



T.C. SANAYİ VE
TEKNOLOJİ BAKANLIĞI



Hatay İli İskenderun İlçesi Yat Limanı Kurulumu Ön Fizibilite Raporu





**T.C. SANAYİ VE
TEKNOLOJİ BAKANLIĞI**



Hatay İli

İskenderun İlçesi Yat Limanı Kurulumu

Ön Fizibilite Raporu



2021
Ş U B A T

RAPORUN KAPSAMI

Bu ön fizibilite raporu, İskenderun Körfezinde turizm çeşitliliğini ve gelirlerini artırmak amacıyla Hatay ili İskenderun ilçesinde yat limanı kurulmasının uygunluğunu tespit etmek, yatırımcılarda yatırım fikri oluşturmak ve detaylı fizibilite çalışmalarına altlık oluşturmak üzere Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı koordinasyonunda faaliyet gösteren Doğu Akdeniz Kalkınma Ajansı tarafından hazırlanmıştır.

HAKLAR BEYANI

Bu rapor, yalnızca ilgililere genel rehberlik etmesi amacıyla hazırlanmıştır. Raporda yer alan bilgi ve analizler raporun hazırlandığı zaman diliminde doğru ve güvenilir olduğuna inanılan kaynaklar ve bilgiler kullanılarak, yatırımcıları yönlendirme ve bilgilendirme amaçlı olarak yazılmıştır. Rapordaki bilgilerin değerlendirilmesi ve kullanılması sorumluluğu, doğrudan veya dolaylı olarak, bu rapora dayanarak yatırım kararı veren ya da finansman sağlayan şahıs ve kurumlara aittir. Bu rapordaki bilgilere dayanarak bir eylemde bulunan, eylemde bulunmayan veya karar alan kimselere karşı Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı ile Doğu Akdeniz Kalkınma Ajansı sorumlu tutulamaz.

Bu raporun tüm hakları Doğu Akdeniz Kalkınma Ajansı'na aittir. Raporda yer alan görseller ile bilgiler telif hakkına tabi olabileceğinden, her ne koşulda olursa olsun, bu rapor hizmet gördüğü çerçevenin dışında kullanılamaz. Bu nedenle; Doğu Akdeniz Kalkınma Ajansı'nın yazılı onayı olmadan raporun içeriği kısmen veya tamamen kopyalanamaz, elektronik, mekanik veya benzeri bir araçla herhangi bir şekilde basılamaz, çoğaltılamaz, fotokopi veya teksir edilemez, dağıtılamaz, kaynak gösterilmeden iktibas edilemez.

İÇİNDEKİLER

İÇİNDEKİLER.....	1
TABLolar.....	2
1. YATIRIMIN KÜNYESİ	3
2. EKONOMİK ANALİZ	5
2.1.Sektörün Tanımı.....	5
2.2.Sektöre Yönelik Sağlanan Destekler.....	5
2.2.1. Yatırım Teşvik Sistemi	5
2.3.Sektörün Profili.....	6
2.4.Yurt Dışı ve Yurt İçi Talep	8
2.5.Kapasite Tahmini	9
2.6.Girdi Piyasası	11
2.7.Satış ve Pazarlama	12
3. TEKNİK ANALİZ.....	13
3.1.Kuruluş Yeri Seçimi.....	13
3.2.Üretim Teknolojisi.....	13
3.3.İnsan Kaynakları	14
4. FİNANSAL ANALİZ	17
4.1.Sabit Yatırım Tutarı	17
4.2.Yatırımın Geri Dönüş Süresi	17
5. ÇEVRESEL ve SOSYAL ETKİ ANALİZİ	18

TABLolar

Tablo 1. Yat Sektöründe Firma ve Ciro Bilgileri (2019)	7
Tablo 2. Seçilmiş Ülkeler Yat Limanları ve Bağlama Kapasiteleri	7
Tablo 3. Türkiye Limanlarına Gelen Sarı Bayraklı Verileri.....	8
Tablo 4. Türkiye Limanlarına Gelen Sarı Bayraklı Yatlar	9
Tablo 6. İskenderun Yat Limanı Boyutlarına Göre Tekne Bağlama Kapasitesi	10
Tablo 7. İskenderun Yat Limanı İşletme Gelirleri	11
Tablo 8. İskenderun Yat Limanı İşletme Giderleri	11
Tablo 9. İskenderun Yat Limanı İşletme Gelirleri	12
İskenderun Yat Limanı Proje Çizimi	13
Tablo 10. Hatay İlinin Çalışma Çağındaki Nüfusu	14
Tablo 11. Hatay Nüfusunun Yıllar İçinde Eğitim Durumlarına Göre Dağılımı (+6 Yaş)	15
Tablo 12. Hatay İlinde Genç Nüfusun (15-24 Yaş) Çalışma Çağındaki Nüfusa (15-64 Yaş) Oranı.....	15
Tablo 13. İnsan Kaynakları Giderleri.....	16

