

T.C.
İstanbul Üniversitesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü
Turizm İşletmeciliği Anabilim Dalı

Yüksek Lisans Tezi

TÜRKİYE’DE GEMİ İNŞAATI SANAYİ
İÇİNDE YAT TURİZMİNİN
YERİ VE ÖNEMİ

Barış Barlas

2501918210

Tez Danışmanı
Prof. Dr. Mithat Zeki DİNÇER

İstanbul 2010

T.C
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

TEZ ONAYI

Enstitümüz **TURİZM İŞLETMECİLİĞİ** Anabilim Dalında **2501918210** numaralı **BARİŞ BARLAS'IN** hazırladığı **“TÜRKİYE’DE GEMİ İNŞAATI SANAYİ İÇİNDE YAT TURİZMİNİN YERİ VE ÖNEMİ”** konulu **YÜKSEK LİSANS/ DOKTORA TEZİ** ile ilgili **TEZ SAVUNMA SINAVI**, Lisansüstü Öğretim Yönetmeliği’nin 15.Maddesi uyarınca **09/04/2010 CUMA** günü **Saat: 13:00’da** yapılmış, sorulan sorulara alınan cevaplar sonunda adayın tezinin*Kabul*.....’ne* **OYBİRLİĞİ /OYÇOKLUĞUYLA** karar verilmiştir.

JÜRİ ÜYESİ	KANAATİ(*)	İMZA
PROF.DR.MİTHAT ZEKİ DİNÇER	<i>Kabul</i>	<i>M. Dinçer</i>
DOÇ.DR.İSMAİL KIZILIRMAK	<i>Kabul</i>	<i>İ. Kızılirmak</i>
YRD.DOÇ.DR.SUNA MUĞAN ERTUĞRAL	<i>kabul</i>	<i>S. Ertuğral</i>
YRD.DOÇ.DR.ÖZGÜR ASLAN	<i>Kabul</i>	<i>Ö. Aslan</i>
YRD.DOÇ.DR.ORHAN AKOVA	<i>Kabul</i>	<i>O. Akova</i>

Türkiye’de Gemi İnşaatı Sanayi İçinde Yat Turizminin Yeri ve Önemi

The Importance of Yacht Tourism Sector in Turkish Shipbuilding Industry

Barış Barlas

ÖZ

Bu tezde Türkiye’de gemi inşaatı sanayi içinde yat turizminin yeri ve önemi incelenmeye çalışılmıştır. Önce dünyada ve Türkiye’de gemi inşaatı sanayi incelenerek Türkiye’nin dünya gemi inşaatı sanayi içerisindeki konumu ve önemi irdelenmiştir. Daha sonra gemi inşaatı sanayinin bir alt sektörü olan yat ve gezinti tekneleri inşaatı sektörü, üretim rakamları, üretici profili ve fiyatlar verilerek hem dünyada ve hem de Türkiye’de analiz edilmiştir. Süper ve mega yat üretimi anlatılmıştır. Son yıllarda bu sektörde teknik, dizayn, teknolojik ve teçhizatlar da meydana gelen gelişmeler verilmiştir. Yat turizmi ile ilgili başlıca sektörler son yıllara ait rakamsal değerlerle sunulmuştur. Yatlar dizayn şekline göre motor yat ve yelkenli, büyüklük olarak (8 m – 24 m) ve 24 m’den büyük süper-mega yat olmak üzere toplam dört ana kısma ayrılarak ve yat turizmi eklenerek anket çalışması yapılmıştır. Gerçekleştirilen anket çalışması yardımıyla yat turizmi sektörüne hizmet veren yat ve gezinti tekneleri inşaatı sektörünün değişik segmentlerde halen bulunduğu konumdan daha da ileri gidebilmesi için yapılması gerekenler ele alınmış ve güçlü-zayıf yönler ve fırsatlar-tehditler (GZFT) analizi yapılmıştır.

Anahtar Sözcükler: Yat Turizmi, Deniz Turizmi, Gemi İnşaatı Sanayi, Türkiye

ABSTRACT

In this study the position and importance of yacht tourism sector is investigated among Turkish shipbuilding industry. In the first part the world and Turkish shipbuilding industries is introduced with the latest statistical datas. The second part reviews the pleasure boating industry, with the key manufacturing datas both in the world and in Turkey. The super and mega yacht segment is given in more detail. Then the latest technical information, design parameters, technological innovations

and boat accessories are then analyzed. The final part of the study is designated to the general concepts and knowledge about the nautical tourism and its types, and the survey carried out. The questionnaire is the main tool that is used for data collection and is the base of result processing. The yachts are divided two by design, as motor and sailing yachts. Then divided two by length, as (8 m – 24 m) and super-mega yachts. Figures of the survey extracted by all the entirely filled in questionnaires, which form the basis of the survey, which have let to the final SWOT analysis of this study of the overall pleasure boating industry in Turkey.

Key Words: Yacht Tourism, Nautical Tourism, Shipbuilding Industry, Turkey

ÖNSÖZ

Bu çalışmada Türkiye’de gemi inşaatı sanayi içinde yat turizminin yeri ve önemi incelenmeye çalışılmıştır. Denizlerin turizm amaçlı kullanımı son yıllarda dünyada görülen çeşitli krizlere rağmen devamlı artış eğiliminde olmuştur. Yat ve gezinti tekneleri üretimi ve satışı, genelde dünya ekonomisinin durumunu yakından takip eden ve ona uygun iniş ve çıkışlar gösteren bir sanayi kolu olmasına rağmen, son yıllarda yat ve gezinti tekneleri sanayi dünya krizlerinden önemli oranda soyutlanmış ve devamlı büyüyen sanayi kolları arasına girmiştir. Hem yelkenli tekne hem de motor yatlara duyulan ilgi artmış, teknolojik gelişmelere paralel olarak daha büyük, daha lüks ve daha hızlı tekneler inşa edilmeye başlanmıştır.

Türk yatırımcısının fırsatçı ve girişimci yapısı sebebiyle, butik üretim tarzını benimseyen Türk tersaneleri ve yat üretim firmaları, müşteri talebine esneklikte, tüm dünya tersaneleri göz önüne alındığında en önde gelmektedir. Bunun yanı sıra, müşteri memnuniyetinin daha da yükseldiği ölçüde sektör gelişmektedir. Ayrıca uzun dönemde bu sektörde meydana gelecek markalaşma sektöre ivme kazandıracaktır.

Bu çalışmanın konusunu belirlemede ve tez aşaması sırasında yaptığım basit hatalarda bile sabırla beni destekleyen Sayın hocam Prof.Dr. Mithat Zeki Dinçer’e, anket ile ilgili çeşitli kurum ve kuruluşlara ulaşmada ve anket geri dönüşlerde değerli yardımları için İzmir Deniz Ticaret Odası Başkanı Geza Dologh’a, sektörle ilgili en son verileri almamda yardımlarını esirgemeyen Türk Loydu Yönetim Kurulu Başkanı Prof.Dr. Mustafa İnel’e ve Müh. İnci Baldoğan’a, sektörle ilgili değerli fikirleri paylaşan Gemi Mühendisleri Odası Genel Sekreteri ve dizayner Müh. Muzaffer Erdal Kılıç’a ve her zaman bana destek veren sevgili aileme teşekkürlerimi bir borç bilirim.

İÇİNDEKİLER

	<i>Sayfa</i>
ÖZ/ABSTRACT	iii
ÖNSÖZ	v
İÇİNDEKİLER	vi
TABLolar LİSTESİ	viii
ŞEKİLLER LİSTESİ	ix
HARİTALAR LİSTESİ	xii
FOTOĞRAFLAR LİSTESİ	xiii
KISALTMALAR LİSTESİ	xiv
GİRİŞ.....	1
BİRİNCİ BÖLÜM	
DÜNYADA VE TÜRKİYE’DE GEMİ İNŞAATI SANAYİ	
1.1. Dünya Gemi İnşaatı Sanayi Gelişimi	5
1.1.1. Dünya Gemi İnşaatı Sanayi Bölgesel Dağılımı	7
1.1.1.1. Asya Bölgesi	8
1.1.1.2. Avrupa Bölgesi	11
1.1.1.3. Amerika, Afrika ve Avustralya Bölgeleri	14
1.1.2. Gemi İnşaatı Sanayi Gelirleri ve GSYİH içindeki Payı	14
1.1.3. Gemi İnşaatı Sanayinde İstihdam	17
1.2. Türkiye Gemi İnşaatı Sanayi	21
1.2.1. Sektör Kuruluşları	22
1.2.1.1. Kamu ve Askeri Tersaneler	22
1.2.1.2. Özel Sektör Tersaneleri	23
1.2.2. Mevcut Kapasite	27
1.2.3. İstihdam	30
İKİNCİ BÖLÜM	
DÜNYADA VE TÜRKİYE’DE YAT VE GEZİNTİ TEKNELERİ İNŞA SEKTÖRÜ	
2.1. Yatın Tarihi ve Tanımı	32
2.2. Dünyada Yat ve Gezinti Tekneleri Sahipliği	33
2.3. Dünyada Yat ve Gezinti Tekneleri Üretim Rakamları	35
2.4. Yat ve Gezinti Tekneleri Sektöründe Üretici Profili	38
2.5. Süper ve Mega Yat Üretimi	39
2.6. Yat ve Gezinti Tekneleri Fiyatları	42
2.7. Türkiye’de Yat ve Gezinti Tekneleri İnşa Sektörü	43
2.8. Son Yıllarda Yat ve Gezinti Tekneleri İnşa Sektöründe Meydana Gelen Gelişmeler	50
2.8.1. Teknik Gelişmeler	50
2.8.2. Dizayn	51
2.8.3. Teknolojik Gelişim	52
2.8.4. Yat Teçhizatlarında Yenilikler.....	53

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM
TÜRKİYE’DE YAT TURİZMİ VE GEMİ İNŞAATI SANAYİ
İÇİNDEKİ YERİ

3.1. Yat Turizmiyle İlgili Başlıca Sektörler	56
3.1.1. Marina ve Çekmek Yeri İşletmeciliği	58
3.1.2. Yat İşletmeciliği	60
3.1.3. Kruvaziyer ve Feribot İşletmeciliği	64
3.2. Yat Sahipliği	67
3.3. Anket Çalışması	68
3.3.1. Süper-Mega Motor Yat	69
3.3.2. Süper-Mega Yelkenli Yat	76
3.3.3. (8 m – 24 m) Motor Yat	82
3.3.4. (8 m – 24 m) Yelkenli Yat	88
3.3.5. Yat Turizmi	94
3.4. Mukayeseli Üstünlükler Matrisleri	99
3.5. Güçlü, Zayıf ve Fırsatlar, Tehditler (GZFT) Analizi	103
SONUÇ	109
KAYNAKÇA	113
EKLER	121
EK 1: Gemi Tipleri	122
EK 2: Değişik Gemilere Ait CGT Faktörü Belirleme Tablosu	123
EK 3: Türkiye’deki Tersaneler Ve İlgili Kuruluşlar	124
EK 4: Özel Sektör Tersanelerinin Özellikleri Ve Kapasiteleri	127
EK 5: Kamu Ve Askeri Tersanelerinin Özellikleri Ve Kapasiteleri	131
EK 6: Özel Sektöre Ait Yüzer Havuzlar	132
EK 7: Tersanelerimizde 2009 Yılında İnşaatı Devam Etmekte Olan Gemi Ve Yatlar	133
EK 8: Tersanelerimizde 2009 Yılında Teslim Edilen Gemi Ve Yatlar	139
EK 9: Türkiye’deki Çeşitli Tersanelerinden Güncel Fotoğraflar	147
EK 10: Yat Tipleri Ve Yat İnşaatı Malzemeleri	152
EK 11: Maltese Falcon Yatı	157
EK 12: Türk Tersanelerinde İnşaat Edilen Yatların Fotoğrafları	158
EK 13: Wally Hermes Yachts Dizaynı Bir Yatın Fotoğrafları	162
EK 14: Genmarine Yat Kiralama Şirketine Ait 2009 Yılı Mürettebatsız Tekne Kiralama Fiyatları	163
EK 15: Anket Soruları	164

TABLÖLAR LİSTESİ

	<i>Sayfa</i>
Tablo 1.1: Gemi İnşaatında GT Bazında Teslim Edilen Gemilerin Ülkelere Göre Dağılım	13
Tablo 1.2: Türk Tersaneleri Gemi İnşaa ve Kapasite Kullanım Rakamları	30
Tablo 2.1: ABD Yat ve Gezinti Tekneleri Firma, İstihdam ve Ekonomik Profilleri	39
Tablo 2.2: Süper-Mega Yat İnşaatında Boy Endeksli Dünya Sıralaması	41
Tablo 2.3: Coğrafi Bölgelerde Mega Yat Sahiplik Dağılımı	41
Tablo 3.1: Turizm Gelirleri, Gelirlerin GSYİH ve İhracat Geliri İçindeki Payı	57
Tablo 3.2: Turizm Bakanlığı Belgeli Marinalar	59
Tablo 3.3: 2008 Yılı İtibari ile Belgeli Yat İşletmelerinin Yat Ve Yatak Sayıları	64
Tablo 3.4: Ziyaretçi Sayısı ve Turizm Gelirlerinin Yıllara Göre Dağılımı	66
Tablo 3.5: Süper-Mega Motor Yat Mukayeseli Üstünlükler Matrisi	99
Tablo 3.6: Süper-Mega Yelkenli Yat Mukayeseli Üstünlükler Matrisi	100
Tablo 3.7: (8 m – 24 m) Motor Yat Mukayeseli Üstünlükler Matrisi	101
Tablo 3.8: (8 m – 24 m) Yelkenli Yat Mukayeseli Üstünlükler Matrisi	102
Tablo 3.9: Yat Turizmi Mukayeseli Üstünlükler Matrisi	103

ŞEKİLLER LİSTESİ

	<i>Sayfa</i>
Şekil 1.1: Dünyada CGT Bazında Ülkelerin Pazar Payları	6
Şekil 1.2: Güney Kore Tersanelerinde İnşa Edilen Yüzde Olarak En Büyük İlk Beş Gemi Tipi	9
Şekil 1.3: Japonya Tersanelerinde İnşa Edilen Yüzde Olarak En Büyük İlk Beş Gemi Tipi	10
Şekil 1.4: Çin Tersanelerinde İnşa Edilen Yüzde Olarak En Büyük İlk Beş Gemi Tipi	10
Şekil 1.5: Avrupa'nın CGT Yüzdesi Bazında 2008 Yılında Teslim Ettiği İlk 10 Gemi Tipi	11
Şekil 1.6: 2008 Yılında Avrupa'da Teslim Edilen Gemi CGT Yüzdesi Bazında Önde Gelen Ülkeler	12
Şekil 1.7: 1994-2008 Yılları Arası Japonya Gemi İnşaat Gelirleri Ve Gelirlerin GSYİH İçindeki Yüzdesi	15
Şekil 1.8: 1989-2008 Yılları Arası Güney Kore Gemi İnşaat Gelirleri ve 1994-2007 Yılları Arası Gelirlerin GSYİH İçindeki Yüzdesi	16
Şekil 1.9: 2008 Yılında Avrupa Ülkeleri Gemi İnşaat Gelirleri	17
Şekil 1.10: 1998, 2007 ve 2008 Yıllarında Avrupa'da Gemi İnşaatı Sanayinde İstihdam Rakamları	19
Şekil 1.11: 1974-2008 Yılları Arası Japonya Gemi İnşaatı Sanayinde İstihdam Rakamları	20
Şekil 1.12: 1996-2008 Yılları Arası Türk Tersanelerinin İhracat Rakamları	22
Şekil 1.13: 2000-2008 Yılları Arası Türk Tersanelerinin İstihdam Rakamları	22
Şekil 1.14: Türkiye Tersaneleri Gemi İnşaatı, Kapasite ve Kapasite Kullanım Oranı Rakamları	29
Şekil 2.1: Yat ve Gezinti Teknesi Sahipliğinin Yüksek Olduğu Ülkelerdeki Yat ve Gezinti Teknesi Sahipliği Dağılımı	34
Şekil 2.2: ABD Hariç Yat ve Gezinti Tekneleri Sahipliği Rakamları	35
Şekil 2.3: Yat ve Gezinti Tekneleri Üretiminin Ülkelere Göre Dağılımı	36
Şekil 2.4: ABD Dışında Ülkelerin Yat ve Gezinti Tekneleri Üretim Sayıları	36
Şekil 2.5: Yat Ve Gezinti Teknelerinin Sevk Sistemlerine Göre Dağılımı	37
Şekil 2.6: Yelkenli Yat ve Tekneler İçin 2009 Yılı Ortalama Fiyatlarının Tekne Boyuna Göre Değişimi	42
Şekil 2.7: Motor Yat ve Tekneler İçin 2009 Yılı Ortalama Fiyatlarının Tekne Boyuna Göre Değişimi	43
Şekil 2.8: Türkiye'de Kayıtlı Yatların Boylarına Göre Dağılımı	45
Şekil 2.9: Türkiye'de Kayıtlı Yatların Yaşlarına Göre Dağılımı	46

Şekil 3.1: Toplam İşletme, Yat ve Yatak Rakamları İçerisinde	
Yerli İşletmelerin Yüzdeleri	62
Şekil 3.2: Limanlarımıza Uğrayan Kruvaziyer Gemi Sayısı	65
Şekil 3.3: Limanlarımıza Uğrayan Kruvaziyer Gemisi Yolcu Sayısı	66
Şekil 3.4: Süper-Mega Motor Yat İmalatında Kalite	70
Şekil 3.5: Süper-Mega Motor Yat İmalatında Fiyatlar	71
Şekil 3.6: Süper-Mega Motor Yat İmalatında	
Müşteri İsteklerinde Esneklik	72
Şekil 3.7: Süper-Mega Motor Yat İmalatında Müşteri Memnuniyeti	73
Şekil 3.8: Süper-Mega Motor Yat İmalatında	
En Son Teknolojiyi Kullanma	74
Şekil 3.9: Süper-Mega Motor Yat İmalatında Zamanında Teslimat	75
Şekil 3.10: Süper-Mega Motor Yat İmalatında Lokasyon	76
Şekil 3.11: Süper-Mega Yelkenli Yat İmalatında Kalite	77
Şekil 3.12: Süper-Mega Yelkenli Yat İmalatında Fiyatlar	78
Şekil 3.13: Süper-Mega Yelkenli Yat İmalatında	
Müşteri İsteklerinde Esneklik	78
Şekil 3.14: Süper-Mega Yelkenli Yat İmalatında Müşteri Memnuniyeti	79
Şekil 3.15: Süper-Mega Yelkenli Yat İmalatında	
En Son Teknolojiyi Kullanma	80
Şekil 3.16: Süper-Mega Yelkenli Yat İmalatında Zamanında Teslimat	81
Şekil 3.17: Süper-Mega Yelkenli Yat İmalatında Lokasyon	81
Şekil 3.18: (8 m – 24 m) Motor Yat İmalatında Kalite	82
Şekil 3.19: (8 m – 24 m) Motor Yat İmalatında Fiyatlar	83
Şekil 3.20: (8 m – 24 m) Motor Yat İmalatında	
Müşteri İsteklerinde Esneklik	84
Şekil 3.21: (8 m – 24 m) Motor Yat İmalatında Müşteri Memnuniyeti	85
Şekil 3.22: (8 m – 24 m) Motor Yat İmalatında	
En Son Teknolojiyi Kullanma	86
Şekil 3.23: (8 m – 24 m) Motor Yat İmalatında Zamanında Teslimat	87
Şekil 3.24: (8 m – 24 m) Motor Yat İmalatında Lokasyon	88
Şekil 3.25: (8 m – 24 m) Yelkenli Yat İmalatında Kalite	89
Şekil 3.26: (8 m – 24 m) Yelkenli Yat İmalatında Fiyatlar	90
Şekil 3.27: (8 m – 24 m) Yelkenli Yat İmalatında.	
Müşteri İsteklerinde Esneklik	90
Şekil 3.28: (8 m – 24 m) Yelkenli Yat İmalatında Müşteri Memnuniyeti	91
Şekil 3.29: (8 m – 24 m) Yelkenli Yat İmalatında	
En Son Teknolojiyi Kullanma	92
Şekil 3.30: (8 m – 24 m) Yelkenli Yat İmalatında Zamanında Teslimat	93
Şekil 3.31: (8 m – 24 m) Yelkenli Yat İmalatında Lokasyon	94
Şekil 3.32: Yat Turizminin Kalite Açısından Değerlendirilmesi	95

	<u>Sayfa</u>
Şekil 3.33: Yat Turizminin Lokasyon Açısından Değerlendirilmesi	95
Şekil 3.34: Yat Turizminin Fiyatlar Açısından Değerlendirilmesi	96
Şekil 3.35: Yat Turizminin Marina	
Yeterliliği Açısından Değerlendirilmesi	97
Şekil 3.36: Yat Turizminin Bakım-Onarım	
İmkanları Açısından Değerlendirilmesi	98

HARİTALAR LİSTESİ

	<u>Sayfa</u>
Harita 1.1: Dünya Üzerinde Gemi İnşaatı Sanayinde Önde Gelen Bölgeler	7
Harita 1.2: Türkiye'deki Tersaneler ve Yat Yapım Yerlerinin Coğrafi Konumları	25

FOTOĞRAFLAR LİSTESİ

	<i><u>Sayfa</u></i>
Fotoğraf 1.1: Tuzla Tersaneler Bölgesinin Uydu Fotoğrafi	26
Fotoğraf 1.2: Tuzla Tersaneler Bölgesinin Hava Fotoğrafi	26

KISALTMALAR LİSTESİ

ABS (Amerikan Bureau of Shipping): Amerikan Loydu.
AHP : Analitik Hiyerarşi Prosesi
AR-GE: Araştırma ve geliştirme.
ASBAŞ: Antalya Serbest Bölge İşleticisi A.Ş
AWES (Association of West European Shipbuilders): Batı avrupa tersaneciler birliği.
AB : Avrupa Birliği.
ABD : Amerika Birleşik Devletleri.
BV (Bureau Veritas): Fransız Loydu.
CAD (Computer Aided Design): Bilgisayar destekli dizayn.
CAM (Computer Aided Manufacturing): Bilgisayar destekli üretim.
CE (European Conformance)
CESA (Community of European Shipyards Association): Avrupa tersaneleri birliği
CGT (Compansated Gross Ton): Kompanse gros ton.
CIM (Computer Integrated Manufacturing): Bilgisayar destekli üretim.
DNV (Det Norske Veritas): Norveç Loydu.
DWT (Deadweight ton): Geminin taşıdığı yük, yolcu, kumanya, yakıt, su, safra, yağ, personel sayısından oluşan toplam ağırlık.
FRP (Fibre Reinforced Polymers): Lif takviyeli polimer.
GEMİSANDER: Gemi Geri Dönüşüm Sanayicileri Derneği
GİSBİR: Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Birliği
GRP (Glass Reinforced Plastic): Cam takviyeli plastik
GSYİH: Gayri safi yurtiçi hasıla
GT (gross tons): Bir geminin ölçü güvertesi altı ve yaşam yerleri hacimleri toplamının metrik sistemde bulunması ve 2.83 m³'e bölünmesi sonucunda çıkan hacimsel birim.
HHI (Hyundai Heavy Industries): Hyundai ağır sanayi.
ICOMIA (International Council of Marine Industry Associations): Uluslararası deniz sanayicileri birliği.
IMO (International Maritime Organization): Uluslararası denizcilik örgütü
ISO (International Organization for Standardization): Uluslararası standartlar örgütü.
KKO: Kapasite Kullanım Oranı
KOSHIPA (The Korea Shipbuilders Association): Kore tersaneciler birliği.
KSA (Korean Shipbuilders Association): Kore tersaneciler birliği.
LNG (liquefied natural gas): Sıvılaştırılmış doğal gaz.
LPG (liquefied petroleum gas): Sıvılaştırılmış petrol gazı.
LR (Lloyd's Register): İngiliz Loydu.
LWT (Lightweight Ton): Çıplak tekne ağırlığı.
MCA (Maritime and Coastguard Agency): Denizcilik ve sahilgüvenlik ajansı.
NKK (Nippon Kaiji Kyokai): Japon Loydu.
NMMA (National Marine Manufacturers Association): Amerikan ulusal deniz ürünleri üreticileri birliği.
OECD (Organisation for Economic Co-operation and Development): İktisadî İşbirliği ve Kalkınma Teşkilâtı.

PVC (Polyvinyl chloride):

RINA (Registro Navale Italiano): İtalyan Loydu.

SAJ (Shipbuilders Association of Japan): Japonya tersanecileri birliği.

SES (Surface Effect Ship): Bir tekne formu.

SOLAS (Safety of Life at Sea): Denizde can güvenliği konvansiyonu.

SOPEP (Shipboard Marine Pollution Emergency Plans): Gemi ve yatlar için deniz kirliliği acil durum planı.

SWATH (Small Waterline Twin Hull): Küçük su hattı alanına sahip bir tekne formu.

YATEF: Yat ve Tekne Endüstrisi Federasyonu.

GİRİŞ

Gemi, öngörülen bir amaç için inşa edilmiş hareketli bir su üstü veya su altı aracıdır. Dünya ticaretinin vazgeçilmez bir ögesi, deniz turizminin, deniz seyahatlerinin ve savunma prensibinin önemli bir aracı olan gemi; denizcilik faaliyetlerinin önemli bir bölümünü teşkil eden gemi inşaat sanayinin temelini oluşturmaktadır. Dünya ticaret hacminin yaklaşık olarak % 95'inin deniz yolu taşımacılığı ile yapılıyor olması, teknik ve ekonomik yönden sınırlı ömrü olan gemilerin önemini açıkça ortaya koymaktadır. Gemi inşaat sanayi, ilkokul mezunundan doktoralı mühendise kadar tüm eğitim seviyelerine istihdam sağlayan, gelişmiş bir yan sanayine arka çıkan, teknoloji transferini cezbeden, yat ve deniz turizmini destekleyen, ihracatı artıran, milli deniz ticaret filosunun gelişmesine yardımcı olan ve ülkenin savunma ihtiyaçlarına katkıda bulunan bir sanayi koludur. Yat dendiği zaman hemen her türlü malzeme kullanılarak inşa edilmiş gezinti teknesi, motor yat, yelkenli yat, sportif tekneler, performans tekneleri ve charter tekneleri akla gelmektedir.

Son 40 yıldaki dünyamızda gerçekleşen politik ve teknolojik gelişmeler ve yaşanan yoğun rekabet, dünya deniz ticaretini de etkilemiş, yapısal değişimlere zorlamıştır. Teknolojik gelişmelere paralel olarak gemilerin yapısı, tipi ve büyüklüğü değişmiş, hızı ve kapasitesi artmıştır. Denizyolu taşımacılığı, gidilen mesafeye bağlı olmakla beraber, karayolu taşımacılığına göre ortalama 7 kez, demiryolu taşımacılığına göre ise ortalama 4 kez daha ekonomiktir. Aynı zamanda çok büyük miktardaki yüklerin, tek bir seferde ve güvenli olarak taşınması da önemli bir avantajdır. Geçtiğimiz dönemde dünya deniz ticareti önemli artış göstermiş, özellikle son yıllarda Çin'in dünya ticaretine etkin katılımı armatörlerin filo yenileme taleplerinde önceden öngörülemeyen konjonktürel bir patlama meydana getirmiştir. Bu süreç ülkemizdeki gemi inşaatı sektörünü de olumlu olarak etkilemiş ve bu bağlamda 2002-2009 yılları arasında parlak bir gelişme eğilimi görülmüştür. Gemi

inşaatı sanayi, çelik sanayi, alüminyum sanayi, makina imalat sanayi, elektrik-elektronik sanayi, kimya sanayi, boya sanayi ve lastik-plastik sanayi gibi pekçok endüstri kollarınca beslenen bir sanayi kolu olması sebebiyle çok yönlü fayda yaratma özelliğine sahiptir.

Ürettiği mal ve hizmetler itibariyle doğrudan veya dolaylı olarak her zaman uluslararası rekabete açık olan ve dünyada ulusal normlardan ziyade uluslararası normlara göre yönlendirilen gemi inşaatı sanayi, her ülke için askeri, ticari, turistik ve sosyal açıdan özel bir öneme sahiptir.

Denizlerin turizm amaçlı kullanımı son 20 yılda dünyada görülen çeşitli krizlere rağmen devamlı artış eğiliminde olmuştur. Asya krizi, dünyanın en büyük yat ve gezinti teknesi pazarı olan ABD'nin 2000 yılı sonrasında girdiği ekonomik yavaşlama, Körfez Savaşı, 11 Eylül terör saldırısı, Irak Savaşı, son yirmi yılın önemli olayları olarak ortaya çıkmış, özellikle finansal piyasaları etkilemiştir. Yat ve gezinti tekneleri üretimi ve satışı, genelde dünya ekonomisinin genel durumunu yakından takip eden ve ona uygun iniş ve çıkışlar gösteren bir sanayi koludur. Ancak 90'lı yılların başından itibaren yat ve gezinti tekneleri sanayi dünya krizlerinden önemli oranda soyutlanmış ve devamlı büyüyen sanayi kolları arasına girmiştir. Hem yelkenli tekne hem de motor yatlara duyulan ilgi 90'lı yılların ortasından itibaren artmış, teknolojik gelişmelere paralel olarak daha büyük, daha lüks ve daha hızlı tekneler inşa edilmeye başlanmıştır. Yat ve gezinti tekneleri inşa sanayinin 4 ana kolu bulunmaktadır: inşa, motor üretimi, yan sanayi ve satış/servis sektörü. Tekne inşası coğrafi bazda çeşitli ülkelere yayılmış, motor üretimi bu sektörde lider birkaç ülkenin hakimiyeti altına girmiş, yan sanayi ve satış/servis sektörü ise teknelerin kullanıldığı bütün ülkelerde faaliyet göstermektedir.

Yat ve gezinti tekneleri inşa sanayinde arz tarafının temel özellikleri; üreticilerin çokluğu ve çoğunlukla küçük ve orta ölçekli kuruluşların mevcudiyetidir. Yat ve gezinti tekneleri inşa sanayinde talep tarafının temel özellikleri ise, alıcıların alım gücü ve tüketim arzusudur.

Yat kültürü ülkemizde 1950'den sonra fark edilmiş ve 1970'lerden sonra hızla gelişmeye başlamıştır. Bu noktadan sonra Türk tipi gulet inşası gelişmiştir. İstanbul ve çevresinde önce yat klüpleri daha sonra yat imalat atölyeleri ortaya çıkmıştır. Güney sahillerimizde yabancı turistlerin etkisi ile yat turizmi ve dolayısı ile 40-50 kişiye kadar kapasitesi olan yat modelleri gelişmiştir. Türkiye'nin Avrupa pazarına olan yakınlığı ve orta boy gemi inşaatındaki tecrübesi ile kısa sürede 24 metreden büyük süper ve mega yat inşaatında önde gelen ülkeler arasına girmiştir.

Yatların inşa edildiği atölye veya tersanelerde, yatların kabuk denen tekne kısmı tümüyle eksiksiz inşa edilmektedir. Diğer unsurlar olan; makine, yardımcı makine, boru donanımı, elektrik donanımı, mobilya, döşeme, navigasyon (seyir) ve diğer teçhizatlar ise tersane dışından temin edilerek tekneye monte edilmektedir. Yat üreticileri; esas iş olan tekne inşa, boya ve bazı temel unsurların dışındaki işleri genellikle tesis dışında bulunan üretici veya satıcıdan temin etmektedir. Yat ve gezi teknesi inşası arttıkça destek verecek dış atölye ve satıcıların sayısı da bunun sonucu olarak artmaktadır. Bu konuda, ülkemiz girişimcileri oldukça aktif rol oynamakta, son yıllarda hemen her türlü ana malzeme ve teçhizatı iç pazarda bulmak mümkün olmaktadır. Böylece üreticiler yatları, her türlü dış talebe göre neredeyse eksiksiz olarak tamamlayabilmektedir.

Türk Loydu verilerine göre Türkiye'de son 10 senede toplam 98 adet mega-yat sınıfına giren yat inşa edilerek bunların 69 adedi ihraç edilmiştir. Halen 2009'da boyları 25-90 m arasında değişen 19 mega-yat inşa edilmektedir. UCINA verilerine göre ülkemiz yat inşasında, dünya genelinde 2008 yılı itibariyle 7. sırada yer almaktadır.

Türkiye yat sahibi olma bakımından potansiyelinin çok altındadır. Bu durum sosyal, ekonomik ve kültürel yapıyla yakın ilişkilidir. Türkiye'de deniz kullanımı genelde kumsal ile sınırlı kalmaktadır. Yat konusunda Yeni Zelanda ve Avustralya gibi bazı ülkeler aile başına bir tekne düşecek şekilde gelişmişlerdir. Diğer taraftan yat ülkemizde lüks bir araç olarak görüldüğünden, insanlar masraflarının açısından fazla rağbet göstermemektedirler. Ülkemizde 11,5 - 22,5 m arasında boya sahip yatlar

ağırlıklı olarak tercih edilmektedir. Ayrıca yatların %65'ine yakın kısmı 10 yaşının üstündedir. Gerçekte Türkler'in sahip olduğu yat sayısı yabancı bandıradakiler dikkate alındığında çok daha fazladır. 2009 Eylül'ünden önce Türk bandırasından kaçışın gerçek nedeni yüksek vergilerdi, ancak bu yanlışlık kanunda yapılan değişiklikler ile giderilmiştir.

Birinci Bölüm'de Dünya ve Türkiye'de gemi inşaatı sanayi üzerinde durulmuştur. Gemi inşaatında önde gelen ülkelerin kapasite kullanım oranları, verimlilik yüzdeleri, istihdam rakamları, üretim değerleri verilmiştir. Yurdumuzda gemi inşaatı sanayinin geniş bir değerlendirmesi yapılmış, Türkiye'de gemi inşaatı sanayinin dünyadaki yeri ve önemi rakamlarla gösterilmiştir.

İkinci Bölüm'de Dünya ve Türkiye'de yat ve gezinti tekneleri inşa sektörü incelenmiştir. Yatın tanımı verildikten sonra, dünyada yat ve gezinti tekneleri sahipliği ve üretim rakamları ile istihdam ve üretici profili incelenmiştir. Süper ve mega yat tanımı yapıldıktan sonra yatın, Türkiye'deki tarihsel gelişimi ele alınmıştır. Türkiye'de yat ve gezinti tekneleri sahipliği ve üretim rakamları ve üretici profili irdelenerek, son yıllarda yat ve gezinti tekneleri için teknikte, teknolojiye, dizaynda, imalatla ve teçhizatlarda meydana gelen ilerlemeler ele alınmıştır.

Üçüncü Bölüm'de Türkiye'de deniz ve yat turizmi incelenmiş ve anket çalışması yapılmıştır. Anket çalışması, yat inşası ve imalatı ve yat turizmi olmak üzere iki ana bölüme, anketin yat inşası ve imalatı bölümü yatların boylarına göre süper-mega ve (8 m - 24 m) arası ve tiplerine göre motor yat ve yelkenli yat olmak üzere toplam dört kısma ayrılmıştır. Yapılan anket çalışması sonucunda bulgular değerlendirilerek öneriler sunulmuştur.

BİRİNCİ BÖLÜM:

DÜNYADA VE TÜRKİYE’DE GEMİ İNŞAATI SANAYİ

1.1. Dünya Gemi İnşaatı Sanayi Gelişimi

Gemi inşaatı sanayi dünya ticaret hacmine, dünya ekonomisinin büyümesine ve navlun fiyatlarına bağımlı, uluslararası rekabete açık, girdi ve çıktıları dolayısı ile dış pazarlara, uluslararası parite oranlarına, sosyo-ekonomik ve politik ilişkilere duyarlı bir sanayi koludur.

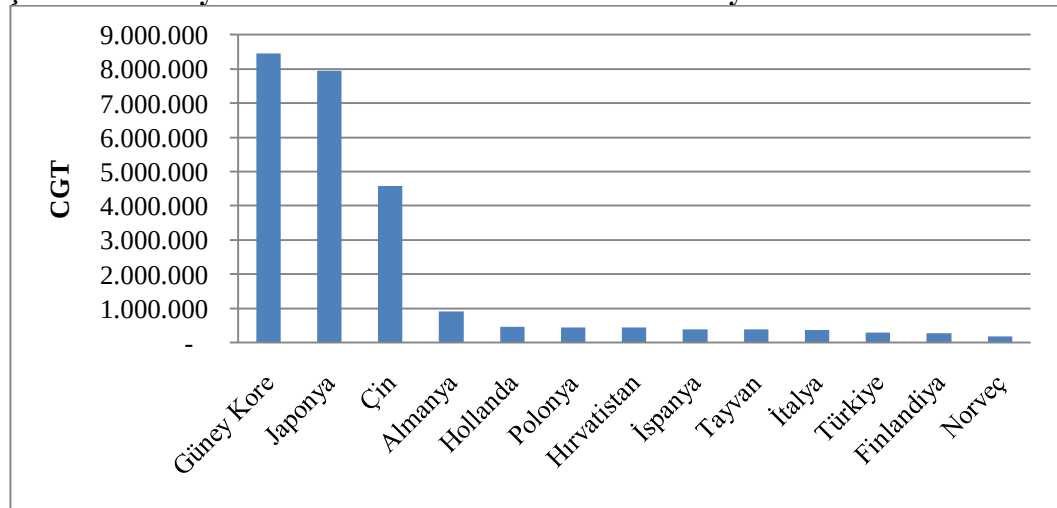
Uzun yıllardan beri Japonya ve Güney Kore ve son yıllarda Çin’de olan gemi inşaatı sanayindeki liderlik, 2006-2008 yıllarının son çeyreğine kadar olan zamandaki yeni gemi inşaatı talep patlamasıyla, bu ülkelerin gelen taleplere yanıt verememesiyle beraber, Hırvatistan, Romanya, Polonya, Vietnam ve Türkiye’nin sektörde kendilerine has gemi tiplerinde önemli yerler edinmelerine yol açmıştır. Günümüzde uluslararası gemi inşaatı sanayi geniş kapsamlı bir değişim sürecinde bulunmaktadır. Bir taraftan çevreye duyarlılık ve güvenlik açılarından hızla değişen teknik kurallar, son yıllarda gelişen teknolojik yenilikler, 2002-2009 arasında artan talebi karşılamak için genişleyen gemi inşaatı arzı, diğer taraftan dünyadaki ekonomik kriz neticesinde 2008 yılının son çeyreğinde kesilen yeni gemi inşaatı talepleri nedeniyle, gemi inşaatı pazarı şimdilerde belirsizlikler içinde bulunmaktadır. Önümüzdeki yıllarda gemi inşaatı arz ve talep dengelerini belirleyecek olan başlıca faktörler şunlardır:

- Geçmişte yüksek oranda seyir etmiş olan yeni gemi inşaatı siparişlerinin kesilmesi, ve yaşanan iptaller,
- Değişik coğrafyalarda farklı yeni gemi inşaatı fiyatları,
- Hammadde ve ara mamul fiyatları,
- Bazı ülkelerin gemi inşaatına uyguladıkları teşvikler,
- Avrupa gemi inşaatı sektörünün durumu,
- Dünya ekonomisi ve uluslararası ticaretin durumu,

- Çevre ve emniyet faktörlerinden dolayı değişen kurallar,
- Hızla gelişen teknoloji.

1973’lerden 1990’a kadar süren düşük talep eğilimi, 1973 öncesi inşa edilen gemilerin ekonomik ömürlerini tamamlamaları sonucu değiştirilme ihtiyacı nedeni ile sona ermiştir. 1990 yılından itibaren artmaya başlayan gemi inşa talepleri günümüze kadar bazen hızlı bazen yavaş artarak devam etmiştir. Tek cidarlı tankerlerin 2010 yılından itibaren yük taşıyamayacak olmaları da (yeni çift cidarlı tankerlerin inşası) bu talepte çok önemli bir etken olmuştur. Yaşanan temel değişikliklerden bir tanesi taleple beraber gemi inşaatı kapasitesinin artmış olmasıdır. Güney Kore tersaneleri hem tersane kapasite eklemeleri hem de verimlilik artışları ile kapasitelerini önemli oranda attırmışlardır. Çin gemi inşaatı sanayi son on yıldır hızlı ve sürekli bir kapasite artışı göstermektedir. Romanya, Polonya, Bulgaristan, Almanya, Hırvatistan ve diğer ülkelerdeki tersane özelleştirme ve modernizasyon çalışmaları ile dünya gemi inşaatı kapasitesinde önemli yer almaya başlamışlardır¹. Talep artışı Japonya, Güney Kore ve Çin tersaneleri için yüksek sayıda yeni gemi inşa siparişleri getirmiştir.

Şekil 1.1: Dünyada CGT Bazında Ülkelerin Pazar Payları.



Kaynak: OECD, “New orders, state of the orderbook and production data: January to December 2008”, **OECD Working Party on Shipbuilding**, OECD Report No: C/WP6/SG(2009)3, 2009.

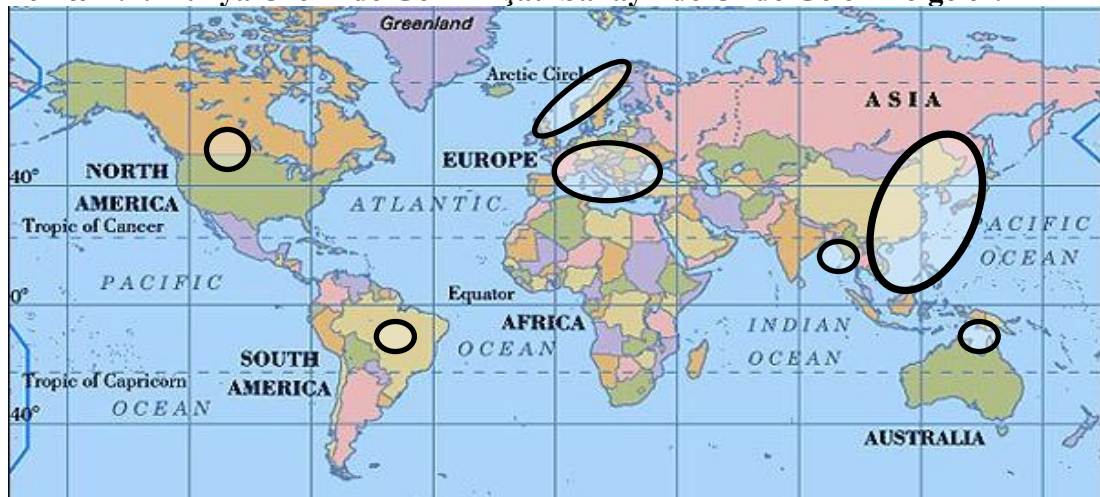
¹ Denizcilik Müsteşarlığı, “TURKTERMAP: Türkiye Tersaneler Master Planı”, **T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı**, Edts. Insel M, Odabasi AY, Helvacioğlu IH, Barlas B, Saracoglu BO, Erdogan O., Ankara, 2007, s. 34-51.

Uzak doğu ile rekabet edemeyen Avrupa tersaneleri CGT faktörü büyük, yüksek değerli kruvaziyer yolcu gemileri, mega yatlar, feribotlar, kimyasal tankerler, ro-ro gemileri soğuk hava ambarlı gemilerine yönelmiştir (gemi tipleri Ek 1’de, değişik gemilere ait CGT faktörleri Ek 2’de verilmiştir). Japon tersanelerinin 1960’lı yıllarda yaptığını, 1980’li yıllarda Güney Kore tersaneleri, 1990 yıllarda Çin tersaneleri yapmaya başlamış, yeni kapasite eklemeleriyle gemi inşaatı pazarından aldıkları payı her geçen yıl arttırmışlardır. Şekil 1.1’de CGT bazında ülkelerin aldığı pazar payları verilmektedir. 2008 verilerine göre Güney Kore % 33 ile birinci, Japonya % 31 ile ikinci ve % 18 ile Çin üçüncü durumdadır. Tüm Avrupa’nın payı % 15, diğer ülkelerin payı ise % 3 civarındadır².

1.1.1. Dünya Gemi İnşaatı Sanayi Bölgesel Dağılımı

Asya bölgesinde bulunan Japonya, Güney Kore ve Çin dünya gemi inşaatı sanayinde liderliği elinde tutan başlıca ülkeler olarak ortaya çıkmaktadır. Bu üç ülke dışında önemli gemi inşaatı merkezi Avrupa bölgesidir. Harita 1.1’de dünya üzerinde önemli gemi inşaatı merkezleri verilmiştir. Güney Kore, Japonya, Çin ve Avrupa dünya gemi inşaatı arzının yaklaşık % 97’sini temin etmektedirler.

Harita 1.1: Dünya Üzerinde Gemi İnşaatı Sanayinde Önde Gelen Bölgeler.



Kaynak: Barış Barlas, “Gemi İşletmeciliği Ders Notları”, İTÜ Gemi İnşaatı ve Deniz Bilimleri Fakültesi, 2008.

² OECD, “New orders, state of the orderbook and production data: January to December 2008”, OECD Working Party on Shipbuilding, OECD Report No: C/WP6/SG(2009)3, 2009, raporun tümünden çıkarılan rakamlardır.

1.1.1.1. Asya Bölgesi

Japonya, Güney Kore ve Çin dünya gemi inşaatı sanayini sürükleyen başlıca ülkeler olarak ortaya çıkmakta, Hindistan, Tayvan ve Vietnam gelecek vaateden düzeyde potansiyele sahip ülkeler olarak Asya bölgesi gemi inşaatında yer almaktadır. 1970’lerde 1400 gemi, 19 milyon DWT, 10 milyon GT gemi üreten Asya ülkeleri bu potansiyellerini yıllar içerisinde geliştirerek 2008 yılında 2020 gemiye karşılık 59.77 milyon GT üzerinde gemi teslimine erişmişlerdir³. Güney Kore 33 milyar ABD dolarını aşan GSYİH’nın, % 7 sini aşan gemi inşaatı ve denizcilik sektörleri gelirlerine sahiptir. Güney Kore gemi inşaatı sanayinde büyük tersaneleri ile dünyanın en büyük üreticisi konumundadır⁴. Dünyanın en fazla siparişi olan ilk 5 tersanesi Güney Kore’dedir: Samsung, Daewoo, Hyundai Mipo, Hyundai Samho ve Hyundai Ulsan tersaneleri. Hyundai Ulsan tersanesi 1972’den beri 89 milyon DWT üzerinde 1000’den fazla adette gemi inşa etmiştir⁵.

2009 verilerine göre CGT yüzdeleri bazında Güney Kore tersanelerinde inşa edilen gemilerin çoğunluğunu Şekil 1.3’ de görüleceği gibi temel olarak yaklaşık % 32’sini konteyner gemileri oluşturmakta, dökme yük ve tankerler Güney Kore üretiminde yaklaşık % 36 pay almaktadır. Şekil 1.2’de 2009 verilerine göre Güney Kore tersanelerinde inşa edilen yüzde olarak en büyük ilk beş gemi tipi verilmiştir⁶.

1970’lerin başından 2000’li yıllara kadar dünya gemi inşaatına lider durumda bulunan Japonya, gelişmiş otomasyon seviyeleri ve yüksek verimlilik oranlarına sahiptir. 1974 krizini izleyen yıllarda, Japon gemi inşaatı sanayi birinci ve ikinci petrol krizleri sonucu, pazar talebinin düşmesi nedeniyle 2 defa kapasite indirimine gitmiş; 1974 yılındaki yıllık 9,6 milyon CGT’dan, 2008 yılında yıllık 4,6 milyon CGT kapasiteye gerilemiştir⁷. Bu duruma paralel olarak tersane verimlilikleri yüksek

³ SAJ, “Shipbuilding Statistics 2009”, **The Shipbuilders Association of Japan**, September 2009, s. 9.

⁴ Irene, LY, A. Sumague, X. Ye, Z. Lixiang, “Korean shipbuilding industry: Strategies for global competitiveness”, **Nanyang Technological University**, Nanyang Business School, MBA Thesis, Nanyang, 2001, s. 23.

