

# Gemi İnşa Sanayi'nin Gelişiminde Eximbank Kredileri: Çin ve Türkiye'ye Yönelik Bir Karşılaştırma

Selim DURAMAZ<sup>1</sup>

**Makale Gönderim Tarihi:** 07.01.2018

**Makale Kabul Tarihi:** 19.03.2018

## ÖZ

Çalışma, son dönemde gerçekleştirdiği atılımlarla dünyada gemi inşa sanayinde lider ülkelerden biri olan Çin ile gemi inşa sanayi gelişim aşamasında olan Türkiye'de, gemi inşa sanayine yönelik ülkelerin Eximbankları tarafından sunulan kredi ve teminat kaynaklarının incelenmesi, sektöre hem kamu, hem de özel finans kaynakların ilgisinin daha fazla çekilmesi ve literature katkı sunulması gibi amaçlarla gerçekleştirilmiştir. Çalışmada Çin ve Türk gemi inşa sanayinin mevcut durumu, üretim kapasitesi, istihdama ve uluslararası ticarete katkısı irdelenmiş, geçmişten bu yana gemi inşa sanayine yönelik her iki ülkenin Eximbank kredi ve politikaları değerlendirilmiş, gemi inşa sanayinin yapısına uygun orta ve uzun vadeli kredi ve finansal destek kalemlerinin çeşitlendirilmesine yönelik önerilerde bulunulmuştur.

**Anahtar Kelimeler:** Türk Gemi İnşa Sanayi, Çin Gemi İnşa Sanayi, Türk Eximbank, Çin Eximbank, Eximbank Gemi İnşa Kredileri.

<sup>1</sup> Arş. Gör. Dr., Manisa Celal Bayar Üniversitesi Uygulamalı Bilimler Yüksekokulu Bankacılık ve Finans Bölümü, selimduramaz@hotmail.com, Orcid Id: 0000-0002-1257-062

## **Eximbank Loans in the Development of Shipbuilding Industry: A Comparison of China and Turkey**

### **ABSTRACT**

The study was carried out with the aim of examining the credit and collateral sources provided by the Eximbank of the countries in the shipbuilding industry with the aim of drawing more attention to the sector, both public and private, and contributing to the literatüre. In the study, the current status of the Chinese and Turkish shipbuilding industry, its production capacity, employment and contribution to international trade have been examined. And eximbank credits and policies of both countries for the shipbuilding industry have been evaluated, and proposals have been made to increase medium and long-term credit and financial support items appropriate to the structure of the shipbuilding industry.

**Keywords:** Turkish Shipbuilding Industry, China Shipbuilding Industry, Turkish Eximbank, China Eximbank, Eximbank Shipbuilding Credits.

### **I. GİRİŞ**

Dünyanın önemli bir bölümünün denizlerle çevrili olması ve ülkelerin jeopolitik konumları gibi faktörler, dünya genelinde denizcilik faaliyetlerine uygun bir ortam sunmaktadır. Bununla birlikte maliyet avantajı, hızlı ve güvenli ulaşım vb. nedenlerle dünya ticaretinin büyük bir kısmının halen deniz taşımacılığı ile yapıldığı düşünüldüğünde, denizcilik faaliyetleri ve beraberinde gemi inşa sanayi, günümüz dünyasında ülkeler için büyük önem ifade etmektedir.

Küreselleşme ile beraber özellikle 2000'li yıllardan sonra büyük bir ivme yakalayan gemi inşa endüstrileri, gerek istihdam, gerekse ihracat kalemleri ile ülke ekonomilerine önemli katkılar sunmaktadır. Bu noktada gemi inşa sanayine ve diğer denizcilik faaliyetlerine yönelik yeterli finansal desteğin sunulması, sektörün gelişimi ve sürdürülebilirliği ile ülke ekonomilerine gerçekleştirdikleri katkıların arttırılarak devam ettirilmesi noktasında olmazsa olmaz hususların başında gelmektedir.

Denizcilik sektörü günümüzde ulusal ve uluslararası yapıda farklı finansal araçlarla desteklenmektedir. Ülkemizde ve dünyada mevduat bankalarının denizcilik sektörüne sunduğu krediler tek başına yeterli olmamakla birlikte Eximbank destekleri sektör açısından önemli finans kaynaklarından. Bu kapsamda çalışma, gemi inşa sanayi alanında dünyadaki lider ülkelerden Çin’de ve aynı sektörde gelişim aşamasında olan Türkiye’de gemi inşa sektörüne yönelik sunulan Eximbank kredilerinin karşılıklı değerlendirilmesi ve literature katkı sunulması amacıyla gerçekleştirilmiştir.

Çalışmada öncelikle gemi inşa sanayileri ve ülke ekonomilerine katkıları ele alınmış, devamında Çin ve Türkiye’nin gemi inşa sanayinin gelişimi ve sektöre yönelik veriler incelenmiş, son bölümde ise Çin ve Türkiye’de gemi inşa sanayine yönelik olarak sunulan Eximbank kaynaklı kredi desteklerine yönelik değerlendirmelerde bulunulmuştur.

## **II. Gemi İnşa Sanayi ve Ekonomiye Katkıları**

Gemi inşa sanayi en yaygın tanımıyla, yük ya da yolcu taşınması amacıyla üretilmiş hareketli su üstü veya su altı aracı olarak ifade edilen gemileri ve suda yüzen diğer araçları imal eden sanayi kolu olarak tanımlanmaktadır (Hekimoğlu, 2012, s.1).

Günümüzde yapısı itibariyle gemi inşa sanayi, temel yapı itibariyle emeğin yoğun olduğu bir montaj endüstrisi dalyken, tersanelerin teknik olanak ve yetenekleri çerçevesinde ise sermayenin yoğun olduğu bir sanayi dalıdır. Dünya deniz ticaretinin ve ülkelerin savunma yapılarının esas unsurlarından biri olan gemiler; çelik sanayi, makine imalat sanayi, elektrik-elektronik sanayi, boya sanayi ve lastik plastik sanayi gibi bir çok endüstri kolu ürünlerin bilimsel ve teknolojik temellere göre, bir sistematik ve disiplin çerçevesinde, tersanelerde bir araya getirilerek birleştirilmesi neticesinde ortaya çıkmaktadır (Cumhurbaşkanlığı DDK, 2008, s.43). Kamu ve özel sektör tarafından yürütülebilecek gemi inşa sanayinin genel bir çerçevede belirtilebilecek başlıca alt sektörleri, Gemi İnşaatı, Gemi Yan Sanayi, Gemi Bakım-Onarımı, Gemi Sökümü ve Yat/Gezinti Tekneleri İmalat alt sektörleridir (Türk Loyd Vakfı, 2007, s.3).