HATAY İLİ İSKENDERUN İLÇESİ YAT LIMANI KURULUMU ÖN FİZİBİLİTE RAPORU**1. YATIRIMIN KÜNYESİ**

Yatırım Konusu	Yat limanı kurulumu	
Üretilcek Ürün/Hizmet	Liman hizmetleri	
Yatırım Yeri (İl - İlçe)	Hatay/İskenderun	
Tesisin Teknik Kapasitesi	203 yat bağlama	
Sabit Yatırım Tutarı	3.081.017 USD	
Yatırım Süresi	18 ay	
Sektörün Kapasite Kullanım Oranı	-	
İstihdam Kapasitesi	21 kişi	
Yatırımın Geri Dönüş Süresi	7 yıl 4 ay	
İlgili NACE Kodu (Rev. 3)	52.22.06	
İlgili GTİP Numarası	-	
Yatırımın Hedef Ülkesi	Lübnan, İsrail, Mısır, Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti, Suriye, Avrupa Ülkeleri, Karadeniz ve Körfez Ülkeleri	
Yatırımın Sürdürülebilir Kalkınma Amaçlarına Etkisi	Doğrudan Etki	Dolaylı Etki
	Amaç 8: İnsana Yakınsır İş ve Ekonomik Büyüme	-
Diğer İlgili Hususlar	-	

Subject of the Project	Constructing marina	
Information about the Product/Service	Marina services	
Investment Location (Province-District)	Hatay/İskenderun	
Technical Capacity of the Facility	203 boat mooring	
Fixed Investment Cost (USD)	3.081.017 USD	
Investment Period	18 months	
Economic Capacity Utilization Rate of the Sector	-	
Employment Capacity	21 employees	
Payback Period of Investment	7 years 4 months	
NACE Code of the Product/Service (Rev.3)	52.22.06	
Harmonized Code (HS) of the Product/Service	-	
Target Country of Investment	Lebanon, Israel, Egypt, Turkish Republic of Northern Cyprus, Syria, European Countries, Black Sea and Gulf Countries	
Impact of the Investment on Sustainable Development Goals	Direct Effect	Indirect Effect
	Goal 8: Decent Work and Economic Growth	-
Other Related Issues	-	

2. EKONOMİK ANALİZ

2.1. Sektörün Tanımı

Yat adı verilen deniz ulaşım araçları kullanılarak deniz, kıyı ve çevresindeki olanakları değerlendirmeyi amaçlayan turizm olayına yat turizmi adı verilmektedir. Turistin yata ulaşması ve belirli bir gezinti sonunda yattan ayrılması arasında gerçekleşen tüm turistik faaliyetler, yat turizmini oluşturmaktadır. Yat turizmi, limanlar arasında düzenli yolcu ulaşımını sağlamaktan çok gezi, eğlence, dinlence ve spor amacıyla yapılan, sportif, turistik veya ticari faaliyetlerin toplamıdır.

Yat turizmi konusunda faaliyet gösteren işletmeler; yat limanları (marinalar), yat bakım ve çekek yerleri ve yat kiralama - acentecilik işletmeleri şeklinde üç gruba ayrılmaktadır. Yat limanları; yatlara deniz ve karada güvenli bir biçimde konaklama olanağı sağlayan, yat ve yatçılara çeşitli hizmetler sunan turistik tesislerdir. Yat limanları, yat konaklatma, yat bakım ve onarım, alışveriş, yiyecek ve içecek, güvenlik ve çeşitli sosyal hizmetler sunan, doğrudan ve dolaylı olarak önemli ölçüde istihdam yaratan ticari işletmelerdir. Yat bakım ve çekek yerleri yatlara kışlama, güvenli bir şekilde karaya çekme, denize indirme, karada muhafaza, bakım-onarım (tersane ve büyük onarım tesisleri hariç), teknik altyapı ve yönetim hizmetleri sunan kıyı yapılarıdır. Yat kiralama ve acentelik işletmeleri ise turistlerin gezi, spor, eğlence amaçlı olarak yatlarda konaklaması, ağırlanması ve gezdirilmesi faaliyetlerini gerçekleştirmektedir.

