

## Yat İmalatı Nereye Gidiyor? Mehmet GEDİK

### GİRİŞ:

Son yıllardaki atılımlar ile ülkemiz gemi inşa sanayi sektörü de hızla büyümüş ve alınan siparişler açısından dünyanın 8. sırasına yükselmiştir. Önümüzdeki yıllar için Türkiye dünyanın dördüncü gemi inşa sanayi üssü olma hedefine yönelmiştir. Gemi inşaatı sektörünün içinde yer alan yat ve özellikle mega yat imalatında da büyük ilerlemeler söz konusudur [1].

Ağır sanayi olarak nitelenen gemi inşa sanayisi yarattığı istihdam ve yan sanayi nedeniyle ülke ekonomisine olan etkisi büyüktür. Ayrıca yapılan yerli gemi üretimi ülkenin deniz ticaret filosuna da büyük destek sağlamaktadır. Bu bakımdan gemi inşa sanayi sektörünün ülkemize yönelik katma değeri de yüksektir. Yat imalat sektörü gemi inşaatından daha fazla iş yoğun bir sektör olup, örneğin Tuzla'da 12.500 DWT luk bir konteyner gemisi 500-600 bin adam-saat'te tamamlanabilirken, bu kapasite 50 metrelik yatta da, taşeron işleri dahil, aynı değerdedir [2]. Yat imalatında, özellikle mega yat imalatında emeğin yoğun olması ve kullanılan malzemelerin miktarı ve niteliği, bu tür teknelerde yaratılan katma değerinin de daha büyük olmasına neden olmaktadır.

Günümüz dünyasında yatlarla karşı, özellikle mega yatlarla karşı büyük bir talep patlaması yaşanmaktadır. Bu talep artışından ülkemiz tersaneleri de yararlanmakta ve yat imalatında Türkiye dünyada sayılı ülkeler arasına girmektedir. Giderek yıldızlaşan yat imalat sektörüne yönelik olarak aşağıda verilen piyasa ön analizi, konunun ve sektöre sağlanacak desteğin ne ölçüde önemli olduğunu gözler önüne sermektedir.

### YAT İMALATI İÇİN PİYASA ANALİZİ:

Bacasız sanayi olarak kabul edilen turizm sektöründe son yıllarda ülkemizde büyük atılımlar yaşanmaktadır. Dünya Turizm Örgütü'nün verilerine göre, Türkiye'ye 2006 yılında gelen turist sayısı 18.916.000 dir [3]. Bu değer 2005 yılına göre %6,5 nispetinde düşük gerçekleşmesine rağmen, 2007 yılının ilk altı aylık döneminde Türkiye'ye gelen turist sayısında geçen yılın ilk altı ayına göre %16,61 oranında artış söz konusudur[4]. Kültür ve Turizm Bakanlığının 2023 yılı Türkiye Turizm Stratejisi belgesine göre, 2023 yılı için hedeflenen turist sayısı 63 milyon, beklenen dış turizm geliri ise 86 milyar dolardır. 2013 yılı için ise tahmin edilen yabancı turist sayısı 40 milyon, turizm geliri ise 35 milyar dolardır [5] olup, bu beklentiler doğrultusunda ülkemizde turizm açısından ileriye doğru çok büyük açılım ve yatırımlar söz konusudur.

Diğer taraftan turizm sektöründe dünyada da ileriye doğru gelişmeler söz konusudur. Yine Dünya Ticaret Örgütü'nün verilerine göre 2006 yılında dünyadaki turist sayısı, bir önceki yıla göre %4,5 oranında artarak 842 milyona ulaşmıştır. Aynı örgüt 2007 yılı için dünyadaki turist sayısında %4,0 lık bir artış beklemektedir [4].

Ülkemizi ziyaret eden turistlerin büyük çoğunluğu denizi ve deniz kıyılarını, özellikle Ege ve Akdeniz sahillerini tercih etmektedirler. Bu deniz turizmi içinde yat turizmi özel önemi haiz olup, deniz turizminin toplam turizm içindeki payı ise %25 mertebesinde [6].

Yat turizminde yer alan yatlar, özel ve ticari yatlar olarak iki kategoride ele alınabilir. Özel yatlar fertlerin sahip oldukları ve ticari amaçla kullanılmayan yatlar olup, bu yatların sahipleri yüksek gelire sahip kişilerdir ve bu kişiler turizm açısından kişi başına turizm harcamaları yüksek olan nitelikli turist grubunda yer alırlar. Özel yatların üst gurubunu ise mega yat olarak tanımlanan çok lüks ve büyük çaptaki yatlar oluşturur ve bu yatların sahipleri zenginlik açısından dünyada en üst seviyede yer alan çok varlıklı kişilerdir.

