Mutlu Yaşam Bölgesi
Batı Akdeniz

BAKA

YATÇILIK SEKTÖR RAPORU



BATI AKDENİZ KALKINMA AJANSI
WEST MEDITERRANEAN DEVELOPMENT AGENCY
Aralık, 2012

ÖNSÖZ

Batı Akdeniz Kalkınma Ajansı (BAKA) Antalya, Isparta ve Burdur illerinin ekonomik kalkınmasını sağlamak amacıyla kurulmuş bir kamu kuruluşudur. Bölgesel düzeyde kamu kesimi, özel kesim ve sivil toplum kuruluşları arasındaki işbirliğini geliştirmek, kaynakların yerinde ve etkin kullanımını sağlamak ve yerel potansiyeli harekete geçirmek suretiyle, ulusal kalkınma planı ve programlarda öngörülen ilke ve politikalarla uyumlu olarak bölgesel gelişmeyi hızlandırmak, sürdürülebilirliğini sağlamak, bölgeler arası ve bölge içi gelişmişlik farklarını azaltmak amacıyla kurulan 26 bölgesel kalkınma ajansından birisi olan BAKA, kuruluşundan bu güne kadar Batı Akdeniz Bölgesi'nin kalkınması yönünde faaliyetlerine devam etmektedir.

2010 yılında faaliyete geçen Batı Akdeniz Kalkınma Ajansı, bölgenin kaynak ve yatırım potansiyelini tespit ederek sektör raporları hazırlamakta ve bu kaynakları kullanarak ulusal ve uluslararası tanıtım faaliyetleri gerçekleştirmektedir. Bölgede yatırım yapmak isteyen yatırımcıların ilk durağı haline gelen BAKA, yatırımcılara yol göstermekte ve hazırlanan bu raporlarla kaynakların ve potansiyelin en doğru şekilde kullanılmasına olanak sağlamaktadır.

Bölgenin ekonomik ve sosyal gelişiminin hızlandırılması ve rekabet gücünün arttırılmasına yönelik faaliyetler yürüten BAKA, kuruluşundan bugüne geçen kısa sürede yapmış olduğu tanıtım faaliyetleriyle bölgeye birçok yatırım kazandırmanın yanısıra, iş adamlarının yatırım sürecinde karşılaştığı engellerin de aşılmasında aktif rol oynamıştır.

Batı Akdeniz Kalkınma Ajansı hazırlamış olduğu bu sektör raporlarıyla bölgenin yatırım fırsatlarını tanıtmaya devam edecektir. Hazırlanan bu raporların bölgemizin kalkınması adına faydalı olması ve yatırımcılara yol göstermesini ümit ediyoruz.

Tuncay ENGİN
BAKA Genel Sekreteri

Memduh OĞUZ
Isparta Valisi
BAKA Yönetim Kurulu Başkanı



GİRİŞ

Dünyada tekne üretimi, bölgede yüksek miktarda kaliteli istihdam ve katma değer yaratmasının yanında çevreye neredeyse hiçbir zarar vermemesi sebebiyle birçok ülkede sanayinin gelişmesinde hükümetlerin öncelik verdiği sektörler arasında yer almaktadır. Örneğin sektördeki en önemli üretici olan İtalya'da tekne üreticilerin destekleyici yan sektörlerle birlikte yarattıkları ticaret hacminin Gayri Safi Milli Hasıla içerisindeki payı %13'leri bulmaktadır.

Tekne üretiminde 15 metrelik boylara kadar nispeten fabrikasyon denebilecek, ölçek ekonomisine dayalı ve seri üretim yapan, marka olmuş büyük firmalar rekabet ederken, 15 metre ve üzeri teknelerde siparişe dayalı bir üretim ve pazar yapısı bulunmaktadır.

Mega yatlar için belirlenmiş net bir tanım olmasa da genellikle 30 metre ve üzeri motor veya yelkenli tekneler mega yat olarak tanımlanmaktadır. 45 metre civarında bir motor yatın fiyatı, içindeki donanıma bağlı olarak büyük farklılıklar gösterse de yaklaşık olarak 10 milyon Avro civarındadır. Boyutları büyüdükçe tekne fiyatları katlanarak artmaktadır. Pazardan gelen talepler doğrultusunda Türkiye ve Antalya'da yat üreticilerinin üretimleri zaman içerisinde 30 metre üzeri teknelere kaymıştır. Tekne boylarının önümüzdeki yıllarda da büyümeye devam edeceği dikkate alınarak sektör analizi ağırlıklı olarak mega yatlara yönelik yapılacaktır.



DÜNYADA MEGA YAT SEKTÖRÜ

Mega yat pazarı, hedef müşterilerin özellikleri ve pazar eğilimleri nedeniyle son yıllarda en ilginç iş alanlarından birisi olmuştur. Lüks yatlara olan talep; tekstil, moda, kuyumculuk, mobilya gibi birçok iktisadi sektörü etkilemektedir. Tüketicilerin istekleri ve yeni ürünlere olan taleplerini destekleyici sektörlerin kendisini geliştirmesine imkân tanımaktadır. Bu sektörlerde en iyi kalitede üretim yapan, marka bilinirliği ve imajı yüksek firmalar hem kendilerine yeni pazarlar yaratmakta, hem de dünyanın en zengin tüketici grubu içinde konumlarını ve marka imajlarını güçlendirmektedir.

