



Fatih YILMAZ

Gemi İnşa ve Gemi Makineleri Mühendisi
Gemi Mühendisleri Odası Ankara Temsilcisi

AKDENİZ VE EGE'DE SÜREGELEN TERSANE İHTİYACI

Türkiye'nin ticari, askeri ve stratejik menfaatleri gereği Akdeniz ve Ege'de tersaneye ihtiyacı olduğu yıllardan beri vurgulanmaktadır. 2007-2013 yıllarını kapsayan 9.Kalkınma Planı'nda ve diğer resmi strateji dokümanlarında da özellikle Doğu Akdeniz'de yeni tersaneler kurulmasına ihtiyaç olduğu kayıtlıdır.

Ege ve Akdeniz'de dolaşan kurvaziyer gemiler, Süveyş kanalından geçen ticaret (yük) gemileri, Ege ve Akdeniz'deki limanlara uğrayan gemiler ve liman/kabotaj bölgesinde faaliyet gösteren gemilere ilaveten, Bakü-Tiflis Ceyhan (BTC) Petrol Boru Hattı'nın faaliyete geçmesi ve Kuzey Ege Çandarlı Liman Projesi ile beraber bu bölgelerde gemi trafiğinin iyice yoğunlaştığı/yoğunlaşacağı da bilinmektedir. Fakat ülkemizde mevcut 72 faal ve yatırımdaki 49 adet tersanenin (Adana ve Hatay'da 2 tersane hariç) neredeyse tamamı Marmara ve Karadeniz Bölgesi'nde olup, ne Akdeniz'de, ne de Ege'de bu gemilerin tamir-bakım-onarım işlerinin yapılabileceği sivil uygun tersaneler bulunmamaktadır. Bu bölgelerde arızalanan gemilerin römorkörlerle Marmara Bölgesi'ndeki tersanelere transferi ise ticari açıdan ekonomik olmamakla birlikte, hem boğazlar hem de karasularımızdaki genel seyir emniyeti açısından risk teşkil etmektedir. Ayrıca, Ege'de ve Akdeniz'de tersane olmayışı ve bundan dolayı gemilerin yakındaki diğer ülkelere (Mısır, Yunanistan, Malta, İsrail vs.) gitmesinin ekonomiye etkisi açısından da, bölgesel bir gemi inşa-bakım-onarım üssü olma fırsatının değerlendirilememesi ve dolaylı olarak istihdam ve döviz kaybı anlamına gelmektedir.

Aslında Türkiye'nin gemi inşa sanayii hedefleri arasında özellikle Akdeniz'de gemilerin havuzlanmasına yönelik tersane kurması hedefi mevcut ve 11. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Şurası'nın sonucunda da böyle bir ihtiyaç olduğu net bir şekilde görüldü. Ancak, Çandarlı Tersane Projesi, Taşucu SEKA Tersane Projesi vb. gibi geçmişteki bazı girişimlerin ve projelerin engellenmesi, umutsuzluğa neden olmuş ve yatırımcıları o bölgeden uzaklaştırmış gibi gözüküyor. Oysa Türkiye'nin özellikle Doğu Akdeniz'de ve Kuzey Ege'de tersane ihtiyacı halen devam ediyor.

