



YAT İNŞA // YACHT BUILDING

# SILENT GIANT OF THE INDUSTRY SEKTÖRÜN SUSKUN DEVİ

BANU SARI





Bugün dünya çapında 800,000 kişinin çalıştığı, yaklaşık olarak yıllık 50 milyar dolarlık ciroya sahip yat ve tekne imalat sektörü, büyük bir ekonomik güç ve istihdam kaynağı. Yine dünyada genel trend olarak tekne, motor ve yelkenli tekne pazarı oldukça yüksek oranlarda ve sürekli bir büyüme içinde. Bu büyümeyi takip eden ve sektörde söz sahibi olan ülkelerin, ekonomilerine büyük katkı sağladığı da gözardı edilemeyecek bir gerçek.

***Today, the yacht and boat building industry is a big economical power and employment source with it's worldwide 800,000 employees and about 50 billion dollars worth of turnover. And, as the general trend, the market of boats, motor boats and sailboats is in a continuous growth with high level rates. It is a reality which can not be disregarded that the countries which follow this growth and which have a word to say in the industry, provide big benefits to their economies.***

Türkiye'nin bu pazardan pay alması ancak; yat ve tekne imalatı konusunda bir dünya markası haline gelmesi, uluslararası standartlara ulaşması, yasal prosedürlerin azaltılması ve imalat altyapı imkanlarının geliştirilmesi ile sağlanabilecek. Bu konuda devletin, değişen ve gelişen dünya standartlarını yakalayacak "Yat ve Tekne Endüstrisi" politikası oluşturması gerekiyor.

Türkiye; sahip olduğu kıyıları, yat turizmi olanakları, kültür ve tarih zenginliği ile, mega yatlar için önemli bir uluslararası pazar imkanı sağlıyor. Dünyanın en cazip turistik ve tarihi noktalarından biri olan İstanbul'da yapımı planlanan yeni tesislerde ve limanlarda mega yat bağlama imkanının yaratılması, Türkiye'nin mega-yat turizm gelirlerinin de artmasını sağlayacak. Bu yatırımlar ayrıca, Türkiye için bir prestij kaynağı olacak.

Ancak marina, yat bağlama limanı, rampa, çekek yeri, iskele gibi denize ulaşım alanlarının, tekne ve yatların her mevsim muhafaza edilebileceği, düşük ücretli konaklama yerlerinin çok sınırlı olması, sektörü olumsuz etkiliyor. Genel olarak insanların ekonomik krizlerde veya ekonomik durgunluklarda ertelediği satın alma taleplerinin başında, tekne ve yat endüstri ürünleri geliyor. İnsanlar tekne almak, denize açılmak ve denizcilikle uğraşmak gibi hobilerini arka plana itiyor.

Sektörün gelişmesinin önündeki en büyük engeller ise vergi yükü ve bürokratik sıkıntılar. ICOMIA (International Council of Marine Industry Associations) tarafından yapılan üye ülke analizlerinde Türkiye ile ilgili olarak, gezi teknelerinden alınan vergilerin yüksek olduğu, teknelerin motor gücüne göre her yıl alınan Motorlu Taşıtlar Vergisi (MTV) gibi diğer ülkelerde olmayan vergilerin bulunduğu ve teknelerin kayıt işlemlerinde yoğun bürokrasiyle karşılaşıldığı gibi değerlendirmeler yer alıyor.

Avrupa ülkelerinde teknelerin kayıt işlemi ülkeden ülkeye farklılık gösteriyor. Kimi AB ülkeleri 15 m'ye ya da 8 m'ye kadar, kimi de motor gücüne göre belli tipleri kayıt mecburiyeti dışında bırakıyor. Yunanistan gibi bazı Avrupa ülkeleri ise tüm teknelerin kayıt altına alınmasını mecburi kılıyor. İngiltere'de ise yurt dışına çıkmadıkları sürece 24 m'ye kadar teknelerin kayıt altına alınma zorunluluğu yok.

Şu anda Türkiye'deki uygulama tüm teknelerin kayıt altına alın-



Türkiye's share from this market will be possible only by becoming a world brand in the yacht and boat building, by achieving the international standards, through the reduction of the legal procedures and the development of manufacturing infrastructure facilities. In this issue, the configuration of "Yacht and Boat Industry" policy is required by the State which reaches the varied and changed world standards.