Çalışma konusu sektör yat limanı işletmesi olup sektöre ve yatırım konusu ürüne ait NACE Rev.2 kodu: 52.22.06'dır.

2.2. Sektöre Yönelik Sağlanan Destekler

Sektöre yönelik sağlanan devlet destekleri aşağıda yer almaktadır.

2.2.1. Yatırım Teşvik Sistemi

Hatay ili teşvik sistemi kapsamında 4. bölge desteklerinden faydalanmaktadır. Yatırım Teşvik Sisteminde "Asgari 5 Milyon TL tutarındaki havalimanı ve havalimanı yer hizmetleri yatırımları ile liman ve liman hizmetleri yatırımları (yat limanı ve marina dahil)." yatırımları bulunduğu bölgede uygulanan bölgesel desteklerden yararlanır ifadesi geçmektedir. Bu bağlamda yat limanı yatırımı aşağıdaki teşvik unsurlarından faydalanabilecektir:

- Gümrük Vergisi Muafiyeti

Yatırım Teşvik Belgesi kapsamında yurt dışından temin edilecek yatırım malı makine ve teçhizat için gümrük vergisinin ödenmemesi şeklinde uygulanır.

- Katma Değer Vergisi İstisnası

Yatırım Teşvik Belgesi kapsamında yurt içinden ve yurt dışından temin edilecek yatırım malı makine ve teçhizat ile belge kapsamındaki yazılım ve gayri maddi hak satış ve kiralamaları için katma değer vergisinin ödenmemesi şeklinde uygulanır.

- Vergi İndirimi

Gelir veya kurumlar vergisinin, yatırım için öngörülen katkı tutarına ulaşıncaya kadar indirimli olarak uygulanmasıdır. Bölgesel teşvik uygulamaları kapsamında 4. bölgede yatırım katkı oranı %30, kurumlar vergisi veya gelir vergisi indirim oranı %70 olarak uygulanır.

- Sigorta Primi İşveren Hissesi Desteği

Yatırım Teşvik Belgesi kapsamı yatırımla sağlanan ilave istihdam için ödenmesi gereken sigorta primi işveren hissesinin asgari ücrete tekabül eden kısmının belirli bir süre Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı tarafından karşılanmasıdır. Bölgesel teşvik uygulamaları kapsamında 4. bölgede 6 yıl boyunca %25 oranında uygulanır.

- Yatırım Yeri Tahsisi

Yatırım Teşvik Belgesi düzenlenmiş stratejik yatırımlar ile bölgesel ve öncelikli yatırımlar için Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nca (Milli Emlak Genel Müdürlüğü) belirlenen usul ve esaslar çerçevesinde yatırım yeri tahsis edilebilir.

- Faiz veya Kar Payı Desteği

Yatırım Teşvik Belgesi kapsamında kullanılan en az bir yıl vadeli krediler için sağlanan bir finansman desteğidir. Teşvik belgesinde kayıtlı sabit yatırım tutarının %70'ine kadar kullanılan krediye ilişkin ödenecek faizin veya kâr payının belli bir kısmı Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı tarafından karşılanmaktadır. Bölgesel teşvik kapsamında 4. bölgede TL cinsi kredide 4 puan, döviz cinsi kredide 1 puan destek uygulanır. Azami destek tutarı 1.200.000 TL'dir.

2.3. Sektörün Profili

Denizde deniz araçları ile yapılan, turizm amaçlı meslek faaliyetleri ile onu doğrudan destekleyen diğer meslek faaliyetleri deniz turizmi olarak tanımlanmaktadır (Deniz Ticaret Odası Sektör Raporu, 2020). 2634 Sayılı Turizmi Teşvik Kanununda deniz turizmi tesisleri; münhasıran deniz turizmi araçlarına güvenli bağlama, karaya çekme, bakım, onarım ve sosyal hizmetlerden birkaçını veya tamamını sunan turizm tesisleri şeklinde ve deniz turizm araçları; gezi, spor, eğlence ve turizm amaçlı olarak, denize elverişlilik belgesine sahip gerçek ve tüzel kişilere ait özel ve ticarî yatları, kruvaziyer gemileri ve dalabilir deniz araçları olarak ifade edilmiştir. Buna göre, Türkiye'de deniz turizmi;