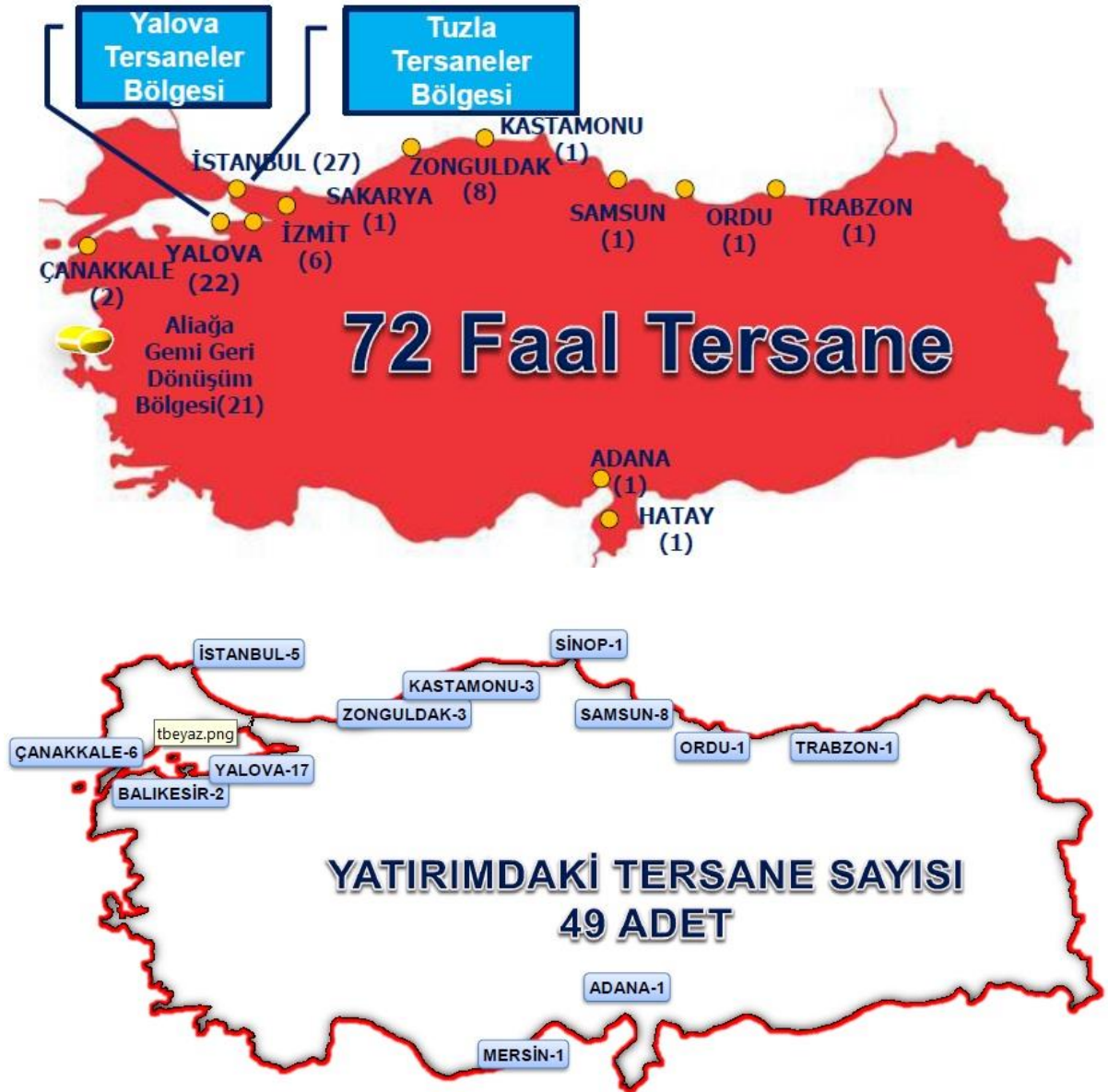
AKDENİZ VE EGE'DE NİÇİN TERSANEYE İHTİYAÇ VAR?

Uluslararası İhtiyaçlar: Akdeniz-Asya Deniz Ticaret Rotası

Türkiye, sahip olduğu coğrafi konumdan dolayı, dünya deniz ticaretinin ana rotalarından biri olan Akdeniz-Asya rotasına yakınlığı ile özellikle gemi bakım-onarım alt sektörü açısından

bazı avantajlara sahiptir. Bir ucu Batı Avrupa'ya, diğer ucu Uzak Doğu ve Güney Asya'ya uzanan ve Akdeniz ile Ege Denizi'ni de kapsayan bu rota üzerinde faaliyet gösteren ticaret gemilerinin kaza ve yaralanmaları, liman devleti denetimleri sonucu ortaya çıkan eksiklikleri, ara ve özel sürveyleri, konversiyon ve modernizasyon ihtiyaçları, vb. gibi sebeplerden dolayı oluşan ve günlüğü bin dolarlarla ifade edilen planlı ve plansız tamir-bakım onarım ihtiyaçları, Türkiye için istihdam ve döviz girdisi fırsatları içermektedir.