Turkey provides an important international market possibility for the mega yachts with the coasts it has, with the possibilities of the yacht tourism, with the culture and history wealth. To provide the possibility of the mega yachts berthing facilities in the newly planned facilities and ports in Istanbul - which is one of the most attractive touristic and historical points in the world



masını gerektirirken, fiili durum böyle değil. Türkiye'de var olan amatör teknelerin en fazla % 30'u kayıt altına alınmış durumda. Bunların bir kısmı da; turizmi teşvik kapsamında gösterilip, ticari yat kaydı yapıldığı için vergiden muaf tutuluyor. Bazı amatör tekne sahipleri de, Türk vatandaşı olmakla birlikte, yüksek vergiler nedeniyle yabancı bayrağa kayıt olup, Türkiye'de vergi ödemiyor. Teknelerin kayıt altına alınamaması nedeniyle, yapılacak sektörel analizlerinde Türkiye'de kullanılan tekne ve yatlarla ilgili yeterli istatistik oluşturulamıyor.

### MOTORLU TAŞITLAR VERGİSİ

Türkiye'de satılan tekne ve yatlar için ilk satışta %18 Katma Değer Vergisi (KDV), bu tutar üzerinden %8 Özel Tüketim Vergisi (ÖTV), her bir tekne ve yatın motor gücü oranında, tekne bedelinin %40'ına kadar ulaşan miktarlarda da Motorlu Taşıtlar Vergi-

– will cause increases in Turkey's mega-yacht tourism revenues. On the other hand, these investments will be a source of prestige for Turkey.

Yet, the limited number of access points to the sea such as marinas, berths, ramps, slipways, quays and the low priced accommodation facilities where the boats and yachts can be kept every season effects the industry negatively. Boat and yacht industrial products are on top of the list of products which are deferred to be purchased during the economic crises or economic recessions. Our people defer their hobbies for buying boats and sailing on the sea and being engaged in the sea.

The biggest hindrances standing in front of the industry are the

### MOTORLU TAŞIT VERGİ ÖRNEKLERİ

#### EXAMPLES OF MOTOR VEHICLES TAXES

Tekne Motor Gücü // Engine Power	Yıllık Ödenen // Annually Paid MTV Oranı // Rate
10 BG	197 YTL
25 BG	657 YTL
50 BG	657 YTL
75 BG	2,467 YTL
100 BG	3,290 YTL
150 BG	5,920 YTL
200 BG	11,844 YTL
250 BG	14,805 YTL
500 BG	29,610 YTL
750 BG	44,415 YTL

Not// Note : 2007 yılı MTV oranları ve 1-3 yaşındaki motorlara göre hesaplanmıştır.  
For the year 2007, MVT rates are calculated according to 1-3 year old engines.

### ÜLKELERİN SAHİP OLDUĞU YELKENLİ, MOTOR YAT VE DİĞER TEKNE SAYILARI (2003)

#### NUMBER OF SAILBOATS, MOTOR YACHTS AND OTHER TYPES OF BOATS OWNED BY COUNTRIES

	Yelkenli (ad // Unit) Sailboats	Motor Yat (ad // Unit) Motor Yacht	Diğer Tekne Ve Diştan Motorlular Other Boats And Outboards	Şişme Bot 2.5 m Üstü Inflatable Boats 2.5 m And Above
ABD // USA	1.570.000	3.620.000	11.200.000	Bilinmiyor//Unknown
İngiltere // UK	113.898	46.844	211.031	483.019
İtalya // Italy	846.720	Bilinmiyor Unknown	Bilinmiyor Unknown	851.601
Hollanda // Holland	160.880	58.594	186.280	405.754
İsveç // Sweden	87.000	83.000	548.000	753.000
Fransa // France	100.736	139.377	209.065	623.378
Almanya // Germany	120.475	88.932	232.123	441.530
Yunanistan // Greece	7.600	12.020	100.000	130.522
Türkiye // Turkey	5.000*	8.000*	21.000*	41.500*

\*Türkiye ile ilgili bilgiler yaklaşık rakamlardır. // Data about Turkey are approximate



si (MTV) alınıyor. Başta AB ülkeleri olmak üzere, dünya üzerinde hiçbir ülke tarafından teknelerden MTV adı altında alınan bir vergi bulunmuyor. MTV, bazı ülkelerde kara taşıtları için uygulanıyor ve bu taşıtların kullanıldığı yolların bakımı ile yeni yolların yapılabilmesi amacıyla alınıyor. Ancak bu ülkelerin hiçbirinde, denizde kullanılan tekneler için böyle bir vergi yok.

