

IMPORTANCE OF MARINE TOURISM FOR THE SUBSTANTIALITY OF YACHT BUILDING

YAT İNŞA SEKTÖRÜNÜN SÜRDÜRÜLEBİLİRLİĞİ İÇİN DENİZ
TURİZMİNİN ÖNEMİ¹

Aziz MUSLU²

Abstract

It is obvious that our country has signed successful projects in the yacht construction field last decade. As a result of those projects, we had numerous yacht construction orders that brought us a leadership in the construction market. offcourse it was not a spontoneus process but as a result of high influence of marine tourism. Developping niche services in marine tourism in our country also shown a lanfmark in the yacht construction sector. Especially in our area, Bodrum region, unique wooden boat fleet existance is important with the effect of spirit of discovery to blue cruise. As well as repairs and maintenence of present fleet, our yards started to construct and export schooner all over the world. And this development showed positive influence in the region apart from Bodrum, yards in Bozburun and Fethiye also started to construct yachts. Our the most important ship building regions, Tuzla Shipyards took steps apart from Antalya Free Industrial Zone, and started to build mega yachts and super yachts for the customers all over the world. With this effect, numerous foreign investors seeked partnerships in big shipyards for luxury yacht built. There are much numbers of important points of our country such as geographical location, achievability, availabilty of materials, modern yacht marinas, and having the most beautiful bays of Meditarreanean sea that attract worldwide customers in new building, alteration, and repair sectors. We must not oversee importance of rendered quality of marine tourism services also. Service quality is integrated with blue flagged turquoise waters and had important role for new ship building orders. Any yacht owner had chances to use marinas exclusively after delivery of new yacht and to sail alongside of our paradisiacal coasts. And rich tourists would be motivated to buy and/or construct his own yacht after having such a marvellous experience and service. Inevitably, i can say that marine tourism has the most important role to develop new building sector.

Key Words : Yacht Building, Management, Strategic Managment, Martime Tourism, Manufacturing, Economics, Maritime.

Özet

Ülkemizin son yıllarda yat imalatında önemli başarılı projelere imza attığı görülmektedir. Bu başarılı projeler sonucu gelen siparişler ile ülkemiz dünya sıralamasında yat imalatında üst sıralara yerleşmiştir. Bu süreç kendiliğinden oluşan bir süreç olmayıp deniz turizminin pozitif etkisiyle ortaya çıkmıştır. Ülkemizde deniz turizmi hizmetlerinin ortaya çıkışı yat imalatı için nirengi noktası olmuştur. Özellikle Bodrum bölgemizde keşif ruhuyla yapılan mavi yolculuklar dünyada eşi benzeri olmayan ahşap ticari yat filosunun ortaya çıkmasını sağlamıştır. Bu teknelerin bakım tutum tadilat işleri bir yana dünyanın her yerine gulet tekneler ihraç edilmiştir. Bu gelişme sadece bodrum ile sınırlı kalmamış Bozburun ve Fethiye'yi etkisi altına almış yat imalatına yönelmiştir. Yoğun sanayi birikimi olan tuzla tersaneler bölgesi ve Antalya serbest sanayi bölgesinin ahşap yat imalatının ötesine geçerek sipariş üzerine mega yat ve super yat imalatına yönelmiştir. Yat siparişi verenler için ülkemizin coğrafi konumu ve ulaşılabilir olmasının yanı sıra Akdenizin en modern marinaları ile en güzel koylarına sahip olmasıdır. Deniz turizmi hizmetlerinin kaliteli şekilde veriliyor olması yat sipariş verenleri ülkemize yöneltmektedir. Türkuaz temiz kıyıları ile bütünleşmiş deniz turizmi hizmetleri ülkemize yat siparişi verenleri olumlu etkilemektedir. Yatını teslim alan kişi şahsına münhasır kıyılarımızda seyahat edebilecek marinalardan yararlanabilecektir. Deniz turizmi hizmetlerinden yararlanan ziyaretçiler yat siparişi vermek içinde motive olmaktadır. Ülkemizde yat imalatının sürdürülmesi ve geliştirilmesi için deniz turizmi önemli bir role sahiptir.

Anahtar Kelimeler: Yat İnşa, Yönetim, Stratejik Yönetim, Deniz Turizmi, İmalat, Ekonomi, Denizcilik.

¹ Bu çalışma, Muslu, A.'nın İstanbul Üniversitesi, D.B.İ.E.'de, 2015 yılında tamamlanan "Türkiye'de Deniz Turizminde Ürün Farklılaştırması ve Kalite Yönetimi" adlı tezinden türetilmiştir.

² Yrd.Doç.Dr.Aziz MUSLU, İstanbul Gelişim Üniversitesi ,Uygulamalı Bilimler Yüksek Okulu, Lojistik Bölümü Email:amuslu@gelisim.edu.tr - azizmuslu@gmail.com