Özellikle son dönemlerde yaşanan teknolojik gelişmeler ve yoğun rekabet, dünya deniz ticareti üzerinde de etkilerini göstermiş, gemi inşa sanayini yapısal değişmelere zorlamıştır. Bu süreç gemilerin şekil, yapı ve büyüklük olarak teknolojik değişmelere göre dizayn edilmesini gerektirerek, gemilerin hızını ve aynı zamanda kapasitesini arttırmıştır. Kara yolu ile taşımacılığa göre ortalama 6,5 kez, demiryolu ile taşımacılığa göre ise ortalama 3,5 kez daha ekonomik olması ile beraber çok büyük miktardaki yüklerin tek seferde ve aynı zamanda daha güvenli taşınmasını sağlayan gemilerin imal edildiği gemi inşa sanayi de, bu çerçevede geçirdiği hızlı dönüşüm ile birlikte ülke ve dünya ekonomisine farklı alanlarda sunduğu kazanımlarını gün geçtikçe arttırmaya devam etmektedir (Yıldız, 2008, s.23).

Denizcilik faaliyetleri ile ekonomi arasındaki ilişki pratikte ülke ekonomilerine önemli kazanımlar sağlarken, teorik olarak da farklı çalışmalara konu olmuştur. Bu noktadaki teorik eserler incelendiğinde Li ve J. Cheng (2015), ister liberal, ister korumacı ekonomi olsun gemi inşa sanayini de kapsayan denizcilik faaliyetlerinin, ülkedeki ekonomik durumlarla sıkı sıkıya ilişki içerisinde olduğunu ve denizcilik politikalarının siyasilerin yön vermesinden ziyade ekonominin gidişatıyla ilişkili olduğunu savunmuşlardır. Baird (2005), İskoçya'nın denizcilik politikasına yönelik gerçekleştirdiği çalışmasında, ülkenin denizcilik politikasının oluşturulmasının, limanların, yolcu taşımacılığının, yerel, Avrupa içi ve global gemi nakliye işlerinin bir parçası ve birbirleriyle ilişkili olduğunu vurgulamıştır. Murphy (2015), denizcilikte güçlü olan ülkelerin kendilerinden daha güçsüz olan ülkelere göre ekonomik ve finansal olarak daha güçlü olacağını belirterek, 21. yüzyıldaki ekonomik, finansal ve denizcilik alanları arasındaki ilişkiyi ve güç savaşını çalışmasında incelemiştir.

Gemi inşa sanayinin pratik yaşamda ekonomi ile arasındaki mevcut sistematik incelendiğinde ise, gemi inşa endüstrisi yapısı ve çalışma şartları itibarı ile uluslararası açıdan rekabete açık, girdi ve çıktıları ile bağlantılı olarak dış pazarlara, finansal kriz ve risklere, uluslararası siyasi ve sosyo-ekonomik ilişkilere ve gelişmelere karşı duyarlı bir endüstri kolu olarak karşımıza çıkmaktadır (Türk Loyd Vakfı, 2007:3.1). Dolayısıyla gemi inşa sanayileri ülke

ekonomilerine farklı birçok alandan katkı sağlamakta ve birçok makro göstergelyi etkileme kabiliyetine sahiptir. Bu kapsamda baktığımızda gemi inşa sanayileri genel olarak (GİSBİR-Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Derneği, 2011, s. 1);

- Gerek gemi taşımacılığı, gerekse gemi inşası sonrasında gemilerin ihracı, gerekse üretilen gemilerle gerçekleştirilen dış ticaret kapsamında ülkeye döviz girdisi temin eder,
- Gemi inşa sanayine yönelik yabancı sermayeyi ve dış girişimciyi ülkeye çeker,
- Gemi inşa sanayi ile birlikte farklı yan sanayi alanları da gelişir,
- Bu farklı yan sanayi alanlarıyla beraber büyük bir istihdam açığı oluşturur.
- Ülkelerin teknoloji transferi gerçekleştirmesini cezbeder,
- Ülkelerin savunma sanayine bakan yönü güvenlik açısından "Stratejik Önem" ifade eder,
- Ülkelerin deniz ticaret filosunu gelişimine imkan sunar.

### III. Türkiye Gemi İnşa Sanayi

Gemi inşa sanayi noktasında Türk denizcilik tarihi çok eski süreçlere dayanmaktadır. Türk denizciliğinin başlangıcı, savaşlar için donanmanın ihtiyacı olan harp gemilerinin inşası üzerine şekillenmiş olup, bu çerçevede bilinen ilk tersanelerimiz Selçuklu Devleti zamanında kurularak faaliyete geçirilen, Sinop (1214) ve Alanya (1227) tersaneleridir. Osmanlı İmparatorluğu döneminde tersanelere büyük önem verilmiş olup, Süveyş, Rusçuk ve Sinop tersaneleri ile birlikte 1455'de Fatih Sultan Mehmet'in kurdurduğu İstanbul Tersaneleri, o devrin koşullarında büyük ve modern gemileri yapabilecek kapasiteye erişmiştir. Ancak, Osmanlı'nın gerilemesiyle birlikte tersanelerin de gelişimi durmuştur. 1773'te ise bugünkü Teknik Üniversite ve Deniz Harp okulunun temeli olarak kabul edilen Mühendishane-i Bahri Hümayun kurulmuş, böylelikle gemi inşası alanında ilk teknik ve modern eğitime başlanılmıştır. Cumhuriyetin ilanından sonraki dönemde ise ticari gemilerin

gelecekte daha da önem kazanacağı görülerek, 1938 yılında Pendik'te 50000 DWT gemi inşa kapasiteli yeni bir tersane kurulmasına karar verilmiştir. 1950-1963 dönemi gemi inşa sanayi açısından kamu tersanelerinin gelişmesi dönemi olurken, özel sektör tersaneleri açısından ise ahşap teknelerden çelik tekne imalatına geçme dönemi olmuştur. 1963'ten sonraki planlı kalkınma dönemlerinde ise deniz sektörüne özel bir önem verilmiş, hemen hemen tüm planlı kalkınma dönemlerinde mevcut şartlar çerçevesinde denizciliğin geliştirilmesi konusu işlenmiştir (Günay, 2002, s. 1).

