

**TRABZON ÇAMBURNU TERSANESİNİN TARİHSEL GELİŞİMİ\*****Ercan YÜKSEKYILDIZ, Özkan UĞURLU,  
Umut YILDIRIM, Ersan BAŞAR\*\*****ÖZET**

Trabzon bulunduğu coğrafi konum itibariyle, geçmişten günümüze Doğu Karadeniz'in denizyolu ulaşım merkezi olmuştur. Bölgede uluslararası ticaretin yanı sıra balıkçılıkta yaygın olarak yapılmaktadır. Dünden bugüne bölgede kullanılan balıkçı teknelerin sayılarında önemli bir artış yaşanmıştır. Doğu Karadeniz'in balıkçı teknesi talebinin büyük bir bölümü Çamburnu Tersanesi tarafından karşılanmaktadır. Çamburnu Tersanesi 20. yy başlarında küçük ölçekli ahşap tekne imalatı ile başlayıp günümüzde modern yapıya sahip teknelerin imal edildiği bir sanayi merkezi haline gelmiştir. Araştırma kapsamında Çamburnu Tersanesi İşletme sahası içerisinde yer alan tersane müdürleri ve eski çalışanları ile röportaj yapılmıştır. Bu çalışmada Doğu Karadeniz için önemli bir yere sahip olan Trabzon Çamburnu Tersanesinin dünden bugüne tarihsel gelişimi araştırılmıştır.

**Anahtar Kelimeler:** Çamburnu tersanesi, Balıkçı tekneleri, Karadeniz, Trabzon

**HISTORICAL DEVELOPMENT OF TRABZON ÇAMBURNU SHIPYARD****ABSTRACT**

As for the geographical location of Trabzon, it has been the center of maritime transportation in the past to the present Eastern Black Sea. The international trade in the region is carried out widely, as well as fishing. There has been a significant increase in the number of fishing boats used in the region from yesterday to today. A large part of the fishing vessels demand is met by Çamburnu Shipyard in the Eastern Black Sea. In the early 20th century Çamburnu Shipyard began by manufacturing small wooden boat that are manufactured today has become an industrial center with modern building boats. Within this research was interviewed with shipyard managers and former employees of Çamburnu Shipyard. In this study Trabzon Çamburnu Shipyard historical development was investigated, which has an important place for the Eastern Black Sea from past to today.

**Keywords:** Çamburnu Shipyard, Fishing vessels, Blacksea, Trabzon

---

\* Bu çalışma, 29.Nisan-01 Mayıs 2015 tarihinde Fatsa/Ordu'da gerçekleştirilen Türk Deniz Ticareti Sempozyumu VII.Karadeniz Limanları, sempozyumunda tebliğ edilmiştir.

\*\* Karadeniz Teknik Üniversitesi, Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Bölümü, Sürmene-TRABZON, Email: yuksekyildiz@ktu.edu.tr

## GİRİŞ

Dünya deniz ticaretinin vazgeçilmezi gemilerin inşa edildikleri, bakım ve onarıma tabi tutuldukları yer tersane olarak adlandırılır (Daştan ve Erol, 2011). Genel bir tanımlama ile her cins ve boyutlarda gemi ve su araçlarının inşası, bakım, onarım ve tadilatlarından biri veya birkaçının yapılmasına imkân sağlayan, en az elli metre deniz cephesine sahip ve gemi inşa kapasitesi belirlenmiş, teknik ve sosyal alt yapısı, yönetim, destek, bakım, onarım ve depolama birimleri de bulunan kıyı yapılarına tersane denmektedir (Resmi Gazete, 2014).