Giriş

Deniz turizmi kendi oluşturduğu ekonomik değerin dışında yarattığı dışsallıkla birçok sektörün gelişimine ve istihdama katkı sağlamaktadır. Deniz turizminin ülkemizde gelişimi ile orantılı olarak gemi inşa sektörünün içinde yer alan yat inşa sanayisi dünya pazarlarında üst sıralarda rekabet eder konuma deniz turizmi sayesinde gelmiştir. Deniz turizmi faaliyetinin icra edilebilmesinde en önemli unsurlar ilk olarak bu hizmeti verecek insan kaynağı ikinci olarak Deniz araçlarıdır. Deniz araçlarının bakım onarımı ve imalatı yat inşa sektörünce sağlanmaktadır. Yat inşa sanayinin gelişiminin doğrudan ilişkili olduğu deniz turizmi ülke ekonomimiz açısından stratejik bir sektör olarak karşımıza çıkmaktadır. Deniz turizmi özellikle gemi ve yat inşa sektörünün can simidir. Yat siparişlerinin ülkemiz sanayisi içinde artmasında önemli bir etken ülkemizdeki deniz turizmi kaynaklarıdır. Yapılan araştırmalar gemi ve yat inşa sanayisini istihdama katkısının önemli bir noktada olduğunu her bir kişinin karada yedi kişiye istihdam olanağı açtığını göstermektedir. Yat ihracatının sanayi ihracatı içindeki payı yüksektir. Bütün bu nedenlerden dolayı deniz turizmi otoriteler ve tüm taraflarca stratejik olarak görülüp doğru yönetilmelidir. Deniz turizmi geleceği için doğru politikalar belirlenmelidir. Deniz turizmi yatırımları genişletilmeli bu amaçla teşvikler sağlanmalıdır. Deniz turizmi kaynaklarımız korunmalı ve yat inşa sektörüne katkısı göz önüne alınmalıdır.

Dünyada Yat İmalatının Gelişimi

İlk olarak yat kavramının ortaya çıkışına baktığımızda Hollanda da ortaya çıktığı görülmektedir. 10. yüzyılda Felemenkler (Hollandalılar) küçük ve hızlı teknelerini kaçakçı ve korsanları yakalamakta kullanmışlar ve bunlara "avcı" anlamına gelen "jaght" ismini vermişlerdir. Daha sonra Amsterdam zenginleri büyük yük gemilerini karşılamaya gönderdikleri bu tekneleri "jaghtschippen" avcı gemisi olarak adlandırmışlardır. 1660 yılında Felemenk vatandaşları İngiltere Kralı'na bir yat hediye etmişler, İngiltere'ye gelen Mary adlı bu tekneden sonra "jaght" ismi "yacht"a dönüşmüştür (Ercanik, 2013:7). Yatçılığı kısa sürede Hollandalılardan görüp benimseyen İngiliz asilzadeleri de, ilk kraliyet yatını Kral II. Charles döneminde, 1661 senesinde denize indirmişlerdir. 19. yüzyıla gelindiğinde ise, daha çok yat seyre başlamış, ABD, İngiltere ve Fransa gibi ülkelerde çeşitli yat kulüpleri ortaya çıkmış ve yatlar, yarış amaçları dışında gezinti için de sıkça kullanılmaya başlanmıştır. İlk olarak okyanus ötesi adalara yönelik başlayan bu ilgi, 20. yüzyıla birlikte Güney Fransa sahilleri, İtalya ve İspanya'ya doğru yayılmış ve yat turizmi hareketi olgunlaşmaya başlamıştır (Dinçer, 1989:19-20). Sanayi devrimi sonrası İngiliz asilzadelerinin doğaya ve ılıman iklimime sahip bölgelere seyahatleri yoğunlaşmıştır. Bu seyahatleri gerçekleştirmek için en uygun araçlar olarak yatları tercih etmeye başlamışlardır. İngiltere'de kurulan yat kulüplerinin sosyolojik etkileri yatçılığa olan talebin oluşmasını sağlamıştır. Amerika'daki iç Savaşı takip eden barış ve refah yılları boyunca, çok az sayıda zengin kişide bulunan yat sahipliği, yat imalat ve bakımı giderlerinde ki ucuzlamayla doğru orantılı olarak yaygınlaşmış ve küçük tekne sahipliği artmıştır (Güner, 2004:11).

Yat yapımındaki gelişme hızı ülkeden ülkeye değişmiştir. Denge, emniyet ve hız dikkate alınarak sürekli araştırma yapılmış, 1890'da ilk alüminyum yat gövdesi üretilmiş ve genişlikleri daraltılmıştır. 19. yüzyılda standart tasarımlar olmaksızın yat yapılmıyorken, daha sonraları yat yapım eksperleri (Lloyds gibi) ortaya çıkmış ve bugünün modern yatlarının ilk prototipleri yapılmaya başlanmıştır. 1946'da naylon ilk defa yelken bezi olarak kullanılmıştır. 1950'li yıllarda ilk polyester ve fiber tekneler inşa edilmiştir (Özer,1993:20-21). Yatçılık 1950'li yıllarda Amerika'da orta sınıfın genişlemesi ile birlikte gelişme göstermiştir.1960'lı yıllarda İngiltere de ve Fransa da yaygınlaşmaya başlayan yatçılık iklimsel nedenlerle Fransa'nın Akdeniz kıyılarına sonrasında İspanya ve İtalya gibi ülkelere ulaşmıştır. Bu süreçte orta sınıfın genişlemesi üreticilerin seri

üretime yönelmesi ile düşük maliyetli yelkenli teknelerin üretilmesini ortaya çıkarmıştır. Yaşam standartlarında olan değişim tekne talep artışının önemli belirleyicisidir. Ucuz malzemelerin kullanılması seri üretimle birleşince yat sahibi olmak kolaylaşmıştır. Marinaların ve yat barınak yerlerinin artması, teknolojik gelişmelerle bireylerin deniz aracı kullanmalarının daha da kolaylaşması, kredi imkânlarının artması ve devlet desteği yat satın almayı çekici hale getirmiştir.