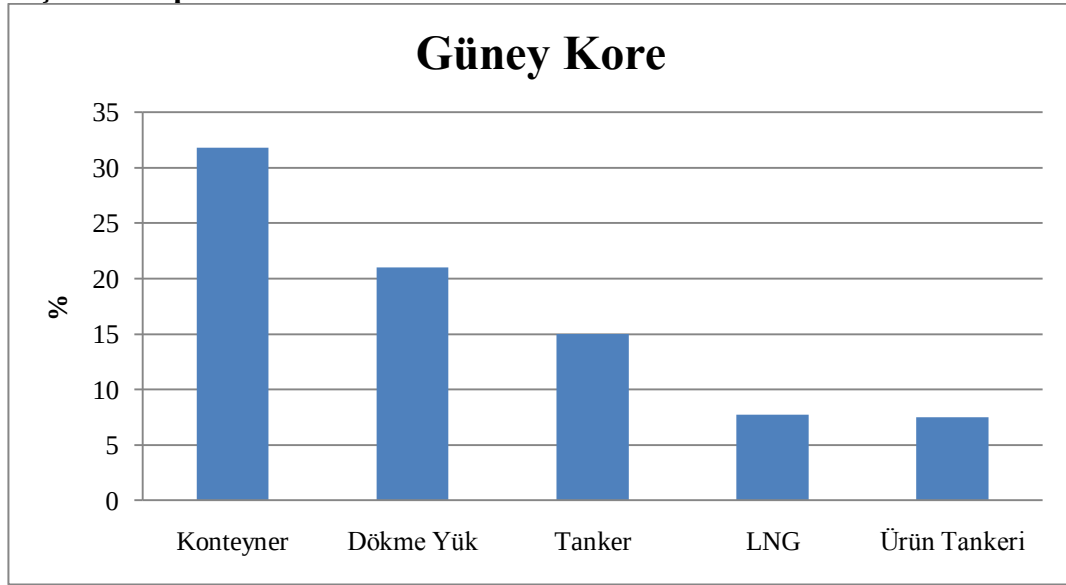
⁵ KOSHIPA. “Shipbuilding in Korea 2009”, **The Korea Shipbuilder’s Association**, 2009, s. 11-13.

⁶ SAJ, **a.g.e.**, s.19.

⁷ SAJ, **a.g.e.**, s.21.

teknoloji ürünlerine yönelinerek arttırılmıştır. Techo-super Liner, büyük yüzer platformlar (Mega Float) bu projelerden en bilinenleridir⁸.

Şekil 1.2: Güney Kore Tersanelerinde İnşa Edilen Yüzde Olarak En Büyük İlk Beş Gemi Tipi.



Kaynak: KOSHIPA, “New Building Data”, **The Korea Shipbuilders’ Association**, www.koshipa.or.kr, 10 Aralık 2009.

2009 yılında Japonya tersanelerinde inşa edilen en büyük ilk beş gemi tipi CGT yüzdeleri bazında Şekil 1.3’de sunulmuş olup dökme yük gemileri yaklaşık % 43, tankerler % 11 yer işgal etmektedir⁹.

Çin 1990’lı yıllarda tersaneleri işletmeye, 2000’li yıllarda ise dünya gemi inşaatı pazarından önemli bir pazar payı almaya başlamıştır. Şekil 1.4’de 2009 verilerine göre Çin tersanelerinde inşa edilen yüzde olarak en büyük ilk beş gemi tipi verilmiştir¹⁰. Dökme yük gemileri kapasitenin % 49’unu işgal etmekte, kalan kapasitede konteyner, genel kargo ve tanker gemileri inşa edilmektedir.

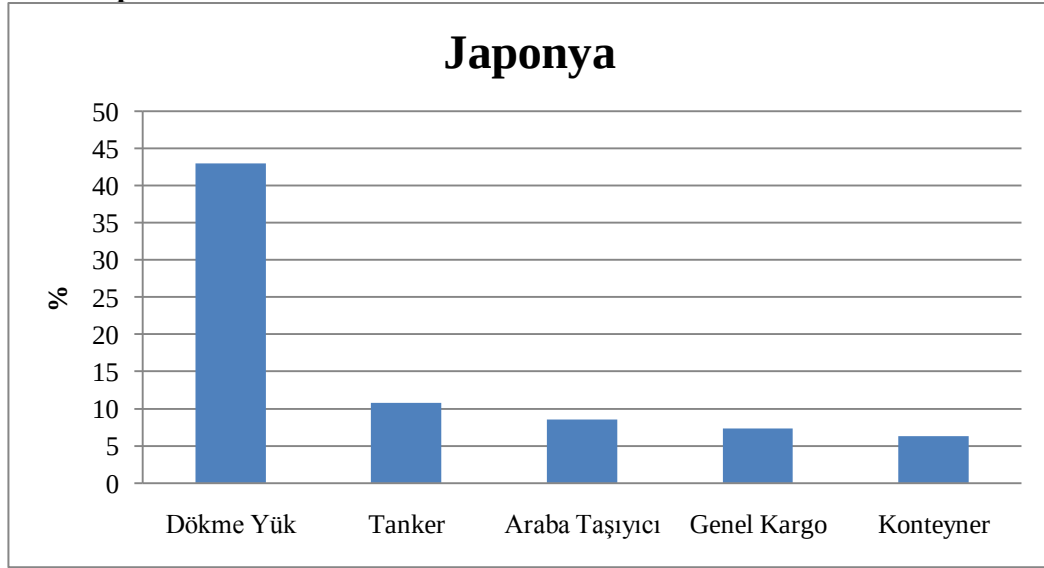
⁸ Denizcilik Müsteşarlığı, **a.g.e.**, s. 279.

⁹ SAJ, **a.g.e.**, s. 11-15.

¹⁰ SAJ, **a.g.e.**, s. 17-18.

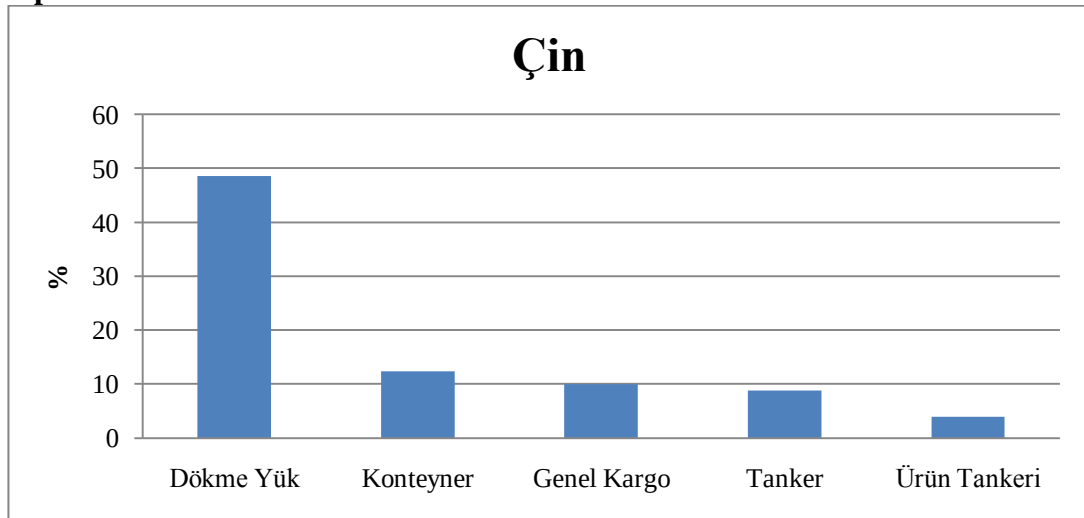
Güney Kore, Japonya ve Çin dışında Tayvan, Vietnam, Hindistan, Filipinler, Endonezya ve Malezya Asya bölgesinde gemi inşaatı sanayinde diğer önemli ülkelerdir.

Şekil 1.3: Japonya Tersanelerinde İnşa Edilen Yüzde Olarak En Büyük İlk Beş Gemi Tipi.



Kaynak: Shipbuilding Statistics, The Shipbuilders Association of Japan, September 2009.

Şekil 1.4: Çin Tersanelerinde İnşa Edilen Yüzde Olarak En Büyük İlk Beş Gemi Tipi.

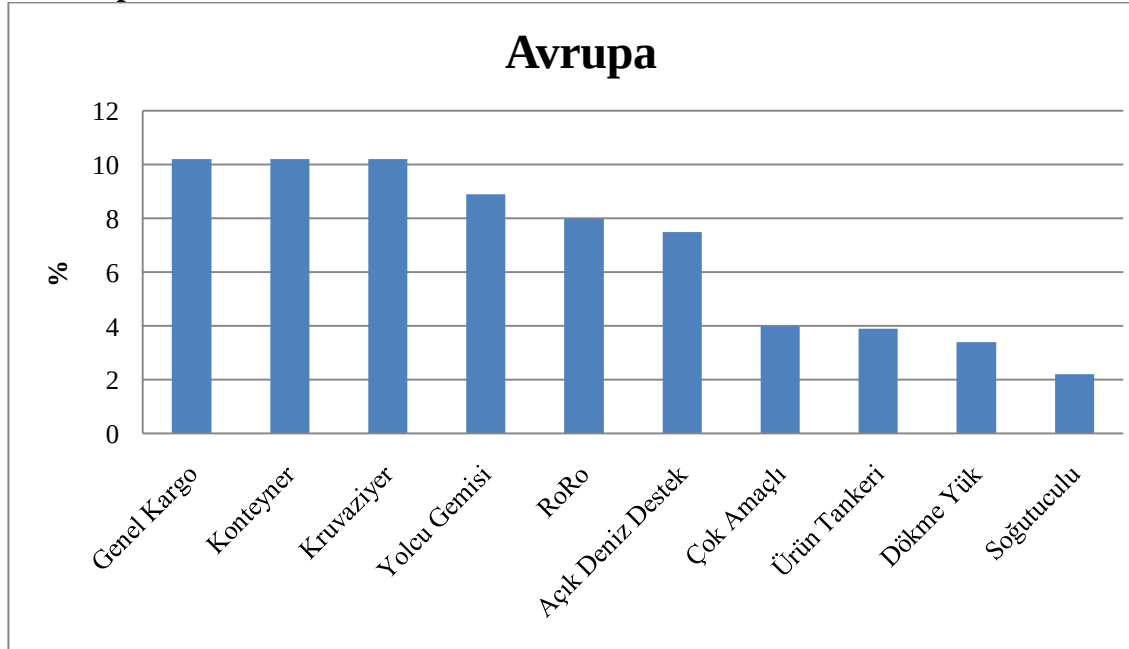


Kaynak: Shipbuilding Statistics, The Shipbuilders Association of Japan, September 2009.

1.1.1.2. Avrupa Bölgesi

1970’li yıllara kadar dünya gemi inşaatı sanayinde önde gelen Avrupa önce Japonya, daha sonra Güney Kore ve Çin ile rekabet gücünü büyük oranda yitirmiş, sadece belirli tip uzmanlık isteyen gemilerde başarılı olmaya devam etmiştir. Şekil 1.5’de Avrupa’nın CGT bazında 2008 yılında teslim ettiği ilk 10 gemi tipi verilmiş olup, arzın yaklaşık % 31’ini genel kargo, konteyner ve kruvaziyer gemileri oluşturmaktadır. Şekil 1.6’da 2008 yılında Avrupa’da teslim edilen gemilerin CGT yüzdesi bazında önde gelen ilk 11 ülke verilmiştir. 2008 yılında Almanya, Hollanda, İtalya ve Norveç Avrupa’nın gemi inşaatı üretiminin yaklaşık %55’ini teslim etmişlerdir¹¹. Avrupa tersaneleri özellikle kruvaziyer gemi tipinde dünya liderliğini elinde bulundurmakta, açık deniz destek, soğutuculu ve RoPax gibi özel gemi tiplerinde de başarısını devam ettirmektedir.

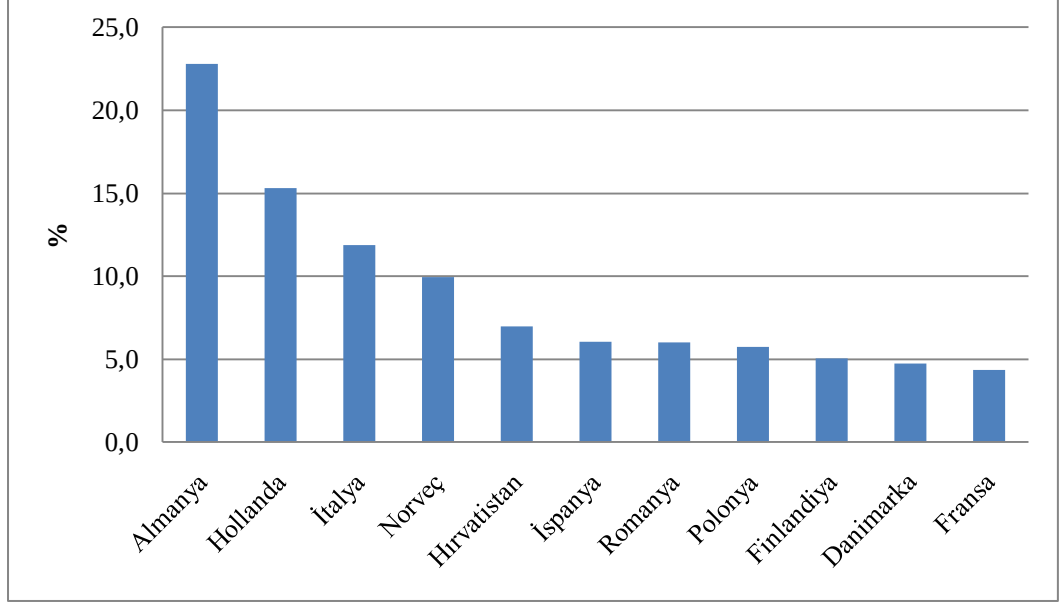
Şekil 1.5: Avrupa’nın CGT Yüzdesi Bazında 2008 Yılında Teslim Ettiği İlk 10 Gemi Tipi.



Kaynak: CESA, Community of European Shipyards’ Associations, Annual Report 2008-2009, Brussels, 2009

¹¹ CESA, “Annual Report 2008-2009”, Community of European Shipyards’ Associations, Brussels, 2009, tüm rapordan elde edilmiş rakamdır.

Şekil 1.6: 2008 Yılında Avrupa’da Teslim Edilen Gemi CGT Yüzdesi Bazında Önde Gelen Ülkeler.



Kaynak: CESA, **Community of European Shipyards’ Associations**, Annual Report 2008-2009, Brussels, 2009

Tablo 1.1’de 1975-2005 arasında beşer yıllık dönemlerde dünya gemi inşaatında GT bazında ülkelere göre dağılımı verilmiştir, bu verilerin içerisinde askeri gemi inşası da bulunmaktadır¹². Avrupa’da gemi inşaatında önde gelen ülkeler; Almanya, Hollanda, İtalya, Norveç, Hırvatistan, İspanya, Romanya ve Polonyadır.

¹² Denizcilik Müsteşarlığı, **a.g.e.**, s.178.

Tablo 1.1: Gemi İnşaatında GT Bazında Teslim Edilen Gemilerin Ülkelere Göre Dağılım

Ülke	1975	1980	1985	1990	1995	2000	2005
Güney Kore	1.2	4	14.4	21.8	27.8	38.9	37.7
Japonya	49.7	46.5	52.3	43	41.7	38.2	35
Çin	-	-	0.9	2.3	3.3	4.7	13.8
Almanya	8.3	5.5	5.1	5.4	5	3.1	2.6
Polonya	2.2	2.8	2	0.7	2.3	2	1.7
Tayvan	0.3	1.8	1.5	4.2	2.2	1.9	1.3
Hırvatistan	-	-	-	-	0.7	1.1	1.2
Danimarka	2.8	1.6	2.5	2.5	4.5	1.2	1
ABD	1.4	4.2	1	0.1	0	0.2	0.9
İtalya	2.3	1.9	0.5	2.3	1.7	1.8	0.8
Finlandiya	0.8	1.5	1.2	1.6	1.4	0.7	0.7
Romanya	0.2	1.3	1.1	1	1	0.4	0.7
Türkiye	0	0.2	0.2	0.3	0.3	0.3	0.5
Hollanda	3	0.9	1	1	0.9	0.9	0.4
Norveç	3.1	1.6	0.7	0.5	0.6	0.3	0.3
Rusya	-	-	-	-	0.4	0.2	0.3
SSCB	1.2	3.5	1.3	2.3	-	-	-
İspanya	4.7	3	3	2.3	1.1	1.5	0.2
Fransa	3.4	2.2	1.1	0.4	1.1	0.6	0.1
Diğer AB	0	0	0	0.1	0	0.1	0.1
Bulgaristan	0.2	1.6	1	0.5	0.4	0.1	0.1
Ukrayna	-	-	-	-	0.8	0	0.1
Brezilya	0.9	5.6	3.2	1.6	0.7	0	0.1
Belçika	0.6	1.1	0.7	0.4	0	0	0
Yunanistan	0.4	0.2	0.2	0.1	0	0	0
İrlanda	0.1	0	0	0	0	0	0
Portekiz	0.5	0.1	0.2	0.5	0.1	0.1	0
İsveç	6.4	2.7	1.1	0.2	0.1	0.1	0
İngiltere	3.4	3.3	0.9	0.8	0.6	0.3	0
Litvanya	0	0	0	0	0	0.2	0
Slovakya	0	0	0	0	0	0.4	0
Yugoslavya	1.9	1.1	1.4	2.9	0	0	0
Milyon GT	34.2	13.1	18.2	15.9	22.2	31.4	47

Kaynak: Denizcilik Müsteşarlığı, “TURKTERMAP: Türkiye Tersaneler Master Planı”, T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, Edts. Insel M, Odabasi AY, Helvacioğlu IH, Barlas B, Saracoglu BO, Erdogan O., Ankara, 2007..

1.1.1.3. Amerika, Afrika ve Avustralya Bölgeleri

Amerika, Afrika ve Avustralya kıtalarında bulunan ülkeler, dünya gemi inşaatı sanayinde, diğer ülkelerle karşılaştırıldığında yaklaşık %2'lik bir paya sahiptirler¹³.

Amerika kıtasında Brezilya, ABD ve Kanada gemi inşaatında önde gelen ülkelerdendir. ABD askeri gemi inşasında, Kanada römorkör, buz kıran gemileri ve açık deniz destek gemilerinde, Brezilya ise genel kargo gemilerinde ön plana çıkmaktadır. Kanada gemi inşaatı sanayi ayrıca kruvaziyer yolcu gemilerinin bakım-onarımında bölgesinde lider konumda bulunmaktadır.

Afrika kıtasında gemi inşaatında bilinen bir ülke bulunmamasına rağmen, gemi inşaatı alt sektör gruplarından olan gemi söküm sanayinde Mısır kendisine bu sektörde yer edinmeye çalışmaktadır.

Avustralya hızlı yolcu gemileri, yolcu ve araba taşıyan deniz otobüsleri, açık deniz destek gemileri, balıkçı gemileri ve yat ve gezinti teknelerinde bilinmektedir. Yeni Zelanda ise balıkçı gemileri ve yat ve gezinti teknelerinde adını duyurmuştur.

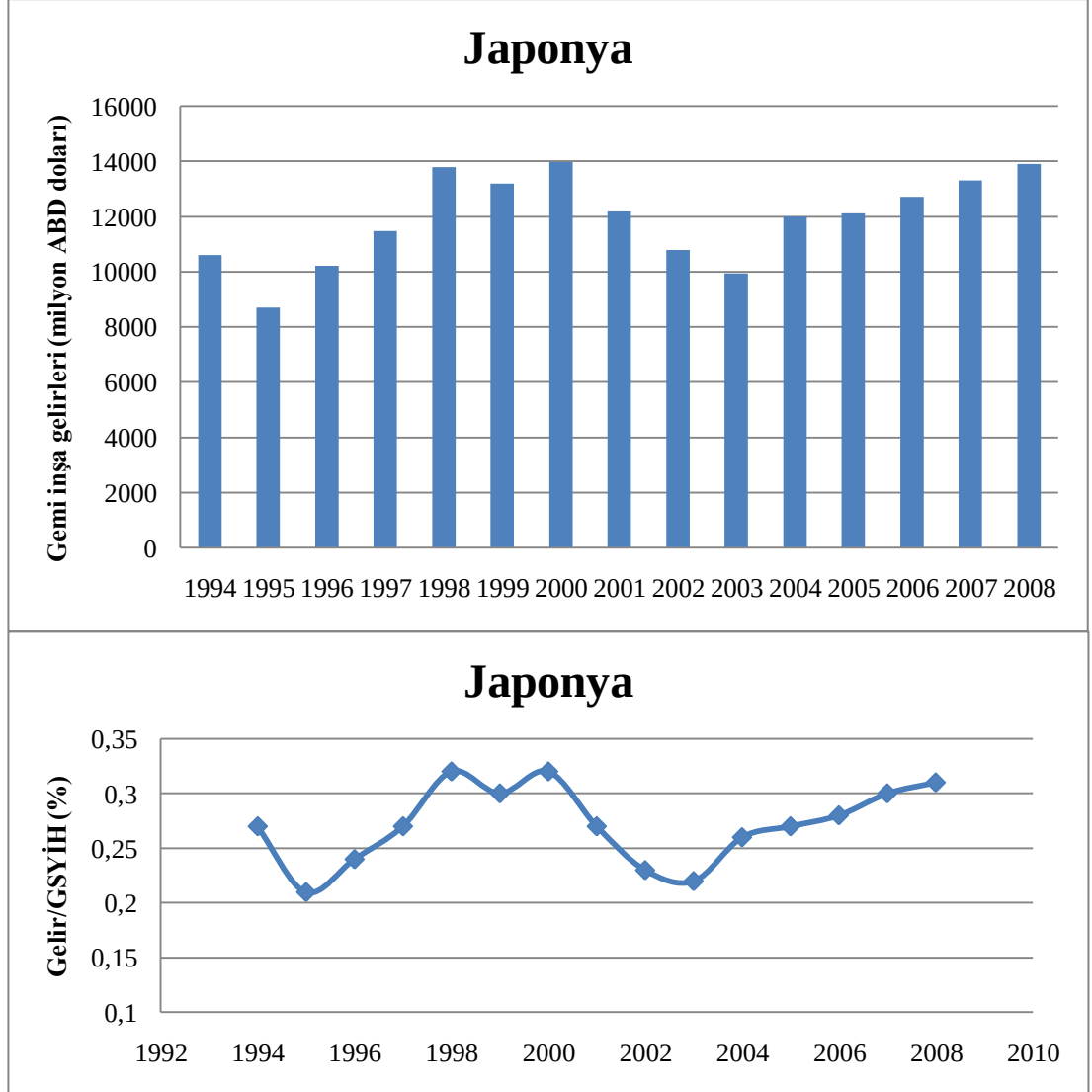
1.1.2. Gemi İnşaatı Sanayi Gelirleri ve GSYİH içindeki Payı

Gemi inşaatı sanayinde üretim gelirlerinin GSYİH (gayri safi yurt içi hasıla) içindeki payları sektörün ülke ekonomisindeki payını görmek için önem taşımaktadır. Şekil 1.7'de Japonya'nın gemi inşaat gelirleri verilmiş olup 1994-2008 yılları arasında 9-14 milyar ABD doları civarında seyretmektedir. Gemi inşaatı sanayi gelirlerinin GSYİH'daki yüzdesi ise 0.21-0.32 arasında değişmektedir¹⁴.

¹³ SAJ, a.g.e., rapordan tüm veriler derlenerek %2 rakamı çıkarılmıştır.

¹⁴ A.e., s. 11-15.

Şekil 1.7: 1994-2008 Yılları Arası Japonya Gemi İnşaat Gelirleri Ve Gelirlerin GSYİH İçindeki Yüzdesi.

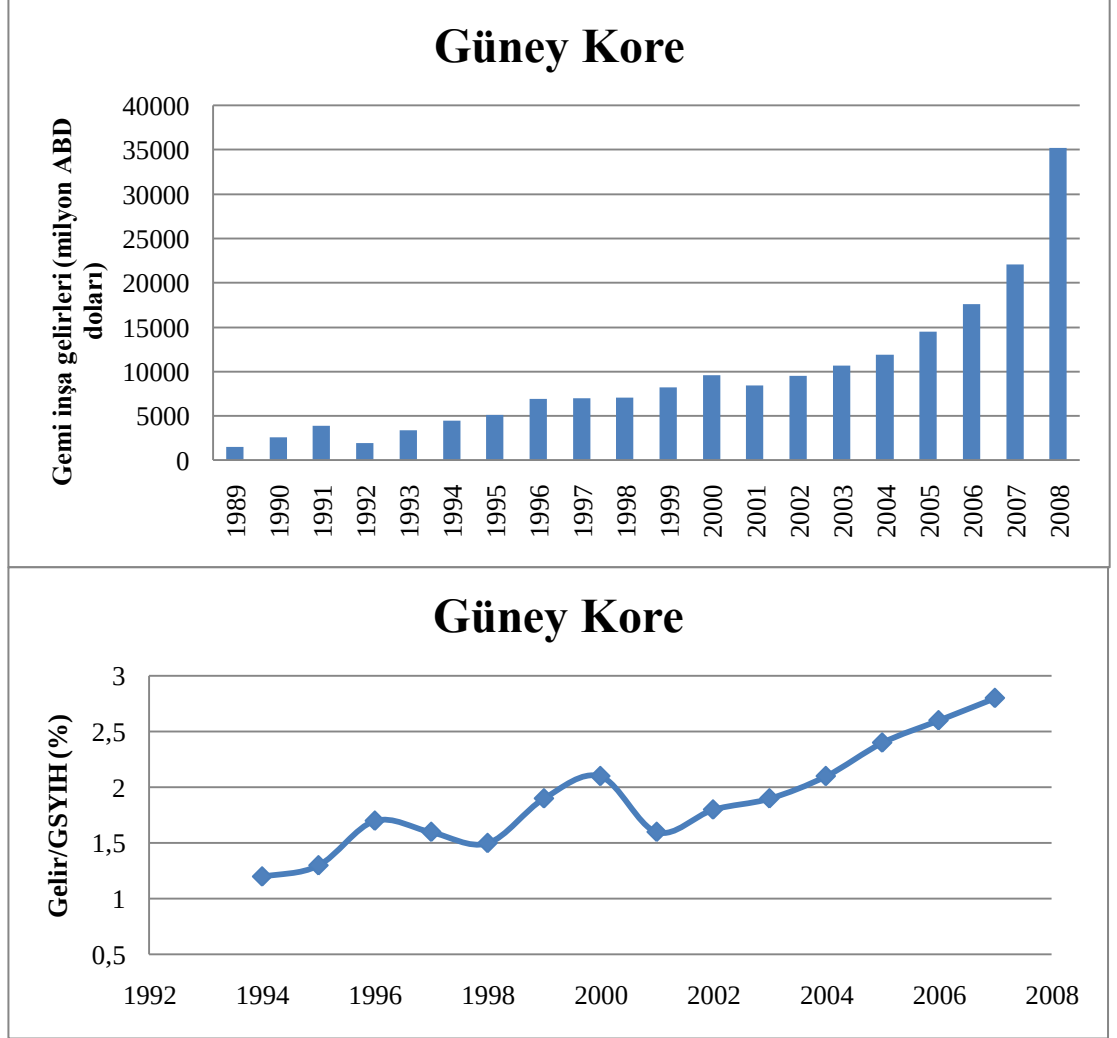


Kaynak: Shipbuilding Statistics, **The Shipbuilders Association of Japan**, September 2009.

Şekil 1.8’de 1989-2008 yılları arası Güney Kore gemi inşaat sanayi gelirleri ve 1994-2007 yılları arası gelirlerin GSYİH içindeki yüzdesi görülmektedir¹⁵. Güney Kore gemi inşaatı sanayi gelirleri son 10 yılda 4 katına yükselmiştir. Bu gelirlerin GSYİH içindeki payı %1.5’lerden neredeyse %3’lere çıkmıştır. 2002 yılından itibaren dünya gemi inşaatı sanayinde başlayan yükseliş trendinde, Güney Kore çok iyi bir yükseliş yakalamıştır.

¹⁵KOSHIPA, a.g.e., s. 17-18.

Şekil 1.8: 1989-2008 Yılları Arası Güney Kore Gemi İnşaat Gelirleri ve 1994-2007 Yılları Arası Gelirlerin GSYİH İçindeki Yüzdesi.

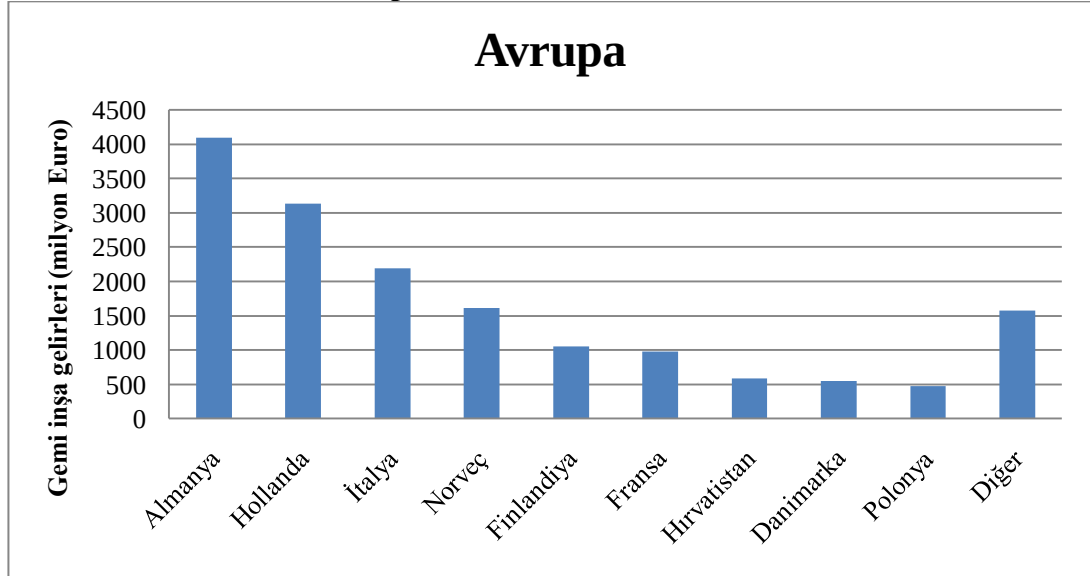


Kaynak: KOSHIPA, Shipbuilding in Korea 2008, **The Korea Shipbuilder's Association**, 2009.

Şekil 1.9'da Avrupa ülkelerinin 2008 yılındaki gemi inşaatı gelirleri verilmektedir¹⁶. 2008 yılında Avrupa ülkeleri toplam 16.3 milyar Euro gemi inşaatı geliri elde etmişlerdir. Almanya 4.1 milyar Euro ile lider konumdadır.

¹⁶ CESA, a.g.e., tüm rapordan elde edilen rakamlardır.

Şekil 1.9: 2008 Yılında Avrupa Ülkeleri Gemi İnşaat Gelirleri.



Kaynak: CESA, Community of European Shipyards' Associations, Annual Report 2008-2009, Brussels, 2009

1.1.3. Gemi İnşaatı Sanayinde İstihdam

Gemi inşaatı sanayi emek yoğun bir imalat sanayi olması dolayısı ile istihdam yaratıcı bir sektör olarak kabul edilmektedir. Bu özellik, gelişmekte olan ve işsizlik oranları yüksek ülkelerin gemi inşaatını hedef sektörler arasına almasına yol açmaktadır. Gelişmekte olan ülkelerde istihdam artışı, gemi inşaatında ileri ülkelerde kapasite azalması ve istihdam düşüşlerini berberinde getirmektedir.

Gemi inşaatı istihdam istatistikleri çeşitli nedenlerden dolayı belirsizlikler göstermektedir. Gemi inşaatı doğrudan ve dolaylı olarak işgücü yaratmaktadır. Her tersanenin devamlı çekirdek personeli bulunmakta, işgücü ihtiyacına göre bu personel geçici alt yüklenici personel ile desteklenmektedir. Bu çalışma modeline ek olarak yer darlığından dolayı tekne, boru donanımı, bir kısım teçhizat tersane dışında imal edilip tersaneye getirilerek monte edilebilmektedir. Avrupa tersanelerinin bir kısmı tekne inşaatını alt yüklenicilere değişik ülkelerde yaptırıp, donatımı kendi tersanelerinde gerçekleştirmektedir. Ülkemizde olduğu gibi blok inşaatlarının tersane dışındaki alt yüklenicilere verilmesi, ambar kapakları gibi ekipmanların dışarıda yaptırılması olağan gemi inşaatı modelleri içinde yer almaktadır. Yan sanayi üretimleri bazı ülkelerde gemi inşaatı istihdamı içinde verilmekte olup, bu nedenlerden dolayı

doğrudan işgücü ile dolaylı işgücünün karşılaştırmaları birbirleri ile çelişebilmektedir. Endüstri istatistikleri genelde CESA, KOSHIPA, SAJ gibi gemi inşaatı tersaneleri birlikleri tarafından verilmektedir.

Avrupa’da ve Japonya’da uzun yıllar boyu gemi inşaatında sağlanan istihdam, bu ülkelerde gemi inşaatı kapasitesinin azalması neticesinde önemli düşüşler göstermiştir. 1975 yılında 461988¹⁷ kişiye istihdam sağlayan Avrupa gemi inşaatı sanayi 2008 yılında 144608’e¹⁸ gerileyerek istihdam açısından % 69 küçülmüştür. Japonya’da ise 1975 yılında 288363 dolayında olan gemi inşaatı istihdamı 2008 yılında 70090 seviyesine inmiştir. 1990’lı yıllarda yükselen Güney Kore ve son yıllarda yükselen gemi inşaatı sanayi ülkesi olan Çin’de ise istihdamın artışı gözlemlenmiştir. 1993 yılında 36000 seviyesinde olan Güney Kore gemi inşaatı istihdamı günümüzde 81000 seviyesindedir¹⁹.

Gemi inşaatı sanayinde istihdam, kapasite dışında verimlilikten etkilenmektedir. İstihdamı belirleyen etmenlerin en önemlilerinden olan verimlilikte, kişi başına düşen üretimi arttırma amacı güden ülkeler istihdamı azaltarak verimlilikleri arttırma yoluna gitmektedirler. Özellikle işçilik ücretlerinin yüksek olduğu Avrupa ve Japonya üretim hatlarını robot benzeri üretim imkanları ile donatarak gerekli işgücünü azaltmaktadırlar.

Sektörde önemli bölgeler olan Avrupa ve Japonya’da işgücünün önemli bir oranını yaşlı işgücü oluşturmaktadır. Avrupa gemi inşaatı işgücünün özellikle, Almanya, Hollanda, Birleşik Krallık ve İtalya’da yakın gelecekte emeklilikler dolayısı ile kalifiye işgücü darlığı doğacağı, genç nüfusun sektördeki dalgalanmalar nedeniyle sektöre ilgisinin az olduğu bildirilmektedir²⁰. Japonya’da ise işgücünün %

¹⁷ Timothy Weber, Arthur M. Nevala, “An exhaustive analysis of employment trends in all sectors related to sea or using sea resources”, Final report for the European Commission, **DG Fisheries and Maritime Affairs**, C3135, ECOTEC Research and Consulting, 2006, s. 21.

¹⁸ CESA, **a.g.e.**, rapordan çıkarılan toplam rakamdır.

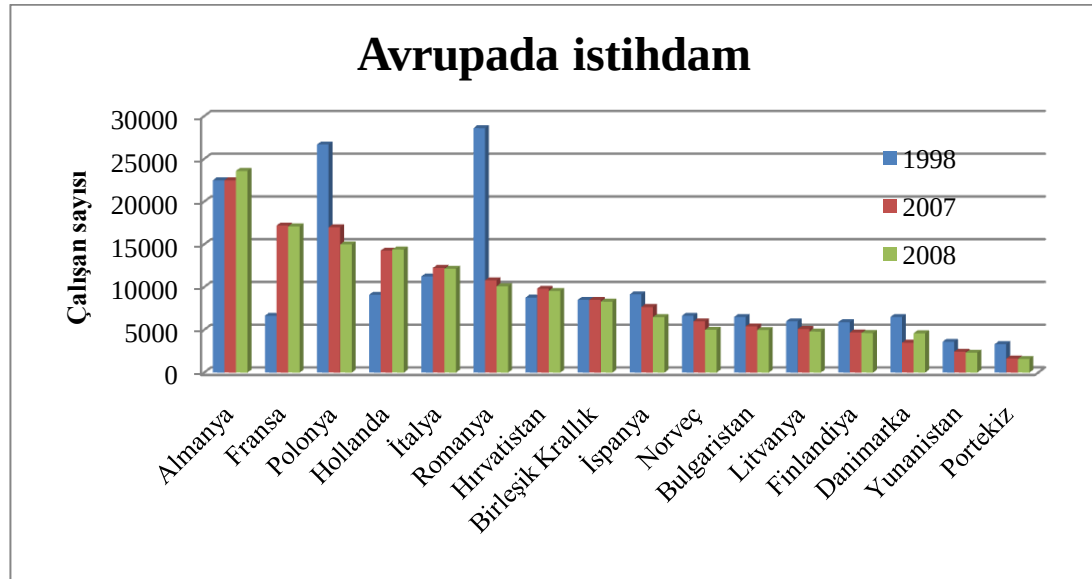
¹⁹ KOHSIPA, **a.g.e.**, s. 18.

²⁰ Weber, Nevala, **a.g.e.**, s. 26.

46'sının 50 yaş üzerinde olduğu, 10-15 sene içinde emekli olacağı beklenmektedir²¹. Avrupa ülkeleri gemi inşaatı sanayinde istihdam rakamları Weber ve Nevala (2006) tarafından ülke beyanlarına dayanılarak verilmiştir²². 1995-2005 yılları arasında incelenen istihdam rakamlarında, Yunanistan, Danimarka, Polonya, Malta, Portekiz, Slovakya, İspanya ve İngiltere (Birleşik Krallık, UK) için istihdamdaki azalış dikkat çekicidir.

Avrupa'da gemi inşaatı sanayinde istihdam için diğer kaynak Avrupa tersaneler birliği olan CESA istatistikleridir. Şekil 1.10'da 1998, 2007 ve 2008 yıllarında Avrupa'da gemi inşaatı sanayinde istihdam rakamları ülkeler bazında verilmiştir.

Şekil 1.10: 1998, 2007 ve 2008 Yıllarında Avrupa'da Gemi İnşaatı Sanayinde İstihdam Rakamları.



Kaynak: CESA, **Community of European Shipyards' Associations**, Annual Report 2008-2009, Brussels, 2009

²¹ Stemoco Lorentzen, "China targeting the World Shipbuilding Cup", **INTERTANKO**, (Çevrimiçi) <http://www.intertanko.com/templates/Page.aspx?id=35716>, 22 Eylül 2009.

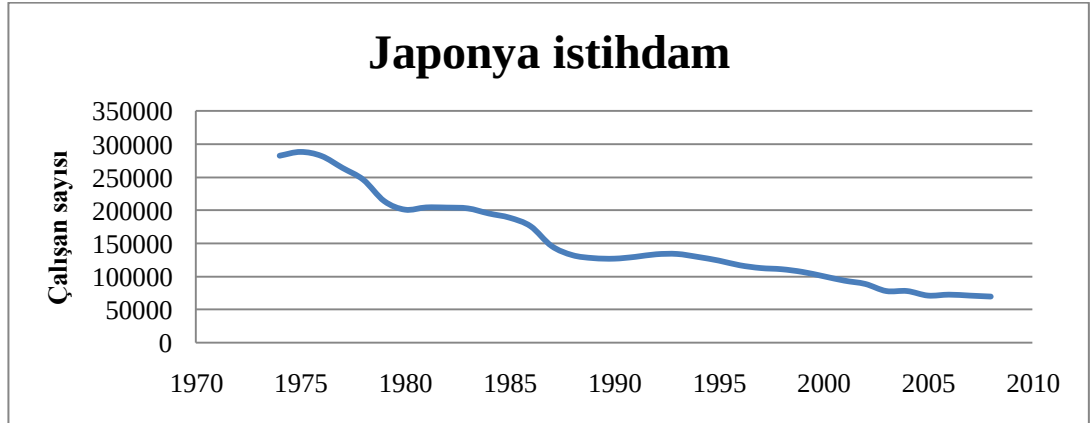
²² Weber, Nevala, **a.g.e.**, s.22

Güney Kore’de 1996-2000 arası istihdam az miktarda azalmış, 2000 yılından sonra artmaya devam etmiştir. 1993 yılında 8000 civarında olan alt yüklenici sayısının 2005 yılında 39000’e çıktığı tahmin edilmektedir²³.

Japonya’da 1975 yılında 288363 olan gemi inşaatı istihdamı 2008 yılında 70090 seviyesine inmiştir. Japon tersaneleri 1974 petrol krizi sonrasında 16 yıllık süren hızlı bir kapasite indirimi ile tersane işgücünü 1990 yılında 127299 seviyesine indirmiştir. Bu yıldan sonra Japonya işgücünü korumayı seçmiş kapasite indirimini yavaşlatmıştır. Şekil 1.11’de 1974-2008 yılları arasında Japonya gemi inşaatı istihdamı rakamları sunulmuştur²⁴.

Çin gemi inşaatı sanayi istihdamı ile ilgili geçmiş yıllara ait güvenilir veri bulunmamaktadır. 2005 yılı itibarı ile gemi inşaatında istihdam 154703 olup Liaoning 22747, Shanghai 27596, Jiangsu 21818, Shandong 14072, Hubei 14084, Guangdong 11020 ile istihdamın en yoğun olduğu bölgelerdir²⁵.

Şekil 1.11: 1974-2008 Yılları Arası Japonya Gemi İnşaatı Sanayinde İstihdam Rakamları.



Kaynak: Shipbuilding Statistics, The Shipbuilders Association of Japan, September 2009.

²³ Denizcilik Müsteşarlığı, a.g.e., s.68

²⁴ SAJ, a.g.e., s. 16.

²⁵ People's Republic of China, "China Shipbuilding Statistical Yearbook", Commission of Science, Technology and Industry for National Defence of the People's Republic of China, Beijing, 2006, s. 38-39.

1.2. Türkiye Gemi İnşaatı Sanayi

Türkiye gemi inşaatı sanayi sırasıyla; yapım ve bakım-onarım tersaneleri, gemi söküm alanları, yat çekek yerleri, yan sanayi ve malzeme tedarikçilerinden oluşmaktadır²⁶. Gemi inşaatı sanayi, döviz ve yabancı sermaye girdisi, teknoloji transferi, yan sanayinin gelişimi, istihdam sağlaması, ticaret filosunun desteklenmesi ve stratejik önemi nedeniyle ülke kalkınmasında önemli bir yere sahiptir. Yurt dışına ihraç etmek üzere inşa edilen yeni gemiler ve tersanelerimizde bakım onarımlarının gerçekleştirildiği yabancı bayraklı gemilerle 2008 yılında, yeni gemi inşasında 1.65 Milyar Dolar, bakım onarımında 1 Milyar Dolar olmak üzere toplam 2.65 Milyar ABD doları döviz girdisi sağlamıştır. Şekil 1.12’de 1996-2008 yılları arası Türk tersanelerinin ihracat rakamları verilmiştir. 1996 yılında 63 Milyon ABD doları olan ihracat rakamı, 12 yıl sonra 2008 yılında yaklaşık 42 kat artarak, 2.65 Milyar ABD dolarına yükselmiştir²⁷. Özel ve askeri tersaneler inşa ettikleri askeri gemiler ile yurt savunmasına katkıda bulunmaktadır. 2009 yılı itibarıyla yaklaşık 25 bin kişilik doğrudan istihdam ve yan sanayi ile birlikte yaklaşık 100 bin kişiye iş imkanı ve ayrıca, ortalama 500 civarındaki yan sanayi iş kolunda yaratılan diğer katma değerlerle, Türkiye ekonomisi için büyük bir potansiyel oluşturmaktadır²⁸. Şekil 1.13’de 2000-2008 yılları arası Türk tersanelerinin istihdam rakamları görülmektedir²⁹.

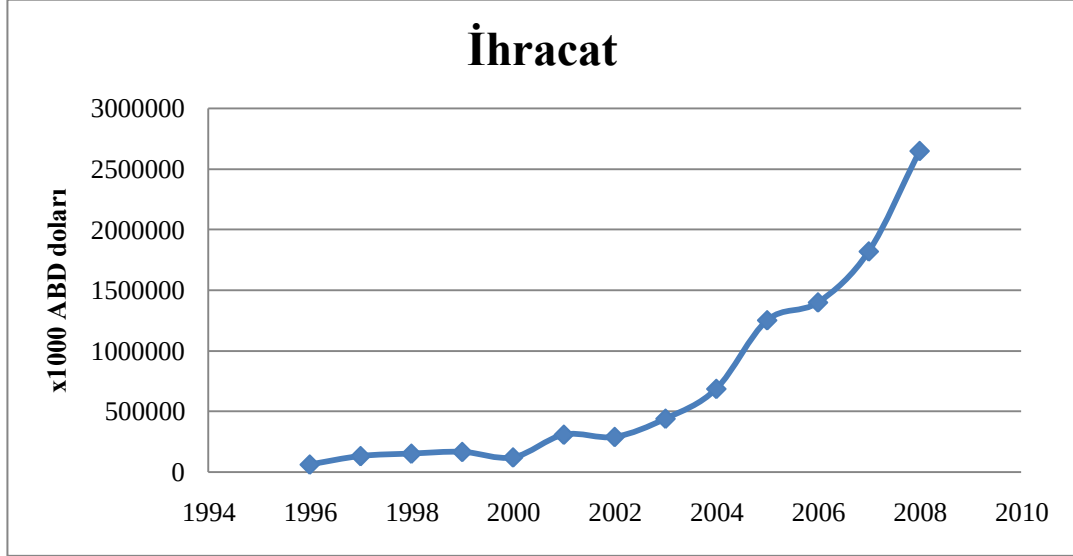
²⁶ Barış Barlas, Ömer Gören, “2006’dan Bakıldığında Türkiye’de Gemi İnşaatı Sanayi”, **Ölçü Dergisi**, TMMOB Yayınları, Temmuz 2006, s. 64-69.

²⁷ GİSBİR, “İhracat”, **Gemi İnşaatı Sanayicileri Birliği**, (Çevrimiçi) <http://www.gisbir.com/tr/sayfa.aspx?kat=İhracat&dil=TR>, 4 Ocak 2010.

²⁸ Barış Barlas, “Gemi inşaatı sanayi: güçlü ve zayıf yönler”, **Gemi ve Deniz Teknolojisi Dergisi**, No:169, 2006, s. 11-16.

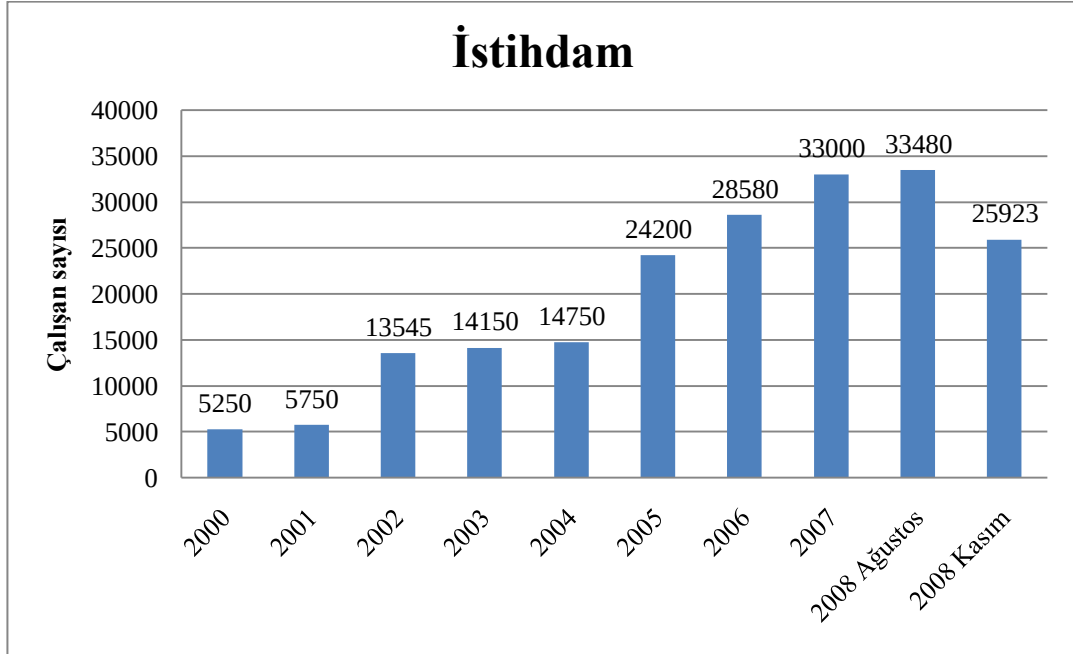
²⁹ GİSBİR, “İstihdam”, **Gemi İnşaatı Sanayicileri Birliği**, (Çevrimiçi) <http://www.gisbir.com/tr/sayfa.aspx?kat=İstihdam&dil=TR>, 4 Ocak 2010.

Şekil 1.12: 1996-2008 Yılları Arası Türk Tersanelerinin İhracat Rakamları.