### 1. GEMİ İNŞA SANAYİ

Gemi inşa sanayi, yapısı itibariyle temelde emek yoğun bir montaj endüstrisi dalı ve tersanelerin teknik imkân ve kabiliyetlerine dayalı olarak da sermaye yoğun bir sanayi dalıdır. Dünya deniz ticaretinin vazgeçilmez bir ögesi ve savunma prensibinin önemli bir aracı olan gemi; çelik sanayi, makine imalat sanayi, elektrik-elektronik sanayi, boya sanayi ve lastik-plastik sanayi gibi pek çok sanayi kolu mamullerinin bilimsel ve teknolojik temellere dayalı olarak, belirli bir sistematik ve disiplin içerisinde, tersanelerde bir araya getirilerek birleştirilmesi sonucunda ortaya çıkmaktadır. Bu anlamda emek yoğun karakteri ve yarattığı geniş faaliyet alanı ile istihdam sorununun çözümüne önemli katkılarda bulunabilme niteliğindedir (TCCB, 2008). Bu niteliğinin yanında gemi inşa sanayi; döviz girdisi ve yan sanayide gelişme sağlayan, teknoloji transferini cezbeden, milli deniz ticaret filosunu destekleyen ve ülkenin savunma ihtiyaçlarına katkıda bulunan bir sanayi koludur (Sürmen ve Daştan, 2004; TCCB, 2008). Gemi inşaatı endüstrisi tabiatı itibarı ile uluslararası rekabete açık, girdi ve çıktıları dolayısı ile dış pazarlara, finansal risklere, uluslararası sosyo-ekonomik ve politik ilişkilere duyarlı bir endüstri koludur (Türk Loydu Vakfı, 2007).

#### 1.1. Türkiye tersanecilik tarihi

Tersane kelimesi, Arapça “dâru’s-sınâ’a” kelimesinin birçok Akdeniz ülkesi tarafından yüzyıllarca değişik şekillerde kullanılmasından sonra Türkçe’ye girmiştir. İspanyollar tarafından “ataruzana, arsenal, darsena”, Portekizliler tarafından “darsanale, drasena”, İtalyanlar tarafından “arsenale, darsena”, Maltalılar tarafından “tarzna, tarznar” şekillerinde kullanılmıştır. Osmanlılar, tersane yerine önceleri, liman kelimesini kullanırken, XVI. yüzyılın başlarından itibaren daha çok İtalyanca

“darsena” kelimesine benzeyen “tershâne” veya “tersâne” şeklinde kullanmaya başlamışlardır (Bostan, 2002).

Osmanlılarda tersane kelimesi, gemilerin inşa ve teçhiz edildiği teşkilatlı bir müessese için kullanıldığı gibi, XVI. yüzyılın başlarından XVII. yüzyılın ortalarına kadar Pîrî Reis’in Kitâb-ı Bahriye’sine çizilen planda da görüldüğü üzere gemilerin inşa edildiği gözler manasına da kullanılmıştır (Bostan, 1992)

Türkiye’de tersaneciliğin tarihi sekiz yüzyıllık bir geçmişe sahiptir (OECD, 2011). Orta Asya’dan gelerek Anadolu’yu yurt edinen Türkler, Anadolu coğrafyasında kalıcı olmanın başlıca şartlarından birisinin denizlere hâkim olmak olduğunu kısa sürede anlamıştır (Gencer, 1991).

Türk denizciliğinin başlangıcında ülkeleri fetih için donanmanın ihtiyacı olan harp gemilerinin inşası esas alınmış, böylece ilk Türk tersaneleri kurulmuştur. Bilinen ilk tersanelerimiz Selçuklu Devleti zamanında kurulan Sinop (1214) ve Alanya (1227) tersaneleridir (Günay, 2002). Düzenli ve ilk büyük Osmanlı tersanesi 1390 yılında Yıldırım Bayezid döneminde yapımına başlanan Gelibolu tersanesidir (Yıldız, 2008). Gelibolu tersanesinin 15 adet "Kadırğa" inşa edebilecek kapasitede olduğu bilinmektedir (TCCB, 2008). Bu tersane, Tersane-i Amire kurulana kadar Osmanlı’nın en önemli deniz üssü olmuştur (Yıldız, 2008). Osmanlı imparatorluğu döneminde akla ilk gelen tersaneler; İzmit, Karamürsel, Gelibolu, İstanbul, Sinop ve Süveyş tersaneleridir (Bakırcı ve Özcan, 2005).

Osmanlılar döneminde yalnızca devlete ait 86 tersanenin bulunması çok dikkat çekici ve devletin gemi yapım faaliyetlerine verdiği önemi göstermek açısından etkileyicidir (Mutlu, 2008).