Yat ve tekne endüstrisi, gerek içeriği ve kapsamı ve gerekse uyguladığı teknoloji açısından gemi inşa sanayinden farklı olup gemi inşa sanayi için büyük yatırımlar, uzun süre deniz kenarında büyük yerlere ihtiyaç duyulurken, yat ve tekne imalat sanayi daha küçük yatırım ile daha kısa sürede ve daha küçük yerlerde faaliyet gösterebilmektedir. Büyük yatırımlar gerektirmesine rağmen, katma değeri çok daha yüksektir (DTO, 2012:114).

Bu sektörde özellikle iki ülke pazarın %50'sini karşılamaktadırlar. Bunlar az bir farkla önde olan İtalya ve hemen arkasındaki Hollanda'dır. İtalya'nın başarısı daha çok Perini Navi'nin başarısıyla eşleşmektedir. Hollanda da ise küçük bazı tersanelerin başını Royal Huisman çekmektedir. Pazarın diğer söz sahibi ülkelerden olan İngiltere ve A.B.D'deise yelkenli tekneler daha çok klasik teknelerin inşaatı şeklinde olmaktadır. Buna rağmen bu ülkelerdeki Pendennis, Vosper-Thornycroft, Derektor and Hodgdon gibi tersaneler büyük yelkenli projelerinin inşaatı için anlaşmaları imzalamış bulunmaktalar (Weys, 2003:3). ABD'li Brunswick ve Genmar, İtalyan Ferretti ve Azimut ve Fransız Bénétteau sektörün enbüyük firmaları. İngiliz Sunseeker, yine bir İtalyan firması olan İtalyan Rodriguez Group ve Danimarkalı Royal Denship de büyükler arasında (TURSAB, 2007:3). Bu kadar köklü firmaların yer aldığı yat inşa pazarında ülkemizin üst sıralarda yer alması büyük bir başarıdır. Bu başarının en önemli bileşenlerinden biri ülkemizde sunulan deniz turizmi hizmetleridir. Ülkemizde yat inşa sektörünü avantajlı konuma getiren deniz turizmi sektörüdür.

Türkiye'de Deniz Turizmi Yat İmalatı

Denizde deniz araçları ile yapılan, turizm amaçlı meslek faaliyetleri ile onu doğrudan destekleyen diğer meslek faaliyetleri Deniz Turizmi olarak tanımlanmaktadır (DTO, 2010:131). Günümüzde Kıyı ve deniz turizmi seyahat turizminin en genişçe bir segmentini oluşturmaktadır (Honey ve Krantzi, 2007:66) . Deniz turizmi; bireylerin dinlenme, eğlenme, gezme vb. faaliyetlerini yat, tekne, kurvaziye vb. araçların kullanıldığı ve bu kapsamda denizin, kıyıların ve adaların da doğal turistik arz verisi olarak değerlendirildiği ticari ilişkiler bütünü olarak tanımlanabilir (Muğla Valiliği, 2010:2004).

Deniz turizmini 'insanların eğlencesel etkinlikler gerçekleştirmek için ikamet ettikleri yerlerden seyahat ederek bir denizel çevreye varmaları, odaklanmaları ve ağırlanmaları' şeklinde tanımlamaktadır. Burada denizel çevre tuzlu suların kenarında ve gel-git etkisi altında olan yerler olarak anlaşılmalıdır (Orams, 1999 Akt.Yercan 2004). Karlılığı yüksek olan deniz turizmi sektörü, iletişim ve ulaşım araçlarının çeşitliliği ve gelişimi ile büyük bir potansiyel haline gelmişti (Gazioğlu v.d.,2010:778).

Deniz Turizmi özetle aşağıdaki 2 bileşenden oluşmaktadır.

- 1- Deniz Turizmi Araçları;*
 - Özel ve Ticari Yatlar,*
 - Kurvaziye Gemiler,*
 - Günübürlük Gezi Tekneleri,*
 - Yüzer Tesisler,*

- *Su Altı ve Su Üstü Sporları Araçları,*
v.b.diğer Deniz Turizmi Araçları.
- 2- *Deniz Turizmi Tesisleri;*
 - *Yat Limanları,*
 - *Kurvaziyer Limanlar,*
 - *Çeşitli Bağlama Yerleri,*
 - *İskeleler,*
 - *Vb. Diğer Deniz Turizmi Tesisler (DTO, 2010:131).*

