



© Boat Builder Türkiye

Türk Yat ve Tekne Endüstrisi 2010 Raporu

YATEF ve DENTUR'un hazırladığı raporda devletin, sektörü destekleyecek ve teşvik edecek, net politikaları bulunmaması ve mevcut politikaların da yetersiz kalması eleştirilerek, yat imalatını teşvik edecek mevzuat değişikliklerinin yapılması ve bürokrasinin azaltılması isteniyor.

Deniz Endüstrisini ve Denizciliği Geliştirme Derneği (DENTUR) ve Yat ve Tekne Endüstrisi Federasyonu (YATEF), DENTUR Yönetim Kurulu Başkanı Yavuz Sipahi'nin yönetiminde hazırlanan Türk Yat ve Tekne Endüstrisi Raporu'nu yayınladı. Raporda genel olarak, Türkiye'deki yat üretiminin ve yan sanayinin durumuna ve yapılan-yapılması gereken yasal düzenlemelere dikkat çekilerek, denizcilik potansiyelinin iyi kullanılmadığı belirtiliyor. YATEF ve DENTUR'un yaptığı çalışmaların da tanıtıldığı raporda, özetle aşağıdaki konulara yer verildi.

1. Denizcilik ve amatör denizciliğin gelişimi

İnsanlık tarihini ve ekonomik olarak gelişmiş ülkeleri incelediğimizde, kültürel, ekonomik ve sosyal gelişimin denizler yoluyla olduğunu ve denizlerden etkin şekilde yararlandığını görüyoruz. Günümüzde insanların denizle iç içe yaşadıkları ve buna dayalı yaygınlaşmış bir deniz kültürüne sahip bulundukları, sonuç olarak amatör denizciliğin çok gelişmiş olduğu görülüyor. Bu tür gelişmiş ülkelerin bugün sahip oldukları büyük deniz ticaret filoları, limanları ve denize yönelik sanayi yatırım-

larının temelinde, denizle iç içe yaşayan ve denizciliği bir kültür olarak gören insan sayısının ülke nüfusuna oranla yüksek seviyelerde olması yatıyor. Temelden başlayan bu deniz kültürü ve denizle barışık insan yapısı, denizlere sahip çıkan ve ekonomik olarak en etkin şekilde denizleri kullanabilen gelişmiş ülkeleri oluşturmuştur. Denizler her zaman, insanlık kültürünün ve tarihsel gelişiminin, ekonomik büyümenin ve sosyalleşmenin ilk şartı olmuştur.

Yat ve tekne endüstrisi

Yat ve tekne imalat endüstrisi; imalat,

tasarım, teknelerin yıllık bakım, onarım ve tamir hizmetleri, yedek malzeme, ekipman ve aksesuar imalat ve satışı, tekne ve yatlar için gerekli elektrik ve elektronik cihazların imalat ve satışı, döşeme ve dekorasyon hizmetleri, boya ve kimya sanayi, motor satışı ve bu motorların bakım onarım hizmetleri, bu sektördeki ithalat ve ihracat, fuarlar, deniz turizmi amaçlı meslek faaliyetleriyle, bu sektörü doğrudan destekleyen diğer meslek faaliyetlerinin tamamını kapsıyor.

- Yat ve tekne imalat endüstrisi;
- a- Yüksek katma değere sahip,
 - b- Ülke ekonomisine büyük döviz kazandıran,
 - c- Beraberinde bir çok yan sanayi geliştirilen,
 - d- Yabancı yatırımları çeken,
 - e- Teknoloji transferini ve yeni teknikleri cezbeden,
 - f- Ülke denizciliğini destekleyen ve geliştiren,
 - g- Marina ve yat limanı yatırımlarını artıran,
 - h- Tasarım ve ARGE çalışmalarının yüksek olduğu,
 - i- Diğer sektörlerle göre yan sanayisi ile birlikte 1'e 8 oranında istihdam sağlayan,
 - j- Emek ve teknolojisi yoğun büyük ve kapsamlı bir endüstri dalıdır.

Yat ve tekne endüstrisi, gerek içeriği, terminolojisi, yatırımları ve işletmesi açısından gerekse uyguladığı teknolojisi açısından, tüm dünyada olduğu gibi ülkemizde de gemi inşa sanayiinden farklıdır. Bu farkı, gemi inşa sanayii ile yat inşa sanayiinin tek ortak yanının, ikisinde de üretilenin denizde yüzmesi şeklinde özetleyebiliriz. Gemi inşa sanayi için büyük miktarda yatırımlara, uzun sürelerle ve deniz kenarında büyük alanlara ihtiyaç duyulurken, yat ve tekne imalat sanayi çok daha küçük yatırımla, daha kısa sürede, daha küçük yerlerde ve deniz kıyısına ihtiyaç duymadan hayata geçirilebilmektedir.

Büyük yatırımlar gerektirmeyen ve kısa sürede imalata başlayabilen yat ve tekne endüstrisi, kullandığı ileri teknoloji, kaliteli ve profesyonel işçilik, detaylara önem veren teknikleri, yenilikçi tasarımları, modern ekipman ve aksesuarları, üst seviyede içerdiği dekorasyonu ile daha üst kalite

imalat tekniklerini gerektiren ve bunun yanında sağladığı katma değeri çok yüksek bir sanayidir.