- Deniz turizm tesisleri: Kruvaziyer liman işletmeleri (A ve B Tipi), yat limanları işletmeleri (3, 4 ve 5 çıpalı), diğer tesis işletmeleri (rıhtım, iskele ve çekek yeri) ile
- Deniz turizmi araçları: Kruvaziyer gemi işletmeleri, yat yatırım ve işletmeleri (gulet vb. ticari yat işletmeleri, mürettebatlı-mürettebatsız bare-boat işletmeleri, günübirlik gezi tekneleri işletmeleri, yüzer restaurant işletmeleri, yüzer otel işletmeleri), dalış turizmi işletmeleri, su üstü aktiviteleri işletmeleri, diğer deniz turizmi araç ve işletmeleri

bileşenlerinden oluşmaktadır (Deniz Ticaret Odası Sektör Raporu, 2020).

Deniz turizmi gelirleri Türkiye'de ulusal turizm gelirlerinin % 20'sini oluşturmakta olup 2017 yılında 3,2 milyar ABD doları, 2018 yılında 5,9 milyar ABD doları ve 2019 yılında 7,2 milyar ABD doları olarak gerçekleşmiştir (Deniz Ticaret Odası Sektör Raporu, 2020).

Deniz turizminin alt kollarından biri olan yat sektöründe faaliyet gösteren işletmeler, bot imalatçıları, motor imalatçıları, ekipman ve aksesuar imalatçıları ve hizmet sunucular olarak ayrılmaktadır. 2019 yılı verilerine göre dünyada ve Türkiye'de sektörde yer alan firma sayısı, işletme ciroları ve çalışan sayıları Tablo 1'de yer almaktadır. Buna göre 2019 yılında dünyada 35.277 firmada yaklaşık 874 bin kişi istihdam edilirken, firmaların cirosu 43,9 milyar ABD doları olmuştur. Türkiye'de ise 1.217 firmada 8.520 kişi istihdam edilirken, firmaların cirosu 561 milyon ABD doları olarak gerçekleşmiştir.

Tablo 1. Yat Sektöründe Firma ve Ciro Bilgileri (2019)

Ülke		Boat İmalatçısı	Motor İmalatçısı	Aksesuar ve Ekipman İmalatçısı	Hizmet Sunucular	Toplam
Türkiye	Firma Sayısı (Adet)	190	2	75	950	1.217
Dünya		5.335	139	2.216	25.279	35.277
Türkiye	Ciro (Milyon ABD Doları)	188	0,5	34	339	561
Dünya		11.177	1.796	4.871	3.621	43.895
Türkiye	Çalışan Sayısı (Kişi)	2.900	60	760	4.800	8.520
Dünya		160.070	4.690	32.383	169.280	874.047

Kaynak: Recreational Boating Industry Statistics 2019, ICOMIA

Dünya turizm ekonomisi içerisinde son 60 yıldır hızla gelişmekte olan yat turizmi, bireylerin refah düzeyindeki artış ve ulaşım imkanlarının gelişmesi ile birlikte daha geniş kitlelere yayılmış ve uluslararası turizm hareketlerinin bir parçası haline gelmiştir. Yat turizminin önemini kavrayan ülkelerde pahalı yatırımlar olan yat limanı yatırımları kamu tarafından sübvans edilmiş, yatırımcılar ucuz kredilerle desteklenmiştir. Hobi ve spor amaçlı yapılan yatçılığa, ticari amaçlı kiralama usulü ile yeni bir bakış açısı getirilmiş ve böylece tekne sahibi olmadan yatçılık imkânlarından yararlananların sayısı artmıştır.

Günümüzde dünya yat turizminin iki önemli merkezi Akdeniz ve Karayip Adaları bölgeleridir. İklimin de yardımıyla bu iki yatçılık merkezi, yaz ve kış dönemlerinde birbirini tamamlamaktadır. Yaz mevsiminde Akdeniz bölgesi kıyıları 600.000, kış mevsiminde ise Karayip Adaları 20.000 kadar özel/ticari yata hizmet vermektedir. Dünyada yaklaşık 26 bin marina ve yaklaşık 3,8 milyon bağlama kapasitesi bulunurken, en fazla marina ve bağlama kapasitesine sahip ülke ABD'dir. İsveç 2.000 marina ve 500 bin bağlama kapasitesi ile 2. sırada yer alırken, Polonya 1.310 marina ve 48.900 bağlama kapasitesi ile 3. sırada yer almaktadır. (Tablo 2). Türkiye'de yat bağlama tesis sayısı 80 adet olup olup bu tesislerin yat bağlama kapasitesi 20.470'tir.