Ülkemizde "yeni gemi inşaatı, yat inşaatı, gemi onarımı, gemi yan sanayi ve teknik hizmetlerden" meydana gelen gemi inşa sektörü, 1960'lı yıllardan günümüze hem kamu sektörü, hem de özel sektör tarafından yürütülen Türk ağır sanayinin önemli bir parçasını meydana getirmektedir. İlk yıllarında Türk deniz ticaret sektörünün ihtiyaçlarını temin üzere faaliyet gösteren sektör, zamanla önemli bir ihracat potansiyeli göstermiş, finansal açıdan destek verildiği takdirde, ülke ekonomisine büyük katkılarda bulunabilecek bir yapıdadır (DPT, 2001, s.v). Ayrıca Türkiye'nin batı Avrupa transit taşımacılığındaki köprü ülke konumu, Avrupa Birliği ülkeleri ile beraber birçok ülkeyle ticari ilişkilerinin hızlanması gibi faktörler Türk gemi inşa sanayini, denizcilik taşımacılığı ve lojistik sektörü ile bütünleşik bir yapıda daha da önemli hale getirmektedir (Tuna, 2001, s.194).

2000'li yıllardan sonra küresel krizin başlangıcı olan 2008'e kadarki dönemde gemi inşa teslimleri noktasında küresel boyutta önemli bir büyüme yaşanmıştır. Bu çerçevede ülkemizde de gemi inşa sanayii gerek üretim, gerekse üretimin gerçekleştirildiği tersanecilik açısından büyük bir gelişim göstermiştir. Ülkemizde 2016 sonu itibariyle 80 adet faal tersane bulunmaktayken, bunlardan önemli bir kısmı İstanbul, Yalova ve Tuzla bölgelerinde yoğunlaşmıştır. Bu çerçevede İstanbul'da 28, Yalova'da 26, Aliğa Söküm Bölgesi'nde 22, Zonguldak'ta 9, İzmit'te 6, Trabzon'da 3, Çanakkale'de 2, Sakarya, Samsun, Ordu, Adana ve Hatay'da da 1'er adet gemi sanayi tesisi bulunmaktadır (Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2016).

2008 krizi gerek dünyada, gerekse ülkemizde gemi sanayi sektörünü önemli oranlarda etkilemiştir. Bu kapsamda 2008 krizi sonrasında gemi sektöründeki yeni siparişlerde problemlerin olması ve var olan siparişlerde de kredi sıkıntıları nedenleriyle sektör, gemi bakım-onarımına yönelmiştir. Bu çerçevede, mevcut olan faal tersane kapasitesinin % 25'i bakım ve onarım faaliyetlerine yönelerek bu alana ağırlık verilmiştir. Yeni gemi siparişlerinde yaşanan bu azalma neticesinde, yatırım izinleri ile 156'ya ulaşması planlanan yeni tersane yatırımlarından birçoğu askıya alınmıştır (TÜSİAD, 2010, s.8-9). Faal 80 adet tersanenin proje kapasiteleri incelendiğinde ise, küresel krizle birlikte gemi siparişleri azalan ve gemi bakım-onarım alt sanayine yöneltilen gemi inşa sektörü, bu alanda bakım onarım tonajını ve üretim kapasitesini sürekli yükseltmiştir. 2002'de 0,55 milyon DWT olan tersanelerin proje kapasitesi, 2008'de 3,05 DWT'ye, 2012'de 3,60 milyon DWT'ye yükselmiş olup, 2016 yılı sonu itibariyle ise 4,52 milyon DWT'luk kapasiteye sahiptir (Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2016). Yine 2000-2008 arası süreçte sürekli artan gemi üretimi ve teslim edilen gemiler sürekli artış gösterirken, 2008 itibariyle 98 gemi üretimi neticesinde teslim edilmiştir. 2008 krizi ile birlikte ise teslim edilen gemi sayıları sürekli azalmış ve 2014 itibariyle 17'ye kadar gerilemiştir (Clarkson, 2015 akt. İMBAK, 2015, s.104).

#### **IV. Çin Gemi İnşa Sanayi**

Çin, özellikle son 20-30 yıllık süreç içinde uluslararası ticaret alanında güçlü ülkelerden biri haline gelmiştir. Bu noktada 1980'den günümüze önemli bir büyüme ivmesi yakalayarak, 1978-2006 döneminde GSYİH'ı yıllık ortalama % 9,7 oranında büyüyen Çin, 2001'de Dünya Ticaret Örgütü'ne katılımı ile birlikte, global ticaret sistemine de entegre olmuştur. Bu gelişmeler Çin'in ekonomik büyümesinin devamlılığını ve yerli üretim gücünü arttırarak, dünyanın ihracat liderlerinden biri olmasına büyük katkı sağlamıştır. Bu süreç içinde Çin gemi inşa sanayi de, ülkenin ekonomik gelişimi ile aynı eğilimi izlemiştir. Çin'in ihracatçı kimliğiyle devam eden ekonomik kalkınma sürecinde, gemi inşa sanayi ve deniz ulaşım hizmetleri önemli rol oynamıştır. Çin, uluslararası ti-

caretin giderek artan taleplerini karşılamak için kendi iç filosunu kurma politikasını benimsemiştir. Bu durum da yeni ticari gemilerin üretimini ve gemi inşa sanayinin gelişimini büyük ölçüde artırmıştır (Tsai, 2011, s.41-42).

Çin, günümüzde Güney Kore ve Japonya ile dünyanın en büyük gemi inşa sanayine sahip üç ülkesinden birisidir. Dünyada, gemi inşa sanayinde tamamlanan siparişler çerçevesinde, 2016 yılında üretilen 66.423 bin brüt gross tonajın, 25.035 bin gross tonunu Güney Kore, 22.355 bin gross tonunu Çin ve 13.309 bin gross tonunu Japonya üretmiştir (The Statistics Portal, 2018).

Çin, gemi inşa sanayinde dünyada lider ülkelerden biri olana kadarki gelişim süreci içinde kendisine birçok hedef belirlemiş ve bu yolda emin adımlarla ilerlemiştir. Çin, öncelikle hedefi kapsamında milli ekonomik kalkınma ve büyümede gemi inşa sanayini stratejik bir sektör olarak görmüştür. Bu kapsamda dünyadaki lider gemi inşa sanayi ülkelerinden stratejik öneme sahip teknolojik ve üretime dayalı uygulamaları örnek almış, daha sonra ise sıkı para politikalarıyla ekonomik kalkınma hedefine ulaşma kapsamında gemi inşa sanayi ihracatını artırma yoluna gitmiştir. Bununla birlikte Çin, gemi inşa sanayini ülke için stratejik öneme sahip bir sektör olarak görmesi nedeniyle, tersanelere ve denizcilik üretim tesislerine ortaklıkta yabancı pay oranını % 49 ile sınırlandırmıştır (Collins ve Grubbe, 2008, s.1-6).