Gezinti tekneleri olarak kendini gösteren ticari yatlar ise, ülkemizde günü birlik veya kısa yatılı seferler düzenleyen, Mavi Yolculuk adı altında, büyüklüklerine göre 30'a varabilen sayıda turistleri Ege ve Akdeniz kıyılarında dolaştıran teknelerdir. Bu gezinti teknelerine müşteri olan turistler, özel yat sahibi olan kişilere göre gelir seviyeleri daha düşük olan turistlerdir.

Gezinti tekneleri kitle turizmine hizmet verirken, özel yatlar bireysel turizme yöneliktir. Yat turizminden yaralanan turistler özellikle özel yata sahip turistler diğer turistlere göre ülkemizde turizm açısından çok daha büyük katma değer yaratmaktadır. Özel bir yat ülkemize gelmesi durumunda, yat sahibinin diğer harcamaları yanı sıra, yatın kumanyasından bağlamasına, bakımına, tamiratına kadar birçok hususta ülkemize döviz bırakmaktadır. Kara turizminde bir turistin bıraktığı bir birim gelire karşılık yat turizminde bir kişi 20-30 birim gelir bırakmaktadır [7]. Özellikle "her şey dahil" sistemi nedeniyle ülkemize gelen turistler piyasada pek alış veriş yapmamakta bu yüzden kişi başına turizm geliri düşmektedir. Bodrum'da turist sayısında geçen yıla göre artış olmasına rağmen, geçmiş yıllarda kişi başına 1000 dolar olan turizm geliri, "her şey dahil" sisteminin sonucu olarak günümüzde artık 600 dolarına kadar düşmüştür [8]. Ancak bu durum yat turizmi için geçerli olmamakta ve üst harcama potansiyeline sahip bu kişilerin ülkeye bıraktıkları gelir de o nispette büyük olmaktadır.

Yat turizmindeki bu potansiyel nedeniyle, 1983 yılında çıkartılan 2634 sayılı Turizmi Teşvik Yasası ile Yat Turizmi Yönetmeliği'nin sağladığı olanaklar ile yat turizminde büyük atılımlar yaşanmıştır. Örneğin bu kanun ile yabancı yatların 5 yıl süre ile Türkiye'de kalma olanağı yaratılmıştır.

Tüm dünyayı etkisi altına alan küreselleşme olgusunun doğal sonucu olarak, zengin kişilerin gerek niteliğinde gerekse sayısında artışlar meydana gelmektedir. Forbes dergisinin araştırmalarına göre, 178 yeni dolar milyarderin de katılması ile 2007 yılında dünyadaki toplam dolar milyarder sayısı 946 olarak gerçekleşmiş ve bu 946 adet ultra zengin kişinin toplam net gelirleri 900 milyar dolardan 3,5 trilyon dolara ulaşmıştır. Aynı şekilde, Associated Press ajansının haberine göre, güçlü küresel ekonominin etkisi ile dünyada finansal varlıkları 1 milyon dolarının üzerinde olan kişilerin sayısı 8,7 milyon iken, 2006 yılında bu rakam 9,5 milyon kişiye varmıştır. Bu kişiler dünyanın toplam zenginliklerinin dörtte birine sahip durumdadır [9].

Yat sahibi olmak özellikle mega yat sahibi olmak, bir anlamda kişinin kudretinin, zenginliğinin, zarafetinin betimlenmesi anlamına gelmektedir. Yatlar ayrıca yaşamdan zevk alan kişilerin giderek yöneldikleri araçlar olmaktadır. Her yıl giderek artan yat sipariş sayıları bu durumu teyit etmektedir.

Dünyadaki zengin sayısı ve niteliği giderek artmasına rağmen, bu potansiyel kitleye göre mevcut mega yat sayısı henüz çok düşüktür. Nitekim dünyada 100 milyon ABD doları ve üstü zenginliğe sahip 100 bin kişi olmasına rağmen, halen satılmış ve yapılmakta olan mega yatlar bu zenginlerin ancak %3'ne cevap verebilmektedir [2]. Ancak mega yatlara

karşı talep giderek artmakta olup son 10 yılda mega yatların sayısı iki kat artarak 2500 adede ulaşmıştır [10]. Diğer yandan, yapılan araştırmalarda, lüks yat pazarının giderek büyümekte olduğu ve ileriye doğru 6 milyar avroluk bir pazarın varlığı gündeme getirilmektedir [11].