3. Dünya tekne ve yat endüstrisi ve ülkemiz gerçekleri

Yat ve tekne imalat sanayiinin dünya genelinde genel bir incelemesi ve değerlendirilmesi yaptığımızda, özellikle ABD, İtalya, İngiltere, Almanya, Fransa, Hollanda gibi sanayide gelişmiş ülkelerin tekne ve yat imalatında da ön planda yer aldıkları, bunun yanında bu ülkelerin imalat sektöründe kullanılan yedek parça, malzeme, aksesuar, cihaz, teçhizat ve motor üretiminde de önemli bir paya sahip oldukları bir gerçektir.

Derneğimizin de 2004 yılında tam üyesi olduğu ve ülkemizi temsil ettiği ICOMIA, (International Council of Marine Industry Associations) sektörün dünya çapında söz sahibi olmuş ülkelerdeki sivil toplum kuruluşlarının yetkililerini bir araya getirmekte, imalat sektörüne ilişkin uluslararası standartların oluşturulmasında ve istatistik verilerin toplanmasında büyük rol oynamaktadır.

ICOMIA üyesi bazı ülke istatistiklerini incelediğimizde, yat ve tekne imalatında söz sahibi olan ülkelerin, bu sektörü bir devlet politikası olarak gördüklerini, sektörün önündeki yasal ve bürokratik engelleri kaldırıp sektörün önünü açarak bir marka haline geldiklerini, bu sanayi ile insanlarına büyük istihdam olanakları ve ekonomilerine önemli katkı sağladıklarını görmektedir.

ICOMIA tarafından yayınlanan yat ve tekne sanayisi verilerini incelediğimizde, marina, yat limanı, tekne çekek yeri, amatör denizci ve kişi başına düşen tekne sayı-

sı açısından, ülkemizin sahip olduğu denizleri etkin olarak kullanamadığını ve denizcilikten ekonomik olarak yararlanamadığını görmekteyiz.

Üç tarafı denizlerle çevrili ülkemiz, sahip olduğu coğrafi yapısına, iklimine, tarihsel mirasına ve dünyanın en güzel denizlerine rağmen, maalesef bir deniz ülkesi olamamıştır. Özellikle hepsi birer deniz kenti olması gereken ve dünya denizlerine açılan bir kapı olan başta İstanbul olmak üzere, Trabzon, İzmir, Çanakkale, Muğla, Antalya, Mersin gibi şehirlerimiz yanında, diğer sahil şehirlerimizdeki insanlarımız deniz kültüründen habersiz yaşamakta olup, adeta denizden uzak birer toplum haline gelmiş ya da gelmek zorunda bırakılmıştır.

Ülkemiz insanların ne kadar denizden uzak olduğunu ve denizlerimize ne kadar az sahip çıktığımızı göstermesi açısından, Uluslararası deniz sektör dergisi IBI'da (International Boat Industry) yer alan, ülkelerin kişi başına düşen tekne sayısını gösteren istatistik çok çarpıcıdır. Ülkemizin 8.333 km'lik deniz kıyısı bulunmasına rağmen, kişi başına düşen tekne oranımız yaklaşık 2000 kişiye 1 tekne iken, bu rakam Almanya'da 184/1, İtalya'da 68/1, Hollanda'da 64/1, Avusturya'da 293/1 ve İsviçre'de 73/1'dir.

Bunun en önemli sebepleri de, insanlarımızda denizcilik bilincinin oluşturulmamış olması, tekne sahibi olmanın zenginlik göstergesi sayılması, denizlerimizi insanlarımızımıza kapatmamız, ülke olarak denize sırtımızı dönmemiz, tekne alımında ve kayıt işlemlerinde yaşanan bürokratik engellerdir. Bütün ekonomik ve bürokratik engellere rağmen, hala denize açılmak isteyen amatör denizcilerimizin ve gençlerimizin

Türkiye İle Sektörde Söz Sahibi Ülkelerin Karşılaştırılması (ICOMIA istatistikleri)

	Kıyıların Uzunluğu	Tekne Başına Düşen Kişi	Yat ve Tekne İmalatçısı	Motor İmalatçısı	İstihdam Edilen İş gücü	Marina ve Yat Limanı	Bağlama ve Çekmek Yeri	Tekne ve Yat Sayısı
ABD	133.342 km	18	1.200	50	589.000	12.073	1.874.100	35.699.000
İngiltere	12.450 km	112	400	20	30.000	500	235.000	541.560
İtalya	9.226 km	105	950	10	92.000	105	178.042	558.473
Hollanda	451 km	31	108	1	13.300	200	185.000	518.000
İsveç	3.218 km	12	50	2	4.000	1000+	200.000	778.100
Fransa	5.700 km	101	151	3	45.000	391	267.700	623.378
Almanya	3.624 km	186	412	11	20.000	2.647	bilinmiyor	bilinmiyor
Yunanistan	15.000 km	78	87	0	5.200	19	8.000	136.450
Türkiye	8.333 km	2.356	370	0	40.000	50	13.000*	34.250

