geleneksel usullerle yapılmış gemiler senelik bakım gerektirseler de; modern inşa yöntemleriyle yapılmış ahşap gemilerin bakım ihtiyacı çok azalmıştır (URL-1, 2012).

Ahşap, ayrıca her türlü geminin iç mekânında iskelet ve kaplama olarak kullanılmaktadır. Standart ahşap yapım teknikleri küçük boyda tekneler için uygun olsa da, daha büyük boya sahip yatlarda problem çıkarmaktadır. Bu tip teknelerde ahşap/epoksi ve kompozit malzemeler ve farklı üretim teknikleri uygulanmakta ve 30 metreye kadar ahşap tekneler üretilebilmektedir (Özkuşaksız, 2007).

Ülkemizde ahşap gemi yapım sürecinde 1970'li yıllarda önemli bir değişim meydana gelmiştir. Söz konusu yıllarda, gemi yapımında sac tekne imalatının önem kazandığı görülmektedir. Böylece, ahşap gemi imalatı ile uğraşan birçok atölye, sac imalatına dönmüştür, Örneğin denizcilik geçmişi oldukça eskilere dayanan Çamburnu'nda (Trabzon), ahşap tekne imalatı terk edilerek, sac tekne imalatına geçilmiştir, bugün Çamburnu'ndaki 7 gemi yapım işletmesinin sadece bir tanesi, ahşap gemi yapımını sürdürmektedir (Doğanay, 2004).

Ülkemizdeki tersanelerin büyük bir kısmı, Marmara bölgesi özellikle de İstanbul çevresinde toplanmıştır. Türkiye’de faaliyet gösteren 43 özel sektör tersanesinin 40’ı, 1971 yılında tersane sahipleri tarafından kurulan Gemi İnşa Sanayicileri Birliği’ne (GİSBİR) üyedir. Bunların da 35 adeti tuzla (İstanbul) tersaneler bölgesinde, diğerleri körfez (Kocaeli), Ereğli (Zonguldak), Gelibolu-Karabiga’da (Çanakkale) yerleşik durumdadırlar. Tatvan (Bitlis) ve Yeniay-Çamburnu’nda (Trabzon) da daha küçük çaplı gemi yapım tesisleri bulunmaktadır. Sac levha kullanarak gemi yapılan bu tersaneler dışında, ahşap malzemedeki tekne inşa eden tesisler ise Çamburnu (Trabzon), Alaplı (Zonguldak), Kurucaşile (Bartın), Tuzla-Küçükçekmece (İstanbul), İzmir, Fethiye-Bodrum-Marmaris-Datça-Bozburun (Muğla) ve Manavgat-Alanya’da (Antalya) bulunur. Dikkat edilecek olursa ahşap tekne yapıcılığı, özellikle deniz turizminin geliştiği Ege ve Akdeniz kıyılarında yoğunlaşmıştır (Doğanay, 2004).

Bugün ülkemizde geleneksel ahşap gemi yapıcıları, Ege ve Karadeniz’in bazı kıyılarındaki (Bodrum, Marmaris, Kurucaşile, Alaplı ve Cide) sayısı azalan tersanelerde sürdürülmektedir. Ancak bu yapım şekli, özellikle teknoloji ürünü olan çelik gemi ve fiberglas tekne yapımı nedeniyle, kaybolma tehlikesi ile karşı karşıyadır.

Gemi yapımındaki teknolojik gelişmeye bağlı olarak fiberglas tekne yapımı, ahşap gemi yapımını önemli ölçüde sekteye uğratmıştır. Ayrıca 1980- 1990’lı yıllarda Tuzla-Sürmene gibi büyük tersanelerde, çelik gemi yapımının da hız kazanması, ahşap gemi yapımına olan ilgiyi azaltan bir diğer faktör olmuştur. Ancak son zamanlarda, fiberglas teknelerin ahşap gemiler kadar uzun ömürlü olmadığı ortaya çıkmış ve ahşap gemi yapımı tekrar gündeme gelmiştir. Buna ek olarak, fiberglas kalıp model tekne yapımının, ürün çeşidine uygun olmaması ve dünyada yaygın olarak ifade edilen doğal malzemeye dönüşle beraber, ahşap gemi yapımı tekrar önem kazanmıştır. Ahşaptan fiberglas ve tekrar fiberglastan ahşap gemi yapımına dönüşteki süreçte, Kurucaşile’li ustaların ahşap gemi yapımını sürdürmesi, yöre için önemli bir avantaj olmuştur. Nitekim bu sayede, mesleki göç, durdurulduğu gibi, ahşap gemi yapımı tekniğini öğrenmek için Kurucaşile’ye dışardan gelen gemi ustaları da olmuştur (Özdemir, 2006).

Batı Karadeniz kıyıları söz konusu özellikleri, ahşap gemi yapımını belirleyen yöreye ait özellikler taşımasının en önemli sebebidir. Kötü hava koşullarında hemen uygun bir sığınak bulmalarının zorluğu teknelerin tiplerini ve yapım tekniklerini belirlemiştir, bir koya veya bir fiyorda hatta dalgakıranı olan bir limana sığınma şansı olmayan tekneler daha kuvvetli bağlarla bağlanmış, daha dayanıklı ağaçlardan yapılmış olmalıdır. Çünkü daha çok dalgalara göğüs

verecek, daha çabuk karaya, çekilmek zorunda kalacaklardır, Bu tekneler, çabucak bastan karaya çekilip, hemen kıçtan denize atılmanın şartlarına uygun olmalıdır (Çoban, 1999).

Ülkemizde ahşap gemi yapımının en canlı olduğu yerin Kurucaşile olduğunu söyleyebiliriz. Geçmişte Osmanlı donanmasına yapılan kalyonların yanı sıra, Çektirme adı verilen kürek ve yelkenli (Bostan, 1992) yük gemilerinin yerini bugün, çeşitli tipteki balıkçı tekneleri ile yatların yapımı almıştır.

Kurucaşile’de ahşap gemi yapımı için gerekli olan hammaddenin önemli bir kısmının temin edilmesinde, yörenin zengin bitki örtüsü önemli rol üstlenmiştir. Özellikle Marmara bölgesi ile birlikte Karadeniz kıyılında yayılış imkanı bulan, Öksin alanının karakteristik bir türü olan kestane (Günel, 1997), suya dayanıklılığı ve esnekliği sayesinde kolay sekil verilebilen bir ağaçtır, Bu nedenle, balıkçı teknesi ve sandal yapımında ustalarca tercih edilmekte ve yakın çevreden kolaylıkla temin edilmektedir.

Kurucaşile’de ahşap gemi yapımı, özellikle son 30 yıl içinde önemli değişiklikler göstermiştir. Kurucaşile’nin yanı sıra, Amasra, Çakraz, Tekkeönü ve Bartın’da, Karadeniz ve Akdeniz’in şartlarına uygun olan Çektirme tipi yük gemileri yapımı yaygın iken, 1970’lerden itibaren, özellikle Tuzla ve Sürmene gibi büyük tersanelerde 3000 tonluk çelik gemiler geliştirilmesi, Çektirmelerin yapımını ortadan kaldırmıştır. Daha sonraları, Almatra adı verilen balıkçı teknesi ortaya çıkmış, 1985’li yıllardan itibaren ülkemizde plaj turizminin gelişmesi ile yat yapımı önem kazanmaya başlamıştır (Özdemir, 2006).

Yapılan araştırmalarda Bartın’daki küçük çaplı işletmelerin ( 4 m ile 14 m arası tekne üreten işletmeler) gezi teknesi, balıkçı teknesi, turizm amaçlı tekne, kamaralı tekne, kamarasız tekne ve sandal üretimi yaptığı görülmektedir. Bu işletmeler 25 ile 60 yıllık olup aile mesleğini gelenek olarak günümüze kadar sürdürmüşlerdir. Bu küçük çaplı işletmelerde 2 ile 4 arası çırak, 1 veya 2 usta istihdam edildiği ancak herhangi bir mühendis veya teknik eleman çalıştırılmadığı görülmektedir. Yapılan tekneler herhangi bir plana bağlı değil, ustanın zanaat bilgisine bağlıdır. Yapılan teknelerde kullanılacak yerli kerestelerin büyük çoğunluğunun başta yakın bölgeler olmak üzere Kastamonu, Ordu, Rize ve diğer bölgelerden karşılandığı tespit edilmiş olup orman işletmelerinde ihale yoluyla satın alındığı gözlemlenmiştir. Tekne yapımında kullanılan yerli ağaç türlerinin kestane, kayın, meşe, karaağaç ve ceviz olduğu egzotik ağaç türlerinin ise tik, maun ve ireko olduğu görülmektedir. Egzotik ağaç kerestelerin İstanbul’dan özel satıcılar yoluyla temin edildiği belirtilmektedir. Sipariş üzerine üretim yapan bu firmaların yılda yaklaşık 5 adet 8m

büyükliğinde tekne üretmektedir. Hedef kitleleri genellikle balıkçılar ve küçük turizm işletmeleri olup, sipariş üzerine İstanbul, İzmir gibi büyük illere de satışlar yapılmaktadır. Küçük çaplı işletmelerin kendi öz sermayelerini ailesel kaynakla sağlamış olduğu ve devlet teşviki almadığı görülmektedir.

Büyük çaplı işletmelerin ise (14 m ve üstü tekne üreten) yine aynı ürünleri ürettiği ve bunlara ek olarak daha büyük tekne ve yatları da imal ettikleri görülmektedir. Bu işletmelerin ise 30 ile 60 arasında işçi çalıştırdıkları görülmektedir. Devletin belirlemiş olduğu tekne yasalarına göre 14 m ve üzeri teknelerin suya inebilmesi için bir mühendis tarafından tasarlanıp, projesinin onaylanması gerekmektedir. Bu nedenle büyük çaplı işletmelerin hepsi bünyelerinde bir veya daha fazla mühendis bulundurmaktadırlar. Ancak işletmeler bu çizim ve mühendislik çalışmasını şirket bünyesinde değil dışardan aldıkları için pek çoğunda çalışan mühendis bulunmamaktadır. Sipariş üzerine özel üretim yapan bu büyük çaplı işletmelerin ise yılda yaklaşık 6 m ile 8 m arasında 20 adet, 20 m büyüklüğündeki teknelerden ise 3 adet ürettiği gözlemlenmiştir. Hedef kitleleri genellikle büyük turizm işletmeleri, fuarlar, üst düzey yöneticiler olup kendi öz sermayelerini ailesel kaynakla sağladığı ve devlet teşviki almadığı görülmektedir (Gülensoy ve Karayazıcı, 2012).

Bartın'da gemi inşaatıyla uğraşan işletmelerin geleneksel olarak sürdürdükleri zanaatlarını zor şartlar altında sürdürdüğü görülmektedir. Eleman sıkıntısı, ekonomik sıkıntılar, ağır vergiler, bölgeye az miktarda hammadde gelmesi, karadan ulaşımında yaşanan sıkıntılar, devlet teşviklerinin olmaması ve en önemlisi organize sanayi eksikliği bu işletmeleri yok olmaya sürüklemektedir. Üretim maliyetleri de göz önüne alındığında yapılan satışların karlılık bakımından düşük olmasından dolayı bu firmaların sayıları giderek azalmakta ve gelecekte yok olma tehlikesiyle karşı karşıya kalmaktadırlar.

Zonguldak ahşap gemi sanayinin durumuna bakıldığında ise en önemli bölgelerin Alaplı ve Ereğli olduğu görülmektedir. Alaplı imalat sanayindeki en önemli kalemlerini mobilya, tekne yapımı oluşturmaktadır. Bölgede tekne yapımına 1968 yıllarında başlamıştır. İlk olarak çeşitli tip ve boyutlarda balıkçı tekneleri imal edilerek başlanmıştır. Tarihteki süreçlerde tekne yapımı konusunda deneyimli bir geçmişi olan Alaplı İlçesinde bu sektörün desteklenmesi zorunluluk haline gelmiştir (ÇED, 2009).

Ulaştırma Bakanlığı'nın 8 bin 500 kilometrelik kıyısı olan Karadeniz'i tersanelerle donatmak istemesinin ardından armatörlük firmaları Karadeniz de 42 adet tersane, tekne imal ve

ekek yeri yapımı için harekete geçmiştir. Bu da bölgede alansal anlamda ciddi bir potansiyelin olduğunu göstermektedir. Bu 42 adet tersane, tekne imal ve çekek yerinden 13 adedinin Zonguldak bölgesinde olması planlanmaktadır (ÇED, 2009).

Zonguldak'ta geleneksel üretim yöntemleri kullanıldığı gibi son derece modern teknolojilerde kullanılarak imalat yapılmaktadır. Gemi inşa sanayinin en önemli özelliklerinden biri kullandığı girdilerdeki yan sanayilerin çeşitliliğidir. Gemi inşa sanayinin gelişimi ile girdileri üreten; elik, petrokimya, ağaç işleme, elektronik vs. gibi yan sanayilerde gelişecektir. Bölgede yapıla gelen ahşap gemi sanayi Ereğli Demir-elik Fabrikalarının kurulmasıyla gemicilik sektörünün de gelişmesine neden olmuştur (URL-3, 2013).

Zonguldak ahşap gemi imalatının ortaya çıkmasında ve gelişmesinde belirleyici faktörler işgücü, hammadde ve pazar oluşturmuştur. Ahşap gemi imalatında istihdam edilen iş gücünün büyük çoğunluğu yöre halkından sağlanmaktadır. Diğer alanlarda olduğu gibi ahşap gemi imalatının da desteklenmesi gerekliliği noktasında ortak düşünce oluştuğu görülmektedir. Ahşap gemi imalatı konusunda alansal olarak yaşanan sıkıntıların çözümüne dayalı projelerin üretilmesi gerekliliği ortadadır.

#### **4.3.1.1. Ahşap Gemi Yapımında Kullanılan Ağaç Türleri**

Tekne yapım yerlerinde yapılan gözlemlerde; Karadeniz bölge tekne cililiğinin tekne yapım tekniğinin, ustadan çırağa, babadan oğula geçen geleneksel yöntemlere göre gerçekleştiği grlmştir. Bölgede ahşap tekne yapımında en çok kullanılan ağaç türleri, doğal olarak eğri büyüme özelliğinde ötürü başta kestane olmak üzere, meşe ve amdır (Kaygın, 2002).

Kestane ve meşenin tekne gövdesinde birbirine bağlama yöntemleri, ağaçların kesiliş ve kurutuluş yöntemleri başka bölgelere göre daha başarılı tekniklerle yapılmış ve bu teknikler nedeniyle yöresel tekneler kendilerinden söz ettirmiş, n yapmışlardır (oban, 1999). Teknelerin omurga, badaslarında, güverte ve kaplamalarında kestane ve meşenin yanı sıra, kayın, karaağaç, gibi türler de yöreden sağlanmaktadır, Buna karşılık, özellikle yat yapımında kullanılan tropikal kökenli tik, maun, irako, akojo, sapoli gibi ağaç türleri ise ithal edilmektedir (zdemir, 2006).

Kullanılan malzemenin kalitesi, tekne yapımında çok önemli bir konu olmasına rağmen, bölge tekne imalatlarının, kullandıkları ağaç malzeme ve yapıştırıcı maddeler hakkında çok fazla teknolojik bilgiye sahip olmadığı gözlenmiştir (Kaygın, 2002).

Gemi yapımında kullanılacak ahşap cinslerini belirleyen bir kaç ana faktör vardır. Ahşabın ömür özelliği, sağlamlığı, ağırlığı ve rutubet ile hava sıcaklığına göre uzama katsayısı ve çarpılma eğilimi en önemli seçim kriterleridir. Gemi yapımında kullanılacak ahşap kurutulmuş olmalı ve yaklaşık % 15'lik bir nem barındırmalıdır. Aynı şekilde gemi kaplamasında kullanılmış ahşap gemi denize indirildikten sonra, bünyesine su çekerse, uzamaya çalışır ve büyük kuvvetler oluşturur. Bu nedenle özellikle karina bölgesinde, uzama katsayısı düşük ahşap cinsleri kullanılmalı ve ahşap su etkisine karşı iyi şekilde korunmuş olmalıdır.

İyi bir konstrüksiyonda göz önüne alınması gereken diğer bir ahşap özelliği ise ahşabın en güçlü olduğu halin, eyafları yönünde basınç yüküne maruz kalması durumudur. Aynı yönde çekme yüklerinde ahşabın mukavemeti yarı yarıya azalır. Elyaf yönüne dik olarak çekme mukavemeti 1/16 değerine, basma mukavemeti ise 1/5 ile 1/10 değerine düşer (elyaf yönünde basma mukavemetine göre).

Ahşap ne kadar dayanıklı ve mukavimse, o derece de ağırdır. Bu nedenle tekne yapımında hava ve deniz şartlarına açık veya yüksek mukavemet değeri gerektiren yapım parçaları başka ağaçlardan, yük ve suya fazla maruz kalmayan kısımlar ise daha hafif ağaçlardan yapılır. Ağaçların ömürleri uzun ömürden kısaya doğru, 1'den 5'e kadar numaralanırlar.

Teak, Iroko, Makore, Afrormosia gibi egzotik ağaçlar en uzun ömürlü ağaçlardan olup 1.sınıf (25 seneden fazla ömür), Meşe, Maun, Sipo gibi iyi tekne yapımında en sık rastladığımız ahşaplar 15-25 sene asgari ömür beklentisiyle 2.sınıf, Oregon pine gibi ağaçlar 3.sınıf olup, genelde tüm iğne yapraklı ağaçlar 3. veya 4. sınıftadırlar ve yük taşıyan veya suyun etkilerine açık alanlarda kullanılmamalıdır. Ancak malzemelerin işleme özellikleri, mukavemet değerleri, fiyatları veya yapıştırma özellikleri gibi diğer kriterler, seçimde ömrünün yanında önemli rol oynar. (Ömür tespitinde kullanılan kriter hiç bir koruyucu işlem görmemiş ahşap örneğinin rutubetli, açık ortamda toprak üzerinde tutulmasıyla belirlenir. Dolayısıyla teknede beklenen ömür çok daha fazladır (URL-2, 2012).

#### **4.3.1.2. Ürün ve Ürün Çeşitlerinin Ülke Ekonomisine Katkısı**

Ahşap gemi yapıcılığı 19. Yüzyıldan itibaren Karadeniz kıyı şeridinde gelişmeye başlamış olup günümüzde de bu şerit üzerinde lokal bölgelerde halen devam etmektedir. Özellikle Bartın ili kanal şeridinde bir adet ve Bartın iline bağlı Kurucaşile ilçesi Tekkeönü ve Kapısuyu mıntıklarında yaklaşık 50-55 yerde ahşap tekne yapıcılığı devam ettirilmektedir. Bu yerlerde yeni tekne yapımının yanı sıra, eski teknelerin onarımı da sürdürülmektedir. Yapılan

ahşap tekneler, 10-15 yıl öncesine kadar daha küçük boyutta kayık, sandal ve balıkçı teknesi durumunda iken son yıllarda daha modern, yurt dışı pazarına hitap edecek özelliklere sahip, 20-25 metre uzunluğuna varan yat ve kotra şeklindedir (Kaygın, 2002).

Kurucaşile ilçesindeki tersanelerde yapılan yat ve ahşap tekneler yurt içine ve dış ülkelere pazarlanmaktadır. Buna bağlı olarak ip, halat ve makara yapımı gibi sanat kolları da gelişmiştir. Sandal ve balıkçı tekneleri ülkemizin bütün kıyılarına, gezi yatları ise İstanbul, Bodrum, Marmaris'e yapıp gönderilmektedir. Kanada, ABD, İtalya, Hollanda, Almanya ve Yunanistan'a ise her yıl 3-4 yat satılmaktadır. Özellikle bu bölgede gemi ve yat yapımı faaliyetleri uluslararası fuarlarda sergilenebilecek niteliktedir. Bu faaliyetler ilin ekonomisine ve tanıtım faaliyetlerine katkı sağlaması açısından önem arz etmektedir (Çelik ve Güven, 2009). Bartın'da üretilen tekne ve yatlar bölge halkına önemli derecede maddi katkı sağlamakta ve aynı zamanda ekonomik ve kültürel kalkınmayı da beraberinde getirdiği bir gerçek olarak karşımıza çıkmaktadır.

Bugün Bartın ve Kurucaşile yöresinde ahşap tekne yapımcılığı her zaman yeni durumla uyum sağlamış ve ürün vermeye devam edebilmiştir. Yüzyıllar süren tarihinden sonra bugün, uluslararası ölçülerde ve kalitede ahşap tekne yapımı sürmekte, dünya denizlerine yelken açabilen tekneler yapılmaktadır (Bartın, 2008).

Ülkemizde son yıllarda sayıları yüzlere yaklaşan tersane sayısı, Zonguldak'ta da önemli sayıya ulaşmıştır. Dünya ticaretinin hemen hemen tamamına yakınıni gerçekleştiren deniz taşımacılığının gelişmesi ve taşıma filolarının yenilenmesi beraberinde gemi inşa sanayini ülke ve Zonguldak için önemli bir sektör haline getirmiştir. Geçmiş bölgede oldukça eski olan tersanecilik ve ahşaba dayalı meslek kollarının varlığı yanında demir-çelik fabrikası, liman, AB ülkelerine yakınlık önemli avantaj sunmaktadır (Kır, 2009).

Alaplı İlçesinde son dönemlerde yaşanan hızlı gelişim süreci içerisinde tekne imalatçılığı da önemini gittikçe arttırmaktadır. Bölgede 11 yıl sonra devlete maliyeti 14 milyar TL'yi bulan Alaplı Balıkçı Barınağı'nın tamamlanmış olması ile Alaplı için önemli bir para girdisi teşkil edilmiş olmaktadır. Balıkçı Barınağının varlığı; yöredeki balıkçılık ve tekne imalatını da olumlu yönde etkilemektedir. Ülkemizdeki balıkçı barınakları gelir getirmekten çok ülke balıkçılığını geliştirmek amacıyla devletin sektöre teşviki niteliğinde gelişim göstermektedir. İlçede büyük ihtiyaç duyulan ağaç üzerine tekne yapım alanlarının mevcut olmaması ciddi bir eksiklik oluşturmaktadır. Yörede tekne imatları denize yakın yerlerde değil iç kesimlerde



yapılmaktadır. Bu da üretim sonrası da ve üretim aşamasında üreticiye ciddi sıkıntılar doğurmaktadır (ÇED, 2009).

Ahşaba dayalı mesleklerin öne çıktığı Alaplı'da, tersane kurulması çabaları sürmektedir. Ereğli yanında Alaplı ilçesinde ata mesleğinin yeniden canlandırılması, bölgeyi bir 'cazibe merkezi' haline dönüştürecektir. Başta marangoz (neccar), hızarıcı, doğramacı, dülger, kalafatçı ve burgucu olmak üzere bu sektöre yönelik diğer meslekler bölgede oldukça yaygındır. Ancak, 20 yüzyılın başlarında Osmanlı Devleti ile birlikte ahşaba dayalı bu sanayi dalı da darbe yemiş, meslek sahiplerinden bir kısmı başta İstanbul olmak üzere ülkenin başka sahil yörelerine göç ederek faaliyetlerini sürdürmeye devam etmişlerdir. Ülkede karayolunun yaygınlaştığı 1950'li yıllara kadar bölge ulaşımı büyük ölçüde deniz yolu ile sağlanmıştır. Başta İstanbul olmak üzere diğer Karadeniz şehirlerine önemli oranda ulaşım, deniz yoludur.

Karadeniz Ereğli'de 2003 yılında Kamu tarafından tahsis edilen alanda kurulan, Alaplı'da ise 2008'de yapılan tahsisler ile kurulmasına başlanan Tersaneler Bölgesi'nde gelişen ve yeniden canlanan ata mesleğinin bölgeye önemli miktarda katma değer sağlayacağı düşünülmektedir (Kır, 2009).

#### **4.3.1.3. Bartın Ahşap Gemi Sanayinin Mevcut Durumu ve Analizi**

Gemi ve tekne yapımcılığı 300-400 yıl öncesine dayanır. Günümüzde bu sanat Osmanlı donanmasının kadirga ve kalyon ihtiyacının karşılandığı yer olarak bilinen Kurucaşile ilçesi, Tekkeönü ve Kapısuyu köylerinde sürdürülmektedir. Bartın yöresinin, önemli üretim dallarından birisi de ahşap tekne yapımcılığıdır. Bugün, tekne yapımcılığı konusunda Türkiye'nin en umut vaat eden bölgesidir. Geçmişten bugüne hem başarılı tekneler yapmış, hem de kendi bölgesel tekne tiplerini yaratabilmiş olan bu meslek bugün önemli bir potansiyele sahiptir.

Bütün dünyanın doğal yapı malzemelerine dönüş yaptığı, modern yat yapımında da ahşap yapımın yeni kompozit malzemeler ile birinci sırada tercih edildiği bu günlerde Bartın'ın şansı çok yüksektir. Çünkü dünyanın fiber tekneye yönelerek ahşap yapımı unuttuğu son 30 yılda, bölge ahşabı hiç terk etmemiştir. Üstelik Türkiye'nin ahşap yat yapımı Anadolu Meslek Liselerini Kurucaşile'de açarak, projeli ve mühendis kontrolünde üretimler yaparak bilimsel ve teknik yöntemlere yönelmiştir.

Bugün Bartın ve Kurucaşile yöresinde ahşap tekne yapımcılığı her zaman yeni durumla uyum sağlamış ve ürün vermeye devam edebilmiştir. Yüzyıllar süren tarihinden sonra bugün,

uluslararası ölçülerde ve kalitede ahşap tekne yapımı sürmekte, dünya denizlerine yelken açabilen tekneler yapılmaktadır (Bartın, 2008).

Yapılan araştırmalarda Bartın'da ki küçük çaplı işletmelerin ( 4 m ile 14 m arası tekne üreten işletmeler) gezi teknesi, balıkçı teknesi, turizm amaçlı tekne, kamaralı tekne, kamarasız tekne ve sandal üretimi yaptığı görülmektedir. Bu işletmeler 25 ile 60 yıllık olup aile mesleğini gelenek olarak günümüze kadar sürdürmüşlerdir. Bu küçük çaplı işletmelerde 2 ile 4 arası çırak, 1 veya 2 usta olduğu saptanmış olup mühendis veya herhangi bir teknik eleman çalıştırıldığına rastlanmamıştır. Yapılan tekneler herhangi bir plana bağlı değil, ustanın zanaat bilgisine bağlıdır. Yapılan teknelerde kullanılacak yerli kerestelerin büyük çoğunluğunun başta yakın bölgeler olmak üzere Kastamonu, Ordu, Rize ve diğer bölgelerden karşılandığı tespit edilmiş olup orman işletmelerinde ihale yoluyla satın alındığı gözlemlenmiştir. Tekne yapımında kullanılan yerli ağaç türlerinin kestane, kayın, meşe, karaağaç ve ceviz olduğu egzotik ağaç türlerinin ise tik, maun ve ireko olduğu görülmektedir. Egzotik ağaç kerestelerin İstanbul'dan özel satıcılar yoluyla temin edildiği belirtilmektedir. Sipariş üzerine üretim yapan bu firmalar yılda yaklaşık 5 adet 8 m büyüklüğünde tekne üretmektedir. Hedef kitleleri genellikle balıkçılar ve küçük turizm işletmeleri olup, sipariş üzerine İstanbul, İzmir gibi büyük illere de satışlar yapılmaktadır. Küçük çaplı işletmelerin kendi öz sermayelerini ailesel kaynakla sağlamış olduğu ve devlet teşviki almadığı görülmektedir (Gülensoy ve Karayazıcı, 2012).

Büyük çaplı işletmelere bakıldığında ise (14 m ve üstü tekne üreten) yine aynı ürünlerin üretildiği ve bunların yanında daha büyük tekne ve yatlarında imal edildiği görülmektedir. Büyük çaplı gemi işletmelerinin ise 30 ile 60 arasında işçi çalıştırdıkları görülmektedir. Devletin belirlemiş olduğu tekne yasalarına göre 14 m ve üzeri teknelerin suya inebilmesi için bir mühendis tarafından tasarlanıp, projesinin onaylanması gerekmektedir. Bu nedenle büyük çaplı işletmelerin hepsi bünyelerinde bir veya daha fazla mühendis bulundurmaktadırlar. Ancak işletmeler bu çizim ve mühendislik çalışmasını şirket bünyesinde değil dışardan aldıkları için pek çoğunda çalışan mühendis bulunmamaktadır. Sipariş üzerine özel üretim yapan bu büyük çaplı işletmelerin ise yılda yaklaşık 6 m ile 8 m arasında 20 adet, 20 m büyüklüğündeki teknelerden ise 3 adet ürettiği gözlemlenmiştir. Hedef kitleleri genellikle büyük turizm işletmeleri, fuarlar, üst düzey yöneticiler olup kendi öz sermayelerini ailesel kaynakla sağladığı ve devlet teşviki almadığı görülmektedir.

Bartın'da gemi inşaatıyla uğraşan işletmelerin geleneksel olarak sürdürdükleri zanaatlarını zor şartlar altında sürdürdüğü görülmektedir. Eleman sıkıntısı, ekonomik sıkıntılar, ağır vergiler, bölgeye az miktarda hammadde gelmesi, karadan ulaşımda yaşanan sıkıntılar, devlet teşviklerinin olmaması ve en önemlisi organize sanayi eksikliği bu işletmeleri yok olmaya sürüklemektedir. Üretim maliyetleri de göz önüne alındığında yapılan satışların karlılık bakımından düşük olmasından dolayı bu firmaların sayıları giderek azalmakta ve gelecekte yok olma tehlikesiyle karşı karşıya kalmaktadırlar (Gülensoy ve Karayazıcı, 2012).

#### **4.3.1.4. Zonguldak Ahşap Gemi Sanayinin Mevcut Durumu ve Analizi**

Yat yapım endüstrisi, 2003'ten 2015'e kadar %43 büyüme ortalaması beklenen küresel endüstrinin en hızlı büyüyen sektörlerinden biridir. Türkiye'nin dünya yat üreticileri arasında mega yat yapımında % 9 ile dördüncü sırada olduğu bilinmektedir (URL-3, 2012).

Ülkemizde son yıllarda sayıları yüzlere yaklaşan tersane sayısı, Zonguldak'ta da önemli sayıya ulaşmıştır. Dünya ticaretinin hemen hemen tamamına yakınına gerçekleştiren deniz taşımacılığının gelişmesi ve taşıma filolarının yenilenmesi beraberinde gemi inşa sanayini ülke ve Zonguldak için önemli bir sektör haline getirmiştir. Geçmiş bölgede oldukça eski olan tersanecilik ve ahşaba dayalı meslek kollarının varlığı yanında demir-çelik fabrikası, liman, AB ülkelerine yakınlık önemli avantaj sunmaktadır (Kır, 2009).

Ulaştırma Bakanlığı'nın 8 bin 500 kilometrelik kıyısı olan Karadeniz'i tersanelerle donatmak istemesinin ardından armatörlük firmaları Karadeniz de 42 adet tersane, tekne imal ve çekek yeri yapımı için harekete geçmiştir. Bu da bölgede alansal anlamda ciddi bir potansiyelin olduğunu göstermektedir. Bu 42 adet tersane, tekne imal ve çekek yerinden 13 adedinin Zonguldak bölgesinde olması planlanmaktadır.

Zonguldak'ta ahşap gemi sanayinin durumuna bakıldığında en önemli bölgelerin Alaplı ve Ereğli olduğu görülmektedir. Alaplı imalat sanayindeki en önemli kalemlerini mobilya, tekne yapımı oluşturmaktadır. Bölgede tekne yapımına 1968 yıllarında başlamıştır. İlk olarak çeşitli tip ve boyutlarda balıkçı tekneleri imal edilerek başlanmıştır. Tarihteki süreçlerde tekne yapımı konusunda deneyimli bir geçmişi olan Alaplı İlçesinde bu sektörün desteklenmesi zorunluluk haline gelmiştir.

Alaplı İlçesinde son dönemlerde yaşanan hızlı gelişim süreci içerisinde tekne imalatçılığı da önemini gittikçe arttırmaktadır. Alaplı Balıkçı Barınağı'nın tamamlanmış olması ile Alaplı

için önemli bir para girdisi teşkil edilmiş olmaktadır. Balıkçı Barınağının varlığı; yöredeki balıkçılık ve tekne imalatını da olumlu yönde etkilemektedir. Ülkemizdeki balıkçı barınakları gelir getirmekten çok ülke balıkçılığını geliştirmek amacıyla devletin sektöre teşviki niteliğinde gelişim göstermektedir. İlçede büyük ihtiyaç duyulan ağaç üzerine tekne yapım alanlarının mevcut olmaması ciddi bir eksiklik oluşturmaktadır. Yörede tekne imatları denize yakın yerlerde değil iç kesimlerde yapılmaktadır. Bu da üretim aşamasında ve üretim sonrasında üreticiye ciddi sıkıntılar doğurmaktadır (ÇED, 2009).

Ahşaba dayalı mesleklerin öne çıktığı Alaplı'da, tersane kurulması çabaları sürmektedir. Ereğli yanında Alaplı ilçesinde ata mesleğinin yeniden canlandırılması, bölgeyi bir 'cazibe merkezi' haline dönüştürecektir. Başta marangoz (neccar), hızarıcı, doğramacı, dülger, kalafatçı ve burgucu olmak üzere bu sektöre yönelik diğer meslekler bölgede oldukça yaygındır. Ancak, 20 yüzyılın başlarında Osmanlı Devleti ile birlikte ahşaba dayalı bu sanayi dalı da darbe yemiş, meslek sahiplerinden bir kısmı başta İstanbul olmak üzere ülkenin başka sahil yörelerine göç ederek faaliyetlerini sürdürmeye devam etmişlerdir. Ülkede karayolunun yaygınlaştığı 1950'li yıllara kadar bölge ulaşımı büyük ölçüde deniz yolu ile sağlanmıştır. Başta İstanbul olmak üzere diğer Karadeniz şehirlerine ulaşım, önemli oranda deniz yolu ile sağlanmaktadır.

Karadeniz Ereğli'de 2003 yılında Kamu tarafından tahsis edilen alanda kurulan, Alaplı'da ise 2008'de yapılan tahsisler ile kurulmasına başlanan Tersaneler Bölgesi'nde gelişen ve yeniden canlanan ata mesleğinin bölgeye sağlayacağı katma değerinin yükselmesi için ne yapılması gerektiği üzerinedir (Kır, 2009).

Zonguldak ahşap gemi imalatının ortaya çıkmasında ve gelişmesinde belirleyici faktörler işgücü, hammadde ve pazar oluşturmuştur. Ahşap gemi imalatında istihdam edilen iş gücünün büyük çoğunluğu yöre halkından sağlanmaktadır. Diğer alanlarda olduğu gibi ahşap gemi imalatının da desteklenmesi gerekliliği noktasında ortak düşünce olduğu görülmektedir. Ahşap gemi imalatı konusunda alansal olarak yaşanan sıkıntıların çözümüne dayalı projelerin üretilmesi gerekliliği ortadadır.

#### **4.3.2. Çelik ve Diğer Gemi İnşa Sanayiinin Durumu ve Analizi(Zonguldak, Karabük, Bartın)**

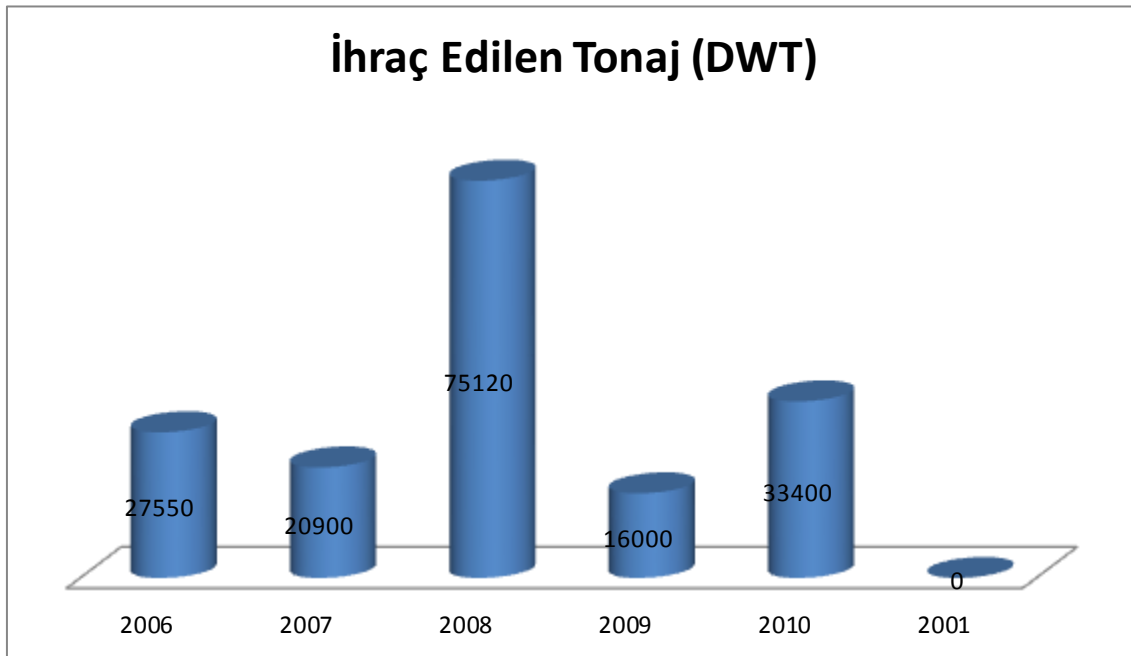
Her türlü malzemeden deniz aracı imalatı düşünüldüğünde Batı Karadeniz Bölgesi deyince akla, Zonguldak'ın Kdz. Ereğli ilçesinde çelik gemi ve yat imalatı yapan tersaneler

bölgesi gelmektedir. Proje ekibinin yaptığı anket çalışmalarında yoğun bir şekilde yararlanılan raporun bu kısmında, Kdz. Ereğli'deki çelik gemi ve yat inşa sanayinin durumu analiz edilmiştir.

#### 4.3.2.1. Ürün ve Ürün Çeşitleri ile Ülke Ekonomisine Yıllar İtibariyle Katma Değeri

Kdz. Ereğli Tersaneleri önceleri ahşap tekne imalatı ile tersanecilik hayatlarına devam etmekte iken 1796'dan bu yana çelikten yapılmış balıkçı tekneleri, feribotlar, gezi tekneleri, mega yatlar, kuru yük gemileri, konteyner gemileri, römorkörler, kimyasal tankerler ve açık deniz destek gemileri devam etmişlerdir (Kır, 2006).

Kdz. Ereğli tersanelerindeki faaliyet, özellikle Türk gemi inşa sanayi ile birlikte bir yükselişe geçmiş fakat 2009-2010 arasındaki küresel kriz ile birlikte düşüş yaşamıştır. Aşağıdaki grafikte bahsetmiş olduğumuz yükseliş ve düşüşü ihracat rakamları ile birlikte görülmektedir.



**Şekil 4. 1.** Kdz. Ereğli Tersaneleri 2006-2012 İhraç Rakamları (Erdem, 2012)

Grafikteki değerlere bakılacak olursa; 2008 yılı ihracatı bir önceki yıla göre %360 artış göstermiş, 2009 yılında ise %79 azalarak 2007 yılında ihraç edilen gemi tonajının altına düşmüştür (Erdem, 2012).

#### **4.3.2.2. Girdi Çeşitleri ve Yoğunluğu**

Üretimde kullanılan girdiler, sac, boru, vana, taşlama taşı, boya, ahşap ürün, elektrik elektronik ve lastik plastik sanayi gibi pek çok sanayi kolunun mamulleri vb. ürünlerdir<sup>6</sup>. Hammadde yani sac yurtiçi ve yurtdışından temin edilmektedir. Örneğin, bazı firma hammaddesinin yaklaşık %30'unu yurtdışından temin ederken, bazı firmalar küçük gemi yapımında %100'ünü Kdz. Ereğli'den, büyük gemi yapımında ise %100'ünün yurtdışından temin edildiğini belirtmektedir (Kır, 2006).

Türkiye'den temin edilen hammadde, Karadeniz'in batı kesiminde yer alan Zonguldak'ın ilçesi Kdz. Ereğli'de bulunan Ereğli Demir ve Çelik Fabrikasında üretilmektedir. Tersane bölgesinin bu bölgede kurulmuş olmasının sebeplerinden bir tanesi de Ereğli Demir ve Çelik Fabrikaları'dır (Kır, 2006).

Girdi ve hammadde kalitesi istenilen kalitede olup, hammaddeyi temin ederken karşılaşılan sorunlardan bir tanesi, ürünün fiyatının yüksek olması, diğerleri Ereğli Demir ve Çelik Fabrikaları'nın talep yoğunluğundan dolayı, firma taleplerine hızlı şekilde cevap verememesi ve istenilen her ebatla malzeme sunamamasıdır. Yurtdışından ithal edilen hammaddede kalite ve zaman açısından sorun yaşanmadığı belirtilmektedir (Kır, 2006).

Tersane Projesi kapsamında imalatı başlayan yüksek tonajlı gemiler için şu Ereğli Demir ve Çelik Fabrikalarında sac üretimi gerçekleştirilmemektedir. Duyulan ihtiyaç ve talep artışından dolayı Ereğli Demir ve Çelik Fabrikalarında gemi sacı üretimine geçilebilmesi için çalışmalar devam etmekte ve yakın bir gelecekte gemi sacı satışını gerçekleştirecektir (Kır, 2006).

#### **4.3.3. Gemi Yan Sanayii-Gemi Bakım Onarım-Gemi Söküm Sanayisinin Durumu ve Analizi (Zonguldak, Karabük, Bartın)**

Gemi inşa sektörünün katma değer yaratan önemli bir bölümü gemi ekipmanları imalatını içeren gemi yan sanayi alt sektörüdür. Gemi inşasında maliyetler 3 kategoriye ayrılabilir. Bunları; tekne malzemesi ve ekipman bileşenlerinin oluşturduğu malzeme maliyetleri, gemi inşaatında işçilik maliyetleri, "overhead" masrafları (inşa eden firmanın gemiye doğrudan aksetmeyen genel masrafları) olarak sıralayabiliriz. Bu bileşenlerden gemi maliyetinin yaklaşık % 65'i malzeme maliyeti, % 20'si personel giderleri ve % 15'i overhead masrafları olarak alınabilir. % 65'i teşkil eden malzeme maliyetinin % 30 kadarı tekne maliyeti olup, % 70'i teçhizat maliyetleridir (Cumhurbaşkanlığı DDK, 2008).

Ülkemizde gemi yan sanayi, gemi inşa sanayimizin gelişmesiyle paralel gelişme göstermektedir ancak bazı gemi yan sanayi ürünlerinin ülkemizde üretiminin yetersizliği sebebiyle tersaneler, yan sanayi ürünlerinin bir kısmını yurt dışından ithal etmektedir. Gemi inşaatında yan sanayi ürünlerinin değerinin gemi değerinin yaklaşık %20'si olduğu göz önüne alındığında kaybın değeri daha iyi anlaşılacaktır. Ülkemizde üretimi yapılabilen gemi yan sanayi ürünlerinin hemen hepsi küçük işletmelerde üretilmektedir. Bu durum bu işletmelerin, yan sanayi ürünlerini hızla temin etmek zorunda olan tersanelerin taleplerini miktar ve teslim süreleri yönünden karşılayamamalarına neden olmaktadır. Ayrıca bu tip işletmelerde üretimin standardize edilemiyor olması üretilen ürünlerin tip onayı alamamasına ve böylece tersane taleplerinin onaylı ithal ürünlere kaymasına yol açmaktadır. Ülkemizde gemi yan sanayinin teşvik edilmesiyle üretim küçük işletmeler yerine seri üretimin yapılabildiği fabrikalarda yapılabilir ve yukarıda bahsedilen sorunlar çözümlenerek ürünlerin yurt içi taleplerini karşılayıp, yurt dışına ihraç edilmesi de sağlanabilir (Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Gemi İnşa Sanayi ve Rekabet Edebilirlik Özel İhtisas Komisyonu Raporu, 2001).

Gemi bakım-onarımı zaman içinde deniz şartlarından kaynaklanan korozyon ve erozyon ile aşınan, kullanım ve kazalar ile yapısal yetersizliklere sahip olan, ekipmanları bakım gerektiren gemilerin kurallara uygun, güvenli ve güvenilir koşullarda tutulmasını içermektedir. Gemi bakım-onarım sanayi dünyadaki gemi sayısı artışına paralel gelişme göstermektedir. Ancak mevcut durumdaki kapasite fazlası nedeniyle ucuz işçilik imkânından faydalanan ve düşük fiyatlı bakım-onarım hizmetleri veren Asya, Baltık ve Karadeniz tersaneleri ile diğer tersaneler arasındaki rekabet sektörün temel özelliği olarak ortaya çıkmaktadır. Avrupa, Japonya, ABD'nin uzmanlaşmış bakım onarım tersaneleri ve Singapur ve Orta Doğu'nun kendini kanıtlamış bakım-onarım tersaneleri Çin'in başını çektiği Vietnam, Endonezya, Tayland ve Hindistan bakım-onarım tersanelerinin rekabeti ile karşılaşmaktadır. Almanya, Japonya, Singapur, Çin, ABD ve Birleşik Krallık bu sektörün önde gelen ülkelerinin başında yer almaktadır (Cumhurbaşkanlığı DDK, 2008)

Gemi bakım-onarım sektörü, gemi inşa endüstrisinden daha farklı özellikler göstermektedir. Daha rekabetçi olan gemi bakım-onarım endüstrisinde rekabetin her üç bileşeni (maliyet, kalite, hızlı bakım-onarım) önem taşımaktadır. Ancak bu üç bileşene etkiyen alt bileşenler gemi inşaatından ayrıdır. Finansal rekabet, düşük maliyet ve yüksek fiyat şartları ile sağlanabilir. Düşük maliyetin temel unsuru ise düşük işçilik ücretleri, enerji ve hammadde

maliyetleridir. Tipik gemi bakım-onarım faaliyetlerinde toplam maliyetin yaklaşık % 60'ı işçilik, % 20'si malzeme ve % 20'si diğer masraflardır. Fiyat ise tamamen piyasa şartlarına bağlı belirlenmektedir. Kalite açısından ise uzman personel istihdamı, yeni gemi inşaatından daha kritik bir etken olarak ortaya çıkmaktadır. Müşteri memnuniyeti ve bağlılığı da önemli bir unsurdur (Cumhurbaşkanlığı DDK, 2008).

Ekonomik ömürlerini doldurmuş, dinamik ortamlarda çalışma nedeniyle metal yorgunluğu riskini haiz, korozyon dolayısı ile fiziksel özellikleri zayıflamış gemilerin geri dönüşümünün yapılarak, gemide kullanılan hammadde ve kullanılabilir ekipmanın geri kazanılması gemi sökümü alt sektörünü oluşturmaktadır. Gemi sökümü ekonomik ömrünü doldurmuş gemilerin değerlendirilmesinin dışında, kazalar, teknolojik gelişmeler veya yeni çıkarılan kuralların gemilerin çalışmasına getirdiği kısıtlamalardan kaynaklanabilmektedir (Cumhurbaşkanlığı DDK, 2008).

Söküm sırasında gemilerin yapılarında bulunan çelik geri kazanılarak yeni çelik üretiminde, teçhizat ve makinelerinden kullanılabilir durumda olanları sökülerek kara tesislerinde veya gemilerde yeniden değerlendirilmektedir. Gemi sökümü ile gemi bünyesindeki hammadde ve ekipmanın yaklaşık % 94'ü geri kazanılmaktadır. Geri dönüşüm sayesinde elde edilen çelik, doğadan elde edilen demir cevherinden daha az enerji ve işçilik ile elde edilebildiğinden gemi sökümü çevre dostu bir endüstri olarak sınıflandırılmaktadır. Ancak gemilerin içerdiği tehlikeli maddelerin hammaddelerden ayıklanması çok tehlikeli bir işlemdir. Asbest, PCB (polychlorinated byphenyl), civa, gibi tehlikeli maddeler gemi bütününde çeşitli kısımlarda bulunmaktadır. Gemi sökümü uygun koşullar altında gerçekleştirilemediğinde çalışanlar açısından çok tehlikeli olarak sınıflandırılmakta ve çevre kirletme riski olan bir işlem olarak ortaya çıkmaktadır. Dünyada çeşitli nedenlerle gemilerin yaklaşık % 82.6'sı 15 ile 35 yaşları arasında sökülmetedir (Cumhurbaşkanlığı DDK, 2008).

Gemi sökümünün gemi yaşı ile doğrudan bağlantılı olduğu kabul edilmiş olup, uluslararası kurallar geminin doğrudan veya dolaylı olarak hangi koşullarda kullanılamayacağını belirlemektedirler. Kaza sonucu gemi hasarları normal söküm kararlarının dışında olup, herhangi bir gemi yaşında geminin sökülmesine sebebiyet verebilmektedir. Bir geminin sökülme kararını etkileyen temel değer geminin işletme maliyetinin geminin getirdiği navlun bedelinden daha fazla olmasıdır. Eğer gemi sahibi yakın gelecekte navlun değerlerinin yükselmesini veya işletim giderlerinin düşmesini bekliyor ise gemiyi işletim dışı tutabilir, eğer yakın gelecekte böyle bir



durum göremiyor ise gemiyi sökme kararını verebilir. Yapılan araştırmalar gemi sahiplerinin hurdaya ayırma kararında hurda fiyatlarının çok etkili olmadığını ortaya koymaktadır (Cumhurbaşkanlığı DDK, 2008).

İşletme maliyetlerinin ana kalemi olan yakıt fiyatları deniz taşımacılığı sektörünün dışında dünya enerji talep ve arz pazarının dengeleri ve dünya uluslar arası stratejik politikalarının sonucunda oluşmaktadır. Ancak navlun gelirleri tamamen deniz taşımacılığı pazarının dengeleri ile oluşmaktadır. Eğer filo arzı talepten yüksek ise, yani navlun gelirleri düşük ise yeni gemi inşaatı yavaşlamakta, sökülen gemi sayısı artmaktadır. Bu durum filo arzının düşmesini doğurunca navlun ücretleri yükseliş eğilimine girmekte, navlun ücretlerinin yükselmesi ile yeni gemi inşa talebi artmakta sökülen gemi sayısı azalmaktadır. Filo arzı, talebi geçince tekrar navlun ücretlerinin düşmesi söz konusu olmaktadır (Cumhurbaşkanlığı DDK, 2008).

Gemiler çoğunlukla en yüksek hurda gemi ücretini veren ve geminin kendi sevk sistemi ile gidebildiği bir tesiste sökülmekte olup, römorkör aracılığı ile geminin çekilip daha yüksek hurda bedellerinin ödendiği bir coğrafi bölgede sökülmesi, römorkör çekme maliyetleri ve nakil sırasındaki hava durumu gibi riskler nedeniyle genelde tercih edilen bir metot değildir. Özellikle çok ciddi kaza sonrası hasarlı gemilerin en yakın tesiste sökülmesi tercih edilmektedir. Ekonomik ve çevresel koşulların söküm yapılan coğrafi bölgeyi etkilemesi dışında, çelik üretiminin yoğun olduğu bölgelerde gemi söküm endüstrisinin kurulması, elde edilen hurda demirin çelik üretim tesislerine hemen aktarılmasına imkan vermiştir. Günümüzde gemi sökümü ağırlıklı olarak Güney Asya'da; Hindistan, Pakistan, Bangladeş, Uzak Doğu'da; Çin Halk Cumhuriyeti ve Akdeniz'de; Türkiye'de gerçekleştirilmektedir (Cumhurbaşkanlığı DDK, 2008).

Gemi söküm sektöründe mikro ve makro bazda rekabet bileşeni olarak, finansal rekabet ve söküm kalitesi önem kazanmaktadır. Söküm kalitesi iş güvenliği, işçi sağlığı ve çevre koruması önlemlerinin sonucu olarak ortaya çıkmaktadır. Her ne kadar bu önlemler yatırım ve işletim maliyetleri olarak finansal rekabet bileşeninin içinde değerlendirilebilirse de, söküm tesisleri standardı olarak ülkelerin/bayrak devletlerinin/gemi sahiplerinin söküm tesisi kararını doğrudan etkileyebilmektedir. Finansal rekabet işçilik ücretleri, söküm verimliliği ve söküm tesislerinin söküm kalitesine uygun hale getirilebilme maliyetlerine bağlıdır. Söküm süresi ise gemi sahibinin gemi söküm tesisini belirlemede rol oynamamakta, sadece tesisin doluluğu/kapasitesi, gemi için ayrılmış olan finansal kaynağın geri dönüş hızı dolayısı ile finansal maliyetleri etkilemektedir (Cumhurbaşkanlığı DDK, 2008).

Yapılan çalışmalar sonucu TR81 Batı Karadeniz Bölgesi (Zonguldak, Karabük, Bartın) faaliyet gösteren gemi yan sanayisiyle iştigel eden firma sayısı oldukça az olduğu tespit edilmiştir.

- Özellikle Rusya, Ukrayna, G¼rcistan hedef pazar olarak belirlenebilir. Bu durumda tersanelerin yeni inşa, bakım-onarım ve hatta gemi s¼k¼m¼ için en uygun se¼eneđi d¼ř¼nerek belki de revizyona uğratılması gerekmektedir. Ukrayna, Rusya, G¼rcistan bandıralı gemilerin Aliağa'da s¼k¼me geldikleri bilinmektedir. Uluslararası standartlarda gemi s¼k¼m tesislerinin kurulması yeni bir pazarı ortaya çıkarabilecektir.

- İlerleyen yıllarda hayat bulması beklenen Filyos Vadisi Projesi'nin orta ve uzun vadede gemi yapımı ve gemi tamirine etkisi d¼ř¼n¼lmeli ve bu y¼nde tedbirler alınmalıdır. 25 milyon ton/yıl kapasiteye ulaşması planlanan Filyos Limanının gelecekte nasıl bir gemi trafiğine sahip olacağı a¼ıkça ortadadır. Bu nedenle Ereğli'deki tersanelerin mutlaka ayakta tutulması gerekmektedir.

## 5. FİLYOS VADİSİ PROJESİ VE BATI KARADENİZ GEMİ İNŞA VE ENTEGRE SANAYİİNE ETKİLERİ

Zonguldak'ın Çaycuma ilçesi sınırları içinde yer alan Filyos Vadisi Projesi, Filyos Serbest Bölgesi, Filyos Limanı, Zonguldak Havaalanı ve güçlü ulaşım bağlantıları ile birlikte sanayi, depolama, konut dışı kentsel çalışma alanları ve kullanışlarını içerecek Bartın merkez ilçe ve yakın çevredeki beldelerin ekonomik yapısında önemli gelişmeler sağlayacak entegre bir projedir. Ayrıca Çaycuma ve Zonguldak sınırlarını aşan ve bölgesel bir etki yapacak olan proje; Zonguldak, Karabük ve Bartın illerinde işsizlik ve göç oranını azaltacak bir fayda sağlayacaktır.

Filyos Çayı havzası, Batı Karadeniz Bölgesi içerisinde 13.300 km<sup>2</sup>' lik bir alanı kapsamaktadır. Proje alanı Doğu-Batı doğrultusunda 203 km, Kuzey-Güney doğrultusunda 120 km'dir (Çetinkaya, 2012).

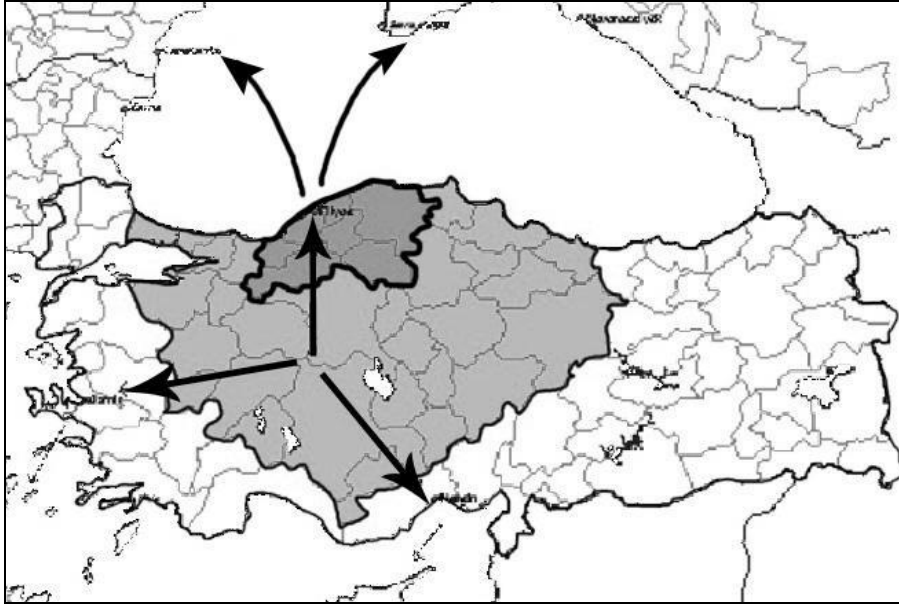


Şekil 5. 1. Filyos Limanı Yerleşim Planı (BAKKA)

Filyos Limanı demiryoluna 2 km, Zonguldak Havalimanına 5 km, İstanbul-Ankara otoyoluna (Yeniçağa) 100 km, Ankara'ya 255 km, İstanbul'a 320 km mesafededir. Proje Zonguldak, Bartın, Karabük illerinin yanında hinterland alanı içinde yer alan Ankara, Kırıkkale, Kastamonu, Çankırı, Bolu, Eskişehir ve Kayseri Bölgesine hizmet edecektir (Çetinkaya, 2012).

Filyos havzasının proje yeri olarak seçilmesinin nedenleri arasında, ulaşım altyapısının iyi olması, bölgede kurulacak sanayi alanları ve serbest bölgede gerekli yatırımların güvenli bir şekilde yapılabilecek olması, Filyos limanının Batı Karadeniz'de Ankara hinterlandına yakınlığı, Marmara Bölgesi limanlarının maksimum kapasiteye ulaşmış olması ve tevziat (dağıtma) imkânı

bulunmaması dolayısıyla yapılacak projenin bölgesel ekonomik gelişmelere imkân sağlayacak sanayiler için de elverişli konumda bulunması, Filyos Limanı bölgesi civarındaki mevcut endüstriler limanın muhtemel müşterileri olarak kabul edildiğinden ithal hammaddenin büyük bir kısmının deniz yoluyla Karadeniz ülkelerinden temin edilebilecek olması, Bolu ve Kastamonu bölgesinde gelişen ahşap endüstrisi, özellikle mobilya sanayi başta olmak üzere hammadde ithali ve mamul ihracında Filyos Limanı tercih nedeni olabileceği, özellikle Ereğli Demir Çelik ve Karabük Demir Çelik fabrikalarının ihtiyaç duyduğu hammaddenin temini ile oluşan nihai ürünün pazarlara ulaştırılmasında oldukça etkili olabileceği, firmalara pazar ve maliyet üstünlüğü sağlayacak faktörler olarak sıralanabilir. Proje bölgesinin, Zonguldak Havalimanına yakın oluşu, Filyos Liman sahasının yakınından geçen demiryolu ve karayolu bağlantısıyla önemli bir lojistik potansiyel barındırmaktadır.



**Şekil 5. 2.** Filyos Limanı Hinterlandı (BAKKA)

Filyos Vadisi projesi arazisinin hemen yanında Zonguldak-Karabük-Irmak demiryolu bulunmaktadır. Zonguldak- Karabük demiryolu bağlantısı önemli bir potansiyel taşımaktadır. Ağın modernleşirmesi 2010 yılı AB Katılım Ortaklığı Mali Destek Programına alınmış ve 2012 yılında proje için sözleşme imzalanmıştır.

AB tarafından finanse edilen Türkiye'deki en büyük hibe projesi olan Irmak – Karabük– Zonguldak hattının Rehabilitasyonu ile Sinyalizasyon ve Telekomünikasyon Sistemlerinin Kurulumu (IKZ) projesi başlangıç toplantısı, 25 Ocak 2012 tarihinde yüklenici ve müşavir

firmalar ile Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Merkezi Finans ve İhale Birimi ve Avrupa Birliği Türkiye Delegasyonu temsilcilerinin katılımıyla gerçekleştirilmiştir.

Avrupa Birliği ile Türkiye'nin ortaklaşa finanse ettiği Türkiye'deki en büyük proje olma özelliğindeki IKZ Projesi yaklaşık 227 milyon avroya mal olacaktır. IKZ Projesinde, sözleşme bedelinin %85'i AB'den sağlanan hibe ile %15'i ise Türkiye katkısı olarak Avrupa Yatırım Bankası'ndan sağlanan kredi ile karşılanacaktır. Projeyle birlikte mevcut hatlarımız AB standartlarında tren işletmeciliğine uygun hale gelecektir. Proje kapsamında; 415 km. uzunluğundaki hatta raylar tamamen yenilenecektir. Hattın taşıma kapasitesi ve işletme hızı arttırılacak, 253 hemzemin geçit yenilenecek ve tamamı otomatik bariyerli koruma sistemi ile donatılacak, Irmak – Zonguldak arasındaki 31 istasyonda; yolcu peronları, engellilerin erişimine uygun olarak AB standartlarında yeniden inşa edilecek, yolcu peronlarında anlık bilgi veren elektronik yolcu bilgilendirme ve anons sistemi kurulacak, hattın emniyetini azami düzeye çıkarmak için 120 km/s hıza uygun Tren Trafik Kontrol Sistemi kurulacak, fiber optik altyapıya sahip telekomünikasyon sistemi kurulacaktır.

Batı Karadeniz Bölgesi'nin genelini kapsayan Adapazarı-Karasu-Akçakoca-Ereğli-Bartın-Amasra Liman bağlantılarını içeren demiryolu projesinin tamamlanması, özellikle demiryolu altyapısı bulunmayan Bartın İli'nin ülke ağına katılması açısından büyük önem arz etmektedir. Ayrıca, Filyos Vadisi Projesi kapsamında Amasra-Bartın-Filyos demiryolu bağlantısının oluşturulması limanın ulaşılabilirliğinin sağlanması açısından önemlidir. Batı Karadeniz Gemi inşa sanayinin en önemli girdilerini sağlayan çelik sanayi, makine sanayi, elektrik-elektronik sanayi, boya sanayi ve lastik-plastik vb. ürünlerinin bölgeye ulaşımı kolaylaşarak rekabet gücü artacaktır.

Bölgenin projeye birlikte toplam nüfusunun 2025 yılında 1.595.000 kişi; Zonguldak İli toplam nüfusu payı 903.000, Bartın İli toplam nüfusu 312.000 kişi; Karabük İli toplam nüfusu 380.000 kişi olarak öngörülmektedir. Projenin tamamlanması halinde taşkın alanında kurulacak sanayi alanı ile serbest bölgedeki gerekli yatırımlar emniyetli bir şekilde yapılacak, sanayiye yapılacak bu yatırımlarla bölgenin önemli problemi olan göç, yeni iş merkezleri sayesinde büyük ölçüde önlenecektir. Batı Karadeniz Gemi inşa sanayinin ihtiyacı olan yoğun işgücünü sağlama konusunda da Filyos vadisi projesi önemli ölçüde katkı sağlayacaktır.

## 6. GEMİ İNŞA VE ENTEGRE SANAYİNİN ÇEVRE POLİTİKALARINA ETKİLERİ

Toplumların yaşam standartlarını arttırmaya yönelik ihtiyaçların karşılanması için üretim yaparken temiz ve sağlıklı bir çevre içerisinde yaşamak ve doğal kaynakları çok iyi kullanarak bunların gelecek nesillere aktarılmasını sağlamak şüphesiz işletmelerin en önemli görevlerindedir. İşletmelerde üretilen ürünlerden cins, miktar ve üretim yöntemlerine göre atıklar oluşmaktadır ve çevre kirliliğine neden olan bu atıkların çevreye etkileri de farklıdır.

Denizcilik faaliyetlerinin önemli bir bölümünü oluşturan gemi inşası sırasında muhtelif cins ve miktarlarda atıklar meydana gelmektedir. Gemi inşa sanayinin ürünü olan gemi; çelik sanayi, makine sanayi, elektrik-elektronik sanayi, boya sanayi ve lastik-plastik vb. sanayi kolu mamullerinin bilimsel bir disipline dayalı olarak birleştirilmesi sonucunda meydana gelmektedir. Bu sanayi kollarındaki hammaddelerden üretilen mamul maddelerin üretim aşamasında, çevreye etkileri olabilecek unsurları bünyesinde barındıran atıklar oluşabilmektedir.

Gemi inşası sırasında, torna ve tesviye atölyesinden metal talaşı, kullanılmış kaynak elektrot artıkları, sac kesim atölyesi, ön imalat kapalı sahası, boru atölyelerinde yapılan kaynak işlemleri sonrası kaynak çürüfları, gerek yeni gemi inşası gerekse bakım-onarım faaliyetleri esnasında metal atıkları ve yüzey düzeltilmesi amacıyla kullanılan çelik bilye atıkları ile elektrik atölyesi, marangozhane ve diğer birimlerde ahşap, plastik, metal gibi atıklar oluşmaktadır. Gemi inşası sırasında atölyelerde oluşan boru parçaları, metal parçaları, alüminyum parçaları, ahşap malzeme parçaları, elektrik kablo parçaları ve profil parçaları gibi geri kazanımı mümkün olan bu atıklar, lisanslı toplayıcılara veya bu atıkları değerlendirme yoluna giden işletmelere satılarak yeniden üretime katılmak suretiyle çevresel etkileri en az seviyeye indirilmelidir.

Ayrıca gemi inşası sırasında, personelden kaynaklanan evsel ve katı atıkların (yemek servisinden kaynaklanan organik kökenli evsel atıklar ve cam, kâğıt, plastik vb. inorganik katı atıklar) yanında bakım-onarım amacıyla tersaneye gelen gemilerden kaynaklanan evsel nitelikli atık su, balast suyu, bakım-onarımdan kaynaklanan sıvı atıklar ve kimyevi atıklar meydana gelmektedir. Bu atıkların bertarafı da yasal düzenlemeler doğrultusunda yapılarak çevreye etkileri en düşük seviyeye indirilmelidir. Gemi inşa sanayi kaynaklı çevre kirliliği diğer bazı sanayi dallarına kıyasla minimal düzeyde kalmaktadır.

Batı Karadeniz Gemi İnşa ve Entegre Sanayi üretimde uluslararası kriterleri yakalayarak gelecek nesillere temiz ve yaşanılır bir çevre bırakırken ekonomik büyüme yarışı içerisinde yerini almak durumundadır. Bu doğrultuda, çevre ile ilgili tüm yerel, ulusal ve uluslararası kanun ve

yönetmelikler takip edilerek uygulanmalı, ürün ve proseslerle ilgili projeler hazırlanırken çevresel etkiler dikkate alınarak kirlilik kaynağında önlenmeye çalışılmalı, üretim sırasında oluşan katı, sıvı ve gaz atıkları azaltıcı önlemler alınarak tekrar kullanım veya geri kazanım imkanları uygulanmalıdır. Ulusal ve yerel resmi kuruluşlar diğer sanayi kuruluşları ve tedarikçiler ile işbirliği sağlanarak, çevre standartlarının birlikte yükseltilmesine çalışılmalıdır. Ayrıca, elektrik, yakıt ve su sarfiyatları gibi kaynakların harcamalarını kontrol altına almak amacıyla tedbirler alınarak çevreye verilen zararlı salınımlar azaltılıp tasarruf sağlanmalıdır. Son olarak, çevre bilincinin yerleşmesi ve gelişmesi amacıyla çalışanlara eğitimler verilmelidir.

## 7. BATI KARADENİZ BÖLGESİ GEMİ İNŞA VE ENTEGRE SANAYİNİN SEKTÖR ANALİZİ DURUMU

### 7.1. Giriş

Batı Karadeniz Bölgesi Gemi inşa ve Entegre sanayi durumunun belirlenmesine yönelik olarak toplam 95 sorudan oluşan bir anket hazırlanmıştır. Toplam 38 işletme sahibi ile bire bir görüşmeler yapılarak uygulanan bu ankette ortaya çıkan sonuçlar bölge açısından genel profili ortaya koymak üzere değerlendirilmiştir. Uygulanan anket sonuçlarının değerlendirilmesinde İşletmelerin genel yapıları, benzerlik ve farklılık yaratan unsurları tespit edilmiştir. Bölgede anket uygulanan Bartın, Kurucaşile, Karabük, Ereğli ve Filyos-Kilimli il ve ilçeleri içinde işletmelerin genel durumları ayrıca incelenmiştir.

Ölçekleme analizleri yapılarak sonuçları değerlendirilmiştir. Söz konusu analizlerle Zonguldak, Bartın ve Karabük İllerinde bulunan gerek ahşap gemi inşa, gerek çelik gemi inşa, gerek kompozit gemi inşa ve gemi yan sanayii ile gemi bakım onarımı işletmeleri belirlenmiştir. Elde edilen veriler sonucunda bölgede herhangi bir gemi söküm işletmesinin bulunmadığı, daha çok ahşap gemi inşa işletmesinin bulunduğu, kısmen de çelik gemi inşa işletmesi ile özellikle Karabük İlinde yerleşik yan sayii işletmesinin bulunduğu görülmüştür.

Batı Karadeniz bölgesinde yer alan Ereğli, Kurucaşile, Bartın, Karabük ve Filyos-Kilimli illerinde yer alan tüm işletmelerin hemen hemen tamamına ulaşılarak yapılan anket çalışmasında uygulamaya katılan işletmelerin yüzde dağılımları tespit edilmiştir.

İşletmelerin verdiği cevaplar SPSS kullanılarak Frekans Analizi, Ki-Kare Analizi ve Çok Boyutlu Ölçekleme Analizi yapılmıştır. Bununla birlikte ayrıca, ekonomik ve ekonometrik analizler yapılmıştır.

Ankette tespit edilen durumlardan biri de bölgede faaliyet gösteren işletmelerin bir kısmının (%28), denizcilik sektörünün dışında başka sektörlerde de faaliyet göstermesidir. Bu kapsamdaki işletmelerin %5'nin inşaat, %5'nin römorkaj hizmetleri, %5'nin balıkçılık, %2'sinin otel, çimento, %2'sinin vinç hizmetleri, %7'sinin gezi teknesi, %2'nin çay bahçesi, %2'nin tekne malzemesi satış faaliyetlerini yürüttüğü görülmektedir. İşletmelerin %72'sinin bu sektör içindeki faaliyetleri dışında herhangi bir faaliyeti bulunmamaktadır.

İşletmelerde kullanılan hammaddelerin, sunta, medefe, vernik, parke, çelik gemi inşasında, çelik ve hurda çelik, çelik sac, kaynak malzemesi, gemi aksesuarları, profil, boru,



panel, mobilya, kereste, çam, kontrplak, boya, kimyasal malzeme, çivi, meşe, cam, motor ve aksamı ile elektrik malzemesi gibi girdilerden oluştuğu ifade edilmiştir. Sonuç olarak ahşap gemi ve yat üretiminde, kereste ve kontrplak hammadde oranının ortalama %85,1, kimyasal girdilerin %7, diğer girdilerin oranını %7,9 olduğu gözlenmektedir. Çelik gemi imalatında ise kullanılan hammaddelerin içinde sac ve demir oranının %95, diğer girdilerin ise %5 orana sahip olduğu görülmektedir. Kullanılan tüm girdilerin yarı yarıya ithal ve yerli girdilerden oluştuğu belirlenmiştir.

İşletmelerin “rekabet edebilmeniz için başka ne yapılmalıdır?” sorusuna verdikleri cevapların hammadde ihtiyacının karşılanması gerektiğini isteyen işletme sayısı cevap soruya cevap verenlerin %12,3’sini, devlet sanayi sitesi yapmalı diyenlerin %36,9, vergi ve sigortaların düşürülmesini isteyen firmaların %12,3, devletin sektörü destek vermesi gerektiğini isteyen işletmelerin de %36,9 olduğu görülmektedir.

İşletmelerin “işletmenizin tam istihdam kapasitesi kaç kişidir?(Büro/ Üretim)” sorusuna verdiği cevapların toplam büro çalışanlarının 767 kişi, tersane ve fiili üretimde çalışanların da 9919 olduğu görülmektedir. Dolayısıyla toplam istihdam kapasitesini 10686 kişi gibi çok yüksek bir seviyede olduğu görülmektedir. Sektörde fiilen çalışan sayısının 5192 olduğu görülmektedir. Bunların lisansüstü ve lisans mezunlarının 588 kişi ve toplam istihdam içinde %11.4 oranında, lise mezunlarının 3336 kişi ve %64,5 oranında, ilk öğretim mezunlarının 1269 kişi ve toplam içinde %24 oranında olduğu görülmektedir. Bu oranlara baktığımızda eğitim profilinin oldukça rasyonel olduğu söylenebilir.

İşletmelerin Brüt ücret durumu ile ilgili soruya verilen cevaplarda asgari ücret ile - 1000 TL arasında bulunan ücretlinin toplam içindeki payı %95,5, 1001-2000 TL arasındaki ücretlinin %4,2, 2001-5000 TL arasında bulunan ücretlinin %0,3 olduğu görülmektedir. Bu değerler kayıt içindeki ücretleri ifade etse de kayıt dışı ücretler hakkında net bir bilgi vermemektedir.

İşletmelerin, “Pazarlama bölümünüzde çalışanların eğitim durumu nedir?” sorusuna verdikleri cevaplarda”, bölge sektöründe pazarlama elemanı olarak toplamda sadece 17 kişinin çalıştığı görülmektedir. Bunların da sadece % 53 ü lisans mezunu iken,%18’i ön lisans mezunu geriye kalan %29’u lise mezunu olduğu görülmektedir. Ekonomik krizden etkilenme nedenleri açısından bu sonuç son derece önemli bulunmuştur.

İşletmelerin, “2002-2012 yılları yurt dışı tanıtım giderleriniz nedir?...\$” sorusuna sadece 3 firmanın cevap verdiği, yerine cevaplardan 1'nin 330 \$, 1'nin 5000\$,cevabını verdiği, 1'nin de “girişimde bulduklarını ancak cevap alamadıklarını” belirttiği görülmektedir.

İşletmelerin, “Son beş yılda yurt içi tanıtım için cironuzun % kaçını harcıyorsunuz?” sorusuna verdikleri cevaplardan sadece bir firmanın cirosunun %2,bir firmanın da 100.000 Dolar harcadığı görülmektedir. Sektörde tanıtım için herhangi bir harcama yaptığını belirtmemiştir.

İşletmelerin son beş yılda toplam 32.300.000 \$, ihracat yaptığı belirlenmiştir. Ancak bu rakamlar güvenilir bulunmamıştır. İhracat daha çok Almanya, Norveç, İtalya, Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti ve Hollanda'ya yapılmıştır.

İşletmelerin "Ekonomik değerleri hangi kıstaslara göre belirledikleri" sorusuna işletmelerin hemen hemen tamamı cevap vermezken sadece bir işletme "kalitesine göre" bir diğer işletme de "anlaşmaya bağlı" cevabını vermiştir.

İşletmelerin, "Müşterileriniz başka hangi nedenle sizi tercih ediyor?" sorusuna verdikleri cevapların %66,7'si güvenden dolayı, %22,2'si kalite, %11,1'i de fiyat avantajından dolayı tercih edildiklerini belirtmişlerdir.

İşletmelerin kullandığı makinaların yaş sorusuna verdikleri cevapta işletmelerin %6,7 si 1-2 yaşındaki makinaları, %3,5'i 3-5 yaşındaki makinaları, %14,8'i 6-10 yaşındaki makinaları, %6,7'si 11-15 yaşındaki makinaları, %68,3'ü 20 yaş üstü makinaları kullandıkları görülmektedir. Bu yapısı ile işletmelerin makinaları genellikle yaşlı ve yorgun olduğu söylenebilir. Makinaların teknolojik özellikleri itibariyle değerlendirildiğinde, işletmelerin %15,4'ünde otomatik makinaların, %30,8'inde yarı otomatik makinaların, %50'sinde mekanik makinaların, %3,4'nde de cad-cam teknolojisinin kullanıldığı görülmektedir.

İşletmelere sorulan, "Başka hangi araştırma faaliyetlerinde bulunuyorsunuz?" sorusuna verilen cevaplarda işletmelerin bir tanesi hariç hiç birinde AR-GE çalışması yapılmadığı görülmektedir. Bu işletmelerin aynı zamanda AR-GE teşviklerinden de hiçbir şekilde yararlanmadığı görülmektedir. Bu İşletmeler aynı zamanda yenilik ve "inovasyon" için de herhangi bir çalışma içinde bulunmamaktadırlar.

İşletmelere sorulan "Üniversitelerle işbirliği yapıyor musunuz?" sorusuna verilen cevaplardan sadece bir işletmenin cevabında "işbirliği istendi ancak cevap alınmadı" denilmiştir.

İşletmelere "Diğer finansman ihtiyacınızı nereden sağladınız ?" sorusuna işletmelerden ikisi "Halk Bankası" biri de "KOSGEB'den" cevabını vermiştir.

Batı Karadeniz Bölgesindeki Gemi İnşa ve Entegre Sanayii'nin hiçbir yabancı bankadan kredi kullanmadığı belirlenmiştir. Ayrıca, "Başka hangi ülkeden sermaye bağlantısı yaptınız?" sorusuna sadece bir firmanın Kıbrıs cevabının dışında tüm işletmeler ya soruya cevap vermemiş, ya da böyle bir sermaye bağlantısını düşünmediklerini bildirmişlerdir.

İşletmelerin "2012 ve sonrası için aldığınız krediyi hangi amaçla kullanıyorsunuz? Sorusuna verdikleri cevapta herhangi bir kredi talebinde bulunmadıkları bildirilmiştir. Aynı zamanda son beş yılda aldıkları teşvik ile ilgili soruya verdikleri cevapta bir firma hariç tüm firmaların hiçbir teşvik imkânından yararlanmadığı görülmektedir. Teşvik aldığını belirten işletmenin de aldığı teşvik miktarı 700.000 TL'dir. "Neden teşviklerden yararlanmıyorsunuz?" sorusuna verilen cevapların büyük kısmı teşvik taleplerinin olmadığını ve başvurularının kabul edilmediğini ifade etmişlerdir.

"Gümrük Birliğinden etkilendiniz mi?" sorusuna verilen cevaplardan bir bölümünün işletmenin bu konuda bilgi sahibi olmadığını, çoğunluğu ise etkilenmediklerini ifade etmişlerdir. "CE standardı kullanıyor musunuz?" sorusuna ise cevap veren işletmelerin büyük bir kısmı kullandığını belirtmiştir.

İşletmelerin, "İSO belgeniz var mı?" sorusuna az sayıda cevap veren firmaların genellikle ya İSO Belgesinin istenmediğini, ya gerek duyulmadığını ya da yetersizliğini belirtmiştir.

İşletmelere sorulan "Başka yatırım planınız var mı?" sorusuna verilen cevapta sadece bir firma "enerji" sektörünü belirtmiştir. "KOSGEB den başka hangi desteği aldınız?" sorusuna verilen cevapta sadece bir firmanın standart desteğini aldığını belirtmiştir.

Sektörde faaliyet gösteren işletmelerin hangi Sivil Toplum Örgütüne üye olduğuna ilişkin soruya verilen cevaplardan bir işletmenin liman başkanlığına, % 7'sinin Haddeciler Birliğine, %2'nin KASİAD'a, %7'sinin BAGİAD'a , %21'nin Deniz Ticaret Odasına, %2'nin Sanayi Ticaret Odasına, %13'nün GİSBİR'e, %5'nin Piri Reis Kooperatifine, %2'nin de Esnaf Kefalet Kooperatifine üye oldukları görülmektedir.

İşletmelerin “başka hangi arıtma sistemine sahip” olduklarına dair soruya verilen cevapta 6 işletmenin " talaş" cevabını verdikleri görülmektedir.

### **7.2. İşletmelerin Yerleşim Yerleri ve Özellikleri**

Bölgede ankete katılan işletme yüzde dağılımları; % 52,6’sı Kurucaşile’de, %21,1’i Ereğli’de, %13,2’si Karabük’te, %10,5’i Bartın’da ve %2,6’sı Filyos-Kilimli’de faaliyet göstermektedir.

Bartın ve Kurucaşile ilçesinde tamamen ahşap gemi inşa sanayii işletmeleri bulunurken, Zonguldak ile Ereğli ve Filyos-Kilimli’de Çelik Gemi İnşa Sanayii ve Gemi Bakım Sanayii işletmeleri bulunmaktadır. Gemi Yan Sanayi işletmeleri ise Karabük İlinde bulunmaktadır.

Bartın ilinde işletmelerin hemen hemen tamamı sektöre aileden giriş yaparken; Karabük ve Zonguldak ilindeki işletmelerin çoğunluğu ise başka sektörden geçiş yapmıştır.

Bartın ilinde faaliyet gösteren işletmelerin tamamı tekne ve yat üretimi yaparken; Zonguldak ilinde faaliyet gösteren işletmeler bunların dışındaki gemileri üretmektedirler.

Karabük ve Bartın’da işletmelerin büyük çoğunluğu 21 yıldan uzun süredir faaliyet gösterirken; Zonguldak ilindeki işletmelerin genellikle 2000 yılından sonra kuruldukları görülmektedir.

Bartın ilindeki işletmelerin hemen hemen tamamı ferdi mülkiyete sahip iken, Zonguldak ve Karabük illerindeki işletmelerin ise sermaye şirketi oldukları görülmektedir. Bartın ilinde işletmelerin hemen hemen tamamı sektöre aileden giriş yaparken; Karabük ve Zonguldak ilindeki işletmelerin çoğunluğu ise başka sektörden geçiş yapmıştır.

### **7.3. Sektörde Kapasite Kullanım Oranı**

Sektörde son beş yılda çok sayıda sipariş iptali yaşandığı görülmektedir. Bu dönemde çoğu yat olmak üzere, gemi ve kimyasal tankerlerden 86 adedinin siparişi iptal edilmiştir. İptal edilen bu denli sipariş çok önemli bir katma değer kaybını ifade etmektedir. Dolayısıyla bu sayı emi inşa sektörünün son beş yılda ne denli kan kaybettiğini göstergesini oluşturmaktadır.

Batı Karadeniz Bölgesi Gemi İnşa Sanayiinde son dört yıldaki kapasite kullanım oranının değişimine baktığımızda, maalesef giderek bu oranın düştüğü görülmektedir. Nitekim 2009 yılında %57olan bu oran,2010 yılında % 52’ye, 2011’ yılında %45’e, 2012 yılında ise %43’ e

düşmüştür. Bu oranlar sektörünün gelişme trendinin sürekli olarak aşağı yönde olduğunu göstermekte olup, kapasitenin çok büyük bir oranının atıl olduğu anlaşılmaktadır.

İşletmelerin eksik kapasite ile çalışmasının nedenleri konusundaki sorulara verdikleri cevaplarda, cevap veren işletmelerin% 43,2'si mali sorunların varlığı ile vergi ve sigorta oranlarının yüksek olması,%35,1'nin talep %18,2 sinin de hammadde yetersizliği ve istihdam sorunlarından dolayı eksik kapasite ile çalıştıklarını belirtmişlerdir.

İşletmelerin kapasite kullanım oranlarını doğrudan ve dolaylı olarak etkileyen, aynı zamanda rekabet güçleri üzerinde belirleyici olan girdi fiyatlarının son beş yıldaki gelişimi incelendiğinde işletmelerin %45,7'si fiyat artışlarının enflasyonun altında seyrettiğini, %28,6'sının geçmiş yılların fiyatlarının altına düştüğünü, %8,6'sının enflasyon oranında arttığını, sadece %5,7'sinin enflasyondan fazla arttığını ifade etmiştir. Bu oranlardan anlaşıldığı üzere girdi fiyatlarından kaynaklanan ciddi bir sorun görülmemektedir. Bilakis girdi fiyatları açısından avantajlı bir durum söz konusudur. Dünya fiyatları konusundaki görüşlerine bakıldığında, işletmelerin %63'den fazlası hammadde fiyatlarının Dünya fiyatlarının altında veya aynı seviyesinde olduğunu düşünmektedir. Bu durumda sektör, talep yetersizliği ve mali sorunlarını çözebilirse işletmeler, hammadde fiyatlarının seyri bakımından rekabet gücü yükselen bir seyir içine gireceklerdir.

#### **7.4. İşletmelerin Talep İle İlgili Beklentileri**

İşletmelerin gelecekteki talep açısından oldukça karamsar oldukları görülmektedir. İşletmelerin yaklaşık yarısı (%47,4ü) talebin azalacağını beklemektedir. Bununla birlikte, talebi arttırmaya dönük faaliyetleri ise ihmal ettikleri görülmektedir.

İşletmelerin rekabet güçlerinin artırılması konusunda genellikle devlet desteklerinin ve vergi ve sigorta indirimlerinin uygulanmasını bekledikleri görülmektedir. Nitekim işletmelerin% 55'nin bu görüşte oldukları gözlenmektedir. Bu işletmelerin %26'nın ise teknolojinin yenilenmesi gerektiği ve üretim ölçeğinin artırılması gerektiğini belirtmiştir. Aşağıdaki şekilde ise enerji girdisi konusunda işletmelerin %76,3'ü enerji fiyatlarının yüksek olduğunu, enerji kesintilerinin üretimin aksamasına neden olduğunu ve ürün teslimatlarının gecikmesine neden olduğunu belirtmiştir. Bu durum da rekabet gücünün artması açısından önemli faktördür.

### **7.5. Sektördeki İşletmelerin İstihdam Kapasitesi**

Bölgede hâlihazırda yaklaşık 5000 kişilik istihdam kapasitesinin mevcut olduğu tespit edilmiştir. Büyük işletmelerin tamamının Zonguldak ilinde; küçük ve orta büyüklükteki işletmelerin ise genellikle Bartın ve Karabük illerinde yoğunlaştığı görülmektedir.

Aşağıdaki şekilde bölgede faaliyet gösteren işletmelerin %60'ı en çok 9 kişinin çalıştığı küçük işletmelerden oluşmaktadır. 250 kişiden fazla işçi çalıştıran işletme sayısı sadece %5,4 orana sahip bulunmaktadır. Genel olarak incelendiğinde, Çelik gemi üretimi ile yan sanayii işletmelerin kısmen daha büyük ölçekli işletmelerden oluşurken ahşap gemi sanayii işletmeleri küçük ölçekli ve küçük kapasiteli işletmelerden oluştuğu görülmektedir.

### **7.6. İşletmelerin Kullandığı Makinaların Yaşı, Temin Şekli Ve Teknolojinin Kaynağı**

İşletmelerin yaklaşık %45'i 21 yaşından büyük makinaları kullanmaktadır. Bu makinalar ise genellikle ekonomik ve teknik ömürlerini tamamlayan makinalardan oluşmaktadır. 10 yaşını geçen makinaların oranı ise %50'nin üzerinde bulunmaktadır. 5 yaşından küçük makinaların sayısı %16 civarındadır.

İşletmelerin kullandığı makinaların yaklaşık %40 mekanik ve ilken teknolojiye dayalı araç ve gereçlerden oluştuğu görülmektedir. Yarı otomatik makinaları da kattığımızda verimliliği düşük makinaların oranı yaklaşık %75'e çıkmaktadır. Yüksek teknolojiye dayalı makine oranı sadece %2,6'dan ibarettir. Dolayısıyla sektörün makine parkının da ciddi olarak gözden geçirilmesi ve modernleştirilmesi gerekir.

Zonguldak ilindeki işletmelerin kullandığı makinaların daha yeni ve modern olduğu gözlenirken, mekanik ve yarı otomatik makinaların ise genellikle Bartın ve Kurucayıle'de kullanıldığı görülmektedir.

Makinaların yarıyısından fazlası iç piyasadan sağlanırken dış piyasalardan ithal edilen makinaların çok cüzi olduğu görülmektedir.

### **7.7. İşletmelerin Müşteri Tercihlerinin Nedeni ve Fuarlara Katılım Hakkındaki Görüşleri**

Müşterilerin kendi ürünlerini tercih etmesinde en büyük nedenin kalite farkı olduğu belirtilirken, bunun yanında fiyat farkı, teslim süresinin kısa olması, ürün çeşitliliği gibi

nedenlerin de ürünlerinin tercih edilmesine neden olduğunu ifade etmektedirler. Nitekim Kalite faktörünün %55, Fiyat faktörünün de %16 olduğu görülmektedir.

İşletmelerin ağırlıklı bir oranının tanıtım ve pazarlama aracı olan fuarlara katılma aracına başvurmadığı görülmektedir. Bu oran %65 düzeyinde bulunmaktadır.

### **7.8. İşletmelerin Pazarlama Birimi Kriteri**

İşletmelerin ancak %31,6'sında Pazarlama birimi bulunmakta, gerisinde pazarlama birimi olmaksızın faaliyet sürdürülmektedir. Bu durum sektörün gelişmesi ve krizi atlattığı açısından son derece olumsuz bir faktördür.

Mevcut pazarlama birimi olan işletmelerdeki çalışan sayısına bakıldığında yine bir olumsuzluk göze çarpmaktadır. İşletmelerin %71,1 'de hiçbir personel çalıştırılmazken, sadece %28,9'unda en fazla 6 personel çalıştırılmaktadır.

İşletmelerin %86,1'nde yurtdışı pazarlama faaliyeti bulunmazken, yaklaşık %85'inde ise en düşük ve en hızlı pazarlama aracı olan e-ticaret faaliyeti ve tanıtımı yapılmamaktadır. İşletmelerin yaklaşık %70'i pazarlama birimine sahip olmadığı gibi en ucuz tanıtım aracı olan internet aracından yararlanan işletmelerin oranı hala %25'lerde bulunmaktadır.

İktisadi gelişmenin lokomotifinin talep olduğu bir gerçek olarak kabul edilmektedir. Dünya'da birçok ülke pazara üretimini arttırırken, öncelikle pazar payını büyütme ve müşteri kapma yarışına girmektedir.

Bu yarışta geri kalındığında mevcut bütün potansiyelimiz ve kaynaklarımız israf olacaktır. Pazarlama biliminde esas tutulan temel prensiplerden biri de "ekonomi baş aşağı dönse bile pazarlama bütçenizi kısmayın" prensibidir. Dolayısıyla pazarlama ve tanıtım faaliyetlerine kaynak ve zaman ayırmak kaçınılmazdır.

### **7.9. İşletmelerin Pazarlama Faaliyetleri ve Fiyat Açısından Yurt İçi Rekabet Gücü Hakkındaki Görüşleri**

İşletmelerin %71,4'ü pazarlama faaliyetleri açısından yurt içi rekabet gücüne sahip olmadıklarını, %54,3'ü fiyat açısından, %88,6'sı ürün kalitesi açısından, %80'i satış sonrası hizmetler bakımından, %85,7'si organizasyon yapısı bakımından, %62,9'u işgücü maliyeti bakımından, %60' nitelikli işgücü bakımından kendisini yurt içi firmalar ile rekabet edebilir görememektedir. Bu durum sektördeki firmaların aşırı karamsar olduklarını göstermektedir.

### **7.10. Sektördeki İşletmelerin Yurt Dışı Rekabet Gücü Hakkındaki Görüşleri**

İşletmelerin %100 pazarlama faaliyetleri açısından yurt dışında rekabet üçüne sahip olmadıklarına inanmaktadır. İşletmelerin %80'i fiyat ve kalite açısından yurt dışında rekabet güçlerinin bulunmadığına, İşletmelerin %62,9' ürün kalitesi %94,3'ü satış sonrası hizmetler açısından ve işletmelerin %97,1'i organizasyon yapısı açısından, %97,1 i iş gücü maliyeti açısından, %94,1 i nitelikli iş gücü açısından yurt dışındaki rekabette kendisini yeterli görememektedirler. Bu durum yurt dışında yurt içine göre daha büyük bir karamsarlığın bulunduğunu göstermektedir.

### **7.11. İşletmelerin Gelişmiş İşletme Araçlarını Kullanma ve Ar-Ge Kaynağı Hakkındaki Görüşleri Kriteri**

Sektördeki işletmelerin birçoğunun gelişmiş işletmecilik araçları olan Fizibilite etüdü, kalite kontrol, iş değerlemesi ve tahmin projeksiyonlarından yararlanmadığı görülmektedir. Ayrıca işletmelerin %76,3'ü Üniversite, KOSGEB, meslek odaları vb. kuruluşların sağladığı AR-GE desteğinden yararlanmadıkları görülmektedir. İşletmelerin AR-GE ve inovasyon çalışmaları için ise çok cüzi kaynak tahsisi yaptığı gözlenmektedir. Yenilik çalışmalarında ise daha çok mevcut ürünü geliştirme faaliyeti ile taklit ve uyarlama işlemi yaptıkları görülmektedir. Yeni ve orijinal farklı ürün geliştirme işlerinde pek aktif gözükmemektedirler. Patent başvurusu açısından incelendiğinde işletmelerin %73ü herhangi bir başvuruda bulunmazken sadece %10u patent için başvurduğunu belirtmiştir.

### **7.12. İşletmelerin Üniversiteler İle İşbirliği Hakkındaki Görüşleri Kriteri**

İşletmelerin %65,8i üniversiteler ile herhangi bir işbirliği yapmadıklarını belirtirken sadece %34,2si işbirliğine girmiş gözükmektedir. Üniversitelerle işbirliğine giren işletmelerin %54 ü memnun iken % 46'sı az memnundur.

### **7.13. İşletmelerin İlk Yatırım ve Sonraki Yatırım Finansmanları Hakkındaki Görüşleri Kriteri**

İşletmelerin %63,4 ü sonraki yatırım finansmanlarının kendi kaynaklarından sağlandığını,%34,3 ünün kamu ve özel bankalarından sağlandığını belirtmektedirler.Zaten ilk yatırım finansmanlarının da %76 gibi büyük oranda olduğunu ifade etmişlerdir.

İşletmelerin %55'nin yeni yatırım planına sahip olduklarını ifade ederken,%45 i ise yeni yatırım planlarının bulunmadığını ifade etmişlerdir. Bu da işletmelerin her şeye rağmen işlerini



büyütme ve yeni yatırım vizyonuna sahip olduklarını göstermektedirler. Yeni yatırım planlarında ise daha çok alan genişletme, teknoloji yenileme ve kapasite büyütme amacıyla yatırım yapacaklarını beyan etmişlerdir.

#### **7.14. İşletmelerin Devlet Teşviğinden Yararlanmama Nedenleri Hakkındaki Görüşleri**

İşletmelerin sadece %13,2 si devlet teşviklerinden yararlanmaktadır. Teşviklerden yararlanmamanın en büyük nedenlerinin başında ise bilgilerinin olmayışı, bürokrasinin ağır işleyişi, şartları yerine getirememeleri gelmektedir.

#### **7.15. İşletmelerin Kümelenme Temayülleri ve Potansiyeli**

Sektördeki işletmelerin çok önemli bir kesimi kümelenmeye çok sıcak bakmaktadırlar. İşletmelerin yaklaşık %66'sı kümelenmeye katılacağını bildirmiştir. Kooperatif ve benzeri yapılara katılmak istemeyen işletmelerin oranı ise sadece %10,5 olarak bulunmuştur.

#### **7.16. İşletmelerin Bürokratik Destek Hakkındaki Görüşleri Kriteri**

Bölge işletmelerinin %75 i bürokratik destek alamadıklarını belirtirken sadece %2,6'sı destek aldığını belirtmiştir. Bu oranlar da işletmelerin bürokratik sorunları ne denli yüksek olduğunu ifade etmektedir. İşletmelerin %60'ı bürokrasiden beklentilerinin gerçekleşmediğini bu nedenle mahalli idarelerin işlemeler konusunda tek yetkili birim olarak tayin edilmesinde fayda olduğunu düşünmektedir. En çok destek beklenen kurum olarak da özellikle BAKKA ile Denizcilik Müsteşarlığını tercih ettikleri görülmektedir. Kamu kurumlarında en çok vergi ve sigorta avantajı, arsa temini ile alt yatırım hizmetleri ve enerji de fiyat indirimi teşvikini bekledikleri görülmektedir.

#### **7.17. İşletmelerin Esnek Üretim ve Yabancı Ortak Özendirilmesi Konusundaki Görüşleri**

İşletmeler esnek üretim tarzını benimseme noktasında oldukça bilinçli davranmaktadırlar. Yaklaşık işletmelerin yarısı esnek üretime taraf gözükmektedir. Bu ise krizi atlama açısından önemli bir fırsattır. Ayrıca yabancı ortak alma konusunda Joint Vantur'e açık olmaları ayrı bir avantaj olarak algılanabilir. Mevcut teknolojinin yenilenmesi, ölçeklerin rasyonel büyüklüğe ulaşması ve istihdam ve kapasite sorunlarının halledilmesi açısından bu tercih önemli katkıda bulunacaktır.

## 8. BATI KARADENİZ BÖLGESİ GEMİ İNŞA VE ENTEGRE SANAYİ ANKET UYGULAMASI SONUÇLARI VE DEĞERLENDİRMESİ

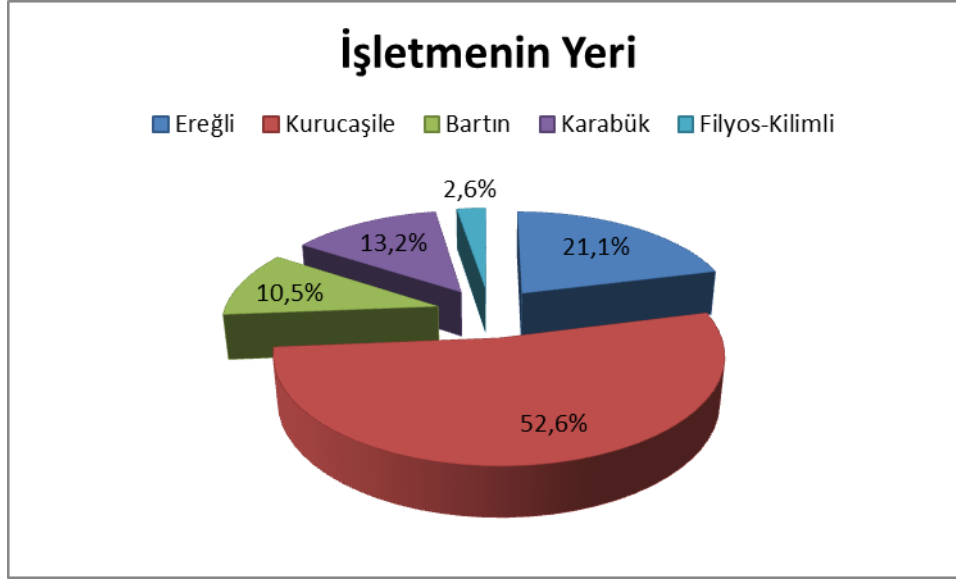
Batı Karadeniz Bölgesi Gemi inşa ve Entegre sanayi durumunun belirlenmesine yönelik olarak toplam 104 sorudan bir anket hazırlanmıştır. Toplam 38 işletme sahipleri ile bire bir görüşmeler yapılarak uygulanan bu ankette ortaya çıkan sonuçlar bölge açısından genel profili ortaya koymak üzere değerlendirilmiştir. Uygulanan anket sonuçlarının değerlendirilmesinde İşletmelerin genel yapıları, benzerlik ve farklılık yaratan unsurları tespit edilmiştir. Bölgede anket uygulanan Bartın, Kurucaşile, Karabük, Ereğli ve Filyos-Kilimli illeri içinde işletmelerin genel durumları ayrıca incelenmiştir.