Yatçılık sektöründe mega yatlar için kesin bir sınır üzerinde mutabakat olmamakla beraber, literatürde genelde boyu 75 feet'den daha büyük olan lüks yatlar mega yat olarak gösterilmektedir. Bu bakımdan boyu 24 metreden büyük lüks yatları mega yat olarak ele almak genel kabul açısından uygun olmaktadır. Dünyada 24 metre ve daha büyük boydaki mega yatlar için toplam siparişlerin 2001, 2002, 2003, 2004, 2005 ve 2006 yıllarına göre dağılımı sırası ile 428, 507, 482, 506, 651 ve 668 adet şeklindedir [12]. Buna göre dünyada mega yat siparişlerinde son altı yılda %56 artış yaşanmış olup, altı yıllık bu artış miktarı ortalama yıllık %8'lik bir artışa karşı gelmektedir. Diğer taraftan aynı verilere göre [12], 45 metreden büyük mega yatlardaki altı yıllık artış ise %81 mertebesindedir ki mega yatların en üst grubunda meydana gelen ortalamanın üzerindeki bu artış, dünyadaki süper zenginlerin yatçılık sektörüne karşı ilgilerinin giderek arttığına işaret etmektedir.

Sovyetler Birliğinin dağılmasından sonra ortaya çıkan Rusya ile diğer devletler giderek uluslar arası ticaret sistemine entegre olmakta ve özellikle petrol, doğal gaz gibi doğal zenginlikleri ve petrol fiyatlarındaki artışlar nedeniyle bu ülkelere büyük kaynaklar akmaktadır. Benzer şekilde Çin ve Hindistan da ekonomik olarak büyük bir gelişim içine girmişlerdir. Diğer zengin ülkeler yanında bu ülkelerin de devreye girmesi ile sermaye birikiminin yoğunlaştığı ülke sayısı ve buna paralel olarak zenginlerin sayısı ve nitelikleri giderek artmaktadır. Dünya ekonomisi ve ticaretine büyük etki yapan küreselleşme süreci nedeniyle dünyadaki zengin kişilerin sayısının daha da artması kaçınılmazdır. Örneğin Forbes dergisinin yaptığı araştırmaya göre, 2005'te 20 olan Türkiye'deki dolar milyarder sayısı 2006'da 26'ya çıkmıştır.

Özel yatlar için büyük potansiyel oluşturan çok zengin ve varlıklı kişilerin meydana getirdiği kitlenin büyümesi ve bu kitlenin giderek yatlara karşı ilgilerinin de artması nedeniyle yatçılık sektöründe, doyum noktasına kadar doğrusaldan çok üstel özellikte bir talep artış trendi yaşanacaktır. Mega yat siparişleri üzerinde yapılan araştırmalara göre, dünyadaki ekonomik dalgalanmalar, krizler, dünyayı etkileyen 11 Eylül 2001 saldırısı gibi felaketler dahi mega yat siparişlerinde bir kırılma yaratmamıştır [11]. Yukarıda belirtilen yıllık ortalama %8'lik bir doğrusal talep artışı bile önümüzdeki 10 yılın sonunda 2017'de dünyada en az yıllık 800 adet mega yat siparişini ortaya koymaktadır.

Dünyadaki mevcut mega yat talebi giderek ülkemize de yansımaya başlamış olup, Deniz Ticaret Odasının 2005 yılı sektör raporunda da belirtildiği gibi 2005 yılı itibariyle ahşap guletler hariç ülkemizdeki mega yatlara yönelik sipariş adedi 28'e ulaşmıştır [13]. Diğer taraftan Denizcilik Müsteşarlığı'nın verilerine göre küçük teknelerde 2006 yılı itibariyle tersanelerimizde inşa halinde olan yaklaşık 200 adet tekne teslim edilmiştir. 2006 yılında lüks yat siparişlerinde %88'lik artış dikkat çekmekte ve halen 688 adet yatın inşaatı ise sürmektedir [14]. Yalnız Bodrum'da saç ve ahşap Gulet tekneler dahil olmak üzere 50 adedin üzerinde yat halen inşa halinde olup bu tersaneler kapasitelerinin üst sınırında çalışmaktadır.