40 metreye kadar olan mega yatlara olan talep son kriz döneminde ciddi oranda azalsa da, daha büyük boylarda olan teknelere olan talep artmaya devam etmektedir. Dünya genelinde gelir dağılımındaki dengesizliklerin artmasına paralel olarak zengin insan sayısı da artmaktadır. Merrill Lynch ve Capgemini tarafından her yıl yayınlanan "Dünya Zenginlik Raporu" na göre 2010 yılı itibariyle yaklaşık 11 milyon kişinin 1 milyon Doların üzerinde varlığı (Yüksek Varlıklı Birey-YVB) olduğu hesaplanmaktadır. Bu kişilerden yaklaşık 103 bini ise Ultra Varlıklı Birey (UVB) olarak tanımlanmaktadır. (UVB-30 milyon Doların üzerinde varlığı olan bireyler)

2008 yılında yaşanan küresel ekonomik krizin etkileri sebebiyle YVB ve UVB'lerin sayısında azalma





olsa da, bu kişilerin sayısının uzun dönemde artmaya devam etmesi beklenmektedir. Mega yat üreticilerinin asıl hedef kitlesi UVB'lerdir. Söz konusu rapora göre UVB'lerin sayısı 2010'da bir önceki yıla göre %10,2 büyürken kişi başına düşen varlıkları %11,5 artmıştır. UVB'ler ağırlıklı olarak Kuzey Amerika ve Avrupa Ülkelerinde yaşamakta olup bu bölgeleri Asya Pasifik Bölgesi takip etmektedir.

Tablo 1: Dünyada Süper Yat Satışları (Tersanelerden satışlar-30 m üzeri)

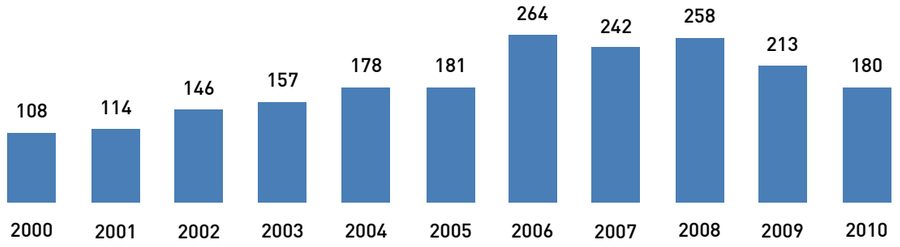
	2009	2010
Amerika	27	20
Avrupa	161	139
Diğer	25	21
Toplam	213	180

Kaynak: Super Yacht 2011 Report, (www.superyachtintelligence.com)





Şekil 1: Tersanelerden Teslim Edilen Tekne Sayıları (30 m üzeri)



Kaynak: Super Yacht 2011 Report, (www.superyachtintelligence.com)

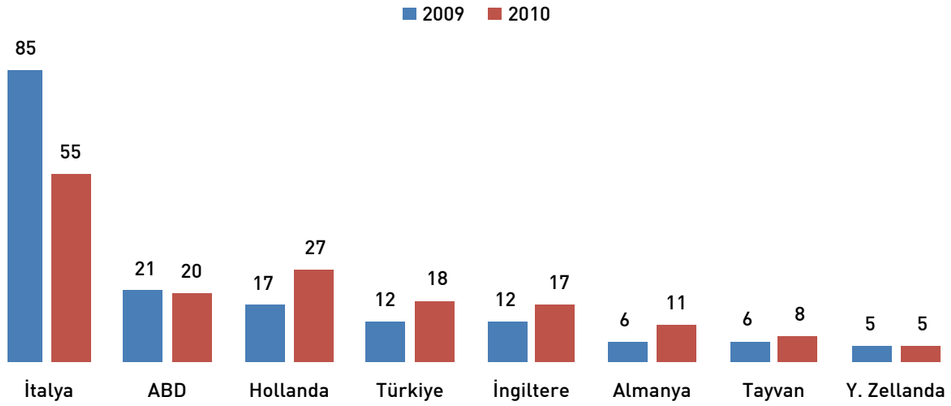
Mega yat üretimi, %77'lere varan payı ile ağırlıklı olarak Avrupa ülkeleri tarafından gerçekleştirilmektedir. 2008 yılından bu yana sürmekte olan ekonomik krize paralel, Mega yat satışlarında ciddi azalmalar meydana gelmiştir. 2010 yılı itibariyle tersanelerden teslim edilen tekne sayısı 180'lere kadar düşmüştür. Tekne sayılarında yaşanan büyük düşüş, birçok tersanenin kapanmasına veya el değiştirmesine sebep olmuştur. Özellikle İtalya'da ve Hollanda'da birçok tersane büyük zararlar ile iflas etmişlerdir.

Üretimde en önemli ülkeler sırasıyla İtalya, ABD, Hollanda ve Türkiye'dir. Birçok lüks üründe uluslararası markası olan İtalya'nın mega yat üretimindeki pazar payı %30'lar düzeyinde seyretmektedir. Yüksek kaliteli üretimi ile sektörde marka olmuş İtalya'da yat üreticileri Livorno, Viareggio ve Pisa bölgelerinde kümelenmiştir. İtalya yat sanayinde (motor ve aksesuarları dâhil)

faaliyet gösteren 2.000'den fazla firma 25 binin üzerinde istihdam sağlamaktadır. Ancak son yaşanan krizden en fazla etkilenen ülke de İtalya olmuştur. Üretim miktarları 2009 yılındaki gerilemenin ardından 2010 yılında da %35 civarında gerilemiştir. Bu gerilemeye bağlı olarak birçok İtalyan tekne üreticisi ve yan sanayisi ya kapanmış ya da el değiştirmiştir.

Avrupa'daki rakiplerine göre Türkiye'nin sektöre girişi çok yeni olsa da kısa bir sürede sektörde kendine önemli bir yer edinmiştir. 30 metre üzerinde teslim edilen tekne sayılarına bakıldığında Türkiye İtalya, ABD ve Hollanda'nın ardından dördüncü sıradadır.