Tablo 2. Seçilmiş Ülkeler Yat Limanları ve Bağlama Kapasiteleri

Ülke	Marina Sayısı	Toplam Marina Bağlama Kapasitesi
ABD	11.500	2.070.000
İsveç	2000	500.000
Polonya	1310	48.900
Finlandiya	1300	80.900
Hollanda	1160	245.000
İtalya	961	187.000
Brezilya	680	72.223
İngiltere	575	100.000
....		
Türkiye	80	20.470
Toplam	26.357	3.831.942

Kaynak: Recreational Boating Industry Statistics 2019, ICOMIA

2.4. Yurt Dışı ve Yurt İçi Talep

Akdeniz ve Ege kıyıları, sahip olduğu doğal ve tarihsel zenginlikler, yatların seyir güvenliği açısından elverişli coğrafyası, bölgesel meteorolojik ve oşinografik koşulları ile yat turizminden aldıkları payı her geçen gün artırmaktadır. Türkiye’de ziyaretçi yabancı yatlar 1965 yılından itibaren kıyılarımızda görülmeye başlanmış, gelen ilk tekneler, Yunanistan üzerinden güneybirlik gezilerle Çeşme, Datça, Marmaris, Bodrum ve Ege’deki diğer yerleşim merkezlerine uğramış, daha sonra Yunan tur operatörleri paket tur programlarına Türkiye’yi de almışlardır. O dönemdeki yat güzergahları Kuşadası, Bodrum ve Marmaris limanları arasında belirlenmiştir. Yatların bakım ve onarım ihtiyacı ise tirhandil ve gulet tekne inşa edilen Bodrum’daki inşa ve çekek yerlerinde karşılanmıştır. Ancak; yat turizmi ile ilgili alt ve üst yapı yatırımlarının eksikliği, tanıtım ve turizm kavramlarının yerleşmemesi, yat turizmi ile ilgili mevzuatın 1980’li yılların başında düzenlenmesi nedenleri ile Türkiye kıyılarında yat turizminin başladığı dönem olarak 1980’li yıllar belirtilmektedir.

Sakin ve ucuz charter bölgesi arayan yat piyasasının, 1980’li yıllarda Türkiye kıyılarını müşterilerine sunmasıyla birlikte Türkiye yat turizmine olan talep artmıştır. Akdeniz’de charter imkanı bulamayan ekonomik ömrünü tamamlamış ve vergi/kontrolden muaf İngiliz bayraklı yatlar Türkiye kıyılarını tercih etmeye başlamıştır.

Kültür ve Turizm Bakanlığı verilerine göre Türkiye limanlarına gelen yatların ve yolcu sayılarının yıllara göre değişimi Tablo 3’te verilmiştir. Buna göre yat sayısı 2019 yılında 2015 yılına oranla azalırken yolcu sayısı artmıştır.

Tablo 3. Türkiye Limanlarına Gelen Sarı Bayraklı Yat ve Yolcu Verileri, 2015-2019

Yıllar	Yat Sayısı		Toplam	Yolcu Sayısı		Toplam
	Yerli	Yabancı		Yerli	Yabancı	
2015	2.758	7.814	10.582	14.164	15.976	30.140
2016	3.774	7.857	11.631	14.690	11.777	26.467
2017	5.595	5.059	10.654	18.200	17.590	35.790
2018	4.495	3.891	8.386	14.365	17.847	32.212
2019	4.705	4.542	9.247	13.937	20.373	34.310

Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı

2019 yılı verilerine göre 9.247 adet sarı bayraklı yat ve 32.884 ziyaretçi Türkiye limanlarını ziyaret etmiştir. Aşağıda yer alan tablodan da görüldüğü üzere ABD 1.127, İngiltere 822 ve Yunanistan 423 adet ile Türkiye’ye en çok yat ziyareti gerçekleştiren ilk 3 ülke konumundadır.

¹ Yabancı bir ülkenin karasularından, bir başka ülke limanına giriş yapan yatlar sarı bayrak (Q Flag) çekmek zorundadır.

Tablo 4. Türkiye Limanlarına Gelen Sarı Bayraklı Yatlar, 2019

Bandıra	Gelen Yat Sayısı
ABD	1.127
İngiltere	822
Yunanistan	423
Malta	270
Almanya	244
Hollanda	155
Fransa	138
İtalya	95
Türkiye	4.705
Diğer	1.268
Toplam	9.247

Kaynak: <https://yigm.ktb.gov.tr/TR-201144/deniz-turizm-isletmeleri-ve-yat-istatistikleri.html> , erişim tarihi: 05.12.2020.