2010 yılında dünyadaki toplam gemi inşa dünya pazarının % 43'ü ile dünyanın en büyük gemi inşacısı haline gelen Çin'de gemi inşa sanayi ve tesisler, Guangdong, Fujian, Jiangsu, Shandong eyaletlerinde ve Wuhan, Chongqing, Dalian ile Şanghay illerinde yapılanmıştır (Netherlands Business Support Office, 2012:5-6). Çin'in farklı alanlarda yapılan gemi inşa kuruluşlarının yapılarına bakıldığında ise bu alanda 3 tip kuruluş yapısı söz konusudur. Bunlar; 1) Büyük boyutlu üretim ve teknoloji kapasitesine sahip büyük KİT'ler; 2) Kıyı illerinde küçük özel gemi inşa şirketleri; 3) Yerli ve yabancı şirketlerin ortak girişimleri (Mu ve Jinjing, 2011, s. i).

Çin gemi inşa sanayinde faaliyet gösteren kuruluşların birlik yapılanmaları noktasında ise iki önemli birlik yer almaktadır. Bun-



lar China State Shipbuilding Corporation (CSSC) ve China Shipbuilding Industry Corporation (CSIC)'dur. CSSC, hem Şanghay'da, hem de Yangtze Nehri'nin güneyindeki tersaneleri ve ilgili yan kuruluşları kontrol etmektedir. CSIC ise Kuzey Çin'deki tüm gemi inşa faaliyetlerinden ve toplam "46 Endüstriyel Yan Sanayi" ve "28 araştırma enstitüsünden" sorumludur. CSIC aynı zamanda en büyük gemi üreticisiyken, diğer yandan da savaş ve ticaret gemilerinin ana onarım merkezidir. Hem CSIC, hem de CSSC tersaneler, denizcilikle ilgili teknik ekipmanların üretimi ve bu alandaki araştırma ve mühendislik faaliyetlerinde birer üst çatı kuruluşudur. Gemi inşa sanayindeki tüm bu organizasyon yapıları ve kamu girişimleri, doğrudan Çin Devlet Konseyi'ne doğrudan rapor vermekle mükelleftirler (Netherlands Business Support Office, 2012, s.16).

Çin gemi inşa sanayi, gün geçtikçe teknolojisini geliştirmektedir. Bu kapsamda sanayi, yüksek kalitedeki gemi inşa kapasitesini ve deniz mühendisliği ekipmanlarını güncellemekte, gemi dizaynlarını geliştirmektedir. Çin'in bir diğer avantajı da, tıpkı gemi inşa sanayinde olduğu gibi, diğer sektörlerde de sürdürülebilir kalkınmayı hedeflemesidir. Ekim 2010 itibariyle Çin global pazarın % 43'ünü kapsayan ve dünyanın en büyük gemi inşacısı haline gelen 65.6 milyon TEU (Twenty-foot Equivalent Unit)'luk bir kapasiteye ulaşmıştır. Gemi inşa endüstrisinin üretimi 513.5 milyar RMB (Renminbi)'ye (bir önceki yıla göre % 23.9 büyüme), gemi inşa sanayii tedarikçilerinin geliri 76.9 milyar RMB'ye (bir önceki yıla göre % 25.5) ve son olarak gemi inşaatı tamir ve yıkım sektörü 82.5 milyar RMB'ye (bir önceki yıla göre yaklaşık % 31 artış) ulaşmıştır (Netherlands Business Support Office, 2012:6-8). Sektöre yönelik güçlü hükümet desteği ve liberal düzenlemeler ile birlikte 1998'de, 1,9 milyar gross ton miktarlı Çin gemi inşa sanayine yönelik siparişler, 2008'de 62 milyar gross tona yükselmiş ve dünya ortalamasının çok üzerinde bir gelişim sergilemiştir (Ecorys, 2009, s.74). 2010 yılı sonu itibariyle ise, Çin gemi inşa sanayi üretimi toplamı, 50.90 milyon ton DWT'ye ulaşmıştır (Mu ve Jinjing, 2011, s. i).

Düşük işçilik maliyeti ve rekabetçi fiyatlardan dolayı, Avrupa'luların gemi üretim siparişleri büyük oranda Çin'e doğru yönelmiştir. Özellikle dökme yük gemileri üretiminde dünya lideri olan Çin'in dış siparişlere yönelmesi ve buna önem vermesiyle birlikte, 2008 itibariyle toplam gemi üretiminin % 87'si ihracat üretimine yönelik gerçekleşmiştir (Ecorys, 2009, s.74). Çin gemi inşa endüstrisi, giderek yoğun bir şekilde insan sermayesine odaklanmaktadır. Çin üniversiteleri ve denizcilik akademileri, şimdi, ABD kurumlarından mezun olanların sayısının yaklaşık yedi katı, yılda yaklaşık 1.500 deniz mühendisi ve deniz mimarı mezun etmektedir (Collins and Grubbe, 2008, s.2). 2007 itibariyle 360.000 kişinin çalıştığı gemi inşa sanayi endüstrisi, 12,5 milyar dolar üretim kapasitesine ulaşmıştır (OECD, 2009, s.30).

Küresel kriz tüm dünyada olduğu gibi Çin gemi inşa sanayini de etkilemiş, 2008 ve 2009 yıllarında yeni gemi siparişlerinde önemli azalmalar yaşanmıştır. Bu sıkıntıların önüne geçilmesi noktasında Çin Hükümeti, Şubat 2009'da "Gemi İnşa Sanayi'nin Yeniden Canlandırılması ve Tasarruf" kararları kapsamında, 3 önemli hedef belirlenmiştir: "1-Azalan talebin canlandırılması, 2-Birleşme ve devralmaların teşvik edilmesi, 3-Yerli inovasyonu ve AR-GE Desteği". Bu hedefler kapsamında, yerel işletmelerin yerli inovasyon ve Ar-Ge kapasitesini artırmak için mevcut gemi modellerinin geliştirilmesinin yanı sıra Çin, çevreyi koruma ve enerji tasarrufu sağlayan gemi inşaatı, deniz teçhizatı projeleri ve kritik iç saha gibi yüksek teknoloji ve katma değeri yüksek teknolojilere daha fazla yatırım yapmaktadır (Mu ve Jinjing, 2011, s. i-ii).