1455’de Fatih Sultan Mehmet zamanında kurulan İstanbul Tersaneleri devrin şartlarında en büyük ve modern gemileri yapabilecek kapasiteye erişmiş, İnebahtı Deniz Savaşında (1571) yakılan gemilerimizin yerine bir yılda 242 gemi hazırlanarak donanmanın emrine verilmiştir. Ancak, XVI. yüzyılın sonlarından itibaren imparatorluğun gerilemesiyle birlikte tersanelerin de gelişmesi durmuştur. 1773’de bugünkü Teknik Üniversite ve Deniz Harp okulunun temeli kabul edilen Mühendishane-i Bahri Hümayun kurulmuş, böylece gemi inşası konusunda da ilk teknik ve modern eğitime başlanmıştır. Cumhuriyet döneminde ticari gemilerin

gelecekteki önemi görülmüş ve 1938 yılında Pendik'te 50000 DWT gemi inşa kapasiteli bir tersane kurulmasına karar verilmiştir (Günay, 2002).

Ülkemizde tersanecilik faaliyetleri, 1940'lı yıllarda özel sektörün de bu konuda atılım yapmasıyla değişik bir konum kazanmış ve özel sektöre ait tersaneler bilhassa İstanbul Boğazı ve Haliç çevresinde yoğun olarak konuşlanmıştır (GİSBİR, 2011).

1950-1963 dönemi kamu tersanelerinin gelişmesi, özel sektör tersanelerinde ahşap teknelerden çelik tekne imalatına geçme devresidir. 1963 yılından itibaren başlayan planlı kalkınma döneminde, deniz sektörüne özel bir önem verilmiş, hemen hemen her plan döneminde mevcut durum dikkate alınarak denizciliğin geliştirilmesi konusu işlenmiştir (Günay, 2002).

Osmanlı İmparatorluğu zamanında, büyük ve güçlü donanma gemileri inşa edebilecek kapasitede olan tersaneler Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşunun ardından modernleşmeye devam etmiştir. Önceleri Haliç bölgesinde bulunan tersaneler, 1983 yılının sonrasında Tuzla Tersaneler Bölgesi'nde yoğunlaşmaya başlamıştır (OECD, 2011).

## 1.2. Türkiye'deki Tersaneciliğin Mevcut Durumu

Ülkemizdeki kamu tersaneleri, Türkiye Gemi Sanayi A.Ş.'nin mülkiyetinde olup, İstanbul'da Haliç ve Camialtı Tersanelerinden oluşmaktadır. Türkiye Gemi Sanayi A.Ş.'ne ait bakım onarım tersanesi olan İstinye Tersanesi 31 Aralık 1991 tarihinde kapatılmış, Pendik ve İzmir Alaybey Tersaneleri de 1999 yılı içinde Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'na devredilmiştir (Günay, 2002).

Ülkemizde özel sektöre ait gemi, yat inşa ve bakım-onarım tersanelerinin toplamı 72 adettir. Bu tersanelerden 27 adedi İstanbul Tuzla Tersaneler Bölgesi'nde, 21 adedi Yalova, 8 adedi Karadeniz Ereğli, 6 adedi Körfez/Kocaeli'nde bulunmakta olup, ayrıca 2 adet Çanakkale'de, birer adet Trabzon, Samsun, Hatay, Kastamonu, Adana, Ordu, İnebolu ve Sakarya'da konuşlanmış durumdadır (Şekil 1). Bunların dışında başta Tuzla Tersaneler Bölgesi olmak üzere çeşitli illerde 50 metreden küçük kıyı şeridi bulunan işletmeler de "Tekne İmal Yeri" adı altında gemi inşa ve bakım onarım faaliyetleri gerçekleştirmektedir (GİSBİR, 2013).



Şekil 1. Ülkemizde faaliyet gösteren özel tersaneler (GİSBİR, 2013).