2.5. Kapasite Tahmini

Türkiye’de Karadeniz ve Doğu Akdeniz kıyıları, yat turizminin henüz başlamadığı ve yat turizmi için gerekli imkânların henüz hazırlanmadığı son 2 bölgedir. Son 40 yılda ülkemiz kıyılarındaki yat turizmi her 10 senede bir % 60 oranında gelişerek bugünkü seviyesine gelmekle birlikte, bu gelişme hızına rağmen henüz Akdeniz kıyılarında ilk 3 ülke olan Fransa, İspanya ve İtalya’nın çok gerisindedir.

Doğu Akdeniz ülkeleri içinde en yoğun yat turizmi hareketi İsrail’de görülmektedir (yaklaşık 3 bin tekne kapasitesi). İsrail’in kuzey noktasındaki Haifa Shavit Marina’sı, İskenderun Körfezine 201 deniz milli mesafededir. İsrail marinalarında konaklayan yat sahiplerinin önemli bir kısmı, Nisan ayından başlayarak Kıbrıs adası üzerinden Türkiye ve Yunanistan tarafından paylaşılan Ege Sahillerine ve adalarına seyretmekte ve çoğunlukla Ekim ayında tekrar İsrail kıyılarındaki marinalarına dönmektedirler. Lübnan’ın en kuzey limanı olan Tripoli’nin İskenderun Körfezine mesafesi 101 deniz milidir. Lübnan’lı yat sahiplerinin (yaklaşık 2 bin yat kapasitesi) önemli bir kısmı her yıl Nisan ayından başlayarak Akdeniz’den Ege Denizi’ne seyretmekte ve Ekim ayında ülkelere dönmektedir. Bölgede siyasi istikrarın sağlanması ile önemli sayıda İsrail yatının İskenderun Körfezine uzun ve kısa süreli ziyaret amacı ile gelmesi öngörülmektedir. Bununla birlikte Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyetinde yaklaşık 600 tekne kapasitesi bulunmaktadır. Türkiye’nin Ege ve Batı Akdeniz kıyılarındaki ise 83 yat limanında ve barınaklarda konaklayan 28 bin yat bulunmaktadır (Kültür ve Turizm Bakanlığı,2020).

Türkiye kıyılarında faaliyette bulunan yat limanlarının 1980 yılından beri geçmiş 38 yıl süresince gösterdiği gelişmeyi 10’ar yıllık dönemler halinde incelendiğinde 1989 yılında 4.467 olan bağlama kapasitesi 2018 yılında 18.734’e yükselmiştir. Bu rakamın 2020-2029 döneminde 30 bini geçmesi beklenmektedir (Hatay Kıyı Bölgelerinin Yat Turizmi Açısından Değerlendirilmesi Ön Fizibilite Raporu, DOĞAKA, 2019). Halihazırda, Marmara, Kuzey-Güney Ege ve Batı Akdeniz kıyılarındaki yat limanları, yat çekek yerleri, kruvaziyer limanlar gibi kıyı yapıları planlama ve projelendirme çalışmaları devam etmektedir. Bununla birlikte yat turizmi açısından bakır durumda olan İskenderun Körfezi de önemli bir potansiyel barındırmaktadır. Tablo 5’te 2005-2019 dönemi Türkiye limanlarına genel sarı bayraklı yat ve yolcu sayısı verileri kullanılarak gerçekleştirilen trend analizi doğrultusunda 2020-2024 döneminde

limanları ziyaret edecek sarı bayraklı yat ve yolcu sayısı tahmini yapılmıştır. Buna göre 2024 yılında Türkiye limanlarını 11.971 sarı bayraklı yatın ve 42.641 yolcunun ziyaret etmesi öngörülmektedir.

Tablo 5. Türkiye Limanlarına Gelecek Sarı Bayraklı Yat ve Yolcu Sayısı Tahminleri

Yıllar	Yat Sayısı	Yolcu Sayısı
2020	11.491	40.133
2021	11.611	40.760
2022	11.731	41.387
2023	11.851	42.014
2024	11.971	42.641

Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı verileri doğrultusunda hesaplanmıştır.