## **V. Gemi İnşa Sanayinin Gelişiminde Bankalar: Türkiye Eximbank ve Çin Eximbank Desteklerinin Karşılaştırılması**

21. yüzyılda uluslararası ticaretin büyük boyutlara ulaşması ile birlikte denizcilik endüstrisi, eskiyen ve yaşanan varlıklarının (gemilerin) yenilerini temin noktasında büyük bir sermaye talebiyle karşılaşmıştır (Leggate, 2000, s.360). Gemi inşa faaliyetlerinin gerçekleşmesi noktasında gemi inşa sanayi tesislerinin oluşturulmasının sermaye yoğun olması ve gemi üretim faaliyetlerinin yıllar

alabilmesi, sektördeki çalışmaların öz sermaye kullanımı yerine dış finansman yoluyla gerçekleştirilmesini gerekli kılmaktadır. Dolayısıyla, sektörün ağırlıklı bir yapıda finansmanı krediye dayanmaktadır. Bu açıdan sektörün finansman ihtiyacının giderilmesi ve finansman bulmada yaşanan sıkıntıların giderilmesi amacıyla, sektöre yönelik düşük faizli ve uzun vadeli kredi imkanlarının sunulması büyük önem arz etmektedir (Doğu Marmara Kalkınma Ajansı, 2013, s. 52). Ayrıca günümüzde gemi inşa sanayi pazarlarında ülkeler arasında yoğun bir rekabet ortamının olması da sektöre yönelik uygun faizli kredi kaynaklarının temin edilmesini ve ihracat kredilerinin sağlanmasını gerekli kılmaktadır (Cerit, 1999, s.27).

Denizcilik sektörünün kredi kaynakları arasında farklı alternatifler söz konusudur. Finansman yöntemleri genel itibariyle gemi inşa projelerinin kazanç yapısına, risk ve vade durumlarına farklılık arz edebilmektedir. Eximbank kaynakları bu açıdan ülkelerde gemi inşa sanayileri için önemli kaynaklardan biri olarak gösterilebilecekken, dünyada para piyasalarına en bağımlı piyasalardan biri olarak belirtilebilecek denizcilik sektöründe son dönemlerde sıkça kullanılan diğer finansman yöntemleri ise; "Eurodolar piyasalarına yönelim, leasing, farklı dövizlere dayalı opsiyon sözleşmeleri, faize dayalı vadeli kontratlar, navlun üzerine yazılan vadeli sözleşmeler, sendikasyon kredileri, junk tahvilleri ve halka açılmalar (IPO)" olarak belirtilebilir (Erdoğan, 1999, s.174).

### **a. Türkiye Eximbank AŞ.**

Türkiye açısından bakıldığında ise denizcilik ve gemi inşa sanayinin finansal açıdan desteklenmesi noktasında, mevduat bankaları ile birlikte gemi inşa sanayine yönelik doğrudan destekleriyle Eximbank ve yine sağladığı kredi teminat imkanlarıyla Kredi Garanti Fonu, ülkemizde gemi inşa sanayinin en önemli finans kaynaklarıdır.

Eximbank'ın ülkemizdeki kuruluş sürecine bakıldığında Türk Eximbank, 1987'de çıkarılan kanunla, ihracatın ve ihraç edilen ürünlerinin geliştirilmesi ve aynı zamanda çeşitlendirilmesi, ihracatçıları, ihracata yönelik üretimde bulunan imalatçıları ve yine yurtdışında faaliyet gösteren müteahhit ve girişimcileri kısa, orta

ve uzun vadeli nakdi ve gayri nakdi kredi, sigorta ve garanti programları ile desteklenmesi amaçlarıyla kurulmuş olan ve kuruluşundan bu yana değişen yapısıyla günümüzde anonim şirket olarak faaliyetlerine devam eden bir kamu bankasıdır (Oktay, 2005, s.166).

Türk Eximbank, ihracata yönelik desteklerini çeşitlendirmesiyle birlikte Türk gemi inşa endüstrisinin yapısını, hükümet politikalarının sektör üzerindeki etkilerini, ulusal ve uluslararası gemi inşa endüstrileri arasındaki ilişkiyi araştıran çalışmaları sonrasında, 1990 yılında Türk gemi inşa projelerini doğrudan verdiği kredilerle desteklemeye başlamıştır. 1995'te ise gemi inşası ve ihracatı finansman programını hayata geçirerek, günümüze dek gelinen süreç içinde, gemi inşası ile uğraşan şirketlere finansal destek vermeye devam etmiştir. Banka bu çerçevede Türk gemi inşa sanayicilerine ve ihracatçılara, gemi inşa masraflarının finansmanında doğrudan veya dolaylı olarak gemi inşa projelerine bağlı belirli bir sözleşme çerçevesinde esnek yapıda krediler vermektedir (OECD, 2011, s.19).

Eximbank, Orta-Uzun Vadeli İhracat Kredileri altında, Gemi İnşa ve İhracatı Finansmanı Programı kapsamındaki kredi verme amaçlarını, koşullarını ve diğer hususları şu şekilde belirtmektedir (Türk Eximbank, 2017).

- **Amacı:** Gemi inşa edecek ya da gemi inşa ederek ihracat yapacak Türk şirketlerinin gemi inşa sürecindeki finansman gereksinimlerinin görülmesi, rekabet yapılarının güçlendirilmesi, yurtdışındaki müşterilerinin arttırılması ve kredi veren kuruluşlar karşısında kredi değerliliğinin arttırılması hedeflenmektedir.
- **Ürünleri:** *Kredi*; İlgili program kapsamında firmalara kullanılacak kredileri ifade eder. Kredi kapsamında gemiyi alacak firma ile imzalanmış belirli şartları kapsayan sözleşme çerçevesinde, gemi inşa/gemi ihraç edecek Türk şirketlerinin gemi inşa sürecindeki harcamaları ve giderleri proje bazında finanse edilir. Teminat Mektubu: İlgili program çerçevesinde düzenlenecek teminat mek-

tuplarını ifade eder. Geminin finansmanı amacıyla inşa sona erinceye kadar gemiyi alan firma, gemiyi alanın bankası/finansman kuruluşunca yapılacak avans niteliğindeki ödemeler ve bunlara ilişkin ortaya çıkan faizler, projeye konu olan gemide kullanılacak makina ve ekipmanların vadeli olarak ithalatı ile vadeli olarak yurtiçi tedarik işlemlerine yönelik ödeme yükümlülüklerini kapsar.