Bu nedenle Türkiye'nin, Akdeniz-Asya rotasında çalışan gemiler ile Akdeniz çanağında, Ege ve Karadeniz'de faaliyet gösteren gemilerin bakım-onarımına odaklanması ve bir başka deyişle; gemi bakım-onarım talebini bölgesel bazda düşünerek; İtalya, Yunanistan, Hırvatistan, Bulgaristan, Romanya, Malta, Mısır, Cezayir, BAE vb. gibi bölgesel rakiplere göre hareket etmesi ve bu alandaki yeni yatırımlarda da bölgesel arz/talep durumunu dikkate alması gerekmektedir.



Şekil-1: Türkiye'deki mevcut ve yatırımdaki tersaneler, Temmuz 2014. (UDHB Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü istatistikleri¹)

Yerel ve Bölgesel İhtiyaçlar: BTC Boru Hattı – Çandarlı Limanı

BTC Petrol Boru Hattı'nın faaliyete geçmesiyle özellikle Doğu Akdeniz'deki gemi trafiğinin arttığını, Çandarlı Limanı'nın faaliyete geçmesiyle beraberde Ege'deki gemi trafiğinin daha da artacağını tahmin etmek güç değildir.

Ege'de ve Akdeniz'de dolaşan kurvaziyer gemiler, Süveyş Kanalı'ndan geçen ticaret (yük) gemileri, Akdeniz'deki limanlara uğrayan gemiler ve liman/kabotaj bölgesinde faaliyet gösteren bu gemilerin planlı ve plansız tamir-bakım-onarım ihtiyaçlarının karşılanması gerekmektedir. Bu bölgelerde arızalanan veya bakım-onarım ihtiyacı duyan gemilerin römorkörlerle çekilerek Marmara Bölgesi'ndeki tersanelere transferi ise ticari açıdan ekonomik olmamakla birlikte, hem boğazlar hem de karasularımızdaki genel seyir emniyeti açısından risk teşkil etmektedir. Ayrıca, Ege'de ve Akdeniz'de tersane olmayışı ve bundan dolayı gemilerin yakın diğer ülkelere (Mısır, Yunanistan, Malta, İsrail vs.) gitmesinin ekonomiye etkisi açısından ise bölgesel bir gemi inşa-bakım-onarım üssü olma fırsatının değerlendirilememesi ve dolaylı olarak istihdam ve döviz kaybı anlamına gelmektedir.

TERSANELER BACASIZ FABRİKALARDIR

Tersaneler, kurulduğu yörede yaşayan binlerce insana iş-aş imkanı sağlayan bacasız fabrikalardır. Tersanelerde yürütülen faaliyetler ve bu faaliyetler sırasında kullanılan hammadde, yardımcı madde ve kimyasalların çeşidi ve miktarları ile bunların kullanımları ile oluşacak olan katı ve sıvı atıklar ile emisyonların miktarlarının daha proje aşamasında iken saptanması ve önlem alınması mümkün olabilmektedir. Tersanelerde oluşan atıkların minimizasyonu, kontrolü ve bertarafının, bilimsel yöntemlerle ve ilgili yasal yönetmeliklere uygun şekilde yapılması ve tersanelerin ISO 9001: Kalite, 18001: İş Sağlığı ve Güvenliği ile 14001: Çevre Emniyeti sertifikalarına sahip olması zorunludur. Bu bakımdan tersaneler, halk arasında sanıldığı gibi kirli ve ilkel teknolojilerin değil, temiz ve ileri teknoloji kullanımının son yıllarda daha da yaygınlaştığı sanayi tesisleridir.

Limanlara uğrayan gemilerdeki atıkların (sintine, slaç vb.) kontrolü ve bertarafına ilişkin önlemler "Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği"ne göre alınmaktadır. Tersaneler de aynı yönetmeliğin kapsamındadır. Yani, gemi atıklarının kontrolü ve bertarafı açısından liman hangi işleme tabi ise, tersane de aynı işleme tabidir. Ayrıca, gemilerin inşa ve bakım-onarım işlemleri sonucu ortaya çıkan atıkların kontrolü ve bertarafının da yine Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından lisanslandırılmış atık kabul tesisleri, lisanslı toplayıcılar ve atık arıtma üniteleri vasıtasıyla çevresel kirlilik risklerine karşı gerekli önlemler alınarak yapılması zorunludur.