Batı Karadeniz bölgesinde yer alan Ereğli, Kurucaşile, Bartın, Karabük ve Filyos-Kilimli illerinde yer alan tüm işletmelerin hemen hemen tamamına ulaşılarak yapılan anket çalışmasında uygulamaya katılan işletmelerin yüzde dağılımları (%) Tablo8.1’de verilmiştir.

**Tablo 8. 1.** İşletmelerin Faaliyet Yeri İle İlgili Frekans Değerleri

İşletmenin Yeri					
		Frekans	Yüzde (%)	Geçerli Yüzde(%)	Kümülatif Yüzde(%)
	Ereğli	8	21,1	21,1	21,1
	Kurucaşile	20	52,6	52,6	73,7
	Bartın	4	10,5	10,5	84,2
	Karabük	5	13,2	13,2	97,4
	Filyos-Kilimli	1	2,6	2,6	100,0
	<b>Toplam</b>	<b>38</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	

Bölgede ankete katılan işletme yüzde dağılımları, % 52,6’sı Kurucaşile’de, %21,1’i Ereğli’de, %13,2’si Karabük’te, %10,5’i Bartın’da ve %2,6’sı Filyos-Kilimli’de faaliyet göstermektedir. Bulunan bu yüzdeler dağılımın grafiksel gösterimi ise Şekil 1’deki gibidir.



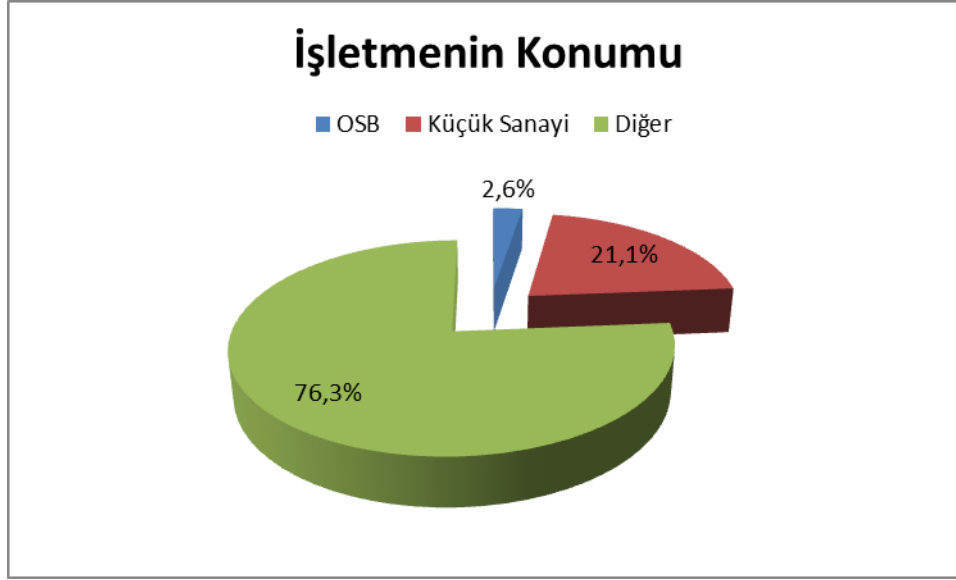
**Şekil 8. 1.** İşletmelerin Faaliyet Yeri Grafiği

Bölgede ankete katılan işletmelerin konum itibariyle yüzde (%) dağılımları %47,4'ü diğer bölgelerde, %28,9'u Serbest bölgede, %21,1'i küçük sanayi sitelerinde ve %2,6'sı Organize Sanayi Bölgelerinde faaliyet göstermektedir. Bölge itibariyle konum durumuna göre yoğunluk, %47,4 ile diğer bölge konumunda toplandığı görülürken en az görülen konum durumu ise %2,6 ile Organize Sanayi Bölgesinde işletmelerin faaliyet gösterdiği görülmüştür.

**Tablo 8. 2.** İşletmelerin Konumları İle İlgili Frekans Değerleri

İşletmenin Konumu					
		Frekans	Yüzde (%)	Geçerli Yüzde(%)	Kümülatif Yüzde(%)
	<b>OSB</b>	1	2,6	2,6	2,6
	<b>Küçük Sanayi</b>	8	21,1	21,1	23,7
	<b>Diğer</b>	29	76,3	76,3	100,0
	<b>Toplam</b>	<b>38</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	

Konuma göre faaliyet gösteren işletmelerin yüzdelerinin dağılımlarının grafiksel gösterimi ise Şekil8.2'deki gibidir.



**Şekil 8. 2.** İşletmelerin Konumları Grafiği

İşletmelerin imalat türleri üzerinde etkisi önemli bulunan ( $p < 0.05$ ) faktörlerin ki kare analiz sonucunda değerlendirme sonuçlarını ise şu şekilde özetlemek mümkündür.

İşletmelerin konumlarına göre Denizcilik sektöründeki imalat konuları incelendiğinde % 63,2'sininin Ahşap gemi , % 18,4'ünün Çelik gemi, %15,8'inin Gemi yan sanayi ve %2,6'sının ise gemi bakım imalatı yaptığı görülmüştür. Bu oran Diğer konumda olan işletmelerin % 47,4 oranıyla en yüksek bulunurken OSB konumunda ise % 2,6 oranında en düşük olarak belirlenmiştir (Bknz, EK1: Tablo 201).

İşletmelerin konumlarına göre buldukları il dışında ya da bir başka ülkede üretim birimleri incelendiğinde % 86,8'inde olmadığı, %2,6'sında dış ülkelerde, %5,3 oranın da bölge içinde ve dışındaki illerde mevcut olduğu bu oran, diğer konumda olan işletmelerin % 47,4 oranıyla en yüksek bulunurken OSB konumunda ise % 2,6 oranında en düşük olarak belirlenmiştir (Bknz, EK1: Tablo 202).

İşletmelerin konumlarına göre 2012 yılında üretimde kullandıkları ana girdilerini sağlama yerleri incelendiğinde % 50'sinin Özel sektörden, %16,7'sinin Kamu iktisadi teşekküllerinden, %13,9'unun da hem kendi işletmesinden hem de iç piyasadan, %5,6'sının da dış ülkeden sağladığı görülmüştür. Bu oran Diğer konumda olan işletmelerin % 44,4 oranıyla en yüksek bulunurken OSB konumunda ise % 2,8 oranında en düşük olarak belirlenmiştir (Bknz, EK1: Tablo 203).

İşletmelerin talep beklentileri incelendiğinde % 47,4'ünün azalacak, %26,3'ünün artacak, %10,5'nin yurtdışında artacağı yurt içinde azalacağı, %13,2'sinin değişmeyeceği, %2,6'sının ise yurtiçinde artacağı yurt dışında azalacağı yönünde bir beklentileri olduğu görülmüştür. Bu oran Diğer konumda olan işletmelerin % 47,4 oranıyla en yüksek bulunurken OSB konumunda ise % 2,6 oranında en düşük olarak belirlenmiştir (Bknz, EK1: Tablo 204).

İşletmelerin Çalışanların eğitim durumu incelendiğinde, % 47,4'ünün lise, % 42,1'nin ilköğretim ve %5,3 oranında da hem lisans hem de lisansüstü eğitime sahip çalışanlarının olduğu görülmüştür. Bu oran diğer konumda olan işletmelerin % 47,4 oranıyla en yüksek bulunurken OSB konumunda ise % 2,6 oranında en düşük olarak belirlenmiştir (Bknz, EK1: Tablo 205).

İşletmelerin fiyat, arz, üretim, dağıtım miktarı gibi ekonomik değişkenler bakımından incelendiğinde, % 59,5'inin piyasadaki diğer firmalardan bağımsız olarak belirlediği, % 10,8'nin diğer firmaların satış politikalarını takip ederek belirlediği, %8,1'nin ise Dünyadaki rakiplerinin fiyatlarından, piyasa şartlarından ve diğer olarak belirlediği, %5,4'ünün de diğer firmalarla beraber belirlediği görülmüştür. Bu oran Diğer konumda olan işletmelerin % 48,6 oranıyla en yüksek bulunurken OSB konumunda ise % 2,7 oranında en düşük olarak belirlenmiştir (Bknz, EK1: Tablo 206).

İşletmelerin üretim sürecinde AR-GE hizmeti temin durumları incelendiğinde % 76,3'nün yararlanmadığı, % 7,9'nun iş yerlerindeki ARGE'den yararlandığı, %5,3'nün ise hem KOSGEB hem de diğer kaynaklardan yararlandığı, %2,6'sının ise Üniversite ve diğer kaynaklardan yararlandığı görülmüştür. Bu oran Diğer konumda olan işletmelerin % 47,4 oranıyla en yüksek bulunurken OSB konumunda ise % 2,6 oranında en düşük olarak belirlenmiştir (Bknz, EK1: Tablo 207).

İşletmelerin AB sanayi mevzuatında işletmelerin mamulleri için işaretleme kapsamı incelendiğinde % 30,6'sının Mamulü "CE" kapsamına girdiği, %22,2'sinin bu konuda fikri olmadığı, %16,7'sinin hem Mamulü için "CE" işaretini kullanmadığı hem de Mamulünün "CE" kapsamına girdiği olarak eşit oranda, %11,1'nin ise Mamulünün hiçbir kapsama girmediği, %2,8'nin de "CE" kapsamına girdiği fakat kullanmadığı görülmüştür. Bu oran Diğer konumda olan işletmelerin % 50 oranıyla en yüksek bulunurken OSB konumunda ise % 2,8 oranında en düşük olarak belirlenmiştir (Bknz, EK1: Tablo 208).

İşletmelerin 2012 yılında kullanmış olduğu arıtma tesisleri incelendiğinde % 71,1'inin arıtma ünitesi olmadığı, %7,9' oranında ise atık su arıtma ünitesi, katı atık arıtma ünitesi ve

böyle bir ünite olmama durumları eşit oranda, %5,3'nün de baca filtresinin olduğu görülmüştür. Bu oran diğer konumda olan işletmelerin % 47,4 oranıyla en yüksek bulunurken OSB konumunda ise % 2,6 oranında en düşük olarak belirlenmiştir (Bknz, EK1: Tablo 209).

İşletmelerin buldukları ortamdaki rakipleriyle birlikte kooperatif, kümelenme veya benzeri yapılanmaları oluşturma istekleri incelendiğinde % 76,3'nün katılmak istediği, %10,5'nin katılmayacağı ve %13,2'sinin ise kısmen katılma düşünceleri olduğu görülmüştür. Bu oran Diğer konumda olan işletmelerin % 47,4 oranıyla en yüksek bulunurken OSB konumunda ise % 2,6 oranında en düşük olarak belirlenmiştir (Bknz, EK1: Tablo 210).

İşletmelerin buldukları ortamdaki rakipleriyle birlikte kooperatif, kümelenme veya benzeri yapılanmaları oluşturma istekleri incelendiğinde % 76,3'nün katılmak istediği, %10,5'nin katılmayacağı ve %13,2'sinin ise kısmen katılma düşünceleri olduğu görülmüştür. Bu oran Diğer konumda olan işletmelerin % 47,4 oranıyla en yüksek bulunurken OSB konumunda ise % 2,6 oranında en düşük olarak belirlenmiştir (Bknz, EK1: Tablo 211).

İşletmelerin yurtiçi Batı Karadeniz Bölgesinin kalkınması ile ilgili olan resmi ve gayri resmi kurumlardan beklentilerinin gerçekleşme durumları incelendiğinde, %60,5'inin gerçekleşmediği, %31,6'sının kısmen, %5,3'ünün gerçekleştiği, %2,6'sının ise umduklarından fazla bir şekilde gerçekleştirildiğini belirttikleri görülmüştür. Bu oran diğer konumda olan işletmelerin % 47,4 oranıyla en yüksek bulunurken OSB konumunda ise % 2,6 oranında en düşük olarak belirlenmiştir (Bknz, EK1: Tablo 212).

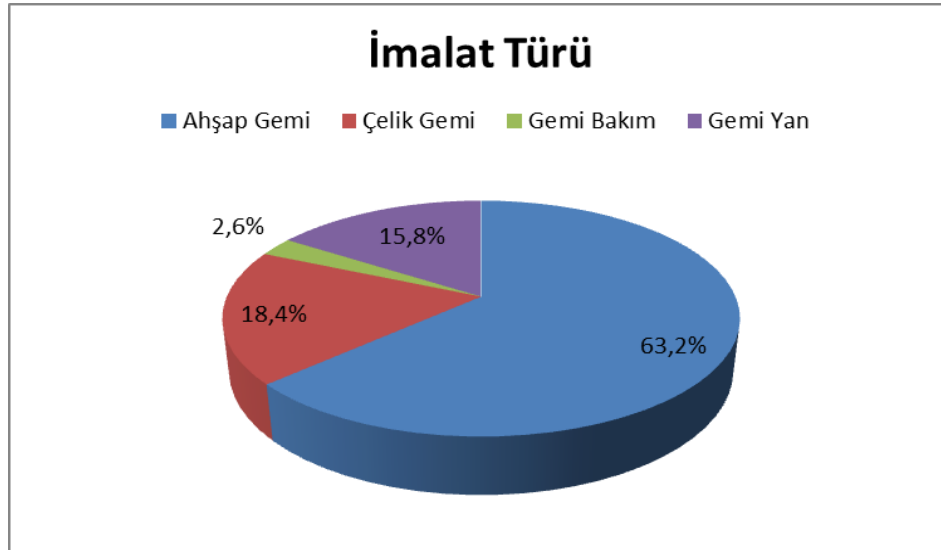
İşletmelerin ürünlerini satarken veya hammadde/girdi tedarik ederken e-ticaret yapma durumları incelendiğinde % 76,3'ünün e-ticaret yapmadığı, %15,8'inin e-ticaret yaptığı ve %7,9'unun da kısmen e-ticaret görülmüştür. Bu oran Diğer konumda olan işletmelerin % 47,4 oranıyla en yüksek bulunurken OSB konumunda ise % 2,6 oranında en düşük olarak belirlenmiştir (Bknz, EK1: Tablo 213).

Bölgede ankete katılan işletmelerin imalat türlerine göre yüzde (%) dağılımları Tablo 8.3'deki gibidir. Buna göre işletmelerin, %63,2'si ahşap gemi imalatı, %18,4'ü çelik gemi imalatı, %15,8'i gemi yan sanayi imalatı ve %2,6'sı gemi bakım ve onarım faaliyetlerini yürütmektedir.

**Tablo 8. 3.** İşletmelerin İmalat Türleri İle İlgili Frekans Değerleri

İmalat Türü		Frekans	Yüzde (%)	Geçerli Yüzde(%)	Kümülatif Yüzde(%)
Ahşap Gemi		24	63,2	63,2	63,2
Çelik Gemi		7	18,4	18,4	81,6
Gemi Bakım		1	2,6	2,6	84,2
Gemi Yan		6	15,8	15,8	100,0

İmalat türlerine göre işletmelerin yüzdeler dağılımlarının grafiksel gösterimi ise Şekil8.3'deki gibidir.



**Şekil 8. 3.** İşletmelerin İmalat Türleri Grafiği

Ayrıca yapılan anket çalışmasının değerlendirilmesi sonucunda, işletmelerin imalat türleri üzerinde etkisi önemli bulunan ( $p < 0.05$ ) faktörlerin ki kare analiz sonucunda değerlendirme sonuçlarını ise şu şekilde özetlemek mümkündür.

- İşletmelerin hukuki yapılarına göre imalat türleri incelendiğinde, %39,5 oranında “ferdi mülkiyet”, %2,6 oranında “adi ortaklık”, %18,4 oranında da anonim şirket ve diğer hukuki yapıda olduğu tespit edilmiştir. İmalat türlerine göre değerlendirildiğinde ise bu oranların oluşmasında en yüksek % 63,2 oranında ahşap gemi imalatı yapılırken en düşük imalatın ise %2,6 oranında da gemi bakım üretiminin önemli olduğu görülmüştür (Bknz, EK1: Tablo 156).

- Denizcilik sektöründe faal olma yıllarına göre incelendiğinde, % 77,8'inin 21 ve daha fazla yıldır %2,8'nin 0-5 yıl arası , %13,2'sinin 6-10 yıl, %5,6'sının da 11-15 yıldır sektörde yer aldığını görülmektedir. İmalat türlerine göre bakıldığında en yüksek %66,7 oranında ahşap gemi imalatı yapılırken en düşük imalat ise %2,8 oranında da gemi bakım üretimi olarak bulunmuştur (Bknz, EK1: Tablo 157).
- Denizcilik sektöründe bulunma nedenlerine göre incelendiğinde, büyük çoğunluğunun “aileden” olarak % 75,8 oranında belirtilirken, başka bir sektörden geçiş veya yatay yatırım ile kamu sektöründen teşvikle bulunmalarının ise eşit oranda olduğu % 6,1 tespit edilmiştir. İmalat türlerine göre bakıldığında en yüksek %69,7 oranında ahşap gemi imalatı yapılırken en düşük imalat ise % 3 oranında da gemi bakım üretimi olarak bulunmuştur (Bknz, EK1: Tablo 158).
- Başka sektörde faaliyet gösterme durumlarına göre incelendiğinde, %75'inin bulunmadığı %25'nin de başka sektörde faaliyet gösterdiği tespit edilmiştir. İmalat türlerine göre bakıldığında en yüksek %66,7 oranında ahşap gemi imalatı yapılırken en düşük imalat ise %2,8 oranında da gemi bakım üretimi olarak bulunmuştur (Bknz, EK1: Tablo 159).
- Üretilen ürünlerin durumlarına göre incelendiğinde, % 22,9'nun kuru yük gemisi, %2,9'nun kimyasal tanker ve konteyner , %31,4'ünün balıkçı gemisi ve yat, %8,6'sının da diğer üretim yaptığı tespit edilmiştir. İmalat türlerine göre bakıldığında en yüksek %68,6 oranında ahşap gemi imalatı yapılırken en düşük imalat ise %2,9 oranında da gemi bakım üretimi olarak bulunmuştur (Bknz, EK1: Tablo 160).
- Tam kapasite çalışmama nedenlerine göre incelendiğinde ise %43,2'nin mali yetersizlikten dolayı çalışmadığı,%35,1'nin de talep yetersizliğinden dolayı çalışmadığı en sık rastlanan nedenler olarak ortaya çıkmıştır. Ham madde yetersizliği ve işçilerle ilgili meselelerin ise görülme oranı %8,1 olarak eşit seviyede bulun muştur. İmalat türlerine göre bakıldığında en yüksek %64,9 oranında ahşap gemi imalatı yapılırken en düşük imalat ise %2,7 oranında da gemi bakım üretimi olarak bulunmuştur (Bknz, EK1: Tablo 161).
- Talep beklentilerine göre incelendiğinde ise talep beklentileri % 47,4 oranında Azalacak şeklinde belirtilirken, %2,6'sının da yurt içinde azalacağı yurtdışında ise artacağı yönünde bir beklentiye sahip olduğu görülmüştür. Ham madde yetersizliği ve işçilerle ilgili meselelerin ise görülme oranı %8,1 olarak eşit seviyede bulun muştur. İmalat türlerine göre bakıldığında



en yüksek % 63,2 oranında ahşap gemi imalatı yapılırken en düşük imalat ise %2, 6 oranında da gemi bakım üretimi olarak bulunmuştur (Bknz, EK1: Tablo 162).

- Diğer bölge ve ülkeler ile rekabet etmede yapılması gereken işlemlere göre incelendiğinde %31,6'sının devlet teşviki, %23,7'sinin maliyetlerin düşürülmesi için vergi ve sigorta oranlarının düşürülmesi gerektiği, %15,8'i Teknolojinin yenilenmesi gerektiği, %10,5'inin ulaşım maliyetlerinin düşürülmesi ve diğer işlemler yapılması gerektiğini, %5,3 'nün Üretim ölçeğinin artması ve % 2,6'sının ise esnek üretim yeteneğinin artmasının gerektiğini belirtmişlerdir. İmalat türlerine göre bakıldığında en yüksek % 63,2 oranında ahşap gemi imalatı yapılırken en düşük imalat ise %2, 6 oranında da gemi bakım üretimi olarak bulunmuştur (Bknz, EK1: Tablo 163).
- Tam istihdam kapasitelerine göre incelendiğinde %59,5 oranında 0 - 9 kişi aralığında değişirken, %21,6'sı 10 - 49 kişi aralığında, % 13,5'i, 50 - 259 kişi aralığında ve %5,4 'ü de 250 ve daha fazla kişiden oluşmaktadır. İmalat türlerine göre bakıldığında en yüksek % 64,9 oranında ahşap gemi imalatı yapılırken en düşük imalat ise % 2,7 oranında da gemi bakım üretimi olarak bulunmuştur (Bknz, EK1: Tablo 164).
- Eğitim seviyelerine göre incelendiğinde % 5,3'nün lisans ve lisansüstü, %47,4'nün lise, %42,1'inde lise mezunu olduğu görülmüştür. İmalat türlerine göre bakıldığında en yüksek % 63,2 oranında ahşap gemi imalatı yapılırken en düşük imalat ise % 2,6 oranında da gemi bakım üretimi olarak bulunmuştur (Bknz, EK1: Tablo 165).
- Çalışanların brüt ücret durumuna göre incelendiğinde, %76,3'nün asgari ücret -1000 aralığında , %23,7'sinin de 1001 - 2000 aralığında değiştiği görülmüştür. İmalat türlerine göre bakıldığında en yüksek % 63,2 oranın da ahşap gemi imalatı yapılırken en düşük imalat ise % 2,6 oranında da gemi bakım üretimi olarak bulunmuştur (Bknz, EK1: Tablo 166).
- İşletmelerin imalat türleri üretim miktar kriterlerine göre incelendiğinde, %34,2'sinin iç talep, %5,3'nün dış talep, %60,5'nin ise sipariş miktarına göre belirledikleri tespit edilmiştir. İmalat türlerine göre bakıldığında en yüksek % 63,2 oranın da ahşap gemi imalatı yapılırken en düşük imalat ise % 2,6 oranında da gemi bakım üretimi olarak bulunmuştur (Bknz, EK1: Tablo 167).
- Taşıma sistemlerine göre incelendiğinde, % 5,4'nün ihracat ve ithalat yapmadığı, %35,1'nin karayolu ve deniz yolu, %24,3'nün de kombine taşımacılık yaptığı görülmüştür. İmalat

türlerine göre bakıldığında en yüksek % 62,2 oranın da ahşap gemi imalatı yapılırken en düşük imalat ise % 2,7 oranında da gemi bakım üretimi olarak bulunmuştur (Bknz, EK1: Tablo 168).

- İşletmelerin imalat türleri makine teçhizat yapılarına göre incelendiğinde % 44,7'sinin 16 yaş ve üzerinde olduğu, % 31,6'sının 6-10 yaş aralığında, %15,8'inde 0-5 yaş aralığında, %7,9'unda da 11-15 yaş aralığında olduğu görülmüştür. İmalat türlerine göre bakıldığında en yüksek % 63,2 oranın da ahşap gemi imalatı yapılırken en düşük imalat ise % 2,6 oranında da gemi bakım üretimi olarak bulunmuştur (Bknz, EK1: Tablo 169).
- İşletmelerin imalat türleri makine teçhizat teknolojilerine göre incelendiğinde % 39,5'nin Mekanik, % 34,2'sinin yarı otomatik, %13,2'sinin otomatik, , %10,5'nin tüm teknolojileri içerdiği ve %2,6'sının CAD ve CAM teknolojisine sahip olduğu görülmüştür. İmalat türlerine göre bakıldığında en yüksek % 63,2 oranın da ahşap gemi imalatı yapılırken en düşük imalat ise % 2,6 oranında da gemi bakım üretimi olarak bulunmuştur (Bknz, EK1: Tablo 170).
- İşletmelerin imalat türleri mevcut makinaların temin durumlarına göre incelendiğinde, % 52,6'sının yerli, %2,6'sının yabancı ve % 44,7'sinin ise her ikisini içerdiği tespit edilmiştir. İmalat türlerine göre bakıldığında en yüksek % 63,2 oranın da ahşap gemi imalatı yapılırken en düşük imalat ise % 2,6 oranında da gemi bakım üretimi olarak bulunmuştur (Bknz, EK1: Tablo 171).
- İşletmelerin imalat türleri kalite kontrol ünitelerinin olma durumuna göre incelendiğinde %39,5'inde mevcut olduğu, %60,5'inde ise olmadığı görülmüştür. İmalat türlerine göre bakıldığında en yüksek % 63,2 oranın da ahşap gemi imalatı yapılırken en düşük imalat ise % 2,6 oranında da gemi bakım üretimi olarak bulunmuştur. (Bknz, EK1: Tablo 172).
- İşletmelerin imalat türleri kredi geri ödemelerinde yaşadıkları zorluk durumlarına göre incelendiğinde, % 39,1'nin fazla zorlandığı, %30,4'ünün çok fazla, %13'nün az ve %8,7'sinin de çok az ve normal seviyede zorlandığı görülmüştür. İmalat türlerine göre bakıldığında en yüksek % 43,5 oranın da ahşap gemi imalatı yapılırken en düşük imalat ise % 4,3 oranında da gemi bakım üretimi olarak bulunmuştur (Bknz, EK1: Tablo 173).
- İşletmelerin imalat türleri 2012 yılında kredi alma amacı durumuna göre incelendiğinde, %50'si işletme kredisi, %33,3'ü yatırım kredisi, %16,7'si de ihracat kredisi amacıyla aldığı görülmüştür. İmalat türlerine göre bakıldığında en yüksek % 50 oranın da ahşap gemi imalatı

yapılırken en düşük imalat ise % 16,7 oranında da çelik gemi üretimi olarak bulunmuştur (Bknz, EK1: Tablo 174).

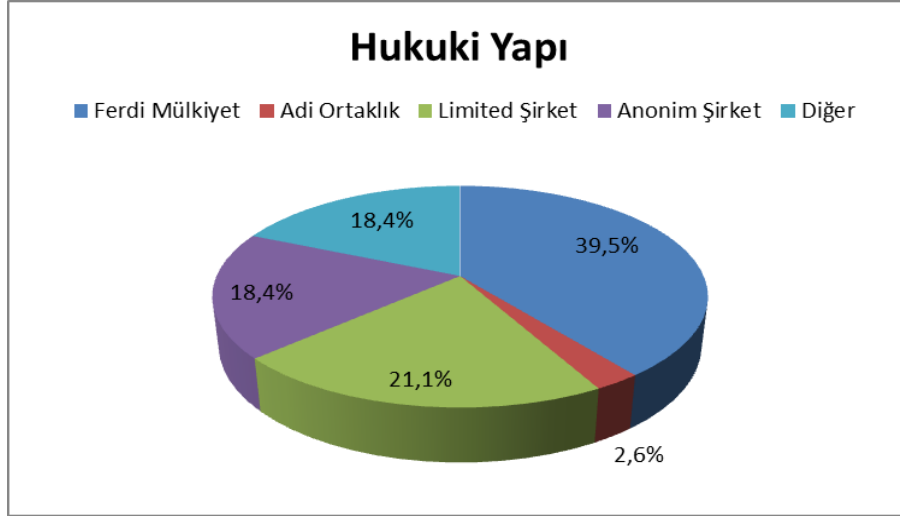
- İşletmelerin imalat türleri devlet teşviki alma durumlarına göre incelendiğinde % 86,8'nin almadığı, %13,2'sinin ise aldığı görülmüştür. İmalat türlerine göre bakıldığında en yüksek % 63,2 oranın da ahşap gemi imalatı yapılırken en düşük imalat ise % 2,6 oranında da gemi bakım üretimi olarak bulunmuştur (Bknz, EK1: Tablo 175).
- AB sanayi mevzuatında işletmelerin mamulleri için işaretleme kapsamına göre incelendiğinde % 30,6'sının mamulü "CE" kapsamına girdiği, %22,2'sinin bu konuda fikri olmadığı, %16,7'sinin hem mamul için "CE" işaretini kullanmadığı hem de mamulünün "CE" kapsamına girdiği olarak eşit oranda, %11,1'nin ise Mamulünün hiçbir kapsama girmediği, %2,8'nin de "CE" kapsamına girdiği fakat kullanmadığı görülmüştür. İmalat türlerine göre bakıldığında en yüksek % 66,7 oranın da ahşap gemi imalatı yapılırken en düşük imalat ise % 2,8 oranında da gemi bakım üretimi olarak bulunmuştur (Bknz, EK1: Tablo 176).
- İşletmelerin imalat türleri ISO 14000 Çevre Standartları serisi hakkındaki bilgi seviyelerine göre incelendiğinde % 50'sinin tam bilgi sahibi olmadığı, %18,4'ünün Kısmen, %13,2'sinin tam bilgi sahibi olduğu, %10,5'nin kısmen bilgi sahibi olmadığı ve %7,9'unun da kararsız olduğu görülmüştür. İmalat türlerine göre bakıldığında en yüksek % 63,2 oranın da ahşap gemi imalatı yapılırken en düşük imalat ise % 2,6 oranında da gemi bakım üretimi olarak bulunmuştur (Bknz, EK1: Tablo 177).
- İşletmelerin imalat türleri 2012 yılında kullanmış olduğu arıtma tesislerine göre incelendiğinde % 71,1'inin artıma ünitesi olmadığı, %7,9' oranında ise Atık su arıtma ünitesi, Katı atık arıtma ünitesi ve böyle bir ünite olmama durumları eşit oranda, %5,3'nün de baca filtresinin olduğu görülmüştür. İmalat türlerine göre bakıldığında en yüksek % 63,2 oranın da ahşap gemi imalatı yapılırken en düşük imalat ise % 2,6 oranında da gemi bakım üretimi olarak bulunmuştur (Bknz, EK1: Tablo 178).
- İşletmelerin imalat türleri buldukları ortamdaki rakipleriyle birlikte kooperatif, kümelenme veya benzeri yapılanmaları oluşturma isteklerine göre incelendiğinde % 76,3'nün katılmak istediği, %10,5'nin katılmayacağı ve %13,2'sinin ise kısmen katılma düşünceleri olduğu görülmüştür. İmalat türlerine göre bakıldığında en yüksek % 63,2 oranın da ahşap gemi imalatı yapılırken en düşük imalat ise % 2,6 oranında da gemi bakım üretimi olarak bulunmuştur (Bknz, EK1: Tablo 179).

- İşletmelerin imalat türleri hammadde temininde yaşanan güçlük durumuna göre incelendiğinde % 36,8'nin güçlük çektiği, %23,7'sinin çekmediği ve %39,5'nin de kısmen katılmayacağı ve %13,2'sinin ise kısmen güçlük çektiği görülmüştür. İmalat türlerine göre bakıldığında en yüksek % 63,2 oranın da ahşap gemi imalatı yapılırken en düşük imalat ise % 2,6 oranında da gemi bakım üretimi olarak bulunmuştur (Bknz, EK1: Tablo 180).
- İşletmelerin imalat türleri yeni yatırım yapmada ve arttırmada bölgede bulunan kamu kurum ve kuruluşlarından beklenen kolaylıklara göre incelendiğinde %44,7'sinin vergi kolaylığı, %10,5'nin arsa üretimi ve kolay tahsisi, %13,2'sinin güçlü altyapı ve kolaylık, %31,6'sında enerjide fiyat indirimi kolaylığı beklediği görülmüştür. İmalat türlerine göre bakıldığında en yüksek % 63,2 oranın da ahşap gemi imalatı yapılırken en düşük imalat ise % 2,6 oranında da gemi bakım üretimi olarak bulunmuştur (Bknz, EK1: Tablo 181).

İşletmelerin %39,5'i ferdi mülkiyet, %21,1'i limited şirketi, %18,4'ü anonim şirket ve diğer hukuki yapıya sahip iken, %2,6'sı adi ortaklık olarak kurulmuştur. Bu değişimin grafiksel olarak dağılımı ise Şekil8.4'deki gibi verilmiştir.

**Tablo 8. 4.** İşletmelerin Hukuki Yapıları İle İlgili Frekans Değerleri

<b>Hukuki Yapı</b>					
		<b>Frekans</b>	<b>Yüzde (%)</b>	<b>Geçerli Yüzde(%)</b>	<b>Kümülatif Yüzde(%)</b>
	<b>Ferdi Mülkiyet</b>	15	39,5	39,5	39,5
	<b>Adi Ortaklık</b>	1	2,6	2,6	42,1
	<b>Limited Şirket</b>	8	21,1	21,1	63,2
	<b>Anonim Şirket</b>	7	18,4	18,4	81,6
	<b>Diğer</b>	7	18,4	18,4	100,0
	<b>Toplam</b>	<b>38</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	



**Şekil 8. 4.** İşletmelerin Hukuki Yapıları Grafiği

Hukuki yapı üzerinde etkisi önemli bulunan ( $p < 0.05$ ) faktörlerin ki kare analiz sonucunda değerlendirme sonuçlarını ise şu şekilde özetlemek mümkündür.

- İşletmelerin sahip oldukları hukuki yapıları denizcilik sektöründe faal olma durumlarına göre incelendiğinde, %2,8'nin 0-5 yıl arası, %13,9'nun 6-10 yıl arası, %5,6'sının 11-15 yıl arası ve %77,8'inde 21 yıl ve daha fazla bu sektörde bulunduğu görülmüştür. Hukuki yapıya göre %41,7'sinin "ferdi mülkiyet" yapısına sahip işletmelerin en yüksek oranda olduğu görülürken, en düşük oranda da %2,8 oranı ile adi ortaklık hukuki yapısına sahip olan işletmelerin olduğu görülmüştür (Bknz, EK1: Tablo 134).
- İşletmelerin sahip oldukları hukuki yapılarının başka sektörde de faaliyet gösterme durumlarına göre incelendiğinde, %75'i başka sektörde faaliyet göstermezken %25'i ise başka sektörde faaliyet göstermektedir. Hukuki yapıya göre %41,7'sinin "ferdi mülkiyet" yapısına sahip işletmelerin en yüksek oranda olduğu görülürken, en düşük oranda da %2,8 oranı ile adi ortaklık hukuki yapısına sahip olan işletmelerin olduğu görülmüştür (Bknz, EK1: Tablo 135).

İşletmelerin sahip oldukları hukuki yapılarının üretilen gemicilik sektörü ürünlerinin durumlarına göre incelendiğinde, %22,9'unun kuru yük gemisi, %2,9'unun kimyasal tankerler ve Konteyner Gemisi, %31,4'ünün yat ve %8,6'sının da diğer ürünleri ürettiği görülmüştür. Hukuki yapıya göre %42,9'unun "ferdi mülkiyet" yapısına sahip işletmelerin en yüksek oranda olduğu görülürken, en düşük oranda da %2,9 oranı ile adi ortaklık hukuki yapısına sahip olan işletmelerin olduğu görülmüştür (Bknz, EK1: Tablo 136).

İşletmelerin sahip oldukları hukuki yapılarının tam kapasite çalışamama nedenlerine göre incelendiğinde, % 8,1'nin hammadde yetersizliğinden ve işçilerle ilgili olan meselelerden, %43,2'sinin mali imkansızlar, %35,1'nin talep yetersizliğinden ve %5,4'ünün de diğer nedenlerden dolayı çalışamadıkları görülmüştür. Hukuki yapıya göre %40,5'nin “ferdi mülkiyet” yapısına sahip işletmelerin en yüksek oranda olduğu görülürken, en düşük oranda da %2,7 oranı ile adi ortaklık hukuki yapısına sahip olan işletmelerin olduğu görülmüştür (Bknz, EK1: Tablo 137).

İşletmelerin sahip oldukları hukuki yapılarının girdi fiyatlarının dünya piyasalarına göre değerlendirilmesinde % 36,8'i yüksek, %39,5'i düşük ve %23,7'si de aynı olduğunu belirtmişlerdir. Hukuki yapıya göre %39,5'nin “ferdi mülkiyet” yapısına sahip işletmelerin en yüksek oranda olduğu görülürken, en düşük oranda da %2,6 oranı ile adi ortaklık hukuki yapısına sahip olan işletmelerin olduğu görülmüştür (Bknz, EK1: Tablo 138).

İşletmelerin sahip oldukları hukuki yapıları bölge ve ülkeler ile rekabet etmede yapılması gereken işlemlere göre incelendiğinde, %31,6'sının devlet teşviki, %23,7'sinin maliyetlerin düşürülmesi için vergi ve sigorta oranlarının düşürülmesi gerektiği, %15,8'i teknolojinin yenilenmesi gerektiği, %10,5'inin Ulaşım maliyetlerinin düşürülmesi ve diğer işlemler yapılması gerektiğini, %5,3 'nün Üretim ölçeğinin artması ve % 2,6'sının ise esnek üretim yeteneğinin artması durumunu tercih etmişlerdir. Hukuki yapıya göre %39,5'nin “ferdi mülkiyet” yapısına sahip işletmelerin en yüksek oranda olduğu görülürken, en düşük oranda da %2,6 oranı ile adi ortaklık hukuki yapısına sahip olan işletmelerin olduğu görülmüştür (Bknz, EK1: Tablo 139).

İşletmelerin sahip oldukları hukuki yapıları tam istihdam kapasitelerine göre incelendiğinde, , %59,5 oranında 0-9 kişi aralığında değişirken, %21,6'sı 10-49 kişi aralığında, % 13,5'i, 50-259 kişi aralığında ve %5,4 'ü de 250 ve daha fazla kişiden oluştuğu görülmüştür. Hukuki yapıya göre %40,5'nin “ferdi mülkiyet” yapısına sahip işletmelerin en yüksek oranda olduğu görülürken, en düşük oranda da %2,7 oranı ile adi ortaklık hukuki yapısına sahip olan işletmelerin olduğu tespit edilmiştir (Bknz, EK1: Tablo 140).

İşletmelerin sahip oldukları hukuki yapıları çalışanların eğitim seviyelerine göre incelendiğinde, % 5,3'nün lisansüstü ve lisans, % 47,4'nün lise, %42,1 oranında da ilköğretim eğitim seviyesine sahip çalışanlarının olduğu görülmüştür. Hukuki yapıya göre %39,5'nin “ferdi mülkiyet” yapısına sahip işletmelerin en yüksek oranda olduğu görülürken, en düşük oranda da

%2,6 oranı ile adi ortaklık hukuki yapısına sahip olan işletmelerin olduğu tespit edilmiştir (Bknz, EK1: Tablo 141).

İşletmelerin sahip oldukları hukuki yapıları taşıma kapasitelerine göre incelendiğinde, % 5,4'nün ithalat ve ihracat yapmadığı, % 35,1'inin karayolu ve denizyolunu %24,3'nün de kombine taşımacılık yaptığı görülmüştür. Hukuki yapıya göre %40,5'nin “ferdi mülkiyet” yapısına sahip işletmelerin en yüksek oranda olduğu görülürken, en düşük oranda da %2,7 oranı ile adi ortaklık hukuki yapısına sahip olan işletmelerin olduğu tespit edilmiştir (Bknz, EK1: Tablo 142).

İşletmelerin sahip oldukları hukuki yapıları makine teçhizat teknolojilerine göre incelendiğinde % 39,5'nin mekanik, % 34,2'sinin yarı otomatik, %13,2'sinin otomatik, , %10,5'nin tüm teknolojileri içerdiği ve %2,6'sının CAD ve CAM teknolojisine sahip olduğu görülmüştür. Hukuki yapıya göre %39,5'nin “ferdi mülkiyet” yapısına sahip işletmelerin en yüksek oranda olduğu görülürken, en düşük oranda da %2,6 oranı ile adi ortaklık hukuki yapısına sahip olan işletmelerin olduğu tespit edilmiştir (Bknz, EK1: Tablo 143).

İşletmelerin sahip oldukları hukuki yapıları kalite kontrol ünitelerinin mevcut olma durumlarına göre incelendiğinde, %60,5'inde olmadığı, %39,5'inde ise mevcut görülmüştür. Hukuki yapıya göre %39,5'nin “ferdi mülkiyet yapısına sahip işletmelerin en yüksek oranda olduğu görülürken, en düşük oranda da %2,6 oranı ile adi ortaklık hukuki yapısına sahip olan işletmelerin olduğu tespit edilmiştir (Bknz, EK1: Tablo 144).

İşletmelerin sahip oldukları hukuki yapılarının ilk yatırımlarındaki finansman kaynaklarına göre incelendiğinde% 5,3'ünün özel sektörden, %18,4'nün kamu bankası kredilerinden, %76,3'nün de kendi kaynaklarından sağladığı görülmüştür. Hukuki yapıya göre %39,5'nin “ferdi mülkiyet yapısına sahip işletmelerin en yüksek oranda olduğu görülürken, en düşük oranda da %2,6 oranı ile adi ortaklık hukuki yapısına sahip olan işletmelerin olduğu tespit edilmiştir (Bknz, EK1: Tablo 145).

İşletmelerin sahip oldukları hukuki yapıları kredi geri ödemelerindeki yaşadıkları zorluk durumlarına göre incelendiğinde % 39,1'nin fazla zorlandığı, %30,4'ünün çok fazla, %13'nün az ve %8,7'sinin de çok az ve normal seviyede zorlandığı görülmüştür. Hukuki yapıya göre % 26,1'nin “ferdi mülkiyet, limited şirket, anonim şirket” yapısına sahip işletmelerin eşit oranda yüksek olduğu görülürken, en düşük oranda da %4,3 oranı ile adi ortaklık hukuki yapısına sahip olan işletmelerin olduğu tespit edilmiştir (Bknz, EK1: Tablo 146).

İşletmelerin sahip oldukları hukuki yapıları teşvik durumundan yararlanamama nedenlerine göre incelendiğinde % 38,2'sinin bilgisi olmadığı, %20,6'sının aranan koşulları sağlamadığı, % 17,6'sının bürokratik işlemlerin fazla olduğundan, %5,9'unun koşulları yerine getirdiği halde teşvik alamadığı, %17,6 sını da diğer nedenlerden kaynaklandığı görülmüştür. Hukuki yapıya göre % 44,1'nin “ferdi mülkiyet” yapısıyla yüksek olduğu görülürken, en düşük oranda da %2,9 oranı ile adi ortaklık hukuki yapısına sahip olan işletmelerin olduğu tespit edilmiştir (Bknz, EK1: Tablo 147).

İşletmelerin sahip oldukları hukuki yapıları 2012 yılında kullanmış olduğu arıtma tesislerine göre incelendiğinde % 71,1'inin arıtma ünitesi olmadığı, %7,9' oranında ise atık su arıtma ünitesi, katı atık arıtma ünitesi ve böyle bir ünite olmama durumları eşit oranda, %5,3'nün de baca filtresinin olduğu görülmüştür. Hukuki yapıya göre % 39,5'nin “ferdi mülkiyet” yapısı en yüksek bulunurken en düşük oranda da %2,9 oranı ile adi ortaklık hukuki yapısına sahip olan işletmelerin olduğu bulunmuştur (Bknz, EK1: Tablo 148).

İşletmelerin sahip oldukları hukuki yapıları 2012 yılında faaliyet sonucunda ortaya çıkan atık ürünlerine göre incelendiğinde % 50'sinin katı, %7,9'unun sıvı, %5,3'nün gaz ve % 36,8'ininde hiçbir olduğu görülmüştür. Hukuki yapıya göre % 39,5'nin “ferdi mülkiyet” yapısı en yüksek bulunurken en düşük oranda da %2,6 oranı ile adi ortaklık hukuki yapısına sahip olan işletmelerin olduğu bulunmuştur (Bknz, EK1: Tablo 149).

İşletmelerin sahip oldukları hukuki yapıları bürokratik destek alma durumlarına göre incelendiğinde % 75,7'sinin almadığı, %21,6'sının kısmen, %2,7'sinin de destek aldığı görülmüştür. Hukuki yapıya göre % 37,8'nin “ferdi mülkiyet” yapısı en yüksek bulunurken en düşük oranda da % 2,7 oranı ile adi ortaklık hukuki yapısına sahip olan işletmelerin olduğu bulunmuştur (Bknz, EK1: Tablo 150).

İşletmelerin sahip oldukları hukuki yapıları yeni yatırım yaparken veya işletmelerde kapasite artırımında kamu kurum ve kuruluşlarından beklenen kolaylık durumlarına göre incelendiğinde % 44,7'sinin vergi kolaylığı, % 10,5'nin arsa üretimi ve kolay tahsisi, % 13,2'sinin güçlü altyapı kolaylıkları, %31,6'sının da enerjide fiyat indirimi beklediği görülmüştür. Hukuki yapıya göre % 39,5'nin “ferdi mülkiyet” yapısı en yüksek bulunurken en düşük oranda da % 2,6 oranı ile adi ortaklık hukuki yapısına sahip olan işletmelerin olduğu bulunmuştur. (Bknz, EK1: Tablo 151).

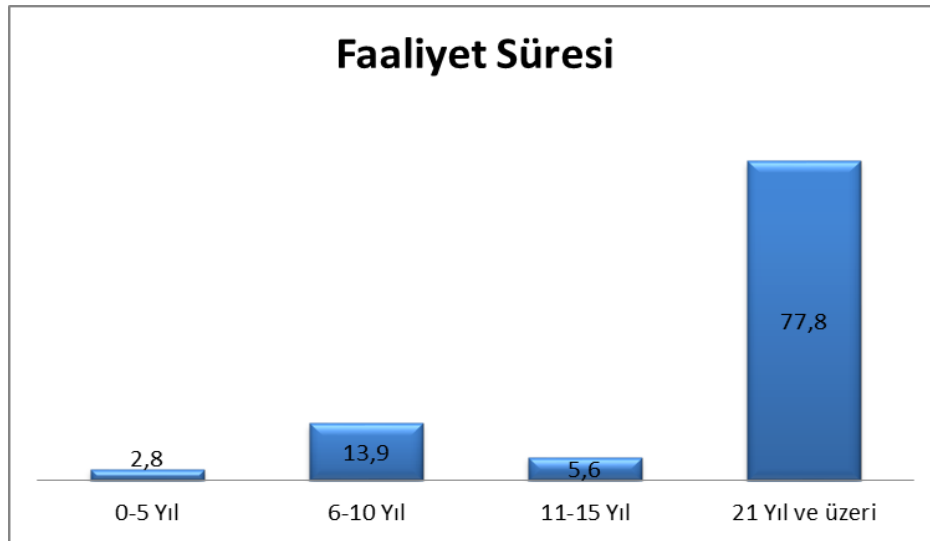


İşletmelerin sahip oldukları ortaklıkları özendirilme durumları incelendiğinde % 53,3'ünün özendirildiği, %44,7'sinde ise özendirilmediği görülmüştür. Hukuki yapıya göre % 39,5'nin "ferdi mülkiyet" yapısı en yüksek bulunurken en düşük oranda da % 2,6 oranı ile adi ortaklık hukuki yapısına sahip olan işletmelerin olduğu bulunmuştur (Bknz, EK1: Tablo 152).

İşletmelerin %77,8'i 21 yıldan daha uzun süredir faaliyet göstermektedir. İşletmelerin %13,9'u 6-10 yıl, %5,6'sı 11-15 yıl ve %2,8'i ise 0-5 yıldır faaliyet göstermekte olup bu oranlar Tablo8.5'deki gibidir. Oranlara ait grafiksel gösterim ise Şekil8.5'deki gibidir.

**Tablo 8. 5.** İşletmelerin Faaliyet Süreleri İle İlgili Frekans Değerleri

Faaliyet Yılı		Frekans	Yüzde (%)	Geçerli Yüzde(%)	Kümülatif Yüzde(%)
	<b>0-5 Yıl</b>	1	2,6	2,8	2,8
	<b>6-10 Yıl</b>	5	13,2	13,9	16,7
	<b>11-15 Yıl</b>	2	5,3	5,6	22,2
	<b>21 Yıl ve üzeri</b>	28	73,7	77,8	100,0
	<b>Toplam</b>	36	94,7	100,0	
	<b>Cevaplanmamış</b>	2	5,3		
<b>Toplam</b>		<b>38</b>	<b>100,0</b>		



**Şekil 8. 5.** İşletmelerin Faaliyet Süreleri Grafiği

İşletmelerin faaliyet süreleri üzerinde etkisi önemli bulunan( $p<0.05$ ) faktörlerin ki kare analiz sonucunda değerlendirme sonuçlarını ise şu şekilde özetlemek mümkündür.

İşletmelerin denizcilik sektöründe faal durumu ile bu sektörde bulunma nedenlerinin büyük çoğunluğu “aileden” olarak % 75 oranında belirtilirken, %6,3’nün başka bir sektörden geçiş veya yatay yatırım ile kamu sektöründen teşvikle bulunurken, % 6,1’nin ise daha önce başka sektörde çalışırken bu sektöre geçiş yaptığı görülmüştür. Bu oranın %75 ‘i 21 ve daha fazla yıl olarak en yüksek bulunurken, en düşük olarak da %3,1 oranında 0-5 yılı bulunmuştur (Bknz, EK1: Tablo 110).

İşletmelerin denizcilik sektöründe faal durumu ile başka sektör faaliyet durumu arasında % 77,1’nin başka sektörde faaliyet göstermediği, %22,9’nun ise gösterdiği görülmüştür. Bu oranın %77,1 ‘i 21 ve daha fazla yıl olarak en yüksek bulunurken, en düşük olarak da % 2,9 oranında 0-5 yılı olarak bulunmuştur (Bknz, EK1: Tablo 111).

İşletmelerin denizcilik sektöründe faal durumu diğer bölge ve ülkeler ile rekabet etmede işletmeler tarafından yapılması gereken işlemlere göre incelendiğinde % 33,3’ünün Devlet Teşviki, %22,2’sinin Maliyetlerin düşürülmesi için vergi ve sigorta oranlarının düşürülmesi gerektiği, %16,7’i teknolojinin yenilenmesi gerektiği, %8,3’ünün ulaşım maliyetlerinin düşürülmesi, %5,6 sının üretim ölçeğinin artması, %11,1’nin diğer ve % 2,6’sının ise esnek üretim yeteneğinin artması durumunu tercih ettikleri görülmüştür. Bu oranın %77,8 ‘i 21 ve daha fazla yıl olarak en yüksek bulunurken, en düşük olarak da % 2,8 oranında 0-5 yılı olarak bulunmuştur. (Bknz, EK1: Tablo 112).

İşletmelerin denizcilik sektöründe faal olma durumu istihdam kapasitesine göre incelendiğinde % 62,9 oranında 0-9 kişi aralığında değişirken, %22,9’u, 10-49 kişi aralığında, % 8,6’sı, 50-259 kişi aralığında ve %5,7 ‘si de 250 ve daha fazla kişiden oluşmaktadır. Bu oranın %77,1 ‘i 21 ve daha fazla yıl olarak en yüksek bulunurken, en düşük olarak da % 2,9 oranında 0-5 yılı olarak bulunmuştur (Bknz, EK1: Tablo 113).

İşletmelerin denizcilik sektöründe faal olma durumu ayrılan usta sayısına göre incelendiğinde % 29,4’ünün aynı bölgede aynı sektörde, %47,1’nin farklı bölgede aynı sektörde, %5,9’unun aynı bölgede sektör dışında, %2,9’nun ise kamu sektöründe ve işsiz olduğu görülmüştür. Bu oranın %76,5 ‘i 21 ve daha fazla yıl olarak en yüksek bulunurken, en düşük olarak da % 2,9 oranında 0-5 yılı olarak bulunmuştur (Bknz, EK1: Tablo 114).

İşletmelerin denizcilik sektöründe faal olma durumu taşıma sistemlerine göre incelendiğinde % 5,7'sinin İhracat ve ithalat yapmadığı, %31,4'ünün karayolu, %37,1'nin deniz yolu ve %25,7'sinin de kombine taşımacılık yaptığı görülmüştür. Bu oranın %80 'i 21 ve daha fazla yıl olarak en yüksek bulunurken, en düşük olarak da % 5,7 oranında 11-15 yıl olarak bulunmuştur (Bknz, EK1: Tablo 115).

İşletmelerin denizcilik sektöründe faal olma durumu müşterilerin onları tercih etme sebeplerine göre incelendiğinde % 8,3'nün fiyat politikalarından,%2,8'nin ürün çeşitliliğinden, %58,3'nün kaliteden, %13,9'unun teslim süresinden ve %16,7'sinin de diğer nedenlerden dolayı tercih ettikleri görülmüştür. Bu oranın % 77,8 'i 21 ve daha fazla yıl olarak en yüksek bulunurken, en düşük olarak da % 2,8 oranında 0-5 yıl olarak bulunmuştur (Bknz, EK1: Tablo 116).

İşletmelerin denizcilik sektöründe faal olma durumu makine teçhizat teknolojilerine göre incelendiğinde % 41,7'sinin Mekanik, % 30,6'sının yarı otomatik, %13,9'unun otomatik, % 2,8'nin CAD ve CAM ve %11,1'nin de hepsine sahip olduğu görülmüştür. Bu oranın % 77,8 'i 21 ve daha fazla yıl olarak en yüksek bulunurken, en düşük olarak da % 2,8 oranında 0-5 yıl olarak bulunmuştur (Bknz, EK1: Tablo 117).

İşletmelerin denizcilik sektöründe faal olma durumu ARGE temin durumuna göre incelendiğinde % 8,3'ünün kendi işyerindeki ARGE'den, %5,6'sının KOSGEB ve diğer, %80,6'sının ise yararlanmadığı görülmüştür. Bu oranın % 77,8 'i 21 ve daha fazla yıl olarak en yüksek bulunurken, en düşük olarak da % 2,8 oranında 0-5 yıl olarak bulunmuştur (Bknz, EK1: Tablo 118).

İşletmelerin denizcilik sektöründe faal olma durumu E-Devlet teşvik durumuna göre incelendiğinde % 13,9'unun evet cevabı, %86,1'nin ise hayır cevabı verdiği görülmüştür. Bu oranın % 77,8 'i 21 ve daha fazla yıl olarak en yüksek bulunurken, en düşük olarak da % 2,8 oranında 0-5 yıl olarak bulunmuştur (Bknz, EK1: Tablo 119).

İşletmelerin denizcilik sektöründe faal olma durumu AB teknolojisine göre incelendiğinde % 38,9'unun evet , %30,6'sının da hayır ve kısmen cevabı verdiği görülmüştür. Bu oranın % 77,8 'i 21 ve daha fazla yıl olarak en yüksek bulunurken, en düşük olarak da % 2,8 oranında 0-5 yıl olarak bulunmuştur (Bknz, EK1: Tablo 120).

İşletmelerin denizcilik sektöründe faal olma durumu 4077 sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun'un yürürlüğe girmesinden sonra, üretilen ürünlere ilişkin tüketiciden gelen şikâyetlere göre incelendiğinde % 2,9'unun azaldığı, % 40'ının bilgisi olmadığı, %31,4'ünün değişiklik olmadığı %25,7'sinin ise herhangi bir şikâyet almadığı görülmüştür. Bu oranın % 77,1 'i 21 ve daha fazla yıl olarak en yüksek bulunurken, en düşük olarak da % 2,9 oranında 0-5 yıl olarak bulunmuştur. (Bknz, EK1: Tablo 121).

İşletmelerin denizcilik sektöründe faal olma durumu alt yapı hizmetlerine göre incelendiğinde % 46,7'sinin enerji, %16,7'sinin karayolu, %6,7'sinin kanalizasyon, %3,3'ünün enerji kalitesi ve %26,7'sinin ise ulaşım faaliyetlerinin olumsuz olarak etkilediğini belirtmişlerdir. azaldığı, Bu oranın % 80 'i 21 ve daha fazla yıl olarak en yüksek bulunurken, en düşük olarak da % 3,3 oranında 0-5 yıl olarak bulunmuştur (Bknz, EK1: Tablo 122).

İşletmelerin denizcilik sektöründe faal olma durumu buldukları ortamdaki rakipleriyle birlikte kooperatif, kümelenme veya benzeri yapılanmalar oluşturulduğunda bu oluşumlara katılma durumlarına göre incelendiğinde % 80,6'sının katılacağı, %11,1'inin kısmen katılacağı ve % 8,3'ünde katılmayacağı görülmüştür. Bu oranın % 77,8 'i 21 ve daha fazla yıl olarak en yüksek bulunurken, en düşük olarak da % 2,8 oranında 0-5 yıl olarak bulunmuştur. (Bknz, EK1: Tablo 123).

İşletmelerin denizcilik sektöründe faal olma durumu bürokratik destek alma durumuna göre incelendiğinde % 74,3'ünün hayır, % 22,9'unun kısmen ve % 2,9'unun da hayır cevabı verdiği görülmüştür. Bu oranın % 77,1 'i 21 ve daha fazla yıl olarak en yüksek bulunurken, en düşük olarak da % 2,9 oranında 0-5 yıl olarak bulunmuştur (Bknz, EK1: Tablo 124).

İşletmelerin denizcilik sektöründe faal olma durumu kalkınma beklentileri durumuna göre incelendiğinde % 2,8'inin, umduğundan daha fazla gerçekleştiği ve gerçekleştiğini belirtirken, %30,6'sının kısmen ve %63,9'u da gerçekleşmediği doğrultusunda fikirlerini belirtmişlerdir. Bu oranın % 77,8 'i 21 ve daha fazla yıl olarak en yüksek bulunurken, en düşük olarak da % 2,8 oranında 0-5 yıl olarak bulunmuştur (Bknz, EK1: Tablo 125).

İşletmelerin denizcilik sektöründe faal olma durumu KOSGEB çalışmalarından yararlanmaya göre incelendiğinde % 2,8'inin nitelikli eleman istihdam desteğinden, % 2,8'inin alt yapı ve üst yapı proje desteğinden, %83,3'ünün hiçbirinden ve %11,1'ininde diğer çalışmalardan yararlandığı görülmüştür. Bu oranın % 77,8 'i 21 ve daha fazla yıl olarak en

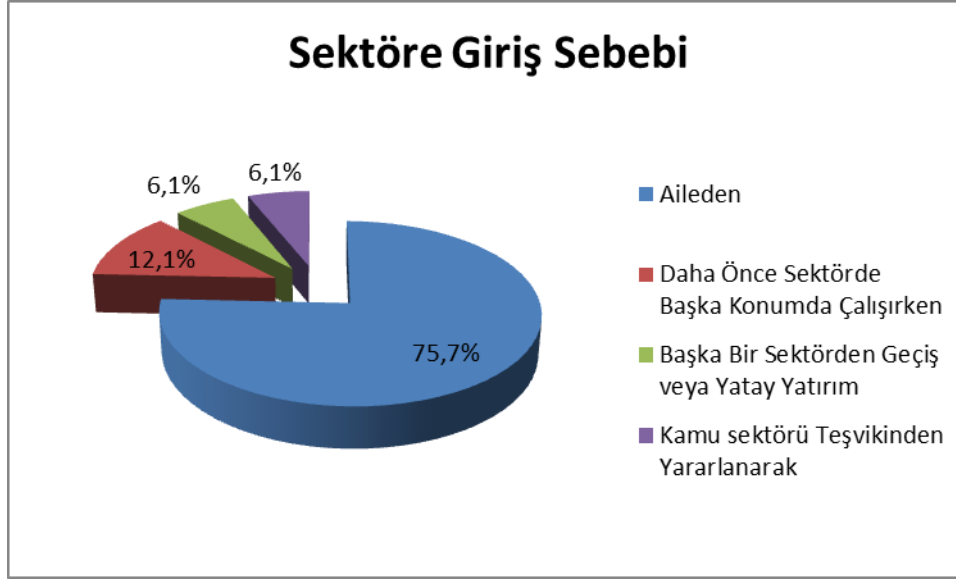
yüksek bulunurken, en düşük olarak da % 2,8 oranında 0-5 yıl olarak bulunmuştur (Bknz, EK1: Tablo 126).

İşletmelerin denizcilik sektöründe faal olma durumu işletme sahiplerinin görüş ve önerilerine göre incelendiğinde % 25'inin vergi yükünün ağır olduğunu, %11,1'inin sigorta yükünün ağır olduğunu, %16,7'sinin teşvik imkânından yararlanamadığını, %8,3'ünün bürokratik işlemlerden olumsuz etkilendiklerini, %5,6'sının aşırı ve bilinçsiz rekabet ortamının piyasaya olan olumsuz etkisi olduğunu, %11,1'i ulaşım sorununun maliyet ve üretimlerini olumsuz etkilediklerini belirtirken %22,2'si de diğer olarak görüşlerini belirtmişlerdir. Bu oranın % 77,8 'i 21 ve daha fazla yıl olarak en yüksek bulunurken, en düşük olarak da % 2,8 oranında 0-5 yıl olarak bulunmuştur (Bknz, EK1: Tablo 127).

İşletmelerin büyük bir kısmı (%75,8) sektöre giriş sebebi olarak aileden cevabını vermiştir. %12,1'i daha önce aynı sektörde başka konumda çalışırken, %6,1'i başka bir sektörden geçiş yaparak ya da kamu sektörü teşvikinden yararlanarak gemi inşa sektörüne girmiş olup bu oranlar Tablo8.6'daki gibidir. Oranlara ait grafiksel gösterim ise Şekil8.6'daki gibidir.

**Tablo 8. 6.** İşletmelerin Sektöre Giriş Sebepleri İle İlgili Frekans Değerleri

Sektöre Giriş Sebebi					
		Frekans	Yüzde (%)	Geçerli Yüzde(%)	Kümülatif Yüzde(%)
	<b>Aileden</b>	25	65,8	75,8	75,8
	<b>Daha Önce Sektörde Başka Konumda Çalışırken</b>	4	10,5	12,1	87,9
	<b>Başka Bir Sektörden Geçiş veya Yatay Yatırım</b>	2	5,3	6,1	93,9
	<b>Kamu sektörü Teşvikinden Yararlanarak</b>	2	5,3	6,1	100,0
	<b>Toplam</b>	33	86,8	100,0	
	<b>Cevaplanmamış</b>	5	13,2		
<b>Toplam</b>		<b>38</b>	<b>100,0</b>		



**Şekil 8. 6.** İşletmelerin Sektöre Giriş Sebepleri Grafiği

İşletmelerin sektöre giriş sebepleri üzerinde etkisi önemli bulunan ( $p < 0.05$ ) faktörlerin ki kare analiz sonucunda değerlendirme sonuçlarını ise şu şekilde özetlemek mümkündür.

İşletmelerin sektöre giriş nedenleri üretilen gemicilik sektörü ürünlerine göre incelendiğinde %18,8'inin kuru yük gemisi, %3,1'i kimyasal tanker ve konteynır, %34,4'ü balıkçı gemisi, %31,3'ü yat ve %9,4'ü de diğer ürünlerin üretimini yapmaktadır. Bu oran işletmelerin sektöre giriş nedenlerine göre değerlendirildiğinde ise % 75 oranının da aileden dolayı bu sektörde bulunan işletmelerin en yüksek oranda olduğu görülürken, % 6,3 oranıyla da başka sektörden geçiş yapan ve kamu sektörü teşvikinden yararlanarak bu sektörde bulunan işletmelerin en düşük orana sahip oldukları görülmüştür (Bknz, EK1: Tablo 217).

İşletmelerin sektöre giriş nedenleri tam kapasite çalışamama nedenlerine göre incelendiğinde, %48,5 'nin mali yetersizlikten dolayı çalışamadığı,%36,4'nün de talep yetersizliğinden,%9,1'nin işçilerle ilgili meselelerden, %6,1'nin de diğer nedenlerden ötürü çalışamadığı görülmüştür. Bu oran işletmelerin sektöre giriş nedenlerine göre değerlendirildiğinde ise % 75,8 oranının da aileden dolayı bu sektörde bulunan işletmelerin en yüksek oranda olduğu görülürken, % 6,1 oranıyla da başka sektörden geçiş yapan ve kamu sektörü teşvikinden yararlanarak bu sektörde bulunan işletmelerin en düşük orana sahip oldukları görülmüştür. (Bknz, EK1: Tablo 218).

İşletmelerin sektöre giriş nedenleri girdi fiyatlarının dünya piyasalarına göre değişimine ilişkin görüşleri incelendiğinde, %36,4'ü yüksek seviyede ,%42,4'ü düşük ve %21,2 oranında da

aynı seviyede olduğu değerlendirilmesini yapmışlardır. Bu oran işletmelerin sektöre giriş nedenlerine göre değerlendirildiğinde ise % 75,8 oranının da aileden dolayı bu sektörde bulunan işletmelerin en yüksek oranda olduğu görülürken, % 6,1 oranıyla da başka sektörden geçiş yapan ve kamu sektörü teşvikinden yararlanarak bu sektörde bulunan işletmelerin en düşük orana sahip oldukları görülmüştür. (Bknz, EK1: Tablo 219).

İşletmelerin sektöre giriş nedenleri tam istihdam kapasitelerine göre incelendiğinde, %62,5'nin 0-9 kişi, %25'nin 10 -49 aralığında, %6,3'ünün de 50 ve daha fazla kişi çalıştıran işletmeler olduğu görülmüştür. Bu oran işletmelerin sektöre giriş nedenlerine göre değerlendirildiğinde ise % 75 oranının da aileden dolayı bu sektörde bulunan işletmelerin en yüksek oranda olduğu görülürken % 6,3 oranıyla da başka sektörden geçiş yapan ve kamu sektörü teşvikinden yararlanarak bu sektörde bulunan işletmelerin en düşük orana sahip oldukları görülmüştür. (Bknz, EK1: Tablo 220).

İşletmelerin sektöre giriş nedenleri hizmet içi eğitim alma durumlarına göre incelendiğinde, %6,1'i KOSGEB ve diğer kamu kuruluşlarından, %9,1'i özel kuruluşlardan ve makine satın aldığı işletmelerden, %18,2'si kendi işyerleri tarafından yararlanırken %51,5'i inde ise uygulama yapılmadığı görülmüştür. Bu oran işletmelerin sektöre giriş nedenlerine göre değerlendirildiğinde ise % 75,8 oranının da aileden dolayı bu sektörde bulunan işletmelerin en yüksek oranda olduğu görülürken % 6,1oranıyla da başka sektörden geçiş yapan ve kamu sektörü teşvikinden yararlanarak bu sektörde bulunan işletmelerin en düşük orana sahip oldukları görülmüştür ( Bknz, EK1: Tablo 221).

İşletmelerin sektöre giriş nedenleri pazarlama birimlerinin var olma durumlarına göre incelendiğinde, %75,8'inde bulunmadığı, %24,2'sinde ise bulunduğu görülmüştür. Bu oran işletmelerin sektöre giriş nedenlerine göre değerlendirildiğinde ise % 75,8 oranının da aileden dolayı bu sektörde bulunan işletmelerin en yüksek oranda olduğu görülürken % 6,1oranıyla da başka sektörden geçiş yapan ve kamu sektörü teşvikinden yararlanarak bu sektörde bulunan işletmelerin en düşük orana sahip oldukları görülmüştür (Bknz, EK1: Tablo 222).

İşletmelerin sektöre giriş nedenleri, fiyat, arz, üretim, dağıtım miktarı gibi ekonomik değişkenleri belirleme esaslarına göre incelendiğinde, %60,6'sının piyasadaki firmalardan bağımsız olarak, %6,1'nin diğer firmalarla beraber, piyasa şartlarına göre ve dünya rakiplerinin durumuna göre, %12,1'nin diğer firmaların satış politikalarına göre, %9,1'nin ise diğer esaslara bağlı olarak belirledikleri görülmüştür. Bu oran işletmelerin sektöre giriş nedenlerine göre

değerlendirildiğinde ise % 75,8 oranının da aileden dolayı bu sektörde bulunan işletmelerin en yüksek oranda olduğu görülürken % 6,1oranıyla da başka sektörden geçiş yapan ve kamu sektörü teşvikinden yararlanarak bu sektörde bulunan işletmelerin en düşük orana sahip oldukları görülmüştür. (Bknz, EK1: Tablo 223).

İşletmelerin sektöre giriş nedenleri, müşterilerin kendilerini tercih etme nedenlerine göre incelendiğinde, %12,1'i fiyat politikalarından ötürü, %3'ü ürün çeşitliliğinden dolayı, %51,5'nin kalite bakımından, %15,2'sinin teslim süresinden, %18,2'sin ise diğer nedenlerden ötürü tercih edildiği görülmüştür. Bu oran işletmelerin sektöre giriş nedenlerine göre değerlendirildiğinde ise % 75,8 oranının da aileden dolayı bu sektörde bulunan işletmelerin en yüksek oranda olduğu görülürken % 6,1oranıyla da başka sektörden geçiş yapan ve kamu sektörü teşvikinden yararlanarak bu sektörde bulunan işletmelerin en düşük orana sahip oldukları görülmüştür (Bknz, EK1: Tablo 224).

İşletmelerin sektöre giriş nedenleri, ürün fiyatlarını belirlerken esas aldıkları kriterlere göre incelendiğinde, %63,6'sının maliyet kar'ı, %15,2'sinin iç piyasa fiyatlarını, %3'nün dış piyasa fiyatlarını, %18,2'sinin ise pazarlık sonunda ortaya çıkan fiyata göre belirledikleri görülmüştür. Bu oran işletmelerin sektöre giriş nedenlerine göre değerlendirildiğinde ise % 75,8 oranının da aileden dolayı bu sektörde bulunan işletmelerin en yüksek oranda olduğu görülürken % 6,1oranıyla da başka sektörden geçiş yapan ve kamu sektörü teşvikinden yararlanarak bu sektörde bulunan işletmelerin en düşük orana sahip oldukları görülmüştür. (Bknz, EK1: Tablo 225).

İşletmelerin sektöre giriş nedenleri, makine teçhizat teknolojilerine göre incelendiğinde % 42,4'nün Mekanik, % 33,3'nün yarı otomatik, %9,1'nin otomatik, , % 12,1'nin tüm teknolojileri içerdiği ve % 3'nün de CAD ve CAM teknolojisine sahip olduğu görülmüştür. Bu oran işletmelerin sektöre giriş nedenlerine göre değerlendirildiğinde ise % 75,8 oranının da aileden dolayı bu sektörde bulunan işletmelerin en yüksek oranda olduğu görülürken % 6,1oranıyla da başka sektörden geçiş yapan ve kamu sektörü teşvikinden yararlanarak bu sektörde bulunan işletmelerin en düşük orana sahip oldukları görülmüştür. (Bknz, EK1: Tablo 226).

İşletmelerin sektöre giriş nedenleri, Üretim sürecinde AR-GE hizmeti temin durumları incelendiğinde % 78,8'nin yararlanmadığı, % 9,1'nin iş yerlerindeki ARGE'den yararlandığı, % 3 ise hem üniversite v, % 6,1'nin ise Üniversite ve diğer kaynaklardan yararlandığı, %6,1'nin ise KOSGEB'den yararlandığı görülmüştür. Bu oran işletmelerin sektöre giriş nedenlerine göre değerlendirildiğinde ise % 75,8 oranının da aileden dolayı bu sektörde bulunan işletmelerin en



yüksek oranda olduğu görülürken % 6,1oraniyla da başka sektörden geçiş yapan ve kamu sektörü teşvikinden yararlanarak bu sektörde bulunan işletmelerin en düşük orana sahip oldukları görülmüştür (Bknz, EK1: Tablo 227).

İşletmelerin sektöre giriş nedenleri, Üniversitelerle işbirliği durumlarına göre incelendiğinde %66,7'sinin işbirliği içinde olmadığı, %33,3'nün de işbirliği içinde olduğu görülmüştür. Bu oran işletmelerin sektöre giriş nedenlerine göre değerlendirildiğinde ise % 75,8 oranın da aileden dolayı bu sektörde bulunan işletmelerin en yüksek oranda olduğu görülürken % 6,1oraniyla da başka sektörden geçiş yapan ve kamu sektörü teşvikinden yararlanarak bu sektörde bulunan işletmelerin en düşük orana sahip oldukları görülmüştür (Bknz, EK1: Tablo 228).

İşletmelerin sektöre giriş nedenleri, patent başvuru durumlarına göre incelendiğinde %78,8'nin başvurmadığı, %12,1'nin ürün patentli, %9,1'nin de marka tescili türünde başvuruda buldukları olduğu görülmüştür. Bu oran işletmelerin sektöre giriş nedenlerine göre değerlendirildiğinde ise % 75,8 oranın da aileden dolayı bu sektörde bulunan işletmelerin en yüksek oranda olduğu görülürken % 6,1oraniyla da başka sektörden geçiş yapan ve kamu sektörü teşvikinden yararlanarak bu sektörde bulunan işletmelerin en düşük orana sahip oldukları görülmüştür (Bknz, EK1: Tablo 229 ).

İşletmelerin sektöre giriş nedenleri, yabancı banka tercih nedenlerine göre incelendiğinde %97'sinin yabancı banka tercih etmediği, %3'nün de kredi alma işlemlerinin kolay olması nedeninden ötürü tercih ettiği görülmüştür. Bu oran işletmelerin sektöre giriş nedenlerine göre değerlendirildiğinde ise % 75,8 oranın da aileden dolayı bu sektörde bulunan işletmelerin en yüksek oranda olduğu görülürken % 6,1oraniyla da başka sektörden geçiş yapan ve kamu sektörü teşvikinden yararlanarak bu sektörde bulunan işletmelerin en düşük orana sahip oldukları görülmüştür (Bknz, EK1: Tablo 230 ).

İşletmelerin sektöre giriş nedenleri 2012 yılında faaliyet sonucu ortaya çıkan atık türlerine göre incelendiğinde % 51,5'nin katı, %3'nün sıvı ve gaz, %42,4'nü de hiçbiri olduğu görülmüştür. . Bu oran işletmelerin sektöre giriş nedenlerine göre değerlendirildiğinde ise % 75,8 oranın da aileden dolayı bu sektörde bulunan işletmelerin en yüksek oranda olduğu görülürken % 6,1oraniyla da başka sektörden geçiş yapan ve kamu sektörü teşvikinden yararlanarak bu sektörde bulunan işletmelerin en düşük orana sahip oldukları görülmüştür (Bknz, EK1: Tablo 231 ).

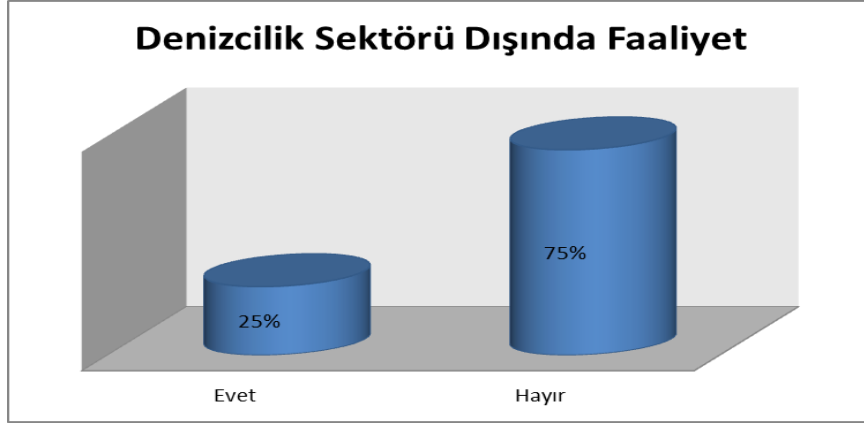
İşletmelerin sektöre giriş nedenleri alt yapı hizmetlerinden iktisadi faaliyetlerini olumsuz yönde etkileyen durumlara göre incelendiğinde %48,1'nin enerji, %14,8'i karayolu, %3,7'si kanalizasyon ve enerji kalitesi, %29,6'sının ise ulaşım faaliyetlerini olumsuz etkilediğini düşündükleri ortaya çıkmıştır. Bu oran işletmelerin sektöre giriş nedenlerine göre değerlendirildiğinde ise % 70,4 oranının da aileden dolayı bu sektörde bulunan işletmelerin en yüksek oranda olduğu görülürken % 7,4 oranıyla da başka sektörden geçiş yapan ve kamu sektörü teşvikinden yararlanarak bu sektörde bulunan işletmelerin en düşük orana sahip oldukları görülmüştür (Bknz, EK1: Tablo 232 ).

İşletmelerin sektöre giriş nedenleri ürünlerini satarken veya hammadde/girdi tedarik ederken e-ticaret yapma durumlarına göre incelendiğinde % 81,8'nin e-ticaret yapmadığı, %9,1'nin ise e-ticaret yaptığı ve kısmen e-ticaret yaptıkları görülmüştür. Bu oran işletmelerin sektöre giriş nedenlerine göre değerlendirildiğinde ise % 75,8 oranının da aileden dolayı bu sektörde bulunan işletmelerin en yüksek oranda olduğu görülürken % 6,1 oranıyla da başka sektörden geçiş yapan ve kamu sektörü teşvikinden yararlanarak bu sektörde bulunan işletmelerin en düşük orana sahip oldukları görülmüştür (Bknz, EK1: Tablo 233 ).

İşletmelerin %75'i başka bir sektörde faaliyet göstermemektedir. Buna karşın %25'i ise başka bir sektörde faaliyet göstermekte olup bu oranlar Tablo8.7'deki gibidir. Oranlara ait grafiksel gösterim ise Şekil8.7'deki gibidir.

**Tablo 8. 7.** İşletmelerin Denizcilik Sektör Dışındaki Faaliyetleri İle İlgili Frekans Değerleri

<b>Denizcilik Sektörü Dışında Faaliyet</b>					
		<b>Frekans</b>	<b>Yüzde (%)</b>	<b>Geçerli Yüzde(%)</b>	<b>Kümülatif Yüzde(%)</b>
	<b>Evet</b>	9	23,7	25,0	25,0
	<b>Hayır</b>	27	71,1	75,0	100,0
	<b>Toplam</b>	36	94,7	100,0	
	<b>Cevaplanmamış</b>	2	5,3		
<b>Toplam</b>		<b>38</b>	<b>100,0</b>		



**Şekil 8. 7.** İşletmelerin Denizcilik Sektör Dışındaki Faaliyetleri Grafiği

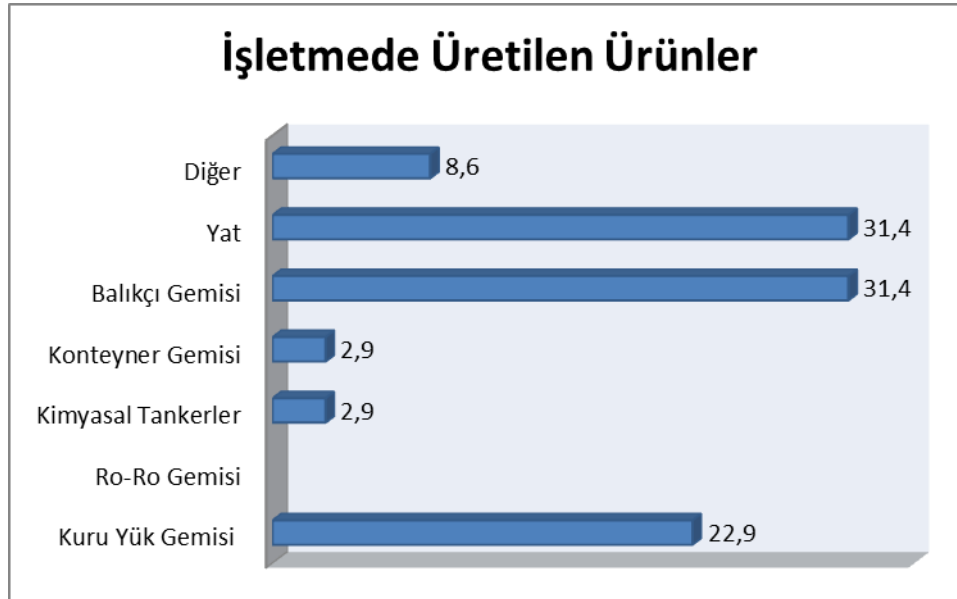
İşletmelerin Denizcilik sektörü dışında faaliyet gösterme durumu üzerinde etkisi önemli bulunan ( $p < 0.05$ ) faktörlerin ki kare analiz sonucunda değerlendirme sonuçlarını ise şu şekilde özetlemek mümkündür.

İşletmelerin Denizcilik sektörü dışında başka bir sektörde faaliyet durumu incelendiğinde, %75'nin bu alanın dışında herhangi bir faaliyet göstermediği yalnızca %25'nin alan dışı faaliyetinin de olduğunu söylemek mümkündür. Bartın ilinde denizcilik sektörü dışında başka sektörde herhangi bir faaliyet durumu görülmezken, Filyos ve Kilimli de ise tamamının başka sektörde de faaliyet gösterdiğini söylemek de tabloda yer alan sonuçlara göre söylemek mümkündür. Ereğli'de bulunan işletmelerin ise eşit oranda başka sektörlerde de %11,1 oranında yer aldığı görülmüştür (Bknz, EK1: Tablo 241 ).

İşletmelerin %31,4'ü balıkçı gemisi ve yat, %22,9'u ro-ro ve kuru yük gemisi, %2,9'u kimyasal tanker ve konteyner gemisi üretmektedir. %8,6'sı ise sektörde diğer ürünler üretmekte olup bu oranlar Tablo8.8'deki gibidir. Oranlara ait grafiksel gösterim ise Şekil8.8'deki gibidir.

**Tablo 8. 8.** İşletmelerde Üretilen Ürünlerle İle İlgili Frekans Değerleri

İşletmede Üretilen Ürünler					
		Frekans	Yüzde (%)	Geçerli Yüzde(%)	Kümülatif Yüzde(%)
	<b>Kuru Yük Gemisi</b>	8	21,1	22,9	22,9
	<b>Ro-Ro Gemisi</b>				
	<b>Kimyasal Tankerler</b>	1	2,6	2,9	25,7
	<b>Konteyner Gemisi</b>	1	2,6	2,9	28,6
	<b>Balıkçı Gemisi</b>	11	28,9	31,4	60,0
	<b>Yat</b>	11	28,9	31,4	91,4
	<b>Diğer</b>	3	7,9	8,6	100,0
	<b>Toplam</b>	35	92,1	100,0	
	<b>Cevaplanmamış</b>	3	7,9		
<b>Toplam</b>		<b>38</b>	<b>100,0</b>		

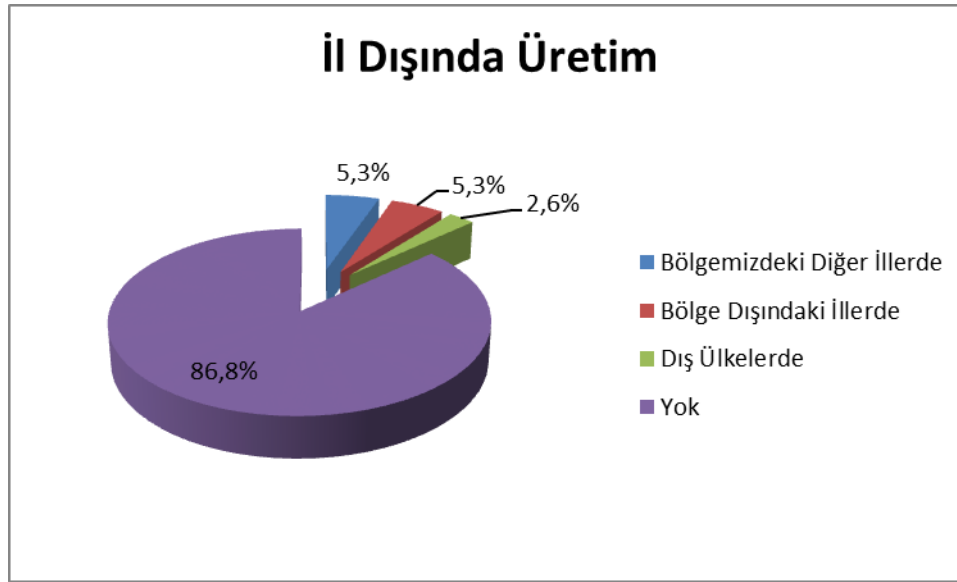


**Şekil 8. 8.** İşletmelerde Üretilen Ürünlerle Grafiği

İşletmelerin %86,8'i başka bir bölgede üretim gerçekleştirilmemektedir. %5,6'sı bölgedeki ve bölge dışındaki diğer illerde üretim faaliyeti gerçekleştirir iken, % 2,6'sı dış ülkelerde de üretim faaliyetlerini sürdürmekte olup bu oranlar Tablo8.9'daki gibidir. Oranlara ait grafiksel gösterim ise Şekil8.9'daki gibidir.

**Tablo 8. 9.** İşletmelerin İl Dışında Üretimleri İle İlgili Frekans Değerleri

İl Dışında Üretim					
		Frekans	Yüzde (%)	Geçerli Yüzde(%)	Kümülatif Yüzde(%)
	<b>Bölgemizdeki Diğer İllerde</b>	2	5,3	5,3	5,3
	<b>Bölge Dışındaki İllerde</b>	2	5,3	5,3	10,5
	<b>Dış Ülkelerde</b>	1	2,6	2,6	13,2
	<b>Yok</b>	33	86,8	86,8	100,0
	<b>Toplam</b>	<b>38</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	



**Şekil 8. 9.** İşletmelerin İl Dışında Üretimleri Grafiği

İşletmelerin il dışında üretim durumları üzerinde etkisi önemli bulunan ( $p < 0.05$ ) faktörlerin ki kare analiz sonucunda değerlendirme sonuçlarını ise şu şekilde özetlemek mümkündür.

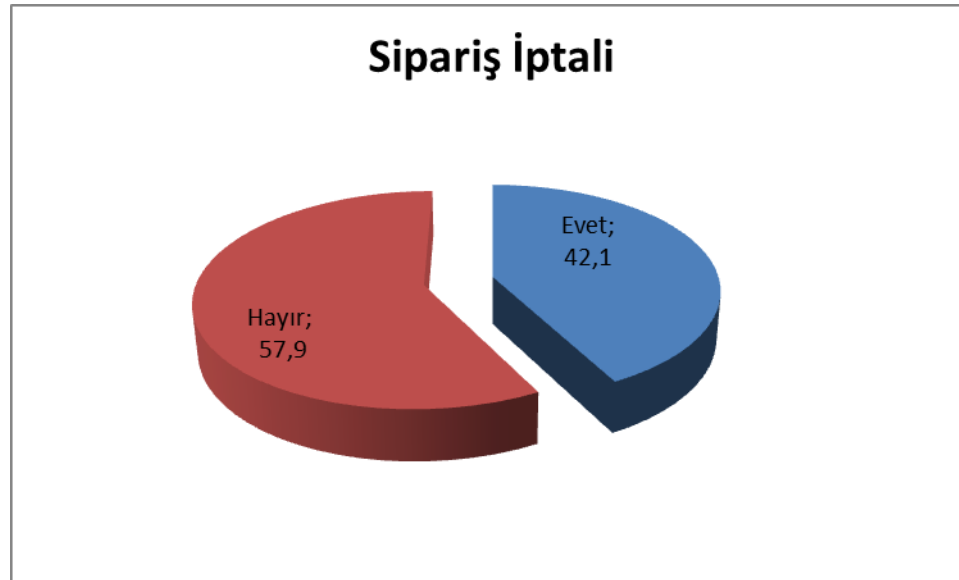
İşletmelerin bulunulan il dışında ya da bir başka ülkede üretim biriminin olma durumu incelendiğinde ise % 86,8'nin başka bir yerde üretimi birimi yok iken %5,3'ünün eşit miktarda bölge içi ve dışında olmak üzere üretim birimlerinin mevcut olduğu tespit edilmiştir. Bunun

yanısına düşük de olsa %2,6'sının da dış ülkelerde üretim birimleri mevcuttur. (Bknz, EK1: Tablo 242 ).

İşletmelerin 2008 yılından itibaren işletmelerin % 42,1'inin siparişi iptal olmuştur, %57,9'unun ise siparişi iptal olmamış olup bu oranlar Tablo8.10'daki gibidir. Oranlara ait grafiksel gösterim ise Şekil8.10'daki gibidir.

**Tablo 8. 10.** İşletmelerin Son Beş Yıldaki Sipariş İptalleri İle İlgili Frekans Değerleri

Sipariş İptali					
		Frekans	Yüzde (%)	Geçerli Yüzde(%)	Kümülatif Yüzde(%)
	<b>Evet</b>	16	42,1	42,1	42,1
	<b>Hayır</b>	22	57,9	57,9	100,0
	<b>Toplam</b>	<b>38</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	

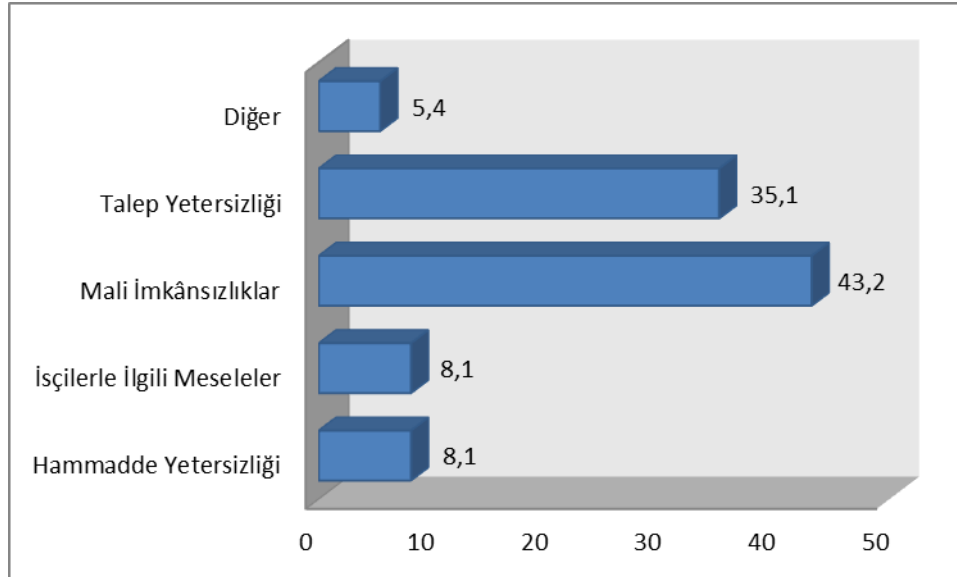


**Şekil 8. 10.** İşletmelerin Son Beş Yıldaki Sipariş İptalleri Grafiği

İşletmelerin %43,2'si tam kapasitede çalışamama nedeni olarak mali imkânsızlıkları göstermiştir. %35,1'i ise talep yetersizliğini tam kapasitede çalışamama nedeni olarak belirtmiştir. Bu cevapları %8,1 ile hammadde yetersizliği ve işçilerle ilgili meseleler takip etmiştir. İşletmelerin %5,4'ü ise diğer seçeneğini işaretlemiş olup bu oranlar Tablo8.11'deki gibidir. Oranlara ait grafiksel gösterim ise Şekil8.11'deki gibidir.

**Tablo 8. 11.** İşletmelerin Tam Kapasitede Çalışmama Nedenleri İle İlgili Frekans Değerleri

<b>Tam Kapasitede Çalışmama Nedenleri</b>					
		<b>Frekans</b>	<b>Yüzde (%)</b>	<b>Geçerli Yüzde(%)</b>	<b>Kümülatif Yüzde(%)</b>
	<b>Hammadde Yetersizliği</b>	3	7,9	8,1	8,1
	<b>İşçilerle İlgili Meseleler</b>	3	7,9	8,1	16,2
	<b>Mali İmkânsızlıklar</b>	16	42,1	43,2	59,5
	<b>Talep Yetersizliği</b>	13	34,2	35,1	94,6
	<b>Diğer</b>	2	5,3	5,4	100,0
	<b>Toplam</b>	37	97,4	100,0	
	<b>Cevaplanmamış</b>	<b>1</b>	<b>2,6</b>		
<b>Toplam</b>		<b>38</b>	<b>100,0</b>		



**Şekil 8. 11.** İşletmelerin Tam Kapasitede Çalışmama Nedenleri Grafiği

İşletmelerin tam kapasite çalışmama durumu üzerinde etkisi önemli bulunan ( $p < 0.05$ ) faktörlerin ki kare analiz sonucunda değerlendirme sonuçlarını ise şu şekilde özetlemek mümkündür.

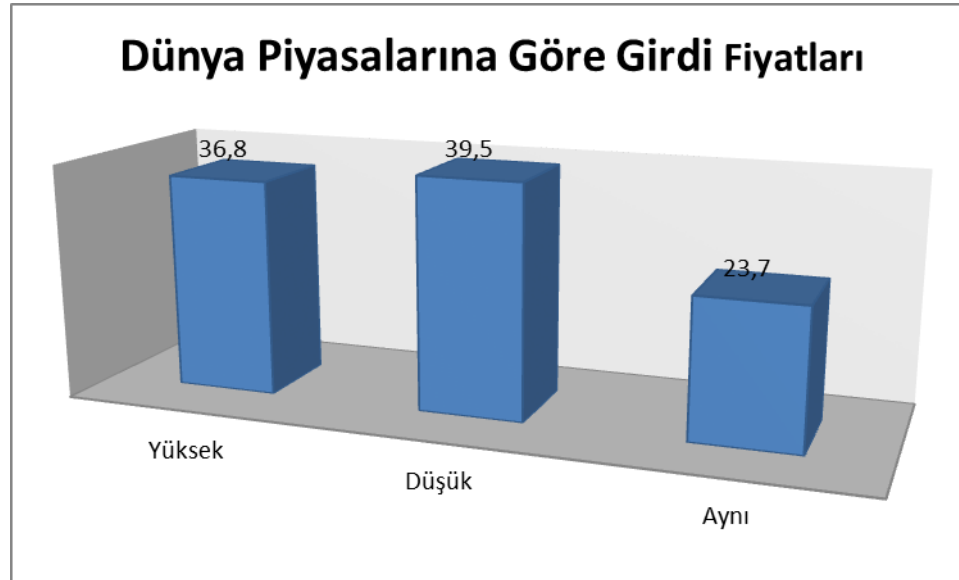
İşletmelerin tam kapasite çalışmama nedenleri incelendiğinde ise %43,2 'sinin mali yetersizlikten dolayı çalışmadığı, %35,1 'nin de talep yetersizliğinden dolayı çalışmadığı yüksek oranda ortaya çıkan nedenler olmuştur. Ham madde yetersizliği ve işçilerle ilgili meselelerin ise

görülme oranı %8,1 olarak eşit seviyede bulunmuştur. Bu nedenlerin %54,1'i Kurucaşile'de oldukça yoğun görülürken, Bartın ve Karabük illerinde bu sorunun yaşanma oranı da %10,8 olarak eşit miktarda görülmüştür. Sorunların en düşük yaşandığı il olarak da %2,7 oranı ile Filyos-Kilimli olarak bulunmuştur. (Bknz, EK1: Tablo 243 ).

Şirketlerin %36,8'i dünya piyasalarına göre girdi fiyatlarını yüksek bulur iken, %39,5' ise düşük bulmuştur. Girdi fiyatlarını dünya piyasaları ile aynı bulanların oranı %23,7 olup bu oranlar Tablo8.12'deki gibidir. Oranlara ait grafiksel gösterim ise Şekil8.12'deki gibidir.

**Tablo 8. 12.** Dünya Piyasalarına Göre Girdi Fiyatları İle İlgili Frekans Değerleri

Dünya Piyasalarına Göre Girdi Fiyatları					
		Frekans	Yüzde (%)	Geçerli Yüzde(%)	Kümülatif Yüzde(%)
	<b>Yüksek</b>	14	36,8	36,8	36,8
	<b>Düşük</b>	15	39,5	39,5	76,3
	<b>Aynı</b>	9	23,7	23,7	100,0
<b>Toplam</b>		<b>38</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	



**Şekil 8. 12.** Dünya Piyasalarına Göre Girdi Fiyatları Grafiği

İşletmelerin Dünya piyasalarına göre girdi fiyatları üzerinde etkisi önemli bulunan ( $p < 0.05$ ) faktörlerin ki kare analiz sonucunda değerlendirme sonuçlarını ise şu şekilde özetlemek mümkündür.



İşletmelerin girdi fiyatlarının dünya piyasalarına göre değişimi, %39,5 düşük seviyede bulunurken, %36,8'i yüksek ve %23,7 oranında da aynı seviyede eşit oranlarda bulunmuştur. Girdi fiyatlarının dünya piyasalarına göre değişiminde %52,6 oranı ile düşük bulunan işletmelerin Kurucaşile'de olduğu, %15,8'nin yüksek olarak Ereğli' de bulunan işletmelerde ve aynı olmadığı görülen işletmelerin ise Filyos Kilimli'de olduğu görülmüştür (Bknz, EK1: Tablo 244 ).

İşletmelerin Girdi fiyatlarının dünya piyasalarına göre durumlarına ilişkin görüşleri talep beklentilerine göre incelendiğinde % 26,3'nün artacak, %47,4'ünün azalacak, %13,2'si değişmeyecek, %2,6'sı yurt içinde artacağı yurtdışında ise azalacağı, %10,5'i de yurt dışında artacağı yurt içinde azalacağı yönünde bir görüş belirttikleri görülmüştür. Bu oranın %39,5'i girdi fiyatlarının dünya piyasalarındaki durumunun düşük olduğunu belirterek en yüksek orana, % 23,7'sinin de aynı görüşü belirterek en düşük oranda oldukları tespit edilmiştir. (Bknz, EK1: Tablo 131 ).