- **Kredi Genel Koşulları:** Projeye konu olan gemiye belirli bir miktarda öz kaynak katkısının sunulması kapsamında, proje genelinde gemi sözleşme tutarının en az % 15'ine denk gelen tutarın şirketin öz kaynaklarından yapılması ve yine inşa edilecek geminin yerli katkı oranı ya da katma değer oranının en az %25 olması gerekmektedir.
- **Yararlanıcılar:** Krediyeye konu olan gemi projesi Türk Eximbank tarafından uygun görülerek onaylanan ve Türkiye'de yerleşik olan gemi inşa ve/veya ihracı gerçekleştiren şirketler yararlanır.
- **Nakdi Kredi/Teminat Mektubu Tutarı:** Nakdi olarak kullanılacak olan kredinin ya da gayri nakdi olarak düzenlenecek teminat mektubunun miktarı ve vadesi, alıcı şirket ve satıcı şirket arasında imzalanan sözleşme şartlarına göre, proje bazında Türk Eximbank'ca belirlenir. Ancak, alıcıya kullanılacak kredinin ya da verilecek teminat mektubunun meblağı gemi sözleşme tutarının azami % 85'idir. Aynı şekilde proje için verilecek kredi ve teminat mektubunun bir arada kullanılması durumunda da toplam kredi miktarı gemi sözleşme bedelinin azami %85 ini geçmeyecektir.
- **Asgari Özkaynak Katkısı / Asgari Yerli Katkı Payı:** Projeye konu olan gemiye krediyi kullanan firmanın öz kaynak katkısının sağlanmasını temin etme noktasında, proje genelinde gemi sözleşme tutarının en az %15'ine denk gelecek şekilde harcamanın şirketin öz kaynaklarından gerçekleştirilmesi ve projeye konu geminin yerli katkı ora-

nı ya da katma değer oranının en az % 25 olması şartları aranmaktadır.

Eximbank'ın gemi inşa sanayi ile diğer alanlarla beraber toplamda ihracat sektörüne sunduğu nakdi krediler, 2015 yılında bir önceki yıla göre % 35'lik bir artışla, 43,2 milyar TL'ye ulaşmıştır (gayri nakdi kredilerle birlikte toplam 30,3 milyar dolar). Aynı dönemde, ihracat kredi sigortası desteği ise %15 oranında artarak 29,3 milyar TL'ye yükselmiştir. Bunun sonucunda 2015 yılında toplam finansman desteği de, %26'lık bir artışla 75,5 milyar TL olarak gerçekleşmiştir. Böylece ülkemiz ihracatını destekleme oranı %21'e çıkartılmıştır (Türk Eximbank, 2015:14 Gemi inşa sanayinin desteklenmesinde ise Eximbank, 1990'dan günümüze 180 milyon dolara yakın nakdi kredi, 60,8 milyon doları ise teminat mektubu olmak üzere toplamda 250 milyon dolara yakın 37 farklı projeye destek sağlamıştır (OECD, 2011, s.19).

## **b. Çin Eximbank**

Gemi inşa faaliyetleri desteklenmediğinde endüstri açısından ortaya çıkabilecek süreç neticesinde, doğrudan gemi üretimi ve tersanelerin üretim faaliyetleri büyük sıkıntılar yaşayabilecekken, dolaylı olarak ise ülke ekonomileri bu süreçten olumsuz olarak etkilenecektir. Diğer yandan tersanelere yeterli finans desteği verilmediğinde, tersaneler modernizasyonlarını gerçekleştiremeyecek ve gerekli alet ve ekipmanlardan yoksun kalacaklardır. Sektörün yoğun sermaye ihtiyacının ve uzun vadeli yatırım profilinin farkında olan Çin hükümeti, yapısal esnekliği güçlendirmek ve sermaye teminini kolaylaştırmak için finans ve yatırım sektörünü güçlendirerek, finansman ve yatırım sistemini revize etme yoluna gitmiştir. Bu süreçte Çin, kamu ve özel sermayeli bankaları harekete geçirecek, gemi inşa sanayine daha fazla destek verebilmelerine imkan sağlamış ve bankaları desteklemiştir. Bu kapsamda Çin bankacılık sektörü, gemi inşa sektörünü farklı iki kanal üzerinden desteklemektedir. Bunlardan birincisi gemi inşa faaliyetlerine devam edebilmeleri noktasında tersane finansmanı, diğeri ise gemi inşa projesine finansman desteğidir (Tsai, 2011:45-46; Mu ve Jinjing, 2011, s.1-2).

Mevduat bankaları ile birlikte Çin'de gemi inşa sanayine yönelik finansal destekçilerden en önemlisi Çin Eximbank'tır. Çin Eximbank, diğer devlet bankaları olan Çin Kalkınma Bankası ve Çin Tarım Kalkınma Bankası ile birlikte 1994 yılında kurulmuştur. Çin Eximbank'ın tamamı, Çin merkez hükümetinin (Devlet Konseyi) mülkiyetine ait olup örgütlenmesi buna göre şekillenmiştir. Diğer iki politika bankası ile birlikte Çin Eximbank "Çin'de sanayi, dış ticaret, diplomasi, ekonomi gibi devlet politikalarını uygulamak ve Çin ürünlerinin ve hizmetlerinin ihracatını teşvik etmek için politika finansmanı desteği sağlamakla" görevlendirilmiştir (OECD, 2015, s.9).

Eximbank, Devlet Konseyi'ne karşı sorumluluk taşımakta ve rapor vermekle yükümlüdür. Bankanın esas kuruluş nedeni, ihracatı teşvik etmek ve desteklemektir. Bu kapsamdaki temel faaliyetleri ihracat kredisi, uluslararası teminat garantisi, yurtdışı yatırım ve inşaat kredileri vermektir (Moss ve Rose, 2006, s.1). Çin Eximbank'ın merkezi Pekin'dedir. Bankanın Çin'de 22 şubesi ve yurtdışında da 3 şubesi mevcuttur. Bunlardan biri Paris'te, biri Petersburg ve sonuncusu da Johannesburg'dadır. Eximbank'ın personel sayısı 2013 yılı sonu itibariyle 2336'dır. Eximbank'ın gemi inşa sanayi ile birlikte yabancı ya da yerli para birimi olarak sunduğu farklı kategorilerde ihracatçı kredileri şu şekildedir (OECD, 2015, s.9-10<sup>2</sup>): Nakliye kredisi, Ekipman kredisi, Yeni ve yeni teknolojik imalat kredisi, Mekanik ve elektronik ürün kredisi, Off shore proje sözleşme kredisi, Yabancı ülkeye yönelik yatırım kredisi, Tarımsal ürün kredisi, Kültürel ürün ve hizmet kredisi.