Kaynak: GİSBİR, “İhracat Rakamları”, **Gemi İnşaatı Sanayicileri Birliği**, <http://www.gisbir.com/tr/sayfa.aspx?kat=İhracat&dil=TR>, 4 Ocak 2010.

Şekil 1.13 2000-2008 Yılları Arası Türk Tersanelerinin İstihdam Rakamları.



Kaynak: GİSBİR, “İstihdam Rakamları”, **Gemi İnşaatı Sanayicileri Birliği**, <http://www.gisbir.com/tr/sayfa.aspx?kat=İstihdam&dil=TR>, 4 Ocak 2010.

1.2.1. Sektör Kuruluşları

Türkiye gemi inşaatı sektöründe faaliyet gösteren tersaneler; kamu ve askeri tersaneler ve özel sektör tersaneleri, olmak üzere iki grupta toplanabilir.

1.2.1.1. Kamu ve Askeri Tersaneler

Türkiye’de kamu tersaneleri, şu an Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş.’nin mülkiyetinde olup İstanbul’daki Haliç ve Camialtı tersanelerinden oluşmaktadır. Deniz Kuvvetleri Komutanlığına bağlı Gölcük, Taşkızak/İstanbul, Pendik/İstanbul ve Alaybey/İzmir Tersaneleri askeri tersaneleri oluşturmaktadır. Eskiden Türkiye Gemi Sanayi A.Ş.’ye bağlı olan Pendik/İstanbul ve Alaybey/İzmir tersaneleri Ağustos 1999 depremi ardından Deniz Kuvvetleri Komutanlığına devir edilmişlerdir³⁰.

Haliç Tersanesi, mevcut 2 adet yeni inşa kızağı (56 m x 18 m ve 90 m x 22 m) ve 3 adet kuru havuzu ve toplam 475 m’lik rıhtım uzunluğa sahiptir. Haliç Tersanesinde 8000 DWT’a kadar olan gemi ve deniz vasıtalarının su altı bakımları, kuru havuzlarda sıyırma, raspa, kum raspası veya su jeti ile yüzey temizliği ve birinci, ikinci kat zehirli deniz boyaları tatbikatı, saç yenileme, valf bakımları, şaft ve dümen bakımı ve tamirleri yapılmaktadır. Ayrıca, tersane rıhtımında gemilerin makina bakım ve tamirleri çeşitli boru, elektrik, elektronik, ahşabiye işleri ve kaver, piston, gömlek, pervane gibi yedek parça döküm ve imalatlarıyla diğer su üstü bakım ve tamir işleri de yapılmaktadır. Döküm motor blokları ile çeşitli pik, çelik, bronz, pirinç, alüminyum, çinko, beyaz metal vb. döküm imalatlarını yapabilen dökümhanesi olan tek tersane Haliç Tersanesi olup, sektördeki döküm işlerinin çoğu burada yapılmakta ve işlenmektedir. Gemi inşa kapasitesi 11000 DWT/Yıl, inşa edilebilecek maksimum tonajlı gemi 5800 DWT’dur³¹.

³⁰ Denizcilik İşletmeleri, Denizcilik İşletmeleri A.Ş. ile yapılan e-posta yazışmaları, İstanbul, 2009.

³¹ Deniz Ticaret Odası, “2004 Deniz Sektörü Raporu”, **Deniz Ticaret Odası Yayınları**, No:66, İstanbul, 2005, s. 11-12.

Camialtı Tersanesi, Haliç sahilinde Kasımpaşa ile Hasköy arasında 72.000 m²'lik bir saha üzerinde kurulu bulunan tersanenin 91,7 m x 16.5 m ve 140 m x 24 m'lik iki adet yeni kızağı, 400 m uzunluğunda rıhtımı ve 30 ton kaldırma kapasiteli 8 adet raylı bir adet 10 tonluk mobil vinci bulunmaktadır. Tersanenin inşa edebileceği en büyük gemi 18000 DWT, çelik işleme kapasitesi 5934 Ton/Yıl, gemi inşaatı kapasitesi 20800 DWT/Yıl'dır. Şu an TDİ'nin sahipliğinde olup kullanma hakkı belediyeye aittir³².

1.2.1.2 Özel Sektör Tersaneleri

Ülkemizde ilk özel sektör tersane faaliyetleri Karadeniz kıyılarında eski usul ve yöntemlere göre inşa edilen taka ve çektirmeler sayılmaz ise, 1940'lı yıllarda Haliç'te kurulan çekek yerleri ile mavna ve ahşap teknelerin onarımları ile başlamıştır. 1960'lı yılların ortalarında Haliç ve İstanbul Boğazı'nda Özel Sektör Tersaneleri kurulmaya başlanarak, ticari amaçlı ağaç tekne inşaları ve ufak tonajlı gemilerin bakım onarımları gerçekleştirilmiştir. 1969 tarihinde Bakanlar Kurulu kararı ile Tuzla Aydınli Koyu "Tersaneler Bölgesi" olarak ilan edilerek alt yapı yatırımlarının devlet tarafından yapılıp tersane kuracak müteşebbislere devri kararlaştırılmıştır. Haliç ve İstanbul Boğazı'nda kurulu olan tersaneler 1980'li yılların başlarından itibaren Tuzla Bölgesine taşınmışlardır³³. Yaklaşık 30 yıllık süreç içinde gerek Türk bayraklı gerekse ihraç amaçlı yabancı bayraklı her tip gemi inşası ile bakım ve onarımlarını gerçekleştirmişlerdir. Türkiye'de özel sektör tersaneleri ve yat yapım yerleri; Tuzla Özel Sektör Gemi İnşa Sanayi Bölgesi başta olmak üzere Marmara, Karadeniz, Ege ve Akdeniz bölgelerinde faaliyet göstermektedir. Harita 1.2'de harita üzerinde Türkiye'deki tersanelerin coğrafi konumları verilmiştir.

22 Eylül 1969 tarih ve 6/12421 sayılı Bakanlar Kurulu Kararıyla Tuzla-Aydınli Koyu "Gemi İnşa ve Yan Sanayi Bölgesi" olarak ayrılmış, Tuzla Gemi İnşa Sanayi Bölgesin'de yatırım yapacak girişimcilere yer tahsisleri yapılmış, Maliye

³² A.e., s. 11-12.

³³ Devlet Planlama Teşkilatı, "IX. Kalkınma Planı", T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı, Ankara, 2006, s. 18.

Harita 1.2: Türkiye’deki Tersaneler ve Yat Yapım Yerlerinin Coğrafi Konumları.



Kaynak: Barış Barlas, “Gemi İşletmeciliği Ders Notları”, **İTÜ Gemi İnşaatı ve Deniz Bilimleri Fakültesi**, 2008.

Bakanlığı’nca da 49 yıllığına irtifak hakkı kurulmuştur³⁴. Halen bölgede, 32 adet tersane, 9 adet yüzer havuz, 7 adet ahşap-fiberglas-çelik tekne ve yat imal yeri faaliyetlerini sürdürmektedir. Bu bölgede 185000 DWT'a kadar gemilerin inşası, 300000 DWT'a kadar gemilerin ise havuzlanabilmesi mümkün olmaktadır. Fotoğraf 1.1’de Tuzla Tersaneler Bölgesi’nin uydu fotoğrafı ve Fotoğraf 1.2’de Tuzla Tersaneler Bölgesi’nin havadan fotoğrafı görülmektedir. Türkiye’deki tersaneler ve ilgili kuruluşlar bilgileri Ek 3’te, özel sektör tersanelerinin özellikleri ve kapasiteleri Ek 4’te, kamu ve askeri tersanelerinin özellikleri ve kapasiteleri Ek 5’de, özel sektöre ait yüzer havuzlar Ek 6’da, tersanelerimizde 2009 yılında inşaatı devam etmekte olan gemi ve yatlar Ek 7’de, tersanelerimizde 2009 yılında teslim edilen gemi ve yatlar Ek 8’de verilmiştir. Türkiye’deki çeşitli tersanelerden güncel fotoğraflar Ek 9’da görülmektedir.

³⁴ Devlet Planlama Teşkilatı, “VIII. Beş Yıllık Kalkınma Planı”, T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı, Ankara, 2000, s. 23.

Fotoğraf 1.1: Tuzla Tersaneler Bölgesinin Uydu Fotoğrafı.



Kaynak: Google Earth programı ile elde edilmiştir, 2009.

Fotoğraf 1.2: Tuzla Tersaneler Bölgesinin Hava Fotoğrafı



Kaynak: ITUSOZLUK, Tuzla Tersaneler Bölgesi, [www.itusozluk.com/gorseller /tuzla+tersaneler+ b%F6lgesi/6192](http://www.itusozluk.com/gorseller/tuzla+tersaneler+b%F6lgesi/6192), 14 Aralık 2009.

1.2.2. Mevcut Kapasite

Ülkemizde gemi inşaatı kapasitesinin geçmiş yıllar bazında verildiği en güvenilir kaynak DPT Gemi inşaatı ve rekabet edebilirlik özel ihtisas komisyonları, Gemi inşaatı sanayi özel ihtisas komisyonları raporları olmuştur. 7. özel ihtisas komisyonu Türkiye tersaneleri kapasitesini 1989-1993 yılları arası için 310500 DWT olarak ifade etmiştir. 1995 ve 1999 yılı için Türkiye tersaneleri kapasiteleri 8. özel ihtisas komisyonu raporunda 4884000 DWT ve 632000 DWT olarak verilmiştir³⁵. 2000 yılında Pendik tersanesinin Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'na devri ile önemli bir kapasite kaybı yaşanmış olup 2000 yılı kapasitesi 489000 DWT olarak gösterilmiştir. 2006 yılında yayınlanan 9. özel ihtisas komisyonu raporu ile Türkiye tersanelerinin kapasitesini 973250 DWT olarak vermektedir³⁶. Bu kapasiteye düşük kapasite ile üretim yapan bazı tersaneler, Karadeniz Ereğli tersanelerinin bir kısmı, Cide tersanesi ve kamu tersaneleri olan Haliç ve Camialtı tersaneleri dahil edilmemiştir. 1998-2002 tarihleri arasında tersanelerimiz 680 bin DWT 142 adet gemi teslim etmişken, 2003-2008 yılları arasında 2.7 milyon DWT 523 adet gemi teslim etmiştir³⁷.

Türk Gemi İnşaatı Sanayi en son verilere göre yılda; yeni gemi inşaatı ve bakım faaliyetlerinde toplam 450 bin ton çelik işleme, proje bazında 1 milyon DWT yeni gemi inşaatı, tek parça 80 bin DWT'a kadar yeni gemi inşası, süper-mega yatlar ile gezinti tekneleri inşaları, yaklaşık 14.6 milyon DWT bakım onarım kapasitesi, 100 bin tona kadar kaldırma kapasitelerine sahip çeşitli büyüklüklerde 17 adet yüzer havuz imkanına sahiptir³⁸. Gemi inşaat sanayinin bir alt sektörü olan gemi sökümü sektöründe, 2003 Ocak – 2009 Kasım tarihleri arasında toplam 1.27 milyon LWT gemi sökümü gerçekleştirilmiştir³⁹. Bu gemi söküm faaliyetinin yaklaşık %20'si olan 260 bin LWT'u 2009 yılının 11 ayında gerçekleşmiştir. Bunun ana nedeni dünyada

³⁵ Devlet Planlama Teşkilatı, "VIII. Beş Yıllık Kalkınma Planı", **a.g.e.**, s.7-8.

³⁶ Devlet Planlama Teşkilatı, "IX. Kalkınma Planı", **a.g.e.**, s. 41.

³⁷ Denizcilik Müsteşarlığı, "2009-2013 Stratejik Planı", **T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı**, Strateji Geliştirme Daire Başkanlığı, Ankara, 2009, s. 12-13.

³⁸ **A.e.**, s. 16.

³⁹ GEMİSANDER, "Tesislerde sökülen gemi tonajları", **Gemi Geri Dönüşüm Sanayicileri Derneği**, (Çevrimiçi) <http://www.gemisander.org/content.php?id=00035&lang=tr>, 18 Aralık 2009.

yaşanan ekonomik kriz neticesinde armatörlerin yaşlı gemilerini hurdaya ayırmalarıdır. Yıllara göre inşa edilen gemi sayısı, tonajı, tersane kapasitesi ve DWT bazında kapasite kullanım oranları Tablo 1.2 ve Şekil 1.14’de verilmiştir⁴⁰. Ülkemizde inşa edilen gemilerin ortalama DWT’u 5500’dür. 2003 yılı ile başlayan kapasite kullanım oranı yükselişi 2008 yılı itibarı ile %70’e ulaşmıştır. Tersanelerimizin bir kısmının tam üretim yapamaması, halihazırda tek vardiya çalışması kapasite kullanım oranının bu seviyede kalmasına sebep olmaktadır. 2008-2009 yıllarında inşa edilen gemiler Ek 7 ve Ek 8’de sunulmuştur.

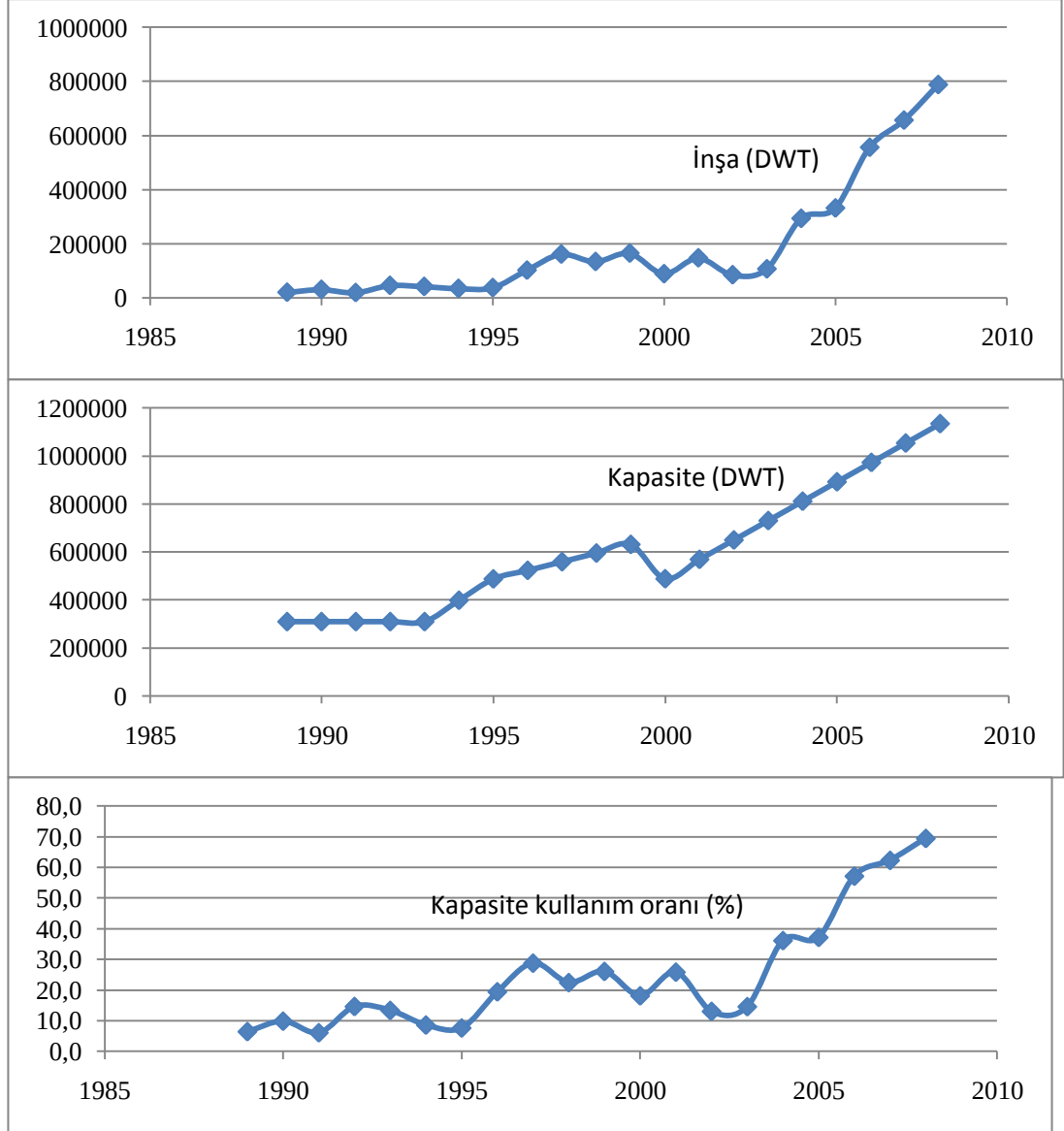
Tablo 1.2’den de anlaşıldığı üzere ülkemizde 2000 ve 2001 yıllarında yaşanan ekonomik krizlerde; tersanelerimiz izlediği politikalarla, gemi inşaatında değişen kurallar ve dünya ticaret hacminin de desteği ile beraber ihracata yönelerek 2003 yılında kapasite kullanım oranını %15’e, 2004 yılında %36’ya, 2006 yılında %57’ye, 2008’de %70 seviyesine çıkartmışlar, faaliyetlerinin artması nedeniyle ülke ekonomisine doğrudan döviz kazandırırken diğer yandan istihdam artışı yaratmışlar ve beraberinde sürüklediği yan sanayi firmalarının da faaliyetlerini sürdürmesine destek olmuşlardır.

Son yıllarda dünya gemi inşaatı sanayinde yaşanan hızlı büyüme ve talep artışı ülkemiz tarafından çok iyi değerlendirilmiştir. 2002 yılında ülkemizde 37 adet tersane mevcutken, bugün bu rakam 92’ye ulaşmıştır. Ayrıca proje aşamasında olanlar hariç 66 adet yeni tersanenin yatırım çalışmaları devam etmektedir. Mevcut kapasite 2002 yılında 550 bin DWT iken, 2008 yılında bu rakam 1,15 milyon DWT’a yükselmiştir⁴¹.

⁴⁰ Türk Loydu, Türk Loydu ile yapılan e-posta yazışmaları, İstanbul, 2009.

⁴¹ Denizcilik Müsteşarlığı, Denizcilik Müsteşarlığı ile yapılan e-posta yazışmaları, İstanbul, 2009.

Şekil 1.14: Türkiye Tersaneleri Gemi İnşaatı, Kapasite ve Kapasite Kullanım Oranı Rakamları.



Kaynak: Türk Loydu, Türk Loydu ile yapılan e-posta yazışmaları, İstanbul, 2009.

Türkiye 2002 yılında dünya yeni gemi sipariş sıralamasında 23. sırada iken 2008 yılında yeni gemi sipariş sıralamasında adet bazında beşinci, DWT bazında ise dokuzuncu olmuştur. 2002 yılında 488 milyon ABD doları ihracat yapılmışken, 2008’de bu rakam 2.5 milyar ABD dolarına yükselmiştir⁴². Türkiye orta ve küçük tonajlı ürün tanker ve kimyasal tanker inşaatında ve süper-mega yat inşasında dünyada önemli bir yer edinmiş durumdadır.

⁴² Denizcilik Müsteşarlığı, a.g.e., s. 9

Tablo 1.2: Türk Tersaneleri Gemi İnşa ve Kapasite Kullanım Rakamları

Yıl	İnşa (DWT)	İnşa (Adet)	Kapasite (DWT)	KKO %	İnşa edilen ortalama DWT
1989	19923	7	310500	6.4	2846
1990	30500	2	310500	9.8	15250
1991	18778	6	310500	6.0	3130
1992	45378	7	310500	14.6	6483
1993	41406	9	310500	13.3	4601
1994	34200	7	399450	8.6	4886
1995	37084	17	488400	7.6	2181
1996	101689	18	524000	19.4	5649
1997	161087	25	560000	28.8	6443
1998	133550	26	596000	22.4	5137
1999	164670	23	632000	26.1	7160
2000	88500	17	489000	18.1	5206
2001	147130	39	569701	25.8	3773
2002	84700	14	650410	13.0	6050
2003	106450	18	731118	14.6	5914
2004	293229	81	811826	36.1	3620
2005	331740	79	892535	37.2	4199
2006	556285	100	973250	57.2	5563
2007	656800	121	1053965	62.3	5428
2008	788335	142	1134680	69.5	5552

Kaynak: Türk Loydu, Türk Loydu ile yapılan e-posta yazışmaları, İstanbul, 2009.

1.2.3. İstihdam

Ülkemizde gemi inşaatı sanayide istihdam değerlerini sağlıklı olarak elde etmek sektörün uzun yıllardır ağırlıklı olarak alt yüklenici sistemi ile iş bazında üretim anlaşmaları yapması nedeniyle olanaklı değildir. Tersanelerimizin üretimlerinin önemli bölümü çıplak tekne işçiliği işlenen çelik baz alınarak kilo

başına götürü usulü, boru işçiliği, elektrik donanımı, makine montajı, tefrişat gibi kısımlar ihale şeklinde alt yükleniciye verilmektedir. Bu nedenle de sektördeki önemli çoğunluğunun harcanan adam saat veya adam-yıl işgücü kayıtları mevcut değildir. Aynı nedenle tersanelerin devamlı personel sayısı, gerçekleştirilen gemi inşaatına oranla çok düşüktür.

Dünya gemi inşaatına benzer şekilde tersanelerimizdeki doğrudan istihdamın dışında dolaylı istihdam önem taşımaktadır. Gemi yan sanayi tersane dışında gerçekleştirilmesi nedeniyle bu tip istihdamın temel nedenidir. Bunun yanında özellikle 2004 sonrasında tersanelerimizin Tuzla bölgesinde yer alan tesislerinin alan bazında alınan siparişler için yetersiz kalması sonucu tersanelerimiz Tuzla deri sanayi bölgesinde ve diğer bölgelerde blok inşaatlarını alt yüklenicilere yaptırmaya başlamışlar.

Şekil 1.13’de 2000-2008 yıllarında tersanelerimizdeki istihdam rakamı değerleri verilmiştir. 2002 öncesi düşük sipariş döneminde 5-6 bin tahmin edilen istihdam, sipariş artımları 2002-2004 arasında ile 13-15 bin kişi aralığına çıkmış olup, 2005 yılında 24200 kişi seviyesine, gemi inşaatı sanayinin en tepe seviyesi olan 2008 Ağustos ayında ise 33480 kişi seviyesine çıkmıştır. Ancak sektörde son 4 yılda % 126’ya varan bu istihdam artışının eğitilmiş kalifiye eleman artışı ile gerçekleştirilmesi mümkün değildir. 2008 Eylül ayında girilen kriz sonrasında kesilen yeni gemi inşa siparişleri nedeniyle, 2008 yılı Kasım ayı verilerine göre istihdam 25923 kişiye inmiştir ki, bu yaklaşık % 25’lik bir istihdam azalmasına tekabül etmektedir⁴³.

⁴³ GİSBİR, “İstihdam”, a.g.e.

İKİNCİ BÖLÜM:

DÜNYADA VE TÜRKİYE’DE YAT VE GEZİNTİ TEKNELERİ İNŞA SEKTÖRÜ

2.1. Yatın Tarihi ve Tanımı

İnsanların denize olan ilgisi önceleri askeri ve ticaret amaçlı kullanılan deniz araçlarının, zamanla kişilerin gelirlerinin de artması neticesinde zevk, spor ve gezi amaçlı kullanımına sebep olmuştur. Denizlerin gezinti amaçlı kullanımı son 10 yılda dünyada görülen çeşitli krizlere rağmen devamlı artış eğiliminde olmuştur. Asya krizi, Arjantin krizi, enformasyon teknolojilerindeki gelişmeler, dünyanın en büyük yat ve gezinti teknesi pazarı olan ABD’nin 2000 yılı sonrasında girdiği durgunluk, 11 Eylül saldırısı, Afganistan ve Irak savaşları, 2008 krizi son on yılın önemli krizleri olarak ortaya çıkmış, özellikle finansal sistemi ve piyasaları etkilemiş ve hızlı yükseliş ve düşüşleri beraberinde getirmiştir. Yat ve gezinti tekneleri üretimi ve satışı genelde dünya ekonomisini yakından izleyerek iniş ve çıkışlar gösteren bir sanayi koludur. Ancak 90’lı yılların başından itibaren yat ve gezinti tekneleri sanayi dünya krizlerinden önemli oranda soyutlanmış ve devamlı büyüyen sektörler arasına girmiştir.

Hem yelkenli tekne hem de motor yatlara duyulan ilgi 90’lı yılların ortasından itibaren artmış, teknolojik gelişmelere paralel olarak daha büyük, daha lüks ve daha hızlı tekneler inşa edilmeye, tekne üreticileri birleşmeler ve satın almalar ile daha büyük üretici kimliklerine bürünmüştür. Yat ve gezinti tekneleri sahipliğinin kişisel tüketim için sunulan bir meta olması itibarı ile gerekli alım gücüne sahip kişi sayısı ve tüketim özellikleri temel değişkenler olarak ortaya çıkmaktadır.

Yat ve gezinti tekneleri sektörü 4 ana bileşen olarak ele alınabilir: tekne üretimi, motor üretimi, yan sanayi, hizmet endüstrisi (satış ve servis). Tekne üretimi

coğrafi bazda çeşitli ülkelere yayılmış, motor üretimi bu sektörde lider birkaç ülkenin hakimiyeti altına girmiş, yan sanayi ve hizmet endüstrisi ise tüm tekne kullanan ülkelerde faaliyet göstermektedir.

Yat ve gezinti tekneleri için kabul görmüş bir sınıflandırma metodu bulunmamakla beraber bu çalışmada, yatların boylarına göre 8-24 m ve 24 m üzeri ve tipine göre motoryat ve yelkenli olmak üzere 4 kısımda sınıflandırma yapılmıştır. 8 m'den küçük tekneler dikkate alınmamıştır.

Bir teknenin üretileceği malzemenin seçimi tekne geometrisine ve yapılacağı tersanede benimsenen üretim yöntemine bağlıdır. Günümüzde kullanılan en yaygın yat üretim malzemelerini şu şekilde sıralayabiliriz;

- Kompozit,
- Çelik,
- Alüminyum,
- Ahşap.

Yat tipleri ve yat üretim malzemeleri ile ilgili bilgiler Ek 10'da verilmiştir.

2.2. Dünyada Yat ve Gezinti Tekneleri Sahipliği

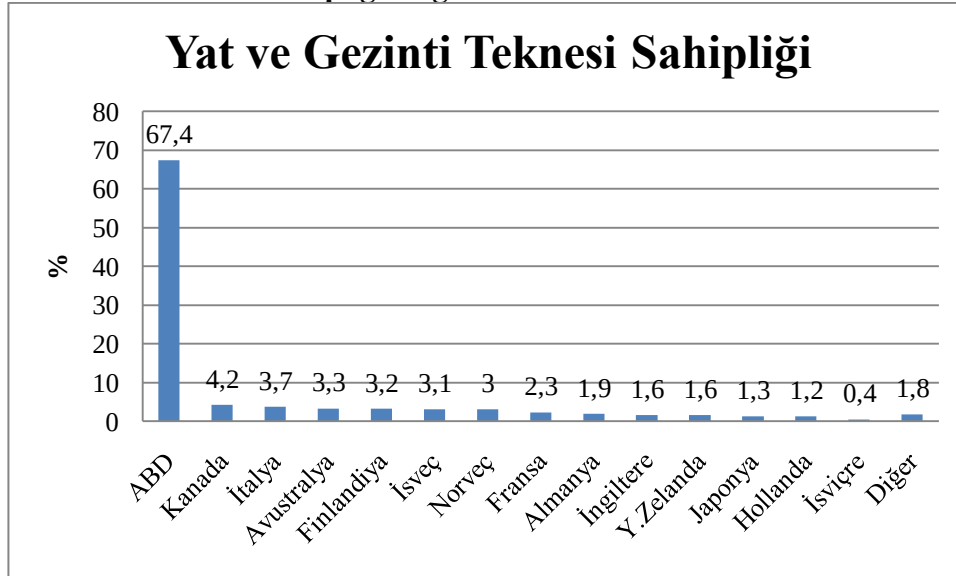
Dünyada yat ve gezinti teknesi sahipliği belirli segmentlerde artık lüks olmaktan çıkmıştır. Küçük tekne sahipliği de göz önüne alındığında, gelişmiş ülkelerin bazılarında her 5 kişiye neredeyse bir tekne düşmektedir. Bankalar ve leasing kuruluşları yat ve gezinti tekneleri alımlarında son yıllarda ciddi oranda kredi vermeye başlamışlardır. Bu durum yat ve gezinti tekneleri alımı için kredi kullanılarak finanse edilmesini yaygınlaştırmaktadır.

Uluslararası yat ve gezinti tekneleri federasyonlar birliği ICOMIA⁴⁴ 2008 istatistikleri ve NMMA verilerine göre küçük tekne sahipliği de dahil dünyadaki yat

⁴⁴ ICOMIA, "Boating Statistics 2008", 2009. Bu kaynak paralı olduğundan, Türk Loydu'nun katkıları ile kaynağın tamamına değil, ancak istenilen verilere ulaşılabilmektedir.

ve gezinti teknelerinin % 67,4'ü ABD'de bulunmaktadır⁴⁵. Şekil 2.1'de yat ve gezinti teknesi sahipliğinin yüksek olduğu ülkelerdeki yat ve gezinti teknesi sahipliği dağılımı verilmiştir. ABD'de bulunan tekne sayısının yaklaşık 16 milyonun üzerinde olduğu tahmin edilmektedir⁴⁶. ABD dışındaki ülkelerdeki tekne sayıları Şekil 2.2'de verilmiştir. Bu ülkeler arasında Kanada % 4,2 ile en önde gelmekte olup onu İtalya, Avustralya, Finlandiya ve İsveç izlemektedir. Yalnız unutulmamalıdır ki, bu verilere (2 m – 8 m) arasındaki tüm tekneler dahil edilmiş olup, bu tekneler toplamda yaklaşık % 80'lik bir kısmı oluşturmaktadır.

Şekil 2.1: Yat ve Gezinti Teknesi Sahipliğinin Yüksek Olduğu Ülkelerdeki Yat ve Gezinti Teknesi Sahipliği Dağılımı.



Kaynak: ICOMIA, “Boating Statistics 2008”, 2009. Bu kaynak paralı olduğundan, Türk Loydu’nun katkıları ile kaynağın tamamına değil, ancak istenilen verilere ulaşılabilmektedir.

Avrupa ülkelerinde yat ve gezinti tekneleri sayısı yaklaşık 6 milyondur⁴⁷. İskandinav ülkeleri Avrupa nüfusunun yaklaşık % 3⁴⁸’ünü oluşturmalarına rağmen, kişi başına düşen tekne sayısı diğer Avrupa ülkelerinin 10 katı olması nedeniyle

⁴⁵ NMMA, “US Recreational Boat Registration Statistics”, National Marine Manufacturers Association, (Çevrimiçi) <http://www.nmma.org/facts/local/documents/2005RegistrationsSummary.pdf>, 3 Aralık 2009. s. 1-29.

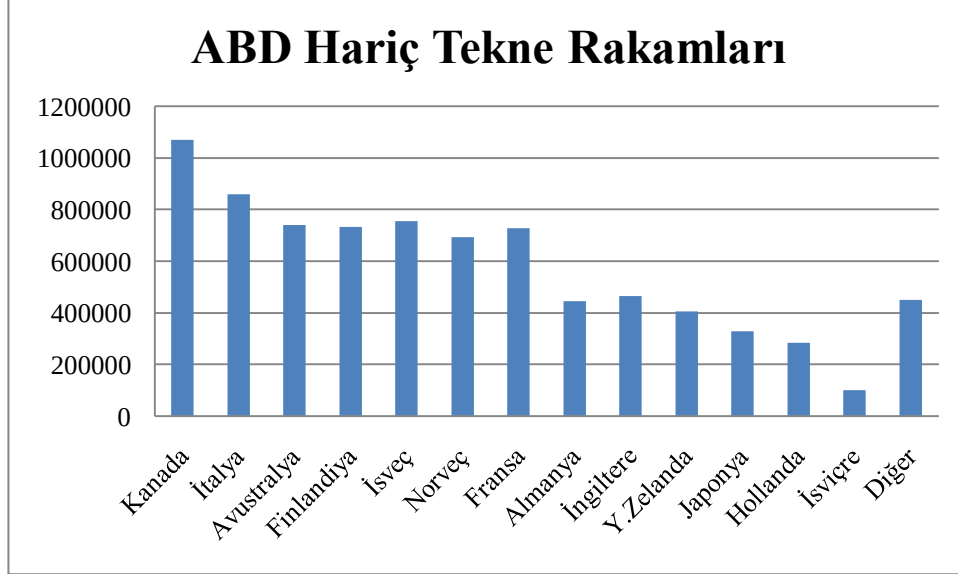
⁴⁶ ICOMIA, **a.g.e.**

⁴⁷ ICOMIA, **a.g.e.**

⁴⁸ Wikipedia, “Avrupa nüfus bilgileri”, (Çevrimiçi) http://en.wikipedia.org/wiki/Demographics_of_Europe, 12 Ekim 2009

Avrupa'daki tekne parkının yaklaşık üçte biri bu ülkelerde bulunmaktadır. Yılda yaklaşık 32 milyon kişi gezinti veya teknelerinden yararlanmaktadır. Avrupa'da kullanılan tip daha çok yelkenli teknelerdir. 2004 yılında 37200 şirketin yer aldığı sektörün yıllık cirosu 23,4 milyar Euro'dur⁴⁹.

Şekil 2.2: ABD Hariç Yat ve Gezinti Tekneleri Sahipliği Rakamları.



Kaynak: ICOMIA, “Boating Statistics 2008”, 2009. Bu kaynak paralı olduğundan, Türk Loydu’nun katkıları ile kaynağın tamamına değil, ancak istenilen verilere ulaşılabilmektedir.

2.3. Dünyada Yat ve Gezinti Tekneleri Üretim Rakamları

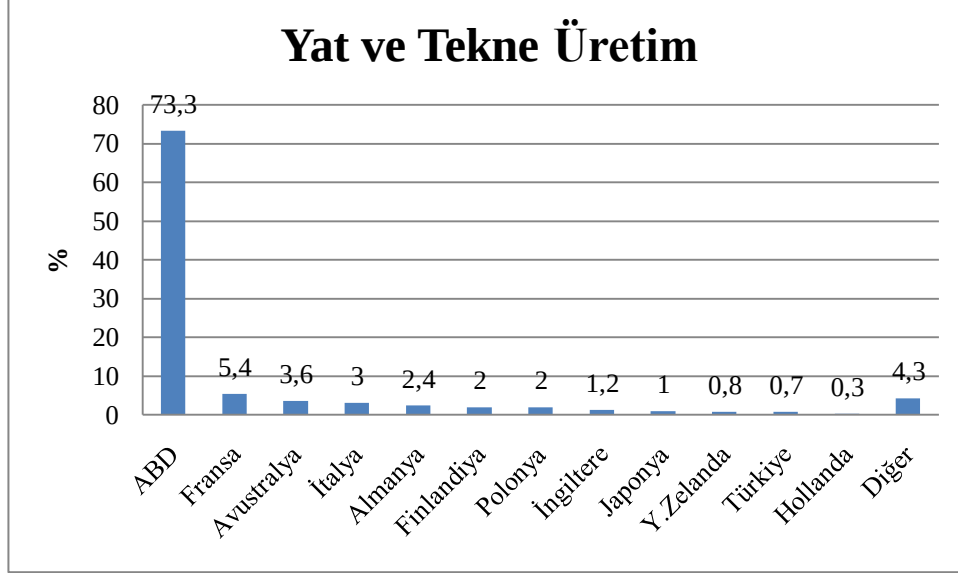
Yat ve gezinti tekneleri üretim istatistikleri Şekil 2.3 ve 2.4’de verilmiştir. ABD %73,3 oranı ile dünya da en büyük üretici konumunda olup, yıllık üretilen tekne sayısı yaklaşık 760 bin’dir. ICOMIA 2008 istatistiklerinde yıllık üretim dünya çapında 1 milyonun üzerinde olarak yer almış bunun 120 bin kadarı şişirilebilir tekne, 750 bin dıştan takmalı tekne, 36 bin yelkenli, 130 bin içten takmalı motor yat ve tekne olarak gerçekleşmiştir⁵⁰ (Bkz. Şekil 2.5).

⁴⁹ Weber, Nevala, a.g.e., s. 12.

⁵⁰ ICOMIA, a.g.e.

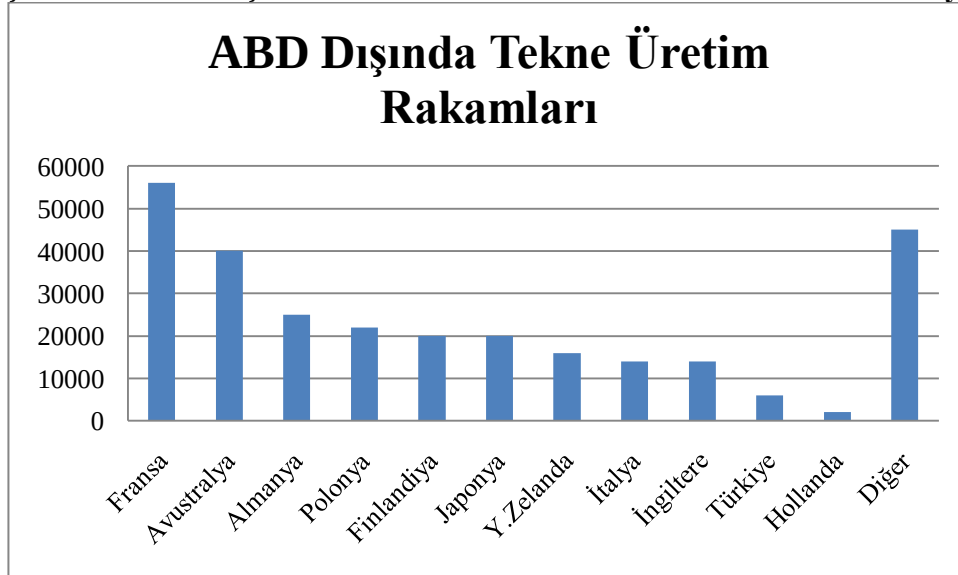
ABD istatistiklerin dışına çıkarıldığında Fransa yaklaşık 55 bin tekne ile en fazla yat ve gezinti teknesi üreten ülke konumunda bulunup, Fransa'yı Avustralya, İtalya ve Almanya izlemektedir.

Şekil 2.3: Yat ve Gezinti Tekneleri Üretiminin Ülkelere Göre Dağılımı.



Kaynak: ICOMIA, “Boating Statistics 2008”, 2009. Bu kaynak paralı olduğundan, Türk Loydu’nun katkıları ile kaynağın tamamına değil, ancak istenilen verilere ulaşılabilmektedir.

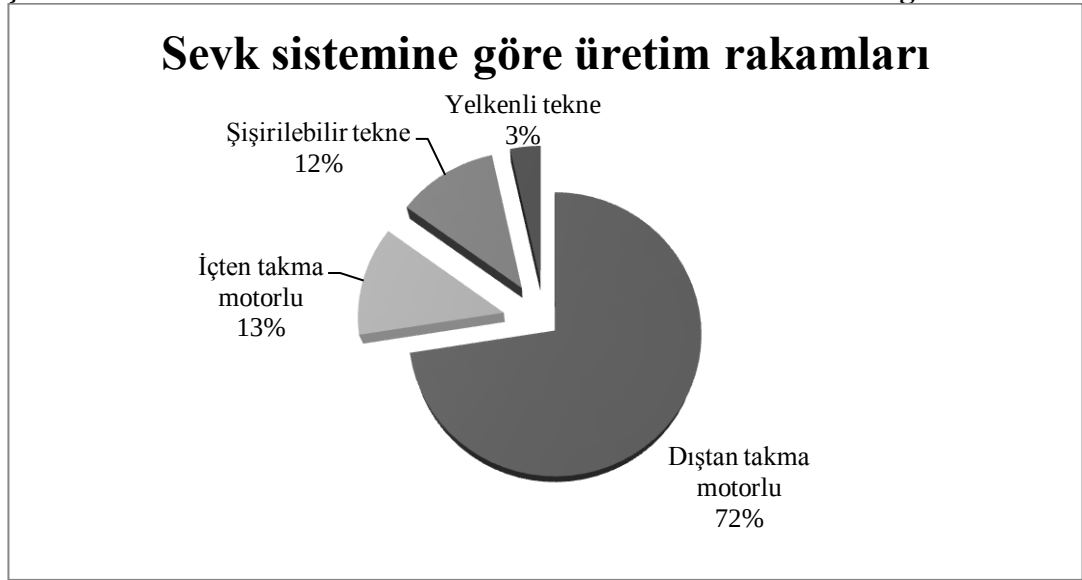
Şekil 2.4: ABD Dışında Ülkelerin Yat ve Gezinti Tekneleri Üretim Sayıları



Kaynak: ICOMIA, “Boating Statistics 2008”, 2009. Bu kaynak paralı olduğundan, Türk Loydu’nun katkıları ile kaynağın tamamına değil, ancak istenilen verilere ulaşılabilmektedir.

Yat ve gezinti teknelerinin tipler bazında incelendiğinde tüm ülkelerde % 60-80 arasında 8 metreye kadar olan teknelerin pay almaktadır. Her boy ve tekne tipi grubunda değişik ülkeler ön plana çıkmaktadır. Örneğin 12 metreye kadar olan teknelerde Fransa, 12-24 m arasında İngiltere önde gelmektedir. Yelkenli tekne üretiminde Fransa, motoryatlarda İtalya ve İngiltere, dıştan takmalı teknelerde Finlandiya ve Polonya liderliği almaktadırlar.

Şekil 2.5: Yat Ve Gezinti Teknelerinin Sevk Sistemlerine Göre Dağılımı.



Kaynak: ICOMIA, “Boating Statistics 2008”, 2009. Bu kaynak paralı olduğundan, Türk Loydu’nun katkıları ile kaynağın tamamına değil, ancak istenilen verilere ulaşılabilmiştir.

Sektör üretiminin zaman içinde değişimi incelendiğinde ABD için 1988-1992 arasında önemli oranda düşüş yaşandığı gözlemlenmektedir. Bu dönemde ABD’nin GSYİH ve büyüme oranlarını incelendiğinde 1988 yılında % 4,2 olan büyüme oranının 1992 yılına kadar düşüş gösterdiği ve 1991 yılında % -0,6 olarak gerçekleştiği görülmektedir. Benzer büyüme oranı düşüklükleri 1974-1975, 1982 ve 2001’de görülmüştür⁵¹. Gezinti ve yat imalat üretim oranları bu dönemlerde duraksama eğilimine girmiştir. Sadece 2001 döneminde benzer davranış

⁵¹ NMMA, “US Recreational Boat Registration Statistics”, National Marine Manufacturers Association, (Çevrimiçi) <http://www.nmma.org/facts/local/documents/2005RegistrationsSummary.pdf>, 3 Aralık 2009. s. 1-29.

görülmemektedir. 2001 yılı 11 Eylül olayı dolayısı ile güvenlik kaygılarının yaşandığı, ABD vatandaşlarının yurtdışına çıkışları kısıtladığı döneme karşılık gelmekte, yurtdışı turizm harcamalarının azalması, yurtiçi yat ve gezinti tekneleri kullanımının artışına sebep olmuştur.

2.4. Yat ve Gezinti Tekneleri Sektöründe Üretici Profili

Şirket büyüklüklerinin rekabete etkisi her geçen daha fazla hissedilmekte, bu nedenle şirket birleşmeleri veya şirket alımları ile büyümeler gözlemlenmektedir. Gezinti teknelerinde en büyük pazara sahip ABD'den Brunswick ve Delta, Fransa'dan Beneteau, İtalya'dan Ferretti ve Azimuth, Almanya'dan Abeking&Rasmussen ve Bavaria, İngiltere'den Princess ve Sunseeker gibi firmalar pazar segmentlerinde büyük hakimiyet sağlamışlardır. Yat ve gezinti tekneleri üretiminde dört ayrı üretici profilini gözlemlemek mümkündür:

- Küçük yat ve gezinti teknesi üreten eden küçük işletmeler,
- Seri üretim halinde küçük ve orta büyüklükte yat ve gezinti teknesi inşa eden eden tersane ve yat inşa işletmeleri,
- Süper-mega yat segmentinde müşteri isteğine göre kendi dizaynlarını veya bir dizayn ofisin dizaynını üreten tersane ve yat inşa işletmeleri,
- Süper-mega yat segmentinde müşteri isteğine göre müşterinin istediği dizaynı inşa eden küçük işletmeler.

İlk grupta yer alan firmaların sayısının, istihdam edilen kişi sayısının, ortalama ekonomik katma değerlerinin saptanması oldukça zordur. Bu konuda elde edilebilen en önemli veri ABD Ticaret Bakanlığı, Ekonomi ve İstatistik İdaresi'nin Boat Building: 2002 dokümanıdır⁵². Bu dokümana göre; ABD'de 507 firma (% 45) 4'den az kişinin çalıştığı kuruluşlar olup, istihdam edilen kişi sayısı 1003 (% 2). Bu firmaların satışları, toplam satış tutarının % 1,5'ini oluşturmaktadır. ABD yat ve

⁵² US Census Bureau, "Boat Building: 2002", **US Department of Commerce**, Economic and Statistics Administration, Report No: EC02-311-336616 (RV), Ocak 2005.

gezinti tekneleri firma, istihdam ve ekonomik profilleri Tablo 2.1’de verilmiştir. Satış gelirlerinin % 80’i 100 veya daha üstü eleman çalıştıran 134 firma tarafından yapılmakta, bu firmalarda 36991 kişi (% 75) istihdam edilmektedir. 250 kişiden az eleman çalıştıran firmalar, toplam firma sayısının % 95’ini, çalışan personelin % 52’sini oluşturmaktadır.

Tablo 2.1: ABD Yat ve Gezinti Tekneleri Firma, İstihdam ve Ekonomik Profilleri

Çalışan Personel Sayısı	Firma sayısı	Toplam çalışan	Ücret (bin ABD doları)	Üretim süresi (saat)	Ücret (bin ABD doları)	Katma değer (bin ABD doları)	İşlenen malzeme tutarı (bin ABD doları)	Satış (bin ABD doları)
1-4	507	1003	27418	1463	18813	59936	72923	132859
5-9	155	1010	29531	1584	20771	68693	80698	149391
1-19	132	1789	52657	2736	37975	107459	116074	223533
20-49	125	3814	109777	5915	79516	255438	297641	553079
50-99	70	4996	139845	7828	103974	291738	340575	632313
100-249	83	13236	388756	20715	264080	1004611	1208724	2213335
250-499	35	12671	385030	19806	282909	1221578	1438498	2660076
500-999	16	11084	330704	16818	227088	788718	1076438	1865156
Toplam	1123	49603	1463718	76865	1035126	3798171	4631571	8429742

Kaynak: US Census Bureau, “Boat Building: 2002”, **US Department of Commerce**, Economic and Statistics Administration, Report No: EC02-311-336616 (RV), Ocak 2005.

2.5. Süper ve Mega Yat Üretimi

Süper ve mega yat üretimi sektörü günümüz koşullarında kullanıcılarına sunduğu farklılık sonucunda tüketim pazarı içinde en lüks sınıfın içerisine girmektedir. Bu durumun doğal sonucu olarak beraberinde bu büyük pazara hizmet eden yan sektörler oluşturmaktadır. Bunlar üretici tersaneler ve işletmeler, yat donanım firmaları, yat dizayn büroları ve yat hizmet sektörüdür.

Yat kavramı net olarak tanımlanmamış, gezinti teknesi ile yat kavramlarının farklılıkları tam net olarak belirlenmemiş olmasına rağmen, süper-mega yat tanımları 24 m üstü tekneler için yaygın olarak kullanılmaktadır. Süper-mega yatlar, ekonomik olarak gezinti teknelerine göre çok daha büyük ekonomik faaliyeti belirlediği için, tüm üretici ülkelerin faaliyet sahalarında önemli bir yer tutmaktadır. Üretim süreleri, üretim teknikleri açısından gezinti teknelerinden çok gemiler ile üretim benzerlikleri göstermelerinden dolayı üretimlerinin basit işletmeler yerine donanımlı tersanelerde yapılmasını doğurmuştur. Maliyet, dizayn, talep edenler ve gereksinimler dolayısı ile süper-mega yatlar 24 m üstü motoryatlar ve yelkenli yatlar olarak 2 gruba ayrılabilir.