Deniz turizmi özellikle gemi ve yat inşa sektörünün can simididir. Yat siparişlerinin ülkemiz sanayisi içinde artmasında önemli nedeni ülkemizdeki deniz turizmi kaynaklarıdır. Yapılan araştırmalar gemi ve yat inşa sanayisinin istihdama katkısının önemli bir noktada olduğunu her bir kişinin karada yedi kişiye istihdam olanağı açtığını göstermektedir. Yat ihracatının sanayi ihracatı içindeki payı yüksektir. Ülkemiz de seri üretim yat imalatı gelişmemiş olmasına karşın sipariş üzerine imalat coğrafik, sosyolojik, kültürel birçok faktörün etkisiyle oldukça önemli bir noktaya gelmiştir. Yat imalatının çok büyük bir kısmı günümüzde İngilizce custom built olarak ifade edilen sipariş üzerine imalat ile devam etmektedir. Yat imalatını en fazla etkileyen ülkemizde deniz turizminde ki gelişmeler olmuştur. Güney sahillerimizde ki yat inşa sanayinde ki gelişimin en önemli nedeni bu bölgelerdeki deniz turizmi faaliyetlerinden doğan tekne talepleri ve bu taleplerin küçük imalat yerleri ile karşılanabilmesidir. Ülkemiz de yat inşa sanayimiz oldukça genç bir sanayi olmasına rağmen günümüzde özellikle sipariş üzerine yapılan özel yatlarla (Custom Built) dünya yat imalat sıralamasında üst sıralarda yer aldığı görülmektedir. Bu gelişmeyi tetikleyen en önemli neden ülkemizde ki deniz turizmi hareketleridir. Doğal ve tabii güzelliklerimiz etkisiyle yatçılığa olan ilginin artması, marinaların çoğalması ülkemizin yat inşa konusunda gelişmesine neden olmuştur. Deniz turizmi yat inşa sektöründeki büyümenin en önemli nedeni olmasının yanında, yat inşa sanayinin başlamasında ve günümüze gelmesinde en önemli unsurdur.

Uluslararası Denizcilik Endüstrisi Dernekleri Konseyi verilerine göre Türkiye sipariş üzerine üretilen devasa yat inşasında 2007 yılında dokuzuncu sırada yer almaktayken 2008 yılında toplam uzunluğu 1590 metre olan 38 proje ile yedinci sıraya yükselmiştir. 2010 yılında dünya sipariş defterine göre (Global Order Book) altıncı olan Türkiye Yat ve Tekne imalat Sanayii, 2011 yılı ‘Dream Symphony‘ projesi hariç (1 Eylül den sonra imzalandığı için 2011 sipariş defterinde yer almamaktadır), aldığı 2.845 metre sipariş ile dünya sıralamasında üçüncülüğe ulaşmıştır (Gemi Yat İhracatçıları Birliği, 2011:8). Yat inşa sanayisindeki bu başarılı gelişmelerin sürdürülebilmesi yat turizmi faaliyetleri ile ilişkilidir. Akdeniz bölgesinde ülkemizin yatçılık merkezlerine yakın olması ve ülkemizin batı Akdeniz’deki yatçılık merkezlerine alternatif deniz turizmi bölgelerine sahip olması yat inşa sanayinin başarılarını arttıran nedenlerdir. Bu durum Çinin gemi inşa sanayinde gelişmesine oranla yat inşa sektöründe yeterli gelişmemesinin önemli nedenlerindendir.

Yat turizmindeki gelişmeler Bodrum, Tuzla ve Karadeniz kıyılarında, genellikle geleneksel yöntemlerle yapılan ahşap yat inşaatını ve buna bağlı yan sektörü etkilemiş ve bu alandaki gelişmelerle Türkiye, Avrupa ve Amerika’ya yat ihraç eder bir ülke konumuna gelmiştir (DPT, 2011:131). ‘‘Yat turizmi ve yat imalatının gelişmesi, turizmin gelişmesi ile doğrudan ilişkilidir’’ (Bodrum Yat İmalatı İş Kümesi için Yol Haritası, 2012:7).1960 ve 1970’li yıllarda ülkemizde deniz turizmi aracı sayısı önemli birkaç işadamının bebek, tarabaya ve Kalamış bölgesinde bağlanan bir elin sayısını geçmeyecek kadar olan kotra ve yatlardan ibaretti. Aynı dönemde güneyde özellikle

bodrum bölgemizde gelişen mavi yolculukla birlikte tekne sayıları artmaya başlamış ve bu yıllar için yat inşa sanayinin başladığı yıllar olmuştur. *Bodrum'da yüzlerce yıldır süren tekne yapımı ve denizcilik turizm talebiyle artmış, yat turizmi Bodrum için en önemli gelir kaynağı olmuştur* (Kültür Bakanlığı, 2012).

1960 ve 1970'li yıllarda Bodrum'dan ihraç edilen 15-30 metre boyundaki ahşap guletleri tanıyan Avrupa, 1970'lerin yarısından sonra, önce Profilo'nun Mecidiyeköy fabrikasında, sonra da aynı grubun Sütlüce'deki Proteksan Tersanesi'nde gövdesi çelik, üst binası alüminyum olarak yapılan yatlarla modern Türk yatçılığını tanımaya başlamıştır. Bu dönemde teknelerin boru işlerini bina ve fabrika tesisatçıları, boya işlerini oto boyacıları, elektrik işlerini de oto elektrikçileri yapmaktaydı. Tersane sahibi, mühendisi, ustası ve işçisi, kısmen ahşap teknelerdeki deneyimleriyle, deneme yanılma yöntemiyle, kısmen de yat sahiplerinin yolladığı kaptan, gemici ve sörveyörlerden aldıkları bilgilere, Türk halkının yaratıcı zekâsını katarak, "yat yapmaya" çalışıyordu (Ünlü, 2012).