Tüm bunlar, dünyada yükselmekte olan mega yat siparişlerinden ülkemizin de giderek artan oranda pay alacağını göstermektedir. Amerikalı bir milyarder için İstanbul Tuzla'da Yıldız Tersanesinde inşa edilen 87 metre boya 2400 metre kare yelken alanına sahip 110.000.000 Avro değerindeki Malta Şahini isimli dünyanın en büyük yelkenli yatı 2006

yılında sahibine teslim edilmiştir. Diğer bir örnek ise, bir Rus işadamı için yapılmakta olan Galileo isimli 50 metre boy ve 10 metre genişliğe sahip süper lüks yatın inşaatının Bodrum İçmeler'deki Ege Yat Tersanesinde tamamlanmasıdır. Bu iki örnek bile mega yat konusunda ülkemiz tersanelerinin ne kadar iddialı olduklarını göstermektedir. Avrupa tersanelerine göre ülkemiz tersanelerinde işçiliğin daha ucuz olması, kalite ve zamanlama açılarından taviz verilmemesi, ayrıca dünyada Türkiye Tersanelerinin yeteneklerinin de tanınmaya başlanması gibi hususlar, mega yat siparişleri açısından ülkemize büyük avantajlar sağlamaktadır. Bu bakımdan önümüzdeki yıllarda dünyada oluşacak mega yat talebinin en az %15'inin yani yıllık en az 120 adet mega yat siparişinin ülkemiz tersanelerine yönelmeleri beklenmektedir.

Mega yatların yanı sıra normal yatlarla ve gezinti teknelerine, özel olarak Bodrum Guletlerine olan ihtiyaç da giderek artmaktadır. M.Ö. 4 cü yüzyılda Kral Mavlos döneminde Bodrum önemli bir gemi inşa merkezi haline gelmiştir. Mısır Kralı Ptolemy M.Ö. 3 cü yüzyılda savaş gemilerini Bodrum'da yaptırmıştır [15]. Tarih öncesi çağlardan beri gelen gelenek ile Bodrum'da kendine has özelliklerdeki Gulet tipi tekne günümüze kadar ulaşmıştır. Çağımızda önceleri balıkçı ve sünger avcılarının tekneleri olarak kullanılan guletler daha sonra ülkemizde turizm sektörünün gelişmesine bağlı olarak, gezinti teknesi olmasına çok uygun olan yapısı nedeniyle, Mavi Yolculuk olarak isim yapan ve giderek ünlenen tekne yat turizmi seferlerinde de kullanılmaya başlanmıştır. Ülkemize gelen turist sayısı yıllar itibarıyla büyük artışlar göstermiş, 1990 yılında gelen yabancı turist 5.390.000 iken, 2005 yılında yabancı turist sayısı 20.273.000 e ulaşmıştır. Buna göre son 15 yılda ülkemize gelen turist sayısında 4 misline yakın artış söz konusudur. Bu artan turist sayısı nedeniyle, aynı oranda olmasa da yat işletme belgeli yerli işletmelerin çalıştırdıkları yat sayıları da giderek artmıştır. Deniz Ticaret Odasının 2005 Sektör Raporunda verilen verilere göre, 1990 yılında bu yerli işletmelerin ellerindeki yat sayısı 441 ve yatak sayısı 4365 iken, 2005 yılında yat sayısı 723, yatak sayısı da 6394'e ulaşmıştır [13]. Deniz Ticaret Odasının aynı raporuna göre, yat işletme belgeli yabancı işletmelerdeki yat ve yatak sayısı ise sürekli azalma eğilimi göstermiş ve bu yabancı işletmelerin ellerindeki yat sayısı 1990 yılında 583 iken, bu sayı 2005 yılında 345'e gerilemiştir. Gelen turist sayısındaki artışa yakın oranda ticari tekne sayılarında artış olmamasının ana nedeni, bu teknelerin pahalı olması ve bu yüzden Mavi Yolculuğa yönelik talep için yeterli adette teknenin mevcut olmamasıdır. Bu bakımdan, Turizm alanında yapılacak yeni düzenlemeler ve teşviklerin ticari yat inşa talebinde patlama yaratması kaçınılmaz olacaktır.

