

KURUCAŞİLE AHŞAP TEKNE VE YAT İMALATÇILARI STRATEJİK YOL HARİTASI



HAZİRAN 2013

Bu proje Batı Karadeniz Kalkınma Ajansı'nın 2012 yılı Doğrudan Faliyet Desteği kapsamında desteklenmektedir.

"Batı Karadeniz Kalkınma Ajansı Mali Destek Programları kapsamında hazırlanan bu yayının içeriği Batı Karadeniz Kalkınma Ajansı ve/veya Kalkınma Bakanlığı'nın görüşlerini yansıtmamakta olup, içerik ile ilgili tek sorumluluk Kurucasile Kaymakamlığı'na aittir."

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ.....	5
1. PROJE HAKKINDA GENEL BİLGİLER.....	7
1.1. Kurucaşile ile İlgili Genel Bilgiler.....	7
1.2. Kurucaşile Ahşap Tekne ve Yat İmalatçılığının Tarihsel Gelişimi.....	8
1.3. Arka Plan.....	12
1.4. Projenin Tanımı, Amacı ve Kapsamı.....	13
1.5. Araştırma Yöntemi.....	14
1.6. Bilgilendirme/Açılış Toplantısı.....	14
2. AHŞAP TEKNE İMALATI.....	16
2.1. Tanımlar.....	16
2.2. Ahşap Tekne İmalatı Süreci.....	17
2.3. Ahşap Tekne İmalatı ve Bakım-Onarımında Yan Sanayi İşleri.....	19
2.4. Tekne Üretiminde Paydaşlar.....	20
3. MEVCUT DURUM ANALİZİ.....	21
3.1. Ulusal ve Uluslararası Gemi İnşa Piyasasının Durumu.....	21
3.1.1. Genel Durum.....	21
3.1.2. Küçük Tekneler ve Yat İnşa Piyasasındaki Durum.....	22
3.1.3. Model Kooperatif Ziyareti ile Mevcut Durum Analizi: Bodrum Örneği.....	24
3.2. Kurucaşile Ahşap Tekne İmalatçıların Mevcut Durumu.....	30
4. KURUCAŞİLE AHŞAP TEKNE VE YAT İMALATÇILARI KSS FİZİBİLİTE ETÜDÜ.....	55
4.1. Proje Uygulama Alanının Konumu.....	55
4.2. Proje Alanının Hukuki Durumu.....	56
4.3. İhtiyaç Analizi ve Kapasitenin Belirlenmesi.....	57
4.4. Organizasyon ve Yerleşim Planı.....	60
4.5. Altyapı ve Üstyapı Maliyetleri.....	61
4.6. Finansman Modelinin Belirlenmesi.....	61
5. KURUCAŞİLE AHŞAP TEKNE İMALATÇILIĞI GELİŞİM PLANI - STRATEJİK YOL HARİTASI..	67
5.1. Kooperatif İçin Sürdürülebilirlik Öngörülleri.....	67
5.2. Stratejik Hedefler.....	67
5.3. Zamana Dayalı İş ve Sorumluluk Planı.....	68
6. SONUÇ VE ÖNERİLER.....	69
7. KAYNAKLAR.....	72
8. EKLER.....	73
8.1. Anket.....	73
8.2. Toplantı ve Çalışmalara Katılım Listesi.....	80
8.3. Proje Uygulama Alanı Kadastral Planı ve Koordinatları.....	81

ŞEKİLLER DİZİNİ

Şekil 1: Bartın ili, Kurucaşile ilçesi lokasyonu.....	7
Şekil 2: Kurucaşile ilçe merkezinden bir görünüm	8
Şekil 3: Kurucaşile'de üretilen "Çektirme" tipi yük teknesi	9
Şekil 4: Kurucaşileli bir tekne ustası, teknesini inşa ederken	10
Şekil 5: 1972 yılında Kapısu Köyü sahilinde inşa halinde çektirmeler	10
Şekil 6: Cobana Boat firması tarafından 1992 yılında Kurucaşile'de (Hisar-Tekkeönü'nde) yeniden hayat bulan "Golden Hind" kalyonu	11
Şekil 7: Herbot firması tarafından son dönemde Kurucaşile'de üretilen bir motor yat	11
Şekil 8: Kurucaşile Kaymakamı Sayın Ahmet Gazi Kaya'nın proje açılış konuşması	15
Şekil 9: Proje bilgilendirme toplantısı	15
Şekil 10: Ahşap tekne imalatı süreci	18
Şekil 11: Ahşap tekne imalatı ve bakım-onarımında yan sanayi işleri.....	19
Şekil 12: Tekne üretiminde paydaşlar	20
Şekil 13: Uzunluk bazında (metre) ülkelere göre dünya yat ve tekne inşası	22
Şekil 14: Ülkelere göre yat ve tekne sipariş defteri (2011 Yılı).....	22
Şekil 15: Yıllara göre yat ihracatımız (1.000 USD)	23
Şekil 16: Bodrum Kaymakamı Sayın Mehmet GÖDEKMERDAN'a gerçekleştirilen ziyaret	25
Şekil 17: Bodrum Belediyesi yetkilileriyle gerçekleştirilen toplantı	25
Şekil 18: Bodrum Ticaret Odası Başkanı Sayın M. Serdar KOCADONA'a gerçekleştirilen ziyaret	26
Şekil 19: AĞANLAR Tersanesi'ne gerçekleştirilen ziyaret.....	26
Şekil 20: AĞANLAR Tersanesi eski ve ihtiyaçlar doğrultusunda büyütülen yeni hangarı.....	27
Şekil 21: AĞANLAR Tersanesi'nin 100 ve 450 tonluk yat taşıma vinçleri (travel liftler).....	27
Şekil 22: Ziyaretler kapsamında İçmeler Tersaneler Bölgesinde gezilen örnek hangarlardan biri	28
Şekil 23: Kooperatif Başkanı, Gemi Mühendisi Sayın Fuat TURAN'a gerçekleştirilen ziyaret	29
Şekil 24: Bodrum/İçmeler Tersaneler Bölgesi genel görünüm.....	29
Şekil 25: Kurucaşile ilçe merkezindeki tekne üretim atölyelerinin fiziki durumları	32
Şekil 26: İşletmelerin sektördeki faaliyet yılları	33
Şekil 27: İşletmelerdeki daimi çalışan sayısı ve toplamı	33
Şekil 28: Aynı anda ulaşılabilecek en yüksek çalışan sayısı	34
Şekil 29: Son 5 yılda çalışan sayısındaki değişim	35
Şekil 30: İşletmelerin kullandıkları üretim alanları	35
Şekil 31: İşletmelerin talep ettikleri üretim alanları	37
Şekil 32: Kurucaşile'de tekne üretiminin avantajları	38
Şekil 33: Kurucaşile'de tekne üretiminin dezavantajları.....	38
Şekil 34: Yeni bir üretim alanı kurulamamasının nedenleri	39
Şekil 35: Mevcut işletmeler tarafından bugüne kadar üretilen en uzun tekne boyu	40
Şekil 36: İşletmelerin kapasite artırmasının önündeki engeller	40
Şekil 37: En yoğun üretimin gerçekleştiği yılda üretilen tekne boyu (metre)	41
Şekil 38: İşletmelerin yıllık ahşap işleme kapasiteleri	41
Şekil 39: Teslimatta yaşanan gecikmeler ve nedenleri	42
Şekil 40: 2012 yılında üretilen teknelerin metraj bazında sınıfları ve adetleri.....	42
Şekil 41: İşletmelerin metraj bazında üretim yoğunluğu.....	43
Şekil 42: 2012 yılında işletmelerin bakım-onarım hizmeti verdikleri tekne adedi	44
Şekil 43: İşletmelerin tekne üretiminde yoğunlaştıkları uzmanlık alanı	44
Şekil 44: Üretim miktarının belirlenmesinde etkili faktörler	45
Şekil 45: Tekne satışlarının artırılması için öneriler	45
Şekil 46: Tekne satışını olumsuz etkileyen faktörler	46
Şekil 47: Ahşap ve türevi hammaddelerin en çok temin edildiği iller	47
Şekil 48: En çok müşteri gelen 5 il	47
Şekil 49: Kurucaşile üretimi teknelerin tercih sebebi	48
Şekil 50: İşletmelerin kar oranları.....	48

Şekil 51: Satışlarda yararlanılan internet ortamı	49
Şekil 52: Ürünleri pazarlama şekli	49
Şekil 53: İşletme internet sayfası durumu	50
Şekil 54: İşletmelerin desteğe ihtiyaç duydukları alanlar	51
Şekil 55: Hibe programlarına başvuramama nedenleri	52
Şekil 56: Hibe/kredi kullanım durumu	52
Şekil 57: İşletmelerin birlikte hareket etmesinin önündeki engeller	53
Şekil 58: Proje uygulama alanı yer buldurma haritası	55
Şekil 59: Proje uygulama alanı uydu görüntüsü üzerine işlenmiş kadastral plan	56
Şekil 60: Kamu kurumlarının temsilcileri bilgilendirme toplantısında görüşlerini aktarırken	58
Şekil 61: Yüksek Mimar Selda ÇELİKİYAY tarafından alternatif yerleşim planlarının sunumu	59
Şekil 62: Kurucaşile Ahşap Tekne ve Yat İmalatçıları KSS Tekne İmal ve Çekme Yeri Yerleşim Planı	60
Şekil 63: Devlet destekli hibe/kredi finansman modelleri bilgilendirme toplantısı	62
Şekil 64: KOSGEB Bartın İl Müdürü Sayın Yalçın AKYÖN'ün KOSGEB hibe programları bilgilendirme sunumu	62
Şekil 65: Bilim Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı desteği ile küçük sanayi sitesi kurulum aşamaları	65
Şekil 66: Zamana dayalı iş ve sorumluluk planı çizelgesi	68

TABLOLAR DİZİNİ

Tablo 1: Dünya yat ihracatında ilk 10 ülke (2009 Yılı)	23
Tablo 2: Türkiye yat ihracatında ilk 10 ülke (2010 Yılı)	24
Tablo 3: Kurucaşile ahşap tekne imalatçıları	30
Tablo 4: Mevcut tesislerin fiziki durumu	36
Tablo 5: Kurucaşile Ahşap Tekne ve Yat İmalatçıları Küçük Sanayi Sitesi Yaklaşık Maliyet Tablosu	61
Tablo 6: KSS'lere tanınan vergi muafiyetleri	66

1. PROJE HAKKINDA GENEL BİLGİLER

1.1. Kurucaşile ile İlgili Genel Bilgiler

3.000 yıllık bir tarihi olan ilçenin, ilkçağda Fenikeliler başta olmak üzere, Mile toslu ve Mağaralı gemiciler tarafından kurulan Kromuna adında bir site olduğu çeşitli kaynaklarda belirtilmektedir. Roma, Bizans ve Ceneviz hâkimiyetinden sonra yörede görülen ilk Türk komutanı, Kutalmışoğlu Süleyman Bey'in komutasındaki Kara Tiğ'in'dir. Yıldırım Bayezid 1395'te bu bölgeyi Candaroğullarından alarak Osmanlı hâkimiyetine katmıştır. Bahsi geçen toplulukların hepsinin denizcilikle yakından ilgili oldukları tarih kaynaklarınca teyit edilmektedir.



Şekil 1: Bartın ili, Kurucaşile ilçesi lokasyonu

Kurucaşile ilçesi Batı Karadeniz Bölgesinde Bartın iline 52 km. uzaklıktadır. Kuzeyinde Karadeniz, güneyinde Bartın, doğusunda Cide ve batısında Amasra ilçeleri bulunmaktadır. İlçenin rakımı deniz seviyesinden 1500 metreye kadar çıkmaktadır. İlçenin güneyi Küre dağlarının bir uzantısı olan Karadağ, Kayaardı ve Karsaduran dağları ile çevrilidir. 159 km²'lik yüzölçümünün %40'ı ormanlarla çevrili olan ilçede tarım alanı yok denecek kadar azdır. İlçede tipik Karadeniz iklimi hakim bulunmaktadır.

Adrese dayalı nüfus sayımına göre ilçe merkezinin toplam nüfusu 1800 kişidir. İlçenin toplam nüfusu ise 7322 kişidir.

İlçe merkezinde küçük ölçekli esnaf faaliyetleri görülmektedir. Orman varlığına dayalı olarak ahşap tekne ve ahşap doğrama atölyeleri bunların en belirgin olanıdır. İlçe merkezi, Kapısu ve Hisar köyünde yaklaşık 28 civarında ahşap tekne imalatıyla iştigal eden işyeri bulunmaktadır. Ayrıca ahşap doğramacılıkla uğraşan 10, mobilya imalatıyla uğraşan 5 işyeri bulunmaktadır. Çok az sayıda da olsa orman işçiliği ile geçimini sağlayanlar da bulunmaktadır. Yine az sayıda vatandaş geçimini balıkçılık yaparak sağlamaktadır. İlçe merkezi ve Hisar köyünde 2 balıkçı barınağı bulunmaktadır.



Şekil 2: Kurucasıle ilçe merkezinden bir görünüm

İlçede bulunan Kurucasıle Anadolu Meslek Lisesi, Çok Programlı Lise ve Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi eğitim faaliyetleri açısından önemli bir yere sahiptir. Özellikle Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi ilçe ile özdeşleşmiş olan ahşap tekne imalatını desteklemesi bakımından ayrıca bir öneme sahiptir. Ülkemizin ilk Ahşap Gemi Yapımı bölümü Kurucasıle’de açılmıştır (Kurucasıle Kaymakamlığı, 2012 Brifing Raporu). Bartın Üniversitesi tarafından 2011 yılında Bartın Meslek Yüksekokuluna bağlı olarak açılan Gemi İnşaatı ve Yat İşletme ve Yönetimi programları ilçenin sosyo-kültürel ve ekonomik hayatına bir canlılık katmıştır. 2013 yılı içerisinde açılması kesinleşen Deniz ve Liman İşletmeciliği ön lisans programının da ilçeye önemli katkılar sunması beklenmektedir.

1.2. Kurucasıle Ahşap Tekne ve Yat İmalatçılığının Tarihsel Gelişimi

Kurucasıle, yüzyıllardan bu yana tekne üretimi yapılan ve değerli ustaların yetiştiği denizci bir ilçe olarak varlığını sürdürmüştür. Tarih boyunca bu yörede yetişip diğer bölgelere giden ustalar zanaatlarını yeni yerlere taşımış ve ülkemiz gemi inşa sanayisinin gelişmesine önemli katkılarda bulunmuşlardır.

Kurucasıleli tekne ustaları zaman içinde ihtiyaçlara göre tekne üretimini şekillendirmişlerdir. Yeri gelmiş Osmanlı donanmasına savaş gemileri yapmış, yeri gelmiş ülke ticaretinin yükünü çeken “çektirme” tipi yük tekneleri üretmişlerdir. Özellikle Karadeniz kıyılarında yapılan balıkçılık faaliyetlerini destekleyecek şekilde farklı tiplerde balıkçı tekneleri de üretmişlerdir. Bununla birlikte yat ve gezi tekneleri konusunda da geri kalmamışlar, ulusal ve uluslararası arenada boy gösterecek birçok tekne üretmişlerdir. Bu faaliyetlerini derme çatma naylon çadırlar içinde sürdürmeleri ve mesleği yaşatma çabaları ise takdir edilmesi gereken bir durumdur.

Bölgenin doğası gereği zengin orman örtüsü ve özellikle kestane ağaçlarının çokluğu sağlam teknelerin yapılmasına imkân vermiştir. Teknelerin gövde formlarının eğri yapılar içermesi nedeniyle Kurucasıleli ustalar kestane ağaçlarını adeta el ve göz yordamıyla ölçüp biçerek tekne üretiminde kullanmışlardır. Ağaçların doğal eğrilerini tekne formunda uygun yerlere yerleştirerek tekne kaburgası (posta veya eğri) baş ve kış bodoslama gibi inşası hüner isteyen yapıları ortaya çıkarmışlardır.



Şekil 3: Kurucaşile'de üretilen "Çektirme" tipi yük teknesi

Kurucaşile, ahşap tekne yapımıcılığının kendine özgü kalitesi, bu mesleğin yaşamasında ve bölge hayatına damgasını vurmasında önemli bir etkidir. Yapımıcılığın kalitesi mesleğin devamını, mesleğin devamı ise yapım kalitesini artıran bir kültür alışverişini sağlamıştır. Kurucaşile'de ahşap tekne yapımıcılığı; hızla değişen dünya koşullarında varlığını sürdürebilen, usta-çırak eğitimi yönteminden beslenerek köklü bir meslek haline gelmiştir. Ahşap tekne yapımıcılığı; 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. 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, ormanın neresinde yetiştiği, ne zaman kesilirse iyi olacağı, gibi konular yalı kahvelerinde ve evlerdeki sohbetlere sıklıkla konu olmaktadır. Kalafatçı, Makaracı, Kalaycı, Demirci, Gömü (Osmanlıca 'da yelken) gibi köy adları, bu mesleğin yöre açısından önemini de ortaya koymaktadır (Çoban H., 1999).

Ülkemizde ahşap tekne imalatçılığı Bodrum, Marmaris, Cide ve Kurucaşile'de belirgin şekilde sürdürülmektedir. Zaman içinde değişen teknolojik gelişmelerle birlikte ahşap tekne üretimi pazardaki payını alternatif tekne üretim malzemeleri olan fiberglas, kompozit, çelik ve alüminyum ile paylaşmaya başlamıştır. Bu değişim günümüzde ahşap tekne imalatını baskı altına alsa da ülkemizin çeşitli yörelerinde ahşap tekne imalatı geleneksel ya da modern tekniklerle sürdürülmektedir. Kurucaşile de bu konudaki direncini ve inancını koruyarak uluslararası standartlara uygun tekneler üretmektedir.



Şekil 4: Kurucasıleli bir tekne ustası, teknesini inşa ederken

Ülkemizdeki ahşap gemi yapımı sürecinde 1970'li yıllarda önemli bir değişim meydana gelmiştir. Söz konusu yıllarda gemi yapımında sac tekne imalatının önem kazandığı görülmektedir (Doganay H.,2004). Bu değişim ahşap tekne üretimini önemli ölçüde etkilemiştir. Siparişler ve işletmelerin sayıları da bu tarihten sonra hızla azalmaya başlamıştır. Buna rağmen işletmeler bugün üretimlerini ve ürün gamlarını yeniden şekillendirerek ayakta kalmaya çalışmaktadırlar.



Şekil 5: 1972 yılında Kapısuyu Köyü sahilinde inşa halinde çektirmeler

Kurucaşile ilçe merkezi, Kapısuyu ve Hisar Köyü (Tekkeönü) tekne üretimi konusunda ilçenin önde gelen yerleridir. Ahşap tekne imalatçıları bu noktalarda toplanmışlardır ve eskiye oranla sayıları azalsa da üretim faaliyetlerini buralarda sürdürmektedirler.



Şekil 6: Cobana Boat firması tarafından 1992 yılında Kurucaşile’de (Hisar-Tekkeönü’nde) yeniden hayat bulan "Golden Hind" kalyonu

Bugüne kadar Kurucaşile’de ahşap tekne üretimini 3 ana zaman dilimine ayırmak mümkündür:

- İlkçağdan Osmanlı Dönemine kadar geçen süre (1395 Yılına kadar)
- Osmanlı Dönemi (1395-1923)
- Cumhuriyet Dönemi (1923’ten Günümüze)
 - 1970 Öncesi (Ülkemizde Ahşap Tekne Üretiminin Faal Olduğu Dönem)
 - 1970 Sonrası (Ülkemizde Çelik ve Diğer Gemi İnşa Malzemelerinin Kullanımına Geçiş Dönemi)

Her dönemde dikkat çeken ana unsur tekne ustalarının günün şartlarına uyum sağlayan tekneler üreterek mesleği yaşatmaları ve geliştirmeye çalışmalarıdır. Kurucaşile’de hali hazırda üretim yapan ahşap tekne imalatçılarının sandal, yat, gezi (tur) teknesi ve balıkçı teknesi üretimiyle faaliyetlerini sürdürdükleri görülmektedir.



Şekil 7: Herbot firması tarafından son dönemde Kurucaşile’de üretilen bir motor yat

1.3. Arka Plan

Kurucaşile ahşap tekne imalatçıları bugüne kadar mesleklerini yaşatmak ve ileriye götürmek adına çeşitli çalışmalar yürütmüşlerdir. Geriye dönük olarak incelendiğinde bazı konulardaki eksiklikler nedeniyle yapılan bu çalışmaların hedefine ve amacına ulaşmadığı görülmektedir. Özellikle bir araya gelme ve birlikte hareket etme kültürü oluşturulmaya çalışılmış ancak bazı nedenlerden dolayı bu süreçler sekteye uğramıştır. Önceleri, sayıları bugüne oranla 2-3 kat fazla olan işletmeler bağımsız bir şekilde faaliyetlerini sürdürmüşlerdir. Zaman içinde değişen ve gelişen piyasa şartları üreticileri biraraya gelme konusunda yönlendirmiştir. 25 yıllık süreç içinde işletmeler kooperatifler çevresinde toplanmayı tercih etmişlerdir. İlk teşebbüs Kurucaşile ilçesindeki – merkez ve köyleri de içine alan - tüm ahşap tekne üreticilerini kapsayacak şekilde bir kooperatif kurmak suretiyle gerçekleşmiştir. Belli bir süre faaliyetlerine devam eden kooperatif, üyeleri arasındaki anlaşmazlıklar ve yasal prosedürlerin yerine getirilememesi nedeniyle faaliyetlerini sonlandırmıştır. Bu süreçteki en önemli kazanım işletmelerin birbirlerini tanıması olmuştur. İkinci teşebbüs ise üretimin ve işletmelerin yoğun olduğu ilçe merkezi ve Hisar (Tekkeönü) Köyü'nde bulunan üreticilerden gelmiştir. Daha önce tek bir kooperatif çatısı altında toplanan işletmeler bu kez “Kurucaşile Ahşap Tekne ve Yat İmalatçıları” ve “Piri Reis Yat ve Tekne” Yapı Kooperatiflerini kurmuşlardır. Böylece ilçe merkezinde 12 üyesi bulunan ve Hisar (Tekkeönü) Köyünde ise 11 üyesi bulunan iki ayrı kooperatif kurulmuştur.

Faaliyete geçtiği günden bu yana Piri Reis Yat ve Tekne Yapı Kooperatifi kurumsallaşma, yer tahsisi, bilinçlenme vb. konularda ilçe merkezinde kurulan kooperatife nazaran daha aktif hareket etmiştir. Süreç içerisinde aşağıdaki faaliyetleri tamamlamayı başarmışlardır:

1. Denizcilik Müsteşarlığının talebi üzerine “AHŞAP YAT ve TEKNE YAPIMI, BAKIM-ONARIM ve ÇEKEK YERİ” olarak kullanılmak üzere Kurucaşile Tekkeönü mevkiinde 28 dönüm arazi kamulaştırılmıştır.
2. Tekkeönü'nde kamulaştırılan 28 dönüm arazi 11 üyeli Tekkeönü Piri Reis Ahşap Yat ve Tekne Kooperatifi'ne tahsis edilmiştir.
3. Söz konusu sahada; ortak kullanım alanları ve 40×25 metre ölçülerinde 4 adet ve 35×20 metre ölçülerinde 7 adet atölye olmak üzere toplam 11 atölye ile kooperatif destek birimleri, Donatım rıhtımı, Travel Lift için parmak iskele tasarlanmıştır.
4. Batı Karadeniz Kalkınma Ajansı 2013 Yılı Küçük Ölçekli Altyapı Proje Desteğine başvuru yapılmış ve hibe kullanılması konusunda BAKKA'nın desteği alınmıştır. (www.cobanaboat.com)

Kurucaşile Ahşap Tekne ve Yat İmalatçıları Yapı Kooperatifi ise bu süreçte imar planında çekek yeri olarak belirtilen yerle ilgili olarak;

1. Proje uygulama alanının (Kargacık mevkiinde bulunan dolgu alanı) bedelsiz tahsisi ve kamulaştırılması için ilgili kurumlara başvuruda bulunmuş, ancak gerekli prosedürleri takip etmekte sıkıntılar yaşamışlardır. Bu sorunlar nedeniyle kamulaştırma yapılamamış ve yasa değişikliğinden dolayı bu süreçte yer tahsisiyle ilgili hiçbir olumlu kazanım sağlanamamıştır.
2. Başvuruda bulunulan alanla ilgili olarak yerleşim planı hazırlanmıştır, ancak işletmelerin ve ilgili kamu kurumlarının gereklilikleri ve istekleri araştırılmamıştır.
3. Kurucaşile Kaymakamlığı tarafından Batı Karadeniz Kalkınma Ajansı'nın 2012 Yılı Doğrudan Faaliyet Desteği 'ne başvurulmuş ve kooperatif de faaliyet desteği iştirakçisi olarak projeye katılım sağlamıştır. Faaliyet desteği kapsamında stratejik yol haritası belirlenmesine dair kapsamlı bir analiz çalışması yapılması planlanmıştır.

İki kooperatif arasındaki süreçler karşılaştırıldığında bugüne kadar ilçe merkezindeki üreticilerin pek yol alamadıkları görülmektedir. İlçe merkezindeki ahşap tekne imalatçıları yeni girişimlerde bulunmak için kendilerine önderlik edecek kişi, kurum ve kuruluşlardan yardım beklemişlerdir. Özellikle mali yapılarının zayıf olması ve gelecekteki piyasa şartları konusunda öngörülebilir bulunamamaları, yeni ve modern üretim tesisi kurma konusuna tereddütlerle yaklaşmalarına yol açmıştır.

Kurucaşile Ahşap Tekne ve Yat İmalatçıları Yapı Kooperatifi'nin faaliyetlerini hızlandırmak ve önderlik etmek adına Kurucaşile Kaymakamlığı tarafından konuya el atılmıştır. 2012 yılının başında Kurucaşile Kaymakamlığı tarafından ahşap tekne imalatçıları ve Bartın Üniversitesi, Meslek Yüksekokulu, Gemi İnşaatı Programı öğretim elemanlarının da hazır bulunduğu bir ön toplantı düzenlenerek işletmelerin konuyla ilgili düşünceleri ve istekleri anlaşılmasına çalışılmıştır. Bu toplantıdan sonra işletmelerin oluşabilecek maliyetler, finansman şartları ve benzeri teknik konularda bilgi sahibi olmadan küçük sanayi sitesi (KSS) kurmak gibi girişimlerde bulunmaktan çekindikleri anlaşılmıştır. Bunun üzerine mevcut durumun kapsamlı şekilde analiz edilmesi ve Kurucaşile Ahşap Tekne ve Yat İmalatçıları Küçük Sanayi Sitesi'nin kurulabilmesi konusunda fizibilite çalışmalarının yapılması gerektiği anlaşılmıştır. Bu kapsamda Batı Karadeniz Kalkınma Ajansı'nın (BAKKA) 2012 Yılı Doğrudan Faaliyet Desteği 'ne başvurulması kararlaştırılmıştır.

Kurucaşile Kaymakamlığı tarafından hazırlanan "Kurucaşile Ahşap Tekne ve Yat İmalatçıları Stratejik Yol Haritası" başlıklı faaliyet desteği projesi BAKKA'ya 28 Aralık 2012 tarihinde teslim edilmiştir. Uzmanlar tarafından yapılan incelemelerden sonra proje başarılı bulunmuş ve 15 Mart 2013 tarihinde Kurucaşile Kaymakamlığı ve BAKKA arasında faaliyet desteği sözleşmesi imzalanmıştır.

1.4. Projenin Tanımı, Amacı ve Kapsamı

Tanımı:

Kurucaşile Ahşap Tekne ve Yat İmalatçıları Stratejik Yol Haritası Projesi, 2012 Yılı Doğrudan Faaliyet Desteği kapsamında Batı Karadeniz Kalkınma Ajansı tarafından sağlanan hibe ile yürütülmüştür. Proje kapsamında Kurucaşile Kaymakamlığı faaliyet sahibi kuruluş, Kurucaşile Belediyesi ve Kurucaşile Ahşap Tekne ve Yat İmalatçıları Yapı Kooperatifi ise iştirakçi kuruluşlar olarak projeye dâhil olmuşlardır.

Proje, belirli bir alan üzerinde Kurucaşile Ahşap Tekne ve Yat İmalatçıları Küçük Sanayi Sitesi'nin kurulması için analiz ve ahşap tekne imalatçıları için stratejik yol haritası belirlenmesi şeklinde tanımlanmaktadır.

Amacı:

Faaliyet teklifinin genel amacı; "Kurucaşile Ahşap Tekne ve Yat İmalatçıları Yapı Kooperatifi'nin kümelenme faaliyetlerini destekleyerek ilçedeki ahşap tekne üretimi faaliyetlerinin sürdürülebilirliğine katkı sağlamak" olarak tanımlanmıştır.

Faaliyet desteği kapsamında belirlenen amaçlar aşağıda sıralanmıştır:

Amaç 1 : Ahşap tekne imalat sektörünün rekabetçiliğinin değerlendirilerek kooperatif geliştirme programının hazırlanması

Beklenen Sonuç 1 : Kurucaşile ilçe merkezindeki ahşap tekne imalatçılarının mevcut durum analizi

Beklenen Sonuç 2 : Kooperatif stratejik yol haritasının hazırlanması

Amaç 2 : Kurucaşile Ahşap Tekne ve Yat İmalatçıları Küçük Sanayi Sitesi Fizibilite Etüdünün Hazırlanması

Beklenen Sonuç 1 : Kurucaşile Ahşap Tekne ve Yat İmalatçıları Küçük Sanayi Sitesi altyapı maliyetleri etüdü

Beklenen Sonuç 2 : Kurucaşile Ahşap Tekne ve Yat İmalatçıları Küçük Sanayi Sitesi üstyapı maliyetleri etüdü

Amaç 3 : Ahşap tekne imalatı sektörünün sürdürülebilirliği ile ilgili kurumsal ve finansal öngörülerde bulunulması

Beklenen Sonuç 1 : Kooperatif yapılandırılması ve sürdürülebilirliği ile ilgili bir plan hazırlanması

Beklenen Sonuç 2 : Kurucaşile Ahşap Tekne ve Yat İmalatçıları Küçük Sanayi Sitesinin kurulması için uygun finansman modelinin belirlenmesi

Kapsamı:

Projenin kapsadığı kişi, kurum ve kuruluşlar olarak ahşap tekne ve yat imalatıyla uğraşanlar, tekne imalatıyla ilgili yan sanayi dallarında faaliyet gösterenler, kamu ve eğitim kurumları şeklinde tanımlanmıştır.

Proje, ahşap tekne imalatçılarının mevcut durumunun analizi, küçük sanayi sitesi fizibilite etüdü, KSS kurulması için finansman modeli belirlenmesi ve ahşap tekne imalatçıları için stratejik yol haritası oluşturulması konularını kapsamaktadır.

1.5. Araştırma Yöntemi

Veri Toplama Yöntemi

Birçok araştırma için veri toplama yöntemi olarak tercih edilen “yüz yüze görüşme” ve “anket” tekniğinin başarılı sonuçlar verdiği bilinmektedir. Bundan dolayı Kurucaşile ilçe merkezinde bulunan ahşap tekne imalatçılarına da anket çalışması uygulanmıştır. Bazı kurum, kuruluş ve kişilerle ise yüz yüze görüşmeler gerçekleştirilerek odak konularla ilgili fikirleri alınmıştır.

Veri Analiz Yöntemi

Araştırma lokasyonu olan Kurucaşile ilçe merkezindeki ahşap tekne imalatçıları örnekleminin sayısının oldukça az olması detaylı bir veri analiz yöntemi kullanmayı gerektirmemiştir. Bu nedenle anket ilgililerine daha çok açık uçlu sorular yöneltilerek kendi öz görüşleri alınmaya çalışılmıştır. Böylece konu ile ilgili hem bir farkındalık oluşturma hem de düşünmeye sevk etme amaçlanmıştır.

1.6. Bilgilendirme/Açılış Toplantısı

Bir projenin hedefine ulaşabilmesinin en önemli basamağı projenin ilgili taraflara düzgün bir şekilde anlatılması ve desteklerinin alınmasıdır. Bu düşünceyle proje yürütücüsü Kurucaşile Kaymakamlığı öncelikle ahşap tekne imalatçıları olmak üzere, ilgili kamu kurumlarının temsilcileri, projede görev alacak mimar, mühendis, danışmanlık hizmeti verecek kişilerin ve akademisyenlerin hazır bulunduğu bir bilgilendirme toplantısı organize etmiştir. Bu toplantı ile faaliyet desteği kapsamı ve hedefler ilgililere aktarılmıştır. Ayrıca kamu kurumlarından katılım sağlayan ilgililer ile kamusal alanda yapılması gerekenler tartışılmış ve proje kapsamında

izlenmesi gereken aşamalar netleştirilmiştir. Böylece tüm paydaşlarda konuyla ilgili bir farkındalık oluşturulmuştur.