Verginin gelire ya da harcama ile doğru orantılı olarak alınması esas olduğuna göre, daha kısıtlı imkanlarla alınan küçük teknelerin vergilerinin de düşük olması gerekli. Bunun dışında, göz önün-



tax burden and the bureaucratic difficulties. In the member country analysis carried out by ICOMIA (International Council of Marine Industry Associations) it is stated that the taxes of the cruise boats are high, there is the annual Motor Vehicles Tax (MVT) paid according to the engine power of the boat and also there is the intensive bureaucracy faced during the registration of the boats.

In European countries, the registration of the boats varies from one country to another. In some of the European countries there is no compulsory registration for boats up to 15 meters while the same applies for boats up to 8 meters in the other European countries and some countries do the same according to the engine powers of the boats. In countries like Greece, the registration of all crafts is compulsory. In the UK, there is no registration obligation for the boats up to 24 meters unless the boats go abroad.

The recent practice in Turkey requires registration of all boats while on the contrary the real thing is not the same. Only 30% of the amateur boats are under registration in Turkey. Some part of these are shown within the scope of tourism incentive or registered as commercial yachts and with these ways they are exempted from the tax liabilities. Some amateur yacht owners are registered under foreign flags because of high taxes although they are Turkish citizens and this way they do not pay taxes in Turkey. The adequate statistics can not be configured in Turkey because of not being able to have the registration of yachts and crafts.

### MOTOR VEHICLES TAX

There is 18% Value Added Tax (VAT) for the boats and yachts sold in Turkey for the first time and there is 8% Private Consumption Tax to be imposed on this amount and there is a Motor Vehicle Tax (MVT) applied for each boat and yacht reaching up to 40% of the values of the yacht and of the boat according to the engine powers of the same. There is no MVT applied on the boats and the yachts in any of the countries in the world starting from EU countries. In some countries, MVT is imposed on land vehicles to be used for the maintenance of the roads and for the construction of the new roads. Yet, in these countries there is no such tax for the crafts used in the sea.

When the tax is based on the income or the expenditure with direct proportion, the taxes of the smaller boats which are bought with limited possibilities, should be charged with lower levels. Besides this, one other issue to be considered is the period of use of the boat. Small boats can mostly be used during summer while the bigger boats can be used during the winter season as well.

Annual MVT varies from 0.6% to 40% of the boat's value. Yet, in practice the proportional tax decreases while the length and the luxury of the boat increases in connection with her type.

**TÜRKİYE YAT VE TEKNE ENDÜSTRİSİNİN GELİŞMESİ AMACIYLA OLUŞTURULACAK STRATEJİNİN KAPSAMI****THE SCOPE OF THE STRATEGY TO BE DEVELOPED FOR THE DEVELOPMENT OF YACHT AND BOAT INDUSTRY IN TURKEY****Yer ve alt yapı ihtiyacı:**

Yat ve tekne imalat sanayinin ihtiyacı olan alanların tahsisi, organize imalat alanlarının kurulması.

**Nitelikli personel, iş gücü ve eğitim ihtiyacı:** Sektörün ve yapım tekniğinin özelliğinden dolayı etkin, nitelikli ve kalifiye iş gücünün yetiştirilmesi, bu amaçla eğitim programlarının yapılması ve sektöre yönelik eğitim veren okul ihtiyacının giderilmesi.

**Tasarım, ar-ge ve yeni teknoloji:** Gelişen müşteri istekleri, yeni pazarlara açılma ihtiyacı ve yüksek rekabet koşulları altında her zaman daha özgün tasarımlar geliştirilmesi, yüksek bilgiyi gerektiren ar-ge çalışmalarını yürütülmesi, yeni teknolojilerin ve üretim tekniklerinin yakından takip edilip uygulanması.

**Hukuki destek ve proje yönetimi:** Özellikle yurt dışı siparişlerde müşteri ile yapılan sözleşmelerin çok iyi planlanması, imalatçıyı ileride zor duruma düşürecek hükümlerin olmamasına dikkat edilmesi ve teslimat aşamasına kadar etkin bir proje çalışması yürütülmesi.