Ülkemizde T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı (UDH) planlamaları dâhilinde Yalova’da 20, Adana ili sınırları içinde 2, Çanakkale ili sınırları içinde 6, Samsun’da 9, Balıkesir sınırları içinde 2, Ordu’da 1, Kastamonu’da 3, Trabzon’da 1, Sinop’ta 1, İstanbul’da 4, Mersin’de 1 ve Zonguldak’ta 4 adet olmak üzere toplam 54 adet tersanenin yatırımları devam etmektedir (Şekil 2). Yatırımı devam eden bu tersanelerin toplam alanı 8.865.164 m<sup>2</sup> olup, gemi inşa kapasitesi toplam 3.680.000 DWT/yıl’dır (GİSBİR, 2013).



Şekil 2. Ülkemizde UDH Bakanlığı planlamaları dâhilinde yatırımı devam eden tersaneler (GİSBİR, 2013).

## 2. ÇAMBURNU VE TERSANE BÖLGESİ

Çamburnu Tersane Bölgesi, Karadeniz Bölgesi'nin Doğu Karadeniz Bölümü'nde bulunur. İdari olarak Trabzon'un Sürmene ilçesi sınırları içerisindeki Yeniay ve Çamburnu, beldelerinde konumlanmıştır. Karadeniz'e kıyısı bulunan her iki yerleşmeden Yeniay'ın Trabzon Şehrine uzaklığı 47 km, Çamburnu'nun uzaklığı ise 48 km kadardır. Trabzon'un doğusunda Karadeniz'e kıyısı bulunan ilçelerden biri olan Sürmene, Trabzon'a yaklaşık 41 km mesafededir. Sürmene'nin doğusuna doğru 6 km sonra Yeniay'a, 7 km sonra da Çamburnu'na ulaşılır. Tüm bu yerleşmelerin birbirleriyle ve diğer merkezlerle olan ulaşım bağlantıları Trabzon-Rize karayolu vasıtasıyla sağlanır (Doğanay, 2004).



Şekil 3. Çamburnu ve Yeniay bölgesi (Google Map)

2014 yılı Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi'ne (ADNSK) göre Çamburnu'nun nüfusu 1.119 kişi, Yeniay'ın nüfusu ise 1271 kişidir (TÜİK, 2015). Son 5 yılın nüfus rakamlarına göre bölgeden fazla miktarda nüfus göçü yaşandığı görülmektedir (Tablo 1).

**Tablo 1.** Yıllar itibari ile Çamburnu ve Yeniay nüfus rakamları (TÜİK, 2015).

Yerleşke	2014	2013	2012	2011	2010	2009
Çamburnu	1.119	1.184	1.281	1.372	1.562	2.031
Yeniay	1.271	1.310	1.439	1.650	2.003	3.300

### 3. ÇAMBURNU TERSANESİ VE TARİHİ

Bölge yerli kültürünün, batı dünyasıyla ilk tanışmasına dair efsaneler, geç bronz çağı dönemine atfedilen ve mitolojik Yunan kahramanlarının bu gizemli sahillere gerçekleştirdikleri yolculukları anlatan öyküler üzerine kuruludur. Eski Yunan mitolojisinde önemli bir yer tutan bu öykülerde, Karadeniz'in Doğu sahilleri "Kolchis" adıyla, burada yaşayan insanlar ise "Kolchi" adıyla anılır. Eski Yunan denizcilerinin bu yolculuklarının, zamanla düzenli ticari faaliyetlere dönüştüğü ve daha sonra bu amaçla bölge sahillerinde pazar yerleri kurulduğu düşünülmektedir. MÖ 500 lü yıllarla birlikte bu pazar yerleri, kolonici tüccarlara ait iskelelere dönüşmeye başlamış ve muhtemelen Trapezos da bir ticari koloni yerleşimi olarak bu dönemde kurulmuştur. MÖ 335 yılına doğru derlendiği tahmin edilen Pseudo-Scylax' ın coğrafya kitabında, bölgeye ve yerel kültürüne ilişkin bilgilerin ötesinde, özel olarak bugünkü Sürmene civarı ile ilişkilendirilebilecek kayıtlar yer alır. Pseudo-Scylax 'ın bu eserinde Trapezos kentinin doğusunda, Psoron isimli bir limandan bahsedilmektedir. Daha sonraki çağlarda Sürmene'nin ilk kuruluş yeri olacak olan, bugünkü Karadere nehri ağzının gemiler için uygun korunaklı yapısı dikkate alındığında, Psoron limanının burası olabileceği düşünülmektedir. Bu dönemde Yunan koloni kenti Trapezos, uzunca bir süre serbest bir ticaret kenti statüsünde varlığını devam ettirmiş ve bölgenin yerli halkıyla, batı dünyası arasındaki ticari ilişkilerde köprü görevi üstlenmiştir (Zehiroğlu, 2015).