karşına çıkan en büyük engel ise, teknelerini muhafaza edecekleri, güvenle bağlayacakları, teknelerinin bakım-onarımlarını yapacakları ve istedikleri zaman rahatlıkla denize çıkabilecekleri marina, yat limanı, rampa ve çekek yerlerinin çok az olmasıdır. Bugün ülke sahillerimiz, denize çıkmak isteyen ve denizle buluşmak isteyen amatör denizcilerimize ve insanlarımıza kapatılmıştır. Var olan marinalar da yüksek bağlama fiyatları ve yetersiz kalan kapasiteleriyle tekne sahibi olmak isteyen insanlarımızı bu amaçlarından vazgeçirmektedir. Bugün ülkemizin sahip olduğu genç nüfusa, kıyılarına ve üç tarafındaki denizlerine rağmen, mevcut marinalar, yat limanları ve çekek yerleri çok yetersiz kalmaktadır.

Bütün bu olumsuzluklar yanında ülkemiz, yat ve tekne imalatında sahip olduğu tecrübe, uygun işçilik maliyetleri, yakaladığı uluslararası standartlar, sahip olduğu doğal ve tarihi güzelliklere sahip kıyılarıyla bu kıyılardaki marina, yat bağlama, çekek imkanları ile uluslararası arenada da, yatçılık sektörü açısından önemli bir duruma gelmiştir.

Ülke olarak bu pazardan pay almamız ancak, yat ve tekne imalatı konusunda bir marka haline gelmemiz, uluslararası standartlara ulaşmamız ve gerek yasal prosedürlerin ve bürokrasinin azaltulması, gerekse imalata ilişkin alt yapı imkânlarımızı geliştirmemizle sağlanabilecektir.

4. Ülkemiz yat ve tekne endüstrisi

4.1. Yat ve tekne endüstrimizin gelişimi

Anadolu'da 600 yıldan fazla tarihe sahip olan gemi ve tekne inşa sanayi, günümüzde önemli ölçüde istihdam sağlayan ve yurtdışına yapılan ihracatlarla ekonomimize büyük oranda katkı yapan sektör durumuna gelmiştir. Özellikle, Türk tekne ve yat imalat sanayii, Haliç Ayvansaray bölgesindeki küçük işletmelerle başlayan gelişimini, günümüzde bütün sahillerimize yayılmış 400'den fazla imalatçısıyla ve modern yat imalat bölgeleriyle, ülkemizin yükselen sektörü olarak devam ettirmektedir. Sektörümüzün bu gelişimindeki en büyük etken, devletimizin, "Denizci Ülke, Denizci Millet" parolası doğrultusunda son yıllarda denizcilığe verdiği önem, denizciliği bir ülke politikası olarak ele alması ve

Yaklaşık 8.000-9.000 civarında bulunan yabancı bayraklı tekne ve yatın Türk bayrağına geçiş yapmasına olanak sağlayacak bir çözümün sürekli olmasını bekliyoruz.

sektörümüzü ilgilendiren Avrupa Birliği uyum yasalarının devreye girmesiyle birlikte olmuştur.

Yat ve tekne sanayii içinde yer alan teknelerin yıllık bakım, onarım ve tamir hizmetleri, marina ve çekek hizmetleri, yedek malzeme ve aksesuar satışı, su sporları faaliyetleri için gerekli ekipman, aksesuar ve motor satışı, yat turizmi, su altı ve su üstü spor faaliyetleri de ülke ekonomisine büyük katkı sağlamaktadır.

Türk yat ve tekne endüstrisinin, yan sanayi ile birlikte ekonomik büyüklüğü yaklaşık olarak 5,5 milyar dolara ulaşmıştır. Dünya çapında yaşanan ekonomik krize bağlı olarak, sektörün büyüklüğü biraz azalmış olsa da, alınan tedbirler ve sektöre yönelik yapılacak iyileştirmelerle tekrar eski büyüklüğüne ulaşacaktır. Bu konuda devletimizin denizciliğimizin gelişimine verdiği ve vereceği destekler çok önemli olacaktır.

4.2. Yat ve tekne endüstrisinin ülkemize katkıları

Türk yat ve tekne imalat sanayinin, denizciliğin yeteri kadar gelişmediği ve denizlerin ekonomik olarak etkin kullanılmadığı ülkemizde,

- a- Yat ve teknelerin yıllık bakım, boya ve onarım hizmetlere ihtiyaç duyması ve bu gelirlerin ekonomiye ek katkı sağladığı,
- b- Marina, yat limanı, bağlama yeri, çekek yerleri ihtiyaçlarını oluşturduğu, böylece yeni sanayi alanları kazandığı,
- c- Malzeme, aksesuar ve yedek parça sağlayan yan sanayiye geliştirdiği,
- d- Büyük oranda ihraç edilen yat ve teknelerin ülkemize büyük oranlarda döviz kazandırdığı,
- e- Sağladığı istihdam ile ülkemiz

- insanlarına yeni iş sahaları yarattığı,
- f- Yat ve teknelerin kullanımı ile yakıt ve vergi gelirlerini artırdığı,
- g- Amatör denizcilerinin sayısının artması ile denizcilik bilincimizin arttırdığı,
- h- Sahip olduğumuz denizlerimizi, kıyılarımızı ve deniz sporlarını olanaklarımızı ekonomimize kazandırdığı,
- i- Deniz ve yat turizmini geliştirdiği unutulmamalıdır.