Bu doğrultuda Hatay ili İskenderun ilçesinde toplam deniz alanı 106.358 m², kıyı bandı uzunluğu 475 metre, ana dalgakıran boyu 652 metre, tali dalgakıran boyu 120 metre, 5 adet 90 metre iskelesinde 203 tekne bağlama kapasitesi olan bir yat limanının inşa edilmesi planlanmaktadır. Limanı ilk yıllar 2.000 teknenin ziyaret etmesi öngörülmektedir. Ayrıca yıllık ortalama 1.500 gulet turu ve 75 bin gulet katılımcısı öngörülmektedir. Limanda bağlanacak tekne ölçüleri aşağıdaki tabloda yer almaktadır.

Tablo 6. İskenderun Yat Limanı Boyutlarına Göre Tekne Bağlama Kapasitesi

A. Tekne Uzunluğu (Metre)	B. Tekne Eni (Metre)	C. Bağlama Kapasitesi (Adet)	Satılabilir Alan (m ²) (AxBxC)
8	3	60	1.440
10	3,5	50	1.750
12	4	44	2.112
15	5	36	2.700
20	7	13	1.820
TOPLAM		203	9.822

İskenderun yat limanı yatırımı ile 203 bağlama kapasitesi ve 9.822 m² tekne bağlama alanı oluşturulacaktır. Limanın ilk yıl % 75 doluluk oranına, ikinci yıl % 85 doluluk oranına sonraki yıllar ise % 100 doluluk oranına ulaşması öngörülmektedir.

Tablo 7. İskenderun Yat Limanı İşletme Gelirleri

	Birim	1.Yıl	2.Yıl	3.Yıl	4.Yıl	5.Yıl
Toplam Kapasite	m ²	9.822	9.822	9.822	9.822	9.822
Doluluk Oranı	%	75	85	100	100	100
Doluluk	m ²	7.367	8.349	9.822	9.822	9.822

2.6. Girdi Piyasası

İskenderun yat limanının personel ihtiyacı bölge içerisinde karşılanacaktır. İskenderun Teknik Üniversitesi'nde Barbaros Hayrettin Gemi İnşaatı ve Denizcilik Fakültesi ve Turizm Fakültesi, Mustafa Kemal Üniversitesi'nde ise Turizm İşletmeciliği ve Otelcilik Meslek Yüksekokulu sektörün nitelikli eleman ihtiyacını karşılayacak bölümler olarak her yıl belirli sayıda mezun vermektedir. İşletmede, işletme müdürü, idari ve mali işler yöneticisi, muhasebe görevlisi, önbüro ve liman hizmetleri yöneticisi, önbüro görevlisi, gemici amiri, gemici, dalgıç – gemici, güvenlik görevlileri, temizlik hizmetleri görevlileri, elektrik teknisyeni ve mekanik teknisyeni istihdam edilecektir. Personel sayı ve giderlerine raporun “İnsan Kaynakları” bölümünde yer verilmiştir. İşletmenin, insan kaynakları giderlerinin yanı sıra limanın elektrik, su, yakıt, bakım-onarım giderleri gibi giderleri olacaktır. İnşaat, telekomünikasyon, su tesisatı, ofis mobilyaları vb. süreçler bölge içerisinde karşılanabilmekle birlikte deniz araçları (hizmet botları, motorlar ve kompresörler) yurt içinden temin edilecektir. Yatırım kapsamında kullanılacak gider unsurları Tablo 8'de yer almaktadır.

Tablo 8. İskenderun Yat Limanı İşletme Giderleri

Gider Unsurları	Birim maliyet (1 aylık)	Yıllık Maliyet, USD
Elektrik, Su, Yakıt Giderleri	7.142,9	85.714,3
Personel Giderleri	23.583,8	283.005,6
Bakım-Onarım-Sarf Malzemesi	4.000	48.000
Genel Gider	2.000	24.000

2.7. Satış ve Pazarlama

Birleşmiş Milletler Dünya Turizm Örgütü (UNWTO) verilerine göre dünya genelinde uluslararası ziyaretçi sayısı 2019 yılında 1,5 milyar kişiye ve uluslararası turizm gelirleri 1,46 milyar ABD doları hasılaya ulaşmıştır. Türkiye 2019 yılında 51,2 milyon uluslararası ziyaretçi ile dünyada 6., 29,8 milyar ABD doları uluslararası turizm gelirleri ile dünyada 5. sırada yer almıştır. 1960'lı yıllarla birlikte kitleler arasında yaygınlaşan yatçılık sektörünün (bot imalatçıları, motor imalatçıları, ekipman ve aksesuar imalatçıları ve hizmet sunucular) hasılası 2013 yılında 111,8 milyar ABD dolarından, 2019 yılında 128,5 milyar ABD dolarına yükselmiştir (ICOMIA, 2020).