Milattan önceki yıllarda Ceneviz, Malta ve Venedik korsan gemileri Doğu Karadeniz Bölgesine kadar gelmişler, yöreye gelen korsanlar yeni gemi yapmak ya da bozulan gemilerini onarmak için en uygun yer ve geniş kumsala sahip "Saragona" denilen bu yöreyi seçmişlerdir. Bu yöre bu gün Çamburnu ve Yeniay Beldeleridir. Bu

bölgede gemi yapımı işleri başlamış ve gittikçe gelişmiştir (URL-1, 2015; URL-2, 2015; Sürmen ve Daştan, 2004).

Türklerin bölgeye gelmesi ile birlikte gemi yapım işleri de Türklerin eline geçmiştir. Evliya Çelebi Seyahatname adlı eserinde bu bölge için "...altı rüzgâra kapalı, güzel demir tutan yataklı büyük limanı vardır" demektedir. Söz konusu Liman Çamburnu ve Yeniay yöresinde hâlihazırda bu gün tersane olarak kullanılan limanlardır. Türklerden önce var olan gemi yapımcılığı ve denizcilik faaliyetleri Türklerin bölgeye yerleşmesinden sonra da devam etmiştir (Sürmen ve Daştan, 2004). 1906 yılında Trabzon Vilayet Salnamelerinde Sürmene'de irili ufaklı 262 adet geminin varlığının kaydedilmiş olması bu bölgede gemi yapımcılığının önemli ölçüde geliştiğinin bir göstergesidir (URL-1, 2015; URL-2, 2015; Sürmen ve Daştan, 2004).

Yöre, Osmanlı İmparatorluğu döneminde etkin tersane alanı olarak kullanılmıştır. Birinci Dünya Savaşı'ndan sonra Ruslar, Doğu Karadeniz Bölgesini işgal ettiklerinde, bugünkü Karadeniz Teknik Üniversitesi – Sürmene Deniz Bilimleri Fakültesi'nin bulunduğu alanda Rus Donanmasının onarımı için çekek yerleri yapılmıştır (Ölmez vd., 2013).

Bölgede 1970'li yıllara kadar ahşap kayak ve orta boy tekne yapımı küçük atölyelerde yoğun bir şekilde devam etmiştir (Doğanay, 2004). 1974 yılından itibaren ise sac gemi yapımına geçmişlerdir. Her ne kadar 1977 yılında ahşap gemi yapımına son verildi ise de, az da olsa halen küçük boyutlu ahşap teknelerin yapımına devam edilmektedir. Tersanede tasarım ve projelendirme, yeni gemi inşası, gemilerin bakım, onarım ve tadilatı, motor ve mekanik ekipmanların montajı, torna ve tesviye işleri, mobilya ve dekorasyon işleri, boyama işleri ve elektrik donanımı işleri yapılmaktadır. Ayrıca boyları 70 metreye kadar olan gemiler kızağa çekilebilmektedir (URL-3; 2015).

Sürmene – Yeniay ve Çamburnu yöresinde sac gemi olarak genellikle balık avlama gemisi veya balık nakliye gemisi, bunun yanında kuru yük gemisi, feribot, yolcu motoru, araştırma gemisi, römorkör ve özel maçlı gemiler yapılmaktadır (URL-2; 2015).