Günümüze geldiğimizde ise ülkemiz hatırı sayılır bir noktada yer almakta, yat ve tekne imalatı ile ülkemiz dünya sıralamasında her yıl üst sıralarda yer almaktadır. Antalya serbest sanayi bölgesi, Tuzla, Muğla bölgelerindeki imalatçılar çok önemli işlere imza atmaktadırlar. *Yüksek oranda katma değer sağlayan yat ve tekne imalat sanayindeki 555 imalatçı firmada yaklaşık 3.300 çalışanı ve yarattığı ihracat değerleri ile önde gelen sektörlerimizden biridir. Bu sanayi demir, sac, makine, ahşap, boya, kimya, elektrik elektronik, tekstil, dekorasyon, plastik, servis gibi ve diğer birçok sanayi dalının ürünlerinin birleştirilmesi sonucunda üretim yapan bir sanayi koludur* (İstanbul Gemi ve Yat İhracatçıları Birliği, 2011:23). Deniz turizmi kendi yarattığı istihdamın yanı sıra yat inşa sanayinin istihdamına katkı sağlamaktadır. Ekonomimiz içinde önemli bir yere sahip olan yat inşa sanayimizin gelişmesini sürdürmesi için deniz turizmi anahtar role sahiptir. Özellikle kriz dönemlerinde yeni siparişlerin durması tersanelerin tadilat işleriyle işletmelerini çalıştırmalarına neden olmaktadır. Ülkemiz de yat inşa sanayi için İngilizce refit olarak ifade edilen restarasyon tadilat işlemlerinin hacminde ciddi genişlemeler yaşanmaktadır. Denizlerimizden istifade eden yatlar sezon sonları tadilat işlemlerini ülkemizde tersane, marina ve çekek yerlerinde gerçekleştirmektedirler. Bu durum deniz turizminin yat inşa sanayine dolaylı katkılarının yanı sıra direk katkısı olarak karşımıza çıkmaktadır. *2008 yılı sonu itibarıyla ihraç edilen yeni gemi ve yatlar ile bakım-onarım faaliyetleri sonucu bu değerler yaklaşık 4 Milyar USD'ye ulaşmaktadır. Global ekonomik krizin etkileriyle, bakım-onarım hariç, ekonomik krizin etkilerini göstermeye başladığı 2008 yılı sonu ile 2010 yılı sonu karşılaştırma yapıldığında, ihracatta yaklaşık 1.5 milyar \$ düşüş olduğu gözlenmektedir. Ancak, bakım-onarım faaliyetlerinin 2009 ve 2010 yıllarında artış göstermesi ve 2011 yılında da bu artışın devam etmesi, toplam rakamdaki düşüşü azaltmıştır. 2011 yılında yeni gemi ve yat ihracatı bir önceki seneye göre %15 artış göstermiştir* (Gisbir, 2011:4)

Ülkemiz yat ve tekne endüstrisinin genel olarak sahip olduğu üstünlükleri başlıklar halinde sıralarsak:

- Uzun bir tarihi geçmişe sahip gemi ve tekne inşa sanayi
- Ustalık ve kalifiye işçilik, eğitilmiş işgücü, esnek çalışma saatleri
- Kaliteli ve uluslararası standartlara sahip üretim
- Uygun maliyet ve işçilik ücretleri,
- Kaliteli ve yeterli yan sanayi, uygun tedarik koşulları
- Ülkemizin sahip olduğu yeterli teknolojik ve bilişim altyapısı
- Uzakdoğu ülkelerine göre ülkemizin uluslararası pazara yakınlığı

- Ülkemizin sahip olduğu deniz ve yat turizm kapasitesi
- Uygun iklim ve çevre şartları ve ikili beşeri ilişkiler (DTO, 2012:114).



Fotoğraf 1. Proteksan Tersanesi Tuzla (www.superyacht.com)

2010 yılında dünyada yat imalat cirosu şu ana kadar 30milyar doları geçmiştir. Türkiye'nin ise yıllık cirosu 400 milyon dolar civarındadır. Endirekt olarak bu sektörün tamamlayıcı kolları olan yat inşa ve yedek parça yan sanayide düşünüldüğünde bu rakam 500Milyon \$'i geçmektedir (Arslan, 2007:30). Yaşanan ekonomik krize bağlı olarak yat imalat işletmelerinin yaşadığı ekonomik zorluklar dönemsel arz etmektedir, bu hali ile bile deniz turizmi kümelenmesinin ana oyuncular arasında güçlü pozisyonunu korumaktadır (Muğla Valiliği, 2010:75). Deniz turizmi sektörünün yaygınlaştığı bölgelerde yat inşa sektörü kriz dönemlerinden deniz turizmi aktiviteleri sayesinde en az zararlı çıkabilmektedir.