Çin Eximbank, gemi inşa sanayi ve devlet arasındaki finansal aracılık görevini üstlenen bir fonksiyonda hizmet vermektedir. Eximbank, Çin ekonomisinde ihracat odaklı olarak faaliyet gösteren tek banka olarak, Çin tersanelerini daha rekabetçi olmaları yönünde desteklemekte ve gemi müşterilerine cazip imkanlar su-

<sup>2</sup> Çin Eximbank, günümüzde, kullandığı kredilerin faiz oranları ve ücretlendirmeler hakkında ya da geri ödeme koşullar hakkında herhangi bir bilgi paylaşmamaktadır. Yine kredilerin yurtiçi-yurtdışı dağılımı haricinde ülke ya da bölgelere göre dağılımına yönelik bir bilgi paylaşılmamaktadır.(çin10, s.9).

nabilmektedir. 2005'te Çin'de hazırlanan özel bir rapora göre Çin Eximbank, kredi ve garanti temini gibi farklı finansal hizmetleriyle gemi inşa sanayini destekleyen en büyük kuruluş olarak, Çin gemi ihracatının % 90'ını finanse etmektedir (Tsai, 2011, s.46).

Çin'de yurtdışına ihraç edilecek gemilerin inşasına yönelik tersanelere, CEXIM tarafından "ihracatçı kredisi" başlığı altında finansman imkanı sağlanmaktadır. İhracatçı kredisi, CEXIM tarafından Çinli üreticilere ve ticaret odalarına gemi üretimlerinin finansmanında ve ürettikleri gemileri ihraç etmelerinde, gemi onarımı ve yenilenmesinde sağladığı kredileri kapsamaktadır. Gemi inşası sözleşmeleri uyarınca gemi siparişi veren tarafın gemi üreticisine yapacağı avans ödemeleri, sözleşme bedelinin en az % 20'sine tekabül etmelidir. Böylelikle CEXIM, gemi üreticilerinin ve ticaret odalarının kredilerindeki geri ödeme şartlarını kolaylaştırmak ve güvence altına almak istemektedir (Harwood, 2008, s.54).

Çin Eximbank, kuruluşundan 2009 yılına kadar 116,8 milyar RMB (17,1 milyar dolar) yerel para bilirimi ve 8,5 milyar ABD doları olmak üzere, gemi inşa sanayine toplamda 25 milyar dolar civarında destek sağlamıştır. Yine 2013'ten günümüze gemi finansmanı için 25 milyar dolarlık kredi kullanmıştır. Bu tutar gemi ihracat pazarının yüzde 30'unu oluşturmaktadır (Seatrade Maritime News, 2016). CEXIM bu kredi rakamları ile toplamda 120 milyon DWT kapasiteli, 3700'den fazla gemi inşasını finanse etmiştir (Oates, 2014, s. 29).

Çin Eximbank kredi arzını sadece yerel gemi inşa sanayi firmalarına yapmamakta, Çin gemi inşa sanayinden gemi almaları karşılığında yabancı firmalara da kredi temin etmektedir. Bu kapsamda Ekim 2010 itibariyle Çin Başbakanı, Yunan armatörlere bu kapsamda 5 milyar dolarlık bir fon sağlandığını duyurmuştur. Yine aynı ay içerisinde Çin tersanelerinden gemi siparişi veren İtalyan armatörlere, Çin Eximbank kaynaklarından kredi kullanılmak üzere, İtalyan Armatörler Birliği ile Eximbank arasında protokol imzalanmıştır (Oates, 2014, s.30).

CEXIM, Çin'den gemi alım çerçevesinde yabancı alıcılara sunduğu doğrudan orta ve uzun vadeli kredi desteği kapsamında, dış ülke alıcılarına krediyi vermeden önce bazı şartlar öne sürmek-



tedir. Örneğin, gemi inşa kontratı çerçevesinde geminin bedeli 2 milyon doları aşmamalı ve CEXIM tarafından sunulan kredi de gemi inşa bedelinin % 80'ini aşmamalıdır. Yine kredinin vadesi 15 yılı aşmamakla birlikte, faiz oranı ise OECD tarafından aylık olarak ilan edilen Ticari Faiz Referans Oranları (Commercial Interest Reference Rates) tarafından ya da değişken faiz oranlı altı aylık LIBOR (London Interbank Offered Rate) oranlarına göre belirlenmektedir (Harwood, 2008, s.54).

## VI. Sonuç

Gemi inşa sanayileri açısından Türkiye ve Çin karşılaştırıldığında, Çin Gemi İnşa sanayinin gözle görülür bir şekilde Türkiye'ye göre önde olduğu açıktır. Ancak Çin'in özellikle son 10-15 yıllık süreçte gemi inşa sanayinde yakaladığı büyük ivme ve sektörde dünya liderliğine uzanan başarısı, Türkiye açısından önemli bir başarı hikayesi ve rol model olarak alınması gereken bir süreci kapsamaktadır.

Çin'in gemi inşa sanayini milli kalkınma noktasında stratejik öneme sahip bir sektör olarak görmesi ve bu alana büyük teşvikler ve finansal destekler sunması ile beraber, Çin'de milli gelirin de aynı doğrultuda hızla yükselişe geçmesi gemi inşa sanayine sunulan desteğin, karşılığını fazlasıyla verdiğini göstermektedir. Nitekim Çin'de, 2016 yılında tamamlanan siparişler çerçevesinde gemi inşa sanayisinde gross ton olarak üretim miktarı, dünya toplamının % 33'ünü meydana getirmektedir. Bu kapsamda teknik, teknolojik ve fiziki kapasitesi hızla artan ve gün geçtikçe kendini yenileyen Türk gemi inşa sanayinin bürokratik açıdan ve kamusal politikalarla desteklenmesi, vergisel avantajların artırılması, yeterli finansal desteği görmesi, aynı zamanda milli kalkınma politikalarında gemi inşa sanayine artan oranda önem verilmesiyle beraber, Türkiye bu alanda dünyada ilk sıralarda yer alacak bir başarı potansiyeli yakalayabilecektir.

Çin örneğinde de görüleceği üzere zirveye ulaşan Çin gemi inşa sanayine sunulan finansal destek kalemleri içinde Eximbank kredilerinin büyük bir paya sahip olması, Türkiye ve Türk Eximbank açısından da dikkat edilmesi gereken önemli bir süreçtir.

Gemi inşa sanayinin ödeme, teslimat gibi özelliklerine uygun yapıda orta ve uzun vadeli destek kalemlerinin çeşitlendirilmesi ve artırılması ile bu noktada öncelikle kamusal mevduat bankaları olmak üzere, Türkiye’de faaliyet gösteren özel ve yabancı sermayeli bankaların verdikleri desteklerin de artırılması büyük önem taşımaktadır. Nitekim Türk gemi inşa sanayine yönelik Türk Eximbank ile birlikte mevduat bankaları tarafından daha çok destek verilmesi ve sektörün daha çok fonlanması, gerek sektörde, gerekse yan sanayi alanlarındaki üretimi, ihracatı, istihdamı arttıracak, ülke ekonomisine önemli kazanımlar sağlayacaktır.