Genel olarak dünyadaki büyüme ve refah düzeyi artışına paralel toplumun yatlara bakış açısında değişimler görülmüştür. Süper-mega yatlar yüksek varlıklı kişiler tarafından bir statü sembolü olarak görülmeye başlanmış, birden fazla süper-mega yat sahipliği ile yat üretimi hızla artmıştır. 1995 yılında mega yat boyu 30 m civarında iken günümüzde mega yatların boyu 60 m üzerindedir. Dünyadaki en büyük 100 mega motor yat için en küçük tekne boyu 66 m'ye çıkmıştır. Süper-mega yatların sipariş listesi gelişiminde siparişler 2006 itibarı ile 379 tekne civarından 2008'de 850'ye yükselmiştir⁵³.

Süper-mega yat inşaatında boy endeksli dünya sıralaması Tablo 2.2'de sunulmuştur. Toplam boy, siparişteki tüm teknelerin uç uca toplam boyunu ifade etmektedir. Toplam boy, ülkelerin yat inşa kapasiteleri hakkında fikir vermek amacı ile kullanılmaktadır. Üretim sıralamasında İtalya 427 tekne ve 15080 m toplam tekne boyu birinci olarak yer almakta, onu ABD, Hollanda, ve Almanya izlemektedir. İtalya'nın ikinci durumdaki ABD'nin 4 katından fazla olan tekne sayısı ve yaklaşık 4 kat tekne boyu üretimi dikkat çekicidir. 2009 yılında Hollandalı yat üreticileri değeri yaklaşık 1 milyar ABD doları olan 33 adet yeni mega yat siparişi almışlardır⁵⁴.

⁵³ UCINA, "2007-2008 Boating in figures: Key performance indicators 2007", **Unione Nazionale dei Cantieri e delle Industrie Nautiche ed Affini**, Genova, Kasım 2008.

⁵⁴ CESA, **a.g.e.**, s. 35.

Tablo 2.2: Süper-Mega Yat İnşaatında Boy Endeksli Dünya Sıralaması

Ülkeler	Adet	Ortalama Boy (m.)	Toplam Boy (m.)
İtalya	427	35	15080
ABD	104	39	4054
Hollanda	65	49	3196
Almanya	31	90	2780
Tayvan	71	29	2093
İngiltere	57	31	1762
Türkiye	38	42	1589
Avustralya	21	39	811
Çin	23	29	674
Yeni Zelanda	13	41	527

Kaynak: UCINA, “2007-2008 Boating in figures: Key performance indicators 2007”, **Unione Nazionale dei Cantieri e delle Industrie Nautiche ed Affini**, Genova, Kasım 2008, s. 78.

Mega yat sayısının ülkelere göre dağılımını elde etmek için dünyanın en büyük 100 yatının ülke ve kıtalara göre dağılımı hesaplanarak kullanılmıştır⁵⁵. Ayrıca Capgemini 2009 Dünya Zenginlik Raporuna göre yüksek varlıklı kişi sayıları coğrafi bölgelere göre hesap edilmiştir⁵⁶. Tablo 2.3’te verilen sonuçlara göre Asya’da mega yat sahipliği eğiliminin yüksek, Afrika’da ise hiç olmadığı görülmektedir.

Tablo 2.3 : Coğrafi Bölgelerde Mega Yat Sahiplik Dağılımı

	Yüksek varlıklı kişi sayısı	100 Mega Yat	Sahiplik
Amerika	41000	23	1/1783
Avrupa	22000	34	1/647
Asya	20000	41	1/488
Afrika	2000	0	yok
Toplam	85000	100	

Kaynak: The Power&Motor Yacht, “100 Largest Yachts”, (Çevrimiçi) http://www.powerandmotoryacht.com/megayachts/worlds_largest_yachts_2009/, 12 Ocak 2010, ve Capgemini, “2009 World Wealth Report”, (Çevrimiçi) http://www.capgemini.com/insights-and-resources/by-publication/2009_world_wealth_report/, 13 Ocak 2010.

⁵⁵ The Power&Motor Yacht, “100 Largest Yachts”, (Çevrimiçi)

http://www.powerandmotoryacht.com/megayachts/worlds_largest_yachts_2009/, 12 Ocak 2010.

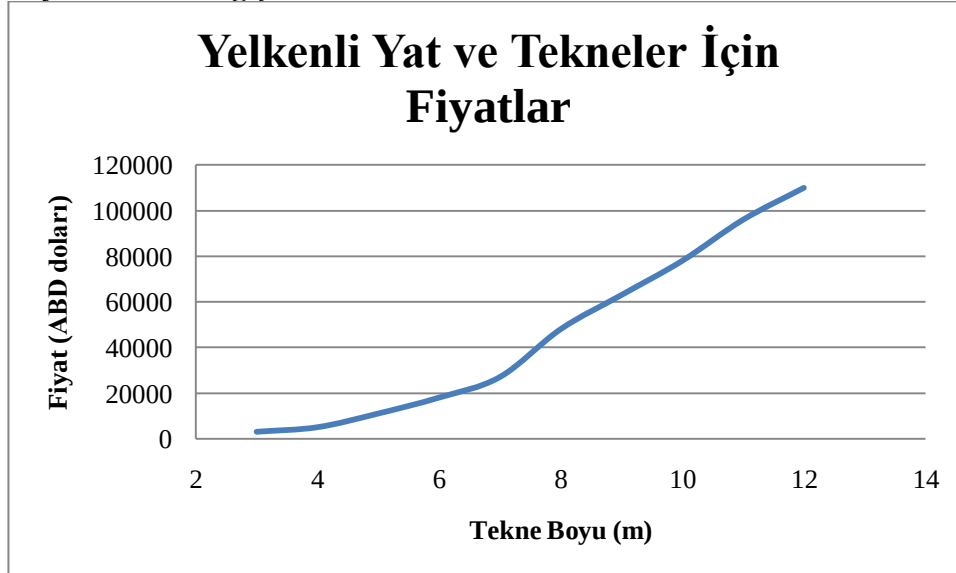
⁵⁶ Capgemini, “2009 World Wealth Report”, (Çevrimiçi) http://www.capgemini.com/insights-and-resources/by-publication/2009_world_wealth_report/, 13 Ocak 2010.

2.6. Yat ve Gezinti Tekneleri Fiyatları

Yat ve gezinti tekneleri fiyatları, arz talep dengesi ile oluşan fiyatlar dışında tekne üzerinde kullanılan ve tekneler arasında büyük farklılıklar gösteren teçhizat ve donanımlar nedeniyle standartlaştırılması oldukça zordur. Bu bölümde yat ve gezinti tekneleri fiyatlarını içeren çeşitli internet siteleri kullanılarak (3 m – 12 m) için yelkenli tekne ve (5 m – 12 m) için motor yat ve tekneler için fiyatlar elde edilerek her boy için ortalamaları alınmıştır.

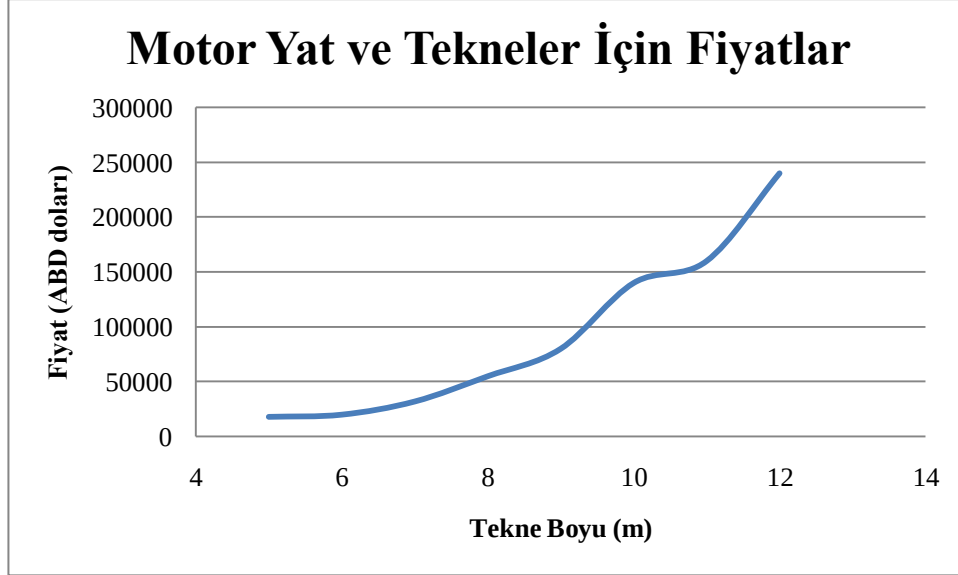
Yelkenli yat ve tekneler için fiyat ortalamalarının 2009 yılında tekne boyuna göre değişimi Şekil 2.6’da sunulmuştur. Motor yat ve tekneler için 2009 yılı ortalama fiyatlarının tekne boyuna göre değişimi Şekil 2.7’de görülmektedir. Yat ve gezinti teknelerinin temel özelliği olarak, aynı boyda her bir tekne ayrı özelliklere sahip olabileceğinden, aynı tekne boyu için fiyatlar çok fazla değişiklik gösterebileceği unutulmamalıdır.

Şekil 2.6: Yelkenli Yat ve Tekneler İçin 2009 Yılı Ortalama Fiyatlarının Tekne Boyuna Göre Değişimi.



Kaynak: İnternet üzerinden çok sayıda siteden derlenmiş ortalama fiyatlardır.

Şekil 2.7: Motor Yat ve Tekneler İçin 2009 Yılı Ortalama Fiyatlarının Tekne Boyuna Göre Değişimi.



Kaynak: İnternet üzerinden çok sayıda siteden derlenmiş ortalama fiyatlardır.

2.7. Türkiye’de Yat ve Gezinti Tekneleri İnşa Sektörü

Yat kültürü ülkemizde 1950’den sonra fark edilmiş ve 1970’lerden sonra hızla gelişmeye başlamıştır. Bu noktadan sonra Türk tipi gulet inşası gelişmiştir. İstanbul ve çevresinde önce yat klüpleri daha sonra yat inşa tesisleri gelişmiştir. Güney sahillerimizde yabancı turistlerin etkisi ile yat turizmi ve dolayısı ile 40-50 kişiye kadar kapasitesi olan yat inşa modelleri gelişmiştir. Türkiye Avrupa’ya yakınlığı ve orta boy gemi inşadaki tecrübesi ile kısa sürede süper ve mega yat inşasında ilklerin arasına yükselmiştir.

Yatların inşa edildiği atölye veya tersanelerde, yatların tekne kısmı tümüyle eksiksiz inşa edilmektedir. Diğer unsurlar olan; makine, boru, elektrik, mobilya, donatım, navigasyon ve diğer teçhiz envanterleri ise tesis dışından temin edilerek tekneye monte edilmektedir. Yat üreticileri esas iş olan tekne inşa, boya ve bazı temel unsurların dışındaki işleri genellikle tesis dışında bulunan üretici veya satıcıdan temin etmektedir. Yat ve küçük tekne üretimi arttıkça destek verecek dış atölye ve satıcıların sayısı da bunun sonucu olarak artmaktadır. Bu konuda ülkemiz girişimcileri oldukça aktif rol oynamaktadır. Son yıllarda hemen her türlü ana

malzeme ve teçhizatını iç pazarda bulmak mümkün olmaktadır. Böylece üreticiler yatları, her türlü dış talebe göre eksiksiz tamamlayabilmektedir. CE uygunluk standardı ise yat sanayisinde sınırlı şekilde uygulanmaktadır.

Genellikle kompozit malzemelerden inşa edilen ve üretici firmanın standart tasarımının kullanıldığı üreticiler sınıfında bazı kuruluşlar, yabancı desteği alarak isim duyurmaya ve markalaşmaya başlamışlardır. Bu kuruluşların ağırlıklı olarak ASBAŞ (Antalya Serbest Bölge)'ta olduğu görülmektedir. Tüm süper-mega-yatların iç bölümleri, dekorasyon ve donatımı ülkemizde imal edilebilmektedir. Müşteri arzusundan dolayı bazı proje ye resimler yurt dışından gelse de dizaynların önemli kısmı, yerli yat dizayn büroları tarafından hazırlanmaktadır⁵⁷. Yan sanayi ise; boru, elektrik, elektronik, ahşap müstemilat ve özel imalat paslanmaz güverte teçhizatları yerli ürünlerden oluşmaktadır. Yonca-Onuk, Vicem gibi bazı iç mimari ve donatım firmalarımız ise pazarlarda tercih edilir hale gelmiştir. Ülkemizde oldukça güçlü fakat standart üretime dayalı olmayan müşteri siparişi esasına göre çalışan; krom ve alüminyum ünlü güverte teçhizatı, elektrik sistemleri, kontrol konsolları, komple iç dekorasyon ve ahşap ağırlıklı donatım üreten firmalar ortaya çıkmıştır.

Proteksan-Turkuaz, RMK Marine, Yıldız, Torgem, Dearsan, Agantur, Leight Notica ve Farmont, Cyrus, Yonca-Onuk, Peri, Bodyat, Dragos, Ursa, Egeyat belli başlı mega-yat üreticilerini oluşturmaktadır. Bunların dışında münferit olarak tersane tesislerini geçici olarak süper-mega yat yapımında kullanan Tuzla tersaneleri de bulunmaktadır.

Türkiye'de son 10 senede toplam 98 adet mega yat sınıfına giren yat inşa edilerek bunların 69 adedi ihraç edilmiştir⁵⁸. 2008'de boyları 25-85 m arasında değişen 38 süper-mega yat inşa edilmektedir. Ülkemiz, dünya genelinde toplam boy bazında 7. sırada yer almaktadır⁵⁹.

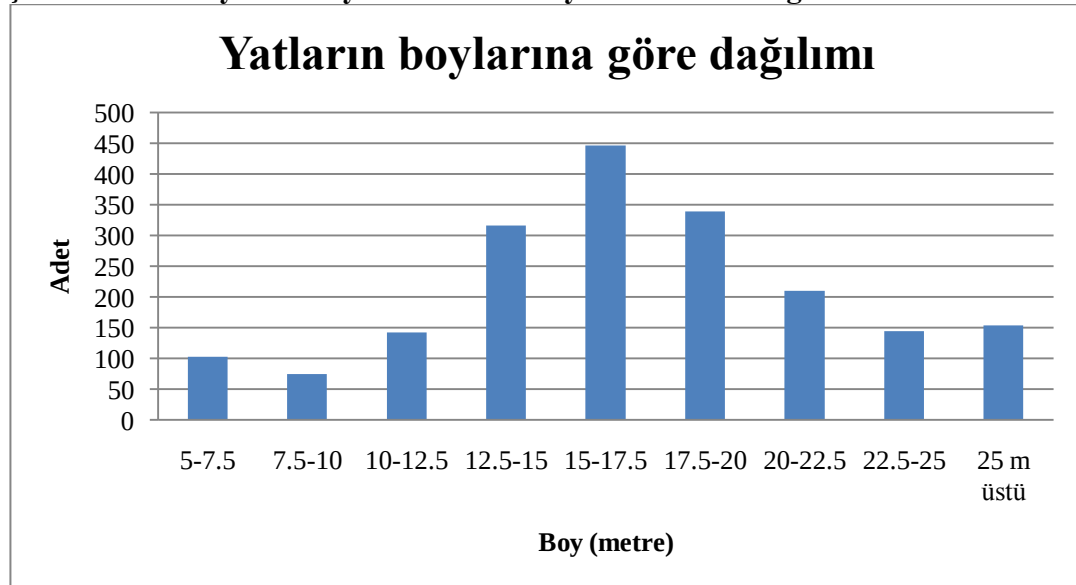
⁵⁷ Abdi Kükner, Ömer K. Kınacı, "Bodrum Tipi Gulet Yat Serilerinin Matematiksel Modellemesi", **Gemi ve Deniz Teknolojisi Dergisi**, Sayı 181, 2009, s. 13-17.

⁵⁸ Türk Loydu, **a.g.e.**

⁵⁹ UCINA, **a.g.e.**, s. 78.

Türkiye yat sahibi olma bakımından potansiyelinin çok altındadır. Bu durum sosyal, ekonomik ve kültürel yapıyla çok yakın ilişkilidir. Türkiye’de deniz kullanımı genelde kumsal ile sınırlı kalmaktadır. Yat konusunda Avustralya gibi bazı ülkeler neredeyse aile başına bir tekne düşecek şekilde gelişmişlerdir. Diğer taraftan yat ülkemizde lüks bir araç olarak görüldüğünden insanlar masrafları açısından fazla rağbet göstermemektedirler. Şekil 2.8’de Türkiye’de kayıtlı yatların boylarına göre dağılımı ve Şekil 2.9’da Türkiye’de kayıtlı yatların yaşlarına göre dağılımları görülmektedir. Grafiklerden görülmektedir ki ülkemizde 12.5-22,5 m. arasında boydaki yatlar ağırlıklı olarak tercih edilmektedir. Ayrıca yatların %65’ine yakın kısmı 10 yaşının üstündedir. Gerçekte Türkler’in sahip olduğu yat sayısı yabancı bandıradakiler dikkate alındığında çok daha fazladır. Türk bandırasından kaçışın gerçek nedeni eskiden yüksek vergilerdi, ancak Temmuz 2009 tarihinde bu olay değişmiştir. Türk Bayraklı teknelerin Liman Başkanlıkları aracılığı ile tekne bağlama kütüğüne kayıt yaptırmaları için verilen süre 31 Aralık 2009’da dolmuştur. Kayıt yaptırmayanların kaydı, yönetmelik gereği resen yapılacak ve hukuki yaptırımlar uygulanacaktır. Yurdumuzda bir de ucuz yat barınma sistemleri geliştirilirse bu sektörde tahminlerin çok ötesinde bir gelişme yaşanabilecektir.

Şekil 2.8: Türkiye’de Kayıtlı Yatların Boylarına Göre Dağılımı

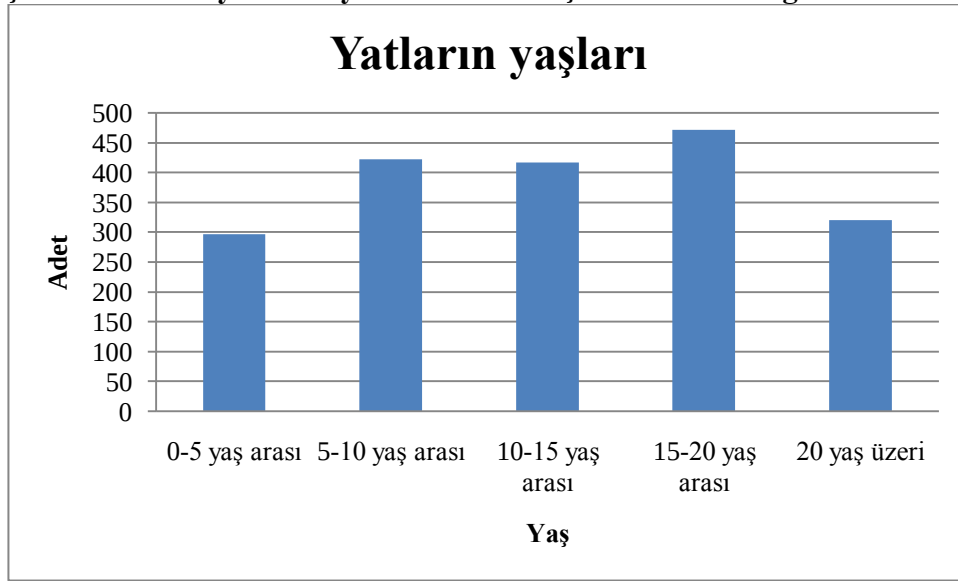


Kaynak: Denizcilik Müsteşarlığı, Denizcilik Müsteşarlığı ile yapılan e-posta yazışmaları, İstanbul, 2009.

Tuzla tersane bölgesinin kurulması, ülkemizde gemi ve tekne inşasında bir dönüm noktası olmuştur. Bir çok tersane ve yat yapım yeri sipariş almadan, gelişen piyasaları takip ederek yat inşa etmektedir.

Turizmin öneminin hükümetlerce kavranmasının sonucunda, turizm amaçlı yatların inşasını destekleyici tedbirler uygulamaya konulmuştur. Bu şekilde 50 yatak kapasitesine kadar yolcu taşıyabilen, tek veya filo şeklindeki yat işletmeleri ortaya çıkmıştır. Ayrıca filotilla charter denen çok sayıda yatın, yerli ve yabancı bayraklarla kıyılarımızda hizmet vermesine olanak sağlanmıştır.

Şekil 2.9: Türkiye’de Kayıtlı Yatların Yaşlarına Göre Dağılımı



Kaynak: Denizcilik Müsteşarlığı, Denizcilik Müsteşarlığı ile yapılan e-posta yazışmaları, İstanbul, 2009.

Tekne ve yat inşasının son senelerde yeni bir ihrac kalemi olması bir çok düzenlemeyi de beraberinde getirmiştir. Başta gemi inşaatı mühendisliği olmak üzere, teknik okullar, denizci yetiştiren okullar, klas kuruluşları ve liman idarelerinin uluslararası kurallara uygunlukları ve denetimleri önem kazanmıştır. Denetimler zorunlu kılınarak, üretilen tekne, yat ve diğer gezi teknelerinin dünya standartlarında ve yeterlilikte inşa edilmesi, donatılması ve personel yeterliliği için belgeleme

disiplini kurulmuştur. Ancak her konuda olduğu gibi, bu uygulamaların da idari zorunluluktan ziyade pratik anlamda uygulanması önem taşımaktadır.

Yat imalatı dendiği zaman; gezinti teknesi, motor yat, yelkenli yat, sportif tekneler, performans tekneleri ve charter tekneleri, hemen her türlü malzeme kullanılarak, değişik türde teknelerin imalının yapıldığı görülmektedir. Ayrıca bu teknelerin bakım ve tutumu da yapılmaktadır. Üreticiler, genellikle bağımsız işletmeler şeklinde olmakla birlikte birkaç organize kooperatif işletmesi de bulunmaktadır. Bunların en bilineni, İstanbul Tuzla bölgesindeki S.S. Nuh Küçük Sanayi Kooperatifi olup bünyesinde 30'a yakın işletme ile hizmet vermektedir. Artan dış talebe, daha teknik ve profesyonelce yaklaşan bazı yatırımcılar, ciddi tesisler kurarak yeni bir hamle başlatmıştır. Bu girişimlerin neticesinde kaliteli tekne üretiminin yanında önemli bir yan sanayinin oluşmasına da katkı sağlamıştır. Türkiye'de yerli yatırımcıların yanı sıra yabancı sermayeli mega-yat yapımcıları da bulunmaktadır. Özellikle ASBAŞ, 10'u yabancı 23 yat inşa tesisi ile bu konuda öncülük yapmaktadır. Tuzla'da Perini Navi (İtalya) Grubu, kendi tersanesinde, dünyanın en büyük yelkenli yatını (87 m) inşa etmiştir (Yatın genel görünüş ve fotoğrafı için Bkz. Ek 11).

Uluslararası kabul görmüş dergilerde yapılan yat değerlendirme ve sınıflandırmalarında, doğru ve bağımsız bir değerlendirme ile verilerin yayınlandığını söylemek pek mümkün değildir. Süper-mega yat değerlendirmesi, genellikle boyu 24 m'den fazla yatlar için kullanılmaktadır. Bu sebeple süper-mega yat istatistiklerinde, boyu 25 m'den fazla inşa programı olan tersaneler dikkate alınmaktadır. Bununla birlikte, yöresel karakterde yat veya gezinti teknesi inşa eden atölyelerin ürünleri, Bodrum tipi gulet yapanlarda olduğu gibi süper-mega yat çizgisinin dışında kabul edilmektedir. Bu yüzden ülkemizde, çok sayıda tekne üreticisi liste dışı kalmaktadır. Türkiye'de tersanesi olan bir İtalyan firmasının (Perini Navi) tüm üretimi, bazı yat derilerinde İtalya'da inşa edilmiş gibi listelerde yer almaktadır. Ayrıca bazı dergilerdeki listelerde, başka bir gemi veya tekneden dönüştürülerek inşa edilen (conversion) süper-mega yatlar dikkate alınmamaktadır.

Türkiye, müşteri siparişi ve çelik gövdeli süper-mega yat sınıfında oldukça iyi bir çizgi yakalamış durumdadır. Genellikle kompozit malzemelerden inşa edilen ve üretici firmanın standart tasarımının kullanıldığı üreticiler sınıfında bazı kuruluşlar, yabancı desteği alarak isim duyurmaya ve markalaşmaya başlamışlardır. Bu kuruluşların ağırlıklı olarak ASBAŞ'ta olduğu bilinmektedir. Tüm süper-mega yatların iç bölümleri, dekorasyon ve donatımı ülkemizde imal edilebilmektedir. Müşteri arzusundan dolayı bazı proje ye resimler yurt dışından gelse de dizaynların önemli kısmı, yurt içinde yerli proje dizayn ofisleri tarafından hazırlanmaktadır. Yan sanayi ise donanım için boru, elektrik, elektronik, ahşap ve özel imalat paslanmaz güverte teçhizatlarını yerli tedarikçilerden sağlamaktadır. Bazı iç mimari ve donatım firmalarımız ise pazarlarda tercih edilir hale gelmiştir. Ülkemizde oldukça güçlü fakat standart üretime dayalı olmayan müşteri siparişi esasına göre çalışan krom ve alüminyum ürünlü güverte teçhizatı, elektrik sistemleri, kontrol konsolları, komple iç dekorasyon ve ahşap ağırlıklı donatım üreten firmalar son yıllarda ortaya çıkmıştır. Türkiye tersane ve yat inşa yerlerinde inşa edilmekte olan çeşitli yatlara ait güncel fotoğraflar Ek 12'de sunulmuştur.

Egemar, Vicem, Numarine, Kaytek, Taka, Tacar, Özgen, Marintek, Viking, Taylan, Mursan gibi göreceli olarak küçük tekne üreten kuruluşların yanı sıra gerek Karadeniz ve gerekse Bodrum ve Marmaris yöresinde çok sayıda yat inşa atölyesi vardır. Özellikle Karadeniz'de bulunan Kurucaşile ahşap kabuk teknede yurt dışında isim yapmıştır. Yat ve tekne endüstrisinin gelişimi ve organizasyonu konusunda çalışmalara başlayan YATEF (Yat ve Tekne Endüstrisi Federasyonu)'nun 175 üyesi bulunmaktadır. Ancak üyelerden bazıları yat üretiminin dışındaki işlerde daha faaldir. Şimdilik 5 ayrı derneğin dahil olduğu bu teşkilata, ülkemizdeki küçük tekne ye yat imalatçıların en az % 60'ı üyedir. Bu firmaların üretiminin % 60'lık kısmı ihraç edilmektedir⁶⁰.

Bazı yabancı müşteriler, teknelerini Türk Bayrağı'nda tuttuklarından yurt dışı siparişlerin kesin olarak belirlenmesi mümkün değildir. Yabancı müşterilerin %19'u

⁶⁰ YATEF, "Türkiye yat ve tekne endüstrisi", **Türkiye Yat ve Tekne Endüstrisi Federasyonu**, (Çevrimiçi) <http://www.yatef.org.tr/haber.htm>, 11 Eylül 2009.

İtalyan, %6'sı Hollandalı, %11'i Yunanlı'dır ve Denizcilik Müsteşarlığı tarafından kodlanmış 241 tekne üreticisi bulunmaktadır⁶¹. Bu küçük tekne üreticilerinin bazıları (Yontech, Egemar, Vicem, Numarine, Özgen), kendi tasarımlarını öne sürerek pazarlamayı ürün bazında yaparken diğerleri ise müşteri arzusuna göre değişik tasarımlar üzerinden karşılıklı görüşme esasına göre pazarlama yapmaktadırlar. Seri üretim ve ürün bazında kompozit tekne üreticisi konumunda Numarine gibi birkaç firma bulunmaktadır. AB için imal edilecek tüm teknelerde CE sertifikası veya büyüklüğüne göre klas sertifikası alınması gereklidir. Yatların inşa edildiği atölye veya tersanelerde, yatların tekne kısmı tümüyle eksiksiz inşa edilmektedir. Diğer unsurlar olan; makine, boru, elektrik, mobilya, tefriş, navigasyon ve diğer teçhizat envanterleri ise tesis dışından temin edilerek tekneye monte edilmektedir. Yat üreticileri esas iş olan tekne inşa, boya ve bazı temel unsurların dışındaki işleri genellikle tesis dışında bulunan üretici veya satıcıdan temin etmektedir. Yat ve küçük tekne üretimi arttıkça destek verecek dış atölye ve satıcıların sayısı da bunun sonucu olarak artmaktadır. Bu konuda ülkemiz girişimcileri oldukça aktif rol oynamaktadır. Son yıllarda hemen her türlü ana malzeme ve teçhizatını iç pazarda bulmak mümkün olmaktadır⁶². Böylece üreticiler yatları, her türlü dış talebe göre eksiksiz tamamlayabilmektedir.

Yan sanayinin ve çeşitli taşeronluk firmalarının en yoğun bulunduğu bölge; İstanbul Tuzla civarındadır. Yat sektörünün daha da gelişmesi için müşteri memnuniyeti ve kalite çok önemlidir. Müşteri memnuniyeti ve kalite anlayışının gelişmesi ile gerek tekne üreticileri ve gerekse yan sanayiciler, daha fazla standart ve sertifikasyon kullanma noktasına gelir, ürün yelpazesi çoğalır ve dış pazarlarda tercih edilir hale gelir. Türkiye de ise, sevindirici gelişmelere rağmen henüz yan sanayi kendini kabul ettirmeye yeni başlamış olup birkaç örnek hariç, genellikle yurt içinde üretilen teknelere malzeme temin edilmektedir. Ezberci, Data, Murat Marin gibi birkaç üretici firmamız, yurt dışı fuarlara katılarak doğrudan yurtdışında inşa edilen süper-mega yatlara malzeme vermektedir. Ülkemizde faal olan tüm yan sanayici,

⁶¹ Denizcilik Müsteşarlığı, Denizcilik Müsteşarlığı ile yapılan e-posta yazışmaları, İstanbul, 2009.

⁶² Mehmet Gedik, "Türkiye'de Yat İmalat Sektörünün Önündeki Potansiyel", **Gemi ve Deniz Teknolojisi Dergisi**, Sayı 181, 2009, s. 39-42.

taşeronluk, malzeme satan ve diğer hizmetleri sağlayan firmaların, bir organizasyonda toplanmaları ve sektörle ilgili tüm fuarlara katılmaları, tanıtım kataloglarında bulunmaları büyük önem taşımaktadır.

Dünyada süper-mega yat sayısında hızlı bir artış gözlenmekle beraber, “mini-cruise vessel”, yani küçük kruvaziyer yolcu gemileri ile yeni bir gezi şekli ortaya çıkmaktadır. Bu gemiler, boyları 60-120 m arası ve 20-40 yataklı, çok lüks büyük yatlardır. Yolcuları, büyük limanlar yerine kıyılar veya büyük ölçekli marinaları tercih ederek turistik kıyı kasabalarını gezmektedir. Konunun iyi araştırılıp, bazı marinalarımızın tekne boyu kapasitesi ve su çekiminin uygun hale getirilmesi sağlanarak ülkemizin bu yeni trendden pay alması sağlanabilir. Marinalar dışında her türlü tamir, bakım, yedek parça hizmeti, gıda, alış-veriş ve sağlık hizmeti sunan iş yerleri, temizlik ve güvenirlilik esasına göre özendirilmeli, ulaşım, kara gezileri vs tedbirler geliştirilmelidir. Yatçıların, sadece teknesini bağlamak ve kötü havadan sığınmak için marinalara girmediği bilinmelidir. Organize marinalar dışında kalan iskele ve bağlama yerleri de, çevre koruması ve güvenlikleri en üst düzeyde sağlamalıdır.

Diğer bir konu ise yatçılık kulübü esasına göre organize edilmiş marina anlayışıdır. Bu işletme şeklinde yabancı yatlar bir sistem dahilinde bu marinalara anlaşmalı olarak uğrar veya yatların sürekli kalmasını sağlar. Böylelikle tüm lojistik destek ve yatın adeta bir otel gibi kullanılması sayesinde kaliteli yatak kapasitesinde artış olur. Bu sistem devre mülk sistemine alternatif olabilmektedir.

2.9. Son Yıllarda Yat ve Gezinti Tekneleri İnşa Sektöründe Meydana Gelen Gelişmeler

2.9.1. Teknik Gelişmeler

Gelişmiş ülkeler, yat ve gezinti tekneleri oluşumunu desteklemektedir. Çağdaş anlayışa göre deniz vasıtalarının yaygınlaşması ve sadece zenginlerin değil orta halli kesimin de bu yaşam şeklinden yararlanması, insanların boş vakitlerini deniz, kıyı, tatil ve keşif uğraşları ile değerlendirmesi bir kültür seviyesi olarak

benimsenmiştir. Yat ve gezi tekneleri inşa sektörüne son on yıllık perspektifte bakıldığında önemli değişimler tespit edilebilir. Konuya olan talebin hızlı artması ve birçok yeni firmanın değişik ürünlerle ortaya çıkması neticesinde tasarım, konfor ve fonksiyonellik konularında, adeta firmalar arası yarış yaşanmaktadır. Bunun sonucu olarak sunulan yenilikler ve yeni malzemelerin de ilgi görmesi özellikle 15 metreden büyük teknelerde mecbur olunmamasına karşın klaslama ihtiyacını başka bir değişle belli gemi inşaatı standartlarının ve kurallarının bu deniz vasıtalarına da yansıtılması yaygınlaşmıştır.

Müşteri çok seçici olmuş, sigorta firmaları primlerini buna göre ayarlamış, can ve mal emniyeti konusunda geliştirilen tüm kriterler limanlarda, marinalarda ve yakın sahil idari makamlarınca zorunlu hale getirilmiştir.

Kurallara bağlılık ve bunun belgelendirilmesi, standartların yaygınlaştırılması ve kontratlarda bulunması, teknelerin dünya denizlerine uyumunu sağladığından birçok hukuki ve mali sorun da belli standartlara oturtulmaktadır. Bu gelişmeler yat fiyatlarını doğal olarak yükseltmiştir. Denizde can ve mal güvenliği ve çevre kirliliği için ISO, MCA ve IMO kriterlerine göre teçhiz edilen, sefere girdikten sonra bunların kullanma sırasındaki sistemli periyodik bakım ve tutum disiplini sağlayan söz konusu yatlar için uygun prim ile sigorta yaptırma, bağlama limanında en uygun tarife ile konaklama ve en önemlisi ikinci el satışta avantajlı duruma geçme imkanı doğmuştur.

2.9.2. Dizayn

Yatların kullanma amacı göz önüne alındığında en çarpıcı değişim dizayn ve ince detay tasarımlarda göze çarpmaktadır. Bu tür yatlar zevke hitap ettiğinden dış tasarımları adeta lüks bir otomobil içi ise lüks bir villaya benzemektedir. Dizaynerler önce çizimleri ile müşteriyi etkilemekte ve kabul görmesi halinde işi daha teknik şablona oturtmakta ve böyle pazar aramaktadır. Ek 13'de WHY firmasına ait inşa edilen bir yatın fotoğrafları verilmiştir.

En çarpıcı değişimler GRP, FRP, PVC ve kompozit yatlarda görülmektedir. Çünkü en kolay şekillendirme ve kalıbından çoğaltma bu tür malzemelerle mümkündür. Üretici firmalar bir stil yakaladığında ve bunu estetik anlamda zenginleştirdiğinde piyasanın hemen ilgisini çekmekte adeta yeni bir trend yakalayarak bunu bir başka yeni stil kabul görene kadar üretimini gerçekleştirmektedir. Gemi inşaatındaki temel kurallar, stabilite, mukavemet ve denizcilik konuları yat ve gezi tekneleri için de geçerlidir. Bu çerçevede kalmak kaydı ile can emniyeti kurallarından ödün vermeden su üstü görünümünde ve iç mekanlarda müşteri çekmeye yönelik her türlü farklı dizayn ve yenilikler üreticilerin ana çabasıdır. Son yılların en önemli konularından bir tanesi de GRP ve FRP'den inşa edilmiş yat ve teknelerin geri dönüşümüdür, bu konuda ICOMIA'nın hazırladığı kurallar önem arz etmektedir⁶³.

2.9.3. Teknolojik Gelişim

Katamaran ve trimaran tipi tekneler çoğalmıştır. Daha önceleri genellikle yarış tipinde veya yelkenliler gözüken modeller yelkenli-motor bot tipi veya sadece motor bot olarak da mevcuttur. Daha önceleri yaşam yerleri pek olmayan veya önemsiz olan yüksek hızlı motorbotlarda artık hız unsurlarının yanı sıra konforlu iç hacimler ve tam donanımlı kamaralar tercih edilmektedir. Klasik anlamda ve ahşaptan olan “lobster” tipi (Amerikan balıkçı teknesi) son yıllarda GRP ve PVC'den ve daha süratli formda (20-25 knot hızında) ve çok daha konforlu olarak yeni bir tür ortaya çıkmıştır. Teknelerin kış taraflarında denize girmeye elverişli platformlar ve iniş merdivenleri artık tekne formunun bir parçası olarak gözükmektedir. Tekne genişlikleri artmıştır. Stabilite düzeltici ve salınım periyodunu azaltıcı aktif yalpalıklar yaygınlaşmaktadır.

Manevra kolaylığı sağlayan, baş pervane denen ‘bow thruster’ uygulaması artık 10 metrelik teknelerde bile (gövdeye monte veya dıştan takma) görülmektedir.

⁶³ ICOMIA, “Decommissioning Of End-Of-Life Boats”, **A Status Report**, 2nd Edition, Londra, Aralık 2007, s. 1-12.

15 metreyi geçen teknelerin kıç taraf dizaynı kamara veya makine dairesi şekliyle tasarlanmakta iken artık küçük bot veya “tender” denen kıyı irtibat tekneleri ve jet-ski gibi aksesuarları içine alabilecek su geçmez mekanlar olarak dizayn edilmektedir. Makine egzost sistemleri çıkışları su içine veya kıç platform altına verilerek motor gürültüsü azaltılmaya çalışılmakta, tekne estetiği korunmaktadır. Yelkenli teknelerde sabit salmalar yerine, sığ bölgelerde draft problemini’de çözen uygun hareketli (dönebilen veya içe çekilebilen salma) sistemler yaygınlaşmıştır. 25 m’den büyük teknelerde SOLAS kuralları gereği “yaralı bölme stabilitesi” kriterlerine uygun su geçmez bölmeleme ön plana çıkmıştır⁶⁴. Süper-mega yatlarda bordadan yana garaj kapakları (küçük tekne, küçük denizaltı veya araba çıkartmaya uygun) kullanılmaktadır. Gemi personelinin yaşam alanları daha ferah olarak tasarlanmaktadır.

2.9.4. Yat Teçhizatlarında Yenilikler

Önceleri evlerde kullanılan birçok beyaz eşya, televizyon, müzik sistemleri, aksesuarlar, elektrikli aletler yatta kullanılmaya göre yeni tasarımlarla ve deniz-tipi olarak temin edilmektedir. Mobilyalar ve ahşap işçiliğinde ergonominin yanı sıra dayanıklılık ve deniz şartlarına uygunluk ön plana çıkmıştır. Ahşap elemanların imal ve montajında titreşim, mukavemet ve diğer elemanlara montajında özel polimerler ve titreşim önleyici aksesuarlar yaygın olarak kullanılmaktadır.

Ses ve ısı izolasyonları için genellikle 12 metreden büyük yatlarda tüm tekne iç taraftan kaplanmaktadır. Yangına karşı izolasyonda ve bölmelemede denizde güvenlik için SOLAS⁶⁵ kuralları ön plandadır. Can güvenliği için MCA⁶⁶ kuralları,

⁶⁴ IMO, “International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS)”, (Çevrimiçi)
http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?topic_id=257&doc_id=647, 3 Eylül 2009.

⁶⁵ IMO, A.e.

⁶⁶ MCA, “Large Yacht Services”, **Maritime and Coastguard Agency**, (Çevrimiçi)
http://www.mcga.gov.uk/c4mca/mcga07-home/leisureandtheseaside/mcga-sealeisure/mcga-mcga-ensign/dops_-_east-ensign-guidance/dops_-_east_ensign_ly2-2.htm, 26 Eylül 2009.

deniz ve çevre kirliliği için SOPEP⁶⁷ disiplini ve benzeri kurallar özellikle süper-mega yatlarda son yıllarda yaygınlaşmıştır.

15-16 m'den büyük yatların nerdeyse tamamında ortak kullanımlı tuvalet ve duş anlayışı terk edilmiştir. Pis su tesisatları ve hijyen temizleme sistemi ile pislik toplama tankları ilave edilmiştir. Klima sistemleri yaygınlaşmıştır. Güverte aksesuarları, halatlar, zincirler, usturmaçalar vs kapalı dolap ve bölmeler içindedir. Boya ve macunlama işi özel makinelerle yapılmaktadır. Ara bölmelerde ses yalıtımı önem kazanmıştır. Açık güvertelerdeki oturma ve güneşlenme elemanları yapı elemanı olarak tercih edilmektedir. 12 metreden büyük yatlarda karaya çıkmak için açılır yürüme platformu "pasarella" talep edilmektedir. Navigasyon, haberleşme ve sesli-görüntülü elektronik cihazlardaki tüm yenilikler, alarm ve ikaz sistemleri, aydınlatmadaki yenilikler yatlar için en ileri teknoloji ile ve deniz şartlarına uygun olarak kullanılmaktadır⁶⁸. Yatlardaki tüm elektrikli ana sistemler merkezi kontrollü olarak dizayn edilmektedir. Kumaşlar, şilteler, duvar kaplama malzemeleri, oturma grupları minderleri yangın geciktiren ve anti-toksit olarak kullanılmaktadır. Piyasadan temin edilen tüm teçhizat ve cihazların CE sertifikalı veya uyumlu olması yaygınlaşmaktadır. Deniz taşıtlarında geçmişte kullanılan halon yangın söndürme sistemleri, çevreye verdiği zararlı gazlar bakımından günümüzde yasaklanmıştır⁶⁹.

⁶⁷ IMO, "SOPEP/Shipboard Marine Pollution Emergency Plans", (Çevrimiçi) http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D27229/December09Annex2SOPEP.pdf, 13 Ocak 2010.

⁶⁸ Hakan Akyıldız, Erman Ürker, "Megayatlarda Donatım", **Gemi ve Deniz Teknolojisi Dergisi**, Sayı 181, 2009, s. 24-31.

⁶⁹ 3M, "Enhanced Fire Protection for Marine Applications", (Çevrimiçi) http://multimedia.3m.com/mws/media/webserver?66666UuZjcFSLXTtNxfNXT_EVuQEcuZgVs6EVs6E66666--, 19 Eylül 2009.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM:

TÜRKİYE’DE YAT TURİZMİ VE GEMİ İNŞAATI SANAYİ İÇİNDEKİ YERİ

Kıyı alanları, yeraltı madenleri, petrol ve doğalgaz gibi bir ülkenin doğal zenginliğidir. Ülkemizdeki ılıman iklim, muhteşem arkeolojik değerler ve kıyı oluşumu bu zenginliğin kıymetini ve önemini artırmaktadır. Son yıllardaki ekonomik ve sosyal politikalar, küreselleşen dünya, teknolojik gelişmeler, turizm ve beraberinde gelen çevre koruma gibi kavramlar kıyıların planlamasını etkilemiş ve çeşitlendirmiştir. Türkiye’de son yıllarda hane halkı gelirinin artması ve turizmin gelişmesi, halkın kıyılara, deniz ve yatlara olan ilgisini ve yararlanma isteğini artırmıştır.

Türkiye’de yat turizminde talebi belirleyen kriterlerden başlıcaları: Türkiye’deki fiyatları ucuz bulmaları, su sporları, daha önce Türkiye’ye gelmiş olmaları, Türkiye’nin tarihi ve arkeolojik değerleri, komşu ülkelere gelmişken ziyaret etme, doğal çevre güzellikleri⁷⁰.

Ege ve Akdeniz kıyıları girintili çıkıntılı yapıları ile doğal bir yapıya sahiptir. Deniz ve karanın birleştiği bu sahil şeridi yatçıları çekmektedir. Yat ile yurt dışına giriş-çıkış olanakları, Türkiye kıyılarına çok yakın bir mesafede olan Yunanistan’a ait adalar üzerinden kolaylıkla yapılabilir. Ege ve Akdeniz kıyıları tarihsel kalıntılar bakımından zengin bir kültürel mirasa sahiptir. Kıyılardan çok içeride olmayan pek çok tarihi ve arkeolojik değerleri ziyaret edebilmek mümkündür.

⁷⁰ Barış Barlas, “Yat yatırım projelerine genel bir bakış”, **Mersin Deniz Ticareti Dergisi**, No:49, 1996,s. 10-12.

İzmir, Dalaman, Bodrum ve Antalya havaalanları sayesinde hava yolu ile bölgeye ulaşım çok kolaydır. Ege ve Akdeniz’de yelken ile seyir için uygun rüzgarlar bulunmaktadır⁷¹.

3.1. Yat Turizmiyle İlgili Başlıca Sektörler

Yat turizmi ile ilgili başlıca sektörleri aşağıdaki gibi sıralamak mümkündür;

- Yat dizayn büroları,
- Yat yan sanayi imalatı,
- Yat malzemeleri satış yerleri,
- Yat inşası ve imalatı,
- Yat işletmeciliği,
- Günlük tur ve gezi tekneleri işletmeciliği,
- Marina ve çekek yeri işletmeciliği,
- Kruvaziyer ve feribot işletmeciliği,
- Su sporları işletmeciliği,
- Yatçılık eğitim okulları,
- Yat ve motor bot yarışları organizasyonu.

Böylesine büyük bir hizmet sektörü içerisinde yat dizayn büroları özel bir yere sahiptirler. Çünkü yat dizayn büroları müşteri ile yat üreticisi tersane ve yat imal yeri arasında köprü görevi üstlenmişlerdir. Ayrıca her şeyin çıkış noktasının yat dizayn büroları olduğu akıldan çıkarılmamalıdır.

Türkiye’de yatlar için yan sanayi imalatı hergeçen gün daha kaliteli olarak yapılmakta ve gün geçtikçe yurt dışından ithal edilen bir çok ürünün yurt içindeki imalatı artmaktadır. Bunlara örnek olarak, pervane, şaft, kovan, yataklar, boru sistemleri, pompalar, valfler, filtreler, elektrik ana sistemleri, kablolar, panolar,

⁷¹ Özgür Özkan, “Marinaların Kıyı Ekolojisi ile Etkileşimi”, **Denizcilik Dergisi**, Temmuz-Ağustos 2009, s. 52-57.

güverte makinaları, bağlama teçhizatı, halatlar, özel ahşaplar dışında güverte kaplamaları, yaşam yeri mobilyaları, metal elemanlar, pencere, lumboz, kapılar, her türlü kapak, menfez, hava kanalı, mutfak teçhizatı, WC-duş teçhizatı, hizmet bölümleri teçhizatı, döşemelik malzemeler, bazı izolasyon malzemeleri, bazı boya ve macunlar verilebilir.

Tablo 3.1: Turizm Gelirleri, Gelirlerin GSYİH ve İhracat Geliri İçindeki Payı

	GSYİH (Milyar \$)	İHRACAT (Milyar \$)	TURİZM GELİRİ (Milyar \$)	TURİZM GELİRİ/ GSYİH (%)	TURİZM GELİRİ/ İHRACAT (%)
1991	150	13,6	2,7	1,8	19,8
1992	158	14,7	3,6	2,3	24,5
1993	179	15,3	4	2,2	26,1
1994	132	18,1	4,3	3,3	23,8
1995	170	21,6	5	2,9	23,1
1996	184	23,2	5,6	3	24,1
1997	192	26,3	7	3,6	26,6
1998	271	27	7,2	2,7	26,7
1999	248	26,6	5,2	2,1	19,5
2000	265	27,8	7,6	2,9	27,3
2001	197	31,3	8,1	4,1	25,9
2002	230	36,1	11,9	5,2	33
2003	305	47,3	13,2	4,3	27,9
2004	390	63,2	15,9	4,1	25,2
2005	481	73,5	18,2	3,8	24,7
2006	526	85,5	16,9	3,2	19,8
2007	659	107,2	18,5	2,8	17,3
2008	742	131,9	21,9	2,9	16,6

Kaynak: TTYD, “İstatistikler”, **Türkiye Turizm Yatırımcıları Derneği**, (Çevrimiçi) <http://www.ttyd.org.tr/tr/page.aspx?id=10>, 18 Aralık 2009.

Yat işletmeciliği, yat malzemeleri satış yerleri, günlük tur ve gezi tekneleri işletmeciliği, marina ve çekek yeri işletmeciliği, kruvaziyer ve feribot işletmeciliği ve su sporları işletmeciliği sektörlerinin tümünün turizm döviz gelirleri içindeki payı %20-30 kadardır⁷². Türkiye’nin 21,9 milyar dolar olan 2008 turizm gelirinin⁷³ (Bkz.