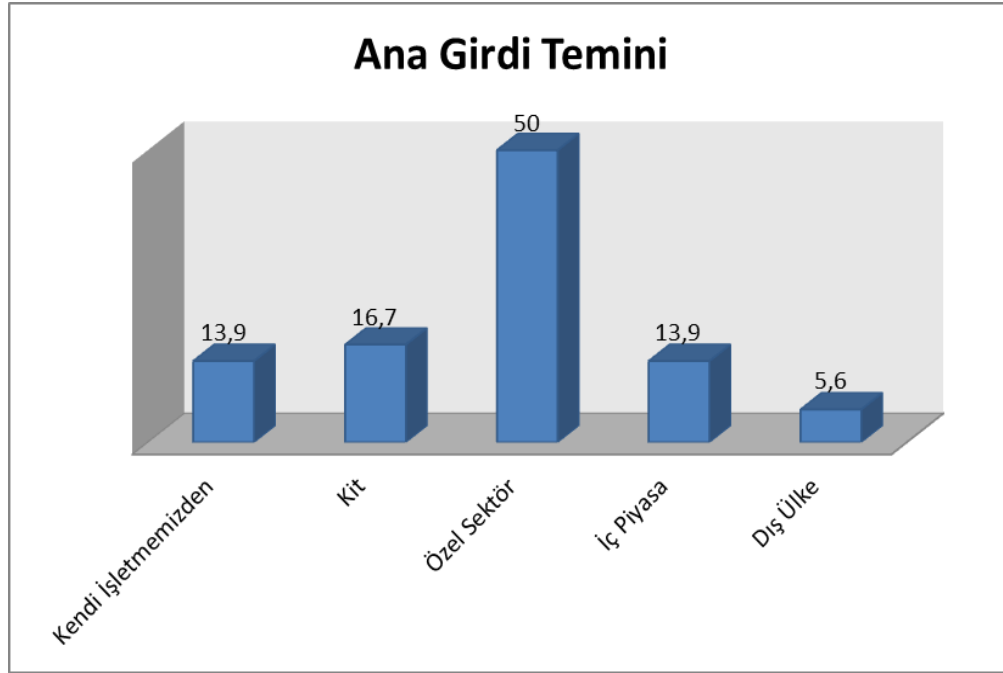
İşletmelerin Girdi fiyatlarının dünya piyasalarına göre durumlarına ilişkin görüşleri İstihdam kapasitelerine göre incelendiğinde % 59,5'inin 0-9 kapasiteli, % 21,6'sının 10-49 kapasiteli, %13,5'inin 50-249 kapasiteli ve %5,4'ünün de 250 ve üzerinde bir kapasiteli olduğu görülmüştür. Bu oranın %40,5'i girdi fiyatlarının dünya piyasalarındaki durumunun düşük olduğunu belirterek en yüksek orana, % 24,3'nün de aynı görüşü belirterek en düşük oranda oldukları tespit edilmiştir (Bknz, EK1: Tablo 132 ).

İşletmelerin Girdi fiyatlarının dünya piyasalarına göre durumlarına ilişkin görüşleri Kalite kontrol ünitelerinin mevcut olup olmasına göre incelendiğinde % 39,5'inde mevcut olduğu, % 60,5'inde ise mevcut olmadığı görülmüştür. Bu oranın %39,5'i girdi fiyatlarının dünya piyasalarındaki durumunun düşük olduğunu belirterek en yüksek orana, % 23,7'sinin de aynı görüşü belirterek en düşük oranda oldukları tespit edilmiştir (Bknz, EK1: Tablo 133 ).

İşletmelerin %50'si üretimde kullandığı ana girdiyi özel işletmelerden temin etmektedir. Şirketlerin %16,7'si KİT, %13,9'u kendi işletmemiz, %13,9'u iç piyasa ve %5,6'sı ise dış ülke cevabını vermiş olup bu oranlar Tablo8.13'deki gibidir. Oranlara ait grafiksel gösterim ise şekil 8.13'deki gibidir.

**Tablo 8. 13.** İşletmelerin Ana Girdi Temini İle İlgili Frekans Değerleri

<b>Ana Girdi Temini</b>					
		<b>Frekans</b>	<b>Yüzde (%)</b>	<b>Geçerli Yüzde(%)</b>	<b>Kümülatif Yüzde(%)</b>
	<b>Kendi İşletmemizden</b>	5	13,2	13,9	13,9
	<b>Kit</b>	6	15,8	16,7	30,6
	<b>Özel Sektör</b>	18	47,4	50,0	80,6
	<b>İç Piyasa</b>	5	13,2	13,9	94,4
	<b>Dış Ülke</b>	2	5,3	5,6	100,0
	<b>Toplam</b>	36	94,7	100,0	
	<b>Cevaplanmamış</b>	2	5,3		
<b>Toplam</b>		<b>38</b>	<b>100,0</b>		

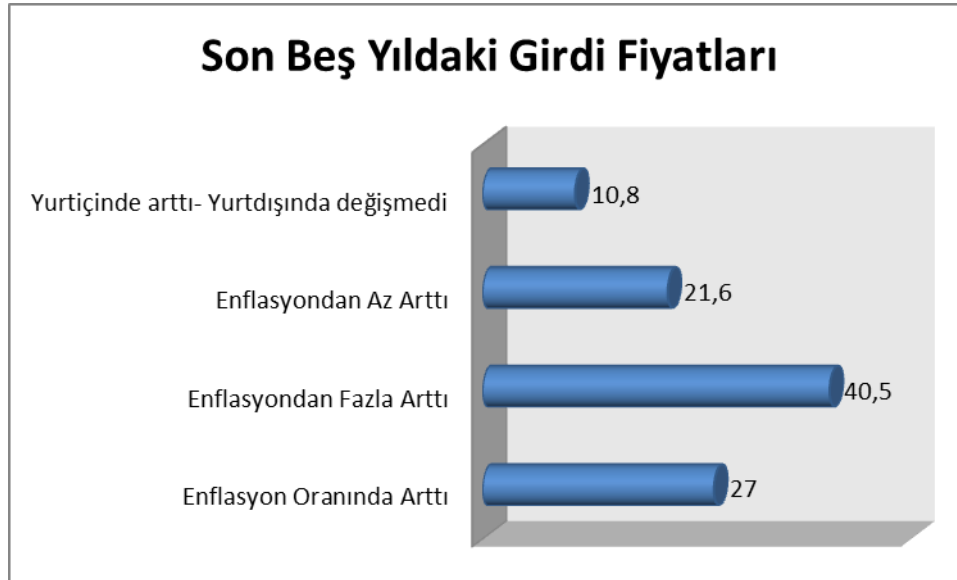


**Şekil 8. 13.** İşletmelerin Ana Girdi Temini Grafiği

İşletmelerin %40,5'i son beş yıldaki girdi fiyatlarının enflasyondan fazla arttığını belirtmiştir. %21,6'sı ise girdi fiyatlarının enflasyondan az arttığını; %27'si enflasyon oranında arttığını; %10,8'i ise yurtiçinde artıp yurtdışından değişmediğini belirtmiş olup bu oranlar Tablo 8.14'deki gibidir. Oranlara ait grafiksel gösterim ise Şekil8.14'deki gibidir.

**Tablo 8. 14.** İşletmelerin Son Beş Yıldaki Girdi Fiyatları İle İlgili Frekans Değerleri

Son Beş Yıldaki Girdi Fiyatları					
		Frekans	Yüzde (%)	Geçerli Yüzde(%)	Kümülatif Yüzde(%)
	Enflasyon Oranında Arttı	10	26,3	27,0	27,0
	Enflasyondan Fazla Arttı	15	39,5	40,5	67,6
	Enflasyondan Az Arttı	8	21,1	21,6	89,2
	Yurtiçinde arttı- Yurtdışında değişmedi	4	10,5	10,8	100,0
	<b>Toplam</b>	37	97,4	100,0	
	<b>Cevaplanmamış</b>	1	2,6		



**Şekil 8. 14.** İşletmelerin Son Beş Yıldaki Girdi Fiyatları Grafiği

İşletmelerin son beş yıldaki girdi fiyatları durumu üzerinde etkisi önemli bulunan( $p < 0.05$ ) faktörlerin ki kare analiz sonucunda değerlendirme sonuçlarını ise şu şekilde özetlemek mümkündür.

İşletmelerin son beş yılda girdi fiyatlarının değişim durumları ile son beş yılda ürününüzün fiyatlarındaki değişim incelendiğinde, %8,6'sı enflasyon oranında arttığını, %11,4'ü enflasyondan fazla arttığını, %45,7'si enflasyondan az arttığını, %5,7'si yurt içinde artarken

yurtdışında azaldığını ve %28,6'sı da geçmiş yıllardaki fiyatların altına düştüğünü belirttikleri görülmüştür. Bu oranın, %40'ı girdi fiyatlarının enflasyondan fazla arttığını düşünen işletmeler yüksek oranda oluştururken, %8,6'sını da yurt içinde arttığını yurtdışında değişmediğini düşünen en düşük orandaki işletmeler olmuştur (Bknz, EK1: Tablo 234 ).

İşletmelerin Son beş yılda girdi fiyatlarının değişim durumları taşıma sistemlerine göre incelendiğinde, % 5,6'sının ithalat-ihracat yapmadığını %36,1'nin karayolunu, %33,3'ünün denizyolunu ve %25'inin de kombine bir taşımacılık tercih ettiği görülmüştür. Bu oranın, % 38,9'u girdi fiyatlarının enflasyondan fazla arttığını düşünen işletmeler yüksek oranda oluştururken, %11,1'inin de yurt içinde arttığını yurtdışında değişmediğini düşünen en düşük orandaki işletmeler olmuştur (Bknz, EK1: Tablo 235 ).

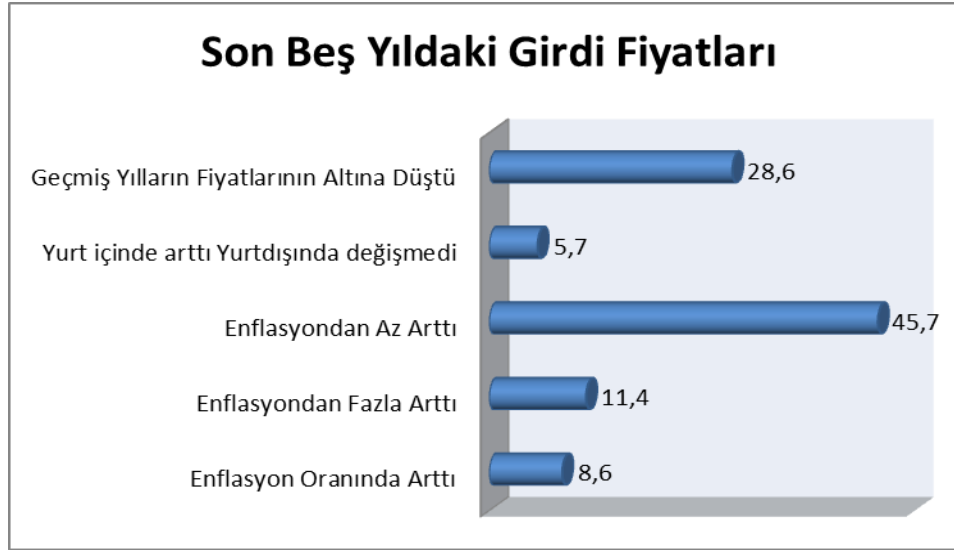
İşletmelerin son beş yılda girdi fiyatlarının değişim durumları gerçekleşen/ gerçekleştirilmesi düşünülen yabancı sermaye bağlantısının taşıdığı ülke menşesine göre incelendiğinde, % 35,1'nin Avrupa Birliği, %5,4'ünün AB dışındaki Avrupa ülkeleri, %8,1'nin Asya/Pasifik, %2,7'sinin diğer ve %40,5'in de herhangi bir menşe taşımadığı görülmüştür. Bu oranın, % 40,5'i girdi fiyatlarının enflasyondan fazla arttığını düşünen işletmeler yüksek oranda oluştururken, %10,8'inin de yurt içinde arttığını yurtdışında değişmediğini düşünen en düşük orandaki işletmeler olmuştur (Bknz, EK1: Tablo 236 ).

İşletmelerin son beş yılda girdi fiyatlarının değişim durumları AB teknolojilerine göre incelendiğinde, % 37,8'nin bu teknolojiyi izlediği, % 32,4'ünün kısmen ve %29,7'sininde izlemediği görülmüştür. Bu oranın, % 40,5'i girdi fiyatlarının enflasyondan fazla arttığını düşünen işletmeler yüksek oranda oluştururken, %10,8'inin de yurt içinde arttığını yurtdışında değişmediğini düşünen en düşük orandaki işletmeler olmuştur (Bknz, EK1: Tablo 237 ).

İşletmelerin %45,7'si son beş yıldaki ürün fiyatlarının enflasyondan az arttığını belirtmiştir. %11,4'ü ise ürün fiyatlarının enflasyondan fazla arttığını; %28,6'sı geçmiş yılların fiyatlarının altına düştüğünü; %8,6'sı enflasyon oranında arttığını; %5,7's, ise yurtiçinde artıp yurtdışında değişmediğini belirtmiş olup bu oranlar Tablo8.15'deki gibidir. Oranlara ait grafiksel gösterim ise Şekil8.15'deki gibidir.

**Tablo 8. 15.** İşletmelerin Son Beş Yıldaki Ürün Fiyatları İle İlgili Frekans Değerleri

Son Beş Yıldaki Ürün Fiyatları					
		Frekans	Yüzde (%)	Geçerli Yüzde(%)	Kümülatif Yüzde(%)
	Enflasyon Oranında Arttı	3	7,9	8,6	8,6
	Enflasyondan Fazla Arttı	4	10,5	11,4	20,0
	Enflasyondan Az Arttı	16	42,1	45,7	65,7
	Yurt içinde arttı Yurtdışında değişmedi	2	5,3	5,7	71,4
	Geçmiş Yılların Fiyatlarının Altına Düştü	10	26,3	28,6	100,0
	<b>Toplam</b>	<b>35</b>	<b>92,1</b>	<b>100,0</b>	
	Cevaplanmamış	3	7,9		
<b>Toplam</b>		<b>38</b>	<b>100,0</b>		

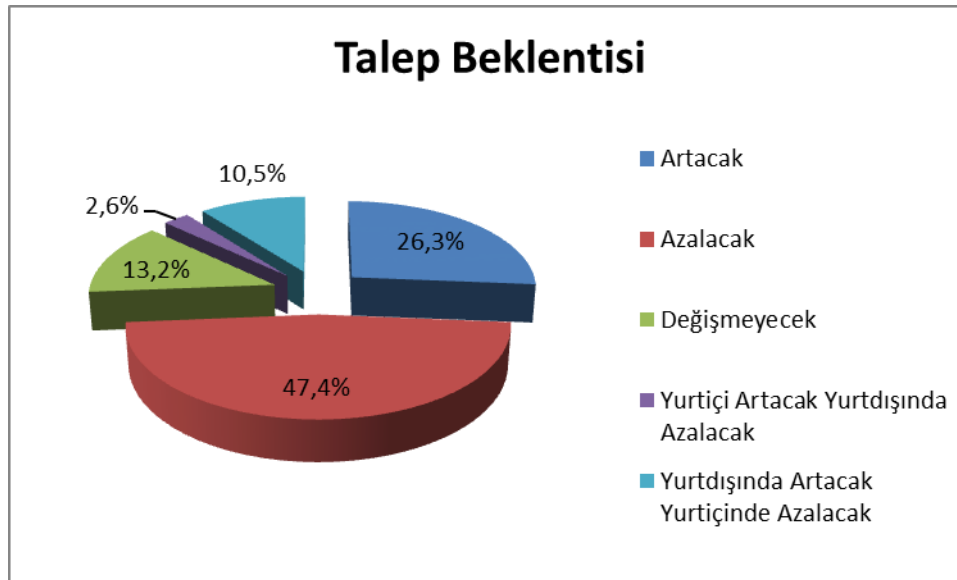


**Şekil 8. 15.** İşletmelerin Son Beş Yıldaki Ürün Fiyatları Grafiği

İşletmelerin %47,4'ü talep beklentilerinde bir azalış olacağını ifade etmişlerdir. %26,3'ü azalacağını; %13,2's, değişmeyeceğini; %10,5'i yurtdışında artacağını, yurtiçinde azalacağını ve %2,6'sı ise yurtiçinde artarken yurtdışında azalacağını belirtmiş olup bu oranlar Tablo8.16'daki gibidir. Oranlara ait grafiksel gösterim ise Şekil8.16'daki gibidir.

**Tablo 8. 16.** İşletmelerin Talep Beklentisi İle İlgili Frekans Değerleri

<b>Talep Beklentisi</b>					
		<b>Frekans</b>	<b>Yüzde (%)</b>	<b>Geçerli Yüzde(%)</b>	<b>Kümülatif Yüzde(%)</b>
	<b>Artacak</b>	10	26,3	26,3	26,3
	<b>Azalacak</b>	18	47,4	47,4	73,7
	<b>Değişmeyecek</b>	5	13,2	13,2	86,8
	<b>Yurtiçi Artacak Yurtdışında Azalacak</b>	1	2,6	2,6	89,5
	<b>Yurtdışında Artacak Yurtiçinde Azalacak</b>	4	10,5	10,5	100,0
	<b>Toplam</b>	<b>38</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	



**Şekil 8. 16.** İşletmelerin Talep Beklentisi Grafiği

İşletmelerin talep beklentisi durumu üzerinde etkisi önemli bulunan ( $p < 0.05$ ) faktörlerin ki kare analiz sonucunda değerlendirme sonuçlarını ise şu şekilde özetlemek mümkündür.

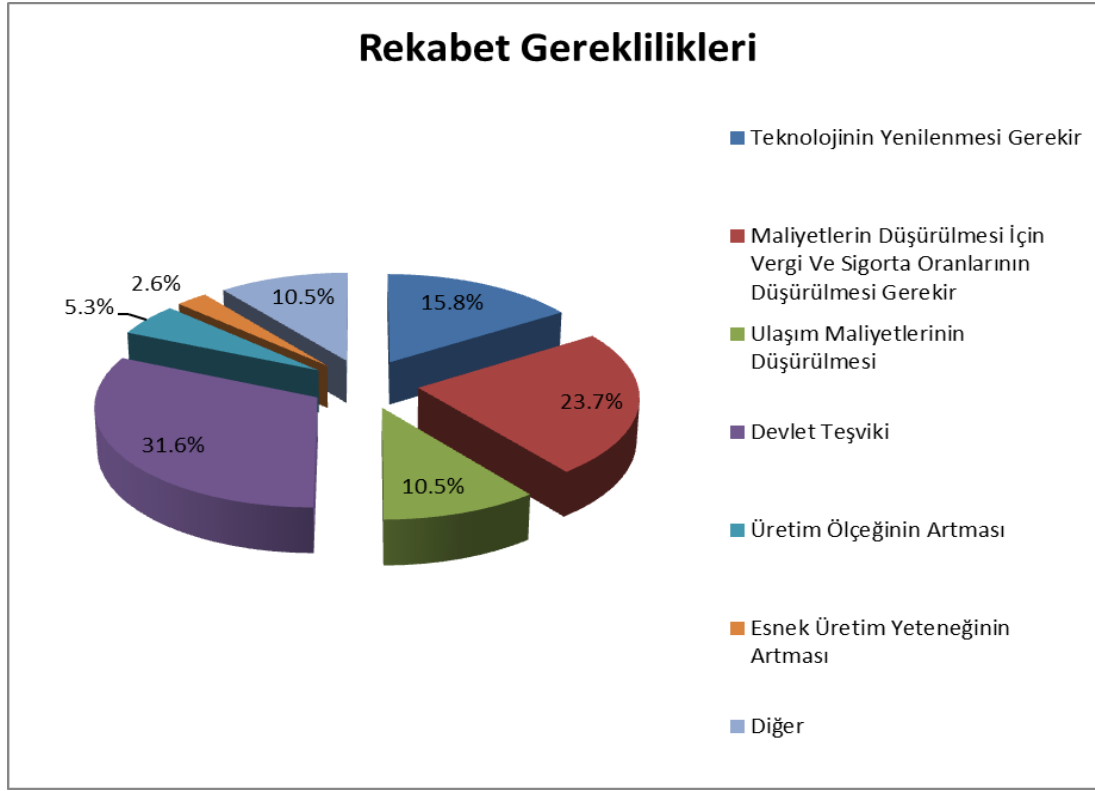
İşletmeler talep beklentilerini % 47,4 oranında azalacak şekilde belirtirken, %2,6'sının da yurt içinde azalacağı yurtdışında ise artacağı yönünde bir beklentiye sahip olduğu görülmüştür. Kurucuları ile de bulunan işletme sahiplerinin, %52,6'sının azalacak yönündeki görüşü

en fazla görülen bir beklenti iken Ereğli ve Filyos-Karabük’de yer alan işletmelerin bu yöndeki beklenti oranları da eşit oranda % 2,6 olarak tespit edilmiştir (Bknz, EK1: Tablo 245 ).

İşletmenizin diğer bölge ve ülkeler ile rekabet edebilmesi için işletmelerin %31,6’sı devlet teşviki; %23,7’si maliyetlerin düşürülmesi için vergi ve sigorta oranlarının düşürülmesi gerekir; %15,8’i teknolojinin yenilenmesi gerekir; %10,5’i ulaşım maliyetlerinin düşürülmesi; %5,3’ü üretim ölçeğinin artması; %2,6’sı esnek üretim yeteneğinin artması cevabını verir iken; %10,5’i diğer cevabını vermişlerdir. Bu oranlar Tablo8.17’deki gibidir. Oranlara ait grafiksel gösterim ise Şekil8.17’deki gibidir.

**Tablo 8. 17.** İşletmelere Göre Rekabet İçin Gerekli Olan Faaliyet İle İlgili Frekans Değerleri

<b>Rekabet Gereklilikleri</b>				
	<b>Frekans</b>	<b>Yüzde (%)</b>	<b>Geçerli Yüzde(%)</b>	<b>Kümülatif Yüzde(%)</b>
<b>Teknolojinin Yenilenmesi Gerekir</b>	6	15,8	15,8	15,8
<b>Maliyetlerin Düşürülmesi İçin Vergi ve Sigorta Oranlarının Düşürülmesi Gerekir</b>	9	23,7	23,7	39,5
<b>Ulaşım Maliyetlerinin Düşürülmesi</b>	4	10,5	10,5	50,0
<b>Devlet Teşviki</b>	12	31,6	31,6	81,6
<b>Üretim Ölçeğinin Artması</b>	2	5,3	5,3	86,8
<b>Esnek Üretim Yeteneğinin Artması</b>	1	2,6	2,6	89,5
<b>Diğer</b>	4	10,5	10,5	100,0
<b>Toplam</b>	<b>38</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	



**Şekil 8. 17.** İşletmelere Göre Rekabet İçin Gerekli Olan Faaliyet Grafiği

İşletmelerin rekabet için gerekli buldukları faaliyetler üzerinde etkisi önemli bulunan ( $p < 0.05$ ) faktörlerin ki kare analiz sonucunda değerlendirme sonuçlarını ise şu şekilde özetlemek mümkündür.

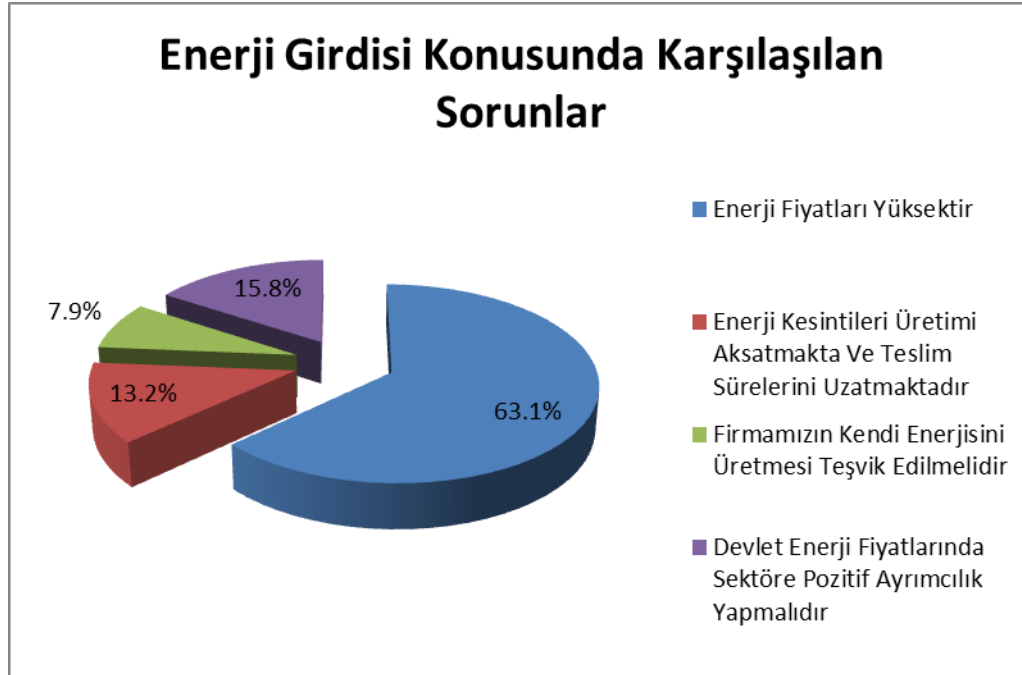
Diğer bölge ve ülkeler ile rekabet etmede işletmeler tarafından yapılması gereken işlemler sıralandığında, %31,6'sının devlet teşviki, %23,7'sinin maliyetlerin düşürülmesi için vergi ve sigorta oranlarının düşürülmesi gerektiği, %15,8'i teknolojinin yenilenmesi gerektiği, %10,5'inin ulaşım maliyetlerinin düşürülmesi ve diğer işlemler yapılması gerektiğini, %5,3 'nün üretim ölçeğinin artması ve % 2,6'sının ise esnek üretim yeteneğinin artmasının gerektiğini belirtmişlerdir (Bknz, EK1: Tablo 246 ).

İşletmelerin %63,2'si enerji fiyatlarının yüksek olduğunu; %15,8'i devlet enerji fiyatlarında sektöre pozitif ayrımcılık yapmalıdır; %13,2'si enerji kesintileri üretimi aksatmakta ve teslim sürelerini uzatmaktadır; %7,9'u firmamızın kendi enerjisini üretmesi teşvik edilmelidir cevabını vermiş olup bu oranlar Tablo8.18'deki gibidir. Oranlara ait grafiksel gösterim ise Şekil 8.18'deki gibidir.



**Tablo 8. 18.** Enerji Girdisi Konusunda Karşılaşılan Sorunlar İle İlgili Frekans Değerleri

Enerji Girdisi Konusunda Karşılaşılan Sorunlar					
		Frekans	Yüzde (%)	Geçerli Yüzde(%)	Kümülatif Yüzde(%)
	Enerji Fiyatları Yüksek	24	63,2	63,2	63,2
	Enerji Kesintileri Üretimi Aksatmakta ve Teslim Sürelerini Uzatmaktadır	5	13,2	13,2	76,3
	Firmamızın Kendi Enerjisini Üretmesi Teşvik Edilmelidir	3	7,9	7,9	84,2
	Devlet Enerji Fiyatlarında Sektöre Pozitif Ayrımcılık Yapmalıdır	6	15,8	15,8	100,0
	<b>Toplam</b>	<b>38</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	

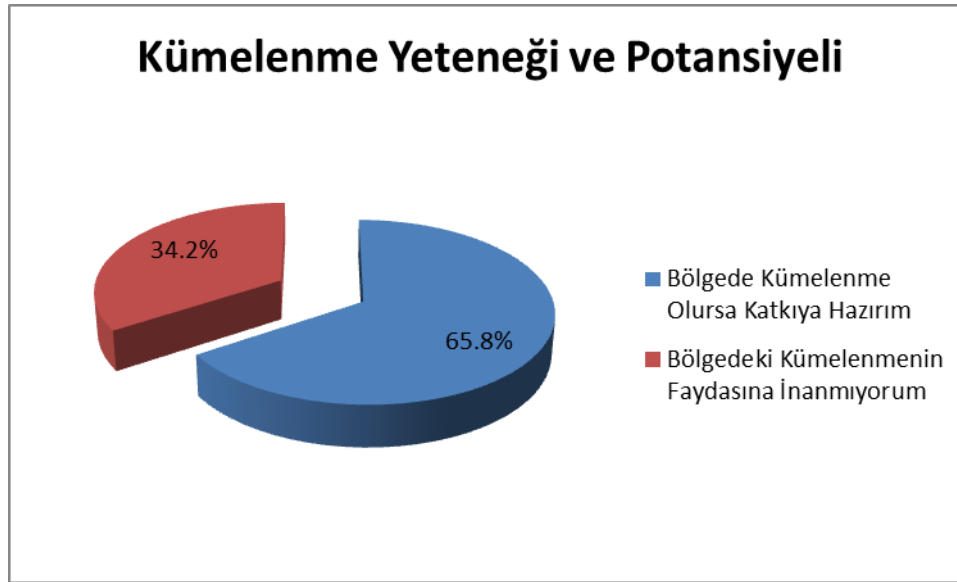


**Şekil 8. 18.** Enerji Girdisi Konusunda Karşılaşılan Sorunlar Grafiği

İşletmelerin %65,8'i bölgede kümelenme olursa katkıya hazırım; %34,2'si bölgedeki kümelenmenin faydasına inanmıyorum cevabını vermiş olup bu oranlar Tablo8.19'daki gibidir. Oranlara ait grafiksel gösterim ise Şekil8.19'daki gibidir.

**Tablo 8. 19.** Kümelenme Yeteneği ve Potansiyeli İle İlgili Frekans Değerleri

<b>Kümelenme Yeteneği ve Potansiyeli</b>					
		<b>Frekans</b>	<b>Yüzde (%)</b>	<b>Geçerli Yüzde(%)</b>	<b>Kümülatif Yüzde(%)</b>
	<b>Bölgede Kümelenme Olursa Katkıya Hazırım</b>	25	65,8	65,8	65,8
	<b>Bölgedeki Kümelenmenin Faydasına İnanmıyorum</b>	13	34,2	34,2	100,0
	<b>Toplam</b>	<b>38</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	



**Şekil 8. 19.** Kümelenme Yeteneği ve Potansiyeli Grafiği

İşletmelerin Kümelenme Yeteneği ve Potansiyeli durumları üzerinde etkisi önemli bulunan ( $p < 0.05$ ) faktörlerin ki kare analiz sonucunda değerlendirme sonuçlarını ise şu şekilde özetlemek mümkündür.

İşletmelerin Kümelenme yeteneği ve potansiyeli hakkındaki düşünceleri talep beklentilerine göre incelendiğinde %26,3'nün artacak, %47,4'ünün azalacak, %13,2'sinin değişmeyecek, %2,6'sının yurt içinde artacak yurt dışında azalacağı, %10,5'inin ise yurt dışında

artacağı yurt içinde azalacağı görülmüştür. Bu oranın % 65,8 'i bölgede kümelenme olduğunda katılmaya hazırken, %34,2'sinin de bölgede oluşacak kümelenmenin faydasına inanmayan işletmelerden oluşmaktadır. (Bknz, EK1: Tablo 214).

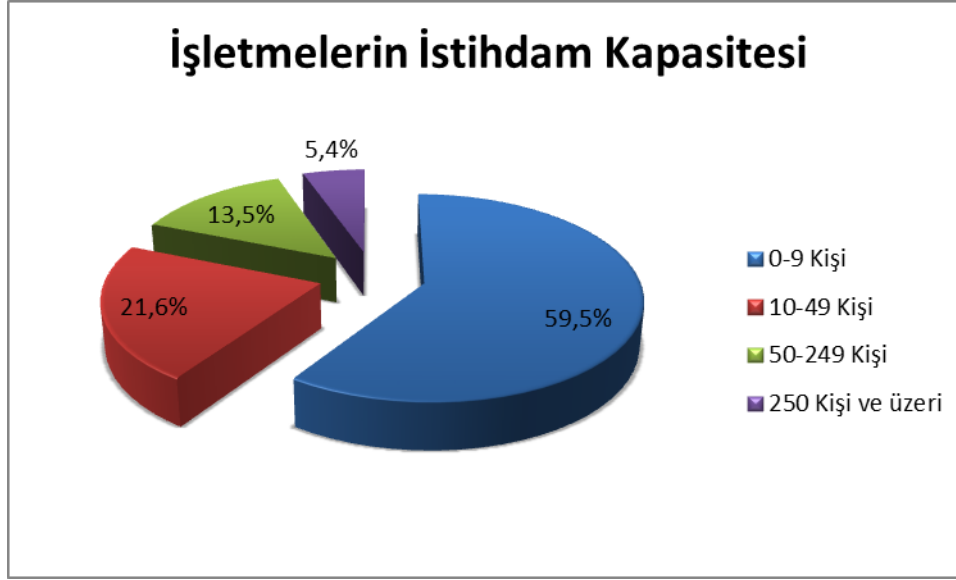
İşletmelerin Kümelenme yeteneği ve potansiyeli hakkındaki düşünceleri istihdam kapasitesine göre incelendiğinde % 59,5'inin 0-9 kişi kapasitede, %21,6'sının 10-49 kişi kapasiteli, %13,5'inin 50-259 kişi kapasiteli ve %5,4'ünün de 250 kişi ve üzerinde çalışan kapasitesine sahip olduğu görülmüştür. Bu oranın % 67,6 'sı bölgede kümelenme olduğunda katılmaya hazırken, %32,4'ünde bölgede oluşacak kümelenmenin faydasına inanmayan işletmelerden oluşmaktadır. (Bknz, EK1: Tablo 215).

İşletmelerin kümelenme yeteneği ve potansiyeli hakkındaki düşünceleri bürokratik destek alma durumlarına göre incelendiğinde % 75,7'sinin destek alamadığı, %21,6'sının kısmen ve %2,7'sinin de devlet desteği aldıkları görülmüştür. Bu oranın % 64,9 'u bölgede kümelenme olduğunda katılmaya hazırken, %35,1'ünde bölgede oluşacak kümelenmenin faydasına inanmayan işletmelerden oluşmaktadır (Bknz, EK1: Tablo 216).

İşletmelerin %59,5'inde 0-9 kişi; %21,6'sında 10-49 kişi; %13,5'inde 50-249 kişi; %5,4'ünde ise 250 kişiden fazla personel istihdam edilmekte olup bu oranlar Tablo8.20'deki gibidir. Oranlara ait grafiksel gösterim ise Şekil8.20'deki gibidir

**Tablo 8. 20.** İşletmelerin İstihdam Kapasitesi İle İlgili Frekans Değerleri

<b>İşletmelerin İstihdam Kapasitesi</b>					
		<b>Frekans</b>	<b>Yüzde (%)</b>	<b>Geçerli Yüzde(%)</b>	<b>Kümülatif Yüzde(%)</b>
	<b>0-9 Kişi</b>	22	57,9	59,5	59,5
	<b>10-49 Kişi</b>	8	21,1	21,6	81,1
	<b>50-249 Kişi</b>	5	13,2	13,5	94,6
	<b>250 Kişi ve üzeri</b>	2	5,3	5,4	100,0
	<b>Toplam</b>	37	97,4	100,0	
	<b>Cevaplanmamış</b>	1	2,6		
<b>Toplam</b>		<b>38</b>	<b>100,0</b>		



**Şekil 8. 20.** İşletmelerin İstihdam Kapasitesi Grafiği

İşletmelerin istihdam kapasiteleri üzerinde etkisi önemli bulunan ( $p < 0.05$ ) faktörlerin ki kare analiz sonucunda değerlendirme sonuçlarını ise şu şekilde özetlemek mümkündür.

İşletmelerin tam istihdam kapasiteleri, %59,5 oranında 0-9 kişi aralığında değişirken, %21,6'sı 10-49 kişi aralığında, % 13,5'i, 50-259 kişi aralığında ve %5,4 'ü de 250 ve daha fazla kişiden oluşmaktadır. Tam istihdam kapasite oranına göre 0-9 kişi aralığında en yüksek oran Kurucaşile'de %54,1 olarak bulunmuş olup, en düşük de Filyos-Kilimli'de ortaya çıkmıştır (Bknz, EK1: Tablo 247).

İşletmelerin tam istihdam kapasiteleri kalifiye gemi inşa personeli bulmakta yaşanan zorluk durumuna göre incelendiğinde, %15,2'sinin çok az, %9,1'nin az, %24,2'sinin normal, %12,1'nin fazla ve %39,4'nün de çok fazla zorlandığı görülmüştür. Bu oran istihdam kapasitesine göre değerlendirildiğinde % 63,6'sı 0-9 kişi aralığında elaman çalıştıran işletmeler olarak en yüksek oranda bulunurken, en düşük oranda ise %6,1 ile 50-249 kişi aralığında ve 250 + üzerinde kişi çalıştıran işletmelerin eşit oranda zorlandıkları görülmüştür (Bknz, EK1: Tablo 182).

İşletmelerin tam istihdam kapasiteleri hizmet içi eğitim uygulanma durumuna göre incelendiğinde, %2,7'sinin Üniversite, %5,4'nün KOSGEB ve diğer Kamu kuruluşlarından, %%10,8'inin özel kuruluşlardan, %21,6'sının kendi iş yerleri tarafından, %8,1'inin makine satın aldıkları işletmelerden destek aldığı görülürken, %45,9'unun da ise herhangi bir hizmet içi uygulama verilmemiştir. Bu oran istihdam kapasitesine göre değerlendirildiğinde % 59,5

oranında 0-9 kişi aralığında elaman çalıştıran işletmelerin en yüksek oranda olduğu görülürken, %5,4 oranıyla 250 + üzerinde kişi çalıştıran işletmelerin en düşük orana sahip oldukları görülmüştür (Bknz, EK1: Tablo 183).

İşletmelerin tam istihdam kapasiteleri üretim miktarını karşılama durumlarına göre incelendiğinde,%35,1'inin iç talep, %2,7'sinin dış talep ve %62,2'sinin de sipariş miktarlarına göre belirlediği görülmüştür. Bu oran istihdam kapasitesine göre değerlendirildiğinde % 59,5 oranın da 0-9 kişi aralığında elaman çalıştıran işletmelerin en yüksek oranda olduğu görülürken, %5,4 oranıyla 250 + üzerinde kişi çalıştıran işletmelerin en düşük orana sahip oldukları görülmüştür (Bknz, EK1: Tablo 184).

İşletmelerin tam istihdam kapasiteleri müşterilerin işletme tercih etmelerindeki sebeplerine göre incelendiğinde,%10'8'inin fiyat politikasından, %2,7'sinin ürün çeşitliliğinden, %56,8'nin kaliteden, %13,5'nin teslim süresinden ve %16,2'sinin de diğer nedenlerden dolayı göre işletmeleri tercih ettikleri görülmüştür. Bu oran istihdam kapasitesine göre değerlendirildiğinde % 59,5 oranın da 0-9 kişi aralığında elaman çalıştıran işletmelerin en yüksek oranda olduğu görülürken, %5,4 oranıyla 250 + üzerinde kişi çalıştıran işletmelerin en düşük orana sahip oldukları görülmüştür (Bknz, EK1: Tablo 185).

İşletmelerin tam istihdam kapasiteleri ürünlerde fiyat belirleme kriterlerine göre incelendiğinde,%56,'8'inin maliyet karını, %21,6'sının iç piyasa fiyatlarını ,%5,4'ünün dış piyasa fiyatlarını, %16,2'sinin de pazarlık sonunda kriterleri göz önüne alarak belirledikleri görülmüştür. Bu oran istihdam kapasitesine göre değerlendirildiğinde % 59,5 oranın da 0-9 kişi aralığında elaman çalıştıran işletmelerin en yüksek oranda olduğu görülürken, %5,4 oranıyla 250 + üzerinde kişi çalıştıran işletmelerin en düşük orana sahip oldukları görülmüştür (Bknz, EK1: Tablo 186).

İşletmelerin tam istihdam kapasiteleri teçhizat teknolojilerine göre incelendiğinde % 40,5'nin mekanik, % 32,4'nün yarı otomatik, %13,5'nin otomatik, , %10,8'nin tüm teknolojileri içerdiği ve %2,7'sinin CAD ve CAM teknolojisine sahip oldukları görülmüştür. Bu oran istihdam kapasitesine göre değerlendirildiğinde % 59,5 oranın da 0-9 kişi aralığında elaman çalıştıran işletmelerin en yüksek oranda olduğu görülürken, %5,4 oranıyla 250 + üzerinde kişi çalıştıran işletmelerin en düşük orana sahip oldukları görülmüştür (Bknz, EK1: Tablo 187).

İşletmelerin tam istihdam kapasiteleri ana üretim birimlerinde kullanılan teknolojinin elde edilme kaynağına göre incelendiğinde %5,7'sinin Yabancı teknoloji (lisans) ile Türkiye'de

üretilem makine alımı ile, %77,1'nin yerli teknoloji ile Türkiye'de üretilem makine alımı ile, %2,9'unun Yurt dışından makine ithalatı ile,%11,4'ünün kendi bilgi birikimine dayanarak ve %2,9'unun da Ürün taklidi yoluyla (imitasyon) elde etikleri görülmüştür. Bu oran istihdam kapasitesine göre değerlendirildiğinde % 60 oranın da 0-9 kişi aralığında elaman çalıştıran işletmelerin en yüksek oranda olduğu görülürken, %5,7 oranıyla 250 + üzerinde kişi çalıştıran işletmelerin en düşük orana sahip oldukları görülmüştür (Bknz, EK1: Tablo 188).

İşletmelerin tam istihdam kapasiteleri patent, faydalı model ve marka tescili için başvuruda bulunma durumlarına göre incelendiğinde %72,2'sinin başvuru yapmadığı, %11,1'nin ürün patenti, %16,7'sinin ise marka tescili başvuruda buldukları türler olarak belirlenmiştir. Bu oran istihdam kapasitesine göre değerlendirildiğinde % 58,3 oranında 0-9 kişi aralığında elaman çalıştıran işletmelerin en yüksek oranda olduğu görülürken, %5,6 oranıyla 250 + üzerinde kişi çalıştıran işletmelerin en düşük orana sahip oldukları görülmüştür (Bknz, EK1: Tablo 189).

İşletmelerin tam istihdam kapasiteleri kalite kontrol birimlerinin mevcut olma durumlarına göre incelendiğinde %62,2'sinde kalite kontrol ünitesinin mevcut olmadığı, %37,8'inde de mevcut olduğu görülmüştür. Bu oran istihdam kapasitesine göre değerlendirildiğinde % 59,5 oranında 0-9 kişi aralığında elaman çalıştıran işletmelerin en yüksek oranda olduğu görülürken, %5,4 oranıyla 250 + üzerinde kişi çalıştıran işletmelerin en düşük orana sahip oldukları görülmüştür (Bknz, EK1: Tablo 190).

İşletmelerin tam istihdam kapasiteleri yabancı banka kredisi alma nedenlerine göre incelendiğinde % 2,7'sinin Kredi alma işlemlerinin kolay olmasından ötürü yabancı bankaları tercih ettiği görülürken, %97,3'nün de kredi almadığı görülmüştür.. Bu oran istihdam kapasitesine göre değerlendirildiğinde % 59,5 oranında 0-9 kişi aralığında elaman çalıştıran işletmelerin en yüksek oranda olduğu görülürken, %5,4 oranıyla 250 + üzerinde kişi çalıştıran işletmelerin en düşük orana sahip oldukları görülmüştür (Bknz, EK1: Tablo 191).

İşletmelerin tam istihdam kapasiteleri 2012 yılında kredi almadaki amaçlarına göre incelendiğinde % 50'sinin işletme kredisi %33,3'ünün yatırım kredisi ve %a6,7'sinin de ihracat kredisi amacıyla kredi kullandıkları görülmüştür. Bu oran istihdam kapasitesine göre değerlendirildiğinde % 50 oranında 0-9 kişi aralığında elaman çalıştıran işletmelerin en yüksek oranda olduğu görülürken, %16,7 oranıyla 250 + üzerinde kişi çalıştıran işletmelerin en düşük orana sahip oldukları görülmüştür (Bknz, EK1: Tablo 192).

İşletmelerin tam istihdam kapasiteleri AB sanayi mevzuatında işletmelerin mamulleri için işaretleme kapsamı incelendiğinde % 31,4'nün mamulü "CE" kapsamına girdiği, %20'sinin bu konuda fikri olmadığı, %17,1'nin hem Mamulü için "CE" işaretini kullanmadığı hem de mamulünün "CE" kapsamına girdiği olarak eşit oranda, %11,1'nin ise Mamulünün hiçbir kapsama girmediği, %2,9'unun da "CE" kapsamına girdiği fakat kullanmadığı görülmüştür. Bu oran istihdam kapasitesine göre değerlendirildiğinde % 62,9 oranında 0-9 kişi aralığında elaman çalıştıran işletmelerin en yüksek oranda olduğu görülürken, %5,7 oranıyla 250 + üzerinde kişi çalıştıran işletmelerin en düşük orana sahip oldukları görülmüştür (Bknz, EK1: Tablo 193).

İşletmelerin tam istihdam kapasiteleri 14000 Çevre Standartları serisi hakkındaki bilgi seviyelerine göre incelendiğinde % 48,6'sının tam bilgi sahibi olmadığı, %10,8'inin Kısmen, %13,5'inin tam bilgi sahibi olduğu, %18,9'nun kısmen bilgi sahibi olmadığı ve %8,1'nin de kararsız olduğu görülmüştür. Bu oran istihdam kapasitesine göre değerlendirildiğinde % 59,5 oranında 0-9 kişi aralığında elaman çalıştıran işletmelerin en yüksek oranda olduğu görülürken, %5,4 oranıyla 250 + üzerinde kişi çalıştıran işletmelerin en düşük orana sahip oldukları görülmüştür (Bknz, EK1: Tablo 194).

İşletmelerin tam istihdam 2012 yılında kullanmış olduğu arıtma tesisleri incelendiğinde % 73'ünün arıtma ünitesi olmadığı, % 8,1 oranında ise Atık su arıtma ünitesi, katı atık arıtma ünitesi ve böyle bir ünite olmama durumlarının eşit oranda, %5,4'nün de baca filtresinin olduğu görülmüştür. Bu oran istihdam kapasitesine göre değerlendirildiğinde % 59,5 oranında 0-9 kişi aralığında elaman çalıştıran işletmelerin en yüksek oranda olduğu görülürken, %5,4 oranıyla 250 üzerinde kişi çalıştıran işletmelerin en düşük orana sahip oldukları görülmüştür (Bknz, EK1: Tablo 195).

İşletmelerin tam istihdam durumları, buldukları ortamdaki rakipleriyle birlikte kooperatif, kümelenme veya benzeri yapılanmaları oluşturma isteklerine göre incelendiğinde % 78,4'nün katılmak istediği, %13,5'nin katılmayacağı ve %8,1'nin ise kısmen katılma düşünceleri olduğu görülmüştür. Bu oran istihdam kapasitesine göre değerlendirildiğinde % 59,5 oranında 0-9 kişi aralığında elaman çalıştıran işletmelerin en yüksek oranda olduğu görülürken, %5,4 oranıyla 250 + üzerinde kişi çalıştıran işletmelerin en düşük orana sahip oldukları görülmüştür (Bknz, EK1: Tablo 196).

İşletmelerin tam istihdam durumları, E-ticaret yapmalarına göre incelendiğinde % 75,7'sinin yapmadığı, %16,2'sinin yaptığı ve %8,1'nin de kısmen yaptığı görülmüştür. Bu oran

istihdam kapasitesine göre değerlendirildiğinde % 59,5 oranının da 0-9 kişi aralığında elaman çalıştıran işletmelerin en yüksek oranda olduğu görülürken, %5,4 oranıyla 250 + üzerinde kişi çalıştıran işletmelerin en düşük orana sahip oldukları görülmüştür (Bknz, EK1: Tablo 197).

İşletmelerin tam istihdam durumları, yeni yatırım planlarının olup olmamalarına göre incelendiğinde %54,1'inin yeni yatırım planı olmadığı, %45,9'unun da planı olduğu görülmüştür. Bu oran istihdam kapasitesine göre değerlendirildiğinde % 59,5 oranının da 0-9 kişi aralığında elaman çalıştıran işletmelerin en yüksek oranda olduğu görülürken, %5,4 oranıyla 250 + üzerinde kişi çalıştıran işletmelerin en düşük orana sahip oldukları görülmüştür (Bknz, EK1: Tablo 198).

İşletmelerin tam istihdam durumları, bölgede ruhsat ve izin işlemlerinde mahalli idarenin sadece birine yetki vermesi görüşüne göre incelendiğinde %45,5'inin görüşü çok faydalı olacağı, %30,3'ünün kısmen krizin etkisini azaltmada etkili olacağı, %24,2'si de hiçbir faydası olmayacağı yönünde bir görüş belirtmişlerdir. Bu oran istihdam kapasitesine göre değerlendirildiğinde % 63,6 oranının da 0-9 kişi aralığında elaman çalıştıran işletmelerin en yüksek oranda olduğu görülürken, % 6,1 oranıyla 250 + üzerinde kişi çalıştıran işletmelerin en düşük orana sahip oldukları görülmüştür( Bknz, EK1: Tablo 199).

İşletmelerin tam istihdam durumları, yabancıların ortaklıkları özendirilme durumlarına göre incelendiğinde % 56,8'inin özendirildiği, %43,2'sinde ise özendirilmediği görülmüştür. Bu oran istihdam kapasitesine göre değerlendirildiğinde % 59,5 oranının da 0-9 kişi aralığında elaman çalıştıran işletmelerin en yüksek oranda olduğu görülürken, %5,4 oranıyla 250 üzerinde kişi çalıştıran işletmelerin en düşük orana sahip oldukları görülmüştür( Bknz, EK1: Tablo 200).

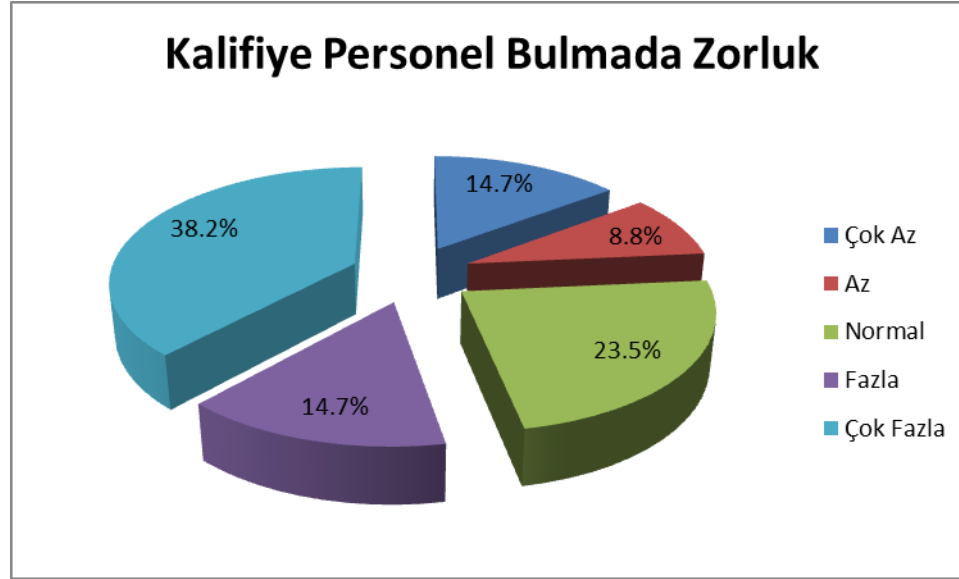
İşletmelerin tam istihdam kapasiteleri, %59,5 oranında 0-9 kişi aralığında değişirken, %21,6'sı 10-49 kişi aralığında, % 13,5'i, 50-259 kişi aralığında ve %5,4 'ü de 250 ve daha fazla kişiden oluşmaktadır. Tam istihdam kapasite oranına göre 0-9 kişi aralığında en yüksek oran Kuruçayıle'de %54,1 olarak bulunmuş olup, en düşük de Filyos-Kilimli'de ortaya çıkmıştır ( Bknz, EK1: Tablo 247).

İşletmelerin kalifiye personel bulmada %38,2'si çok fazla; %23,5'i normal; %14,7'si çok az ve fazla; %8,8'i ise az zorluk yaşadıklarını belirtmiş olup bu oranlar Tablo8.21'deki gibidir. Oranlara ait grafiksel gösterim ise Şekil8.21'deki gibidir.



**Tablo 8. 21.** İşletmelerin Kalifiye Personel Bulmakta Karşılaştığı Zorluklarla İle İlgili Frekans Değerleri

<b>Kalifiye Personel Bulmada Zorluk</b>					
		<b>Frekans</b>	<b>Yüzde (%)</b>	<b>Geçerli Yüzde(%)</b>	<b>Kümülatif Yüzde(%)</b>
	<b>Çok Az</b>	5	13,2	14,7	14,7
	<b>Az</b>	3	7,9	8,8	23,5
	<b>Normal</b>	8	21,1	23,5	47,1
	<b>Fazla</b>	5	13,2	14,7	61,8
	<b>Çok Fazla</b>	13	34,2	38,2	100,0
	<b>Toplam</b>	34	89,5	100,0	
	<b>Cevaplanmamış</b>	4	10,5		
<b>Toplam</b>		<b>38</b>	<b>100,0</b>		

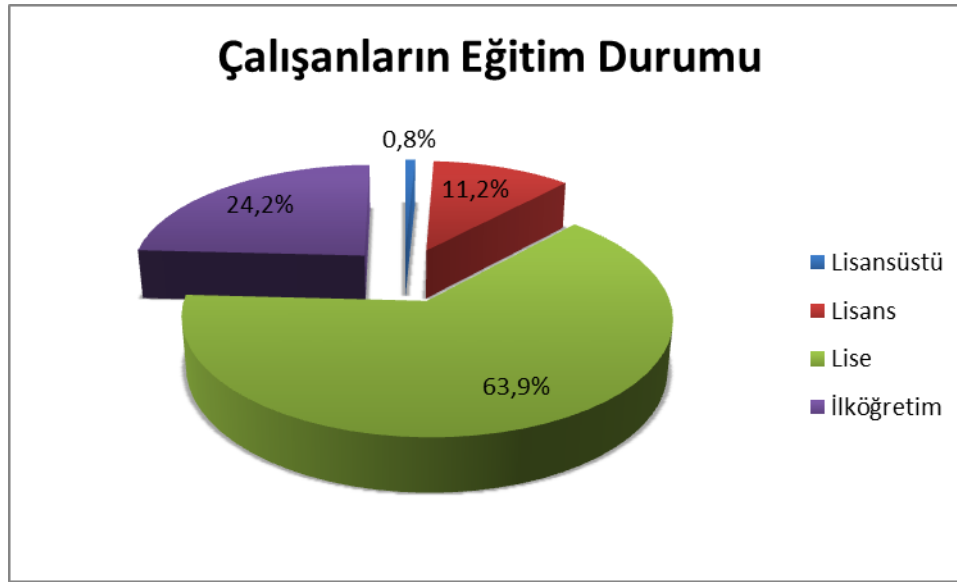


**Şekil 8. 21.** İşletmelerin Kalifiye Personel Bulmakta Karşılaştığı Zorluklar Grafiği

İşletmelerin %47,4'lük bir oranlarla işletmelerde istihdam edilen personelin büyük bir kısmı lise mezunu; %42,1'lik kısmı ilköğretim; %5,3'lük kısmı ise lisans ve lisansüstü mezunu olup bu oranlar Tablo8.22'deki gibidir. Oranlara ait grafiksel gösterim ise Şekil8.22'deki gibidir.

**Tablo 8. 22.** Çalışanların Eğitim Durumu İle İlgili Frekans Değerleri

Çalışanların Eğitim Durumu					
		Frekans	Yüzde (%)	Geçerli Yüzde(%)	Kümülatif Yüzde(%)
	Lisansüstü	1	0,8	0,8	0,8
	Lisans	587	11,3	11,3	12,1
	Lise	3336	64,5	64,5	76,6
	İlköğretim	1269	24,4	24,4	100,0
	<b>Toplam</b>	<b>5192</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	



**Şekil 8. 22.** Çalışanların Eğitim Durumu Grafiği

İşletmelerde çalışanların eğitim seviyeleri durumu üzerinde etkisi önemli bulunan ( $p < 0.05$ ) faktörlerin ki kare analiz sonucunda değerlendirme sonuçlarını ise şu şekilde özetlemek mümkündür.

İşletmelerde çalışanların eğitim durumları taşıma sistemlerindeki tercihlerine göre incelendiğinde % 5,4 ünün ihracat ve ithalat yapmadığı, %35,1'ünün karayolu, %35,1'nin deniz yolu ve %24,3'ünün de kombine taşımacılık yaptığı görülmüştür. Bu oranın %40,5 'i ilköğretim eğitim seviyesine sahip olarak en yüksek bulunurken, en düşük olarak da % 5,4 oranında lisansüstü eğitim seviyesi bulunmuştur( Bknz, EK1: Tablo 128).

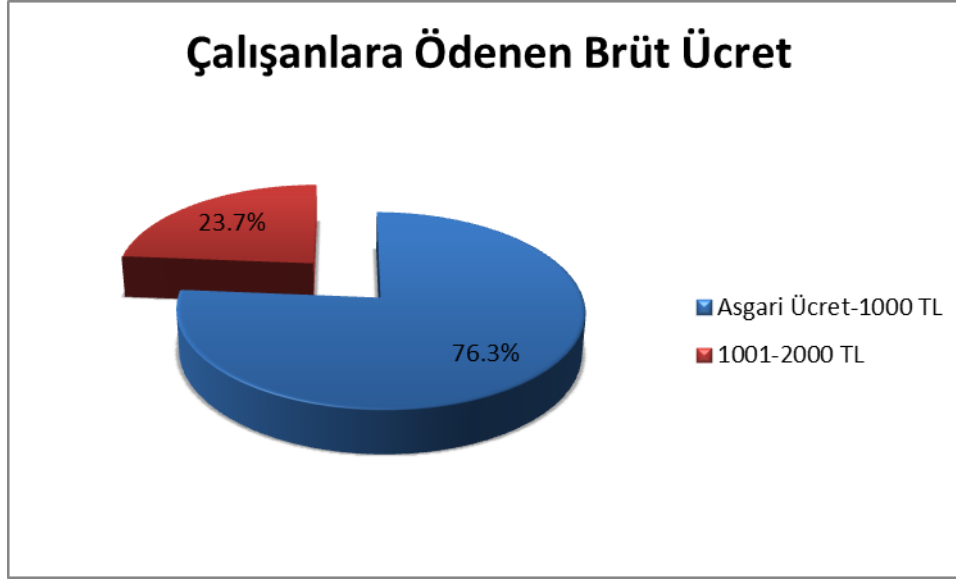
İşletmelerde çalışanların eğitim durumlarının araştırma faaliyetlerine göre incelendiğinde % 13,2'sinin Fizibilite, % 34,2'sinin kalite kontrol , % 10,5'nin iş değerlendirmesi, %7,9'unun Tahmin, projeksiyon, model çalışması yaptığı görülürken % 34,2'sinin ise hiçbir faaliyet yapmadığı görülmüştür. Bu oranın %47,4'ü lise eğitim seviyesine sahip olarak en yüksek bulunurken, en düşük olarak da % 5,3 oranında lisansüstü eğitim seviyesi bulunmuştur ( Bknz, EK1: Tablo 129).

İşletmelerde çalışanların eğitim ARGE teminlerine göre incelendiğinde % 7,9'unun kendi iş yerindeki ARGE'den yararlandığı, % 2,6'sının Üniversite, % 5,3'ünün KOSGEB, %2,6'sının Meslek odalarından, %5,3'ünün diğer durumlardan temin ettikleri görülmüştür. Bu oranın %47,4 'ü lise eğitim seviyesine sahip olarak en yüksek bulunurken, en düşük olarak da % 5,3 oranında lisansüstü eğitim seviyesi bulunmuştur ( Bknz, EK1: Tablo 130).

İşletmelerin %76,3'ü çalışanlarına Asgari ücret ile 1000 TL arasında; %23,7'si 1001 TL ile 2000 TL arasında brüt ücret ödemekte olup bu oranlar Tablo8.23'deki gibidir. Oranlara ait grafiksel gösterim ise Şekil8.23'deki gibidir.

**Tablo 8. 23. Çalışanlara Ödenen Brüt Ücret İle İlgili Frekans Değerleri**

<b>Çalışanlara Ödenen Brüt Ücret</b>					
		<b>Frekans</b>	<b>Yüzde (%)</b>	<b>Geçerli Yüzde(%)</b>	<b>Kümülatif Yüzde(%)</b>
	<b>Asgari Ücret-1000 TL</b>	29	76,3	76,3	76,3
	<b>1001-2000 TL</b>	9	23,7	23,7	100,0
	<b>Toplam</b>	<b>38</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	



**Şekil 8. 23.** Çalışanlara Ödenen Brüt Ücret Grafiği

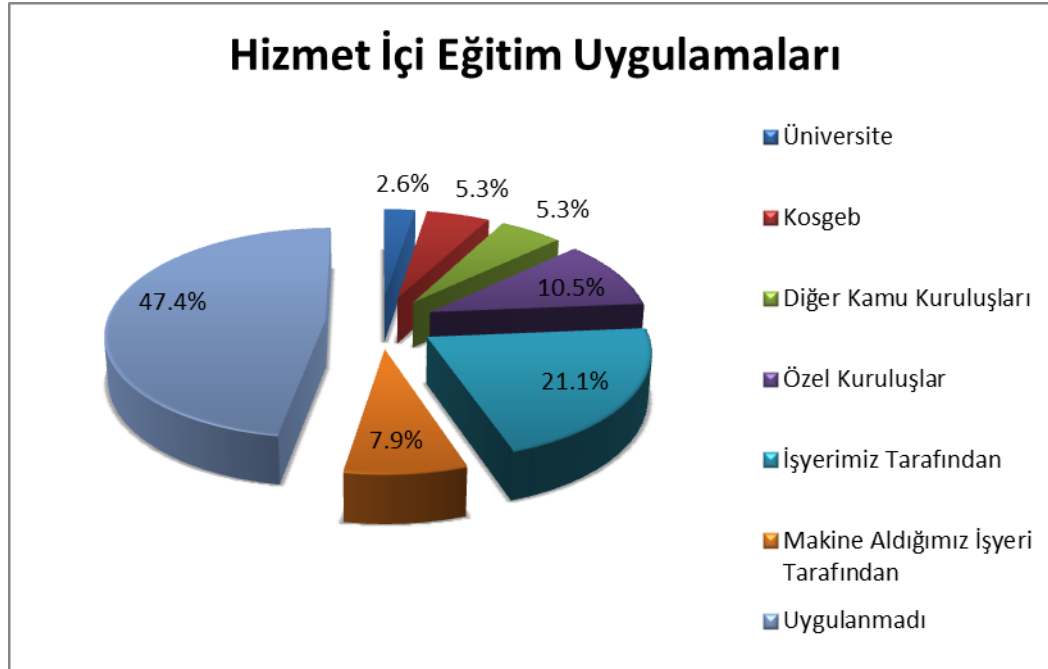
İşletmelerin çalışanlara ödenen brüt ücret durumu üzerinde etkisi önemli bulunan ( $p<0.05$ ) faktörlerin ki kare analiz sonucunda değerlendirme sonuçlarını ise şu şekilde özetlemek mümkündür.

Çalışanların brüt ücret durumuna göre işletmelerin %76,3'nün asgari Ücret-1000 aralığında , %23,7'sinin de 1001-2000 aralığında değiştiği görülmüştür. Bu oranın %52,6 'sının Kurucaşile'de olduğu, %2,6 'sının ise en düşük oranda Filyos –Kilimli'de olduğu görülmüştür ( Bknz, EK1: Tablo 248).

İşletmelerin %47,4'ü çalışanlarına hizmet içi eğitim vermemiştir. %21,1'i kendi işyeri tarafından hizmet içi faaliyetlerini yürütmüştür. İşletmelerin %10,5'i ise bu hizmeti özel kuruluşlardan temin etmiştir. Sırası ile işletmelerin %7,9'u makine aldığı işyerlerinden; %5,3'ü kosgeb ve diğer kamu kuruluşlarından %2,6'sı ise üniversiteler takip etmektedir. Bu oranlar Tablo8.24'te verilmiş olup oranlara ait grafiksel gösterim ise Şekil8.24'deki gibidir.

**Tablo 8. 24.** Hizmet İçi Eğitim Uygulamaları İle İlgili Frekans Değerleri

<b>Hizmet İçi Eğitim Uygulamaları</b>					
		<b>Frekans</b>	<b>Yüzde (%)</b>	<b>Geçerli Yüzde(%)</b>	<b>Kümülatif Yüzde(%)</b>
	<b>Üniversite</b>	1	2,6	2,6	2,6
	<b>Kosgeb</b>	2	5,3	5,3	7,9
	<b>Diğer Kamu Kuruluşları</b>	2	5,3	5,3	13,2
	<b>Özel Kuruluşlar</b>	4	10,5	10,5	23,7
	<b>İşyerimiz Tarafından</b>	8	21,1	21,1	44,7
	<b>Makine Aldığımız İşyeri Tarafından</b>	3	7,9	7,9	52,6
	<b>Uygulanmadı</b>	18	47,4	47,4	100,0
	<b>Toplam</b>	<b>38</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	



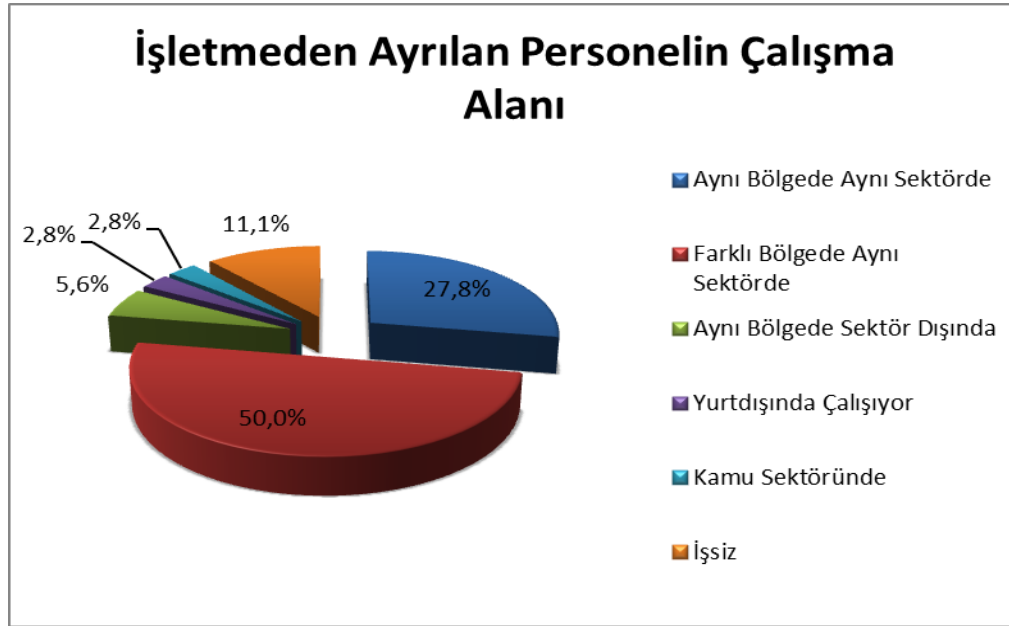
**Şekil 8. 24.** Hizmet İçi Eğitim Uygulamaları Grafiği

İşletmelerden ayrılan personelin %50,0'si farklı bölgede aynı sektörde; %27,8'si aynı bölgede aynı sektörde; %11,1'i işsiz; %5,6'sı aynı bölgede sektör dışında; %2,8'i ise yurtdışında

ve kamu sektöründe çalışmakta olup bu oranlar Tablo8.25'deki gibidir. Oranlara ait grafiksel gösterim ise Şekil8.25'deki gibidir.

**Tablo 8. 25.** İşletmeden Ayrılan Personelin Çalışma Alanı İle İlgili Frekans Değerleri

İşletmeden Ayrılan Personelin Çalışma Alanı					
		Frekans	Yüzde (%)	Geçerli Yüzde(%)	Kümülatif Yüzde(%)
	Aynı Bölgede Aynı Sektörde	10	26,3	27,8	27,8
	Farklı Bölgede Aynı Sektörde	18	47,4	50,0	77,8
	Aynı Bölgede Sektör Dışında	2	5,3	5,6	83,3
	Yurtdışında Çalışıyor	1	2,6	2,8	86,1
	Kamu Sektöründe	1	2,6	2,8	88,9
	İşsiz	4	10,5	11,1	100,0
	<b>Toplam</b>	<b>36</b>	<b>94,7</b>	<b>100,0</b>	
<b>Cevaplanmamış</b>		<b>2</b>	<b>5,3</b>		
<b>Toplam</b>		<b>38</b>	<b>100,0</b>		



**Şekil 8. 25.** İşletmeden Ayrılan Personelin Çalışma Alanı Grafiği

İşletmelerin %60,5'i üretim miktarını sipariş üzerine belirlemektedir. %34,2'si iç talep; %5,3'ü ise dış talebe göre üretim miktarını belirlemekte olup bu oranlar Tablo8.26'daki gibidir. Oranlara ait grafiksel gösterim ise Şekil8.26'deki gibidir.

**Tablo 8. 26.** Üretim Miktarını Belirleme Kriterleri İle İlgili Frekans Değerleri

Üretim Miktarını Belirleme Kriteri					
		Frekans	Yüzde (%)	Geçerli Yüzde(%)	Kümülatif Yüzde(%)
	İç Talep	13	34,2	34,2	34,2
	Dış Talep	2	5,3	5,3	39,5
	Sipariş	23	60,5	60,5	100,0
	<b>Toplam</b>	<b>38</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	



**Şekil 8. 26.** Üretim Miktarını Belirleme Kriterleri Grafiği

İşletmelerin %60,5'i üretim miktarını sipariş üzerine belirlemektedir. %34,2'si iç talep; %5,3'ü ise dış talebe göre üretim miktarını belirlemektedir.

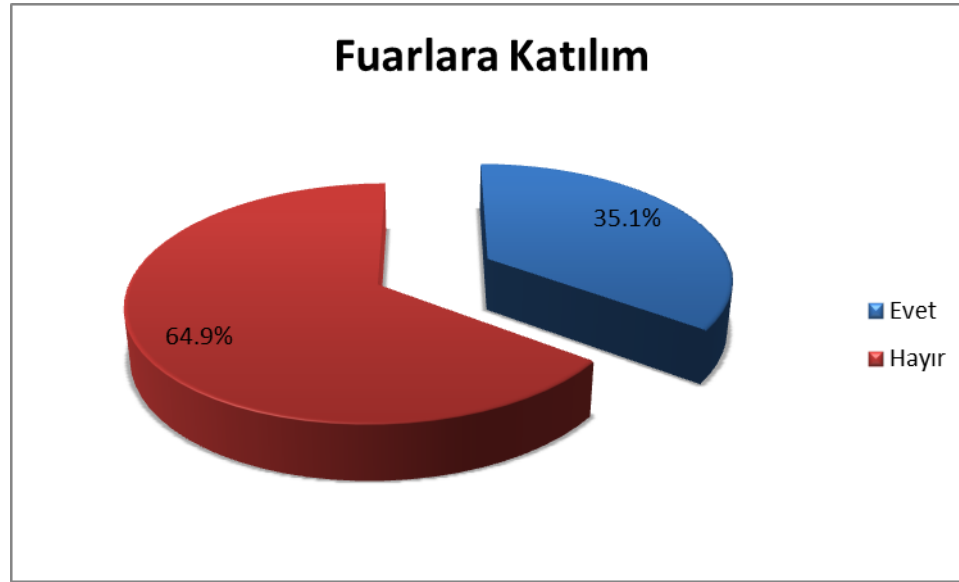
İşletmelerin üretim miktarlarını belirleme durumları üzerinde etkisi önemli bulunan ( $p < 0.05$ ) faktörlerin ki kare analiz sonucunda değerlendirme sonuçlarını ise şu şekilde özetlemek mümkündür.

İşletmelerin üretim miktarlarını belirlemede %60,5 'nin Sipariş, %34,2'sinin iç talep ve %5,3'nün de dış talep olduğu görülmüştür. Bu oran Kurucaşile'de %52,6 oranında en yüksek iken Filyos-Kilimlide %2,6 oranında en düşük olarak belirlenmiştir ( Bknz, EK1: Tablo 249).

İşletmelerin %64,9'u gemi sektörü ile ilgili fuarlara katılmamıştır. %35,1'i ise bu fuarlara katılmış olup bu oranlar Tablo8.27'deki gibidir. Oranlara ait grafiksel gösterim ise Şekil8.27'deki gibidir.

**Tablo 8. 27.** Fuarlara Katılım İle İlgili Frekans Değerleri

Fuarlara Katılım					
		Frekans	Yüzde (%)	Geçerli Yüzde(%)	Kümülatif Yüzde(%)
	<b>Evet</b>	13	34,2	35,1	35,1
	<b>Hayır</b>	24	63,2	64,9	100,0
	<b>Toplam</b>	37	97,4	100,0	
	<b>Cevaplanmamış</b>	1	2,6		
<b>Toplam</b>		<b>38</b>	<b>100,0</b>		



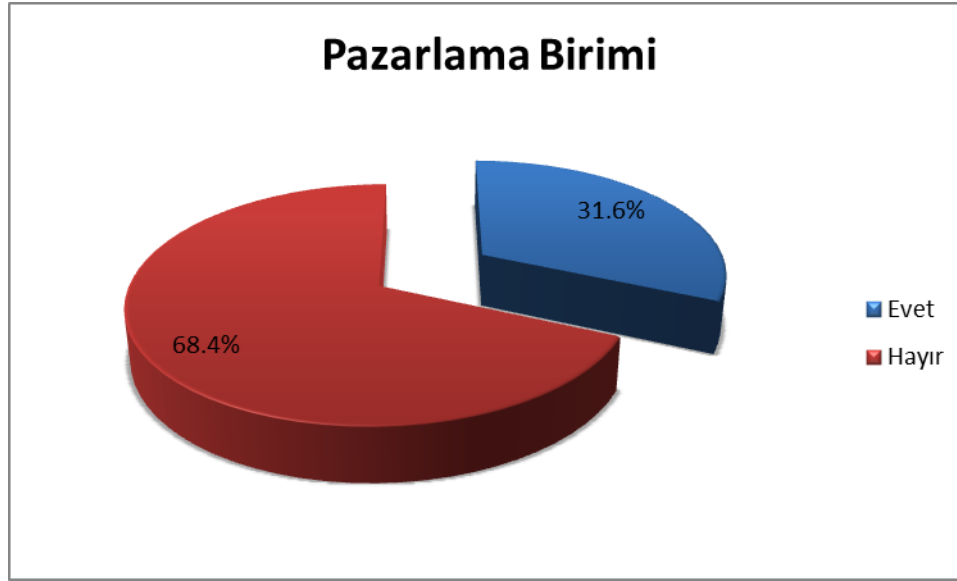
**Şekil 8. 27.** Fuarlara Katılım Grafiği

İşletmelerin %68,4'ünün pazarlama birimi yok iken; %31,6'sının pazarlama birimi mevcut olup bu oranlar Tablo8.28'deki gibidir. Oranlara ait grafiksel gösterim ise Şekil8.28'deki gibidir.



**Tablo 8. 28.** Pazarlama Birimi İle İlgili Frekans Değerleri

Pazarlama Birimi					
		Frekans	Yüzde (%)	Geçerli Yüzde(%)	Kümülatif Yüzde(%)
	<b>Evet</b>	12	31,6	31,6	31,6
	<b>Hayır</b>	26	68,4	68,4	100,0
	<b>Toplam</b>	<b>38</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	



**Şekil 8. 28.** Pazarlama Birimi Grafiği

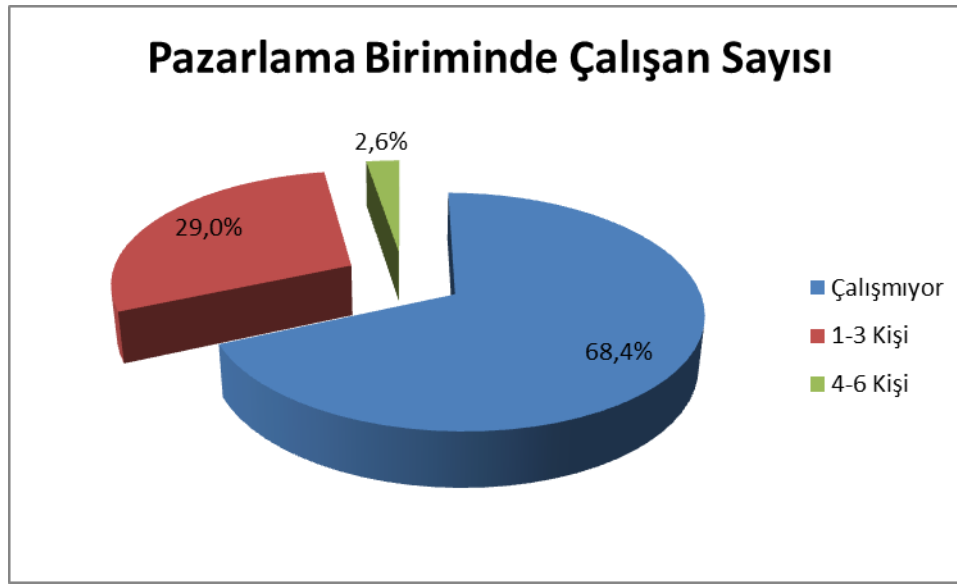
İşletmelerin pazarlama birimlerinin mevcut durumu üzerinde etkisi önemli bulunan faktörlerin ki kare analiz sonucunda değerlendirme sonuçlarını ise şu şekilde özetlemek mümkündür.

İşletmelerin pazarlama birimlerinin olup olmadığı durumu incelendiğinde %68,4'nün olmadığı, %31,6'sınında ise mevcut olduğu görülmüştür. Bu oran Kurucaşile'de %52,6 oranında en yüksek iken Filyos-Kilimlide %2,6 oranında en düşük olarak belirlenmiştir( Bknz, EK1: Tablo 250).

İşletmelerin %29,0'u pazarlama biriminde 1-3 kişi; %2,6'sı ise 4-6 kişi çalıştırmakta olup bu oranlar Tablo8.29'daki gibidir. Oranlara ait grafiksel gösterim ise Şekil8.29'daki gibidir.

**Tablo 8. 29.** Pazarlama Biriminde Çalışan Sayısı İle İlgili Frekans Değerleri

Pazarlama Biriminde Çalışan Sayısı					
		Frekans	Yüzde (%)	Geçerli Yüzde(%)	Kümülatif Yüzde(%)
	Çalışmıyor	26	68,4	68,4	68,4
	1-3 Kişi	11	29,0	29,0	97,4
	4-6 Kişi	1	2,6	2,6	100,0
	<b>Toplam</b>	<b>38</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	



**Şekil 8. 29.** Pazarlama Biriminde Çalışan Sayısı Grafiği

İşletmelerin Pazarlama Biriminde Çalışan Sayısı durumu üzerinde etkisi önemli bulunan ( $p < 0.05$ ) faktörlerin ki kare analiz sonucunda değerlendirme sonuçlarını ise şu şekilde özetlemek mümkündür.

İşletmelerin pazarlama birimlerinde çalışan kişi sayısı incelendiğinde % 71,1’inde çalışan kişinin olmadığı, %26,3’ünde ise 1-3 aralığında kişi olduğu ve %2,6 oranında da 4-6 aralığında kişinin çalıştığı tespit edilmiştir. %31,6’sınında ise mevcut olduğu görülmüştür. Bu oran Kuruçayışile’de %52,6 oranında en yüksek iken Filyos-Kilimlide %2,6 oranında en düşük olarak belirlenmiştir( Bknz, EK1: Tablo 251).

İşletmelerin pazarlama biriminde istihdam edilen personelin %54,5'i lisans; %27,3'ü yüksekokul ve %18,2'si orta öğretim mezunu olup bu oranlar Tablo8.30'daki gibidir. Oranlara ait grafiksel gösterim ise Şekil8.30'daki gibidir.

**Tablo 8. 30.** Pazarlama Biriminde Çalışanların Eğitim Durumu İle İlgili Frekans Değerleri

Pazarlama Biriminde Çalışanların Eğitim Durumu					
		Frekans	Yüzde (%)	Geçerli Yüzde(%)	Kümülatif Yüzde(%)
	Orta Öğretim	2	5,3	6,1	6,1
	Yüksek Okul	3	7,9	8,7	14,8
	Lisans	6	15,8	17,9	32,7
	Pazarlama Birimi Yok	26	68,4	71,4	100,0
	Toplam	37	97,4	100,0	
	Cevaplanmamış	1	2,6		
<b>Toplam</b>		<b>38</b>	<b>100,0</b>		

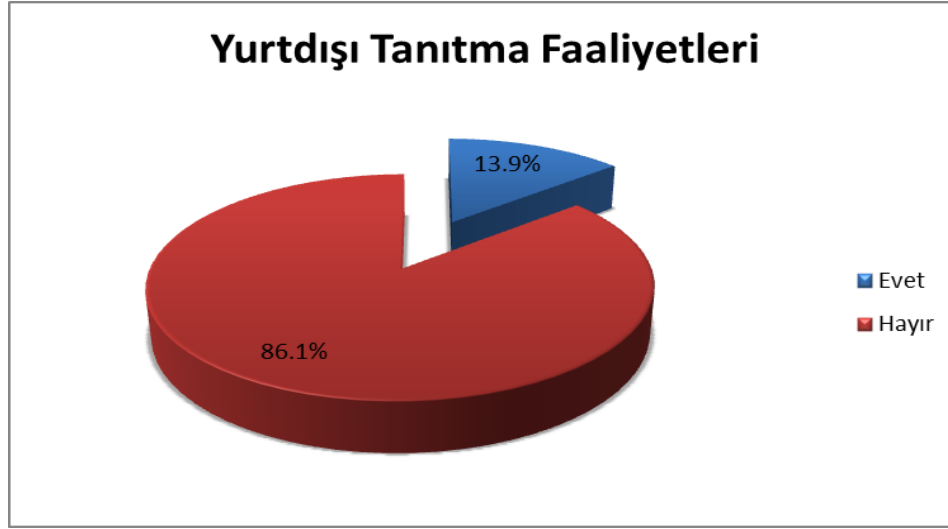


**Şekil 8. 30.** Pazarlama Biriminde Çalışanların Eğitim Durumu Grafiği

İşletmelerin %81,6'sı yurtdışı tanıtma faaliyetlerinde bulunurken; %13,9'u yurtdışı tanıtma faaliyetlerinde bulunmuş olup bu oranlar Tablo8.31'deki gibidir. Oranlara ait grafiksel gösterim ise Şekil8.31'deki gibidir.

**Tablo 8. 31.** Yurtdışı Tanıtma Faaliyetleri İle İlgili Frekans Değerleri

Yurtdışı Tanıtma Faaliyetleri					
		Frekans	Yüzde (%)	Geçerli Yüzde(%)	Kümülatif Yüzde(%)
	Evet	5	13,2	13,9	13,9
	Hayır	31	81,6	86,1	100,0
	Toplam	36	94,7	100,0	
	Cevaplanmamış	2	5,3		
<b>Toplam</b>		<b>38</b>	<b>100,0</b>		

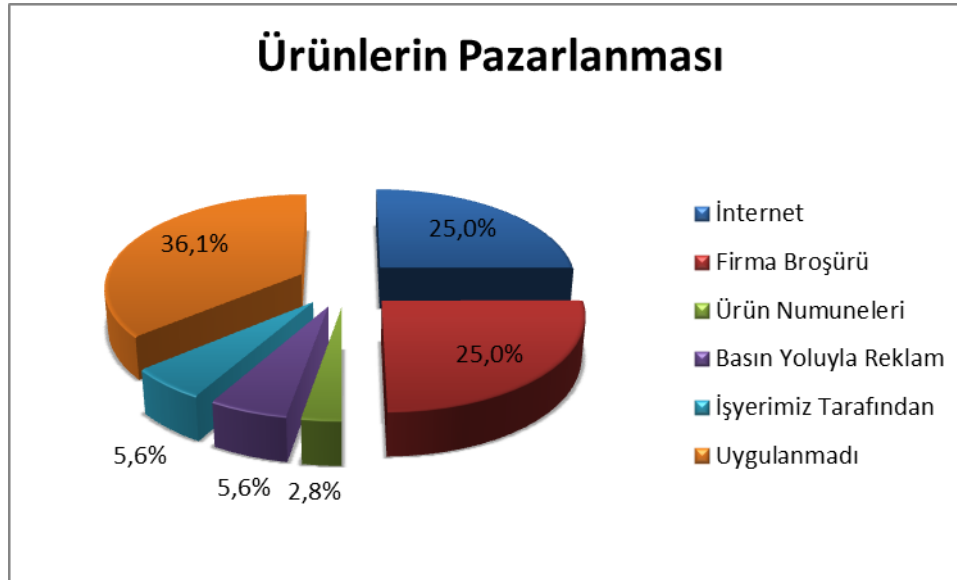


**Şekil 8. 31.** Yurt Dışı Tanıtma Faaliyetleri Grafiği

İşletmelerin %36,1'i ürünlerinin pazarlaması için hiçbir tanıtım faaliyeti gerçekleştirmemiştir. %25,0'i internet ve firma broşürü; %5,6'sı basın yoluyla reklam ve işyeri tarafından yürütülen tanıtım faaliyetlerinde bulunmuşlardır. Bu oranlar Tablo8.32'deki gibi olup. Oranlara ait grafiksel gösterim ise Şekil8.32'deki gibidir.

**Tablo 8. 32.** Ürünlerin Pazarlanması İle İlgili Frekans Değerleri

Ürünlerin Pazarlanması					
		Frekans	Yüzde (%)	Geçerli Yüzde(%)	Kümülatif Yüzde(%)
	İnternet	9	23,7	25,0	25,0
	Firma Broşürü	9	23,7	25,0	50,0
	Ürün Numuneleri	1	2,6	2,8	52,8
	Basın Yoluyla Reklam	2	5,3	5,6	58,3
	İşyerimiz Tarafından	2	5,3	5,6	63,9
	Uygulanmadı	13	34,2	36,1	100,0
	<b>Toplam</b>	36	94,7	100,0	
Cevaplanmamış		2	5,3		
<b>Toplam</b>		<b>38</b>	<b>100,0</b>		

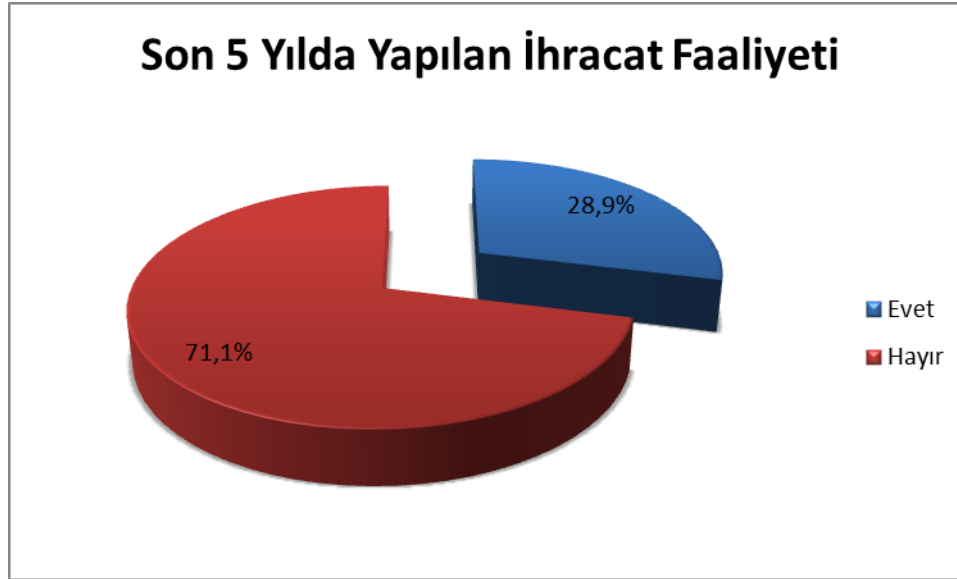


**Şekil 8. 32.** Ürünlerin Pazarlanması Grafiği

İşletmelerin %71,1'i son beş yılda herhangi bir ihracat yapmamıştır. %28,9'u ise son beş yılda ihracat yapmış olup bu oranlar Tablo8.33'deki gibidir. Oranlara ait grafiksel gösterim ise Şekil8.33'deki gibidir.

**Tablo 8. 33.** Son 5 Yılda Yapılan İhracat Faaliyeti İle İlgili Frekans Değerleri

<b>Son 5 Yılda Yapılan İhracat Faaliyeti</b>					
		<b>Frekans</b>	<b>Yüzde (%)</b>	<b>Geçerli Yüzde(%)</b>	<b>Kümülatif Yüzde(%)</b>
	<b>Evet</b>	11	28,9	28,9	28,9
	<b>Hayır</b>	27	71,1	71,1	100,0
	<b>Toplam</b>	<b>38</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	

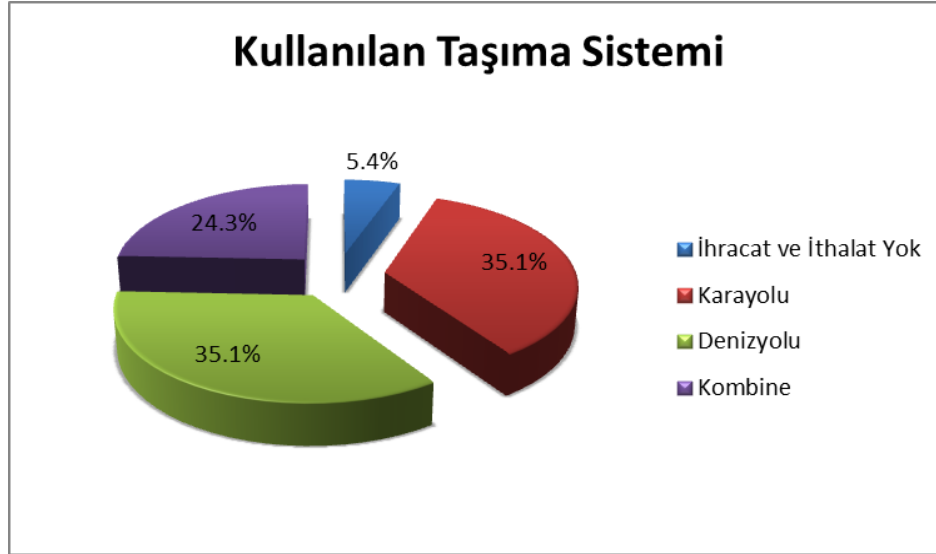


**Şekil 8. 33.** Son 5 Yılda Yapılan İhracat Faaliyeti Grafiği

İşletmelerin %35,1'i karayolu ve denizyolu taşımacılığını kullanır iken; %24,3'ü Kombine taşımacılığı tercih etmiştir. İşletmelerin %5,4'ünün ise ihracat ve ithalat faaliyeti yoktur. Bu oranlar Tablo8.34'deki gibi olup oranlara ait grafiksel gösterim ise Şekil8.34'deki gibidir.

**Tablo 8. 34.** Kullanılan Taşıma Sistemi İle İlgili Frekans Değerleri

Kullanılan Taşıma Sistemi					
		Frekans	Yüzde (%)	Geçerli Yüzde(%)	Kümülatif Yüzde(%)
	<b>İhracat ve İthalat Yok</b>	2	5,3	5,4	5,4
	<b>Karayolu</b>	13	34,2	35,1	40,5
	<b>Denizyolu</b>	13	34,2	35,1	75,7
	<b>Kombine</b>	9	23,7	24,3	100,0
	<b>Toplam</b>	37	97,4	100,0	
	<b>Cevaplanmamış</b>	1	2,6		
<b>Toplam</b>		<b>38</b>	<b>100,0</b>		

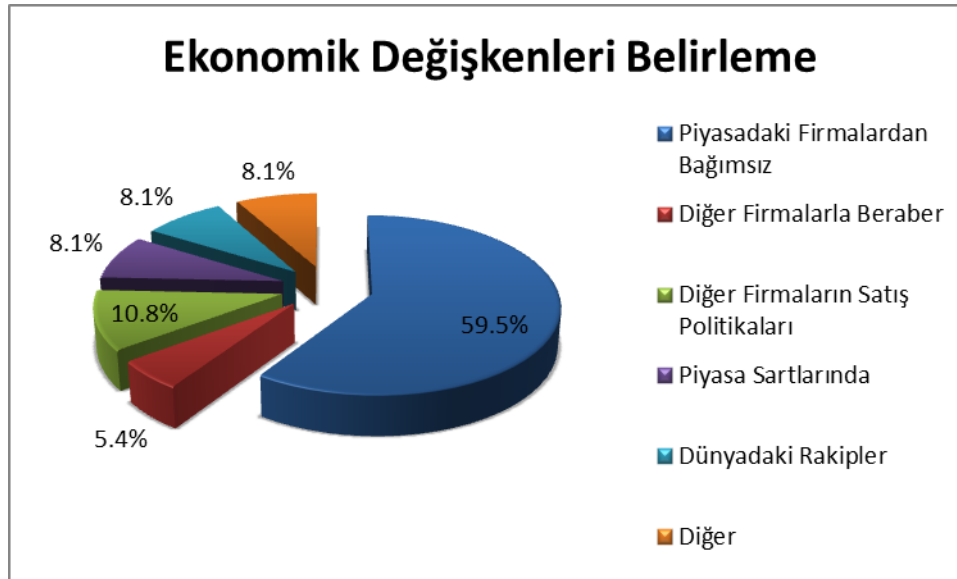


**Şekil 8. 34.** Kullanılan Taşıma Sistemi Grafiği

Fiyat, arz, üretim miktarı ve dağıtım gibi ekonomik değişkenleri; işletmelerin %59,5'i piyasadaki firmalardan bağımsız; %10,8'i diğer firmaların satış politikalarını takip ederek, %5,4'ü diğer firmalarla beraber ve %8,1'i piyasa şartlarında, dünyadaki rakiplere göre ve diğer yollarla belirlemekte olup bu oranlar Tablo8.35'deki gibidir. Oranlara ait grafiksel gösterim ise Şekil8.35'deki gibidir.

**Tablo 8. 35.** Ekonomik Değişkenleri Belirleme İle İlgili Frekans Değerleri

Ekonomik Değişkenleri Belirleme					
		Frekans	Yüzde (%)	Geçerli Yüzde(%)	Kümülatif Yüzde(%)
	Piyasadaki Firmalardan Bağımsız	22	57,9	59,5	59,5
	Diğer Firmalarla Beraber	2	5,3	5,4	64,9
	Diğer Firmaların Satış Politikalarını Takip Ederek	4	10,5	10,8	75,7
	Piyasa Sartlarında	3	7,9	8,1	83,8
	Dünyadaki Rakipler	3	7,9	8,1	91,9
	Diğer	3	7,9	8,1	100,0
	Toplam	37	97,4	100,0	
	Cevaplanmamış	1	2,6		
<b>Toplam</b>		<b>38</b>	<b>100,0</b>		



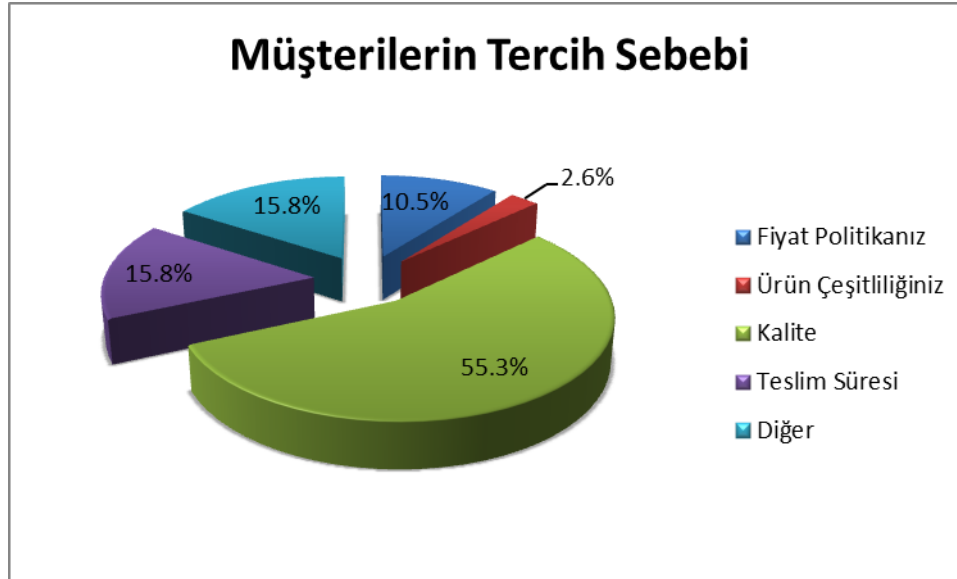
**Şekil 8. 35.** Ekonomik Değişkenleri Belirleme Grafiği



İşletmelerin %55,3'lük kısmı kalite yönünden tercih edilirken %15,8'i teslim süresi ve diğer seçenekleri ötürü %10,5'i ise fiyat politikalarından dolayı tercih edilmektedir. Bu oranlar Tablo8.36'daki gibi olup oranlara ait grafiksel gösterim ise Şekil8.36'daki gibidir.

**Tablo 8. 36.** Müşterilerin Tercih Sebebi İle İlgili Frekans Değerleri

<b>Müşterilerin Tercih Sebebi</b>					
		<b>Frekans</b>	<b>Yüzde (%)</b>	<b>Geçerli Yüzde(%)</b>	<b>Kümülatif Yüzde(%)</b>
	<b>Fiyat Politikanız</b>	4	10,5	10,5	10,5
	<b>Ürün Çeşitliliğiniz</b>	1	2,6	2,6	13,2
	<b>Kalite</b>	21	55,3	55,3	68,4
	<b>Teslim Süresi</b>	6	15,8	15,8	84,2
	<b>Diğer</b>	6	15,8	15,8	100,0
	<b>Toplam</b>	<b>38</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	

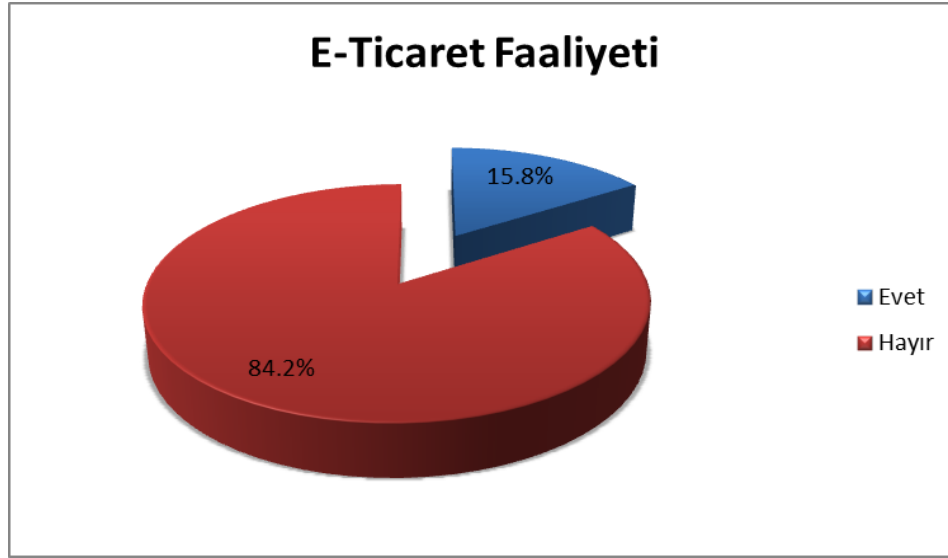


**Şekil 8. 36.** Müşterilerin Tercih Sebebi Grafiği

İşletmelerin %84,2'si ürünlerini satarken veya hammadde tedarik ederken e-ticaret faaliyeti yapmamaktadır. %15,8'i ise e-ticaret faaliyeti yapmakta olup bu oranlar Tablo8.37'deki gibidir. Oranlara ait grafiksel gösterim ise Şekil8.37'deki gibidir.