Diğer taraftan, gemiler, limanlar, tersaneler vb. denizcilik endüstrisi içinde faaliyet gösteren tesislerde yürütülen faaliyetlerin, ülkemizin de üyesi olduğu Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) ve Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO)'nün ilgili uluslararası kurallarına uygun olarak yürütülmesi zorunludur. Bu bakımdan, tersanelerdeki teknik ve çevresel önlemler, hem ulusal mevzuat, hem de uluslararası kurallara göre alınmakta olup, temiz teknolojiler kullanılarak ve gerekli önlemler alındıktan sonra sanıldığı gibi aşırı kirlilik oluşturan tesisler değildir. Gerekli önlemler alınmazsa bir bakkal dükkanının bile çevreyi kirletme potansiyeli vardır.

Kaldı ki, başta Almanya olmak üzere, Polonya, Romanya, Bulgaristan gibi çeşitli Avrupa ülkelerinde, nehir ve içsu yollarında, tarım arazilerine, turistik bölgelere ve yerleşim alanlarına yakın şekilde kurulmuş tersaneler de mevcuttur. Çünkü Avrupalılar için önemli olan, abartılı bir çevre duyarlılığı ile ülkenin menfaati için gerekli olan yatırımları engellemek değil, çevreye, kültürel ve turistik değerlere zarar vermeyecek şekilde gerekli önlemler alınarak kıyılardan azami ölçüde yararlanmaktır. Tek başına dünya sera gazı emisyonunun %20-25'ini üreten Amerika Birleşik Devletleri (ABD) Kyoto Protokolü'ne taraf değildir. ABD'nin küresel ısınma politikası ile ilgili dönemin devlet başkanı George W. Bush'un 2002

yılında verdiği şu demeç oldukça ilginçtir; "Our nation must have economic growth -- growth to create opportunity; growth to create a higher quality of life for our citizens. Growth is also what pays for investments in clean technologies, increased conservation, and energy efficiency...."². Dünyanın en gelişmiş ülkesi ve çevreci sivil toplum kuruluşlarının da merkezi olarak kabul edilen ABD'nin çevre-yatırım ilişkisine bakış açısını özetleyen bu açıklamanın meali şu; Milli menfaatler icabı gerekli olan sanayileşme ve kalkınma yatırımları salt çevre kaygıları nedeniyle engellenmemeli; temiz teknolojiler kullanarak çevreye, doğal kaynakların korunmasına ve enerji verimliliğine daha duyarlı yatırımlar şeklinde sürmeli...

TAŞUCU SEKA VE ÇANDARLI TERSANE PROJELERİNİN İPTALİ

1999 yılında Milli Güvenlik Kurulu (MGK)'nun aldığı 449 sayılı karar ile "Türk Denizcilik gücünün Akdeniz'de varlığına şiddetle ihtiyaç duyduğu bakım, onarım ve gemi inşa imkânlarının süratle hayata geçirilebilmesi için Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı koordinesinde ilgili bakanlık, kurum ve kuruluşlarla işbirliği halinde yapılacak çalışmalarla Taşucu'ndaki SEKA Akdeniz Müessesesi limanının bir bölümünün tersane bölgesi haline getirilmesi imkânlarının araştırılması"na karar verilir. Bu karar üzerine Bakanlar Kurulu'nun 30 Temmuz 1999 tarih ve 99/13198 sayılı kararı ile Türkiye Selüloz ve Kâğıt Fabrikaları A.Ş. (SEKA) Taşucu Limanı'nın bir kısmı "tersane" kurulmak üzere tahsis edilir. Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 13.08.2003 tarih ve 2003/47 sayılı kararı ile Taşucu tersane alanının işletme hakkının verilmesine ilişkin olarak, "Mersin Ortak Girişim Grubu" ile Özelleştirme İdaresi Başkanlığı arasında 15 Eylül 2003 tarihinden geçerli olmak üzere 46 yıl süreyle "İşletme Hakkı Devir Sözleşmesi" imzalanır ve yatırım süreci başlar. Fakat 28 Mart 2004 yerel seçimleri ile iş başına gelen Taşucu Belde Belediyesi, Heinrich Böll Vakfı'nın da içinde yer aldığı bazı "çevreci" sivil toplum örgütleri ile birlikte "tersane kurulmaması için" ortak eylemler gerçekleştirir ve kurulması planlanan tersane projesi ile ilgili işlemler mahkemeye taşınır. Dava, 21 Kasım 2011 tarihinde Danıştay'da sonuçlanır. Danıştay, tersane yatırımı projesinin iptali yönünde karar verir. İşte, ülkenin kalkınma planlarında, milli güvenlik kararlarında, master planlarında, strateji dokümanlarında ve sair ilgili resmi belgelerinde "Doğu Akdeniz'de bir tersaneye ihtiyaç olduğu" ısrarla vurgulanmasına rağmen, o bölge için hazırlanan bir tersane projesinin nasıl iptal edildiğinin hikâyesi kısaca bu şekildedir.