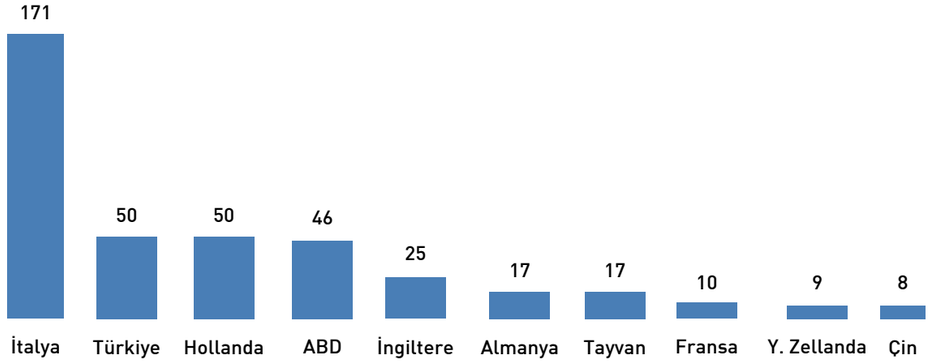
Şekil 2: Ülkelere Göre Tersanelerden Teslim Edilen Tekne Sayıları (30 m üzeri)



Kaynak: Kaynak: Super Yacht 2011 Report, (www.superyachtintelligence.com)

Yaşanan krizle birlikte diğer ülkeler gibi Türkiye'de de birçok tersane sıkıntılı bir dönem geçirmiş, bazı tersaneler kapanmış, bazıları ise geçici olarak faaliyetlerini durdurmuştur. Ancak devam etmekte olan projeler incelendiğinde Türkiye'nin rakiplerine göre daha iyi performans gösterdiği gözlemlenmektedir.

Şekil 3: 2011 Yılında İnşaatı Süren Tekneler İtibariyle Ülkeler (30 m üzeri)



Kaynak: Super Yacht 2011 Report, (www.superyachtintelligence.com)

Azalmakta olan tekne üretimine rağmen, tekne boyları büyümeye devam etmektedir. 2010 yılında teslim edilen teknelerin toplam tekne boyları 8.008 metre, ortalama tekne uzunluğu ise 45,3 metre olmuştur. 2009 yılında bu değerler sırasıyla 7.964 metre ve 40 metre olarak gerçekleşmiştir.

Yukarıdaki tabloda sunulan "Sektöre verilen yeni siparişler ve devam eden projeler" incelendiğinde, 50 metre üzeri projelerin toplam projelerdeki payının hafif bir artışla %28'lere ulaştığı görülmektedir.







Son iki yılda yeni sipariş ve devam eden projeler 30-40 metre arasında %24, 40-50 metre arasında %26 oranında azalmışken, bu düşüş 50 metre üzeri teknelerde %17'lerde kalmıştır. Özellikle 70 metre üzeri projelere olan talep hala canlıdır.

Tablo 2: Yeni Sipariş ve Devam Eden Projelerde Tekne Büyüklükleri

	2009		2010		2011	
	Yeni Sipariş	Toplam	Yeni Sipariş	Toplam	Yeni Sipariş	Toplam
30-40 metre	83	264	56	220	58	201
40-50 metre	77	171	32	139	32	126
50 + metre	66	152	24	136	23	126
Toplam	226	587	112	495	113	453

Kaynak: Super Yacht 2011 Report, (www.superyachtintelligence.com)



İkinci El Mega Yat Satışları

"Mega Yacht Intelligence" Raporuna göre Dünya genelinde bugüne kadar teslim edilmiş 30 metre üzeri Mega yat grubundaki teknelerin %22'si en büyük 10 tersane tarafından üretilmiştir. Bu teknelerin 2.770 tanesi Avrupa'da, 870'i ABD'de, 378'i ise diğer ülkelerde üretilmiştir. Sektörde yeni tekne siparişleri üzerinde ikinci el satışlarının büyük etkisi bulunmaktadır. Yaşanan ekonomik kriz döneminde birçok tekne sahibi teknelerini önemli indirimlerle satışa çıkarmıştır. Ancak talebin ciddi bir şekilde kesilmesi sebebiyle ikinci elde de satışlar ciddi oranda azalmıştır. Buna rağmen 2009 yılında 138 adet ile dip yapan ikinci el tekne satışları 2010 yılında %4 civarında bir artışla 143'e ulaşmıştır. Satılığa çıkarılmış teknelerin yeni sahiplerini bulması ve pazardaki arzın azalması ile birlikte fiyatların yeniden yükselmeye başlaması ve müşterilerin yeniden tersanelere yönelmesi beklenmektedir.



Yat İnşa ve Sipariş Durumu

Uluslararası Denizcilik Endüstrisi Dernekleri Konseyi verilerine göre Türkiye, sipariş üzerine üretilen mega 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, aldığı 2 bin 845 metre sipariş ile dünya sıralamasında üçüncülüğe ulaşmıştır.

Türkiye Yat ve Tekne imalat Sanayii 2011 yılı dünya sipariş defterine (Global Order Book) 69 inşa bildirilmiştir. İtalya'nın sektördeki ağırlığı aşağıdaki grafikten de anlaşılabilmektedir.



Dünya Yat İthalatı

Dünya yat ithalatında 2009 yılındaki daralmanın % 31 olarak gerçekleştiği görülmektedir. İspanya, ABD ve Fransa yat ithalatında önde gelen ülkelerdir. Türkiye 2009 yılındaki 510 milyon dolarlık yat ithalatı ile 6. sırada yer almaktadır.

Tablo 3: Dünya Yat İthalatında İlk 10 Ülke (1.000 $)

Ülkeler	2007	2008	2009	Değişim (%)	Pay(2009) (%)
İspanya	631.258	598.938	1.024.535	71,1	10,4
ABD	1.492.324	1.247.031	804.205	-35,5	8,2
Fransa	1.015.888	1.088.924	737.756	-32,2	7,5
Cayman Adaları	609.180	1.411.735	735.614	-47,9	7,5

Tablo 3: Dünya Yat İthalatında İlk 10 Ülke (1.000 $)					
Ülkeler	**2007**	**2008**	**2009**	**Değişim (%)**	**Pay(2009) (%)**
İtalya	1.144.315	1.090.340	520.612	-52,3	5,3
Türkiye	31.537	28.641	510.062	1680,9	5,2
Kanada	825.422	801.592	480.827	-40,0	4,9
Gibraltar	1.263.259	749.404	409.637	-45,3	4,2
İngiltere	665.187	506.924	358.465	-29,3	3,6
İngiliz Virjin Adaları	462.426	502.020	336.948	-32,9	3,4
GENEL TOPLAM	13.237.665	14.247.836	9.842.971		

Kaynak: International Trade Center Trademap 2009, www.intracen.org



Dünya Yat İhracatı

Dünya yat ihracatındaki 2009 yılındaki daralmanın % 35 olarak gerçekleştiği görülmektedir. İtalya, ABD ve İngiltere yat ihracatında önde gelen ülkelerdir. Türkiye 2009 yılındaki 233 milyon dolarlık yat ihracatı ile 9. sırada yer almaktadır.