Şekil 8: Kurucaşile Kaymakamı Sayın Ahmet Gazi Kaya'nın proje açılış konuşması



Şekil 9: Proje bilgilendirme toplantısı

2. AHŞAP TEKNE İMALATI

2.1. Tanımlar

Denizcilik ve gemi inşa sektörünün kendine has bir dili olması nedeniyle hazırlanan rapor kapsamında teknik konuların daha iyi anlaşılması bakımından konuyla ilgili bazı tanımların verilmesi gerekliliği ortaya çıkmıştır. Bu nedenle rapor kapsamında teknik tanımlamalarla halk dilinde yerleşmiş bazı kavramların karıştırılmasının önüne geçilmek istenmiş ve özellikle mevzuatlar dahilinde geçen aşağıdaki tanımlar verilmiştir.

Gemi: Yasal tanım olarak; adı, tonilatosu (tonajı) ve kullanma amacı ne olursa olsun suda kürekten başka sevk sistemiyle hareket edebilen her türlü tekneyi ifade etmektedir.

Tekne: Teknik anlamda gemilerin gövde kısımlarını (hull) ifade etmektedir. Buradan hareketle her geminin bir tekneye sahip olduğu kolayca anlaşılabilir. Bununla birlikte dilimizde özellikle küçük gemiler tekne olarak ifade edilebilmektedir. (Balıkçı teknesi, gezi teknesi gibi).

Su Aracı: Gemi dışında, suda yüzebilen ve tahsis edildiği gayeye uygun olarak kullanılan her türlü araç ve yapıyı ifade etmektedir.

Ticari Yat: Yat tipinde inşa edilmiş, kamarası, tuvaleti, lavabosu, mutfağı olan, ticari olarak gezi ve spor amacıyla yararlanılan, yük, yolcu veya balıkçı gemisi niteliğinde olmayan, taşıdığı yolcu sayısı on ikiyi (dahil) ya da kabotaj seferinde yüz mille sınırlı, en yakın karadan yirmi milden daha fazla uzaklaşmamak şartıyla, taşıdığı yolcu sayısı otuzaltıyı (dahil) geçmeyen ve tonilato belgesinde ticari yat olduğu belirtilen gemidir.

Özel Yat: Yat tipinde inşa edilmiş, kamarası, tuvaleti, lavabosu, mutfağı olan, taşıdığı yolcu sayısı on ikiyi geçmeyen, gezi ve spor amacıyla yararlanılan, tonilato belgesinde özel yat olduğu belirtilen gemidir.

- Yatların sevk edilme şekline göre motor yat (motor yacht) ya da yelkenli yat (sailing yacht) olarak tanımlanabilmektedirler.
- Dilimizdeki konuyla ilgili en büyük karmaşa “gemi” ve “yat” tanımları arasında yaşanmaktadır. Bu iki kavramla ilgili temel çıkış noktasının yat olarak bahsedilen her teknenin bir gemi olduğunun anlaşılmasıdır. Gemi ve yat kavramlarını birbirine denk iki kavram olarak görmekten ziyade “yat” kavramının yük ve yolcu taşıyan ticaret gemilerinden boyutça nispeten küçük, tenezzüh amaçlı kullanılan bir “gemi” tipi olduğunun bilinmesidir.
- Dünya çapında üretim kapasitesi olarak büyük ticari gemilerin yanında geniş bir kapasite ile üretilen yatların ve küçük teknelerin varlığı, sektörü değerlendirirken “*Gemi ve Yat Sektörü*” şeklinde bir adlandırma yapmaya yönlendirmektedir.

Mega ve Süper Yat Kavramı: 1990 yılına kadar mega yat denilince akla 30 metreden büyük yatlar gelmekteydi, fakat 1990 yılından sonraki mega yat siparişlerinde boy alt sınırı 50 metre olmuştur. Dolayısıyla bu tarihten sonra 50 metre ve üzeri boydaki yatlara “Mega Yat” denmektedir. Son üç, dört yıldan beri de boy alt sınırı 80 metre olan “Süper Yat” kavramı ortaya çıkmıştır (Ünlü C. , Boat Builder, 2010). Bu da mega ve süper yat kavramlarının metraje dayalı, günün şartlarına göre boy alt ve üst sınırları değişebilen bir yat sınıflandırması olduğu anlamına gelmektedir.

Gezi Teknesi: Teknenin piyasaya gezi amaçlı olarak arz edilmesi halinde, aynı teknenin kiralanarak veya gezi tekneçiliği eğitiminde kullanılıyor olması, uyumlaştırılmış standarda göre ölçüldüğünde boyu 2,5 metreden 24 metreye kadar olan, tahrik sistemlerine bakılmaksızın spor ve eğlence amaçlı, herhangi bir tipteki tekneyi tarif etmektedir.

Balıkçı Gemisi: Yalnızca su ürünleri avcılığı veya depolanması veya işlenmesinde kullanılan, nitelikleri bu amaca uygun olan ve tonilato belgesinde balıkçı gemisi olduğu belirtilen ticaret gemisini tarif etmektedir.

Tekne İmal Yeri: Ahşap yat imalatında boy sınırlaması olmaksızın tam boyu yetmiş beş metreye kadar ve yetkili kurum tarafından inceleme sonucuna göre kara ve denizdeki fiziksel şartların uygun bulunması halinde yüz yirmi beş metreye kadar her türlü gemi ve su araçlarının inşa, tadilat ve bakım-onarım hizmetlerinden biri veya bir kaçının yapılmasına imkân sağlayan kıyı ve/veya sahil şeridi ve/veya karadaki teknik ve sosyal altyapılara sahip tesisi tarif etmektedir.

Tekne İmal ve Bakım Yeri: Boy sınırlaması olmaksızın ahşap yat imalatı ile tam boyu yetmiş beş metreye kadar veya Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığınca yapılan inceleme sonucuna göre kara ve denizdeki fiziksel şartların uygun bulunması halinde yüz yirmi beş metreye kadar her türlü gemi ve su araçlarının inşa, tadilat ve bakım-onarım hizmetlerinden biri veya birkaçının yapılmasına imkân sağlayan teknik ve sosyal altyapılara sahip tesislerdir.

Çekme Yeri: Tam boyu altmış metreye kadar her türlü gemi/su araçlarına bakım-onarım ve kışlatma ile yirmi dört metreye kadar inşa ve tadilat hizmeti veren tesisi tarif etmektedir.

Tersane: Her cins ve boyutlarda gemi ve su araçlarının inşası, bakım-onarım ve tadilatlarından biri veya bir kaçının yapılmasına imkân sağlayan teknik ve sosyal altyapı ve en az elli metre deniz cephesine sahip gemi inşa kapasitesi belirlenmiş kıyı tesisini tarif etmektedir.

Denize İniş Rampaları: Halkın denizde sportif, eğlence ve gezi amacıyla, amatör ve özel teknelerini, römork kullanarak denize indirip, denizden çekebilecekleri, yol ile bağlantısı olan ve geri sahasında taşıt ve römork otopark yeri bulunan rampa düzeneğidir.

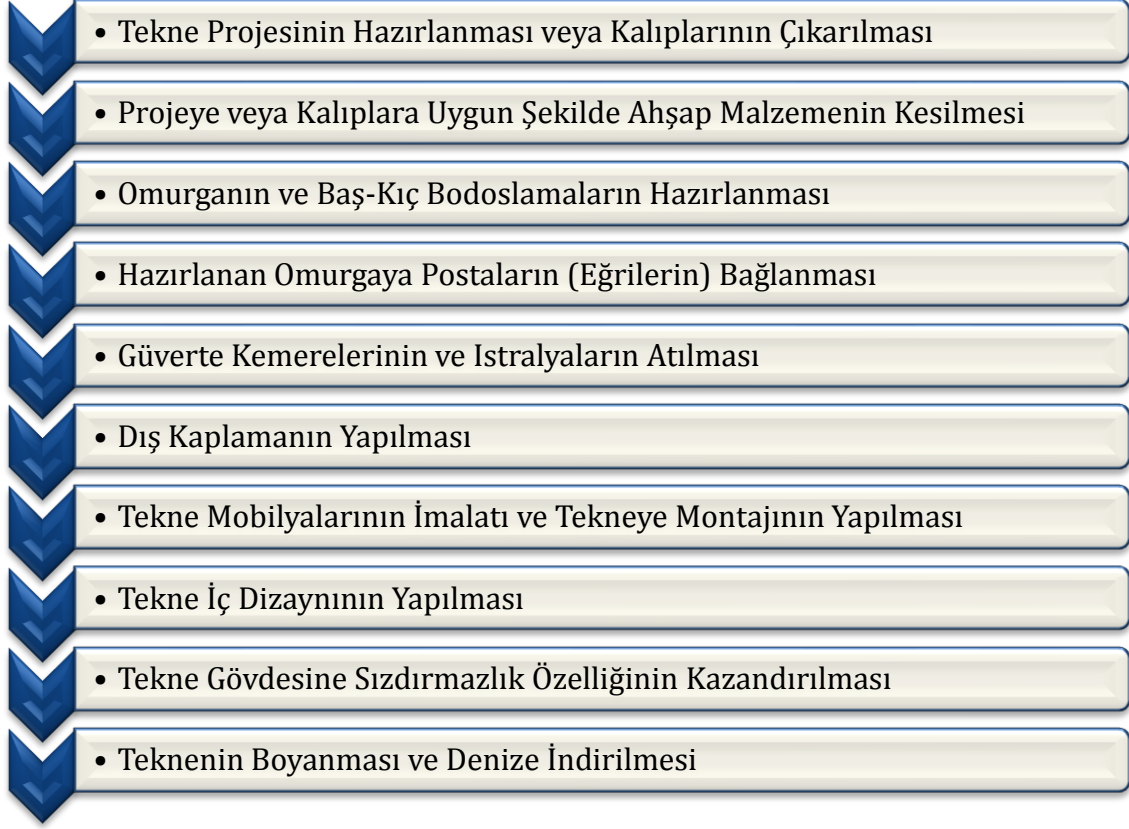
Gemi Mühendisi: Gemi inşa mühendisi, gemi inşa ve gemi makineleri mühendisi, gemi inşaatı ve deniz mühendisi, deniz teknolojisi mühendisini ve gemi ve deniz teknolojisi mühendisini tarif etmektedir.

Belgelendirme (Klas) Kuruluşu: Gemi ve su araçlarının asgari güvenlik gereklerinin sağlanması, denizde can ve mal güvenliğinin temini ve deniz kirliliğinin önlenmesi amacıyla; gemi ve su araçlarının yapım, onarım, tadilat ve kullanım aşamalarında, gemi ve su araçlarının test, muayene veya denetim ile onay ve belgelendirme hizmetlerini İdare adına yerine getirmek üzere, İdarenin belirlediği konularda yetki verilmiş ulusal ve yabancı kuruluşlar ile tanınmış kuruluşları tarif etmektedir.

2.2. Ahşap Tekne İmalatı Süreci

Ahşap tekne üretimi, çeşitli aşamaları içinde barındıran, süreç içinde şekillenen bir üretim şeklidir. Ülkemizde hem geleneksel anlamda hem de mühendislik desteği alınarak sürdürülmektedir. Özellikle tam boyu 15 metrenin altındaki teknelerde onaylı projelere gerek olmaması nedeniyle ustalar tarafından da geleneksel tecrübelerle üretilebilmektedir. Bunun

yanında Avrupa Birliği'ne uyum süreci kapsamında Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından yayınlanmış olan Gezi Tekneleri Yönetmeliği kapsamında CE mevzuatına uygun bazı ek gereksinimlerin de bulunduğu bilinmelidir. Ahşap tekne imalatı sürecinin özellikle ahşap boyutunda gerçekleşen aşamaları Şekil 10'da ana hatlarıyla gösterilmiştir. Bu süreçlerin içinde ve ahşap tekne (gövde) inşası dışında elektrik, mekanik montaj, elektronik ve tesisat işleri de belli aşamalarda gerçekleştirilmekte ve tekneler anahtar teslim hale getirilmektedir.



Şekil 10: Ahşap tekne imalatı süreci

Kurucaşileli üreticilerin kendilerini uzman olarak hissettikleri ve üne sahip oldukları alan, ağaç işleme ve tekne gövdesinde başarıyla uyguladıkları bağlantı sistemleridir. Gemilerin yakıt ve denizcilik performansında önemli bir etken olan gövde formları göz kararı ve tecrübelerle şekillendirilmektedir. Kurucaşileli ustaların tekne gövde formundaki başarılı çalışmaları denizci teknelerin ortaya çıkmasını sağlamıştır. Bunun yanında bu denizci teknelerde sağlam kestane ağacının tercih edilmesi ve ustalıklı yapılan eleman bağlantıları ülkemizde “*Kurucaşile Teknesi*” kavramını adeta bir marka haline getirmiştir. Ahşap tekne imalatında belirli bir üne kavuşmuş olan Kurucaşile’de, son yıllarda bazı üreticilerin kalitesiz ürünler ortaya koyması ve haksız fiyat rekabeti oluşması nedeniyle mesleğin geleceği tehlike altındadır.

Ahşap tekne imalatı süreci yan sanayiyle olan yoğun etkileşimden dolayı iyi planlanması gereken bir işdir. Aynı zamanda maliyet hesaplarının da hassasiyetle yapılması ortaya çıkacak işin kalitesini ve elde edilecek geliri doğrudan etkilemektedir.

2.3. Ahşap Tekne İmalatı ve Bakım-Onarımında Yan Sanayi İşleri

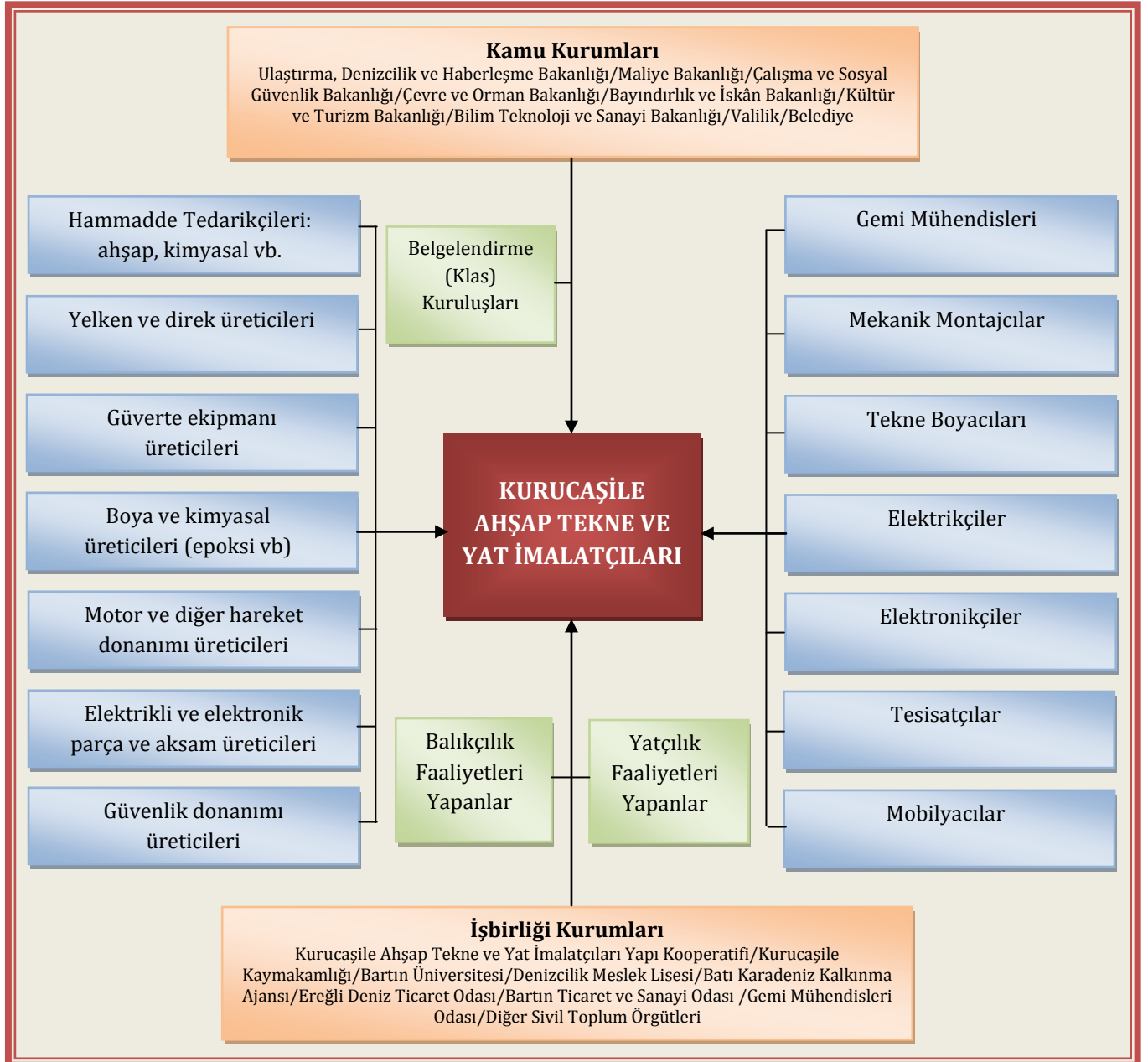


Şekil 11: Ahşap tekne imalatı ve bakım-onarımında yan sanayi işleri

Gemi inşa sanayi yan sanayisinin çeşitliliği bakımından ender sektörlerden biridir. Bir ticari yük gemisinin veya bir yatın inşası ya da bakım-onarımı ciddi bir istihdam ve katma değer yaratacak yan sanayiye sahiptir. Gemi inşa sanayi Şekil 11'de de görülebileceği üzere makine, elektrik,

elektronik, kimya, orman ürünleri gibi birçok sektörü ve bu sektörlerle ait yüzlerce ürünü kullanan bir sanayidir. Bununla birlikte gemi inşa sanayi, yan sanayi dallarında ciddi bir istihdam teşviki de sağlamaktadır. Gemi ve yat inşası incelendiğinde yan sanayi işlerinden elde edilen gelirin ana faaliyetten çok daha fazla olduğu görülmektedir. Dolayısıyla gemi yan sanayisi hiçbir gemi üretim faaliyetinin dışında tutulamaz ve bir bütün halinde değerlendirilmelidir. Kurucaşile'deki kümelenme faaliyetleri veya KSS oluşumunun da bu çerçevede değerlendirilmesi ve yönlendirilmesi gerekmektedir.

2.4. Tekne Üretiminde Paydaşlar



Şekil 12: Tekne üretiminde paydaşlar

3. MEVCUT DURUM ANALİZİ

3.1. Ulusal ve Uluslararası Gemi İnşa Piyasasının Durumu

3.1.1. Genel Durum

2008 yılı ortalarında ABD’de etkisini göstermeye başlayan küresel kriz hızlı bir şekilde dünyaya yayılmış ve neredeyse tüm ülkelere sirayet etmiştir. Şüphesiz ki küresel krizin en fazla etkilediği sektörlerden birisi de gemi inşa sektörüdür. Daralan ticaret hacmi doğrultusunda taşınan mal miktarında düşüş görülmüş dolayısıyla da dünya geneli navlun ücretleri düşüş göstermeye başlamıştır. Azalan navlun ücretleri de gemi inşa sektörünü son derece olumsuz etkilemiş ve mevcut siparişlerin iptaline yol açmıştır.

Dünya genelinde 2008 yılına kadar sürekli artış gösteren gemi inşa sektörü 2009 yılından itibaren düşüş sürecine girmiştir. Her ne kadar 2009 yılındaki düşüş oranı % 10 olarak gerçekleşse de, önceki yıllardaki siparişlerin bazılarının büyük ölçüde tamamlanmış olması nedeniyle siparişlerin iptal edilememesinden ötürü söz konusu rakam düşük düzeydedir. Gemi inşa sektöründe önde gelen ülkelerin 2009 yılı üretim rakamları incelendiğinde, Çin’deki gemi üretiminin diğer ülkelerin aksine artış gösterdiği dikkat çekmektedir. 2004–2008 yılları arasında Çin, Güney Kore ve Türkiye’deki üretim sürekli olarak artış gösterirken, Fransa, Almanya ve İngiltere’nin üretiminde çok ciddi bir artışın olmadığı ifade edilebilir. 2010 yılında ise birçok ülkede gemi inşa sanayi toparlanma sürecine girmiş ve siparişler artış göstermeye başlamıştır. Söz konusu artışta, bazı ülkelerin sanayicilere sağladığı destek ve teşviklerin de payı yadsınamaz.

Ülkelere göre gemi ve yat ihracatı rakamları incelendiğinde; 2009 yılında Güney Kore, Çin ve Japonya’nın ihracatta önde gelen ülkeler olduğu göze çarpmaktadır. Uzakdoğu ülkelerinin genelinde 2009 yılında ihracat artışını sürdürdüğü gözlenirken, AB Ülkelerinin birçoğunda ihracatın ciddi oranlarda düşüş gösterdiği dikkat çekmektedir. Ülkemiz, sektör ihracat sıralamasında 2008 yılında 9. sırada yer alırken, 2009 yılında 12. sıraya gerilemiştir. (İstanbul Gemi ve Yat İhracatçıları Birliği, 2011 Gemi ve Yat Sektör Raporu)

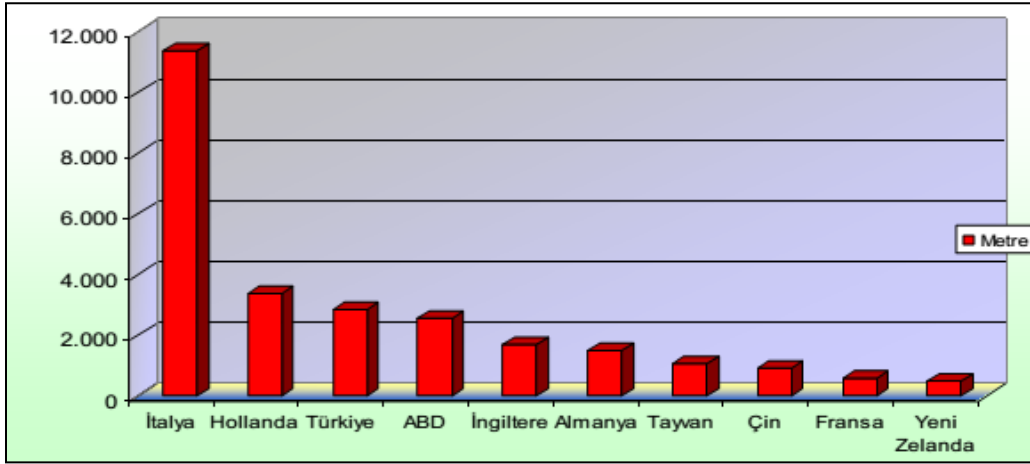
Ülkemiz açısından pazarda yaşanan daralmanın etkileri son yıllarda çok daha dramatik hale gelmiştir. Sektörün on binlerle ifade edilen istihdam sayıları, içinde bulunduğumuz 2013 yılında binlerle ifade edilir durumu gelmiştir. Özellikle Tuzla Tersaneler Bölgesi ve Karadeniz Ereğli’deki tersanelerin birçoğu kapanma noktasına gelmiştir. Hatta bazı tersaneler icradan satılığa çıkarılmış veya satılmıştır. Yalova, Altınova Tersaneler Bölgesi ise küresel ekonomik kriz nedeniyle tam anlamıyla faaliyete geçemese de bazı tersanelerin kurulumunu tamamlaması ve aldıkları yurtdışı kaynaklı yeni siparişler sektöre moral olmuştur. Kriz döneminin en önemli adımlarından birisi ise özel tersanelere verilen askeri projeler olmuştur. Askeri projeler bu zorlu dönemde en azından bazı tersanelerin faaliyetlerini sürdürmesine verdiği destek bakımından önemlidir.

Uzmanlar 2012 yılından sonra hafif bir kıpırdanmanın yaşandığı gemi inşa sektörünün 2015 yılından sonra normal kabul edilebilecek seviyelere geleceğini öngörmektedirler. Genel manada ekonomik kriz sektörde yetişmiş insan gücünün kaybına, finansal sıkıntılara ve ailelerin dağılmasına kadar birçok alanda ağır etkilerini hissettirmiştir.

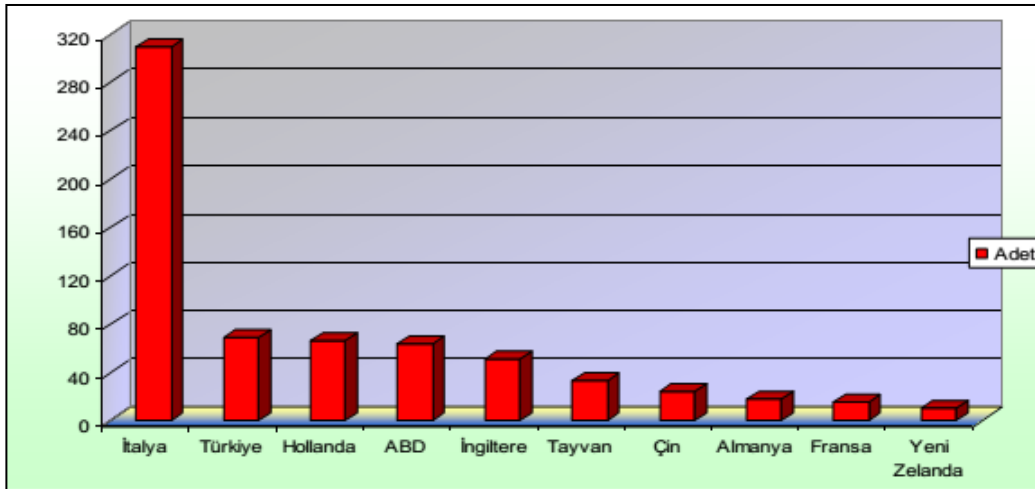
3.1.2. Küçük Tekneler ve Yat İnşa Piyasasındaki Durum

Kurucaşile'deki ahşap tekne imalatçılarının yat ve küçük balıkçı tekneleri konusunda daha çok uzmanlaştığı düşünülürse küçük tekneler ve yat inşa piyasasındaki durumun bölgeyi daha çok ilgilendirdiği söylenebilir. Bu nedenle küresel anlamda bazı değerlendirmelerde bulunup ülkemizin bu alandaki yerini anlamak fayda sağlayacaktır. Öncelikle ülkemizin genel gemi inşasından ziyade yat inşasında dünya sıralamasında ilk beşte yer aldığı ve 3.lük-4.lük arasında yer değiştirir durumda olduğunu belirtmek gerekmektedir. Ülkemiz gemi ve yat inşasından dünya genelinde %1-2 arasında değişen çok düşük bir pay almaktadır. Bununla birlikte ülkemizin dünya gemi inşa sanayisinde ilk 10 ülke içinde olduğunu da bilmekte fayda vardır.

Uluslararası Denizcilik Endüstrisi Dernekleri Konseyi verilerine göre Türkiye sipariş üzerine üretilen mega yat inşasında 2007 yılında 9. sırada yer almaktayken 2008 yılında toplam uzunluğu 1590 metre olan 38 proje ile yedinci sıraya yükselmiştir. 2010 yılında dünya sipariş defterine göre (Global Order Book) altıncı olan Türkiye Yat ve Tekne İmalat Sanayii, Şekil 13'de görülebileceği üzere aldığı 2.845 metre sipariş ile dünya sıralamasında üçüncülüğe ulaşmıştır.



Şekil 13: Uzunluk bazında (metre) ülkelere göre dünya yat ve tekne inşası



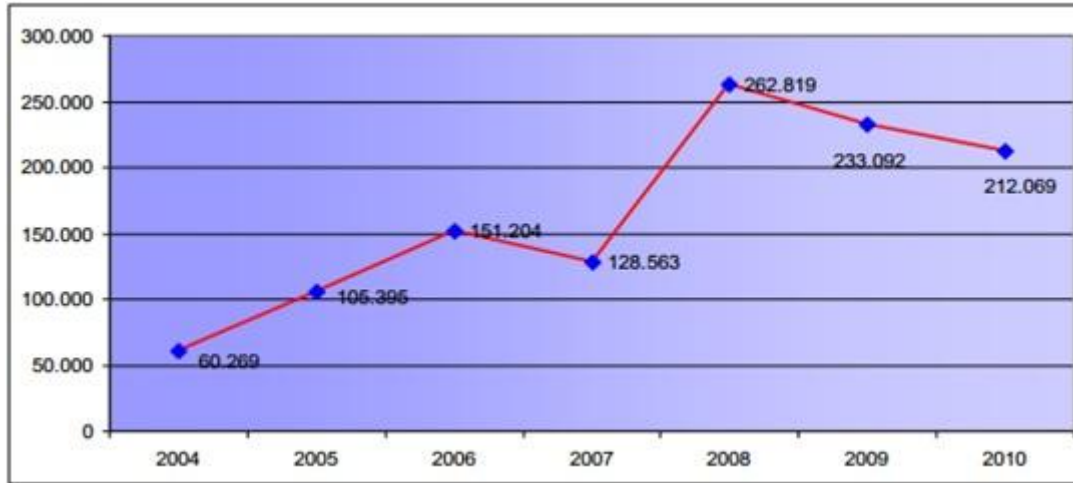
Şekil 14: Ülkelere göre yat ve tekne sipariş defteri (2011 Yılı)

Türkiye Yat ve Tekne İmalat Sanayii 2011 yılı dünya sipariş defterine (Global Order Book) 69 inşa bildirilmiştir. İtalya'nın sektördeki ağırlığı Şekil 14'den de açıkça anlaşılabilir. (İstanbul Gemi ve Yat İhracatçıları Birliği, 2011 Gemi ve Yat Sektör Raporu)

Dünya yat ithalatında 2009 yılındaki daralma % 31 olarak gerçekleşmiştir. İspanya, ABD ve Fransa yat ithalatında önde gelen ülkelerdir. Türkiye 2009 yılındaki 510 milyon dolarlık yat ithalatı ile 6. sırada yer almaktadır. Dünya yat ihracatında 2009 yılındaki daralma ise % 35 olarak gerçekleşmiştir. Tablo 1’de de görülebileceği gibi İtalya, ABD ve İngiltere yat ihracatında önde gelen ülkelerdir. Türkiye 2009 yılındaki 233 milyon dolarlık yat ihracatı ile 9. sırada yer almaktadır.

Tablo 1: Dünya yat ihracatında ilk 10 ülke (2009 Yılı)

ÜLKELER	DOLAR (Bin \$)			Pay 2009 (%)
	2007	2008	2009	
İtalya	2.809.194	3.086.237	2.378.326	20,7
ABD	2.299.762	2.577.770	1.559.033	13,6
İngiltere	1.208.424	1.827.675	1.114.251	9,7
Fransa	1.765.043	1.867.425	1.054.352	9,2
Hollanda	930.925	857.690	879.423	7,7
Cayman Adaları	65.448	104.801	682.981	5,9
Almanya	1.568.335	2.138.011	555.144	4,8
Kanada	578.033	572.915	338.197	2,9
Türkiye	128.563	262.819	233.083	2,0
Finlandiya	371.428	453.969	219.370	1,9



Şekil 15: Yıllara göre yat ihracatımız (1.000 USD)

Ülkemizin yat ihracatını yıllara göre değerlendirdiğimizde, ihracatımızın 2004 yılından bu yana yıllık ortalama % 31 oranında artış gösterdiğini görmekteyiz. 2008 yılında tepe noktaya ulaşan yat ihracatımız 2009 yılında nispeten düşüş göstermiş olsa da, krizin etkilerine karşı iyi bir direnç gösterdiği ifade edilebilir.

Ülkemizin yat ihracatındaki ilk 10 ülke incelendiğinde ise birinci sırada ABD'nin, ikinci sırada İngiliz Virjin Adaları'nın ve üçüncü ise sırada Cayman Adaları'nın bulunduğu görülmektedir.

Tablo 2: Türkiye yat ihracatında ilk 10 ülke (2010 Yılı)

ÜLKELER	DOLAR (Bin \$)			Pay 2010
	2008	2009	2010	(%)
ABD	45.036	51.491	51.490	24,3
İngiliz Virjin Adaları	34.086	22.929	35.196	16,6
Cayman Adaları	13.014	42.932	30.257	14,3
İtalya	40.550	31.480	22.137	10,4
Yunanistan	45.023	8.396	16.680	7,9
Hollanda	19.726	10.696	14.381	6,8
İngiltere	9.819	39.201	11.541	5,4
Malta	3.749	1.039	7.727	3,6
Kuveyt	0	0	6.084	2,9
Bir.Arap Emirlik.	1.382	2.496	1.844	0,9

Tablo 2 incelendiğinde yat üretiminde dünyada önemli bir yere sahip olan ABD ve İtalya'ya tekne ihraç edebiliyor olabilmek, küçük tekneler ve yat inşasında Türkiye'nin önemli yere sahip olduğunun bir göstergesidir.