Yörede gemi yapım işletmeleri, 1992 yılında, SS Sac Gemi Ahşap Tekne ve Kotra İmalatçıları Küçük Sanat Kooperatifi çatısı altında toplanmışlardır. Ayrıca



Trabzon ili sınırları içerisinde kooperatif üyesi olmayan ancak yakın zamanda olması beklenen, 1 adet fiberglas tekne imalatçısı, 1 adet polietilen malzeme tekne imalatçısı ve yaklaşık 10 adet ahşap malzemeden küçük boyutlu amatör balıkçı veya gezinti teknesi imalatçısı bulunmaktadır. Kooperatif üyesi tekne imalatçıları 1991 yılından günümüze kadar, boyları 20 m ile 55 m arasında değişen gemiler inşa etmişlerdir (Tablo 2) URL-3, 2015).

**Tablo 2.** Çamburnu bölgesinde faaliyet gösteren gemi yapım işletmelerine ait bilgiler (URL-3, 2015).

İşletme Adı	Kuruluş Tarihi	Üretim Malzemesi	Üretilen Max. Boy (m)
Başaran Gemi Sanayi	1989	Çelik	54
Ferhat Usta Sanayi	1990	Çelik	49
Şengün Gemi Sanayi	1990	Çelik	28
Çamburnu Gemi Sanayi	2004	Çelik	30
Ergün Gemi Sanayi	1999	Çelik	49,85
Aksoy Gemi Sanayi	1990	Çelik	52
Memiş Usta Gemi Sanayi	1989	Çelik	40
Erhan Gemi Sanayi	1979	Ahşap	30

Köklerini bölgedeki balıkçılık sektöründen alan Trabzon Gemi inşa sektörü yüksek kalitede ürünler üretmektedir. Müşteri ihtiyaçlarının maksimum oranda karşılandığı bölgede son yıllarda ağırlıklı olarak balıkçılık sektörüne verilen hizmet daha geniş pazarlara sunulmaya başlanmıştır. Günümüzde Trabzon Tersaneleri feribotlar, mega yatlar, araştırma gemileri, offshore iş gemileri, kargo gemileri, nehir gemileri ve gövde alt yükleniciliği imalatı hizmeti vermektedir. Müşterilerin bölgede iş yaptırmalarının temel nedenleri arasında yüksek kaliteli işgücü ve düşük fiyatlar olarak sıralanabilir (URL-4, 2015).

### 3.1. Çamburnu Tersanesinin Geleceği

Gemi inşa ve onarım sektörü Türkiye'nin gelecek vaat eden endüstriyel sektörlerinden biri olarak kabul edilmektedir (URL-2). Tarihi altyapısı ve bölgesel balıkçılık sektörünün etkisiyle güçlenmiş Çamburnu tersaneleri Dünya çapında tanınan tekneler üretmektedir. Günümüzde Çamburnu tersaneleri feribotlar, yatlar,

araştırma gemileri, açık deniz iş gemileri, yük gemileri veya nehir gemileri ve gövde alt yükleniciliği imalatı hizmeti vermektedir. Yeniay-Çamburnu tersane bölgesinin yaklaşık 160 dönüm araziye kapsayan modernizasyonu ve yeniden yapılandırılması ile tersanenin bilgi ve birikimleri, usta, kalifiye iş gücü modern teknolojiyle bütünleşecektir. Burada 5000-10000 DWT'e kadar olan gemilerin inşa, bakım ve onarımı yapılabileceği gibi, boyları 200 m'nin üzerindeki gemiler havuzlanabilecektir (Denizcilik Müsteşarlığı, 2002). Temmuz 2014 yılında özel bir şirkete 49 yıllığına kiralanın Çamburnu-Yeniay Tersanesi'nin yapımına başlanmıştır. Tersanenin iki hangarı bitirilmiş çalışmalar devam etmektedir. Tersanenin tamamının 2019 yılında bitirileceği belirtmiştir (URL-5, 2015).

Tersane yatırımını bitirdikten sonra yılda 6 gemi tamamlayabilecektir (URL-6, 2015). Bu büyüme ile bölgesel bazda büyük bir istihdam olanağı ve üretim artışı sağlanacaktır.