**Tablo 8. 37.** İşletmelerin E-Ticaret Faaliyetleri İle İlgili Frekans Değerleri

<b>E-Ticaret Faaliyeti</b>					
		<b>Frekans</b>	<b>Yüzde (%)</b>	<b>Geçerli Yüzde(%)</b>	<b>Kümülatif Yüzde(%)</b>
	<b>Evet</b>	6	15,8	15,8	15,8
	<b>Hayır</b>	32	84,2	84,2	100,0
	<b>Toplam</b>	<b>38</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	



**Şekil 8. 37.** İşletmelerin E-Ticaret Faaliyetleri Grafiği

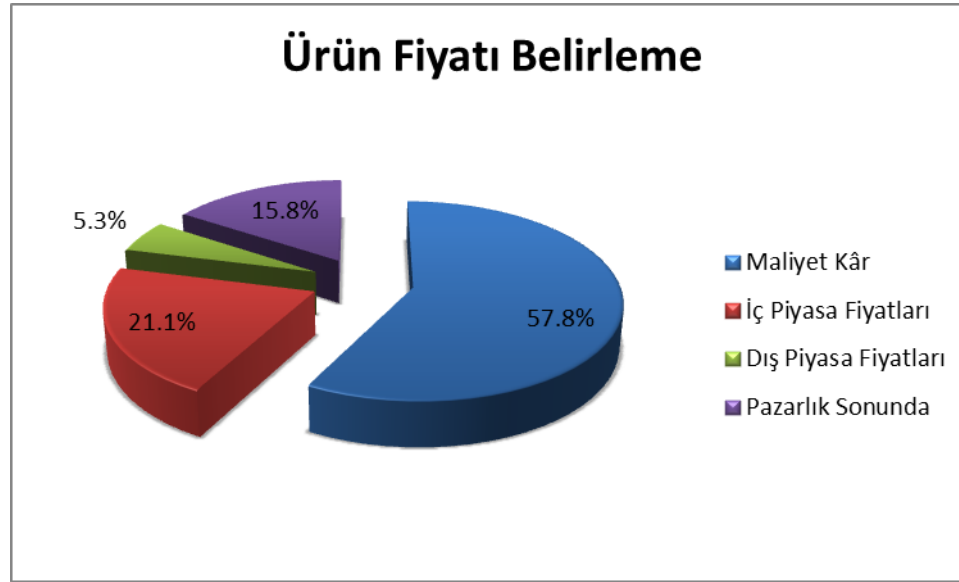
İşletmelerin E-Ticaret durumu üzerinde etkisi önemli bulunan( $p<0.05$ ) faktörlerin ki kare analiz sonucunda değerlendirme sonuçlarını ise şu şekilde özetlemek mümkündür.

İşletmelerin ürünlerini satarken veya hammadde/girdi tedarik ederken e-ticaret yapma durumları incelendiğinde % 76,3'ünün e-ticaret yapmadığı, %15,8'inin e-ticaret yaptığı ve %7,9'unun da kısmen e-ticaret görülmüştür. Bu oran Kurucaşile'de % 52,6 oranında en yüksek iken Filyos-Kilimli % 2,6 oranında en düşük olduğu belirlenmiştir( Bknz, EK1: Tablo 269).

İşletmelerin %57,9'u maliyet+kar; %21,1'i iç piyasa fiyatlarını baz alarak; %15,8'i pazarlık sonunda; %5,3'ü ise dış piyasa fiyatlarını baz alarak ürün fiyatlarını belirlemede olup bu oranlar Tablo8.38'deki gibidir. Oranlara ait grafiksel gösterim ise Şekil8.38'deki gibidir.

**Tablo 8. 38.** Ürün Fiyatı Belirleme İle İlgili Frekans Değerleri

Ürün Fiyatı Belirleme				
	Frekans	Yüzde (%)	Geçerli Yüzde(%)	Kümülatif Yüzde(%)
Maliyet +Kâr	22	57,9	57,9	57,9
İç Piyasa Fiyatları	8	21,1	21,1	78,9
Dış Piyasa Fiyatları	2	5,3	5,3	84,2
Pazarlık Sonunda	6	15,8	15,8	100,0
<b>Toplam</b>	<b>38</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	



**Şekil 8. 38.** Ürün Fiyatı Belirleme Grafiği

İşletmelerin %28,6'sı pazarlama faaliyetlerinde yurt içinde rakipleri ile rekabet edebileceklerini belirtirken; %71,4'ü ise işletmelerinin pazarlama faaliyetlerinde yurt içinde rakipleri ile rekabet edemeyeceğini belirtmiş ve bu oranlar Tablo8.39'daki gibidir. Oranlara ait grafiksel gösterim ise Şekil8.39'daki gibidir.

**Tablo 8. 39.** İşletmenin Pazarlama Faaliyetlerinde Yurt İçi Rekabet Gücü İle İlgili Frekans Değerleri

<b>İşletmenin Pazarlama Faaliyetlerinde Yurt İçi Rekabet Gücü</b>					
		<b>Frekans</b>	<b>Yüzde (%)</b>	<b>Geçerli Yüzde(%)</b>	<b>Kümülatif Yüzde(%)</b>
	<b>Evet</b>	10	26,3	28,6	28,6
	<b>Hayır</b>	25	65,8	71,4	100,0
	<b>Toplam</b>	35	92,1	100,0	
	<b>Cevaplanmamış</b>	3	7,9		
<b>Toplam</b>		<b>38</b>	<b>100,0</b>		



**Şekil 8. 39.** İşletmenin Pazarlama Faaliyetlerinde Yurt İçi Rekabet Gücü Grafiği

İşletmelerin %44,7'si ürün çeşidi bakımından yurt içinde rakipleri ile rekabet edebileceklerini belirtirken; %51,4'ü ise işletmelerinin pazarlama faaliyetlerinde yurt içinde rakipleri ile rekabet edemeyeceğini belirtmişler ve bu oranlar Tablo8.40'daki gibidir. Oranlara ait grafiksel gösterim ise Şekil8.40'da verilmiştir.

**Tablo 8. 40.** İşletmenin Ürün Çeşidi Bakımından Yurt İçi Rekabet Gücü İle İlgili Frekans Değerleri

İşletmenin Ürün Çeşidi Bakımından Yurt İçi Rekabet Gücü					
		Frekans	Yüzde (%)	Geçerli Yüzde(%)	Kümülatif Yüzde(%)
	<b>Evet</b>	17	44,7	48,6	48,6
	<b>Hayır</b>	18	47,4	51,4	100,0
	<b>Toplam</b>	35	92,1	100,0	
	<b>Cevaplanmamış</b>	3	7,9		
<b>Toplam</b>		<b>38</b>	<b>100,0</b>		

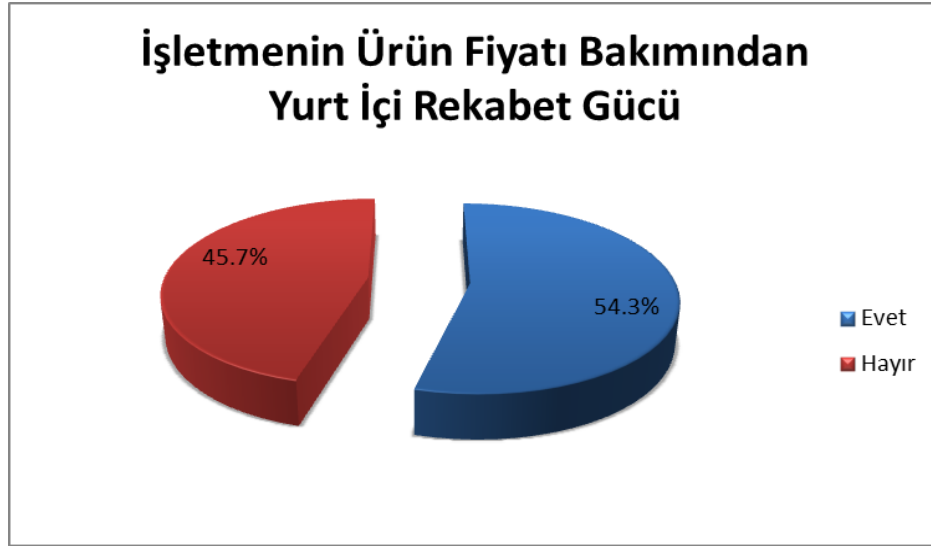


**Şekil 8. 40.** İşletmenin Ürün Çeşidi Bakımından Yurt İçi Rekabet Gücü Grafiği

İşletmelerin %54,3'ü ürün fiyatı bakımından yurt içinde rakipleri ile rekabet edebileceklerini belirtirken; %45,7'si ise işletmelerinin ürün fiyatı bakımından yurt içinde rakipleri ile rekabet edemeyeceğini belirtmiştir. Bu oranlar Tablo8.41'deki gibi olup oranlara ait grafiksel gösterim ise Şekil8.41'deki gibidir.

**Tablo 8. 41.** İşletmenin Ürün Fiyatı Bakımından Yurt İçi Rekabet Gücü İle İlgili Frekans Değerleri

İşletmenin Ürün Fiyatı Bakımından Yurt İçi Rekabet Gücü					
		Frekans	Yüzde (%)	Geçerli Yüzde(%)	Kümülatif Yüzde(%)
	<b>Evet</b>	19	50,0	54,3	54,3
	<b>Hayır</b>	16	42,1	45,7	100,0
	<b>Toplam</b>	35	92,1	100,0	
	<b>Cevaplanmamış</b>	3	7,9		
<b>Toplam</b>		<b>38</b>	<b>100,0</b>		



**Şekil 8. 41.** İşletmenin Ürün Fiyatı Bakımından Yurt İçi Rekabet Gücü Grafiği

İşletmelerin %81,6'sı ürün kalitesi bakımından yurt içinde rakipleri ile rekabet edebileceklerini belirtirken; %11,4'ü ise işletmelerinin ürün kalitesi bakımından yurt içinde rakipleri ile rekabet edemeyeceğini belirtmiştir. Bu oranlar Tablo8.42'deki gibidir. Oranlara ait grafiksel gösterim ise Şekil8.42'deki gibidir.

**Tablo 8. 42.** İşletmenin Ürün Kalitesi Bakımından Yurt İçi Rekabet Gücü İle İlgili Frekans Değerleri

<b>İşletmenin Ürün Kalitesi Bakımından Yurt İçi Rekabet Gücü</b>					
		<b>Frekans</b>	<b>Yüzde (%)</b>	<b>Geçerli Yüzde(%)</b>	<b>Kümülatif Yüzde(%)</b>
	<b>Evet</b>	31	81,6	88,6	88,6
	<b>Hayır</b>	4	10,5	11,4	100,0
	<b>Toplam</b>	35	92,1	100,0	
	<b>Cevaplanmamış</b>	3	7,9		
<b>Toplam</b>		<b>38</b>	<b>100,0</b>		

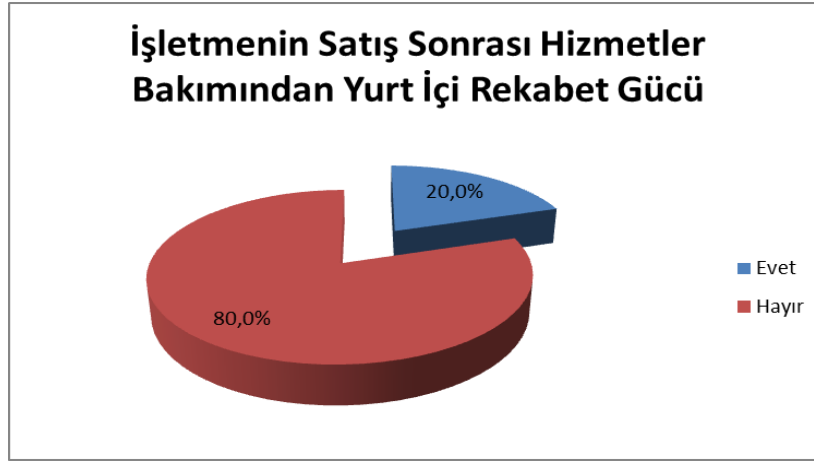


**Şekil 8. 42.** İşletmenin Ürün Kalitesi Bakımından Yurt İçi Rekabet Gücü Grafiği

İşletmelerin %20,0'si satış sonrası hizmetler bakımından yurt içinde rakipleri ile rekabet edebileceklerini belirtirken; %80,0'i ise işletmelerinin satış sonrası hizmetler bakımından yurt içinde rakipleri ile rekabet edemeyeceğini belirtmiştir. Bu oranlar Tablo8.43'deki gibidir. Oranlara ait grafiksel gösterim ise Şekil8.43'deki gibidir.

**Tablo 8. 43.** İşletmenin Satış Sonrası Hizmetler Bakımından Yurt İçi Rekabet Gücü İle İlgili Frekans Değerleri

İşletmenin Satış Sonrası Hizmetler Bakımından Yurt İçi Rekabet Gücü					
		Frekans	Yüzde (%)	Geçerli Yüzde(%)	Kümülatif Yüzde(%)
	<b>Evet</b>	7	18,4	20,0	20,0
	<b>Hayır</b>	28	73,7	80,0	100,0
	<b>Toplam</b>	35	92,1	100,0	
	<b>Cevaplanmamış</b>	3	7,9		
<b>Toplam</b>		<b>38</b>	<b>100,0</b>		



**Şekil 8. 43.** İşletmenin Satış Sonrası Hizmetler Bakımından Yurt İçi Rekabet Gücü Grafiği

İşletmelerin %14,3'ü organizasyon yapısı bakımından yurt içinde rakipleri ile rekabet edebileceklerini belirtirken; %85,7'si ise işletmelerinin organizasyon yapısı bakımından yurt içinde rakipleri ile rekabet edemeyeceğini belirtmiştir. Bu oranlar Tablo8.44'deki gibidir. Oranlara ait grafiksel gösterim ise Şekil8.44'deki gibidir.



**Tablo 8. 44.** İşletmenin Organizasyon Yapısı Bakımından Yurt İçi Rekabet Gücü İle İlgili Frekans Değerleri

İşletmenin Organizasyon Yapısı Bakımından Yurt İçi Rekabet Gücü					
		Frekans	Yüzde (%)	Geçerli Yüzde(%)	Kümülatif Yüzde(%)
	<b>Evet</b>	5	13,2	14,3	14,3
	<b>Hayır</b>	30	78,9	85,7	100,0
	<b>Toplam</b>	35	92,1	100,0	
	<b>Cevaplanmamış</b>	3	7,9		
<b>Toplam</b>		<b>38</b>	<b>100,0</b>		

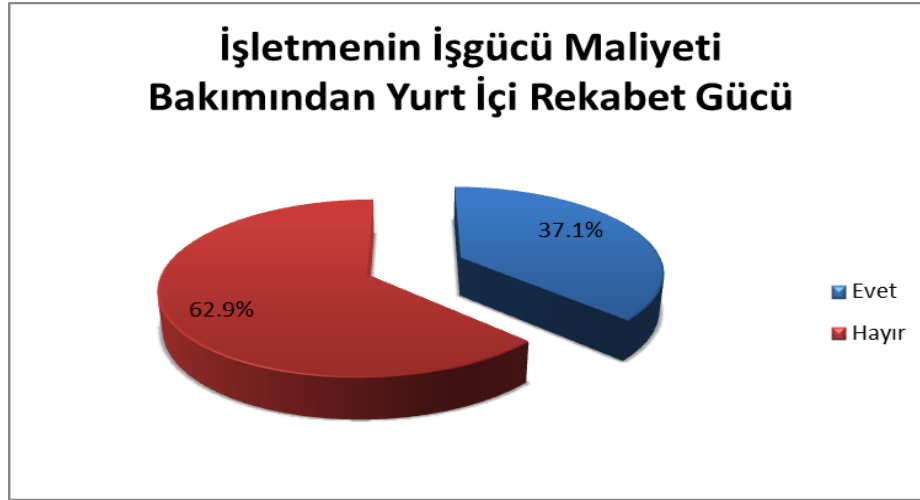


**Şekil 8. 44.** İşletmenin Organizasyon Yapısı Bakımından Yurt İçi Rekabet Gücü Grafiği

İşletmelerin %37,1'i iş gücü maliyeti bakımından yurt içinde rakipleri ile rekabet edebileceklerini belirtirken; %62,9'u ise işletmelerinin iş gücü maliyeti bakımından yurt içinde rakipleri ile rekabet edemeyeceğini belirtmiştir. Bu oranlar Tablo8.45'deki gibidir. Oranlara ait grafiksel gösterim ise Şekil8.45'deki gibidir.

**Tablo 8. 45.** İşletmenin İş Gücü Maliyeti Bakımından Yurt İçi Rekabet Gücü İle İlgili Frekans Değerleri

İşletmenin İş Gücü Maliyeti Bakımından Yurt İçi Rekabet Gücü					
		Frekans	Yüzde (%)	Geçerli Yüzde(%)	Kümülatif Yüzde(%)
	<b>Evet</b>	13	34,2	37,1	37,1
	<b>Hayır</b>	22	57,9	62,9	100,0
	<b>Toplam</b>	35	92,1	100,0	
	<b>Cevaplanmamış</b>	3	7,9		
<b>Toplam</b>		<b>38</b>	<b>100,0</b>		



**Şekil 8. 45.** İşletmenin İş Gücü Maliyeti Bakımından Yurt İçi Rekabet Gücü Grafiği

İşletmelerin %40,0'ı nitelikli iş gücü bakımından yurt içinde rakipleri ile rekabet edebileceklerini belirtirken; %60,0'ı ise işletmelerinin nitelikli iş gücü bakımından yurt içinde rakipleri ile rekabet edemeyeceğini belirtmiştir. Bu oranlar Tablo8.46'daki gibi olup oranlara ait grafiksel gösterim ise Şekil8.46'daki gibidir.

**Tablo 8. 46.** İşletmenin Nitelikli İş Gücü Bakımından Yurt İçi Rekabet Gücü İle İlgili Frekans Değerleri

<b>İşletmenin Nitelikli İş Gücü Bakımından Yurt İçi Rekabet Gücü</b>					
		<b>Frekans</b>	<b>Yüzde (%)</b>	<b>Geçerli Yüzde(%)</b>	<b>Kümülatif Yüzde(%)</b>
	<b>Evet</b>	14	36,8	40,0	40,0
	<b>Hayır</b>	21	55,3	60,0	100,0
	<b>Toplam</b>	35	92,1	100,0	
	<b>Cevaplanmamış</b>	3	7,9		
<b>Toplam</b>		<b>38</b>	<b>100,0</b>		



**Şekil 8. 46.** İşletmenin Nitelikli İşgücü Bakımından Yurt İçi Rekabet Gücü Grafiği

İşletmelerin tamamı (%100) pazarlama faaliyetlerinde yurt dışında rakipleri ile rekabet edemeyeceğini belirtmiştir. Bu oranlar Tablo8.47'deki gibi olup oranlara ait grafiksel gösterim ise Şekil8.47'deki gibidir.

**Tablo 8. 47.** İşletmenin Pazarlama Faaliyetlerinde Yurt Dışı Rekabet Gücü İle İlgili Frekans Değerleri

İşletmenin Pazarlama Faaliyetlerinde Yurt Dışı Rekabet Gücü					
		Frekans	Yüzde (%)	Geçerli Yüzde(%)	Kümülatif Yüzde(%)
	Hayır	35	92,1	100,0	100,0
	Cevaplanmamış	3	7,9		
<b>Toplam</b>		<b>38</b>	<b>100,0</b>		



**Şekil 8. 47.** İşletmenin Pazarlama Faaliyetlerinde Yurt Dışı Rekabet Gücü Grafiği

İşletmelerin %20,0'si ürün çeşidi bakımından yurt dışında rakipleri ile rekabet edebileceklerini belirtirken; %80,0'i ise işletmelerinin ürün çeşidi bakımından yurtdışında rakipleri ile rekabet edemeyeceğini belirtmiştir. Bu oranlar Tablo8.48'deki gibi olup oranlara ait grafiksel gösterim ise Şekil8.48'deki gibidir.

**Tablo 8. 48.** İşletmenin Pazarlama Faaliyetlerinde Yurt Dışı Rekabet Gücü İle İlgili Frekans Değerleri

İşletmenin Ürün Çeşidi Bakımından Yurt Dışı Rekabet Gücü					
		Frekans	Yüzde (%)	Geçerli Yüzde(%)	Kümülatif Yüzde(%)
	<b>Evet</b>	7	18,4	20,0	20,0
	<b>Hayır</b>	28	73,7	80,0	100,0
	<b>Toplam</b>	35	92,1	100,0	
	<b>Cevaplanmamış</b>	3	7,9		
<b>Toplam</b>		<b>38</b>	<b>100,0</b>		



**Şekil 8. 48.** İşletmenin Pazarlama Faaliyetlerinde Yurt Dışı Rekabet Gücü Grafiği

İşletmelerin %20,0'si ürün fiyatı bakımından yurt dışında rakipleri ile rekabet edebileceklerini belirtirken; %80,0'i ise işletmelerinin ürün fiyatı bakımından yurtdışında rakipleri ile rekabet edemeyeceğini belirtmiştir. Bu oranlar Tablo8.49'daki gibi olup oranlara ait grafiksel gösterim ise Şekil8.49'daki gibidir.

**Tablo 8. 49.** İşletmenin Ürün Fiyatı Bakımından Yurt Dışı Rekabet Gücü İle İlgili Frekans Değerleri

İşletmenin Ürün Fiyatı Bakımından Yurt Dışı Rekabet Gücü					
		Frekans	Yüzde (%)	Geçerli Yüzde(%)	Kümülatif Yüzde(%)
	<b>Evet</b>	7	18,4	20,0	20,0
	<b>Hayır</b>	28	73,7	80,0	100,0
	<b>Toplam</b>	35	92,1	100,0	
	<b>Cevaplanmamış</b>	3	7,9		
<b>Toplam</b>		<b>38</b>	<b>100,0</b>		



**Şekil 8. 49.** İşletmenin Ürün Fiyatı Bakımından Yurt Dışı Rekabet Gücü Grafiği

İşletmelerin %37,1'i ürün kalitesi bakımından yurt dışında rakipleri ile rekabet edebileceklerini belirtirken; %62,9'u ise işletmelerinin ürün kalitesi bakımından yurtdışında rakipleri ile rekabet edemeyeceğini belirtmiştir. Bu oranlar Tablo8.50'deki gibidir. Oranlara ait grafiksel gösterim ise Şekil8.50'deki gibidir.

**Tablo 8. 50.** İşletmenin Ürün Kalitesi Bakımından Yurt Dışı Rekabet Gücü İle İlgili Frekans Değerleri

İşletmenin Ürün Kalitesi Bakımından Yurt Dışı Rekabet Gücü					
		Frekans	Yüzde (%)	Geçerli Yüzde(%)	Kümülatif Yüzde(%)
	<b>Evet</b>	13	34,2	37,1	37,1
	<b>Hayır</b>	22	57,9	62,9	100,0
	<b>Toplam</b>	35	92,1	100,0	
	<b>Cevaplanmamış</b>	3	7,9		
<b>Toplam</b>		<b>38</b>	<b>100,0</b>		



**Şekil 8. 50.** İşletmenin Ürün Kalitesi Bakımından Yurt Dışı Rekabet Gücü Grafiği

İşletmelerin %5,7'si satış sonrası sunulan hizmetler bakımından yurt dışında rakipleri ile rekabet edebileceklerini belirtirken; %94,3'ü ise işletmelerinin satış sonrası sunulan hizmetler bakımından yurtdışında rakipleri ile rekabet edemeyeceğini belirtmiştir. Bu oranlar Tablo8.51'deki gibi olup oranlara ait grafiksel gösterim ise Şekil8.51'deki gibidir.

**Tablo 8. 51.** İşletmenin Satış Sonrası Sunulan Hizmetler Bakımından Yurt Dışı Rekabet Gücü İle İlgili Frekans Değerleri

<b>İşletmenin Satış Sonrası Sunulan Hizmetler Bakımından Yurt Dışı Rekabet Gücü</b>					
		<b>Frekans</b>	<b>Yüzde (%)</b>	<b>Geçerli Yüzde(%)</b>	<b>Kümülatif Yüzde(%)</b>
	<b>Evet</b>	2	5,3	5,7	5,7
	<b>Hayır</b>	33	86,8	94,3	100,0
	<b>Toplam</b>	35	92,1	100,0	
	<b>Cevaplanmamış</b>	3	7,9		
<b>Toplam</b>		<b>38</b>	<b>100,0</b>		



**Şekil 8. 51.** İşletmenin Satış Sonrası Sunulan Hizmetler Bakımından Yurt Dışı Rekabet Gücü Grafiği

İşletmelerin %2,9'u organizasyon yapısı bakımından yurt dışında rakipleri ile rekabet edebileceklerini belirtirken; %97,1'i ise işletmelerinin organizasyon yapısı bakımından yurtdışında rakipleri ile rekabet edemeyeceğini belirtmiştir. Bu oranlar Tablo8.52'deki gibi olup oranlara ait grafiksel gösterim ise Şekil 8.52'deki gibidir.



**Tablo 8. 52.**İşletmenin Organizasyon Yapısı Bakımından Yurt Dışı Rekabet Gücü İle İlgili Frekans Değerleri

İşletmenin Organizasyon Yapısı Bakımından Yurt Dışı Rekabet Gücü					
		Frekans	Yüzde (%)	Geçerli Yüzde(%)	Kümülatif Yüzde(%)
	<b>Evet</b>	1	2,6	2,9	2,9
	<b>Hayır</b>	34	89,5	97,1	100,0
	<b>Toplam</b>	35	92,1	100,0	
	<b>Cevaplanmamış</b>	3	7,9		
<b>Toplam</b>		<b>38</b>	<b>100,0</b>		



**Şekil 8. 52.** İşletmenin Organizasyon Yapısı Bakımından Yurt Dışı Rekabet Gücü Grafiği

İşletmelerin %2,9'u iş gücü maliyeti bakımından yurt dışında rakipleri ile rekabet edebileceklerini belirtirken; %97,1'i ise işletmelerinin iş gücü maliyeti bakımından yurtdışında rakipleri ile rekabet edemeyeceğini belirtmiştir. Bu oranlar Tablo8.53'deki gibi olup oranlara ait grafiksel gösterim ise Şekil8.53'deki gibidir.

**Tablo 8. 53.** İşletmenin İş Gücü Maliyeti Bakımından Yurt Dışı Rekabet Gücü İle İlgili Frekans Değerleri

İşletmenin İş Gücü Maliyeti Bakımından Yurt Dışı Rekabet Gücü					
		Frekans	Yüzde (%)	Geçerli Yüzde(%)	Kümülatif Yüzde(%)
	<b>Evet</b>	1	2,6	2,9	2,9
	<b>Hayır</b>	34	89,5	97,1	100,0
	<b>Toplam</b>	35	92,1	100,0	
	<b>Cevaplanmamış</b>	3	7,9		
<b>Toplam</b>		<b>38</b>	<b>100,0</b>		



**Şekil 8. 53.** İşletmenin İş Gücü Maliyeti Bakımından Yurt Dışı Rekabet Gücü Grafiği

İşletmelerin %8,6'sı nitelikli iş gücü bakımından yurt dışında rakipleri ile rekabet edebileceklerini belirtirken; %97,1'i ise işletmelerinin nitelikli iş gücü bakımından yurtdışında rakipleri ile rekabet edemeyeceğini belirtmiştir. Bu oranlar Tablo8.54'deki gibi olup oranlara ait grafiksel gösterim ise Şekil8.54'deki gibidir.

**Tablo 8. 54.** İşletmenin Nitelikli İş Gücü Bakımından Yurt Dışı Rekabet Gücü İle İlgili Frekans Değerleri

İşletmenin Nitelikli İş Gücü Bakımından Yurt Dışı Rekabet Gücü					
		Frekans	Yüzde (%)	Geçerli Yüzde(%)	Kümülatif Yüzde(%)
	<b>Evet</b>	3	7,9	8,6	8,6
	<b>Hayır</b>	32	84,2	91,4	100,0
	<b>Toplam</b>	35	92,1	100,0	
	<b>Cevaplanmamış</b>	3	7,9		
<b>Toplam</b>		<b>38</b>	<b>100,0</b>		

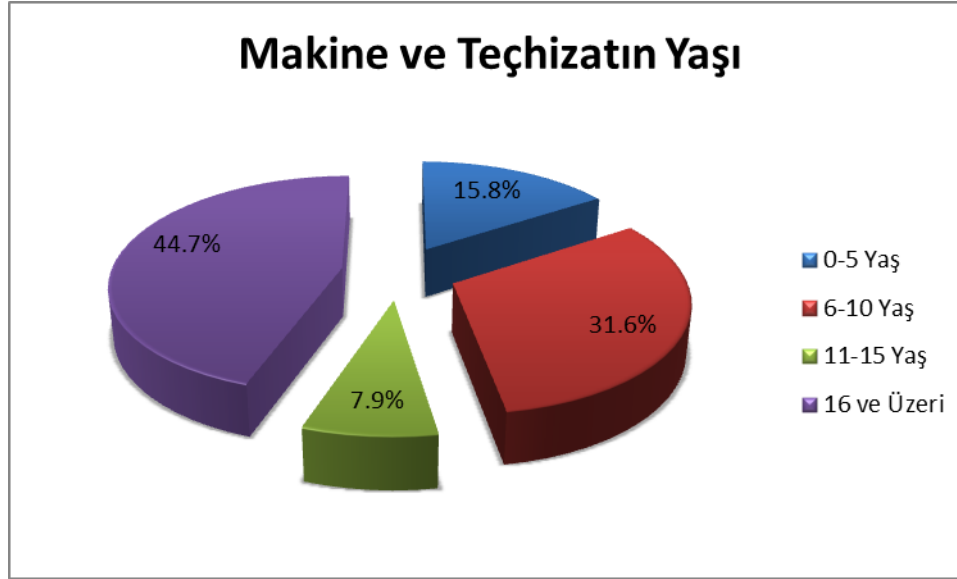


**Şekil 8. 54.** İşletmenin Nitelikli İş Gücü Bakımından Yurt Dışı Rekabet Gücü Grafiği

İşletmelerin %44,7'sinde 16 yaşından büyük; %31,6'sında 6-10 yaşında; %15,8'inde 0-5 yaşında; %7,9'unda ise 11-15 yaş aralığında makine ve teçhizat kullanılmakta olup bu oranlar Tablo8.55'deki gibidir. Oranlara ait grafiksel gösterim ise Şekil8.55'deki gibidir.

**Tablo 8. 55.** İşletmelerde Kullanılan Makine ve Teçhizatın Yaşı İle İlgili Frekans Değerleri

<b>Makine ve Teçhizatın Yaşı</b>					
		<b>Frekans</b>	<b>Yüzde (%)</b>	<b>Geçerli Yüzde(%)</b>	<b>Kümülatif Yüzde(%)</b>
	<b>0-5</b>	6	15,8	15,8	15,8
	<b>6-10</b>	12	31,6	31,6	47,4
	<b>11-15</b>	3	7,9	7,9	55,3
	<b>16 ve Üzeri</b>	17	44,7	44,7	100,0
	<b>Toplam</b>	<b>38</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	



**Şekil 8. 55.** İşletmelerde Kullanılan Makine ve Teçhizatın Yaş Grafiği

İşletmelerde kullanılan Makine ve Teçhizatın Yaş durumu üzerinde etkisi önemli bulunan( $p<0.05$ ) faktörlerin ki kare analiz sonucunda değerlendirme sonuçlarını ise şu şekilde özetlemek mümkündür.

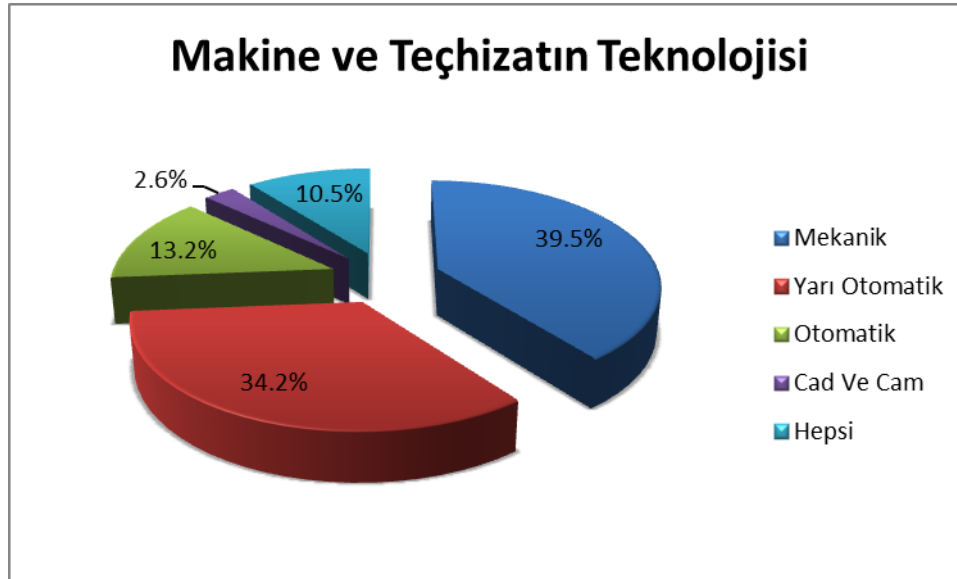
İşletmelerin illere göre makine teçhizat yapıları incelendiğinde % 44,7'sinin 16 yaş ve üzerinde olduğu, % 31,6'sının 6-10 yaş aralığında, %15,8'inde 0-5 yaş aralığında, %7,9'unda da 11-15 yaş aralığında olduğu görülmüştür. Bu oran Kurucasıle'de %52,6 oranında en yüksek iken Filyos-Kilimlide %2,6 oranında en düşük olarak belirlenmiştir ( Bknz, EK1: Tablo 252).

İşletmelerde kullanılan makinelerin %39,5'i mekanik; %34,2'si yarı otomatik; %13,2'si otomatik ve %2,6'sı Cad ve Cam teknolojisine sahiptir. İşletmelerin %10,5'inde ise bu

teknolojilerin tamamı kullanılmakta olup bu oranlar Tablo8.56'daki gibidir. Oranlara ait grafiksel gösterim ise Şekil8.56'daki gibidir.

**Tablo 8. 56.** İşletmelerde Kullanılan Makine ve Teçhizatın Teknolojisi İle İlgili Frekans Değerleri

Makine ve Teçhizatın Teknolojisi					
		Frekans	Yüzde (%)	Geçerli Yüzde(%)	Kümülatif Yüzde(%)
	Mekanik	15	39,5	39,5	39,5
	Yarı Otomatik	13	34,2	34,2	73,7
	Otomatik	5	13,2	13,2	86,8
	Cad ve Cam	1	2,6	2,6	89,5
	Hepsi	4	10,5	10,5	100,0
	<b>Toplam</b>	<b>38</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	



**Şekil 8. 56.** İşletmelerde Kullanılan Makine ve Teçhizatın Teknoloji Grafiği

İşletmelerin Kullanılan Makine ve Teçhizatın Teknoloji durumu üzerinde etkisi önemli bulunan ( $p < 0.05$ ) faktörlerin ki kare analiz sonucunda değerlendirme sonuçlarını ise şu şekilde özetlemek mümkündür.

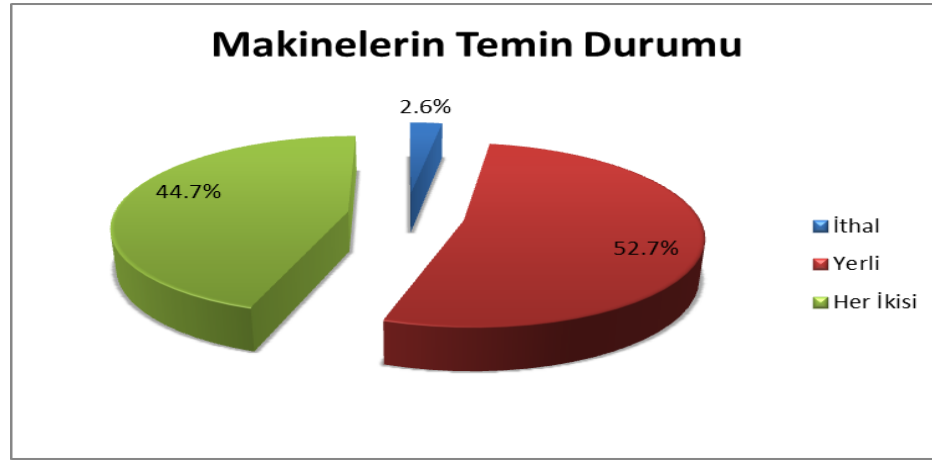
İşletmelerin illere göre makine teçhizat teknolojileri incelendiğinde % 39,5'nin mekanik, % 34,2'sinin yarı otomatik, %13,2'sinin otomatik, , %10,5'nin tüm teknolojileri içerdiği ve

%2,6'sının CAD ve CAM teknolojisine sahip olduğu görülmüştür. Bu oran Kuruçayıle'de %52,6 oranında en yüksek iken Filyos-Kilimlide %2,6 oranında en düşük olarak belirlenmiştir( Bknz, EK1: Tablo 253).

İşletmelerin %2,6'sı sadece ithal makineler kullanırken; %52,6'sı sadece yerli makineler kullanmaktadır. Hem yerli hem de ithal makine kullanan işletmelerin oranı ise %44,7. olup bu oranlar Tablo8.57'deki gibidir. Oranlara ait grafiksel gösterim ise Şekil8.57'deki gibidir.

**Tablo 8. 57.** İşletmelerde Kullanılan Makinelerin Temin Durumu İle İlgili Frekans Değerleri

Makinelerin Temin Durumu					
		Frekans	Yüzde (%)	Geçerli Yüzde(%)	Kümülatif Yüzde(%)
	<b>İthal</b>	1	2,6	2,6	2,6
	<b>Yerli</b>	20	52,6	52,6	55,3
	<b>Her İkisi</b>	17	44,7	44,7	100,0
	<b>Toplam</b>	<b>38</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	



**Şekil 8. 57.** İşletmelerde Kullanılan Makinelerin Temin Durumu Grafiği

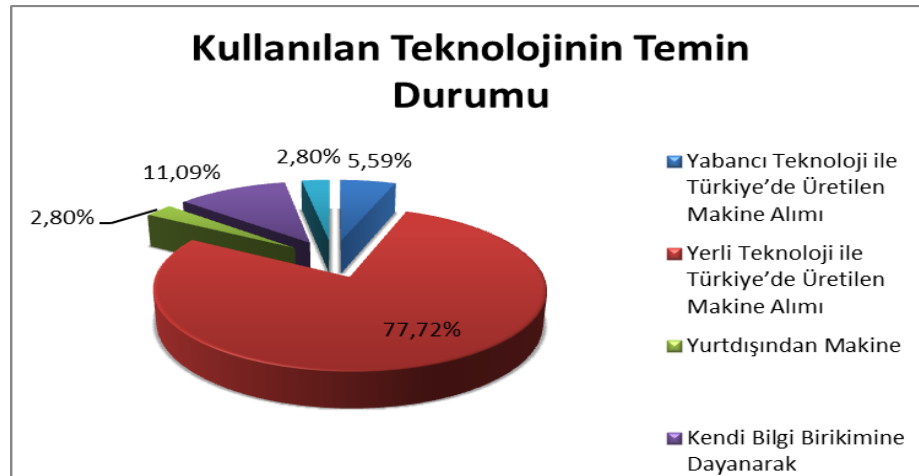
İşletmelerin illere göre mevcut makinaların temin durumları incelendiğinde % 52,6'sının yerli, %2,6'sının yabancı ve % 44,7'sinin ise her ikisini içerdiği tespit edilmiştir. Bu oran Kuruçayıle'de %52,6 oranında en yüksek iken Filyos-Kilimlide %2,6 oranında en düşük olarak belirlenmiştir( Bknz, EK1: Tablo 254).

İşletmelerin %77,8'i yerli teknoloji ile Türkiye'de üretilen makine alımı ile; %11,1'i kendi bilgi birikimine dayanarak; %5,6'sı yabancı teknoloji ile Türkiye'de üretilen makine alımı

ile; %2,6'sı ise imitasyon ve yurtdışından makine alımı yaparak teknolojisini oluşturmakta olup bu oranlar Tablo8.58'deki gibidir. Oranlara ait grafiksel gösterim ise Şekil8.58'deki gibidir.

**Tablo 8. 58.** İşletmelerde Kullanılan Teknolojinin Temin Durumu İle İlgili Frekans Değerleri

Kullanılan Teknolojinin Temin Durumu				
	Frekans	Yüzde (%)	Geçerli Yüzde(%)	Kümülatif Yüzde(%)
Yabancı Teknoloji ile Türkiye’de Üretilen Makine Alımı	2	5,3	5,6	5,6
Yerli Teknoloji ile Türkiye’de Üretilen Makine Alımı	28	73,7	77,8	83,3
Yurtdışından Makine	1	2,6	2,8	86,1
Kendi Bilgi Birikimine Dayanarak	4	10,5	11,1	97,2
İmitasyon	1	2,6	2,8	100,0
<b>Toplam</b>	<b>36</b>	<b>94,7</b>	<b>100,0</b>	
Cevaplanmamış	2	5,3		
<b>Toplam</b>	<b>38</b>	<b>100,0</b>		



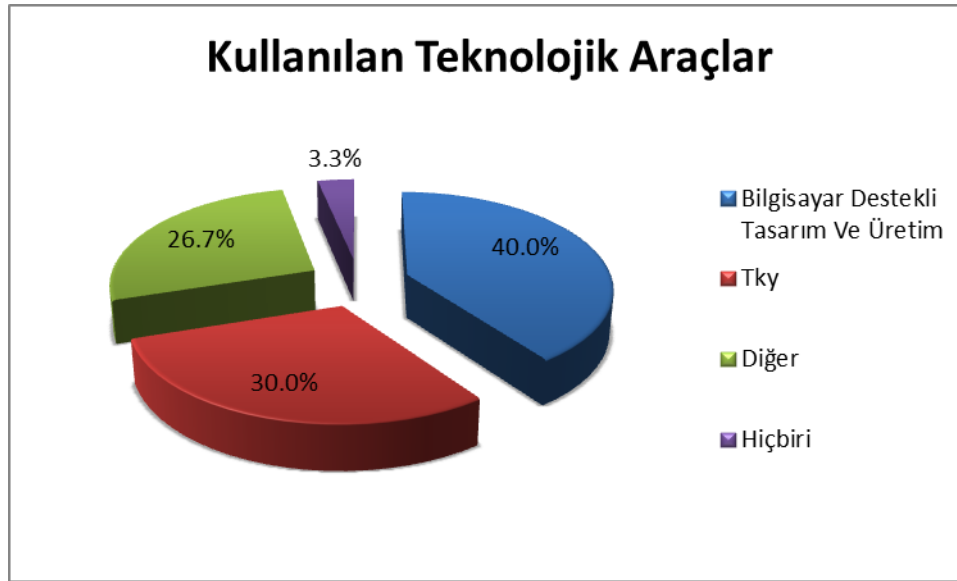
**Şekil 8. 58.** İşletmelerde Kullanılan Teknolojinin Temin Durumu Grafiği

İşletmelerin %40,0'ı bilgisayar destekli tasarım ve üretim teknolojisini kullanır iken; %30,0'u toplam kalite yönetimi; %26,7'si diğer teknolojileri kullanmaktadır. İşletmelerin %3,3'ü

ise teknolojik araçlardan hiçbirini kullanmamakta olup bu oranlar Tablo8.59'daki gibidir. Oranlara ait grafiksel gösterim ise Şekil8.59'daki gibidir.

**Tablo 8. 59.** İşletmelerde Kullanılan Teknolojik Araçlar İle İlgili Frekans Değerleri

Kullanılan Teknolojik Araçlar					
		Frekans	Yüzde (%)	Geçerli Yüzde(%)	Kümülatif Yüzde(%)
	Bilgisayar Destekli Tasarım Ve Üretim	12	31,6	40,0	40,0
	Toplam Kalite Yönetimi	9	23,7	30,0	70,0
	Diğer	8	21,1	26,7	96,7
	Hiçbiri	1	2,6	3,3	100,0
	Toplam	30	78,9	100,0	
	Cevaplanmamış	8	21,1		
<b>Toplam</b>		<b>38</b>	<b>100,0</b>		



**Şekil 8. 59.** İşletmelerde Kullanılan Teknolojik Araçlar Grafiği

İşletmelerin kullanmış oldukları teknoloji araçları illere göre incelendiğinde % 40'nın bilgisayar destekli tasarım ve üretimi, %30'nun TKY, %26,7'sinin diğer teknolojilerden yararlandığı görülürken, %3,3'ü hiçbir teknolojiden yararlanmamaktadırlar. Mekanik, % 34,2'sinin yarı otomatik, %13,2'sinin otomatik, , %10,5'nin tüm teknolojileri içerdiği ve

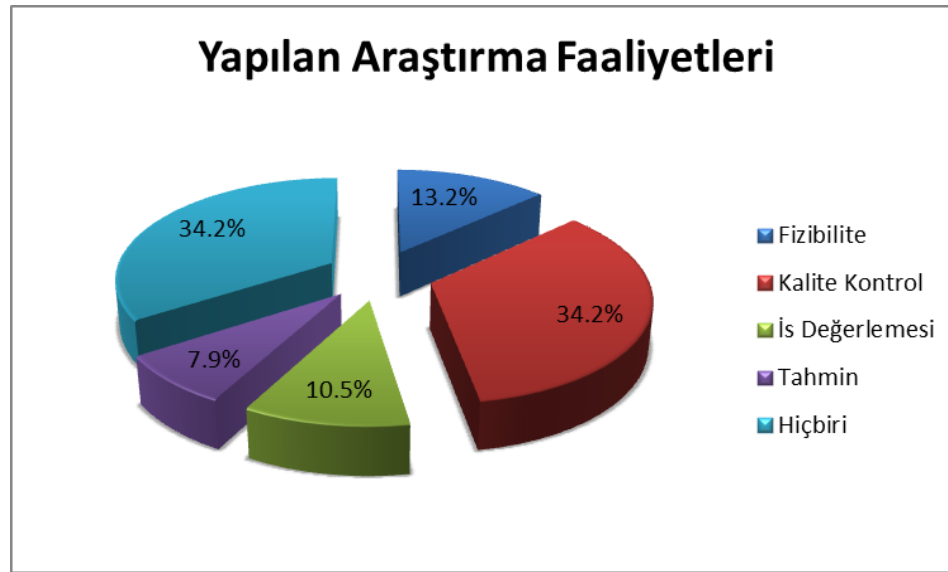


%2,6'sının CAD ve CAM teknolojisine sahip olduğu görülmüştür. Bu oran Kurucaşile'de %50 oranında en yüksek iken Bartın'da %10 oranında en düşük olduğu tespit edilmiştir( Bknz, EK1: Tablo 255).

İşletmelerin %34,2'si kalite kontrol; %13,2'si fizibilite; %10,5'i iş değerlemesi; %7,9'u tahmin, projeksiyon, model çalışması faaliyetlerini gerçekleştirmiştir. %34,2'si ise hiçbir araştırma faaliyetinde bulunmuş olup bu oranlar Tablo8.60'daki gibidir. Oranlara ait grafiksel gösterim ise Şekil8.60'daki gibidir.

**Tablo 8. 60.** İşletmelerde Yapılan Araştırma Faaliyetleri İle İlgili Frekans Değerleri

Yapılan Araştırma Faaliyetleri				
	Frekans	Yüzde (%)	Geçerli Yüzde(%)	Kümülatif Yüzde(%)
<b>Fizibilite</b>	5	13,2	13,2	13,2
<b>Kalite Kontrol</b>	13	34,2	34,2	47,4
<b>İş Değerlemesi</b>	4	10,5	10,5	57,9
<b>Tahmin</b>	3	7,9	7,9	65,8
<b>Hiçbiri</b>	13	34,2	34,2	100,0
<b>Toplam</b>	<b>38</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	

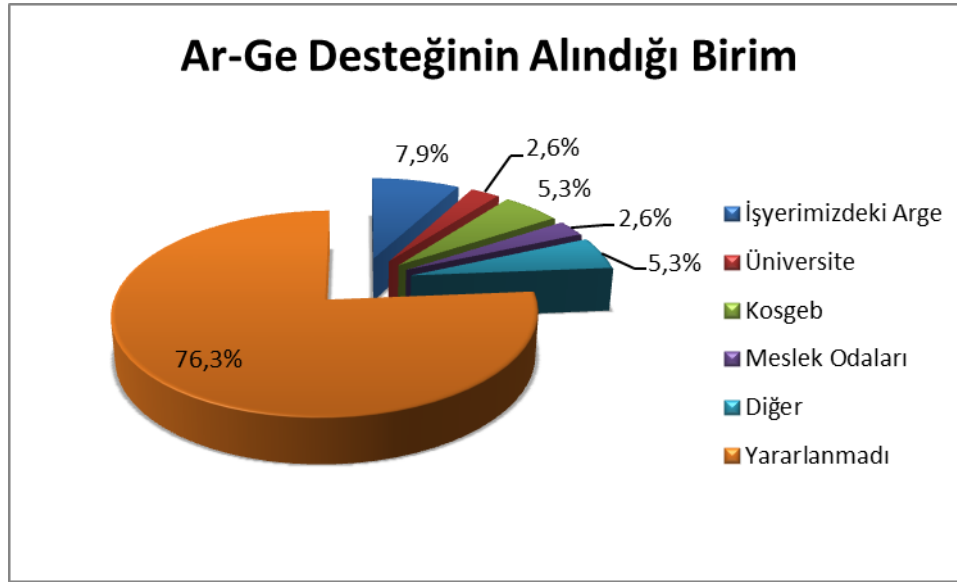


**Şekil 8. 60.** İşletmelerde Yapılan Araştırma Faaliyetleri Grafiği

İşletmelerin büyük bir kısmı %76,3'ü ar-ge faaliyetinde bulunmamıştır. %18,4'ü meslek odalarından; %15,8'i KOSGEB'den; %10,5'i üniversitelerden; %7,9'u kendi işyerlerindeki AR-GE birimlerinden; %23,7'si ise diğer birimlerden bu hizmeti temin etmiştir. Bu oranlar Tablo 8.61'deki gibi olup oranlara ait grafiksel gösterim ise Şekil 8.61'deki gibidir.

**Tablo 8. 61.** İşletmelerin Ar-Ge Desteğinin Alındığı Birim İle İlgili Frekans Değerleri

Ar-Ge Desteğinin Alındığı Birim				
	Frekans	Yüzde (%)	Geçerli Yüzde(%)	Kümülatif Yüzde(%)
İşyerimizdeki Arge	3	7,9	7,9	7,9
Üniversite	1	2,6	2,6	10,5
Kosgeb	2	5,3	5,3	15,8
Meslek Odaları	1	2,6	2,6	18,4
Diğer	2	5,3	5,3	23,7
Yararlanmadı	29	76,3	76,3	100,0
<b>Toplam</b>	<b>38</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	



**Şekil 8. 61.** İşletmelerin Ar-Ge Desteğinin Alındığı Birim Grafiği

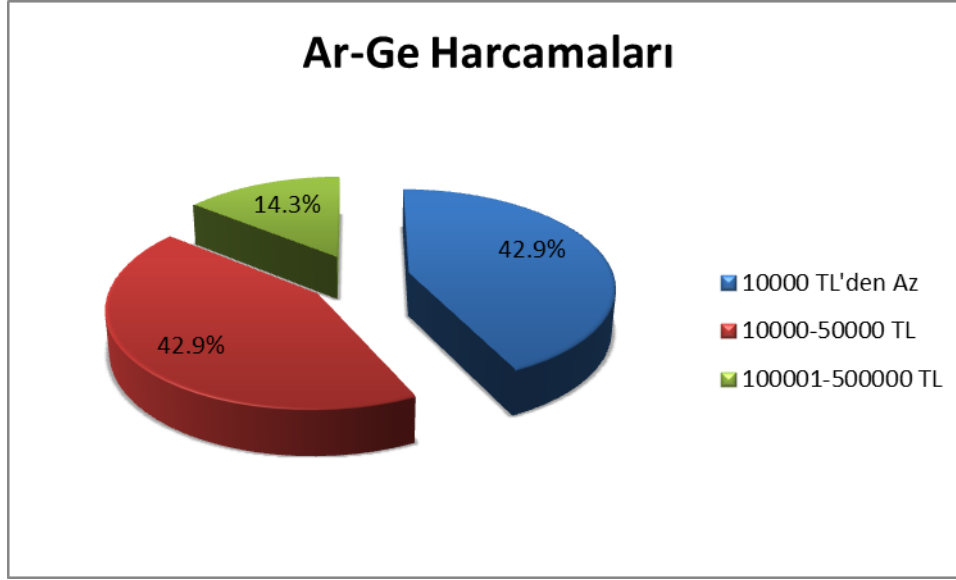
İşletmelerin AR-GE desteği aldığı birimler bakımından etkisi önemli bulunan ( $p < 0.05$ ) faktörlerin ki kare analiz sonucunda değerlendirme sonuçlarını ise şu şekilde özetlemek mümkündür.

İşletmelerin Üretim sürecinde illere göre AR-GE hizmeti temin durumları incelendiğinde % 76,3'nün yararlanmadığı, % 7,9'nun iş yerlerindeki ARGE'den yararlandığı, %5,3'nün ise hem KOSGEB hem de diğer kaynaklardan yararlandığı, %2,6'sının ise Üniversite ve diğer kaynaklardan yararlandığı görülmüştür. Bu oran Kurucaşile'de %52,6 oranında en yüksek iken Filyos-Kilimlide %2,6 oranında en düşük olarak belirlenmiştir( Bknz, EK1: Tablo 256).

İşletmelerin % 81,6'sı ar-ge harcamalarına bütçe ayırmaz iken; ar-ge çalışmalarına kaynak ayıran yedi işletmenin %42,9'u 10000 TL'den az bütçe ayırmıştır. İşletmelerin %42,9'u 10000-50000 TL arası; %14,3'ü 101000-500000 TL arasında ar-ge harcamasında bulunmuştur. bu oranlar Tablo8.62'deki gibi verilmiş olup oranlara ait grafiksel gösterim ise Şekil8.62'deki gibidir.

**Tablo 8. 62.** İşletmelerin Ar-Ge Harcamaları İle İlgili Frekans Değerleri

<b>Ar-Ge Harcamaları</b>					
		<b>Frekans</b>	<b>Yüzde (%)</b>	<b>Geçerli Yüzde(%)</b>	<b>Kümülatif Yüzde(%)</b>
	<b>10000 TL'den Az</b>	3	7,9	42,9	42,9
	<b>10000-50000 TL</b>	3	7,9	42,9	85,7
	<b>101000-500000 TL</b>	1	2,6	14,3	100,0
	<b>Toplam</b>	7	18,4	100,0	
	<b>Cevaplanmamış</b>	31	81,6		
<b>Toplam</b>		<b>38</b>	<b>100,0</b>		

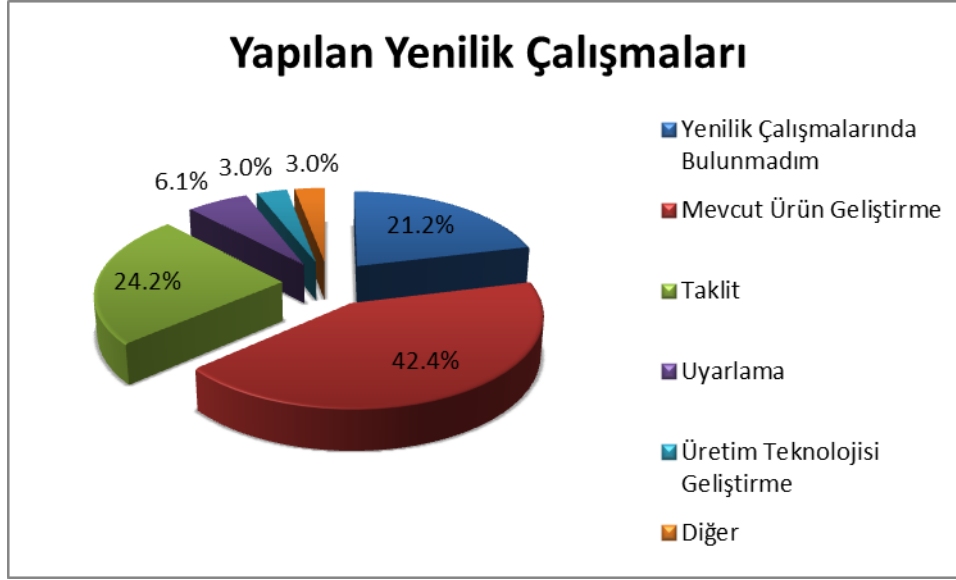


**Şekil 8. 62.** İşletmelerin Ar-Ge Harcamaları Grafiği

İşletmelerin %42,4'ü mevcut ürün geliştirme; %24, 2'si taklit; %6,1'i uyarlama; %3'ü üretim teknolojisi geliştirme ve diğer yenilik çalışmalarında bulunurken; %21,2'si ise hiçbir yenilik faaliyetinde bulunmamıştır. Bu oranlar Tablo8.63'de ve Şekil8.63'deki gibidir.

**Tablo 8. 63.** İşletmelerde Yapılan Yenilik Çalışmaları İle İlgili Frekans Değerleri

Yapılan Yenilik Çalışmaları					
		Frekans	Yüzde (%)	Geçerli Yüzde(%)	Kümülatif Yüzde(%)
	<b>Yenilik Çalışmalarında Bulunmadım</b>	7	18,4	21,2	21,2
	<b>Mevcut Ürün Geliştirme</b>	14	36,8	42,4	63,6
	<b>Taklit</b>	8	21,1	24,2	87,9
	<b>Uyarlama</b>	2	5,3	6,1	93,9
	<b>Üretim Teknolojisi Geliştirme</b>	1	2,6	3,0	97,0
	<b>Diğer</b>	1	2,6	3,0	100,0
	<b>Toplam</b>	33	86,8	100,0	
	<b>Cevaplanmamış</b>	5	13,2		
<b>Toplam</b>		<b>38</b>	<b>100,0</b>		

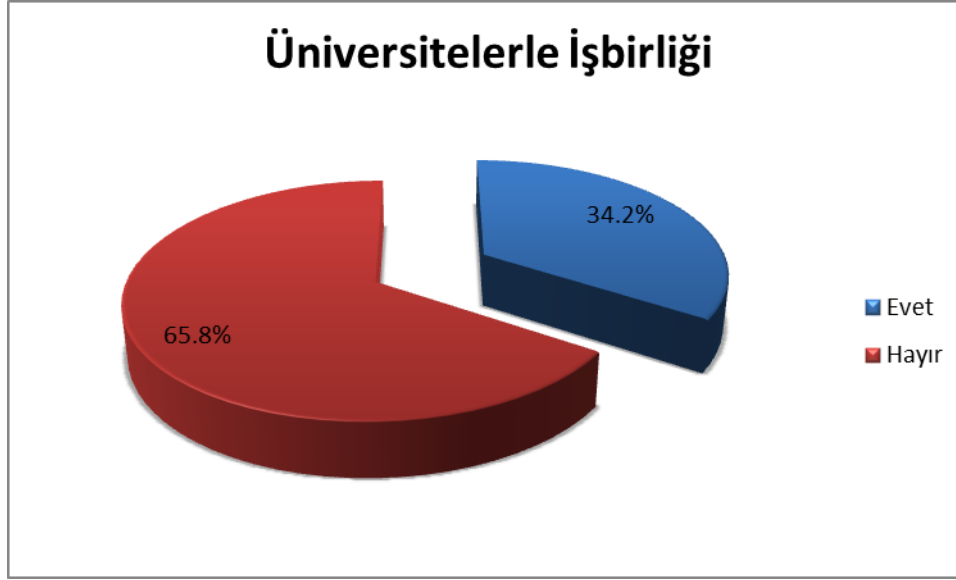


**Şekil 8. 63.** İşletmelerde Yapılan Yenilik Çalışmaları Grafiği

İşletmelerin %34,2'si ilgili konu ve sorunlarda üniversitelerle işbirliğinde bulunmuştur. %65,8'i ise üniversitelerle işbirliği yapmamış olup bu oranlar Tablo8.64 ve Şekil8.64'deki gibidir.

**Tablo 8. 64.** İşletmelerin Üniversitelerle İşbirliği İle İlgili Frekans Değerleri

Üniversitelerle İşbirliği					
		Frekans	Yüzde (%)	Geçerli Yüzde(%)	Kümülatif Yüzde(%)
	<b>Evet</b>	13	34,2	34,2	34,2
	<b>Hayır</b>	25	65,8	65,8	100,0
	<b>Toplam</b>	<b>38</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	

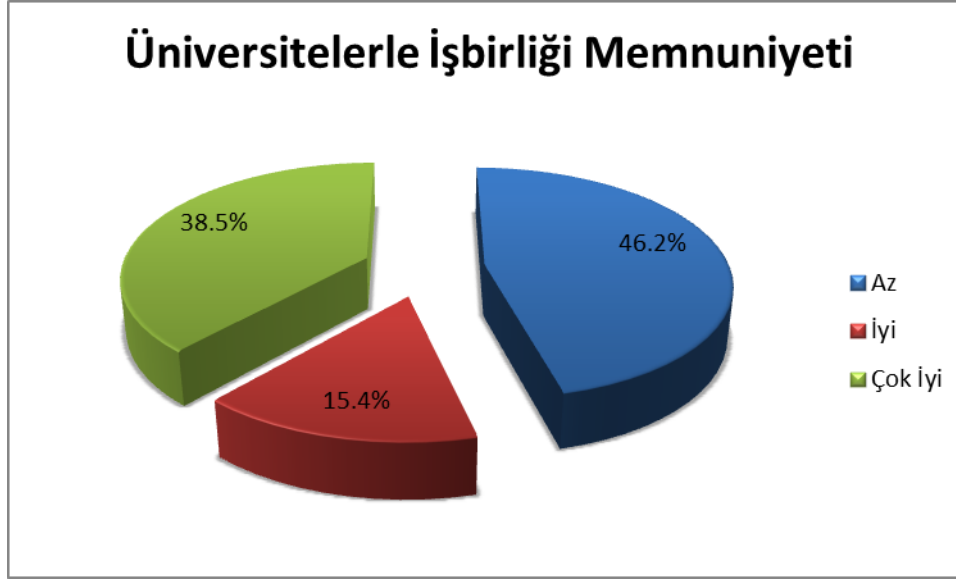


**Şekil 8. 64.** İşletmelerin Üniversitelerle İşbirliği Grafiği

Üniversitelerle işbirliği yapan işletmelerin %46,2'si az; %38,5'i çok iyi; %15,4'ü ise iyi cevabını vererek memnuniyet derecelerini ifade etmekte olup bu oranlar Tablo8.65'deki gibidir. Oranlara ait grafiksel gösterim ise Şekil8.65'deki gibidir.

**Tablo 8. 65.** İşletmelerin Üniversitelerle İşbirliği Memnuniyeti İle İlgili Frekans Değerleri

Üniversitelerle İşbirliği Memnuniyeti					
		Frekans	Yüzde (%)	Geçerli Yüzde(%)	Kümülatif Yüzde(%)
	<b>Az</b>	6	15,8	46,2	46,2
	<b>İyi</b>	2	5,3	15,4	61,5
	<b>Çok İyi</b>	5	13,2	38,5	100,0
	<b>Toplam</b>	13	34,2	100,0	
	<b>Üniversitelerle İşbirliği Yapmayan</b>	25	65,8		
<b>Toplam</b>		<b>38</b>	<b>100,0</b>		

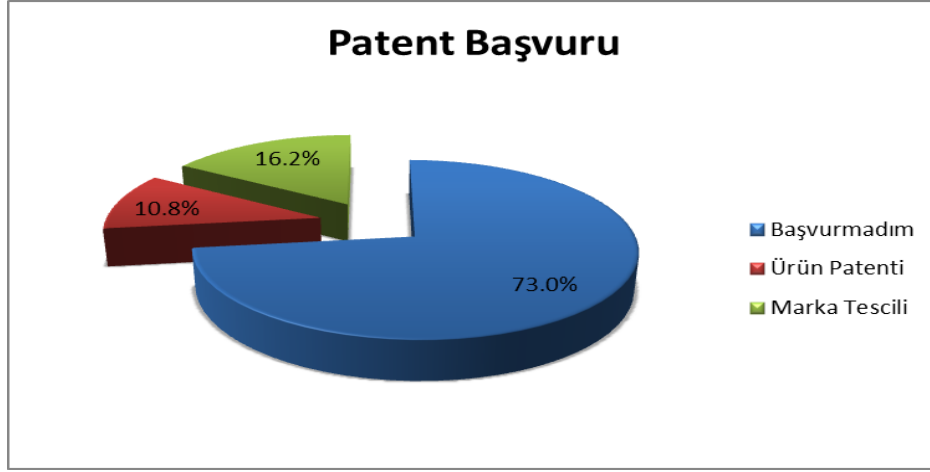


**Şekil 8. 65.** İşletmelerin Üniversitelerle İşbirliği Memnuniyeti Grafiği

İşletmelerin %73'ü patent başvurusunda bulunmamıştır. %16,2'si marka tescili; %10,8'i ise ürün patenti başvurusunda bulunmuş olup bu oranlar Tablo8.66'daki gibidir. Oranlara ait grafiksel gösterim ise Şekil8.66'daki gibidir.

**Tablo 8. 66.** İşletmelerin Patent Başvurusu İle İlgili Frekans Değerleri

Patent Başvurusu					
		Frekans	Yüzde (%)	Geçerli Yüzde(%)	Kümülatif Yüzde(%)
	<b>Başvurmadım</b>	27	71,1	73,0	73,0
	<b>Ürün Patenti</b>	4	10,5	10,8	83,8
	<b>Marka Tescili</b>	6	15,8	16,2	100,0
	<b>Toplam</b>	37	97,4	100,0	
	<b>Cevaplanmamış</b>	1	2,6		
<b>Toplam</b>		<b>38</b>	<b>100,0</b>		



**Şekil 8. 66.** İşletmelerin Patent Başvurusu Grafiği

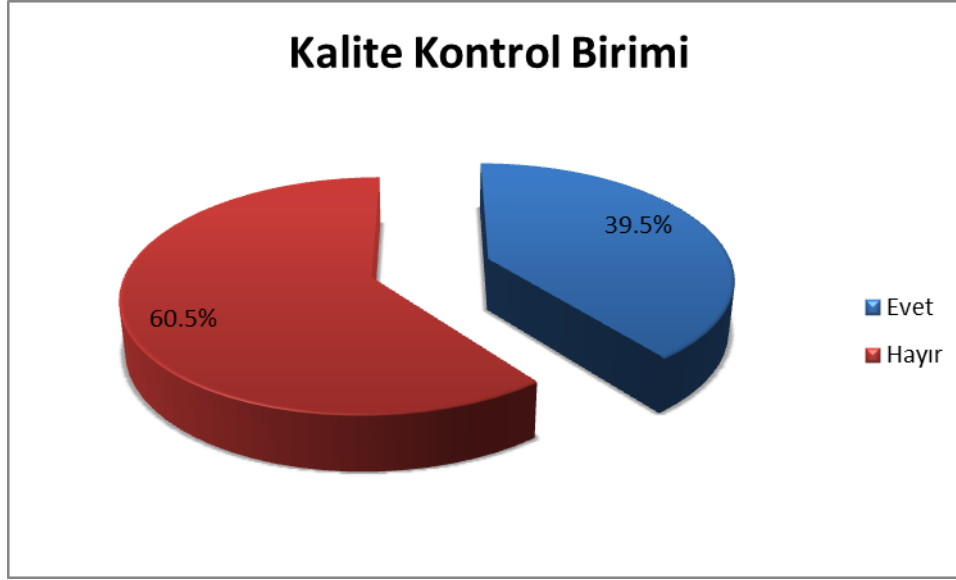
İşletmelerin illere göre patent, faydalı model ve marka tescili için başvuru durumları illere göre incelendiğinde % 73'nün başvurmadığı, % 16,2'sinin marka tescili ve %10,8'nin de ürün patenti için görülmüştür. Bu oran Kurucaşile'de %54,1 oranında en yüksek iken Bartın'da % 13,5 oranında en düşük olduğu belirlenmiştir( Bknz, EK1: Tablo 257).

İşletmelerin %39,5'inde kalite kontrol birimi mevcut iken; %60,5'inde kalite kontrol birimi olmamakta olup bu oranlar Tablo8.67'deki gibidir. Oranlara ait grafiksel gösterim ise Şekil8.67'deki gibidir.

**Tablo 8. 67.** İşletmelerin Kalite Kontrol Birimi İle İlgili Frekans Değerleri

<b>Kalite Kontrol Birimi</b>					
		<b>Frekans</b>	<b>Yüzde (%)</b>	<b>Geçerli Yüzde(%)</b>	<b>Kümülatif Yüzde(%)</b>
	<b>Evet</b>	15	39,5	39,5	39,5
	<b>Hayır</b>	23	60,5	60,5	100,0
	<b>Toplam</b>	<b>38</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	





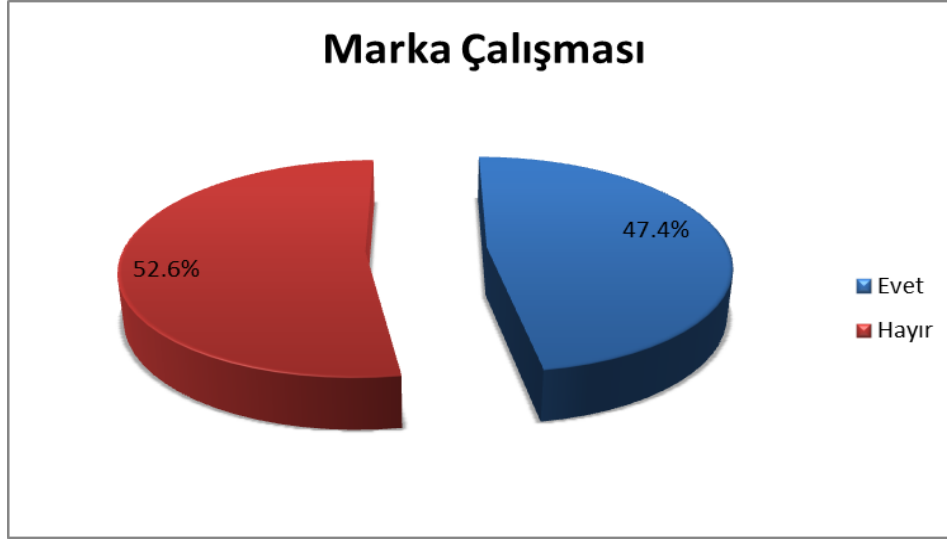
**Şekil 8. 67.** İşletmelerin Kalite Kontrol Birimi Grafiği

İşletmelerin kalite kontrol durumlarının mevcut durumu illere göre değerlendirildiğinde %60,5'inde olmadığı, %39,5'inde ise mevcut görülmüştür. Bu oran Kurucaşile'de %52,6 oranında en yüksek iken Filyos-Kilimli % 2,6 oranında en düşük olduğu belirlenmiştir. ( Bknz, EK1: Tablo 258).

İşletmelerin %47,4'ünün kendine ait bir markası veya marka çalışması var iken; %52,6'sında marka veya marka çalışması yapmamakta olup bu oranlar Tablo8.68'deki gibidir. Oranlara ait grafiksel gösterim ise Şekil8.68'deki gibidir.

**Tablo 8. 68.** İşletmelerin Marka veya Marka Çalışması İle İlgili Frekans Değerleri

Marka veya Marka Çalışması					
		Frekans	Yüzde (%)	Geçerli Yüzde(%)	Kümülatif Yüzde(%)
	<b>Evet</b>	18	47,4	47,4	47,4
	<b>Hayır</b>	20	52,6	52,6	100,0
	<b>Toplam</b>	<b>38</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	



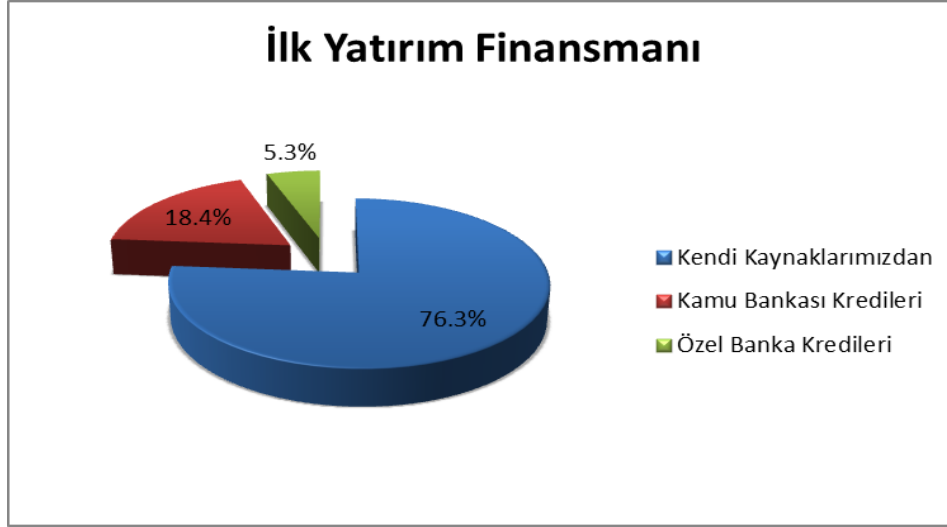
**Şekil 8. 68.** İşletmelerin Marka veya Marka Çalışması Grafiği

İşletmelerin patent, faydalı model ve marka tescili için başvuru durumları illere göre incelendiğinde % 73'nün başvurmadığı, % 16,2'sinin marka tescili ve %10,8'nin de ürün patenti için görülmüştür. Bu oran Kurucaşile'de %54,1 oranında en yüksek iken Bartın'da % 13,5 oranında en düşük olduğu belirlenmiştir (Bknz, EK1: Tablo 259).

İşletmelerin %76,3'ü ilk yatırımlarını kendi kaynaklarından finanse ederken; %18,4'ü kamu bankası kredilerini; %5,3'ü ise özel banka kredilerini tercih etmekte olup bu oranlar Tablo 8.69'daki gibidir. Oranlara ait grafiksel gösterim ise Şekil8.69'daki gibidir.

**Tablo 8. 69.** İşletmelerin İlk Yatırım Finansmanı İle İlgili Frekans Değerleri

<b>İlk Yatırım Finansmanı</b>					
		<b>Frekans</b>	<b>Yüzde (%)</b>	<b>Geçerli Yüzde(%)</b>	<b>Kümülatif Yüzde(%)</b>
	<b>Kendi Kaynaklarımızdan</b>	29	76,3	76,3	76,3
	<b>Kamu Bankası Kredileri</b>	7	18,4	18,4	94,7
	<b>Özel Banka Kredileri</b>	2	5,3	5,3	100,0
	<b>Toplam</b>	<b>38</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	



**Şekil 8. 69.** İşletmelerin İlk Yatırım Finansmanı Grafiği

İşletmelerin İlk yatırım finansman kaynakları üzerinde etkisi önemli bulunan ( $p < 0.05$ ) faktörlerin ki kare analiz sonucunda değerlendirme sonuçlarını ise şu şekilde özetlemek mümkündür.

İşletmelerin ilk yatırımda finansman kaynaklarının gerçekleşen / gerçekleştirilmesi düşünülen yabancı sermaye bağlantısının taşıdığı ülkenin menşesine göre incelendiğinde % 34,2'sinin AB, % 5,3'nün AB ve dışındaki ülkelerden,, %7,9'unun Asya/Pasifik ve Orta Doğu ülkelerinin, %2,6 'sının diğer, %42,1'inin de herhangi bir menşe taşımadığı görülmüştür. Bu oranın % 76,3'nün ilk yatırımda finansman kaynakları kendi kaynaklarından sağlayan işletmeler olarak en yüksek oranda bulunurken %5,3'ü de özel banka kredilerinden sağlayanlar olarak en düşük oranda bulunmuştur (Bknz, EK1: Tablo153).

İşletmelerin ilk yatırımda finansman kaynaklarının devlet teşviki alma durumlarına göre incelendiğinde % 13,2'sinin aldığı, % 86,8'inin ise almadığı görülmüştür. Bu oranın % 76,3'nün ilk yatırımda finansman kaynakları kendi kaynaklarından sağlayan işletmeler olarak en yüksek oranda bulunurken %5,3'ü de özel banka kredilerinden sağlayanlar olarak en düşük oranda bulunmuştur (Bknz, EK1: Tablo154).

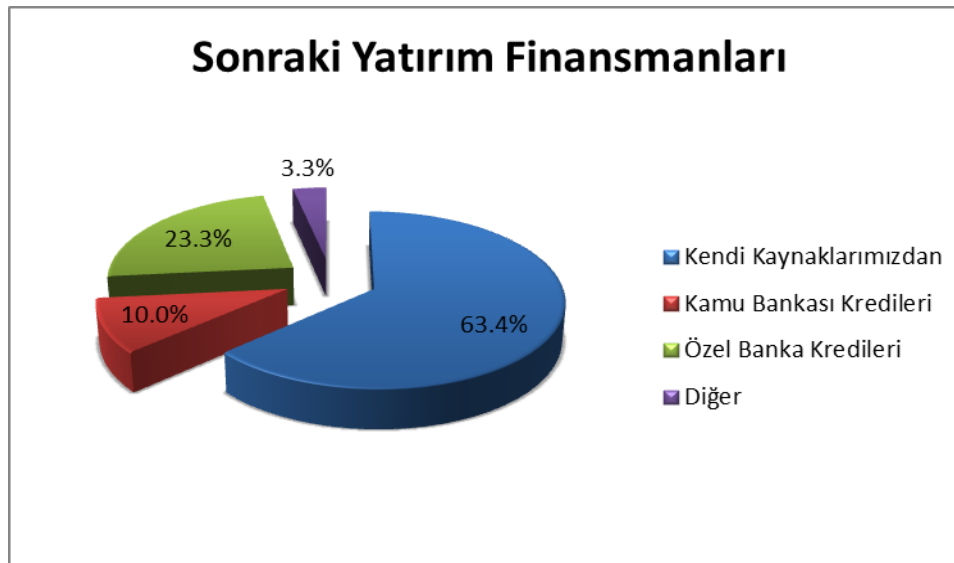
İşletmelerin ilk yatırımda finansman kaynaklarının teşviklerden yararlanma durumlarına göre incelendiğinde % 38,2'sinin bilgisi olmadığı, % 20,6'sının aranan koşulları sağlamadığı, %17,6'sının bürokratik işlemlerin fazla olduğunu düşündüğü, %5,9'unun koşulları yerine getirdiği hale teşvik alamadığı %17,6'sının da diğer nedenlerinden oluştuğu görülmüştür. Bu oranın % 82,4'nün ilk yatırımda finansman kaynakları kendi kaynaklarından sağlayan işletmeler

olarak en yüksek oranda bulunurken %17,6'sının da özel banka kredilerinden sağlayanlar olarak en düşük oranda bulunmuştur (Bknz, EK1: Tablo155).

İşletmelerin %63,3'ü sonraki yatırımlarını kendi kaynaklarında finanse etmeyi planlamaktadır. %23,3'ü özel banka kredilerinden; %10,0'u kamu bankası kredilerinden; %3,3'ü ise diğer kaynaklardan yatırımlarını finanse etmeyi düşünmekte olup bu oranlar Tablo8.70'deki gibidir. Oranlara ait grafiksel gösterim ise Şekil8.70'deki gibidir.

**Tablo 8. 70.** İşletmelerin sonraki Yatırım Finansmanı İle İlgili Frekans Değerleri

Sonraki Yatırım Finansmanları					
		Frekans	Yüzde (%)	Geçerli Yüzde(%)	Kümülatif Yüzde(%)
	<b>Kendi Kaynaklarımızdan</b>	19	50,0	63,3	63,3
	<b>Kamu Bankası Kredileri</b>	3	7,9	10,0	73,3
	<b>Özel Banka Kredileri</b>	7	18,4	23,3	96,7
	<b>Diğer</b>	1	2,6	3,3	100,0
	<b>Toplam</b>	30	78,9	100,0	
	<b>Cevaplanmamış</b>	8	21,1		
<b>Toplam</b>		<b>38</b>	<b>100,0</b>		

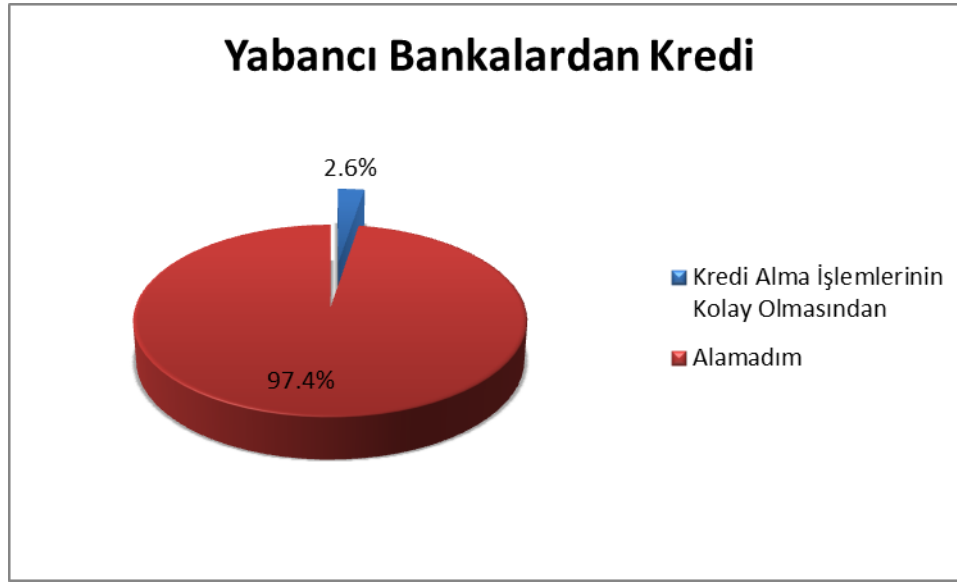


**Şekil 8. 70.** İşletmelerin Sonraki Yatırım Finansmanı Grafiği

İşletmelerin %97,4'ü yabancı banka kredisi kullanmamıştır. İşletmelerin %2,6'sı ise kredi alma işlemlerinin kolay olmasından dolayı yabancı banka kredilerini tercih etmemiş olup bu oranlar Tablo 8.71'deki gibidir. Oranlara ait grafiksel gösterim ise Şekil 8.71'deki gibidir.

**Tablo 8. 71.** İşletmelerin Yabancı Bankalardan Kredileri İle İlgili Frekans Değerleri

Yabancı Bankalardan Kredi					
		Frekans	Yüzde (%)	Geçerli Yüzde(%)	Kümülatif Yüzde(%)
	<b>Kredi Alma İşlemlerinin Kolay Olmasından</b>	1	2,6	2,6	2,6
	<b>Almadım</b>	37	97,4	97,4	100,0
	<b>Toplam</b>	<b>38</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	

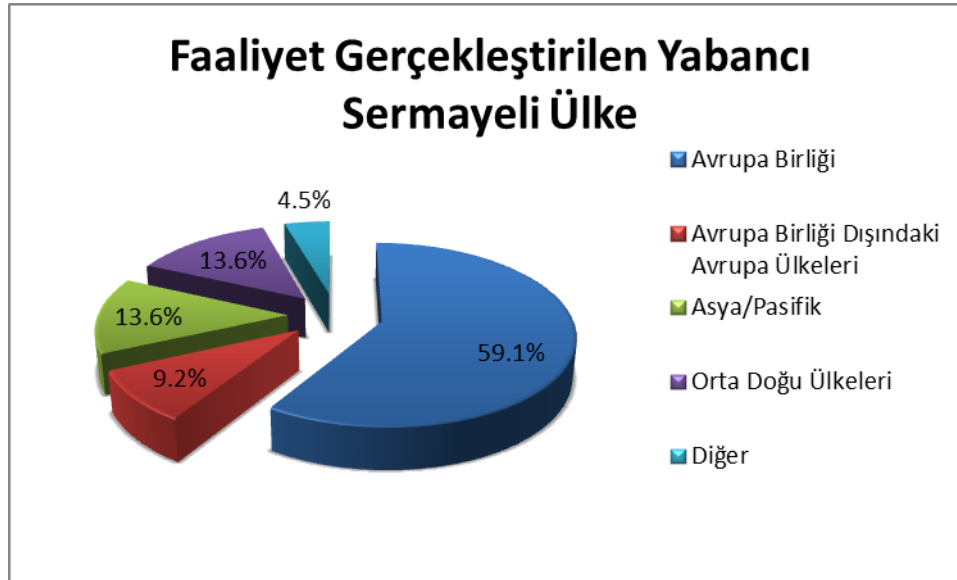


**Şekil 8. 71.** İşletmelerin Yabancı Bankalardan Kredileri Grafiği

İşletmelerin faaliyet gerçekleştirdiği veya düşündüğü ülkeler sırası ile; %34,2 Avrupa Birliği; %7,9 Asya\Pasifik ve Orta Doğu Ülkeleri; %5,3 Avrupa Birliği dışındaki Avrupa Ülkeleri; %2,6'sı diğer olmuştur. İşletmelerin %42,1'i ise hiçbir yabancı ülke ile faaliyet gerçekleştirmemiş veya gerçekleştirmeyi düşünmemekte olup bu oranlar Tablo 8.72'deki gibidir. Oranlara ait grafiksel gösterim ise Şekil 8.72'deki gibidir.

**Tablo 8. 72.** Faaliyet Gerçekleştirilen Yabancı Sermayeli Ülke İle İlgili Frekans Değerleri

Faaliyet Gerçekleştirilen Yabancı Sermayeli Ülke					
		Frekans	Yüzde (%)	Geçerli Yüzde(%)	Kümülatif Yüzde(%)
	Avrupa Birliği	13	34,2	34,2	34,2
	Avrupa Birliği Dışındaki Avrupa Ülkeleri	2	5,3	5,3	39,5
	Asya/Pasifik	3	7,9	7,9	47,4
	Orta Doğu Ülkeleri	3	7,9	7,9	55,3
	Diğer	1	2,6	2,6	57,9
	Yok	16	42,1	42,1	100,0
	<b>Toplam</b>	<b>38</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	

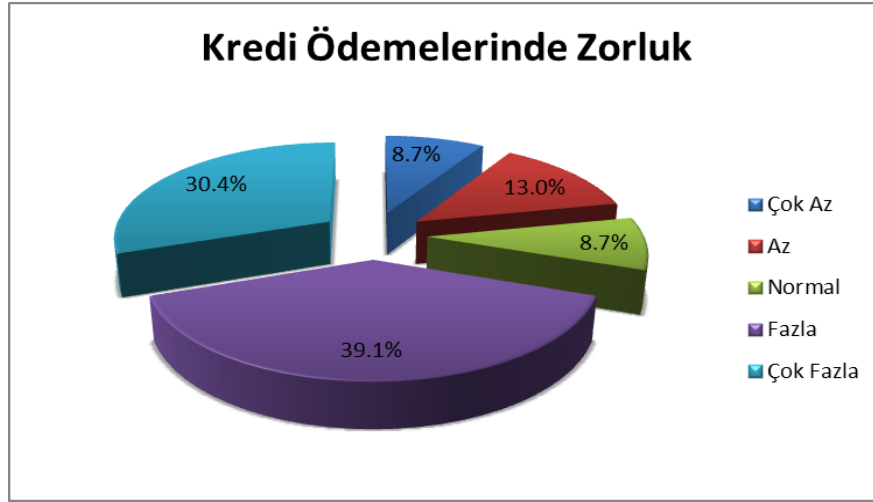


**Şekil 8. 72.** Faaliyet Gerçekleştirilen Yabancı Sermayeli Ülke Grafiği

İşletmelerin kredi geri ödemelerinde %39,1'i fazla; %30,4'ü çok fazla; %13,0'ü az; %8,7'si ise normal ve çok az zorluk çektiklerini belirtmiş olup bu oranlar Tablo8.73'deki gibidir. Oranlara ait grafiksel gösterim ise Şekil8.73'deki gibidir.

**Tablo 8. 73.** Kredi Ödemelerinde Zorluk İle İlgili Frekans Değerleri

<b>Kredi Ödemelerinde Zorluk</b>					
		<b>Frekans</b>	<b>Yüzde (%)</b>	<b>Geçerli Yüzde(%)</b>	<b>Kümülatif Yüzde(%)</b>
	<b>Çok Az</b>	2	5,3	8,7	8,7
	<b>Az</b>	3	7,9	13,0	21,7
	<b>Normal</b>	2	5,3	8,7	30,4
	<b>Fazla</b>	9	23,7	39,1	69,6
	<b>Çok Fazla</b>	7	18,4	30,4	100,0
	<b>Toplam</b>	23	60,5	100,0	
	<b>Cevaplanmamış</b>	15	39,5		
<b>Toplam</b>		<b>38</b>	<b>100,0</b>		



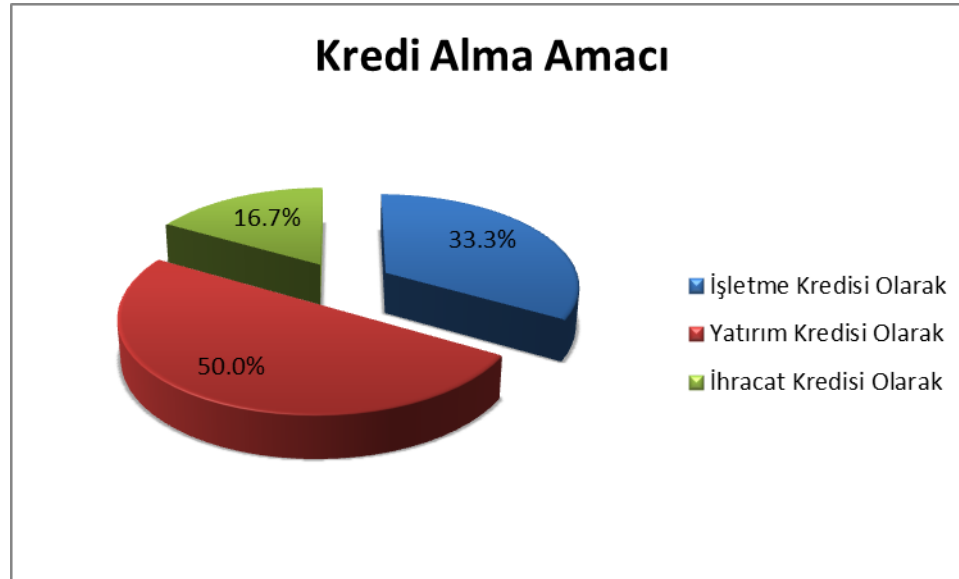
**Şekil 8. 73.** Kredi Ödemelerinde Zorluk Grafiği

İşletmelerin illere göre kredi geri ödemelerindeki yaşadıkları zorluk durumları incelendiğinde % 39,1'nin fazla zorlandığı, %30,4'ünün çok fazla, %13'nün az ve %8,7'sinin de çok az ve normal seviyede zorlandığı görülmüştür. Bu oran Kurucaşile'de % 47,8 oranında en yüksek iken Filyos-Kilimli % 4,3 oranında en düşük olduğu belirlenmiştir( Bknz, EK1: Tablo260).

İşletmelerin %50,0'si 2012 yılında aldığı kredileri yatırım kredisi olarak almıştır. %33,3'ü işletme kredisi olarak; %16,7'si ise ihracat kredisi olarak almış olup bu oranlar Tablo8.74'deki gibidir. Oranlara ait grafiksel gösterim ise Şekil8.74'deki gibidir.

**Tablo 8. 74.** İşletmelerin Kredi Alma Amacı İle İlgili Frekans Değerleri

Kredi Alma Amacı					
		Frekans	Yüzde (%)	Geçerli Yüzde(%)	Kümülatif Yüzde(%)
	İşletme Kredisi Olarak	2	5,3	33,3	33,3
	Yatırım Kredisi Olarak	3	7,9	50,0	83,3
	İhracat Kredisi Olarak	1	2,6	16,7	100,0
	Toplam	6	15,8	100,0	
	Cevaplanmamış	32	84,2		
<b>Toplam</b>		<b>38</b>	<b>100,0</b>		



**Şekil 8. 74.** İşletmelerin Kredi Alma Amacı Grafiği

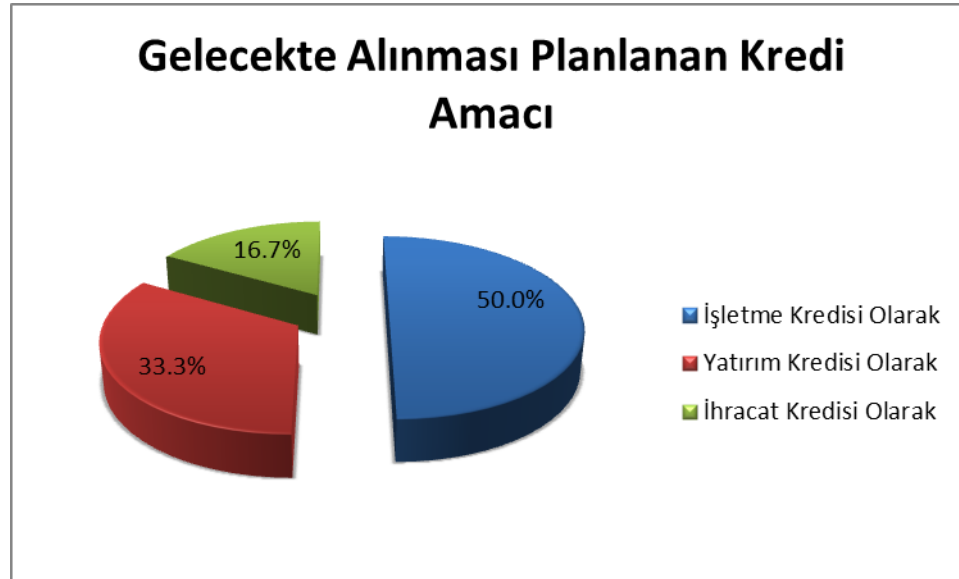
İşletmelerin büyük bir kısmı (%75,8) sektöre giriş sebebi olarak aileden cevabını vermiştir. %12,1'i daha önce aynı sektörde başka konumda çalışırken, %6,1'i başka bir sektörden geçiş yaparak ya da kamu sektörü teşvikinden yararlanarak gemi inşa sektörüne gir İşletmelerin



%50,0'si 2012 yılından sonra almayı planladığı kredileri işletme kredisi olarak talep edecektir. %33,3'ü yatırım kredisi olarak; %16,7'si ise ihracat kredisi olarak planlanmaktadır. bu oranlar Tablo8.75 ve Şekil 8.75'deki gibidir.

**Tablo 8. 75.** İşletmelerin Gelecekte Alınması Planlanan Kredi Amacı İle İlgili Frekans Değerleri

Gelecekte Alınması Planlanan Kredi Amacı					
		Frekans	Yüzde (%)	Geçerli Yüzde(%)	Kümülatif Yüzde(%)
	İşletme Kredisi Olarak	3	7,9	50,0	50,0
	Yatırım Kredisi Olarak	2	5,3	33,3	83,3
	İhracat Kredisi Olarak	1	2,6	16,7	100,0
	<b>Toplam</b>	6	15,8	100,0	
	Cevaplanmamış	32	84,2		
<b>Toplam</b>		<b>38</b>	<b>100,0</b>		

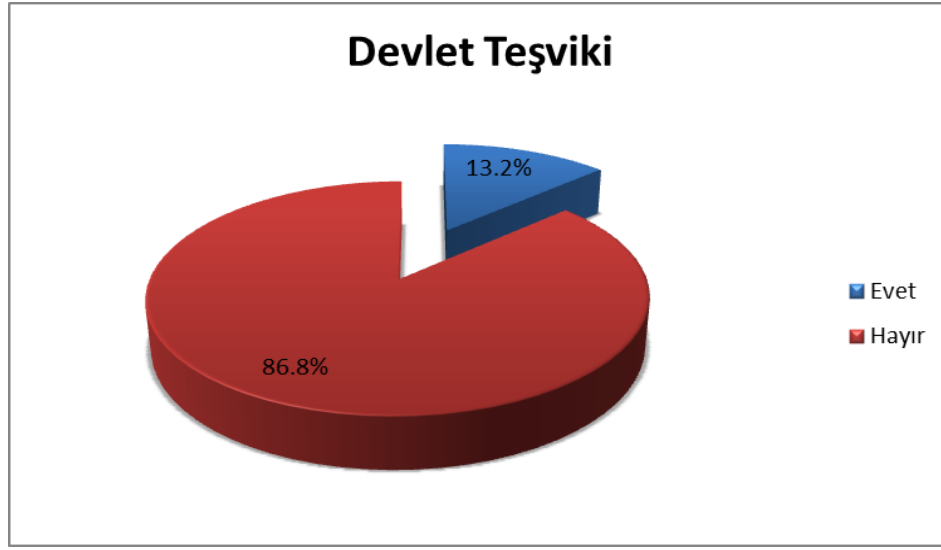


**Şekil 8. 75.** İşletmelerin Gelecekte Alınması Planlanan Kredi Amacı Grafiği

İşletmelerin %86,8'i devlet teşviki almamıştır. %13,2'si ise devlet teşviki almış olup bu oranlar Tablo8.76'daki gibidir. Oranlara ait grafiksel gösterim ise Şekil8.76'daki gibidir.