Şekil-2: Türkiye Selüloz ve Kâğıt Fabrikaları A.Ş. (SEKA) Taşucu Sanayi Tesisleri

1985 yılında beri faaliyet gösteren Taşucu SEKA Limanı'nda 30 yıldır uluslararası sefer yapan gemiler faaliyet gösterirken, yine SEKA'ya ait olan limanın yan tarafındaki beton alana kurulması planlanan tersane projesinin iptalinde, Şehir Plancı ve Çevre Mühendisinden oluşan bilirkişi raporunda³ *“Tersane projesi ile ilgili Çevresel Etki Değerlendirme (ÇED) Raporu ile ilgili olarak; raspa-boya gibi faaliyetlerin çevreyi olumsuz etkilemesi, dip taraması ve 8 metre dolgunun çevreyi olumsuz etkileyeceği, kurulacak tersanenin tarım arazilerine-yerleşim yerine yakın olması ve gemi trafiğini arttıracığından dolayı bu gemilerin sintine ve balast suları ile yakıt ve yağlarından dolayı kontrolsüz kirliliklerin çevreyi kirleteceği, faaliyet alanının özel sektörün ticari amaçlı kullanımında kamu yararı bulunmaması,...”* vs. gibi gerekçelerin etkili olduğu belirtiliyor.

Taşucu SEKA Tersanesi'nin temel atma törenin katılan dönemin Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım yaptığı konuşmada; *“Sanayisi, gemi üretimi olmayan, limanlarında ticaret yapamayan bir ülkenin ayakta kalmasının mümkün olamayacağına”* dikkat çekerek, şöyle demişti: *“Taşucu'nda bir tersane modeli yapmaya kalkmışız, lüzumsuz, moral bozucu hareketler görüyoruz. Bunları yakıştıramadım. Ben Gemi İnşa Mühendisiyim. Kimse gemi inşaat tesislerinin, tersanelerin çevreyi kirlettiğini söyleyemez. Bunu söyleyen biri varsa muhakkak bilgisizliktendir. Bu sahilde (Taşucu) atıkların arındırıldığı bir sistem var mı? Ev atıkları nereye gidiyor? Denizlerde çevre kirliliğinin en büyük nedeni evsel atıklardır. Bugün dünya denizlerini kirleten, tüm atıkların yüzde 95'i karasaldır. Tersanede kimyasal bir üretim yok. Tersanede sadece ses, işgücü, emek ve insan alınının teri var. Denize indirilen o kız gibi gemilerden kimseye zarar gelmez, bunu böyle bilin....”*⁴ diyerek konuya dikkat çekmişti.

Şahsen benim de, bir Gemi İnşa Mühendisi olarak, Akdeniz'de kurulacak bir tersanenin çevreyi kirleteceği varsayımıyla yapılan eleştirilere yönelik kafamda bazı soru işaretleri oluştu doğrusu. Yani mesela;