⁷² Geza Dologh, Kişisel görüşme, İzmir Deniz Ticaret Odası Başkanı, 2009.

⁷³ TTYD, “İstatistikler”, **Türkiye Turizm Yatırımcıları Derneği**, (Çevrimiçi) <http://www.ttyd.org.tr/tr/page.aspx?id=10>, 18 Aralık 2009

Tablo 3.1) %25'i olan yaklaşık 5,5 milyar dolar, Türkiye deniz turizmi gelirini oluşturmaktadır. Ancak bu rakamın içerisinde yat dizayn büroları, yat yan sanayi imalatı, yat inşası ve imalatı ve yatçılık eğitim okulları gelirleri dahil değildir.

Yat işletmeciliği, günlük tur ve gezi tekneleri işletmeciliği, kruvaziyer ve feribot işletmeciliği, marina ve çekek yeri işletmeciliği, su sporları işletmeciliği turizm konusu ile doğrudan bağıntılı iken, yat dizayn büroları, yat yan sanayi imalatı, yat inşası ve imalatı, yat malzemeleri satışı gelirlerinin bir bölümünü turizm hareketi sayesinde elde ederken, turizm hareketinin oluşmasını ve desteklemesini sağlamaktadırlar.

3.1.1. Marina ve Çekrek Yeri İşletmeciliği

Yat turizminin alt yapısı olan marina ve çekrek yerleri, yatlar için vazgeçilmezdir. Yatlar için park ve bakım-onarım tersaneleri olarak da adlandırılabiliriz. Çekrek yerleri, az sayıda çalışandan oluşan bir işgücü yapılanmasıyla, emek yoğun hizmetin sunulduğu küçük ölçekli birimlerdir. Marina çevre ile sürekli bir ilişki içerisinde. Çevre değerlerinin korunması, marinanın çevre üzerine olan olumlu etkilerinden⁷⁴. Marinanın varlığı yatların deniz ve çevreye olan olumsuz etkilerini kontrol altına almayı sağlayacak bir faktördür.

Türkiye’de ilk marina 1976 yılında Çeşme Altınyunus Otelinde işletmeye açılmıştır. Ardından Turban ve Turizm Bankası’nın marina yatırımları gelmiştir. Bugün Türkiye’de kamu ve özel sektöre ait işletilmekte olan 34 adet marina ve çekrek yeri bulunmaktadır. Toplam yat bağlama kapasitesi ise yaklaşık 11 bin adettir⁷⁵ (Bkz. Tablo 3.2). Bu değer tüm Akdeniz kapasitesinin yaklaşık %3.5’ini oluşturmaktadır. Fransa, İspanya ve İtalya Akdeniz’deki marina kapasitesinin yaklaşık %85’ine

⁷⁴ Funda Yercan, Gökdeniz Neşer, “Çekrek Yerlerinin Sınıflandırılması İçin Geliştirilmiş Bir Model Ve Ege Kıyılarındaki Tesislere Uygulanması”, **Gemi Mühendisliği ve Sanayimiz Sempozyumu**, 24-25 Aralık 2004, İstanbul, 2004, s 20-30.

⁷⁵ TTYD, “Turizm Bakanlığı Belgeli Marinalar”, **Türkiye Turizm Yatırımcıları Derneği**, <http://www.ttyd.org.tr/tr/page.aspx?id=10>, 13 Aralık 2009.

sahiptir⁷⁶. Dünyada 2 milyon yata kadar yetecek marina bulunmakta, yaklaşık 10 milyon yat denizlerde dolaşmaktadır. Bu yatların 1 milyonu ise Akdeniz’de bulunmaktadır. Akdeniz’deki yat limanlarının bağlama kapasitesi ise yaklaşık 315 bin dir.

TC Ulaştırma Bakanlığı DLH İnşaatı Genel Müdürlüğü 2008-2009 değerlendirme raporuna göre, yatırım programındaki işler, ihale edilen ve ihalesi yapılması planlanan projelerin kademeli olarak tamamlanması ile yaklaşık 9 bin ilave yat kapasitesi elde edilerek toplam yat bağlama kapasitesinin 20 bine çıkartılması planlanmakta, böylece halen Akdeniz ülkeleri sıralamasında % 3,5 olan bağlama kapasitemizin, % 6’ya yükselmesi beklenmektedir⁷⁷.

Tablo 3.2: Turizm Bakanlığı Belgeli Marinalar

	Marina sayısı	Deniz kapasitesi	Kara kapasitesi	Toplam kap.
Yatırım belgeli	13	3289	1498	4787
İşletme belgeli	21	4095	1831	5926
Toplam	34	7384	3329	10713

Kaynak: TTYD, “Turizm Bakanlığı Belgeli Marinalar”, **Türkiye Turizm Yatırımcıları Derneği**, <http://www.ttyd.org.tr/tr/page.aspx?id=10>, 13 Aralık 2009.

Fransa, İtalya ve İspanya’nın yaklaşık 300 bin olan marina kapasitesinin yanında Türkiye’nin kapasitesi sadece 11 bindir. İtalya’nın 2008 verilerine göre marina, çekek yeri ve bağlama yeri toplam kapasitesi 142 bin dir⁷⁸. Fakat bu ülkelerdeki çok yüksek barınma fiyatları, Türkiye’yi cazip kılmaktadır. Bu cazibe nedeniyle büyük holdinglerden belediyelere kadar çok sayıda kuruluş marina ve çekek yeri işletmeciliği sektörüne yatırım yapmak istemektedir. “Türkiye Turizm Stratejisi 2023 Eylem Planı 2007-2013” masterplanına göre, 2010-2023 yılları arasında 40 yeni marinanın daha mevcutlara eklenmesini öngörülmekte, yatırım programının tamamlanması ile yaklaşık 11 bin 200 adet ilave yat bağlama kapasitesi

⁷⁶ Ulaştırma Bakanlığı, “2008-2009 Değerlendirme”, **T.C. Ulaştırma Bakanlığı**, DLH İnşaatı Genel Müdürlüğü, (Çevrimiçi) <http://www.dlh.gov.tr/stdlh/doc/2008-2009Degerlendirme.doc>, 7 Ocak 2010, s. 1-5.

⁷⁷ Ulaştırma Bakanlığı, **A.e.**

⁷⁸ UCINA, **a.g.e.**, s. 63.

yaratılması ve Türkiye yat bağlama kapasitesinin 25 bin adet olması hedeflenmektedir⁷⁹. İstanbul, İzmir ve Antalya marinaları rehabilite edilerek mega yatlara hizmet vermesi planlanmaktadır. Bunun yanı sıra mevcut ve projelendirilen yat limanlarına ek olarak ülkemizde bulunan balıkçı barınakları potansiyelinden faydalanılarak yaklaşık her 35 deniz milinde bir olmak üzere, yat turizmine gerekli hizmeti sağlayabilecek şekilde yenilenmelerine yönelik çalışmalar ile sektöre önemli bir ivme kazandırılması planlanmaktadır. Ayrıca yeni güzargahlar belirlenerek, yeni varış noktalarını destekleyecek nitelikte yat limanları planlanarak hizmeti açılması düşünülmektedir⁸⁰. Yapılan bir bilimsel çalışmada, gerekli önlemler alındığı takdirde Türkiye'deki bazı marinaların Akdeniz yat turizmi dünyasında en önde kabul edilen İspanya, Fransa ve İtalya'daki marinalardan daha fazla ilerleyecekleri ortaya konmuştur⁸¹. Ayrıca gerçekleştirilen bir diğer bilimsel çalışmada, yat evi modeli (dockominium) incelenerek, Türkiye'deki marinalara uygulanabilirliği araştırılmıştır⁸².

3.1.2. Yat İşletmeciliği

Deniz, doğa, yat ve yatçılığı seven, tatillerini denizde geçirmek isteyen turistlerin Ege ve Akdeniz kıyılarına yönelik artan talebi, yat işletmeciliği sektörünün Türkiye'de hızla büyümesine neden olmuştur. Türkiye'de yat işletmeciliğinin gelişmesinde, yat inşasındaki ilerlemeler, marina ve çekek yerlerinin kapasitelerindeki artış gibi unsurlar yanında, coğrafi konum, yatlar için uygun hava ve çevre koşulları ve doğal güzelliklerin zenginlik arz etmesi de önemli bir etkidir.

Sektörde faaliyet gösteren işletme, yat ve yatak sayılarının, 1986 yılından itibaren, bazı yıllarda düşüş gösterse de, bir gelişme gösterdiği görülmektedir. 2008

⁷⁹ Kültür ve Turizm Bakanlığı, "Türkiye Turizm Stratejisi 2023 Eylem Planı 2007-2013", **T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı**, Yayın No: 3085, Ankara, 2007, s. 12.

⁸⁰ A.e., s. 24.

⁸¹ Olcay Şemioğlu, "Kuşadası, Bodrum ve Pire (Yunanistan) yat limanlarının turizm coğrafyası açısından karşılaştırılması", İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Coğrafya Anabilim Dalı Doktora Tezi, İstanbul, 2006, s. 1.

⁸² Osman Cenk Demiroğlu, "Yat Evi (Dockominium) Modelinin Türkiye'deki Marinalara Uygulanabilirliği", İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Turizm İşletmeciliği Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2007, s. 1-2.

yılı itibariyle ise, Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan belgeli 11167 yatak ve 8051 yata sahip 76 adet yat işletmesi mevcuttur⁸³ (Bkz. Tablo 3.3).

Yat ve diğer deniz turizmi araçları işletmelerinin görevleri; “Deniz turizmi araçları işletmeleri, mülkiyetlerinde bulundurdıkları veya kiraladıkları Türk veya yabancı bayraklı deniz araçlarını, mürettebatlı veya mürettebatsız olarak, gezi, spor eğlence amacıyla, geçici s reler ile kiralayan, işletmeleri ile ilgili tüm ürünleri oluşturan, pazarlamasını yapan, hizmet ve organizasyonları sağlayan, müşterilerini geliş noktalarından alıp, gidiş noktalarına bırakan, faaliyet alanları Bakanlıkça belirlenen Bakanlıktan belgeli gerçek ve tüzel kişilerdir.” şeklinde Deniz Turizmi Yönetmeliği'nde tanımlanmıřtır⁸⁴.

Yat işletmeleri, yerli ve yabancı işletmeler açısından incelendiğinde (Bkz. şekil 3.1), 2008 yılı itibariyle 76 işletmeden 61'inin (%80) yerli, 15'inin ise yabancı olduğu görülmektedir. 1986-2008 yılları arası yerli işletme, yat ve yatak sayıları yabancılara göre ciddi bir artış g stermiřtir⁸⁵. 1998 yılında %93 olan yerli işletme yüzdesi bu tarihten itibaren azalarak %80'e gerilemiş, ancak buna mukabil, yat %60'dan %70'e yükselmiş, yatak yüzdeleri ise çok az bir artış göstererek %70'den %72'ye çıkmıştır. Bu durumda, son 10 yılda yat i dizaynında ve kişilerin yat beklentilerinde yaşanan gelişmelere paralel olarak yat içerisinde kişiye ayrılan m² miktarı yükselmiş, filoya yeni katılan yeni inşa ve içi yenilenen yatlardaki yatak sayıları eskiye göre düşük tutulmuştur. Eskiden 6 kişilik gözüken 11 m'lik bir yat, 2000 yılı sonrası, her kabine ayrı duş ve tuvalet konması, yaşam salonunun daha büyük inşa edilmesi, mutfak kısmına konulan teizatlar neticesinde artık 4 kişilik yatak kapasitesinde inşa edilmektedir. Ayrıca, yerli işletmelerin yabancı işletmelere göre daha küçük ölçekli olduğu sonucunu da çıkarmak mümkündür. Dolayısıyla

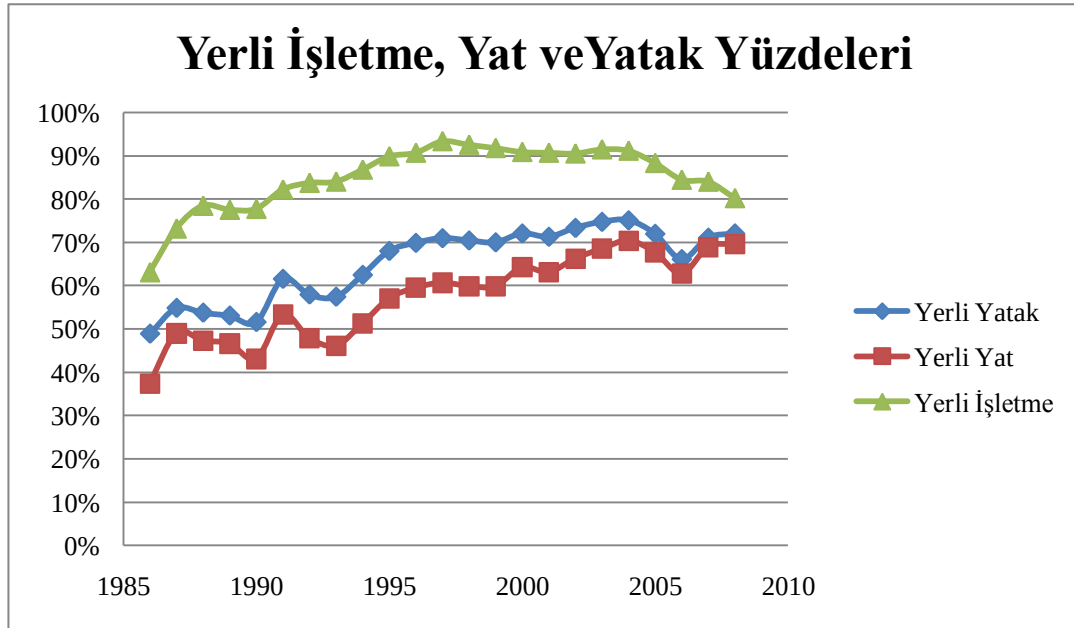
⁸³ Kültür ve Turizm Bakanlığı, “Yat İstatistikleri 2008”, **T.C. Kültür Ve Turizm Bakanlığı**, Yatırım Ve İşletmeler Genel Müdürlüğü Araştırma Ve Değerlendirme Dairesi Başkanlığı, Aralık 2009, Yayın No:2009/6, ISSN-1300-6886, 2009, s. 7.

⁸⁴ Denizcilik Müşteşarlığı, “Deniz Turizmi Yönetmeliği”, **T.C. Başbakanlık Denizcilik Müşteşarlığı**, (evrimii) <http://www.denizcilik.gov.tr/tr/haber/Uploads%5Cdeniz%20turizmi%20yonetmeliği.doc>, 24 Aralık 2009.

⁸⁵ Kültür ve Turizm Bakanlığı, Yat İstatistikleri yıllıklarından derlenmiştir.

pazarlama ve finansman açısından yabancılarla rekabet etmekte zorlandığı çıkarımı yapılabilir⁸⁶.

Şekil 3.1: Toplam İşletme, Yat ve Yatak Rakamları içerisinde Yerli İşletmelerin Yüzdeleri.



Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı, “Yat İstatistikleri 2008”, T.C. Kültür Ve Turizm Bakanlığı, Yatırım Ve İşletmeler Genel Müdürlüğü Araştırma Ve Değerlendirme Dairesi Başkanlığı, Aralık 2009. Yayın No:2009/6, ISSN-1300-6886.2009.

Yat işletmeciliği üç bölüme ayrılabilir⁸⁷:

- Mürettebatlı Tekne Kiralamaları,
- Mürettebatsız Tekne Kiralamaları (Bareboat),
- Filotilla Kiralamaları.

Mürettebatlı tekne kiralama, yurdumuzda “mavi yolculuk” diye bilinmektedir. Bu tip işletmecilikte kullanılan teknelerin büyüklükleri 2 kamaradan 10 kamaraya

⁸⁶ Uğur Tandoğan, “Yat İşletmelerinde Pazarlama ve Finansman Kolaylaştırıcı bir Model: Devre Tatil”, **Hasan Zafer Doğan Anı Kitabı**, Der. Meral Korzay ve Bülent Himmetoğlu, İstanbul, Bogaziçi Üniversitesi, 1995, s. 260-261.

⁸⁷ Barış Barlas, “Türkiye yat turizminde arz ve talebi artırıcı önlemler”, **Mersin Deniz Ticareti Dergisi**, No:45, 1996,s. 9-12.

kadar olabilmektedir. Yatta müşteriye hizmet edecek kaptan ve denizcilerden oluşan eğitimli mürettebat sayesinde, yat turistleri aynı bir tatil köyündeki gibi, yeme-içme, dinlenme, eğlenme, denize girme ve çevre gezisi olanaklarından faydalanırlar⁸⁸. Yiyecek, içecek, yakıt gibi giderler genelde işletmeye aittir. Yat turistleri, yattaki işin denizcilik boyutuna katılmazlar.

Bareboat olarak anılan mürettebatsız tekne kiralamada, kiralayan kişilerden en az birisinin kaptanlık ehliyetinin bulunması gerekmektedir. Yatlar tam donanımlı olarak yatçıların kullanımına belirli bir süre için verilir. Yatçı turistler belirli bir güzergah içerisinde kendi istedikleri seyir rotasını izlerler. Bu tip kiralama çok çeşitli tip ve büyüklükte tekne ile yapılmakla birlikte, en çok 8-14 metre arasındaki yatlar tercih edilmektedir. Bu tip kiralamada pazar oldukça büyüktür. Yakıt, yiyecek, içecek gibi giderler müşteriye aittir. Ek 14’de Genamarine yat kiralama şirketine ait 2009 yılı mürettebatsız tekne kiralama fiyatları verilmiştir.

Filotilla tipi kiralamalar genellikle 8-11 metre boyunda olan, bir kılavuz tekne önderliğinde tek kolda ilerleyen, çok sayıda teknenin birlikte aynı yönde seyir yapmalarıdır. Müşteri kitlesi genellikle amatör denizciler, yatçı turistler ve denize hevesi olan kimselerdir. Filotilla tipi kiralamalar, tek başlarına mürettebatsız tekne kiralayacak kadar deneyimi olmayan yatçı turistlere hitap etmesi açısından olumlu bir yat turizmi çeşitidir. Ana farklılıkları dışında daha çok mürettebatsız tekne kiralamaya benzemektedir. Bu tip kiralama genellikle Akdeniz bölgesinde Yunanistan, Türkiye ve Hırvatistan, Karayipler bölgesinde Batı Hint Adaları (West Indies) ve İngiliz Virgin Adaları (British Virgin Islands) kıyılarında gözlenmektedir⁸⁹.

⁸⁸ Abdi Kükner, “Türk Tipi Yelkenli Tekne Gulet”, Gemi ve Deniz Teknolojisi Dergisi, Sayı 181, 2009, s. 5-12.

⁸⁹ SUNSAIL, “Flotillas”, **Sunsail Flotilla Holidays**, (Çevrimiçi) <http://www.sunsail.eu/flotillas?redirect=true>, 11 Ocak 2010.

Tablo 3.3: 2008 Yılı İtibari ile Belgeli Yat İşletmelerinin Yat Ve Yatak Sayıları

Yıl	İşletme Sayısı			Yat Sayısı			Yatak Sayısı		
	Yerli	Yabancı	Σ	Yerli	Yabancı	Σ	Yerli	Yabancı	Σ
1986	36	21	57	226	378	604	2402	2515	4917
1987	52	19	71	360	375	735	3360	2769	6129
1988	73	20	93	473	527	1000	4431	3816	8247
1989	83	24	107	544	623	1167	4964	4394	9358
1990	84	24	108	441	583	1024	4365	4102	8467
1991	88	19	107	460	403	863	4559	2846	7405
1992	93	18	111	481	523	1004	4971	3609	8580
1993	95	18	113	474	553	1027	5034	3732	8766
1994	99	15	114	524	498	1022	5401	3243	8644
1995	98	11	109	547	412	959	5567	2616	8183
1996	98	10	108	585	398	983	5905	2542	8447
1997	99	7	106	606	393	999	6071	2479	8550
1998	100	8	108	618	414	1032	6100	2557	8657
1999	101	9	110	612	410	1022	6013	2573	8586
2000	100	10	110	817	455	1272	7378	2856	10234
2001	98	10	108	821	480	1301	7404	2977	10381
2002	96	10	106	725	369	1094	6774	2457	9231
2003	97	9	106	725	333	1058	6905	2329	9234
2004	83	8	91	699	294	993	6377	2110	8487
2005	76	10	86	723	345	1068	6394	2486	8880
2006	60	11	71	666	395	1061	5398	2764	8162
2007	58	11	69	845	381	1226	6764	2748	9512
2008	61	15	76	990	431	1421	8051	3116	11167

Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı, “Yat İstatistikleri 2008”, T.C. Kültür Ve Turizm Bakanlığı, Yatırım Ve İşletmeler Gen. Müd. Araştırma Ve Değerlendirme Dairesi Başkanlığı, Aralık 2009. Yayın No:2009/6, ISSN-1300-6886.2009.

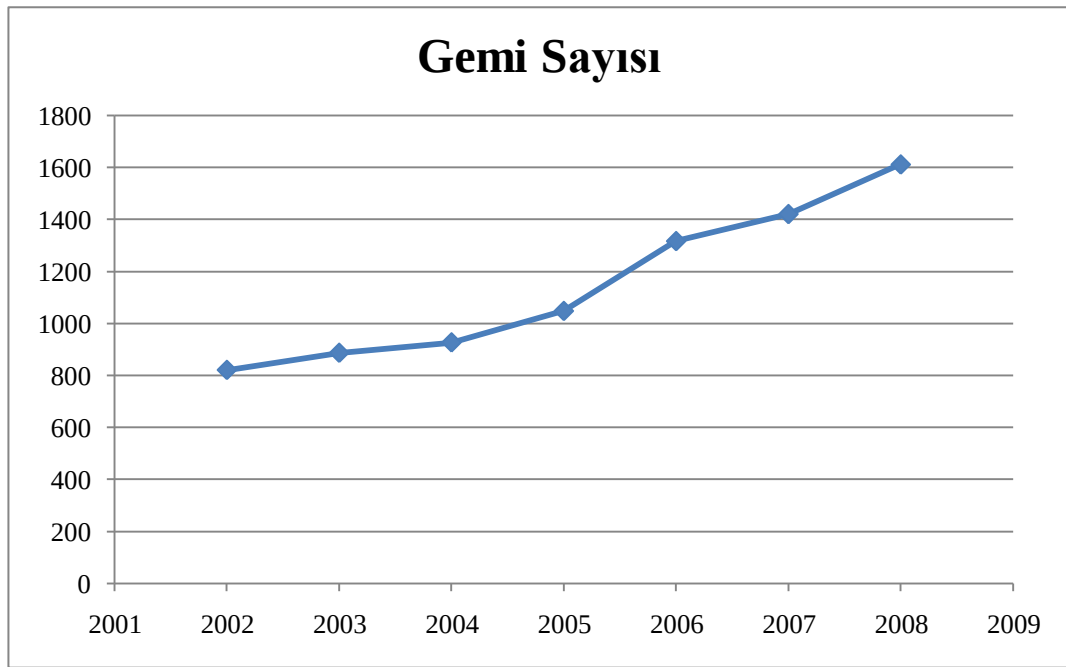
3.1.3. Kruvaziyer ve Feribot İşletmeciliği

Türkiye’de 2003 yılında liman tarifelerinde indirimle gidilmiş ve bunun sonucu olarak özellikle kruvaziyer gemileri ile gelen yolcu sayısında son altı yılda yaklaşık 5 kat artış gerçekleşmiştir⁹⁰. Şekil 3.2’de 2002-2008 yılları arası limanlarımıza uğrayan

⁹⁰ Denizcilik Müsteşarlığı, “2009-2013 Stratejik Planı”, T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, Strateji Geliştirme Daire Başkanlığı, Ankara, 2009, s. 5-9.

krvaziyer gemi dağılımı grafiği ve Şekil 3.3’de 2002-2008 yılları arası limanlarımıza uğrayan kruvaziyer yolcu dağılımı grafiği verilmiştir. İki grafik karşılaştırıldığında, 2002-2008 yılları arası limanlarımıza uğrayan kruvaziyer gemi sayısı yaklaşık 2 kat artmış, buna mukabil yolcu sayısı yaklaşık 5 kat artmıştır. Bunun sebebi olarak limanlarımıza uğrayan kruvaziyer gemilerinin kapasite ve büyüklüklerinin her geçen yıl artmış olduğu sonucuna varabiliriz.

Şekil 3.2: Limanlarımıza Uğrayan Kruvaziyer Gemi Sayısı



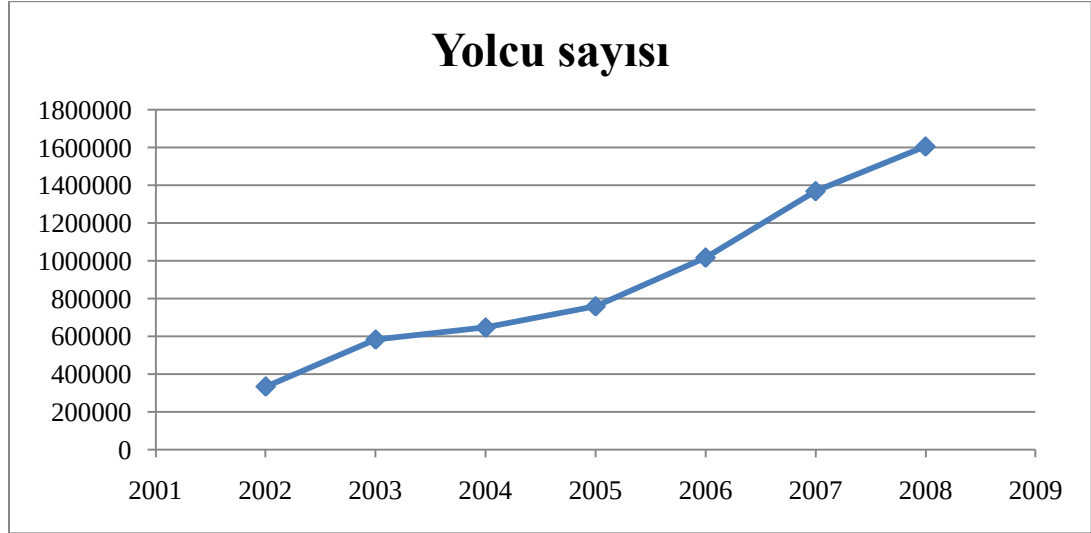
Kaynak: Denizcilik Müsteşarlığı Stratejik Planı (2009-2013), 2009. **T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı**, Strateji Geliştirme Daire Başkanlığı, Ankara.

Türkiye’ye gelen kruvaziyer turistlerinin harcamaları incelendiğinde, bunların deniz turizmi gelirlerinin büyük bölümünü oluşturduğu görülür. Kruvaziyer turistleri sadece gezmek için 250-300 dolar harcamakta ve aynı zamanda yüksek miktarda alışveriş yapmaktadır, normal turiste göre en az 2 kat daha fazla para harcamaktadır⁹¹. Kruvaziyer turizminin deniz turizmine katkısı ciddi boyuttadır. Basit bir hesaplama ile Tablo 3.4’deki kişi başına düşen ortalama harcama verilerine dayanarak, 2008

⁹¹ Geza Dologh, Kişisel görüşme, İzmir Deniz Ticaret Odası Başkanı, 2009.

yılında kruvaziyer turizminden elde edilen yaklaşık gelirin 1.2 ile 2.4 milyar dolar arasında olduğunu varsayabiliriz.

Şekil 3.3: Limanlarımıza Uğrayan Kruvaziyer Gemisi Yolcu Sayısı



Kaynak: Denizcilik Müsteşarlığı Stratejik Planı (2009-2013), 2009. T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, Strateji Geliştirme Daire Başkanlığı, Ankara.

Tablo 3.4: Ziyaretçi Sayısı ve Turizm Gelirlerinin Yıllara Göre Dağılımı

YILLAR	TURİZM GELİRİ (Bin \$)	ZİYARETÇİ SAYISI	ORTALAMA HARCAMA (\$)
2001	10067155	13450121	748
2002	11900 925	15214516	782
2003	13203144	16302050	810
2004	15887699	20262640	784
2005	18153504	24124501	752
2006	16850947	23148669	728
2007	18487008	27214988	679
2008	21950807	30979979	709
2009*	16236439	25077427	647

* Ocak-Eylül aylarına ait veridir.

Kaynak: Ziyaretçi Sayısı ve Turizm Gelirlerinin Yıllara Göre Dağılımı, TC Kültür ve Turizm Bakanlığı, <http://www.kultur.gov.tr/TR/Genel/BelgeGoster.aspx?F6E10F8892433CFF2B81939FD5B60AFA2D9C6AFDB94F017A>, 15 Aralık 2009.

3.2. Yat Sahipliliği

Türkiye yat sahibi olma bakımından potansiyelinin çok altındadır. Bu durum sosyal, ekonomik ve kültürel yapıyla çok yakın ilişkilidir. Türkiye’de yaşayan insanlar denizi genellikle içine girerek serinleyecekleri bir araç olarak görmektedir. Yat ve tekne konusunda Avustralya gibi bazı ülkeler neredeyse aile başına bir tekne düşecek (ICOMIA’nın verilerine göre yaklaşık olarak hesaplanmıştır, burada tekne sahipliği 2.5 m’den başlamaktadır) şekilde gelişmişlerdir. Diğer taraftan, yıllardan beri yat ülkemizde lüks bir araç olarak görüldüğünden, insanlar ilk yatırım ve bakım-tutum masrafları açısından fazla rağbet göstermemektedirler. Aşağıdaki şekillerde ülkemizde kayıt altında bulunan yatların boylarına ve yaşlarına göre dağılımları görülmektedir. Grafiklerden görülmektedir ki (Bkz. Şekil 2.8) ülkemizde 12.5 -22,5 m. arasında boydaki yatlar ağırlıklı olarak tercih edilmektedir. Ayrıca yatların %65 ine yakın kısmı 10 ve 10 yaşının üstündedirler (Bkz. Şekil 2.9). Gerçekte Türkler’in sahip olduğu yat sayısı yabancı bandıradakiler dikkate alındığında çok daha fazladır. Türk bandırasından geçmişte kaçışın gerçek nedeni yüksek vergiler olmuştur.

Tuzla tersane bölgesinin kurulması, ülkemizde gemi ve tekne inşasında bir dönüm noktası olmuştur. Bir çok Türk tersanesi 2008 3. çeyreğine kadar sipariş almadan, gelişen piyasaları takip ederek yük gemisi ve yat inşa etmiştir. Piyasaların 2008’in son çeyreğine girdikten sonra bozulmasından sonra, yük gemisi inşa edenler çok sıkıntılar çekmiş, bir çok sipariş iptal edilmiştir ve halen bu sıkıntıları devam ettirmektedirler. Ancak yat inşa edenler için aynı şeyi söylemek mümkün değildir. Yat inşa edenler yeni siparişlerde bir azalma olsa da, Tuzla bölgesinde sadece bir adet mega yat siparişinin iptal edildiği bilinmektedir⁹².

Bir teknenin bayrak devleti ve klas kuruluşu o teknenin değerini direk olarak etkilemektedir. Genellikle bu noktada müşteri belirleyici bir etken olmaktadır. İyi bir klas kuruluşu ve bayrak devleti aynı zamanda iyi bir tekne anlamına gelmektedir.

⁹² M. Erdal Kılıç, Kişisel görüşme, Yat Dizayneri, TMMOB Gemi Mühendisleri Odası Genel Sekreteri, 2009.

Çünkü güvenilirlik bir tekne için çok önemli bir özelliktir. Yat sahibinin kendini güvende hissetmesi her zaman öncelikli olarak istenilen bir durumdur. Ayrıca iyi bir klas kuruluşu ve bayrak devleti yatın ikinci el piyasasındaki değerine de olumlu yönde etki etmektedir. İnşa edilen yatın hem kurallara uygun olması da hem de güzel gözükmesi gerekmektedir. Yat konusunda uluslararası arenada kabul görmüş belli başlı klas kuruluşlarını şu şekilde sıralayabiliriz;

- ABS (Amerikan Bureau of Shipping)
- GL (Germanischer Lloyd)
- RINA (Registro Navale Italiano)
- DNV (Det Norske Veritas)
- BV (Bureau Veritas)
- LR (Lloyd's Register)
- NKK (Nippon Kaiji Kyokai)

2008 3. çeyreğine kadar olan zamanda ekonominin iyileşmesi ve alım gücünün artmasıyla, daha fazla kesim yat almaya başlamıştır. Ayrıca Avrupa’da eskiden beri uygulanan “Charter Satın Alma Modeli” yurdumuzda da son yıllarda uygulanmaya başlamıştır. Bu modele göre, bir tekneyi devre mülk usulü bir çok kişi satın almakta, tekneye ortak olan kişiler yılda 2-4 hafta arası teknelerini kullanmaktadır. Bu satın alma modelinde tekneye ait yıllık bakım-onarım, kışlama, vs giderlerin kişi başına düşen maliyeti çok az olmaktadır. Ayrıca tekne boş olan zamanlarda kiraya verilerek yıllık masrafların bir kısmı kira gelirleri ile karşılanabilmektedir. Belirli bir kesim için yat veya tekne almak hayal olmaktan çıkmıştır. Buna bağlı olarak da marina ihtiyacı artmaktadır.

3.3. Anket Çalışması

Bu çalışmada, Türkiye’de gemi inşaatı sanayi içinde yat turizminin yeri ve öneminin belirlenmesi amacıyla bir anket gerçekleştirilmiştir. Anket Türkiye’de yat inşası ve imalatı ve yat turizmi olmak üzere iki ana bölüme ayrılmıştır. Anketin yat

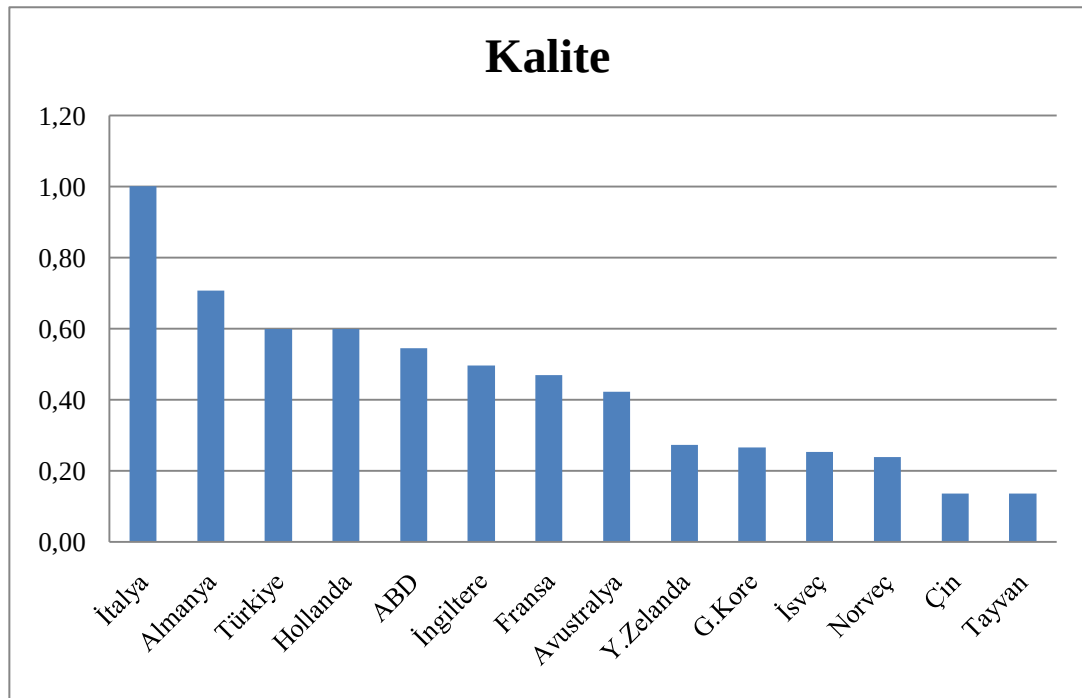
inşası ve imalatı bölümü yatların boylarına göre süper-mega (24 m üstü) ve (8 m - 24 m) arası ve tiplerine göre motor yat ve yelkenli yat olmak üzere toplam dört kısma ayrılmıştır. Anket, Türkiye’de yat inşası ve yat turizminde önde gelen kişiler, yat dizayn büroları, yat işleten firmalar, tekne bakım-onarım ve çekek yerleri ve yat inşa eden kurumlara gönderilmiştir. Yapılan anket çalışması sonucunda katılımcıların demografik özellikleri şu şekilde gruplaşmaktadır. Katılımcıların %91’i erkek %9’u kadındır, %6’sı Antalya, %9’u İzmir, %9’u Bodrum ve %76’sı İstanbul’da ikamet etmektedir. Ankette sorulan sorular Ek 15’de verilmektedir. Yat inşası ve imalatı için gerçekleştirilen anket kaliteli üretim, fiyat, müşteri memnuniyeti, teknoloji kullanımı açılarından yapılmış, analizde kullanılan bu konularda kapsamında sorular hazırlanmıştır. Söz konusu konular dahilinde yat inşası ve imalatı ve yat turizmi ile ilgili 33 özellik saptanmıştır. Toplam gönderilen anket sayısı 100’ün üzerinde kişi ve kurum olmakla beraber, ankete yanıt verenlerin toplamı 32’dir. Dolayısıyla, geri dönüş oranı yaklaşık %32 olmuştur. Sonuçta, (32x33) boyutunda ham verinin toplandığı bir matris oluşmuş ve analizin yapılabileceği yeterli sayıda veriye, ki toplam 1056 ham veriye ulaşılmıştır. Anketler değerlendirilirken, her bir başlıkta, ülkelerin aldıkları puanlar o başlıkta en yüksek puanı alan ülkenin puanına bölünerek, en yüksek puana göre indeksleme yapılmıştır. Bu şekilde her bir başlık için ülke sıralamaları gerçekleştirilmiştir. Anketlerin en sonunda her bir başlık için Mukayeseli Üstünlükler Matrisleri tablolar halinde hazırlanmıştır (Bkz. Tablo 3.5-3.9).

3.3.1. Süper-Mega Motor Yat

Süper-mega motor yatlar inşa kalitesi açısından değerlendirildiğinde İtalya açık ara birinci sırada yer almaktadır (Bkz. Şekil 3.4). Gerçekten de İtalya, süper-mega yat inşaatında yıllardır edindiği ismini günümüzde de korumaktadır. Azimut, Ferretti Yachts, Dalla Pieta, Rodriquez gibi İtalyan süper-mega yat tersaneleri yıllardır bu piyasada en çok tercih edilen yatları inşa etmişlerdir. İkinci sırada Almanya gelmekte, onu Türkiye ve Hollanda izlemektedir. En ünlü mega yat üreticisi olan Lürssen Almanya menşelidir. Daha sonra sıralamada ABD, İngiltere, Fransa ve Avustralya yer almaktadır. Türkiye’nin süper-mega yat imalatında bu

kadar kaliteli üretim yapmasının temel nedenlerinden bir tanesi, butik üretim yapmasıdır. Yat inşa ettiren turizm şirketi veya kişi, yat inşaatının her aşamasında kendi temsilcisini tersanede bulundurmak suretiyle yatın istediği en üst kalitede olmasını garanti etmektedir. Böyle bir uygulama sadece Çin tersanelerinde mümkündür. Diğer ülkelerdeki yat tersaneleri müşteriye sadece dizayn ofislerde ağırlamakta, üretim kısmına müşterilerin girmelerine müsaade etmemektedirler.

Şekil 3.4: Süper-Mega Motor Yat İmalatında Kalite

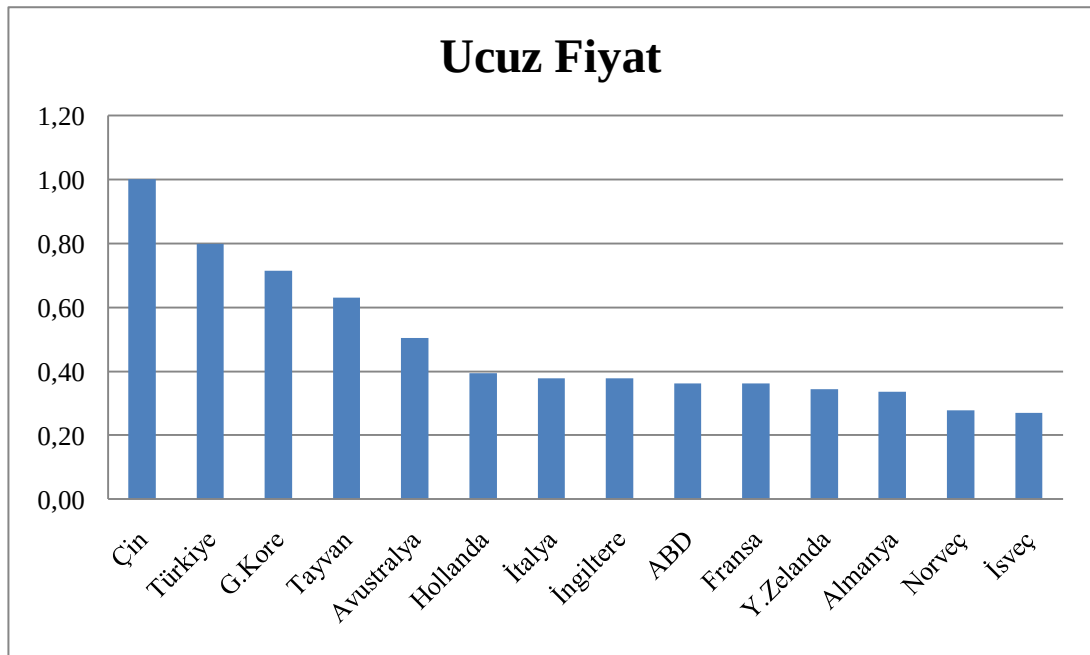


Süper-mega motor yatlar fiyatlar açısından değerlendirildiğinde Çin birinci sırada yer almaktadır (Bkz. Şekil 3.5). Bunun temel iki sebebinden birincisi hammadde fiyatları, ikincisi ise işçilik fiyatlarıdır. Çin yıllardır tersanelerinin hammadde ihtiyaçlarını sübvansede etmektedir. Gemi inşaatı yassı çelik mamul fiyatları Çin’de yaklaşık %20 daha ucuzdur⁹³. Ayrıca işçilik fiyatları diğer ülkelere göre çok daha düşüktür. Çin ucuz olmasına rağmen, süper-mega yatlarda tecrübe ve bilgi-birikimi olmadığından dolayı tercih edilmemektedir. Yük gemilerinde Çin

⁹³ Denizcilik Müsteşarlığı, “TURKTERMAP: Türkiye Tersaneler Master Planı”, T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, Edts. Insel M, Odabasi AY, Helvacioğlu IH, Barlas B, Saracoglu BO, Erdogan O., Ankara, 2007.

tersaneleri tercih edilmesine karşın, yüksek varlıklı gelir grubuna hitap eden süper-mega yatlarda, kalitede oluşabilecek ufak bir hata müşteriye yatın sahibi olan turizm firmasından uzaklaştıracaktır. Çin'i ucuz fiyatlarda Türkiye, G.Kore, Tayvan ve Avustralya takip etmektedir. Daha sonra gelen Hollanda, İtalya, İngiltere, ABD, Fransa, Yeni Zelanda ve Almanya'da süper-mega yat inşa fiyatları hemen hemen aynıdır.

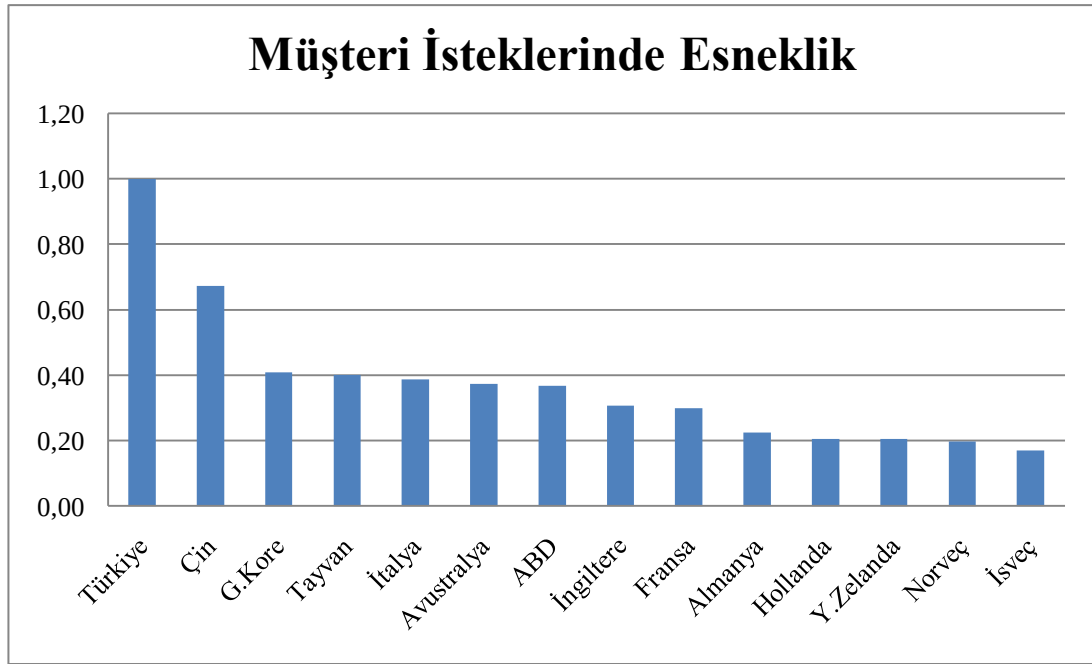
Şekil 3.5: Süper-Mega Motor Yat İmalatında Fiyatlar



Süper-mega motor yatlar müşteri isteklerinde esneklik açısından değerlendirildiğinde Türkiye açık ara birinci sıradadır (Bkz. Şekil 3.6). Bunun temel sebebi, Türk tersanecilerinin 2002 senesinden başlamak üzere benimsedikleri butik tersanecilik modelidir. Bu sayede Türk tersaneleri yük gemilerinde kimyasal tanker ve küçük özel tanker, yat ve gezinti teknelerinde ise süper-mega yatlarda çok iyi bir yükseliş yakalamışlardır. Müşterinin istediği yat, dizayn bürosunda müşteri istekleri göz önüne alınarak dizayn edilip, tersanede üretime geçtikten sonra, yine müşterinin isteği doğrultusunda gerek iç dizaynında gerekse de dış geometrik dizaynında değişikliğe gidilmek istenmektedir. Bunun başlıca nedenlerinden bir tanesi, müşterinin inşa ettirmekte olduğu yatını bir başkasına daha iyi bir fiyata satmayı düşünmesi, yada bir bölgede (örneğin Karayipler'de) çalışması düşünülen yatın, bir

başka bölgede çalışmasının (örneğin Fransız Rivierası'nda) daha kazançlı olacağının kararının alınması olabilmektedir. Bu sayede yatın iç dizaynında, örneğin 3 master kabinli, 8 mürettebatlı, kış küpeştede jakuzisi bulunacak şekilde dizayn edilmiş ve üretime geçilmiş yatın, belirli bir ücret karşılığı, 4 master kabinli, 10 mürettebatlı hale getirilmesi mümkün olmaktadır. Benzer şekilde, 45 m su çekimi boyuna sahip bir yat, üretim aşamasında, yapılan görüşmelerden sonra, yine ücreti karşılığında, paralel gövde boyu uzatması yöntemiyle, 47 m boyuna uzatılması pekala olasıdır. Butik tersanecilik modelini benimsemiş Türk tersaneleri ve Çin tersaneleri dışında, başka hiç bir ülke tersanesi, müşteri için teknik yapım şartnamesi dışında, inşa etmekte olduğu bir yatta büyük değişikliklere gitmemektedir.