**Tablo 8. 76.** Devlet Teşviki İle İlgili Frekans Değerleri

Devlet Teşviki					
		Frekans	Yüzde (%)	Geçerli Yüzde(%)	Kümülatif Yüzde(%)
	<b>Evet</b>	5	13,2	13,2	13,2
	<b>Hayır</b>	33	86,8	86,8	100,0
	<b>Toplam</b>	<b>38</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	



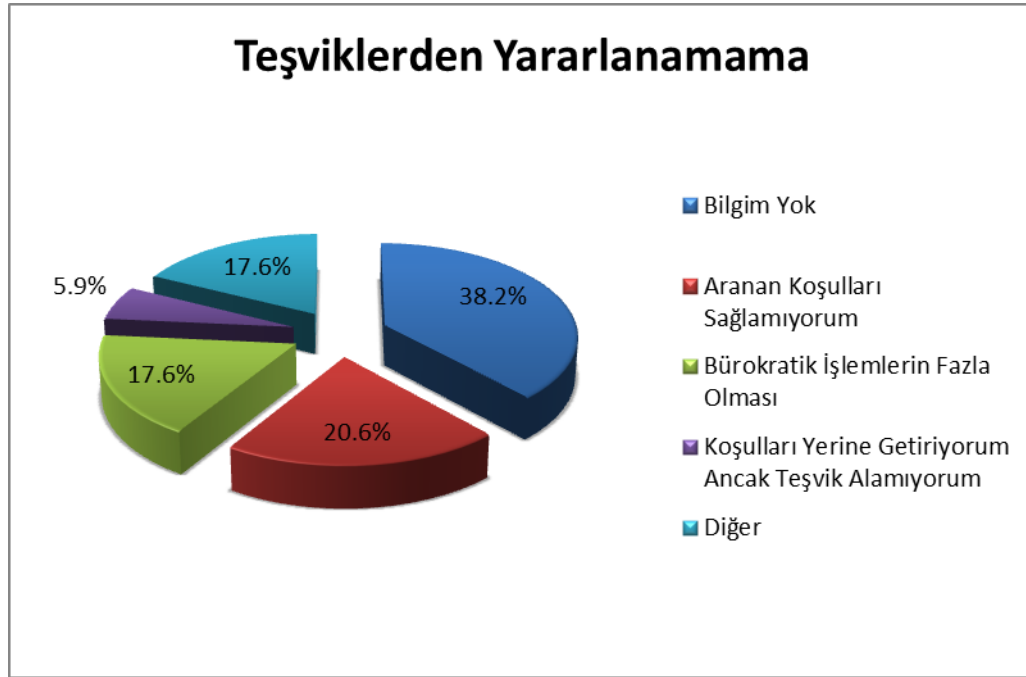
**Şekil 8. 76.** Devlet Teşviği Grafiği

İşletmelerin devlet teşviği alma durumları illere göre incelendiğinde % 86,8'nin almadığı, %13,2'sinin ise aldığı görülmüştür. Bu oran Kurucaşile'de % 52,6 oranında en yüksek iken Filyos-Kilimli % 2,6 oranında en düşük olduğu belirlenmiştir (Bknz, EK1: Tablo261).

İşletmelerin teşviklerden yararlanamama sebepleri sorulduğunda %38,2'si bilginin yok; %20,6'sı aranan koşulları sağlayamıyorum; %17,6'sı bürokratik işlemlerim çok fazla olması; %5,9'u ise koşulları yerine getiriyorum ancak teşvik alamıyorum; %17,6'sı ise diğer cevabını vermiştir. Bu oranlar Tablo8.77 ve Şekil8.77'deki gibidir.

**Tablo 8. 77.** İşletmelerin Teşviklerden Yararlanamaması İle İlgili Frekans Değerleri

<b>Teşviklerden Yararlanamama</b>					
		<b>Frekans</b>	<b>Yüzde (%)</b>	<b>Geçerli Yüzde(%)</b>	<b>Kümülatif Yüzde(%)</b>
	<b>Bilgim Yok</b>	13	34,2	38,2	38,2
	<b>Aranan Koşulları Sağlayamıyorum</b>	7	18,4	20,6	58,8
	<b>Bürokratik İşlemlerin Fazla Olması</b>	6	15,8	17,6	76,5
	<b>Koşulları Yerine Getiriyorum Ancak Teşvik Alamıyorum</b>	2	5,3	5,9	82,4
	<b>Diğer</b>	6	15,8	17,6	100,0
	<b>Toplam</b>	34	89,5	100,0	
	<b>Cevaplanmamış</b>	4	10,5		
<b>Toplam</b>		<b>38</b>	<b>100,0</b>		

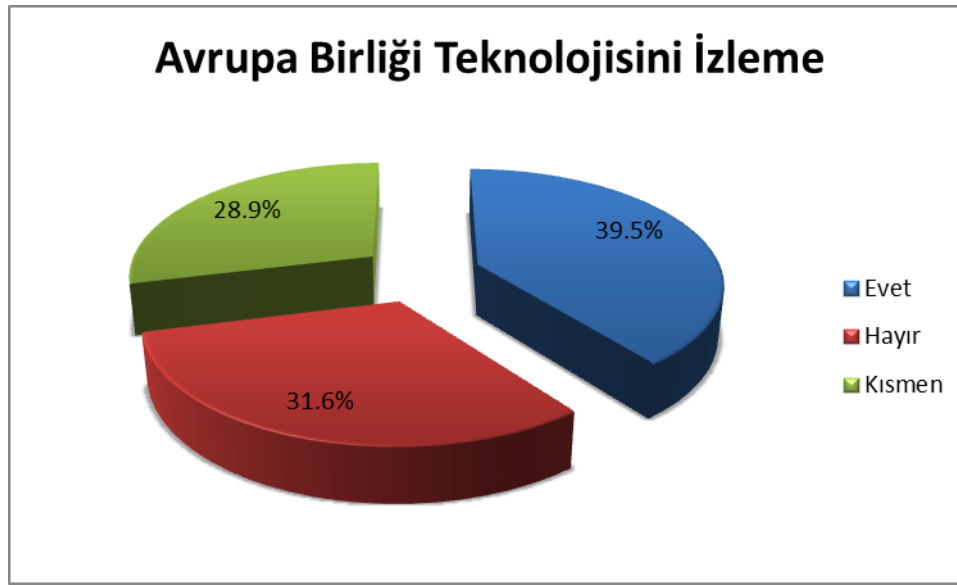


**Şekil 8. 77.** İşletmelerin Teşviklerden Yararlanamaması Grafiği

Avrupa Birliği Ülkelerinde işletmenizin yer aldığı sektörde kullanılan teknolojiyi takip ediyor musunuz sorusuna işletmelerin %39,5'i evet; %31,6'sı hayır; %28,9'u ise kısmen cevabını vermiştir. Bu oranlar Tablo8.78 ve Şekil8.78'deki gibidir.

**Tablo 8. 78.** İşletmelerin Avrupa Birliği Teknolojisini İzlemeleri İle İlgili Frekans Değerleri

Avrupa Birliği Teknolojisini İzleme					
		Frekans	Yüzde (%)	Geçerli Yüzde(%)	Kümülatif Yüzde(%)
	Evet	15	39,5	39,5	39,5
	Hayır	12	31,6	31,6	71,1
	Kısmen	11	28,9	28,9	100,0
	<b>Toplam</b>	<b>38</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	

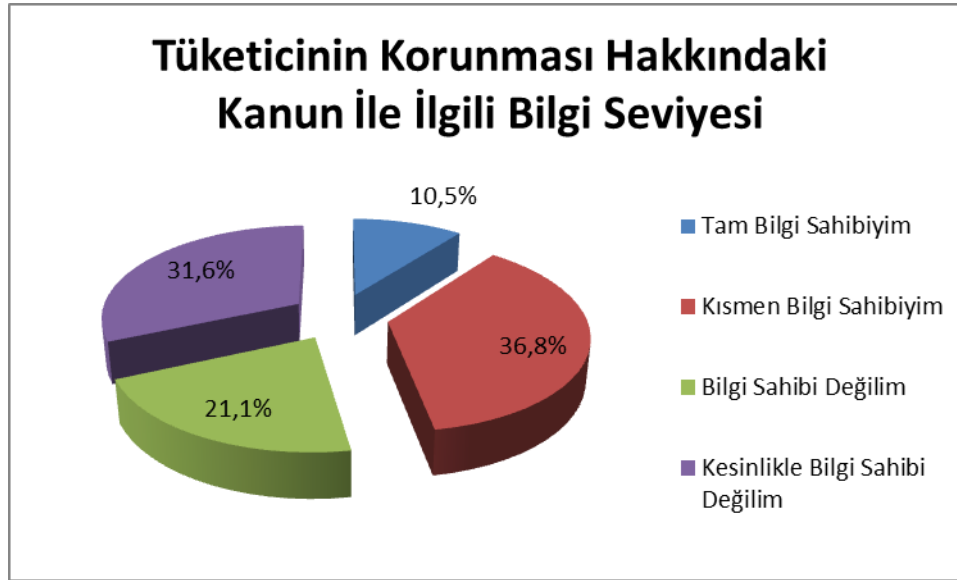


**Şekil 8. 78.** İşletmelerin Avrupa Birliği Teknolojisini İzlemeleri Grafiği

İşletmelere 4077 sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun'un imalatçıya getirdiği haklar konusunda ne kadar bilgi sahibi oldukları sorulmuştur. İşletmelerin %36,8' kısmen bilgi sahibiyim; %31,6'sı kesinlikle bilgi sahibi değilim; %21,1'i bilgi sahibi değilim; %10,5'i tam bilgi sahibiyim cevabını vermiştir. Bu oranlar Tablo8.79'daki ve Şekil8.79'daki gibidir.

**Tablo 8. 79.** Tüketicinin Korunması Hakkındaki Kanun İle İlgili Bilgi Seviyesi Frekans Değerleri

Tüketicinin Korunması Hakkındaki Kanun İle İlgili Bilgi Seviyesi					
		Frekans	Yüzde (%)	Geçerli Yüzde(%)	Kümülatif Yüzde(%)
	<b>Tam Bilgi Sahibiyim</b>	4	10,5	10,5	10,5
	<b>Kısmen Bilgi Sahibiyim</b>	14	36,8	36,8	47,4
	<b>Bilgi Sahibi Değilim</b>	8	21,1	21,1	68,4
	<b>Kesinlikle Bilgi Sahibi Değilim</b>	12	31,6	31,6	100,0
	<b>Toplam</b>	<b>38</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	

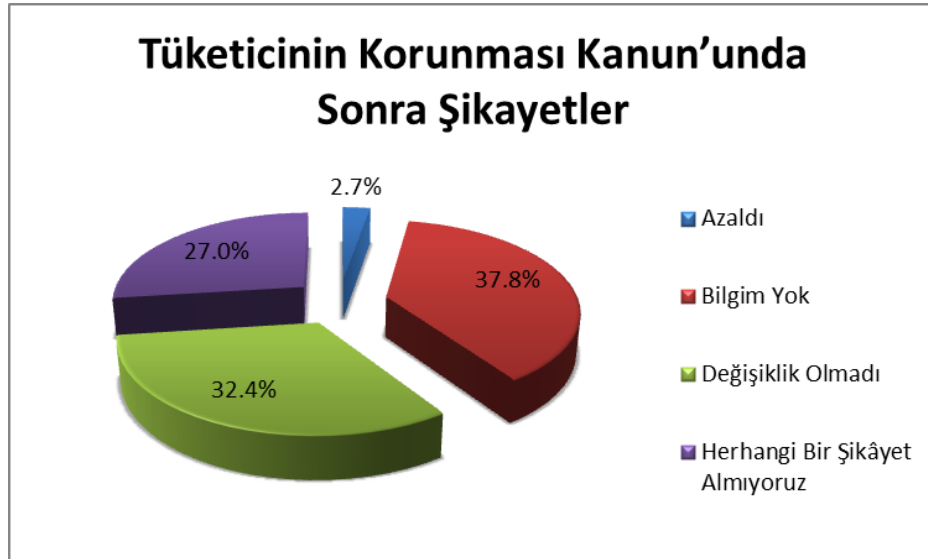


**Şekil 8. 79.** Tüketicinin Korunması Hakkındaki Kanun İle İlgili Bilgi Seviyesi Grafiği

4077 sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun'un yürürlüğe girmesinden sonra, işletmelerin ürünlerine ilişkin tüketiciden gelen şikâyetlerin %37,8'inin bilgim yok; %32,4'ü değişiklik olmadı; %27,0'si herhangi bir şikâyet almıyoruz; %2,7'si ise azaldı olmuştur. bu oranlar Tablo8.80 ve Şekil 8.80'deki gibidir.

**Tablo 8. 80.** Tüketicinin Korunması Kanun’undan Sonra Şikâyetler İle İlgili Frekans Değerleri

<b>Tüketicinin Korunması Kanun’unda Sonra Şikâyetler</b>					
		<b>Frekans</b>	<b>Yüzde (%)</b>	<b>Geçerli Yüzde(%)</b>	<b>Kümülatif Yüzde(%)</b>
	<b>Azaldı</b>	1	2,6	2,7	2,7
	<b>Bilgim Yok</b>	14	36,8	37,8	40,5
	<b>Değişiklik Olmadı</b>	12	31,6	32,4	73,0
	<b>Herhangi Bir Şikâyet Almıyoruz</b>	10	26,3	27,0	100,0
	<b>Toplam</b>	37	97,4	100,0	
	<b>Cevaplanmamış</b>	1	2,6		
<b>Toplam</b>		<b>38</b>	<b>100,0</b>		

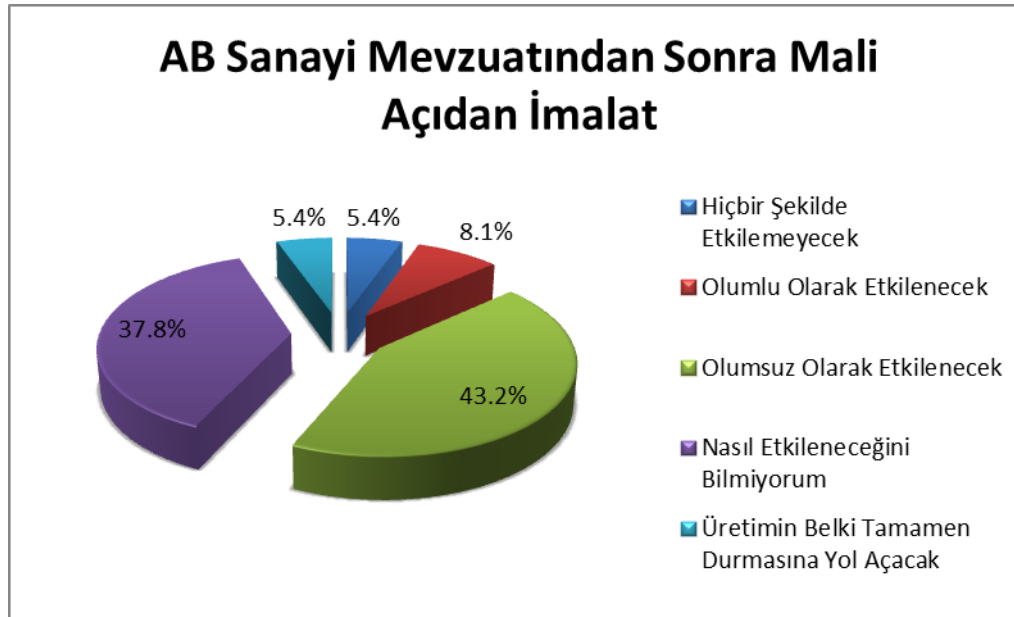


**Şekil 8. 80.** Tüketicinin Korunması Kanun’unda Sonra Şikâyetler Grafiği

İşletmelerin %43,2’si mevzuatla ilgili olarak olumsuz olarak etkileyeceği; %37,8’i nasıl etkileneceğini bilmediği; %8,1’i olumlu olarak etkileneceğini, %5,4’ü hiçbir şekilde etkilenmeyeceğini düşündükleri görülürken %5,4’ü ise üretimin belki tamamen durmasına yol açabileceği yönünde bir düşüncelerinin olduğunu belirtmişlerdir. bu oranlar Tablo8.81 ve Şekil 8.81’deki gibidir.

**Tablo 8. 81.** AB Sanayi Mevzuatından Sonra Mali Açidan İmalat İle İlgili Frekans Değerleri

<b>AB Sanayi Mevzuatından Sonra Mali Açidan İmalat</b>					
		<b>Frekans</b>	<b>Yüzde (%)</b>	<b>Geçerli Yüzde(%)</b>	<b>Kümülatif Yüzde(%)</b>
	<b>Hiçbir Şekilde Etkilemeyecek</b>	2	5,3	5,4	5,4
	<b>Olumlu Olarak Etkilenecek</b>	3	7,9	8,1	13,5
	<b>Olumsuz Olarak Etkilenecek</b>	16	42,1	43,2	56,8
	<b>Nasıl Etkileneceğini Bilmiyorum</b>	14	36,8	37,8	94,6
	<b>Üretimin Belki Tamamen Durmasına Yol Açacak</b>	2	5,3	5,4	100,0
	<b>Toplam</b>	37	97,4	100,0	
	<b>Cevaplanmamış</b>	1	2,6		
<b>Toplam</b>		<b>38</b>	<b>100,0</b>		



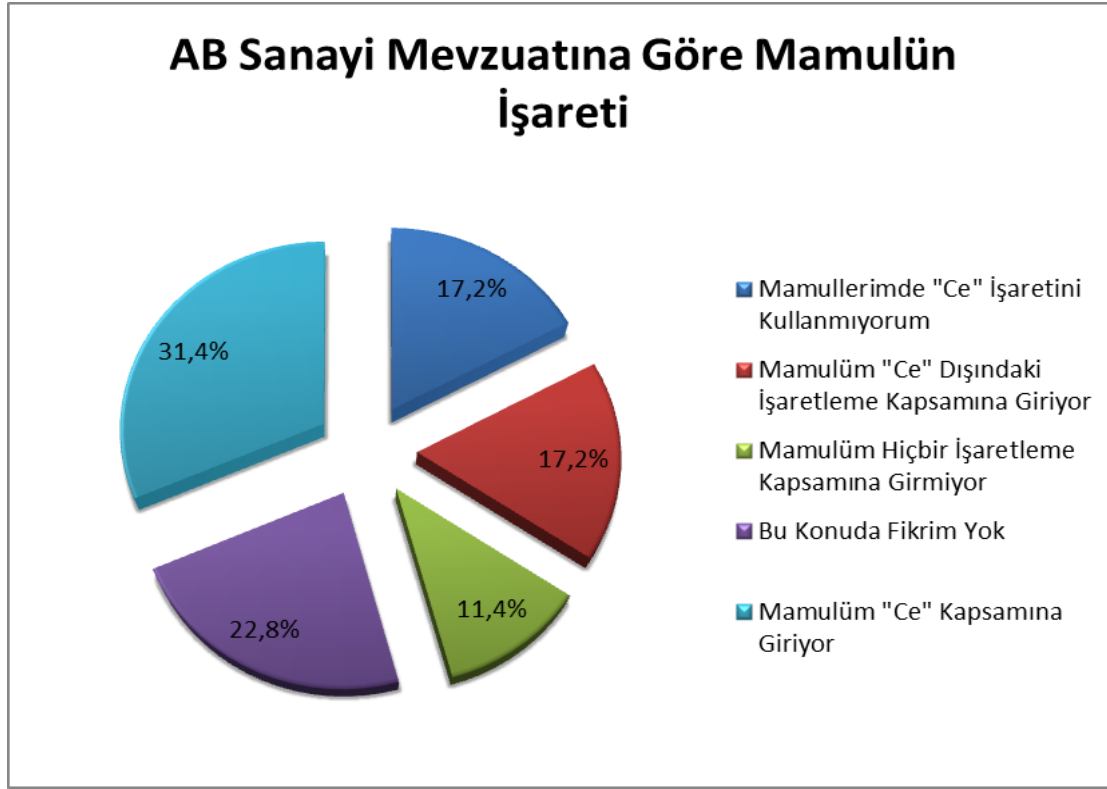
**Şekil 8. 81.** AB Sanayi Mevzuatından Sonra Mali Açidan İmalat Grafiği

İşletmelere mamullerinin işareti sorulduğunda %22,2'si bu konuda fikir sahibi değilim; %16,7'si mamullerimde "ce" işaretini kullanmıyorum; %11,1'i mamulüm hiçbir işaretleme kapsamına girmiyor; %16,7'si mamulüm "ce" dışındaki işaretleme kapsamına giriyor; %2,8'i mamulüm "ce" kapsamına giriyor ama kullanmıyorum cevabını verirken; %30,6'sı mamulüm "ce" kapsamına giriyor cevabını vermiştir. bu oranlar Tablo8.82 ve Şekil8.82'deki gibidir.

**Tablo 8. 82.** AB Sanayi Mevzuatına Göre Mamulün İşareti İle İlgili Frekans Değerleri

<b>AB Sanayi Mevzuatına Göre Mamulün İşareti</b>					
		<b>Frekans</b>	<b>Yüzde (%)</b>	<b>Geçerli Yüzde(%)</b>	<b>Kümülatif Yüzde(%)</b>
	<b>Mamulüm "Ce" Kapsamına Giriyor Ama Kullanmıyorum</b>	1	2,6	2,8	2,8
	<b>Mamullerimde "Ce" İşaretini Kullanmıyorum</b>	6	15,8	16,7	19,4
	<b>Mamulüm "Ce" Dışındaki İşaretleme Kapsamına Giriyor</b>	6	15,8	16,7	36,1
	<b>Mamulüm Hiçbir İşaretleme Kapsamına Girmiyor</b>	4	10,5	11,1	47,2
	<b>Bu Konuda Fikrim Yok</b>	8	21,1	22,2	69,4
	<b>Mamulüm "Ce" Kapsamına Giriyor</b>	11	28,9	30,6	100,0
	<b>Toplam</b>	36	94,7	100,0	
	<b>Cevaplanmamış</b>	2	5,3		
<b>Toplam</b>		<b>38</b>	<b>100,0</b>		





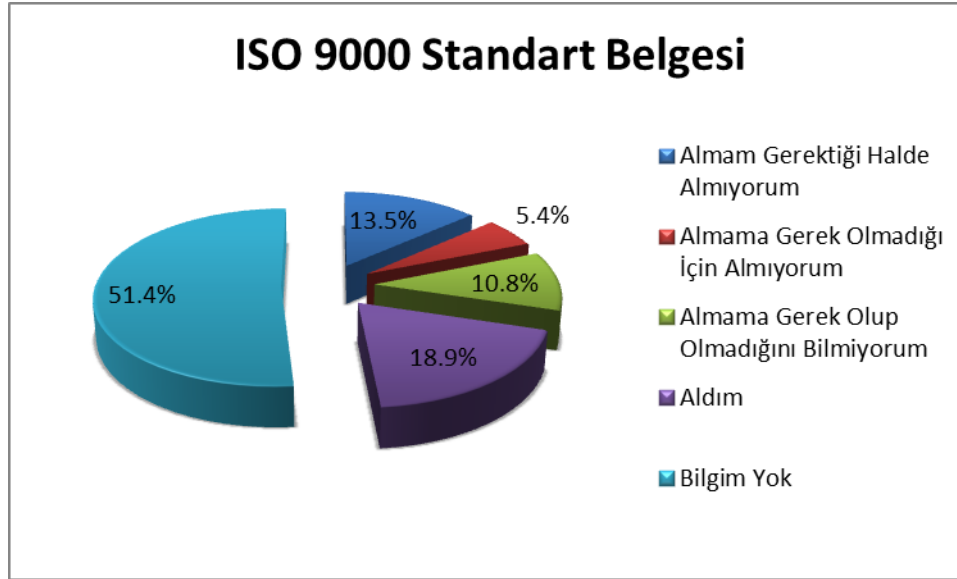
**Şekil 8. 82.** AB Sanayi Mevzuatına Göre Mamulün İşareti Grafiği

İşletmelerin AB sanayii mevzuatında işletmelerin mamülleri için işaretleme kapsamaları illere göre incelendiğinde % 30,6'sının mamülü "CE" kapsamına girdiği, %22,2'sinin bu konuda fikri olmadığı, %16,7'sinin hem mamülü için "CE" işaretini kullanmadığı hem de mamulünün "CE" kapsamına girdiği olarak eşit oranda, %11,1'nin ise mamülünün hiçbir kapsama girmediği, %2,8'nin de "CE" kapsamına girdiği fakat kullanmadığı görülmüştür. Bu oran Kurucaşile'de % 55,6 oranında en yüksek iken Filyos-Kilimli % 2,8 oranında en düşük olduğu belirlenmiştir ( Bknz, EK1: Tablo262).

İşletmelerin ISO 9000 standart belgesi olması durumları incelendiğinde, %51,4'ü bilgim yok; %18,9'u aldım; %13,5'i almam gerektiği halde almıyorum; %10,8'i almama gerek olup olmadığını bilmiyorum; %5,4'ü ise almama gerek olmadığı için almıyorum cevabını vermiştir. Bu oranlar Tablo8.83 ve Şekil8.83'deki gibidir.

**Tablo 8. 83.** ISO 9000 Standart Belgesi İle İlgili Frekans Değerleri

ISO 9000 Standart Belgesi					
		Frekans	Yüzde (%)	Geçerli Yüzde(%)	Kümülatif Yüzde(%)
	Almam Gerektiği Halde Almıyorum	5	13,2	13,5	13,5
	Almama Gerek Olmadığı İçin Almıyorum	2	5,3	5,4	18,9
	Almama Gerek Olup Olmadığını Bilmiyorum	4	10,5	10,8	29,7
	Aldım	7	18,4	18,9	48,6
	Bilgim Yok	19	50,0	51,4	100,0
	Toplam	37	97,4	100,0	
	Cevaplanmamış	1	2,6		
<b>Toplam</b>		<b>38</b>	<b>100,0</b>		

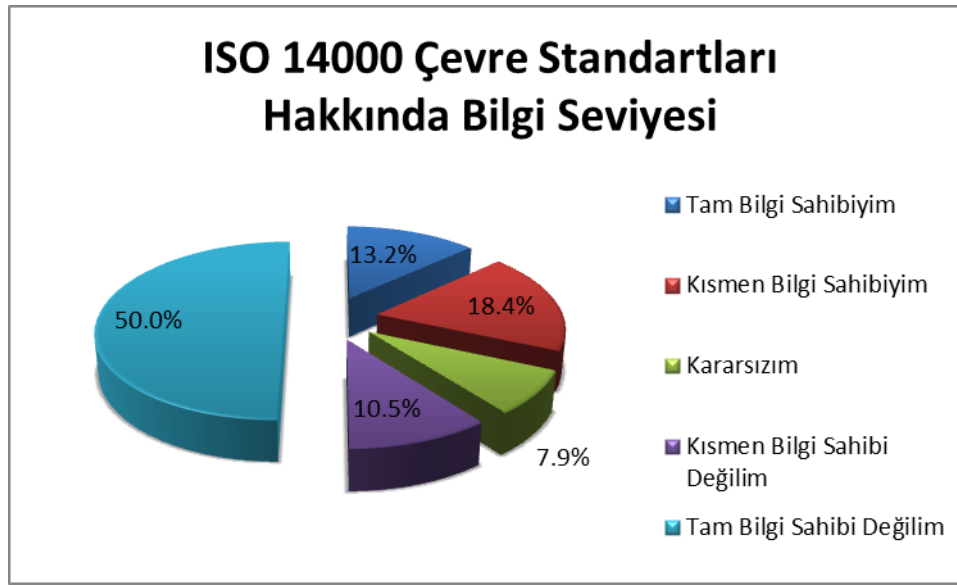


**Şekil 8. 83.** ISO 9000 Standart Belgesi Grafiği

İşletmelere ISO 14000 Çevre Standartları hakkındaki bilgi seviyeleri sorulduğunda; %50,0'si tam bilgi sahibi değilim; %18,4'ü kısmen bilgi sahibiyim; %13,2'si tam bilgi sahibiyim; %10,5'i kısmen bilgi sahibi değilim; %7,9'u ise kararsızım cevabını vermiştir. Bu oranlar Tablo 8.84 ve Şekil8.84'deki gibidir.

**Tablo 8. 84.** ISO 14000 Çevre Standartları Hakkında Bilgi Seviyesi İle İlgili Frekans Değerleri

ISO 14000 Çevre Standartları Hakkında Bilgi Seviyesi					
		Frekans	Yüzde (%)	Geçerli Yüzde(%)	Kümülatif Yüzde(%)
	<b>Tam Bilgi Sahibiyim</b>	5	13,2	13,2	13,2
	<b>Kısmen Bilgi Sahibiyim</b>	7	18,4	18,4	31,6
	<b>Kararsızım</b>	3	7,9	7,9	39,5
	<b>Kısmen Bilgi Sahibi Değilim</b>	4	10,5	10,5	50,0
	<b>Tam Bilgi Sahibi Değilim</b>	19	50,0	50,0	100,0
	<b>Toplam</b>	<b>38</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	



**Şekil 8. 84.** ISO 14000 Çevre Standartları Hakkında Bilgi Seviyesi Grafiği

İşletmelerin ISO 14000 Çevre Standartları serisi hakkındaki bilgi seviyeleri illere göre incelendiğinde % 50'sinin tam bilgi sahibi olmadığı, %18,4'ünün Kısmen, %13,2'sinin tam bilgi sahibi olduğu, %10,5'nin kısmen bilgi sahibi olmadığı ve %7,9'unun da kararsız olduğu görülmüştür. Bu oran Kurucaşile'de % 52,6 oranında en yüksek iken Filyos-Kilimli % 2,6 oranında en düşük olduğu belirlenmiştir (Bknz, EK1: Tablo263).

İşletmelerin buldukları ortamdaki rakipleriyle birlikte kooperatif , kümelenme veya benzeri yapılanmalar oluşturulursa bu oluşumlara katılma durumları ile yurtiçi ve yurt dışı pazar

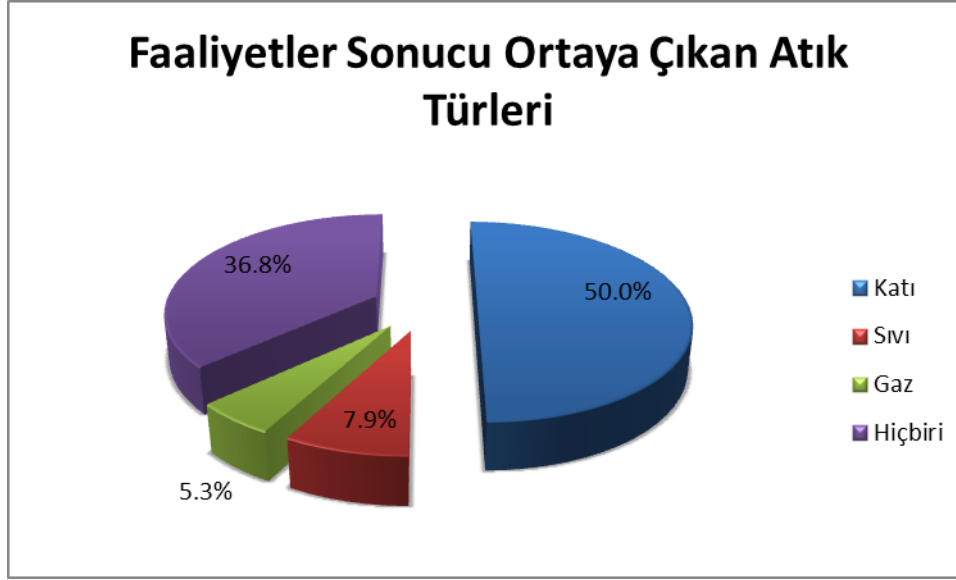
arayışında destek alma istekleri incelendiğinde % 44,7'sinin BAKKA'dan, %28,9'unun Denizcilik Müsteşarlığı'ndan, %10,5'inin Yerel Üniversiteler 'den , %7,9'unun Hazine Müsteşarlığı'ndan, %5,3'nün Kalkınma Bakanlığı'ndan ve % 2,6'sının da Dış işleri Bakanlığı'ndan destek beledikleri görülmüştür.. Bu oran işletmelerin ISO 14000 Çevre Standartları serisi hakkında bilgi seviyelerine göre % 50 oranında tam bilgi sahibi olmayanlarda en yüksek bulunurken karasız olanlarda ise % 7,9 oranında en düşük olarak belirlenmiştir (Bknz, EK1: Tablo108).

İşletmelerin buldukları ortamdaki rakipleriyle birlikte kooperatif, kümelenme veya benzeri yapılanmalar oluşturulursa bu oluşumlara katılma durumları ile yurtiçi Batı Karadeniz Bölgesinin kalkınması ile ilgili olan resmi ve gayri resmi kurumlardan beklentilerinin gerçekleşme durumları incelendiğinde, %60,5'inin gerçekleşmediği, %31,6'sının kısmen, %5,3'ünün gerçekleştiği, %2,6'sının ise umduklarından fazla bir şekilde gerçekleştirildiğini belirttikleri görülmüştür.Bu oran işletmelerin ISO 14000 Çevre Standartları serisi hakkında bilgi seviyelerine göre % 50 oranında tam bilgi sahibi olmayanlarda en yüksek bulunurken karasız olanlarda ise % 7,9 oranında en düşük olarak belirlenmiştir (Bknz, EK1: Tablo109).

İşletmelerin faaliyetleri sonrası %50,0'sinde katı; %7,9'unda sıvı; %5,3'ünde ise gaz atık ortaya çıkmaktadır. İşletmelerin %36,8'inde ise hiçbir atık ortaya çıkmamıştır. Bu oranlar Tablo 8.85 ve şekil 8.85'deki gibi verilmiştir.

**Tablo 8. 85.** Faaliyetler Sonucu Ortaya Çıkan Atık Türleri İle İlgili Frekans Değerleri

Faaliyetler Sonucu Ortaya Çıkan Atık Türleri					
		Frekans	Yüzde (%)	Geçerli Yüzde(%)	Kümülatif Yüzde(%)
	<b>Katı</b>	19	50,0	50,0	50,0
	<b>Sıvı</b>	3	7,9	7,9	57,9
	<b>Gaz</b>	2	5,3	5,3	63,2
	<b>Hiçbiri</b>	14	36,8	36,8	100,0
	<b>Toplam</b>	<b>38</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	



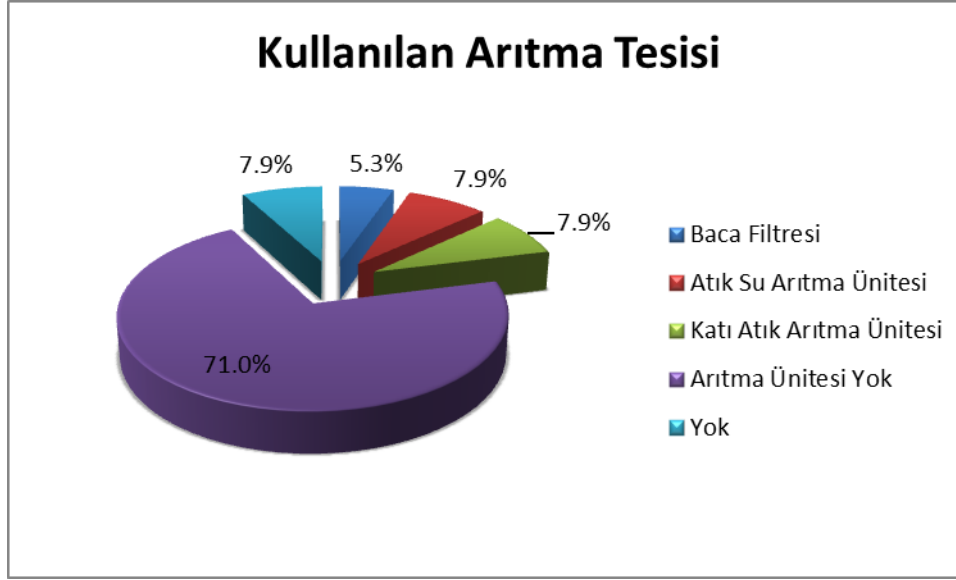
**Şekil 8. 85.** Faaliyetler Sonucu Ortaya Çıkan Atık Türleri Grafiği

İşletmelerin 2012 yılında faaliyet sonucu ortaya çıkan atık türleri incelendiğinde % 50'sinin katı,%7,9'unun sıvı, %5,3'nün gaz ve % 36,8'nin hiçbiri olduğu görülmüştür. Bu oran Kurucaşile'de % 52,6 oranında en yüksek iken Filyos-Kilimli % 2,6 oranında en düşük olduğu belirlenmiştir( Bknz, EK1: Tablo264).

İşletmelerin %71,1'inde arıtma ünitesi yoktur. % 7,9'unda atık su arıtma ünitesi; %7,9'unda katı atık arıtma ünitesi ve %5,3'ünde baca filtresi kullanılmakta olup bu oranlar Tablo 8.86'daki gibidir. Oranlara ait grafiksel gösterim ise Şekil8.86'daki gibidir.

**Tablo 8. 86.** Kullanılan Arıtma Tesisi İle İlgili Frekans Değerleri

Kullanılan Arıtma Tesisi					
		Frekans	Yüzde (%)	Geçerli Yüzde(%)	Kümülatif Yüzde(%)
	<b>Baca Filtresi</b>	2	5,3	5,3	5,3
	<b>Atık Su Arıtma Ünitesi</b>	3	7,9	7,9	13,2
	<b>Katı Atık Arıtma Ünitesi</b>	3	7,9	7,9	21,1
	<b>Arıtma Ünitesi Yok</b>	27	71,1	71,1	92,1
	<b>Yok</b>	3	7,9	7,9	100,0
	<b>Toplam</b>	<b>38</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	



**Şekil 8. 86.** Kullanılan Arıtma Tesisi Grafiği

İşletmelerin 2012 yılında kullanmış olduğu arıtma tesisleri illere göre incelendiğinde % 71,1'inin arıtma ünitesi olmadığı, %7,9' oranında ise Atık su arıtma ünitesi, katı atık arıtma ünitesi ve böyle bir ünite olmama durumları eşit oranda, %5,3'nün de baca filtresinin olduğu görülmüştür. Bu oran Kurucaşile'de % 52,6 oranında en yüksek iken Filyos-Kilimli % 2,6 oranında en düşük olduğu belirlenmiştir (Bknz, EK1: Tablo265).

İşletmelere illerindeki iktisadi faaliyetleri olumsuz etkileyen altyapı hizmetleri sorulduğunda %50,0'si enerji; %25,0'i ulaşım; %15,6'sı karayolu; %6,3'ü kanalizasyon; %3,1'i ise enerji kalitesi cevabını vermiş olup bu oranlar Tablo8.87'deki gibidir. Oranlara ait grafiksel gösterim ise Şekil8.87'deki gibidir.

**Tablo 8. 87.** İşletmelerin Üretimini Olumsuz Yönde Etkileyen Altyapı Hizmetleri İle İlgili Frekans Değerleri

Üretimi Olumsuz Yönde Etkileyen Altyapı Hizmetleri					
		Frekans	Yüzde (%)	Geçerli Yüzde(%)	Kümülatif Yüzde(%)
	Enerji	16	42,1	50,0	50,0
	Karayolu	5	13,2	15,6	65,6
	Kanalizasyon	2	5,3	6,3	71,9
	Enerji Kalitesi	1	2,6	3,1	75,0
	Ulaşım	8	21,1	25,0	100,0
	Toplam	32	84,2	100,0	
	Cevaplanmamış	6	15,8		
<b>Toplam</b>		<b>38</b>	<b>100,0</b>		

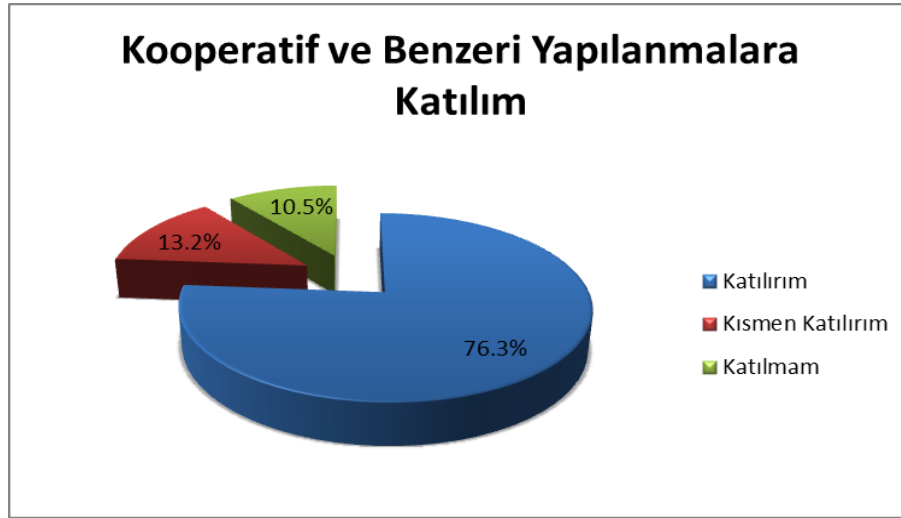


**Şekil 8. 87.** İşletmelerin Üretimini Olumsuz Yönde Etkileyen Altyapı Hizmetleri Grafiği

İşletmelerin faaliyet gösterdiği bölgede rakipleriyle birlikte kooperatif, kümelenme ve benzeri yapılanmalar oluşturulmasında katılım durumuna olan bakış açıları değerlendirildiğinde %76,3'ü katılım; %13,2'si kısmen; %10,5'i ise katılmam cevabını vermiştir. Bu oranlar Tablo 8.88 ve Şekil8.88 deki gibidir.

**Tablo 8. 88.** Kooperatif ve Benzeri Yapılanmalara Katılım İle İlgili Frekans Değerleri

<b>Kooperatif ve Benzeri Yapılanmalara Katılım</b>					
		<b>Frekans</b>	<b>Yüzde (%)</b>	<b>Geçerli Yüzde(%)</b>	<b>Kümülatif Yüzde(%)</b>
	<b>Katılım</b>	29	76,3	76,3	76,3
	<b>Kısmen Katılım</b>	5	13,2	13,2	89,5
	<b>Katılmam</b>	4	10,5	10,5	100,0
	<b>Toplam</b>	<b>38</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	



**Şekil 8. 88.** Kooperatif ve Benzeri Yapılanmalara Katılım Grafiği

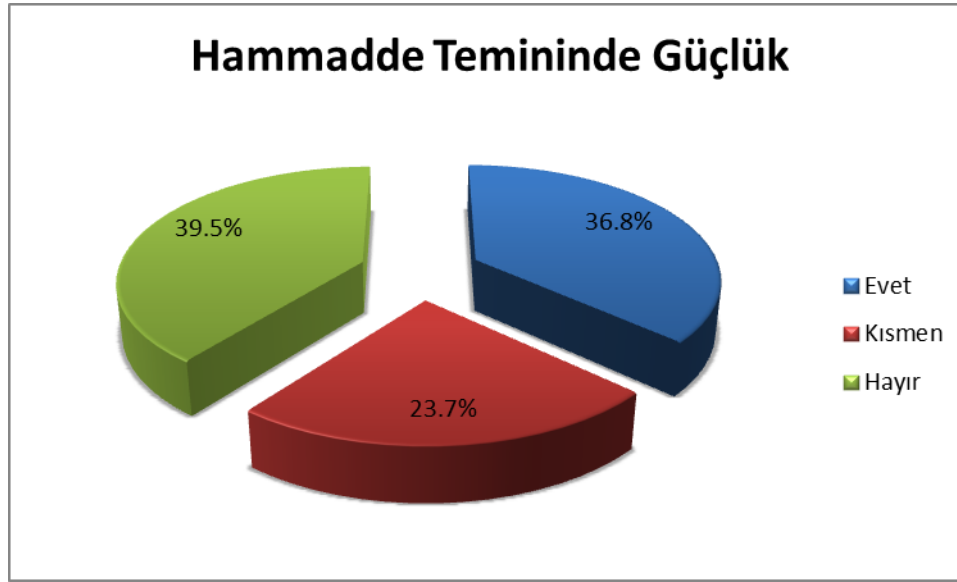
İşletmelerin buldukları ortamdaki rakipleriyle birlikte kooperatif, kümelenme veya benzeri yapılanmaları oluşturma istekleri illere göre incelendiğinde % 76,3'nün katılmak istediği, %10,5'nin katılmayacağı ve %13,2'sinin ise kısmen katılma düşünceleri olduğu görülmüştür. Bu oran Kurucaşile'de % 52,6 oranında en yüksek iken Filyos-Kilimli % 2,6 oranında en düşük olduğu belirlenmiştir (Bknz, EK1: Tablo266).

İşletmelerin Batı Karadeniz bölgesinden hammadde ve diğer temininde günlük yaşama durumu değerlendirildiğinde %39,5'i hayır; %36,8'i evet; %23,7'si ise kısmen cevabını vermiştir. bu oranlar Tablo8.89 ve Şekil8.89'daki gibidir.



**Tablo 8. 89.** Hammadde Temininde Güçlük İle İlgili Frekans Değerleri

Hammadde Temininde Güçlük					
		Frekans	Yüzde (%)	Geçerli Yüzde(%)	Kümülatif Yüzde(%)
	Evet	14	36,8	36,8	36,8
	Kısmen	9	23,7	23,7	60,5
	Hayır	15	39,5	39,5	100,0
	<b>Toplam</b>	<b>38</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	

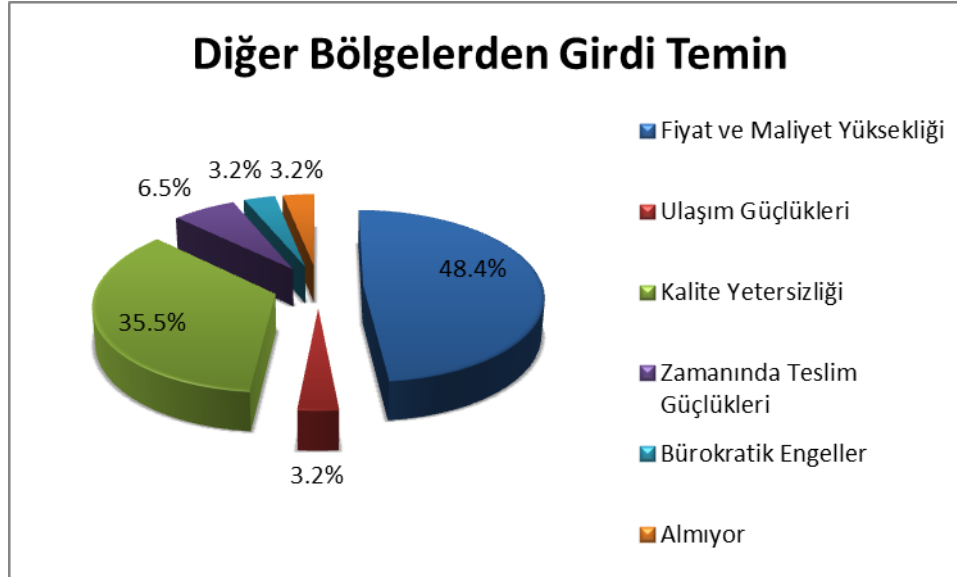


**Şekil 8. 89.** Hammadde Temininde Güçlük Grafiği

İşletmelerin %48,4'ü fiyat ve maliyet yüksekliği; %35,5'i kalite yetersizliği; %6,5'i zamanında teslim güçlükleri gibi sorunlar nedeniyle Batı Karadeniz bölgesi dışından girdi tedarik etmektedir. Bu oranlar Tablo8.90 ve Şekil8.90'daki gibi verilmiştir.

**Tablo 8. 90.** Diğer Bölgelerden Girdi Temin İle İlgili Frekans Değerleri

Diğer Bölgelerden Girdi Temin					
		Frekans	Yüzde (%)	Geçerli Yüzde(%)	Kümülatif Yüzde(%)
	<b>Fiyat ve Maliyet Yüksekliği</b>	15	39,5	48,4	48,4
	<b>Ulaşım Güçlükleri</b>	1	2,6	3,2	51,6
	<b>Kalite Yetersizliği</b>	11	28,9	35,5	87,1
	<b>Zamanında Teslim Güçlükleri</b>	2	5,3	6,5	93,5
	<b>Bürokratik Engeller</b>	1	2,6	3,2	96,8
	<b>Almıyor</b>	1	2,6	3,2	100,0
	<b>Toplam</b>	31	81,6	100,0	
	<b>Cevaplanmamış</b>	7	18,4		
<b>Toplam</b>		<b>38</b>	<b>100,0</b>		



**Şekil 8. 90.** Diğer Bölgelerden Girdi Temin Grafiği

İşletmelerin Batı Karadeniz Bölgesinde mevcut olduğu halde diğer bölgelerden veya ülkelerden girdi tedarik etme nedenleri illere göre incelendiğinde % 48,4'nün fiyat ve maliyet yüksekliği, %35,5'nin kalite yetersizliği, %6,5'nin zamanında teslim güçlükleri ve %3,2'sinin ise ulaşım güçlükleri, bürokratik engeller ve almadığı nedenlerinin olduğu görülmüştür. Bu oran

Kurucaşile’de % 51,6 oranında en yüksek iken Filyos-Kilimli % 3,2 oranında en düşük olduğu belirlenmiştir (Bknz, EK1: Tablo267).

İşletmelerin %75,7’si bürokratik destek almadığını belirtirken; İşletmelerin %21,6’sı kısmen bürokratik destek aldığını belirtmiştir. İşletmelerin sadece %2,7’si bürokratik destek aldığını belirtmiş olup bu oranlar Tablo8.91’deki gibidir. Oranlara ait grafiksel gösterim ise Şekil 8.91’deki gibidir.

**Tablo 8. 91.** Bürokratik Destek İle İlgili Frekans Değerleri

Bürokratik Destek					
		Frekans	Yüzde (%)	Geçerli Yüzde(%)	Kümülatif Yüzde(%)
	Hayır	28	73,7	75,7	75,7
	Kısmen	8	21,1	21,6	97,3
	Evet	1	2,6	2,7	100,0
	<b>Toplam</b>	37	97,4	100,0	
	Cevaplanmamış	1	2,6		
<b>Toplam</b>		<b>38</b>	<b>100,0</b>		



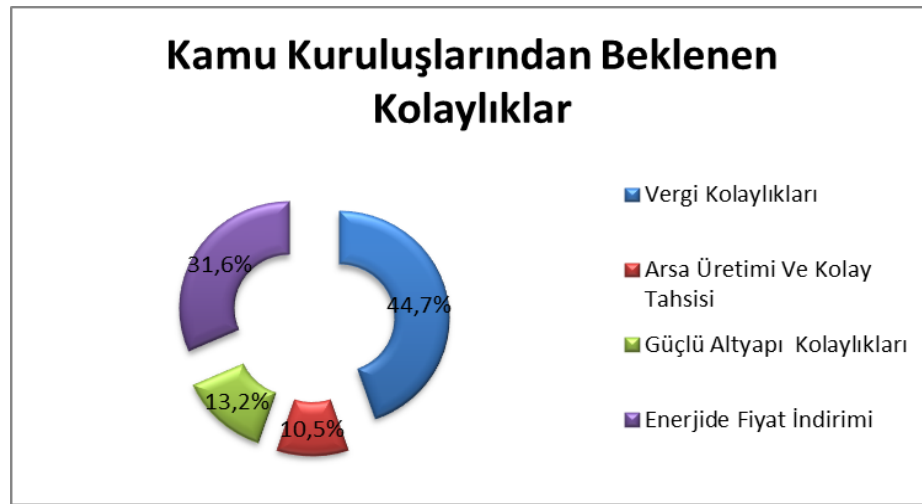
**Şekil 8. 91.** Bürokratik Destek Grafiği

İşletmelerin kamu kuruluşların beklentisi sırası ile %44,7 ile vergi kolaylıkları; %31,6 ile enerjide fiyat indirimi; %13,2 ile güçlü altyapı kolaylıkları; %10,5 ile arsa üretimi ve kolay

tahsisi olmuş olup bu oranlar Tablo8.92'deki gibidir. Oranlara ait grafiksel gösterim ise Şekil 8.92'deki gibidir.

**Tablo 8. 92.** Kamu Kuruluşlarından Beklenen Kolaylıklar İle İlgili Frekans Değerleri

<b>Kamu Kuruluşlarından Beklenen Kolaylıklar</b>				
	<b>Frekans</b>	<b>Yüzde (%)</b>	<b>Geçerli Yüzde(%)</b>	<b>Kümülatif Yüzde(%)</b>
<b>Vergi Kolaylıkları</b>	17	44,7	44,7	44,7
<b>Arsa Üretimi Ve Kolay Tahsisi</b>	4	10,5	10,5	55,3
<b>Güçlü Altyapı Kolaylıkları</b>	5	13,2	13,2	68,4
<b>Enerjide Fiyat İndirimi</b>	12	31,6	31,6	100,0
<b>Toplam</b>	<b>38</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	

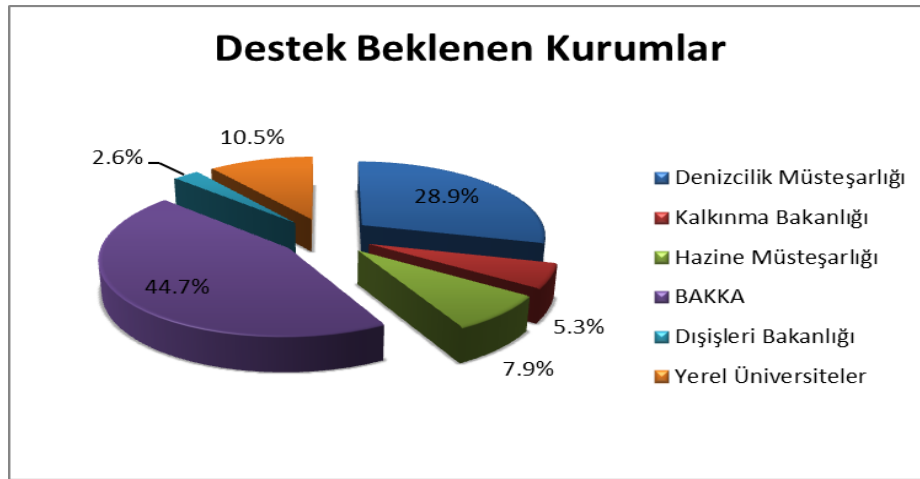


**Şekil 8. 92.** Kamu Kuruluşlarından Beklenen Kolaylıklar Grafiği

İşletmelerin %44,7'si BAKKA'dan; %28,9'u Denizcilik Müsteşarlığı'ndan; %10,5'i yerel üniversitelerden; %7,9'u Hazine Müsteşarlığı'ndan; %5,3'ü ise Kalkınma Bakanlığı'ndan destek beklemekte olup bu oranlar Tablo8.93'deki gibidir. Oranlara ait grafiksel gösterim ise Şekil 8.93'deki gibidir.

**Tablo 8. 93.** Destek Beklenen Kurumlar İle İlgili Frekans Değerleri

<b>Destek Beklenen Kurumlar</b>					
		<b>Frekans</b>	<b>Yüzde (%)</b>	<b>Geçerli Yüzde(%)</b>	<b>Kümülatif Yüzde(%)</b>
	<b>Denizcilik Müsteşarlığı</b>	11	28,9	28,9	28,9
	<b>Kalkınma Bakanlığı</b>	2	5,3	5,3	34,2
	<b>Hazine Müsteşarlığı</b>	3	7,9	7,9	42,1
	<b>BAKKA</b>	17	44,7	44,7	86,8
	<b>Dışişleri Bakanlığı</b>	1	2,6	2,6	89,5
	<b>Yerel Üniversiteler</b>	4	10,5	10,5	100,0
	<b>Toplam</b>	<b>38</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	



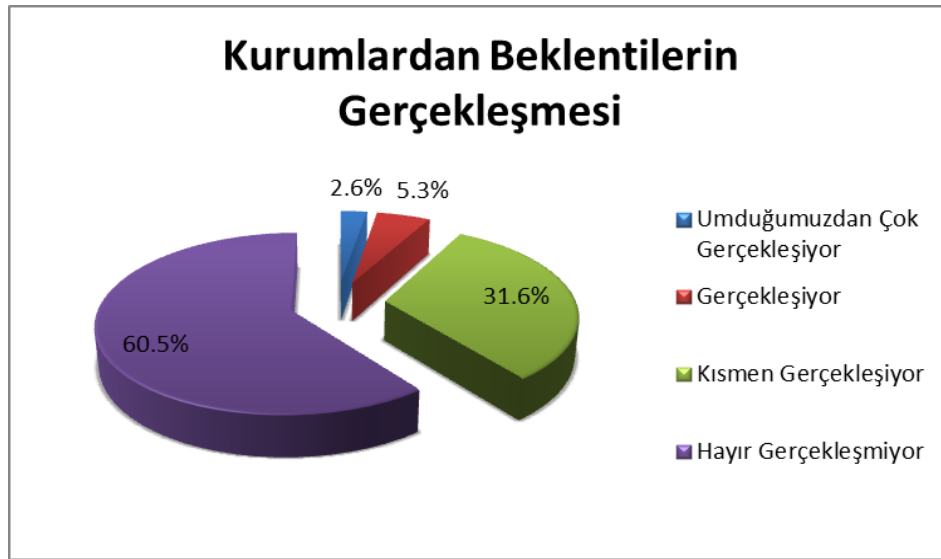
**Şekil 8. 93.** Destek Beklenen Kurumlar Grafiği

İşletmelerin yurt içi ve yurt dışı pazar arayışında destek almak istediği kamu ve özel kurumlar illere göre incelendiğinde % 44,7'sinin BAKKA'dan, %28,9'unun Denizcilik Müsteşarlığı'ndan, %10,5'inin Yerel Üniversiteler 'den , %7,9'unun Hazine Müsteşarlığı'ndan, %5,3'nün Kalkınma Bakanlığı'ndan ve % 2,6'sının da Dışişleri Bakanlığı'ndan destek beledikleri görülmüştür. Bu oran Kurucaşile'de % 52,6 oranında en yüksek iken Filyos-Kilimli % 2,6 oranında en düşük olduğu belirlenmiştir (Bknz, EK1: Tablo268).

İşletmelerin %60,5'inin kurumlardan beklentileri gerçekleşmemiştir. %31,6'sının beklentileri kısmen gerçekleşmiştir. %5,3'ünün ise beklentileri gerçekleşmiş olup bu oranlar Tablo8.94'teki gibidir. Oranlara ait grafiksel gösterim ise Şekil8.94'teki gibidir.

**Tablo 8. 94.** Kurumlardan Beklentilerin Gerçekleşmesi İle İlgili Frekans Değerleri

<b>Kurumlardan Beklentilerin Gerçekleşmesi</b>					
		<b>Frekans</b>	<b>Yüzde (%)</b>	<b>Geçerli Yüzde(%)</b>	<b>Kümülatif Yüzde(%)</b>
	<b>Umdüğumuzdan Çok Gerçekleşiyor</b>	1	2,6	2,6	2,6
	<b>Gerçekleşiyor</b>	2	5,3	5,3	7,9
	<b>Kısmen Gerçekleşiyor</b>	12	31,6	31,6	39,5
	<b>Hayır Gerçekleşmiyor</b>	23	60,5	60,5	100,0
	<b>Toplam</b>	<b>38</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	



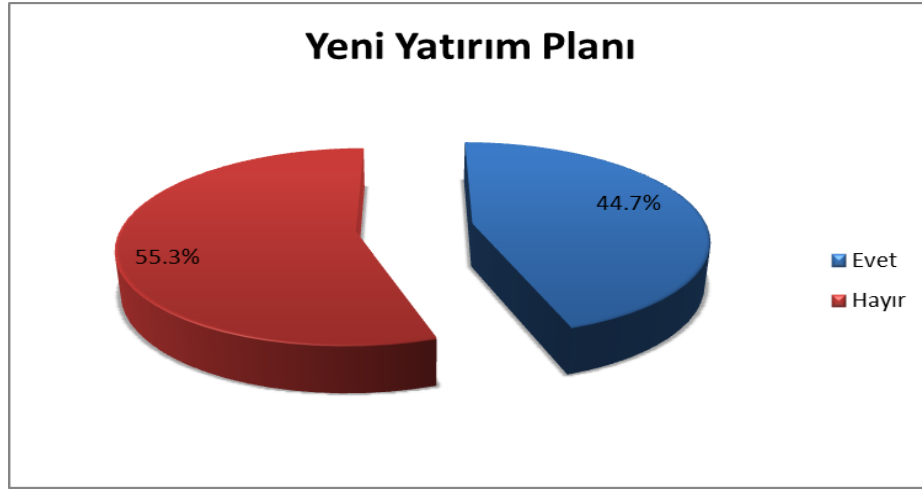
**Şekil 8. 94.** Kurumlardan Beklentilerin Gerçekleşmesi Grafiği

İşletmelerin yurt içi Batı Karadeniz Bölgesinin kalkınması ile ilgili olan resmi ve gayri resmi kurumlardan beklentilerinin gerçekleşme durumları konuma göre incelendiğinde, %60,5'inin gerçekleşmediği, %31,6'sının kısmen, %5,3'ünün gerçekleştiği, %2,6'sının ise umduklarından fazla bir şekilde gerçekleştirildiğini belirttikleri görülmüştür. Bu oran diğer konumda olan işletmelerin % 47,4 oranıyla en yüksek bulunurken OSB konumunda ise % 2,6 oranında en düşük olarak belirlenmiştir (Bknz, EK1: Tablo212).

İşletmelerin %55,3'ü nün yeni yatırım planı yok iken %44,7'sinin ise olduğu görülmüştür. Bu oranlar Tablo8.95'teki gibidir. Oranlara ait grafiksel gösterim ise Şekil8.95'teki gibidir

**Tablo 8. 95.** Yeni Yatırım Planı İle İlgili Frekans Değerleri

Yeni Yatırım Planı					
		Frekans	Yüzde (%)	Geçerli Yüzde(%)	Kümülatif Yüzde(%)
	<b>Evet</b>	17	44,7	44,7	44,7
	<b>Hayır</b>	21	55,3	55,3	100,0
	<b>Toplam</b>	<b>38</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	

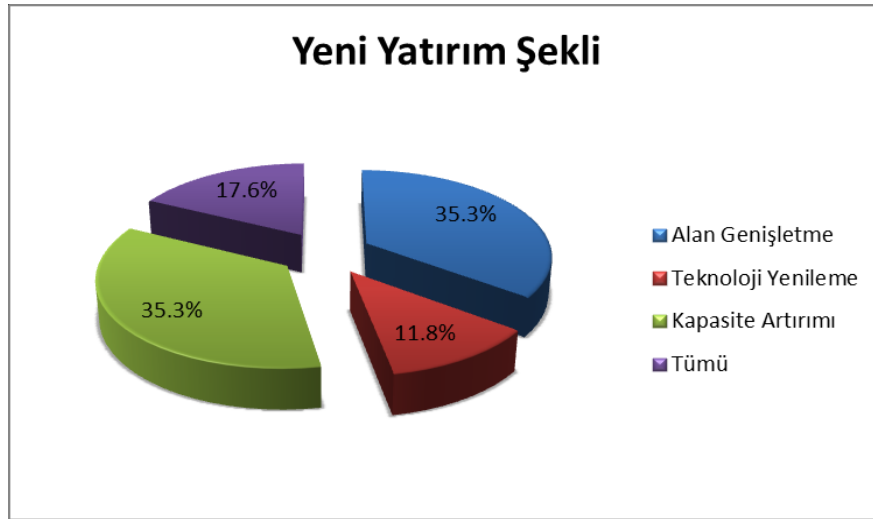


**Şekil 8. 95t** Yeni Yatırım Planı Grafığı

Yeni yatırım planları olan işletmelerin %35,3'ü alana genişletme; yine %35,3'ü kapasite artırımı; %11,8'i teknoloji yenileme; %17,6'sı ise bu faaliyetlerin tamamını yeni yatırım şekli olarak belirtmiş olup bu oranlar Tablo8.96'daki gibidir. Oranlara ait grafiksel gösterim ise Şekil 8.96'deki gibidir.

**Tablo 8. 96.** Yeni Yatırım Şekli İle İlgili Frekans Değerleri

Yeni Yatırım Şekli					
		Frekans	Yüzde (%)	Geçerli Yüzde(%)	Kümülatif Yüzde(%)
	Alan Genişletme	6	15,8	35,3	35,3
	Teknoloji Yenileme	2	5,3	11,8	47,1
	Kapasite Artırımı	6	15,8	35,3	82,4
	Tümü	3	7,9	17,6	100,0
	Toplam	17	44,7	100,0	
	Cevaplanmamış	21	55,3		
<b>Toplam</b>		<b>38</b>	<b>100,0</b>		



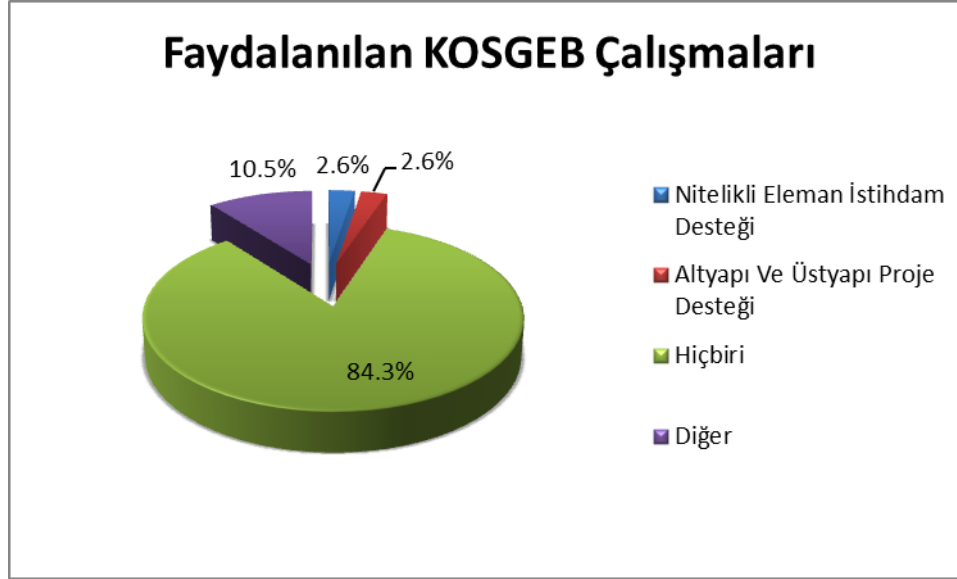
**Şekil 8. 96.** Yeni Yatırım Şekli Grafiği

İşletmelerin KOSGEB çalışmalarından yararlanma durumları incelendiğinde %84,2'si hiçbir; %10,5'i diğer; %2,6'sı nitelikli eleman istihdam desteği; %2,6'sı ise altyapı ve üstyapı proje desteği cevabını vermiştir. Bu oranlar Tablo8.97'deki gibidir. Oranlara ait grafiksel gösterim ise Şekil8.97'deki gibidir.



**Tablo 8. 97.** Faydalanılan KOSGEB Çalışmaları İle İlgili Frekans Değerleri

Faydalanılan KOSGEB Çalışmaları				
	Frekans	Yüzde (%)	Geçerli Yüzde(%)	Kümülatif Yüzde(%)
Nitelikli Eleman İstihdam Desteği	1	2,6	2,6	2,6
Altyapı Ve Üstyapı Proje Desteği	1	2,6	2,6	5,3
Hiçbiri	32	84,2	84,2	89,5
Diğer	4	10,5	10,5	100,0
<b>Toplam</b>	<b>38</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	

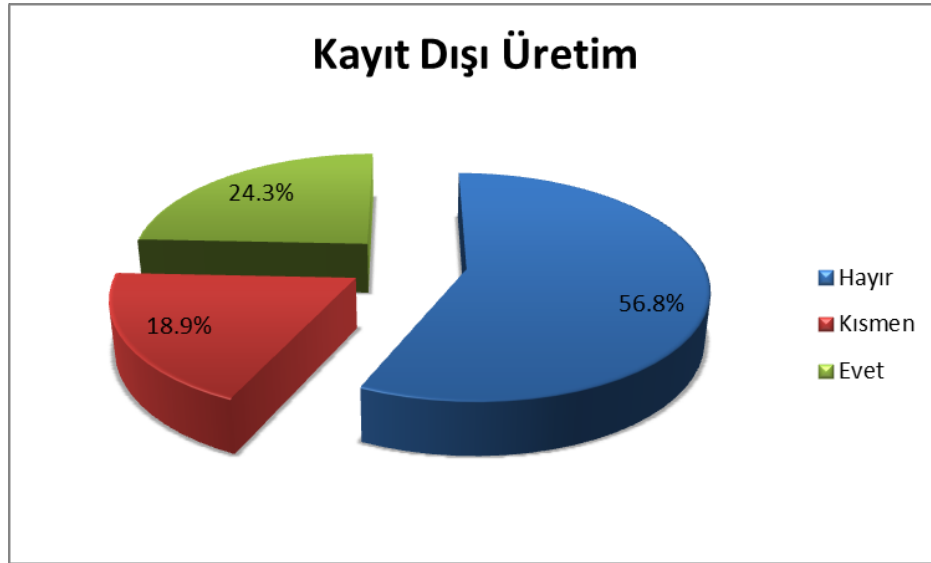


**Şekil 8. 97.** Faydalanılan KOSGEB Çalışmaları Grafiği

İşletmelerin bölgede kayıt dışı üretim varlığı hakkındaki düşünceleri %56,8'nin olmadığı; %24,3'ü olduğu ; %18,9'u ise kısmen olduğunu düşündüklerini belirtmişlerdir. Bu oranlar Tablo 8.98 ve Şekil8.98 deki gibidir.

**Tablo 8. 98.** Kayıt Dışı Üretim İle İlgili Frekans Değerleri

Kayıt Dışı Üretim					
		Frekans	Yüzde (%)	Geçerli Yüzde(%)	Kümülatif Yüzde(%)
	Hayır	21	55,3	56,8	56,8
	Kısmen	7	18,4	18,9	75,7
	Evet	9	23,7	24,3	100,0
	Toplam	37	97,4	100,0	
	Cevaplanmamış	1	2,6		
<b>Toplam</b>		<b>38</b>	<b>100,0</b>		

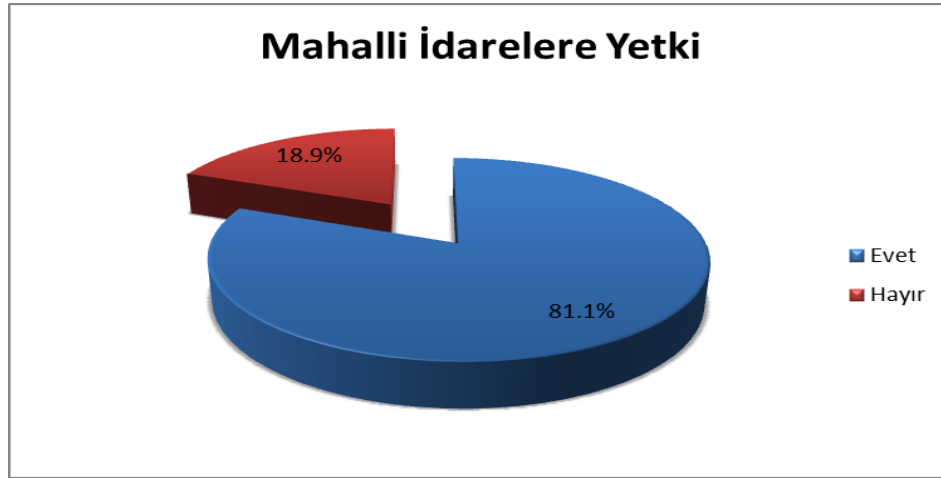


**Şekil 8. 98.** Kayıt Dışı Üretim Grafiği

İşletmelerin % 81,1'i ruhsat ve izin işlemlerinde mahalli idarelere yetki verilmesini evet cevabını verir iken; %18,9'u hayır cevabını vermiş olup bu oranlar Tablo 8.99'daki gibidir. Oranlara ait grafiksel gösterim ise Şekil8.99'daki gibidir.

**Tablo 8. 99.** Ruhsat ve İzin İşlemlerinde Mahalli İdarelere Yetki İle İlgili Frekans Değerleri

<b>Mahalli İdarelere Yetki</b>					
		<b>Frekans</b>	<b>Yüzde (%)</b>	<b>Geçerli Yüzde(%)</b>	<b>Kümülatif Yüzde(%)</b>
	<b>Evet</b>	30	78,9	81,1	81,1
	<b>Hayır</b>	7	18,4	18,9	100,0
	<b>Toplam</b>	37	97,4	100,0	
	<b>Cevaplanmamış</b>	1	2,6		
<b>Toplam</b>		<b>38</b>	<b>100,0</b>		

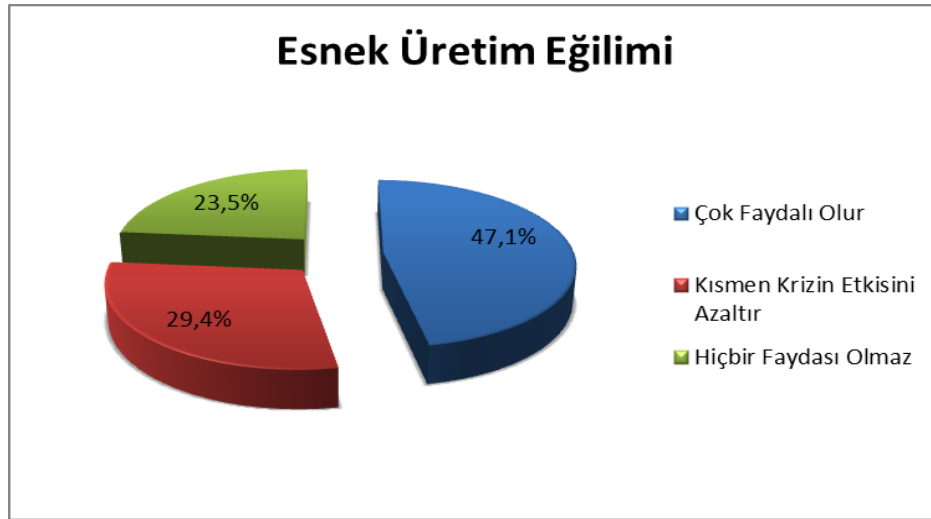


**Şekil 8. 99.** Ruhsat ve İzin İşlemlerinde Mahalli İdarelere Yetki Grafığı

Bölgede yaşanan krizin etkilerini azaltmak için diğer ürün imalatına izin verilmesi durumuna ilişkin işletmelerin %47,1'i çok faydalı olur; %29,4'ü kısmen krizin etkisini azaltır; %23,5'i ise hiçbir faydası olmaz cevabını vermiş olup bu oranlar Tablo8.100'deki gibidir. Oranlara ait grafiksel gösterim ise Şekil8.100'deki gibidir.

**Tablo 8. 100.** Bölgede Yaşanan Krizin Etkilerini Azaltmak İçin Diğer Ürün İmalatına İzin İle İlgili Frekans Değerleri

<b>Diğer Ürün İmalatı</b>					
		<b>Frekans</b>	<b>Yüzde (%)</b>	<b>Geçerli Yüzde(%)</b>	<b>Kümülatif Yüzde(%)</b>
	<b>Çok Faydalı Olur</b>	16	42,1	47,1	47,1
	<b>Kısmen Krizin Etkisini Azaltır</b>	10	26,3	29,4	76,5
	<b>Hiçbir Faydası Olmaz</b>	8	21,1	23,5	100,0
	<b>Toplam</b>	34	89,5	100,0	
	<b>Cevaplanmamış</b>	4	10,5		
<b>Toplam</b>		<b>38</b>	<b>100,0</b>		

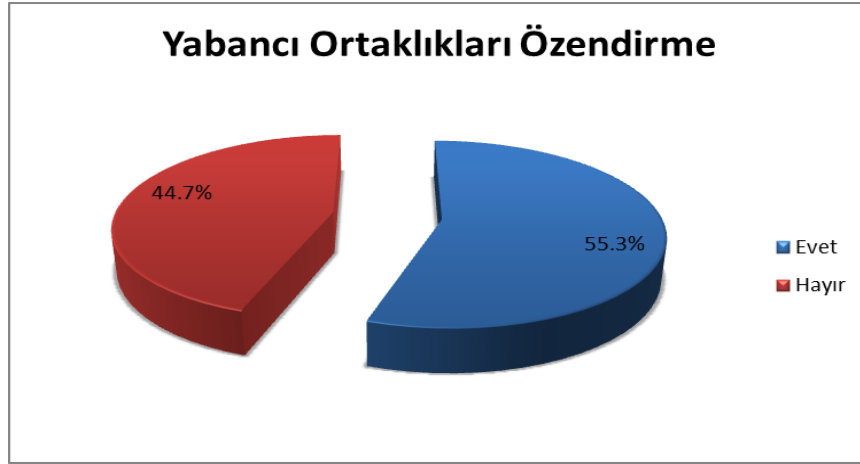


**Şekil 8. 100.** Bölgede Yaşanan Krizin Etkilerini Azaltmak İçin Diğer Ürün İmalatına İzin Grafiği

İşletmelerin %55,3'ü bölgede yabancı ortaklıkların özendirilmesine evet cevabını verir iken; %44,7'si hayır cevabını vermiş olup bu oranlar Tablo8.101'deki gibidir. Oranlara ait grafiksel gösterim ise Şekil8.101'deki gibidir.

**Tablo 8. 101.** Yabancı Ortaklıkları Özendirme İle İlgili Frekans Değerleri

Yabancı Ortaklıkları Özendirme					
		Frekans	Yüzde (%)	Geçerli Yüzde(%)	Kümülatif Yüzde(%)
	<b>Evet</b>	21	55,3	55,3	55,3
	<b>Hayır</b>	17	44,7	44,7	100,0
	<b>Toplam</b>	<b>38</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	



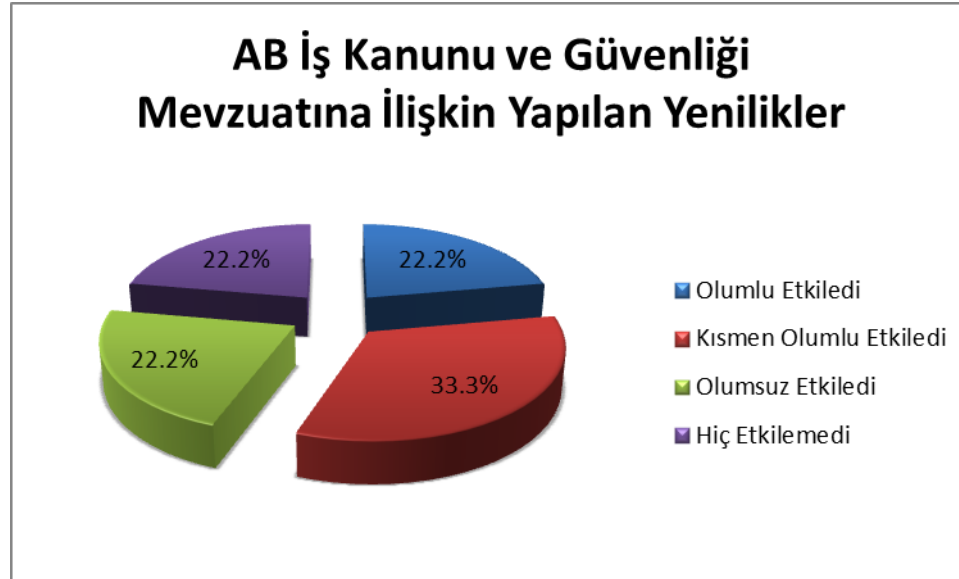
**Şekil 8. 101.** Yabancı Ortaklıkları Özendirme Grafiği

İşletmelerin yabancıların ortaklıkları özendirilme durumları illere göre incelendiğinde % 53,3'ünün özendirildiği, %44,7'sinde ise özendirilmediği görülmüştür. Bu oran Kurucaşile'de % 52,6 oranında en yüksek iken Filyos-Kilimli % 2,6 oranında en düşük olduğu belirlenmiştir (Bknz, EK1: Tablo270).

AB iş kanunu ve güvenliği mevzuatına ilişkin yapılan yeniliklerden etkilenme durumlarına ilişkin olarak işletmelerin %22,2'si olumlu etkiledi; %33,3'ü kısmen olumlu etkiledi; %22,2'si olumsuz etkiledi; %22,2'si ise hiç etkilemedi cevabını vermiş olup bu oranlar Tablo8.102'deki gibidir. Oranlara ait grafiksel gösterim ise Şekil8.102'deki gibidir.

**Tablo 8. 102.** AB İş Kanunu ve Güvenliği Mevzuatına İlişkin Yapılan Yenilikler İle İlgili Frekans Değerleri

<b>AB İş Kanunu ve Güvenliği Mevzuatına İlişkin Yapılan Yenilikler</b>					
		<b>Frekans</b>	<b>Yüzde (%)</b>	<b>Geçerli Yüzde(%)</b>	<b>Kümülatif Yüzde(%)</b>
	<b>Olumlu Etkiledi</b>	8	21,1	22,2	22,2
	<b>Kısmen Olumlu Etkiledi</b>	12	31,6	33,3	55,6
	<b>Olumsuz Etkiledi</b>	8	21,1	22,2	77,8
	<b>Hiç Etkilemedi</b>	8	21,1	22,2	100,0
	<b>Toplam</b>	36	94,7	100,0	
	<b>Cevaplanmamış</b>	2	5,3		
<b>Toplam</b>		<b>38</b>	<b>100,0</b>		

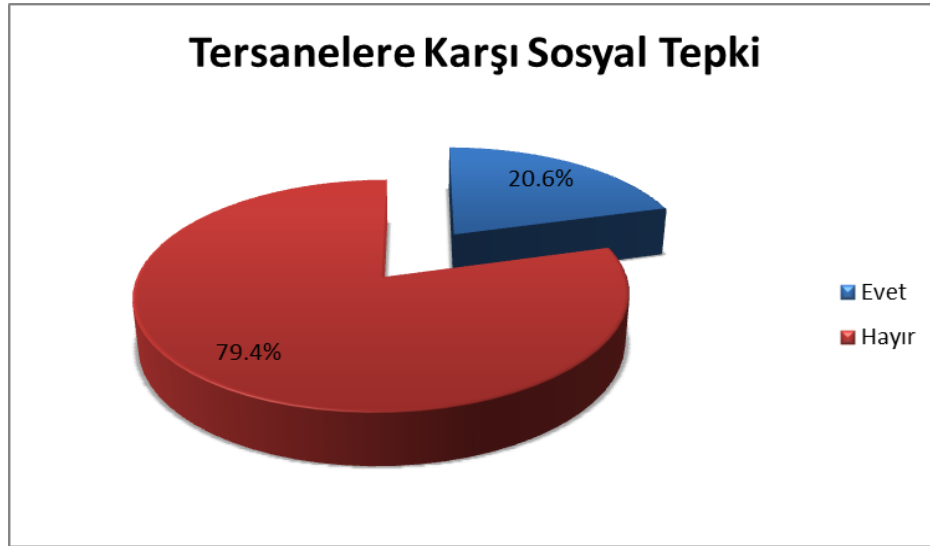


**Şekil 8. 102.** AB İş Kanunu ve Güvenliği Mevzuatına İlişkin Yapılan Yenilikler Grafiği

Bölgede tersanelere karşı sosyal tepkiler gözlenme durumuna ilişkin olarak işletmelerin %20,6'sı evet; %79,4'ü ise hayır cevabını vermiş olup bu oranlar Tablo8.103'deki gibidir. Oranlara ait grafiksel gösterim ise Şekil8.103'deki gibidir.

**Tablo 8. 103.** Tersanelere Karşı Sosyal Tepki İle İlgili Frekans Değerleri

Tersanelere Karşı Sosyal Tepki					
		Frekans	Yüzde (%)	Geçerli Yüzde(%)	Kümülatif Yüzde(%)
	Evet	7	18,4	20,6	20,6
	Hayır	27	71,1	79,4	100,0
	Toplam	34	89,5	100,0	
	Cevaplanmamış	4	10,5		
<b>Toplam</b>		<b>38</b>	<b>100,0</b>		

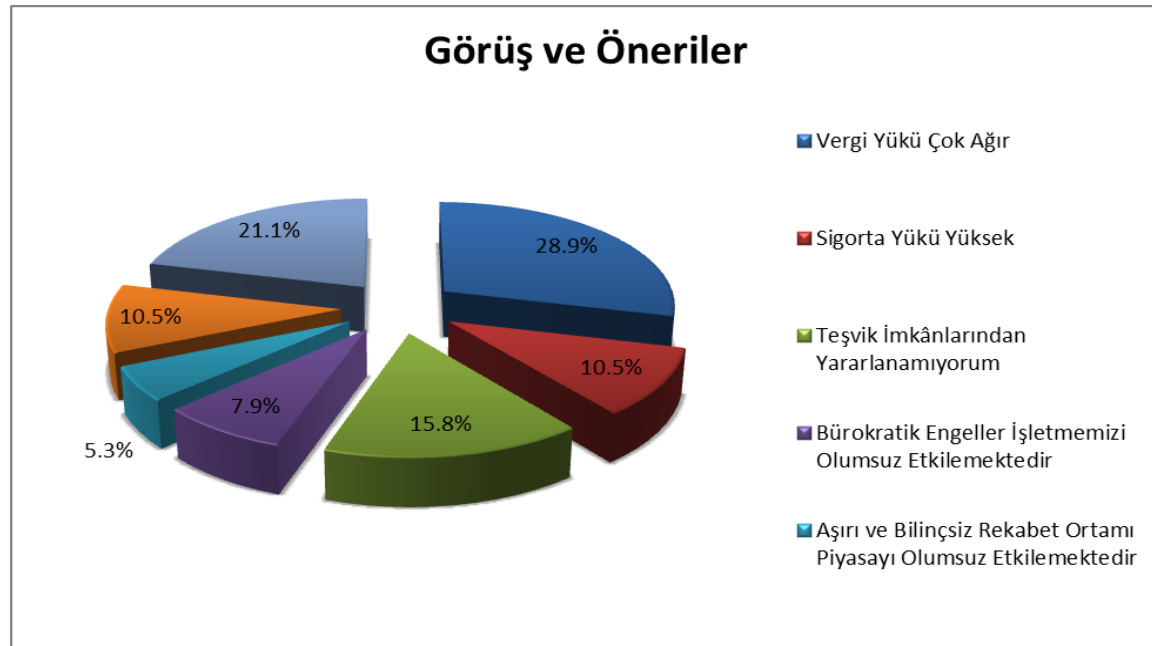


**Şekil 8. 103.** Tersanelere Karşı Sosyal Tepki Grafiği

İşletmeler anket soruları dışında görüş ve önerileri, %28,9'u vergi yükü çok ağır; %15,8'i teşvik imkânlarından yararlanamıyorum; %10,5'i sigorta yükü yüksek; %7,9'u bürokratik engeller işletmemizi olumsuz etkilemektedir; %5,3'ü aşırı ve bilinçsiz rekabet ortamı piyasayı olumsuz etkilemektedir; %10,5'i ulaşım sorunu maliyeti ve üretimimizi olumsuz etkilemektedir; %22,1'ise diğer cevabını vermiştir. Bu oranlar Tablo8.104 ve şekil8.104'deki gibidir.

**Tablo 8. 104.** Görüş ve Öneriler İle İlgili Frekans Değerleri

<b>Görüş ve Öneriler</b>					
		<b>Frekans</b>	<b>Yüzde (%)</b>	<b>Geçerli Yüzde(%)</b>	<b>Kümülatif Yüzde(%)</b>
	<b>Vergi Yüğü Çok Ağır</b>	11	28,9	28,9	28,9
	<b>Sigorta Yüğü Yüksek</b>	4	10,5	10,5	39,5
	<b>Teşvik İmkânlarından Yararlanamıyorum</b>	6	15,8	15,8	55,3
	<b>Bürokratik Engeller İşletmemizi Olumsuz Etkilemektedir</b>	3	7,9	7,9	63,2
	<b>Aşırı ve Bilinçsiz Rekabet Ortamı Piyasayı Olumsuz Etkilemektedir</b>	2	5,3	5,3	68,4
	<b>Ulaşım Sorunu Maliyet ve Üretimimizi Olumsuz Etkilemektedir</b>	4	10,5	10,5	78,9
	<b>Diğer</b>	8	21,1	21,1	100,0
	<b>Toplam</b>	<b>38</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	



**Şekil 8. 104.** Görüş ve Öneriler Grafiğı



## 9. BATI KARADENİZ BÖLGESİNDE YER ALAN İŞLETMELERİN BENZERLİK VE FARKLILIK GÖSTEREN ÖZELLİKLERİNİN ANALİZİ

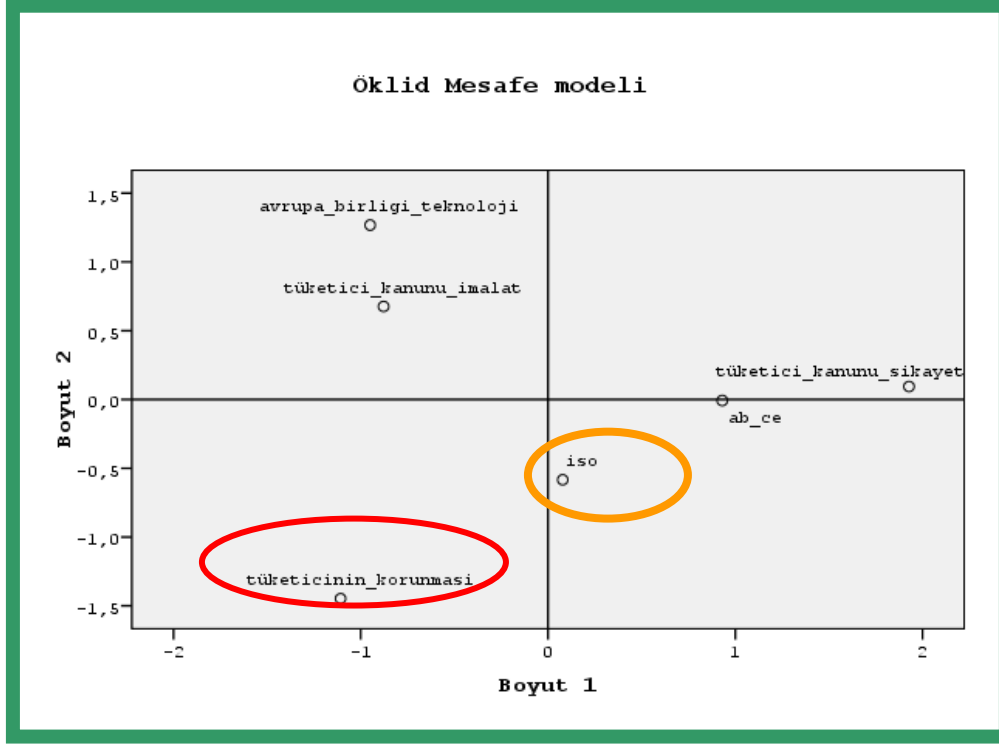
### 9.1. İşletmelerin Avrupa Birliği İle Gümrük Birliği Unsurlarının Benzerlik ve Farklılık Durumlarının Çok Boyutlu Ölçekleme Analizi İle Değerlendirme Sonuçları

İşletmelerin Avrupa Birliği ile Gümrük Birliği unsurlarından farklılık oluşturanların belirlenmesi amacıyla Çok Boyutlu Ölçekleme (ÇBÖ) analizi yapılmış ve ortaya çıkan sonuçlar değerlendirilmiştir. İşletmelerin Avrupa Birliği ile Gümrük Birliği unsurlarından (değişkenlerin) uzaklıkları ile farklılıkların doğrusal bir uyum içinde olduğu tespit edilerek koordinat uzay gösteriminde boyut sayısının  $k=2$  olması gerektiğine karar verilmiştir. Belirlenen bu boyutlara ilişkin olarak hesaplanan koordinatlar Tablo9.1'deki gibi elde edilmiştir.

**Tablo 9. 1.** İki Boyut İçin Hesaplanan Koordinatlar

DEĞİŞKENLER	Boyut 1	Boyut 2
Avrupa Birliği'ne üye ülkelerde işletmelerin yer aldığı sektörde kullanılan teknolojiyi takip durumları	-0,9502	1,2681
4077 sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun'un imalatçıya getirdiği sorumluluklar ve tüketiciye getirdiği haklar konusunda işletmelerin bilgi seviyeleri	- 1,1077	- 1,4478
4077 sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun'un yürürlüğe girmesinden sonra, işletmelerin ürettikleri ürünlerine ilişkin tüketiciden gelen şikâyetlerindeki değişiklik durumu	1,9277	0,0945
İşletmelerin mamullerini ilgilendiren konuda Türkiye'nin, AB'nin sanayi mevzuatını üstlenmesi ve uygulamaya koyması durumunda imalatlarının mali açıdan etkilenme düzeyleri	-0,8782	0,6764
AB sanayi mevzuatı, bazı durumlarda, mevzuata uygunluğun gösterilmesi için işaretlemeyi gerektirmektedir. Bu çerçevede, işletmelerin mamulleri için doğru olan işaret seçimleri	0,9302	- 0,0075
İşletmelerin ISO 9000 Standart Belgesine sahip olma durumları	0,0782	- 0,5836

Tablo9.1’de yer alan bu iki boyutta değişkenler (Avrupa Birliği ile Gümrük Birliği unsurları) için hesaplanan koordinat tablosu, iki boyutlu uzayda koordinat sistemine yerleştirildiğinde, oluşan grafiksel gösterimi Şekil9.1’deki gibi elde edilmiştir.



Şekil 9. 1. Değişken (Avrupa Birliği ile Gümrük Birliği unsurlarından) Koordinatlarının İki Boyutlu Uzayda Gösterimi

Şekil 9.1’de yer alan grafiksel gösterim incelendiğinde, şletmelerin 4077 sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun’un imalatçıya getirdiği sorumluluklar ve tüketiciye getirdiği haklar konusunda şletmelerin bilgi seviyeleri ve ISO 9000 Standart Belgesine sahip olma durum koordinatları birbirine uzak iken diğer unsurların koordinatlarının ise birbirine yakın olduğu görölmektedir. şletmelerin Avrupa Birliği ile Gümrük Birliği unsurlarının koordinatlarının iki boyutlu uzayda gösteriminde tüketicinin korunması ve ISO belgesine sahip olma durumunun uzakta olduğu, böylelikle de farklılık gösteren unsurlar olarak ortaya çıktığı görölmektedir. Bu sonuçların uyumu ve geçerliliği Tablo9.2’de yer alan Stress ve  $R^2$  istatistiklerine göre değerlendirilmiştir.

**Tablo 9. 2.** Uyum ve Güvenilirlik

* STRESS (Uyum)	R <sup>2</sup> (Güvenilirlik)
0,06784	0,96400

\* Stres değeri Kruskal'ın Stress 1 formülüne göre hesaplanmıştır.

Stress değeri 0,06784 olarak bulunmuş olup bu değer uyumluluk seviyelerine göre değerlendirildiğinde elde edilen (0,06784 <0,05) uyumun **“mükemmel uyum”** olduğunu göstermektedir. Veri değişiminin ne kadar açıklandığını gösteren R<sup>2</sup> değeri ise % 96,4 olarak bulunmuştur. Bu değer kabul edilebilecek en alt düzey olan 0,60 değerinden büyük olup (0,60< 0,96400) k=2 boyut için stres değeri, verileri 0,964 oranında açıklamaktadır. Yapılan ÇBÖ analizi sonucunda farklılık gösteren unsurların (Tüketicilerin korunması ve ISO 9000 belgesi) en fazla görülme sıklığına frekans değerlerinin incelenmesiyle karar verilmiştir. Buna göre %19 oranında işletme sahibinin ISO 9000 belgesi hakkında herhangi bir fikirlerinin olmadığı görülürken, tüketicinin korunmasına göre yapılan değerlendirmede de % 36,8'nin durum hakkında kısmen bilgi sahibi olduğu görülmüştür.

Sonuç olarak, işletmelerin Avrupa Birliği ile Gümrük Birliği unsurlarına ait durumları değerlendirildiğinde, Tüketicilerin korunması ve ISO 9000 belgesine sahip olma durumlarında bir farklılık gözlenirken diğer unsurlar bakımından ise benzer bir yapıya sahip oldukları ortaya çıkmıştır. Bu farklılığın nedeni ise işletmelerin ISO 9000 belgesi hakkında herhangi bir fikirlerinin olmaması ve tüketicinin korunmasına ilişkinde kısmen bilgi sahibi olmalarından kaynaklanmaktadır.

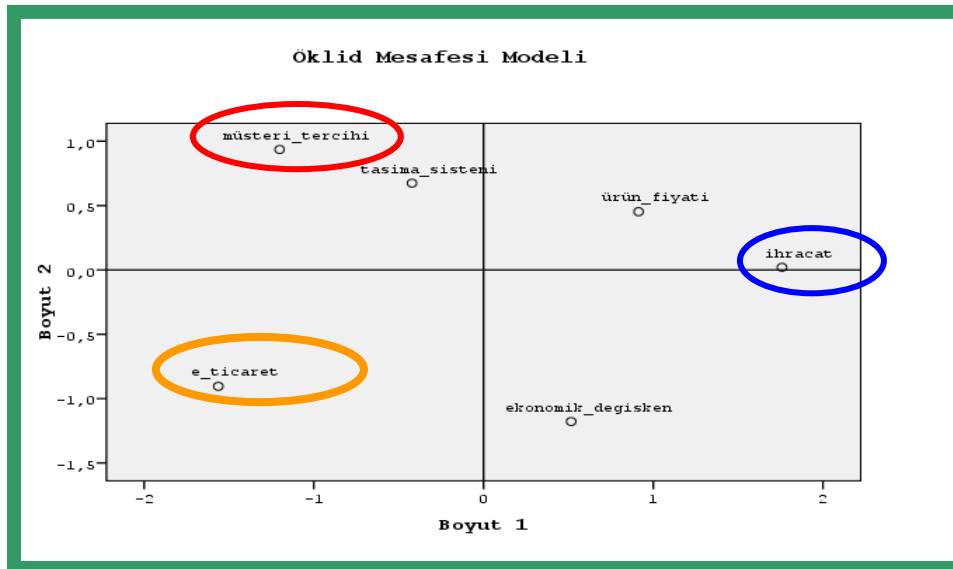
## **9.2. İşletmelerin Dış Ticaret Durumu ve Fiyat Unsurlarının Benzerlik ve Farklılık Durumlarının Çok Boyutlu Ölçekleme Analizi İle Değerlendirme Sonuçları**

İşletmelerin dış ticaret durumu ve fiyat unsurlarından farklılık oluşturanların belirlenmesi amacıyla Çok Boyutlu Ölçekleme (ÇBÖ) analizi yapılmış ve ortaya çıkan sonuçlar değerlendirilmiştir. İşletmelerin dış ticaret durumu ve fiyat unsurlarından (değişkenlerin) uzaklıkları ile farklılıkların doğrusal bir uyum içinde olduğu tespit edilerek koordinat uzay gösteriminde boyut sayısının k=2 olması gerektiğine karar verilmiştir. Belirlenen bu boyutlara ilişkin olarak hesaplanan koordinatlar Tablo 273'deki gibi elde edilmiştir.