Yat ve tekne sanayimiz, AB standartları kapsamında geliştirilen ve ülkemizde de yürürlüğe giren Gezi Tekneleri Yönetmeliği, tekne ve yatlarda CE zorunluluğu, teknelerden alınan motorlu taşıtlar vergisinin kaldırılması vb. düzenlemelerle amatör denizciliğimizin önünü açan devrim niteliğindeki gelişmelerin Denizcilik Müsteşarlığımız koordinesinde etkin bir şekilde uygulanmasıyla uluslararası alanda da kalitesi ile ön plana çıkmıştır. Her ne kadar büyük bürokratik engeller olsa da sahillerimizde yeni faaliyete geçen marina ve yat limanlarının sayısının artması da hem amatör denizciliğimizin hem de tekne ve yat imalat sanayimizin gelişmesine büyük katkı sağlamaktadır.

4.3. Türk bayrağına geçiş

Sektörümüze yönelik gelişmeler içinde diğer bir önemli gelişme de teknelerden alınan motorlu taşıtlar vergisinin kaldırılması ve yabancı bayraklı teknelerin Türk bayrağına geçirilmesi düzenlemesi olmuştur. 2009 yılında başlayan Türk bayrağına geçiş ve teknelerin kayıt altına alınması projesi kapsamında, şimdiye kadar yaklaşık 1.237'den fazla tekne ve yat, Türk bayrağına geçiş yapmıştır. Türk bayrağına geçiş ve teknelerin kayıt altına alınması projesi kapsamında, yaklaşık 8.000-9.000 civarında bulunan yabancı bayraklı tekne ve yatın Türk bayrağına geçiş yapmasına olanak sağlayacak sürekli bir çözüm bekliyoruz. Denizcilik Müsteşarlığımız tarafından yapılan araştırma kapsamında, değişik boy ve cinslerde yaklaşık 50.000 - 60.000 adet tekne ve yatın bulunduğu ülkemizde, denizciliğimizin gelişmesi, marina, yat limanı ve çekek yerlerinin sayısının artması ve deniz turizmine yapılan yatırımların artması doğrultusunda, çok daha fazla teknenin insanımızın kullanımına sunulacağına ve insanlarımızın denizle barışık yaşama imkânına kavuşacağına inanıyoruz.

4.4. Yat ve tekne endüstrisinin ekonomik büyüklüğü

Global ekonomik krizin Türkiye'yi her alanda olumsuz etkilemesinden önce, 2008 yılı itibarıyla Türkiye genelinde mevcut olduğu tahmin edilen tekne sayıları

- a- Muhtelif boyda yelkenli tekne adedi: 8.000 civarında,
- b- Muhtelif boyda içten takma motorlu tekne adedi: 24.000 civarında,
- c- Muhtelif boyda dıştan takma motorlu tekne adedi: 18.500 civarında,
- d- Muhtelif boyda dıştan takma motorlu şişme tip bot adedi: 11.500 civarında olup, ülkemizdeki toplam tekne/bot adedi ise, 62.000 civarındadır.

Ancak, son 2 yıla yakın zamandır tüm dünyayı etkileyen ekonomik krizin yarattığı durgunluk ve gerileme dikkate alındığında, bu rakamlarda çok fazla bir artış olmadığı tahmin edilmektedir. Bu konu ile ilgili kesin rakamlara ulaşabilmek için, başlatılmış olan "Tekne Bağlama Kütüğü"ne kayıt işlemlerinin, bu yıl sonuna kadar ulaşacağı son değerlere bakmak gerekecektir. Ayrıca, özellikle 5 metre ve altındaki tekneler ve sandallarla hemen hemen bütün şişme tip botlar da özellikleri gereğince, kayıtlarda görünmemektedir.

Mega yatlar da dahil olmak üzere, sektörün değer olarak büyüklüğünün yaklaşık 5,5 milyar dolar civarında olduğu tahmin edilmektedir. Bu rakam, sektörün üretim kapasitesinin büyüklüğünü ifade etmektedir. Bunun içerisinde, üretim merkezlerindeki yatırımlar ve üretilen teknelerin toplam değerleri yer almaktadır.

4.5. Teknelerden alınan Motorlu Taşıtlar Vergisinin kaldırılması

Sektör olarak çok yoğun çabalarımız sonucunda, başta Ulaştırma Bakanlığı ve Denizcilik Müsteşarlığı'nın da büyük destekleriyle 2009 yılında kabul edilen 5897 sayılı kanunla 2,5 metreden 24 metreye kadar olan boydaki amatör/özel teknelerin kaydının yapılacağı bir "Tekne Bağlama / Kayıt Kütüğü" oluşturulabilmiştir.