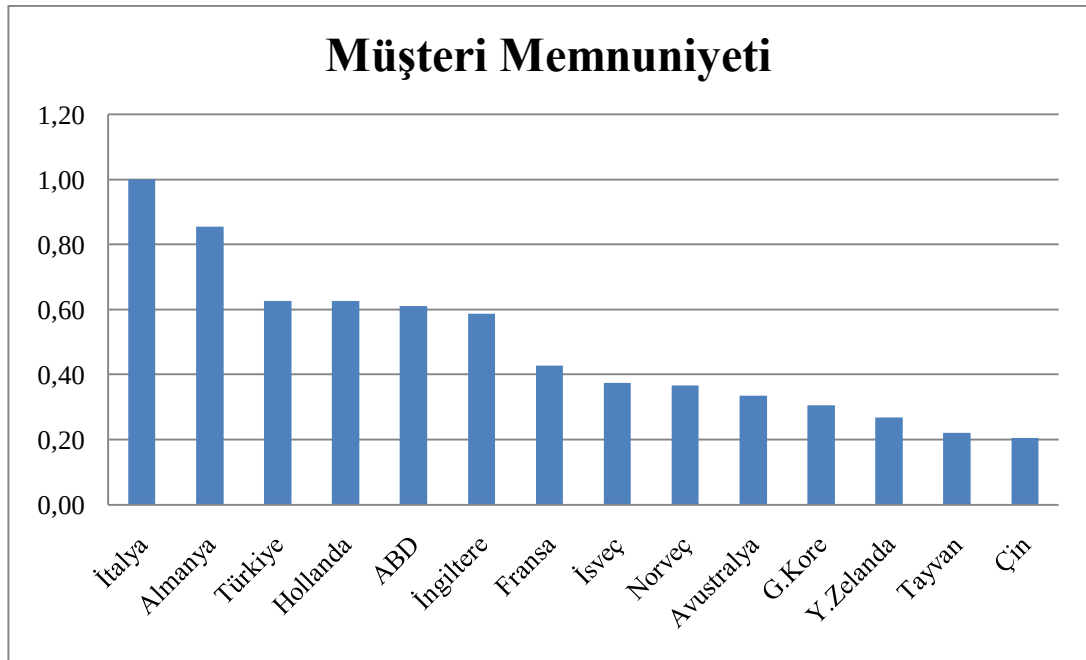
Şekil 3.6: Süper-Mega Motor Yat İmalatında Müşteri İsteklerinde Esneklik



Süper-mega motor yatlar müşteri memnuniyeti açısından değerlendirildiğinde İtalya ve Almanya ön sırayı paylaşmakta, Hollanda, ABD, İngiltere ve Türkiye onları takip etmektedir (Bkz. Şekil 3.7). İtalya ve Almanya, yıllar boyunca inşa ettikleri yat ve gemilerden elde ettikleri tecrübeleri çok iyi analiz ederek, gerek dizayn, gerek mühendislik, gerekse de satış sonrası hizmet ayağında inşa ettikleri yata çok iyi yansıtmakta, bu sayede müşteri memnuniyeti üst düzeyde olmaktadır. Ayrıca yat inşa

edilirken, özel olarak istenmemişse, İtalyan tersaneleri bağımsız klas kuruluşu olarak RINA (İtalyan Loydu), Alman tersaneleri ise GL’u (Alman Loydu) tercih etmektedirler. Her iki denetleme kuruluşu da klas kuruluşları içinde en iyi şekilde bilinenlerdendir. Türk tersanelerinde inşa edilen süper-mega yatların neredeyse tamamına yakını ABS, GL, RINA, DNV, BV, LR veya NKK klasıdır. İnşa edilmekte olan yatın klasının tanınmış bir denetleme kuruluşu olması, müşteri memnuniyeti için çok önemlidir. Ancak bundan, uluslararası tanınmışlığı az olan bir klas kuruluşu denetiminde inşa edilmiş bir yatın mühendislik açısından kötü olduğu anlamı kesinlikle çıkarılmamalıdır.

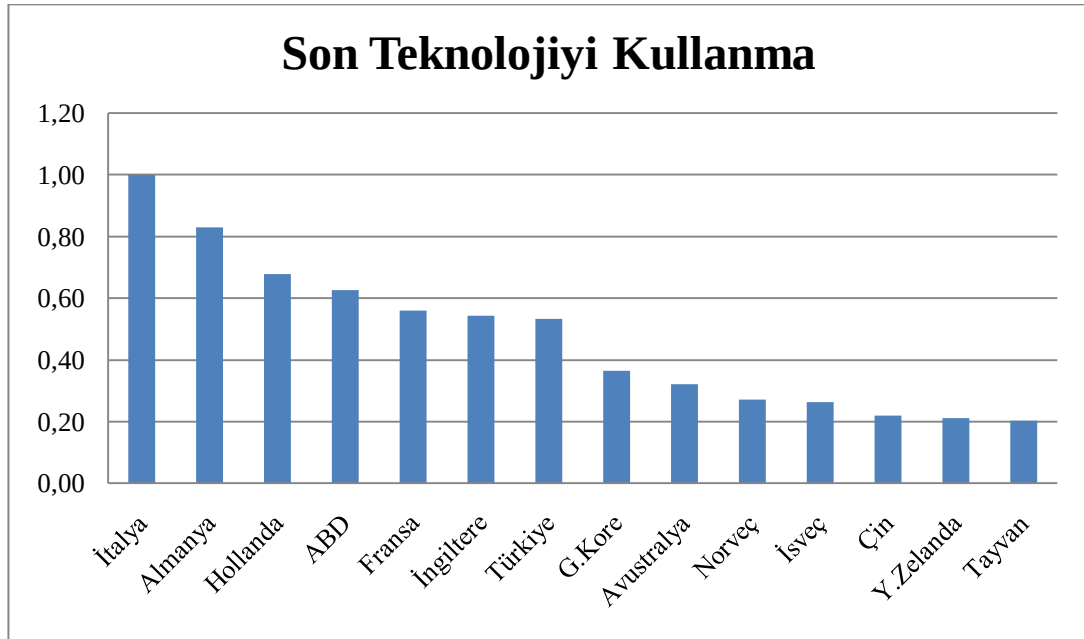
Şekil 3.7: Süper-Mega Motor Yat İmalatında Müşteri Memnuniyeti



Süper-mega motor yat imalatında en son teknolojik yenilikleri kullanma açısından değerlendirildiğinde İtalya ve Almanya yine ön sırayı paylaşmaktadır (Bkz. Şekil 3.8). Hollanda, ABD, Fransa, İngiltere ve Türkiye onları takip etmektedir. Özellikle kompozit yat imalatında kullanılan en son teknoloji ekstrüzyon ve emme kalıp makinaları İtalyan ve Alman menşelidir. İnşa malzemesi olarak kompozit malzemelerden kevlar veya GRP’nin kullanıldığı yatlarda, yapı mukavemeti açısından daha dayanıklı ve uzun ömürlü olması bu tip malzemelerin,

uygun ortam ve şartlarda kalıpa uygulanması gerekmektedir. Bu şekilde inşa edilen yatların ömürleri daha uzun olmakta, daha az bakım ve masraf gerektirmektedir. Türkiye’de genellikle kullanılan makineler en son teknoloji ürünü olan İtalyan menşeli makinelerdir. Alüminyum yat imalatında, teknenin gövdesi alüminyum olup, üst yapı çelikten inşa edilmektedir. Alüminyum ve çelik malzemelerin birbirlerine kaynakları sadece çok özel bir ürün olan, bir yüzü alüminyum diğer yüzü çelik bir parça kullanılarak yapılmaktadır. Bu parça sadece ABD’den ithal edilerek kullanılmaktadır. Yat inşasında kullanılan bu tip özel malzemeler genellikle Almanya ve ABD menşelidir. Yurt dışından ithalatın kolay olduğu ülkemizde, yat imalatında en son uygulanan teknolojik ürünler ve malzemeler Hollanda, ABD, Fransa ve İngiltere’deki yat üreticilerinde olduğu gibi sıkça kullanılmaktadır.

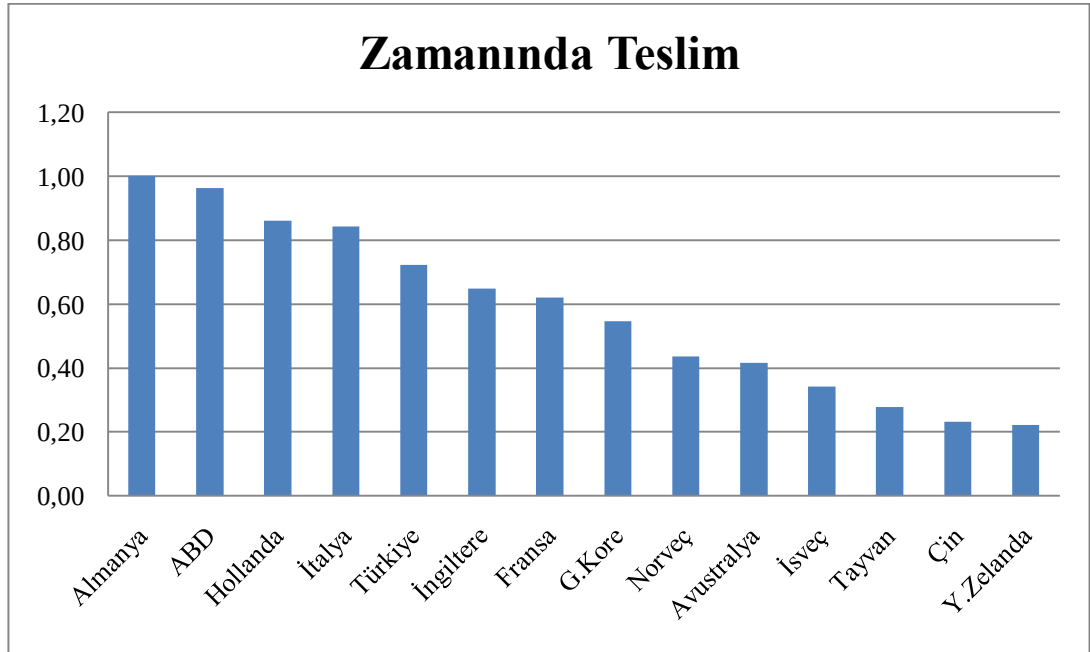
Şekil 3.8: Süper-Mega Motor Yat İmalatında En Son Teknolojiyi Kullanma



Süper-mega motor yat imalatında yatı zamanında teslim önemli bir konudur. Zamanında teslimde Almanya, ABD, Hollanda ve İtalya önde gelmekte, Türkiye, İngiltere ve Fransa onları izlemektedir (Bkz. Şekil 3.9). Son yıllarda yaşanan inşa ettiği yatı zamanında teslim etmeme durumu, genellikle yatı donatma esnasında, ithalatı veya siparişi beklenen, yata monte edilecek bir parça veya sistemin gecikmesinden veya tersaneye kapasitesinin üzerinde sipariş alınmasından dolayı

yaşanmaktadır. Tekne yapım sözleşmelerinde, geç teslimler için ceza maddeleri konulmaktadır. Aynı şekilde erken teslimde de genellikle tersaneye bir prim ödemesi öngörülmektedir. Ceza ve prim ödemeleri, yatın çalışacağı bölgedeki günlük charter bedelleri düşünülerek tekne yapım sözleşmesine konulmaktadır. Örneğin, yat Haziran başında teslim edilecekken, Ağustos başında teslim edilirse, yatın Temmuz ve Ağustos'ta tam kapasite kiralandığı düşünülerek, hesaplanan bedel tersaneden ceza olarak tahsil edilmek istenmektedir. Tersane ise genellikle gecikmenin kendisinden kaynaklanmadığını ileri sürmekte ve suçu, eğer müşteri inşa sırasında değişiklik istemişse müşteriye, yada sipariş verdiği makina, yardımcı makina vs. gecikmesinden kaynaklanmışsa yan sanayi üreticisine atmaktadır. Erken teslimde ise prim genellikle cezanın yarısı olmaktadır. Türk tersaneleri geçmişte çok ceza ödedikleri için, son yıllarda tekne yapım sözleşmelerine ayrı bir önem vermekte ve yat teslimlerinde gecikme yaşanmasına müsaade etmemektedirler.

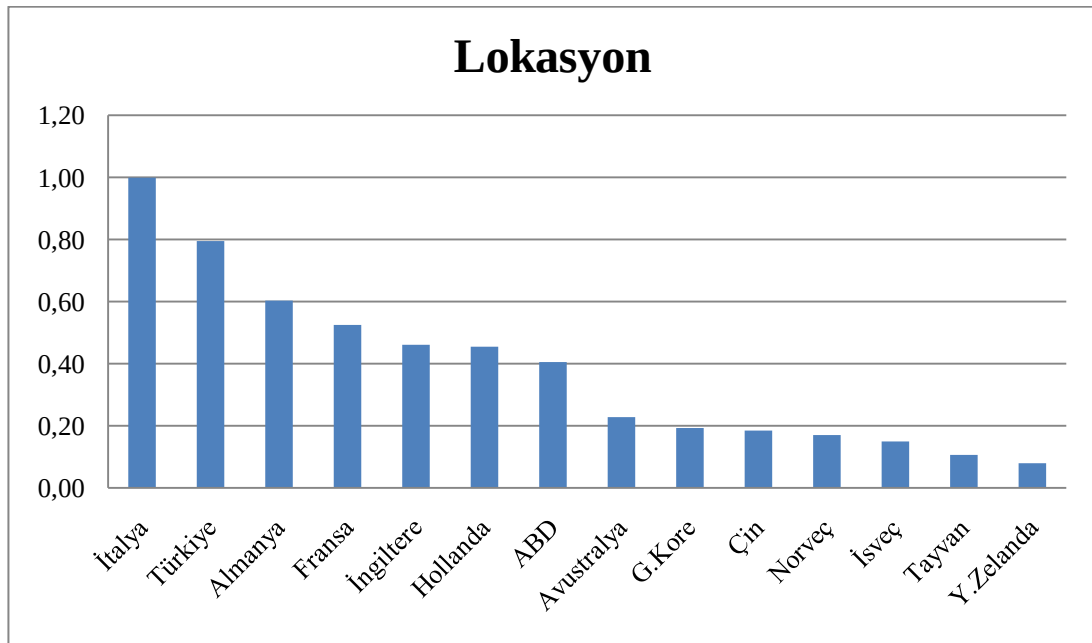
Şekil 3.9: Süper-Mega Motor Yat İmalatında Zamanında Teslimat



Süper-mega motor yat imalatında lokasyon müşteri devamlılığı açısından önemlidir. İtalya birinci sırada gelmekte, Türkiye onu ikinci sırada takip etmektedir (Bkz. Şekil 3.10). İtalya gerek yat turizminin gerekse de yat üreticilerinin merkezinde olduğu için birinci sıradadır. Türkiye, Avrupa, Orta Doğu ve Rusya'ya

yakınlık açısından büyük avantaj sağlamaktadır. Ege ve Akdeniz kıyılarındaki turizm hareketindeki son yıllardaki gelişmeler ve insanların gelirlerindeki artış yat sahibi olma konusunda insanları etkilemektedir. Yani ülkemizin bulunduğu coğrafyanın ve bunun sonucu olan turizm etkinliklerinin yat sahibi olma, kullanma ve kiralama konusunda etkisi yüksektir. Ayrıca, yat tersanelerinin erişim kolaylığı lokasyon açısından büyük rol oynamaktadır. Uluslararası havaalanının varlığı, uluslararası uçak seferlerinin sıklığı, havaalanına olan mesafe özellikle süper-mega yat pazarlarında önem taşımaktadır.

Şekil 3.10: Süper-Mega Motor Yat İmalatında Lokasyon

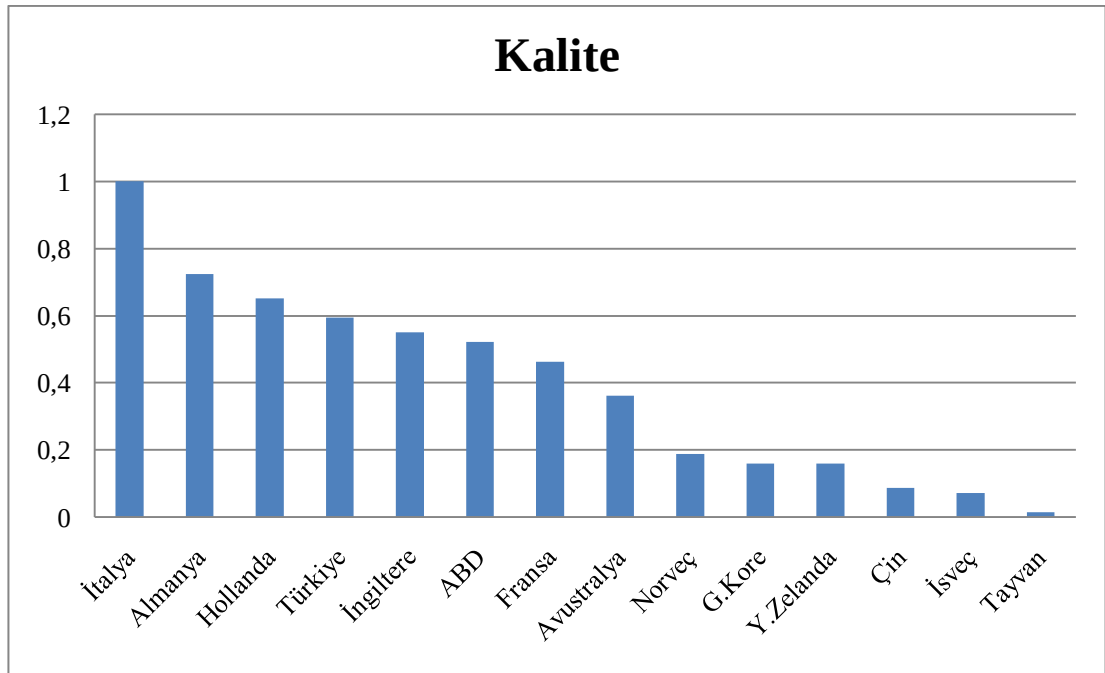


3.3.2. Süper-Mega Yelkenli Yat

Süper-mega yelkenli yatlar inşa kalitesi açısından değerlendirildiğinde İtalya birinci sırada yer almaktadır (Bkz. Şekil 3.11). İtalya, süper-mega yelkenli yat inşaatında Perini Navi, Ital Versil gibi İtalyan süper-mega yat tersaneleri ile yıllardır bu piyasada en çok tercih edilen yelkenli yatları inşa etmişlerdir. İkinci sırada Almanya gelmekte, onu Hollanda, Türkiye ve İngiltere izlemektedir. Türkiye ahşap yat inşasında kalite sorunu genellikle yoktur ve ülkemiz ustalığı en üst seviyededir. Türkiye uluslararası arenada sipariş üzerine yapılan tek dizaynlar konusunda

tanınmaktadır. İnşa edilen teknelerin büyük çoğunluğunu süper-mega yatlar oluşturmakta, bu yatların seri halinde üretimi çok nadir gerçekleşmektedir. Bodrum tipi özel ve gezi amaçlı gulet inşasında ülkemiz dünyadaki en tanınmış ülkedir. PVC ve kompozit teknelerde ise modern üretime yönelik firma bir veya iki adettir. Yaygın üretim el yatırması yöntemi olup, az sayıda tersanede bulunmaktadır. Oldukça pahalı olan bu sitem hızlı üretimin yanı sıra kusursuz yüzey elde edilmesi ve detay işlerde kaliteli sonuç almak içindir. Ayrıca, Tuzla'da bulunan Yıldız Tersanesi'nin sahibi dünyaca ünlü Perini Navi tersanesidir. Bu tersane dünyaca bilinen Maltese Falcon isimli yelkenli tekneyi ve onun kardeş teknelerini başarıyla inşa etmiş ve etmektedir.

Şekil 3.11: Süper-Mega Yelkenli Yat İmalatında Kalite

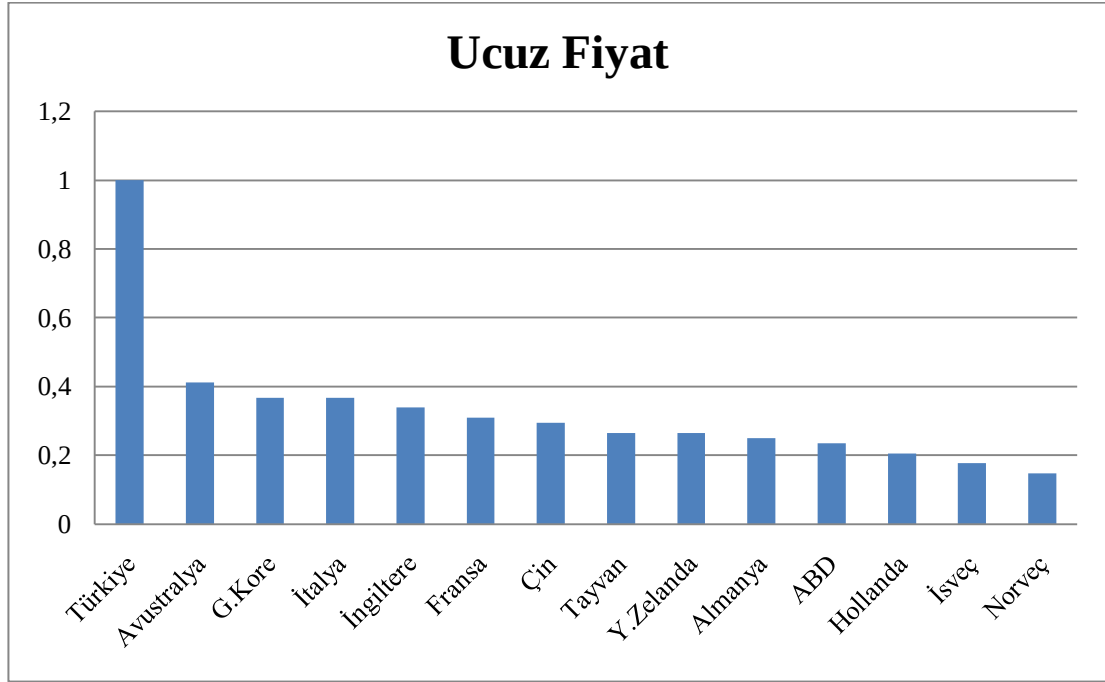


Süper-mega yelkenli yatlar fiyatlar açısından değerlendirildiğinde Türkiye açık ara birinci sırada yer almaktadır (Bkz. Şekil 3.12). Bunun sebebi Bodrum tipi özel ve gezi amaçlı gulet inşasında ülkemiz dünyadaki en tanınmış ülkedir. Gulet tipi yelkenli teknelerin daha uygun fiyata inşa ettirileceği bir başka ülke henüz yoktur.

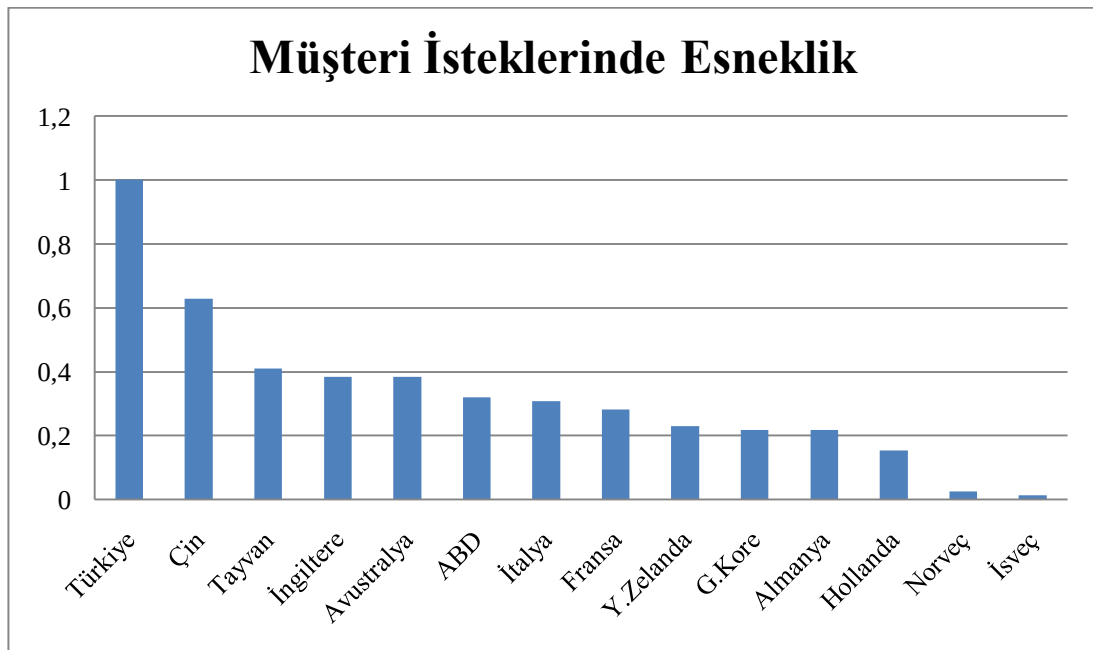
Süper-mega motor yatlar kısmında anlatılan sebeplerden dolayı, süper-mega yelkenli yatlar müşteri isteklerinde esneklik açısından değerlendirildiğinde Türkiye

yine açık ara birinci sıradadır (Bkz. Şekil 3.13). Kalitede birinci sırada olan İtalya, müşteri isteklerinde esnek değildir. Kendi dizaynlarını müşteriye kabul ettirmiştir ve değişikliğe genellikle gitmemektedir.

Şekil 3.12: Süper-Mega Yelkenli Yat İmalatında Fiyatlar

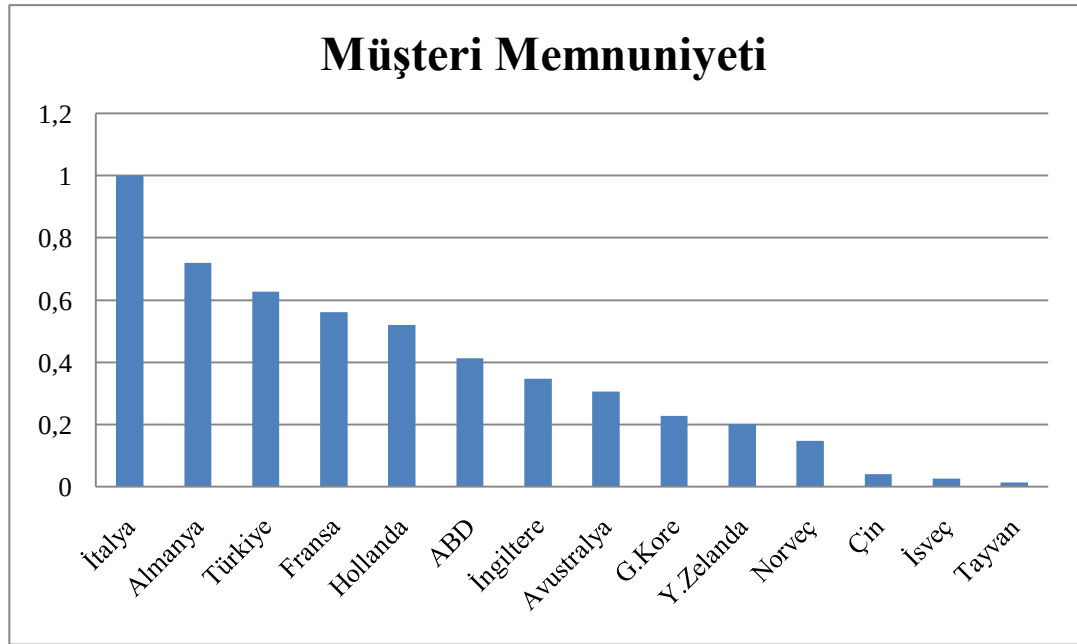


Şekil 3.13: Süper-Mega Yelkenli Yat İmalatında Müşteri İsteklerinde Esneklik



Süper-mega yelkenli yatlar müşteri memnuniyeti açısından değerlendirildiğinde İtalya ve Almanya motor yatlarda olduğu gibi ön sırayı paylaşmakta, Türkiye, Fransa, Hollanda ve ABD onları takip etmektedir (Bkz. Şekil 3.14). Müşteri memnuniyetinin sebepleri süper-mega motor yatlarda anlatılanlar ile aynıdır. Türkiye'nin müşteri memnuniyetinde 3. sırada olmasının iki temel sebebi; Bodrum tipi gulet inşasında ülkemizin dünyadaki en tanınmış ülke olması ve Tuzla'da bulunan Yıldız Tersanesi'nin (bu tersanenin sahibi dünyaca ünlü süper-mega yelkenli yat tersanesi İtalyan Perini Navi'dir) dünyaca bilinen Maltese Falcon isimli yelkenli tekneyi ve onun kardeş teknelerini inşa etmiş olmasıdır.

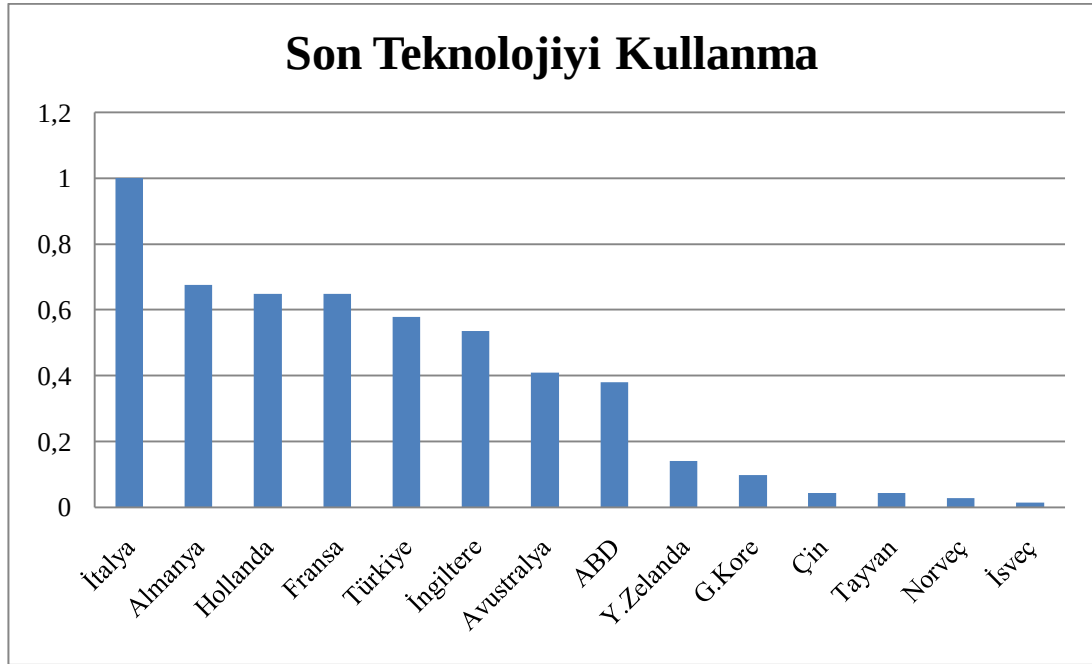
Şekil 3.14: Süper-Mega Yelkenli Yat İmalatında Müşteri Memnuniyeti



Süper-mega yelkenli yat imalatında en son teknolojik yenilikleri kullanma açısından değerlendirildiğinde İtalya birinci sıradadır. Almanya, Hollanda, Fransa, İngiltere ve Türkiye onları takip etmektedir (Bkz. Şekil 3.15). Yelkenli süper-mega yat inşasında son teknolojiyi kullanma gerekçeleri süper-mega motor yat ile hemen hemen aynı olmakla birlikte, yelkenli teknelerde çok önemli olan yelken donanımları, bumba-direk sistemleri ve yelken teknolojisi sadece yelkenli teknelere özeldir. İtalya tersanelerinin son teknoloji ürünlerini yelkenli teknelerde kullanma

İtalya yelken yan sanayisinin gelişmişliği ile doğru orantılıdır. İtalya’da yaklaşık 7 bin kişi yelken ile ilgili yan sanayi’de istihdam edilmektedir⁹⁴. Bu da İtalya’nın yelken teknolojisi kullanmak ve geliştirmekte ne kadar ileride olduğunu bir kanıtıdır.

Şekil 3.15: Süper-Mega Yelkenli Yat İmalatında En Son Teknolojiyi Kullanma



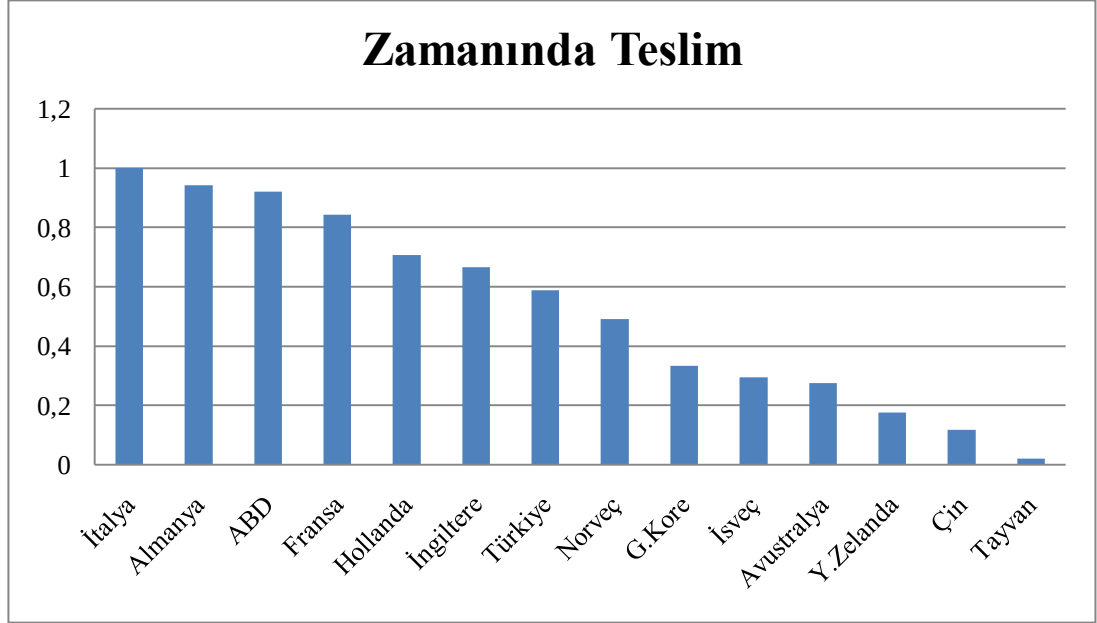
Süper-mega yelkenli yat imalatında yatı zamanında teslim motor yatlarda olduğu gibi önemli bir konudur. Zamanında teslimde İtalya, Almanya, ABD, Fransa, Hollanda önde gelmekte, İngiltere, Türkiye ve Norveç onları izlemektedir (Bkz. Şekil 3.16). Motor yatlarda olduğu gibi zamanında teslim etmede karşılaşılan sorunlar benzerdir.

Süper-mega yelkenli yat imalatında lokasyon müşteri devamlılığı açısından önemlidir. İtalya ve Türkiye süper-mega yelkenli yat imalatında birinci sırada gelmektedir (Bkz. Şekil 3.17). Türkiye’nin İtalya ile birinci sırayı paylaşmasının temel sebebi Bodrum tipi özel ve gezi amaçlı gulet inşasında ülkemizin dünyadaki en

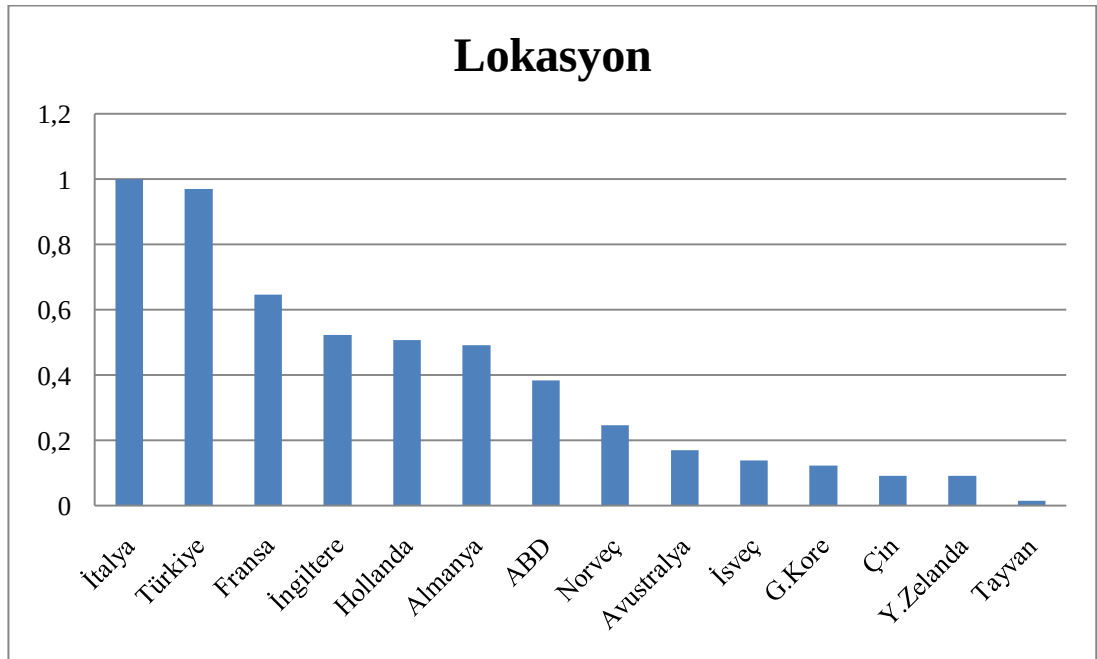
⁹⁴ ITALTRADE, “Italian sail lofts: A mix of tradition and high tech that provides added value to sailing”, (Çevrimiçi) www.italtrade.com/focus/6715.htm, 8 Aralık 2009.

tanınmış ülke olmasıdır. Dünya’da gulet inşa ettirmek isteyen turizm işletmesi veya kişinin ilk olarak aklına Türkiye gelmektedir. Diğer gerekçeler süper-mega motor yat ile aynıdır.

Şekil 3.16: Süper-Mega Yelkenli Yat İmalatında Zamanında Teslimat



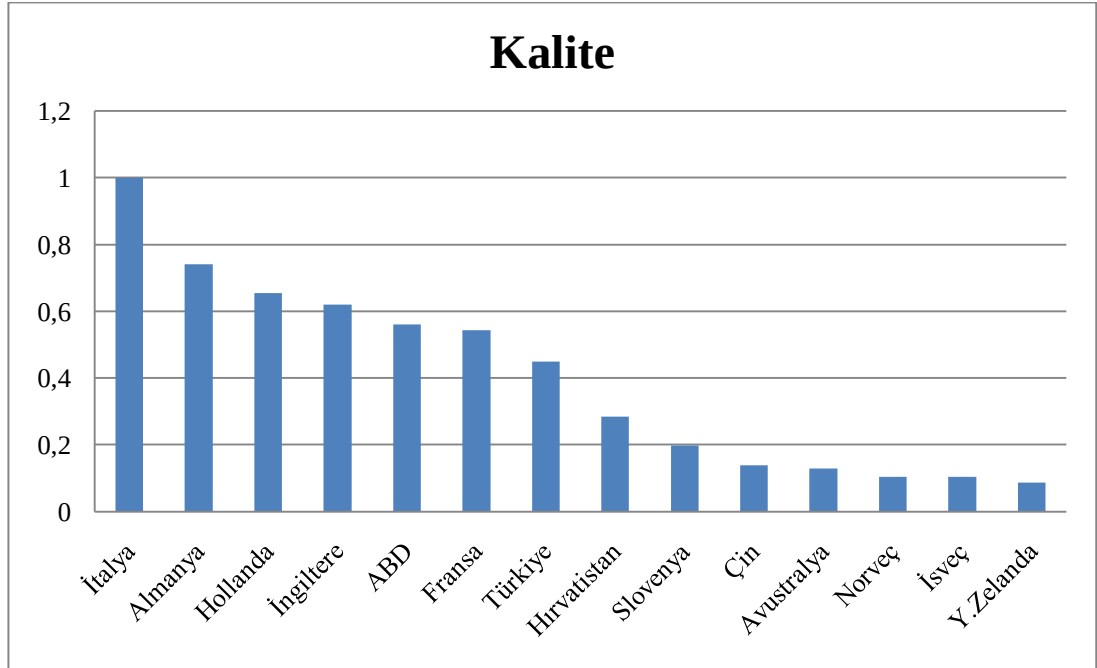
Şekil 3.17: Süper-Mega Yelkenli Yat İmalatında Lokasyon



3.3.3. (8 m – 24 m) Motor Yat

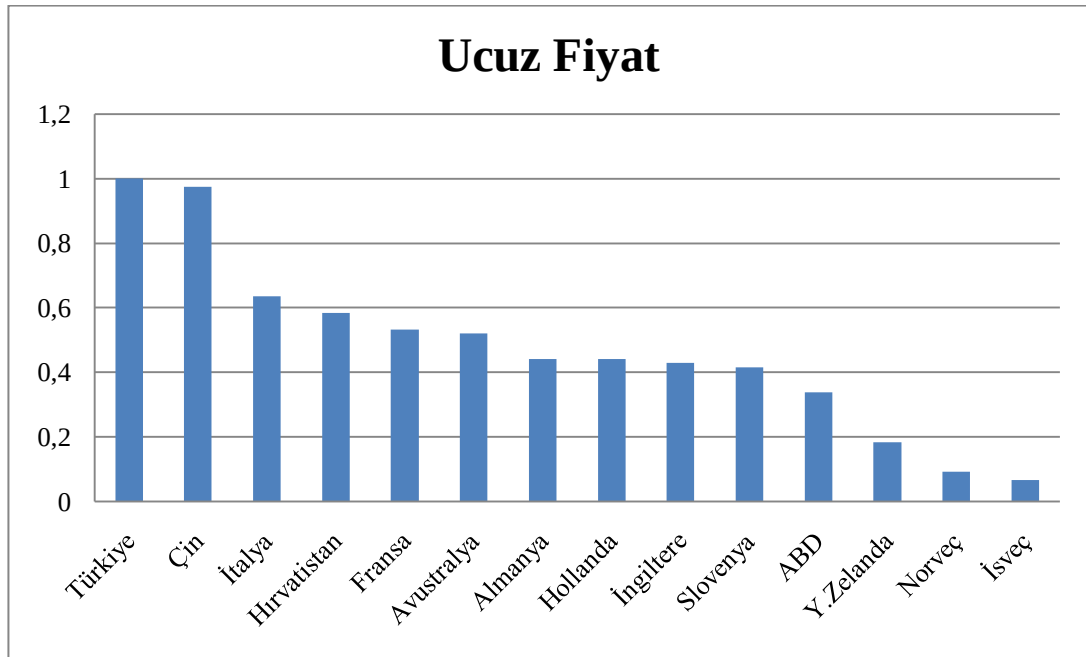
(8 m – 24 m) arası motor yatlar belirli bir dizayn üzerine, genelde fabrikasyon ve seri şekilde üretilirler. Motor yat açısından kalite denilince önce hız ve dizayn aklı gelmektedir. Kalite açısından değerlendirildiğinde İtalya açık ara birinci sırada yer almaktadır (Bkz. Şekil 3.18). İtalya’da irili ufaklı çok sayıda ünlü motor yat üreticisi bulunmaktadır, bunlardan en bilinenleri olarak Benetti, Ferretti Yachts, Baia, Sessa Marine, Pershing’i sayabiliriz. İkinci sırada Almanya gelmektedir. Ünlü Alman motor yat üreticilerinin başında Abeking & Rasmussen ve Hanse Yachts sayılabilir. İtalya ve Almanya’yı Hollanda, İngiltere, ABD ve Fransa izlemektedir. Daha sonra sıralamada Türkiye yer almaktadır. Türkiye’nin süper-mega yat imalatında bu kadar kaliteli üretim yapmasın rağmen, daha küçük motor yat inşasında bu kadar gerilerde yer almasının temel nedeni, fabrikasyon seri üretim yapacak büyük ölçekli yat inşa tersanesinin olmayışı ve AR-GE’ye yatırım yapılmamasındandır.

Şekil 3.18: (8 m – 24 m) Motor Yat İmalatında Kalite



(8 m – 24 m) motor yatlar fiyatlar açısından değerlendirildiğinde Türkiye ve Çin birinci sırada yer almaktadır (Bkz. Şekil 3.19). Çin için bunun iki temel sebebi ucuz hammadde fiyatları ve işçilik ücretleridir. Türkiye içinse yük gemisi inşa eden tersaneler, boş alanlarında kapasitelerini artırmak için motor yat inşa etmekte ve piyasaya çok uygun fiyatlar vermektedirler. Ancak yatların boyalarının yapıldığı alanlar yük gemilerinin inşa edildiği yerlerden uzak olmak zorundadır, aksi halde yapılan boyanın kalitesi çok düşmektedir. Türkiye ve Çin'i ucuz fiyatlarda İtalya ve Hırvatistan izlemektedir. İtalya'da bir çok üretici olduğu için bazı firmalar çok uygun fiyatlar sunabilmektedirler. Hırvatistan ise bu sektörde pastadan aldığı payı artırmak istediğinden uygun fiyatla motor yat inşa etmektedir. Daha sonra gelen Fransa, Avustralya, Almanya, Hollanda, İngiltere, Slovenya ve ABD'de yat inşa fiyatları hemen hemen aynıdır seviyededir.

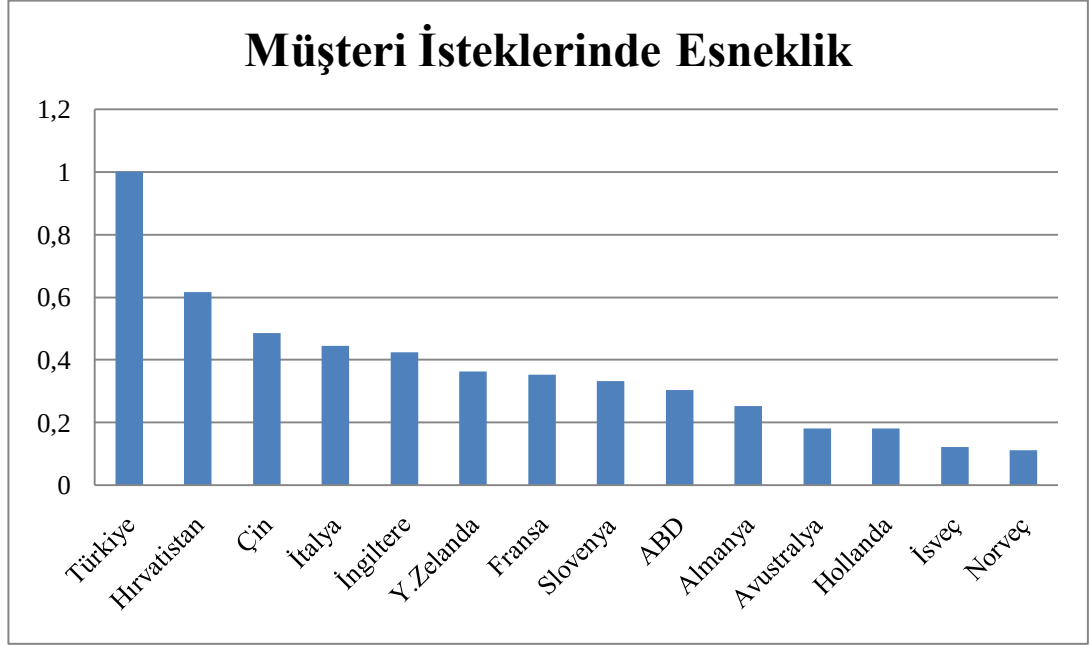
Şekil 3.19: (8 m – 24 m) Motor Yat İmalatında Fiyatlar



(8 m – 24 m) motor yatlar müşteri isteklerinde esneklik açısından değerlendirildiğinde Türkiye yine açık ara birinci sıradadır (Bkz. Şekil 3.20). Türkiye'yi Hırvatistan ve Çin izlemektedir. Hırvatistan sektörde atılım yapmak istediğinden Türkiye modelini örnek almaktadır. Diğer ülke tersaneleri motor

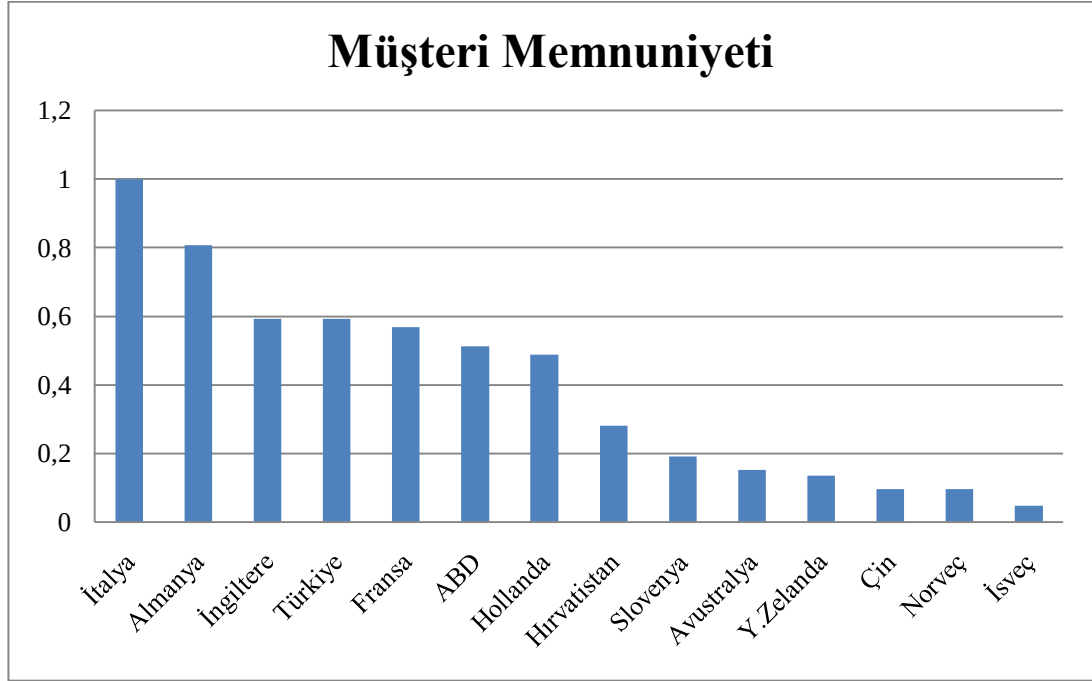
yatlarda dizaynlarını yapmışlar ve seri üretim yapmaktadırlar. Üretim aşamasında yapmış oldukları dizaynlarından ödün vermemekte ve müşterilerin isteklerini dinlemekten çok kendi yaptıkları dizaynı satmaktadırlar.