Tablo 4: Dünya Yat İhracatında İlk 10 Ülke (1.000 $)					
Ülkeler	**2007**	**2008**	**2009**	**Değişim (%)**	**Pay(2009) (%)**
İtalya	2.809.194	3.086.237	2.378.326	-22,9	20,7
ABD	2.299.762	2.577.770	1.559.033	-39,5	13,6
İngiltere	1.208.424	1.827.675	1.114.251	-39,0	9,7
Fransa	1.765.043	1.867.425	1.054.352	-43,5	9,2







Tablo 4: Dünya Yat İhracatında İlk 10 Ülke (1.000 $)					
Ülkeler	**2007**	**2008**	**2009**	**Değişim (%)**	**Pay(2009) (%)**
Hollanda	930.925	857.690	879.423	2,5	7,7
Cayman Adaları	65.448	104.801	682.981	551,7	5,9
Almanya	1.568.335	2.138.011	555.144	-74,0	4,8
Kanada	578.033	572.915	338.197	-41,0	2,9
Türkiye	128.563	262.819	233.083	-11,3	2,0
Finlandiya	371.428	453.969	219.370	-51,7	1,9
GENEL TOPLAM	15.454.189	17.755.088	11.493.955	-35,3	100,0

Kaynak: International Trade Center Trademap 2009, www.intracen.org



TÜRKİYE'DE YAT ÜRETİMİ

1980'li yıllardan bu yana hızlı bir gelişim gösteren Türk tekne ve yat inşa endüstrisi, sahip olduğu işgücü, kaliteli imalatları, modern teknolojisi ve üstün girişimcilik ruhu sayesinde Dünya'nın önde gelen üreticileri arasına girmiştir. Halen kişi başına düşen tekne sayısı ve kıyılarımızın uzunluğu karşılaştırıldığında tekne ve yat sektörünün büyük bir potansiyele sahip olduğu söylenebilir.

İstihdam

Türkiye yat sanayi ile yan sanayisinde çalışan personelin göstermiş olduğu azim, disiplin ve dayanışma ile sektör kısa sürede hedeflerine ulaşmıştır. 1'e 6 oranında istihdam sağlayan tersanelerde doğrudan istihdam edilen personel 2007 yılında 33.480 iken küresel ekonomik krizden dolayı yaşanan sipariş iptalleri ile 2009 yılında 19.179'a gerilemiştir. 2010 yılı Aralık verilerine göre bu rakam 2007 yılı temel alındığında % 75 oranında azalmış ve 8.500'e kadar gerilemiştir.

İstatistikler doğrultusunda istihdamın yaklaşık 5 katı kadarının yan sanayide gerçekleştiği düşünüldüğünde, 2007 yılında yaklaşık 167.000 civarında olan yan sanayi istihdamı, 2010 yılı sonu itibarıyla 100.000 kişiye düştüğü görülmektedir.

Yüksek oranda katma değer sağlayan yat ve tekne imalat sanayindeki 555 imalatçı firmada yaklaşık 3 bin üzerinde çalışanı ve yarattığı ihracat değerleri ile önde gelen sektörlerimizden biridir. Bu sanayi demir, saç, makine, ahşap, boya, kimya, elektrik elektronik, tekstil, dekorasyon, plastik, servis gibi ve diğer birçok sanayi dalının ürünlerinin birleştirilmesi sonucunda üretim yapan bir sanayi koludur.





Türkiye'de Yat İthalatı

Yat ithalatı 2004 yılında 7,7 milyon dolar civarında gerçekleşirken, 2010 yılında bu rakam 38 milyon doların üzerinde gerçekleşmiştir. Gemi ve yat ithalatımız 2004–2010 yılları arasında yılda ortalama % 30,6 oranında artış göstermiştir. 2009 yılında ise yat ithalatımız büyük bir artış göstererek 510 milyon dolara ulaşmıştır.

Tablo 5: Türkiye'nin Yıllara Göre İthalatı

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Yıllık Ort Değişim
Bin $	7.688	19.613	26.704	31.537	28.641	510.062	38.222	% 30,5

Kaynak: Dış Ticaret Müsteşarlığı Bilgi Sistemi, 2010



Türkiye'de Yat İhracatı

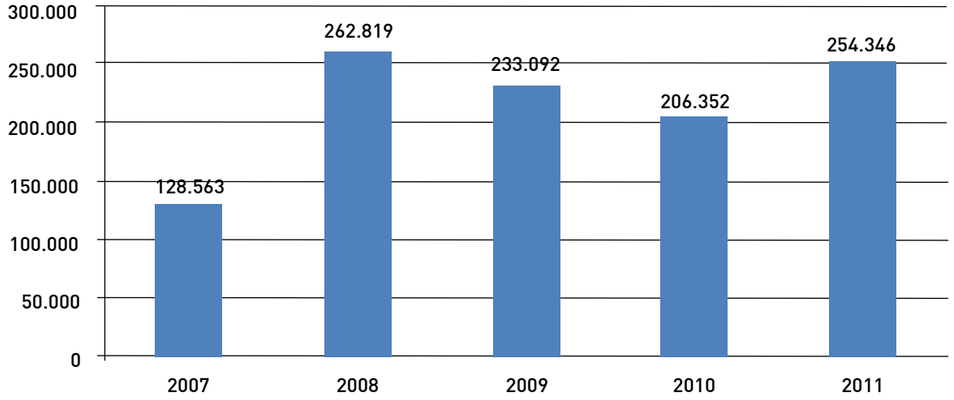
Türkiye'nin yat ihracatını yıllara göre değerlendirdiğimizde, 2004 yılından bu yana yıllık ortalama % 31 oranında artış gösterdiğini görmekteyiz. 2008 yılında zirveye ulaşan yat ihracatımız, 2009 yılında nispeten düşüş göstermiş olsa da, krizin etkilerine karşı iyi bir direniş gösterdiği ifade edilebilir.