3.1.3. Model Kooperatif Ziyareti ile Mevcut Durum Analizi: Bodrum Örneği

Yurtiçi pazarın tanınması ve mevcut durumun tespit edilmesi amacıyla sektörün önde gelen kesimlerinin fikirlerinden faydalanılması, sistemli bir gelişim planı oluşturulmasında önem arz etmektedir. Bu anlamda proje kapsamında Kurucaşile Kaymakamlığı tarafından yurtiçi tekne ve yat üretim merkezlerinden birisinin incelenmesi, süreçler hakkında bilgi alınması ve sentezlenerek Kurucaşile'ye uyarlanması maksadıyla bir teknik ziyaret planlanmıştır. Ülkemizdeki tekne üretim merkezleri incelendiğinde Bodrum Yat İmalatı İş Kümesinin ahşap tekne üretimindeki uzmanlığı ve pazardaki önemli konumundan dolayı model tekne üretici birliği olarak ziyaret edilmesi gereken yerlerin başında geldiği tespit edilmiştir.

Öncelikle Kurucaşile Kaymakamlığı tarafından model kooperatif ziyareti için bir ekip oluşturulmuş ve gezi öncesi bir gündem belirlenmiştir. Bodrum Yat İmalatı İş Kümesi'ne gerçekleştirilen ziyaret kapsamında üreticilerle ilgili olarak yer tahsisi, tesislerin fiziki ve teknik altyapısının incelenmesi, birlikte hareket etme kültürünün oluşturulması gibi birçok konuda tecrübe ve fikirlerden yararlanılması amaçlanmıştır. Ziyaret kapsamında Bodrum Kaymakamlığı, Bodrum Belediyesi, Bodrum Ticaret Odası, S.S. Yat İmalat Bakım Onarım ve Çekek Yeri Toplu İşyeri Kooperatifi ve örnek bir yat üretim tesisinin gezilmesi kararlaştırılmıştır. Böylece hem kamu kurumlarının hem de özel sektör temsilcilerinin katkıları sağlanmıştır.

Model kooperatif ziyareti kapsamında farklı uzmanlık alanlarında bilgi toplanması ve ikili ilişkiler kurulması amacıyla Kurucaşile Kaymakamlığı'ndan Kaymakam Ahmet Gazi KAYA, Proje koordinatörü Hakan KOCAKAYA, Gelir Uzmanı Gökçen KAYA, Yazı İşleri Müdürü Alişan KAHRAMAN ve Bartın Üniversitesi'nden Öğretim Görevlisi-Gemi Mühendisi Sabri Alkan'ın katılım sağladığı bir ekip oluşturulmuştur.

Teknik gezi kapsamında Bodrum Kaymakamlığı ziyaret edilmiş ve Kurucaşile'nin mevcut durumu anlatılarak kamusal alandaki çözüm önerileri dinlenmiştir.



Şekil 16: Bodrum Kaymakamı Sayın Mehmet GÖDEKMERDAN'a gerçekleştirilen ziyaret

Bodrum ziyaretleri kapsamında Bodrum Belediyesi ile görüşmeler yapılmıştır. Bu kapsamda Bodrum Belediyesi'nden imar düzenlemeleri, karşılaşılan sorunlar ve çözüm önerileri ile ilgili bilgiler alınmıştır. Bodrum Belediyesi'nde gerçekleştirilen toplantıda imar planları kapsamlı bir şekilde incelenmiştir. Atölye boyutları, yollar, iskeleler vb. tasarımların birbirleriyle olan etkileşimleri ve karşılaşılan sorunlarla ilgili detaylar paylaşılmıştır.



Şekil 17: Bodrum Belediyesi yetkilileriyle gerçekleştirilen toplantı

Çalışmalar kapsamında Bodrum Ticaret Odası ile görüşülmüş ve kümelenme çalışmaları, marka tescili ve coğrafi işaret gibi konularda bilgiler alınmıştır. Özellikle Güney Ege Kalkınma Ajansı ile yürütülmüş "Bodrum Yat İmalatı İş Kümesi Rotasını Çiziyor Projesi" kapsamında hazırlanan Küme ve Envanter Gelişim Raporu hakkında detaylı bir toplantı gerçekleştirilmiştir.

Bodrum Yat İmalatı İş Kümesi, kümelenme anlamında gemi inşa sektörü için bir ilki gerçekleştirmektedir. Bu nedenle kümenin faaliyetlerinin incelenmesi önem arz etmektedir. Bodrum Yat İmalatı İş Kümesinin yapısı anlaşılmaya çalışılmış, benzer bir modelin Kurucaşile'ye nasıl uyarlanabileceği konuşulmuştur.



Şekil 18: Bodrum Ticaret Odası Başkanı Sayın M. Serdar KOCADONA'a gerçekleştirilen ziyaret

Model kooperatif ziyareti kapsamına alınan bir diğer aktivite, sektörde yer alan üreticilerin fiziki ve teknik altyapılarının ne durumda olduğunun incelenmesidir. Bu kapsamda AĞANLAR Tersanesi ziyaret edilmiş ve tersane yöneticisi Gemi Mühendisi Erdem AĞAN'dan bilgiler alınmıştır.



Şekil 19: AĞANLAR Tersanesi'ne gerçekleştirilen ziyaret



Şekil 20: AĞANLAR Tersanesi eski ve ihtiyaçlar doğrultusunda büyütülen yeni hangarı

AĞANLAR Tersanesi, bünyesinde barındırdığı yat taşıma vinçleri ve bu vinçlere özgü yapılmış parmak iskelelerle bakım-onarım hizmetlerini kolaylıkla sağlayabilmektedir. Kriz döneminde bakım-onarım işlerine yönelen tersanenin 450 tonluk kapasitesiyle Doğu Akdeniz'in en büyük yat taşıma vincine de sahip olduğunu belirtmek teknik altyapısının ne durumda olduğunu anlatmak açısından önemlidir. Ziyarete sektörde yer alan işletmelerin Kurucaşile'ye benzer şekilde nitelikli eleman sıkıntısı yaşadığı dile getirilmiştir. Bu kapsamda Bodrum'da bir Denizcilik Meslek Yüksekokulunun açılmasını sağladıkları ve Yat İnşaata adı altında bir bölüm açıldığını ifade etmişlerdir.



Şekil 21: AĞANLAR Tersanesi'nin 100 ve 450 tonluk yat taşıma vinçleri (travel liftler)



Şekil 22: Ziyaretler kapsamında İçmeler Tersaneler Bölgesinde gezilen örnek hangarlardan biri

Bodrum İçmeler’de bulunan tersanelere mevcut alanın yetmemesi ve dağınıklığı nedeniyle işletmeler Ören’de 285 dönümlük yeni bir arazinin kiralanması konusunda çalışmalar yürütmektedirler. Bu çalışmaları yürütmek amacıyla S.S. Yat İmalat Bakım Onarım ve Çekmek Yeri Toplu İşyeri Kooperatifini kurmuşlardır. Ören’deki tahsis edilmesi planlanan arazinin hukuki durumunun Kurucuşile ile benzerliğinden dolayı Kooperatif Başkanı Gemi Mühendisi Fuat TURAN’dan süreçle ve takip edilen prosedürlerle ilgili bilgi alınmıştır. Bu kapsamda Ören’deki alanla ilgili kiralama bedelleri, kamu kurumlarıyla yapılan yazışmalar ve karşılaşılan sorunlarla ilgili bilgi paylaşımı sağlanmıştır. Ören’deki arazinin Kurucuşile’de bulunan arazi ile aynı durumda olduğu ve hazineden irtifak hakkı alınmasına yönelik çalışmalar olduğu bilgisi alınmıştır. Buna ek olarak “Hazine Arazilerinin Tersane, Tekne İmal ve Çekmek Yerlerine

Tahsisine Dair Tebliğ”de değişiklik beklendiği bilgisi alınmıştır. (Proje süresince ilgili tebliğde değişiklik yapılmış ve kira bedellerinin “işletme cirosunun binde biri” şeklinde dzenlenmesi yürürlüğe girmiştir).



şekil 23: Kooperatif Başkanı, Gemi Mühendisi Sayın Fuat TURAN’a geręekleřtirilen ziyaret



şekil 24: Bodrum/İçmeler Tersaneler Bölęesi genel görünüm

3.2. Kurucaşile Ahşap Tekne İmalatçılarının Mevcut Durumu

Kurucaşile ahşap tekne ve yat imalatçılığının mevcut durumunu analiz etmek için işletmelerle yüzyüze görüşülerek kendilerine sorular yöneltilmiştir. Hazırlanan anket çalışması 7 ana bölüme ayrılmıştır. Ana bölümlerde işletmelere,

- A. İŞLETME BİLGİLERİ
- B. ÇALIŞMA KOŞULLARI, ALTYAPI VE ÇEVRE
- C. ÜRETİM STRATEJİSİ, KAPASİTESİ VE FİNANSMANI
- D. LOJİSTİK, SATIŞ VE PAZARLAMA
- E. EĞİTİM, DANIŞMANLIK VE BİLİŞİM ALTYAPISI
- F. KAMU KURUMLARIYLA İLİŞKİLER, HİBE VE KREDİLERDEN FAYDALANMA DURUMU
- G. KÜMELENME EĞİLİMİ

konularıyla ilgili 70 soru yöneltilmiştir. Böylece işletmelerin bu konularla ilgili düşünceleri, eğilimleri ve farkındalıkları belirlenmeye çalışılmıştır.

Yapılan ön araştırmalar neticesinde Kurucaşile ilçe merkezinde tekne üretimi yapanlara ilişkin Tablo 3'deki bilgilere erişilmiştir. Kooperatife üye olmayan 2 işletme olduğu tespit edilmiştir. Kooperatif üyelerinden 2 işletmenin il dışında faaliyet gösterdikleri belirlenmiştir. Bu nedenle ilçe merkezinde bulunan kooperatife üye ya da üye olmayan ahşap tekne ve yat imalatıyla iştigal eden toplam 11 işletme/şahısla anket çalışması yapılabilmektedir.

Tablo 3: Kurucaşile ahşap tekne imalatçıları

Sıra No	Kurucaşile Ahşap Tekne İmalatçıları	Yetkili	Kooperatife Üyelik Durumu (İşletme/Şahıs)
1	HERBOT DENİZCİLİK	Kemal AYTAN	İşletme olarak
2	HALK PAZARI VE MARANGOZ KAYIK İMALATHANESİ	Hasan BÜYÜKBÖCEK	İşletme olarak
3	SOYTÜRK DENİZCİLİK	Halil SOYTÜRK	İşletme olarak
4	SİYA MARİN	Sinan ÖZEKİN	İşletme olarak
5	YILMAZ TEKNE ve YAT	Yılmaz CANBAZ	İşletme olarak
6	HASAN FAYİZ	Hasan FAYİZ	İşletme olarak
7	ARIF DOĞAR	Arif DOĞAR	İşletme olarak
8	YASA TEKNECİLİK	Soner YASA Kooperatif Başkanı	Şahıs olarak
9	SOYTÜRK DENİZCİLİK (ŞUBE)	Hayri SOYTÜRK	Şahıs olarak
10	FAİZLER AHŞAP TEKNE	İbrahim FAİZ	Üye Değil
11	TOMRUK TEKNECİLİK	Mehmet TOMRUK	Üye Değil
12	NİĞMET İNCE	Niğmet İNCE	İşletme olarak (İl dışında faaliyet gösteriyor)
13	ÜNSAL SARIŞAN	Ünsal SARIŞAN	İşletme olarak (İl dışında faaliyet gösteriyor)

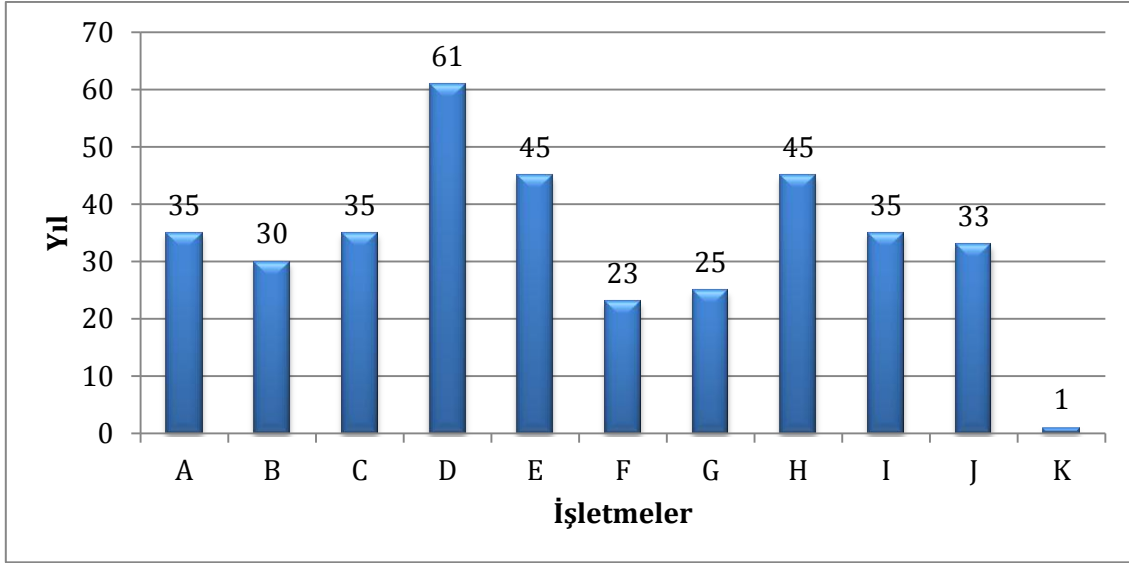




Şekil 25: Kurucasıle ilçe merkezindeki tekne üretim atölyelerinin fiziki durumları

A. İŞLETME BİLGİLERİ

İşletmelerin Sektördeki Geçmişi



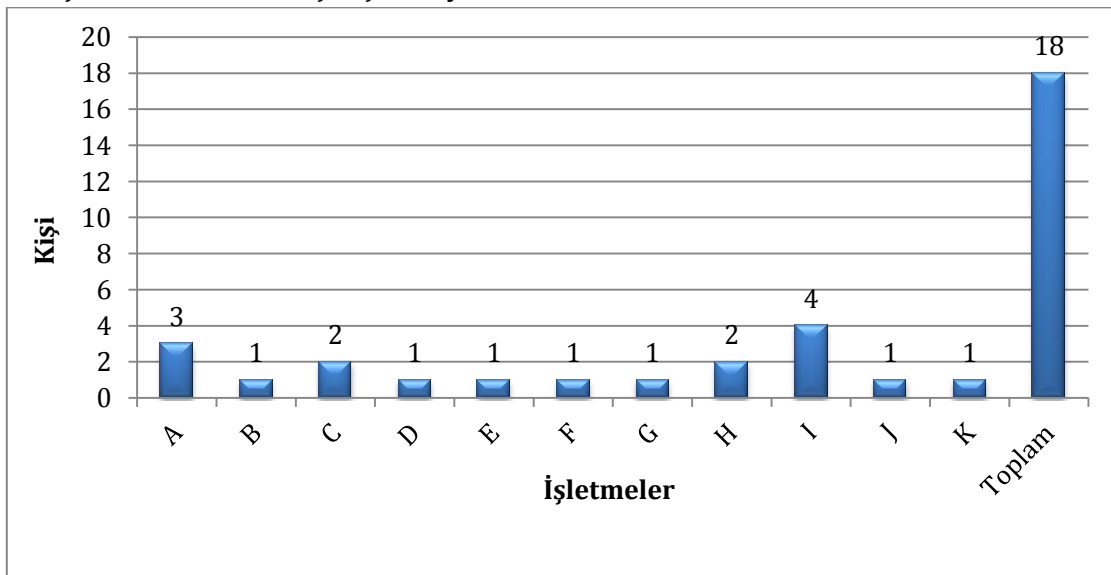
Şekil 26: İşletmelerin sektördeki faaliyet yılları

İşletmelere ne kadar yıldır denizcilik sektöründe faaliyet gösterdikleri sorulmuştur. Şekil 26'de görüldüğü üzere işletmeler ciddi bir işletme geçmişine sahiptir. Daha da önemlisi yapılan mülakatlarda çoğu işletme sahibinin çocuk yaştan itibaren tekne imalatıyla uğraştığı belirlenmiştir.

İşletmelerin Hukuki Yapıları

İşletmelerin hukuki yapıları incelendiğinde, bir firmanın limited diğerlerinin ise şahıs işletmesi olduğu görülmektedir. Buradan hareketle işletmelerin küçük aile şirketleri olduğu öngörüsü yanlış olmayacaktır.

İşletmelerin Daimi Çalışan Sayısı



Şekil 27: İşletmelerdeki daimi çalışan sayısı ve toplamı

Kurucaşile ilçe merkezinde kurulması planlanan KSS için önemli verilerden birisi de işletmelerin daimi çalışan kapasitelerinin belirlenmesi olacaktır. Böylece kurulacak KSS için bir çalışan

kapasite öngörüsünde bulunmak mümkün olacaktır. Daimi çalışan sayıları irdelendiğinde işletmelerin KOBİ sınıfında ve mikro ölçekte işletmeler oldukları görülmektedir. Şekil 27'de gösterilen 18 kişilik toplam daimi çalışan kişi sayısı aslında bir KOBİ çatısı altında topluca barındırılabilir bir sayıdır. Bununla birlikte KOBİ'lerin ülke ekonomisindeki katkıları düşünüldüğünde Kurucaşile'deki işletmelerin ne denli önem arz ettiği anlaşılabilir.

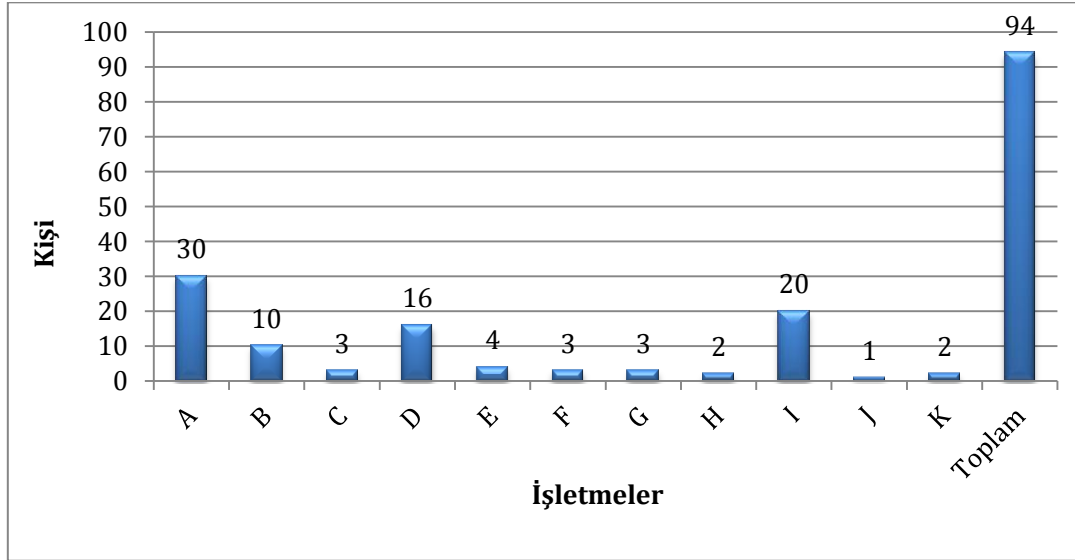
Çalışanların Pozisyona Göre Dağılımı

Mevcut daimi çalışanların pozisyona göre dağılımları incelendiğinde yönetici, idari ve mühendis kadrolarının olmadığı görülmüştür. Tüm işletmeler içinde tekniker/teknisyen statüsünde 1 kişi, usta statüsünde çalışan 16 kişi ve düz işçi statüsünde çalışan 1 kişi olduğu belirlenmiştir. Bu veriler değerlendirildiğinde nitelikli personel istihdamında ciddi sıkıntılar olduğu görülmektedir. Yapılan anketler ve mülakatlar esnasında mesleğin icrasını daha çok geleneksel yöntemlerle yetişmiş ustaların sürdürdüğü tespit edilmiştir. Denizcilik Meslek Lisesinden mezun olup mesleği sürdüren yeni mezunların sayısı henüz ciddi bir potansiyele ulaşmamıştır. Mezun öğrencilerin bir kısmının bu işi yapmadığı, bir kısmının ise başka yörelerde tekne üretim faaliyetlerini sürdürdükleri belirlenmiştir.

Nitelikli Personel İstihdamı

İşletmelere imkânları olması durumunda nitelikli personel (mühendis vb.) istihdam etmeyi düşünüp düşünmedikleri sorulmuştur. İşletmelerden 5 tanesi imkânları olsa dahi nitelikli personel istihdam etmeyeceğini, 6 tanesi ise edebileceğini ifade etmiştir. İşletmelerin bazılarının olumsuz cevap vermelerinin arkasında üretim kapasitelerinin düşük olması ve bazılarının sandal gibi çok da nitelikli personel istihdamı gerektirmeyen üretimleri yapmaları yatmaktadır.

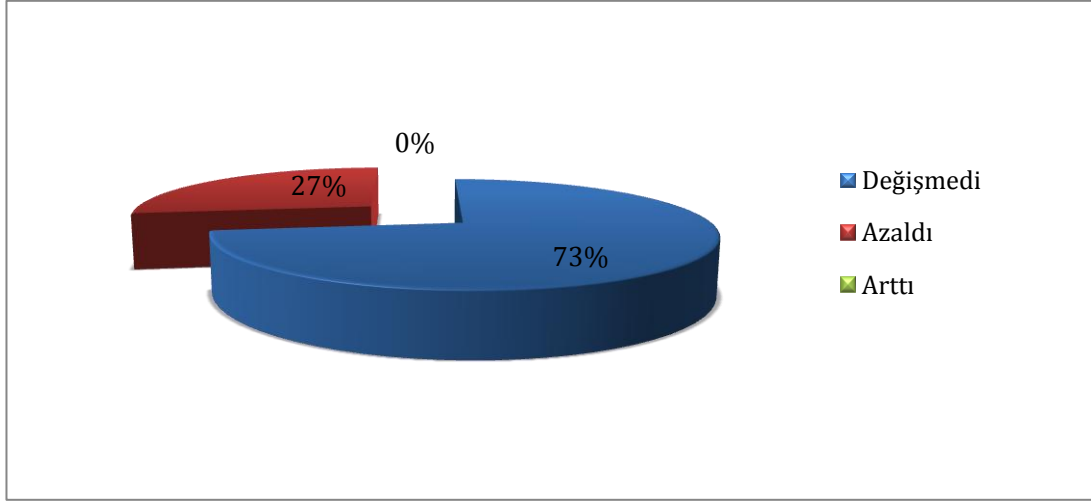
Aynı Anda Ulaşılan En Yüksek Çalışan Kapasitesi



Şekil 28: Aynı anda ulaşılabilir en yüksek çalışan sayısı

KSS kurulumu için kapasite belirlenmesinde bir diğer önemli faktör ise mevcut işletmelerin aynı anda ne kadarlık bir maksimum çalışan kapasitesine ulaştıklarıdır. Burada amaçlanan yan sanayi işleri ve rutin tekne imalatı sürerken bir işletmede en fazla kaç çalışan olabileceğinin anlaşılmasıdır. Şekil 28'da görüldüğü üzere işletmeler alt işverenlerle birlikte daimi çalışan sayısının çok çok üstüne çıkabilmektedirler. Her işletmenin tam kapasite çalıştığını düşündüğümüzde 94 kişilik bir kapasite söz konusudur.

Son 5 Yılda Daimi Çalışanların İstihdam Durumu

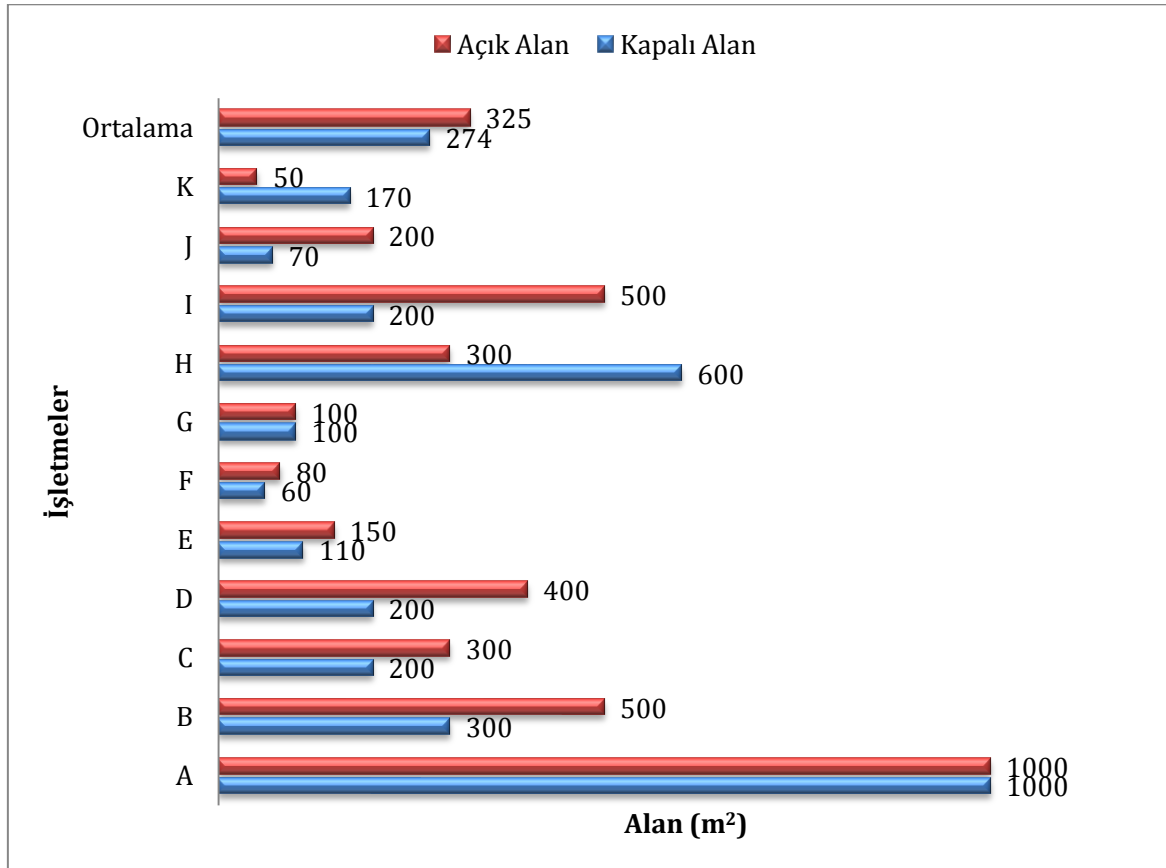


Şekil 29: Son 5 yılda çalışan sayısındaki değişim

Özellikle 2008'deki küresel krizden sonra gemi inşa piyasaları ciddi kayıplar yaşamıştır. Bu durumun incelenmesi için son beş yıl içindeki istihdam sayıları irdelenmiştir. Şekil 29 incelendiğinde işletmelerin %73'lük kısmı daimi çalışan sayısında bir değişim olmadığını, %27'si ise daimi çalışan sayısının azaldığını belirtmektedir. Kurucuşile'nin daha çok iç pazara üretim yaptığı düşünüldüğünde %27'lik azalmanın müşterilerin ekonomik krizden etkilenmeleri, çalışanların sektörden çıkması veya iç pazarda diğer alternatif yerlere kaydıklarını düşündürmektedir.

B. ÇALIŞMA KOŞULLARI, ALTYAPI VE ÇEVRE

İşletmelerin Kullandıkları Kapalı ve Açık Alanlar



Şekil 30: İşletmelerin kullandıkları üretim alanları

İşletmelerin mevcut tesis şartlarının belirlenmesi ileride yer ve tesis taleplerini değerlendirmede önem kazanmaktadır. Bu nedenle işletmelere kaç m² açık ve kapalı alan kullandıkları sorulmuştur. Şekil 30 incelendiğinde genel itibariyle işletmelerin birbirine yakın değerlerde üretim alanı kullandıkları, bir işletmenin görece olarak ayrıştığı fark edilmektedir. Ortalama kullanılan açık alan değerinin 325 m² ve ortalama kapalı alan değerinin ise 274 m² olduğu görülmektedir. Bu değerler ülkemizdeki diğer tekne üretim alanlarıyla karşılaştırıldığında oldukça azdır. Bu durumun ortaya çıkmasında üretim metrajıyla birlikte coğrafi olarak sınırlı alanların da etkisi olduğu söylenebilir. Karadeniz Bölgesinin kısıtlı düz alanlara sahip olması işletmeleri dar alanlara sıkıştırmıştır.

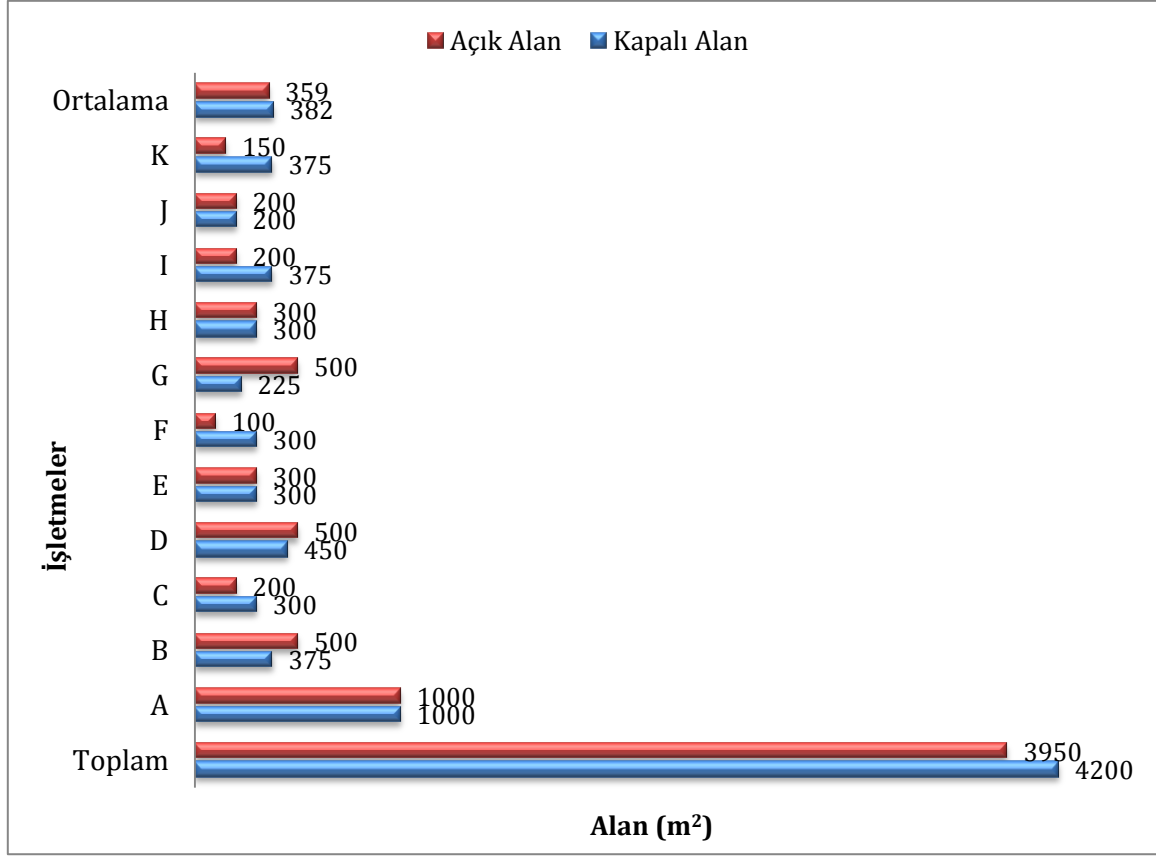
Mevcut Tesislerin Fiziki Durumu

Tablo 4: Mevcut tesislerin fiziki durumu

Fiziki Nitelik	Sahip Olan İşletme Sayısı
<input type="checkbox"/> Tesis fiziki korunma (tel örgü, duvar vb.).	0
<input type="checkbox"/> Tesis girişi ve kontrol (güvenlik).	1
<input type="checkbox"/> Otopark.	1
<input type="checkbox"/> İdari, teknik birimler binası.	5
<input type="checkbox"/> Sosyal tesisler (yemekhane, lavabo, wc, duş, vb.).	3
<input type="checkbox"/> Atık kabul tesisi, sahası veya deposu.	0
<input type="checkbox"/> Çeşitli ambar/depolar.	4
<input type="checkbox"/> Enerji tesisi (trafo, şebeke, jeneratör, vb.).	1
<input type="checkbox"/> Yangın söndürme donanımı.	0
<input type="checkbox"/> Yangın tüpü	11
<input type="checkbox"/> Su deposu.	2
<input type="checkbox"/> İnşa hangarı/marangozhane.	11
<input type="checkbox"/> Bakım, onarım alanı.	3
<input type="checkbox"/> Çekme/kışlatma alanı.	1
<input type="checkbox"/> Çekme, indirme sistemleri.	2

İşletmelerin sahip oldukları tesislerin fiziki nitelikleri Tekne İmal ve Çekme Yerleri Yönetmeliği ekinde istenen asgari fiziki şartlar ile karşılaştırılmıştır. Tablo 4'e bakıldığında işletmelerin sadece bir marangozhaneden ibaret olduğu, yangın ve benzeri risklerin farkında oldukları ancak bir yangın donanımı (devresi) bulunmadığı bunun yerine her işletmenin en azından bir yangın tüpü bulundurduğu tespit edilmiştir. İş hayatının sosyal imkanlarından uzak kalan işletmelerin daha insancıl çalışma şartlarına ihtiyaçları olduğu açıktır. Bu durumun müşteriler üzerinde bırakacağı olumlu etkiler de gözardı edilmemelidir.