**Tablo 9.3.** İki Boyut İçin Hesaplanan Koordinatlar

DEĞİŞKENLER	Boyut 1	Boyut 2
İşletmelerin son 5 yılda ihracat yapma durumları	1,7583	,0199
İşletmelerin taşıma sistemleri tercihi	-0,4221	0,6744
İşletmelerin; fiyat, arz, üretim, dağıtım miktarı gibi ekonomik değişkenleri belirlemede esas aldıkları noktalar	0,5159	-1,1781
İşletmelerin müşteriler tarafından tercih edilme nedenleri	-1,2019	0,9360
İşletmelerin ürünlerini satarken veya hammadde/girdi tedarik ederken e-ticaret yapma durumları	-1,5633	-0,9044
İşletmelerin ürün fiyatlarını belirlerken esas aldıkları kriterler	0,9132	0,4523

Tablo9.3’de yer alan bu iki boyutta değişkenler (işletmelerin dış ticaret durumu ve fiyat durumlarını belirleyen unsurlar) için hesaplanan koordinat tablosu, iki boyutlu uzayda koordinat sistemine yerleştirildiğinde, oluşan grafiksel gösterimi Şekil9.2’deki gibi elde edilmiştir.



**Şekil 9.2.** Değişken (İşletmelerin Dış Ticaret Durumu Ve Fiyat Durumlarını Belirleyen Unsurlar) Koordinatlarının İki Boyutlu Uzayda Gösterimi

Şekil9.2’de yer alan grafiksel gösterim incelendiğinde, işletmelerin E-ticaret yapma durumları, son beş yılda yapmış oldukları ihracat ve müşterilerin kendi işletmelerini tercih etmelerindeki nedenlerinin koordinat düzleminde farklılık oluşturduğu görülürken, diğer unsurların koordinatlarının ise birbirine yakın olduğu görülmektedir. İşletmelerin dış ticaret ve fiyat durumlarının koordinatları iki boyutlu uzayda gösterildiğinde e-ticaret, müşteri tercihi ve ihracat’a ait koordinatlarının diğer unsurların koordinatlarından ve birbirlerinden uzakta olduğu böylelikle de farklılık gösteren unsurlar olarak ortaya çıktıkları görülmektedir. Bu sonuçların uyum ve geçerliliği Tablo9.4’de yer alan Stress ve  $R^2$  istatistiklerine göre değerlendirilmiştir.

**Tablo 9. 4. Uyum ve Güvenilirlik**

* STRESS (Uyum)	$R^2$ (Güvenilirlik)
0,10113	0,88436

\* Stres değeri Kruskal’ın Stress 1 formülüne göre hesaplanmıştır.

Stres değeri 0,10113 olarak bulunmuş olup bu değer uyumluluk seviyelerine göre değerlendirildiğinde elde edilen ( 0,10113 <0,05) uyumun **“iyi uyum”** olduğunu göstermektedir. Veri değişiminin ne kadar açıklandığını gösteren  $R^2$  değeri ise % 88,4 olarak bulunmuştur. Bu değer kabul edilebilecek en alt düzey olan 0,60 değerinden büyük olup (0,60 < ,88436) k=2 boyut için stres değeri, verileri 0,88436 oranında açıklamaktadır. Yapılan ÇBÖ analizi sonucunda farklılık gösteren unsurların (e-ticaret, müşteri tercihi, ihracat) e-ticaret durumu, müşteri tercihlerinin nedenleri ve ihracat durumu en çok hangi nedene göre bağlı olduğunun belirlenmesi için frekans durumlarına bakılmıştır.

Buna göre e-ticaret durumu için en fazla %84,2 oranının e-ticaret yapılmadığı durumunda yoğunlaştığını, aynı durum müşterilerin tercih nedenlerinin arasında da işletmelerin %55,3 oranında en çok kaliteden dolayı tercih edildikleri, ihracat durumuna göre de % 68,4 oranı ile son beş yıl içinde ihracat yapamadıkları nedenlerine bağlı olarak ortaya çıktığı görülmüştür.

### **9.3. İşletmelerin Yatırım Finansmanı, Kredi Kullanımı ve Teşvik Unsurlarının Benzerlik ve Farklılık Durumlarının Çok Boyutlu Ölçekleme Analizi İle Değerlendirme Sonuçları**

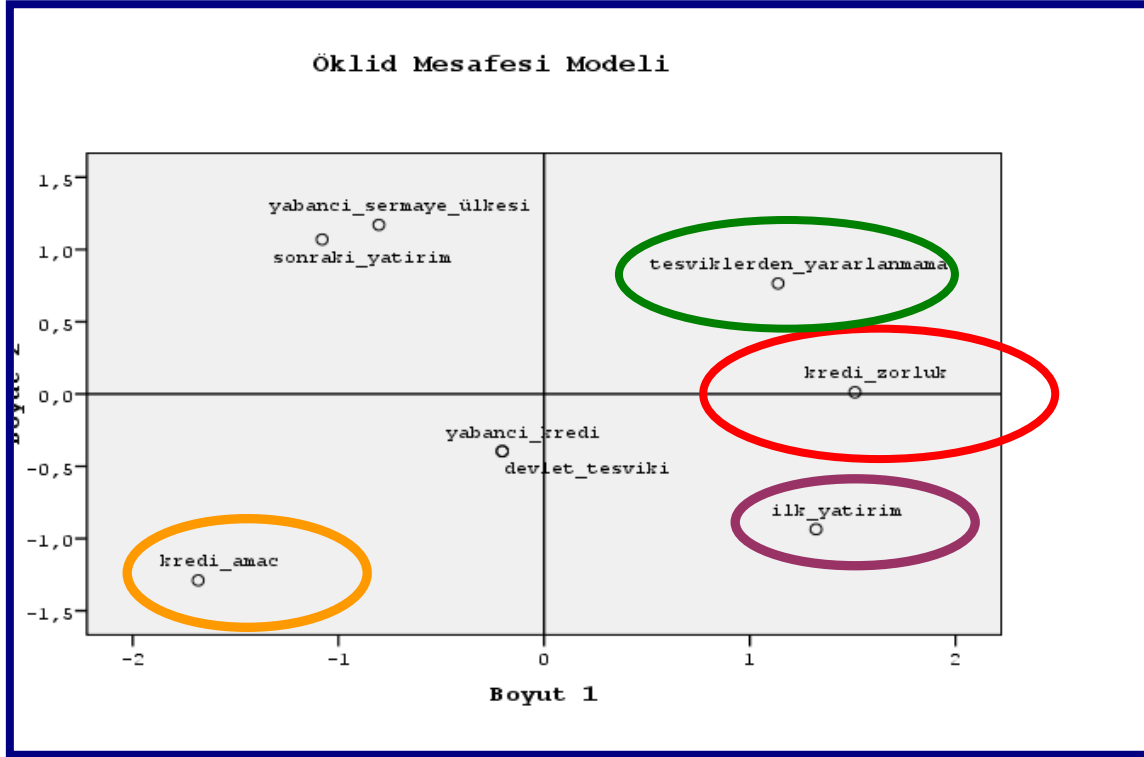
İşletmelerin yatırım finansmanı, kredi kullanımı ve teşvik unsurlarından farklılık oluşturanların belirlenmesi amacıyla Çok Boyutlu Ölçekleme (ÇBÖ) analizi yapılmış ve ortaya çıkan sonuçlar değerlendirilmiştir. İşletmelerin yatırım finansmanı, kredi kullanımı ve teşvik

unsurlarından (değişkenlerin) uzaklıkları ile farklılıkların doğrusal bir uyum içinde olduğu tespit edilerek koordinat uzay gösteriminde boyut sayısının  $k=2$  olması gerektiğine karar verilmiştir. Belirlenen bu boyutlara ilişkin olarak hesaplanan koordinatlar Tablo9.5'deki gibi elde edilmiştir.

**Tablo 9. 5.** İki Boyut İçin Hesaplanan Koordinatlar

DEĞİŞKENLER	Boyut 1	Boyut 2
İşletmelerin ilk yatırım için finansman ihtiyaçlarını karşılama kaynakları	1,3222	-0, 9363
İşletmelerin son yatırım için finansman ihtiyaçlarını karşılama kaynakları	-1,0790	1,0697
İşletme sahiplerinin yabancı banka tercih etme sebepleri	-0,2034	-0,3964
İşletmelerin gerçekleştirdikleri veya gerçekleştirmeyi düşündükleri yabancı sermaye bağlantılarının taşıdığı ülke menşeleri	-,0,8033	1,1710
İşletmelerin kredi geri ödemelerinde yaşadıkları zorluk durumları	1,5112	0,0120
İşletmelerin 2012 yılında kredi kullanma amaçları	-1,6815	-1,2896
İşletmelerin devlet teşviki alma durumları	- 0,2034	- 0,3959
İşletmelerin teşviklerden yararlanamama nedenleri	1,1373	0,7654

Tablo9.5'de yer alan bu iki boyutta değişkenler ( işletmelerin yatırım finansmanı, kredi kullanımı ve teşvik durumlarını belirleyen unsurlar) için hesaplanan koordinat tablosu, iki boyutlu uzayda koordinat sistemine yerleştirildiğinde, oluşan grafiksel gösterimi Şekil9.3'deki gibi elde edilmiştir.



**Şekil 9. 3.** Değişken (İşletmelerin Yatırım Finansmanı, Kredi Kullanımı ve Teşvik Unsurları) Koordinatlarının İki Boyutlu Uzayda Gösterimi

Şekil9.3’de yer alan grafiksel gösterim incelendiğinde, işletmelerin 2012 yılında kredi kullanma amaçları, kredi geri ödemesinde zorluk durumu, ilk yatırım için finansman ihtiyaçlarını karşılama kaynakları ve teşviklerden yararlanamama nedenlerinin farklılık oluşturduğu görülürken, diğer unsurların koordinatlarının ise birbirine yakın olduğu görülmektedir. İşletmelerin yatırım finansmanı, kredi kullanımı ve teşvik farklılık unsurlarının koordinatlarının iki boyutlu uzayda gösteriminde kredi kullanma amaçları, kredi geri ödemesinde zorluk durumu, ilk yatırım için finansman kaynağı, ve teşviklerden yararlanamama koordinatlarının diğer unsurların koordinatlarından ve birbirlerinden uzakta olduğu böylelikle de farklılık gösteren unsurlar olarak ortaya çıktığı görülmektedir. Bu sonuçların uyumu ve geçerliliği Tablo9.6’da yer alan Stress ve  $R^2$  istatistiklerine göre değerlendirilmiştir.

**Tablo 9. 6.** Uyum ve Güvenilirlik

* STRESS (Uyum)	$R^2$ (Güvenilirlik)
0,04068	0,99150

\* Stres değeri Kruskal’ın Stress 1 formülüne göre hesaplanmıştır.

Stress değeri 0,04068 olarak bulunmuş olup bu değer uyumluluk seviyelerine göre değerlendirildiğinde elde edilen (0,04068 <0,05) uyumun “*mükemmel uyum*” olduğunu göstermektedir. Veri değişiminin ne kadar açıklandığını gösteren R<sup>2</sup> değeri ise % 99,1 olarak bulunmuştur. Bu değer kabul edilebilecek en alt düzey olan 0,60 değerinden büyük olup (0,60< 0,99150) k=2 boyut için stres değeri, verileri 0,99150 oranında açıklamaktadır. Yapılan ÇBÖ analizi sonucunda farklılık gösteren unsurların (kredi kullanma amaçları, ilk yatırım için finansman ihtiyaçlarını karşılama kaynakları ve teşviklerden yararlanamama nedenleri) en fazla hangi amaç, finansman kaynağı ve teşviklerden en çok hangi nedene bağlı olarak yararlanamadıklarını belirlemek üzere de frekans durumlarına bakılmıştır.

Buna göre ilk yatırım finansmanına göre bu farklılığa neden olan unsur için % 76,3 oranı ile işletmelerin kendi kaynaklarından sağladıkları görülürken bunu takip eden farklılık unsurlarının nedenleri ise şu şekilde sıralanabilir: kredi geri ödemelerinde yaşanan zorluk durumuna göre % 23,7’sinin fazla zorluk çekmesi, kredi kullanma amaçlarına göre %7,9’nun yatırım kredisi amacıyla kredi kullanması, % 86,8 oranı ile de teşviklerden yararlanamamaları işletmelerin bu unsurlarının farklı olmasına neden olmuştur.

#### **9.4. İşletmelerin Genel Yapılarına Ait Unsurların Benzerlik ve Farklılık Durumlarının Çok Boyutlu Ölçekleme Analizi İle Değerlendirme Sonuçları**

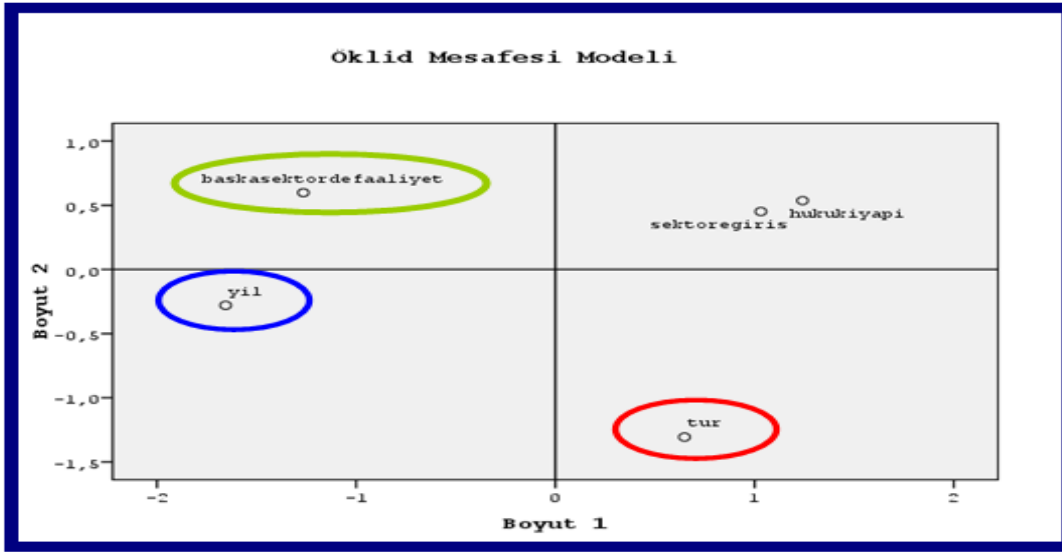
İşletmelerin genel yapılarını belirleyici olan unsurlardan farklılık oluşturanların belirlenmesi amacıyla Çok Boyutlu Ölçekleme (ÇBÖ) analizi ile yapılmış ve ortaya çıkan sonuçlar değerlendirilmiştir. İşletmelerin genel yapılarına ait unsurların (değişkenlerin) uzaklıkları ile farklılıkların doğrusal bir uyum içinde olduğu tespit edilerek koordinat uzay gösteriminde boyut sayısının k=2 olması gerektiğine karar verilmiştir. Belirlenen bu boyutlara ilişkin olarak hesaplanan koordinatlar Tablo9.7’deki gibi elde edilmiştir.



**Tablo 9. 7. İki Boyut İçin Hesaplanan Koordinatlar**

<b>DEĞİŞKENLER</b>	<b>Boyut 1</b>	<b>Boyut 2</b>
Denizcilik sektöründe imalat türü	0,6481	-1,3064
Hukuki yapı	1,2410	0,5364
Denizcilik sektöründe faal olma yılı	-1,6553	-0,2795
Denizcilik sektörü ne giriş nedeni	1,0316	0,4514
Denizcilik sektörü dışında başka bir sektörde faaliyet gösterme durumu	-1,2655	0,5982

Tablo9.7’de yer alan bu iki boyutta değişkenler ( işletmelerin genel yapısını belirleyen unsurlar) için hesaplanan koordinat tablosu, iki boyutlu uzayda koordinat sistemine yerleştirildiğinde, oluşan grafiksel gösterimi Şekil9.4’teki gibi elde edilmiştir.



Şekil 9. 4. Değişken Koordinatların İki Boyutlu Uzayda Gösterimi

Şekil 9.4'te yer alan grafiksel gösterim incelendiğinde, işletmelerin denizcilik sektöründeki imalat türünün, bu sektörde bulunma yılı ve başka sektörde faaliyet gösterme durumlarının farklılık oluşturduğu görülürken, hukuki yapıları ile sektöre giriş nedenlerine ait koordinatlarının ise birbirine yakın olduğu görülmektedir. İşletmelerin genel yapısını belirleyen unsurlarının koordinatlarının iki boyutlu uzayda gösteriminde imalat türü, bu sektörde bulunma yılları ve başka sektördeki faaliyet durumlarının koordinatlarının diğer unsurların koordinatlarından ve birbirlerinden uzakta olduğu böylelikle farklılık gösteren unsurlar olarak ortaya çıktığı görülmektedir. Bu sonuçların uyumu ve geçerliliği Tablo9.8'de yer alan Stress ve  $R^2$  istatistiklerine göre değerlendirilmiştir.

Tablo 9. 8. Uyum ve Güvenilirlik

* STRESS (Uyum)	$R^2$ (Güvenilirlik)
0,10311	0,91416

\* Stres değeri Kruskal'ın Stress 1 formülüne göre hesaplanmıştır.

Stress değerinin 0,10311 olarak bulunmuş olup bu değer uyumluluk seviyelerine göre değerlendirildiğinde elde edilen ( $0,10311 < 0,10$ ) uyumun "iyi" olduğunu göstermektedir. Veri değişiminin ne kadar açıklandığını gösteren  $R^2$  değeri ise % 91,4 olarak bulunmuştur. Bu değer kabul edilebilecek en alt düzey olan 0,60 değerinden büyük olup ( $0,60 < 0,91416$ )  $k=2$  boyut için stres değeri, verileri 0,91416 oranında açıklamaktadır. Yapılan ÇBÖ analizi sonucunda farklılık

gösteren unsurların (imalat türü, sektörde bulunma yılı ve başka sektörde faaliyet gösterme durumlarının) en çok hangi tür, yıl ve durumlara göre yoğunlaştığını belirlemek üzere de frekans durumlarına bakılmıştır.

Buna göre imalat türleri için en fazla üretimi yapılan türün % 63,2 oranı ile “*ahşap gemi imalatının*” olduğu, sektörde bulunma yılları içinde de %78,8 oranı ile “*21 yıl ve daha fazla*” yıl olduğu ve başka sektörde faaliyet gösterme durumunun ise % 71,1 oranı ile “*sektör dışında herhangi bir faaliyet göstermeyen*” işletmelerde yoğunlaştığı ve dolayısıyla bu farklılığa neden olan unsurlar olarak tespit edilmiştir.

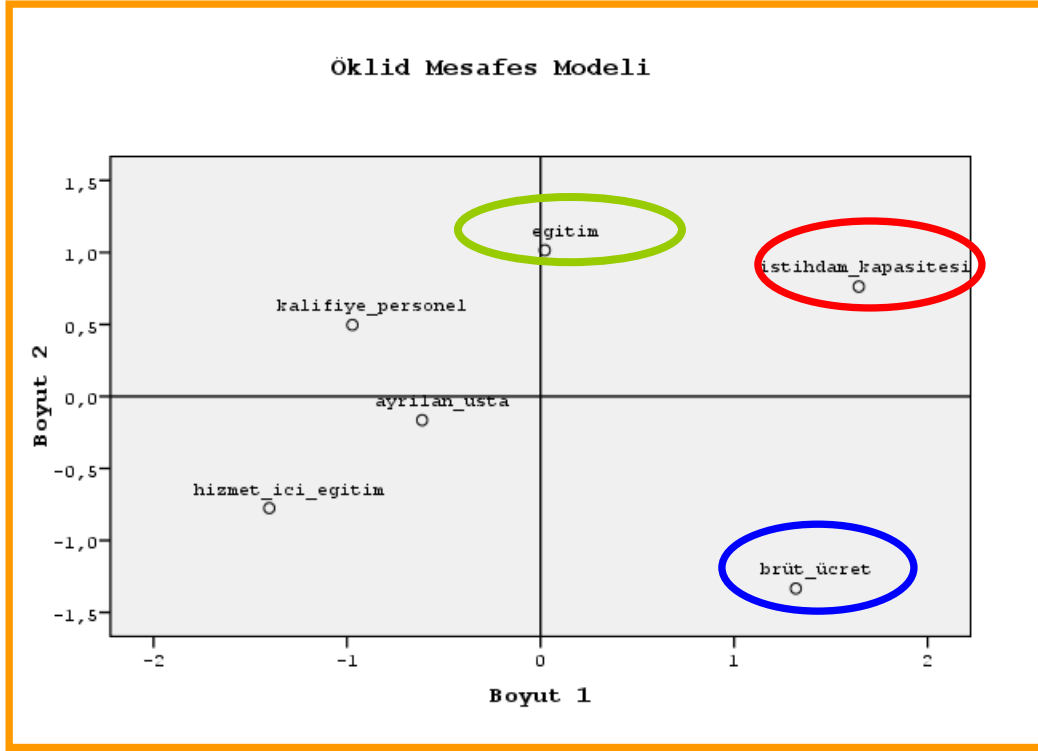
### **9.5. İşletmelerin İstihdam ve Çalışma Hayatlarına Ait Unsurların Benzerlik ve Farklılık Durumlarının Çok Boyutlu Ölçekleme Analizi İle Değerlendirme Sonuçları**

İşletmelerin “İstihdam ve Çalışma Hayatlarına” ait unsurlarından farklılık oluşturanlarının belirlenmesi Çok Boyutlu Ölçekleme (ÇBÖ) analizi ile yapılmış ve ortaya çıkan sonuçlar değerlendirilmiştir. İşletmelerin bu unsurlarının (değişkenlerin) uzaklıkları ile farklılıkların doğrusal bir uyum içinde olduğu tespit edilerek koordinat uzay gösteriminde boyut sayısının k=2 olması gerektiğine karar verilmiştir. Belirlenen bu boyutlara ilişkin olarak hesaplanan koordinatlar Tablo9.9’deki gibi elde edilmiştir.

**Tablo 9. 9.** İki Boyut İçin Hesaplanan Koordinatlar

<b>DEĞİŞKENLER</b>	<b>Boyut 1</b>	<b>Boyut 2</b>
İşletmelerin tam istihdam kapasitesi	1,6446	0,7631
Kalifiye gemi inşa personeli bulmakta zorlanma durumları	-0,9722	0,4968
Çalışanların eğitim durumu	0,0220	1,0154
Çalışanların brüt ücret durumu	1,3193	-1,3340
İşletmelerde gerçekleşen hizmet içi eğitim kaynakları	- 1,4017	- 0,7763
İşletmelerde daha önce çalışıp ayrılan usta ve kalifiye elemanların şuan ki çalışma alanları	-0,6120	-0,1649

Tablo9.9’da yer alan bu iki boyutta değişkenler (işletmelerin istihdam ve çalışma hayatlarını belirleyen unsurlar) için hesaplanan koordinat tablosu, iki boyutlu uzayda koordinat sistemine yerleştirildiğinde, oluşan grafiksel gösterimi Şekil9.5’teki gibi elde edilmiştir.



**Şekil 9. 5.** Değişken (İşletmelerin İstihdam ve alışma Hayatlarına Ait Unsurlar) Koordinatlarının İki Boyutlu Uzayda Gösterimi

Şekil9.5’te yer alan grafiksel gösterim incelendiğinde, işletmelerin istihdam kapasiteleri, çalışanlarının brüt ücretleri ve eğitim seviyelerinde farklılık oluşturduğu görülürken, kalifiye personel bulma durumları, hizmet içi eğitim kaynakları ile ayrılan ustaların Şuan çalışmakta oldukları alanlarına ait koordinatlarının ise birbirine yakın olduğu görülmektedir. İşletmelerin istihdam ve çalışma hayatlarını belirleyen unsurlarının koordinatlarının iki boyutlu uzayda gösteriminde istihdam kapasiteleri, çalışanlarının brüt ücretleri ve eğitim seviyesi koordinatlarının diğer unsurların koordinatlarından ve birbirlerinden uzakta olduğu böylelikle farklılık gösteren unsurlar olarak ortaya çıktığı görülmektedir. Bu sonuçların uyum ve geçerliliği Tablo 280’de yer alan Stress ve  $R^2$  istatistiklerine göre değerlendirilmiştir.

**Tablo 9. 10.** Uyum ve Güvenilirlik

* STRESS (Uyum)	R <sup>2</sup> (Güvenilirlik)
0,15743	0,82408

\* Stres değeri Kruskal'ın Stress 1 formülüne göre hesaplanmıştır.

Stress değerinin 0, 15743 olarak bulunmuş olup bu değer uyumluluk seviyelerine göre değerlendirildiğinde elde edilen (0, 15743 <0,10) uyumun “**düşük**” olduğunu göstermektedir. Veri değişiminin ne kadar açıklandığını gösteren R<sup>2</sup> değeri ise % 82,4 olarak bulunmuştur. Bu değer kabul edilebilecek en alt düzey olan 0,60 değerinden büyük olup (0,60< ,82408) k=2 boyut için stres değeri, verileri, 82408 oranında açıklamaktadır.

Yapılan ÇBÖ analizi sonucunda farklılık gösteren unsurların en çok hangi istihdam kapasitesinde, kalifiye eleman ve hizmet içi eğitim kaynaklarına göre yoğunlaştığını belirlemek üzere de frekans durumlarına bakılmıştır. Buna göre istihdam kapasitelerine göre en fazla kapasite % 57,9 oranı ile “**0-9 kişi aralığında**”, kalifiye personel %34,2 oranı ile “**çok fazla**” ve çalışanların brüt ücretleri % 7,3 oranı ile “**asgari ücret- 1000**” aralığındaki işletmelerde farklılığa neden olan unsurlar olarak tespit edilmiştir.

#### **9.6. İşletmelerin Tedarikler, Satış ve Pazarlama Unsurlarının Benzerlik ve Farklılık Durumlarının Çok Boyutlu Ölçkleme Analizi İle Değerlendirme Sonuçları**

İşletmelerin “Tedarikler, Satış ve Pazarlama” unsurlarından farklılık oluşturanların belirlenmesi Çok Boyutlu Ölçkleme (ÇBÖ) analizi ile yapılmış ve ortaya çıkan sonuçlar değerlendirilmiştir. İşletmelerin bu unsurlarının (değişkenlerin) uzaklıkları ile farklılıkların doğrusal bir uyum içinde olduğu tespit edilerek koordinat uzay gösteriminde boyut sayısının k=2 olması gerektiğine karar verilmiştir. Belirlenen bu boyutlara ilişkin olarak hesaplanan koordinatlar Tablo9.11'deki gibi elde edilmiştir.

**Tablo 9. 11.** İki Boyut İçin Hesaplanan Koordinatlar

<b>DEĞİŞKENLER</b>	<b>Boyut 1</b>	<b>Boyut 2</b>
Üretim miktarını belirlemede göz önünde bulundurulmuş kriterler	1,3414	-1,0661
Gemicilik sektörü ile ilgili fuarlara katılım durumları	0,7558	1,2998
Pazarlama biriminin mevcut durumu	-0,0992	-0,7530
Pazarlama biriminde çalışan kişi sayısı	- 0,4475	1,1081
Pazarlama bölümünde çalışanların eğitim düzeyleri	-1,1918	-,0, 9575
İşletmelerin 2002 - 2012 döneminde ürünlerini pazarlamadaki yurt dışı tanıtım faaliyetleri	1,2825	,0182
İşletmelerde ürünlerin pazarlanmasında kullanılan tanıtım faaliyetlerinin kaynakları	- 1,6411	0,3504

Tablo 9.11’de yer alan bu iki boyutta değişkenler (Tedarikler, Satış ve Pazarlama unsurları) için hesaplanan koordinat tablosu, iki boyutlu uzayda koordinat sistemine yerleştirildiğinde, oluşan grafiksel gösterimi Şekil 9.6’daki gibi elde edilmiştir.



**Şekil 9. 6:** Değişken ( İşletmelerin Tedarikler, Satış ve Pazarlama Unsurları) Koordinatlarının İki Boyutlu Uzayda Gösterimi

Şekil 9.6’da yer alan grafiksel gösterim incelendiğinde, işletmelerin Üretim miktarını belirlemede göz önünde bulundurduğu kriterler, 2002 - 2012 döneminde ürünlerini pazarlamadaki yurt dışı tanıtım faaliyetleri, gemicilik sektörü ile ilgili fuarlara katılım durumlarının farklılık oluşturduğu görülürken, pazarlama eğitim, pazarlama biriminin mevcut olma durumu, bu birimde çalışan kişi sayılarını ve ürün pazarlanmasında kullanılan tanıtım faaliyetlerinin kaynaklarına ait koordinatlarının ise birbirine yakın olduğu görülmektedir. İşletmelerin Tedarikler, Satış ve Pazarlama unsuru koordinatlarının hem birbirlerinden uzakta olduğu hem de farklılık gösteren unsurlar olarak ortaya çıktığı görülmektedir. Bu sonuçların uyumu ve geçerliliği Tablo9.12’de yer alan Stress ve  $R^2$  istatistiklerine göre değerlendirilmiştir.

**Tablo 9. 12.** Uyum ve Güvenilirlik

* STRESS (Uyum)	$R^2$ (Güvenilirlik)
0,19501	0,60847

\* Stres değeri Kruskal’ın Stress 1 formülüne göre hesaplanmıştır.

Stress değerinin 0,19501 bulunmuş olup bu değer uyumluluk seviyelerine göre değerlendirildiğinde elde edilen (0, 19501 <0,20) uyumun “*düşük*” olduğunu göstermektedir. Veri değişiminin ne kadar açıklandığını gösteren R<sup>2</sup> değeri ise % 60,84 olarak bulunmuştur. Bu değer kabul edilebilecek en alt düzey olan 0,60 değerinden büyük olup (0,60< ,82408) k=2 boyut için stres değeri, verileri 60,847 oranında açıklamaktadır.

Yapılan ÇBÖ analizi sonucunda farklılık gösteren unsurların en çok hangi Tedarikler, Satış ve Pazarlama unsuruna göre yoğunlaştığını belirlemek üzere de frekans durumlarına bakılmıştır. Buna göre Üretim miktarını belirlemede göz önünde bulundurduğu kriterler arasında en fazla sipariş üzerine % 60,5 oranı ile yurt dışı tanıtım faaliyetlerinin olmadığı %81,6 oranı ile ve %63,2 oranı ile de fuarlara katılmama durumunun işletmelerde bu farklılığı yaratan nedenler olarak tespit edilmiştir.

### 9.7. Sektör Analizi İle Tespit Edilen İşletmelere Ait Önemli Bulgular

#### İŞLETMELERİN GENEL YAPILARI



<i>Bölgede konuma göre diğer konumdaki işletme faaliyetleri diğer konumlara göre fazladır.</i>
<i>Üretilen imalat türleri ahşap gemi ağırlıklıdır.</i>
<i>Hukuki yapılarını ferdi mülkiyet oluşturmaktadır.</i>
<i>Denizcilik sektöründe bulunma yılı 21 yıl ve üzerindedir.</i>
<i>Sektörde bulunma nedenleri aileden</i>
<i>Sektör dışı faaliyet</i>

#### KAPASİTE – ÜRETİM - KAPASİTE KULLANIMI



<i>En fazla üretimi yapılan ürünler yat ve balıkçı gemisi'dir.</i>
<i>Tam kapasite çalışamalarına en çok mali yetersizlikler neden olmaktadır.</i>
<i>Dünya piyasalarına göre girdi fiyatları düşüktür.</i>
<i>Ana girdilerini işletmelerin bir çoğu özel sektörden temin etmektedir.</i>
<i>Son beş yıldaki girdi fiyatlarının enflasyondan fazla arttığını düşünmektedirler.</i>



*Son beş yıldaki ürün fiyatları enflasyondan az arttığını düşünmektedirler.*

*Talep beklentileri azalma yönündedir.*

*Rekabet için devlet teşviki gerekliliği olduğunu düşünmektedirler.*

*Enerji girdisi konusunda karşılaşılan en fazla zorluk enerjidir.*

*Bölgede kümelenme olursa katılmaya hazır durumdadırlar.*

## İSTİHDAM VE ÇALIŞMA HAYATI



*Bölgede Küçük ölçekli işletmeler yoğunluktadır.*

*Kalifiye eleman bulmada çok fazla sıkıntı yaşanmaktadır.*

*Çalışanların eğitim seviyeleri lise düzeyindedir.*

*Brüt ücret durumu asgari ücret- 1000 TL aralığındadır.*

*Hizmet içi eğitim durumu mevcut değildir..*

*İşletmeden ayrılan personelin büyük çoğunluğu farklı bölgede aynı sektörde çalışmaktadır*

## TEDARİKLER – SATIŞ ve PAZARLAMA



*İşletmelerin çoğu sipariş miktarına göre üretim miktarlarını belirlemektedir.*

*Fuarlara katılmamaktadırlar.*

*Pazarlama birimleri çoğunluğunda mevcut değildir.*

*Pazarlama birimi mevcut olanlarda çalışan sayısı 1-3 aralığındadır.*

*Yurtdışı tanıtım faaliyetleri bulunmamaktadır.*

*Ürünlerini pazarlarken tanıtım faaliyetinde bulunanların bir çoğu firma broşürü ve interneti tercih etmektedirler.*

## DIŞ TİCARET DURUMU VE FİYAT



*Son beş yilda ihracat faaliyetinde bulunmamıŐlardır.*

*Yurt içi ve yurt dışı taşımalarında kullanılan taşıma sistemi olarak en fazla karayolu ve denizyolunu tercih etmektedirler.*

*Ekonomik değişkenleri piyasadaki firmalardan bağımsız belirlemektedirler.*

*Müşteriler işletmeleri ağırlıklı olarak kalite yönünden tercih etmektedirler.*

*Ürünlerini satarken veya hammadde temin ederken e-ticaret yapamamaktadırlar.*

*Ürün fiyatı belirlerken maliyet ve kar'ı göz önünde bulundurmaktadırlar*

*Pazarlama faaliyetlerinde, ürün çeşitliliği, ürün fiyatı, ürün kalitesi, satış sonrası hizmetler, organizasyon yapısı, iş gücü maliyeti ve nitelikli iş gücü bakımından yurtiçi rekabet güçleri bulunmamaktadır.*

*Pazarlama faaliyetlerinde, ürün çeşitliliği, ürün fiyatı, ürün kalitesi, satış sonrası hizmetler, organizasyon yapısı, iş gücü maliyeti ve nitelikli iş gücü bakımından yurt dışı rekabet güçleri bulunmamaktadır.*

## MAKİNE PARKI VE TEKNOLOJİ



*Mevcut makine durumları yerlidir.*

*Makine ve teçhizatın yaş aralığı 16 ve daha fazladır.*

*Makine ve teçhizat teknolojileri mekaniktir.*

*Ana üretim birimlerinde esas olarak kullanılan teknolojilerinin temin kaynakları yerli teknoloji ile Türkiye'de üretilen makine alımıdır.*

*Kullanılan teknolojik araçlar bilgisayar destekli tasarım ve üretimdir.*

*Yapılan araştırma faaliyetleri arasında kalite kontrol faaliyetleri yoğunluktadır.*

*AR-GE desteği çoğunlukla alınamamaktadır. Alınanlarda ise harcama durumu 10000-50000 TL aralığındadır.*

*Yapılan yenilik çalışmaları mevcut ürün geliştirme üzerinedir.*

*Patent başvurusunda bulunmayan işletmeler yoğunluktadır.*

*Bir çok işletmenin kalite kontrol birimleri mevcut değildir.*

*Marka alıŐmaları yapılmamaktadır.*

## YATIRIMLARIN FİNANSMANI- KREDİ KULLANIMI VE TEŞVİKLER



*İşletmelerin çoğu ilk ve son yatırım finansmanlarını kendi kaynaklarından karşılamaktadır.*

*Yabancı bankalardan kredi alamamışlardır.*

*Gerçekleştirilen veya gerçekleştirmeyi düşündükleri yabancı sermaye bağlantıları çoğunlukla AB menşelidir.*

*Birçoğu kredi geri ödemelerde zorluk çekmektedir.*

*Kredi kullanan işletmeler genellikle yatırım kredisi amacıyla kredi kullanmaktadırlar. Gelecekte yıllarda ise birçoğu işletme kredisi almayı planlamaktadırlar.*

*İşletmelerin birçoğu devlet teşviki alamamaktadırlar.*

*Devlet teşvikinden birçoğu yeterli bilgileri olmadıkları için yararlanamamaktadır.*

## AVRUPA BİRLİĞİ İLE GÜMRÜK BİRLİĞİ



*Avrupa Birliğine üye ülkelerde işletmelerin çoğu yer aldıkları sektörde teknolojiyi izlememektedir.*

*4077 sayılı Tüketicinin korunması hakkındaki kanun ile ilgili bilgileri bulunmamaktadır.*

*4077 sayılı Tüketicinin korunması hakkındaki kanunun yürürlüğe girmesinden sonra işletmelerin ürettikleri ürün hakkında aldıkları şikayet durumunda bir değişiklik olmamıştır.*

*AB Sanayi Mevzuatından sonra mali açıdan imalatlarının olumsuz etkileneceğini düşünmektedirler.*

*Mamullerimde "CE" İşaretini kullanmamaktadırlar.*

*ISO 9000 Standart Belgesine sahibi değillerdir.*

## ALT YAPI VE ÇEVRE



*ISO 14000 Çevre Standartları serisi hakkında tam bilgi sahibi değillerdir.*

*2012 yılında işletmelerde faaliyet sonucu ortaya çıkan atık türü Katı'dır.*

*2012 yılında işletmelerde arıtma tesisi bulunmamaktadır.*

<i>Üretimi olumsuz yönde etkileyen altyapı hizmetinin enerji olduğunu düşünmektedirler.</i>
<i>İşletmelerin birçoğunun yeni yatırım planları bulunmamaktadır. Çok az bir kesimin planı mevcut olup onlarında planları ağırlıklı olarak alan genişletmeye yöneliktir.</i>
<i>Batı Karadeniz Bölgesinden hammadde temininde güçlük çekmektedirler.</i>
<i>İşletmelerin birçoğu fiyat ve maliyet yüksekliğinden diğer bölgelerden girdi temin etmektedir.</i>
<i>Kamu kuruluşlarından vergi kolaylığı beklenmektedirler.</i>
<i>Enerji girdisi konusunda karşılaşılan en fazla zorluk enerjidir.</i>
<i>Bölgede kümelenme olursa katılmaya hazır durumdadırlar.</i>
<i>En fazla destek beklenen kurum BAKKA'dır.</i>
<i>Hiçbir KOSGEB çalışmalarından yararlanılmamaktadır.</i>
<i>Bürokratik destek alamamaktadırlar.</i>
<i>Birçoğu kayıt dışı üretim bulunmadığını düşünmektedirler.</i>
<i>Ruhsat ve izin işlemlerinde mahalli idarelere yetki verilmesini istemektedirler.</i>
<i>Bölgede yaşanan krizin etkilerini azaltmak için diğer ürün imalatına izin verilmesinin çok faydalı olacağı düşünülmektedir.</i>
<i>Yabancı ortaklıkları özendirmenin krizin etkisini azaltacağı, sermaye ve ileri teknoloji eksikliğini gidereceğini düşünmektedirler.</i>
<i>AB İş Kanunu ve Güvenliği Mevzuatına ilişkin yapılan yeniliklerin kısmen olumlu etkilediğini düşünmektedirler.</i>
<i>Tersanelere karşı sosyal tepki gözlemlenmemektedir.</i>

## İŞLETMELERİN GÖRÜŞ - BEKLENTİ VE TALEPLERİ



<i>Vergi yükünü çok ağır bulmaktadırlar.</i>
<i>Sigorta yükünü yüksek bulmaktadırlar.</i>
<i>Teşvik imkânlarından yararlanamamaktadırlar.</i>
<i>Bürokratik engeller işletmeleri olumsuz etkilemektedir..</i>
<i>Aşırı ve bilinçsiz rekabet ortamı piyasayı olumsuz etkilemektedir.</i>
<i>Ulaşım sorunu maliyet ve üretimlerini olumsuz etkilemektedir.</i>
<i>Sektörde yıkıcı rekabet ortamının bulunduğunu,</i>
<i>Devletin düzenleme rolü ile bu sorunu çözerek, kayıt dışılığı önlemesini,</i>

*Hammadde tedarikinin geciktiğini ve bunun da talebi olumsuz etkilediğini,*

*Tersane yeri temininde zorluklar yaşandığını, devletin yer tahsis etmesini ve sanayi sitesi kurmasını,*

*Bartın veya Amasra yat ve marina fuarı kurulmasının bölge sektörünü tanıtmada önemli fayda sağlayacağını,*

*Emeklilerin %15 kesintilerinin kaldırılmasını,*

*Devletin, sektörün geliştiği Çin ve Güney Kore’de olduğu gibi ciddi tedbirler alarak sektörün atılım yapması için rol almasını talep etmektedirler.*

## 9.2.Gemi İnşa Sektörünün Ekonomik Ve Sosyal Önemi

*Ülkemizde Türkiye İstatistik Kurumu verilerine göre dış ticaret trafiğinin % 84.5; dâhili yük taşımacılığının ise % 1.2’si deniz yolu ile yapılmaktadır. Özellikle dâhili taşımacılıkta bu denli geri olmamız ülkemize yakışan bir durum değildir.*



*Gemi inşa sanayi makroekonomiye büyüme ve istihdam açısından 1’e 7 katma değer sağlamaktadır.*



*Bir geminin 2000 otomobile eşit olması kriterini baz aldığımızda Türkiye’de 250 gemi inşası milli gelire katkısı otomotiv sektörünün katma değerine denk gelmektedir. Buradan sektörün önemi daha açık olarak görülmektedir.*



*Türkiye; üç tarafı denizlerle çevrili, denizle iç içe bir ülkedir. Anadolu’nun toplam 8333 km denize kıyısı bulunmakta, bu kıyı uzunluğumuz Akdeniz’in boyunun 2.5 katına tekabül etmektedir.*



*Türkiye 8 deniz yaylasının ortasında bulunmakta ve dünya gemi pazarı açısından çok büyük avantaja sahiptir.*



*Amatör denizciliğin geliştiği 3.624 kilometre kıyısı olan Almanya'da tekne başına düşen kişi sayısı 210; 5.700 kilometre kıyı şeridi olan Fransa'da 85 kişi; 8.333 kilometre kıyı uzunluğu bulunan Türkiye'de ise tekne başına düşen kişi sayısı 2 bindir. komşu ve BRIC ülkeleri de dikkate alındığında Türkiye'yi bekleyen büyük bir pazar bulunmaktadır.*



*Dünyada diğer ülkeler ile her alanda rekabet edebilmek büyük ölçüde maliyetlerin düşürülmesine bağlı olduğundan, önemli bir maliyet unsuru olan taşımacılıkta deniz taşımacılığı demir yollarına göre 3,5 kat, kara yollarına göre 7 kat, hava yollarına göre 22 kat daha ucuz olduğu için denizcilik sektörü ülkemiz açısından hayati önem taşımaktadır.*



*Gemi İnşa Sanayi reel sektörde döviz ikame etmekte, yabancı sermayeyi davet etmekte, teknoloji transferini cezp etmekte, ülke savunmasına hizmeti nedeniyle stratejik önem taşımaktadır*



*Dünya üretiminin Batıdan, az gelişmiş ülkelere kayması sonucunda dünyada ekonomik dengeler batıdan doğuya kaymıştır.*



*Mali kriz nedeniyle talep de daralma olsa da, dünyadaki büyüme ve zenginleşme talebin artacağını göstermektedir. zenginleşme ile deniz aracı talebi arasında ciddi bir korelasyon bulunmaktadır*



*Dünya ekonomisi ve ticaretine büyük etki yapan küreselleşme süreci nedeniyle dünyadaki zengin kişilerin sayısının daha da artması kaçınılmazdır. Özellikle BRIC ve gelişmekte olan ülkeler hızla zenginleşmekte ve zengin sayısı artmaktadır. Örneğin Forbes dergisinin yaptığı araştırmaya göre, 2005'te 20 olan Türkiye'deki dolar milyarder sayısı 2011'de 39'a çıkmıştır.*



*Dünya deniz ticaretinden yılda yaklaşık 400 milyar dolar gelir elde edildiği tahmin edilmektedir. Türkiye bu pastadan daha büyük pay almak zorundadır.*



*1926 Yılında Kabotaj Kanunu ile kapitülasyondan kurtulurken, uzun süre türk deniz sektörü hak ettiği yere çıkamamıştır. Nitekim Türkiye'de 2000 Yılında 4918 kişinin doğrudan istihdam edilmiştir. Ancak bundan sonraki yıllarda bir gelişme sağlanmıştır. Özel sektör tesislerinde 2004 yılında bu rakam 16.884 kişiye ve 2008 yılında ise 35.042 kişiye ulaşmıştır.*



*İstanbul Gemi Ve Yat İhracatçıları Birliği Başkanı bu yıl gemi ve yat ihracatının geçen yıla göre yüzde 23 artışla 1 milyar dolar civarında gerçekleşmesini beklediklerini ifade etmiştir. Bu ümit verici bir gelişmedir.*

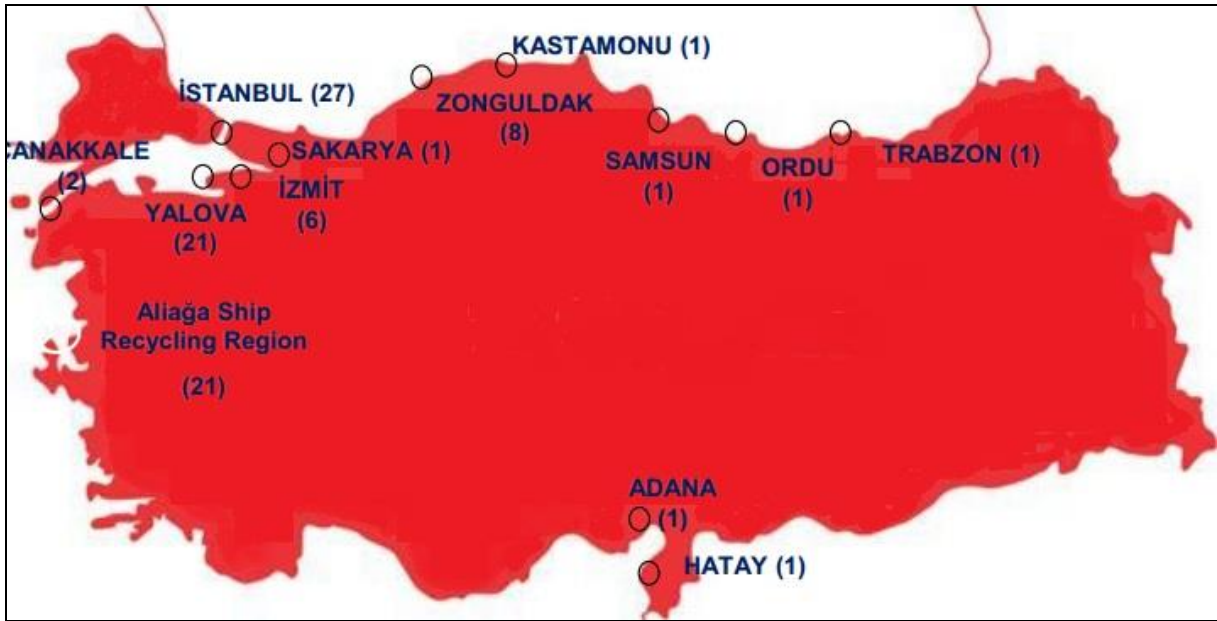


*AR-GE faaliyetlerine önem verilmesi, yerli malzeme kullanımına yönelik teknolojik yatırımların yapılması ve bu oranın daha yukarılara çekilmesi ülkemizin rekabet gücü açısından son derece önemlidir.*



## 10. BATI KARADENİZ GEMİ İNŞA VE ENTEGRE SANAYİ SEKTÖRÜNÜN GELECEĞİ, SONUÇ VE ÖNERİLER

Ülkemizde gemi inşa faaliyetleri üç tarafımızın denizlerle çevrili olması nedeniyle hemen hemen ülke geneline yayılmıştır diyebiliriz. Bununla birlikte gelişim kapasitelerinin ülke genelinde homojenlik göstermediği de bir gerçektir. Özellikle lojistik ve sanayi faaliyetlerinin Marmara Bölgesi için avantaj oluşturması gemi imalatının Marmara Bölgesi'nde yoğunlaşmasına yol açmıştır. Tarihsel süreç içinde Karadeniz ve Akdeniz Bölgesinde de gemi imalat faaliyetlerinin sürdüğü ancak çelik gemi üretiminin İstanbul/Tuzla'da başlamasıyla özellikle o dönemde yük gemileri üretilen Karadeniz'deki üretimlerin sektöre uğradığı bilinmektedir. Buna karşın Bodrum, Marmaris gibi diğer Ege ve güney üreticileri turizmin verdiği katkı ve mavi yolculukların popülaritesinin de etkisiyle kuzeydeki üreticilere nazaran daha çok gelişme kaydetmişlerdir. Özellikle gulet tipi yelkenli imalatı "Bodrum Guleti" adıyla özdeşleşmiştir. Bartın, Kastamonu gibi Batı ve Orta Karadeniz'deki üreticilerin ise üretimlerini balıkçı ve yat tipinde ahşap teknelere yoğunlaştırmaları bugüne kadar ayakta kalabilmelerini sağlamıştır. Bununla birlikte birçok işletmenin de son on yıl içinde faaliyetlerini sonlandırdığı bilinmektedir.



Şekil 10. 1. Türkiye Genelindeki 71 Adet Tersanenin Bölgelere Göre Dağılımı

TR 81 (Zonguldak, Karabük, Bartın) Batı Karadeniz gemi inşa sektörü bu çalışmada 3 ana başlık altında incelenmiş olup, Bunlar;

-Ahşap Gemi İnşa,

-Çelik ve Diğer Gemi İnşa,

-Gemi Yan Sanayii-Gemi Bakım Onarım-Gemi Söküm Sanayii, olarak sınıflandırılmıştır. Bu bölüm bahsi geçen 3 başlık altında incelenmiştir.

### **10.1. Ahşap Gemi İnşa**

Yapılan çalışmalar sonucu TR81 Batı Karadeniz Bölgesi (Zonguldak, Karabük, Bartın) faaliyet gösteren ahşap tekne imalatı yapan işletmeler belirlenmiş olup mevcut durumları sektör analiz raporunun diğer bölümlerinde açıklanmıştır. Ahşap tekne imalatı faaliyetlerinin özellikle Bartın ile Merkez ve Kurucaşile ilçelerinde yoğunlaştığı görülmektedir. Dolayısıyla aşağıdaki değerlendirmeler ve öneriler bu lokasyonlar düşünülerek yapılmıştır.

İşletmelerin bulunduğu Kurucaşile ilçesi ile Bartın arasındaki karayolunun oldukça kötü bir durumda olması müşterinin ulaşımını güçleştirmekte bu da üreticinin fiyat kurmasına yol açmaktadır. Teknelerin karadan nakliyesinde güçlükler, malzeme tedariginde gecikmeler yaşatabilmektedir. Özellikle İstanbul'dan temin edilen yan sanayi ürünlerine ulaşmada güçlükler çıkarmaktadır.

Karayolunun çok kötü durumda olması turizm faaliyetlerini sekteye uğratmakta, ilçeye gelen turist sayısını etkilemekte bu da tekne üretim faaliyetlerinin tanınırlık ve görünürlüğünü etkilemektedir. Bodrum örneği turizmin tekne satışındaki etkisine açık örnektir. Tabii olarak Karadeniz'de güneydeki kadar bir deniz turizmi potansiyeli (özellikle güneşlenme süresi) yoktur, ancak bu etki miktarı ne olursa olsun göz ardı edilemez. İşletmelerin birbirlerine fiziki olarak yakın olmalarına rağmen Kurucaşile/Merkez, Kurucaşile/Tekkeönü Köyü ve Bartın/Merkez'de kooperatif faaliyetlerini tamamlayamadıkları görülmektedir.

Tekkeönü'ndeki (Hisar Köyü) üreticilerin kurmuş olduğu S.S.Tekkeönü Piri Reis Küçük Sanayi Sitesi Yapı Kooperatifi'ne hazine arazisinden yer tahsisi tahsisi yapılmıştır. Ancak kooperatif üyelerinin mali sıkıntılar ve bürokratik engellerden dolayı vakit kaybettikleri ve bir türlü modern üretim tesislerine kavuşacakları "Ahşap Yat ve Tekne Yapımı, Bakım-Onarım ve Çekek Yeri"ni tamamlayamamışlardır. Bu faaliyetin gerçekleşebilmesi için devlet kurumlarının en azından altyapı faaliyetlerini tamamlaması; işletmelerin de üstyapı faaliyetlerini tamamlamasına

bağlı gözükmemektedir. Mevcut durumda işletmelerin hem altyapı hem de üstyapı maliyetleri için kredi kullanmaları pek mümkün gözükmemektedir.

Benzer şekilde Kurucaşile/Merkez’de faaliyet gösteren S.S.Kurucasile Ahsap Tekne Ve Yat İmalatçıları Küçük Sanayi Sitesi Yapı Kooperatifi de kooperatifleşme faaliyetlerini tamamlayamamıştır. İmar planında kooperatife tahsisi düşünülen 10 dönümlük bir dolgu alanı mevcuttur. Ancak buradaki durumda hazineden bedelsiz yer tahsisi bugünkü kanunlarla mümkün değildir. Bu nedenle işletmeler arazi bedeli, altyapı ve üstyapı maliyetlerini karşılayacak mali yapıya kesinlikle sahip değildirler. Dolayısıyla buradaki yapı kooperatifi için Küçük Sanayi Sitesi kurulması faaliyetlerinin devlet eliyle (Belediye, İl Özel İdaresi gibi ) yapılması planlanmaktadır. Bu kapsamda Kurucaşile Belediyesi tarafından hibe ve kredi yoluyla burada bir Ahşap Tekne ve Yat İmalatçıları Küçük Sanayi Sitesi kurulması planlanmaktadır. Kurulacak Küçük Sanayi Sitesi’nin de makul bedellerle işletmelere kiralanması yoluyla sorun çözülebilecektir.

Bartın/Merkez’de faaliyet gösteren işletmelerin de sayısının az olması ve fiziki olarak da farklı konumlarda olmaları kooperatifleşme veya kümelenme faaliyetlerini mümkün kılmamaktadır. Bununla birlikte ulaşım kolaylığı açısından Kurucaşile’ye göre avantajlı bir konumda olduğu açıktır. Pazara yakınlık, müşteri çekme gibi bazı avantajlara sahip olmanın yanın da ne yazık ki reklam ve pazarlama faaliyetlerinin çok güçlü olmadığı anlaşılmaktadır.

Bartın’da gerçekleşen ahşap tekne üretimlerinin büyük bir kısmı sadece “kabuk” diye tanımlanan ahşap gövdeden oluşmaktadır. Tekne sahibi daha sonra satın aldığı kabuk tekneyi İstanbul gibi sektörde donatım faaliyetlerinin daha ucuza gerçekleştirilebileceği yerlerde yaptırması asıl mali girdiden faydalanamamalarına yol açmaktadır. Bu nedenle kooperatifleşme süreçleri bir an önce tamamlanmalı ve donatım faaliyetlerini tüm işletmeler için ortak yapabilecek firmalar oluşturulmalıdır. Boya, paslanmaz çelik işleri, elektrik-elektronik işleri, döşeme gibi faaliyetlerin Bartın’da gerçekleştirilmesi sağlanabilirse anahtar teslim siparişlerde ve istihdam-gelir seviyesinde de artışlar olacaktır.

TR81 Batı Karadeniz Bölgesi (Zonguldak, Karabük, Bartın) ‘nde Safranbolu ilçesi ahşap yapımı evleriyle ünlüdür. Bu evler ahşap tekne imalatında olduğu gibi yoğun olarak ustalık gerektiren bir iştir ve ince işçilik gerektirir. Bu bölgede Safranbolu’daki dünyaca ünlü evleri yapan ustaların çoğu ‘Bulak’ isimli bir köyden çıkmadır. Bu köy yapı ustalığı ve ahşap ustalığıyla ünlüdür. Eski zamanlarda Safranbolu’daki evlerin yapımı zor bir iş olduğundan ev yapımını hep köylüler yapmıştır ve bu ustaların birçoğu bu köydenidir. Hatta Tekkeönü’nde faaliyet gösteren

ahşap yat firmalarından bir tanesi zamanında bu köyden gelen ustalarla kurulmuştur. Gemi inşaatındaki ahşap işçiliği ele alırken bu bölgenin ahşap üzerine ustalığını da unutmamak gerekir ve unutulmaya başlanan bu mesleği yeni nesillere aktarma konusunda ortak bir ekip kurularak Kurucaşile'deki firmalara da eleman konusunda destek sağlamak amacıyla bir çalışma yapılabilir.

## **10.2. Çelik ve Diğer Gemi İnşa**

Yapılan çalışmalar sonucu TR81 Batı Karadeniz Bölgesi (Zonguldak, Karabük, Bartın) faaliyet gösteren çelik ve diğer malzemelerden tekne imalatı yapan işletmeler belirlenmiş olup mevcut durumları sektör analiz raporunun diğer bölümlerinde açıklanmıştır. Çelik ve diğer malzemelerden tekne imalatı yapan işletmelerin faaliyetlerinin Kdz. Ereğli'de yoğunlaştığı görülmektedir. Dolayısıyla aşağıdaki değerlendirmeler ve öneriler bu lokasyon düşünülerek yapılmıştır.

2008 krizine kadar yoğun sipariş alan bölgenin global krizden ciddi şekilde etkilendiği görülmektedir. Sipariş iptalleri söz konusudur.

Marmara bölgesindeki tersanelerin doluluk oranına bağlı olarak siparişlerin Bu bölgeye kaydığı görülmektedir. Bu bağımlı yapının değiştirilmesi gerekmektedir. Özellikle Karadeniz Havzası içinde bulunan ülkeler incelenmeli ve yeni hedef pazarlar oluşturulmalıdır.

Ereğli tersanelerinin yapıları ve üretim şekilleri gözden geçirilme ve alternatifler ortaya konulmalıdır.

Pazarda fark yaratacak özellikleri belirlenmelidir.

Rusya'nın nehir gemilerinin yaşlarının 25 yaş üzeri olduğu bilinmekte ve bu filonun yenilenmesi için İstanbul ve Yalova tersanelerinin girişimleri vardır. Ereğli tersanelerinin de bu girişimlere katılması ve bakım-onarım ve bu eskiyen gemilerin sökümüne talip olması gerekmektedir.

Ereğli'de karışık bir üretim gamı mevcuttur. Konteyner, Tanker, Balıkçı, Romorkör, Yolcu Teknesi gibi çok farklı ürünler üretilmektedir. Bu yeteneğin pazarlama aşamasında iyi bir şekilde kullanılması gerekmektedir.

İş forumları konusunda kalkınma ajansı, kosgeb gibi kurumların işletmelerin müşteriye ulaşması konusunda destekleyici ve organize edici mekanizmalar oluşturması gerekmektedir.

Erdemir'in fiziki yakınlığı müşteriye iyi bir şekilde pazarlanmalıdır.

Kriz dönemlerinde yetişmiş işgücü kaybının önüne geçmek için kaynaklı metal üretim yöntemlerinin kullanıldığı (köprü ayağı, tank imalatı gibi) alanlarda aktif olunmalıdır. Bunların dışında üretim yeteneği ve kapasitesinin mümkün olduğu alanlarda da uzmanlaşılmalı ve kriz dönemleri daha az hasarla atlatılmalıdır.

Dünya gemi inşa ve denizcilik piyasası iyi analiz edilmeli ve yatırımlar bu doğrultuda gerçekleştirilmelidir.

Rekabet şartları ve rekabet edilecek alan iyi belirlenmelidir. Unutmamak gerekir ki Çin, Güney Kore ve Japonya gibi çelik inşada hızla gelişen ülkelerin yanında bizim dünya gemi inşasından aldığımız pay oldukça azdır. Bu durumda rakibimizi iyi belirlemeli, doğru kulvarda koşmalıyız. Ülkemiz bunu küçük ve orta tonaj kimyasal tanker inşasında başarılı bir şekilde gerçekleştirmiştir. Buna benzer yeni ve üstesinden gelebileceğimiz ürünler üzerinde yoğunlaşılmalıdır.

Devlet desteklerinin çok cüzi seviyelerde olması krize hazırlıksız yakalanan tersane ve armatörleri zor durumda bırakmıştır. Kamunun yaratıcı çözümlerle kızıakta kalan gemilerin tamamlanması konusunda daha fazla kolaylık sağlaması gerekmektedir.

Karabük'te bulunan Demir-Çelik fabrikası yıllık üretimini geçtiğimiz yıl temeli yeni atılan 5.yüksek fırınla birlikte 3 milyon tona çıkaracağını duyurmuştur. Ayrıca yeni 120 milyon dolar yatırımla Türkiye'de ilk defa tren tekerleği ve bant üretimine başlayacaktır. Bu noktada bu ürünlerin dünyaya pazarlanması ve nakliyesi için yıllardır konuşulan 'Filyos Vadisi Projesi'nin hayata geçmesi gerekmekte ve bu bölgede yoğun işleyecek büyük bir limana ihtiyaç duyulmaktadır. Bu yatırım TR81 Batı Karadeniz Bölgesi bölgesini bir cazibe haline getireceği gibi, Ereğli ve çevresindeki gemi inşaatı sektöründe iş olmadığı için Yalova ve Marmara bölgelerine kayan işgücünü de buralarda tutmaya yarayacaktır.

## 11. KAYNAKÇA

Asma Ç. ve Eroğlu N., (2011); “Bartın’da Kaybolan Değerler Gemi Yapımcılığı”, Bartın Halk Gazetesi, 2.

Aşçıoğlu E., (2001); Bartın Ticaret ve Sanayi Odası Yayınları.

Aşçıoğlu E., (2003); Kurtuluş Savaşında Bartın, Bartın Ticaret ve Sanayi Odası Yayınları.

BAKKA, (2010); Batı Karadeniz Bölgesi 2010-2013 Bölge Planı, 22.

Bartın Valiliği, (2008); Bartın 2023 Stratejik Amaçlar ve İş Geliştirme Planı, İl Koordinasyon ve Planlama Koordinatörlüğü.

Bostan T., (1992); Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersane-i Amire, Türk Tarih Kurumu Yayınları, 83.

Cumhurbaşkanlığı DDK, (2008); Tersanecilik Sektörü İle İş Sağlığı ve Güvenliği Açısından Tuzla Tersaneler Bölgesinin İncelenmesi Ve Değerlendirilmesi Araştırma ve İnceleme Raporu, 584 s.

ÇED, (2009); Alaplı Yat Ve Tekne İmalat Yardımlaşma ve İşletme Kooperatifi, Tekne İmal Alanı, ÇED Projesi, 45 s.

Çelik N., Güven M., (2009); Sayısallaştırılmış SWOT Analizi İle Bartın İli’nin Ekonomik Yapısını Değerlendirme, Dokuz Eylül Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 24(1), 199-212.

Çoban H., (1999); Kurucaşile’de Ahşap Gemi Yapımcılığı, Geçmişten Bugüne Kurucaşile, Önder Matbaacılık.

Doğanay S., (2004); Yeniay ve Çamburnu’nda Geleneksel Tekne İmalatı, Doğu Coğrafya Dergisi, 12, 101-112.

DPT, (2001); Gemi İnşa Sanayii ve Rekabet Edebilirlik Özel İhtisas Komisyonu Raporu, Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, 55 s.

DPT, (2005); Özel ihtisas komisyonu raporu, Dokuzuncu Kalkınma Planı.

Ece J. N., (2011); Denizcilik ve Liman Sektörleri 2011 Tahminleri.

Erdem İ., (2012); Global Finansal Krizin Kdz. Ereğli Gemi İnşa Sanayi Üzerindeki Olumsuz Etkileri ve Kdz. Ereğli Tersanelerinin Geleceği, Deniz Ticaret Odası, Kdz. Ereğli Şubesi.

Gülensoy D.A., ve Karayazıcı G., (2012); Ahşap Yat Yapımcılığının Bartın İlindeki Ekonomik Durumu, Bitirme Tezi, 45 s.

Günel N., (1997); Türkiye’de Başlıca Ağaç Türlerinin Coğrafi Yayılışları, Ekolojik ve Floristik Özellikleri, Çantay Kitabevi, 126 s.

İl Planlama ve Koordinasyon Müdürlüğü, (2008); Stratejik Amaçlar ve İl Gelişme Planı 2023, 440 s.

Kaygın B., (2002); Ahşap Tekne Yapımına Kullanılan Ağaç Türlerinin Diri Ve Öz Odunlarının Yapışma Dirençlerinin Karşılaştırılması, ZKÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü, Orman Endüstri Mühendisliği Anabilim Dalı, Doktora Tezi, 148 s.

Kır C., (2009); Karadeniz Ereğli’de Gemi Sanayi ve Kümelenme, Çerçeve Dergisi, 84-88.

Kır C., Gökçen N., (2006); Öğrenen Bölgeler, Kdz. Ereğli’deki Gemi İmalat Sanayi, Zonguldak Karaelmas Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi.

Özdemir Ü., (2003); Kurucaşile İlçesinde Geleneksel Ahşap Tekne Yapımı, Doğu Coğrafya Dergisi, 11(16), 204.

Özkuşaksız O., (2007); Özel Üretim Yat Tasarımı Sürecinin Yönetimi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Endüstri Ürünleri Tasarımı Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, 102 s.

Sakaoğlu N., (1987); Amasra’nın Üçbin Yılı, Bartın, Zonguldak Valiliği Yayınları.

Saraç F., (2009); Avrupa İşletmeler Ağı-Karadeniz.

Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, (2001); Gemi İnşa Sanayii ve Rekabet Edebilirlik Özel İhtisas Komisyonu Raporu.

Sektörel Dernekler Federasyonu (2011); Türkiye’nin Küresel Rekabet Düzeyi.

Sözen A., Erol N., Gürel A., Gümüş M., Kahraman R., Gecegörür Y., Karadayı H., Yaylı A., (1998); Cumhuriyetimizin 75. Yılında Bartın, 27.

Sungur Ç. N., (2012); Güney Kore gemi inşa sanayinin gelişimi.

TBMM, (2008); Gemi İnşa Sanayisindeki İş Güvenliği ve Çalışma Şartları Sorunlarının Araştırılarak Alınması Gereken Önlemlerin Belirlenmesi Amacıyla Kurulan Meclis Araştırma Komisyonu Raporu.

TSO, (2001); Samsun Ticaret ve Sanayi Odası Samsun Gemi İnşa Sanayi Projesi, 21 s.

TÜSİAD, (2010); Türkiye Sanayisine Sektörel Bakış: Gemi İnşa Sanayi.

URL-1, (2012); Gulet İmalatı İçin Nasıl Bir Tekne Yaptırmalı, <http://akasiayachting.com/tr/gulet-imalati/> (12.12.2012).

- URL-2, (2012); Tekne Yapımı. <http://www.mavicennet.com/tekne-yapimi.asp>, (10.12.2012).
- URL-3, (2012); Yat İmalatı, <http://www.adayacht.com/kategori/20/introduction?lg=tr> (12.12.2012).
- URL-4, (2013); Zonguldak Ekonomi (Gemi İnşası Yatırımları), <http://www.kuscular.org/zonguldak/zonguldak-ekonomi-gemi-insasi-yatirimlari-t6972.html>, (05.01.2013).
- URL-5, (2012); Serbest bölgelerdeki gemi sanayi durma noktasında, <http://www.kaptanhaber.com/gEMI-INSAs/623-gemi-sanayi--kriz.html>, (20.01.2012).
- URL-6, (2010); GESAD, Türkiye, Gemi Sanayinde Yeniden Dünyanın Merkezi Olma Yolunda, [www.tumhaberler.com/haber/index.pl?haber=5880611](http://www.tumhaberler.com/haber/index.pl?haber=5880611), (22.01.2012).
- URL-7, (2009); Hiç M., Küresel Ekonomik Kriz Ve Türkiye, [http://www.beykent.edu.tr/WebProjects/Uploads/MUKERREM\\_HIC\\_KUR\\_KRIZ.pdf](http://www.beykent.edu.tr/WebProjects/Uploads/MUKERREM_HIC_KUR_KRIZ.pdf), (20.10.2012).
- URL-8, (2012); Kalkınma Bakanlığı, DPT, Dünya Ekonomisindeki Son Gelişmeler, [www.dpt.gov.tr/DocObjects/.../DEG-17\\_Revize\\_Temmuz\\_2012.pdf](http://www.dpt.gov.tr/DocObjects/.../DEG-17_Revize_Temmuz_2012.pdf), (21.12.2013).
- URL-9, (2012); Kayaturan O, Global Ekonominin İzlenmesi ve Denizcilik Piyasaları, [osmankayaturan.blogspot.com/2012/.../global-ekonominin-izlenmesi](http://osmankayaturan.blogspot.com/2012/.../global-ekonominin-izlenmesi), (17.09.2012)
- URL-10, (2012); T.C.Ekonomi Bakanlığı, Gemi İnşa Sektörü Raporu, [http://www.ibp.gov.tr/pg/sectorpdf/sanayi/gemi\\_insa\\_sanayi\\_2012.pdf](http://www.ibp.gov.tr/pg/sectorpdf/sanayi/gemi_insa_sanayi_2012.pdf), (07.09.2012).
- URL-11, (2007); Bartın Belediyesi, Neresi Gezilir, [http://www.bartinbelediyesi.com/bld/index.php?option=com\\_content&task=view&id=72&Itemid=80&limit=1&limitstart=2](http://www.bartinbelediyesi.com/bld/index.php?option=com_content&task=view&id=72&Itemid=80&limit=1&limitstart=2), (20.12.2007).
- URL-12, (2006); Bayındır, T., Türk Denizcilik Sektörünün Durumu Ve Dünya Denizcilik Sektöründeki Yeri, [www.denetde.org.tr/FileUpload/.../File/turk\\_denizcilik\\_sektoru.pdf](http://www.denetde.org.tr/FileUpload/.../File/turk_denizcilik_sektoru.pdf), (20.08.2012).
- URL-13, (2012); Canpolat, R., Türk Gemi İnşa Sanayi Arama Konferansı, [www.denizhaber.com.tr/.../built-in-turkey-shipyard-shipbuilding-ara](http://www.denizhaber.com.tr/.../built-in-turkey-shipyard-shipbuilding-ara), (25.9.2012)
- URL-14, (2012); Çakmak N.S., Güney Kore gemi inşa sanayinin gelişimi, <http://www.virahaber.com/haber/korede-gemi-insa-sanayinin-tarihi-12983.htm>, (02.07.2012).



- URL-15, (2010); DPT, Orta Vadeli Plan, [http://www.dpt.gov.tr/DocObjects/View/9854/OVP2011\\_2013.pdf](http://www.dpt.gov.tr/DocObjects/View/9854/OVP2011_2013.pdf), (25.12.2012).
- URL-16, (2012); Ece J. N., Deniz Ticareti ve Taşımacılığında Trendler, <http://www.denizhaber.com/index.php?sayfa=yazar&id=11>, (05.10.2012).
- URL-17, (2011); Güneş M., Avrupa Gemi İnşa Sektörünün Değerlendirilmesi, [www.izto.org.tr/NR/rdonlyres/582E7706-EF78.../AvrGemiInsa.pdf](http://www.izto.org.tr/NR/rdonlyres/582E7706-EF78.../AvrGemiInsa.pdf), (10.12.2012).
- URL-18, (2006); Hatipoğlu, N.H., Gemi İnşa Pazarında Kürsel Rekabet, <http://www.dtoizmir.org/raporlar/gemiinsapazari.pdf>, (21.10.2012).
- URL-19, (2009); Tersaneler İflasın Eşiğine Geldi, <http://www.haberler.com/tersaneler-iflasin-esigine-geldi-haberi/>, (23.11.2012).
- URL-20, (2010); Işık N., Tünen T., Türev Ürünlerin 2008 Küresel Finansal Krizindeki Rolü, [web.inonu.edu.tr/~ozal.congress/pdf/51.pdf](http://web.inonu.edu.tr/~ozal.congress/pdf/51.pdf), (12.02.2013).
- URL-21, (2010); Kazançoğlu Y., Dünya ekonomisi- gelişmeler ve eğilimler, [homes.ieu.edu.tr/~ykazancoglu/paylasim](http://homes.ieu.edu.tr/~ykazancoglu/paylasim), (23.01.2013).
- URL-22, (2011); Kurşunoğlu G. vd., Dünyada ve Türkiye'de Liman İşletmeciliği Faaliyetleri, <http://www.utikad.org.tr/haberler/default.asp?id=8588>, (02.07.2012).
- URL-23, (2012); Kurucaşile Kaymakamlığı, [http://www.kurucasile.gov.tr/default\\_B0.aspx?content=109](http://www.kurucasile.gov.tr/default_B0.aspx?content=109), (23.11.2012).
- URL-24, (2012); Maliye Bakanlığı, Yıllık Ekonomik Rapor, [www.maliye.gov.tr/YillikEkonomikRapor](http://www.maliye.gov.tr/YillikEkonomikRapor), (25.12.2012).
- URL-25, (2012); Şimşek, M., 2013 Yılı Bütçe Sunuş Konuşması, [www.tbmm.gov.tr/butce/2013/konusma\\_30\\_Ekim\\_2012.pdf](http://www.tbmm.gov.tr/butce/2013/konusma_30_Ekim_2012.pdf), (02.01.2013).
- URL-26, (2008); Tezdoğan T., Taylan M., Üniversite Sanayi İşbirliğinde Dünya ve Türkiye'deki Eğilim ve Uygulamalar, 2008, [http://www.aktueldeniz.com/author\\_article\\_detail.php?article\\_id=171](http://www.aktueldeniz.com/author_article_detail.php?article_id=171), (28.06.2012).
- URL-27, (2011); TÜSİAD ,Türkiye Ekonomisi 2012 Ekonomik Araştırmalar Bölümü, [www.tusiad.org/komisyonlar/ekonomik.../turkiye-ekonomisi-2012/Önbellek](http://www.tusiad.org/komisyonlar/ekonomik.../turkiye-ekonomisi-2012/Önbellek), (20.12.2012).
- URL-28, Ünsan Y., Söylemez M., Dünya Rekabet Ortamında Gemi İnşa Sektörünün En Önemli Dostu : Üniversite, <http://tr.pdfsb.com/dostu>, (05.10.2012).

URL-29, (2010); Yıldırım S., 2008 Yılı Küresel Ekonomi Krizinin Dünya ve Türkiye Ekonomisine Etkileri, [iibfdergi.kmu.edu.tr/userfiles/file/haziran2010/69-83.pdf](http://iibfdergi.kmu.edu.tr/userfiles/file/haziran2010/69-83.pdf), (14.01.2013).

Ünal Ö., (2006); Kurucaşile İlçesinde Geleneksel Ahşap Tekne Yapımı, Doğu Coğrafya Dergisi, 11(16), 193-210.

Yakay S. (2004); Kdz. Ereğli'de tersaneciliğin tarihi ve tersaneci ağalar, Karadeniz Ereğli Ticaret ve Sanayi Odası Yayınları, 2004.

Yakay S. (2006); Karadeniz Ereğli'de Bir İsyân Üzerinden Osmanlı Taşrasında Sosyal Düzeni Çözümleme Denemesi (19. YY), Karadeniz Araştırmaları, 10, 57-58.

Zonguldak Valiliği (1987); Zonguldak Yatırımlar ve İl Özel İdaresi Hizmet Rehberi, Zonguldak Valiliği Yayınları.

Zonguldak Valiliği İl Çevre ve Orman Müdürlüğü (2006); Zonguldak İl Çevre Durum Raporu, Zonguldak Valiliği İl Çevre ve Orman Müdürlüğü Yayınları.

## EK 1: SEKTÖR ŞİRKETLERİ VE ÇALIŞANLARINA UYGULANAN ANKET SONUÇLARININ ANALİZİ

Tablo105. Çevre Standartları Bilgi Seviyesine Göre Kooperatif Oluşumlarına Katılım

			KOOPERTİF OLUŞUMLARINA KATILIM			
			Katılırim	Kısmen Katılırim	Katılman	Toplam
ÇEVRE STANDARTLARI BİLGİ SEVİYESİ	Tam Olarak Bilgi Sahibiyim	Gözlenen Sayı	3	2	0	5
		Beklenen Sayı	3,8	,7	,5	5,0
		% Çevre Standartları	60,0%	40,0%	,0%	100,0%
		% Kooperatif	10,3%	40,0%	,0%	13,2%
		<b>% Toplam</b>	<b>7,9%</b>	<b>5,3%</b>	<b>,0%</b>	<b>13,2%</b>
	Kısmen Bilgi Sahibiyim	Gözlenen Sayı	5	2	0	7
		Beklenen Sayı	5,3	,9	,7	7,0
		% Çevre Standartları	71,4%	28,6%	,0%	100,0%
		% Kooperatif	17,2%	40,0%	,0%	18,4%
		<b>% Toplam</b>	<b>13,2%</b>	<b>5,3%</b>	<b>,0%</b>	<b>18,4%</b>
	Kararsızım	Gözlenen Sayı	1	0	2	3
		Beklenen Sayı	2,3	,4	,3	3,0
		% Çevre Standartları	33,3%	,0%	66,7%	100,0%
		% Kooperatif	3,4%	,0%	50,0%	7,9%
		<b>% Toplam</b>	<b>2,6%</b>	<b>,0%</b>	<b>5,3%</b>	<b>7,9%</b>
	Kısmen Bilgi Sahibi Değilim	Gözlenen Sayı	3	0	1	4
		Beklenen Sayı	3,1	,5	,4	4,0
		% Çevre Standartları	75,0%	,0%	25,0%	100,0%
		% Kooperatif	10,3%	,0%	25,0%	10,5%
		<b>% Toplam</b>	<b>7,9%</b>	<b>,0%</b>	<b>2,6%</b>	<b>10,5%</b>
Tam Bilgi Sahibi Değilim	Gözlenen Sayı	17	1	1	19	
	Beklenen Sayı	14,5	2,5	2,0	19,0	
	% Çevre Standartları	89,5%	5,3%	5,3%	100,0%	
	% Kooperatif	58,6%	20,0%	25,0%	50,0%	
	<b>% Toplam</b>	<b>44,7%</b>	<b>2,6%</b>	<b>2,6%</b>	<b>50,0%</b>	
<b>Toplam</b>		Gözlenen Sayı	29	5	4	38
		Beklenen Sayı	29,0	5,0	4,0	38,0
		% Çevre Standartları	76,3%	13,2%	10,5%	100,0%
		% Kooperatif	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
		<b>% Toplam</b>	<b>76,3%</b>	<b>13,2%</b>	<b>10,5%</b>	<b>100,0%</b>

$\chi^2 = 18,719$ ;  $df: 8$ ;  $p=0,016^*$ ; \* :  $p<0,05$ ; önemli; \*\*:  $p<0,01$ ; çok önemli

Tablo106. Çevre Standartları Bilgi Seviyesine Göre Diğer Bölgelerden Girdi Temini

		DİĞER BÖLGELERDEN GİRDİ TEMİNİ							
		Fiyat ve maliyet yüksekliği	Ulaşım güçlükleri	Kalite yetersizliği	Zamanında teslim güçlükleri	Bürokratik engeller	Almıyor	Toplam	
ÇEVRE STANDARTLARI BİLGİ SEVİYESİ	Tam Olarak Bilgi Sahibiyim	Gözlenen Sayı	3	0	2	0	0	0	5
		Beklenen Sayı	2,4	,2	1,8	,3	,2	,2	5,0
		% Çevre Standartları	60,0%	,0%	40,0%	,0%	,0%	,0%	100,0%
		% Diğer Bölgelerden Girdi	20,0%	,0%	18,2%	,0%	,0%	,0%	16,1%
		<b>% Toplam</b>	<b>9,7%</b>	<b>,0%</b>	<b>6,5%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>16,1%</b>
	Kısmen Bilgi Sahibiyim	Gözlenen Sayı	4	0	1	1	0	0	6
		Beklenen Sayı	2,9	,2	2,1	,4	,2	,2	6,0
		% Çevre Standartları	66,7%	,0%	16,7%	16,7%	,0%	,0%	100,0%
		% Diğer Bölgelerden Girdi	26,7%	,0%	9,1%	50,0%	,0%	,0%	19,4%
		<b>% Toplam</b>	<b>12,9%</b>	<b>,0%</b>	<b>3,2%</b>	<b>3,2%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>19,4%</b>
	Kararsızım	Gözlenen Sayı	0	1	0	1	1	0	3
		Beklenen Sayı	1,5	,1	1,1	,2	,1	,1	3,0
		% Çevre Standartları	,0%	33,3%	,0%	33,3%	33,3%	,0%	100,0%
		% Diğer Bölgelerden Girdi	,0%	100,0%	,0%	50,0%	100,0%	,0%	9,7%
		<b>% Toplam</b>	<b>,0%</b>	<b>3,2%</b>	<b>,0%</b>	<b>3,2%</b>	<b>3,2%</b>	<b>,0%</b>	<b>9,7%</b>
	Kısmen Bilgi Sahibi Değilim	Gözlenen Sayı	1	0	3	0	0	0	4
		Beklenen Sayı	1,9	,1	1,4	,3	,1	,1	4,0
		% Çevre Standartları	25,0%	,0%	75,0%	,0%	,0%	,0%	100,0%
		% Diğer Bölgelerden Girdi	6,7%	,0%	27,3%	,0%	,0%	,0%	12,9%
		<b>% Toplam</b>	<b>3,2%</b>	<b>,0%</b>	<b>9,7%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>12,9%</b>
Tam Bilgi Sahibi Değilim	Gözlenen Sayı	7	0	5	0	0	1	13	
	Beklenen Sayı	6,3	,4	4,6	,8	,4	,4	13,0	
	% Çevre Standartları	53,8%	,0%	38,5%	,0%	,0%	7,7%	100,0%	
	% Diğer Bölgelerden Girdi	46,7%	,0%	45,5%	,0%	,0%	100,0%	41,9%	
	<b>% Toplam</b>	<b>22,6%</b>	<b>,0%</b>	<b>16,1%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>3,2%</b>	<b>41,9%</b>	
Toplam	Gözlenen Sayı	15	1	11	2	1	1	31	
	Beklenen Sayı	15,0	1,0	11,0	2,0	1,0	1,0	31,0	
	% Çevre Standartları	48,4%	3,2%	35,5%	6,5%	3,2%	3,2%	100,0%	
	% Diğer Bölgelerden Girdi	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	
	<b>% Toplam</b>	<b>48,4%</b>	<b>3,2%</b>	<b>35,5%</b>	<b>6,5%</b>	<b>3,2%</b>	<b>3,2%</b>	<b>100,0%</b>	

$$\chi^2 = 31,824; df: 20; p=0,045*$$

\* : p&lt;0,05 ; önemli

\*\* : p&lt;0,01; çok önemli

Tablo107. Çevre Standartları Bilgi Seviyesine Göre Bürokratik Destek Temini

		BÜROKRATİK DESTEK TEMİNİ				
		Hayır	Kısmen	Evet	Toplam	
ÇEVRE STANDARTLARI BİLGİ SEVİYESİ	Tam Olarak Bilgi Sahibiyim	Gözlenen Sayı	5	0	0	5
		Beklenen Sayı	3,8	1,1	,1	5,0
		% Çevre Standartları	100,0%	,0%	,0%	100,0%
		% Bürokratik Destek	17,9%	,0%	,0%	13,5%
		<b>% Toplam</b>	<b>13,5%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>13,5%</b>
	Kısmen Bilgi Sahibiyim	Gözlenen Sayı	2	5	0	7
		Beklenen Sayı	5,3	1,5	,2	7,0
		% Çevre Standartları	28,6%	71,4%	,0%	100,0%
		% Bürokratik Destek	7,1%	62,5%	,0%	18,9%
		<b>% Toplam</b>	<b>5,4%</b>	<b>13,5%</b>	<b>,0%</b>	<b>18,9%</b>
	Kararsızım	Gözlenen Sayı	2	1	0	3
		Beklenen Sayı	2,3	,6	,1	3,0
		% Çevre Standartları	66,7%	33,3%	,0%	100,0%
		% Bürokratik Destek	7,1%	12,5%	,0%	8,1%
		<b>% Toplam</b>	<b>5,4%</b>	<b>2,7%</b>	<b>,0%</b>	<b>8,1%</b>
	Kısmen Bilgi Sahibi Değilim	Gözlenen Sayı	4	0	0	4
		Beklenen Sayı	3,0	,9	,1	4,0
		% Çevre Standartları	100,0%	,0%	,0%	100,0%
		% Bürokratik Destek	14,3%	,0%	,0%	10,8%
		<b>% Toplam</b>	<b>10,8%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>10,8%</b>
Tam Bilgi Sahibi Değilim	Gözlenen Sayı	15	2	1	18	
	Beklenen Sayı	13,6	3,9	,5	18,0	
	% Çevre Standartları	83,3%	11,1%	5,6%	100,0%	
	% Bürokratik Destek	53,6%	25,0%	100,0%	48,6%	
	<b>% Toplam</b>	<b>40,5%</b>	<b>5,4%</b>	<b>2,7%</b>	<b>48,6%</b>	
Toplam	Gözlenen Sayı	28	8	1	37	
	Beklenen Sayı	28,0	8,0	1,0	37,0	
	% Çevre Standartları	75,7%	21,6%	2,7%	100,0%	
	% Bürokratik Destek	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	
	<b>% Toplam</b>	<b>75,7%</b>	<b>21,6%</b>	<b>2,7%</b>	<b>100,0%</b>	

$$\chi^2 = 15,071; df: 8; p=0,058^*$$

\* :  $p < 0,05$  ; önemli

\*\* :  $p < 0,01$  ; çok önemli

Tablo108. Çevre Standartları Bilgi Seviyesine Göre Kamu ve Özel Kurumlardan Destek

			KAMU VE ÖZEL KURUMLARDAN DESTEK						Toplam
			Denizcilik Müsteşarlığı	Kalkınma Bakanlığı	Hazine Müsteşarlığı	Bakka	Dışişleri Bakanlığı	Yerel Üniversiteler	
ÇEVRE STANDARTLARI BİLGİ SEVİYESİ	Tam Olarak Bilgi Sahibiyim	Gözlenen Sayı	0	0	2	2	0	1	5
		Beklenen Sayı	1,4	,3	,4	2,2	,1	,5	5,0
		% Çevre Standartları	,0%	,0%	40,0%	40,0%	,0%	20,0%	100,0%
		% Destek	,0%	,0%	66,7%	11,8%	,0%	25,0%	13,2%
		<b>% Toplam</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>5,3%</b>	<b>5,3%</b>	<b>,0%</b>	<b>2,6%</b>	<b>13,2%</b>
	Kısmen Bilgi Sahibiyim	Gözlenen Sayı	1	1	0	5	0	0	7
		Beklenen Sayı	2,0	,4	,6	3,1	,2	,7	7,0
		% Çevre Standartları	14,3%	14,3%	,0%	71,4%	,0%	,0%	100,0%
		% Destek	9,1%	50,0%	,0%	29,4%	,0%	,0%	18,4%
		<b>% Toplam</b>	<b>2,6%</b>	<b>2,6%</b>	<b>,0%</b>	<b>13,2%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>18,4%</b>
	Kararsızım	Gözlenen Sayı	1	0	0	1	1	0	3
		Beklenen Sayı	,9	,2	,2	1,3	,1	,3	3,0
		% Çevre Standartları	33,3%	,0%	,0%	33,3%	33,3%	,0%	100,0%
		% Destek	9,1%	,0%	,0%	5,9%	100,0%	,0%	7,9%
		<b>% Toplam</b>	<b>2,6%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>2,6%</b>	<b>2,6%</b>	<b>,0%</b>	<b>7,9%</b>
	Kısmen Bilgi Sahibi Değilim	Gözlenen Sayı	1	1	0	2	0	0	4
		Beklenen Sayı	1,2	,2	,3	1,8	,1	,4	4,0
		% Çevre Standartları	25,0%	25,0%	,0%	50,0%	,0%	,0%	100,0%
		% Destek	9,1%	50,0%	,0%	11,8%	,0%	,0%	10,5%
		<b>% Toplam</b>	<b>2,6%</b>	<b>2,6%</b>	<b>,0%</b>	<b>5,3%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>10,5%</b>
Tam Bilgi Sahibi Değilim	Gözlenen Sayı	8	0	1	7	0	3	19	
	Beklenen Sayı	5,5	1,0	1,5	8,5	,5	2,0	19,0	
	% Çevre Standartları	42,1%	,0%	5,3%	36,8%	,0%	15,8%	100,0%	
	% Destek	72,7%	,0%	33,3%	41,2%	,0%	75,0%	50,0%	
	<b>% Toplam</b>	<b>21,1%</b>	<b>,0%</b>	<b>2,6%</b>	<b>18,4%</b>	<b>,0%</b>	<b>7,9%</b>	<b>50,0%</b>	
Toplam	Gözlenen Sayı	11	2	3	17	1	4	38	
	Beklenen Sayı	11,0	2,0	3,0	17,0	1,0	4,0	38,0	
	% Çevre Standartları	28,9%	5,3%	7,9%	44,7%	2,6%	10,5%	100,0%	
	% Destek	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	
	<b>% Toplam</b>	<b>28,9%</b>	<b>5,3%</b>	<b>7,9%</b>	<b>44,7%</b>	<b>2,6%</b>	<b>10,5%</b>	<b>100,0%</b>	

$$\chi^2 = 31,993; df: 20; p=0,043*$$

\* :  $p < 0,05$  ; önemli\*\* :  $p < 0,01$  ; çok önemli

Tablo109. Çevre Standartları Bilgi Seviyesine Göre Resmî Ve Gayri Resmî Kurumlardan Kalkınma Beklentileri

		RESMÎ VE GAYRÎ RESMÎ KURUMLARDAN KALKINMA BEKLENTİLERİ					
		Umdüğümüzden Çok Gerçekleşiyor	Gerçekleşiyor	Kısmen Gerçekleşiyor	Hayır Gerçekleşmiyor	Toplam	
ÇEVRE STANDARTLARI BİLGİ SEVİYESİ	Tam Olarak Bilgi Sahibiyim	Gözlenen Sayı	0	1	0	4	5
		Beklenen Sayı	,1	,3	1,6	3,0	5,0
		% Çevre Standartları	,0%	20,0%	,0%	80,0%	100,0%
		% Kalkınma Beklentileri	,0%	50,0%	,0%	17,4%	13,2%
		<b>% Toplam</b>	<b>,0%</b>	<b>2,6%</b>	<b>,0%</b>	<b>10,5%</b>	<b>13,2%</b>
	Kısmen Bilgi Sahibiyim	Gözlenen Sayı	0	0	6	1	7
		Beklenen Sayı	,2	,4	2,2	4,2	7,0
		% Çevre Standartları	,0%	,0%	85,7%	14,3%	100,0%
		% Kalkınma Beklentileri	,0%	,0%	50,0%	4,3%	18,4%
		<b>% Toplam</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>15,8%</b>	<b>2,6%</b>	<b>18,4%</b>
	Kararsızım	Gözlenen Sayı	0	0	3	0	3
		Beklenen Sayı	,1	,2	,9	1,8	3,0
		% Çevre Standartları	,0%	,0%	100,0%	,0%	100,0%
		% Kalkınma Beklentileri	,0%	,0%	25,0%	,0%	7,9%
		<b>% Toplam</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>7,9%</b>	<b>,0%</b>	<b>7,9%</b>
	Kısmen Bilgi Sahibi Değilim	Gözlenen Sayı	1	0	0	3	4
		Beklenen Sayı	,1	,2	1,3	2,4	4,0
		% Çevre Standartları	25,0%	,0%	,0%	75,0%	100,0%
		% Kalkınma Beklentileri	100,0%	,0%	,0%	13,0%	10,5%
		<b>% Toplam</b>	<b>2,6%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>7,9%</b>	<b>10,5%</b>
Tam Bilgi Sahibi Değilim	Gözlenen Sayı	0	1	3	15	19	
	Beklenen Sayı	,5	1,0	6,0	11,5	19,0	
	% Çevre Standartları	,0%	5,3%	15,8%	78,9%	100,0%	
	% Kalkınma Beklentileri	,0%	50,0%	25,0%	65,2%	50,0%	
	<b>% Toplam</b>	<b>,0%</b>	<b>2,6%</b>	<b>7,9%</b>	<b>39,5%</b>	<b>50,0%</b>	
<b>Toplam</b>	Gözlenen Sayı	1	2	12	23	38	
	Beklenen Sayı	1,0	2,0	12,0	23,0	38,0	
	% Çevre Standartları	2,6%	5,3%	31,6%	60,5%	100,0%	
	% Kalkınma Beklentileri	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	
	<b>% Toplam</b>	<b>2,6%</b>	<b>5,3%</b>	<b>31,6%</b>	<b>60,5%</b>	<b>100,0%</b>	

$$\chi^2 = 32,391; df: 12; p=0,001*$$

\* :  $p < 0,05$  ; önemli\*\* :  $p < 0,01$  ; çok önemli

Tablo110. Denizcilik Sektöründe Faal Olma Yılına Göre Denizcilik Sektörüne Giriş Nedeni

			DENİZCİLİK SEKTÖRÜNE GİRİŞ NEDENİ				Toplam
			Aileden	Daha önce sektörde başka konumda çalışırken	Başka bir sektörden geçiş veya yatay yatırım	Kamu sektörü teşvikinden yararlanarak	
DENİZCİLİKTE SEKTÖRÜNDE FAAL OLMA YILI	0-5	Gözlenen Sayı	0	1	0	0	1
		Beklenen Sayı	,8	,1	,1	,1	1,0
		% Yıl	,0%	100,0%	,0%	,0%	100,0%
		% Giriş	,0%	25,0%	,0%	,0%	3,1%
		<b>% Toplam</b>	<b>,0%</b>	<b>3,1%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>3,1%</b>
	6-10	Gözlenen Sayı	3	0	0	2	5
		Beklenen Sayı	3,8	,6	,3	,3	5,0
		% Yıl	60,0%	,0%	,0%	40,0%	100,0%
		% Giriş	12,5%	,0%	,0%	100,0%	15,6%
		<b>% Toplam</b>	<b>9,4%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>6,3%</b>	<b>15,6%</b>
	11-15	Gözlenen Sayı	1	1	0	0	2
		Beklenen Sayı	1,5	,3	,1	,1	2,0
		% Yıl	50,0%	50,0%	,0%	,0%	100,0%
		% Giriş	4,2%	25,0%	,0%	,0%	6,3%
		<b>% Toplam</b>	<b>3,1%</b>	<b>3,1%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>6,3%</b>
	21 ve üzeri	Gözlenen Sayı	20	2	2	0	24
		Beklenen Sayı	18,0	3,0	1,5	1,5	24,0
		% Yıl	83,3%	8,3%	8,3%	,0%	100,0%
		% Giriş	83,3%	50,0%	100,0%	,0%	75,0%
		<b>% Toplam</b>	<b>62,5%</b>	<b>6,3%</b>	<b>6,3%</b>	<b>,0%</b>	<b>75,0%</b>
<b>Toplam</b>		Gözlenen Sayı	24	4	2	2	32
		Beklenen Sayı	24,0	4,0	2,0	2,0	32,0
		% Yıl	75,0%	12,5%	6,3%	6,3%	100,0%
		% Giriş	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
		<b>% Toplam</b>	<b>75,0%</b>	<b>12,5%</b>	<b>6,3%</b>	<b>6,3%</b>	<b>100,0%</b>

$$\chi^2 = 22,089; df: 9; p=0,09*$$

\* :  $p < 0,05$  ; önemli

\*\* :  $p < 0,01$  ; çok önemli



Tablo111. Denizcilik Sektöründe Faal Olma Yılına Göre Başka Sektörde Faaliyet Gösterme

			BAŞKA SEKTÖRDE FAALİYET GÖSTERME		
			Evet	Hayır	Toplam
DENİZCİLİKTE SEKTÖRÜNDE FAAL OLMA YILI	0-5	Gözlenen Sayı	0	1	1
		Beklenen Sayı	,2	,8	1,0
		% Yıl	,0%	100,0%	100,0%
		% Başka Sektörde Faaliyet	,0%	3,7%	2,9%
		<b>% Toplam</b>	<b>,0%</b>	<b>2,9%</b>	<b>2,9%</b>
	6-10	Gözlenen Sayı	2	3	5
		Beklenen Sayı	1,1	3,9	5,0
		% Yıl	40,0%	60,0%	100,0%
		% Başka Sektörde Faaliyet	25,0%	11,1%	14,3%
		<b>% Toplam</b>	<b>5,7%</b>	<b>8,6%</b>	<b>14,3%</b>
	11-15	Gözlenen Sayı	2	0	2
		Beklenen Sayı	,5	1,5	2,0
		% Yıl	100,0%	,0%	100,0%
		% Başka Sektörde Faaliyet	25,0%	,0%	5,7%
		<b>% Toplam</b>	<b>5,7%</b>	<b>,0%</b>	<b>5,7%</b>
	21 ve üzeri	Gözlenen Sayı	4	23	27
		Beklenen Sayı	6,2	20,8	27,0
		% Yıl	14,8%	85,2%	100,0%
		% Başka Sektörde Faaliyet	50,0%	85,2%	77,1%
		<b>% Toplam</b>	<b>11,4%</b>	<b>65,7%</b>	<b>77,1%</b>
<b>Toplam</b>	Gözlenen Sayı	8	27	35	
	Beklenen Sayı	8,0	27,0	35,0	
	% Yıl	22,9%	77,1%	100,0%	
	% Başka Sektörde Faaliyet	100,0%	100,0%	100,0%	
	<b>% Toplam</b>	<b>22,9%</b>	<b>77,1%</b>	<b>100,0%</b>	

$$\chi^2 = 8,870; df: 3; p=0,31^*$$

\* :  $p < 0,05$  ; önemli

\*\* :  $p < 0,01$  ; çok önemli

Tablo112. Denizcilik Sektöründe Faal Olma Yılına Göre Diğer Bölge ve Ülkelerle Rekabet Durumu