Yine aynı kanun kapsamında, o güne kadar, amatör denizciliğin önündeki en büyük engellerden biri durumundaki deniz vasıtalarından alınan yüksek tutardaki MTV kaldırılarak, yerine çok daha uygar ve kabul edilebilir bir uygulama olan tekne

Denizcilik Müsteşarlığı tarafından başlatılan "Tekne Park Alanları Projesi", devletimizin denizciliğe ve amatör tekne sahiplerine önem vermeye başladığının bir göstergesidir."

boyunu esas alan bir tekne yıllık bağlama harcı sistemi getirilmiştir.

Bu şekilde, 5 metre dâhil tüm tekneler için herhangi bir kayıt harcı ödemesi de yoktur. 5.01 - 9.00 metreye kadar olan tekneler içinse, yıllık 200 TL gibi, çok makul bir bağlama harcı getirilmiş bulunmaktadır. Bu uygulamayla denizcilikte ileri giden ülkelerle aramızdaki çok önemli bir fark niteliğindeki bir mevzuat düzeltilmiş ise de hala, 100 kg. ve üzerindeki teknelere uygulanan yüzde 8 oranındaki ÖTV ile yine sosyal bir yaşam biçimi olan denizciliğin gelişmesi amacıyla bazı ülkelerde olduğu şekliyle, KDV'nin kaldırılması ya da minimuma çekilmesi bir zorunluluktur. Bu kapsamda, devam ettirilen çalışma ve gayretlerin hiç ara vermeden sürdürülmesi büyük önem taşımaktadır.

4.6. Marina, yat limanı ve tekne park alanları

Marina, yat limanları ve tekne çekek yerleri, kuruldukları bölgeye ekonomik getiri sağlayan, yeni iş imkanları ve istihdam yaratan, insanların ve özellikle gençlerin sportif ve hobi amaçlarıyla bir araya geldiği sosyal ve kültürel merkezler olup, çevre dostu ve bulunduğu yeri güzelleştiren yatırımlardır. Bugün, başta Akdeniz ülkeleri olmak üzere birçok gelişmiş ülke, sahip olduğu marinalar, yat ve kurvaziyer limanları ve tekne barınakları sayesinde denizlilerden çok büyük ekonomik gelir elde etmekte, bunun yanında kendi insanların da denizle iç içe olmasını sağlamaktadır. Boğazları, bakir koyları, temiz ve uzun sahilleriyle doğal bir deniz ülkesi olan Türkiye, deniz turizmi, kurvaziyer gemiler ve mega yatlarla yapılan turların başlangıç merkezi olmalı, sahillerini amatör denizcilerine ve gençlerine açacak şekilde planla-

malı ve sahip olduğu deniz zenginliğini etkin bir şekilde ekonomik ve sosyal amaçlı kullanarak, tam bir deniz (denizci) ülkesi olmalıdır.

Çünkü Türkiye sahip olduğu coğrafi konumu ve denizleri, kültürel ve tarihsel mirası ile ülkemizde deniz kültürünü daha da geliştirerek, denize yönelik yatırımlarını artırarak ve denize çıkan kişi sayısını yaygınlaştırarak bir deniz ülkesi olma kapasitesine sahiptir. Bu konuda, Denizcilik Müsteşarlığımız tarafından başlatılan "Tekne Park Alanları Projesi", devletimizin denizciliğe ve amatör tekne sahiplerine önem vermeye başladığının bir göstergesidir.

Tekne Park Alanları ve özellikle marinalar ve yat limanları, sağladığı imkânlar açısından, hem bulunduğu bölgenin ekonomik gelişimine büyük katkı sağlamakta hem de çağdaş yapım teknikleri ile çevreyi kirletmeyen, tam aksine bölgeyi güzelleştiren ve her kesimden insanlara ortak sosyal alanlar sağlayan kültür merkezleri olarak büyük önem kazanmışlardır. Bu konuda birçok Avrupa kentinde buna benzer çok güzel örnekler bulunmaktadır.

Ülkemizde bu özelliklere sahip olan yaklaşık 50 adet marinaya karşılık sadece İspanya'nın tamamı düzlük olan Akdeniz sahilinde yaklaşık 270 adet marinası vardır. Nitekim İtalya'nın toplam kıyı şeridi uzunluğu yaklaşık 7.800 km iken yat ve tekne bağlama kapasitesi 178 bin; Fransa'nın toplam kıyı şeridi uzunluğu 4.700 km civarında iken yat ve tekne bağlama kapasitesi ise 267 bin civarındadır. İsveç ve Norveç'in toplam nüfusları 12 milyon iken, kayıtlı tekne sayısı 1 milyonu geçmektedir. Ülkemizde ise bu oran, maalesef çok ama çok düşüktür.

Denize bu kadar uzak durmamız ve tekne sahibi olan kişi sayısının çok düşük olması gerçeğini düşündüğümüzde, aklımıza ilk olarak ekonomik nedenler gelse de ülkemizdeki lüks otomobil oranının Avrupa'nın en üst sıralarında olduğunu ve amatör denizcilerin kullandıkları teknelerin orta model bir araba fiyatının da çok altında olduğunu unutmamalıyız.