İşletmelerin Talep Ettikleri Kapalı ve Açık Alanlar



Şekil 31: İşletmelerin talep ettikleri üretim alanları

İşletmelere yeni bir üretim tesisi inşa ettirmeleri durumunda nasıl bir tesis talep edecekleri sorulmuştur. Buna karşılık olarak büyük çoğunluğun birbirine yakın alanlar talep ettikleri belirlenmiştir. Şekil 31 işletmelere özgü ve ortalama açık ve kapalı alan taleplerini göstermektedir. Grafikten de görülebileceği üzere talep edilen ortalama açık alan değeri 359 m², ortalama kapalı alan değeri ise 382 m² olarak belirlenmiştir. Talep edilen alanlara bakıldığında iki tip tesis şablonu oluşturulması gerektiği anlaşılmaktadır. Toplam açık alan değerinin 3950 m², kapalı alan değerinin ise 4200 m² olarak gerçekleştiği görülmektedir. Buradan hareketle KSS’de üretim için ihtiyaç duyulacak toplan alanın ise en az 8150 m² olması gerektiği anlaşılmaktadır.

İşletmelerin talep ettikleri kapalı alanların [enxboy]m ve [yükseklik]m değerleri:

A İşletmesi	(20x50)m x 12m	G İşletmesi	(15x15)m x 5m
B İşletmesi	(15x25)m x 6m	H İşletmesi	(15x20)m x 5m
C İşletmesi	(15x20)m x 5m	I İşletmesi	(15x25)m x 7m
D İşletmesi	(15x30)m x 12m	J İşletmesi	(10x20)m x 5m
E İşletmesi	(15x20)m x 6m	K İşletmesi	(15x25)m x 8m
F İşletmesi	(15x20)m x 7m		

İşletme Aylık Kirası (Açık-Kapalı Alanlar Toplamı)

İşletmelerin 8’inin tesisleri için herhangi bir kira ödemedikleri 3 işletmenin ise kullandıkları açık alanlar için kamuya çok cüzi sayılabilecek yıllık ödemeler yaptıkları belirlenmiştir. Tesislerin mülkiyetlerinin işletme sahiplerinde olması nedeniyle kira ödemedikleri anlaşılmaktadır.

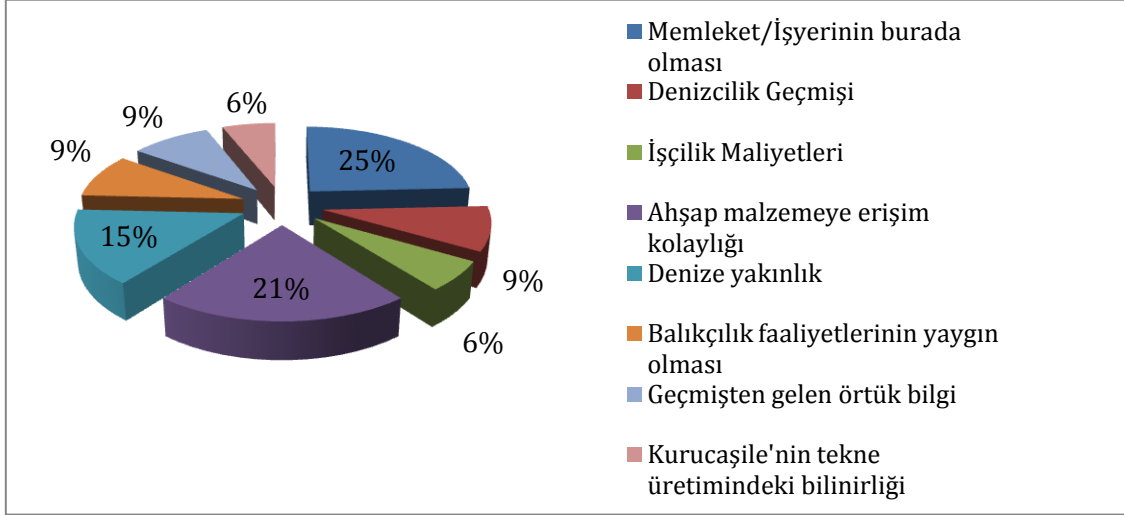
İşletmenin Yeni Bir Üretim Yeri Oluşturmasının Önündeki Engeller

Yeni ve modern bir üretim tesisi kurmak için önünüzdeki en büyük engel nedir? sorusuna karşılık, işletmeler;

- İş potansiyelindeki gelecek belirsizliği ve piyasalara güvensizlik
- Tesis yapacak uygun yer bulunmaması
- Finansal sorunlar
- Devlet prosedürlerinin zorluğu
- Tekne imalatçıları arasındaki anlaşmazlıklar

şeklinde dile getirmişlerdir.

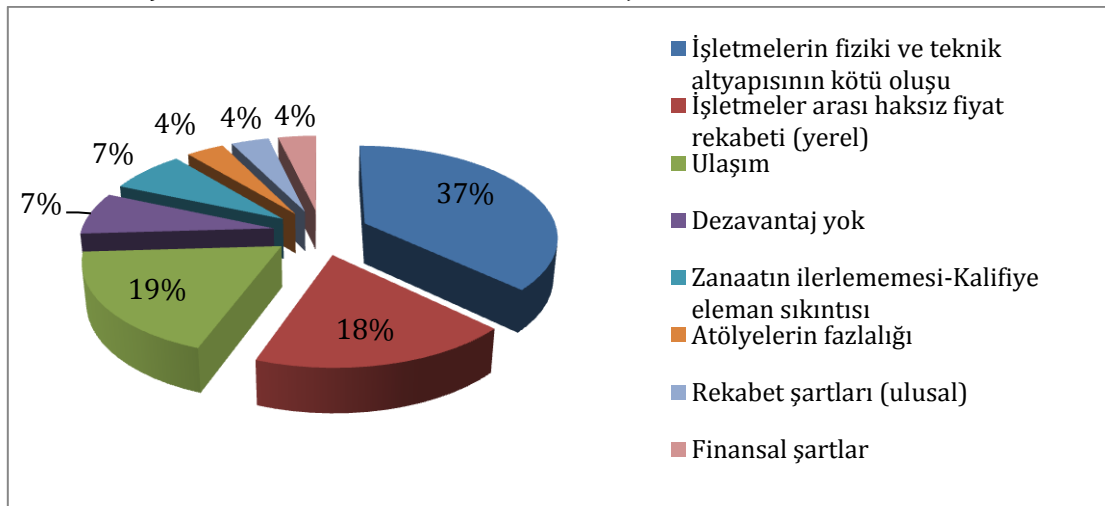
Kurucaşile’de Tekne Üretmenin Avantajları



Şekil 32: Kurucaşile’de tekne üretmenin avantajları

İşletmelerin Kurucaşile’de tekne üretmesini teşvik eden nedenler sorgulanmış ve bu kapsamda kendilerinin burada tekne üretirken ne gibi avantajlarının olduğu tespit edilmeye çalışılmıştır. Şekil 32’de görüleceği üzere birinci sırada %25 memleket ve işyerinin burada olması (mülkiyet durumu), ikinci sırada ise %21 oranında ahşap hammaddenin Karadeniz Bölgesi içinden temin edilmesi ve üçüncü avantajın ise %15 ile geçmişten gelen ustalık bilgisi olduğu görülmektedir. Burada en dikkat çekici husus işletmelerin tekne üretim faaliyetlerini tıpkı ataları gibi burada kendi doğdukları, büyüdükleri ve yaşadıkları yerde sürdürme istekleridir. Bu davranış şekli bir sahiplenme ve mesleği Kurucaşile’de yaşatma isteğini de ortaya koymaktadır.

Kurucaşile’de Tekne Üretmenin Dezavantajları



Şekil 33: Kurucaşile’de tekne üretmenin dezavantajları

İşletmelerin Kurucaşile’de tekne üretiminde dezavantaj olarak gördükleri birinci husus işletmelerin fiziki ve teknik altyapısının kötü oluşudur. Yerelde işletmeler arası haksız fiyat rekabeti ise ikinci sırayı ve ilçeye ulaşım zorluğu üçüncü sırayı almaktadır. İşletmelerin tesislerinin fiziki ve teknik altyapısından %37 gibi ciddi bir oranda yakınması dikkate değerdir. İşletmelerin Şekil 33’deki tespitleri; müşterinin ulaşımı, kalite-fiyat ilişkisi, müşteride bırakılacak izlenim ve üretim kalitesine etkileri konusunda farkındalık sahibi olduklarının bir göstergesidir.

Üretim Şartları

İşletmelerden sadece 4’ü dört mevsim üretim yapmayı başardığını aktarmış, diğer 8 işletme ise kış aylarında tesis şartları nedeniyle üretim yapamadığını yapsa bile verimin azaldığını ya da sağlıksız şartlarda üretim yapılabildiğini dile getirmiştir.

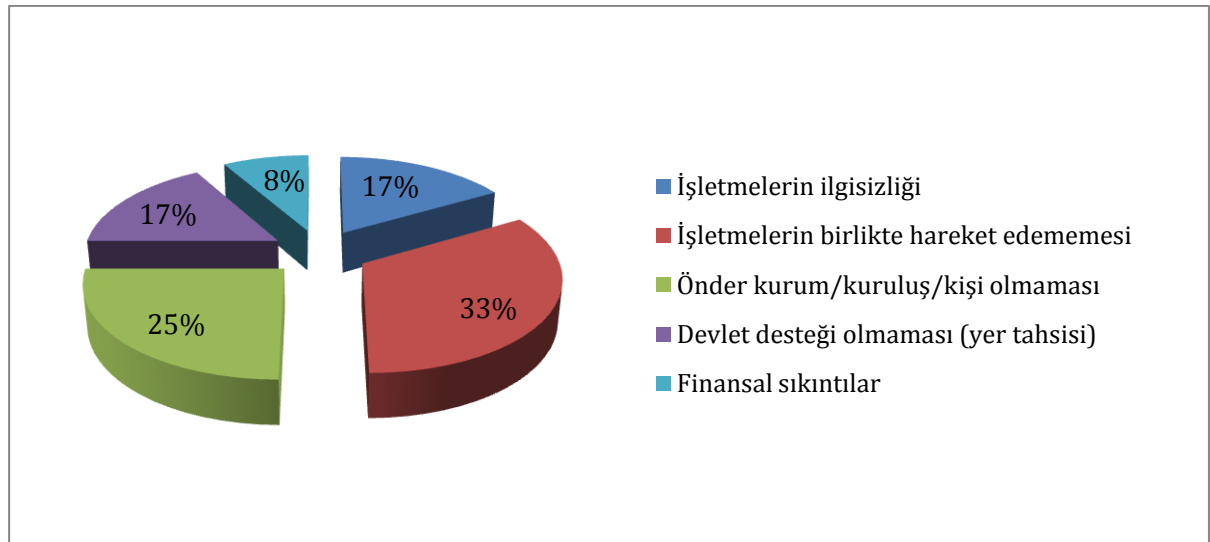
Enerji Kesintisi

Üretim esnasında enerji kesintisi yaşanıp yaşanmadığı sorusuna karşılık tüm işletmelerden özellikle kış aylarında mutlaka kesinti olduğu, kesintinin olduğu normal günlerde ise ortalama 2 saat içinde bağlantının tekrar sağlandığı belirtilmektedir.

Mevcut Tesislerden Memnuniyet Durumu

İşletmelere şu anki üretim yerlerinden memnun olup olmadıkları sorulmuş ve 8 işletmenin mevcut işyerinden memnun olmadığı anlaşılmıştır. Diğer 4 işletme ise memnuniyetsizliğini dile getirmiş, ancak alternatifleri olmadığından memnun olmak zorunda kaldıklarını ifade etmişlerdir. Bir anlamda tüm işletmelerin mevcut tesislerinden memnun olmadıkları söylenebilir.

Yeni Bir Üretim Alanı (KSS) Kurulamamasının Nedenleri



Şekil 34: Yeni bir üretim alanı kurulamamasının nedenleri

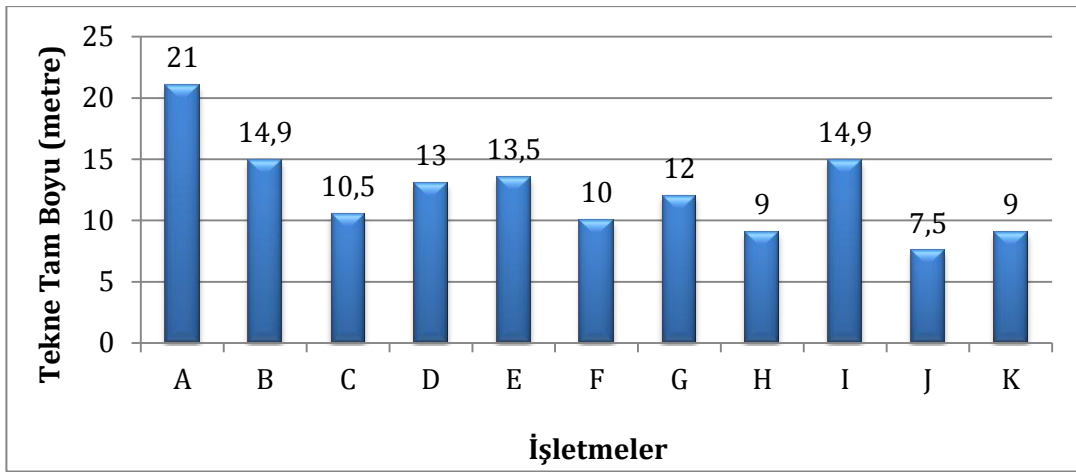
İşletmelerin bugüne kadar KSS kurulamamasıyla ilgili benzer düşüncelere sahip oldukları ve kısmen kendilerine de öz eleştiri yaptıkları Şekil 34’den de anlaşılmaktadır. %33’lük bir kesim KSS kurulmasındaki en büyük engelin işletmelerin birlikte hareket edememesi olarak görmekte bununla birlikte %25’lik bir kesim ise önder kurum/kuruluş/kişi olmamasından yakınmaktadır. %17’lik bir kısım ise yer tahsisi konusunda devlet desteği olmamasından yakınmakta, aynı oranda da kendi ilgisizliklerinden bahsetmektedirler.

Kurucaşile Ahşap Tekne ve Yat İmalatçıları KSS için Uygun Yerin Belirlenmesi

Kurucaşile’de yıllardır tekne imalatçıları için bir KSS kurma isteği süregelmiş ve üzerinde zaman zaman çalışılmıştır. Bu çalışmalar neticesinde de Kargacık mevkiinde bulunan hazine arazisi imar planında çekek yeri olarak işlenmiştir. Bundan dolayı çalışmalar bu alan üzerine yoğunlaşmıştır. Alanla ilgili işletmelerin görüşleri alınmaya çalışılmış ve üretici gözüyle uygulama alanına alternatif yerler sorgulanmış ve eleştiriler dinlenmeye çalışılmıştır. Bu kapsamda alternatif yer olarak “Yardibi” mevki belirtilmiş, ancak altyapı maliyetleri açısından “Kargacık” mevkiinin daha avantajlı olduğu dile getirilmiştir. Kargacık mevkiinde bulunan alanla ilgili olarak tüm işletmeler fikir birliğine varmışlardır. Alanla ilgili belirtilen tek husus ise alanda mutlaka çekme/indirme sistemi olmasının gerektiğidir.

C. ÜRETİM STRATEJİSİ, KAPASİTESİ VE FİNANSMANI

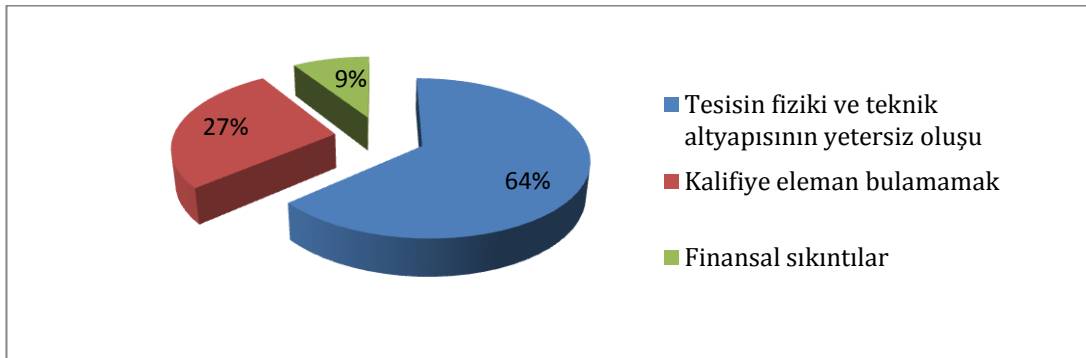
Mevcut İşletmeler Tarafından Bugüne Kadar Üretilen En Uzun Tekne Boyu



Şekil 35: Mevcut işletmeler tarafından bugüne kadar üretilen en uzun tekne boyu

İşletmelerin üretim kapasiteleri sorgulandığında “üretilen en uzun tekne boyunun belirlenmesi” oldukça önemli bir konudur. Bu anlamda Şekil 35 önemli veriler aktarmaktadır. Birinci önemli veri işletmelerin bazılarının 14.9m sınırına kadar tekneler üretmeleridir. Bunun nedeni tam boyu 15m’ye kadar olan teknelerden herhangi bir proje resmi istenmemesidir. Bundan dolayı nitelikli personeli (mühendis vb.) olmayan işletmeler kendi çabalarıyla kanuni sınırlara uyum sağlayarak faaliyetlerini sürdürmektedirler. İşletmelerin bir kısmı ise faaliyetlerini tek çalışanla sürdürdüklerinden üretim metrajı sınırlı kalmıştır. İşletmelerin sadece biri 15 m sınırını aşabilmiştir. Grafikten alınabilecek ikinci önemli veri ise yeni bir üretim tesisi tasarlarken boyutlarının nasıl olması gerektiğine dair bilgi içermesidir. Tekne boyları, enleri ve yükseklikleri atölye boyutları için önem arz etmektedir.

İşletmelerin Kapasite Artırımı ve Kapasite Artırmanın Önündeki Engeller

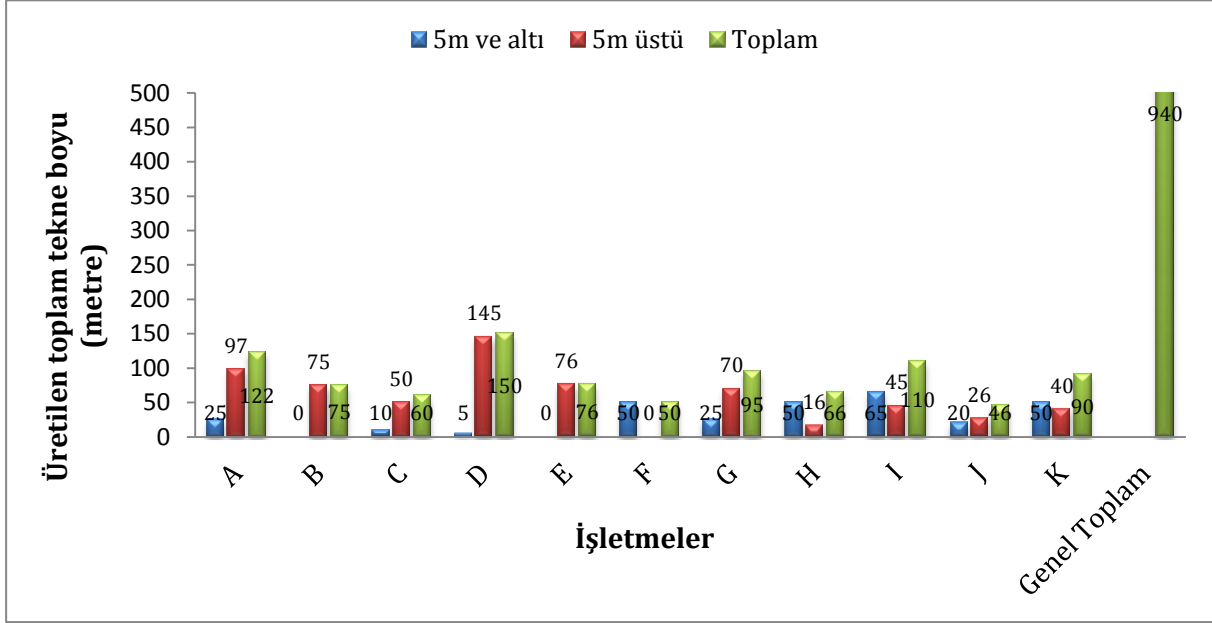


Şekil 36: İşletmelerin kapasite artırmasının önündeki engeller

İşletmelere önümüzdeki 5 yıl içinde kapasite artırımına gitmeyi düşünüp düşünmedikleri sorulmuştur. 8 işletme kapasite artırmayı düşündüğünü 4 işletme ise düşünmediğini belirtmiştir. Kapasite artırımının önündeki engeller

Şekil 36'de belirtilmiştir. Temel sorunun atölyelerin fiziki ve teknik altyapısının kötü oluşu şeklinde ifade edilmiştir. Bununla birlikte kalifiye eleman bulamaması ya da bu mesleğe ilgi duyup kendini yetiştiren eleman sıkıntısı da diğer önemli noktalardan biridir. Finansal sıkıntılar ise bunları takip etmektedir.

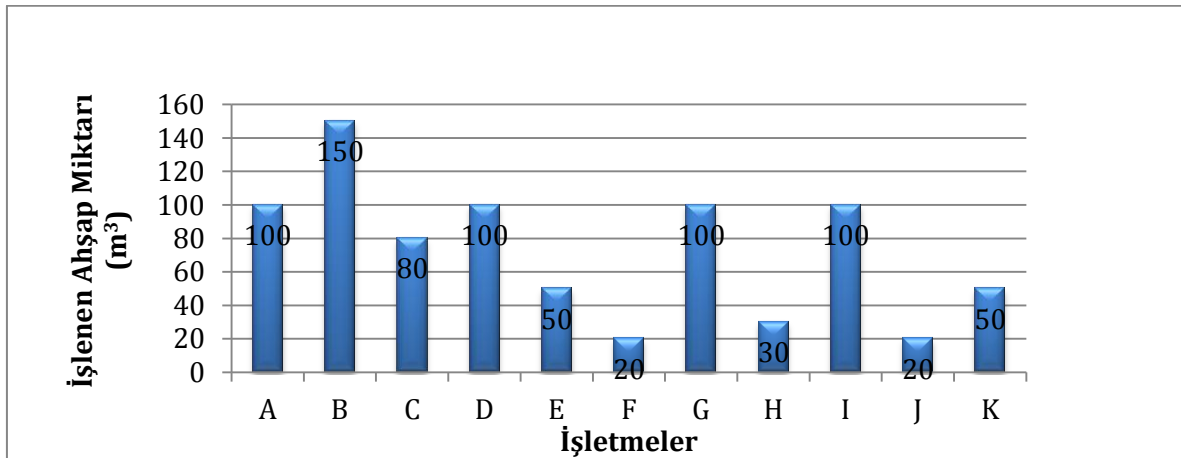
Metraj Bazında Ulaşılan Maksimum Üretim Miktarı



Şekil 37: En yoğun üretimin gerçekleştiği yılda üretilen tekne boyu (metre)

Küçük tekneler ve yat üretiminde önemli bir değerlendirme yöntemi olan metraj bazında üretim miktarı Kurucaşile ilçe merkezi için irdelenmiştir. İşletmelerin hemen hemen hepsinin 5m ve altı ile 5m üstü tekneleri aynı anda ürettikleri görülmektedir. Genel toplamda işletmeler, en yoğun üretim yaptıkları yıl toplam 940m tekne üretmişlerdir.

İşletmelerin Ahşap İşleme Kapasitesi



Şekil 38: İşletmelerin yıllık ahşap işleme kapasiteleri

İşletmelerin yıllık ahşap işleme kapasiteleri Şekil 38'de verilmiştir. Toplam 800 m³ yıllık ahşap işleme kapasitesi olduğu görülmektedir. Kooperatifin ilerleyen süreçte bu miktarı birlikte tek seferde satın alması maliyetleri düşürmede önemli bir etken olacaktır.

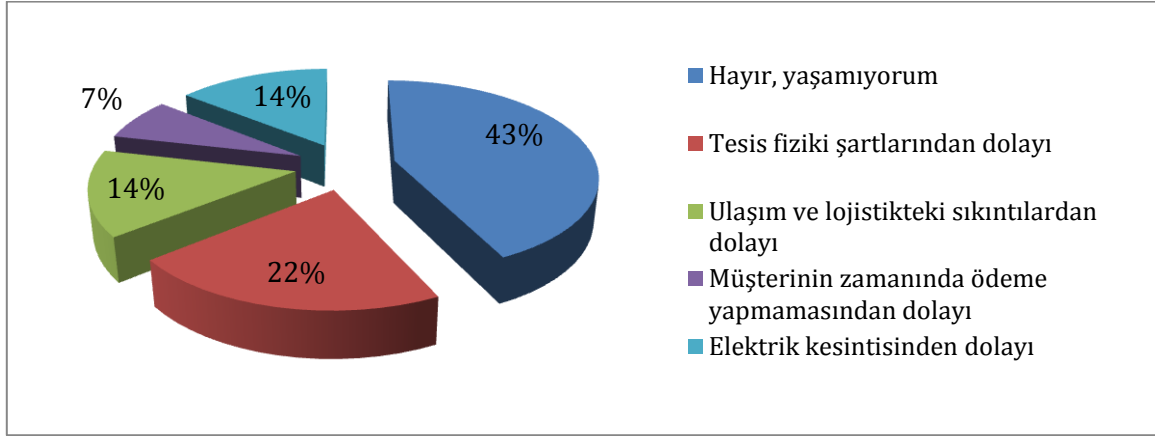
Tekne Üretici Kodu

Avrupa Birliğine katılım sürecinde uyum yasalarıyla birlikte denizcilik sektörü de bazı yeni uygulamalara gitmiştir. Bunlardan birisi de tekne üreticilerine Gezi Tekneleri Yönetmeliği kapsamında verilen üretici kodu uygulamasıdır. Kurucaşile'deki üreticilerin biri başvuru aşamasında olmak üzere tamamının üretici kodu bulunmaktadır.

Farklı Üretim Alanına Geçiş Durumu

İşletmelerden 10'nu ahşap tekne üretimi dışında farklı bir alana geçmeyi düşünmemektedir. Üreticilerden sadece bir tanesi fiber veya kompozit tekneler de üretmeyi düşünmektedir. Bu sonuç Kurucaşileli ustaların ahşap tekne imalatında kendilerini uzman hissettiklerinin, en iyi bildikleri işin ahşap olduğunun ve mesleği sahiplenmenin bir göstergesidir.

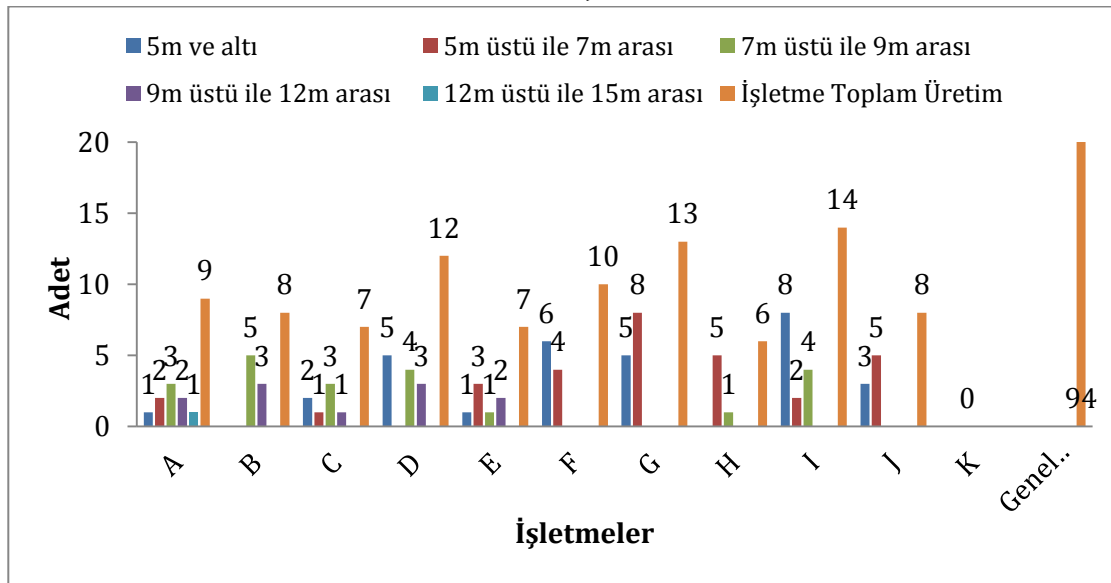
Ürün Teslimatında Gecikmeler



Şekil 39: Teslimatta yaşanan gecikmeler ve nedenleri

İşletmelere ürün teslimatında gecikmeler yaşayıp yaşamadıkları sorulmuştur. İşletmelerin %43'ü teslimatta gecikme yaşamadığını belirtmiştir. %22'si tesislerin fiziki şartlarından, %14 ulaşım ve buna bağlı olarak lojistik açıdan teslimatta sıkıntı yaşadığını ifade etmiştir. Şekil 39 ayrıca elektrik kesintilerinin de teslimatta gecikmeye neden olan önemli bir etken olduğunu ortaya koymaktadır.

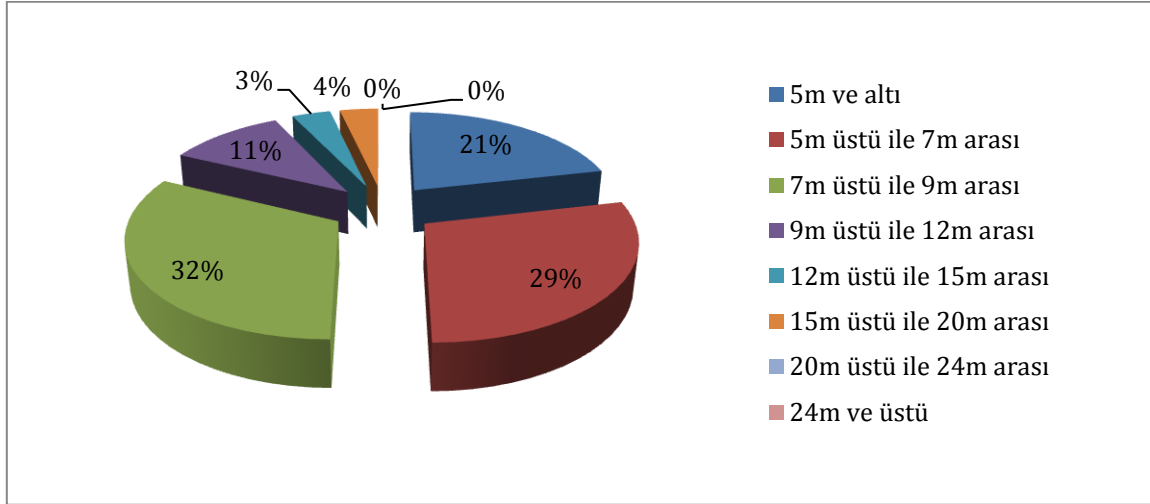
2012 Yılında Üretilen Teknelerin Metraj Bazında Sınıfları ve Adetleri



Şekil 40: 2012 yılında üretilen teknelerin metraj bazında sınıfları ve adetleri

Tekne ve yat istatistiklerinde diğerk bir yöntem adet bazında üretimi değerlendirmektir. Bu kapsamda Şekil 40'de 2012 yılında Kurucaşile ilçe merkezinde üretilen teknelerin metraj bazında sınıflandırılmış üretim adetleri ve toplam üretilen tekne adedi verilmektedir. İşletmelerden biri faaliyetlerine 2013 yılında yeniden başladığından geçen yıl ürettiği tekne bulunmamaktadır. Diğerk üreticilerin ise 2012 yılında 15m altı değışik metrajlarda toplam 94 adet tekne ürettikleri belirlenmiştir.

İşletmelerin Metraj Bazında Üretim Yoğunluğu



Şekil 41: İşletmelerin metraj bazında üretim yoğunluğu

İşletmelerin metraj bazında üretim yoğunluğuna bakıldığında %32 oranında 7m üstü ile 9m arası teknelerin, %29 oranında 5m üstü ile 7m arası teknelerin ve %21 oranında 5m ve altı teknelerin üretiminde yoğunlaştıkları görülmektedir. Şekil 41 üretim yoğunluğunun diğerk metrajlarını ve dağılımlarını detaylı olarak göstermektedir. Üretim yoğunluğunun gelir getirici metrajdan biraz uzak olduğu tespitini yapmak yerinde olacaktır.