Şekil 3.20: (8 m – 24 m) Motor Yat İmalatında Müşteri İsteklerinde Esneklik



(8 m – 24 m) motor yatlar müşteri memnuniyeti açısından değerlendirildiğinde İtalya ve Almanya ön sırayı paylaşmakta, İngiltere, Türkiye, Fransa, ABD ve Hollanda onları takip etmektedir (Bkz. Şekil 3.21). İtalya ve Almanya, yıllar boyunca inşa ettikleri yat ve gemilerden elde ettikleri tecrübeleri çok iyi analiz ederek, gerek dizayn, gerek mühendislik, gerekse de satış sonrası hizmet ayağında inşa ettikleri yata çok iyi yansıtmakta, bu sayede müşteri memnuniyeti üst düzeyde olmaktadır. Yat inşa aşamasında İtalyan tersaneleri bağımsız klas kuruluşu olarak RINA (İtalyan Loydu), Alman tersaneleri ise GL’u (Alman Loydu) tercih etmektedirler. Türkiye yat üreticilerinin, kalitede yedinci sırada ama müşteri memnuniyetinde dördüncü sırada olmalarının sebebi fiyatların ucuzluğudur.

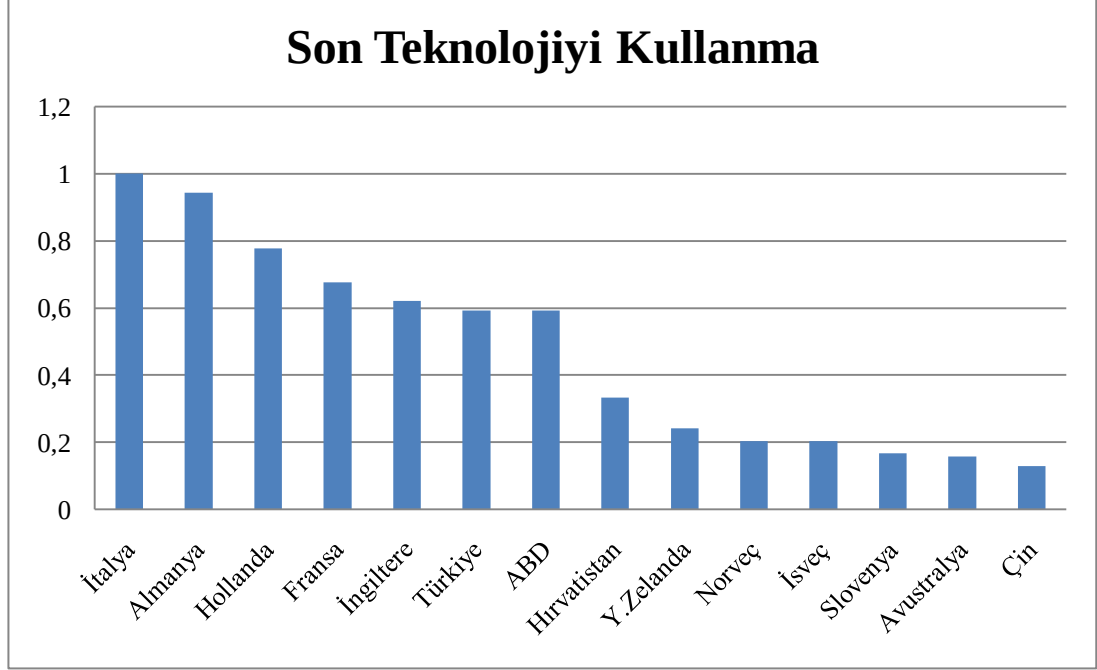
Şekil 3.21: (8 m – 24 m) Motor Yat İmalatında Müşteri Memnuniyeti



(8 m – 24 m) motor yat imalatında en son teknolojik yenilikleri kullanma açısından değerlendirildiğinde İtalya ve Almanya yine ön sırayı paylaşmaktadır (Bkz. Şekil 3.22). Hollanda, Fransa, İngiltere, Türkiye ve ABD onları takip etmektedir. Motor yat imalatında kullanılan en son teknoloji ekstrüzyon ve emme kalıp makinaları İtalyan ve Alman menşelidir. Türkiye’de genellikle kullanılan makinalar en son teknoloji ürünü olan İtalyan menşeli makinalardır. Alüminyum yat imalatında, teknenin gövdesi alüminyum olup, üst yapı çelikten inşa edilmektedir. Alüminyum ve çelik malzemelerin birbirlerine kaynakları sadece çok özel bir ürün olan, bir yüzü alüminyum diğer yüzü çelik bir parça kullanılarak yapılmaktadır. Bu parça sadece ABD’den ithal edilerek kullanılmaktadır. Yat inşasında kullanılan bu tip özel malzemeler genellikle Almanya ve ABD menşelidir. Yurt dışından ithalatın kolay olduğu ülkemizde, yat imalatında en son uygulanan teknolojik ürünler ve malzemeler Hollanda, ABD, Fransa ve İngiltere’deki yat üreticilerinde olduğu gibi sıkça kullanılmaktadır. Türkiye’de en son teknoloji motor yat üretimini, TC Deniz Kuvvetleri Komutanlığı’na da sahil güvenlik botu yapan Yonca-Onuk Tersanesi gerçekleştirmektedir. Bu tersane gerek kendi geliştirdiği malzemeleri, gerekse de

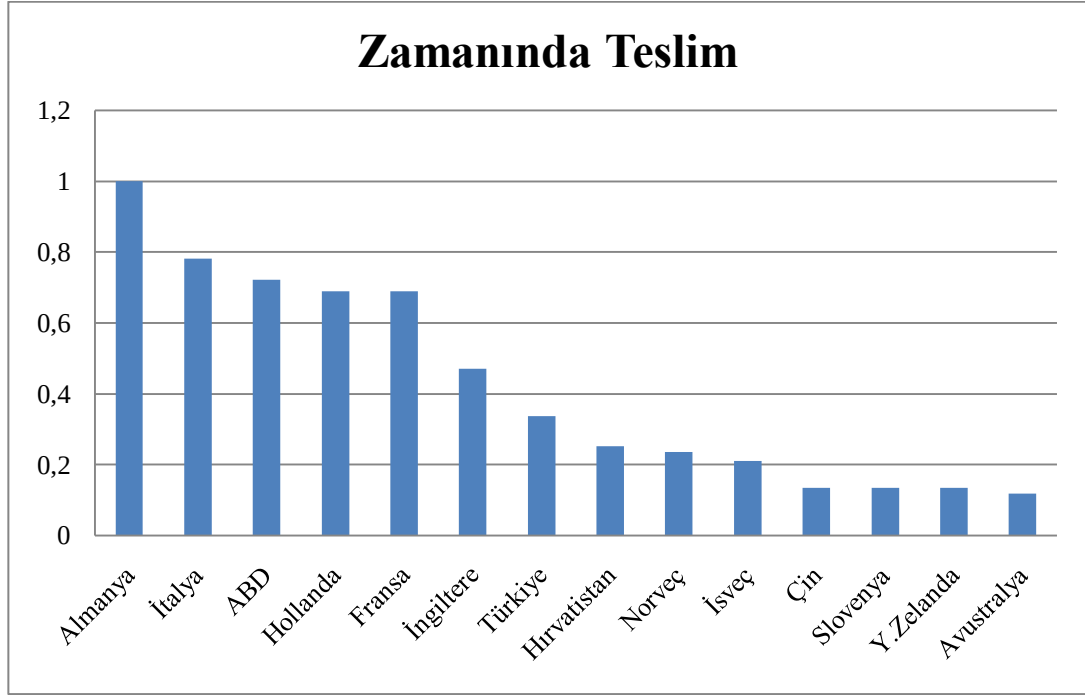
savaş uçağı teknolojisindeki gelişmeleri yat üretimine uygulayarak dünya çapında bir ün elde etmiştir.

Şekil 3.22: (8 m – 24 m) Motor Yat İmalatında En Son Teknolojiyi Kullanma



(8 m – 24 m) motor yat imalatında yatı zamanında teslimde Almanya, İtalya, ABD, Hollanda, Fransa önde gelmekte, İngiltere onları takip etmektedir. Türkiye ve diğer ülkelerin zamanında teslim sürelerinde gecikmeler yaşanabilmektedir (Bkz. Şekil 3.23). Genelde inşa edilen yatın zamanında teslim edilmemesi durumu, yatı donatma esnasında, ithalatı veya siparişi beklenen, yata monte edilecek bir parça veya sistemin gecikmesinden veya tersaneye kapasitesinin üzerinde sipariş alınmasından dolayı yaşanmaktadır. Seri üretim yapan büyük yat tersanelerinde, yatın üretim hattına konduktan sonra denize inmesi süresi bir iki gün farkla bilinmektedir. Bu tersaneler geçmiş dönemlerde aldıkları siparişleri ve global ekonomik durumu değerlendirerek, önümüzdeki dönemde alınabilecek siparişleri tahmin etmekte ve malzeme ve parça stok durumlarını kontrol ederek seri üretim yapmaktadırlar. Türkiye yat tersanelerinin ve üreticilerinin yakın gelecekte böyle bir konuma gelmeleri beklenmemektedir. Teslimat zamanlarında gecikme yaşanmaması gerçekçi bir planlama ve iyi bir parça ve malzeme stok yönetimini gerektirmektedir.

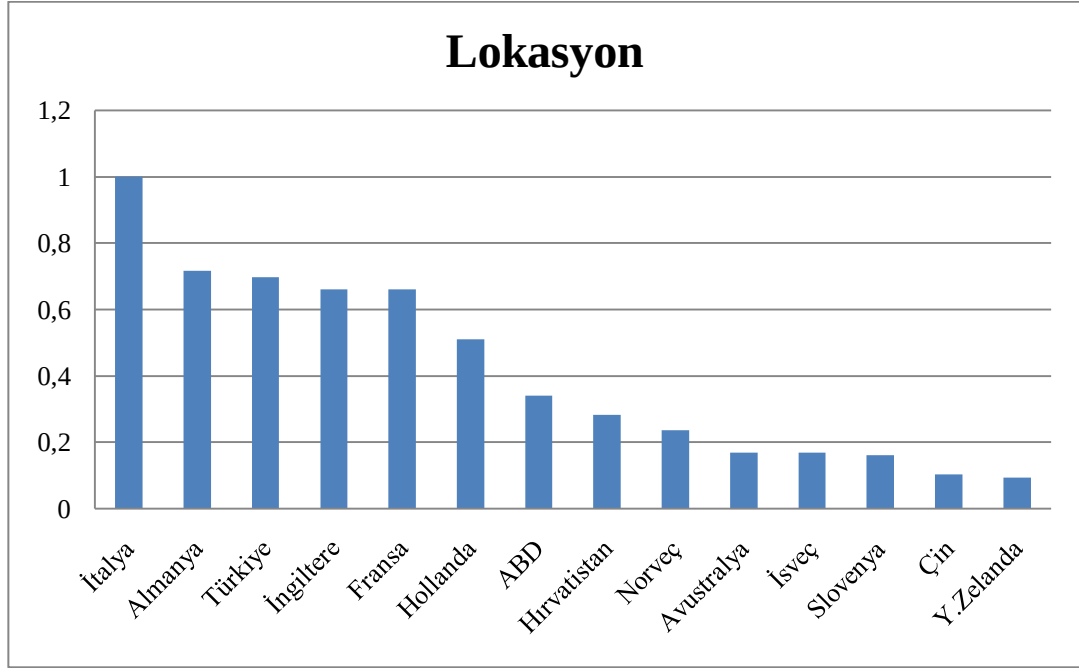
Şekil 3.23: (8 m – 24 m) Motor Yat İmalatında Zamanında Teslimat



(8 m – 24 m) motor yat imalatında lokasyon müşteri devamlılığı açısından önemli olup İtalya birinci sırada gelmekte, Almanya, Türkiye, İngiltere ve Fransa onu takip etmektedir (Bkz. Şekil 3.24). İtalya gerek yat turizminin gerekse de yat üreticilerinin merkezinde olduğu için birinci sıradadır. Türkiye; Avrupa, Orta Doğu ve Rusya'ya yakınlık açısından, Almanya, İngiltere ve Fransa'da çok fazla motor yat üreticisi ve yat yan sanayi üreticisi beraber bulunduğundan müşteriler için avantaj sağlamaktadır⁹⁵. ABD kendi iç piyasasına üretim yapmakta, bir çok büyük İtalyan, Fransız ve İngiliz yat üreticisi firma ABD pazarı için ABD'de üretim yapmaktadır. Yat turizmi hareketindeki son yıllardaki gelişmeler ve insanların gelirlerindeki artış yat sahibi olma konusunda insanları etkilemekte ve lokal yat üreticilerine avantaj sağlamaktadır.

⁹⁵ Mehmet Gedik, "Türkiye'de Yat İmalat Sektörünün Önündeki Potansiyel", **Gemi ve Deniz Teknolojisi Dergisi**, Sayı 181, 2009, s. 39-42.

Şekil 3.24: (8 m – 24 m) Motor Yat İmalatında Lokasyon

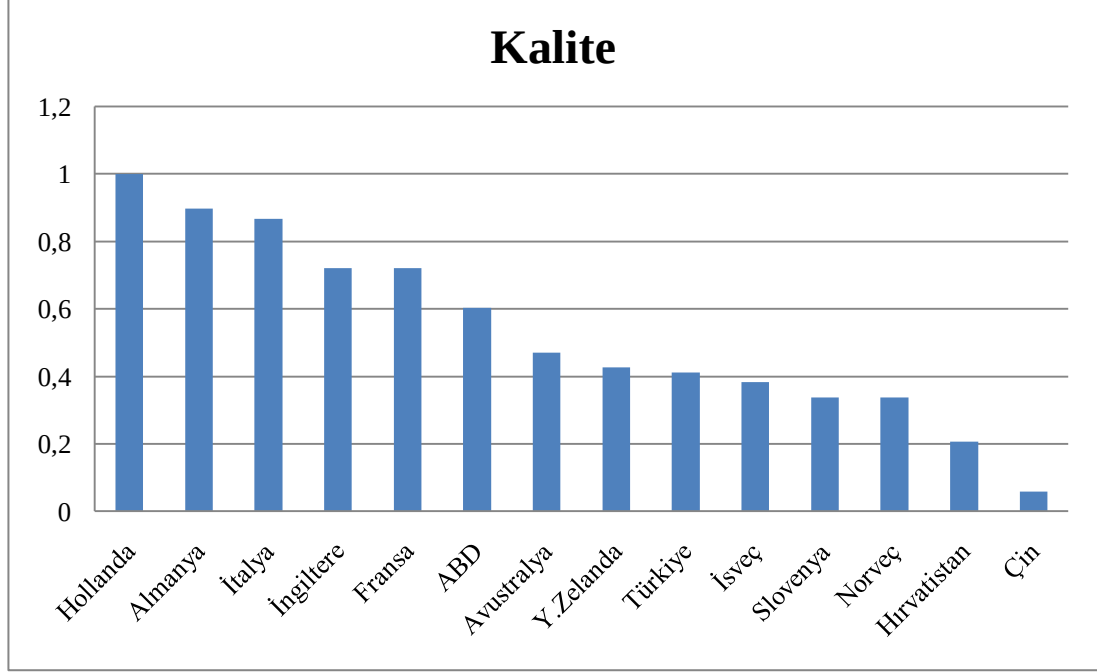


3.3.4. (8 m – 24 m) Yelkenli Yat

Yelkenli yat için kalite denilince ilk akla gelen yelken performansıdır. Yelken seyrinde yatın dizayn edilen maksimum hızda gitmesi arzulanmaktadır. Şu halde yatın inşa özelliklerinden ziyade yelkenin dizaynı ve kalitesi ön plana çıkmaktadır. (8 m – 24 m) arası yelkenli yatlar kalite açısından değerlendirildiğinde Hollanda, Almanya ve İtalya yat tersaneleri birinci sırada yer almaktadır (Bkz. Şekil 3.25). Hollanda yat tersaneleri özellikle schooner denilen iki direkli yelkenli yatlarda dünya lideridir. C-yachts, Vitters, Royal Huisman ve Conyplex Hollanda’da bilinen yelkenli yat tersanelerinden bazılarıdır. İkinci sırada İngiltere, Fransa ve ABD gelmektedir. Türkiye ahşap yat inşasında kalite sorunu genellikle yoktur ve ülkemiz ustalığı en üst seviyededir ancak Bodrum tipi özel ve gezi amaçlı guletler motorlu seyir eden, yelken seyrinde başarısız olan yelkenli teknelerdir⁹⁶. Bu sebeple Türk inşası (8 m – 24 m) arası yelkenli yatlar kalite açısından gerilerde yer almaktadırlar.

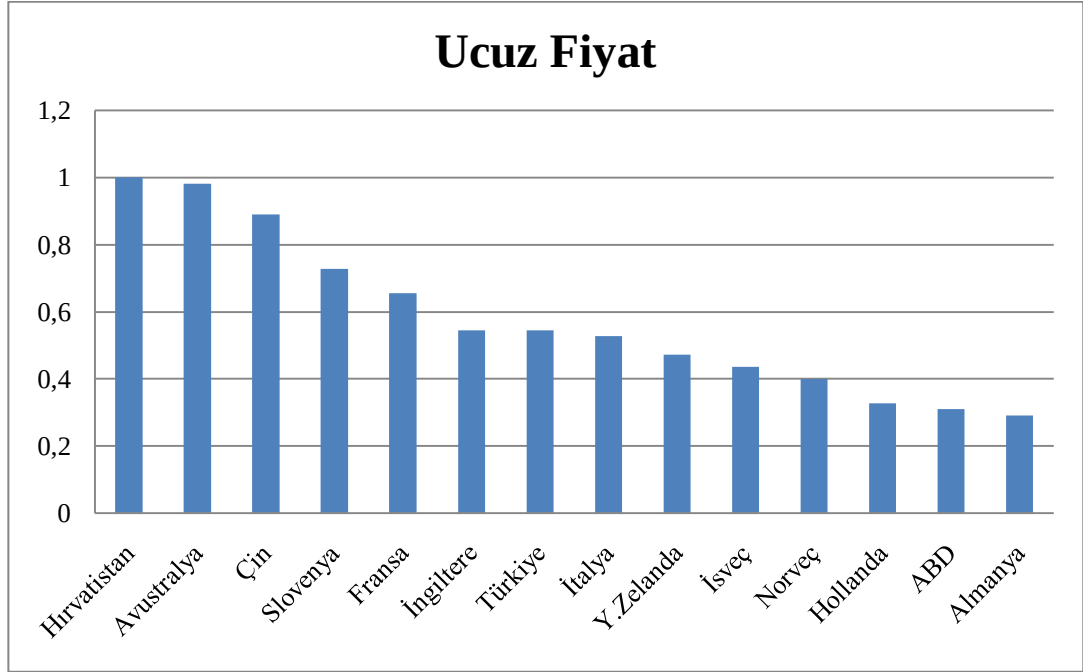
⁹⁶ Dinçer Dinç, “Ahşap Mega Yelkenli İmalatı”, **Gemi ve Deniz Teknolojisi Dergisi**, Sayı 181, 2009, s. 43-44.

Şekil 3.25: (8 m – 24 m) Yelkenli Yat İmalatında Kalite.

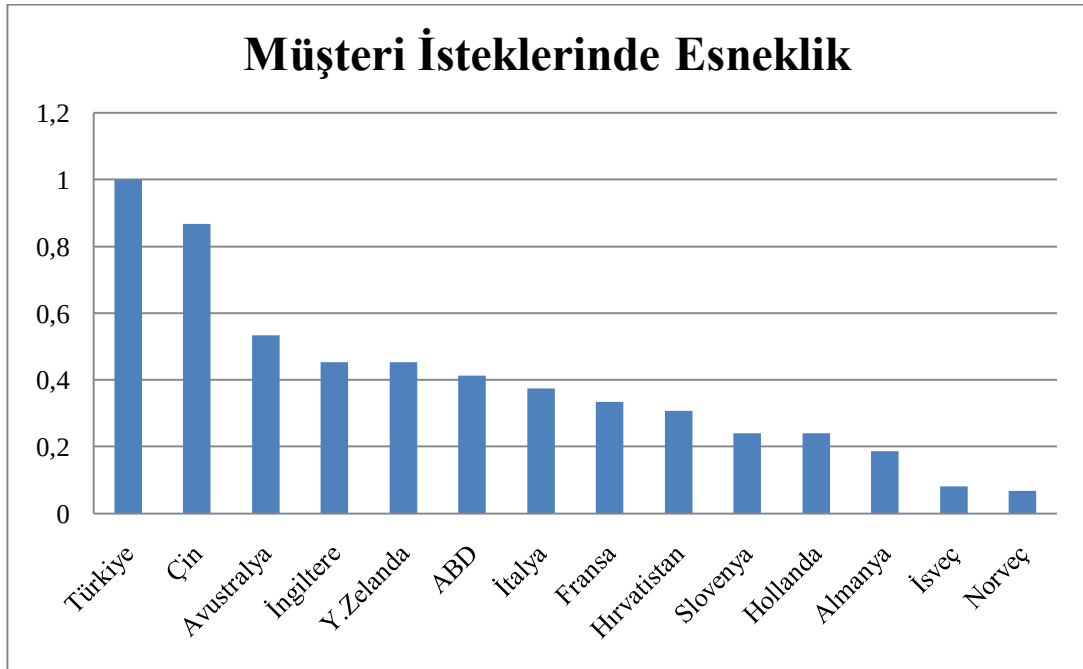


(8 m – 24 m) yelkenli yatlar fiyatlar açısından değerlendirildiğinde Hırvatistan, Avustralya ve Çin ön sırada yer almaktadır (Bkz. Şekil 3.26). Çin için bunun iki temel sebebi ucuz hammadde ve işçiliktir. Hırvatistan özellikle Türkiye gibi bu sektörde isim yapmak istediğinden, diğer ülkelere göre çok avantajlı fiyatlar verebilmektedirler. Özellikle ketch türü yatlarda dünya piyasasına ucuz yat arzı sunmaktadırlar. Avustralya için durum biraz daha farklıdır; Avustralya ve Yeni Zelanda yat üreticilerinin ana pazarı Japonya'dır. Japonya'ya yat ihracı belli kuralları gerektirmekte ve her yat üreticisi bu kuralları sağlayamamaktadır. Avustralya yat üreticileri lokasyon avantajını iyi değerlendirerek, Japonya için diğer dünya yat üreticilerinden daha avantajlı fiyatlar sunabilmektedirler. Almanya'daki Bavaria Yachtbau firması, yelkenli yatlarda çıplak tekne için uygun fiyat vermesine karşılık, yelkenli tekneyi standart donanım ile doldurduktan sonra fiyatları yükselmektedir.

Şekil 3.26: (8 m – 24 m) Yelkenli Yat İmalatında Fiyatlar

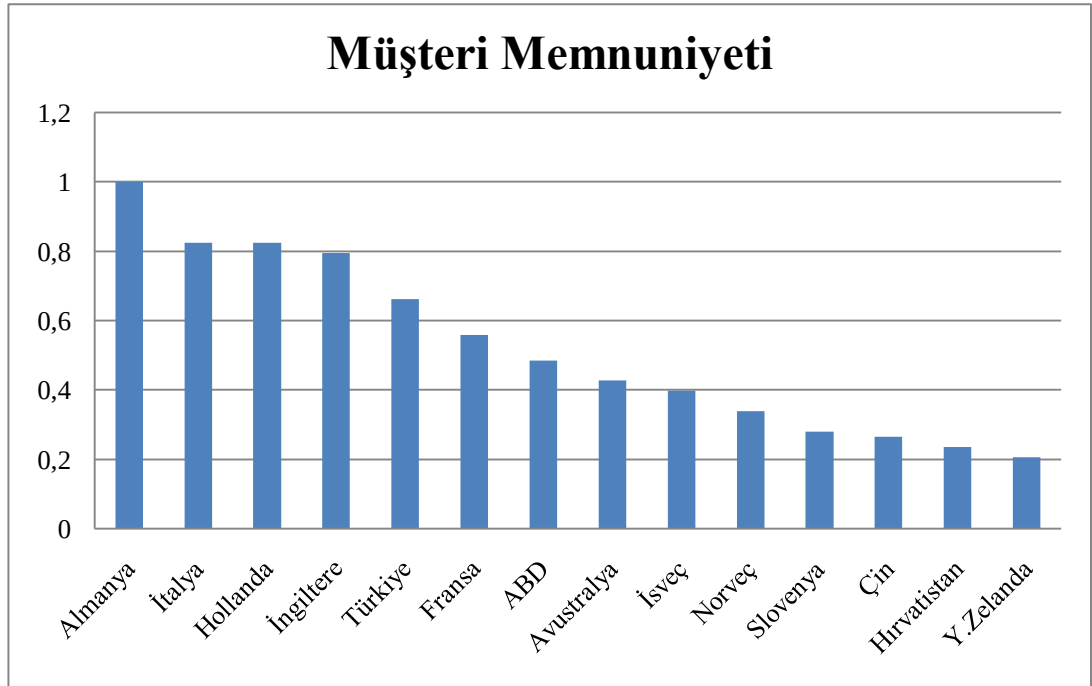


Şekil 3.27: (8 m – 24 m) Yelkenli Yat İmalatında Müşteri İsteklerinde Esneklik



(8 m – 24 m) motor yatlar müşteri isteklerinde esneklik açısından değerlendirildiğinde Türkiye ve Çin açık ara birinci sıradadır (Bkz. Şekil 3.27). Diğer ülkelerin yat üreticileri geriden gelmekte ve üretim aşamasında yapmış oldukları dizayn ve üretimlerinde değişikliğe gitmemektedirler. Avustralya ve Yeni Zelanda, genelde Japonya pazarına satış yaptıklarından, pazarlarını kaybetmemek açısından müşteri isteklerinde esneklikte Türkiye ve Çin'in ardından gelmektedirler.

Şekil 3.28: (8 m – 24 m) Yelkenli Yat İmalatında Müşteri Memnuniyeti

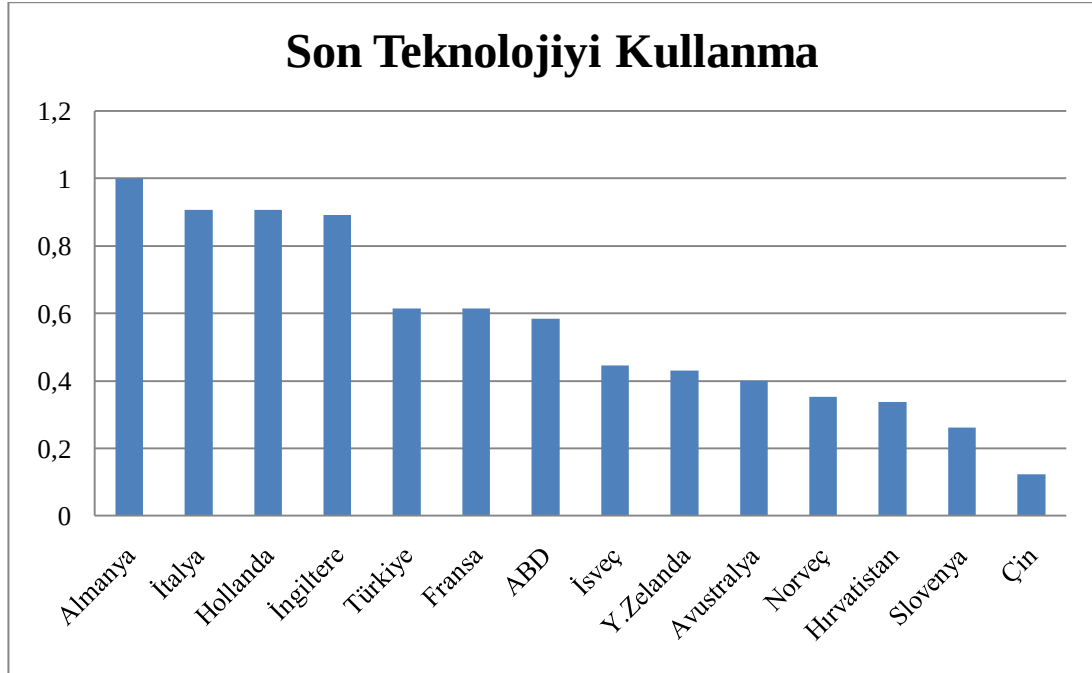


(8 m – 24 m) motor yatlar müşteri memnuniyeti açısından değerlendirildiğinde Almanya birinci sıradadır. İtalya, Hollanda ve İngiltere ikinci sırayı paylaşmaktadırlar. Türkiye ve Fransa onları takip etmektedir (Bkz. Şekil 3.28). Almanya, İtalya, Hollanda ve İngiltere dizayn, mühendislik ve satış sonrası hizmet ayağında diğer ülke üreticilerinden önde gelmekte ve müşteri memnuniyeti bu ülkelerin üreticileri için üst düzeyde olmaktadır. Ayrıca gel-git olayının yaşandığı ülkelerde, özellikle salma dizaynı ve mühendisliği özel önem gerektirmektedir. Her gel-git sonrasında yat salmasının üzerinde durmaktadır. Salma mühendisliğinin iyi yapılmadığı veya salma üzerine bu kadar sık oturması dizayn edilmemiş yelkenli yatlar, gel-git olayının yaşandığı ülkelerde kullanıldığı zaman salma problemleri ile

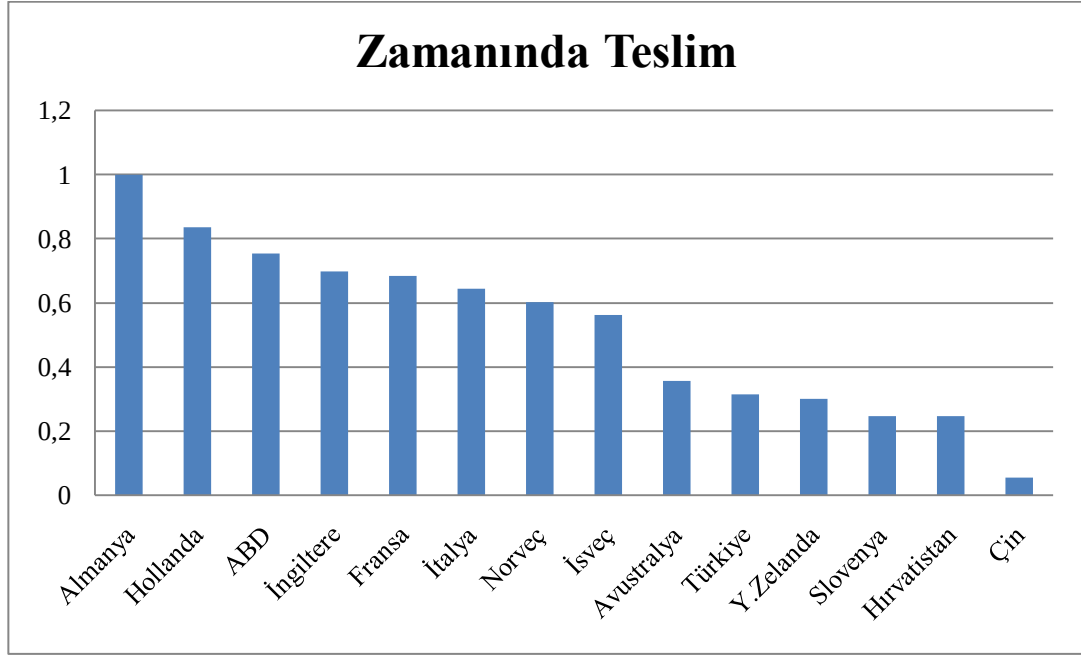
karşılaşmaktadır. Uzun dönemde, salması mühendislik açısından iyi dizayn edilmiş bir yatın müşteri memnuniyeti endeksi yüksek olmaktadır. Müşteri memnuniyeti anketinde ilk dört içinde yer alan ülkelerin üç tanesi, bu olayın bilindiği, gel-git olayının yaşandığı ülkelerdir.

(8 m – 24 m) yelkenli yat imalatında en son teknolojik yenilikleri kullanma açısından değerlendirildiğinde Almanya, İtalya, Hollanda ve İngiltere ön sırayı paylaşmaktadır (Bkz. Şekil 3.29). Üretimde son teknolojiyi kullanma açısından sayılan sebepler motor yatlar ile hemen hemen aynıdır. Sadece yelken, bumba ve salma dizayn ve mühendislikleri motor yat ile ayrılmaktadır. Türkiye yelkenli yat üreticileri, genelde yatlarında ithal ürün ve malzeme kullanmaktadırlar. Yurt içine sattıkları düşük fiyatlı yatlarda nispeten ucuz olan daha eski teknoloji üretim tekniği ve malzemeleri kullanmaktadır. Üretimde son teknolojiyi kullanmak ayrıca ciddi bir sermaye yatırımı da beraberinde getirmektedir. Öz sermaye yapısı kuvvetli olmayan yat üretim firmaları için bu önemli bir sorun teşkil etmektedir.

Şekil 3.29: (8 m – 24 m) Yelkenli Yat İmalatında En Son Teknolojiyi Kullanma



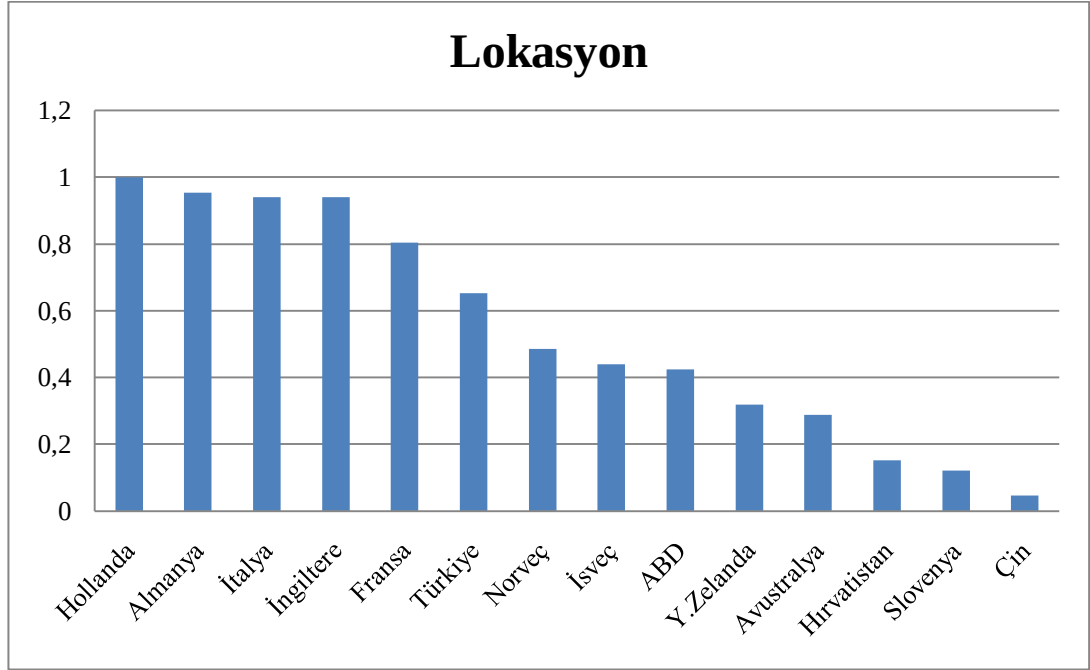
Şekil 3.30: (8 m – 24 m) Yelkenli Yat İmalatında Zamanında Teslimat



(8 m – 24 m) yelkenli yat imalatında yatı zamanında teslimde Almanya birinci sıradadır. Hollanda, ABD, İngiltere, Fransa, İtalya, Norveç ve İsveç takip etmektedir. Türkiye ve diğer ülkelerin zamanında teslim sürelerinde gecikmeler yaşanabilmektedir (Bkz. Şekil 3.30). Yelkenli yatın zamanında tesliminde yaşanan gecikmelerin sebepleri motor yattaki ile aynıdır.

(8 m – 24 m) yelkenli yat imalatında lokasyon müşteri devamlılığı açısından önemli olup Hollanda, Almanya, İtalya ve İngiltere birinci sırada gelmekte, Fransa onları takip etmektedir (Bkz. Şekil 3.31). Avustralya ve Yeni Zelanda yat üreticileri konumları gereği Japonya piyasasına satış yapmaktadır. ABD kendi iç piyasasına üretim yapmakta, bir çok büyük İtalyan, Hollanda ve Alman yelkenli yat üreticisi firma ABD pazarı için ABD’de üretim yapmaktadır. Yat turizmi hareketindeki son yıllardaki gelişmeler ve insanların gelirlerindeki artış yat sahibi olma konusunda insanları etkilemekte ve lokal yat üreticilerine avantaj sağlamaktadır. Eğer Türkiye yelken imalatı konusunda son teknoloji üretim yapan bir veya iki firmaya ev sahipliği yaparsa, lokasyon konusunda ön sıralara gelebilir.

Şekil 3.31: (8 m – 24 m) Yelkenli Yat İmalatında Lokasyon

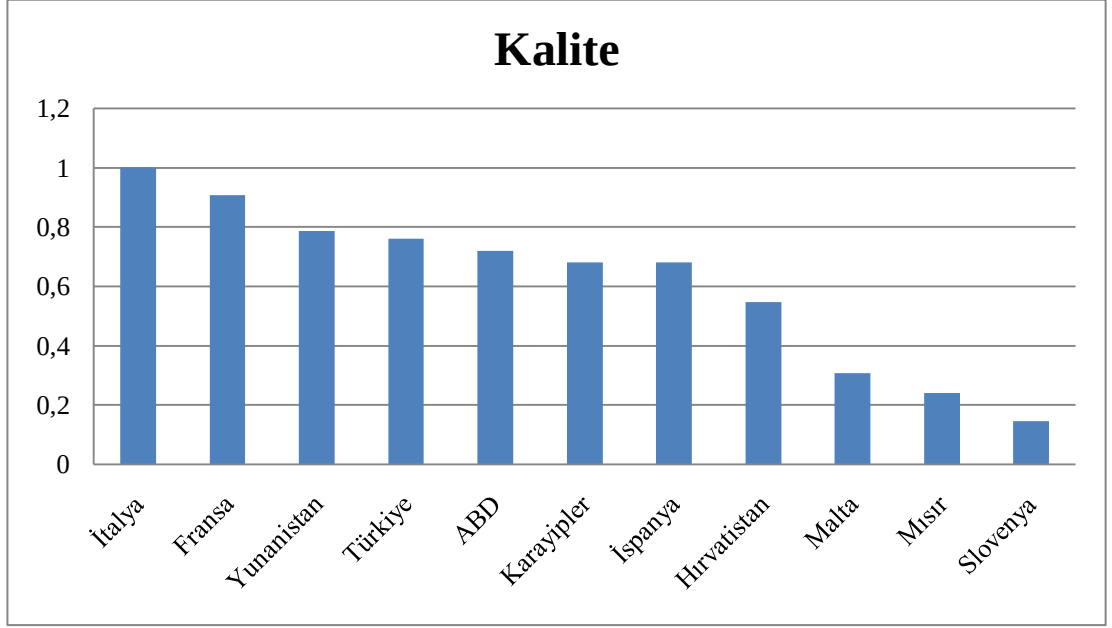


3.3.5. Yat Turizmi

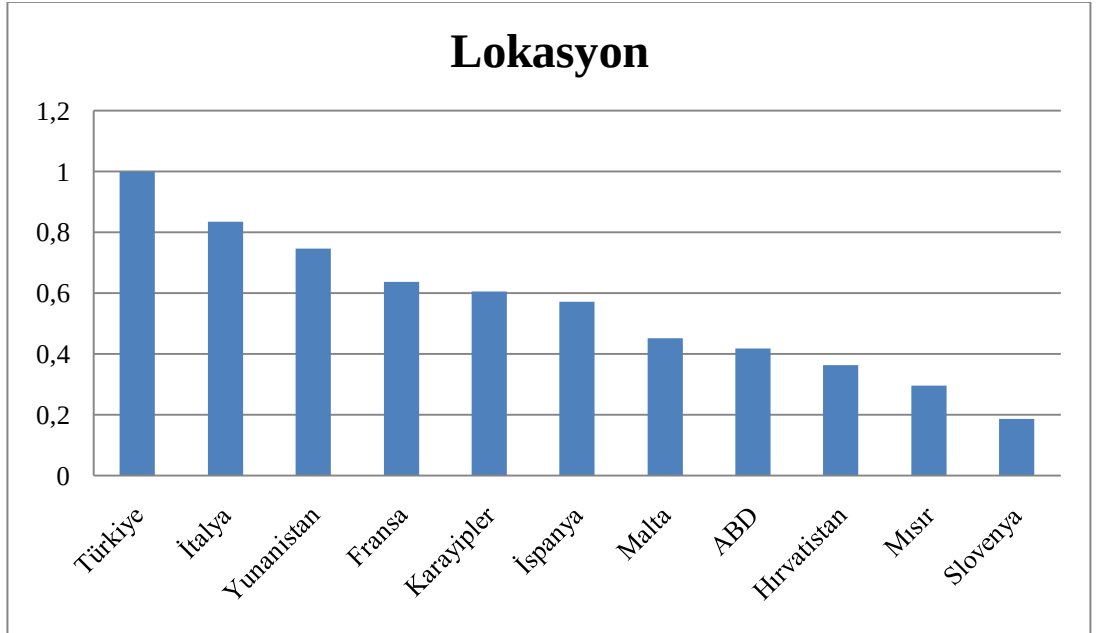
Yat turizminde başarılı olmanın faktörleri ankette sorulduğunda; kalitenin yüksekliği, lokasyon, eğitimli personel, fiyatların makul alt seviyelerde olması, marina ve çekek yeri sayı ve kapasitelerinin yükseltilmesi, farklı turizm olanaklarının beraber sunulması, bakım-onarım hizmet imkanları ve kalitesi, güvenlik, çevre ve deniz temizliği, günlük bağlama ve konaklama imkanlarının çeşitliliği cevapları verilmiştir.

Yat turizmi kalite açısından değerlendirildiğinde İtalya ve Fransa ön sırada yer almaktadır (Bkz. Şekil 3.32). Yunanistan, Türkiye, ABD, Karayiplar ve İspanya onları takip etmektedir. Türkiye kalite açısından kendisine İtalya ve Fransa'yı örnek almalı, yat turizmini geliştirmek isteyen Hırvatistan'a çok dikkat etmelidir. Türkiye'nin şu andaki rakipleri Yunanistan ve İspanya'dır. Slovenya sınırlı olan kıyı şeridi itibariyle, Türkiye'ye rakip olmaktan uzaktır.

Şekil 3.32: Yat Turizminin Kalite Açısından Değerlendirilmesi



Şekil 3.33: Yat Turizminin Lokasyon Açısından Değerlendirilmesi

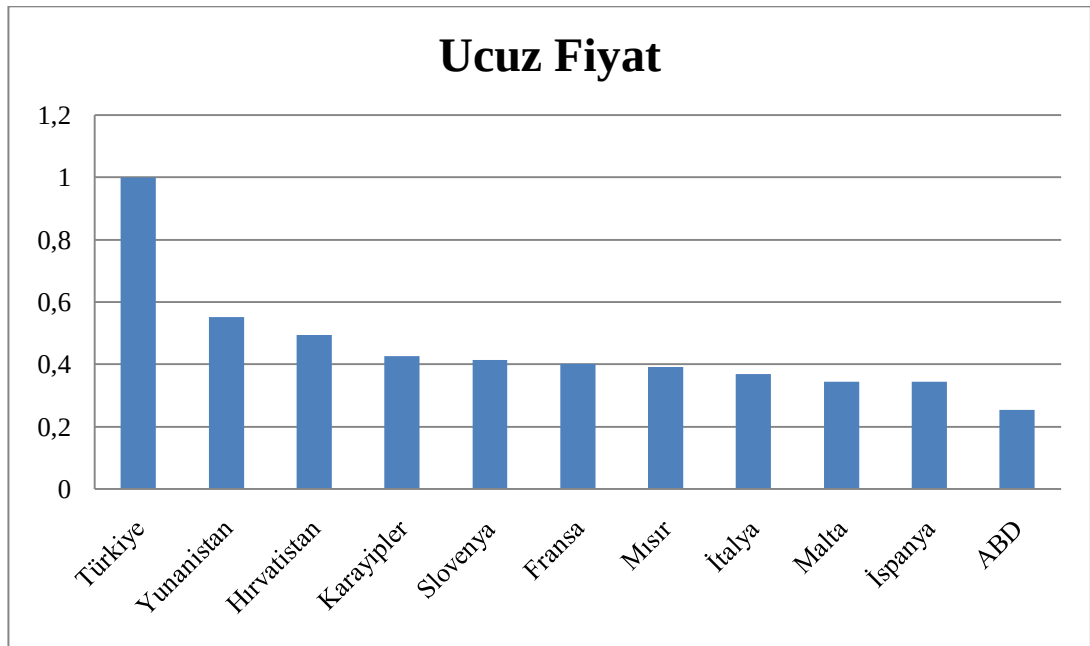


Yat turizmi lokasyon açısından değerlendirildiğinde Türkiye birinci sırada yer almaktadır. İtalya, Yunanistan, Fransa, Karayipler ve İspanya takip etmektedir (Bkz. Şekil 3.33). Türkiye'nin Ege ve Akdeniz kıyı şeridi girintili çıkıntılı yapıları ile doğal bir yapıya sahiptir. Bunun yanı sıra yat ile giriş-çıkış olanakları, Türkiye kıyılarına

çok yakın bir mesafede olan Yunanistan'a ait adalar üzerinden kolaylıkla yapılabilmektedir. Ayrıca Ege ve Akdeniz kıyıları tarihsel kalıntılar bakımından çok zengin bir kültürel mirasa sahiptir. Kıyılardan çok içeride olmayan pek çok tarihi ve arkeolojik değerleri ziyaret edebilmek yatçı turistler için mümkündür. İzmir, Dalaman, Bodrum ve Antalya havaalanları sayesinde hava yolu ile bölgeye ulaşım rahatlıkla yapılabilmektedir. Ege ve Akdeniz'de yelken ile seyir için uygun rüzgarlar bulunmaktadır.

Yat turizmi fiyatların uygunluğu açısından incelendiğinde Türkiye açık ara birinci sırada yer almaktadır., Yunanistan ve Hırvatistan ucuz fiyatları ile bizi takip etmektedir (Bkz. Şekil 3.34).