Ülkemize kitle olarak gelen turistler giderek artan oranda Ege ve Akdeniz sahillerinde yapılan günübirlik ve kısa yatılı tekne gezilerine talep yaratmaktadırlar. Batı Akdeniz sahillerindeki evsel yapılaşma ve kirlenme nedeniyle, halen temiz olan ve üstün doğal güzellikleri ile dikkati çeken Doğu Akdeniz ve özellikle ülkemizin Ege ve Akdeniz sahilleri yat turizmi açısından giderek cazibe merkezi haline gelmektedir. Bu nedenle önümüzdeki yıllarda ülkemizi ziyaret edecek özel yatlar yanı sıra, kitle olarak gelen yabancı turistlerin sahillerimizde gezinti yapacakları ticari yatların miktarında ve özellikle gezinti teknesi olmaya çok müsait olan Bodrum tipi Gulet teknelerin sayılarında büyük artışlar yaşanacaktır. Geçmişteki trendin aynı şekilde devam edeceği kabul edilse dahi, önümüzdeki 15 yıl içinde yenilenecek tekneler ile birlikte guletler de dahil olmak üzere ülkemiz tersanelerine yönelik en az 1500 adet ticari yat talebi doğacaktır ki bu da ortalama yılda 100 adet normal ticari yat siparişi demektir. Ancak bu rakam, yat turizmindeki gelişmelere paralel olarak çok daha büyük rakamlara ulaşabilecektir.

Diğer yandan, mega yat dışında ticari olmayan özel yat olarak normal yatlarla karşı da talep mevcuttur. Bu talep dünyada 100 milyon dolar ve üstü finans varlığı olan 100 bin

kişiden doğacaktır. Hatta bu talebi dünyadaki finans varlığı 1 milyon doların üzerindeki 9,5 milyon zengin de yükseltecektir. 100 bin zengini oluşturan kitlenin 10 yıl içinde %10'unun yat sahibi olacağı kabul edilirse, buna göre dünyada 10 yılda mega yat dışında 7000 adet özel yat potansiyeli bulunmaktadır. Bu talebin en az %15'inin ülkemize gelmesiyle, ülkemiz tersanelerine bu potansiyelden yılda en az 105 adet yat siparişi beklenecektir. Bu tür yatların eskiyen ve iskartaya çıkarılanların yerine yapılacak olanların talep üzerine yapacakları etki de dikkate alınırsa, yıllık sipariş miktarı daha yukarılara çıkacaktır.

Yat imalatı açısından ülkemiz tersaneleri yoğun talep baskısı altındadır. Nitekim Bodrum Guletleri için günümüzde yoğun bir talep mevcuttur ve 34 adet tersanenin çok yoğun çalışmasına rağmen, talepler için 4-5 yıl sonrasına gün verilebilmektedir. 2007 yılında sadece İtalya'dan 20'nin üzerinde Gulet siparişi alınmıştır. 48 adet Guletin satıldığı Bodrum'a Guletler için Yunanistan, İspanya, Mısır, Lübnan ve İsrail'den teklifler gelmektedir [16]. Benzer yoğunluk Antalya'da serbest bölgedeki yat tersanelerinde yaşanmakta olup, 7 yıl önce yat imal etmeye başlayan Antalya,da bugüne kadar 75 adet yat imal edilmiştir [17].

## **SONUÇ:**

Yukarıda verilen bilgilerden önümüzdeki 10 yıllık sürede, ülkemizin yat imal eden tersanelerine yönelik mega yatlar dahil yılda en az 325 yat inşa talebi öngörülmektedir. Ülkemizin yat inşa eden tersanelerinin yıllık kapasitelerinin ise, tekne boyuna bağlı olmakla beraber, yaklaşık 100-150 adet yat olduğu tahmin edilmektedir. Bu bakımdan ülkemizde süratle dünya ile rekabet edebilecek donanım ve kaliteye sahip yat imal edecek yeni tersane yatırımlarına acil ihtiyaç duyulmaktadır.

## **NOTLAR:**

1. Gemi ve Deniz Teknolojileri, Temmuz 2007
2. irahaber Web sayfası – 16.06.2007
3. iş'te hayat Web sayfası, 29.01.2007
4. milliyet.com.tr Web sayfası – 06.07.2007
5. haberler.com Web sayfası – 27.05.2007
6. www.denizhaber.com Web sayfası – 10.05.2007
7. turizmdebusabah Web sayfası – 12.07.2002
8. Bodrum Çökertme gazetesi – 29.06.2007
9. msnbc Web sayfası – 27.06.2007
10. jane Wells, CNBC 16.06.2007
11. Tommaso Nastasi, " The Luxury Yacht Market" – September 2004
12. International Luxury Yachting Market "Economic Report 2005-2006", Monacoyachtshow 20-23 September 2006
13. Deniz Ticaret Odası, 2005 Sektör Raporu
14. Hasan Naiboğlu, irahaber Web sayfası – 16.06.2007
15. etemogluboatyard Web sayfası
16. Fuat Turan, Türkiye Gazetesi- 15.05.2007
17. lojiport Web sayfası- 19.07.2007