## KAYNAKÇA

- Baird, A. J. (2005). Maritime policy in Scotland. *Maritime Policy & Management*, 32 (4), 383-401.
- Cerit, A. G. (1999). Gemi İnşa Pazarlarında Uluslararası Rekabet Koşulları ve Teşvik Sistemlerinde Düzenlemeler. Gemi İnşaatı ve Deniz Teknolojisi Teknik Kongresi, İstanbul, Türkiye.
- Clarkson Research Services (2015). *Shipping Review & Outlook*, Spring.
- Collins, Gabriel, and Michael C. Grubb (2008). A Comprehensive Survey of China’s Dynamic Shipbuilding Industry: Commercial Development and Strategic Implications. *China Maritime Study*. No. 1, China Maritime Studies Institute, U.S. Naval War College, Newport.
- Cumhurbaşkanlığı Devlet Denetleme Kurulu (2008). Tersanecilik Sektörü ile İş Sağlığı ve Güvenliği Açısından Tuzla Tersaneler Bölgesinin İncelenmesi ve Değerlendirilmesi Hakkında Araştırma Raporu. 2008/1, Ankara.
- Devlet Planlama Teşkilatı (2001). Gemi İnşa Sanayi Ve Rekabet Edebilirlik Özel İhtisas Komisyonu Raporu. DPT: 2588, ÖİK: 600, Ankara.
- Doğu Marmara Kalkınma Ajansı (2013). Gemi İnşa Sanayi Sektör Raporu. Yalova Yatırım Destek Ofisi, Yalova.
- Ecorys (2009). Study on Competitiveness of the European Shipbuilding Industry, Within the Framework Contract of Sectoral Competitiveness Studies. Final Report, ENTR/06/054 Ares-2015-2238291 - 29/05/2015, Rotterdam.
- Erdoğan, O. (1999). Denizyolu Taşımacılığında Finansal Riskler ve Riskten Korunma, Gemi İnşaatı ve Deniz Teknolojisi Teknik Kongresi 99 – Bildiri Kitabı, 172-193.

- Gisbir-Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Derneği. (2011). 2011 Sektör Raporu, İstanbul.
- Günay, D. (2002). Gemi İnşa Sanayi Sektör Araştırması. Türkiye Kalkınma Bankası AŞ., Ankara.
- Harwood, S. (2008). Shipping Finance. 3<sup>rd</sup> Edition, London: Euromoney Publications.
- Hekimoğlu, A.P. (2012). TR90 Bölgesi Gemi İnşa Sanayi Sektör Raporu. Doğu Karadeniz Kalkınma Ajansı, Trabzon.
- İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası (İMBAK) (2015). 2014 Deniz Sektörü Raporu, İstanbul.
- Leggate, H.K. (2000). A European Perspective on Bond Finance for the Maritime Industry. *Maritime Policy & Management*, 27 (4), 353-362.
- Li, K.X. and Cheng, J. (2015). The Determinants of Maritime Policy. *Maritime Policy & Management*, 34 (6), 521-533.
- Moss, Todd and Rose, S. (2006). China Exim bank and Africa: New Lending, New Challenges, Center for Global Development Notes. Washington.
- Mu, Y. and Jinjing, Z. (2011). China's Shipbuilding Industry: an Update. EAI Background Brief, 592.
- Murphy, M. N. (2015). Triple Barrels. *The RUSI Journal*, 160 (2), 12-18.
- Netherlands Business Support Office (2012). Top Sector High Tech Shipbuilding and Yachts Industries Opportunities for Dutch Companies, Research Report, Qingdao.
- Oktay, N. (2005). Dış Ticarete Giriş. Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayınları: 1624, AÖF Yayın: 848.
- Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD) (2009). Shipbuilding Industry in Chinese Taipei, C/WP6(2009)14.
- OECD (2011). The Shipbuilding Industry in Turkey, September.
- OECD (2015). Chinese Export Credit Policies and Programmes, Working Party on Export Credits and Credit Guarantees. TAD/ECG(2015)3.
- Oates, K. (2014). Ship finance in Asia, The Ship Finance Publication of Record Marine Money Asia Edition. 27th Marine Money Week, Singapore.
- Seatrade Maritime News (2017). "China EximBank Pledges \$3.5bn to 10 Chinese and International Companies" 10 Nisan 2017 tarihinde <http://www.seatrade-maritime.com/news/asia/china-eximbank-pledges-3-5bn-to-10-chinese-and-international-companies.html> adresinden erişildi.
- The Statistics Portal (2018). "Largest shipbuilding nations in 2016, based on completions in gross tonnage (in 1,000s)" 14 Mart 2018 tarihinde <https://>

- [www.statista.com/statistics/263895/shipbuilding-nations-worldwide-by-cgt/](http://www.statista.com/statistics/263895/shipbuilding-nations-worldwide-by-cgt/) adresinden erişildi.
- Tsai, Y.C. (2011). The Shipbuilding Industry in China. OECD Journal: General Papers, 2010/3.
- Tuna, O. (2001). Türkiye İçin Lojistik ve Denizcilik Stratejileri: Uluslararası ve Bölgesel Belirleyiciler. Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 3 (2), 194-208.
- Türk Loyd Vakfı (2007). TC. Denizcilik Müsteşarlığı Türkiye Tersaneleri Master Planı Sonuç Raporu, İstanbul.
- Türkiye İhracat Kredi Bankası (Türk Eximbank) (2017). "Gemi İnşa ve İhracatı Finansman Programı" 16 Haziran 2017 tarihinde <https://www.eximbank.gov.tr/TR,494/genel-bilgi.html> adresinden erişildi.
- Türkiye İhracat Kredi Bankası (Türk Eximbank) (2015). 2015 Faaliyet Raporu, İstanbul.
- Türk Sanayicileri ve İşadamları Derneği (TÜSİAD) (2010). Türkiye Sanayisine Sektörel Bakış: Gemi İnşa Sanayi. TÜSİAD-T/2010-10-504, İstanbul.
- Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı (2016). Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü 2016 yılı genel istatistikleri, Ankara.
- Yıldız, A. (2008). Türkiye’de Tersanelerin Tarihi ve Gemi İnşa Sanayisinin Gelişimi. Mühendis ve Makine Dergisi, 49 (578), 23-47.