## SONUÇ

Geçmişten bu yana köklü bir tersane geleneğine sahip olan bölgede önceleri ahşap malzeme kullanılarak yapılan tekneler 1970'lerden sonra çelik sac kullanılarak yapılmaya başlanmıştır. Günümüzde balıkçı tekneleri, yük gemileri, araştırma gemisi ve dev yatlarda dâhil olmak üzere birçok tekne türü inşaa edilmekle birlikte bunların hizmet ve bakımları da yapılabilmektedir. Bu çalışmada Çamburnu Tersane Bölgesi'nin tarihi incelenmiş olup tersanenin bugünkü durumu ve geleceği ile ilgili planlamalar belirtilerek aşağıdaki sonuç ve önerilere ulaşılmıştır.

Daha çok tarım ağırlıklı ekonomiye dayalı üretim yapan Karadeniz Bölgesi'nde gemi inşa ve yan sanayinin giderek gelişmesi ile bölge ekonomisini istenilen seviyelere gelecektir. Bölgede tarih boyunca faaliyet gösteren tersanelerin babadan oğula bir aile firması gibi çalışmaları neticesinde kurumsallaşmalarını tamamlayamadıkları görülmektedir. Bu sorunun ortadan kaldırılarak firmaların kurumsallaşması ve yeterli lobcilik faaliyetlerinin yürütülmesiyle Çamburnu bölgesi tersaneleri Avrupa ve Dünya ölçeğinde yarışabilir duruma gelebilecektir. Bölgede denizcilik konusunda eğitim veren üniversite ve meslek liselerinin istenilen nitelikte insan kaynağını sağlamasıyla teknolojik gelişmelerin yeni inşaa edilecek gemilerde kullanılabilmesi sağlanacaktır.

**KAYNAKLAR**

- Bakırcı, E. A. ve Özcan, E. (2005). Türkiye’de Gemi İnşa Sanayinin Genel Yapısı, Sorunları ve Bu Sorunların Çözümüne Yönelik Öneriler. II. Mühendislik Bilimleri Genç Araştırmacılar Kongresi, (17-19 Kasım), İstanbul.
- Bostan, İ. (1992). Osmanlı Bahriye Teşkilâtı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire, Ankara, TTK Yayınları, s. 2.
- Bostan, İ. (2002). Bir İmparatorluk Donanmasının Teşkili: Osmanlı Denizciliği’nde Savaş ve Organizasyon, Türk Denizcilik Tarihi, (Ed. Bülent Arı), Ankara, Türkiye Cumhuriyeti Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, s. 207.
- Daştan, A. ve Erol, S. (2011). Türk Gemi İnşa Sanayi İşletmelerinde Muhasebe Bilgi Sistemi: Özellikle Muhasebe İşlemleri, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Cilt:13, Sayı:1, 59-80.
- Doğanay, S. (2004). Yeniay ve Çamburnu’nda Geleneksel Tekne İmalatı. Doğu Coğrafya Dergisi, 12, 101-118.
- Gencer, A. İ. (1991). Bahriye (Selçuklular ve Anadolu Beylikler Dönemi), İslam Ansiklopedisi, Türkiye Diyanet Vakfı, İstanbul, 501-509.
- GİSBİR (2011). Türkiye Gemi İnşa Sanayi Sektör Raporu, 21 s. [http://www.gisbir.com/content/uploads/kurumsal/dosya/2011\\_sektor\\_raporu.pdf](http://www.gisbir.com/content/uploads/kurumsal/dosya/2011_sektor_raporu.pdf)
- GİSBİR (2013). Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Birliği 2013 Sektör Raporu, 100 s. [http://www.gisbir.com/tr/duyuru/gisbir\\_sektor\\_raporu\\_2013\\_114](http://www.gisbir.com/tr/duyuru/gisbir_sektor_raporu_2013_114)
- Günay, D. (2002). Türkiye Kalkınma Bankası A.Ş., Gemi İnşa Sanayi Sektör Araştırması, SA – 02-3-7, Araştırma Müdürlüğü, Mayıs 2002, Ankara
- Mutlu, S. (2008). XVII. yüzyıl başlarında Osmanlı denizciliği açısından Samsun tersanesi ve ekonomik fonksiyonu, Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Bölümü Yüksek Lisans Tezi, 77 s.