2011 yılında 7 metreden 43 metreye kadar değişik boylarda 16 yat üretildiğini kaydeden Antalya Serbest Bölge A.Ş. (ASBAŞ) Genel Müdürü Zeki Gürses, dünya genelinde baş gösteren ekonomik krize rağmen 2012 yılında yat üretiminde artış olacağını söyledi. Gürses, 0-23 metre arası 10 adet, 24-39 metre arası 15 adet ve 40 metre üstü 5 adet olmak üzere toplam 30 yatın 2012 yılında sahiplerine teslim edileceğini söyledi(Çınar,2011).Serbest bölgelerin sağlamış olduğu vergi indirimleri, serbest ticaret olanakları yanında bu bölgelerin alt yapısı tamamlanmış organize yerler olmasından dolayı, bu bölgelerde sektörün çok daha hızlı gelişmekte olduğunu görmekteyiz. Bugün, Antalya Serbest Bölge (ASBAŞ)' si içinde yer alan ve sayıları 40'a ulaşan yat ve tekne imalatçıları, bu bölgeyi uluslararası yat ve tekne imalat alanında bir merkez durumuna getirmiştir. Bu bölgede yatırım yapan birçok yabancı yat ve tekne imalatçısı firma da bulunmakta ve maalesef bu firmaların üretimleri kendi ülke istatistiklerine girmektedir (Dentur, 2011:8). Antalya bölgesin de ki gelişmede uzmanlığın ötesinde deniz turizminin geliştiği önemli bir ilimiz olması etkilidir. Bu doğrultuda yat imalatında gelişen diğer bölge Muğla ilimizin ilçeleridir. Ekonomik krizin yat imalatı sektöründeki tedarikçileri de zor durumda bıraktığına dikkati çeken Turan, "Bu sektörde yaklaşık 250 çeşit malzeme kullanılıyor. Tekne siparişleri durduğu zaman bu tedarikçilerde ekonomik olarak olumsuz etkileniyor. Yüzlerce aile bu işten geçimini sağlıyor (Vira haber, 2009). Muğla bölgemizde yat imalatçılarının büyük bir kısmı aynı zamanda deniz turizmi özellikle yatçılık faaliyetini de bünyelerinde bulundurmaktadırlar. Deniz turizmi yat imalatçıları için yat siparişleri durduğunda can simidi olmaktadır.

Bugün Türk tekne ve yat inşa endüstrisi, sahip olduğu iş gücü ve girişimcilik ruhu sayesinde inşa ettiği kaliteli teknelerin yanı sıra rekabetçi fiyatlarla piyasaya arz

edilebilmektedir. İmalatçılarımız tarafından, uluslararası standartlara uygun olarak ve son yıllarda “CE” işaretli imal edilen yat ve tekneler, bu alanda söz sahibi gelişmiş ülkelere ihraç edilmektedir. Ayrıca sahip oldukları üstün kaliteleri açısından da, gerek alıcılar tarafından ve gerekse yabancı sektör yayınlarında, uluslar arası yat istatistiklerinde ve sektör analizlerinde sıkça yer almaktadır(Kükner v.d., 2009:2).

Bugün bodrum’da tekneçilerin kullandıkları yatlar dünyadaki benzerlerinden oldukça farklı yapıdadır. Turizmin şekillenmesinde pek çok tarihi ve kültürel öge vardır. Bodrum Guletleri ise deniz, tarih, kültür konaklama ve hareketin tamamını içinde barındıran eşsiz bir değer sayılır Bodrum tersanelerinde üretilen yurt içi ve yurtdışında bir marka haline gelmiş olan “Bodrum tipi Ahşap Guletler” dünyanın birçok ülkesinde seyir almaktadırlar.”Hand Made” (el işçiliği) , özelliği taşıyan bu yatları yaptırmak için birçok ülkeden firma ve kişiler sıraya girmektedir. Büyük titizlikle yapılan bu yatlar. Türk Loydu’nun yanı sıra diğer loydaların kuralları çerçevesinde ISO 9001 ve uluslararası ticarete, bilhassa Avrupa Topluluğu üyeleri, kendi tüketicilerini, kullanıcılarını korumak, mal ve hizmetlerde kaliteyi tutturmak için ithal ettikleri mal ve hizmetlerde belli kalitenin garantisinin belgesi olan CE sertifikalarına uygun olarak üretilmektedir (Kükner v.d.,2009:39). Bütün bu başarılar ülkemizin deniz turizminde yaratmış olduğu avantajın sonucu olarak ortaya çıkmıştır. Yat inşa sanayindeki başarıların sürdürülmesi deniz turizmi sektörü ile bütünlüklü bir ilişki halindedir.

Deniz turizminin ülkemizin mega yat inşasında başarısına etkisi

Dünyada verilen yat siparişlerine bakıldığında yüksek gelir kesiminin verdiği mega yat siparişlerinde hızlı bir yükseliş göze çarpıyor. 2006 yılındaki Monaco Yacht Show Fuarında açıklanan Uluslar arası Lüks Yatçılık Ekonomik Raporu’nda açıklanan verilere göre mega yatlar olarak adlandırılan 24 metrenin üzerindeki tekne siparişleri 2003 yılından 2006 yılına yüzde 28 oranında arttı. Siparişlerin geçmişe doğru 5 yıllık gelişimleri incelendiğinde ise yelkenli yat siparişlerinde durgun bir seyir gözlenirken motorlu yat siparişlerinde 2001yılından 2006 yılına yüzde 75 oranında artış yaşandı (Tursab, 2007:3). Bu durumun en önemli nedeni küresel ölçekte yeni sektörlerin oluşması ile yeni zenginlerin ortaya çıkmasıdır. Bu ekonomik değişimin yatçılığa yansması 30 metre üzeri devasa yat ve süper yat siparişlerinin artmasıdır. Yat imalatında ülkemizde maliyet avantajı ile birlikte kalitenin müşterilere sunulması yeni yat siparişlerini arttırmıştır. Özellikle, yat ve tekne turizminde talep daha sofistike, konforlu ve büyük teknelere doğru yönelmektedir. Bu eğilimler yat ve tekne turizminde lüks segmentte Türkiye için önemli fırsatlar sunmaktadır (Muğla Valiliği, 2010:108). Ülkemiz süreç içinde mega ve süper yat inşasında uzmanlaşmış ve başarılı ürünler vermiştir. Yat ve tekne talebini karşılayabilecek potansiyele ülkemiz sahiptir.