Tablo 6: Türkiye'nin Yıllara Göre Yat İhracatı (Bin Dolar)



Kaynak: Ekonomi Bakanlığı Bilgi Sistemi, 2011, www.ekonomi.gov.tr

2009 yılında başlayan ekonomik krize bağlı olarak 2009 ve 2010 yıllarında ihracat rakamlarında azalma olmuş olsa da, sektör 2004 yılından bu yana %31'lik ortalama büyüme yakalamıştır.

Deniz Ticaret Odası'nın (DTO, 2009) verilerine göre Türkiye'de ruhsatlı yapımcı sayısı İstanbul'da 62, Antalya'da 48, İzmir'de 48, Marmaris'te 44, Fethiye'de 25, Bodrum'da 41, Karadeniz Bölgesi'nde 45 ve diğer bölgelerde 47 olmak üzere toplamda 360 üretici firma faaliyet göstermektedir. Bu firmaların büyük bir kısmı kıyı bölgelerinde çalışan günlük gezi tekneleri, kısa mesafe feribotları, balıkçı tekneleri ve su sporları tekneleri üretimi ve bakımını gerçekleştirmektedir. Türkiye'de tekne üretimi Marmara

Bölgesi (İstanbul-Tuzla, İzmit ve Bursa), Ege Bölgesi (İzmir, Muğla-Bodrum, Marmaris) ve Akdeniz Bölgesi'nde (Antalya ve Mersin) yoğunlaşmıştır.

Özellikle büyük gemi tersanelerinin bulunduğu ve yat üretiminin ilk başlangıç yeri olan Tuzla'da yaşanan yer sıkıntısı ve yat üretiminin temiz bir çalışma çevresi gerektirmesi sebebiyle yat üreticileri zaman içerisinde Antalya, Bursa, Yalova ve İzmit'e doğru kaymışlardır. Muğla ve çevresi ise uzun yıllardır kıyı boyu gezi teknesi olarak kullanılan Gulet tipi teknelerin üretimini devam ettirmektedir.



ANTALYA'DA YAT SEKTÖRÜ

Antalya Serbest Bölgesi'nde toplanmış olan Antalya tekne ve yat üreticileri, Antalya'nın en önemli sanayilerinden biri haline gelmiştir. Antalya'daki oluşumu 1998'lere dayanan tekne sektörü, o yıllardan bu yana hızlı bir ilerleme kaydetmiştir.

Tablo 7: Antalya Serbest Bölgede Faaliyet Gösteren Tekne Firmaları

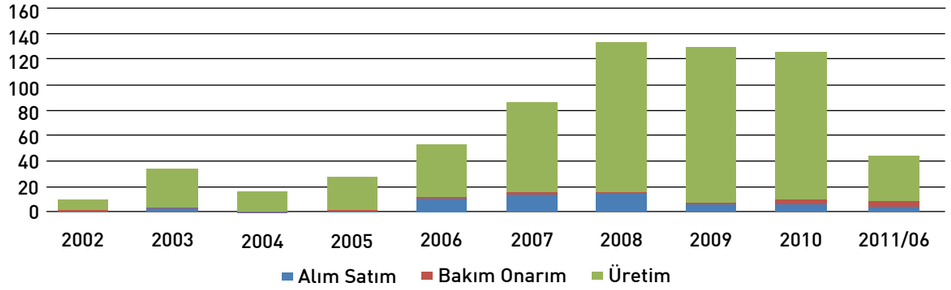
	Yerli	Yabancı Ortaklı	Toplam
Yat Üretimi	24	15	39
Yat Aksesuarı Üretimi	3	0	3
Yat Alım-Satım	1	0	1
Yat Aksesuarı Alım-Satım	6	1	7
Hizmet Çekek Yeri	1	1	2

Tablo 7: Antalya Serbest Bölgede Faaliyet Gösteren Tekne Firmaları			
	Yerli	Yabancı Ortaklı	Toplam
Yat Dekorasyon Üretimi	1	1	2
Toplam	36	18	54

Kaynak: Antalya Serbest Bölgesi – ASBAŞ, 2012/09

Antalya Serbest Bölgesi verilerine göre sektörün son 10 yılda oluşturduğu ticaret hacmi 700 milyon ABD Dolarını geçmiştir.

Tablo 8: Antalya Tekne Üreticileri Ticaret Hacmi



Kaynak: Antalya Serbest Bölgesi – ASBAS, 2011/06







2012 yılı itibarıyla Antalya Serbest Bölgesi'ne kayıtlı 54 firma yat ve tekne üretimi ile ilgili faaliyet gerçekleştirmektedir. Bu firmaların 39'u tekne üretimi gerçekleştirmekte olup, diğerleri destek sektörlerindendir. Üretici firmalar serbest bölge dışından Antalya'daki Organize Sanayi Sitelerinden de hizmet almaktadırlar. Sektörün sadece Antalya Serbest Bölgesinde yarattığı istihdam 1.500 kişi düzeyindedir.

Tablo 9: Yıllar İtibarıyla Antalya Serbest Bölgesinde Tekne Üretimleri						
YILLAR	0-23 Metre	24-39 Metre	40 Metre Üstü	TOPLAM	TOPLAM	Ortalama
				(Adet)	(Metre)	(Metre)
2000	3	0	0	3	34	11,33
2001	3	0	0	3	41	13,67
2002	5	0	0	5	73	14,60
2003	4	5	0	9	212	23,56
2004	10	1	0	11	172	15,64
2005	15	2	0	17	234	13,76
2006	18	6	0	24	366	15,25
2007	21	5	0	26	402	15,46
2008	37	9	1	47	720	15,32