**Ortak davranış kültürü:** Sektörü oluşturan imalatçıların, genel sektör menfaatlerini ön plana çıkartacak ortak bir kültüre, dayanışmaya ve örgütlenmeye sahip olması, sektörün her alanda güçlenmesini birleştirmesi.

**Kur politikası ve yatırım finansmanı:** İmalat aşamasında ve yeni yatırımlarda ülke ile dünya kur politikalarının yakından takip edilmesi, planlamaların ve yatırım proje finansmanlarının her zaman vadeli düşünülmesi.

**Place and infrastructure needs:** The allotment of the areas needed by Yacht and Boat building industry, the establishment of organized building zones.

**Qualified personnel, labor power and training needs:** Because of characteristics of the industry and the building technique the procurement of qualified and competent workforce, the achievements of the training programs for this purpose and fulfillment of the school needs for the training and educational purposes of the industry.

**Design, research-development and new technology:** Ever changing customer requirements, the need to be opened to new markets and the development of the unique designs under high competition environment, the exercises of research-development works which need high level of knowledge, close follow-ups of new technologies and production techniques and the applications of the same.

**Legal support and project management:** Very good planning of the agreements to be made with the customers especially for the purchase orders from abroad, paying attention to the points which may cause difficulties to the manufacturer in the future and an efficient project work execution until the delivery stage.

**Common approach culture:** To achieve a common culture for the manufacturers forming the sector, to have the solidarity and organization to place the sectoral benefits in the forefront and the unity of powers in the sector in every field.

**Currency exchange rate policy and investment finance:** The close monitoring of the world currency exchange policies with the country in the building stage and in the new investments, planning and investment project financings should always be considered with validity.

de tutulması gereken diğer bir husus da, teknenin kullanım süresi. Küçük teknelerin çoğu, sadece yaz aylarında kullanım imkanı sunarken, daha büyük tekneler kış aylarında da kullanılabilir.

Yıllık MTV, tekne bedelinin % 0.6'sı ile %40'ı arasında değişebiliyor. Ancak pratikte tekne boyu ve lükslüğü arttıkça, teknenin tipine bağlı olarak; ödenmesi gereken oransal vergi miktarı düşüyor. Oransal kıyaslama yapıldığında küçük tekne sahibinin, büyük tekne sahibinden 60 kat daha fazla vergi ödediği ortaya çıkıyor.

Ülkemizde motorlu kara aracı sayısının 13 milyondan fazla olduğu ancak, 2005 yılında yaklaşık 900 teknedeki MTV tahsil edildiği düşünüldüğünde, alınmak istenen vergilerin ülke ekonomisine çok fazla bir getirisi olmadığını, aksine endüstrinin gelişmesini engellediğini söylebiliriz.

Bütün olumsuzluklar yanında Türkiye, yat ve tekne imalatında sahip olduğu tecrübe, uygun işçilik maliyetleri, yüksek kalifiye işçilik, doğal ve tarihi güzelliklere sahip kıyıları ile sektör için önemli bir duruma geldi. Bu gelişmeler doğrultusunda desteklenecek, yol gösterilecek, planlı gelişmesi sağlanacak olan yat ve tekne endüstrisi, uluslararası arenada hedeflediği pazar payına ulaşacak ve rekabet üstünlüğünü sağlayacak kapasiteye sahip. ❏

When the proportional comparison is made it is observed that the owners of the small boats pay the tax 60 times more than the big boat owners.

There are more than 13 million motor land vehicles in our country and yet in the year of 2005 MVT was collected from 900 crafts and when this issue is taken into consideration it is observed that the collected taxes do not have to much addition to the economy of the country and on the contrary it causes a hindrance for the development of the industry in our country.

Besides all these negativities, Turkey has achieved to secure an important place in the industry with its experience in yacht and boat building, with its suitable labour costs, high quality craftsmanship and with its coasts having natural and historical beauties. The yacht and boat industry, which is to be supported, to be guided and to be developed with planning in the direction of these developments, will reach the targeted market share in the international arena and it has the capacity to achieve the competition power. ❏

Katkılarından dolayı Deniz Turizmini ve Denizciliği Geliştirme Derneği'ne teşekkür ederiz.  
We would like to thank to Sea Tourism and Marine Development Association for their contributions.