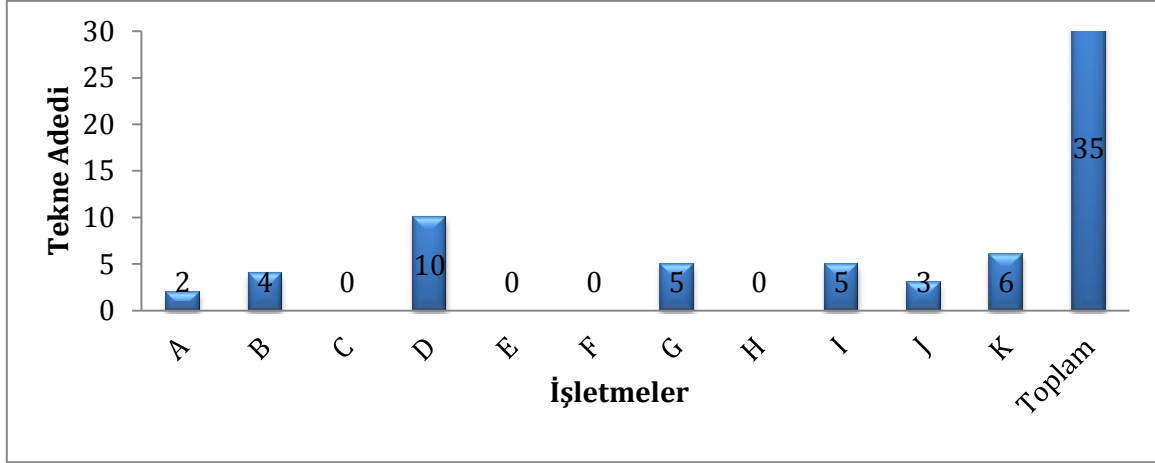
Anahtar Teslim Üretim

Anahtar teslim tekne üretimini 9 işletmenin daha önce gerçekleştirdiği, 2 işletmenin ise bugüne kadar anahtar teslim tekne üretmediği belirlenmiştir. Anahtar teslim yapılan teknelerde ise alt işverenlerle çalışılmış ve donatım faaliyetlerinden yeterince gelir elde edilemediği ifade edilmiştir.

Gemi Dizayn Firmasıyla Çalışma Durumu

İşletmelerin sadece 2'sinin bugüne kadar bir gemi tasarım firması ile çalıştıkları, 9 işletmenin ise gerek duymadığından ya da proje üzerinden tekne üretmediklerinden hiç çalışmadıkları belirlenmiştir. Bu durum Kurucaşile ilçe merkezinde özellikle 15m altı teknelerin üretiminde proje istenmemesi nedeniyle üretimin limit değerlere takılmasına yol açmaktadır. Buna ek olarak işletmelerin gemi tasarım firmalarına ayırabilecek ek bir bütçelerinin olmaması da ayrı bir nedendir.

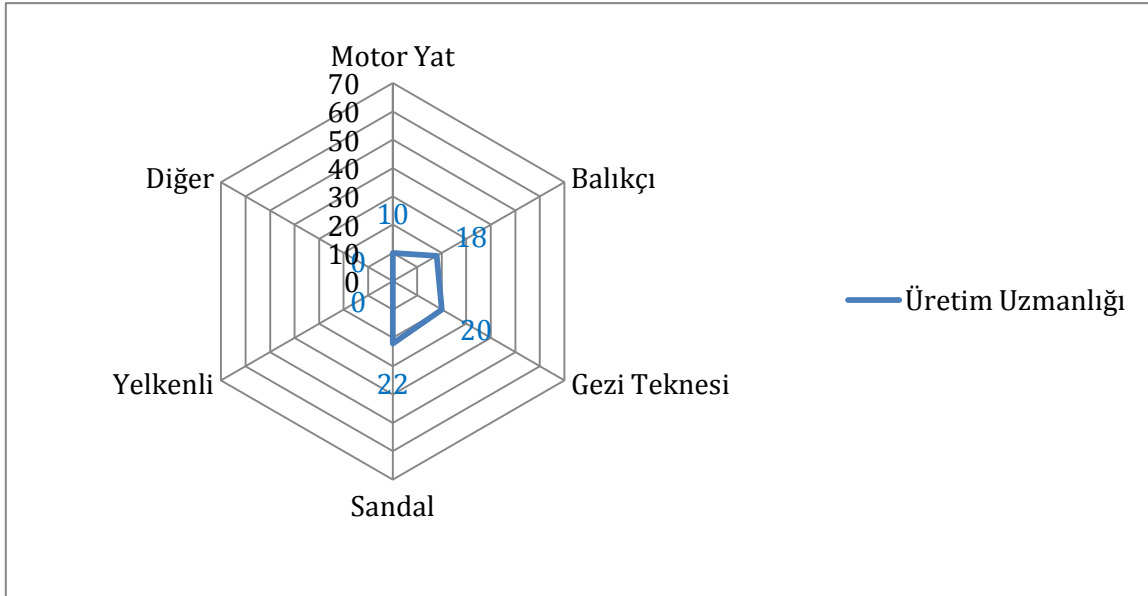
Tekne Bakım-Onarım Faaliyetleri



Şekil 42: 2012 yılında işletmelerin bakım-onarım hizmeti verdikleri tekne adedi

Gemi inşa faaliyetleri içinde önemli bir gelir kaynağı olan bakım-onarım işlerinden Kuruçayıle'deki üreticilerin ne derece faydalandıkları sorgulanmıştır. Bu kapsamda işletmelere 2012 yılında kaç tekneye bakım-onarım hizmeti verdikleri sorulmuştur. 4 işletmenin bakım-onarım faaliyetinde bulunmadıkları, diğerlerinin ise çok az sayıda tekneye hizmet verdikleri Şekil 42'de açıkça görülmektedir. Bazı işletmelerin deniz kıyısına uzak olmaları ve çekek alanı olarak hali hazırda bir yer olmaması bakım-onarım işlerinden yeteri kadar faydalanamamalarına yol açmaktadır.

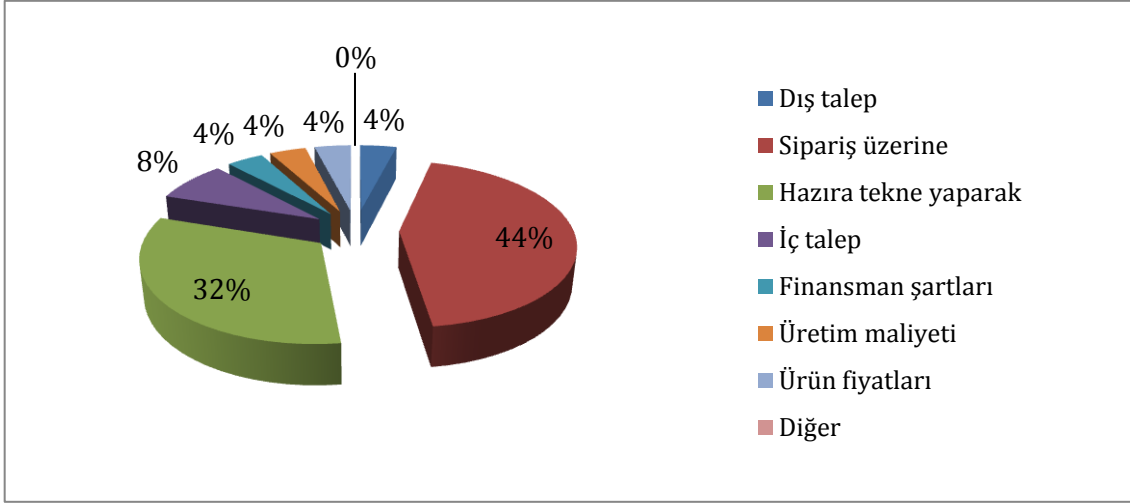
Tekne Üretiminde Uzmanlık Alanı



Şekil 43: İşletmelerin tekne üretiminde yoğunlaştıkları uzmanlık alanı

Kuruçayıle'deki işletmeler yıllardan bu yana piyasa şartlarını ve tüketicilerin isteklerini takip etmiş, buna göre üretimlerini şekillendirmişlerdir. Son yıllara kadar özellikle balıkçı tekneleri ve sandal tipi küçük tekneler üzerine yoğunlaşan ilçe yakın zamanda gezi (tur) tekneleri ve yat üretiminde yer edinmeye çalışmaktadır. Ancak yat üretimi gibi donatım faaliyetlerinin yoğun olduğu ve iç tasarım gibi ince işçilik gerektiren işlerde henüz tam anlamıyla uzmanlaşamadığı görülmektedir. Bunun temel nedeni olarak Kuruçayıleli ustaların bugüne kadar donatım faaliyetlerinden ziyade daha çok ahşap tekne (kabuk-gövde) işçiliğinde uzmanlaşma gelmesidir.

Üretim Miktarının Belirlenmesi



Şekil 44: Üretim miktarının belirlenmesinde etkili faktörler

İşletmelerin üretim miktarlarını hangi kriterlere göre belirledikleri tespit edilmeye çalışılmıştır. Şekil 44'de de görüleceği üzere işletmelerin %44 oranında sipariş üzerine, %32 oranında hazıra tekne ürettiği ve %8 oranında ise iç talebe göre üretim miktarını belirledikleri gözlemlenmektedir. Özellikle kış dönemlerinde işletmeler siparişlerin azalması nedeniyle sezon açılıncaya kadar hazıra tekne üretmektedirler.

Tekne Donatım Faaliyetlerinden Sağlanan Gelir

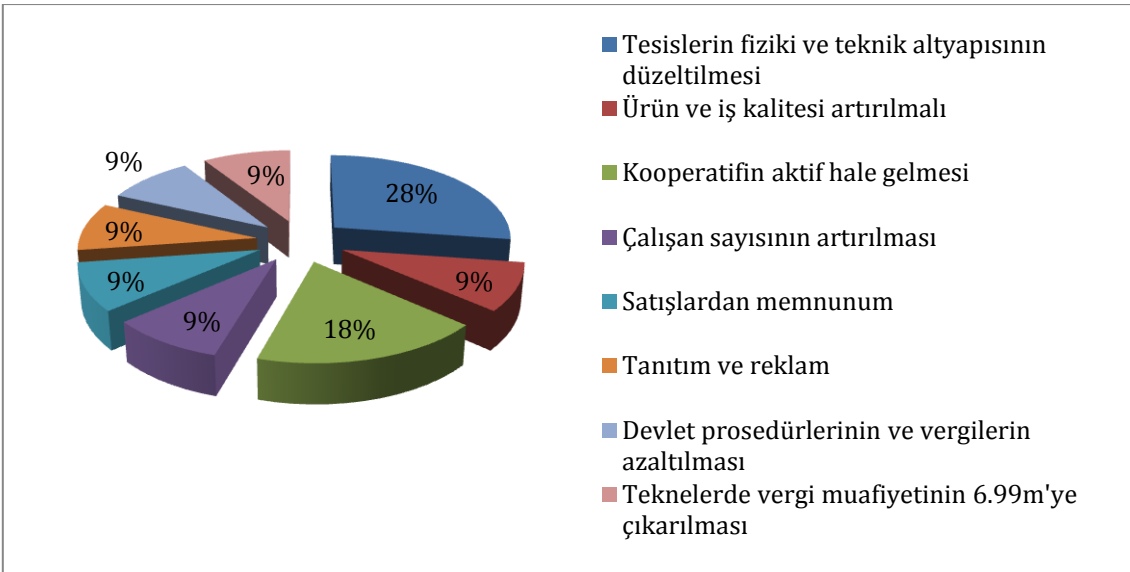
İşletmelerin tamamı tekne donatım faaliyetlerinden yeteri kadar gelir sağlayamadığını ifade etmektedir. Bu faaliyetlerden daha fazla kazanç sağlamak için önerilerini,

- Kurucaşile'nin kendi alanlarında uzmanlaşmış donatım firmaları kurması
- Tekne donatımında uzmanlaşmış kalifiye eleman yetiştirilmesi
- İşletmelerin kendi bünyelerinde donatım elemanı istihdam etmeleri
- Donatım malzemelerinin daha ucuza tedarik edilmesi

şeklinde sıralanmışlardır.

D. LOJİSTİK, SATIŞ VE PAZARLAMA

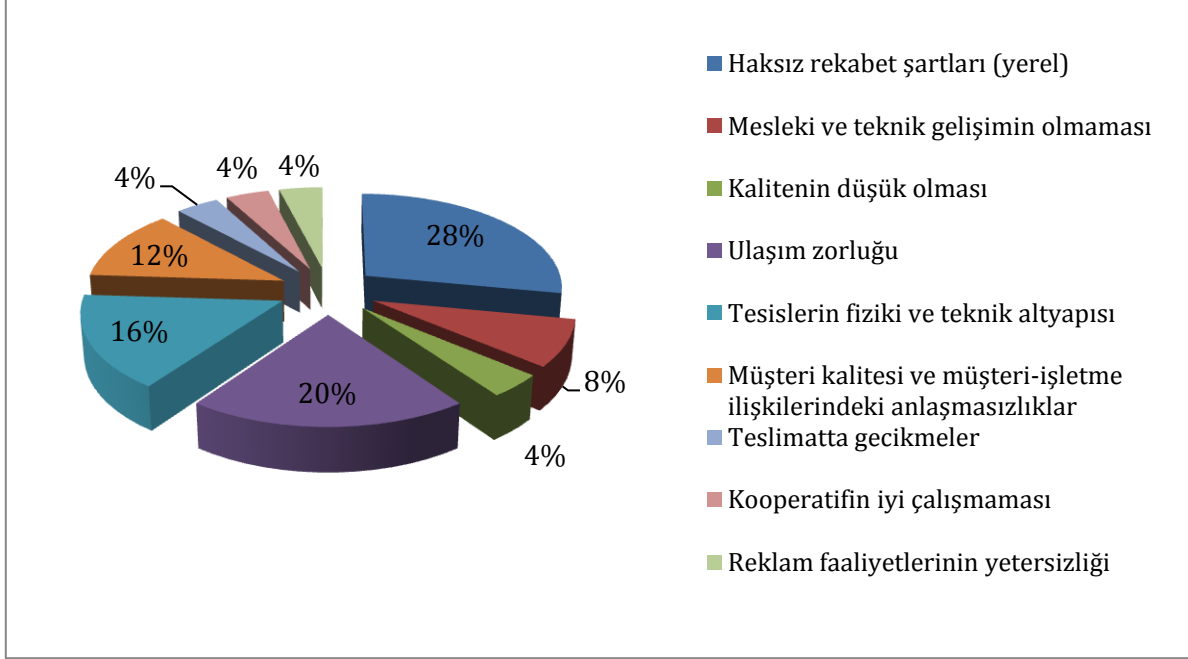
Satışların Artırılması için Yapılması Gerekenler



Şekil 45: Tekne satışlarının artırılması için öneriler

İşletmelerin tekne satışlarının artırılmasına dair görüş ve önerileri Şekil 45’de verilmiştir. Yerelde oluşan haksız rekabet şartları işletmelerin %28’ini rahatsız etmekte, bunu %20 ile ulaşım imkânlarının zor olması takip etmektedir. Projeye konu olan tesislerin fiziki ve teknik altyapısındaki eksiklikler ise %16 ile satışların artırılmasının önündeki önemli engellerden birini teşkil etmektedir. Bununla birlikte müşteri kitlesinin ve müşteri ilişkilerinin değiştirilmesi, geliştirilmesi de yine önemli bir etken olarak karşımıza çıkmaktadır.

Tekne Satışını Olumsuz Etkileyen Faktörler



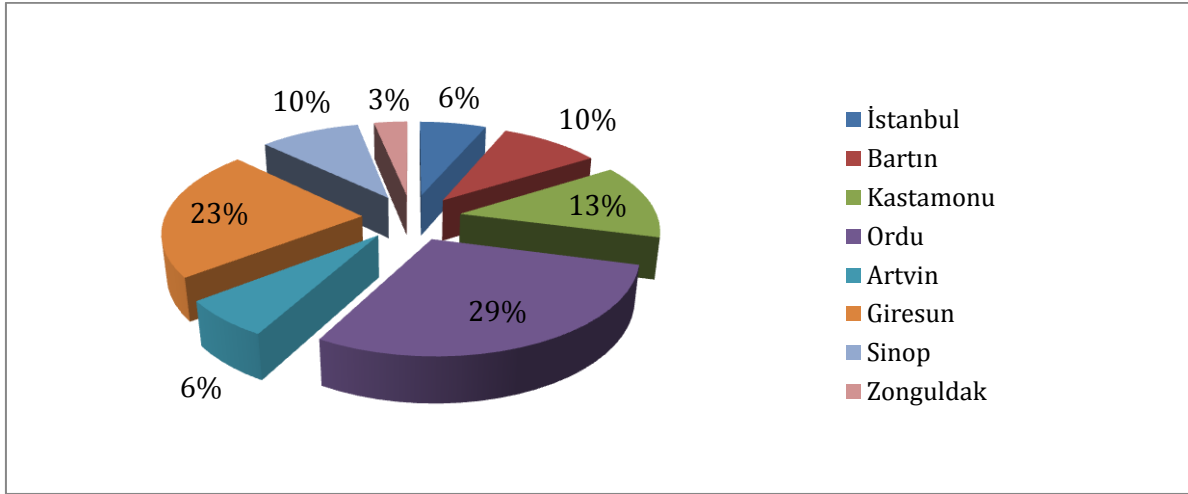
Şekil 46: Tekne satışını olumsuz etkileyen faktörler

Tekne satışlarını olumsuz etkileyen faktörler irdelendiğinde diğer sonuçları doğrulayan veriler ortaya çıkmaktadır. Şekil 46 bu nedenleri ayrıntılı bir şekilde işletmelerin gözünden ortaya koymaktadır. Yerelde oluşan haksız rekabet şartları, kalitenin düşmesine ve düşük fiyata kalitesiz ürünler ortaya konmasına neden olmaktadır. Bunun yanında ulaşım zorluğu ve tesislerin fiziki ve teknik altyapısının eksiklikler içermesi müşteri üzerinde olumsuz bir izlenim bırakmakta bu da satışları olumsuz manada etkilemektedir. Tüm bu eksiklikler iyi müşterilerden ziyade ucuza tekne yaptırmak isteyen, şartların zorluğundan (ulaşım vb.) dert yanan, tesislerin fiziki durumundan tedirgin bir müşteri kitlesiyle çalışmayı zorunlu kılmaktadır. Bu müşteri kitlesi de olumsuzlukları işaret ederek fiyat indirimi istemekte ve işletmeleri köşeye sıkıştırmaktadır.

Lojistik

Kurucaşile'nin zor doğa şartları esasen lojistiği sıkıntılı bir konuma getirmektedir. Ancak yapılan görüşmelerde 11 işletmeden 9'unun lojistik olarak sıkıntı yaşamadığını ifade etmesi şaşırtıcıdır. Burada işletmeler özellikle ahşap hammadde üzerine çalıştıkları ve kısmen de olsa ahşabı önceden alıp kurumaya bıraktıkları için hazır bir hammadde stokuna sahip olmaktadır. Dolayısıyla Karadeniz Bölgesi içinden temin edilen ahşap hammadde için zamansal anlamda lojistikte bir sıkıntı hissetmemektedirler. Diğer yandan henüz donatım faaliyetleriyle ilgili yoğun çalışma içinde olmadıklarından, İstanbul gibi donatım malzemesi satan yerlerden malzeme temininde ciddi sıkıntılar hissetmemektedirler. Lojistik olarak sıkıntı yaşayan 2 işletme özellikle donatım malzemesi temininde sıkıntı yaşadıklarını ifade etmişlerdir.

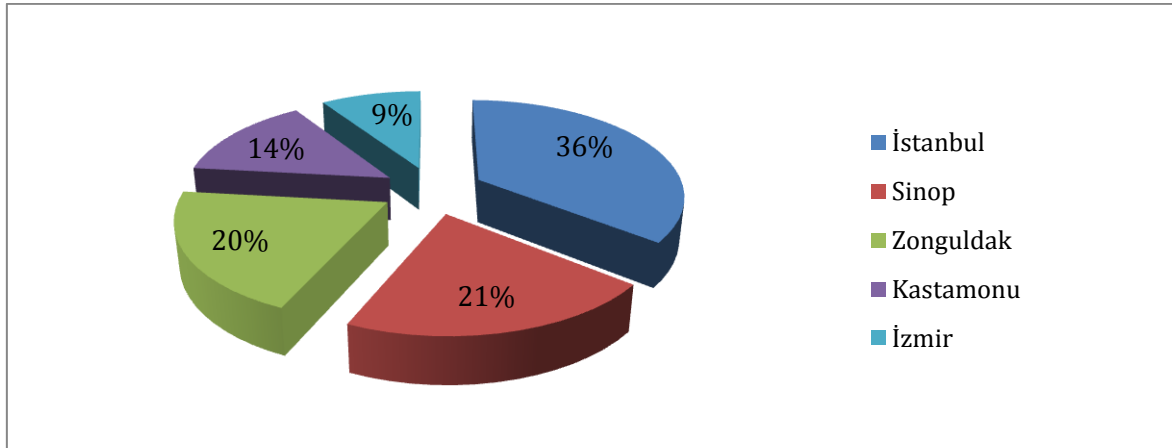
Ahşap ve Türevlerinin Temin Edildiği Yerler



Şekil 47: Ahşap ve türevi hammaddelerin en çok temin edildiği iller

Kurucaşile üretimi teknelerle ilgili bilinen en büyük yanlışlardan birisi kullanılan kestane ağacının Bartın'dan temin edildiğidir. Oysaki geçmişte yöre içinden temin edilen kestane ağaçları bugün meyvesinin ticari değeri ve orman müdürlüklerince bazı kısıtlamalardan dolayı diğer illerden temin edilmektedir. Şekil 47'de görüldüğü üzere özellikle Ordu, Giresun ve Kastamonu üreticilerin ahşap hammadde temin noktalarıdır. Üreticiler tarafından İstanbul ve Kastamonu normal ve deniz kontrplaklarının temin edildiği iller olarak belirtilmiştir. Bu verilere göre kooperatif olarak örgütlenip bahsi geçen illerden ahşap hammaddeyi topluca temin ederek birim fiyatların düşürülmesi sağlanmalıdır.

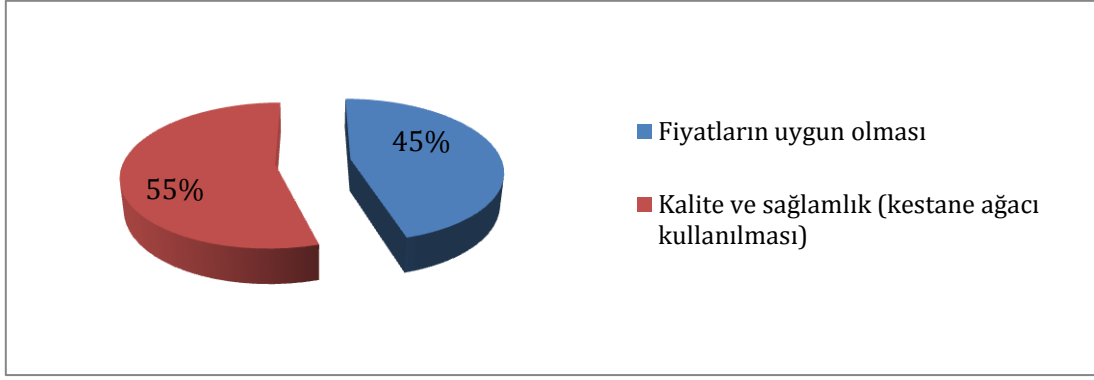
Yurtiçi Pazarın Belirlenmesi



Şekil 48: En çok müşteri gelen 5 il

Kurucaşile'den tekne alan müşterilerin çoğunluğu iç pazardan gelmektedir. Yurtiçi pazarın belirlenmesi amacıyla işletmelere bugüne kadar en fazla tekne sattıkları 5 ili sıralamaları istenmiştir. Verilerin değerlendirilmesi sonucunda Şekil 48'deki sonuçlar ortaya çıkmıştır. Buna göre %35 ile İstanbul, %21 ile Sinop ve %20 ile Zonguldak ilk üç sırayı almaktadır. Pazardaki bu dağılımda İstanbul'dan sandal, balıkçı ve yat tipinde teknelerin, Sinop ve Zonguldak'tan ise sandal ve balıkçı teknesi siparişlerinin etkili olduğu söylenebilir. Sıralamadaki ilk 5 il dışında Bartın, Antalya, Samsun, Rize, Trabzon, Balıkesir, Sakarya, Mersin, Ankara da müşteri gelen diğer illerdir. Burada en önemli nokta öncelikle pazardaki ilk 5 ilde ciddi tanıtım ve reklam çalışmalarının yapılması gerekliliğidir.

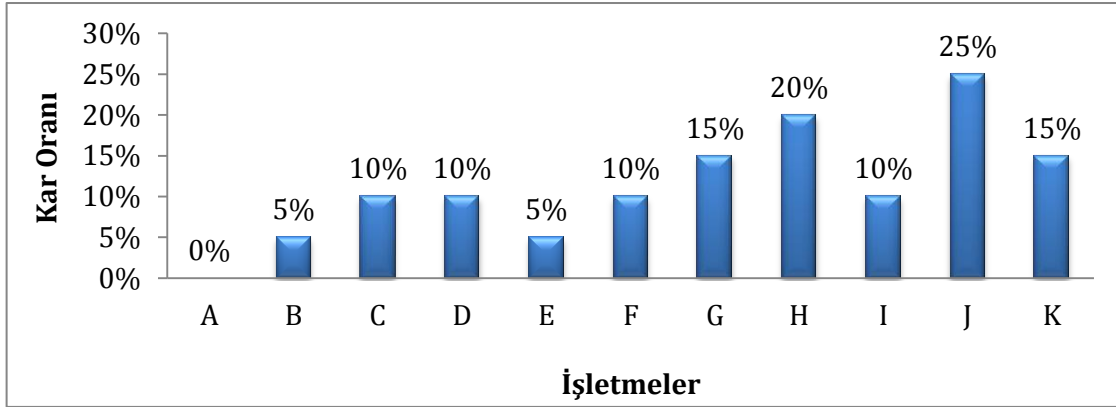
Kurucaşile Üretimi Teknelerin Tercih Sebebi



Şekil 49: Kurucaşile üretimi teknelerin tercih sebebi

Kurucaşile Teknesi kavramı geçmişten günümüze tescil edilmemiş bir marka niteliği taşımaktadır. Bugün de üreticilere sorduğumuzda kendilerini net bir şekilde iki görüşle ifade etmektedirler. Birincisi %55 oranla kullanılan ağacın kestane oluşu ve bu ağacı dayanıklı bağlantılarla kaliteli bir şekilde işledikleri yönündedir. İkincisi ise %45 oranla fiyatların uygun olması nedeniyle tercih edildikleri şeklindedir. Aslında Şekil 49 bize sadece kaliteli ve sağlam teknelerin fiyatlarının uygun olduğu için tercih edildiğinden daha çok şey söylemektedir. Bir kısım işletme kaliteli ürünü ucuz satmak zorunda kaldığını ifade ederken, bir kısmı ise kendisinin kaliteli ürün ürettiğini ancak diğerlerinin ucuz fiyata kalitesiz ürünler ortaya koyduğunu dile getirmektedir. Bu nedenle işletmeler haksız fiyat rekabeti oluştuğunu ve bundan herkesin zarar gördüğünü dile getirmektedirler.

İşletmelerin Kar Oranları



Şekil 50: İşletmelerin kar oranları

İşletmelere tüm maliyetleri çıkardıklarında ürünlerinden yüzde kaç kar ettikleri sorulmuştur. Şekil 50 işletmeler bazında kar oranlarını göstermektedir. Grafikten de anlaşılacağı üzere işletmelerin net kar oranları oldukça düşüktür. Sadece bir işletmenin %25 ile kabul edilebilecek alt sınırdaki olduğu söylenebilir. Diğer işletmelerin mali yapılarının sürdürülebilirliği ve işletme gelişimleri açısından bu oranların yeterli olmayacağı ortadadır. Bununla birlikte işletmelere kar oranını artırmak için ne yapılması gerektiği sorulmuş ve cevaben,

- Kooperatif eliyle fiyat konusunda alt limitlerin belirlenmesi/kota konulması (Haksız fiyat rekabetinin önlenmesi)
- Hammadde temininde kooperatif olarak ortak alımların yapılarak maliyetlerin düşürülmesi
- Tesis fiziki altyapılarının düzeltilmesi
- Üretim miktarının artırılması

şeklinde öneriler alınmıştır. Buradan hareketle işletmelerin önerilerinin makul olduğu, sorunların ve çözümlerin büyük ölçüde farkında oldukları anlaşılmaktadır.

İhracat Durumu

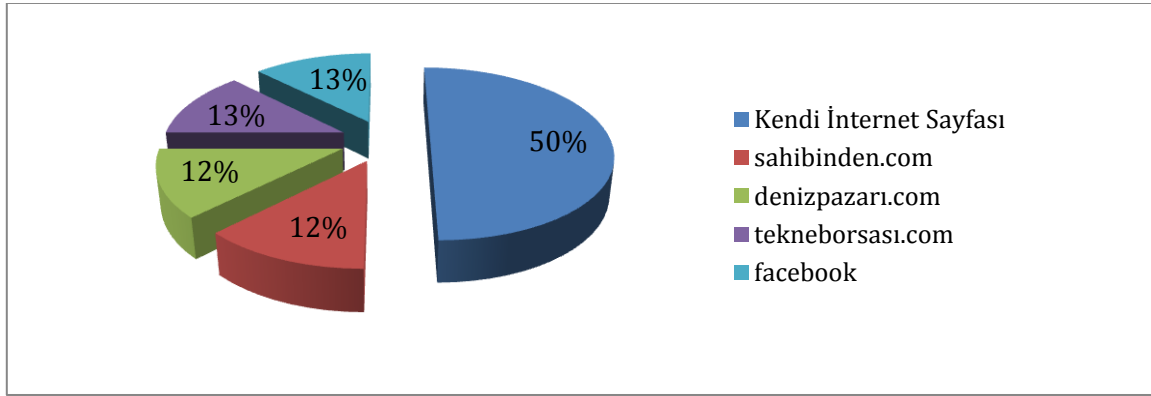
İşletmelerin bugüne kadar ürünlerini doğrudan veya dolaylı yollardan ihraç edip etmedikleri sorgulanmıştır. Sadece 4 işletmenin dolaylı yollardan (başka firmalar aracılığıyla) ihracat gerçekleştirdikleri tespit edilmiştir. Dolayısıyla üretilen teknelerin yurtdışı piyasalara uyumunda sıkıntı yaşanmadığı anlaşılmaktadır. Bununla beraber işletmelerin kendi başlarına ihracat yapabilme konusunda sıkıntı yaşadıkları da bir gerçektir.

Sektörle İlgili Fuarlara Katılım

İşletmelerin sektörle ilgili fuarlara ürünleriyle veya stand açarak katılıp katılmadıkları sorulmuştur. Ne yazık ki işletmelerin çoğunluğu maddi imkânsızlıklardan dolayı fuarlara katılım sağlayamadıklarını, sadece bazı işletmelerin ziyaretçi olarak seyrek sayılabilecek aralıklarda katılım sağladıklarını belirtmişlerdir. Diğer bir neden ise zaman bulamamak olarak ifade edilmiştir.

İnternet Üzerinden Satış

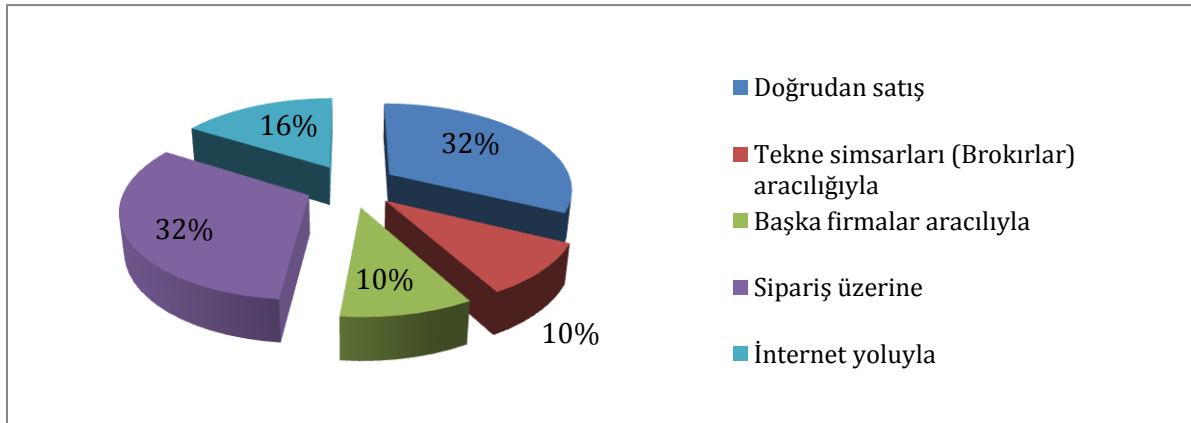
İşletmelerin satışlarında internetten yararlanma durumları araştırılmış ve 5 işletmenin satışlar için internet ortamından faydalandığı belirlenmiştir. Diğer 6 işletme ise herhangi bir şekilde satışlarında internet ortamından fayda sağlamamıştır.