Tablo 9: Yıllar İtibarıyla Antalya Serbest Bölgesinde Tekne Üretimleri

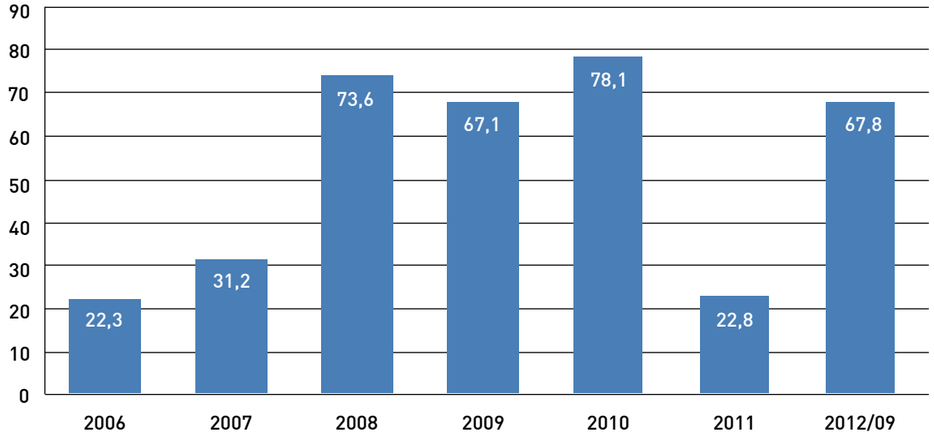
YILLAR	0-23 Metre	24-39 Metre	40 Metre Üstü	TOPLAM	TOPLAM	Ortalama
2009	16	5	2	23	477	20,74
2010	10	6	3	19	462	24,32
2011	11	4	1	16	268	16,75
2012/09	3	6	1	10	294	29,40
TOPLAM	156	49	8	213	3755	17,63

Kaynak: Antalya Serbest Bölgesi – ASBAŞ, 2012/09

Antalya Serbest Bölgesi 2000-2012 yılları arasında toplamda 128'i 15 metreden küçük, 75'i 15 metreden büyük olmak üzere toplamda 203 tekne üretmiştir. Üretilen teknelerin yaklaşık %95'i ihraç edilmiştir.

Büyük tekne boylarındaki projelerin uzun sürmesi sebebiyle 15 metre üzerindeki üretilen teknelerde krize rağmen 2009 ve 2010 yıllarında bir düşüş olmamıştır. Bu yıllarda kriz sebebiyle yeni siparişler alınamadığı için 2011 yılında tamamlanan üretim rakamlarında ise ciddi miktarda azalmıştır.

Tablo 8: Antalya Tekne Üreticileri Ticaret Hacmi



Kaynak: Antalya Serbest Bölgesi – ASBAŞ, 2011/06

Üretilen teknelerin tutarları da 2004 yılından bu yana düzenli olarak artış göstermektedir. 15 metre üzeri teknelerin adet sayıları düşük olsa da toplam cirodan aldıkları pay çok yüksektir. Büyük boy teknelerinin cirodan aldıkları pay %90 civarındadır. Antalya Yat firmalarının büyük yat üretiminde bilinirliklerini artırmasına paralel üretim ağırlıklı olarak bu kategoride devam etmiştir. Önümüzdeki dönemlerde de Antalya da üretilen tekne boylarının artmaya devam etmesi beklenmektedir.



Antalya Serbest Bölgesi

Mega yatçılık sektöründeki firmaların hemen hemen tamamının faaliyet gösterdiği Antalya Serbest Bölgesi (ASB) Türkiye'de kurulan ilk iki serbest bölgeden biridir. ASB'nin yarattığı toplam ticaret hacmi 7,5 milyar ABD dolarına ulaşmıştır. Hali hazırda bölgede faaliyet gösteren 108 firma bulunmakta olup, bu işletmelerin yarattığı istihdam 3 bin beş yüz kişinin üzerindedir. Tekne üreticilerinin bölgenin yarattığı ticaret hacminden aldığı pay ise %20'dir.

Mega yat üretiminde bir diğer önemli pazar da bu teknelere bakım ve servis hizmetinin verilmesidir. Bir teknenin toplam üretim maliyetinin yaklaşık %5'i kadar bir tutarın, her yıl bakım ve onarım işleri için harcandığı tahmin edilmektedir.

İnsan Kaynakları

Antalya'daki gelişimi son on yıldır devam eden yatçılık sektöründe, tekne üretiminde uzmanlaşmış belli sayıda eleman yetiştirilmesi başarılmıştır. Bu elemanlar genellikle büyük birkaç tersanede yetişip diğer işletmelere dağılmıştır. İstanbul bölgesinden Antalya'ya kayan üretim tesisleri ile kalifiye elemanlar da bölgeye kaymıştır.







Günümüzde yat üretimi birçok yan sanayi ve sektörün girdilerine ve iş gücüne ihtiyaç duymaktadır. Özellikle tekne boyları büyüdükçe, teknelerde kullanılan ekipman ve malzemeler de katlanarak artmaktadır. Teknenin inşa aşamasında farklı sektörlerden birçok ekip aynı anda tekne üzerinde çalışmaktadır.

İşgücü ücretlerinin uluslararası piyasa koşullarına göre daha düşük olduğu da saptanmıştır. Bu durum özellikle uluslararası piyasalarda oldukça önemli bir rekabet üstünlüğü sağlamaktadır.

Firma Stratejileri ve Rekabet

Sektör temsilcileri ile yapılan görüşmelerde Türkiye'nin Avrupa ve ABD'deki üreticiler ile kıyaslandığında çok önemli fiyat ve maliyet avantajları bulunduğunu ifade etmişlerdir. Yüksek miktarda işçilik gerektiren bir sektör olan tekne üretiminde işçilik maliyetleri Avrupa'nın çok altında seyretmektedir. Antalya'da Serbest Bölgenin sunduğu vergi avantajları da dikkate alındığında sektörün tekne üretim maliyetlerinde %40'lara varan avantajı olduğu tahmin edilmektedir.