Ülkemiz mega yat ve süper yat kategorisinde sipariş üzerine inşa İngilizce Custom Built olarak ifade edilen 30 m ve üzeri yat imalatında oldukça başarılıdır. *Türk yat ve tekneleri bir marka oldu ve Türkiye yat imalat merkezi olarak tanındı* (Boat Builder, 2013). Özellikle mega yat yapımında, İtalya’dan sonra ikinci’ sıradayız. Ama mega yatta önümüzdeki 5 yıl içinde dünyada birinci sıraya yükseleceğiz. 5 yıla kalmayız belki (Mete, 2010).



Fotoğraf 2. Mega yat M/Y Ludy peri yat imalatı (<http://www.boatinternational.com>)

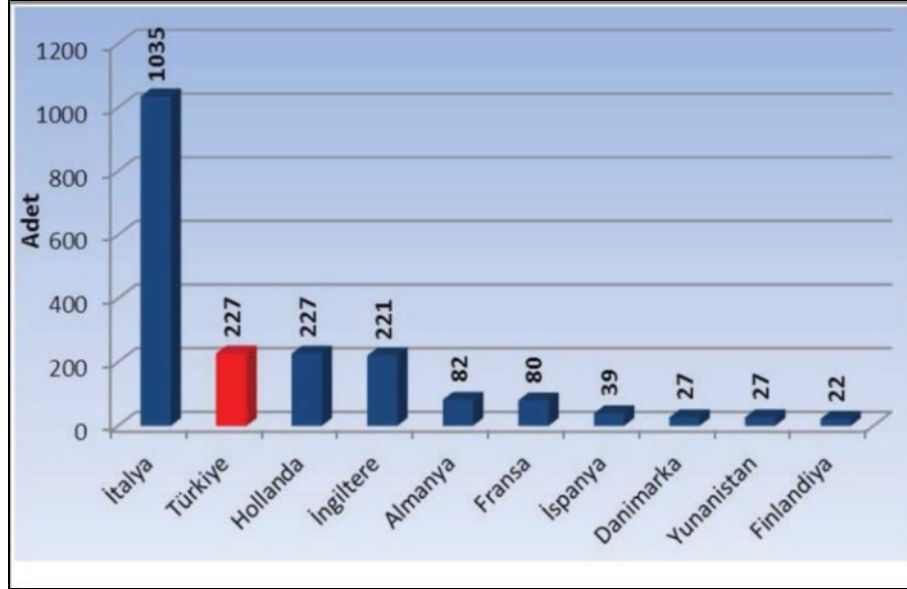
Türkiye özellikle Süper yat (30m ve üstü) inşasında 2007 yılından itibaren istikrarlı bir yükseliş ile 2010 yılı teslim edilen adet ve uzunluk verilerine göre dünya üçüncüsü konumundadır (DTO, 2012:115).



Fotoğraf 3. Proteksan tersanesi'nde inşa edilen M/S Simba örnek bir super yat (<http://www.superyachts.com>).

Mega-yatlar yüksek cgt (compansated gross ton) değerindedir, yani işçilik ve adam-saat harcaması diğer yük gemileri ile karşılaştırıldığında daha yoğundur. Bir karşılaştırma yapmak gerekirse 12.500 DWT' luk bir konteyner gemisi inşası için bir tersanede 600- 650 bin adam-saat gerekirken, 50-54 metrelik 'custom built' motor yatta da 450-550 bin adam-saat işçilik olmaktadır. Sözgelimi, şu anda inşası devam eden 58 metrelik megayatında, inşasının yaklaşık 500 bin adam/saate tamamlanacağı ve 20 milyon doların üstünde bir fiyata mal olacak yatın bitiminde dolu ağırlığının 860 ton olacağı bilinmektedir (Kafalı, 2013:7). Bu durum ülkemizdeki megayat imalatının gemi inşa sanayimiz içindeki önemini göstermektedir. Avrupada megayat ve superyat

inşasında 227 yat ile Hollanda gibi köklü bir denizcilik ülkesi ile ikinci sırada yer almaktadır (Şekil 1).



Şekil 1. Avrupa ülkeleri 30-40 m adet olarak yat inşası ülkeler sıralaması (www.superyachtnews.com, 2012)

Yat piyasasında gittikçe artan daha konforlu ve büyük tekne talebiyle birlikte megayat Kiralanmasına olan talepte artmaktadır. Bu pazarın gelişmesi birçok özel yat sahibine cazip gelmekte ve çok yüksek olan yıllık bakım tutum, personel, bağlama masrafları ve harçlar gibi harcamaların dengelenmesinde önemli katkı sağlamaktadır. Yeni inşa birçok mega yatın kiralanmasıyla ilgili ilanlarla birçok tanıtım yapılmakta ve gezi bölgeleri hakkında öneriler sunulmaktadır (Gisbir, 2002:36). Deniz turizminin desteklenmesi bütün yat ve tekne imalat sanayisinde büyümesine etki edebilecek önemli bir politikadır. Mega yat inşası ile yat işletmeciliğimiz ve marinacılığımız çok sıkı bir bağımlılık ilişkisi içindedir.