- Söz konusu olan bir “tersane” yatırımı ise ilgili komisyonlarda bilirkişiler arasında niçin gemi inşa mühendisi bulunmaz?
- Tersanelerdeki raspa-boya faaliyetleri ki genellikle iş sağlığı ve güvenliği ile çevre emniyeti önlemleri alınarak ve yeni nesil tersanelerde kapalı alanlarda yapılır, Tuzla'da veya Yalova'da yani tersanelerin en fazla bulunduğu Marmara Bölgesi'nde veya İzmir-Aliğa'da çevreyi olumsuz etkilemiyor ama Akdeniz'de olunca mı olumsuz etkiliyor?
- Akdeniz'de yapılacak dip taraması ve sınırlı bir dolgu kıyının doğal yapısını bozuyor ama diğer bölgelerde yapılıncaya bozmuyor mu? 30 yıldır faaliyet gösteren ve sanayi alanı olarak imar edilen Taşucu SEKA Limanı'nın tersane yapılmaya dahi kendi uzantısı olan betonla kaplı arazisi nasıl birinci sınıf tarım arazisi oluyor?
- 1985 yılında beri faaliyet gösteren Taşucu SEKA Limanı'nda 30 yıldır uluslararası sefer yapan yüzlerce-binlerce gemi faaliyet gösterirken, hemen yanına kurulacak bir tersanenin gemi trafiğini arttıracığı varsayımı ne kadar bilimsel ve denizcilik bilgisi ile örtüşüyor?
- Ayrıca, kıyı yatırımlarının özel sektör tarafından yapılmasında kamu yararı bulunmadığı şeklindeki subjektif bir görüş, bu görüşün sahiplerince hazırlanan raporları ve ilgili kararları tartışmalı hale getirmez mi? vb. gibi...

Denizciler tarafından iyi bilinen bir husustur ki; tersanelerdeki gemi sirkülasyonu, limanlardaki gemi sirkülasyonu ile kıyaslanamayacak kadar azdır. Bir limanda gemilerin yükleme-boşaltma faaliyetleri günlük-haftalık ölçekte yapılırken, tersanede ise yıl boyunca inşa edilebilecek gemi sayısı bir elin parmağını geçmez ve bundan biraz fazlası da tamir-bakım-onarım için uğrar. Diğer taraftan, gemi atıklarının kontrolü ve bertarafı açısından liman hangi işleme tabi ise, tersane de aynı işleme tabidir. Ayrıca, gemilerin inşa ve tamir-bakım-onarım işlemleri sonucu ortaya çıkan atıkların kontrolü ve bertarafının da yine Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından lisanslandırılmış atık kabul tesisleri, lisanslı toplayıcılar ve

atık arıtma üniteleri vasıtasıyla çevresel kirlilik risklerine karşı gerekli önlemler alınarak yapılması zorunludur. Dolayısıyla, BTC Petrol Boru Hattı'ndan dolayı son yıllarda Doğu Akdeniz'de genel olarak bir gemi trafiği artışından söz edilebilir ama bölgede kurulacak bir tersanenin gemi trafiğini arttıracığı varsayımından hareketle buraya gelecek gemilerden dolayı çevrenin kirleneceği şeklindeki yaklaşım deniz ticaret bilgisi ile örtüşmemektedir.

Kuzey Ege Çandarlı Limanı Projesi ise, ilk planlandığında Ege bölgesinde sivil tersane olmayışı, Akdeniz'deki deniz ticaret rotasına yakınlığı, İzmir Limanı'na ve kurulacak Çandarlı Limanı'na gelen gemilerin bakım-onarım ihtiyaçları, vb. gibi nedenlerle bir tersane ile birlikte planlanmıştır. Fakat 2008 yılında Ulaştırma Bakanlığı tarafından "limanın genişlemesi" gerekçesiyle tersane projesi iptal edilmiş olup, dünyanın en büyük 10 limanından biri ve Türkiye'nin ise en büyük limanı olduğu ifade edilen ve 2018 yılında işletmeye açılması hedeflenen Kuzey Ege Çandarlı Limanı'na yakışır şekilde o bölgeye sivil bir tersane ihtiyacı halen devam etmektedir.

GENEL DEĞERLENDİRME VE SONUÇ (ÖNERİLER)