Tablo 11: İşçilik Maliyetleri Karşılaştırma (Euro/Saat)

	Türkiye	Almanya	Hollanda	İtalya
Saatlik işçilik maliyeti	12	60	80	40

Kaynak: ASB Firma tahminleri , (300 işçili bir tersane için yaklaşık değerler), 2011

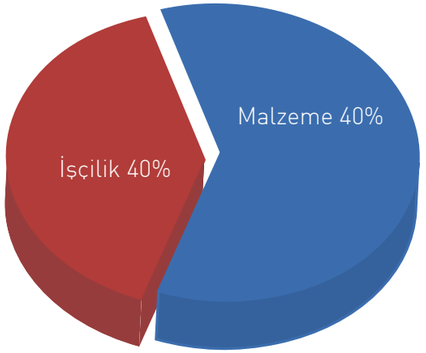




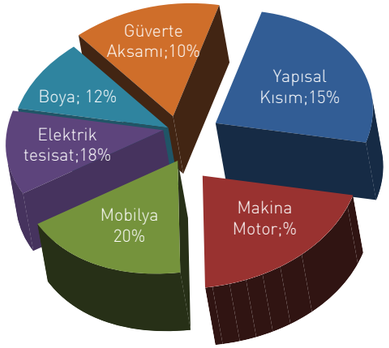
Firmalar ile yapılan görüşmelerde Türkiye'deki bütün üreticilerin Avrupa'daki üreticilere göre çok önemli fiyat avantajları olması sebebiyle Türk firmaların birbirleri ile fiyat rekabetine çok girmediklerini ifade etmişlerdir. Yabancı müşterilerin ülke olarak Türkiye'yi seçtikten sonra, teknelerini yaptıracakları tersaneyi firma imajı, ürünlerin tasarımı ve kalitesine göre belirlemektedirler.

Tablo 12: Üretim Maliyetlerinin dağılımı

İşçilik / Malzeme Oranı



Malzeme Bazında Dağılımı



Kaynak: Antalya Serbest Bölgesi, 2011

Maliyet yapısı incelendiğinde genel olarak teknenin toplam maliyeti içinde işçiliğin payı %40, malzemenin payı %60'dır. Sektörün kullandığı malzemelerde yerli ürünlerin payı başlarda %10'ların altında iken, bu rakam günümüzde %30'lara yaklaşmıştır.

Teknenin boyutuna, cinsine, gövde yapısına ve içerisinde kullanılan malzeme ve teknolojilere göre büyük farklılıklar gösterse de malzeme bazında da maliyetlerin dağılımı da yukarıda verilmiştir.

Sektör içindeki rekabet düzeyi genel olarak faydalı kabul edilmektedir. Rekabet baskısının işletmeleri kendilerini geliştirmeye zorladığı bunun da Antalya'nın lehine olduğunu belirtilmiştir.

Antalya tekne üreticileri aynı bölgede olmanın avantajıyla, birbirlerini tanımakta ve iletişimlerini sürdürmektedir. Sektördeki firmalar arasında rekabet olduğu kadar gerektiğinde işbirliğine de gidildiği gözlemlenmektedir. Bazı firmalar kapasite sıkıntısı yaşadıkları durumlarda birbirlerine iş pas etmektedir.

Sektör temsilcilerinin neredeyse tamamı gelişim için Antalya'nın mega yat üretiminde bir marka haline gelmesinin ve bu alanda yapılacak pazarlama faaliyetlerinin çok önemli olduğu ifade etmişlerdir. Sektördeki firmalar uluslararası fuarlar katılıp uluslararası dergilerde yayınlanmak üzere önemli miktarlarda tanıtım ve reklam harcamaları yapmaktadır.

En büyük birkaç firma dışında sektördeki satışlar ağırlıklı olarak aracılar/brokerlar vasıtasıyla yapılmaktadır. Büyük firmalar markalarını geliştirmeye yönelik olarak önemli bütçeleri pazarlama faaliyetlerine ayırmaktadır. Sektörün genelinde Antalya'nın marka haline gelmesinin herkese büyük fayda getireceği konusunda görüş birliği bulunmaktadır. Bu sebeple Antalyalı firmalar tarafından yapılan her türlü tanıtım, sektörün geleceği için çok önemlidir.



Küresel Talep ve Ulusal Talep

Serbest bölge ürünlerine olan talep, %90'lar mertebesinde uluslararası müşterilerden oluşmaktadır. 2000 yılından bu yana teslim edilen toplam 213 tekneden sadece 14'ü Türkiye satılmıştır. AB'li firmalar mega yatların ana müşterisi olan Avrupa, Amerika ve zengin Arap ülkelerine ürünlerini satmaktadır. Büyük teknelere olan talebin ana kaynağı bu bölgelerde yaşayan yüksek varlıklı bireylerdir. Dünya genelinde toplamda 11 milyon yüksek varlıklı birey (YVB) olduğu hesaplanmıştır. Gelir dağılımının dünya genelinde bozulmaya devam etmesine paralel olarak bu sayının artmaya devam edeceği öngörülmektedir.

Diğer taraftan sektörü takip eden analistler, dünya genelindeki tekne sayısının YVB sayısına göre hala düşük kaldığını belirtmektedir. Küreselleşme ile ülke sınırlarının eski önemini yitirmesi, hayat standartları ve beklentilerinin değişmesi, gelişen lüks tanımı gibi faktörler insanları yeni hobilere ve tekneciliğe yöneltmektedir. Bu gibi faktörler dikkate alındığında, teknelere olan talebin orta ve uzun vadede artmaya devam etmesi beklenmektedir.

Türk tekne sektörü, uluslararası düzeyde kabul görmüş ve son on yılda birçok ödül kazanmıştır. Türkiye'nin hedef müşterilere yakın olması sebebiyle tersaneler piyasadaki gelişmeleri takip edebilmektedir. Türk tersaneleri müşterilerinden gelen talepleri çok iyi değerlendirerek hem pazardaki konumlarını güçlendirmekte hem de trendleri ve yenilikleri yakından izleyebilmektedir. Ulusal talebin kısıtlı olması her ne kadar bir dezavantaj olsa da, sektör uluslararası pazarlara çok iyi entegre olması önemli bir avantajdır.