Sonuç

Ülkemizin en önemli turizm faaliyetlerinden olan deniz turizmi faaliyetleri ayrıca bir stratejik öneme sahiptir. Firma ve sektör düzeyine stratejik düşünülerek yönetilmelidir. Deniz turizmi yat inşa sanayisinin lokomotifidir. Türkiye’de yat inşa sanayi gelişebilecek bir alan bulduysa bu özellikle yatçılığın sayesinde olmuştur. Deniz turizmi yat imalat sanayisine kriz dönemlerinde bakım onarım ve restorasyon işleri sağlayarak can simidi olmuştur. Ülkemiz yat imalat sektöründe dünya sıralamasında en üst sıralamada yer almaktadır. Mega yat ve super yat imalatında ülkemiz başarılı projelere imza atmaktadır. Bütün bu gelişmeler deniz turizmi kaynakları ve olanakları ile ünlenen ülkemizin sipariş verenleri cezp etmesi ile gerçekleşmektedir. Gemi sanayinde başarılı bir çok ülke yat inşada aynı gelişmeyi gösterememektedir. Bu durum bize gösteriyor ki yat imalatında ki başarıların sürdürülüp daha ileri taşınması deniz turizminin sürdürülmesi ile yakın ilişki halindedir.

Kaynakça

- Arslan, A. (2010). Ülkemizdeki Yat Turizmi, Yatçılık ve Yat Limanları, Gemi ve Deniz Teknolojisi Dergisi, Sayı: 186 Ekim 2010 s.30
- Deniz Ticaret Odası, (2011). 2010 Deniz Sektörü Raporu, İstanbul.
- Dentur, (2010). Türk Yat ve Tekne Endüstrisi Raporu 2010 ve 2011.
- Dinçer, M. Z.(1987). Türkiye’de Yat Turizmi, Turizm Yıllığı 1987, Türkiye Kalkınma Bankası A.Ş. Ankara, ISBN 978-9944-60-236-5.
- Ercanik, C. (2003). Türkiye’de Yat Turizminin Coğrafya Açısından İrdelenmesi, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi S.B.E. Ankara.
- Gazioğlu, C. ve Diğerleri (2010). Alternatif Deniz Turizmi ve Gerekliliği” Türkiye Kıyıları’10 Türkiye’nin kıyı ve Deniz Alanları VIII. Ulusal Kongresi, Trabzon.
- Gemi Yat Sektör Raporu (2011). İstanbul Gemi ve Yat İhracatçıları Birliği,2011,s.23
- Güner, D. (2004). Amfibi Mekanlar Marinalar, Yat Limanları, Çekek Yerleri ve Barınaklar, Ege Mimarlık,2004/4 – 52.İzmir.
- Honey, M. ve Krantz, D. (2007): Global Trends in Coastal Tourism Center on Ecotourism and Sustainable Development,A Nonprofit Research Organization Stanford University, Washington DC.
- Kafalı, E. (1993). Megayatlar ve Türkiye’deki Durumu, Gemi ve Deniz Teknolojisi Dergisi, Sayı 158.İstanbul.
- Kükner, A. ve diğerleri, (2009): “Türk Tipi Guletlerin İncelenmesi ve Form Optimizasyonu” Tübitak Araştırma Projesi, Tübitak.İstanbul.
- Muğla Valiliği (2010). Muğla İli Turizm Sektörünün Kümelenme Analizi ve Makro Düzey Stratejik Planı, Muğla.
- Özer, M.(1993). Türkiye’de Yat Turizmi, Türkiye Kalkınma Bankası Proje Değerlendirme Müdürlüğü, Ankara.
- Weys, C. (2004). Yachts Completed in 2003, The Yacht Report Magazine, Issue 57. London.
- TURSAB (2007). Dünya’da Yat Turizmi ve Türkiye, İstanbul ISSN 1300-3364.
- Devlet Planlama Teşkilatı (2011).Turizm Özel İhtisas Komisyonu Raporu, Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı , Ankara Nisan, .s.130
- Gemi İnşa Sanayi Dergisi (2002). Gemi İnşa Sanayicileri Birliği, 2002, Sayı 7, Sayfa 36-40

İnternet Kaynakları

- Yat Turizmi (2012). Kültür Bakanlığı ,
<http://www.ktbayatirimisletmeler.gov.tr/TR,11525/yat-turizmi.html>(16 Kasım 2012)
- Küme Oluşumu Bodrum Yat İmalatı İş Kümesi için Yol Haritası
http://www.bodto.org.tr/images/other/Bodrum_yat_%20imalati_is_%20kumesi_icin_%20yol_%20haritasi.pdf adresinden 10.01.2012 tarihinde alınmıştır.
- Mehmet Ç. (2011). 10 yılda Antalya'dan 342 milyon dolarlık yat satıldı, Hürriyet Gazetesi,11 Ocak 2011 , <http://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/19655748.asp> adresinden 10.01.2012 tarihinde alınmıştır.

- Cavit, Ü. (2012). Türkiye'nin mega yat imalatında dünyadaki yeri ve gelişimi ,Boat Builder Dergisi <http://www.boatbuilderturkey.com/?pid=22183> adresinden 04.01.2012 tarihinde alınmıştır.
- Vira Haber (2009). Yat üreticileri zor durumda, <http://www.virahaber.com/haber/yat-ureticileri-zor-durumda-13079.htm> 23.12.2009 tarihinde alınmıştır.
- Mete, H. (2010). Yat Yapımında Gözümüz İtalya'nın Tahtında, Halim Mete Deniz Ticaret Odası Başkan Yardımcısı <http://www.kobifinans.com.tr/tr/sector/011607/17223> 03.10.2010 tarihinde alınmıştır.