Marina ve yat limanları için gerekli olan, deniz kıyısında uygun yerlerin bulunma zorluğu, uzun süreli ve yüksek yatırım maliyetleri ile bu yatırımlar için dünyanın en karmaşık bürokrasisine sahip olduğumuzu göz önüne almalıyız. Bu doğrultuda amatör denizciler ve denize gönül

verenleri denizle buluşturacak çok daha pratik, hemen uygulamaya alınabilecek, küçük alanda işletilebilecek ve düşük maliyete sahip Tekne Park Alanları projemizi 2010 yılında oluşturarak Denizcilik Müsteşarlığı ile paylaştık. Şimdi uygun pilot bölgelerde, yerel idarelerin de iştiraki ve desteğinde bu tür işletmeleri devreye sokmaya çalışıyoruz

4.7. Yat ve tekne imalat kalitemiz

Türk tekne ve yat inşa endüstrisi, bugün sahip olduğu işgücü, kaliteli imalatları, modern teknolojisi ve üstün girişimcilik ruhu sayesinde inşa ettiği tekneleri rekabetçi fiyatlarla uluslararası piyasaya arz edebilmektedir. Ülkemiz tekne ve yat imalatçıları tarafından, uluslararası standartlara uygun olarak ve son yıllarda "CE" işaretli olarak imal edilen yat ve tekneler, bu sektörde ileri gitmiş ülkelere ihraç edilmekte ve sahip oldukları kaliteleri açısından da övgü ile söz edilmektedir.

Yat ve tekne imalatında 1980'li yıllarda başlayan gelişme ve atılımla, bugün yüksek standartlara ulaşan yat inşasının önemini kavrayan imalatçılarımız, ihraç pazarlarını hedefleyerek, müşterilerinin taleplerini gerçekleştirmek için kendilerini yeniden organize etmeye başlamışlardır.

4.8. Küçük Çaplı Yat ve Tekne İmalatçıları

Ülkenin dört bir yanına dağılmış tekne imalatçılarının çoğunluğu başta İstanbul olmak üzere, İzmir, Bursa, Bartın illerinde ve Antalya, Bodrum, Marmaris ve Fethiye gibi turistik kentlerde toplanmıştır. İmalatçılarımızın büyük çoğunluğu, fiziksel olarak yetersiz, yeterli alt yapısı olmayan ve denize yakın olmayan yerlerde faaliyet göstermektedir. Denizcilik Müsteşarlığı'ndan üretici kodu almış firma sayısı, yaklaşık olarak 380 civarında olup, henüz istatistiklere girmemiş olanlarla birlikte ülkemizde yaklaşık 550 civarında yat ve tekne imalatçısı olduğu düşünülmektedir.

Günümüzde, günlük gezi teknelerinden mega yatlara, klasik teknelerden modern yarış teknelerine, kıyı bölgelerinde çalışan teknelerden kısa mesafe feribotlara ve balıkçı teknelerinden su sporları teknelerine kadar çok geniş bir yelpazede üretim sürdürülmektedir. Talep üzerine CE sertifikalandırılması ve klaslandırma yapılabilir. İmal edilen küçük tekneler, kontey-

Denizcilik Müsteşarlığı'ndan üretici kodu almış firma sayısı, yaklaşık olarak 380 civarında olup, henüz istatistiklere girmemiş olanlarla birlikte ülkemizde yaklaşık 550 civarında yat ve tekne imalatçısı olduğu düşünülmektedir.

ner içinde veya açıkta kara ve deniz yoluyla alıcısına kadar taşınabilmektedir.

4.9. Mega Yat İmalatı

Ülkemiz 30 metre ve üstü olarak kabul edilen mega yat imalatında, dünya çapında bir marka durumuna gelmiştir. İmal edilen mega yat boy sıralamasında ülkemiz geçtiğimiz yıllarda Dünya sıralamasında dördüncülüğe kadar yükselmiştir. Özellikle İstanbul-Tuzla ve Antalya Serbest bölgesi, uluslararası mega yat üssü olarak kabul görmektedir. Günümüzde 80-90 metreye kadar mega yatlar ülkemizde imal edilmektedir. Serbest bölgelerin sağlamış olduğu vergi indirimleri, serbest ticaret olanakları yanında alt yapısı tamamlanmış organize yerler olmasından dolayı, bu bölgelerde sektörün çok daha hızlı gelişmekte olduğunu görmekteyiz. Bugün, Antalya Serbest Bölgesi içinde yer alan ve sayıları 40'a ulaşan yat ve tekne imalatçıları, bu bölgeyi uluslararası yat ve tekne imalat alanında bir merkez durumuna getirmiştir. Bölgede yatırım yapan birçok yabancı yat ve tekne imalatçısı firma da bulunmakta ve maalesef bu firmaların üretimleri kendi ülke istatistiklerine girmektedir.

Serbest bölgelerin sağlamış olduğu alt yapı imkanları ve ekonomik yararlar göz önüne alındığında, Kocaeli Serbest Bölgesi, Mersin Serbest Bölgesi vb. yerlerde de yat imalatının gelişmesinin desteklenmesi, sektörümüz için çok önemlidir.