Şekil 51: Satışlarda yararlanılan internet ortamı

İnternet tabanlı satış yapan firmaların hangi sayfalardan satış yaptıklarına dair bilgiler Şekil 51'de gösterilmiştir. İşletmelerin daha çok kendi internet sayfaları üzerinden satış yaptıkları dikkat çekmektedir.

Ürünleri Pazarlama Şekli



Şekil 52: Ürünleri pazarlama şekli

İşletmelerin ürünleri pazarlama şekli irdelenmiştir. Şekil 52'de görüldüğü üzere %38 oranla doğrudan satış ve yine aynı oranla sipariş üzerine tekne üretmek ilk iki sırada yer almaktadır.

Diğer üzerinde durulması ve desteklenmesi gereken nokta ise üçüncü sırada gelen %16 orana sahip internet üzerinden satıştır.

Benzer Üretim Yapan Yurtiçi ve Yurtdışı Yerlerle Rekabet

Benzer üretim yapan yurtiçi ve yurtdışı yerlerle rekabet edebilmek için yapılması gerekenler konusunda işletmeler dinlenmiş ve işletmeler tarafından aşağıdaki öneriler dile getirilmiştir.

- Kooperatif üyelerinin birlikte hareket etmesi ve kooperatifin aktif çalışmalar yürütmesi
- KSS kurulması
- Tesis altyapı standartlarının eşitlenmesi
- Ulaşım olanaklarının iyileştirilmesi
- Reklam ve tanıtım faaliyetlerinin yapılması
- Zamanında teslimat yapılması
- Kalite-fiyat ilişkisinin ayarlanması
- Kurucaşile'ye özgü yeni tekne tipleri yaratılması
- Kalifiye eleman yetiştirilmesi
- Teknik bilgiye dayalı (projeye dayalı) tekne üretilmesi

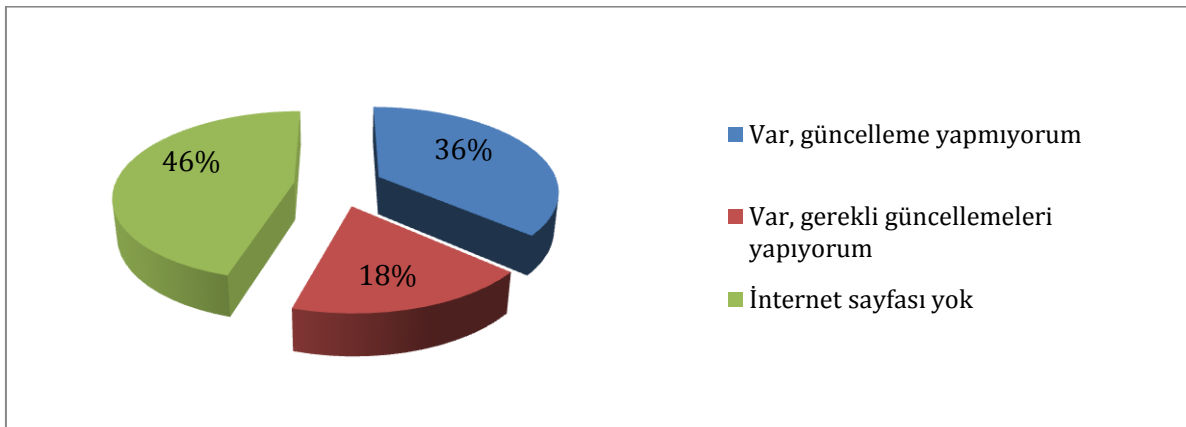
E. EĞİTİM, DANIŞMANLIK VE BİLİŞİM ALTYAPISI

Eğitim Durumu

Daimi çalışan toplam 18 kişiden 1 kişinin önlisans mezunu diğer 17 kişinin ise ilköğretim mezunu olduğu belirlenmiştir. Bu durum ilköğretim mezunlarının arasında Denizcilik Lisesi Mezunları olmasına rağmen Denizcilik Lisesinden mezun olup önlisans eğitimi alanların ne yazık ki ilçede istihdam edilmediklerini göstermektedir. Mevcut durumun ilçede açılan Gemi İnşaatı Önlisans programının mezun vermesiyle değişmesi beklenmekte ve amaçlanmaktadır.

Bilgisayar ve İnternet Sayfası Kullanımı

İşletmelerin bilişim altyapısı irdelenmiş ve aynı zamanda bir internet sayfasına sahip olup olmadıkları araştırılmıştır. Sadece 3 işletmenin işyerinde bilgisayar bulundurduğu diğerlerinin ise işletmelerinde hiç bilgisayar olmadığı belirlenmiştir. Aynı zamanda işletmelerin bir internet sayfası sahibi olup olmadıkları ve aktif kullanımları Şekil 53'de gösterilmiştir. Grafiğe göre işletmelerin %46'sı bir internet sayfasına sahip değildir. İnternet sayfası olanların ise %36'sı güncelleme yapmamakta, %18'i ise gerekli güncellemeleri yapmaktadır. İşletmelerde henüz tam anlamıyla bilişim farkındalığının oluşmadığı gözlenmektedir.



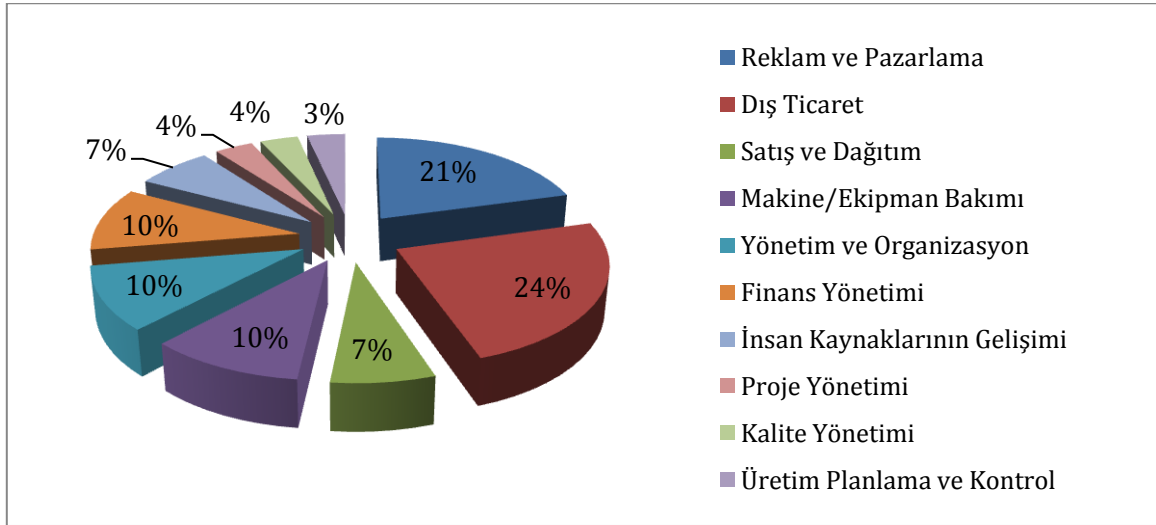
Şekil 53: İşletme internet sayfası durumu

Meslekle İlgili Eğitim Kurumları ve Eksiklikler

Bartın Üniversitesi'nin ilçede açılan Gemi İnşaatı ve Yat İşletme ve Yönetimi programlarının tekne üretim faaliyetlerine katkısı konusunda işletmelerin tamamı olumlu fikir beyan etmişlerdir. Bununla birlikte işletmelere meslekle ilgili ara eleman yetiştiren kurumlarda gözlemedikleri en büyük eksikliğin ne olduğu sorulmuş ve buna karşılık işletmeler tarafından aşağıdaki tespitler/öneriler sunulmuştur:

- Uygulamalı eğitim eksikliği
- Eğitimcilerin eğitiminin eksikliği
- Uygulamalı eğitimler için okullarda usta öğretici istihdam edilmesi gerekliliği
- Staj faaliyetinin uzatılması ve lise öğrencileri için son 1 yılın işletmelerde geçirilmesi gerekliliği

İşletmelerin Desteğe İhtiyaç Duyduğu Alanlar



Şekil 54: İşletmelerin desteğe ihtiyaç duydukları alanlar

İşletmelere hangi konularda desteğe ihtiyaçları olduğu sorulmuş ve Şekil 54'de görülen sonuçlar elde edilmiştir. İşletmelerin %24'ü ihracat yapma konusunda desteklenmeyi istemektedir. Reklam ve Pazarlama konusundaki destek talebi %21 oranında gerçekleşmiştir. Diğer destek beklenen önemli konular ise makine/ekipman bakımı, finans yönetimi, yönetim ve organizasyon şeklindedir.

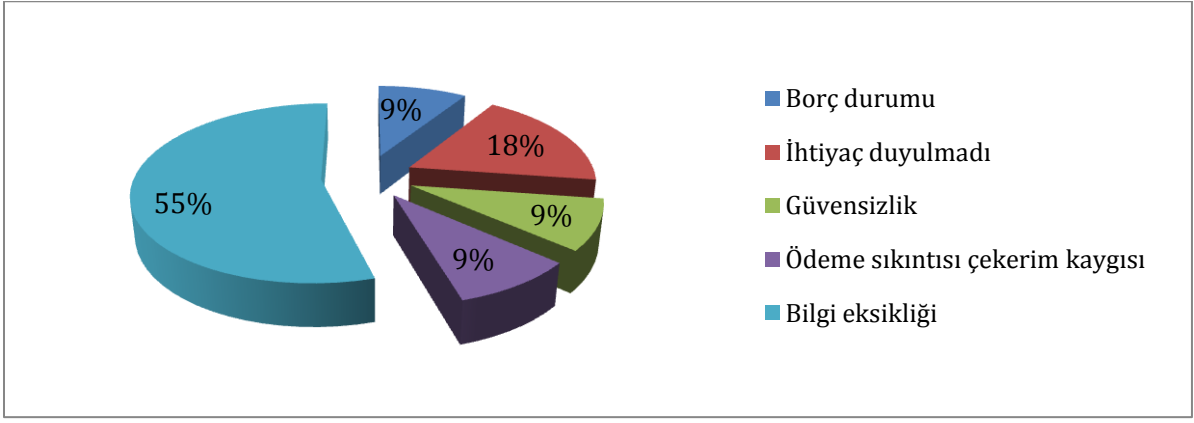
F. KAMU KURUMLARIYLA İLİŞKİLER, HİBE VE KREDİLERDEN FAYDALANMA DURUMU

Ruhsatı Olmayan İşyerlerinin Kapatılması

Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Gemi İnşa ve Tersaneler Genel Müdürlüğü Temmuz 2014'ten sonra kıyıda bulunan ve ruhsatı olmayan işletmelerin faaliyetlerini durduracaktır. Bu nedenle işletmelerin bu konu hakkındaki farkındalıkları merak edilmiş ve sorgulanmıştır. Bir işletme dışında tüm işletmelerin durumdan haberdar oldukları belirlenmiştir. Bu da işletmelerin meslekle ilgili kanuni yükümlülükleri takip etmeye çalıştıklarını göstermektedir.

Kamu Kurumlarının Hibelerine Başvuru Durumu

Kamu kurumlarının hibe programlarına 3 işletmenin başvurduğu, 8 işletmenin ise bugüne kadar başvuru yapmadığı belirlenmiştir. Başvuru yapmayan işletmelere neden başvuru yapmadıkları sorulmuştur. Başvuru yapmayan işletmelerden %55'i bilgi eksikliğinden, %18'i ihtiyaç duymadığından başvurmadığını ifade etmiştir. Şekil 55 konuyla ilgili detay verileri göstermektedir.



Şekil 55: Hibe programlarına başvurmama nedenleri

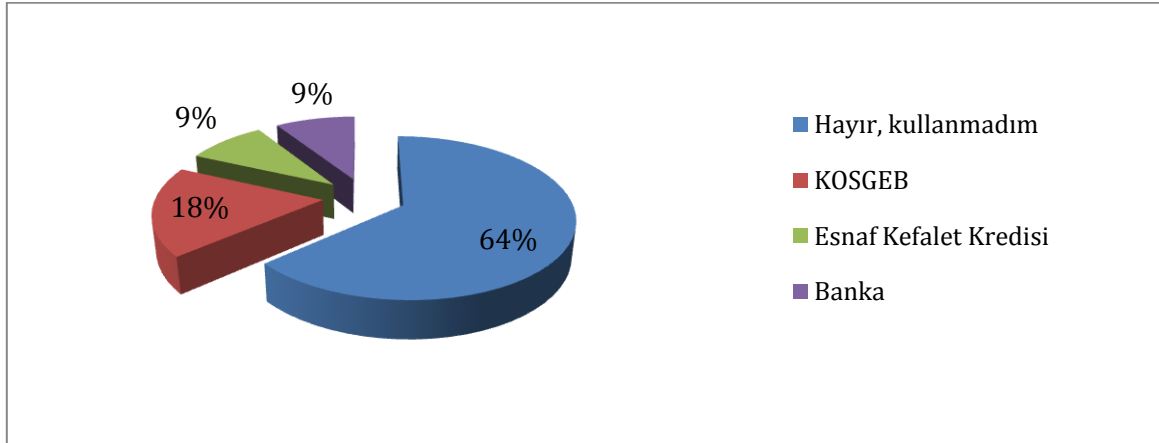
Hibe/Kredi Kullanımı ve KOSGEB Veri Tabanına Kayıt Durumu

İşletmelere bugüne kadar hibe/ya da kredi kullanıp kullanmadıkları sorulmuştur. %64'ü hibe ya da kredi kullanmadığını belirtmiştir. Diğer işletmeler ise KOSGEB, Esnaf Kefalet Kredisi ve Banka kredilerinden faydalandıklarını belirtmişlerdir. Şekil 56 bu verilere ait detayları göstermektedir. İşletmelerin KOSGEB veri tabanına kayıt durumuna bakıldığında ise sadece 2 işletmenin kayıtlı olduğu belirlenmiştir.

Kamu kurumlarından hibe alınıp alınmayacağı konusunda işletmelerin yaklaşımları irdelenmiştir. 6 işletme kamu kurumlarından hibe alınabileceğini düşünmekte 5 işletme ise

- Güvensizlik
- Gerekli görmediği ya da hiç düşünmediğinden
- Hibe sonucunda bir geri ödeme çıkabileceğinden

dolayı hibe alınmayacağı ya da alınmaması gerektiğini düşünmektedir.



Şekil 56: Hibe/kredi kullanım durumu

Vergi Muafiyeti ve Devlet Teşviklerinden Faydalanma Durumu

İşletmelerden 2'sinin vergi muafiyetine sahip oldukları belirlenmiştir. Diğer 9 işletmenin herhangi bir vergi muafiyeti bulunmamaktadır. Bir (1) işletmenin ise geçmişte teşvik belgesi aldığı belirlenmiştir.

Danışmanlık Desteği

Hibe projelerine başvurmak ya da diğer konularla ilgili profesyonel bir yardım alınıp alınmadığı sorulmuştur. İşletmelerin şu ana kadar hiçbirinin herhangi bir konuda profesyonel danışmanlık desteği almadığı belirlenmiştir.

G. KÜMELENME EĞİLİMİ

Kümelenme Hakkında Bilgi

Kümelenme ülkemizde henüz yeni sayılabilecek bir kavram olduğundan işletmelerin bu konudaki farkındalıkları hakkında bilgi edinilmeye çalışılmıştır. Bu kapsamda kümelenme tanımı yapılarak işletmelerin daha önce buna benzer bir tanımdan haberdar olup olmadıkları irdelenmiştir. İşletmelerden 2'sinin kümelenme hakkında daha önce bilgi sahibi oldukları 9'unun ise daha önce bu kavramla ilgili bilgi sahibi olmadıkları anlaşılmıştır.

Kurucaşile Ahşap Tekne ve Yat İmalatçıları Yapı Kooperatifine Üyelik Durumu

Kurucaşiledeki ahşap tekne imalatçıları ya işletme bazında ya da şahıs olarak koopertife üyeliklerini sürdürmektedirler. İmalatçılardan 9'u kooperatif üyesi durumunda, 2'si ise üye değildir. Üye olmayan işletmeler de KSS kurulması girişimi durumunda üye olmayı düşündüklerini beyan etmişlerdir.

KSS Sitesinde Kümelenmeye Yaklaşım

Kurulması planlanan KSS'de uygun şartların olması durumunda torna atölyesi, mekanik montaj elektrik vb. gibi donatım faaliyetlerinde bulunan alt işverenlerinde bulunmasına işletmelerin yaklaşımı sorgulanmış ve işletmelerin tamamının bu konuya sıcak baktığı anlaşılmıştır.

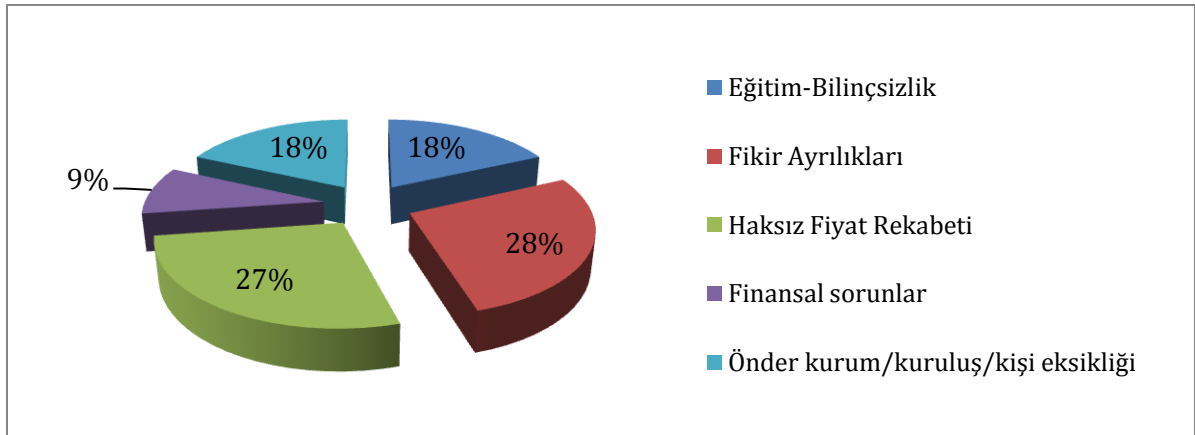
Piri Reis Yat ve Tekne İmalat Yapı Kooperatifi ile Kümelenme

Kümelenme kavramının Kurucaşile ilçesi bütününde tanımlanması maksadı ile ilçe merkezindeki üreticilerin düşünceleri araştırılmıştır. Bu kapsamda Piri Reis Yat ve Tekne İmalat Yapı Kooperatifi ile Kurucaşile Ahşap Tekne ve Yat İmalatçıları Yapı Kooperatifinin ayrı iki kooperatif ancak ortak bir küme olarak toplanmasına destek verip vermeyecekleri analiz edilmiştir. İşletmelerin tamamının bu konuya yaklaşımı olumlu olmuştur. İkili görüşmelerde bu durumun reklam, tanıtım, fuarlara katılım ve ortak bir marka değeri yaratmada katkı sağlayacağını altını çizmişlerdir.

Kooperatif Çatısı Altında Fuarlara Katılım

İşletmelerin fuarlara katılımındaki sıkıntıların aşılması için, işletmelere kooperatif bünyesinde fuarlara katılmayı düşünür müsünüz? şeklinde soru yöneltilmiştir. Üyelerin tamamı kooperatif olarak fuarlara katılımı desteklemekte ve olumlu kazanımları olacağını düşünmektedirler.

İşletmelerin Birlikte Hareket Etmesinin Önündeki Engeller



Şekil 57: İşletmelerin birlikte hareket etmesinin önündeki engeller

İşletmelerin kooperatifleşme, kümelenme vb. faaliyetleri gerçekleştirebilmesinin ilk şartı birlikte hareket edebilme kültürünün oluşmasıdır. Bu nedenle işletmelere birlikte hareket

etmeye engel durumların neler olduğu sorulmuştur. Şekil 57'de görülebileceği üzere işletmeler iki görüşü ön plana çıkarmaktadırlar. Bunlar %28 ile işletmeler arası fikir ayrılıkları ve %27 ile haksız fiyat rekabetinden kaynaklı sorunlardır. Diğer nedenler ise eğitim-bilinçsizlik, önder kurum/kuruluş/kişi eksikliği ve finansal sorunlar olarak karşımıza çıkmaktadır.

Kooperatif Bünyesinde Gemi Mühendisi İstihdamına Yaklaşım

İşletmelerin içinde buldukları bazı sorunlara çözüm üretebilme, danışmanlık, proje hazırlama vb. durumlar için kooperatif olarak bir gemi mühendisi istihdamına nasıl yaklaştıkları araştırılmıştır. Bu kapsamda işletmelere ileride bir KSS kurulması durumunda burada kooperatif olarak bir gemi mühendisi istihdam etmeyi düşünüp düşünmedikleri sorulmuştur. İşletmelerin tamamı konuya olumlu yaklaşmışlar, sadece bir işletme bu istihdamın kısmi zamanlı olması şartıyla destek verebileceğini ifade etmiştir.

Bartın Üniversitesi'nden Meslekle İlgili Beklentiler ve Talepler

Bartın Üniversitesi'nin meslekle ilgili bölümlerinin ilçede faaliyette olması nedeniyle bu bölümler ve üniversitenin genelinden işletmelerin beklentileri ve istekleri araştırılmıştır. İşletmelerden gelen talep, öneri ve istekler;

- Denizcilik mevzuatı ve yönetmelikler hakkında bilgilendirme eğitimleri düzenlemesi (CE mevzuatı gibi),
- Mesleki konularda eğitim düzenlemesi,
- Yeni projeler ve çalışmalarda bilgi desteği,
- Atölyelere stajyer öğrenci gönderilmesi,
- Marka tescili ve Kurucaşile'ye özgü teknelerin tescili,
- Çıraklık eğitimi,
- Ustalık belgesi eğitimleri,
- Gemici belgesi eğitimleri,
- Ahşap malzemeler üzerinde çalışılması,
- Bazı test ve muayenelerin yapılması,
- Uygulamalı eğitimlere önem vermesi,
- Kooperatife öncülük edilmesi,
- Reklam ve tanıtım faaliyetlerine katkı sağlaması,
- Mesleki İngilizce eğitimi verilmesi,
- Genel danışmanlık hizmetleri

şeklinde sıralanmıştır.

4. KURUCAŞİLE AHŞAP TEKNE VE YAT İMALATÇILARI KSS FİZİBİLİTE ETÜDÜ

4.1. Proje Uygulama Alanının Konumu

Proje uygulama alanı daha önceden de üzerinde çalışılmış bir alan olmasına rağmen işletmelerle yapılan analiz çalışmaları esnasında alternatif yerler de sorulmuştur. Ancak Kurucuşile ilçesinin coğrafi şartlarından dolayı alternatif olarak ne yazık ki çok fazla seçenek yoktur. İşletmeler tarafından alternatif yer olarak ilçe merkezinin girişindeki “Yardibi” mevkii belirtilmiş ancak yine kendileri tarafından burasının kamulaştırma, altyapı maliyetleri açısından “Kargacık” mevkiindeki alana göre daha maliyetli olacağı söylenmiştir. İşletmelerin, üzerinde çalışılması planlanan ve imar planında “Tekne İmal ve Çekek Yeri” olarak tanımlanmış olan Kargacık mevkiinde bulunan dolgu alanının kullanılması konusunda hemfikir oldukları teyit edilmiştir.



Şekil 58: Proje uygulama alanı yer buldurma haritası



Şekil 59: Proje uygulama alanı uydu görüntüsü üzerine işlenmiş kadastral plan

4.2. Proje Alanının Hukuki Durumu

Kurucaşile ilçe merkezi Kargacık Mahallesi sınırları içerisinde bulunan, imar planında Çekek Yeri olarak gösterilen taşınmaz Devletin Hüküm ve Tasarrufu Altında bulunan yerlerden olup İrtifak Kurma veya Kullanım İzni verilebilmesi için 324 sıra sayılı Milli Emlak Genel Tebliği hükümlerince mümkün olabilmektedir.

İrtifak Hakkı

Bir taşınmaz üzerinde hak sahibine o taşınmazdan yararlanma ve kullanma hakkı veren ve herkese karşı ileri sürülebilen bir haktır. Başka bir ifadeyle; taşınmaz sahibinin taşınmazını bir başkasının kullanmasına müsaade etmesidir. Kiralama işleminden temel farkları, irtifak hakkının uzun süreli olması, tapuya tescil edilmesi, ön izin verilebilmesi ve İrtifak hakkı tesis edilen taşınmaz üzerinde projeye dayalı sabit tesis inşa edilebilirken, kirada taşınmaz üzerinde sabit tesis yapımının mümkün olmamasıdır. Hazinesinin özel mülkiyetindeki taşınmazlar üzerinde Türk Medeni Kanununa göre en fazla kırk dokuz (49) yıla kadar, oturma hakkı hariç olmak üzere irtifak hakkı kurulabilir.

Kullanma İzni

Tapuya tescili mümkün olmayan ve özel mülkiyete konu edilemeyen taşınmazlar olarak nitelendirilen Devletin hüküm ve tasarrufu altındaki yerlerde kişiler lehine idarece verilen izindir. Kullanma izni, en fazla kırk dokuz (49) yıla kadar verilir.

Ön İzin

İrtifak hakkı tesis edilmeden veya kullanma izni verilmeden önce; uygulama projelerin hazırlanması ve onaylatılması ile tescil, ifraz, tevhit, terk ve benzeri işlemlerin yerine getirilmesi için, bedeli karşılığında bir (1) yıla kadar verilen izindir. Hiçbir şekilde fiili kullanım yoktur, yer teslimatı söz konusu değildir. Ön izin süresi içinde plan, proje, izin, ruhsat, kurul kararlarının alınmasıyla ilgili yetki verilir.

Projeye konu olan alanla ilgili tüm resmi yazışmalar Kurucaşile Kaymakamlığı tarafından yapılmaktadır. Gerekli prosedürlerin tamamlanması sonucu alanın Kurucaşile Ahşap Tekne ve Yat İmalatçıları Küçük Sanayi Sitesi olarak kullanıma alınması amaçlanmaktadır.

Bartın ili, Kurucaşile ilçesi, kargacak mahallesi liman mevkiinde bulunan devletin hüküm ve tasarrufu altındaki çekek yeri olarak belirtilen taşınmaz ile ilgili olarak 324 sayılı Milli Emlak Genel Tebliğinin esaslarına göre kullanma izni verilmesine dair ilişkin rapor düzenlenerek, metrekaresi **1 TL** olarak belirlenmiştir. Bu kazanım yıllardır süregelen sorunun çözümünde oldukça önemli bir adımdır. Kullanım izni ve bedeliyle ilgili olarak Kurucaşile Kaymakamlığı'nın aktif çalışmaları sonucunda proje süreci içinde kamusal prosedürlerin tamamlanması sağlanmış ve somut bir çıktı elde edilmiştir.

4.3. İhtiyaç Analizi ve Kapasitenin Belirlenmesi

Kamusal Gereklilikler

Gemi ve yat imalatında işletmeler, üretimin yapısından dolayı birçok kamu kurumuyla ilişki içinde olmaları gerekmektedir. Tekne imalatının ilk muhatabı olan kurum Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'dır. Bakanlığın mevzuatı takip edildiğinde diğer kamu kurumlarıyla ne gibi durumlarda hangi yükümlülüklerin ortaya çıkabileceği anlaşılmaktadır. Bu kapsamda ahşap tekne imalatçılarıyla ilgili olarak Tekne İmal ve Çekek Yerleri için asgari kriterlerin belirlenmesi ve denetlenmesi amacıyla Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü tarafından *Tersane, Tekne İmal ve Çekek Yerleri Yönetmeliği* 10/08/2008 tarihinde resmi gazetede yayınlanarak yürürlüğe girmiştir. Yönetmelik ve ekleri incelendiğinde diğer kamu kurumlarıyla ilgili yükümlülükler belirlenebilmektedir.

Ahşap Tekne ve Yat İmalatçıları KSS'si için gerekli asgari fiziki kriterler araştırıldığında *Tersane, Tekne İmal ve Çekek Yerleri Yönetmeliği'nde* Kıyıda Bulunan Tekne İmal ve Çekek Yerleri için,

- Tesis fiziki korunma (tel örgü, duvar vb.)
- Tesis girişi ve kontrol
- Otopark
- Tesis içi yollar
- İdari, teknik birimler binası
- Sosyal tesisler (yemekhane, lavabo, wc, duş, vb.)
- Atık kabul tesisi, sahası veya deposu
- Çeşitli ambar/depolar
- Enerji tesisi (trafo, şebeke, jeneratör, vb.)
- Yangın söndürme donanımı
- Su deposu
- İnşa hangarı/marangozhane
- Bakım, onarım alanı
- Çekek/kışlatma alanı
- Çekme, indirme sistemleri

kurmak gerektiği görülmektedir. Yine aynı yönetmelik ekinde Tekne İmal Alanı Organizasyonu ve Yerleşim Planı kriterlerinin de nasıl olması gerektiği detaylı bir şekilde açıklanmıştır. İlgili yönetmelik dikkate alınarak Kurucaşile Ahşap Tekne ve Yat KSS'nin Tekne İmal Alanı Organizasyonu ve Yerleşim Planı hazırlanmıştır.

- Hazineye ait arazilerin tahsisinde uygulanacak hükümler 324 sıra sayılı Milli Emlak Genel Tebliği'nde belirtilmiştir. Bu kapsamda tebliğ incelenmiş ve Kurucaşile Kaymakamlığı tarafından gerekli adımlar atılmıştır.

- “Hazine Arazilerinin Tersane Yatırımlarına Tahsisinde Uygulanacak Esas ve Usullere İlişkin Tebliğ” de konuyla ilgili takip edilmesi gereken önemli hükümler içermektedir. Buna göre yıllık hasıllattan (ciro) belli bir oran gözetilerek hazine arazilerinin kullanım izni ve irtifak hakkını düzenlemektedir.
- Kamu kurumlarıyla ilişki içinde olunan diğer bir durum ise Tekne İmal ve Çekek Yerleri için “ÇED Raporu Gerekli Değildir” belgesinin alınmasıdır. ÇED için uzmanlar tarafından bir inceleme yapılmakta ve gerekli değerlendirmeden sonra belge verilmektedir.



Şekil 60: Kamu kurumlarının temsilcileri bilgilendirme toplantısında görüşlerini aktarırken

Özel İstekler ve Teknik Kısıtlar

İşletmelerle yapılan mülakat ve anketlerde KSS ile ilgili görüşleri, önerileri ve istekleri belirlenmeye çalışılmıştır. Bu kapsamda uygulama alanıyla ilgili olarak;

- Yan Sanayi Atölyelerinin (Torna, elektrik, mekanik montaj gibi) bu alanın içinde bulunmasının istendiği,
- KSS içinde Bakım ve Onarım Alanının bulunması gerekliliği,
- Bartın Üniversitesi, Meslek Yüksekokulu, Gemi İnşaatı Programına ait bir Eğitim Atölyesi'nin faydalı olacağı,
- Denizden gelebilecek rüzgâr ve su serpintisinin üretim faaliyetlerini ve marangozhaneleri (hangarları) etkileyebileceğinden dolayı tesis kapılarının kara tarafına bakması gerektiği,
- Tesis boyutlarının fazla çeşitlendirilmeden iki tip tesis planlanması gerektiği,
- Sosyal tesislerin halkın kullanımına da açık olmasının kooperatife maddi bir katkı sağlayabileceği,
- İşletmelerin ahşap malzemeleri güneş altında kurutmaları nedeniyle proje alanının buna kısmen imkân tanıyabileceği,

- Teknelerin denize indirilmesinde yat taşıma vinci gibi alternatiflerin başlangıçta kullanılmaması, bunun yerine kızak sisteminin kullanılması ve şartlar olgunlaşınca değerlendirmeye alınması,
- Denize iniş rampasının (kızak) önünde ve çevresinde engel teşkil edecek cisimlerin olmaması gerektiği ve bu kapsamda kızak konulması planlanan kısımda uygun açların verilmesi gerektiği,
- İleriye dönük olarak kamulaştırma ya da satın alma yoluyla alanın genişletilebileceği,

hususları işletmeler ve toplantıya katılım sağlayanlar tarafından belirtilmiştir.