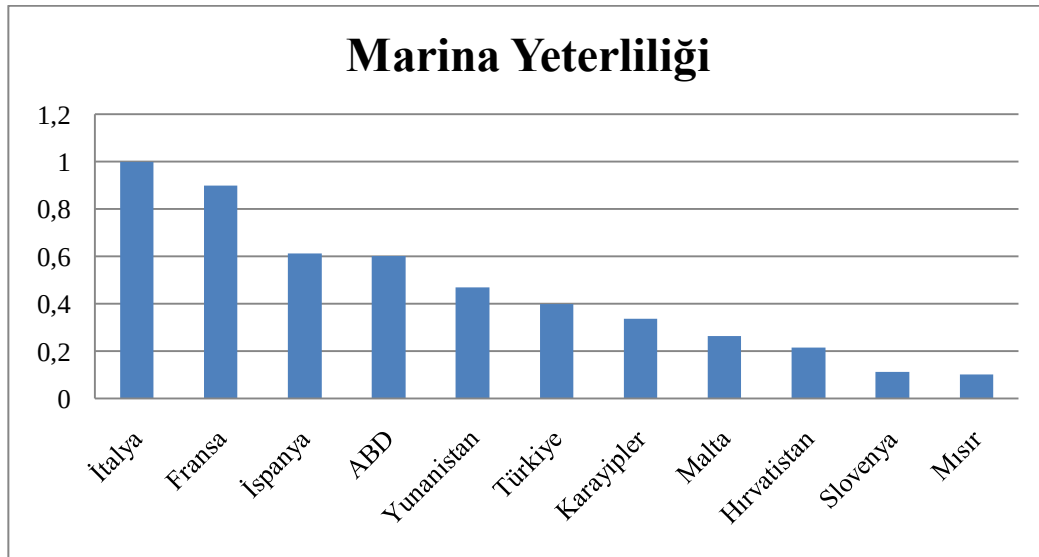
Şekil 3.34: Yat Turizminin Fiyatlar Açısından Değerlendirilmesi



Marina yeterliliği açısından değerlendirildiğinde İtalya, Fransa ve İspanya Avrupa ülkeleri içerisinde ön sırada yer almaktadır (Bkz. Şekil 3.35). Bu üç ülke Akdeniz'deki marina kapasitesinin yaklaşık %85'ine sahiptir. Türkiye Yunanistan'ın ardından gelmektedir. Türkiye marina kapasitesi tüm Akdeniz kapasitesinin yaklaşık %3.5'ini oluşturmaktadır. Yurdumuzda çok ihtiyaç olmasına rağmen sadece mega yatlar için marina bulunmamaktadır. Bazı mega yat işleten turizm firmaları,

Türkiye’de sezon bitince yatını Karayipler’e götürmekte ve orada bir süre daha kiraya verip, oradaki mega yat marinalarını kullanmaktadırlar. Eğer Karayipler’e götürmüyorsa Palma’daki mega yat marinalarına götürebilmektedir. Akdeniz’deki yat limanlarının bağlama kapasitesi ise yaklaşık 315 bin dir ve bu rakam Akdeniz’de dolaşan yatların sayısının yaklaşık 1 milyon olduğu düşünüldüğünde çok yetersiz bir rakamdır. Yat sayısındaki artış oranına bakıldığında marina bağlama kapasitesinin aradaki açığı kapatması için daha hızlı biçimde kapasitesini artırması gerekmektedir. Ancak marina inşaatlarının projelerinin uzun sürmesi ve son yıllarda hemen her sene yenilenen ve değişen çevresel faktörlerden dolayı marinaların kapasitelerindeki artış sınırlı kalmakta, bu da yatlar için barınma giderlerini yükseltmektedir. Bu sebeple, ülkemizde bulunan balıkçı barınakları potansiyelinden faydalanılarak, bu yerlerin yat turizmine gerekli hizmeti sağlayabilecek şekilde yenilenmelerine yönelik çalışmalar ile sektör çok ciddi bir yükseliş yakalayabilecektir.

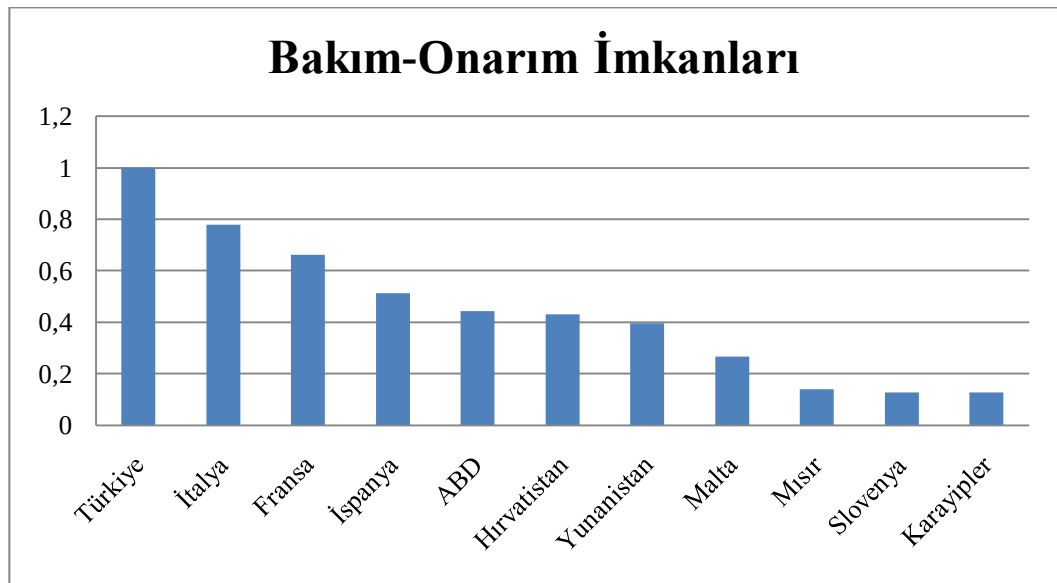
Şekil 3.35: Yat Turizminin Marina Yeterliliği Açısından Değerlendirilmesi



Yat turizmi bakım-onarım imkanları açısından değerlendirildiğinde Türkiye en ön sırada bulunmaktadır. Bunun temel sebebi Türk bakım-onarım tersanelerinin bölgede geçmişte başarıyla yaptıkları onarımlardır. İtalya, Fransa ve İspanya Türkiye'nin ardından gelmektedir (Bkz. Şekil 3.36). Yatın büyüklüğüne ve inşa edildiği malzemesine göre bakım-onarım için başvuracağı yer, bir marina veya çekek

yerinden, büyük bir tersaneye kadar her büyüklük ve kapasitede tesis olabilmektedir. Bakım-onarım sektörü iki kısımdan oluşmaktadır; kaza olduktan sonra yapılan gerekli onarımlar ve yatın rutin yaptırması gerekli bakımı. Kaza olduğu durumda yapılması gereken, kazanın durumuna göre uygun fiyatı veren en yakındaki tesiste onarımını yaptırmaktır. Kaza olduğu için genelde, tersane ve yat atölyeleri fiyat açısından fazla pazarlık yapmamaktadırlar, çünkü yat sahibi teknesinin değerini kaybetmemesi için bir an önce tamirini yaptırmak zorundadır. Daha uygun fiyat veren uzaktaki bir tersane veya atölyeye yatını götürmesi için hesabını çok iyi yapmak zorundadır. Bakımda ise yatın ne zaman bakım göreceği önceden aşağı-yukarı tarih olarak bellidir. Örneğin, 2 yılda bir koruyucu boyasının yenilenmesi, 5 yılda bir klas devam sürveyine girmesi, vs gibi. Bu durumda yat işletmecisi 6 ay veya 1 yıl öncesinden yaptıracığı işler için uygun bir tersane veya atölye aramaya başlar ve pazarlık şansı yüksektir. Türkiye dışında bakım-onarım için Palma (özellikle mega yatlarda olmak üzere) ve Malta boya işinde isim yapmıştır. Türkiye'yi fiyat açısından zorlayacak Mısır, eğer bu sektöre önem verirse 10 sene sonra şu an bulunduğu yerden çok daha yukarıda olabilecektir.

Şekil 3.36: Yat Turizminin Bakım-Onarım İmkanları Açısından Değerlendirilmesi



3.4. Mukayeseli Üstünlükler Matrisleri

Yapılan anket çalışması sonucunda ülkemiz gemi inşaatı sanayi içinde yat turizminin ve yat üreticilerinin, rakiplerine göre zayıflık ve üstünlüklerinin hangi konumda olduğunun matris halinde tek bir tabloda gösterilmesi önemlidir. Bunun için Tablo 3.5- 3.9’da Mukayeseli Üstünlükler Matrisleri hazırlanmıştır. Tablolarda verilen ülke ratingleri için ülke derecelendirme kuruluşu Fitch’in derecelendirme değerleri esas alınmıştır⁹⁷.

Tablo 3.5: Süper-Mega Motor Yat Mukayeseli Üstünlükler Matrisi

	İtalya	Almanya	Hollanda	İngiltere	ABD	Fransa	Türkiye
Fiyat	X	X	X	X	X	X	XXX
İşçilik ücretleri	X	X	X	X	X	X	XXX
Kalite	XXX	XX	XX	XX	XX	XX	XX
Müşteri isteklerinde esneklik	X	X	X	X	X	X	XXX
Zamanında teslim	XX	XXX	XX	XX	XXX	XX	XX
Ürün yelpazesi	XXX	XXX	XXX	XX	XX	XX	XX
Tanınırlık	XXX	XXX	XXX	XX	XX	XX	XX
Müşteri memnuniyeti	XXX	XXX	XX	XX	XX	X	XX
AR-GE	XXX	XXX	XXX	XX	XX	XX	X
Ülke ratingi (Fitch)	AA-	AAA	AAA	AAA	AAA	AAA	BB+
Lokasyon avantajı	XXX	XX	X	X	X	X	XX
İşletme büyüklükleri	XXX	XXX	XX	XX	XX	XX	X
Teknoloji kullanımı	XXX	XXX	XX	XX	XX	XX	XX

⁹⁷ Fitch, “Sovereign Ratings History”, Fitch Ratings, (Çevrimiçi)
http://www.fitchratings.com/web_content/ratings/sovereign_ratings_history.xls, 22 Ocak 2010.

Tablo 3.6: Süper-Mega Yelkenli Yat Mukayeseli Üstünlükler Matrisi

	İtalya	Almanya	Hollanda	İngiltere	ABD	Fransa	Türkiye
Fiyat	X	X	X	X	X	X	XXX
İşçilik ücretleri	X	X	X	X	X	X	XXX
Kalite	XXX	XX	XX	XX	XX	X	XX
Müşteri isteklerinde esneklik	X	X	X	X	X	X	XXX
Zamanında teslim	XXX	XXX	XX	XX	XXX	XXX	XX
Ürün yelpazesi	XXX	XXX	XXX	XX	XX	XX	XX
Tanınırlık	XXX	XXX	XXX	XX	XX	XX	XX
Müşteri memnuniyeti	XXX	XX	XX	X	X	XX	XX
AR-GE	XXX	XXX	XXX	XX	XXX	XX	X
Ülke ratingi (Fitch)	AA-	AAA	AAA	AAA	AAA	AAA	BB+
Lokasyon avantajı	XXX	XX	XX	XX	X	XX	XXX
İşletme büyüklükleri	XXX	XXX	XX	XX	XX	XX	X
Teknoloji kullanımı	XXX	XX	XX	XX	X	XX	XX

Tablo 3.7: (8 m – 24 m) Motor Yat Mukayeseli Üstünlükler Matrisi

	İtalya	Almanya	Hollanda	İngiltere	ABD	Fransa	Türkiye
Fiyat	XX	X	X	X	X	XX	XXX
İşçilik ücretleri	X	X	X	X	X	X	XXX
Kalite	XXX	XX	XX	XX	XX	XX	X
Müşteri isteklerinde esneklik	XX	X	X	XX	X	X	XXX
Zamanında teslim	XX	XXX	XX	XX	XX	XX	X
Ürün yelpazesi	XXX	XXX	XX	XXX	XXX	X	X
Tanınmışlık	XXX	XXX	XXX	XXX	XXX	XX	X
Müşteri memnuniyeti	XXX	XXX	XX	XX	XX	XX	XX
AR-GE	XXX	XXX	XXX	XX	XXX	XX	X
Ülke ratingi (Fitch)	AA-	AAA	AAA	AAA	AAA	AAA	BB+
Lokasyon avantajı	XXX	XX	XX	XX	X	XX	XX
İşletme büyüklükleri	XXX	XXX	XX	XXX	XXX	XX	X
Teknoloji kullanımı	XXX	XXX	XXX	XX	XX	XX	XX

Tablo 3.8: (8 m – 24 m) Yelkenli Yat Mukayeseli Üstünlükler Matrisi

	İtalya	Almanya	Hollanda	İngiltere	ABD	Fransa	Türkiye
Fiyat	XX	X	X	XX	X	XXX	XX
İşçilik ücretleri	X	X	X	X	X	X	XXX
Kalite	XXX	XXX	XXX	XX	XX	XX	X
Müşteri isteklerinde esneklik	XX	X	X	XX	XX	X	XXX
Zamanında teslim	XX	XXX	XXX	XX	XX	XX	X
Ürün yelpazesi	XXX	XXX	XXX	XXX	XX	XXX	X
Tanınırlık	XXX	XXX	XXX	XXX	XX	XXX	X
Müşteri memnuniyeti	XXX	XXX	XXX	XXX	XX	XX	XX
AR-GE	XXX	XXX	XXX	XX	XXX	XX	X
Ülke ratingi (Fitch)	AA-	AAA	AAA	AAA	AAA	AAA	BB+
Lokasyon avantajı	XXX	XXX	XXX	XXX	X	XX	XX
İşletme büyüklükleri	XX	XXX	XX	XXX	XX	XXX	X
Teknoloji kullanımı	XXX	XXX	XXX	XXX	XX	XX	XX

Tablo 3.9: Yat Turizmi Mukayeseli Üstünlükler Matrisi

	İtalya	Fransa	Yunanistan	İspanya	ABD	Karayip.	Türkiye
Kalite	XXX	XXX	XX	XX	XX	XX	XX
Lokasyon avantajı	XX	XX	XX	XX	X	XX	XXX
Fiyat	X	X	XX	X	X	X	XXX
Marina yeterliliği	XXX	XXX	XX	XX	XX	X	X
Bakım-onarım imkanları	XX	XX	X	X	X	X	XXX
Ülke ratingi (Fitch)	AA-	AAA	BBB+	AAA	AAA	CCC	BB+
Tanınmışlık	XXX	XXX	XXX	XX	X	XX	XX

3.5. Güçlü, Zayıf ve Fırsatlar, Tehditler (GZFT) Analizi

GZFT analizi sonucunda ülkemiz gemi inşaatı sanayi içinde yat turizminin ve yat üreticilerinin güçlü ve zayıf yönleri ve dışsal etkenlerden kaynaklanan fırsat ve tehditler ortaya konulmaya çalışılmıştır.

Güçlü Yönler

- Süper-mega yat siparişlerinde tersanelerimiz dünyanın ilk 10 büyük ülkesi arasındadır ve bu konuda iyi bir momentum yakalanmıştır,
- Yat ve gezinti tekneleri üretiminde iş gücü kalitesi iyidir ve buna karşın rakiplerimize göre iş gücü ucuzdur,
- Tuzla Tersaneler bölgesinde, Antalya ASBAŞ sanayi bölgesinde ve Bodrum organize yat sanayi bölgesinde yat inşa eden firmalar toplu olarak bulunmaktadır,
- Yat yan sanayi imalatçılarına erişim kolaydır,
- Yat donatımda hemen hemen her türlü ithal teçhizata erişim kolaydır,

- Yat inşa eden firmalar, inşa esnasında gelen müşteri taleplerine, müşteri lehine esnek ve olumlu yaklaşmaktadır,
- Yurdumuz yat güzargahları üzerinde bulunmaktadır,
- Ulaşım, bankacılık, haberleşme, konaklama vs hizmetler ülkemizde en ileri seviyede bulunmaktadır,
- Birçok yat tersanesinde başta İngilizce ağırlıkta olmak üzere, yabancı dil bilen konusunda yetişmiş kalifiye eleman bulunmaktadır,
- Yat donatımında kullanılan makine ve teçhizatlarda genel prensip olarak kaliteli malzeme kullanılmaktadır,
- Marinaların yönetim kademesinde işinde tecrübeli, en az bir yabancı dili iyi şekilde konuşan yöneticiler bulunmaktadır,
- Ahşap malzemeden üretilen yatların işçiliği kalitelidir,
- Bodrup tipi gulet inşasında Türkiye en önde gelen ülkedir,
- Türkiye kıyılarının son yıllardaki tanınmışlığı,
- Yurt dışı ünlü yat inşa firmalarının Türkiye’de yapmış oldukları yatırımlar ve bu yatırımların başarısının uluslararası arenada biliniyor olması,
- Charter satın alma modelinin yeni olmasına karşın, ülkemizde benimsenerek hızla yayılması.

Zayıf Yönler

- Yerli yat inşa firmalarının özsermaye yapıları zayıftır,
- Finansman ve kaynak bulmada sorunlar yaşanabilmektedir,
- Sektörün ihtiyaç duyduğu nitelik ve nicelikte sac, profil, boru, alüminyum, krom malzeme, yangına dayanıklı kumaşlar ve boyalar ülkemizde ucuz olarak üretilmemektedir,
- Kompozit malzemelerde yurt dışına bağımlılık vardır,
- Özellikle kaliteli ahşap malzemede yurt dışına bağımlılık (yerli ahşap kullanımı mümkün ise de, yatın bazı bölümlerinde yurt dışı kaliteli ahşap tercih edilmektedir) vardır,

- Ana makine, yardımcı makine, yelken donanımı ve birçok teçhizatta dışa bağımlılık vardır ve orta zamanda bu problemin çözümü görünmemektedir,
- Yat yan sanayi sektörünün ürün çeşidi azdır,
- Yat yan sanayi CE belgeli üretimi azdır ve yetersizdir
- Yat yan sanayi standart kalitede mal ve ürün üreti zayıftır,
- Yat konusunda eğitimli ara eleman açığı vardır,
- Yat ve küçük tekne konusuna özel eğitim sisteminin bulunmamaktadır,
- AR-GE Türkiye’de, diğer konularda olduğu gibi, yat konusunda da zayıftır,
- Bilgi ve tecrübe Türkiye’de yeterli değeri alamamaktadır,
- Bürokrasideki fazlalık geçmiş yıllara göre bir nebze azalmış olsa bile devam etmektedir,
- Gümrük mevzuatlarındaki zorluklar geçmiş yıllara göre azalmış olsada sürmektedir,
- Birçok yat tersanesi ve yat inşa tesisinin çevre ve iç ortamı düzensizdir, meydana gelen iş kazaların çoğu bu sebeple gerçekleşmektedir,
- Ülkemiz marinalarında her tip yat ve gezinti teknesi için yeterli konaklama imkanının bulunmamaktadır,
- Ülkemiz marinalarında mega yatlar için özel barınma ve bakım-onarım imkanı çok zayıftır,
- Yat ve gezinti teknesi inşaatında faaliyet gösteren şirketler genellikle küçük ve orta ölçeklidir,
- Yat ve gezinti teknesi inşaatında faaliyet gösteren kişi ve şirketlerin güçlü örgütsel yapıları bulunmamaktadır,
- Türkiye kıyılarındaki çevresel bozulma gün geçtikçe artmaktadır,
- Marina ve çekek yerlerinin kapasitesi düşüktür,

Fırsatlar

- Tersanelerimizin ve yat imal yerlerinin süper-mega yat inşaatında dünyada tanınmışlığı,
- Bodrum tipi gulet inşasında Türkiye’nin dünyada bir numara oluşu,

- Ege ve Akdeniz kıyılarımızın yat turizmi için önemli bir potansiyel taşıması,
- Ülkemizin lokasyon açısından önemli bir yerde olması,
- Ülkemizin pazara yakınlık açısından çok avantajlı bir konumda olması,
- Ülkemizdeki deniz, yat ve yatçılık kültürünün sürekli gelişmesi ve bu olaya katılanların sayısının her sene artması,
- 2009 senesinde otomobil piyasasına verilen vergi teşviklerinin küçük yatlara tanınması halinde yat sektöründe önemli gelişmeler yaşanabilir olması potansiyeli,
- Ucuz yat barınma sistemlerinin geliştirilmesi durumunda bu sektörde yaşanabilecek ilerleme,
- Charter satın alma modelinin gelişmesi halinde yaşanabilecek talep patlaması potansiyeli,
- Türk insanının girişimci yapısı,
- Dünya yat ve gezinti teknesi talebindeki artışın, ekonomik durgunluğa rağmen devam etmesi,
- Ülkemiz tersanelerine gelen yük gemisi yeni inşa taleplerinin kesilmesine ve verilen siparişlerin iptal edilmelerine karşın, yat inşa taleplerinin devam etmesi ve 2009 yılında çok az sayıda yat inşa antlaşmasının iptali,
- Son yıllarda yurdumuzda yabancı sermaye yatırımlarında yaşanan olumlu trendin, gemi inşaatı ve özellikle de yat inşaatı sektöründe devam etmesi,
- Küçük ölçekli yat inşaatı firmalarının serbest bölgelerde yoğunluk kazanması,
- Bölgesel gelir düzeyinin artması ile doğabilecek bölgesel talep (yurt içi, Ortadoğu, Rusya, Türki Cumhuriyetler),
- Yerli yat firmaların yeterli özsermaye ve uluslararası rekabet gücünü kazanmaları amacı ile birleşmeleri,
- Yeni marinaların hızlı şekilde inşa edilerek ülkeye kazandırılması,
- Dünyada gelir düzeyi artan kesimin daha büyük ve lüks yatlara olan ihtiyaçlarının artması.

Tehditler

- Tersane ve yat inşa yerleri kapasite kullanım oranlarının düşük olması,
- Eğitimli ara eleman yetersizliği,
- Yat inşaatında önde gelen ülkelerin ve üreticilerin, mevcut imkanlarını geliştirmek adına sürekli olarak AR-GE yatırımı yapmaları,
- Yat inşaatında önde gelen üreticilerin markalaşmaya önem vermeleri, kendi markalarını korumak için sürekli reklam yapmaları,
- Tersane ve yat inşa yerlerinin zayıf sermaye yapıları,
- Dünya çapında global faizlerin artması ihtimali,
- Dünyada ekonomik büyümenin yavaşlaması,
- Şu an için önemli bir tehdit olmayan Çin'in, önümüzdeki 10 sene içerisinde yat inşasına eğilerek tehdit oluşturması,
- Gemi inşaatı sanayinde önde gelen ülkelerin sahip olduğu imkan ve kabiliyetler doğrultusunda yat inşasında da atılım yapmaları,
- Dünyada devlet korumacılığının artması neticesinde bazı ülkelerin yat sektörüne verebilecekleri teşvikler,
- Yat inşaatı konusunda rakip ülke tersanelerinin rekabet gücü,
- AB'ye uyum çerçevesinde yaşanabilecek mevzuat ve teknoloji yetersizlikleri,
- Değerli TL,
- Yüksek enflasyon,
- Yüksek enerji ve hammadde fiyatları,
- Olası gelebilecek yeni vergiler ve vergi artışları,
- Bölgesel politik ve askeri tehditler,
- Yunanistan, Hırvatistan ve Slovenya'nın yat turizminde sürekli kendilerini geliştirmeleri,
- Hırvatistan'ın yat inşasında izlediği politika,
- Akdeniz bölgesinde rakiplerimizin, yeni marina inşasında bizden daha önce ve hızlı biçimde kapasite artışını gerçekleştirmeleri,
- İthal hammadde, yarı mamul ve mamul fiyatlarında spekülatif değişiklikler,

- Rakiplerimizin yat ve yelken teknolojisi üzerine sürekli yaptıkları yeni yatırımlar.

Gerek yapılan inceleme ve değerlendirmeler, gerekse de gerçekleştirilen anket neticesinde ortaya çıkan sonuçlar doğrultusunda yapılan GZFT analizi, ülkemiz gemi inşaatı sanayi içinde yat turizminin ve yat inşa sktrnn önümüzdeki yıllarda daha da başarılı olabilmeleri için önemli bir kaynaktır.

SONUÇ

Bu çalışmada Türkiye’de gemi inşaatı sanayi içinde yat turizminin yeri ve önemi incelenmeye çalışılmıştır. Önce dünyada ve Türkiye’de gemi inşaatı sanayi incelenmiş, daha sonra gemi inşaatı sanayinin bir alt sektörü olan yat ve gezinti tekneleri inşaatı sektörü dünyada ve Türkiye’de analiz edilmiştir. Gerçekleştirilen anket çalışması yardımıyla yat turizmi sektörüne hizmet veren yat ve gezinti tekneleri inşaatı sektörünün değişik segmentlerde halen bulunduğu konumdan daha da ileri gidebilmesi için yapılması gerekenler, güçlü-zayıf yönler ve fırsatlar-tehditler analiz edilmiştir. Denizlerin turizm amaçlı kullanımı son yıllarda dünyada görülen çeşitli krizlere rağmen devamlı artış eğiliminde olmuştur. Yat ve gezinti tekneleri üretimi ve satışı, genelde dünya ekonomisinin genel durumunu yakından takip eden ve ona uygun iniş ve çıkışlar gösteren bir sanayi kolu olmasına rağmen 90’lı yılların başından itibaren yat ve gezinti tekneleri sanayi dünya krizlerinden önemli oranda soyutlanmış ve devamlı büyüyen sanayi kolları arasına girmiştir. Hem yelkenli tekne hem de motor yatlara duyulan ilgi artmış, teknolojik gelişmelere paralel olarak daha büyük, daha lüks ve daha hızlı tekneler inşa edilmeye başlanmıştır. Yat ve gezinti tekneleri inşa sanayinde arz tarafının temel özellikleri, üreticilerin çokluğu ve çoğunlukla küçük ve orta ölçekli kuruluşlar olmasıdır. Yat ve gezinti tekneleri inşa sanayinde talep tarafının temel özellikleri ise, alıcıların alım gücü ve tüketim arzudur.

Yat turizmi, Türkiye’nin bu yöndeki mevcut iç ve dış potansiyeli dikkate alındığında, ülkede turizmin ve gemi inşaatı sanayinin alt kolu olan yat ve gezinti tekneleri sektörünün daha da geliştirilmesi ve çeşitlendirilmesi adına geniş olanaklar sunmaktadır. Türkiye yat sahibi olma bakımından potansiyelinin çok altındadır. Bu durum sosyal, ekonomik ve kültürel yapıyla yakın ilişkilidir. Türkiye’de deniz kullanımı genelde kumsal ile sınırlı kalmaktadır. Yat konusunda bazı ülkeler neredeyse aile başına bir tekne düşecek şekilde gelişmişlerdir. Diğer taraftan yat

Ülkemizde lüks bir araç olarak görüldüğünden insanlar masrafları açısından fazla rağbet göstermemektedirler. Yatların bakım ve kışlama maliyetlerini düşürücü yeni tedbirler alınabilirse, iç talepte önemli bir patlama yaşanabilecektir. Son yıllarda bu fırsatların gereğ dönüştürülmesi adına önemli atılımlar yapılmış ve yapılmaktadır. Özellikle 2023 Turizm Stratejisi ve 2026 Türkiye Tersaneler Masterplanı çerçevesinde oluşturulan gelişim ve yatırım planları bu durumun önemli bir göstergesidir.

Dünyadaki genel teknolojik gelişim, harp gemilerini ayrı tutarsak, gemi inşaatı sektörü içinde ilk önce yat ve gezinti tekneleri inşa sektörüne yansımaktadır. AR-GE faaliyetlerini sürekli hale getiren, isteğe uygun yeni yat dizaynları yapan ve dizaynlarını sürekli geliştiren ve bunların inşa edilmesi ile rekabet gücünü devamlı olarak artıran ülke ve firmalar karşısında Türkiye ve Türk firmaları daha iyi organize olup uluslararası rekabete karşı koymak durumundadırlar. Kaliteli dizayn, düşük maliyet ve yüksek kaliteli yat inşa etmek durumundadırlar. Bunun için iyi eğitimli ve tecrübeli bir yat dizaynerler grubuna, amaç ve hedefleri iyi belirlenmiş AR-GE alışma grubuna, en son teknolojik araç ve metodlara yatırım yapılması şarttır.

Dünyada lüks bir tüketim aracı olan yat ve gezinti tekneleri inşaatı eğilimleri artış yönündedir. Talep artışının dünyadaki GSYİH artışı ve insanların deniz ve yatılığa olan merak ve sevgisi ile orantılı şekilde artmaya devam edeceği beklenmelidir. (8 m – 24 m) yatlarda ülkemizin rekabet gücü süper-mega yatlar pazarına göre yetersiz olmasına rağmen, fırsatların bulunduğu göz ardı edilemez. Bu yüzden, (8 m - 24 m) arası yat ve gezinti tekneleri, büyük yatırımlara gerek duymadan küçük ve orta ölçekli kapalı alanlarda ve atölyelerde inşa edilebilirler. Bu tip tekneler için kapasite artışının yapılması önemli yatırımlar yapmadan mümkündür.

Türk yatırımcısının fırsatçı ve girişimci yapısı sebebiyle, butik üretim tarzını benimseyen Türk tersaneleri ve yat üretim firmaları, müşterilerden gelen istekler karşısında hiçbir zaman tavır koymamakta ve müşteriyi memnun etmek amacıyla üretim esnasında dahi olsa, inşa etmekte olduğu gemi ve yatta değ­işikliğe gidebilmektedir. Müşteri isteklerinde esneklik, tüm dünya tersaneleri göz önüne

alındığında Türkiye ve Çin’de en üst seviyededir. Müşteri isteklerinde esnekliğin yanı sıra müşteri memnuniyetinin daha da yükseldiği ölçüde sektör gelişecektir. Ayrıca uzun dönemde sektörde yaratılabilecek markalaşma bu sektöre ivme kazandıracaktır. Yat ve gezinti teknesi sektöründeki Türk firmalarının işletme yapıları çok büyük değildir. Bu nedenle finansman ve pazarlama gibi faaliyetlerde, rakip ülkelerin büyük işletmelerine göre dezavantajlı olacağı açıktır. Sabit yatırımların inşa edilen yat başına maliyeti büyük işletmelerde düşük olmakta, küçük işletmelerde ARGE, makine parkı son derece kısıtlı olarak gelişebilmektedir. Yabancı sermayeli yat üretim firmaları finansal açıdan bir sıkıntı yaşamamakla birlikte, özellikle küçük üreticilerin finansman problemleri ciddi bir problemdir. Yabancı sermayenin Türkiye’ye gelerek yeni ortaklıklar kurması özendirilmelidir.

24 m üstü süper-mega yatlar pazarının güçlü ülkeleri olan Almanya, İtalya, İngiltere, Fransa, Hollanda ve ABD’nin orta vadede arz paylarını değiştirecek herhangi bir gelişme beklenmemektedir. Ancak uzun vadede Çin yat tersanelerinin bu pazardan önemli bir pay alması beklenebilir.

60 m üstü mega yatlar çok özel dizaynlar olup, Almanya, İtalya, Hollanda ve ABD tarafından başarıyla inşa edilmektedirler. Müşteriden gelen çok özel isteklerin olduğu bu segmentte, bazı Türk yat üreticilerinin bu pazarda geçmiş deneyimlerini kullanarak başarılı olma ihtimali orta vadede yüksektir. Günümüzde zor durumda olan bazı tersaneler, özel bir mega yat tersanesi kurarak, gemi inşaatındaki bilgi, birikim ve deneyimlerini, konjonktürel olarak sektörün kötü olduğu zamanlarda, mega yat inşa ederek sektöre aktarabilirler.

Ayrıca tüm bu yatların bakım ve onarımı da Türkiye’de gerçekleştirilecektir. Yat bakım ve onarımı, Türkiye yat tersaneleri, marinalar ve çekek yerleri için, eğitimli ara eleman desteği de orta vadede verilirse, çok önemli bir gelir kaynağı ve yat turizmini destekleyici ciddi bir unsur olacaktır.

Tezde ortaya konan sonuçların ileride gerçekleştirilecek çalışmalarla desteklenmesi gerekmektedir. Bu bağlamda önerilebilecek başlıca konular şöyle özetlenebilir:

Bu tezde gerçekleştirilen anket çalışması, AHP (Analitik Hiyerarşi Prosesi) yöntemine uygun hale getirilerek çalışmanın kapsamı genişletilebilir. Türkiye Tersaneler Master Planı'nda hedeflenen marinalar ve yat çekek yerleri sayılarına ulaşmak üzere öncelik verilmesi gereken başlıklar ortaya çıkarılabilir. Benzer şekilde Türkiye Turizm Stratejisi 2023 Eylem Planı'nda ulaşılması hedeflenen yat turizmi işletmeleri ve marinalar için öncelikler sıralaması gerçekleştirilebilir.

Yüksek varlıklı kişilerin sayısı yat ve gezinti tekneleri talebinin belirlenmesinde temel alınabilecek bir parametredir. Deniz ve yat kültürü temel alınarak; gerçekleştirilen ankette değerlendirmeye alınan ülkeler için, eski yıllara ait GSYİH rakamları, yüksek varlıklı kişi sayıları, yat ve gezinti teknesi edinme eğilimleri, yat turizmi rakamları, yat filosuna eklenecek tekne sayıları projeksiyonu ile yat sahipliği arasında ilişkiler kurulabilir. Elde edilecek bu bağlantılardan ileriye yönelik projeksiyon yapılarak, yat ve yat turizmi ile ilgili projeksiyonlar gerçekleştirilebilir.

Yurdumuzda marina ve çekek yeri kapasitesi ve bunların planlı gelişmesine ait bilimsel çalışmalar bulunmamaktadır. Yat turizmi ile ilgili stratejik plan ve programlar, turizm ve yat turizmi projeksiyonları dikkate alınarak, marina ve çekek yeri kurulması planlanan yerler bilimsel olarak tespit edilebilir.

KAYNAKÇA

- 3M: “Enhanced Fire Protection for Marine Applications”,
3M US, (Çevrimiçi) http://multimedia.3m.com/mws/media/webserver?66666UuZjcFSLXTtNxNXT_EVuQEcuZgVs6EVs6E666666--, 19 Eylül 2009.
- Akyıldız, Hakan, Erman Ürker: “Megayatlarda Donatım”, **Gemi ve Deniz Teknolojisi Dergisi**, Sayı 181, 2009, s. 24-31.
- Barlas, Barış: “Türkiye yat turizminde arz ve talebi artırıcı önlemler”, **Mersin Deniz Ticareti Dergisi**, No:45, 1996,s. 9-12.
- Barlas, Barış: “Yat yatırım projelerine genel bir bakış”, **Mersin Deniz Ticareti Dergisi**, No:49, 1996,s. 10-12.
- Barlas, Barış: “Gemi inşaatı sanayi: güçlü ve zayıf yönler”, **Gemi ve Deniz Teknolojisi Dergisi**, No:169, 2006, s. 11-16.
- Barlas, Barış: “Gemi İşletmeciliği Ders Notları”, **İTÜ Gemi İnşaatı ve Deniz Bilimleri Fakültesi**, 2008.
- Barlas, Barış, Ömer Gören: “2006’dan Bakıldığında Türkiye’de Gemi İnşaatı Sanayi”, **Ölçü Dergisi**, TMMOB Yayınları, Temmuz 2006, s. 64-69.
- Boatdesign: Maltese Falcon, (Çevrimiçi) <http://www.boatdesign.net/forums/attachments/sailboats/19704d1206492244-maltese-falcon-hit-miss-sy-maltese-falcon-big.jpg>, 21 Kasım 2009.
- Capgemini: “2009 World Wealth Report”, (Çevrimiçi) http://www.capgemini.com/insights-and-resources/by-publication/2009_world_wealth_report/, 13 Ocak 2010.
- CESA: “Annual Report 2008-2009”, **Community of European Shipyards’ Associations**, Brussels, 2009.
- Demiroğlu, Osman Cenk: “Yat Evi (Dockonium) Modelinin Türkiye’deki Marinalara Uygulanabilirliği”, **İstanbul Üniversitesi**,

- Sosyal Bilimler Enstitüsü, Turizm İşletmeciliği Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2007.
- Deniz Ticaret Odası: “2004 Deniz Sektörü Raporu”, **Deniz Ticaret Odası Yayınları**, No:66, İstanbul, 2005.
- Denizcilik İşletmeleri: Denizcilik İşletmeleri A.Ş. ile yapılan e-posta yazışmaları, İstanbul, 2009.
- Denizcilik Müsteşarlığı: “TURKTERMAP: Türkiye Tersaneler Master Planı”, **T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı**, Edts. Insel M, Odabasi AY, Helvacioğlu IH, Barlas B, Saracoglu BO, Erdogan O., Ankara, 2007.
- Denizcilik Müsteşarlığı: Denizcilik Müsteşarlığı ile yapılan e-posta yazışmaları, İstanbul, 2009.
- Denizcilik Müsteşarlığı: “2009-2013 Stratejik Planı”, **T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı**, Strateji Geliştirme Daire Başkanlığı, Ankara, 2009.
- Denizcilik Müsteşarlığı: “Deniz Turizmi Yönetmeliği”, **T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı**, (Çevrimiçi) <http://www.denizcilik.gov.tr/tr/haber/Uploads%5Cdeniz%20turizmi%20yonetmeli.doc>, 24 Aralık 2009.
- Devlet Planlama Teşkilatı: “VIII. Beş Yıllık Kalkınma Planı”, **T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı**, Ankara, 2000.
- Devlet Planlama Teşkilatı: “IX. Kalkınma Planı”, **T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı**, Ankara, 2006.
- Dinç, Dinçer: “Ahşap Mega Yelkenli İmalatı”, **Gemi ve Deniz Teknolojisi Dergisi**, Sayı 181, 2009, s. 43-44.
- Dologh, Geza: Kişisel görüşme, İzmir Deniz Ticaret Odası Başkanı, 2009.
- Fitch: “Sovereign Ratings History”, **Fitch Ratings**, (Çevrimiçi) http://www.fitchratings.com/web_content/ratings/sovereign_ratings_history.xls, 22 Ocak 2010.

- Gedik, Mehmet: “Türkiye’de Yat İmalat Sektörünün Önündeki Potansiyel”, **Gemi ve Deniz Teknolojisi Dergisi**, Sayı 181, 2009, s. 39-42.
- GEMİSANDER: “Tesislerde sökülen gemi tonajları”, **Gemi Geri Dönüşüm Sanayicileri Derneği**, (Çevrimiçi) <http://www.gemisander.org/content.php?id=00035&lang=tr>, 18 Aralık 2009.
- Genç, Çağın: “Cam elyaf takviyeli plastiklerin üretim yöntemlerinin deneysel karşılaştırılması”, **Kocaeli Üniversitesi**, Fen Bilimleri Enstitüsü, Makina Mühendisliği Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, Kocaeli, 2006.
- GİSBİR: Türkiye Gemi İnşaa Sanayicileri Birliği ile yapılan e-posta yazışmaları, İstanbul, 2009.
- GİSBİR: “Faliyetler”, Gemi İnşaatı Sanayicileri Birliği, (Çevrimiçi) <http://www.gisbir.com/tr/faaliyetler.aspx?dil=TR>, 4 Ocak 2010.
- GİSBİR: “İstihdam Rakamları”, Gemi İnşaatı Sanayicileri Birliği, (Çevrimiçi) <http://www.gisbir.com/tr/sayfa.aspx?kat=İstihdam&dil=TR>, 4 Ocak 2010.
- GİSBİR: “İhracat Rakamları”, Gemi İnşaatı Sanayicileri Birliği, (Çevrimiçi) <http://www.gisbir.com/tr/sayfa.aspx?kat=İhracat&dil=TR>, 4 Ocak 2010.
- Google Earth: Bilgisayar programı, Source: www.earth.google.com, 12 Nisan 2009.
- ICOMIA: ICOMIA Boating Statistics 2008, 2009.
- ICOMIA: “Decommissioning Of End-Of-Life Boats”, **A Status Report**, 2nd Edition, Londra, Aralık 2007, s. 1-12.
- IMO: “International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS)”, (Çevrimiçi) http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?topic_id=257&doc_id=647, 3 Eylül 2009.

- IMO: “SOPEP/Shipboard Marine Pollution Emergency Plans”, (Çevrimiçi) http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D27229/December09Annex2SOPEP.pdf, 13 Ocak 2010.
- Irene, LY, A. Sumague, X. Ye, Z. Lixiang: “Korean shipbuilding industry: Strategies for global competitiveness”, **Nanyang Technological University**, Nanyang Business School, MBA Thesis, Nanyang, 2001.
- ITALTRADE: “Italian sail lofts: A mix of tradition and high tech that provides added value to sailing”, (Çevrimiçi) www.italtrade.com/focus/6715.htm, 8 Aralık 2009.
- ITUSOZLUK: “Tuzla Tersaneler Bölgesi Hava Fotoğrafi”, **Tuzla Tersaneler Bölgesi**, (Çevrimiçi) www.itusozluk.com/gorseller/tuzla+tersaneler+b%F6lgesi/6192, 14 Aralık 2009.
- Kılıç, M. Erdal: Kişisel görüşme, Yat Dizayneri, TMMOB Gemi Mühendisleri Odası Genel Sekreteri, 2009.
- KOSHIPA: “New Building Data”, **The Korea Shipbuilders’s Association**, (Çevrimiçi) www.koshipa.or.kr, 10 Aralık 2009.
- KOSHIPA: “Shipbuilding in Korea 2009”, **The Korea Shipbuilders’s Association**, 2009.
- Kükner, Abdi: “Türk Tipi Yelkenli Tekne Gulet”, Gemi ve Deniz Teknolojisi Dergisi, Sayı 181, 2009, s. 5-12.
- Kükner, Abdi, Ömer K. Kınacı: “Bodrum Tipi Gulet Yat Serilerinin Matematiksel Modellemesi”, **Gemi ve Deniz Teknolojisi Dergisi**, Sayı 181, 2009, s. 13-17.
- Kültür ve Turizm Bakanlığı: “İstatistikler”, **T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı**, (Çevrimiçi) <http://www.kultur.gov.tr/TR/Genel/BelgeGoster.aspx?F6E10F8892433CFF2B81939FD5B60AFA2D9C6AFDB94F017A>, 15 Aralık 2009.

- Kültür ve Turizm Bakanlığı: “Türkiye Turizm Stratejisi 2023 Eylem Planı 2007-2013”, **T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı**, Yayın No: 3085, Ankara, 2007.
- Kültür ve Turizm Bakanlığı: “Yat İstatistikleri 2003”, **T.C. Kültür Ve Turizm Bakanlığı**, Yatırım Ve İşletmeler Genel Müdürlüğü Araştırma Ve Değerlendirme Dairesi Başkanlığı, Temmuz 2006, Yayın No:2006/7, ISSN-1300-6886, 2006.
- Kültür ve Turizm Bakanlığı: “Yat İstatistikleri 2004”, **T.C. Kültür Ve Turizm Bakanlığı**, Yatırım Ve İşletmeler Genel Müdürlüğü Araştırma Ve Değerlendirme Dairesi Başkanlığı, Kasım 2006, Yayın No:2006/8, ISSN-1300-6886, 2006.
- Kültür ve Turizm Bakanlığı: “Yat İstatistikleri 2005”, **T.C. Kültür Ve Turizm Bakanlığı**, Yatırım Ve İşletmeler Genel Müdürlüğü Araştırma Ve Değerlendirme Dairesi Başkanlığı, Şubat 2007, Yayın No:2007/1, ISSN-1300-6886, 2007.
- Kültür ve Turizm Bakanlığı: “Yat İstatistikleri 2006”, **T.C. Kültür Ve Turizm Bakanlığı**, Yatırım Ve İşletmeler Genel Müdürlüğü, Yayın No:2007/8, ISSN-1300-6886, 2007.
- Kültür ve Turizm Bakanlığı: “Yat İstatistikleri 2007”, **T.C. Kültür Ve Turizm Bakanlığı**, Yatırım Ve İşletmeler Genel Müdürlüğü Araştırma Ve Değerlendirme Dairesi Başkanlığı, Ekim 2008, Yayın No:2008/4, ISSN-1300-6886, 2008.
- Kültür ve Turizm Bakanlığı: “Yat İstatistikleri 2008”, **T.C. Kültür Ve Turizm Bakanlığı**, Yatırım Ve İşletmeler Genel Müdürlüğü Araştırma Ve Değerlendirme Dairesi Başkanlığı, Aralık 2009, Yayın No:2009/6, ISSN-1300-6886, 2009.
- Lorentzen, Stemoco: “China targeting the World Shipbuilding Cup”, **INTERTANKO**, (Çevrimiçi) <http://www.intertanko.com/templates/Page.aspx?id=35716>, 22 Eylül 2009.
- MCA: “Large Yacht Services”, **Maritime and Coastguard Agency**, (Çevrimiçi)

- http://www.mcga.gov.uk/c4mca/mcga07-home/leisureandtheseaside/mcga-sealeisure/mcga-mcga-ensign/dops_-_east-ensign-guidance/dops_-_east_ensign_ly2-2.htm, 26 Eylül 2009.
- Navis: Maltese Falcon Layout, (Çevrimiçi) http://www.navis-yacht-charter.com/upload/iblock/3b5/maltese_falcon_sailing_yacht_layout.jpg, 21 Kasım 2009.
- NMMA: “US Recreational Boat Registration Statistics”, National Marine Manufacturers Association, (Çevrimiçi) <http://www.nmma.org/facts/local/documents/2005RegistrationsSummary.pdf>, 3 Aralık 2009. s. 1-29.
- OECD: “New orders, state of the orderbook and production data: January to December 2008”, **OECD Working Party on Shipbuilding**, OECD Report No: C/WP6/SG(2009)3, 2009.
- Özkan, Özgür: “Marinaların Kıyı Ekolojisi ile Etkileşimi”, **Denizcilik Dergisi**, Temmuz-Ağustos 2009, s. 52-57. 2009
- People’s Republic of China: “China Shipbuilding Statistical Yearbook”, **Commission of Science, Technology and Industry for National Defence of the People’s Republic of China**, Beijing, 2006.
- SAJ: “Shipbuilding Statistics 2009”, **The Shipbuilders Association of Japan**, September 2009.
- SUNSAIL: “Flotillas”, **Sunsail Flotilla Holidays**, (Çevrimiçi) <http://www.sunsail.eu/flotillas?redirect=true>, 11 Ocak 2010.
- Şemioğlu, Olcay: “Kuşadası, Bodrum ve Pire (Yunanistan) yat limanlarının turizm coğrafyası açısından karşılaştırılması”, **İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Coğrafya Anabilim Dalı Doktora Tezi**, İstanbul, 2006.

- Tandoğan, Uğur: “Yat İşletmelerinde Pazarlama ve Finansman Kolaylaştırıcı bir Model: Devre Tatil”, **Hasan Zafer Dogan Anı Kitabı**, Der. Meral Korzay ve Bülent Himmetoğlu, İstanbul, Bogaziçi Üniversitesi, 1995, s. 260-261.
- The Power&Motor Yacht: “100 Largest Yachts”, (Çevrimiçi) http://www.powerandmotoryacht.com/megayachts/worlds_largest_yachts_2009/, 12 Ocak 2010.
- TTYD: “İstatistikler”, **Türkiye Turizm Yatırımcıları Derneği**, (Çevrimiçi) <http://www.ttyd.org.tr/tr/page.aspx?id=10>, 18 Aralık 2009.
- TTYD: “Turizm Bakanlığı Belgeli Marinalar”, **Türkiye Turizm Yatırımcıları Derneği**, (Çevrimiçi) <http://www.ttyd.org.tr/tr/page.aspx?id=10>, 13 Aralık 2009.
- Türk Loydu: Türk Loydu ile yapılan e-posta yazışmaları, İstanbul, 2009.
- UCINA: “2007-2008 Boating in figures: Key performance indicators 2007”, **Unione Nazionale dei Cantieri e delle Industrie Nautiche ed Affini**, Genova, Kasım 2008.
- Ulaştırma Bakanlığı “2008-2009 Değerlendirme”, **T.C. Ulaştırma Bakanlığı**, DLH İnşaatı Genel Müdürlüğü, (Çevrimiçi) <http://www.dlh.gov.tr/stdlh/doc/2008-2009Degerlendirme.doc>, 7 Ocak 2010, s. 1-5.
- US Census Bureau: “Boat Building: 2002”, **US Department of Commerce**, Economic and Statistics Administration, Report No: EC02-311-336616 (RV), Ocak 2005.
- Weber, Timothy, Arthur M. Nevala: “An exhaustive analysis of employment trends in all sectors related to sea or using sea resources”, Final report for the European Comission, **DG Fisheries**

and Maritime Affairs, C3135, ECOTEC Research and Consulting, 2006.

WHY: “Wally Hermes Yachts”, (Çevrimiçi)
<http://www.designboom.com/weblog/cat/8/view/7570/why-wally-hermes-yachts.html>, 19 Aralık 2009.

Wikipedia: “Avrupa nüfus bilgileri”, (Çevrimiçi)
http://en.wikipedia.org/wiki/Demographics_of_Europe, 12 Ekim 2009.

YATEF: “Türkiye yat ve tekne endüstrisi”, Türkiye Yat ve Tekne Endüstrisi Federasyonu, (Çevrimiçi)
<http://www.yatef.org.tr/haber.htm>, 11 Eylül 2009.

Yercan, Funda, Gökdeniz Neşer: “Çekek Yerlerinin Sınıflandırılması İçin Geliştirilmiş Bir Model Ve Ege Kıyılarındaki Tesislere Uygulanması”, **Gemi Mühendisliği ve Sanayimiz Sempozyumu**, 24-25 Aralık 2004, İstanbul, 2004, s 20-30.