4.10. Yat ve Tekne İmalatı Yan Sanayii

Yat ve tekne endüstrisi yan sanayii, taşıeron şirketleri, mühendislik ve tasarım büroları, imalat ve malzeme satıcıları, dekorasyon ve iç döşemecileri, ithalat ve ihracatçıları ile büyük bir atılım göstermektedir. Yan sanayi için, sektörün geleceğini

garanti altına alacak ve rekabet üstünlüğünü devam ettirecek olan, kalite ve güvenilirlik konuları en ön sıralarda yer almaktadır. Donatım ve iç mekân dekorasyon işleri için birinci sınıf işçilik ve kalite bulma konusunda tereddüte kapılan bazı yat sahipleri, 5-6 yıl öncesine kadar yabancı şirketleri tercih ediyordu. Bugün iç mekanda kullanılan mobilya ve dekorasyonla ilgili işlerde dış literatürü takip eden ve deneyimler kazanan bazı taşıeron firmalarımız, yat sahiplerinin bu görüşünü kökünden değiştirmiştir.

Yat ve tekne imalat sektörünün gelişimi ile bu sektöre malzeme, aksesuar ve motor sağlayan, yat ve teknelerin mobilya ve iç dekorasyon hizmetlerini sunan yan sanayi de büyük bir gelişim göstermiştir. Bu sektörde kullanılan yan sanayi ürünleri ülke ekonomisi için büyük bir katma değer yaratmaktadır. Bir tekne veya yatın imalatında kullanılan aksesuar, elektrik ve elektronik teçhizat, motor, seyir ekipmanları ve diğer malzemeler dikkate alındığında, büyük bir yan sanayi ürünü talebi olduğu görülmektedir.

Genel anlamıyla Türkiye'de, tekne ve yatlarda kullanılan orijinal "marine tipi motor" üretilmemektedir. Ancak, geleneksel usulde, bir kısım küçük ve orta boy balıkçı teknelerinde, günü birlik tur teknelerinde, kara tipi dizel makinelerin sonradan marinize edilmesi suretiyle, makine ihtiyacı karşılanılmaya çalışılmakta ya da küçük hava soğutmalı, yerli üretim dizel makineler kullanılmaktadır. Bunun dışında her türlü mekanik aksamı, güç iletişim sistemleri, şanzımanlar, şaftlar, arma donanımı, iç mefruşat ve inşa ile ilgili temel malzemeler Türkiye'de üretilmeye başlanmıştır.

4.11. Türkiye, yat ve tekne imalatında uluslararası cazibe merkezi

Katma değeri yüksek olan tekne ve yat ihracatı, ülkemizin önemli bir ihracat geliri durumundadır. Gerek tekne-yat imalat sanayinde, gerekse deniz turizminde sahip olduğumuz bu fırsatları devam ettirmek ve daha da geliştirmek için, sektör olarak başta Ulaştırma ve Maliye Bakanlığı ve Denizcilik Müsteşarlığı olmak üzere, tüm ilgili bakanlıklarımız ve kurumlarımızla ortak çalışmaya, sektörün sorunlarına çözümler üretmeye ve ileriye dönük yeni projeler üretmeye hazırız. Bu sektörün önündeki engeller kaldırıldığı takdirde, önümüzdeki

yıllarda çok daha fazla ihracat geliri elde edebileceğiz.

5. Sonuç ve değerlendirme

Gelişmiş ülkeleri incelediğimizde, bu ülkelerin denizcilikte de ileri gittiklerini, ekonomilerinin denizcilikten en fazla katkırı sağladığını ve denizciliği bir kültür olarak benimsediklerini görebiliriz. Bu anlayışla, gelişmiş ülkelerde amatör denizcilerin sayısının da çok olduğunu, amatör denizcilik kültürünün küçük yaşlardan itibaren topluma yerleştiğini görmekteyiz. Denizi sevmenin ve denizlere sahip çıkmanın, genç nesillerden başlayarak yaygınlaştırılması, sahip olduğumuz denizlerimizi ülke ekonomisine en fazla katkıyı sağlayacak şekilde geliştirmemizin en temel başlangıç noktası, deniz kültürünün benimsenmesi ile olabilir.

5.1. Denizcilik bilincimiz ve denizcilik kültürü

Türkiye'de insanlarımızın denizden ve denizcilikten korktuğunu gözönüne aldığımızda, denizciliğin "Hobiden ziyade yaşam biçimi olduğunu" tüm insanlarımıza öğretmemiz gerekir. Zaten denize kūs olan, deniz kültüründen uzak, tekne sahibi olmayı ve denizciliği lüks olarak gören bir yaşam ve devlet politikası karşısında, iç pazarımız çok az gelişmekte, çoğunlukla yurt dışına yönelik imalat ve satış yapmaktayız. Bugün tekne sanayimizin ve deniz turizmimizin sahip olduğu pazarın kaybedilmemesi ve bu alanda bir dünya markası olarak daha da gelişebilmemiz için, sektörümüzün önündeki engellerin kaldırılması ve denizcilikle ilgili sağlam ve kalıcı devlet politikalarının oluşturulması şarttır. Başta devlet yöneticileri ve maliye yetkilileri olmak üzere bir çok kişi ve kuruluş, tekne veya yat sahibi olmayı lüks ve sadece zengin insanların uğraşı olarak görmektedir. Basında verilen milyon dolarlık lüks yatlarla ilgili haberler de tekne sahibi olmanın çok zor ve ayrıcalıklı bir durum olduğu konusunda yanlış bir izlenim doğurmaktadır. Bugün ülkemizde üretilen ve ortalama bir araba fiyatına alınacak, orta ölçekli, kameralı ve gezinti amacıyla kullanılabilecek vasıfta tekneler bulunmaktadır. Zaten, dünya çapında da amatör denizcilerin ve denize gönül verenlerin büyük çoğunluğunun kullandığı tekne ve yatlar da bu türe girmektedir.