Türkiye'nin 8 bin km üzerinde denize kıyısı bulunmasına rağmen, kişi başına düşen tekne oranımız yaklaşık 2.000 kişiye 1 tekne olarak belirlenmiştir. Bu rakam Almanya'da 184 kişiye 1, İtalya'da 68 kişiye 1, Hollanda'da 64 kişiye 1, Avusturya'da 293 kişiye 1 ve İsviçre'de 73 kişiye 1'dir.

Son yıllarda yatlara uygulanan vergi mevzuatın değiştirilerek vergilerin makul düzeylere çekilmesi, artan marina yatırımları, çekek alanları ve Türk tersanelerin başarıları tekneciliğe olan ilginin atmasına sebep olmuştur.

Diğer taraftan hızlı bir ekonomik büyüme gösteren Türkiye'de zengin birey sayısı da gelişmiş ülkelere kıyasla daha hızlı bir şekilde artmaktadır. Sektör, her ne kadar yoğunlukla olarak dış pazara yönelik ve ihracat ağırlıklı çalışmaya devam ediyor olsa da, Türkiye'de de büyük boy teknelere olan iç talebin kademeli olarak artacağı tahmin edilmektedir.

İlgili ve Destekleyici Sektörler

Tekne üretimi birçok sektörle işbirliği gerektiren bir sektördür. Tekne boyları arttıkça kullanılan parça sayıları 50 binleri geçmektedir. Dar alanda kısıtlı zamanda yapılması gereken işler sebebiyle ilgili bütün ekiplerin koordinasyon içinde çalışması gerekmektedir. Antalya ilinde tekne üretimi için tamamlayıcı sektörlerin gelişiminin nispeten yavaş olduğu gözlemlenmektedir.

Son yıllarda tekne sektöründe bilinir bir üretim merkezi haline gelen Antalya bölgesi, tekne üretimine ürün veren yerli ve uluslararası firmaların önemli bir müşterisi haline gelmiştir. Bu sebeple destekleyici sektörler ya bayileri vasıtasıyla, ya da direkt olarak Antalya'ya hizmet vermektedir. Sektör temsilcileri ile yapılan görüşmelerde kullandıkları parçaların neredeyse %70'i ithal olduğu ifade edilmiştir.



SONUÇ

Türkiye, Avrupalı firmalar arasında kendini ispat ederek kaliteli ve ucuz üretimi ile önemli bir oyuncu haline gelmiştir. Kaliteli ve ucuz üretim maliyetleri, küresel olarak artan talep ve Avrupalı üreticilerin bazılarının pazardan çekilmiş/çekilecek olması dikkate alındığında, sektörün önünde ciddi bir büyüme potansiyeli bulunmaktadır.

Tekne boylarının artması ve sektörde seri üretimden ziyade büyük boy teknelere doğru olan eğilim Antalya'nın potansiyelini arttırmaktadır. Yatların boyu büyüdükçe işçilik maliyeti artmaktadır ve Antalya'nın Avrupa'daki üreticilere göre önemli rekabet avantajı, ürün kalitesi ve düşük işçilik maliyetleridir.

Sektördeki işbirliğinin artırılması ve kurumsal kapasitenin geliştirilmesi için Birleşmiş Milletler ile Batı Akdeniz Kalkınma Ajansı'nın ortak olarak yürüttüğü yatçılık kümelenme çalışması ile firmaların Ekonomi Bakanlığı'nın kümelenme için ayırmış olduğu bütçe için başvurulmuş ve destek almaya hak kazanılmıştır. Ekonomi Bakanlığı'nın ayırmış olduğu bütçe ile firmaların ihtiyaç duyduğu alanlarda danışmanlık ve eğitim hizmetler verilebilecektir.

Antalya'nın yatçılık yatırımları için önemli bir merkez olmasının nedenleri aşağıda özetlenmiştir:

- Türkiye'deki işçi ücretleri 12 euro/saat olup, Türkiye'nin en yakın rakibi olan İtalya'da ödenen ücretlerin (40 euro/saat) çok altında kalması
- Sektörde işçiliğin payı %40, malzemenin payı %60 olduğu düşünüldüğünde Türkiye oldukça avantajlı bir konumda bulunması
- Antalya Serbest Bölgesi'ndeki yatçılık firmaları arasında yıkıcı rekabet bulunmamaktadır. Firmaların yoğun oldukları dönemlerde birbirlerine iş göndermeleri
- Sektör uluslararası pazarlara çok iyi entegre olmuş olması
- Uluslararası talep yoğun olması
- Türk firmaların birbirleri ile fiyat rekabetine çok girmemiş olması
- Sektörde, tekne üretiminde uzmanlaşmış belli sayıda nitelikli işgücünün bulunması
- Antalya'da üretilen ve toplam satış cirosunun %90'ını alan 15 metre üzeri büyük boy teknelere olan talebin önemli ölçüde artmakta olması
- 2009 yılında yaşanan ekonomik krize rağmen sektörün 2004 yılından bu yana %31'lik ortalama büyüme yakalamış olması
- Tekne üretimini destekleyici birçok sektörün varlığı
- Yatçılık sektörünün ağırlıkta olduğu Antalya Serbest Bölgesi'nin yarattığı toplam ticaret hacminin 7,5 milyar ABD dolarına ulaşmış olması
- Bölgemizdeki sektörün ilgili firmalarına ulaşma ve danışmanlık için Batı Akdeniz Kalkınma Ajansı ücretsiz olarak yardımcı olacaktır.



KAYNAKÇA

CMB Yacth, (2009 Designetal Winner- over 40 m)

UCINA; İtalya Deniz Endüstrileri Birliği 2007 yıllığı

ASB Firmaları

The Yacht Report 2010/2011, www.superyachtintelligence.com

IBI (International Boat Industry) Verilen İstatistik - Uluslararası Deniz Sektör Dergisi

Birleşmiş Milletler Yat Üretimi Kümelenme Yol Haritası 2012

ASBAŞ Verileri

International Trade Center Trademap, www.intracen.org

Dış Ticaret Müsteşarlığı Bilgi Sistemi 2010 Verileri

Ekonomi Bakanlığı Bilgi Sistemi 2011 Verileri, www.ekonomi.gov.tr