		DİĞER BÖLGE VE ÜLKELERLE REKABET DURUMU								
		Teknolojinin yenilenmesi gerekir	Maliyetlerin düşürülmesi için vergi ve sigorta oranlarının düşürülmesi gerekir	Ulaşım maliyetlerinin düşürülmesi	Devlet teşviki	Üretim ölçeğinin artması	Esnek üretim yeteneğinin artması	Diğer	Toplam	
DENİZCİLİKTE SEKTÖRÜNDE FAAL OLMA YILI	0-5	Gözlenen Sayı	0	0	0	0	0	1	0	1
		Beklenen Sayı	,2	,2	,1	,3	,1	,0	,1	1,0
		% Yıl	,0%	,0%	,0%	,0%	,0%	100,0%	,0%	100,0%
		% Rekabet	,0%	,0%	,0%	,0%	,0%	100,0%	,0%	2,8%
		<b>% Toplam</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>2,8%</b>	<b>,0%</b>	<b>2,8%</b>
	6-10	Gözlenen Sayı	0	0	0	4	0	0	1	5
		Beklenen Sayı	,8	1,1	,4	1,7	,3	,1	,6	5,0
		% Yıl	,0%	,0%	,0%	80,0%	,0%	,0%	20,0%	100,0%
		% Rekabet	,0%	,0%	,0%	33,3%	,0%	,0%	25,0%	13,9%
		<b>% Toplam</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>11,1%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>2,8%</b>	<b>13,9%</b>
	11-15	Gözlenen Sayı	0	1	0	1	0	0	0	2
		Beklenen Sayı	,3	,4	,2	,7	,1	,1	,2	2,0
		% Yıl	,0%	50,0%	,0%	50,0%	,0%	,0%	,0%	100,0%
		% Rekabet	,0%	12,5%	,0%	8,3%	,0%	,0%	,0%	5,6%
		<b>% Toplam</b>	<b>,0%</b>	<b>2,8%</b>	<b>,0%</b>	<b>2,8%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>5,6%</b>
	21 ve üzeri	Gözlenen Sayı	6	7	3	7	2	0	3	28
		Beklenen Sayı	4,7	6,2	2,3	9,3	1,6	,8	3,1	28,0
		% Yıl	21,4%	25,0%	10,7%	25,0%	7,1%	,0%	10,7%	100,0%
		% Rekabet	100,0%	87,5%	100,0%	58,3%	100,0%	,0%	75,0%	77,8%
		<b>% Toplam</b>	<b>16,7%</b>	<b>19,4%</b>	<b>8,3%</b>	<b>19,4%</b>	<b>5,6%</b>	<b>,0%</b>	<b>8,3%</b>	<b>77,8%</b>
<b>Toplam</b>	Gözlenen Sayı	6	8	3	12	2	1	4	36	
	Beklenen Sayı	6,0	8,0	3,0	12,0	2,0	1,0	4,0	36,0	
	% Yıl	16,7%	22,2%	8,3%	33,3%	5,6%	2,8%	11,1%	100,0%	
	% Rekabet	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	
	<b>% Toplam</b>	<b>16,7%</b>	<b>22,2%</b>	<b>8,3%</b>	<b>33,3%</b>	<b>5,6%</b>	<b>2,8%</b>	<b>11,1%</b>	<b>100,0%</b>	

$$\chi^2 = 45,311; df: 18; p=0,00^*$$

\* :  $p < 0,05$  ; önemli\*\* :  $p < 0,01$  ; çok önemli

Tablo113. Denizcilik Sektöründe Faal Olma Yılına Göre İstihdam Kapasitesi

			İSTİHDAM KAPASİTESİ				
			0-9	10-49	50-529	250 ve üzeri	Toplam
DENİZCİLİKTE SEKTÖRÜNDE FAAL OLMA YILI	0-5	Gözlenen Sayı	1	0	0	0	1
		Beklenen Sayı	,6	,2	,1	,1	1,0
		% Yıl	100,0%	,0%	,0%	,0%	100,0%
		% İstihdam kapasitesi	4,5%	,0%	,0%	,0%	2,9%
		<b>% Toplam</b>	<b>2,9%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>2,9%</b>
	6-10	Gözlenen Sayı	1	2	0	2	5
		Beklenen Sayı	3,1	1,1	,4	,3	5,0
		% Yıl	20,0%	40,0%	,0%	40,0%	100,0%
		% İstihdam kapasitesi	4,5%	25,0%	,0%	100,0%	14,3%
		<b>% Toplam</b>	<b>2,9%</b>	<b>5,7%</b>	<b>,0%</b>	<b>5,7%</b>	<b>14,3%</b>
	11-15	Gözlenen Sayı	0	2	0	0	2
		Beklenen Sayı	1,3	,5	,2	,1	2,0
		% Yıl	,0%	100,0%	,0%	,0%	100,0%
		% İstihdam kapasitesi	,0%	25,0%	,0%	,0%	5,7%
		<b>% Toplam</b>	<b>,0%</b>	<b>5,7%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>5,7%</b>
	21 ve üzeri	Gözlenen Sayı	20	4	3	0	27
		Beklenen Sayı	17,0	6,2	2,3	1,5	27,0
		% Yıl	74,1%	14,8%	11,1%	,0%	100,0%
		% İstihdam kapasitesi	90,9%	50,0%	100,0%	,0%	77,1%
		<b>% Toplam</b>	<b>57,1%</b>	<b>11,4%</b>	<b>8,6%</b>	<b>,0%</b>	<b>77,1%</b>
<b>Toplam</b>	Gözlenen Sayı	22	8	3	2	35	
	Beklenen Sayı	22,0	8,0	3,0	2,0	35,0	
	% Yıl	62,9%	22,9%	8,6%	5,7%	100,0%	
	% İstihdam kapasitesi	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	
	<b>% Toplam</b>	<b>62,9%</b>	<b>22,9%</b>	<b>8,6%</b>	<b>5,7%</b>	<b>100,0%</b>	

$$\chi^2 = 23,210; df: 9; p=0,006*$$

\* :  $p < 0,05$  ; önemli\*\* :  $p < 0,01$  ; çok önemli

Tablo114. Denizcilik Sektöründe Faal Olma Yılına Göre İşletmeden Ayrılan Usta ve Kalifiye Elemanların İstihdam Durumu

		İŞLETMEDEN AYRILAN USTA VE KALİFİYE ELEMANLARIN İSTİHDAM DURUMU							
		Aynı bölgede aynı sektörde	Farklı bölgede aynı sektörde	Aynı bölgede sektör dışında	Yurtdışında çalışıyor	Kamu sektöründe	İşsiz	Toplam	
DENİZCİLİKTE SEKTÖRÜNDE FAAL OLMA YILI	0-5	Gözlenen Sayı	0	0	0	0	0	1	1
		Beklenen Sayı	,3	,5	,1	,0	,0	,1	1,0
		% Yıl	,0%	,0%	,0%	,0%	,0%	100,0%	100,0%
		% Ayrılan Usta	,0%	,0%	,0%	,0%	,0%	25,0%	2,9%
		<b>% Toplam</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>2,9%</b>	<b>2,9%</b>
	6-10	Gözlenen Sayı	0	4	1	0	0	0	5
		Beklenen Sayı	1,5	2,4	,3	,1	,1	,6	5,0
		% Yıl	,0%	80,0%	20,0%	,0%	,0%	,0%	100,0%
		% Ayrılan Usta	,0%	25,0%	50,0%	,0%	,0%	,0%	14,7%
		<b>% Toplam</b>	<b>,0%</b>	<b>11,8%</b>	<b>2,9%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>14,7%</b>
	11-15	Gözlenen Sayı	1	0	0	0	1	0	2
		Beklenen Sayı	,6	,9	,1	,1	,1	,2	2,0
		% Yıl	50,0%	,0%	,0%	,0%	50,0%	,0%	100,0%
		% Ayrılan Usta	10,0%	,0%	,0%	,0%	100,0%	,0%	5,9%
		<b>% Toplam</b>	<b>2,9%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>2,9%</b>	<b>,0%</b>	<b>5,9%</b>
	21 ve üzeri	Gözlenen Sayı	9	12	1	1	0	3	26
		Beklenen Sayı	7,6	12,2	1,5	,8	,8	3,1	26,0
		% Yıl	34,6%	46,2%	3,8%	3,8%	,0%	11,5%	100,0%
		% Ayrılan Usta	90,0%	75,0%	50,0%	100,0%	,0%	75,0%	76,5%
		<b>% Toplam</b>	<b>26,5%</b>	<b>35,3%</b>	<b>2,9%</b>	<b>2,9%</b>	<b>,0%</b>	<b>8,8%</b>	<b>76,5%</b>
<b>Toplam</b>	Gözlenen Sayı	10	16	2	1	1	4	34	
	Beklenen Sayı	10,0	16,0	2,0	1,0	1,0	4,0	34,0	
	% Yıl	29,4%	47,1%	5,9%	2,9%	2,9%	11,8%	100,0%	
	% Ayrılan Usta	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	
	<b>% Toplam</b>	<b>29,4%</b>	<b>47,1%</b>	<b>5,9%</b>	<b>2,9%</b>	<b>2,9%</b>	<b>11,8%</b>	<b>100,0%</b>	

$$\chi^2 = 30,665; df: 15; p=0,010*$$

\* :  $p < 0,05$  ; önemli\*\* :  $p < 0,01$  ; çok önemli

Tablo115. Denizcilik Sektöründe Faal Olma Yılına Göre Kullanılan Taşıma Sistemi

			KULLANILAN TAŞIMA SİSTEMİ				
			İhracat ve ithalat yok	Karayolu	Denizyolu	Kombine	Toplam
DENİZCİLİKTE SEKTÖRÜNDE FAAL OLMA YILI	6-10	Gözlenen Sayı	1	0	2	2	5
		Beklenen Sayı	,3	1,6	1,9	1,3	5,0
		% Yıl	20,0%	,0%	40,0%	40,0%	100,0%
		% Taşıma Sistemi	50,0%	,0%	15,4%	22,2%	14,3%
		<b>% Toplam</b>	<b>2,9%</b>	<b>,0%</b>	<b>5,7%</b>	<b>5,7%</b>	<b>14,3%</b>
	11-15	Gözlenen Sayı	1	1	0	0	2
		Beklenen Sayı	,1	,6	,7	,5	2,0
		% Yıl	50,0%	50,0%	,0%	,0%	100,0%
		% Taşıma Sistemi	50,0%	9,1%	,0%	,0%	5,7%
		<b>% Toplam</b>	<b>2,9%</b>	<b>2,9%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>5,7%</b>
	21 ve üzeri	Gözlenen Sayı	0	10	11	7	28
		Beklenen Sayı	1,6	8,8	10,4	7,2	28,0
		% Yıl	,0%	35,7%	39,3%	25,0%	100,0%
		% Taşıma Sistemi	,0%	90,9%	84,6%	77,8%	80,0%
		<b>% Toplam</b>	<b>,0%</b>	<b>28,6%</b>	<b>31,4%</b>	<b>20,0%</b>	<b>80,0%</b>
<b>Toplam</b>	Gözlenen Sayı	2	11	13	9	35	
	Beklenen Sayı	2,0	11,0	13,0	9,0	35,0	
	% Yıl	5,7%	31,4%	37,1%	25,7%	100,0%	
	% Taşıma Sistemi	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	
	<b>% Toplam</b>	<b>5,7%</b>	<b>31,4%</b>	<b>37,1%</b>	<b>25,7%</b>	<b>100,0%</b>	

$$\chi^2 = 13,910; df: 6; p=0,031^*$$

\* :  $p < 0,05$  ; önemli\*\* :  $p < 0,01$  ; çok önemli

Tablo116. Denizcilik Sektöründe Faal Olma Yılına Göre Müşterilerinizin İşletmenizi Tercih Etme Sebebi

		MÜŞTERİLERİNİZİN İŞLETMENİZİ TERCİH ETME SEBEBİ						
		Fiyat politikanız	Ürün çeşitliliğiniz	Kalite	Teslim süresi	Diğer	Toplam	
DENİZCİLİKTE SEKTÖRÜNDE FAAL OLAN YILI	0-5	Gözlenen Sayı	1	0	0	0	0	1
		Beklenen Sayı	,1	,0	,6	,1	,2	1,0
		% Yıl	100,0%	,0%	,0%	,0%	,0%	100,0%
		% Müşteri Tercihi	33,3%	,0%	,0%	,0%	,0%	2,8%
		<b>% Toplam</b>	<b>2,8%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>2,8%</b>
	6-10	Gözlenen Sayı	0	1	2	0	2	5
		Beklenen Sayı	,4	,1	2,9	,7	,8	5,0
		% Yıl	,0%	20,0%	40,0%	,0%	40,0%	100,0%
		% Müşteri Tercihi	,0%	100,0%	9,5%	,0%	33,3%	13,9%
		<b>% Toplam</b>	<b>,0%</b>	<b>2,8%</b>	<b>5,6%</b>	<b>,0%</b>	<b>5,6%</b>	<b>13,9%</b>
	11-15	Gözlenen Sayı	0	0	1	0	1	2
		Beklenen Sayı	,2	,1	1,2	,3	,3	2,0
		% Yıl	,0%	,0%	50,0%	,0%	50,0%	100,0%
		% Müşteri Tercihi	,0%	,0%	4,8%	,0%	16,7%	5,6%
		<b>% Toplam</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>2,8%</b>	<b>,0%</b>	<b>2,8%</b>	<b>5,6%</b>
	21 ve üzeri	Gözlenen Sayı	2	0	18	5	3	28
		Beklenen Sayı	2,3	,8	16,3	3,9	4,7	28,0
		% Yıl	7,1%	,0%	64,3%	17,9%	10,7%	100,0%
		% Müşteri Tercihi	66,7%	,0%	85,7%	100,0%	50,0%	77,8%
		<b>% Toplam</b>	<b>5,6%</b>	<b>,0%</b>	<b>50,0%</b>	<b>13,9%</b>	<b>8,3%</b>	<b>77,8%</b>
<b>Toplam</b>	Gözlenen Sayı	3	1	21	5	6	36	
	Beklenen Sayı	3,0	1,0	21,0	5,0	6,0	36,0	
	% Yıl	8,3%	2,8%	58,3%	13,9%	16,7%	100,0%	
	% Müşteri Tercihi	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	
	<b>% Toplam</b>	<b>8,3%</b>	<b>2,8%</b>	<b>58,3%</b>	<b>13,9%</b>	<b>16,7%</b>	<b>100,0%</b>	

$$\chi^2 = 23,137; df: 12; p=0,027^*$$

\* :  $p < 0,05$  ; önemli\*\* :  $p < 0,01$  ; çok önemli

Tablo117. Denizcilik Sektöründe Faal Olma Yılına Göre Kullanılan Teknoloji

		KULLANILAN TEKNOLOJİ						
		Mekanik	Yarı otomatik	Otomatik	Cad ve Cam	Hepsi	Toplam	
DENİZCİLİKTE SEKTÖRÜNDE FAAL OLMA YILI	0-5	Gözlenen Sayı	0	0	1	0	0	1
		Beklenen Sayı	,4	,3	,1	,0	,1	1,0
		% Yıl	,0%	,0%	100,0%	,0%	,0%	100,0%
		% Teknoloji	,0%	,0%	20,0%	,0%	,0%	2,8%
		<b>% Toplam</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>2,8%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>2,8%</b>
	6-10	Gözlenen Sayı	0	1	0	0	4	5
		Beklenen Sayı	2,1	1,5	,7	,1	,6	5,0
		% Yıl	,0%	20,0%	,0%	,0%	80,0%	100,0%
		% Teknoloji	,0%	9,1%	,0%	,0%	100,0%	13,9%
		<b>% Toplam</b>	<b>,0%</b>	<b>2,8%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>11,1%</b>	<b>13,9%</b>
	11-15	Gözlenen Sayı	0	1	1	0	0	2
		Beklenen Sayı	,8	,6	,3	,1	,2	2,0
		% Yıl	,0%	50,0%	50,0%	,0%	,0%	100,0%
		% Teknoloji	,0%	9,1%	20,0%	,0%	,0%	5,6%
		<b>% Toplam</b>	<b>,0%</b>	<b>2,8%</b>	<b>2,8%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>5,6%</b>
	21 ve üzeri	Gözlenen Sayı	15	9	3	1	0	28
		Beklenen Sayı	11,7	8,6	3,9	,8	3,1	28,0
		% Yıl	53,6%	32,1%	10,7%	3,6%	,0%	100,0%
		% Teknoloji	100,0%	81,8%	60,0%	100,0%	,0%	77,8%
		<b>% Toplam</b>	<b>41,7%</b>	<b>25,0%</b>	<b>8,3%</b>	<b>2,8%</b>	<b>,0%</b>	<b>77,8%</b>
<b>Toplam</b>	Gözlenen Sayı	15	11	5	1	4	36	
	Beklenen Sayı	15,0	11,0	5,0	1,0	4,0	36,0	
	% Yıl	41,7%	30,6%	13,9%	2,8%	11,1%	100,0%	
	% Teknoloji	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	
	<b>% Toplam</b>	<b>41,7%</b>	<b>30,6%</b>	<b>13,9%</b>	<b>2,8%</b>	<b>11,1%</b>	<b>100,0%</b>	

$$\chi^2 = 38,244; df: 12; p=0,00^*$$

\* :  $p < 0,05$  ; önemli\*\* :  $p < 0,01$  ; çok önemli

Tablo118. Denizcilik Sektöründe Faal Olma Yılına Göre Ar-Ge Hizmeti Temini

			ARGE HİZMETİ TEMİNİ				
			İşyerimizdeki arge	Kosgeb	Diğer	Yararlanmadı	Toplam
DENİZCİLİKTE SEKTÖRÜNDE FAAL OLMA YILI	0-5	Gözlenen Sayı	1	0	0	0	1
		Beklenen Sayı	,1	,1	,1	,8	1,0
		% Yıl	100,0%	,0%	,0%	,0%	100,0%
		% Ar-Ge Temin	33,3%	,0%	,0%	,0%	2,8%
		<b>% Toplam</b>	<b>2,8%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>2,8%</b>
	6-10	Gözlenen Sayı	0	0	0	5	5
		Beklenen Sayı	,4	,3	,3	4,0	5,0
		% Yıl	,0%	,0%	,0%	100,0%	100,0%
		% Ar-Ge Temin	,0%	,0%	,0%	17,2%	13,9%
		<b>% Toplam</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>13,9%</b>	<b>13,9%</b>
	11-15	Gözlenen Sayı	0	1	0	1	2
		Beklenen Sayı	,2	,1	,1	1,6	2,0
		% Yıl	,0%	50,0%	,0%	50,0%	100,0%
		% Ar-Ge Temin	,0%	50,0%	,0%	3,4%	5,6%
		<b>% Toplam</b>	<b>,0%</b>	<b>2,8%</b>	<b>,0%</b>	<b>2,8%</b>	<b>5,6%</b>
	21 ve üzeri	Gözlenen Sayı	2	1	2	23	28
		Beklenen Sayı	2,3	1,6	1,6	22,6	28,0
		% Yıl	7,1%	3,6%	7,1%	82,1%	100,0%
		% Ar-Ge Temin	66,7%	50,0%	100,0%	79,3%	77,8%
		<b>% Toplam</b>	<b>5,6%</b>	<b>2,8%</b>	<b>5,6%</b>	<b>63,9%</b>	<b>77,8%</b>
<b>Toplam</b>	Gözlenen Sayı	3	2	2	29	36	
	Beklenen Sayı	3,0	2,0	2,0	29,0	36,0	
	% Yıl	8,3%	5,6%	5,6%	80,6%	100,0%	
	% Ar-Ge Temin	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	
	<b>% Toplam</b>	<b>8,3%</b>	<b>5,6%</b>	<b>5,6%</b>	<b>80,6%</b>	<b>100,0%</b>	

$$\chi^2 = 20,209; df: 9; p=0,017^*$$

\* :  $p < 0,05$  ; önemli\*\* :  $p < 0,01$  ; çok önemli



Tablo119. Denizcilik Sektöründe Faal Olma Yılına Göre Devlet Teşvikinden Yararlanma

		DEVLET TEŞVİKİNDEN YARARLANMA			
		Evet	Hayır	Toplam	
DENİZCİLİKTE SEKTÖRÜNDE FAAL OLMA YILI	0-5	Gözlenen Sayı	0	1	1
		Beklenen Sayı	,1	,9	1,0
		% Yıl	,0%	100,0%	100,0%
		% Devlet Teşvikinden Yararlanma	,0%	3,2%	2,8%
		<b>% Toplam</b>	<b>,0%</b>	<b>2,8%</b>	<b>2,8%</b>
	6-10	Gözlenen Sayı	3	2	5
		Beklenen Sayı	,7	4,3	5,0
		% Yıl	60,0%	40,0%	100,0%
		% Devlet Teşvikinden Yararlanma	60,0%	6,5%	13,9%
		<b>% Toplam</b>	<b>8,3%</b>	<b>5,6%</b>	<b>13,9%</b>
	11-15	Gözlenen Sayı	0	2	2
		Beklenen Sayı	,3	1,7	2,0
		% Yıl	,0%	100,0%	100,0%
		% Devlet Teşvikinden Yararlanma	,0%	6,5%	5,6%
		<b>% Toplam</b>	<b>,0%</b>	<b>5,6%</b>	<b>5,6%</b>
	21 ve üzeri	Gözlenen Sayı	2	26	28
		Beklenen Sayı	3,9	24,1	28,0
		% Yıl	7,1%	92,9%	100,0%
		% Devlet Teşvikinden Yararlanma	40,0%	83,9%	77,8%
		<b>% Toplam</b>	<b>5,6%</b>	<b>72,2%</b>	<b>77,8%</b>
<b>Toplam</b>	Gözlenen Sayı	5	31	36	
	Beklenen Sayı	5,0	31,0	36,0	
	% Yıl	13,9%	86,1%	100,0%	
	% Devlet Teşvikinden Yararlanma	100,0%	100,0%	100,0%	
	<b>% Toplam</b>	<b>13,9%</b>	<b>86,1%</b>	<b>100,0%</b>	

$$\chi^2 = 10,438; df: 3; p=0,015^*$$

\* :  $p < 0,05$  ; önemli

\*\* :  $p < 0,01$  ; çok önemli

Tablo120. Denizcilik Sektöründe Faal Olma Yılına Göre Avrupa Birliği'nde Kullanılan Teknolojiyi İzleme

		AVRUPA BİRLİĞİ'NDE KULLANILAN TEKNOLOJİYİ İZLEME				
		Evet	Hayır	Kısmen	Toplam	
DENİZCİLİKTE SEKTÖRÜNDE FAAL OLMA YILI	0-5	Gözlenen Sayı	1	0	0	1
		Beklenen Sayı	,4	,3	,3	1,0
		% Yıl	100,0%	,0%	,0%	100,0%
		% Avrupa Birliği Teknoloji	7,1%	,0%	,0%	2,8%
		<b>% Toplam</b>	<b>2,8%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>2,8%</b>
	6-10	Gözlenen Sayı	1	0	4	5
		Beklenen Sayı	1,9	1,5	1,5	5,0
		% Yıl	20,0%	,0%	80,0%	100,0%
		% Avrupa Birliği Teknoloji	7,1%	,0%	36,4%	13,9%
		<b>% Toplam</b>	<b>2,8%</b>	<b>,0%</b>	<b>11,1%</b>	<b>13,9%</b>
	11-15	Gözlenen Sayı	0	0	2	2
		Beklenen Sayı	,8	,6	,6	2,0
		% Yıl	,0%	,0%	100,0%	100,0%
		% Avrupa Birliği Teknoloji	,0%	,0%	18,2%	5,6%
		<b>% Toplam</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>5,6%</b>	<b>5,6%</b>
	21 ve üzeri	Gözlenen Sayı	12	11	5	28
		Beklenen Sayı	10,9	8,6	8,6	28,0
		% Yıl	42,9%	39,3%	17,9%	100,0%
		% Avrupa Birliği Teknoloji	85,7%	100,0%	45,5%	77,8%
		<b>% Toplam</b>	<b>33,3%</b>	<b>30,6%</b>	<b>13,9%</b>	<b>77,8%</b>
<b>Toplam</b>	Gözlenen Sayı	14	11	11	36	
	Beklenen Sayı	14,0	11,0	11,0	36,0	
	% Yıl	38,9%	30,6%	30,6%	100,0%	
	% Avrupa Birliği Teknoloji	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	
	<b>% Toplam</b>	<b>38,9%</b>	<b>30,6%</b>	<b>30,6%</b>	<b>100,0%</b>	

$$\chi^2 = 14,393; df: 6; p=0,026^*$$

\* :  $p < 0,05$  ; önemli\*\* :  $p < 0,01$  ; çok önemli

Tablo121. Denizcilik Sektöründe Faal Olma Yılına Göre Tüketici Kanununun Yürürlüğe Girmesi İle Tüketicilerden Gelen Şikâyet

			TÜKETİCİ KANUNUN YÜRÜRLÜĞE GİRMESİ İLE TÜKETİCİLERDEN GELEN ŞİKÂYET				
			Azaldı	Bilgin yok	Değişiklik olmadı	Herhangi bir şikâyet almıyoruz	Toplam
DENİZCİLİKTE SEKTÖRÜNDE FAAL OLMA YILI	0-5	Gözlenen Sayı	0	0	1	0	1
		Beklenen Sayı	,0	,4	,3	,3	1,0
		% Yıl	,0%	,0%	100,0%	,0%	100,0%
		% Tüketici Kanunu Şikâyet	,0%	,0%	9,1%	,0%	2,9%
		<b>% Toplam</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>2,9%</b>	<b>,0%</b>	<b>2,9%</b>
	6-10	Gözlenen Sayı	0	2	2	1	5
		Beklenen Sayı	,1	2,0	1,6	1,3	5,0
		% Yıl	,0%	40,0%	40,0%	20,0%	100,0%
		% Tüketici Kanunu Şikâyet	,0%	14,3%	18,2%	11,1%	14,3%
		<b>% Toplam</b>	<b>,0%</b>	<b>5,7%</b>	<b>5,7%</b>	<b>2,9%</b>	<b>14,3%</b>
	11-15	Gözlenen Sayı	1	1	0	0	2
		Beklenen Sayı	,1	,8	,6	,5	2,0
		% Yıl	50,0%	50,0%	,0%	,0%	100,0%
		% Tüketici Kanunu Şikâyet	100,0%	7,1%	,0%	,0%	5,7%
		<b>% Toplam</b>	<b>2,9%</b>	<b>2,9%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>5,7%</b>
	21 ve üzeri	Gözlenen Sayı	0	11	8	8	27
		Beklenen Sayı	,8	10,8	8,5	6,9	27,0
		% Yıl	,0%	40,7%	29,6%	29,6%	100,0%
		% Tüketici Kanunu Şikâyet	,0%	78,6%	72,7%	88,9%	77,1%
		<b>% Toplam</b>	<b>,0%</b>	<b>31,4%</b>	<b>22,9%</b>	<b>22,9%</b>	<b>77,1%</b>
<b>Toplam</b>	Gözlenen Sayı	1	14	11	9	35	
	Beklenen Sayı	1,0	14,0	11,0	9,0	35,0	
	% Yıl	2,9%	40,0%	31,4%	25,7%	100,0%	
	% Tüketici Kanunu Şikâyet	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	
	<b>% Toplam</b>	<b>2,9%</b>	<b>40,0%</b>	<b>31,4%</b>	<b>25,7%</b>	<b>100,0%</b>	

$$\chi^2 = 20,219; df: 9; p=0,017^*$$

\* :  $p < 0,05$  ; önemli\*\* :  $p < 0,01$  ; çok önemli

Tablo122. Denizcilik Sektöründe Faal Olma Yılına Göre Olumsuz Yönde Etkileyen Altyapı Hizmetleri

		OLUMSUZ YÖNDE ETKİLEYEN ALTYAPI HİZMETLERİ						
		Enerji	Karayolu	Kanalizasyon	Enerji kalitesi	Ulaşım	Toplam	
DENİZCİLİKTE SEKTÖRÜNDE FAAL OLMA YILI	0-5	Gözlenen Sayı	0	0	1	0	0	1
		Beklenen Sayı	,5	,2	,1	,0	,3	1,0
		% Yıl	,0%	,0%	100,0%	,0%	,0%	100,0%
		% Altyapı Hizmetleri	,0%	,0%	50,0%	,0%	,0%	3,3%
		<b>% Toplam</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>3,3%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>3,3%</b>
	6-10	Gözlenen Sayı	0	0	0	0	3	3
		Beklenen Sayı	1,4	,5	,2	,1	,8	3,0
		% Yıl	,0%	,0%	,0%	,0%	100,0%	100,0%
		% Altyapı Hizmetleri	,0%	,0%	,0%	,0%	37,5%	10,0%
		<b>% Toplam</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>10,0%</b>	<b>10,0%</b>
	11-15	Gözlenen Sayı	1	1	0	0	0	2
		Beklenen Sayı	,9	,3	,1	,1	,5	2,0
		% Yıl	50,0%	50,0%	,0%	,0%	,0%	100,0%
		% Altyapı Hizmetleri	7,1%	20,0%	,0%	,0%	,0%	6,7%
		<b>% Toplam</b>	<b>3,3%</b>	<b>3,3%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>6,7%</b>
	21 ve üzeri	Gözlenen Sayı	13	4	1	1	5	24
		Beklenen Sayı	11,2	4,0	1,6	,8	6,4	24,0
		% Yıl	54,2%	16,7%	4,2%	4,2%	20,8%	100,0%
		% Altyapı Hizmetleri	92,9%	80,0%	50,0%	100,0%	62,5%	80,0%
		<b>% Toplam</b>	<b>43,3%</b>	<b>13,3%</b>	<b>3,3%</b>	<b>3,3%</b>	<b>16,7%</b>	<b>80,0%</b>
<b>Toplam</b>	Gözlenen Sayı	14	5	2	1	8	30	
	Beklenen Sayı	14,0	5,0	2,0	1,0	8,0	30,0	
	% Yıl	46,7%	16,7%	6,7%	3,3%	26,7%	100,0%	
	% Altyapı Hizmetleri	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	
	<b>% Toplam</b>	<b>46,7%</b>	<b>16,7%</b>	<b>6,7%</b>	<b>3,3%</b>	<b>26,7%</b>	<b>100,0%</b>	

$$\chi^2 = 25,192; df: 12; p=0,014^*$$

\* :  $p < 0,05$  ; önemli\*\* :  $p < 0,01$  ; çok önemli

Tablo123. Denizcilik Sektöründe Faal Olma Yılına Göre Kooperatife Katılım

			KOOPERATİFE KATILIM			
			Katılırim	Kısmen Katılırim	Katılmam	Toplam
DENİZCİLİKTE SEKTÖRÜNDE FAAL OLMA YILI	0-5	Gözlenen Sayı	1	0	0	1
		Beklenen Sayı	,8	,1	,1	1,0
		% Yıl	100,0%	,0%	,0%	100,0%
		% Kooperatif	3,4%	,0%	,0%	2,8%
		<b>% Toplam</b>	<b>2,8%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>2,8%</b>
	6-10	Gözlenen Sayı	2	3	0	5
		Beklenen Sayı	4,0	,6	,4	5,0
		% Yıl	40,0%	60,0%	,0%	100,0%
		% Kooperatif	6,9%	75,0%	,0%	13,9%
		<b>% Toplam</b>	<b>5,6%</b>	<b>8,3%</b>	<b>,0%</b>	<b>13,9%</b>
	11-15	Gözlenen Sayı	1	0	1	2
		Beklenen Sayı	1,6	,2	,2	2,0
		% Yıl	50,0%	,0%	50,0%	100,0%
		% Kooperatif	3,4%	,0%	33,3%	5,6%
		<b>% Toplam</b>	<b>2,8%</b>	<b>,0%</b>	<b>2,8%</b>	<b>5,6%</b>
	21 ve üzeri	Gözlenen Sayı	25	1	2	28
		Beklenen Sayı	22,6	3,1	2,3	28,0
		% Yıl	89,3%	3,6%	7,1%	100,0%
		% Kooperatif	86,2%	25,0%	66,7%	77,8%
		<b>% Toplam</b>	<b>69,4%</b>	<b>2,8%</b>	<b>5,6%</b>	<b>77,8%</b>
<b>Toplam</b>		Gözlenen Sayı	29	4	3	36
		Beklenen Sayı	29,0	4,0	3,0	36,0
		% Yıl	80,6%	11,1%	8,3%	100,0%
		% Kooperatif	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
		<b>% Toplam</b>	<b>80,6%</b>	<b>11,1%</b>	<b>8,3%</b>	<b>100,0%</b>

$$\chi^2 = 18,800; df: 6; p=0,005*$$

\* :  $p < 0,05$  ; önemli

\*\* :  $p < 0,01$  ; çok önemli

Tablo124. Denizcilik Sektöründe Faal Olma Yılına Göre Bürokratik Destek Alma

		BÜROKRATİK DESTEK ALMA				
		Hayır	Kısmen	Evet	Toplam	
DENİZCİLİKTE SEKTÖRÜNDE FAAL OLMA YILI	0-5	Gözlenen Sayı	0	0	1	1
		Beklenen Sayı	,7	,2	,0	1,0
		% Yıl	,0%	,0%	100,0%	100,0%
		% Bürokratik Destek	,0%	,0%	100,0%	2,9%
		<b>% Toplam</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>2,9%</b>	<b>2,9%</b>
	6-10	Gözlenen Sayı	3	2	0	5
		Beklenen Sayı	3,7	1,1	,1	5,0
		% Yıl	60,0%	40,0%	,0%	100,0%
		% Bürokratik Destek	11,5%	25,0%	,0%	14,3%
		<b>% Toplam</b>	<b>8,6%</b>	<b>5,7%</b>	<b>,0%</b>	<b>14,3%</b>
	11-15	Gözlenen Sayı	0	2	0	2
		Beklenen Sayı	1,5	,5	,1	2,0
		% Yıl	,0%	100,0%	,0%	100,0%
		% Bürokratik Destek	,0%	25,0%	,0%	5,7%
		<b>% Toplam</b>	<b>,0%</b>	<b>5,7%</b>	<b>,0%</b>	<b>5,7%</b>
	21 ve üzeri	Gözlenen Sayı	23	4	0	27
		Beklenen Sayı	20,1	6,2	,8	27,0
		% Yıl	85,2%	14,8%	,0%	100,0%
		% Bürokratik Destek	88,5%	50,0%	,0%	77,1%
		<b>% Toplam</b>	<b>65,7%</b>	<b>11,4%</b>	<b>,0%</b>	<b>77,1%</b>
<b>Toplam</b>	Gözlenen Sayı	26	8	1	35	
	Beklenen Sayı	26,0	8,0	1,0	35,0	
	% Yıl	74,3%	22,9%	2,9%	100,0%	
	% Bürokratik Destek	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	
	<b>% Toplam</b>	<b>74,3%</b>	<b>22,9%</b>	<b>2,9%</b>	<b>100,0%</b>	

$$\chi^2 = 43,640; df: 6; p=0,000*$$

\* :  $p < 0,05$  ; önemli

\*\* :  $p < 0,01$  ; çok önemli

Tablo125. Denizcilik Sektöründe Faal Olma Yılına Göre Kalkınma Beklentileri Gerçekleşme Durumu

			KALKINMA BEKLENTİLERİ GERÇEKLEŞME DURUMU				
			Umuğumuzdan Çok Gerçekleşiyor	Gerçekleşiyor	Kısmen Gerçekleşiyor	Hayır Gerçekleşmiyor	Toplam
DENİZCİLİKTE SEKTÖRÜNDE FAAL OLMA YILI	0-5	Gözlenen Sayı	0	1	0	0	1
		Beklenen Sayı	,0	,0	,3	,6	1,0
		% Yıl	,0%	100,0%	,0%	,0%	100,0%
		% Kalkınma Beklentileri	,0%	100,0%	,0%	,0%	2,8%
		<b>% Toplam</b>	<b>,0%</b>	<b>2,8%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>2,8%</b>
	6-10	Gözlenen Sayı	0	0	2	3	5
		Beklenen Sayı	,1	,1	1,5	3,2	5,0
		% Yıl	,0%	,0%	40,0%	60,0%	100,0%
		% Kalkınma Beklentileri	,0%	,0%	18,2%	13,0%	13,9%
		<b>% Toplam</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>5,6%</b>	<b>8,3%</b>	<b>13,9%</b>
	11-15	Gözlenen Sayı	0	0	2	0	2
		Beklenen Sayı	,1	,1	,6	1,3	2,0
		% Yıl	,0%	,0%	100,0%	,0%	100,0%
		% Kalkınma Beklentileri	,0%	,0%	18,2%	,0%	5,6%
		<b>% Toplam</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>5,6%</b>	<b>,0%</b>	<b>5,6%</b>
	21 ve üzeri	Gözlenen Sayı	1	0	7	20	28
		Beklenen Sayı	,8	,8	8,6	17,9	28,0
		% Yıl	3,6%	,0%	25,0%	71,4%	100,0%
		% Kalkınma Beklentileri	100,0%	,0%	63,6%	87,0%	77,8%
		<b>% Toplam</b>	<b>2,8%</b>	<b>,0%</b>	<b>19,4%</b>	<b>55,6%</b>	<b>77,8%</b>
<b>Toplam</b>	Gözlenen Sayı	1	1	11	23	36	
	Beklenen Sayı	1,0	1,0	11,0	23,0	36,0	
	% Yıl	2,8%	2,8%	30,6%	63,9%	100,0%	
	% Kalkınma Beklentileri	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	
	<b>% Toplam</b>	<b>2,8%</b>	<b>2,8%</b>	<b>30,6%</b>	<b>63,9%</b>	<b>100,0%</b>	

$$\chi^2 = 41,354; df: 9; p=0,000*$$

\* : p&lt;0,05 ; önemli

\*\* : p&lt;0,01; çok önemli

Tablo126. Denizcilik Sektöründe Faal Olma Yılına Göre Kosgeb Çalışmalarından Yararlanma

		KOSGEB ÇALIŞMALARINDAN YARARLANMA					
		Nitelikli eleman istihdam desteği	Altyapı ve üstyapı proje desteği	Hiçbiri	Diğer	Toplam	
DENİZCİLİKTE SEKTÖRÜNDE FAAL OLMA YILI	0-5	Gözlenen Sayı	0	0	1	0	1
		Beklenen Sayı	,0	,0	,8	,1	1,0
		% Yıl	,0%	,0%	100,0%	,0%	100,0%
		% Kosgeb	,0%	,0%	3,3%	,0%	2,8%
		<b>% Toplam</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>2,8%</b>	<b>,0%</b>	<b>2,8%</b>
	6-10	Gözlenen Sayı	0	0	4	1	5
		Beklenen Sayı	,1	,1	4,2	,6	5,0
		% Yıl	,0%	,0%	80,0%	20,0%	100,0%
		% Kosgeb	,0%	,0%	13,3%	25,0%	13,9%
		<b>% Toplam</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>11,1%</b>	<b>2,8%</b>	<b>13,9%</b>
	11-15	Gözlenen Sayı	1	0	1	0	2
		Beklenen Sayı	,1	,1	1,7	,2	2,0
		% Yıl	50,0%	,0%	50,0%	,0%	100,0%
		% Kosgeb	100,0%	,0%	3,3%	,0%	5,6%
		<b>% Toplam</b>	<b>2,8%</b>	<b>,0%</b>	<b>2,8%</b>	<b>,0%</b>	<b>5,6%</b>
	21 ve üzeri	Gözlenen Sayı	0	1	24	3	28
		Beklenen Sayı	,8	,8	23,3	3,1	28,0
		% Yıl	,0%	3,6%	85,7%	10,7%	100,0%
		% Kosgeb	,0%	100,0%	80,0%	75,0%	77,8%
		<b>% Toplam</b>	<b>,0%</b>	<b>2,8%</b>	<b>66,7%</b>	<b>8,3%</b>	<b>77,8%</b>
<b>Toplam</b>	Gözlenen Sayı	1	1	30	4	36	
	Beklenen Sayı	1,0	1,0	30,0	4,0	36,0	
	% Yıl	2,8%	2,8%	83,3%	11,1%	100,0%	
	% Kosgeb	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	
	<b>% Toplam</b>	<b>2,8%</b>	<b>2,8%</b>	<b>83,3%</b>	<b>11,1%</b>	<b>100,0%</b>	

$$\chi^2 = 18,304; df: 9; p=0,032^*$$

\* :  $p < 0,05$  ; önemli

\*\* :  $p < 0,01$  ; çok önemli



Tablo127. Denizcilik Sektöründe Faal Olma Yılına Göre İşletmelerin Görüş ve Öneri

		İŞLETMELERİN GÖRÜŞ VE ÖNERİLERİ								
		Vergi yükü çok ağır	Sigorta yükü yüksek	Teşvik imkânlarından yararlanamıyorum	Bürokratik engeller işletmemizi olumsuz etkilemektedir	Aşırı ve bilinçsiz rekabet ortamı piyasayı olumsuz etkilemektedir	ulaşım sorunu maliyet ve üretimimizi olumsuz etkilemektedir	Diğer	Toplam	
DENİZCİLİKTE SEKTÖRÜNDE FAAL OLMA YILI	0-5	Gözlenen Sayı	0	0	0	0	1	0	1	
		Beklenen Sayı	,3	,1	,2	,1	,1	,1	,2	1,0
		% Yıl	,0%	,0%	,0%	,0%	,0%	100,0%	,0%	100,0%
		% Öneri	,0%	,0%	,0%	,0%	,0%	25,0%	,0%	2,8%
		<b>% Toplam</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>2,8%</b>	<b>,0%</b>	<b>2,8%</b>
	6-10	Gözlenen Sayı	2	0	0	2	0	0	1	5
		Beklenen Sayı	1,3	,6	,8	,4	,3	,6	1,1	5,0
		% Yıl	40,0%	,0%	,0%	40,0%	,0%	,0%	20,0%	100,0%
		% Öneri	22,2%	,0%	,0%	66,7%	,0%	,0%	12,5%	13,9%
		<b>% Toplam</b>	<b>5,6%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>5,6%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>2,8%</b>	<b>13,9%</b>
	11-15	Gözlenen Sayı	0	2	0	0	0	0	0	2
		Beklenen Sayı	,5	,2	,3	,2	,1	,2	,4	2,0
		% Yıl	,0%	100,0%	,0%	,0%	,0%	,0%	,0%	100,0%
		% Öneri	,0%	50,0%	,0%	,0%	,0%	,0%	,0%	5,6%
		<b>% Toplam</b>	<b>,0%</b>	<b>5,6%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>5,6%</b>
	21 ve üzeri	Gözlenen Sayı	7	2	6	1	2	3	7	28
		Beklenen Sayı	7,0	3,1	4,7	2,3	1,6	3,1	6,2	28,0
		% Yıl	25,0%	7,1%	21,4%	3,6%	7,1%	10,7%	25,0%	100,0%
		% Öneri	77,8%	50,0%	100,0%	33,3%	100,0%	75,0%	87,5%	77,8%
		<b>% Toplam</b>	<b>19,4%</b>	<b>5,6%</b>	<b>16,7%</b>	<b>2,8%</b>	<b>5,6%</b>	<b>8,3%</b>	<b>19,4%</b>	<b>77,8%</b>
<b>Toplam</b>	Gözlenen Sayı	9	4	6	3	2	4	8	36	
	Beklenen Sayı	9,0	4,0	6,0	3,0	2,0	4,0	8,0	36,0	
	% Yıl	25,0%	11,1%	16,7%	8,3%	5,6%	11,1%	22,2%	100,0%	
	% Öneri	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	
	<b>% Toplam</b>	<b>25,0%</b>	<b>11,1%</b>	<b>16,7%</b>	<b>8,3%</b>	<b>5,6%</b>	<b>11,1%</b>	<b>22,2%</b>	<b>100,0%</b>	

$$\chi^2 = 34,468; df: 18; p=0,011*$$

\* : p&lt;0,05 ; önemli

\*\* : p&lt;0,01; çok önemli

Tablo128. Eğitim Durumuna Göre Kullanılan Taşıma Sistemi

		KULLANILAN TAŞIMA SİSTEMİ					
		İhracat ve ithalat yok	Karayolu	Denizyolu	Kombine	Toplam	
EĞİTİM DURUMU	Lisansüstü	Gözlenen Sayı	1	1	0	0	2
		Beklenen Sayı	,1	,7	,7	,5	2,0
		% Eğitim	50,0%	50,0%	,0%	,0%	100,0%
		% Taşıma Sistemi	50,0%	7,7%	,0%	,0%	5,4%
		<b>% Toplam</b>	<b>2,7%</b>	<b>2,7%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>5,4%</b>
	Lisans	Gözlenen Sayı	0	2	0	0	2
		Beklenen Sayı	,1	,7	,7	,5	2,0
		% Eğitim	,0%	100,0%	,0%	,0%	100,0%
		% Taşıma Sistemi	,0%	15,4%	,0%	,0%	5,4%
		<b>% Toplam</b>	<b>,0%</b>	<b>5,4%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>5,4%</b>
	Lise	Gözlenen Sayı	0	9	4	5	18
		Beklenen Sayı	1,0	6,3	6,3	4,4	18,0
		% Eğitim	,0%	50,0%	22,2%	27,8%	100,0%
		% Taşıma Sistemi	,0%	69,2%	30,8%	55,6%	48,6%
		<b>% Toplam</b>	<b>,0%</b>	<b>24,3%</b>	<b>10,8%</b>	<b>13,5%</b>	<b>48,6%</b>
	İlköğretim	Gözlenen Sayı	1	1	9	4	15
		Beklenen Sayı	,8	5,3	5,3	3,6	15,0
		% Eğitim	6,7%	6,7%	60,0%	26,7%	100,0%
		% Taşıma Sistemi	50,0%	7,7%	69,2%	44,4%	40,5%
		<b>% Toplam</b>	<b>2,7%</b>	<b>2,7%</b>	<b>24,3%</b>	<b>10,8%</b>	<b>40,5%</b>
<b>Toplam</b>	Gözlenen Sayı	2	13	13	9	37	
	Beklenen Sayı	2,0	13,0	13,0	9,0	37,0	
	% Eğitim	5,4%	35,1%	35,1%	24,3%	100,0%	
	% Taşıma Sistemi	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	
	<b>% Toplam</b>	<b>5,4%</b>	<b>35,1%</b>	<b>35,1%</b>	<b>24,3%</b>	<b>100,0%</b>	

$$\chi^2 = 21,590; df: 9; p=0,010^*$$

\* :  $p < 0,05$  ; önemli\*\* :  $p < 0,01$  ; çok önemli

Tablo129. Eğitim Durumuna Göre Yapılan Araştırma Faaliyetleri

			YAPILAN ARAŞTIRMA FAALİYETLERİ					Toplam
			Fizibilite	Kalite kontrol	İş değerlemesi	Tahmin	Hiçbiri	
EĞİTİM DURUMU	Lisansüstü	Gözlenen Sayı	0	2	0	0	0	2
		Beklenen Sayı	,3	,7	,2	,2	,7	2,0
		% Eğitim	,0%	100,0%	,0%	,0%	,0%	100,0%
		% Araştırma Faaliyetleri	,0%	15,4%	,0%	,0%	,0%	5,3%
		<b>% Toplam</b>	<b>,0%</b>	<b>5,3%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>5,3%</b>
	Lisans	Gözlenen Sayı	2	0	0	0	0	2
		Beklenen Sayı	,3	,7	,2	,2	,7	2,0
		% Eğitim	100,0%	,0%	,0%	,0%	,0%	100,0%
		% Araştırma Faaliyetleri	40,0%	,0%	,0%	,0%	,0%	5,3%
		<b>% Toplam</b>	<b>5,3%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>5,3%</b>
	Lise	Gözlenen Sayı	1	7	2	3	5	18
		Beklenen Sayı	2,4	6,2	1,9	1,4	6,2	18,0
		% Eğitim	5,6%	38,9%	11,1%	16,7%	27,8%	100,0%
		% Araştırma Faaliyetleri	20,0%	53,8%	50,0%	100,0%	38,5%	47,4%
		<b>% Toplam</b>	<b>2,6%</b>	<b>18,4%</b>	<b>5,3%</b>	<b>7,9%</b>	<b>13,2%</b>	<b>47,4%</b>
	İlköğretim	Gözlenen Sayı	2	4	2	0	8	16
		Beklenen Sayı	2,1	5,5	1,7	1,3	5,5	16,0
		% Eğitim	12,5%	25,0%	12,5%	,0%	50,0%	100,0%
		% Araştırma Faaliyetleri	40,0%	30,8%	50,0%	,0%	61,5%	42,1%
		<b>% Toplam</b>	<b>5,3%</b>	<b>10,5%</b>	<b>5,3%</b>	<b>,0%</b>	<b>21,1%</b>	<b>42,1%</b>
<b>Toplam</b>	Gözlenen Sayı	5	13	4	3	13	38	
	Beklenen Sayı	5,0	13,0	4,0	3,0	13,0	38,0	
	% Eğitim	13,2%	34,2%	10,5%	7,9%	34,2%	100,0%	
	% Araştırma Faaliyetleri	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	
	<b>% Toplam</b>	<b>13,2%</b>	<b>34,2%</b>	<b>10,5%</b>	<b>7,9%</b>	<b>34,2%</b>	<b>100,0%</b>	

$$\chi^2 = 22,820; df: 12; p=0,029^*$$

\* :  $p < 0,05$  ; önemli\*\* :  $p < 0,01$  ; çok önemli

Tablo130: Eğitim Durumuna Göre Ar-Ge Hizmetinden Temin

			AR-GE HİZMETİNDEN TEMİN						
			İşyerimizdeki arge	Üniversite	Kosgeb	Meslek odaları	Diğer	Yararlanmadı	Toplam
EĞİTİM DURUMU	Lisansüstü	Gözlenen Sayı	0	0	0	0	0	2	2
		Beklenen Sayı	,2	,1	,1	,1	,1	1,5	2,0
		% Eğitim	,0%	,0%	,0%	,0%	,0%	100,0%	100,0%
		% Ar-ge Temin	,0%	,0%	,0%	,0%	,0%	6,9%	5,3%
		<b>% Toplam</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>5,3%</b>	<b>5,3%</b>
	Lisans	Gözlenen Sayı	0	1	0	0	0	1	2
		Beklenen Sayı	,2	,1	,1	,1	,1	1,5	2,0
		% Eğitim	,0%	50,0%	,0%	,0%	,0%	50,0%	100,0%
		% Ar-ge Temin	,0%	100,0%	,0%	,0%	,0%	3,4%	5,3%
		<b>% Toplam</b>	<b>,0%</b>	<b>2,6%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>2,6%</b>	<b>5,3%</b>
	Lise	Gözlenen Sayı	2	0	2	1	2	11	18
		Beklenen Sayı	1,4	,5	,9	,5	,9	13,7	18,0
		% Eğitim	11,1%	,0%	11,1%	5,6%	11,1%	61,1%	100,0%
		% Ar-ge Temin	66,7%	,0%	100,0%	100,0%	100,0%	37,9%	47,4%
		<b>% Toplam</b>	<b>5,3%</b>	<b>,0%</b>	<b>5,3%</b>	<b>2,6%</b>	<b>5,3%</b>	<b>28,9%</b>	<b>47,4%</b>
	İlköğretim	Gözlenen Sayı	1	0	0	0	0	15	16
		Beklenen Sayı	1,3	,4	,8	,4	,8	12,2	16,0
		% Eğitim	6,3%	,0%	,0%	,0%	,0%	93,8%	100,0%
		% Ar-ge Temin	33,3%	,0%	,0%	,0%	,0%	51,7%	42,1%
		<b>% Toplam</b>	<b>2,6%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>39,5%</b>	<b>42,1%</b>
Toplam	Gözlenen Sayı	3	1	2	1	2	29	38	
	Beklenen Sayı	3,0	1,0	2,0	1,0	2,0	29,0	38,0	
	% Eğitim	7,9%	2,6%	5,3%	2,6%	5,3%	76,3%	100,0%	
	% Ar-ge Temin	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	
	<b>% Toplam</b>	<b>7,9%</b>	<b>2,6%</b>	<b>5,3%</b>	<b>2,6%</b>	<b>5,3%</b>	<b>76,3%</b>	<b>100,0%</b>	

$$\chi^2 = 25,673; df: 15; p=0,042^*$$

\* :  $p < 0,05$  ; önemli\*\* :  $p < 0,01$  ; çok önemli

Tablo131. Dünya Piyasalarındaki Girdi Fiyatlarına Göre Talep Beklentisi

			TALEP BEKLENTİSİ					
			Artacak	Azalacak	Değişmeyecek	Yurtiçinde artacak yurtdışında azalacak	Yurtdışında artacak yurtiçinde azalacak	Toplam
DÜNYA PIYASALARINA GÖRE GİRDİ FİYATLARI	Yüksek	Gözlenen Sayı	4	3	2	1	4	14
		Beklenen Sayı	3,7	6,6	1,8	,4	1,5	14,0
		% Girdi Fiyatları	28,6%	21,4%	14,3%	7,1%	28,6%	100,0%
		% Talep beklentisi	40,0%	16,7%	40,0%	100,0%	100,0%	36,8%
		<b>% Toplam</b>	<b>10,5%</b>	<b>7,9%</b>	<b>5,3%</b>	<b>2,6%</b>	<b>10,5%</b>	<b>36,8%</b>
	Düşük	Gözlenen Sayı	1	12	2	0	0	15
		Beklenen Sayı	3,9	7,1	2,0	,4	1,6	15,0
		% Girdi Fiyatları	6,7%	80,0%	13,3%	,0%	,0%	100,0%
		% Talep beklentisi	10,0%	66,7%	40,0%	,0%	,0%	39,5%
		<b>% Toplam</b>	<b>2,6%</b>	<b>31,6%</b>	<b>5,3%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>39,5%</b>
	Aynı	Gözlenen Sayı	5	3	1	0	0	9
		Beklenen Sayı	2,4	4,3	1,2	,2	,9	9,0
		% Girdi Fiyatları	55,6%	33,3%	11,1%	,0%	,0%	100,0%
		% Talep beklentisi	50,0%	16,7%	20,0%	,0%	,0%	23,7%
		<b>% Toplam</b>	<b>13,2%</b>	<b>7,9%</b>	<b>2,6%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>23,7%</b>
Toplam	Gözlenen Sayı	10	18	5	1	4	38	
	Beklenen Sayı	10,0	18,0	5,0	1,0	4,0	38,0	
	% Girdi Fiyatları	26,3%	47,4%	13,2%	2,6%	10,5%	100,0%	
	% Talep beklentisi	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	
	<b>% Toplam</b>	<b>26,3%</b>	<b>47,4%</b>	<b>13,2%</b>	<b>2,6%</b>	<b>10,5%</b>	<b>100,0%</b>	

$$\chi^2 = 19,501; df: 8; p=0,012^*$$

\* :  $p < 0,05$  ; önemli

\*\* :  $p < 0,01$  ; çok önemli

Tablo132. Dünya Piyasalarındaki Girdi Fiyatlarına Göre İstihdam Kapasitesi

		İSTİHDAM KAPASİTESİ					
		0-9	10-49	50-529	250 ve üzeri	Toplam	
DÜNYA PIYASALARINA GÖRE GİRDİ FİYATLARI	Yüksek	Gözlenen Sayı	3	8	2	0	13
		Beklenen Sayı	7,7	2,8	1,8	,7	13,0
		% Girdi Fiyatları	23,1%	61,5%	15,4%	,0%	100,0%
		% istihdam kapasitesi	13,6%	100,0%	40,0%	,0%	35,1%
		<b>% Toplam</b>	<b>8,1%</b>	<b>21,6%</b>	<b>5,4%</b>	<b>,0%</b>	<b>35,1%</b>
	Düşük	Gözlenen Sayı	15	0	0	0	15
		Beklenen Sayı	8,9	3,2	2,0	,8	15,0
		% Girdi Fiyatları	100,0%	,0%	,0%	,0%	100,0%
		% istihdam kapasitesi	68,2%	,0%	,0%	,0%	40,5%
		<b>% Toplam</b>	<b>40,5%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>40,5%</b>
	Aynı	Gözlenen Sayı	4	0	3	2	9
		Beklenen Sayı	5,4	1,9	1,2	,5	9,0
		% Girdi Fiyatları	44,4%	,0%	33,3%	22,2%	100,0%
		% istihdam kapasitesi	18,2%	,0%	60,0%	100,0%	24,3%
		<b>% Toplam</b>	<b>10,8%</b>	<b>,0%</b>	<b>8,1%</b>	<b>5,4%</b>	<b>24,3%</b>
<b>Toplam</b>	Gözlenen Sayı	22	8	5	2	37	
	Beklenen Sayı	22,0	8,0	5,0	2,0	37,0	
	% Girdi Fiyatları	59,5%	21,6%	13,5%	5,4%	100,0%	
	% istihdam kapasitesi	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	
	<b>% Toplam</b>	<b>59,5%</b>	<b>21,6%</b>	<b>13,5%</b>	<b>5,4%</b>	<b>100,0%</b>	

$$\chi^2 = 33,050; df: 6; p=0,000*$$

\* :  $p < 0,05$  ; önemli\*\* :  $p < 0,01$  ; çok önemli

Tablo133. Dünya Piyasalarındaki Girdi Fiyatlarına Göre Kalite Kontrol Faaliyeti

		KALİTE KONTROL FAALİYETİ			
		Evet	Hayır	Toplam	
DÜNYA PIYASALARINA GÖRE GİRDİ FİYATLARI	Yüksek	Gözlenen Sayı	10	4	14
		Beklenen Sayı	5,5	8,5	14,0
		% Girdi Fiyatları	71,4%	28,6%	100,0%
		% Kalite kontrol	66,7%	17,4%	36,8%
		<b>% Toplam</b>	<b>26,3%</b>	<b>10,5%</b>	<b>36,8%</b>
	Düşük	Gözlenen Sayı	3	12	15
		Beklenen Sayı	5,9	9,1	15,0
		% Girdi Fiyatları	20,0%	80,0%	100,0%
		% Kalite kontrol	20,0%	52,2%	39,5%
		<b>% Toplam</b>	<b>7,9%</b>	<b>31,6%</b>	<b>39,5%</b>
	Aynı	Gözlenen Sayı	2	7	9
		Beklenen Sayı	3,6	5,4	9,0
		% Girdi Fiyatları	22,2%	77,8%	100,0%
		% Kalite kontrol	13,3%	30,4%	23,7%
		<b>% Toplam</b>	<b>5,3%</b>	<b>18,4%</b>	<b>23,7%</b>
<b>Toplam</b>	Gözlenen Sayı	15	23	38	
	Beklenen Sayı	15,0	23,0	38,0	
	% Girdi Fiyatları	39,5%	60,5%	100,0%	
	% Kalite kontrol	100,0%	100,0%	100,0%	
	<b>% Toplam</b>	<b>39,5%</b>	<b>60,5%</b>	<b>100,0%</b>	

$$\chi^2 = 9,458; df: 2; p=0,009*$$

\* :  $p < 0,05$  ; önemli\*\* :  $p < 0,01$  ; çok önemli

Tablo134. İşletmelerin Hukuki Yapısına Göre Faaliyet Yılı

		FAALİYET YILI					
		0-5	6-10	11-15	21 ve üzeri	Toplam	
HUKUKİ YAPI	Ferdî Mülkiyet	Gözlenen Sayı	0	1	0	14	15
		Beklenen Sayı	,4	2,1	,8	11,7	15,0
		% Hukuki Yapı	,0%	6,7%	,0%	93,3%	100,0%
		% Yıl	,0%	20,0%	,0%	50,0%	41,7%
		<b>% Toplam</b>	<b>,0%</b>	<b>2,8%</b>	<b>,0%</b>	<b>38,9%</b>	<b>41,7%</b>
	Adi Ortaklık	Gözlenen Sayı	0	0	1	0	1
		Beklenen Sayı	,0	,1	,1	,8	1,0
		% Hukuki Yapı	,0%	,0%	100,0%	,0%	100,0%
		% Yıl	,0%	,0%	50,0%	,0%	2,8%
		<b>% Toplam</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>2,8%</b>	<b>,0%</b>	<b>2,8%</b>
	Limited Şirket	Gözlenen Sayı	0	2	1	5	8
		Beklenen Sayı	,2	1,1	,4	6,2	8,0
		% Hukuki Yapı	,0%	25,0%	12,5%	62,5%	100,0%
		% Yıl	,0%	40,0%	50,0%	17,9%	22,2%
		<b>% Toplam</b>	<b>,0%</b>	<b>5,6%</b>	<b>2,8%</b>	<b>13,9%</b>	<b>22,2%</b>
	Anonim Şirket	Gözlenen Sayı	0	1	0	4	5
		Beklenen Sayı	,1	,7	,3	3,9	5,0
		% Hukuki Yapı	,0%	20,0%	,0%	80,0%	100,0%
		% Yıl	,0%	20,0%	,0%	14,3%	13,9%
		<b>% Toplam</b>	<b>,0%</b>	<b>2,8%</b>	<b>,0%</b>	<b>11,1%</b>	<b>13,9%</b>
Diğer	Gözlenen Sayı	1	1	0	5	7	
	Beklenen Sayı	,2	1,0	,4	5,4	7,0	
	% Hukuki Yapı	14,3%	14,3%	,0%	71,4%	100,0%	
	% Yıl	100,0%	20,0%	,0%	17,9%	19,4%	
	<b>% Toplam</b>	<b>2,8%</b>	<b>2,8%</b>	<b>,0%</b>	<b>13,9%</b>	<b>19,4%</b>	
<b>Toplam</b>	Gözlenen Sayı	1	5	2	28	36	
	Beklenen Sayı	1,0	5,0	2,0	28,0	36,0	
	% Hukuki Yapı	2,8%	13,9%	5,6%	77,8%	100,0%	
	% Yıl	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	
	<b>% Toplam</b>	<b>2,8%</b>	<b>13,9%</b>	<b>5,6%</b>	<b>77,8%</b>	<b>100,0%</b>	

$$\chi^2 = 25,465; df: 12; p=0,013^*$$

\* :  $p < 0,05$  ; önemli\*\* :  $p < 0,01$  ; çok önemli



Tablo135. İşletmelerin Hukuki Yapısına Göre Başka Sektörde Faaliyet Durumu

			BAŞKA SEKTÖRDE FAALİYET		
			Evet	Hayır	Toplam
HUKUKİ YAPI	Ferdî Mülkiyet	Gözlenen Sayı	0	15	15
		Beklenen Sayı	3,8	11,3	15,0
		% Hukuki Yapı	,0%	100,0%	100,0%
		% Başka Sektörde Faaliyet	,0%	55,6%	41,7%
		<b>% Toplam</b>	<b>,0%</b>	<b>41,7%</b>	<b>41,7%</b>
	Adi Ortaklık	Gözlenen Sayı	1	0	1
		Beklenen Sayı	,3	,8	1,0
		% Hukuki Yapı	100,0%	,0%	100,0%
		% Başka Sektörde Faaliyet	11,1%	,0%	2,8%
		<b>% Toplam</b>	<b>2,8%</b>	<b>,0%</b>	<b>2,8%</b>
	Limited Şirket	Gözlenen Sayı	4	4	8
		Beklenen Sayı	2,0	6,0	8,0
		% Hukuki Yapı	50,0%	50,0%	100,0%
		% Başka Sektörde Faaliyet	44,4%	14,8%	22,2%
		<b>% Toplam</b>	<b>11,1%</b>	<b>11,1%</b>	<b>22,2%</b>
	Anonim Şirket	Gözlenen Sayı	2	3	5
		Beklenen Sayı	1,3	3,8	5,0
		% Hukuki Yapı	40,0%	60,0%	100,0%
		% Başka Sektörde Faaliyet	22,2%	11,1%	13,9%
		<b>% Toplam</b>	<b>5,6%</b>	<b>8,3%</b>	<b>13,9%</b>
Diğer	Gözlenen Sayı	2	5	7	
	Beklenen Sayı	1,8	5,3	7,0	
	% Hukuki Yapı	28,6%	71,4%	100,0%	
	% Başka Sektörde Faaliyet	22,2%	18,5%	19,4%	
	<b>% Toplam</b>	<b>5,6%</b>	<b>13,9%</b>	<b>19,4%</b>	
<b>Toplam</b>		Gözlenen Sayı	9	27	36
		Beklenen Sayı	9,0	27,0	36,0
		% Hukuki Yapı	25,0%	75,0%	100,0%
		% Başka Sektörde Faaliyet	100,0%	100,0%	100,0%
		<b>% Toplam</b>	<b>25,0%</b>	<b>75,0%</b>	<b>100,0%</b>

$$\chi^2 = 11,314; df: 4; p=0,023^*$$

\* :  $p < 0,05$  ; önemli\*\* :  $p < 0,01$  ; çok önemli

Tablo136. İşletmelerin Hukuki Yapısına Göre Gemicilik Sektöründe Üretilen Ürünler

		GEMİCİLİK SEKTÖRÜNDE ÜRETİLEN ÜRÜNLER							
		Kuru Yük Gemisi	Kimyasal Tankerler	Konteyner Gemisi	Balıkçı Gemisi	Yat	Diğer	Toplam	
HUKUKİ YAPISI	Ferdî Mülkiyet	Gözlenen Sayı	1	0	0	8	5	1	15
		Beklenen Sayı	3,4	,4	,4	4,7	4,7	1,3	15,0
		% Hukuki Yapı	6,7%	,0%	,0%	53,3%	33,3%	6,7%	100,0%
		% Üretilen Ürünler	12,5%	,0%	,0%	72,7%	45,5%	33,3%	42,9%
		<b>% Toplam</b>	<b>2,9%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>22,9%</b>	<b>14,3%</b>	<b>2,9%</b>	<b>42,9%</b>
	Adi Ortaklık	Gözlenen Sayı	1	0	0	0	0	0	1
		Beklenen Sayı	,2	,0	,0	,3	,3	,1	1,0
		% Hukuki Yapı	100,0%	,0%	,0%	,0%	,0%	,0%	100,0%
		% Üretilen Ürünler	12,5%	,0%	,0%	,0%	,0%	,0%	2,9%
		<b>% Toplam</b>	<b>2,9%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>2,9%</b>
	Limited Şirket	Gözlenen Sayı	3	0	1	0	3	1	8
		Beklenen Sayı	1,8	,2	,2	2,5	2,5	,7	8,0
		% Hukuki Yapı	37,5%	,0%	12,5%	,0%	37,5%	12,5%	100,0%
		% Üretilen Ürünler	37,5%	,0%	100,0%	,0%	27,3%	33,3%	22,9%
		<b>% Toplam</b>	<b>8,6%</b>	<b>,0%</b>	<b>2,9%</b>	<b>,0%</b>	<b>8,6%</b>	<b>2,9%</b>	<b>22,9%</b>
	Anonim Şirket	Gözlenen Sayı	3	1	0	0	0	0	4
		Beklenen Sayı	,9	,1	,1	1,3	1,3	,3	4,0
		% Hukuki Yapı	75,0%	25,0%	,0%	,0%	,0%	,0%	100,0%
		% Üretilen Ürünler	37,5%	100,0%	,0%	,0%	,0%	,0%	11,4%
		<b>% Toplam</b>	<b>8,6%</b>	<b>2,9%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>11,4%</b>
Diğer	Gözlenen Sayı	0	0	0	3	3	1	7	
	Beklenen Sayı	1,6	,2	,2	2,2	2,2	,6	7,0	
	% Hukuki Yapı	,0%	,0%	,0%	42,9%	42,9%	14,3%	100,0%	
	% Üretilen Ürünler	,0%	,0%	,0%	27,3%	27,3%	33,3%	20,0%	
	<b>% Toplam</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>8,6%</b>	<b>8,6%</b>	<b>2,9%</b>	<b>20,0%</b>	
<b>Toplam</b>	Gözlenen Sayı	8	1	1	11	11	3	35	
	Beklenen Sayı	8,0	1,0	1,0	11,0	11,0	3,0	35,0	
	% Hukuki Yapı	22,9%	2,9%	2,9%	31,4%	31,4%	8,6%	100,0%	
	% Üretilen Ürünler	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	
	<b>% Toplam</b>	<b>22,9%</b>	<b>2,9%</b>	<b>2,9%</b>	<b>31,4%</b>	<b>31,4%</b>	<b>8,6%</b>	<b>100,0%</b>	

$$\chi^2 = 32,100; df: 20; p=0,042^*$$

\* :  $p < 0,05$  ; önemli\*\* :  $p < 0,01$  ; çok önemli

Tablo137. İşletmelerin Hukuki Yapısına Göre Tam Kapasitede Çalışmama Nedenleri

		TAM KAPASİTEDE ÇALIŞMAMA NEDENLERİ						
		Hammadde yetersizliği	İşçilerle ilgili meseleler	Mali imkânsızlıklar	Talep yetersizliği	Diğer	Toplam	
HUKUKİ YAPI	Ferdî Mülkiyet	Gözlenen Sayı	0	0	5	8	2	15
		Beklenen Sayı	1,2	1,2	6,5	5,3	,8	15,0
		% Hukukî Yapı	,0%	,0%	33,3%	53,3%	13,3%	100,0%
		% Tam Kapasitede Çalışmama	,0%	,0%	31,3%	61,5%	100,0%	40,5%
		<b>% Toplam</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>13,5%</b>	<b>21,6%</b>	<b>5,4%</b>	<b>40,5%</b>
	Adi Ortaklık	Gözlenen Sayı	0	0	1	0	0	1
		Beklenen Sayı	,1	,1	,4	,4	,1	1,0
		% Hukukî Yapı	,0%	,0%	100,0%	,0%	,0%	100,0%
		% Tam Kapasitede Çalışmama	,0%	,0%	6,3%	,0%	,0%	2,7%
		<b>% Toplam</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>2,7%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>2,7%</b>
	Limited Şirket	Gözlenen Sayı	0	1	4	3	0	8
		Beklenen Sayı	,6	,6	3,5	2,8	,4	8,0
		% Hukukî Yapı	,0%	12,5%	50,0%	37,5%	,0%	100,0%
		% Tam Kapasitede Çalışmama	,0%	33,3%	25,0%	23,1%	,0%	21,6%
		<b>% Toplam</b>	<b>,0%</b>	<b>2,7%</b>	<b>10,8%</b>	<b>8,1%</b>	<b>,0%</b>	<b>21,6%</b>
	Anonim Şirket	Gözlenen Sayı	3	1	1	1	0	6
		Beklenen Sayı	,5	,5	2,6	2,1	,3	6,0
		% Hukukî Yapı	50,0%	16,7%	16,7%	16,7%	,0%	100,0%
		% Tam Kapasitede Çalışmama	100,0%	33,3%	6,3%	7,7%	,0%	16,2%
		<b>% Toplam</b>	<b>8,1%</b>	<b>2,7%</b>	<b>2,7%</b>	<b>2,7%</b>	<b>,0%</b>	<b>16,2%</b>
Diğer	Gözlenen Sayı	0	1	5	1	0	7	
	Beklenen Sayı	,6	,6	3,0	2,5	,4	7,0	
	% Hukukî Yapı	,0%	14,3%	71,4%	14,3%	,0%	100,0%	
	% Tam Kapasitede Çalışmama	,0%	33,3%	31,3%	7,7%	,0%	18,9%	
	<b>% Toplam</b>	<b>,0%</b>	<b>2,7%</b>	<b>13,5%</b>	<b>2,7%</b>	<b>,0%</b>	<b>18,9%</b>	
Toplam	Gözlenen Sayı	3	3	16	13	2	37	
	Beklenen Sayı	3,0	3,0	16,0	13,0	2,0	37,0	
	% Hukukî Yapı	8,1%	8,1%	43,2%	35,1%	5,4%	100,0%	
	% Tam Kapasitede Çalışmama	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	
	<b>% Toplam</b>	<b>8,1%</b>	<b>8,1%</b>	<b>43,2%</b>	<b>35,1%</b>	<b>5,4%</b>	<b>100,0%</b>	

$$\chi^2 = 27,455; df: 16; p=0,037^*$$

\* :  $p < 0,05$  ; önemli\*\* :  $p < 0,01$  ; çok önemli

Tablo138. İşletmelerin Hukuki Yapısına Göre Girdi Fiyatları

		DÜNYA PİYASALARINA GÖRE GİRDİ FİYATLARI				
		Yüksek	Düşük	Aynı	Toplam	
HUKUKİ YAPI	Ferdî Mülkiyet	Gözlenen Sayı	2	11	2	15
		Beklenen Sayı	5,5	5,9	3,6	15,0
		% Hukuki Yapı	13,3%	73,3%	13,3%	100,0%
		% Girdi Fiyatları	14,3%	73,3%	22,2%	39,5%
		<b>% Toplam</b>	<b>5,3%</b>	<b>28,9%</b>	<b>5,3%</b>	<b>39,5%</b>
	Adi Ortaklık	Gözlenen Sayı	1	0	0	1
		Beklenen Sayı	,4	,4	,2	1,0
		% Hukuki Yapı	100,0%	,0%	,0%	100,0%
		% Girdi Fiyatları	7,1%	,0%	,0%	2,6%
		<b>% Toplam</b>	<b>2,6%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>2,6%</b>
	Limited Şirket	Gözlenen Sayı	7	1	0	8
		Beklenen Sayı	2,9	3,2	1,9	8,0
		% Hukuki Yapı	87,5%	12,5%	,0%	100,0%
		% Girdi Fiyatları	50,0%	6,7%	,0%	21,1%
		<b>% Toplam</b>	<b>18,4%</b>	<b>2,6%</b>	<b>,0%</b>	<b>21,1%</b>
	Anonim Şirket	Gözlenen Sayı	4	0	3	7
		Beklenen Sayı	2,6	2,8	1,7	7,0
		% Hukuki Yapı	57,1%	,0%	42,9%	100,0%
		% Girdi Fiyatları	28,6%	,0%	33,3%	18,4%
		<b>% Toplam</b>	<b>10,5%</b>	<b>,0%</b>	<b>7,9%</b>	<b>18,4%</b>
Diğer	Gözlenen Sayı	0	3	4	7	
	Beklenen Sayı	2,6	2,8	1,7	7,0	
	% Hukuki Yapı	,0%	42,9%	57,1%	100,0%	
	% Girdi Fiyatları	,0%	20,0%	44,4%	18,4%	
	<b>% Toplam</b>	<b>,0%</b>	<b>7,9%</b>	<b>10,5%</b>	<b>18,4%</b>	
<b>Toplam</b>	Gözlenen Sayı	14	15	9	38	
	Beklenen Sayı	14,0	15,0	9,0	38,0	
	% Hukuki Yapı	36,8%	39,5%	23,7%	100,0%	
	% Girdi Fiyatları	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	
	<b>% Toplam</b>	<b>36,8%</b>	<b>39,5%</b>	<b>23,7%</b>	<b>100,0%</b>	

$$\chi^2 = 28,482; df: 8; p=0,000*$$

\* :  $p < 0,05$  ; önemli\*\* :  $p < 0,01$  ; çok önemli

Tablo139. İşletmelerin Hukuki Yapısına Göre Diğer Bölge Ve Ülkelerle Rekabet Edebilmek İçin Yapılması Gerekenler

		DİĞER BÖLGE VE ÜLKELERLE REKABET EDEBİLMEK İÇİN YAPILMASI GEREKENLER								
			Teknolojinin yenilenmesi gerekir	Maliyetlerin düşürülmesi için vergi ve sigorta oranlarının düşürülmesi gerekir	Ulaşım maliyetlerinin düşürülmesi	Devlet teşviki	Üretim ölçeğinin artması	Esnek üretim yeteneğinin artması	Diğer	Toplam
HUKUKİ YAPI	Ferdî Mülkiyet	Gözlenen Sayı	5	3	0	3	0	0	4	15
		Beklenen Sayı	2,4	3,6	1,6	4,7	,8	,4	1,6	15,0
		% Hukuki Yapı	33,3%	20,0%	,0%	20,0%	,0%	,0%	26,7%	100,0%
		% Rekabet	83,3%	33,3%	,0%	25,0%	,0%	,0%	100,0%	39,5%
		<b>% Toplam</b>	<b>13,2%</b>	<b>7,9%</b>	<b>,0%</b>	<b>7,9%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>10,5%</b>	<b>39,5%</b>
	Adi Ortaklık	Gözlenen Sayı	0	0	0	1	0	0	0	1
		Beklenen Sayı	,2	,2	,1	,3	,1	,0	,1	1,0
		% Hukuki Yapı	,0%	,0%	,0%	100,0%	,0%	,0%	,0%	100,0%
		% Rekabet	,0%	,0%	,0%	8,3%	,0%	,0%	,0%	2,6%
		<b>% Toplam</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>2,6%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>2,6%</b>
	Limited Şirket	Gözlenen Sayı	0	2	0	4	2	0	0	8
		Beklenen Sayı	1,3	1,9	,8	2,5	,4	,2	,8	8,0
		% Hukuki Yapı	,0%	25,0%	,0%	50,0%	25,0%	,0%	,0%	100,0%
		% Rekabet	,0%	22,2%	,0%	33,3%	100,0%	,0%	,0%	21,1%
		<b>% Toplam</b>	<b>,0%</b>	<b>5,3%</b>	<b>,0%</b>	<b>10,5%</b>	<b>5,3%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>21,1%</b>
	Anonim Şirket	Gözlenen Sayı	1	1	3	2	0	0	0	7
		Beklenen Sayı	1,1	1,7	,7	2,2	,4	,2	,7	7,0
		% Hukuki Yapı	14,3%	14,3%	42,9%	28,6%	,0%	,0%	,0%	100,0%
		% Rekabet	16,7%	11,1%	75,0%	16,7%	,0%	,0%	,0%	18,4%
		<b>% Toplam</b>	<b>2,6%</b>	<b>2,6%</b>	<b>7,9%</b>	<b>5,3%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>18,4%</b>
Diğer	Gözlenen Sayı	0	3	1	2	0	1	0	7	
	Beklenen Sayı	1,1	1,7	,7	2,2	,4	,2	,7	7,0	
	% Hukuki Yapı	,0%	42,9%	14,3%	28,6%	,0%	14,3%	,0%	100,0%	
	% Rekabet	,0%	33,3%	25,0%	16,7%	,0%	100,0%	,0%	18,4%	
	<b>% Toplam</b>	<b>,0%</b>	<b>7,9%</b>	<b>2,6%</b>	<b>5,3%</b>	<b>,0%</b>	<b>2,6%</b>	<b>,0%</b>	<b>18,4%</b>	
Toplam	Gözlenen Sayı	6	9	4	12	2	1	4	38	
	Beklenen Sayı	6,0	9,0	4,0	12,0	2,0	1,0	4,0	38,0	
	% Hukuki Yapı	15,8%	23,7%	10,5%	31,6%	5,3%	2,6%	10,5%	100,0%	
	% Rekabet	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	
	<b>% Toplam</b>	<b>15,8%</b>	<b>23,7%</b>	<b>10,5%</b>	<b>31,6%</b>	<b>5,3%</b>	<b>2,6%</b>	<b>10,5%</b>	<b>100,0%</b>	

$$\chi^2 = 37,789; df: 24; p=0,036^*$$

\* :  $p < 0,05$  ; önemli\*\* :  $p < 0,01$  ; çok önemli

Tablo140. İşletmelerin Hukuki Yapısına Göre İşletmelerin İstihdam Kapasitesi

		İSTİHDAM KAPASİTESİ					
		0-9	10-49	50-529	250 ve üzeri	Toplam	
HUKUKİ YAPI	Ferdî Mülkiyet	Gözlenen Sayı	13	1	1	0	15
		Beklenen Sayı	8,9	3,2	2,0	,8	15,0
		% Hukuki Yapı	86,7%	6,7%	6,7%	,0%	100,0%
		% İstihdam Kapasitesi	59,1%	12,5%	20,0%	,0%	40,5%
		<b>% Toplam</b>	<b>35,1%</b>	<b>2,7%</b>	<b>2,7%</b>	<b>,0%</b>	<b>40,5%</b>
	Adi Ortaklık	Gözlenen Sayı	0	1	0	0	1
		Beklenen Sayı	,6	,2	,1	,1	1,0
		% Hukuki Yapı	,0%	100,0%	,0%	,0%	100,0%
		% İstihdam Kapasitesi	,0%	12,5%	,0%	,0%	2,7%
		<b>% Toplam</b>	<b>,0%</b>	<b>2,7%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>2,7%</b>
	Limited Şirket	Gözlenen Sayı	2	5	0	0	7
		Beklenen Sayı	4,2	1,5	,9	,4	7,0
		% Hukuki Yapı	28,6%	71,4%	,0%	,0%	100,0%
		% İstihdam Kapasitesi	9,1%	62,5%	,0%	,0%	18,9%
		<b>% Toplam</b>	<b>5,4%</b>	<b>13,5%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>18,9%</b>
	Anonim Şirket	Gözlenen Sayı	1	1	4	1	7
		Beklenen Sayı	4,2	1,5	,9	,4	7,0
		% Hukuki Yapı	14,3%	14,3%	57,1%	14,3%	100,0%
		% İstihdam Kapasitesi	4,5%	12,5%	80,0%	50,0%	18,9%
		<b>% Toplam</b>	<b>2,7%</b>	<b>2,7%</b>	<b>10,8%</b>	<b>2,7%</b>	<b>18,9%</b>
Diğer	Gözlenen Sayı	6	0	0	1	7	
	Beklenen Sayı	4,2	1,5	,9	,4	7,0	
	% Hukuki Yapı	85,7%	,0%	,0%	14,3%	100,0%	
	% İstihdam Kapasitesi	27,3%	,0%	,0%	50,0%	18,9%	
	<b>% Toplam</b>	<b>16,2%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>2,7%</b>	<b>18,9%</b>	
<b>Toplam</b>	Gözlenen Sayı	22	8	5	2	37	
	Beklenen Sayı	22,0	8,0	5,0	2,0	37,0	
	% Hukuki Yapı	59,5%	21,6%	13,5%	5,4%	100,0%	
	% İstihdam Kapasitesi	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	
	<b>% Toplam</b>	<b>59,5%</b>	<b>21,6%</b>	<b>13,5%</b>	<b>5,4%</b>	<b>100,0%</b>	

$$\chi^2 = 36,604; df: 12; p=0,000*$$

\* :  $p < 0,05$  ; önemli\*\* :  $p < 0,01$  ; çok önemli

Tablo141. İşletmelerin Hukuki Yapısına Göre Çalışanların Eğitimi

		ÇALIŞANLARIN EĞİTİM					
		Lisansüstü	Lisans	Lise	İlköğretim	Toplam	
HUKUKİ YAPI	Ferdî Mülkiyet	Gözlenen Sayı	0	1	7	7	15
		Beklenen Sayı	,8	,8	7,1	6,3	15,0
		% Hukuki Yapı	,0%	6,7%	46,7%	46,7%	100,0%
		% Eğitim	,0%	50,0%	38,9%	43,8%	39,5%
		<b>% Toplam</b>	<b>,0%</b>	<b>2,6%</b>	<b>18,4%</b>	<b>18,4%</b>	<b>39,5%</b>
	Adi Ortaklık	Gözlenen Sayı	1	0	0	0	1
		Beklenen Sayı	,1	,1	,5	,4	1,0
		% Hukuki Yapı	100,0%	,0%	,0%	,0%	100,0%
		% Eğitim	50,0%	,0%	,0%	,0%	2,6%
		<b>% Toplam</b>	<b>2,6%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>2,6%</b>
	Limited Şirket	Gözlenen Sayı	0	0	4	4	8
		Beklenen Sayı	,4	,4	3,8	3,4	8,0
		% Hukuki Yapı	,0%	,0%	50,0%	50,0%	100,0%
		% Eğitim	,0%	,0%	22,2%	25,0%	21,1%
		<b>% Toplam</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>10,5%</b>	<b>10,5%</b>	<b>21,1%</b>
	Anonim Şirket	Gözlenen Sayı	0	1	4	2	7
		Beklenen Sayı	,4	,4	3,3	2,9	7,0
		% Hukuki Yapı	,0%	14,3%	57,1%	28,6%	100,0%
		% Eğitim	,0%	50,0%	22,2%	12,5%	18,4%
		<b>% Toplam</b>	<b>,0%</b>	<b>2,6%</b>	<b>10,5%</b>	<b>5,3%</b>	<b>18,4%</b>
Diğer	Gözlenen Sayı	1	0	3	3	7	
	Beklenen Sayı	,4	,4	3,3	2,9	7,0	
	% Hukuki Yapı	14,3%	,0%	42,9%	42,9%	100,0%	
	% Eğitim	50,0%	,0%	16,7%	18,8%	18,4%	
	<b>% Toplam</b>	<b>2,6%</b>	<b>,0%</b>	<b>7,9%</b>	<b>7,9%</b>	<b>18,4%</b>	
<b>Toplam</b>	Gözlenen Sayı	2	2	18	16	38	
	Beklenen Sayı	2,0	2,0	18,0	16,0	38,0	
	% Hukuki Yapı	5,3%	5,3%	47,4%	42,1%	100,0%	
	% Eğitim	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	
	<b>% Toplam</b>	<b>5,3%</b>	<b>5,3%</b>	<b>47,4%</b>	<b>42,1%</b>	<b>100,0%</b>	

$$\chi^2 = 23,272; df: 12; p=0,025^*$$

\* :  $p < 0,05$  ; önemli

\*\* :  $p < 0,01$  ; çok önemli

Tablo142. İşletmelerin Hukuki Yapısına Göre Kullanılan Taşıma Sistemi

		KULLANILAN TAŞIMA SİSTEMLERİ					
		İhracat ve ithalat yok	Karayolu	Denizyolu	Kombine	Toplam	
HUKUKİ YAPI	Ferdî Mülkiyet	Gözlenen Sayı	0	4	6	5	15
		Beklenen Sayı	,8	5,3	5,3	3,6	15,0
		% Hukuki Yapı	,0%	26,7%	40,0%	33,3%	100,0%
		% Taşıma Sistemleri	,0%	30,8%	46,2%	55,6%	40,5%
		<b>% Toplam</b>	<b>,0%</b>	<b>10,8%</b>	<b>16,2%</b>	<b>13,5%</b>	<b>40,5%</b>
	Adi Ortaklık	Gözlenen Sayı	1	0	0	0	1
		Beklenen Sayı	,1	,4	,4	,2	1,0
		% Hukuki Yapı	100,0%	,0%	,0%	,0%	100,0%
		% Taşıma Sistemleri	50,0%	,0%	,0%	,0%	2,7%
		<b>% Toplam</b>	<b>2,7%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>2,7%</b>
	Limited Şirket	Gözlenen Sayı	0	3	4	1	8
		Beklenen Sayı	,4	2,8	2,8	1,9	8,0
		% Hukuki Yapı	,0%	37,5%	50,0%	12,5%	100,0%
		% Taşıma Sistemleri	,0%	23,1%	30,8%	11,1%	21,6%
		<b>% Toplam</b>	<b>,0%</b>	<b>8,1%</b>	<b>10,8%</b>	<b>2,7%</b>	<b>21,6%</b>
	Anonim Şirket	Gözlenen Sayı	1	5	0	1	7
		Beklenen Sayı	,4	2,5	2,5	1,7	7,0
		% Hukuki Yapı	14,3%	71,4%	,0%	14,3%	100,0%
		% Taşıma Sistemleri	50,0%	38,5%	,0%	11,1%	18,9%
		<b>% Toplam</b>	<b>2,7%</b>	<b>13,5%</b>	<b>,0%</b>	<b>2,7%</b>	<b>18,9%</b>
Diğer	Gözlenen Sayı	0	1	3	2	6	
	Beklenen Sayı	,3	2,1	2,1	1,5	6,0	
	% Hukuki Yapı	,0%	16,7%	50,0%	33,3%	100,0%	
	% Taşıma Sistemleri	,0%	7,7%	23,1%	22,2%	16,2%	
	<b>% Toplam</b>	<b>,0%</b>	<b>2,7%</b>	<b>8,1%</b>	<b>5,4%</b>	<b>16,2%</b>	
Toplam	Gözlenen Sayı	2	13	13	9	37	
	Beklenen Sayı	2,0	13,0	13,0	9,0	37,0	
	% Hukuki Yapı	5,4%	35,1%	35,1%	24,3%	100,0%	
	% Taşıma Sistemleri	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	
	<b>% Toplam</b>	<b>5,4%</b>	<b>35,1%</b>	<b>35,1%</b>	<b>24,3%</b>	<b>100,0%</b>	

$$\chi^2 = 28,506; df: 12; p=0,005^*$$

\* :  $p < 0,05$  ; önemli\*\* :  $p < 0,01$  ; çok önemli



Tablo143. İşletmelerin Hukuki Yapısına Göre Kullanılan Teknoloji

		KULLANILAN TEKNOLOJİ						
		Mekanik	Yarı otomatik	Otomatik	Cad ve cam	Hepsi	Toplam	
HUKUKİ YAPI	Ferdî Mülkiyet	Gözlenen Sayı	9	6	0	0	0	15
		Beklenen Sayı	5,9	5,1	2,0	,4	1,6	15,0
		% Hukuki Yapı	60,0%	40,0%	,0%	,0%	,0%	100,0%
		% within S47_teknoloji	60,0%	46,2%	,0%	,0%	,0%	39,5%
		<b>% Toplam</b>	<b>23,7%</b>	<b>15,8%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>39,5%</b>
	Adi Ortaklık	Gözlenen Sayı	0	0	1	0	0	1
		Beklenen Sayı	,4	,3	,1	,0	,1	1,0
		% Hukuki Yapı	,0%	,0%	100,0%	,0%	,0%	100,0%
		% within S47_teknoloji	,0%	,0%	20,0%	,0%	,0%	2,6%
		<b>% Toplam</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>2,6%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>2,6%</b>
	Limited Şirket	Gözlenen Sayı	3	2	0	1	2	8
		Beklenen Sayı	3,2	2,7	1,1	,2	,8	8,0
		% Hukuki Yapı	37,5%	25,0%	,0%	12,5%	25,0%	100,0%
		% within S47_teknoloji	20,0%	15,4%	,0%	100,0%	50,0%	21,1%
		<b>% Toplam</b>	<b>7,9%</b>	<b>5,3%</b>	<b>,0%</b>	<b>2,6%</b>	<b>5,3%</b>	<b>21,1%</b>
	Anonim Şirket	Gözlenen Sayı	0	3	3	0	1	7
		Beklenen Sayı	2,8	2,4	,9	,2	,7	7,0
		% Hukuki Yapı	,0%	42,9%	42,9%	,0%	14,3%	100,0%
		% within S47_teknoloji	,0%	23,1%	60,0%	,0%	25,0%	18,4%
		<b>% Toplam</b>	<b>,0%</b>	<b>7,9%</b>	<b>7,9%</b>	<b>,0%</b>	<b>2,6%</b>	<b>18,4%</b>
Diğer	Gözlenen Sayı	3	2	1	0	1	7	
	Beklenen Sayı	2,8	2,4	,9	,2	,7	7,0	
	% Hukuki Yapı	42,9%	28,6%	14,3%	,0%	14,3%	100,0%	
	% within S47_teknoloji	20,0%	15,4%	20,0%	,0%	25,0%	18,4%	
	<b>% Toplam</b>	<b>7,9%</b>	<b>5,3%</b>	<b>2,6%</b>	<b>,0%</b>	<b>2,6%</b>	<b>18,4%</b>	
<b>Toplam</b>	Gözlenen Sayı	15	13	5	1	4	38	
	Beklenen Sayı	15,0	13,0	5,0	1,0	4,0	38,0	
	% Hukuki Yapı	39,5%	34,2%	13,2%	2,6%	10,5%	100,0%	
	% within S47_teknoloji	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	
	<b>% Toplam</b>	<b>39,5%</b>	<b>34,2%</b>	<b>13,2%</b>	<b>2,6%</b>	<b>10,5%</b>	<b>100,0%</b>	

$$\chi^2 = 26,364; df: 16; p=0,049^*$$

\* :  $p < 0,05$  ; önemli

\*\* :  $p < 0,01$  ; çok önemli

Tablo144. İşletmelerin Hukuki Yapısına Göre Kalite Kontrol Birimi

		KALİTE KONTROL BİRİMİ			
		Evet	Hayır	Toplam	
HUKUKİ YAPI	Ferdî Mülkiyet	Gözlenen Sayı	2	13	15
		Beklenen Sayı	5,9	9,1	15,0
		% Hukuki Yapı	13,3%	86,7%	100,0%
		% Kalite Kontrol	13,3%	56,5%	39,5%
		<b>% Toplam</b>	<b>5,3%</b>	<b>34,2%</b>	<b>39,5%</b>
	Adi Ortaklık	Gözlenen Sayı	0	1	1
		Beklenen Sayı	,4	,6	1,0
		% Hukuki Yapı	,0%	100,0%	100,0%
		% Kalite Kontrol	,0%	4,3%	2,6%
		<b>% Toplam</b>	<b>,0%</b>	<b>2,6%</b>	<b>2,6%</b>
	Limited Şirket	Gözlenen Sayı	6	2	8
		Beklenen Sayı	3,2	4,8	8,0
		% Hukuki Yapı	75,0%	25,0%	100,0%
		% Kalite Kontrol	40,0%	8,7%	21,1%
		<b>% Toplam</b>	<b>15,8%</b>	<b>5,3%</b>	<b>21,1%</b>
	Anonim Şirket	Gözlenen Sayı	5	2	7
		Beklenen Sayı	2,8	4,2	7,0
		% Hukuki Yapı	71,4%	28,6%	100,0%
		% Kalite Kontrol	33,3%	8,7%	18,4%
		<b>% Toplam</b>	<b>13,2%</b>	<b>5,3%</b>	<b>18,4%</b>
Diğer	Gözlenen Sayı	2	5	7	
	Beklenen Sayı	2,8	4,2	7,0	
	% Hukuki Yapı	28,6%	71,4%	100,0%	
	% Kalite Kontrol	13,3%	21,7%	18,4%	
	<b>% Toplam</b>	<b>5,3%</b>	<b>13,2%</b>	<b>18,4%</b>	
Toplam	Gözlenen Sayı	15	23	38	
	Beklenen Sayı	15,0	23,0	38,0	
	% Hukuki Yapı	39,5%	60,5%	100,0%	
	% Kalite Kontrol	100,0%	100,0%	100,0%	
	<b>% Toplam</b>	<b>39,5%</b>	<b>60,5%</b>	<b>100,0%</b>	

$$\chi^2 = 12,508; df: 4; p=0,014^*$$

\* :  $p < 0,05$  ; önemli\*\* :  $p < 0,01$  ; çok önemli

Tablo145. İşletmelerin Hukuki Yapısına Göre İlk Yatırım Finansman İhtiyacı

		İLK YATIRIM FİNANSMAN İHTİYACI				
		Kendi kaynaklarımızdan	Kamu bankası kredileri	Özel banka kredileri	Toplam	
HUKUKİ YAPISI	Ferdî Mülkiyet	Gözlenen Sayı	14	1	0	15
		Beklenen Sayı	11,4	2,8	,8	15,0
		% Hukuki Yapı	93,3%	6,7%	,0%	100,0%
		% İlk Yatırım	48,3%	14,3%	,0%	39,5%
		<b>% Toplam</b>	<b>36,8%</b>	<b>2,6%</b>	<b>,0%</b>	<b>39,5%</b>
	Adi Ortaklık	Gözlenen Sayı	1	0	0	1
		Beklenen Sayı	,8	,2	,1	1,0
		% Hukuki Yapı	100,0%	,0%	,0%	100,0%
		% İlk Yatırım	3,4%	,0%	,0%	2,6%
		<b>% Toplam</b>	<b>2,6%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>2,6%</b>
	Limited Şirket	Gözlenen Sayı	4	2	2	8
		Beklenen Sayı	6,1	1,5	,4	8,0
		% Hukuki Yapı	50,0%	25,0%	25,0%	100,0%
		% İlk Yatırım	13,8%	28,6%	100,0%	21,1%
		<b>% Toplam</b>	<b>10,5%</b>	<b>5,3%</b>	<b>5,3%</b>	<b>21,1%</b>
	Anonim Şirket	Gözlenen Sayı	7	0	0	7
		Beklenen Sayı	5,3	1,3	,4	7,0
		% Hukuki Yapı	100,0%	,0%	,0%	100,0%
		% İlk Yatırım	24,1%	,0%	,0%	18,4%
		<b>% Toplam</b>	<b>18,4%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>18,4%</b>
Diğer	Gözlenen Sayı	3	4	0	7	
	Beklenen Sayı	5,3	1,3	,4	7,0	
	% Hukuki Yapı	42,9%	57,1%	,0%	100,0%	
	% İlk Yatırım	10,3%	57,1%	,0%	18,4%	
	<b>% Toplam</b>	<b>7,9%</b>	<b>10,5%</b>	<b>,0%</b>	<b>18,4%</b>	
<b>Toplam</b>		Gözlenen Sayı	29	7	2	38
		Beklenen Sayı	29,0	7,0	2,0	38,0
		% Hukuki Yapı	76,3%	18,4%	5,3%	100,0%
		% İlk Yatırım	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
		<b>% Toplam</b>	<b>76,3%</b>	<b>18,4%</b>	<b>5,3%</b>	<b>100,0%</b>

$$\chi^2 = 18,894; df: 8; p=0,015^*$$

\* :  $p < 0,05$  ; önemli\*\* :  $p < 0,01$  ; çok önemli

Tablo146. İşletmelerin Hukuki Yapısına Göre Kredi Ödemelerinde Zorluk

		KREDİ ÖDEMELERİNDE ZORLUK						
		Çok az	Az	Normal	Fazla	Çok fazla	Toplam	
HUKUKİ YAPI	Ferdî Mülkiyet	Gözlenen Sayı	0	0	0	3	3	6
		Beklenen Sayı	,5	,8	,5	2,3	1,8	6,0
		% Hukuki Yapı	,0%	,0%	,0%	50,0%	50,0%	100,0%
		% Kredi Ödemelerinde Zorluk	,0%	,0%	,0%	33,3%	42,9%	26,1%
		<b>% Toplam</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>13,0%</b>	<b>13,0%</b>	<b>26,1%</b>
	Adi Ortaklık	Gözlenen Sayı	0	0	1	0	0	1
		Beklenen Sayı	,1	,1	,1	,4	,3	1,0
		% Hukuki Yapı	,0%	,0%	100,0%	,0%	,0%	100,0%
		% Kredi Ödemelerinde Zorluk	,0%	,0%	50,0%	,0%	,0%	4,3%
		<b>% Toplam</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>4,3%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>4,3%</b>
	Limited Şirket	Gözlenen Sayı	0	0	0	5	1	6
		Beklenen Sayı	,5	,8	,5	2,3	1,8	6,0
		% Hukuki Yapı	,0%	,0%	,0%	83,3%	16,7%	100,0%
		% Kredi Ödemelerinde Zorluk	,0%	,0%	,0%	55,6%	14,3%	26,1%
		<b>% Toplam</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>21,7%</b>	<b>4,3%</b>	<b>26,1%</b>
	Anonim Şirket	Gözlenen Sayı	1	3	0	1	1	6
		Beklenen Sayı	,5	,8	,5	2,3	1,8	6,0
		% Hukuki Yapı	16,7%	50,0%	,0%	16,7%	16,7%	100,0%
		% Kredi Ödemelerinde Zorluk	50,0%	100,0%	,0%	11,1%	14,3%	26,1%
		<b>% Toplam</b>	<b>4,3%</b>	<b>13,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>4,3%</b>	<b>4,3%</b>	<b>26,1%</b>
Diğer	Gözlenen Sayı	1	0	1	0	2	4	
	Beklenen Sayı	,3	,5	,3	1,6	1,2	4,0	
	% Hukuki Yapı	25,0%	,0%	25,0%	,0%	50,0%	100,0%	
	% Kredi Ödemelerinde Zorluk	50,0%	,0%	50,0%	,0%	28,6%	17,4%	
	<b>% Toplam</b>	<b>4,3%</b>	<b>,0%</b>	<b>4,3%</b>	<b>,0%</b>	<b>8,7%</b>	<b>17,4%</b>	
<b>Toplam</b>	Gözlenen Sayı	2	3	2	9	7	23	
	Beklenen Sayı	2,0	3,0	2,0	9,0	7,0	23,0	
	% Hukuki Yapı	8,7%	13,0%	8,7%	39,1%	30,4%	100,0%	
	% Kredi Ödemelerinde Zorluk	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	
	<b>% Toplam</b>	<b>8,7%</b>	<b>13,0%</b>	<b>8,7%</b>	<b>39,1%</b>	<b>30,4%</b>	<b>100,0%</b>	

$$\chi^2 = 31,884; df: 16; p=0,010^*$$

\* :  $p < 0,05$  ; önemli\*\* :  $p < 0,01$  ; çok önemli

Tablo147. İşletmelerin Hukuki Yapısına Göre Teşviklerden Yararlanmama Nedenleri

			TEŞVİKLERDEN YARARLANMAMA NEDENLERİ					Toplam
			Bilgim yok	Aranan koşulları sağlamıyorum	Bürokratik işlemlerin fazla olması	Koşulları yerine getiriyorum ancak teşvik alamıyorum	Diğer	
HUKUKİ YAPISI	Ferdî Mülkiyet	Gözlenen Sayı	4	5	3	0	3	15
		Beklenen Sayı	5,7	3,1	2,6	,9	2,6	15,0
		% Hukukî Yapı	26,7%	33,3%	20,0%	,0%	20,0%	100,0%
		% Teşviklerden Yararlanmama	30,8%	71,4%	50,0%	,0%	50,0%	44,1%
		<b>% Toplam</b>	<b>11,8%</b>	<b>14,7%</b>	<b>8,8%</b>	<b>,0%</b>	<b>8,8%</b>	<b>44,1%</b>
	Adi Ortaklık	Gözlenen Sayı	0	0	0	0	1	1
		Beklenen Sayı	,4	,2	,2	,1	,2	1,0
		% Hukukî Yapı	,0%	,0%	,0%	,0%	100,0%	100,0%
		% Teşviklerden Yararlanmama	,0%	,0%	,0%	,0%	16,7%	2,9%
		<b>% Toplam</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>2,9%</b>	<b>2,9%</b>
	Limited Şirket	Gözlenen Sayı	1	1	0	2	1	5
		Beklenen Sayı	1,9	1,0	,9	,3	,9	5,0
		% Hukukî Yapı	20,0%	20,0%	,0%	40,0%	20,0%	100,0%
		% Teşviklerden Yararlanmama	7,7%	14,3%	,0%	100,0%	16,7%	14,7%
		<b>% Toplam</b>	<b>2,9%</b>	<b>2,9%</b>	<b>,0%</b>	<b>5,9%</b>	<b>2,9%</b>	<b>14,7%</b>
	Anonim Şirket	Gözlenen Sayı	6	0	1	0	0	7
		Beklenen Sayı	2,7	1,4	1,2	,4	1,2	7,0
		% Hukukî Yapı	85,7%	,0%	14,3%	,0%	,0%	100,0%
		% Teşviklerden Yararlanmama	46,2%	,0%	16,7%	,0%	,0%	20,6%
		<b>% Toplam</b>	<b>17,6%</b>	<b>,0%</b>	<b>2,9%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>20,6%</b>
Diğer	Gözlenen Sayı	2	1	2	0	1	6	
	Beklenen Sayı	2,3	1,2	1,1	,4	1,1	6,0	
	% Hukukî Yapı	33,3%	16,7%	33,3%	,0%	16,7%	100,0%	
	% Teşviklerden Yararlanmama	15,4%	14,3%	33,3%	,0%	16,7%	17,6%	
	<b>% Toplam</b>	<b>5,9%</b>	<b>2,9%</b>	<b>5,9%</b>	<b>,0%</b>	<b>2,9%</b>	<b>17,6%</b>	
<b>Toplam</b>	Gözlenen Sayı	13	7	6	2	6	34	
	Beklenen Sayı	13,0	7,0	6,0	2,0	6,0	34,0	
	% Hukukî Yapı	38,2%	20,6%	17,6%	5,9%	17,6%	100,0%	
	% Teşviklerden Yararlanmama	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	
	<b>% Toplam</b>	<b>38,2%</b>	<b>20,6%</b>	<b>17,6%</b>	<b>5,9%</b>	<b>17,6%</b>	<b>100,0%</b>	

$$\chi^2 = 27,115; df: 16; p=0,040*$$

\* : p&lt;0.05 ; önemli

\*\* :  $p < 0,01$ ; çok önemli

Tablo148. İşletmelerin Hukuki Yapısına Göre Kullanılan Arıtma Tesisi

		KULLANILAN ARITMA TESİSİ						
		Baca filtresi	Atık su arıtma ünitesi	Katı atık arıtma ünitesi	Arıtma ünitesi yok	Baca filtresi yok	Toplam	
HUKUKİ YAPISI	Ferdî Mülkiyet	Gözlenen Sayı	0	0	1	14	0	15
		Beklenen Sayı	,8	1,2	1,2	10,7	1,2	15,0
		% Hukukî Yapı	,0%	,0%	6,7%	93,3%	,0%	100,0%
		% Arıtma Tesisi	,0%	,0%	33,3%	51,9%	,0%	39,5%
		<b>% Toplam</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>2,6%</b>	<b>36,8%</b>	<b>,0%</b>	<b>39,5%</b>
	Adi Ortaklık	Gözlenen Sayı	0	0	0	0	1	1
		Beklenen Sayı	,1	,1	,1	,7	,1	1,0
		% Hukukî Yapı	,0%	,0%	,0%	,0%	100,0%	100,0%
		% Arıtma Tesisi	,0%	,0%	,0%	,0%	33,3%	2,6%
		<b>% Toplam</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>2,6%</b>	<b>2,6%</b>
	Limited Şirket	Gözlenen Sayı	0	0	1	5	2	8
		Beklenen Sayı	,4	,6	,6	5,7	,6	8,0
		% Hukukî Yapı	,0%	,0%	12,5%	62,5%	25,0%	100,0%
		% Arıtma Tesisi	,0%	,0%	33,3%	18,5%	66,7%	21,1%
		<b>% Toplam</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>2,6%</b>	<b>13,2%</b>	<b>5,3%</b>	<b>21,1%</b>
	Anonim Şirket	Gözlenen Sayı	2	2	0	3	0	7
		Beklenen Sayı	,4	,6	,6	5,0	,6	7,0
		% Hukukî Yapı	28,6%	28,6%	,0%	42,9%	,0%	100,0%
		% Arıtma Tesisi	100,0%	66,7%	,0%	11,1%	,0%	18,4%
		<b>% Toplam</b>	<b>5,3%</b>	<b>5,3%</b>	<b>,0%</b>	<b>7,9%</b>	<b>,0%</b>	<b>18,4%</b>
Diğer	Gözlenen Sayı	0	1	1	5	0	7	
	Beklenen Sayı	,4	,6	,6	5,0	,6	7,0	
	% Hukukî Yapı	,0%	14,3%	14,3%	71,4%	,0%	100,0%	
	% Arıtma Tesisi	,0%	33,3%	33,3%	18,5%	,0%	18,4%	
	<b>% Toplam</b>	<b>,0%</b>	<b>2,6%</b>	<b>2,6%</b>	<b>13,2%</b>	<b>,0%</b>	<b>18,4%</b>	
Toplam	Gözlenen Sayı	2	3	3	27	3	38	
	Beklenen Sayı	2,0	3,0	3,0	27,0	3,0	38,0	
	% Hukukî Yapı	5,3%	7,9%	7,9%	71,1%	7,9%	100,0%	
	% Arıtma Tesisi	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	
	<b>% Toplam</b>	<b>5,3%</b>	<b>7,9%</b>	<b>7,9%</b>	<b>71,1%</b>	<b>7,9%</b>	<b>100,0%</b>	