Şekil 61: Yüksek Mimar Selda ÇELİKİYAY tarafından alternatif yerleşim planlarının sunumu

İşletmelerin KSS ile ilgili isteklerinin yanı sıra bazı teknik kısıtların da değerlendirilmesi gerekmektedir. Bu kısıtlar aşağıda sıralanmıştır:

- Uygulama alanının sınırlarının kullanışlı olmadığı, bazı noktalarda istenilenden dar, bazı noktalarda ise geniş olduğu tespit edilmiştir. Bu da tek tip atölye tasarlanmasını zorlaştırmıştır.
- Alandaki dolgunun yükseltisinin fazla olmasından dolayı deniz şeridinin denize indirme vb. işlemler için kullanışsız olduğu belirlenmiştir. Bu nedenle işletmeler için ortak kullanıma açık tek bir kızak yapılması gerekmektedir.
- Alanın enine boyutlarının kısıtlı olması nedeniyle tesisten tekne çıkışlarını sorunsuz gerçekleştirebilmek adına bir grup atölyenin sahil şeridine göre belli bir açıda yerleştirilmesi gerekmektedir.

4.4. Organizasyon ve Yerleşim Planı



Şekil 62: Kurucaşile Ahşap Tekne ve Yat İmalatçıları KSS Tekne İmal ve Çekek Yeri Yerleşim Planı

4.5. Altyapı ve Üstyapı Maliyetleri

Kurucaşile Ahşap Tekne ve Yat İmalatçıları Küçük Sanayi Sitesi kurulumuna ilişkin altyapı ve üstyapı maliyetleri DEKART Mühendislik ve Mimarlık Hizmetleri Ltd. Şti. tarafından yapılmıştır. Bu kapsamda detaylı çalışmalar yürütülmüş ve projeye konu olan alanla ilgili tüm mimarlık ve mühendislik hesaplamaları Kurucaşile Kaymakamlığı'na teslim edilmiştir. Bu raporda maliyetlere ilişkin sadece Tablo 5'deki özet bilgiler verilmiştir.

Üst yapı işleri; vaziyet planına göre yerleştirilmiş, 6 adet küçük (350m²), 6 adet büyük (450m²) olmak üzere, toplam on iki (12) adet tekne yapım atölyesi, depo binasının çelik konstrüksiyonu (ana taşıyıcılar ve çatı sistemi), trapez sac çatı ve cephe kaplamaları, PVC pencerelerin yapım işleridir.

Tablo 5: Kurucaşile Ahşap Tekne ve Yat İmalatçıları Küçük Sanayi Sitesi Yaklaşık Maliyet Tablosu

KURUCAŞİLE AHŞAP TEKNE VE YAT İMALATÇILARI KÜÇÜK SANAYİ SİTESİ YAKLAŞIK MALİYET TABLOSU		
İŞİN TÜRÜ		TUTARI (TL)
İnşaat işleri	Altyapı	942.427,47
	Üstyapı	1.622.194,39
Sihhi tesisat işleri		21.122,33
Yangın tesisatı işleri		47.767,45
Elektrik tesisatı işleri		128.321,34
GENEL TOPLAM		2.761.832,98

4.6. Finansman Modelinin Belirlenmesi

Küçük sanayi sitesinin kurulması aşamasında işletmelerin mali yapılarının zayıf olması nedeniyle gerekli finansmanın sağlanabilmesi için devlet destekleri ön plana çıkmaktadır. Uygun finansman modelinin belirlenmesi amacıyla Kurucaşile Kaymakamlığı tarafından bir dizi çalışma yürütülmüştür. Öncelikle hibe ve düşük faizli kredi imkânlarının neler olduğu araştırılmış ve ilgili kurumlardan destekler hakkında bilgi alınması yoluna gidilmiştir. Bu kapsamda konuyla ilgili paydaşların bir araya geldiği bir toplantı yapılmıştır. Bu toplantıda desteklerin içerikleri ve detayları hakkında yetkililer tarafından bilgi verilmiştir. Gerçekleştirilen toplantıda KOSGEB, BAKKA ve Bilim Sanayi ve Teknoloji İl Müdürlüğü'nden katılan yetkililer kurumlarının sundukları destekler hakkında detaylı bilgiler sunmuşlardır. Bu destekler;

- **KOSGEB - İşbirliği Güçbirliği Destek Programı**
- **BAKKA - Küçük Ölçekli Altyapı Mali Destek Programı**
- **Bilim Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı - Küçük Sanayi Sitelerine (KSS) Sağlanan Teşvik, Destek ve Muafiyetler**

şeklindedir.



Şekil 63: Devlet destekli hibe/kredi finansman modelleri bilgilendirme toplantısı



Şekil 64: KOSGEB Bartın İl Müdürü Sayın Yalçın AKYÖN'ün KOSGEB hibe programları bilgilendirme sunumu

➤ **KOSGEB - İşbirliği Güçbirliği Destek Programı**

Programın Amacı ve Gerekçesi

- KOBİ'lerin işbirliği-güçbirliği anlayışında bir araya gelerek "Ortak Sorunlara Ortak Çözümler" üretilmesi,
- KOBİ'lerin tedarik, pazarlama, düşük kapasite kullanımı, rekabet gücü zayıflığı, finansman başta olmak üzere tek başlarına çözümünde zorlandıkları birçok soruna çözüm bulunması,
- KOBİ'lerin bir araya gelerek kapasite ve rekabet gücü yüksek işletmelere dönüşmesi,
- Ölçek ekonomisinden yararlanılarak kaynak tasarrufu sağlanması,
- KOBİ'ler arasında ortaklık ve işbirliği kültürünün geliştirilmesi.

İşbirliği - Güçbirliği Ortaklık Modelleri

- Proje ortağı işletmelerin mevcudiyetlerini koruyarak kurulacak olan işletici kuruluşa ortak olmaları,
- Proje ortağı işletmelerin bir kısmının ya da tamamının kendilerini feshederek kurulacak işletici kuruluşa ortak olmaları,

- Proje ortağı işletmelerin bir kısmının kendilerini feshederek ortaklardan birinin bünyesinde birleşmesi,
- Her bir ortaklık modelinde en az 5 işletmenin bir araya gelmesi şartı aranır.

Desteklenecek Proje Konuları

- Hammadde, ara mamul, mamul, lojistik ve diğer hizmetleri daha hızlı ve ucuz temin edebilmeleri amacıyla ortak tedarik,
- Müşteri istekleri ve pazarın talebi doğrultusunda ürün ve hizmet geliştirmeleri, ürettikleri ürün ve hizmetleri yeni pazarlara sunmaları amacıyla ortak tasarım,
- Ürün ve hizmet kalitelerini yükseltmek ulusal ve uluslararası pazar paylarını artırmak, marka imajı oluşturmak, uluslararası pazarın ihtiyaçlarına cevap vermeleri amacıyla ortak pazarlama,
- Ürün ve hizmet standartlarını geliştirmeleri amacıyla ortak laboratuvar,
- Üretim ve hizmet kapasitelerini, çeşitlerini, verimliliğini ve kalitelerini artırmak amacıyla ortak imalat ve hizmet sunumu konularında sunacakları projeler desteklenir.

Program ve Proje Limitleri

Proje Süresi	6-24 ay (+ 12 ay)
Destek Üst Limiti	750.000TL 250.000 TL (Geri Ödemesiz), 500.000 TL (Geri Ödemeli)
Proje Destek Oranı	1.ve2.Bölgelerde%50 3., 4., 5. ve 6. Bölgelerde %60 (Bartın bu gruptadır.)

➤ BAKKA - Küçük Ölçekli Altyapı Mali Destek Programı

Programın Amacı ve Öncelikleri

TR81 (Zonguldak, Karabük, Bartın) Düzey 2 Bölgesi'nde üretim ve yaşam alanlarında fiziki altyapı eksikliklerini gidererek bölgeye yatırım çekilmesine olanak sağlamak ve yaşanabilirlik düzeyini arttırmaktır.

Öncelik 1: Girişimciliğin desteklenmesi kapsamında sanayi altyapılarının geliştirilip iyileştirilmesi

Öncelik 2: Yaşam kalitesinin artırılması kapsamında turizm ve çevre altyapılarının iyileştirilmesi

Destek Tutarı	Asgari 250.000 TL	Azami 750.000 TL
Destek Oranı	Asgari % 25	Azami % 75
Proje Uygulama Süresi	Proje Uygulama Süresi 6 ≤ ... ≤ 18 (6 aydan kısa 18 aydan uzun olamaz)	
Uygun Başvuru Sahibi	<ul style="list-style-type: none"> • Kamu kurum ve kuruluşları, • İl Özel İdareleri, • Belediyeler, • 5355 sayılı Mahalli İdare Birlikleri Kanunu çerçevesinde kurulmuş Mahalli İdare Birlikleri, Köylere Hizmet Götürme Birlikleri vb. • Kamu kurumu niteliğindeki meslek kuruluşları (Odalar, • Borsalar vb.), • Organize Sanayi Bölgeleri, • Küçük Sanayi Siteleri. 	

➤ **Bilim Sanayi Teknoloji Bakanlığı - Küçük Sanayi Sitelerine (KSS) Sağlanan Teşvik, Destek ve Muafiyetler**

Sanayi sitesi uygulamalarına; çarpık sanayinin önlenmesi ve sanayi yapılaşmalarının disipline edilmesi amacıyla, planlı kalkınma dönemi olan 1960'lı yıllarda başlanmıştır. Bu amaca yönelik olarak, küçük sanayi sitesi yapı kooperatifleri büyük oranda altyapı ve üstyapı yapım kredisi ile desteklenmiştir. Ağırlıklı olarak yapı kooperatifleri vasıtasıyla uygulamaya konulan küçük sanayi siteleri, daha çok tamirat ve imalatla uğraşan küçük işletmelerin yer aldığı, altyapı hizmetleri ile idare binası, çırak okulu, satış dükkânı gibi sosyal kurumlarla donatılmış işyeri topluluklarıdır. Sanayi sitelerinin yapım amacı;

- Plansız ve denetimsiz bir şekilde yapılaşmış, çevre kirliliği ve plansız kentleşmeye neden olan dağınık şekildeki işyerlerini bir araya toplamak suretiyle, çevre sağlığına ve şehrin planlı gelişmesine katkıda bulunulması,
- Benzer iş kollarında çalışan ve birbirini tamamlayıcı üretim yapan işletmelerin aynı site içinde toplanmasıyla, verimliliğin ve kar artışının sağlanması, ihtiyaçların daha ekonomik karşılanması,
- Sanayinin az gelişmiş bölgelerde yaygınlaştırılması suretiyle, geri kalmış bölgelerin kalkınmalarının teşvik edilmesi,
- Tarım alanlarının sanayide kullanılmasının önlenmesi,
- Küçük sanayicilerde, ortak hareket etme, çevresel faktörlerin maliyetini paylaşma gibi katılımcı yönetim biçiminin geliştirilmesi,

sağlanmakta olup, sanayi siteleri içerisinde gelişimlerini tamamlayan işletmelerin, büyük işletmelere dönüşmeleri ve organize sanayi bölgelerinde yer almaları hedeflenmektedir.

“Sanayi Sitelerinin Kredilendirilmesine İlişkin Yönetmelik” kapsamında, Bilim Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı kredi desteği ile gerçekleşen sanayi siteleri;

- Tamirat ve imalat niteliğindeki meslek gruplarına mensup ortaklardan oluşan sanayi sitesi yapı kooperatifinin kurulması,
- Bilgilendirme raporu, genel ortak listesi ve kuruluş yerine ilişkin belgeleri içeren başvuru dosyasının Valilikçe Bakanlığa gönderilmesi,
- Kuruluş yerinin, Bakanlıkça uygun görülmesi ve imar planının ruhsat makamınca onaylanması,
- Sanayi sitesi uygulama projelerinin, ruhsat makamınca onaylanmasını müteakip kredi şartları açısından Bakanlıkça vize edilmesi, keşif özetlerinin Sanayi Sitesi Yapı Kooperatifi Başkanlığınca onaylandıktan sonra kredilendirmeye esas olmak üzere Bakanlığa sunulması,
- Sanayi sitesinin, Bakanlık yatırım programına alınması,
- Yatırım programına göre ödenek tahsis edilen sanayi sitesi yapım ihalesinin, Bakanlıkça belirlenen esas ve usuller çerçevesinde gerçekleştirilmesi,
- Yapım aşamasında üstyapı inşaatlarının %70 'ine kadar olan kısmı, altyapı inşaatlarının tamamının Bakanlık kredi desteği ve takibinde tamamlanması,
- Tamamlanan sanayi sitesi işyerlerinin, Kooperatif Yönetimince kur'a çekimi yapılarak ortaklara teslim edilmesi,
- İnşaatının tamamlandığının Bakanlıkça tespit edildiği tarihten iki yıl sonra başlamak üzere, Bakanlık kredisinin 11 ila 15 yıl içinde geri ödenmesi, aşamalarının tamamlanması ile hayata geçmektedir.

Bakanlık Katılımı

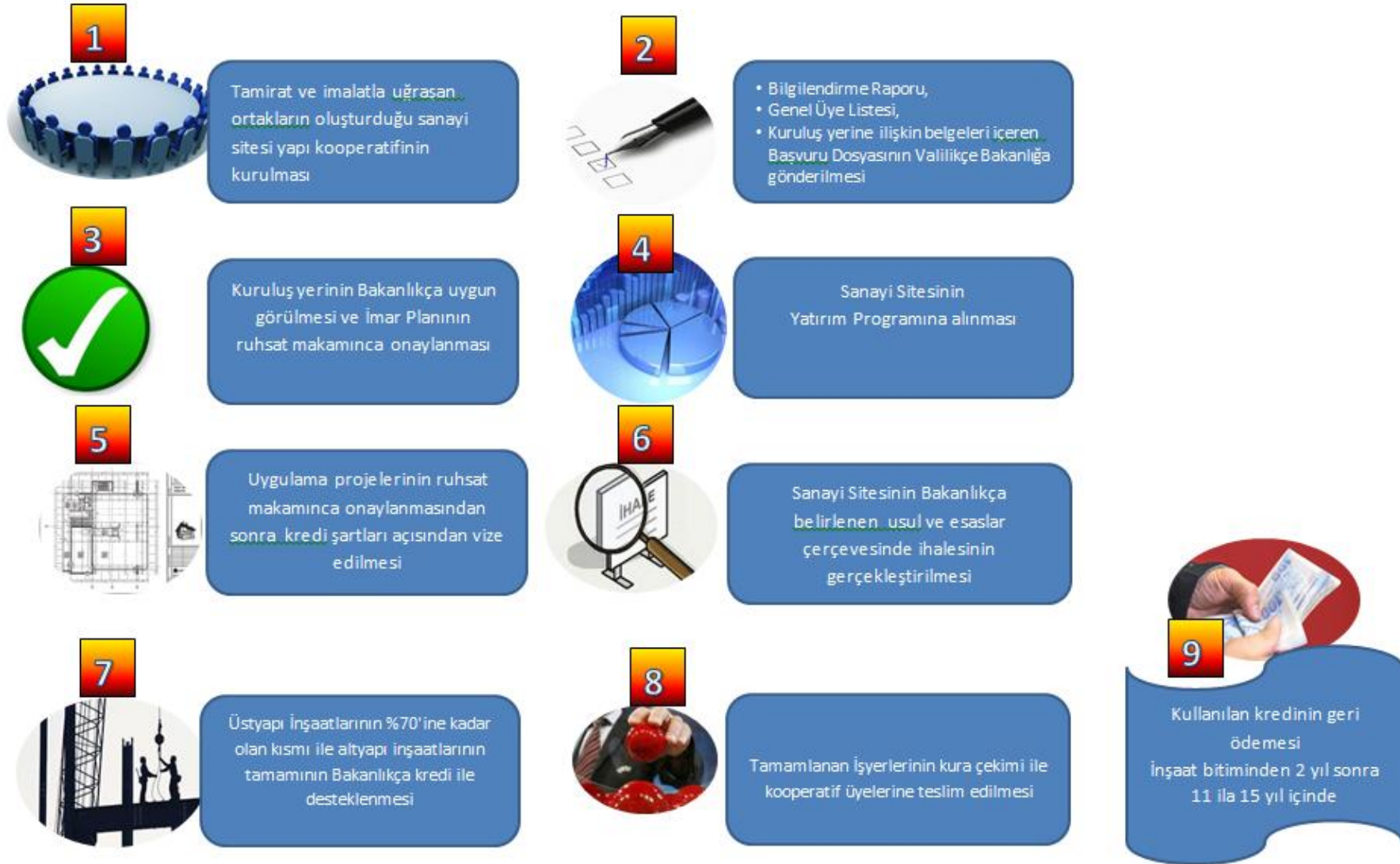
%70

Faiz Oranı

%1

Geri Ödeme

(2 yıl ödemesiz+13 yıl), Toplam:15 yıl



Şekil 65: Bilim Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı desteği ile küçük sanayi sitesi kurulum aşamaları

Tablo 6: KSS'lere tanınan vergi muafiyetleri

VERGİ TÜRÜ	KALKINMADA ÖNCELİKLİ YÖRELER	DİĞER BÖLGELER	AÇIKLAMA
Emlak Vergisi	Muaf (İnşaat bitim tarihini takip eden Bütçe yılından itibaren 5 yıl)		1319 sayılı Emlak Vergisi Kanununun 5. maddesinin (f) fıkrası
Çevre Temizlik Vergisi (ÇTV)	%50 indirim (Büyükşehir belediye sınırları içindekiler hariç)	%50 indirim (Nüfusu 5.000'den az olan belediyelerde)	2464 sayılı Belediye Gelirleri Kanununun mükerrer 44. maddesi, (26.12.2005 tarih ve 26035 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren 13.12.2005 tarihli ve 2005/9817 sayılı Bakanlar Kurulu Kararının 7. maddesi)
Bina İnşaat Harcı ve Yapı Kullanma İzni Harcı	Muaf		2464 sayılı Belediye Gelirleri Kanununun 3365 sayılı Kanunla değişik 80. madde son fıkrası
KSS YAPI KOOPERATİFLERİNCE YAPILAN ARSA VE İŞYERİ TESLİMİ İLE İLGİLİ OLARAK:			
Kurumlar Vergisi	Muaf		5520 sayılı Kurumlar Vergisi Kanununun 4. maddesinin (n) bendi
KDV	Muaf		3065 sayılı KDV Kanununun 17/4. maddesine eklenen (k) bendi

Kurucaşile Ahşap Tekne ve Yat İmalatçıları Küçük Sanayi Sitesi'nin kurulumu için öncelikle Kurucaşile Kaymakamlığı'nın devlet destekli yatırım programlarına başvuru yapması uygun olacaktır. Bununla birlikte Bilim, Teknoloji ve Sanayi Bakanlığı'nın da KSS kurulumunda sağladığı imkânlar oldukça makul gözükmektedir. Çok düşük faizli ve uzun vadeli kredi kullanımı işletmeler için avantajlı gözükmektedir. BAKKA Küçük Ölçekli Altyapı Mali Destek Programı üst limiti KSS kurulum maliyetlerinin altında gözükse de sadece altyapı maliyetlerini karşılama konusunda yeterli olabilecek bir hibe programı olarak işletmelerin harcamalarını ciddi oranda azaltabilecek bir destek modelidir. KOSGEB İşbirliği Güçbirliği Destek Programı ise diğer desteklerle karşılaştırıldığında dezavantajlı gözükmektedir.

Özet olarak KSS kurulumu için;

1. öncelik devlet destekli yatırım programları
2. öncelik BAKKA Küçük Ölçekli Altyapı Mali Destek Programı
3. öncelik ise Bilim, Teknoloji ve Sanayi Bakanlığı Küçük Sanayi Sitelerine (KSS) Sağlanan Teşvik, Destek ve Muafiyetlere başvuru şeklinde olmalıdır.

Bahsi geçen desteklerin birlikte kullanımı ya da ardı sıra başvuru yapılmasının mümkün olup olmadığı netleştirildikten sonra finansman modellerinin birlikte kullanımı ile KSS kurulumunun tamamlanması da sağlanabilir.

5. KURUCAŞİLE AHŞAP TEKNE İMALATÇILIĞI GELİŞİM PLANI - STRATEJİK YOL HARİTASI

5.1. Kooperatif İçin Sürdürülebilirlik Öngörülleri

İdari

Kurucaşile Ahşap Tekne ve Yat Yapı Kooperatifi hali hazırda 12 üyeye sahiptir. Bu üyelerden ikisi şehir dışında faaliyet göstermektedir. Geriye kalan 10 üyeden 9'u aktif çalışma içindedir. Bununla birlikte kooperatife üye olmayan 2 işletmenin de yakın zamanda üye olacakları bilinmektedir.

Finansal

Kooperatif üyeleri bugüne kadar çok cüzi miktarda üye aidatı ödemişlerdir. Üyeler bu durumu görüşüp yeni bir plan dâhilinde aidat miktarlarını artırmalı, gelecekte yapılabilecek yatırımlara hazır olmalıdırlar.

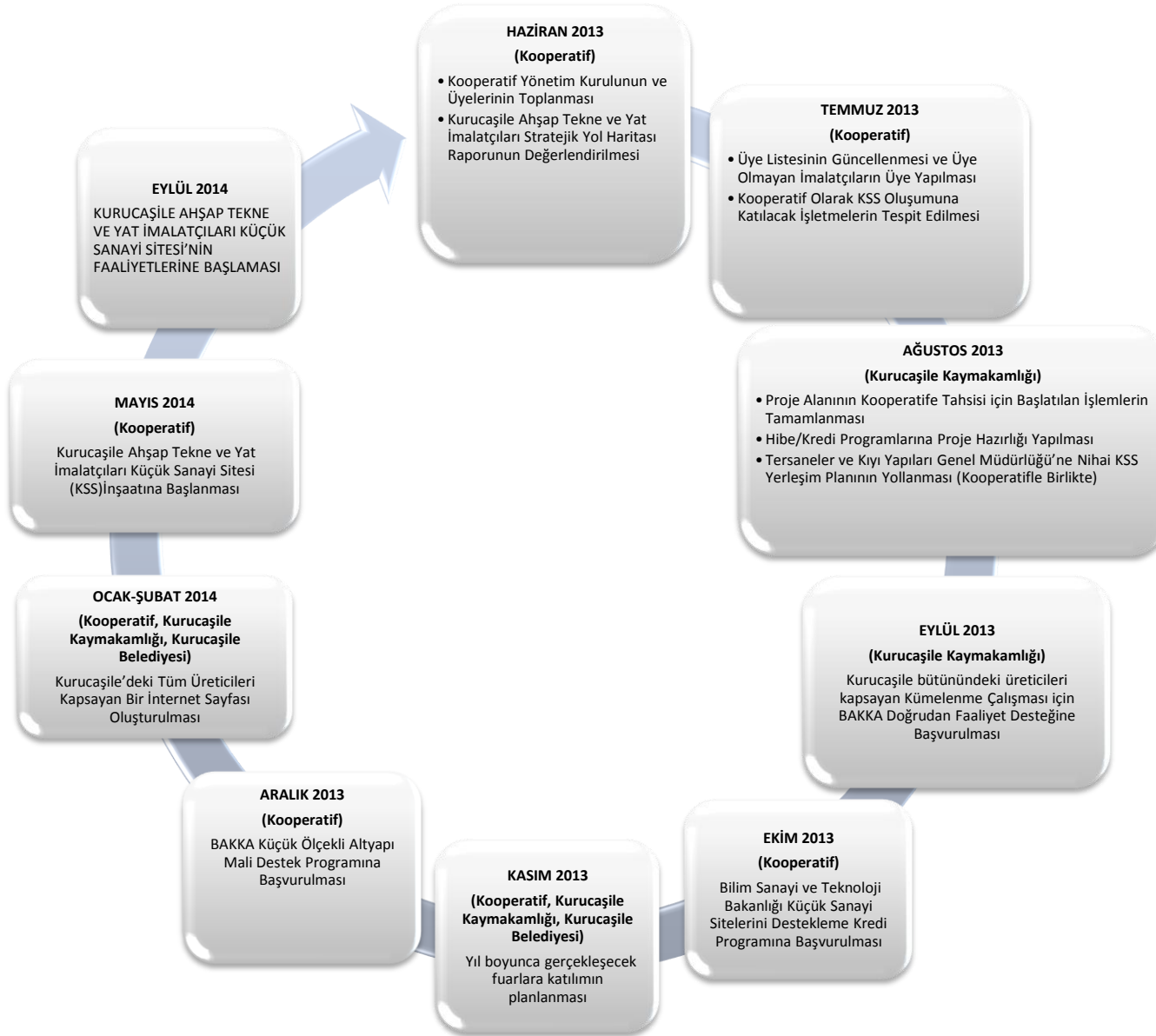
Kurumsal

Kurumsal anlamda kooperatifin varlığının anlaşılabilmesi ve tanınırlığı adına bir internet sayfası oluşturulmalı, işletmelerin biraraya gelebildiği daimi bir ofis ortamı oluşturulmalıdır. İşletmeler üzerinde bir kurumsal yapının oluşturulması bütünlük duygusunu pekiştirecektir.

5.2. Stratejik Hedefler

- 1) Kooperatifin idari, finansal ve kurumsal yapısını güçlendirmek.
- 2) KSS kurulumunu gerçekleştirmek.
- 3) Tekne üretiminde Kurucaşile için kalite ve fiyat alt standartlarını belirlemek.
- 4) Özellikle Karadeniz Bölgesi ve İstanbul'daki müşteri potansiyelini Kurucaşile'ye çekmek.
- 5) Kurucaşile'ye özgü teknelerin coğrafi işaretlerini tescil etmek.
- 6) Reklam, tanıtım ve pazarlama çalışmaları yapmak.
- 7) İhracat faaliyetlerini geliştirmek ve yurtdışı pazara açılmak.
- 8) KSS ile diğer kamu kurumları arasındaki ilişkileri güçlendirmek.
- 9) Girdi fiyatlarının aşağıya çekilmesi için ortak çalışmalar yapmak.
- 10) Fiziki ve teknik kapasitenin artırılmasını sağlamak.

5.3. Zamana Dayalı İş ve Sorumluluk Planı



Şekil 66: Zamana dayalı iş ve sorumluluk planı çizelgesi

6. SONUÇ VE ÖNERİLER

Kurucaşile ahşap tekne imalatçılarında yönelik kapsamlı bir araştırma ve analiz çalışması gerçekleştirilmiştir. Çalışma kapsamında üreticiler, yerel yönetimler hem de kamu kurumlarıyla koordineli bir işbirliği gerçekleştirilmiştir. Kamusal gereklilikler, özel istekler ve bazı kısıtlar büyük bir titizlikle incelenmiştir. Analizler ve üreticilerin talepleri doğrultusunda Kurucaşile Ahşap Tekne ve Yat İmalatçıları Küçük Sanayi Sitesi Tekne İmal ve Çekek Yeri yerleşim planı hazırlanmıştır. Hazırlanan yerleşim planı üzerinden altyapı ve üstyapı maliyetleri çıkartılmıştır. Böylece hazırlanan fizibilite etüdü ile işletmelerin maliyetler hakkında bir fikir edinmeleri sağlanmıştır. Yine analizler neticesinde kooperatif için stratejik hedefler belirlenmiş, zamana ve sorumluluğa dayalı bir iş planı hazırlanmıştır. Bu aşamadan sonra Kurucaşile Ahşap Tekne ve Yat İmalatçıları Yapı Kooperatifi'nin inisiyatifi üzerine alıp aktif faaliyetlere başlaması gerekmektedir.

Rapor sonucunda mevcut durum ve gelecek öngörülerini de dikkate alınarak maddeler halinde aşağıdaki değerlendirmeler ve öneriler sunulmuştur:

- İşletmelerin ciddi bir denizcilik geçmişi olmasına rağmen henüz marka değeri olan güçlü bir firma ortaya çıkamamıştır. İşletmelere sahip oldukları bu manevi değerini anlatılması ve yeniden motive edilmeleri gerekmektedir.
- İşletmelerin daimi çalışan kapasiteleri oldukça düşüktür. Bunda her ne kadar tesislerin fiziki şartlarının yetersiz oluşu kapasite artırımına engel teşkil etse de işletmeler ve İŞKUR'la birlikte işbaşı eğitimleri kapsamında yeni elemanlar sağlanmalı ve sürekliliği teşvik edilmelidir.
- Çalışanların orta yaş ve üzerinde olması mesleki açıdan önemli bir birikimi teşkil etse de bilginin genç, eğitilmiş gemi inşa teknisyen/teknikerlerine aktarımı gerçekleşmemektedir. Meslekteki genç bireylerin (çırak/teknisyen/tekniker) işletmelerin maddi kazançlarının yetersiz olduğunu görmeleri ya da düşünmeleri bu durumun temel nedenidir. Dolayısıyla mesleğe yeni nitelikli çalışan kazandırmak için staj dönemlerinde ciddi bir disiplin ve motivasyon sağlanması gerekmektedir.
- Nitelikli personel istihdamının artırılması için KOSGEB desteklerinden faydalanılması sağlanmalıdır. En azından kooperatif olarak belli başlı konularda danışmanlık hizmeti alınmalıdır.
- İşletmelerin mevcut atölyeleri günün modern şartlarından oldukça uzaktır. Bu kötü görüntünün mutlaka değişmesi sağlanmalıdır. KSS kurulumu çalışmaları bir an önce başlamalı ve süreç içinde yeni ve modern atölyelere geçilmelidir.
- Kooperatif yönetimi daha aktif rol oynayıp bazı çalışmalara önderlik etmelidir. Kurucaşile içinde belli standartlar belirleyerek haksız fiyat rekabetinin önüne geçmek için çalışmalar yapılmalıdır.
- Yerel yönetimlerin ulaşım konusundaki sorunların çözümü ve iyileştirilmesi için lobi faaliyetlerini sürdürmesi gerekmektedir. Enerji kesintisi konusunda ilgili özel sektör temsilcileriyle görüşülüp durumun önemi anlatılmalı ve kesintilerin asgari düzeye indirilmesi sağlanmalıdır.
- İşletmeler yeni tesislere geçince 15m'den uzun teknelerin inşasının artırılması için işletmelere teknik destek verilmelidir.
- Kapasite artırımındaki en büyük engelin tesislerin fiziki ve teknik altyapısı olduğu bilinmektedir. Bu durumu ortadan bir an önce kaldıracak tedbirler ve eylemler gerçekleştirilmelidir.
- Yıl bazında üretilen tekne kayıtlarının kooperatif tarafından detaylı bir şekilde tutulması gerekmektedir. Böylece her sene için üreticilerin ve genel durumun bir değerlendirmesinin yapılması mümkün olacaktır.

- Tekne üretici kodu almayan firma kalmamalıdır. Bununla birlikte Kuruçayıle’de üretim ve kalite standartları belirlendikten sonra “Kuruçayıle Teknesi” kavramı markalaşmaya doğru gitmeli ve teknelerde etiket olarak bulunmalıdır.
- Kuruçayıle’de farklı üretim dalları desteklenmeli ancak geleneksel manada yüzyıllardır süren bu mesleğin yaşatılmasının önüne geçmemelidir. Ahşap teknelerin doğayla özdeşleşen çevreci ve denizci yanı ön plana çıkartılmalı ve bu konuda tanıtımlar yapılmalıdır.
- Ürün teslimatında yaşanan gecikmelerin önüne geçmek için mutlaka üretim ve finans planlaması yapılmalıdır. Bu konuda müşteriyle anlaşılabilir planlamaya uyulmalı, eğer mümkün değilse mutlaka işin biteceği zamanı üretici belirlemelidir. Bununla birlikte teslimatta gecikmenin önüne geçmek adına müşterinin ödeme planına sadık kalması sağlanmalıdır.
- Metraj bazında üretim yoğunluğunun 7m üstü ile 9m arasında yığıldığı görülmektedir. Bu yoğunluğun daha fazla gelir getirecek bir üst sınıf olan 9m üstü ile 12m aralığına doğru ilerlemesi sağlanmalıdır. Uzun vadede 24m limitine kadar tekne üretiminin yaygınlaştırılması sağlanmalıdır. Kuruçayıle için CE (Gezi Tekneleri Yönetmeliği) kapsamında (2,5-24m) tekne üretmek özellikle yurtiçi piyasada bir avantaj olarak görülmektedir. Antalya, Bodrum ve İstanbul’daki yat üreticilerinin çoğu mega ve süper yatlar alanında uzmanlaşmaktadırlar. Bu nedenle piyasadaki bu boşlukta Kuruçayıle’nin de kendine yer edinmesi daha kolay olacaktır.
- İşletmelerin anahtar teslim tekne üretimini artırmaları gerekmektedir. Özellikle kabuk halinde alınan teknelerin İstanbul gibi il dışı yerlerde donatılmasıyla asıl gelir getirici kalemler kaybedilmektedir. Bu nedenle kooperatif tarafından genel donatım malzemelerinin bulunabildiği malzeme fiyatlarının diğer yerlerle yarıştığı bir işletme kurulmalıdır. Aynı işletmenin donatım malzemesinden yeteri kadar gelir elde etmese de donatım işlerinden gelir kazanması sağlanmalıdır.
- Üretim metrajlarının artırılması ve yeni müşterilere ulaşım için gemi tasarım firmalarıyla çalışılabilecek kapasiteye ulaştırılmalıdır. Bu kapsamda proje okuma yetisi edinmiş yeni elemanlar istihdam edilmelidir.
- Ülkemiz balıkçılığının %80’inin Karadeniz’den yapıldığı bilinmektedir. Bunun anlamı balıkçı teknelerinin çoğunluğunun bu bölgede olduğudur. Bundan dolayı bakım-onarım faaliyetlerinden yeteri kadar gelir sağlayamayan işletmelerin bu alanda da etkin olmaları sağlanmalıdır. Bu kapsamda bakım-onarım faaliyetlerini kolaylaştıracak çekme-indirme sistemleri veya travel liftler temin edilmelidir.
- Tekne üretiminde uzmanlık alanının yat üretimine kaydırılması sağlanmalıdır. Aynı zamanda üreticilerin kendilerini uzman hissettikleri tekne tiplerinde yoğunlaşmaları sağlanmalıdır.
- Hammadde temininde kooperatif olarak hareket edilmesi ve maliyetlerin düşürülmesi sağlanmalıdır. Özellikle ahşap hammadde için temin noktaları üzerinde kapsamlı bir maliyet analizi yapılmalı ve tedarik bölgelerinden en uygun olanı belirlenmelidir. Ahşap hammadde temininde ve tekne ihracatında Gürcistan’ın da incelenmesi önerilmektedir.
- Yurtiçi pazardan gelen müşterilere yönelik tanıtım ve reklam faaliyetleri yapılmalıdır. Bu kapsamda en çok müşteri gelen 5 il belirlenmiştir. Bu 5 ilde reklam ve tanıtım faaliyetlerine önem verilmelidir. Bu konuda bu illerdeki Bartın derneklerinden yardım alınmalıdır. Bununla birlikte doğal göller, bitmiş ve inşaa aşamasındaki baraj gölleri takip edilmeli ve buralara tekne satışının sağlanabilmesi için reklam, tanıtım faaliyetleri yürütülmelidir. Yine bu kapsamda yerel yönetimlerin birbirleriyle ilişki kurması üreticilerin önünü açacak ve yeni pazarlara girmeleri konusunda cesaretlendirecektir.
- İşletmelerin kar oranlarını artırmaları için hangi kalemlerden tasarruf sağlayabilecekleri kendilerine anlatılmalı, KOSGEB, BAKKA gibi kurumların hibelerinden faydalanmaları

sağlanmalıdır. İlgili kurumların eğitimlerinin ilçede düzenlenmesi sağlanmalıdır. Kar oranının artırılmasıyla ilgili kalite standartları belirlenerek kooperatif tarafından bir fiyat kotası uygulanmalıdır.