OECD (2011). The Shipbuilding Industry in Turkey, OECD Council Working Party on Shipbuilding (WP6), September 2011, 52 s. [www.oecd.org/turkey/48641944.pdf](http://www.oecd.org/turkey/48641944.pdf)

Ölmez, H. Köse, E. ve Peşman, E. (2013). Doğu Karadeniz Gemi İnşa Sanayi ve Üniversite İşbirliği-I “Yeniçam Tersanesinde Üretim Destek ve Hizmet Merkezi Kurulması”, Gemi ve Deniz Teknolojisi Sayı: 193-194, 14-21 s.

Resmi Gazete (2014). Hazine Taşınmazlarının Tersane, Tekne İmal Ve Çekerek Yeri Yatırımlarına Tahsisine İlişkin Yönetmelik, 04 Temmuz 2014 Tarihli Resmi Gazete, Sayı: 29050.

Sürmen, Y. ve Daştan, A. (2004). Sürmene–Yeniay ve Çamburnu Yöresinde Gemi Yapım Potansiyeli, Trabzon: Karadeniz Genç İşadamları Derneği, Nr: 5.

TCCB (2008). T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Denetleme Kurulu Araştırma ve İnceleme Raporu, Tersanecilik Sektörü ile İş Sağlığı ve Güvenliği Açısından Tuzla. Tersaneler Bölgesinin İncelenmesi ve Değerlendirilmesi Hakkında. Tarihi 26.11.2008, Sayısı 2008/1, 584 s. <https://www.tccb.gov.tr/ddk/ddk25.pdf>

TÜİK (2015). Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi (ADNSK) Sonuçları. <http://tuikapp.tuik.gov.tr/adnksdagitapp/adnks.zul> Erişim Tarihi 08.02.2015.

Türk Loydu Vakfı (2007). T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Türkiye Tersaneleri Master Planı, TÜRKTERMAP, Sonuç Raporu, Nisan 2007, 288 s.

URL-1, T.C. Çamburnu Belediyesi, Çamburnu (Sürmene/Trabzon) Yeniçam Tersanesi, Nazım İmar Planı Açıklama Raporu,

[http://www.csb.gov.tr/db/trabzon/duyurular/duyurular4288\\_2.pdf](http://www.csb.gov.tr/db/trabzon/duyurular/duyurular4288_2.pdf) Erişim Tarihi 10.02.2015.

URL-2, Trabzon Gemi İnşaa Sektörü için İhtiyaçlar ve Hedef Pazarların Belirlenmesi Çalışmayı, 7 Haziran 2012, Trabzon Gemi İnşaa Sektör Stratejisi Çalıştay

Kitapçığı, 24 s.

<http://www.smenetworking.gov.tr/userfiles/pdf/Trabzoncalistaybrosuru.pdf>,

Erişim Tarihi 10.02.2015.

URL-3, Sürmene Tersanesi, <http://ktudeniz.tr.gg/%C7amburnu-tersanesi--.htm>,  
Erişim Tarihi 10.02.2015.

URL-4, <http://www.trabzonshipyards.com/tr/about.php?ciid=4&dil=ing> Erişim Tarihi  
11.02.2015.

URL-5, <http://www.viratrabzon.com/mobil/haber.php?id=12218> Erişim Tarihi  
11.02.2015.

URL-6, [www2.tbmm.gov.tr/d24/7/7-1006sgc.pdf](http://www2.tbmm.gov.tr/d24/7/7-1006sgc.pdf) Erişim Tarihi 11.02.2015.

Yıldız, A. (2008). Türkiye'de Tersanelerin Tarihi ve Gemi İnşa Sanayisinin Gelişimi,  
Mühendis ve Makine, Cilt: 49, Sayı: 578, 23-47.

Zehiroğlu, A. M. (2015). Antik Çağda Sürmene ve Çevresi,  
[http://surmene.net/surmene\\_tarihce.htm](http://surmene.net/surmene_tarihce.htm). Erişim Tarihi 05.02.2015.