$\chi^2 = 34,766$ ;  $df: 16$ ;  $p=0,004^*$

\* :  $p < 0,05$  ; önemli

\*\* :  $p < 0,01$ ; çok önemli

Tablo149. İşletmelerin Hukuki Yapısına Göre Üretim Faaliyeti Sonucu Ortaya Çıkan Atık Türleri

		ÜRETİM FAALİYETİ SONUCU ORTAYA ÇIKAN ATIK TÜRLERİ					
		Katı	Sıvı	Gaz	Hiçbiri	Toplam	
HUKUKİ YAPI	Ferdî Mülkiyet	Gözlenen Sayı	6	0	1	8	15
		Beklenen Sayı	7,5	1,2	,8	5,5	15,0
		% Hukuki Yapı	40,0%	,0%	6,7%	53,3%	100,0%
		% Atık Türleri	31,6%	,0%	50,0%	57,1%	39,5%
		<b>% Toplam</b>	<b>15,8%</b>	<b>,0%</b>	<b>2,6%</b>	<b>21,1%</b>	<b>39,5%</b>
	Adi Ortaklık	Gözlenen Sayı	1	0	0	0	1
		Beklenen Sayı	,5	,1	,1	,4	1,0
		% Hukuki Yapı	100,0%	,0%	,0%	,0%	100,0%
		% Atık Türleri	5,3%	,0%	,0%	,0%	2,6%
		<b>% Toplam</b>	<b>2,6%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>2,6%</b>
	Limited Şirket	Gözlenen Sayı	4	0	0	4	8
		Beklenen Sayı	4,0	,6	,4	2,9	8,0
		% Hukuki Yapı	50,0%	,0%	,0%	50,0%	100,0%
		% Atık Türleri	21,1%	,0%	,0%	28,6%	21,1%
		<b>% Toplam</b>	<b>10,5%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>10,5%</b>	<b>21,1%</b>
	Anonim Şirket	Gözlenen Sayı	2	3	1	1	7
		Beklenen Sayı	3,5	,6	,4	2,6	7,0
		% Hukuki Yapı	28,6%	42,9%	14,3%	14,3%	100,0%
		% Atık Türleri	10,5%	100,0%	50,0%	7,1%	18,4%
		<b>% Toplam</b>	<b>5,3%</b>	<b>7,9%</b>	<b>2,6%</b>	<b>2,6%</b>	<b>18,4%</b>
Diğer	Gözlenen Sayı	6	0	0	1	7	
	Beklenen Sayı	3,5	,6	,4	2,6	7,0	
	% Hukuki Yapı	85,7%	,0%	,0%	14,3%	100,0%	
	% Atık Türleri	31,6%	,0%	,0%	7,1%	18,4%	
	<b>% Toplam</b>	<b>15,8%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>2,6%</b>	<b>18,4%</b>	
<b>Toplam</b>		Gözlenen Sayı	19	3	2	14	38
		Beklenen Sayı	19,0	3,0	2,0	14,0	38,0
		% Hukuki Yapı	50,0%	7,9%	5,3%	36,8%	100,0%
		% Atık Türleri	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
		<b>% Toplam</b>	<b>50,0%</b>	<b>7,9%</b>	<b>5,3%</b>	<b>36,8%</b>	<b>100,0%</b>

$$\chi^2 = 22,280; df: 12; p=0,034^*$$

\* :  $p < 0,05$  ; önemli\*\* :  $p < 0,01$  ; çok önemli

Tablo150. İşletmelerin Hukuki Yapısına Göre Bürokratik Destek Temini

		BÜROKRATİK DESTEK TEMİNİ				
		Hayır	Kısmen	Evet	Toplam	
HUKUKİ YAPI	Ferdî Mülkiyet	Gözlenen Sayı	13	1	0	14
		Beklenen Sayı	10,6	3,0	,4	14,0
		% Hukuki Yapı	92,9%	7,1%	,0%	100,0%
		% Bürokratik Destek	46,4%	12,5%	,0%	37,8%
		<b>% Toplam</b>	<b>35,1%</b>	<b>2,7%</b>	<b>,0%</b>	<b>37,8%</b>
	Adi Ortaklık	Gözlenen Sayı	0	1	0	1
		Beklenen Sayı	,8	,2	,0	1,0
		% Hukuki Yapı	,0%	100,0%	,0%	100,0%
		% Bürokratik Destek	,0%	12,5%	,0%	2,7%
		<b>% Toplam</b>	<b>,0%</b>	<b>2,7%</b>	<b>,0%</b>	<b>2,7%</b>
	Limited Şirket	Gözlenen Sayı	4	4	0	8
		Beklenen Sayı	6,1	1,7	,2	8,0
		% Hukuki Yapı	50,0%	50,0%	,0%	100,0%
		% Bürokratik Destek	14,3%	50,0%	,0%	21,6%
		<b>% Toplam</b>	<b>10,8%</b>	<b>10,8%</b>	<b>,0%</b>	<b>21,6%</b>
	Anonim Şirket	Gözlenen Sayı	7	0	0	7
		Beklenen Sayı	5,3	1,5	,2	7,0
		% Hukuki Yapı	100,0%	,0%	,0%	100,0%
		% Bürokratik Destek	25,0%	,0%	,0%	18,9%
		<b>% Toplam</b>	<b>18,9%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>18,9%</b>
Diğer	Gözlenen Sayı	4	2	1	7	
	Beklenen Sayı	5,3	1,5	,2	7,0	
	% Hukuki Yapı	57,1%	28,6%	14,3%	100,0%	
	% Bürokratik Destek	14,3%	25,0%	100,0%	18,9%	
	<b>% Toplam</b>	<b>10,8%</b>	<b>5,4%</b>	<b>2,7%</b>	<b>18,9%</b>	
<b>Toplam</b>	Gözlenen Sayı	28	8	1	37	
	Beklenen Sayı	28,0	8,0	1,0	37,0	
	% Hukuki Yapı	75,7%	21,6%	2,7%	100,0%	
	% Bürokratik Destek	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	
	<b>% Toplam</b>	<b>75,7%</b>	<b>21,6%</b>	<b>2,7%</b>	<b>100,0%</b>	

$$\chi^2 = 15,999; df: 8; p=0,042^*$$

\* :  $p < 0,05$  ; önemli\*\* :  $p < 0,01$  ; çok önemli



Tablo151. İşletmelerin Hukuki Yapısına Göre Kamu Kurum Ve Kuruluşlarından Beklenen Kolaylık

		KAMU KURUM VE KURULUŞLARINDAN BEKLENEN KOLAYLIK					Toplam
		Vergi kolaylıkları	Arsa üretimi ve kolay tahsisi	Güçlü altyapı ve kolaylıkları	Enerjide fiyat indirimi		
HUKUKİ YAPISI	Ferdî Mülkiyet	Gözlenen Sayı	6	2	1	6	15
		Beklenen Sayı	6,7	1,6	2,0	4,7	15,0
		% Hukuki Yapı	40,0%	13,3%	6,7%	40,0%	100,0%
		% Kolaylık	35,3%	50,0%	20,0%	50,0%	39,5%
		<b>% Toplam</b>	<b>15,8%</b>	<b>5,3%</b>	<b>2,6%</b>	<b>15,8%</b>	<b>39,5%</b>
	Adi Ortaklık	Gözlenen Sayı	0	1	0	0	1
		Beklenen Sayı	,4	,1	,1	,3	1,0
		% Hukuki Yapı	,0%	100,0%	,0%	,0%	100,0%
		% Kolaylık	,0%	25,0%	,0%	,0%	2,6%
		<b>% Toplam</b>	<b>,0%</b>	<b>2,6%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>2,6%</b>
	Limited Şirket	Gözlenen Sayı	4	0	1	3	8
		Beklenen Sayı	3,6	,8	1,1	2,5	8,0
		% Hukuki Yapı	50,0%	,0%	12,5%	37,5%	100,0%
		% Kolaylık	23,5%	,0%	20,0%	25,0%	21,1%
		<b>% Toplam</b>	<b>10,5%</b>	<b>,0%</b>	<b>2,6%</b>	<b>7,9%</b>	<b>21,1%</b>
	Anonim Şirket	Gözlenen Sayı	1	1	3	2	7
		Beklenen Sayı	3,1	,7	,9	2,2	7,0
		% Hukuki Yapı	14,3%	14,3%	42,9%	28,6%	100,0%
		% Kolaylık	5,9%	25,0%	60,0%	16,7%	18,4%
		<b>% Toplam</b>	<b>2,6%</b>	<b>2,6%</b>	<b>7,9%</b>	<b>5,3%</b>	<b>18,4%</b>
Diğer	Gözlenen Sayı	6	0	0	1	7	
	Beklenen Sayı	3,1	,7	,9	2,2	7,0	
	% Hukuki Yapı	85,7%	,0%	,0%	14,3%	100,0%	
	% Kolaylık	35,3%	,0%	,0%	8,3%	18,4%	
	<b>% Toplam</b>	<b>15,8%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>2,6%</b>	<b>18,4%</b>	
<b>Toplam</b>	Gözlenen Sayı	17	4	5	12	38	
	Beklenen Sayı	17,0	4,0	5,0	12,0	38,0	
	% Hukuki Yapı	44,7%	10,5%	13,2%	31,6%	100,0%	
	% Kolaylık	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	
	<b>% Toplam</b>	<b>44,7%</b>	<b>10,5%</b>	<b>13,2%</b>	<b>31,6%</b>	<b>100,0%</b>	

$$\chi^2 = 21,693; df: 12; p=0,041^*$$

\* :  $p < 0,05$  ; önemli

\*\* :  $p < 0,01$  ; çok önemli

Tablo152. İşletmelerin Hukuki Yapısına Göre Yabancı Ortaklıkları Özendirme

		YABANCI ORTAKLIKLARI ÖZENDİRME			
		Evet	Hayır	Toplam	
HUKUKİ YAPI	Ferdî Mülkiyet	Gözlenen Sayı	11	4	15
		Beklenen Sayı	8,3	6,7	15,0
		% Hukuki Yapı	73,3%	26,7%	100,0%
		% Yabancı Ortaklı Özendirme	52,4%	23,5%	39,5%
		<b>% Toplam</b>	<b>28,9%</b>	<b>10,5%</b>	<b>39,5%</b>
	Adi Ortaklık	Gözlenen Sayı	1	0	1
		Beklenen Sayı	,6	,4	1,0
		% Hukuki Yapı	100,0%	,0%	100,0%
		% Yabancı Ortaklı Özendirme	4,8%	,0%	2,6%
		<b>% Toplam</b>	<b>2,6%</b>	<b>,0%</b>	<b>2,6%</b>
	Limited Şirket	Gözlenen Sayı	5	3	8
		Beklenen Sayı	4,4	3,6	8,0
		% Hukuki Yapı	62,5%	37,5%	100,0%
		% Yabancı Ortaklı Özendirme	23,8%	17,6%	21,1%
		<b>% Toplam</b>	<b>13,2%</b>	<b>7,9%</b>	<b>21,1%</b>
	Anonim Şirket	Gözlenen Sayı	0	7	7
		Beklenen Sayı	3,9	3,1	7,0
		% Hukuki Yapı	,0%	100,0%	100,0%
		% Yabancı Ortaklı Özendirme	,0%	41,2%	18,4%
		<b>% Toplam</b>	<b>,0%</b>	<b>18,4%</b>	<b>18,4%</b>
Diğer	Gözlenen Sayı	4	3	7	
	Beklenen Sayı	3,9	3,1	7,0	
	% Hukuki Yapı	57,1%	42,9%	100,0%	
	% Yabancı Ortaklı Özendirme	19,0%	17,6%	18,4%	
	<b>% Toplam</b>	<b>10,5%</b>	<b>7,9%</b>	<b>18,4%</b>	
Toplam	Gözlenen Sayı	21	17	38	
	Beklenen Sayı	21,0	17,0	38,0	
	% Hukuki Yapı	55,3%	44,7%	100,0%	
	% Yabancı Ortaklı Özendirme	100,0%	100,0%	100,0%	
	<b>% Toplam</b>	<b>55,3%</b>	<b>44,7%</b>	<b>100,0%</b>	

$$\chi^2 = 11,617; df: 4; p=0,020^*$$

\* :  $p < 0,05$  ; önemli\*\* :  $p < 0,01$  ; çok önemli

Tablo153. İlk Yatırım Finansmanına Göre Faaliyet Gerçekleştirilen Yabancı Sermaye Ülkesi

			FAALİYET GERÇEKLEŞTİRİLEN YABANCI SERMAYE ÜLKESİ						
			Avrupa birliği	Avrupa birliği dışındaki Avrupa ülkeleri	Asya/pasifik	Orta doğu ülkeleri	Diğer	Yok	Toplam
İLK YATIRIM FİNANSMANI	Kendi Kaynaklarımızdan	Gözlenen Sayı	9	2	0	1	1	16	29
		Beklenen Sayı	9,9	1,5	2,3	2,3	,8	12,2	29,0
		% İlk Yatırım	31,0%	6,9%	,0%	3,4%	3,4%	55,2%	100,0%
		% Yabancı Sermaye Ülkesi	69,2%	100,0%	,0%	33,3%	100,0%	100,0%	76,3%
		<b>%Toplam</b>	<b>23,7%</b>	<b>5,3%</b>	<b>,0%</b>	<b>2,6%</b>	<b>2,6%</b>	<b>42,1%</b>	<b>76,3%</b>
	Kamu Bankası Kredileri	Gözlenen Sayı	2	0	3	2	0	0	7
		Beklenen Sayı	2,4	,4	,6	,6	,2	2,9	7,0
		% İlk Yatırım	28,6%	,0%	42,9%	28,6%	,0%	,0%	100,0%
		% Yabancı Sermaye Ülkesi	15,4%	,0%	100,0%	66,7%	,0%	,0%	18,4%
		<b>%Toplam</b>	<b>5,3%</b>	<b>,0%</b>	<b>7,9%</b>	<b>5,3%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>18,4%</b>
	Özel Banka Kredileri	Gözlenen Sayı	2	0	0	0	0	0	2
		Beklenen Sayı	,7	,1	,2	,2	,1	,8	2,0
		% İlk Yatırım	100,0%	,0%	,0%	,0%	,0%	,0%	100,0%
		% Yabancı Sermaye Ülkesi	15,4%	,0%	,0%	,0%	,0%	,0%	5,3%
		<b>%Toplam</b>	<b>5,3%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>5,3%</b>
<b>Toplam</b>		Gözlenen Sayı	13	2	3	3	1	16	38
		Beklenen Sayı	13,0	2,0	3,0	3,0	1,0	16,0	38,0
		% İlk Yatırım	34,2%	5,3%	7,9%	7,9%	2,6%	42,1%	100,0%
		% Yabancı Sermaye Ülkesi	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
		<b>%Toplam</b>	<b>34,2%</b>	<b>5,3%</b>	<b>7,9%</b>	<b>7,9%</b>	<b>2,6%</b>	<b>42,1%</b>	<b>100,0%</b>

$$\chi^2 = 26,538; df: 10; p=0,003*$$

\* :  $p < 0,05$  ; önemli\*\* :  $p < 0,01$  ; çok önemli

Tablo154. İlk Yatırım Finansmanına Göre Devlet Teşviklerinden Yararlanma

		DEVLET TEŞVİKLERİNDEN YARARLANMA			
		Evet	Hayır	Toplam	
İLK YATIRIM FİNANSMANI	Kendi Kaynaklarımızdan	Gözlenen Sayı	2	27	29
		Beklenen Sayı	3,8	25,2	29,0
		% İlk Yatırım	6,9%	93,1%	100,0%
		% Devlet Teşviki	40,0%	81,8%	76,3%
		<b>%Toplam</b>	<b>5,3%</b>	<b>71,1%</b>	<b>76,3%</b>
	Kamu Bankası Kredileri	Gözlenen Sayı	1	6	7
		Beklenen Sayı	,9	6,1	7,0
		% İlk Yatırım	14,3%	85,7%	100,0%
		% Devlet Teşviki	20,0%	18,2%	18,4%
		<b>%Toplam</b>	<b>2,6%</b>	<b>15,8%</b>	<b>18,4%</b>
	Özel Banka Kredileri	Gözlenen Sayı	2	0	2
		Beklenen Sayı	,3	1,7	2,0
		% İlk Yatırım	100,0%	,0%	100,0%
		% Devlet Teşviki	40,0%	,0%	5,3%
		<b>%Toplam</b>	<b>5,3%</b>	<b>,0%</b>	<b>5,3%</b>
Toplam	Gözlenen Sayı	5	33	38	
	Beklenen Sayı	5,0	33,0	38,0	
	% İlk Yatırım	13,2%	86,8%	100,0%	
	% Devlet Teşviki	100,0%	100,0%	100,0%	
	<b>%Toplam</b>	<b>13,2%</b>	<b>86,8%</b>	<b>100,0%</b>	

$$\chi^2 = 14,203; df: 2; p=0,001^*$$

\* :  $p < 0,05$  ; önemli

\*\* :  $p < 0,01$  ; çok önemli

Tablo155. İlk Yatırım Finansmanına Göre Devlet Teşviklerinden Yararlanmama

		DEVLET TEŞVİKLERİDEN YARARLANMAMA						
		Bilgin yok	Aranan koşulları sağlamıyorum	Bürokratik işlemlerin fazla olması	Koşulları yerine getiriyorum ancak teşvik alamıyorum	Diğer	Toplam	
İLK YATIRIM FİNANSMANI	Kendi Kaynaklarımızdan	Gözlenen Sayı	12	6	5	0	5	28
		Beklenen Sayı	10,7	5,8	4,9	1,6	4,9	28,0
		% İlk Yatırım	42,9%	21,4%	17,9%	,0%	17,9%	100,0%
		% Teşviklerden Yararlanmama	92,3%	85,7%	83,3%	,0%	83,3%	82,4%
		<b>%Toplam</b>	<b>35,3%</b>	<b>17,6%</b>	<b>14,7%</b>	<b>,0%</b>	<b>14,7%</b>	<b>82,4%</b>
	Kamu Bankası Kredileri	Gözlenen Sayı	1	1	1	2	1	6
		Beklenen Sayı	2,3	1,2	1,1	,4	1,1	6,0
		% İlk Yatırım	16,7%	16,7%	16,7%	33,3%	16,7%	100,0%
		% Teşviklerden Yararlanmama	7,7%	14,3%	16,7%	100,0%	16,7%	17,6%
		<b>%Toplam</b>	<b>2,9%</b>	<b>2,9%</b>	<b>2,9%</b>	<b>5,9%</b>	<b>2,9%</b>	<b>17,6%</b>
<b>Toplam</b>		Gözlenen Sayı	13	7	6	2	6	34
		Beklenen Sayı	13,0	7,0	6,0	2,0	6,0	34,0
		% İlk Yatırım	38,2%	20,6%	17,6%	5,9%	17,6%	100,0%
		% Teşviklerden Yararlanmama	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
		<b>%Toplam</b>	<b>38,2%</b>	<b>20,6%</b>	<b>17,6%</b>	<b>5,9%</b>	<b>17,6%</b>	<b>100,0%</b>

$$\chi^2 = 10,282; df: 4; p=0,036^*$$

\* :  $p < 0,05$  ; önemli

\*\* :  $p < 0,01$  ; çok önemli

Tablo156. İmalat Türüne Göre İşletmenin Hukuki Yapısı

		HUKUKİ YAPI						
		Ferdi mülkiyet	Adi ortaklık	Limited şirket	Anonim şirket	diğer	Toplam	
İMALAT TÜRÜ	Ahşap Gemi	Gözlenen Sayı	14	0	4	0	6	24
		Beklenen Sayı	9,5	,6	5,1	4,4	4,4	24,0
		% İmalat Türü	58,3%	,0%	16,7%	,0%	25,0%	100,0%
		% Hukuki Yapı	93,3%	,0%	50,0%	,0%	85,7%	63,2%
		<b>% Toplam</b>	<b>36,8%</b>	<b>,0%</b>	<b>10,5%</b>	<b>,0%</b>	<b>15,8%</b>	<b>63,2%</b>
	Çelik Gemi	Gözlenen Sayı	0	0	4	2	1	7
		Beklenen Sayı	2,8	,2	1,5	1,3	1,3	7,0
		% İmalat Türü	,0%	,0%	57,1%	28,6%	14,3%	100,0%
		% Hukuki Yapı	,0%	,0%	50,0%	28,6%	14,3%	18,4%
		<b>% Toplam</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>10,5%</b>	<b>5,3%</b>	<b>2,6%</b>	<b>18,4%</b>
	Gemi Bakım	Gözlenen Sayı	0	1	0	0	0	1
		Beklenen Sayı	,4	,0	,2	,2	,2	1,0
		% İmalat Türü	,0%	100,0%	,0%	,0%	,0%	100,0%
		% Hukuki Yapı	,0%	100,0%	,0%	,0%	,0%	2,6%
		<b>% Toplam</b>	<b>,0%</b>	<b>2,6%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>2,6%</b>
	Gemi Yan Sanayi	Gözlenen Sayı	1	0	0	5	0	6
		Beklenen Sayı	2,4	,2	1,3	1,1	1,1	6,0
		% İmalat Türü	16,7%	,0%	,0%	83,3%	,0%	100,0%
		% Hukuki Yapı	6,7%	,0%	,0%	71,4%	,0%	15,8%
		<b>% Toplam</b>	<b>2,6%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>13,2%</b>	<b>,0%</b>	<b>15,8%</b>
<b>Toplam</b>	Gözlenen Sayı	15	1	8	7	7	38	
	Beklenen Sayı	15,0	1,0	8,0	7,0	7,0	38,0	
	% İmalat Türü	39,5%	2,6%	21,1%	18,4%	18,4%	100,0%	
	% Hukuki Yapı	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	
	<b>% Toplam</b>	<b>39,5%</b>	<b>2,6%</b>	<b>21,1%</b>	<b>18,4%</b>	<b>18,4%</b>	<b>100,0%</b>	

$$\chi^2 = 69,774; df: 12; p=0,000*$$

\* :  $p < 0,05$  ; önemli\*\* :  $p < 0,01$  ; çok önemli

Tablo157. İmalat Türüne Göre Faaliyet Yılı

		FAALİYET YILI					
		0-5	6-10	11-15	21 ve üzeri	Toplam	
İMALAT TÜRÜ	Ahşap Gemi	Gözlenen Sayı	1	1	1	21	24
		Beklenen Sayı	,7	3,3	1,3	18,7	24,0
		% İmalat Türü	4,2%	4,2%	4,2%	87,5%	100,0%
		Faaliyet Yılı	100,0%	20,0%	50,0%	75,0%	66,7%
		<b>% Toplam</b>	<b>2,8%</b>	<b>2,8%</b>	<b>2,8%</b>	<b>58,3%</b>	<b>66,7%</b>
	Çelik Gemi	Gözlenen Sayı	0	4	0	3	7
		Beklenen Sayı	,2	1,0	,4	5,4	7,0
		% İmalat Türü	,0%	57,1%	,0%	42,9%	100,0%
		Faaliyet Yılı	,0%	80,0%	,0%	10,7%	19,4%
		<b>% Toplam</b>	<b>,0%</b>	<b>11,1%</b>	<b>,0%</b>	<b>8,3%</b>	<b>19,4%</b>
	Gemi Bakım	Gözlenen Sayı	0	0	1	0	1
		Beklenen Sayı	,0	,1	,1	,8	1,0
		% İmalat Türü	,0%	,0%	100,0%	,0%	100,0%
		Faaliyet Yılı	,0%	,0%	50,0%	,0%	2,8%
		<b>% Toplam</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>2,8%</b>	<b>,0%</b>	<b>2,8%</b>
	Gemi Yan Sanayi	Gözlenen Sayı	0	0	0	4	4
		Beklenen Sayı	,1	,6	,2	3,1	4,0
		% İmalat Türü	,0%	,0%	,0%	100,0%	100,0%
		Faaliyet Yılı	,0%	,0%	,0%	14,3%	11,1%
		<b>% Toplam</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>11,1%</b>	<b>11,1%</b>
<b>Toplam</b>	Gözlenen Sayı	1	5	2	28	36	
	Beklenen Sayı	1,0	5,0	2,0	28,0	36,0	
	% İmalat Türü	2,8%	13,9%	5,6%	77,8%	100,0%	
	Faaliyet Yılı	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	
	<b>% Toplam</b>	<b>2,8%</b>	<b>13,9%</b>	<b>5,6%</b>	<b>77,8%</b>	<b>100,0%</b>	

$$\chi^2 = 31,428; df: 9; p=0,000*$$

\* :  $p < 0,05$  ; önemli\*\* :  $p < 0,01$  ; çok önemli

Tablo158. İmalat Türüne Göre Sektöre Giriş Sebebi

			SEKTÖRE GİRİŞ SEBEBİ				
			Aileden	Daha önce sektörde başka konumda çalışırken	Başka bir sektörden geçiş veya yatay yatırım	Kamu sektörü teşvikinden yararlanarak	Toplam
İMALAT TÜRÜ	Ahşap Gemi	Gözlenen Sayı	19	4	0	0	23
		Beklenen Sayı	17,4	2,8	1,4	1,4	23,0
		% İmalat Türü	82,6%	17,4%	,0%	,0%	100,0%
		% Sektöre Giriş Sebebi	76,0%	100,0%	,0%	,0%	69,7%
		<b>% Toplam</b>	<b>57,6%</b>	<b>12,1%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>69,7%</b>
	Çelik Gemi	Gözlenen Sayı	3	0	2	2	7
		Beklenen Sayı	5,3	,8	,4	,4	7,0
		% İmalat Türü	42,9%	,0%	28,6%	28,6%	100,0%
		% Sektöre Giriş Sebebi	12,0%	,0%	100,0%	100,0%	21,2%
		<b>% Toplam</b>	<b>9,1%</b>	<b>,0%</b>	<b>6,1%</b>	<b>6,1%</b>	<b>21,2%</b>
	Gemi Bakım	Gözlenen Sayı	1	0	0	0	1
		Beklenen Sayı	,8	,1	,1	,1	1,0
		% İmalat Türü	100,0%	,0%	,0%	,0%	100,0%
		% Sektöre Giriş Sebebi	4,0%	,0%	,0%	,0%	3,0%
		<b>% Toplam</b>	<b>3,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>3,0%</b>
	Gemi Yan Sanayi	Gözlenen Sayı	2	0	0	0	2
		Beklenen Sayı	1,5	,2	,1	,1	2,0
		% İmalat Türü	100,0%	,0%	,0%	,0%	100,0%
		% Sektöre Giriş Sebebi	8,0%	,0%	,0%	,0%	6,1%
		<b>% Toplam</b>	<b>6,1%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>6,1%</b>
<b>Toplam</b>	Gözlenen Sayı	25	4	2	2	33	
	Beklenen Sayı	25,0	4,0	2,0	2,0	33,0	
	% İmalat Türü	75,8%	12,1%	6,1%	6,1%	100,0%	
	% Sektöre Giriş Sebebi	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	
	<b>% Toplam</b>	<b>75,8%</b>	<b>12,1%</b>	<b>6,1%</b>	<b>6,1%</b>	<b>100,0%</b>	

$$\chi^2 = 17,972; df: 9; p=0,036^*$$

\* :  $p < 0,05$  ; önemli

\*\* :  $p < 0,01$  ; çok önemli



Tablo159. İmalat Türüne Göre Başka Sektörde Faaliyet Durumu

			BAŞKA SEKTÖRDE FAALİYET		
			Evet	Hayır	Toplam
İMALAT TÜRÜ	Ahşap Gemi	Gözlenen Sayı	3	21	24
		Beklenen Sayı	6,0	18,0	24,0
		% İmalat Türü	12,5%	87,5%	100,0%
		% Başka Sektörde Faaliyet	33,3%	77,8%	66,7%
		<b>% Toplam</b>	<b>8,3%</b>	<b>58,3%</b>	<b>66,7%</b>
	Çelik Gemi	Gözlenen Sayı	3	4	7
		Beklenen Sayı	1,8	5,3	7,0
		% İmalat Türü	42,9%	57,1%	100,0%
		% Başka Sektörde Faaliyet	33,3%	14,8%	19,4%
		<b>% Toplam</b>	<b>8,3%</b>	<b>11,1%</b>	<b>19,4%</b>
	Gemi Bakım	Gözlenen Sayı	1	0	1
		Beklenen Sayı	,3	,8	1,0
		% İmalat Türü	100,0%	,0%	100,0%
		% Başka Sektörde Faaliyet	11,1%	,0%	2,8%
		<b>% Toplam</b>	<b>2,8%</b>	<b>,0%</b>	<b>2,8%</b>
	Gemi Yan Sanayi	Gözlenen Sayı	2	2	4
		Beklenen Sayı	1,0	3,0	4,0
		% İmalat Türü	50,0%	50,0%	100,0%
		% Başka Sektörde Faaliyet	22,2%	7,4%	11,1%
		<b>% Toplam</b>	<b>5,6%</b>	<b>5,6%</b>	<b>11,1%</b>
<b>Toplam</b>		Gözlenen Sayı	9	27	36
		Beklenen Sayı	9,0	27,0	36,0
		% İmalat Türü	25,0%	75,0%	100,0%
		% Başka Sektörde Faaliyet	100,0%	100,0%	100,0%
		<b>% Toplam</b>	<b>25,0%</b>	<b>75,0%</b>	<b>100,0%</b>

$$\chi^2 = 7,524; df: 3; p=0,057*$$

\* :  $p < 0,05$  ; önemli\*\* :  $p < 0,01$  ; çok önemli

Tablo160. İmalat Türüne Göre Gemicilik Sektöründe Üretilen Ürünler

			GEMİCİLİK SEKTÖRÜNDE ÜRETİLEN ÜRÜNLER						Toplam
			Kuru Yük Gemisi	Kimyasal Tankerler	Konteyner Gemisi	Balıkçı Gemisi	Yat	Diğer	
İMALAT TÜRÜ	Ahşap Gemi	Gözlenen Sayı	1	0	0	11	10	2	24
		Beklenen Sayı	5,5	,7	,7	7,5	7,5	2,1	24,0
		% İmalat Türü	4,2%	,0%	,0%	45,8%	41,7%	8,3%	100,0%
		% Üretilen Ürünler	12,5%	,0%	,0%	100,0%	90,9%	66,7%	68,6%
		<b>% Toplam</b>	<b>2,9%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>31,4%</b>	<b>28,6%</b>	<b>5,7%</b>	<b>68,6%</b>
	Çelik Gemi	Gözlenen Sayı	4	1	1	0	0	1	7
		Beklenen Sayı	1,6	,2	,2	2,2	2,2	,6	7,0
		% İmalat Türü	57,1%	14,3%	14,3%	,0%	,0%	14,3%	100,0%
		% Üretilen Ürünler	50,0%	100,0%	100,0%	,0%	,0%	33,3%	20,0%
		<b>% Toplam</b>	<b>11,4%</b>	<b>2,9%</b>	<b>2,9%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>2,9%</b>	<b>20,0%</b>
	Gemi Bakım	Gözlenen Sayı	1	0	0	0	0	0	1
		Beklenen Sayı	,2	,0	,0	,3	,3	,1	1,0
		% İmalat Türü	100,0%	,0%	,0%	,0%	,0%	,0%	100,0%
		% Üretilen Ürünler	12,5%	,0%	,0%	,0%	,0%	,0%	2,9%
		<b>% Toplam</b>	<b>2,9%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>2,9%</b>
	Gemi Yan Sanayi	Gözlenen Sayı	2	0	0	0	1	0	3
		Beklenen Sayı	,7	,1	,1	,9	,9	,3	3,0
		% İmalat Türü	66,7%	,0%	,0%	,0%	33,3%	,0%	100,0%
		% Üretilen Ürünler	25,0%	,0%	,0%	,0%	9,1%	,0%	8,6%
		<b>% Toplam</b>	<b>5,7%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>2,9%</b>	<b>,0%</b>	<b>8,6%</b>
Toplam	Gözlenen Sayı	8	1	1	11	11	3	35	
	Beklenen Sayı	8,0	1,0	1,0	11,0	11,0	3,0	35,0	
	% İmalat Türü	22,9%	2,9%	2,9%	31,4%	31,4%	8,6%	100,0%	
	% Üretilen Ürünler	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	
	<b>% Toplam</b>	<b>22,9%</b>	<b>2,9%</b>	<b>2,9%</b>	<b>31,4%</b>	<b>31,4%</b>	<b>8,6%</b>	<b>100,0%</b>	

$$\chi^2 = 29,362; df: 15; p=0,014^*$$

\* :  $p < 0,05$  ; önemli\*\* :  $p < 0,01$  ; çok önemli

Tablo161. İmalat Türüne Göre Tam Kapasitede Çalışmama Nedenleri

		TAM KAPASİTEDE ÇALIŞMAMA NEDENLERİ						
		Hammadde yetersizliği	İşçilerle ilgili meseleler	Mali imkânsızlıklar	Talep yetersizliği	Diğer	Toplam	
İMALAT TÜRÜ	Ahşap Gemi	Gözlenen Sayı	0	1	11	10	2	24
		Beklenen Sayı	1,9	1,9	10,4	8,4	1,3	24,0
		% İmalat Türü	,0%	4,2%	45,8%	41,7%	8,3%	100,0%
		% Tam Kapasitede Çalışmama	,0%	33,3%	68,8%	76,9%	100,0%	64,9%
		<b>% Toplam</b>	<b>,0%</b>	<b>2,7%</b>	<b>29,7%</b>	<b>27,0%</b>	<b>5,4%</b>	<b>64,9%</b>
	Çelik Gemi	Gözlenen Sayı	0	2	4	1	0	7
		Beklenen Sayı	,6	,6	3,0	2,5	,4	7,0
		% İmalat Türü	,0%	28,6%	57,1%	14,3%	,0%	100,0%
		% Tam Kapasitede Çalışmama	,0%	66,7%	25,0%	7,7%	,0%	18,9%
		<b>% Toplam</b>	<b>,0%</b>	<b>5,4%</b>	<b>10,8%</b>	<b>2,7%</b>	<b>,0%</b>	<b>18,9%</b>
	Gemi Bakım	Gözlenen Sayı	0	0	1	0	0	1
		Beklenen Sayı	,1	,1	,4	,4	,1	1,0
		% İmalat Türü	,0%	,0%	100,0%	,0%	,0%	100,0%
		% Tam Kapasitede Çalışmama	,0%	,0%	6,3%	,0%	,0%	2,7%
		<b>% Toplam</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>2,7%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>2,7%</b>
	Gemi Yan Sanayi	Gözlenen Sayı	3	0	0	2	0	5
		Beklenen Sayı	,4	,4	2,2	1,8	,3	5,0
		% İmalat Türü	60,0%	,0%	,0%	40,0%	,0%	100,0%
		% Tam Kapasitede Çalışmama	100,0%	,0%	,0%	15,4%	,0%	13,5%
		<b>% Toplam</b>	<b>8,1%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>5,4%</b>	<b>,0%</b>	<b>13,5%</b>
<b>Toplam</b>	Gözlenen Sayı	3	3	16	13	2	37	
	Beklenen Sayı	3,0	3,0	16,0	13,0	2,0	37,0	
	% İmalat Türü	8,1%	8,1%	43,2%	35,1%	5,4%	100,0%	
	% Tam Kapasitede Çalışmama	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	
	<b>% Toplam</b>	<b>8,1%</b>	<b>8,1%</b>	<b>43,2%</b>	<b>35,1%</b>	<b>5,4%</b>	<b>100,0%</b>	

$$\chi^2 = 29,644; df: 12; p=0,003^*$$

\* :  $p < 0,05$  ; önemli\*\* :  $p < 0,01$  ; çok önemli

Tablo162. İmalat Türüne Göre Talep Beklentisi

			TALEP BEKLENTİSİ					Toplam
			Artacak	Azalacak	Değişmeyecek	Yurtiçi artacak yurtdışında azalacak	Yurtdışında artacak yurtiçinde azalacak	
İMALAT TÜRÜ	Ahşap Gemi	Gözlenen Sayı	7	12	5	0	0	24
		Beklenen Sayı	6,3	11,4	3,2	,6	2,5	24,0
		% İmalat Türü	29,2%	50,0%	20,8%	,0%	,0%	100,0%
		% Talep Beklentisi	70,0%	66,7%	100,0%	,0%	,0%	63,2%
		<b>% Toplam</b>	<b>18,4%</b>	<b>31,6%</b>	<b>13,2%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>63,2%</b>
	Çelik Gemi	Gözlenen Sayı	3	1	0	0	3	7
		Beklenen Sayı	1,8	3,3	,9	,2	,7	7,0
		% İmalat Türü	42,9%	14,3%	,0%	,0%	42,9%	100,0%
		% Talep Beklentisi	30,0%	5,6%	,0%	,0%	75,0%	18,4%
		<b>% Toplam</b>	<b>7,9%</b>	<b>2,6%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>7,9%</b>	<b>18,4%</b>
	Gemi Bakım	Gözlenen Sayı	0	0	0	0	1	1
		Beklenen Sayı	,3	,5	,1	,0	,1	1,0
		% İmalat Türü	,0%	,0%	,0%	,0%	100,0%	100,0%
		% Talep Beklentisi	,0%	,0%	,0%	,0%	25,0%	2,6%
		<b>% Toplam</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>2,6%</b>	<b>2,6%</b>
	Gemi Yan Sanayi	Gözlenen Sayı	0	5	0	1	0	6
		Beklenen Sayı	1,6	2,8	,8	,2	,6	6,0
		% İmalat Türü	,0%	83,3%	,0%	16,7%	,0%	100,0%
		% Talep Beklentisi	,0%	27,8%	,0%	100,0%	,0%	15,8%
		<b>% Toplam</b>	<b>,0%</b>	<b>13,2%</b>	<b>,0%</b>	<b>2,6%</b>	<b>,0%</b>	<b>15,8%</b>
<b>Toplam</b>	Gözlenen Sayı	10	18	5	1	4	38	
	Beklenen Sayı	10,0	18,0	5,0	1,0	4,0	38,0	
	% İmalat Türü	26,3%	47,4%	13,2%	2,6%	10,5%	100,0%	
	% Talep Beklentisi	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	
	<b>% Toplam</b>	<b>26,3%</b>	<b>47,4%</b>	<b>13,2%</b>	<b>2,6%</b>	<b>10,5%</b>	<b>100,0%</b>	

$$\chi^2 = 32,373; df: 12; p=0,001*$$

\* :  $p < 0,05$  ; önemli\*\* :  $p < 0,01$  ; çok önemli

Tablo163. İmalat Türüne Göre Diğer Bölge ve Ülkeler İle Rekabet İçin Beklenti

		DİĞER BÖLGE VE ÜLKELER İLE REKABET İÇİN BEKLENTİ								
		Teknolojinin yenilenmesi gerekir	Maliyetlerin düşürülmesi için vergi ve sigorta oranlarının düşürülmesi gerekir	Ulaşım maliyetlerinin düşürülmesi	Devlet teşviki	Üretim ölçeğinin artması	Esnek üretim yeteneğinin artması	Diğer	Toplam	
İMALAT TÜRÜ	Ahşap Gemi	Gözlenen Sayı	5	8	1	4	2	1	3	24
		Beklenen Sayı	3,8	5,7	2,5	7,6	1,3	,6	2,5	24,0
		% İmalat Türü	20,8%	33,3%	4,2%	16,7%	8,3%	4,2%	12,5%	100,0%
		% Rekabet Beklentisi	83,3%	88,9%	25,0%	33,3%	100,0%	100,0%	75,0%	63,2%
		<b>% Toplam</b>	<b>13,2%</b>	<b>21,1%</b>	<b>2,6%</b>	<b>10,5%</b>	<b>5,3%</b>	<b>2,6%</b>	<b>7,9%</b>	<b>63,2%</b>
	Çelik Gemi	Gözlenen Sayı	0	0	0	7	0	0	0	7
		Beklenen Sayı	1,1	1,7	,7	2,2	,4	,2	,7	7,0
		% İmalat Türü	,0%	,0%	,0%	100,0%	,0%	,0%	,0%	100,0%
		% Rekabet Beklentisi	,0%	,0%	,0%	58,3%	,0%	,0%	,0%	18,4%
		<b>% Toplam</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>18,4%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>18,4%</b>
	Gemi Bakım	Gözlenen Sayı	0	0	0	1	0	0	0	1
		Beklenen Sayı	,2	,2	,1	,3	,1	,0	,1	1,0
		% İmalat Türü	,0%	,0%	,0%	100,0%	,0%	,0%	,0%	100,0%
		% Rekabet Beklentisi	,0%	,0%	,0%	8,3%	,0%	,0%	,0%	2,6%
		<b>% Toplam</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>2,6%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>2,6%</b>
	Gemi Yan Sanayi	Gözlenen Sayı	1	1	3	0	0	0	1	6
		Beklenen Sayı	,9	1,4	,6	1,9	,3	,2	,6	6,0
		% İmalat Türü	16,7%	16,7%	50,0%	,0%	,0%	,0%	16,7%	100,0%
		% Rekabet Beklentisi	16,7%	11,1%	75,0%	,0%	,0%	,0%	25,0%	15,8%
		<b>% Toplam</b>	<b>2,6%</b>	<b>2,6%</b>	<b>7,9%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>2,6%</b>	<b>15,8%</b>
Toplam	Gözlenen Sayı	6	9	4	12	2	1	4	38	
	Beklenen Sayı	6,0	9,0	4,0	12,0	2,0	1,0	4,0	38,0	
	% İmalat Türü	15,8%	23,7%	10,5%	31,6%	5,3%	2,6%	10,5%	100,0%	
	% Rekabet Beklentisi	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	
	<b>% Toplam</b>	<b>15,8%</b>	<b>23,7%</b>	<b>10,5%</b>	<b>31,6%</b>	<b>5,3%</b>	<b>2,6%</b>	<b>10,5%</b>	<b>100,0%</b>	

$$\chi^2 = 33,602; df: 18; p=0,014*$$

\* :  $p < 0,05$  ; önemli

\*\* :  $p < 0,01$ ; çok önemli

Tablo164. İmalat Türüne Göre İstihdam Kapasitesi

			İSTİHDAM KAPASİTESİ				
			0-9	10-49	50-529	250 ve üzeri	Toplam
İMALAT TÜRÜ	Ahşap Gemi	Gözlenen Sayı	20	3	1	0	24
		Beklenen Sayı	14,3	5,2	3,2	1,3	24,0
		% İmalat Türü	83,3%	12,5%	4,2%	,0%	100,0%
		% İstihdam Kapasitesi	90,9%	37,5%	20,0%	,0%	64,9%
		<b>% Toplam</b>	<b>54,1%</b>	<b>8,1%</b>	<b>2,7%</b>	<b>,0%</b>	<b>64,9%</b>
	Çelik Gemi	Gözlenen Sayı	0	4	0	2	6
		Beklenen Sayı	3,6	1,3	,8	,3	6,0
		% İmalat Türü	,0%	66,7%	,0%	33,3%	100,0%
		% İstihdam Kapasitesi	,0%	50,0%	,0%	100,0%	16,2%
		<b>% Toplam</b>	<b>,0%</b>	<b>10,8%</b>	<b>,0%</b>	<b>5,4%</b>	<b>16,2%</b>
	Gemi Bakım	Gözlenen Sayı	0	1	0	0	1
		Beklenen Sayı	,6	,2	,1	,1	1,0
		% İmalat Türü	,0%	100,0%	,0%	,0%	100,0%
		% İstihdam Kapasitesi	,0%	12,5%	,0%	,0%	2,7%
		<b>% Toplam</b>	<b>,0%</b>	<b>2,7%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>2,7%</b>
	Gemi Yan Sanayi	Gözlenen Sayı	2	0	4	0	6
		Beklenen Sayı	3,6	1,3	,8	,3	6,0
		% İmalat Türü	33,3%	,0%	66,7%	,0%	100,0%
		% İstihdam Kapasitesi	9,1%	,0%	80,0%	,0%	16,2%
		<b>% Toplam</b>	<b>5,4%</b>	<b>,0%</b>	<b>10,8%</b>	<b>,0%</b>	<b>16,2%</b>
<b>Toplam</b>	Gözlenen Sayı	22	8	5	2	37	
	Beklenen Sayı	22,0	8,0	5,0	2,0	37,0	
	% İmalat Türü	59,5%	21,6%	13,5%	5,4%	100,0%	
	% İstihdam Kapasitesi	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	
	<b>% Toplam</b>	<b>59,5%</b>	<b>21,6%</b>	<b>13,5%</b>	<b>5,4%</b>	<b>100,0%</b>	

$$\chi^2 = 43,219; df: 9; p=0,000*$$

\* :  $p < 0,05$ ; önemli

\*\* :  $p < 0,01$ ; çok önemli

Tablo165. İmalat Türüne Göre Çalışanların Eğitim Durumu

		ÇALIŞANLARIN EĞİTİM DURUMU					
		Lisansüstü	Lisans	Lise	İlköğretim	Toplam	
İMALAT TÜRÜ	Ahşap Gemi	Gözlenen Sayı	1	1	12	10	24
		Beklenen Sayı	1,3	1,3	11,4	10,1	24,0
		% İmalat Türü	4,2%	4,2%	50,0%	41,7%	100,0%
		% Eğitim Durumu	50,0%	50,0%	66,7%	62,5%	63,2%
		<b>% Toplam</b>	<b>2,6%</b>	<b>2,6%</b>	<b>31,6%</b>	<b>26,3%</b>	<b>63,2%</b>
	Çelik Gemi	Gözlenen Sayı	0	0	3	4	7
		Beklenen Sayı	,4	,4	3,3	2,9	7,0
		% İmalat Türü	,0%	,0%	42,9%	57,1%	100,0%
		% Eğitim Durumu	,0%	,0%	16,7%	25,0%	18,4%
		<b>% Toplam</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>7,9%</b>	<b>10,5%</b>	<b>18,4%</b>
	Gemi Bakım	Gözlenen Sayı	1	0	0	0	1
		Beklenen Sayı	,1	,1	,5	,4	1,0
		% İmalat Türü	100,0%	,0%	,0%	,0%	100,0%
		% Eğitim Durumu	50,0%	,0%	,0%	,0%	2,6%
		<b>% Toplam</b>	<b>2,6%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>2,6%</b>
	Gemi Yan Sanayi	Gözlenen Sayı	0	1	3	2	6
		Beklenen Sayı	,3	,3	2,8	2,5	6,0
		% İmalat Türü	,0%	16,7%	50,0%	33,3%	100,0%
		% Eğitim Durumu	,0%	50,0%	16,7%	12,5%	15,8%
		<b>% Toplam</b>	<b>,0%</b>	<b>2,6%</b>	<b>7,9%</b>	<b>5,3%</b>	<b>15,8%</b>
<b>Toplam</b>	Gözlenen Sayı	2	2	18	16	38	
	Beklenen Sayı	2,0	2,0	18,0	16,0	38,0	
	% İmalat Türü	5,3%	5,3%	47,4%	42,1%	100,0%	
	% Eğitim Durumu	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	
	<b>% Toplam</b>	<b>5,3%</b>	<b>5,3%</b>	<b>47,4%</b>	<b>42,1%</b>	<b>100,0%</b>	

$$\chi^2 = 21,205; df: 9; p=0,012^*$$

\* :  $p < 0,05$  ; önemli\*\* :  $p < 0,01$  ; çok önemli

Tablo166. İmalat Türüne Göre Çalışanların Ücreti

			ÇALIŞANLARIN ÜCRETİ		
			Asgari ücret-1000	1001-2000	Toplam
İMALAT TÜRÜ	Ahşap Gemi	Gözlenen Sayı	19	5	24
		Beklenen Sayı	18,3	5,7	24,0
		% İmalat Türü	79,2%	20,8%	100,0%
		% Çalışanların Ücreti	65,5%	55,6%	63,2%
		<b>% Toplam</b>	<b>50,0%</b>	<b>13,2%</b>	<b>63,2%</b>
	Çelik Gemi	Gözlenen Sayı	7	0	7
		Beklenen Sayı	5,3	1,7	7,0
		% İmalat Türü	100,0%	,0%	100,0%
		% Çalışanların Ücreti	24,1%	,0%	18,4%
		<b>% Toplam</b>	<b>18,4%</b>	<b>,0%</b>	<b>18,4%</b>
	Gemi Bakım	Gözlenen Sayı	1	0	1
		Beklenen Sayı	,8	,2	1,0
		% İmalat Türü	100,0%	,0%	100,0%
		% Çalışanların Ücreti	3,4%	,0%	2,6%
		<b>% Toplam</b>	<b>2,6%</b>	<b>,0%</b>	<b>2,6%</b>
	Gemi Yan Sanayi	Gözlenen Sayı	2	4	6
		Beklenen Sayı	4,6	1,4	6,0
		% İmalat Türü	33,3%	66,7%	100,0%
		% Çalışanların Ücreti	6,9%	44,4%	15,8%
		<b>% Toplam</b>	<b>5,3%</b>	<b>10,5%</b>	<b>15,8%</b>
Toplam	Gözlenen Sayı	29	9	38	
	Beklenen Sayı	29,0	9,0	38,0	
	% İmalat Türü	76,3%	23,7%	100,0%	
	% Çalışanların Ücreti	100,0%	100,0%	100,0%	
	<b>% Toplam</b>	<b>76,3%</b>	<b>23,7%</b>	<b>100,0%</b>	

$$\chi^2 = 8,723; df: 3; p=0,033*$$

\* :  $p < 0,05$  ; önemli\*\* :  $p < 0,01$  ; çok önemli



Tablo167. İmalat Türüne Göre Üretim Miktarı Belirleme Kriteri

		ÜRETİM MİKTARI BELİRLEME KRİTERİ				
		İç talep	Dış talep	Sipariş	Toplam	
İMALAT TÜRÜ	Ahşap Gemi	Gözlenen Sayı	8	0	16	24
		Beklenen Sayı	8,2	1,3	14,5	24,0
		% İmalat Türü	33,3%	,0%	66,7%	100,0%
		% Üretim Miktarı Kriteri	61,5%	,0%	69,6%	63,2%
		<b>% Toplam</b>	<b>21,1%</b>	<b>,0%</b>	<b>42,1%</b>	<b>63,2%</b>
	Çelik Gemi	Gözlenen Sayı	1	2	4	7
		Beklenen Sayı	2,4	,4	4,2	7,0
		% İmalat Türü	14,3%	28,6%	57,1%	100,0%
		% Üretim Miktarı Kriteri	7,7%	100,0%	17,4%	18,4%
		<b>% Toplam</b>	<b>2,6%</b>	<b>5,3%</b>	<b>10,5%</b>	<b>18,4%</b>
	Gemi Bakım	Gözlenen Sayı	0	0	1	1
		Beklenen Sayı	,3	,1	,6	1,0
		% İmalat Türü	,0%	,0%	100,0%	100,0%
		% Üretim Miktarı Kriteri	,0%	,0%	4,3%	2,6%
		<b>% Toplam</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>2,6%</b>	<b>2,6%</b>
	Gemi Yan Sanayi	Gözlenen Sayı	4	0	2	6
		Beklenen Sayı	2,1	,3	3,6	6,0
		% İmalat Türü	66,7%	,0%	33,3%	100,0%
		% Üretim Miktarı Kriteri	30,8%	,0%	8,7%	15,8%
		<b>% Toplam</b>	<b>10,5%</b>	<b>,0%</b>	<b>5,3%</b>	<b>15,8%</b>
<b>Toplam</b>	Gözlenen Sayı	13	2	23	38	
	Beklenen Sayı	13,0	2,0	23,0	38,0	
	% İmalat Türü	34,2%	5,3%	60,5%	100,0%	
	% Üretim Miktarı Kriteri	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	
	<b>% Toplam</b>	<b>34,2%</b>	<b>5,3%</b>	<b>60,5%</b>	<b>100,0%</b>	

$$\chi^2 = 13,018; df: 6; p=0,043^*$$

\* :  $p < 0,05$  ; önemli

\*\* :  $p < 0,01$  ; çok önemli

Tablo168. İmalat Türüne Göre Kullanılan Taşıma Sistemi

			KULLANILAN TAŞIMA SİSTEMİ				Toplam
			İhracat ve ithalat yok	Karayolu	Denizyolu	Kombine taşımacılık	
İMALAT TÜRÜ	Ahşap Gemi	Gözlenen Sayı	0	7	9	7	23
		Beklenen Sayı	1,2	8,1	8,1	5,6	23,0
		% İmalat Türü	,0%	30,4%	39,1%	30,4%	100,0%
		% Taşıma Sistemi	,0%	53,8%	69,2%	77,8%	62,2%
		<b>% Toplam</b>	<b>,0%</b>	<b>18,9%</b>	<b>24,3%</b>	<b>18,9%</b>	<b>62,2%</b>
	Çelik Gemi	Gözlenen Sayı	1	2	3	1	7
		Beklenen Sayı	,4	2,5	2,5	1,7	7,0
		% İmalat Türü	14,3%	28,6%	42,9%	14,3%	100,0%
		% Taşıma Sistemi	50,0%	15,4%	23,1%	11,1%	18,9%
		<b>% Toplam</b>	<b>2,7%</b>	<b>5,4%</b>	<b>8,1%</b>	<b>2,7%</b>	<b>18,9%</b>
	Gemi Bakım	Gözlenen Sayı	1	0	0	0	1
		Beklenen Sayı	,1	,4	,4	,2	1,0
		% İmalat Türü	100,0%	,0%	,0%	,0%	100,0%
		% Taşıma Sistemi	50,0%	,0%	,0%	,0%	2,7%
		<b>% Toplam</b>	<b>2,7%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>2,7%</b>
	Gemi Yan Sanayi	Gözlenen Sayı	0	4	1	1	6
		Beklenen Sayı	,3	2,1	2,1	1,5	6,0
		% İmalat Türü	,0%	66,7%	16,7%	16,7%	100,0%
		% Taşıma Sistemi	,0%	30,8%	7,7%	11,1%	16,2%
		<b>% Toplam</b>	<b>,0%</b>	<b>10,8%</b>	<b>2,7%</b>	<b>2,7%</b>	<b>16,2%</b>
Toplam	Gözlenen Sayı	2	13	13	9	37	
	Beklenen Sayı	2,0	13,0	13,0	9,0	37,0	
	% İmalat Türü	5,4%	35,1%	35,1%	24,3%	100,0%	
	% Taşıma Sistemi	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	
	<b>% Toplam</b>	<b>5,4%</b>	<b>35,1%</b>	<b>35,1%</b>	<b>24,3%</b>	<b>100,0%</b>	

$$\chi^2 = 23,611; df: 9; p=0,005*$$

\* :  $p < 0,05$  ; önemli\*\* :  $p < 0,01$  ; çok önemli

Tablo169. İmalat

Tablo271. İllere Göre Hukuki Yapının Değişimi

			İMALAT TÜRÜ				
			Ahşap Gemi	Çelik Gemi	Gemi Bakım	Gemi Yan	Toplam
İLLER	Ereğli	Gözlenen Sayı	0	7	1	0	8
		Beklenen Sayı	5,1	1,5	,2	1,3	8,0
		% İller'e göre	,0%	87,5%	12,5%	,0%	100,0%
		% Türlerle göre	,0%	100,0%	100,0%	,0%	21,1%
		<b>% Toplam</b>	<b>,0%</b>	<b>18,4%</b>	<b>2,6%</b>	<b>,0%</b>	<b>21,1%</b>
	Kurucaşile	Gözlenen Sayı	19	0	0	1	20
		Beklenen Sayı	12,6	3,7	,5	3,2	20,0
		% İller'e göre	95,0%	,0%	,0%	5,0%	100,0%
		% Türlerle göre	79,2%	,0%	,0%	16,7%	52,6%
		<b>% Toplam</b>	<b>50,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>2,6%</b>	<b>52,6%</b>
	Bartın	Gözlenen Sayı	4	0	0	0	4
		Beklenen Sayı	2,5	,7	,1	,6	4,0
		% İller'e göre	100,0%	,0%	,0%	,0%	100,0%
		% Türlerle göre	16,7%	,0%	,0%	,0%	10,5%
		<b>% Toplam</b>	<b>10,5%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>10,5%</b>
	Karabük	Gözlenen Sayı	1	0	0	4	5
		Beklenen Sayı	3,2	,9	,1	,8	5,0
		% İller'e göre	20,0%	,0%	,0%	80,0%	100,0%
		% Türlerle göre	4,2%	,0%	,0%	66,7%	13,2%
		<b>% Toplam</b>	<b>2,6%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>10,5%</b>	<b>13,2%</b>
Filyos-Kilimli	Gözlenen Sayı	0	0	0	1	1	
	Beklenen Sayı	,6	,2	,0	,2	1,0	
	% İller'e göre	,0%	,0%	,0%	100,0%	100,0%	
	% Türlerle göre	,0%	,0%	,0%	16,7%	2,6%	
	<b>% Toplam</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>,0%</b>	<b>2,6%</b>	<b>2,6%</b>	
Total	Gözlenen Sayı	24	7	1	6	38	
	Beklenen Sayı	24,0	7,0	1,0	6,0	38,0	
	% İller'e göre	63,2%	18,4%	2,6%	15,8%	100,0%	
	% Türlerle göre	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	
	<b>% Toplam</b>	<b>63,2%</b>	<b>18,4%</b>	<b>2,6%</b>	<b>15,8%</b>	<b>100,0%</b>	

$$\chi^2 = 62,142; df: 12; p=0,000^{**}$$

\* :  $p < 0,05$  ; önemli\*\* :  $p < 0,01$  ; çok önemli



## **EK-2: SEKTÖR ŞİRKETLERİ VE ÇALIŞANLARINA UYGULANAN ANKET**

### **BATI KARADENİZ GEMİ İNŞA VE ENTEGRE SANAYİİ SEKTÖR ANALİZİ**

#### **GEMİ İNŞA VE İMALAT SANAYİ İSYERLERİ ANKETİ**

Sizlerin değerli katkılarıyla sektörün genel bir resmini çekmek istiyoruz. Ankete açtığımız sorular vereceğiniz cevaplar hedeflediğimiz katılıma ulaştığında sektörün içinde bulunduğu şartları ve gelişme potansiyelini ortaya koymamız ve sektörün sorunlarının çözümü noktasında alternatif önerilerde bulunmamız açısından gayet faydalı olacaktır.

Anketin hedefine ulaşması için hem yetkili kamu kurumlarının hem de bölgedeki sektör ile ilgili STK'ların tam desteğini almış bulunmaktayız. Önümüzdeki haftalarda bu soruların cevaplarına bağlı olarak daha kapsamlı raporlar hazırlayacak ve bütün akademisyen ve ilgili kurumlara sorunların çözümü üzerinde çalışma yapmak üzere veriler ile birlikte bilimsel analizlerimizi sunacağız. Böylece hem sektörün sorunlarını tespit edeceğiz, hem sektöre yön veren kurum ve kişileri tanıtip onlara destek olacağız. **Bunlara ek olarak devlet kanalından ne tür destekler verilebileceğine dair somut tespitleri siz değerli sektör üyeleri ve paydaşlar ile birlikte belirleyeceğiz.**

**COK ÖNEMLİ NOT :** Anket formunu doldurmadan önce lütfen aşağıdaki açıklamaları dikkatle okuyunuz.

- 1. Bu anket Bartın Üniversitesi Gemi İnşa ve Entegre Sanayii Proje Grubunun yürüttüğü sektör analizi kapsamında uygulanmaktadır. Bu çalışma ile, Batı Karadeniz Bölgesi Gemi İnşa ve Entegre Sanayiinin mevcut imkan ve kabiliyetleri, potansiyel gücü ve geleceğine ilişkin meydana gelen değişme ve gelişmelerin, sorunların ve çözüm önerilerinin izlenmesi ve değerlendirilmesi amaçlanmaktadır.*
- 2. **Bilgiler yalnız istatistiki amaçla toplanmakta olup tamamen gizlidir.** Herhangi bir yükümlülüğün tesisinde ve/veya bir kovuşturmanın uygulanmasında kullanılamaz. Söz konusu bilgiler özel sır kapsamında olup resmi veya özel kurumlar tarafından anket amacı dışında kullanılamaz.*
- 3. Soruların cevaplandırılmasında ilgili kutulara (X) işareti yazınız.*
- 4. Önem sırası istenen sorularda ise ilgili kutulara tercih sıranıza göre 1'den başlayarak numara veriniz.*

#### **Ankete cevap veren yetkilinin;**

**Adı-Soyadı** : .....

**İşyerindeki görevi** : .....

**Telefonu** : .....

Tarih : .....

İmza : .....

## BİLGİ İÇİN BAŞVURULABİLECEK ADRES VE TELEFONLAR:

### 1. Yrd. Doç. Dr. M.Said CEYHAN

*Adres:* Bartın Üniversitesi İİBF İktisat Bölüm Başkanı 74100-BARTIN

*Tel.:* 0378.2235385, *Cep Tel.:*, *e-posta:* [sceyhan@bartin.edu.tr](mailto:sceyhan@bartin.edu.tr)

### 2. Öğr. Gör. Sabri ALKAN

*Adres:* Bartın Üniversitesi Meslek Yüksekokulu, Gemi İnşaatı Programı

*Tel.:* 0378.5181901, *Cep Tel.:*, *e-posta:* [salkan@bartin.edu.tr](mailto:salkan@bartin.edu.tr)

## BÖLÜM 1- İŞLETMEYE İLİŞKİN GENEL BİLGİLER

### 1. İşletmenizin bulunduğu yer ve konum neresidir?

Konum \ Yer	OSB	Küçük Sanayi Sitesi	Serbest Bölge	Diğer
Ereğli				
Alaplı				
Kurucaşile				
Bartın				
Zonguldak				
Karabük				
Filyos-Kilimli				
Diğer.....				

### 2. Denizcilik sektöründeki imalat konu ve/ veya konularınız nedir?

- Ahşap gemi imalatı
- Çelik gemi imalatı
- Fiber-kompozit gemi imalatı
- Gemi bakım ve onarımı
- Gemi yan sanayii
- Gemi sökümü

### 3. İşletmenizin hukuki yapısı nedir?

- Ferdi mülkiyet
- Adi ortaklık
- Limited şirket
- Anonim şirket
- Diğer işletmeler

**4. Denizcilik sektöründe kaç yıldır faalsiniz?**

- 0 - 5 yıl
- 6 - 10 yıl
- 11 – 15 yıl
- 16 – 20 yıl
- 21 yıl ve daha fazlası

**5. Denizcilik sektörüne girişiniz (sebebi) ne şekilde olmuştur?**

- Aileden
- Daha önce sektörde başka konumda çalışırken
- Başka bir sektörden geçiş yaparak veya yatay yatırım yaparak
- Kamu sektörü teşvikinden yararlanarak

**6. Denizcilik sektörü dışında başka bir sektörde faaliyet gösteriyor musunuz? Cevabınız evet ise bu sektör hangisidir?**

- Evet, .....
- Hayır

**BÖLÜM 2- KAPASİTE, ÜRETİM, KAPASİTE KULLANIMI**

**7. İşletmenizde üretilen gemicilik sektörü ürünleri nelerdir ?**

- Kuru Yük Gemisi
- Kimyasal Tanker
- Konteyner Gemisi
- Balıkçı Gemisi
- Ro-Ro Gemisi
- Yat
- Feribot
- Diğer.....

**8. Bulduğunuz il dışında ya da bir başka ülkede üretim biriminiz var mı?**

- Bölgemizdeki diğer illerde
- Bölge dışındaki illerde
- Dış ülkelerde
- Yok

**9. 2008 yılından beri sipariş iptaliniz oldu mu, varsa sayısı ne kadar?**

- Evet (.....)
- Hayır

**10. 2012 yılı itibariyle yıllık üretim kapasiteniz ne kadardır?**

- .....DWT
- .....Adet
- .....Ton
- .....TL

**11. İşletmenizin 2012 yılı ve önceki üç yılın ortalama kapasite kullanım oranını belirtiniz.**

- 2009, %.....
- 2010, %.....
- 2011, %.....

- 2012, %.....

**12. İşletmenizin tam kapasitede çalışmama nedenlerini belirtiniz.**

- Hammadde yetersizliği  
 İşçilerle ilgili meseleler (grev, lokavt vb.)  
 Mali imkansızlıklar  
 Talep yetersizliği  
 Enerji yetersizliği  
 Mevsimlik çalışma  
 Diğer.....

**13. Girdi fiyatları dünya piyasalarına göre nasıldır?**

- Yüksek  
 Düşük  
 Aynı

**14. Üretimde kullandığınız temel hammaddeler nelerdir ve hangi oranda kullanıyorsunuz ?  
Üretim içindeki payı (%) nedir?**

Hammadde	Oranı	Yüzdesi (%)
1.		
2.		
3.		
4.		
5.		
6.		

**15. 2012 yılında üretimde kullandığınız ana girdilerinizi nereden sağladınız?**

- Kendi işletmemizden  
 Kamu iktisadi teşekküllerinden  
 Özel sektör işyerlerinden (Yerli)  
 İç piyasadan (İthal)  
 Dış ülkelerden ithal ederek

**16. Son beş yılda girdi fiyatları nasıl değişti?**

- Enflasyon oranında arttı  
 Enflasyonda fazla arttı  
 Enflasyondan az arttı  
 Yurt içinde arttı-Yurt dışında değişmedi

**17. Son beş yılda ürününüzün fiyatları nasıl değişti?**

- Enflasyon oranında arttı  
 Enflasyonda fazla arttı  
 Enflasyondan az arttı  
 Yurt içinde arttı-Yurt dışında değişmedi  
 Geçmiş yılların fiyatlarının altına düştü

**18. Talep beklentiniz nedir?**

- Artacak  
 Azalacak  
 Değişmeyecek



- Yurt içinde artacak, yurt dışında azalacak
- Yurt dışında artacak, yurt içinde azalacak

**19. Fiyatlarınızı % 20 düşürdüğünüzde malınıza talebinizin % kaç oranında artacağını düşünüyorsunuz?**

- 10
- 15
- 20
- 30
- Değişmez

**20. Diğer bölge ve ülkeler ile rekabet etmeniz için size göre neler yapılmalıdır?**

- Teknolojinin yenilenmesi ve değişmesi gerekir
- Maliyetlerin düşürülmesi için vergi ve sigorta oranlarının düşürülmesi gerekir
- Ulaşım maliyetlerinin düşürülmesi gerekir
- Devletin sektörü teşvik etmesi ve uzun vadede güven oluşturmaya çalışması gerekir
- Üretim ölçeğinin artması gerekir
- Esnek üretim yeteneğine kavuşmamız gerekir
- Diğer.....

**21. Enerji girdisi konusunda hangi sorunlar ile karşılaşyorsunuz?**

- Enerji fiyatları yüksektir
- Enerji kesintileri üretimi aksatmakta ve teslim sürelerini uzatmaktadır.
- Firmamızın kendi enerjisini üretmesi teşvik edilmelidir.(rüzgar enerjisi vb.)
- Devlet enerji fiyatlarında sektöre pozitif ayırmacılık yapmalıdır

**22. Kümelenme yeteneği ve potansiyeli hakkında ne düşünüyorsunuz?**

- Bölgede kümelenme olursa katkıya hazırım
- Bölgedeki kümelenmenin faydasına inanmıyorum

### **BÖLÜM 3- İSTİHDAM VE ÇALIŞMA HAYATI**

**23. İşletmenizin tam istihdam kapasitesi kaç kişiden oluşuyor ?**

(Büro / Üretim)

- 0-9 (...../.....)
- 10-49 (...../.....)
- 50-249 (...../.....)
- 250+ (...../.....)

**24. Kalifiye gemi inşa personeli bulmakta zorlanıyor musunuz?**

- Çok az
- Az
- Normal
- Fazla
- Çok fazla

**25. Çalışanların eğitim durumu nedir? (Kişi sayısını yazınız)**

- Lisans Üstü (.....Kişi)
- Lisans (.....Kişi)
- Lise (.....Kişi)
- İlk Öğretim (.....Kişi)

**26. Çalışanların brüt ücret durumu nedir?(Kişi sayısını belirtiniz)**

- Asgari ücret-1000TL (.....Kişi)
- 1001-2000 TL (.....Kişi)
- 2001-5000 TL (.....Kişi)
- 5001-10.000 TL (.....Kişi)
- 10.001 üstü (.....Kişi)

**27. İşletmenizde hizmet içi eğitim uygulandı ise hangi yollarla gerçekleştirildi?**

- Üniversite
- KOSGEB
- Diğer kamu kuruluşları
- Özel kuruluşlar
- İşyerimiz tarafından
- Makine aldığımız işyeri tarafından
- Uygulanmadı

**28. İşletmede daha önce çalışıp ayrılan usta ve kalifiye elemanlar şimdi nerede çalışıyor?**

- Aynı bölgede aynı sektörde
- Farklı bölgede aynı sektörde
- Aynı bölgede sektör dışında
- Farklı bölgede sektör dışında
- Yurt dışında çalışıyor
- Kamu sektöründe
- İşsiz

#### **BÖLÜM 4- TEDARİKLER, SATIŞ ve PAZARLAMA**

**29. İmalat için kullandığınız temel girdileriniz ve oranları nelerdir? (Yaklaşık oran değerlerini de belirtmek suretiyle sırasıyla ilk 10 girdiyi belirtiniz.)**

- İşçilik
- Genel giderler
- Enerji(Elektrik ,akaryakıt, kömür, diğer)
- Motor ve aksamı
- Elektrik ve aksamı
- Demir ,Çelik ve demir aksamı
- Ahşap ve türevleri(mobilya vs.)
- Boya ve diğer kimyasallar
- Çeşitli elyaf ve elyaf menşeli dokumalar
- Fiber ve diğer

**30. Üretim miktarınızı aşağıdakilerden hangilerine göre belirliyorsunuz?**

- İç talep
- Dış talep
- Sipariş üzerine
- Finansman şartları
- Üretim maliyeti
- Ürün fiyatları
- Diğer

**31. Gemicilik sektörü ile ilgili fuarlara katılıyor musunuz?**

- Evet
- Hayır

**32. Pazarlama biriminiz var mı?**

- Evet
- Hayır

**33. Pazarlama biriminiz var ise bu birimde kaç kişi çalışıyor?**

- Çalışmıyor
- 1-3 kişi
- 4-6 kişi
- 7-9 kişi
- 10 kişi ve üzeri

**34. Pazarlama bölümünde çalışanların eğitim durumu nedir? (Kişi sayısını belirtiniz)**

- Orta Öğretim (.....Kişi)
- Yüksek Okul (.....Kişi)
- Lisans (.....Kişi)
- Lisansüstü (.....Kişi)

**35. 2002-2012 döneminde ürünlerinizi pazarlarken yurt dışı tanıtma faaliyetlerinde buldunuz mu?(Dolar cinsinden 2012’de ne kadar tanıtım gideri yaptınız?)**

- Evet .....\$
- Hayır

**36. Son 5 yılda ürünlerinizi pazarlarken yurt içi tanıtım faaliyetlerinde buldunuz mu? (Cironuzun %’si olarak ifade ediniz.)**

	%0	%2	%3	%5	%7+
<b>2008</b>					
<b>2009</b>					
<b>2010</b>					
<b>2011</b>					
<b>2012</b>					

**37. Ürünlerinizi pazarlarken tanıtım faaliyetlerinizi hangi yollarla yaptınız? (Size uygun olanları işaretleyiniz)**

- İnternet
- Firma broşürleri
- Ürün numuneler
- Toptancı ve perakendecilerde satış özendirme
- Teshir mağazaları
- Basın-yayın yoluyla reklam
- Yurt içi ticari fuarlar
- Üniversite
- KOSGEB
- Diğer kamu kuruluşları
- Özel kuruluşlar

- İşyerimiz tarafından
- Makine aldığımız işyeri tarafından
- Uygulanmadı

### **BÖLÜM 5- DIŞ TİCARET DURUMU VE FİYAT**

#### **38. Son 5 yılda ihracat yaptınız mı?**

- Evet .....\$
- Hayır, ihracat yapılmadı

#### **39. 2012 yılında hangi ülkelere ihracat yaptınız? (İhracat değerınızı dikkate alarak, en büyük paya sahip ülkeleri sıralayınız)**

Ülke Adı	Ülke Kodu	İhracat Değeri (1000 \$)	Pay	%
1.				
2.				
3.				
4.				
5. Diğer Ülkeler				
				100

#### **40. Yurt içi ve yurt dışı taşımalarında en çok hangi taşıma sistemini tercih ediyorsunuz?(Lütfen % belirtiniz)**

- İhracatım veya ithalatım yok
- Karayolu taşımacılığı
- Demiryolu taşımacılığı
- Havayolu taşımacılığı
- Deniz taşımacılığı
- Kombine taşımacılık

Yurtiçi	Yurtdışı

(Taşıma için tüm yada birkaç taşıma sisteminin bağlantılı kullanılmasıdır.)

#### **41. İşletmeniz; fiyat, arz, üretim, dağıtım miktarı gibi ekonomik değişkenleri nasıl belirliyor? (Size uygun olanları işaretleyiniz)**

- Piyasadaki diğer firmalar göz önünde bulundurulmadan bağımsız olarak belirleniyor
- Diğer firmalarla birlikte belirleniyor
- Diğer firmaların satış politikaları takip ediliyor
- Yukarıda sözü edilen değişkenler piyasa şartlarında oluşuyor
- Dünyadaki rakipler fiyatları belirliyor
- Diğer.....

#### **42. Sizde müşterileriniz neden sizin işletmenizi tercih ediyor?**

- Fiyat politikanız
- Ürün çeşitliliğiniz
- Kalite
- Teslim süresi

Diğer.....

**43. Ürünlerinizi satarken veya hammadde/girdi tedarik ederken e-ticaret yapıyor musunuz?**

Evet

Hayır

**44. İşletmenizde ürünlerin fiyatı nasıl belirleniyor?**

Maliyet+Kâr

İç Piyasa Fiyatları baz alınarak

Dış Piyasa Fiyatları baz alınarak

Pazarlık sonunda hangi fiyat çıkarsa

**45. İşletmenizi hangi açılardan yurt içi ve yurt dışı piyasalarda rekabet edebilir buluyorsunuz?**

Pazarlama stratejisi

Ürün çeşidi

Ürünün fiyatı

Ürünün kalitesi

Satış sonrası sunulan hizmet

Organizasyon yapısı

İşgücü maliyeti

Nitelikli işgücü

Yurtiçi	Yurtdışı

## **BÖLÜM 6- MAKİNE PARKI ve TEKNOLOJİ**

**46. İşletmenizdeki makine ve teçhizatın yaş aralığı, adedi, ortalama yaşı nasıldır?**

0 – 5 yaş

6 – 10 yaş

11 – 15 yaş

16 ve daha fazla

Yaş Aralığı	Adet

**47. İşyerinizdeki makine ve teçhizatın teknolojisi nasıldır?**

Teknolojik Özellikler	Yaş Aralığı	Adet
<input type="checkbox"/> Mekanik		
<input type="checkbox"/> Yarı Otomatik		
<input type="checkbox"/> Otomatik		
<input type="checkbox"/> CAD ve CAM		

**48. İşletmenizdeki mevcut makinelerin temin durumu nedir? Temin durumu toplam (%) olarak belirtiniz.**

İthal

Yerli

TOPLAM

Yüzde (%)
<b>100</b>

**49. Ana üretim birimlerinizde esas olarak kullanılan teknoloji hangi kaynaklardan elde edildi?**

- Yabancı teknoloji (lisans) ile Türkiye’de üretilen makine alımı ile
- Yerli teknoloji ile Türkiye’de üretilen makine alımı ile
- Yurt dışından makine ithalatı ile
- Kendi bilgi birikimine dayanarak
- Ürün taklidi yoluyla (imitasyon)
- Lisans, know-how, royalty vb. anlaşmalar yoluyla
- Yabancı ortaklık tesisi yoluyla
- Müşavir firmalar ve teknik yardım anlaşmaları yoluyla
- Kendi patentimiz ile

**50. Aşağıdaki teknolojik araçlardan hangilerini kullanıyorsunuz?**

- Bilgisayar destekli tasarım ve üretim (CAD,CAM)
- Toplam kalite yönetimi (TQC)
- ERP
- MRP
- Diğer.....

**51. İşletmenizde aşağıdaki araştırma faaliyetlerinden hangileri yapılmakta veya yaptırılmaktadır?**

- Fizibilite
- Kalite kontrol
- İş Değerlemesi
- Tahmin, projeksiyon, model çalışması
- Diğer .....
- Hiçbiri

**52. Üretim sürecinde AR-GE hizmetinden yararlandı iseniz bu hizmeti nereden sağladınız?**

- İşyerimizdeki AR-GE biriminden
- Üniversite
- KOSGEB
- Diğer kamu kuruluşları
- Meslek odaları
- Özel kuruluşlar
- Diğer .....

**53. İşletmenizin AR-GE harcamalarının (kendi bünyesinde ve/veya dışarıya yaptırılan) toplam tutarını belirtiniz.**

- 10 bin TL’den az\_
- 11 bin TL- 50 bin TL\_
- 51 bin TL- 100 bin TL
- 101 bin TL- 500 bin TL
- 501 bin TL- 1 milyon TL
- 1milyon TL’den fazla

**54. 2002-2012 yılları arasında yenilik çalışmalarından hangisini yaptınız? (birden çok şık işaretleyebilirsiniz)**

- Yenilik çalışmalarında bulunmadım
- Mevcut ürünü geliştirme, iyileştirme ve kalite artırımı
- Ürün çeşitlendirme
- Ürünlerin taklit edilmesi
- Yabancı ürünlerin Türkiye koşullarına uyarlanması
- Yeni ürün tasarımı
- Yerli ve yabancı firmalar tarafından kullanılan üretim teknolojilerinin uyarlanması
- Özgün yeni bir üretim teknolojisi geliştirme
- Diğer (belirtiniz) .....

**55. İşletmenizle ilgili konu ve sorunlarda üniversitelerin ilgili fakülteleriyle işbirliği içerisinde misiniz? Cevabınız evet ise ne derece memnun kaldınız?**

- Evet                       Hayır

- Az
- Orta
- İyi
- Çok iyi

**56. Patent, faydalı model ve marka tescili için başvuruda bulduysanız türünü belirtiniz.**

- Başvurmadım
- Ürün patenti
- Üretim usulü (proses patenti)
- Faydalı model
- Marka tescili

**57. Kalite kontrol biriminiz var mı?**

- Evet  
 Hayır

**58. Kendi markanız ya da marka çalışmanız var mı?**

- Evet  
 Hayır

## **BÖLÜM 7-**

### **YATIRIMLARIN FİNANSMANI, KREDİ KULLANIMI ve TEŞVİKLER**

**59. İlk yatırım ve daha sonraki yatırımlar için finansman ihtiyacı nasıl karşılandı?**

- Kendi kaynaklarımızdan
- Kamu bankası kredileri
- Özel banka kredileri
- Özel finans kurumları
- Tahvil ihracı
- Halka hisse senedi ihracı
- Şirket Ortaklıkları (Joint Venture)

<b>İlk Yatırım</b>	<b>Sonraki Yatırımlar</b>

- Diğer..... 

--	--

**60. Yabancı banka tercih etmiş iseniz sebebi nedir?**

- Yabancı tersanede gemi inşa ettirdiğimden.  
 Daha uygun şartlarda kredi sağlandığından.  
 Kredi alma işlemlerinin kolay olmasından.  
 Ekonomik şartları daha uygun olduğundan

**61. Gerçekleştirdiğiniz veya gerçekleştirmeyi düşündüğünüz yabancı sermaye bağlantısı hangi ülke menşeli?**

- Avrupa Birliği  
 Avrupa Birliği dışındaki Avrupa ülkeleri  
 Asya/Pasifik  
 Afrika  
 Orta Doğu Ülkeleri  
 Japonya  
 Diğer.....

**62. Kredi geri ödemelerinde zorluk çekiyor musunuz?**

- Çok az  
 Az  
 Normal  
 Fazla  
 Çok fazla

**63. 2012 yılında krediyi hangi amaçla aldınız ve sonraki yıllar için hangi amaçla almayı planlıyorsunuz?**

- İşletme kredisi olarak  
 Yatırım kredisi olarak  
 İhracat kredisi olarak

2012	2012 Sonrası

**64. İşletmeniz devlet teşviki aldı mı?**

- Evet  
 Hayır

**65. İşletmenizin aldığı teşviklerin miktarı son beş yılda ne kadardır?**

- 2008.....TL  
 2009.....TL  
 2010.....TL  
 2011.....TL  
 2012.....TL

**66. Teşviklerden yararlanmadıysanız bunun nedenleri nelerdir? (Size uygun olanları işaretleyiniz)**

- Bilgim yok  
 Aranılan koşulları sağlayamıyorum  
 Bürokratik işlemlerin çok fazla olması





- Hammadde fiyatları
- İş gücü maliyeti
- Kalifiye işgücü
- Finansman imkanları
- Döviz kuru politikaları
- Dış pazarlar konusundaki bilgi düzeyi
- Teknolojik düzey
- İşletme kapasitesi
- Ürün kalitesi
- Enerji fiyatları
- Tasıma (navlun) giderleri
- Yürürlükteki mevzuat farklılıkları


**70. 4077 sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun'un imalatçıya getirdiği sorumluluklar ve tüketiciye getirdiği haklar konusunda ne kadar bilgi sahibisiniz?**

- Tam bilgi sahibiyim
- Kısmen bilgi sahibiyim
- Kararsızım
- Bilgi sahibi değilim
- Kesinlikle bilgi sahibi değilim

**71. 4077 sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun'un yürürlüğe girmesinden sonra, ürettiğiniz ürünlere ilişkin tüketiciden gelen şikayetlerde ne tür değişiklikler oldu?**

- Arttı
- Azaldı
- Bilgim yok
- Değişiklik olmadı
- Herhangi bir şikayet almıyoruz

**72. Mamulünüzü ilgilendiren konuda Türkiye'nin, AB'nin sanayii mevzuatını üstlenmesi ve uygulamaya koyması durumunda imalatınız mali açıdan nasıl etkilenecektir?**

- Hiçbir şekilde etkilenmeyecektir
- Olumlu olarak etkilenecektir
- Olumsuz olarak etkilenecektir
- Nasıl etkileneceğini bilmiyorum
- Üretimimin belki tamamen durmasına yol açacaktır

**73. AB sanayii mevzuatı, bazı durumlarda, mevzuata uygunluğun gösterilmesi için işaretlemeyi gerektirmektedir. Bu çerçevede, mamulünüz için doğru olanı işaretleyiniz.**

- Mamulüm "CE" kapsamına giriyor ama kullanmıyorum
- Mamullerimde "CE" işaretini kullanmıyorum
- Mamulüm "CE" dışındaki işaretleme kapsamına giriyor
- Mamulüm hiçbir işaretleme kapsamına girmiyor
- Bu konuda hiçbir fikrim yok

**74. ISO 9000 Standart Belgesi aldınız mı?**

- Almam gerektiği halde almıyorum
- Almama gerek olmadığı için almıyorum
- Almama gerek olup olmadığını bilmiyorum

- Aldım
- Bilgim yok

## **BÖLÜM 9- ALT YAPI ve ÇEVRE**

### **75. ISO 14000 Çevre Standartları serisi hakkındaki bilgi seviyeniz?**

- Tam bilgi sahibiyim
- Kısmen bilgi sahibiyim
- Karasızım
- Kısmen bilgi sahibi değilim
- Tam bilgi sahibi değilim

### **76. 2012 yılında işletmenizdeki faaliyet sonucu ortaya çıkan atık türlerini belirtiniz. (Size uygun olanları işaretleyiniz)**

- Katı
- Sıvı
- Gaz
- Hiçbiri

### **2012 yılında işletmenizde aşağıda belirtilen arıtma tesislerinden hangileri kullanıldı? (Size uygun olanları işaretleyiniz)**

- Baca filtresi
- Atık su arıtma ünitesi
- Katı atık arıtma ünitesi
- Arıtma ünitesi yok
- Diğer .....

### **77. İlinizdeki alt yapı hizmetlerinden hangileri iktisadi faaliyetlerinizi olumsuz yönde etkilemektedir?**

- Enerji
- Karayolu\_
- Haberleşme
- Su
- Kanalizasyon
- Enerji kalitesi
- Ulaşım

### **78. Bulduğunuz ortamdaki rakiplerinizle birlikte kooperatif ,kümelenme veya benzeri yapılanmalar oluşturulursa bu oluşumlara katılmak ister misiniz?**

- Katılıyorum
- Kısmen katılıyorum
- Katılmam

### **79. Batı Karadeniz Bölgesinden ham madde ve diğer girdi temininde güçlük yaşıyor musunuz?**

- Evet
- Kısmen
- Hayır

### **80. Batı Karadeniz Bölgesinde mevcut olduğu halde diğer bölgelerden veya ülkelerden girdi tedarik etmenizden nedeni nedir?**

- Fiyat ve maliyet yüksekliği
- Ulaşım güçlükleri
- Kalite yetersizliği
- Zamanında teslim güçlükleri
- Bürokratik engeller ve formaliteler

**81. Bulduğunuz il veya bölgedeki mülki ve yerel yönetim birimlerinden yatırım, üretim, satış vb. konularda yeterince bürokratik destek alabiliyor musunuz?**

- Kesinlikle hayır
- Kısmen
- Kesinlikle evet

**82. Yeni yatırım yaparken veya işletmenizin kapasitesini büyötmeye karar verdiğinizde bölgede bulunan kamu kurum ve kuruluşlarından hangi kolaylıkları beklersiniz?**

- Vergi kolaylıkları
- Arsa üretimi ve kolay tahsisi
- Güçlü alt yapı kolaylıkları
- Enerjide fiyat indirimi

**83. Yurt içi ve yurt dışı pazar arayışında hangi kamu ve özel kurumlardan destek almak beklersiniz?**

- Denizcilik Müsteşarlığından
- Kalkınma Bakanlığından
- Hazine Müsteşarlığından
- BAKKA'dan
- Dışışleri bakanlığından
- Yerel Üniversitelerden

**84. Batı Karadeniz Bölgesinin kalkınması ile ilgili olan resmi ve gayri resmi kurumlardan beklentileriniz gerçekleşiyor mu?**

- Umduğumuzdan çok gerçekleşiyor
- Gerçekleşiyor
- Kısmen gerçekleşiyor
- Hayır gerçekleşmiyor

**85. Yeni yatırım planınız var mı?  Evet  Hayır**

- Alan genişletme,
- Entegrasyon
- Makine satın alma
- Teknoloji yenileme
- Kapasite artırımı
- Tümü

**86. KOSGEB çalışmalarının hangilerinden yararlandınız?**

- Nitelikli eleman istihdam desteği
- Alt yapı ve üst yapı proje desteği
- Teknoloji araştırma geliştirme desteği
- Yabancı danışman desteği
- Yurt dışı daimi sergi desteği ( Show Room)
- Marka oluşturma ve tasarım desteği
- Bilgi ağı ve e-iş desteği
- Yurt dışı Pazar araştırma desteği
- Hiç biri

Diğer( belirtiniz)....

**87.İşletmenizde en çok hangi sorunlar ile karşılaşıyorsunuz?**

Hammadde tedariki

Teslim süresi

Kalite

Tasarım

Üretim

Pazarlama

Diğer (belirtiniz).....

**88.İşletmenizi temsilen bölgesel ve ulusal bazda hangi dernek veya kuruma üyesiniz?**

-

-

-

-Üye değilim

**89.Size göre bölgemizde kayıt dışı üretim yapan işletmeler var mı?**

Hayır yoktur

Kısmen

Evet vardır

**90.Bölgede ruhsat ve izin işlemlerinde mahalli idarenin sadece birine yetki verilmesi sizce nasıl olur? Örneğin Sanayi ve Ticaret Bakanlığı taşra birimi yetkilendirilmeli midir?**

Evet

Hayır şu andaki tüm kuruluşlar devrede olmalı

**91.Sipariş daralmasının yaşanabileceği dönemlerde tersanenizin gemi inşaatı dışında metal iş kolu ile ilgili diğer ürünleri imaline izin verilmesi sizce nasıl olur?**

Çok faydalı olur

Kısmen krizin etkisini azaltır

Hiçbir faydası olmaz

**92.Bölgede hali hazırda yaşanan krizin etkisini azaltmak , sermaye yetersizliğini gidermek ve ileri teknoloji eksikliğini gidermek için yabancıların ortaklıkları özendirilmeli midir?**

Evet

Hayır

**93.4857 sayılı İş Kanunu ile iş sağlığı ve güvenliği mevzuatının**

**Avrupa Birliği mevzuatına uyumunu sağlayacak yeniliklerin getirilmesi**

**işletmenizi nasıl etkilemiştir?**

Olumlu etkiledi

Kısmen olumlu etkiledi

Olumsuz etkiledi

Hiç etkilemedi

**94.Özellikle tarım ve turizm bölgelerinde gemi inşaatının çevreye zarar verdiği**

**önyargısından hareketle tersanelerin kurulmasına karşı sosyal tepkiler gözlemlenmekte midir?**

Evet

Hayır

**95.Anket soruları haricinde belirteceğiniz sorun, görüş ve önerileriniz varsa lütfen aşağıda belirtiniz.**

Vergi yükü çok ağırdır

Sigorta yükü yüksektir

- Teşvik imkanlarından yararlanamıyorum
- Bürokratik engeller işletmemizi olumsuz etkilemektedir
- Aşırı ve bilinçsiz rekabet ortamı piyasayı olumsuz etkilemektedir
- Ulaşım sorunu maliyet ve üretimimizi olumsuz etkilemektedir
- Diğer.....