- Yurtiçi pazarda hem geçmişten gelen olumlu hem de son zamanlarda müşterilerin mağdur edilmesinden dolayı (geç teslimat, maliyet hesaplarındaki hatalar nedeniyle) olumsuz tanınırlığın düzeltilmesi için yurt içi fuarlara kooperatif çatısı altında, daha kurumsal bir yapı ile en azından stand açarak katılım sağlanması gerekmektedir.
- Yurtdışı pazara açılma konusunda çalışmalar yapılmalıdır. Bölge için önemli fırsatlardan sayılabilecek Zonguldak Havaalanı'ndan Zonguldak-Duesseldorf, Duesseldorf-Zonguldak seferlerinin düzenleniyor olmasıdır. Bu kapsamda KOSGEB ya da BAKKA'nın yurt dışı fuar desteklerinden faydalanılarak Avrupa'nın en büyük tekne fuarlarından biri olan Duesseldorf Boat Show'da stand açılması faydalı olacaktır. Dolayısıyla ilk yurtdışı fuar katılımının bu fuara yapılması isabetli olacaktır. Aynı zamanda Duesseldorf'taki Türk Dernekleri, kooperatif ve BAKKA tarafından ortak çalışmalar yapılması yerinde olacaktır. İşletmelerin ürün ihraç etme kapasiteleri oldukça zayıftır. Konuyla ilgili işletmelerin bilgilendirilmesi, yurt dışı pazar bulma konusunda gerekli desteklerin verilmesi gerekmektedir.
- Her ne kadar bazı firmalar internet üzerinden satış yapsalar da internet sayfalarının daha profesyonel bir görünüme büründürülmesi, internet sayfası olmayanların da katıldığı tek bir sayfa üzerinden bütün üreticilerin tanıtıldığı bir sayfanın oluşturulması gerekmektedir. Bu kapsamda internet üzerinden satışın daha aktif hale getirilmesi gerekmektedir.
- Kurucuşile'de bulunan Denizcilik Meslek Lisesi ve Bartın Meslek Yüksekokulu'na bağlı Gemi İnşaatı Programı mezunlarının Kurucuşile'de istihdamına yönelik bir çalışma yapılması gerekmektedir.
- Meslekle ilgili ara eleman yetiştiren kurumların usta öğreticilerin istihdamını sağlayarak uygulamalı eğitim faaliyetlerini artırmaları gerekmektedir. Eğitim kurumlarının tekne üretimi için malzeme temini, ürün satışı gibi konulardaki sıkıntıları gidermesi için çalışmalar yürütülmeli ve eğitimde sürdürülebilirlik sağlanmalıdır. Bununla birlikte işletmelerle eğitim kurumlarının ortak tekne üretim faaliyetlerine girerek tekne üretmeleri ve uygulamalı eğitimleri bu yönde sürdürmeleri de sağlanmalıdır. Böylece işletmeler için bedelsiz işgücü, öğrenciler içinse uygulamalı eğitim şansı yakalanmış olacaktır.
- İşletmelerin özellikle dış ticaret, reklam ve tanıtım konularında kendilerine destek verilmesini istemeleri tüm olumsuz şartlara rağmen üretimlerini sürdürme isteklerini göstermektedir. Ancak bu noktada üreticilerin eyleme geçmeleri ve ilgili kurumlardan talepte bulunmaları gerekmektedir.
- Kamu kurumlarının yönetmeliklerinden haberdar olduğu anlaşılmıştır. Ancak kamu kurumlarıyla ilişkilerin yürütülmesi konusunda bazı prosedürleri takip edip hedefe ulaşma konusunda eksiklikler bulunmaktadır. Bu noktada kooperatif olarak ya yerel yönetimlerle işbirliği yapılmalı ya da özel danışmanlık firmalarından destek alınmalıdır.
- Kamu kurumlarının hibe programlarına başvuruda bilgi eksikliğinin ciddi oranda olduğu gözükmektedir. Bu nedenle hibe sağlayan kamu kurumlarının ilçede eğitimler düzenlemesi ve bu eğitimlere katılımın sağlanması gerekmektedir.
- Kümelenme kavramı üreticilere kapsamlı bir şekilde anlatılmalı, kümelenme çalışmaları için ayrı bir proje hazırlanmalı ve Kurucuşile'deki tüm üreticileri kapsayan bir küme oluşturulmalıdır.

7. KAYNAKLAR

- Kurucaşile Kaymakamlığı, Brifing Raporu, 2012
- Bodrum Yat İmalatı İş Kümesi Küme Gelişim Raporunun Hazırlanması, BODTO, 2012
- Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Birliği, Sektör Raporu, 2012
- İstanbul Gemi ve Yat İhracatçıları Birliği, Gemi ve Yat Sektör Raporu, 2011
- Türkiye'nin Mega Yat İmalatında Dünyadaki Yeri ve Gelişimi, Cavit Ünlüsu, 2010
- Bodrum Yat İmalatı İş Kümesi için Yol Haritası, T.C. Başbakanlık Dış Ticaret Müsteşarlığı, 2009
- Dünden Bugüne Gemi İnşa Sanayimiz, T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, Gemi İnşa ve Tersaneler Genel Müdürlüğü, 2009
- Kurucaşile İlçesinde Geleneksel Ahşap Tekne Yapımı, Yrd. Doç. Dr. Ünal ÖZDEMİR, 2005
- www.sanayi.gov.tr
- www.bakka.gov.tr
- www.kurucaşile.gov.tr
- www.kurucaşile.bel.tr
- www.cobanaboat.com
- www.kurucaşile.gen.tr

8. EKLER

8.1. Anket

KURUCAŞİLE AHŞAP TEKNE VE YAT İMALATÇILARI STRATEJİK YOL HARİTASI PROJESİ

TR81/12/DFD/14

ANKET FORMU

Anket No:



Bu anket çalışması “Kurucasıle Ahşap Tekne ve Yat İmalatçıları Stratejik Yol Haritası Projesi” kapsamında uygulanmaktadır.

“Kurucasıle Ahşap Tekne ve Yat İmalatçıları Stratejik Yol Haritası Projesi” Batı Karadeniz Kalkınma Ajansı’nın 2012 Yılı Doğrudan Faaliyet Desteği kapsamında Kurucasıle Kaymakamlığı tarafından ajansa sunulmuş ve kabul görmüştür. Proje kapsamında Kurucasıle Belediyesi ve Kurucasıle Ahşap Tekne ve Yat İmalatçıları Yapı Kooperatifi iştirakçi kuruluş olarak katılım sağlamışlardır.

Proje kapsamında Kurucasıle ilçe merkezinde tekne üretimi yapan işletmeler ile görüşülerek, Kurucasıle Ahşap Tekne ve Yat İmalatçıları Küçük Sanayi Sitesinin kurulması için fizibilite etüdü ve imalatçılar için bir yol haritası belirlenmesi amaçlanmaktadır. Bu kapsamda vereceğiniz bilgiler ileriki çalışmaların şekillendirilmesi açısından önem arz etmektedir.

Sizler için sürdürülen bu çalışmada siz istemediğiniz sürece bilgilerinizin gizli kalacağını bildirir ve bizlere destek verdiğiniz için teşekkür ederiz.

Ankete cevap veren yetkilinin;

Adı-Soyadı :

İşyerindeki görevi :

Telefonu :

Tarih :

A. İŞLETME BİLGİLERİ

1. İşletmeniz kaç yıldır denizcilik sektöründe faaliyet gösteriyor?

..... yıl

2. İşletmenizin hukuki yapısı nedir?

- Şahıs Şirketi
- Limited şirket
- Anonim şirket
- Diğer işletmeler

3. Daimi çalışan sayınız nedir?

..... kişi

4. Mevcut çalışan sayınızın pozisyona göre dağılımı nasıldır?

Yönetici	İdari	Mühendis	Tekniker/ Teknisyen	Usta	Düz İşçi

5. İmkânlarınız olsa nitelikli personel istihdam etmeyi düşünür müsünüz?

- Evet
- Hayır

6. Bugüne kadar en yüksek çalışan kapasiteniz kaç kişi oldu?

..... kişi

7. Son 5 yılda daimi çalışan işçilerinizin sayısındaki değişim ne yönde oldu?

- Değişmedi
- Azaldı
- Arttı

B. ÇALIŞMA KOŞULLARI, ALTYAPI VE ÇEVRE

8. İşletmenizin kapalı ve açık üretim alanı kaç m²'dir?

Kapalı Alan: m² Açık Alan: m²

9. İşletmenizde aşağıdaki fiziki imkânlardan hangileri var?

- Tesis fiziki korunma (tel örgü, duvar vb.).
- Tesis girişi ve kontrol (güvenlik).
- Otopark.
- İdari, teknik birimler binası.

Sosyal tesisler (yemekhane, lavabo, wc, duş, vb.).

Atık kabul tesisi, sahası veya deposu.

Çeşitli ambar/depolar.

Enerji tesisi (trafo, şebeke, jeneratör, vb.).

Yangın söndürme donanımı.

Su deposu.

İnşa hangarı/marangozhane.

Bakım, onarım alanı.

Çekme/kışlatma alanı.

Çekme, indirme sistemleri.

10. Yeni ve modern bir üretim tesisi inşa edecek/ettirecek olsanız ne kadar bir alan ve hacim talep ederdiniz?

Kapalı Alan: m² Açık Alan: m²

Yükseklik : m

11. İşletmenizin aylık kirası ne kadar (açık ve kapalı alanlar toplamı)?
..... TL/ay

12. Yeni ve modern bir üretim yeri oluşturmak için sizce önünüzdeki en büyük engel nedir?
.....

13. Kurucuşile'de üretim yapmanın en önemli 3 avantajını sıralayınız?

1.
2.
3.

14. Kurucuşile'de üretim yapmanın en önemli 3 dezavantajını sıralayınız?

1.
2.
3.

15. Şu anki şartlarda 4 mevsim üretim yapabiliyor musunuz?

Evet, yapabiliyorum

Hayır, yapamıyorum

Yapamıyorsanız neden?
.....

16. Üretim esnasında elektrik kesintisi yaşıyor mu? Cevabınız evet ise elektrik kesintisi gerçekleştiğinde üretiminiz günde ortalama kaç saat aksıyor?

- Evet, günde ortalama saat
 Hayır

17. Şu anki üretim yerinizden memnun musunuz? Değilseniz neden?

- Evet
 Hayır

18. Sizce yeni bir üretim alanı veya küçük sanayi sitesi kurulmasının önündeki en büyük engel nedir?

19. Kargacık mevkiinde bulunan ve imar planında tekne imal yeri olarak görünen alanı tekne üretimi için uygun bir alan olarak görüyor musunuz? Uygun değilse neden?

- Evet
 Hayır,

C. ÜRETİM STRATEJİSİ, KAPASİTESİ VE FİNANSMANI

20. Bugüne kadar ürettiğiniz en uzun tekne boyu nedir?

..... m

21. Üretim kapasitenizi önümüzdeki 5 yıl içinde artırmayı düşünüyor musunuz?

- Evet
 Hayır

22. Kapasite artırımını için sizce önünüzdeki en büyük engel nedir?

23. İşlerinizin en yoğun olduğu yılda kaç metre tekne ürettiniz?

5m ve altı 5m üstü Toplam
..... m m m

24. Yılda ortalama olarak kaç m³ ahşap işlemektesiniz?

..... m³

25. Tekne Üretici kodunuz var mı?

- Var
 Yok

26. Tekne üretiminde ahşap tekne imalatı dışında farklı bir üretim alanına geçmeyi düşünüyor musunuz?

- Evet,
 Hayır

27. Teslimatlarınızda gecikmeler yaşıyor musunuz? Gecikme yaşıyorsanız bu durumun temel nedeni sizce nedir?

- Evet
 Hayır

28. 2012 yılında ürettiğiniz teknelerin metrajları ve adetleri nedir?

<u>Metraj</u>	<u>Adet</u>	<u>Metraj</u>	<u>Adet</u>
.....
Toplam:	

29. Üretiminiz metraj olarak nerede yoğunlaşmaktadır?

- 5m ve altı
 5m üstü ile 7m arası
 7m üstü ile 9m arası
 9m üstü ile 12m arası
 12m üstü ile 15m arası
 15m üstü ile 20m arası
 20m üstü ile 24m arası
 24m ve üstü

30. Bugüne kadar 5m üzeri anahtar teslim tekne üretimi yaptınız mı?

- Evet
 Hayır

31. Bugüne kadar herhangi bir gemi dizayn firması ile çalıştınız mı?

- Evet
 Hayır

32. Yılda kaç tekneye bakım onarım ve kışlatma hizmeti veriyorsunuz?

Bakım-Onarım :adet
Kışlatma :adet

33. Üretiminizi en çok uzmanlaştığınız tekne türünden en az olana doğru sıralayınız?

- Motor Yat (Ticari ve Özel)
- Balıkçı
- Gezi Tekneleri
- Sandal
- Yelkenli
- Diğer

34. Üretim miktarınızı neye göre belirliyorsunuz?

- İç talep
- Dış talep
- Sipariş üzerine
- Finansman şartları
- Üretim maliyeti
- Ürün fiyatları
- Hazıra tekne yaparak
- Diğer

35. Tekne donatım faaliyetlerinden yeteri kadar gelir elde ettiğinizi düşünüyor musunuz? Cevabınız Hayır ise sizce ne yapılmalı?

- Evet
- Hayır,

.....
.....

D. LOJİSTİK, SATIŞ VE PAZARLAMA

36. Sizce satışlarınızın artırılması için ne yapılmalıdır?

.....

37. Kurucaşile’de tekne satışını olumsuz manada etkileyen 3 ana faktör nedir?

1.
2.
3.

38. Malzeme, ekipman ve hammadde temininde lojistik olarak sıkıntı yaşıyor musunuz?

- Evet
- Hayır

39. Ahşap ve türevlerini en çok temin ettiğiniz 3 tedarik bölgesi/yeri sıralayınız?

1.
2.
3.

40. Yurtiçi müşterileriniz en çok olduğu 5 ili sıralayınız?

1.
2.
3.
4.
5.

41. Sizce Kurucaşile’den tekne alan insanlar neden burayı tercih ediyor?

.....

42. Satışlarınızdaki kar oranı nedir?

- %5
- %10
- %15
- %20
- %25
- %30
- %35
- %40
- %50 ve üzeri

Yeterli buluyor musunuz?

- Evet, yeterli buluyorum
- Hayır, yeterli bulmuyorum

Sizce nasıl artırılabilir?

.....

43. Bugüne kadar işletmeniz doğrudan ya da dolaylı yollardan tekne ihracatı yaptı mı?

- Evet
- Hayır

44. İşletme olarak sektörünüzle ilgili fuarlara ne sıklıkla katılıyorsunuz?
- Yılda bir kez
 - Yılda iki kez
 - Yılda iki defadan fazla
 - İki yılda bir kez
 - Üç yılda bir kez
 - Hiç katılmam/katılamam
 - Diğer
- Katılmıyorsanız/katılamıyorsanız neden?
-

45. İnternet üzerinden doğrudan ya da dolaylı yoldan satış yaptınız mı?
- Evet
 - Hayır

Yaptıysanız hangi internet sayfası ile gerçekleştirdiniz?

- Kendi internet sayfamız
- sahibinden.com
- tekneborsası.com
- denizpazarı.com
- Diğer.....

46. Ürünlerinizi ne şekilde pazarlıyorsunuz?

- Doğrudan satış
- Tekne simsarları (Brokrlar) aracılığıyla
- Başka firmalar aracılığıyla
- Sipariş üzerine
- İnternet yoluyla

47. Benzer üretim yapan yurtiçi ve yurtdışı diğer bölgelerle rekabet edebilmek için sizce neler yapılmalıdır?

.....

E. EĞİTİM, DANIŞMANLIK VE BİLİŞİM ALTYAPISI

48. İşletmenizde çalışan kişilerin eğitim durumu nedir?

Lisansüstü	Lisans	Ön lisans	İlköğretim

49. İşletmenizde kaç adet bilgisayar var?

..... Adet

50. İşletmenize ait bir internet sayfası var mı ve gerekli güncellemeleri yapıyor musunuz?

- Var, güncelleme yapmıyorum
- Var, gerekli güncellemeleri yapıyorum
- Yok

51. Kurucaşile’de bulunan Bartın Üniversitesi, Meslek Yüksekokulu’na bağlı Gemi İnşaatı ve Yat İşletme ve Yönetimi Programlarının tekne üretimi faaliyetlerine katkısı olacağına inanıyor musunuz?

- Evet
- Hayır

52. Sizce meslekle ilgili ara eleman yetiştiren eğitim kurumlarındaki en büyük eksiklik nedir?

.....

53. Aşağıdakilerden hangisi ya da hangileri konusunda işletmenizin desteğe ihtiyacı olduğunu düşünüyorsunuz?

- Reklam ve Pazarlama
- Dış Ticaret
- Satış ve Dağıtım
- Makine/Ekipman Bakımı
- Yönetim ve Organizasyon
- Finans Yönetimi
- İnsan Kaynaklarının Gelişimi
- Proje Yönetimi
- Kalite Yönetimi
- Üretim Planlama ve Kontrol

F. KAMU KURUMLARIYLA İLİŞKİLER, HİBE VE KREDİLERDEN FAYDALANMA DURUMU

54. Gemi İnşa ve Tersaneler Genel Müdürlüğü’nün (Denizcilik Müsteşarlığı) Haziran 2014’ten sonra kıyıda olan ve ruhsatı olmayan işyerlerini kapacağı konusunda bilgi sahibi misiniz?

- Evet
- Hayır

55. Kamu kurumlarının (KOSGEB, Kalkınma Ajansı vb.) hibelerine başvurunuz oldu mu? Başvurmadıysanız neden?

- Evet
 Hayır,

56. Herhangi bir kurumdan hibe ya da kredi aldınız mı? Aldıysanız hangi kurumdan aldınız?

- Evet,
 Hayır

57. KOSGEB veri tabanına kayıtlı mısınız?

- Evet
 Hayır

58. Hibe projelerine başvurmak veya diğer konular için danışmanlık desteği aldınız mı?

- Evet
 Hayır

59. Kamu kurumlarından hibe alabileceğinizi düşünüyor musunuz?

Düşünmüyorsanız neden?

- Evet
 Hayır,

.....

60. Vergi muafiyetleriniz var mı? Varsa bu muafiyetler nelerdir?

- Evet,
 Hayır

61. İşletmeniz devlet teşvikinden yararlandı mı?

- Evet
 Hayır

62. İşletmeniz için 15 yıllık bir süreçte (2 yıl ödemesiz, 13 yıl ödemeli) çok düşük faizli (%1 gibi) ne kadar miktarda kredi kullanabilirsiniz?

- Kredi kullanamam,
 1-10.000TL
 10.001-20.000TL
 20.001-30.000TL
 30.001TL ve üzeri

G. KÜMELENME EĞİLİMİ

63. İş kümeleri birbiriyle ilişkili işletmelerin ve kurumların belirli bir coğrafi alanda (yörede) yoğunlaşması ile oluşur ve yarattıkları iktisadi değer oluşumuna katkıda bulunan sektör, kurum ve kuruluşların tamamını kapsar. Örneğin; bir otomotiv iş kümesi, otomobil üreticilerine ek olarak yedek parça, aksam tedarikçilerini, makine üreticilerini kapsayabileceği gibi ihtiyaç duyulan altyapı hizmetlerini sunan kurumları da içine alır.

Yukarıdaki tanım kümelenmeyi anlatmaktadır. Bu konuyla ilgili bilgi sahibi misiniz?

- Evet
 Hayır

64. Kurucaşile Ahşap Tekne ve Yat İmalatçıları Yapı Kooperatifine üye misiniz?

- Evet
 Hayır

Değilseniz üye olmayı düşünür müsünüz?

- Evet
 Hayır

Düşünmüyor iseniz neden?

.....

65. Sizce oluşturulması planlanan küçük sanayi sitesinde yeteri kadar yer olması durumunda torna atölyesi, boya, makina montajı yapan firmalar gibi yan işletmeler de bulunmalı mı?

- Evet
 Hayır,

66. Tekkeönü'nde bulunan Piri Reis Tekne İmalat Kooperatifi ile fuarlara katılmak gibi ortak çalışmalar yürütmeyi düşünür müsünüz? Düşünmezseniz neden?

Evet

Hayır,.....

67. Sektörle ilgili fuarlara kooperatif olarak katılmayı düşünür müsünüz?

Evet düşünürüm

Hayır düşünmem,

68. Sizce işletmelerin birlikte hareket etmesindeki en büyük engel nedir?

.....

69. Kooperatif olarak kümelenme faaliyetleri, hibe projeleri hazırlama, dizayn faaliyetlerini yürütme, kooperatif faaliyetlerini takip etme gibi konularda size yardımcı olacak bir Gemi Mühendisi istihdam etmeyi düşünür müsünüz? Düşünmezseniz neden?

Evet

Hayır,

.....

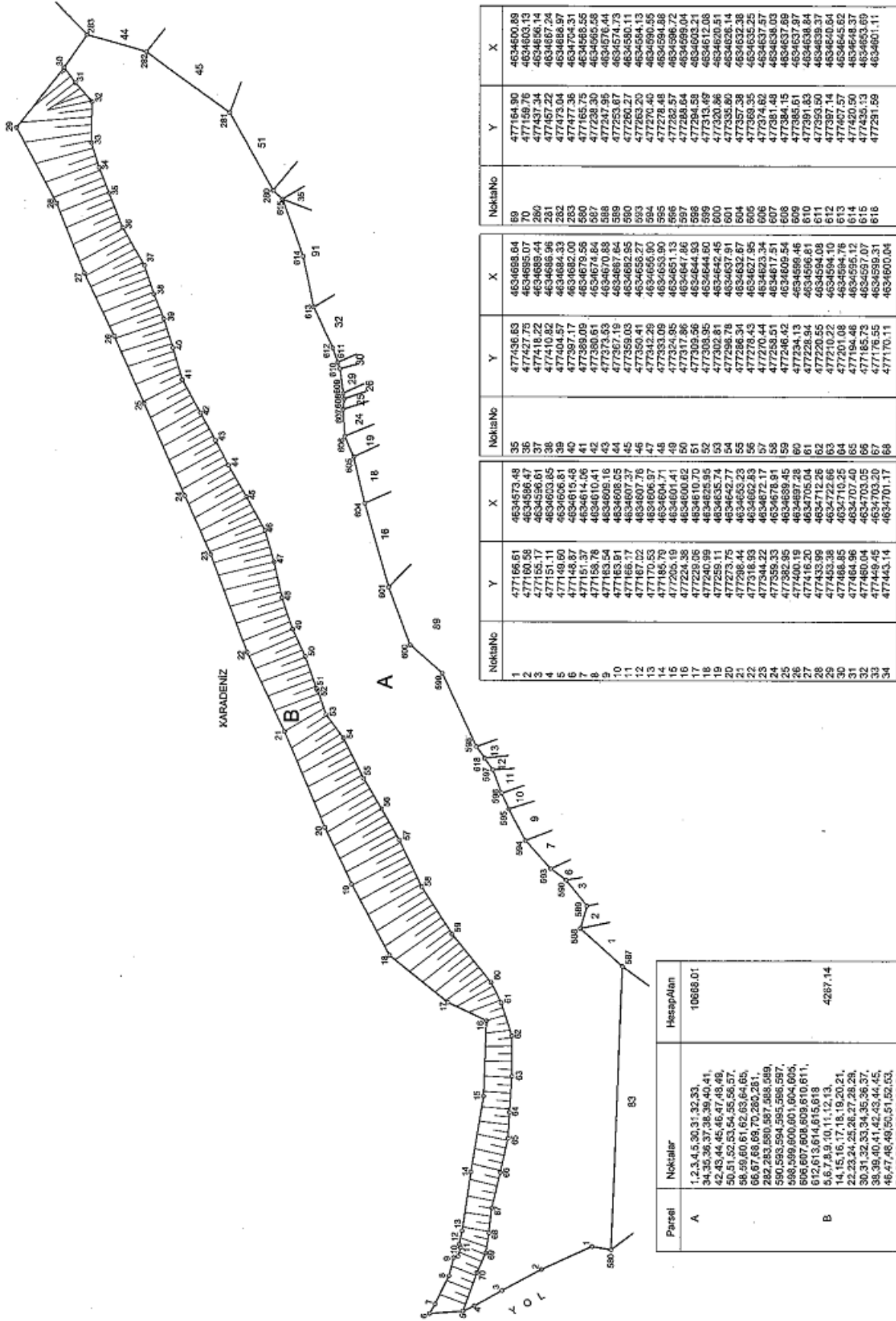
70. Bartın Üniversitesinden mesleğiniz ile ilgili hangi çalışmalarını yürütmesini istersiniz?

.....

8.2. Toplantı ve Çalışmalara Katılım Listesi

Adı/Soyadı	Görevi	Çalıştığı Kurum
Ahmet Gazi KAYA	Kaymakam	Kurucaşile Kaymakamlığı
Hakan KOCAKAYA	Proje Koordinatörü	Kurucaşile Kaymakamlığı
Gökçen KAYA	Gelir Uzmanı	Kurucaşile Kaymakamlığı
Gülcan BAHAR	Mal Müdürü	Kurucaşile Kaymakamlığı
Alişan KAHRAMAN	Yazı İşleri Müdürü	Kurucaşile Kaymakamlığı
Mehmet Zihni SAYIN	Belediye Başkanı	Kurucaşile Belediyesi
Sabri ALKAN	Öğretim Görevlisi	Bartın Üniversitesi
Serkan ALTIN	Öğretim Görevlisi	Bartın Üniversitesi
Ahmet Fatih YILMAZ	Öğretim Görevlisi	Bartın Üniversitesi
Halis SAĞLIK	Lise Müdürü	Kurucaşile AML , Çok Programlı Lisesi ve Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi
Tamer YILMAZ	Mobilya Dekorasyon Öğr.	Kurucaşile AML , Çok Programlı Lisesi ve Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi
Yalçın AKYÖN	Bartın İl Müdürü	KOSGEB
Kazım KEFELİ	Bartın İl Müdür V.	Bilim Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı
Bahadır KALECİK	Uzman	BAKKA
Ayhan ÖZÇELİK	İl Genel Meclisi Üyesi	Adalet ve Kalkınma Partisi
M. Ali UĞUR	İl Genel Meclisi Üyesi	Adalet ve Kalkınma Partisi
Murat ERFINDIK	İlçe Başkanı	Adalet ve Kalkınma Partisi
Haydar YAVUZDEMİR	İlçe Başkanı	Cumhuriyet Halk Partisi
Necmettin ÖZEL	İlçe Başkanı	Milliyetçi Hareket Partisi
Selda ÇELİKİYAY	Yüksek Mimar	DEKART Mühendislik Mimarlık Hizmetleri Ltd. Şti.
Cansel TERZİ	Danışman	CTS Grup Danışmanlık
Tüm tekne üreticileri toplantılara katılım sağlamışlardır.		

8.3. Proje Uygulama Alanı Kadastral Planı ve Koordinatları



NoktaNo	Y	X	NoktaNo	Y	X	NoktaNo	Y	X
1	477166.61	4634573.48	35	477136.63	4634688.64	69	477164.90	4634600.89
2	477160.58	4634586.47	36	477427.75	4634685.07	70	477156.75	4634603.13
3	477155.11	4634596.61	37	477418.22	4634685.96	260	477437.34	4634686.14
4	477151.11	4634603.65	38	477410.82	4634685.96	281	477457.22	4634687.24
5	477148.60	4634606.81	39	477404.57	4634684.33	282	477475.04	4634688.97
6	477148.87	4634615.48	40	477397.17	4634682.00	283	477477.36	4634704.31
7	477151.37	4634610.41	41	477389.09	4634679.56	280	477465.75	4634685.55
8	477158.76	4634610.41	42	477380.91	4634677.64	281	477458.90	4634685.94
9	477163.54	4634615.48	43	477372.73	4634675.81	282	477450.00	4634685.94
10	477168.17	4634620.55	44	477364.55	4634673.98	283	477441.10	4634685.94
11	477172.80	4634625.62	45	477356.37	4634672.15	284	477432.20	4634685.94
12	477177.43	4634630.69	46	477348.19	4634670.32	285	477423.30	4634685.94
13	477182.06	4634635.76	47	477340.01	4634668.49	286	477414.40	4634685.94
14	477186.69	4634640.83	48	477331.83	4634666.66	287	477405.50	4634685.94
15	477191.32	4634645.90	49	477323.65	4634664.83	288	477396.60	4634685.94
16	477195.95	4634650.97	50	477315.47	4634662.99	289	477387.70	4634685.94
17	477200.58	4634656.04	51	477307.29	4634661.16	290	477378.80	4634685.94
18	477205.21	4634661.11	52	477299.11	4634659.33	291	477369.90	4634685.94
19	477209.84	4634666.18	53	477290.93	4634657.50	292	477361.00	4634685.94
20	477214.47	4634671.25	54	477282.75	4634655.67	293	477352.10	4634685.94
21	477219.10	4634676.32	55	477274.57	4634653.84	294	477343.20	4634685.94
22	477223.73	4634681.39	56	477266.39	4634652.01	295	477334.30	4634685.94
23	477228.36	4634686.46	57	477258.21	4634649.18	296	477325.40	4634685.94
24	477232.99	4634691.53	58	477250.03	4634647.35	297	477316.50	4634685.94
25	477237.62	4634696.60	59	477241.85	4634645.52	298	477307.60	4634685.94
26	477242.25	4634701.67	60	477233.67	4634643.69	299	477298.70	4634685.94
27	477246.88	4634706.74	61	477225.49	4634641.86	300	477289.80	4634685.94
28	477251.51	4634711.81	62	477217.31	4634639.03	301	477280.90	4634685.94
29	477256.14	4634716.88	63	477209.13	4634637.20	302	477272.00	4634685.94
30	477260.77	4634721.95	64	477200.95	4634635.37	303	477263.10	4634685.94
31	477265.40	4634727.02	65	477192.77	4634633.54	304	477254.20	4634685.94
32	477270.03	4634732.09	66	477184.59	4634631.71	305	477245.30	4634685.94
33	477274.66	4634737.16	67	477176.41	4634629.88	306	477236.40	4634685.94
34	477279.29	4634742.23	68	477168.23	4634628.05	307	477227.50	4634685.94

Parsel	Noktalar	Hesap Alanı
A	1, 2, 3, 4, 5, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 280, 281, 282, 283, 284, 285, 286, 287, 288, 289, 290, 291, 292, 293, 294, 295, 296, 297, 298, 299, 300, 604, 605, 606, 607, 608, 609, 610, 611, 612, 613, 614, 615, 616, 617, 618, 619, 620, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70	10668.01
B	612, 613, 614, 615, 616, 617, 618, 619, 620, 21, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70	4287.14