Bir ucu Batı Avrupa'ya, diğer ucu Uzak Doğu ve Güney Asya'ya uzanan ve Akdeniz ile Ege Denizi'ni de kapsayan Asya-Pasifik deniz ticaret rotası üzerinde faaliyet gösteren ticaret gemilerinin kaza ve yaralanmaları, liman devleti denetimleri sonucu ortaya çıkan eksiklikleri, ara ve özel sürveyleri, konversiyon ve modernizasyon ihtiyaçları, vb. gibi sebeplerden dolayı oluşan ve günlüğü bin dolarlarla ifade edilen planlı ve plansız tamir-bakım onarım ihtiyaçları Türkiye için istihdam ve döviz girdisi fırsatları içermektedir. Diğer taraftan, Ege'de ve Akdeniz'de dolaşan kurvaziyer gemiler, Süveyş kanalından geçen ticaret (yük) gemileri, Ege ve Akdeniz'deki limanlara uğrayan gemiler ve liman/kabotaj bölgesinde faaliyet gösteren gemilere ilaveten, Bakü-Tiflis Ceyhan (BTC) Petrol Boru Hattı'nın faaliyete geçmesi ve Kuzey Ege Çandarlı Liman Projesi ile beraber bu bölgelerde gemi trafiğinin iyice yoğunlaştığı/yoğunlaşacağı da bilinmektedir. Fakat ülkemizde mevcut 72 faal ve yatırımdaki 49 adet tersanenin (Adana ve Hatay'da 2 tersane hariç) neredeyse tamamı Marmara ve Karadeniz Bölgesi'nde olup, ne Akdeniz'de, ne de Ege'de bu gemilerin tamir-bakım-onarım işlerinin yapılabileceği sivil uygun tersaneler bulunmamaktadır. Bu bölgelerde arızalanan gemilerin römorkörlerle Marmara Bölgesi'ndeki tersanelere transferi ise ticari açıdan ekonomik olmamakla birlikte, hem boğazlar hem de karasularımızdaki genel seyir emniyeti açısından risk teşkil etmektedir. Ayrıca, Ege'de ve Akdeniz'de tersane olmayışı ve bundan dolayı gemilerin yakındaki diğer ülkelere (Mısır, Yunanistan, Malta, İsrail vs.) gitmesinin ekonomiye etkisi açısından da, bölgesel bir gemi inşa-bakım-onarım üssü olma fırsatının değerlendirilememesi ve dolaylı olarak istihdam ve döviz kaybı anlamına gelmektedir. Bu bakımdan Türkiye'nin özellikle Doğu Akdeniz'de ve Kuzey Ege'de tersane ihtiyacı halen devam etmektedir.

Tersaneler, kurulduğu yörede yaşayan binlerce insana iş-aş imkânı sağlayan bacasız fabrikalardır. Gemi atıklarının kontrolü ve bertarafı açısından limanlar hangi işleme tabi ise, tersaneler de aynı işleme tabidir. Tersanelerdeki teknik ve çevresel önlemler, hem ulusal mevzuat, hem de uluslararası kurallara göre alınmakta olup, temiz teknolojiler kullanılarak ve gerekli önlemler alındıktan sonra sanıldığı gibi aşırı kirlilik oluşturan tesisler değildir. Kaldı ki, başta Almanya olmak üzere, Polonya, Romanya, Bulgaristan gibi çeşitli Avrupa ülkelerinde de, nehir ve içsu yollarında, tarım arazilerine, turistik bölgelere ve yerleşim alanlarına yakın şekilde kurulmuş tersaneler mevcuttur. Çünkü Avrupalılar için önemli olan, abartılı bir çevre duyarlılığı ile ülkenin menfaati için gerekli olan yatırımları engellemek değil, çevreye, kültürel ve turistik değerlere zarar vermeyecek şekilde gerekli önlemler alınarak kıyılarından azami ölçüde yararlanmaktır. Bu bakımdan, Çandarlı Tersane Projesi,

Taşucu SEKA Tersane Projesi vb. gibi bazı girişimlerin çeşitli gerekçelerle hayata geçirilememiş olması, umutsuzluğa neden olmamalı ve yatırımcıları Akdeniz ve Ege'den uzaklaştırmamalı; hatta Türkiye'nin gemi inşa sanayii hedeflerine uygun kapasitede ve her türlü çevresel kaygıyı ikna edebilecek seviyede ileri ve temiz teknolojilerle donatılmış "Deniz Endüstri" tesislerinin özellikle Doğu Akdeniz Bölgesi için projelendirilerek önümüzdeki birkaç yılda hayata geçirilmesinin faydalı olacağı değerlendirilmektedir.

DİPNOTLAR

¹ <http://www.tkygm.gov.tr/> (25.07.2014)

² <http://www.oism.org/news/s49p1376.htm> (25.07.2014)

³ Danıştay 6.Daire 2004/4515 E.-Bilirkişi Raporu, 2004.

⁴ Fidan, A., Köşe yazısı: "Tersane Tartışmaları-2", 06 Mart 2007, (http://www.karacabey.com/?main=yazi&yazar_id=6&yazi_id=37) (25.07.2014)