Tekne ve yat sanayiinde gelişmiş ülkelere sağlanan destek, yasal düzenleme ve her türlü imkanın, bizim sektörümüze de sağlanması durumunda, Türkiye yat ve tekne sanayii ve deniz turizmi alanında dünyanın sayılı ülkelerinden biri olacaktır.

5.2. Denizciliğimizin gelişimi için tüm kurum ve kuruluşlarla birlikte ortak çalışma ihtiyacı

Sektörümüzün, kazanmış olduğu ivmesini devam ettirmesi ve daha da artırarak ülkemize daha fazla ihracat geliri getirmesi için, ilgili bakanlık ve kurumlarımızın, sektörümüzün önünü tıkayan sorunların çözümünde destek olmalarını ve beraber yeni projeler geliştirmeyi talep ediyoruz. Tekne ve yat sanayiinde ve deniz turizminde gelişmiş ülkelerdeki imalatçıların ve sektör firmalarının sahip olduğu destek, yasal düzenleme ve her türlü imkanın, bizim sektörümüze de sağlanması durumunda, Türkiye, yat ve tekne sanayii ve deniz turizmi alanında dünyanın sayılı ülkelerinden biri olacaktır.

Yat ve tekne imalat sanayii ve deniz turizmi, yüksek katma değere sahip, bilgi ve teknolojiyi yoğun kullanan, büyük istihdam yaratabilen, gelişmeye açık, ülkemizin turizm ve tekstilden sonra en büyük ihracat kaynağı olan bir sanayi koludur. Bu sektöre yapılacak her yatırım ve verilecek destek, ülkemize çok daha fazla gelir ve istihdam sağlayacaktır.

5.3. Yat ve tekne imalat sanayinin yaşadığı sorunlar

- a- Devletimizin, sektörü destekleyecek ve teşvik edecek, ülkemizi dünya çapında bir marka haline getirecek net politikaları bulunmamakta veya mevcut politikalar yetersiz kalmaktadır.
- b- Günümüzün küreselleşen ve yoğun rekabetin yaşandığı dünyasında, denizcilik ve imalat sektörümüze ilişkin mevcut yasal mevzuat ve

bürokrasi, sektörün gelişmesini engellemektedir.

- c- Teknelerden alınan KDV (Katma Değer Vergisi) ve ÖTV (Özel Tüketim Vergisi) hala çok yüksek olup bu konuda mutlaka iyileştirmeler yapılmalıdır. (100 kg ve üzerindeki teknelere uygulanan yüzde 8 oranındaki ÖTV ile yine sosyal bir yaşam biçimi olan denizciliğin gelişmesi amacıyla diğer ülkelerde olduğu şekli ile KDV'nin ya tamamen kaldırılması ya da minimuma çekilmesi bir zorunluluktur.)
- d- Yat ve tekne imalatı için en önemli engellerden biri de yer sıkıntısıdır. Bu sektör için oluşturulmuş organize ve alt yapısı yapılmış tersane bölgeleri yoktur. İmalatçılarımız çok yetersiz ve denize uzak yerlerde faaliyet göstermektedir.
- e- İmalat için gerekli cihaz, teçhizat ve yedek parçaların ithalatında, mevcut yasal mevzuat ve bürokrasiden kaynaklanan nedenlerle gümrüklerde çok büyük sorun yaşanmaktadır.
- f- Yat ve tekne imalatçıları için işletme giderleri, mevcut SSK, belediye harçları ve diğer vergiler nedeniyle çok yükselmekte ve en büyük rekabet kozumuz olan işçilik maliyetlerimizi yükseltmektedir.
- g- Yüksek maliyetler nedeniyle, yurtdışından gelen yat ve tekne talepleri, daha düşük işçilik maliyetleri bulunan ve kendi devletleri tarafından yabancı yatırımcıların büyük olanaklarla teşvik edildiği Polonya, Slovakya ve Romanya gibi ülkelere kaymaktadır.

Sonuç olarak, açıklıkla ifade etmek isteriz ki öncelikli ve vazgeçilmez hedefimiz, yat ve tekne sanayii ile marinalar ve deniz turizmi alanında, dünya pazarlarında bugün geldiğimiz yerimizi daha da geliştirmek olacaktır. Bir dünya markası olan ülkemizin daha iyi yerlere gelmesi amacıyla, sektörümüzün etkin ve güçlü sivil toplum örgütü olan DENTUR-Deniz Endüstrisini ve Denizciliği Geliştirme Derneği ve YA-TEF-Yat ve Tekne Endüstrisi Federasyonu olarak üzerimize düşen görevleri yapmaya, yeni projeler geliştirmeye ve her alanda işbirliğine hazırız. Yeter ki sektörümüze gereken destekler verilsin. ●