İskenderun yat limanında oluşturulacak alanın m²'si yaklaşık 93 ABD doları/yıl üzerinden kiralanacaktır. Bu doğrultuda hesaplanan işletme gelirleri Tablo 9'da yer almaktadır. Marina yatırımı kapsamında ticari işletmelere (alışveriş merkezi, restaurant, eğlence merkezleri vb.) yer verilmemiştir. Ancak yat limanı planlanan bölge; yatırımın ticari işletmeler ile birlikte kurulmasına elverişli durumda olup yatırımcılar, yat bağlama gelirlerinin yanı sıra ticari donatılardan kira gelirleri de elde edilebilecektir.

Tablo 9. İskenderun Yat Limanı İşletme Gelirleri

	Birim	1.Yıl	2.Yıl	3.Yıl	4.Yıl	5.Yıl
Toplam Kapasite	m ²	9.822	9.822	9.822	9.822	9.822
Doluluk Oranı	%	75	85	100	100	100
Doluluk	m ²	7.367	8.349	9.822	9.822	9.822
Liman hizmetleri m² Kirası (Yıllık)	USD	92,9	92,9	92,9	92,9	92,9
Toplam Gelir	USD	684.032,14	775.236,43	912.042,86	912.042,86	912.042,86

3. TEKNİK ANALİZ

3.1. Kuruluş Yeri Seçimi

Akdeniz, Doğu Akdeniz ve Türkiye kıyılarındaki gelişmeler doğrultusunda İskenderun Körfezi yat turizmi açısından önemli bir potansiyel barındırmaktadır. Doğu Akdeniz’de, Hatay kıyılarına en yakın yat limanı Mersin ilinde 2011 yılında faaliyetlerine başlamıştır. 80 deniz mili uzunluğu sahip Hatay ili kıyılarında özel teknelerin yararlanacakları hiçbir imkân bulunmamaktadır. İlin kıyılarında 6 adet barınak bulunmakta olup bu barınakların tamamı balıkçı barınağı olarak inşa edilmiştir. Bu barınakların tamamı çok düşük kapasite ile balıkçı tekneleri tarafından kullanılmaktadır ve atıl kapasitenin özel tekne barınağı olarak değerlendirilmesi bölge ekonomisine katkı sağlayacaktır. Bu kapsamda Arsuz ilçesinde yat limanı kurulmasına yönelik Hatay Valiliği tarafından yatırım süreci başlatılmıştır.

Bu fizibilite çalışması kapsamında Arsuz Yat Limanı’na alternatif sunması amacıyla yaklaşık 106 bin m² korunaklı su alanına sahip ve 400 ilave tekne bağlama imkanı sunan İskenderun Balıkçı Barınağının yat limanına dönüştürülmesi planlanmaktadır. Mevcut yapıda İskenderun Su Ürünleri Kooperatifi tarafından işletilen balıkçı barınağında toplam 55 adet 15 – 30 metre arası balıkçı teknesi ve 110 civarında 8 – 10 metre arası tekne bulunmaktadır.

3.2. Üretim Teknolojisi

Aşağıda taslak çizimleri yer alan İskenderun Yat Limanı projesi aşağıdaki prensipler çerçevesinde kurulacaktır.

1. Geçerli Deniz Turizmi Yönetmeliği’ne (DTY) göre 3 çıpalı olarak belgelenmesi hedeflenmiştir.
2. Üstyapı birimleri geçerli DTY maddeleri uyarınca belirlenmiştir.
3. Üstyapı birimlerinin sayı ve hacimleri, İskenderun Barınağının mevcut durumu ve İskenderun ilçesinin mevcut sosyal ve ticari yapısı dikkate alınarak projelendirilmiştir.
4. İskenderun Limanı hali hazırda “Deniz Hudut Kapısı” olup yat limanı ziyaretçileri yurtdışından gelişlerinde veya yurt dışına çıkışlarında İskenderun Limanının bu imkânından faydalanabileceklerdir.

İskenderun Yat Limanı Proje Çizimi



3.3. İnsan Kaynakları

Hatay ilinde 2015-2019 yılları arasında çalışma çağındaki nüfusun (15-64 yaş) toplam il nüfusuna oranı Tablo 10'da yer almaktadır.

Tablo 10. Hatay İlinin Çalışma Çağındaki Nüfusu

Yıllar	Çalışma çağındaki nüfus (15-64 yaş)	Diğer yaş grubu	Toplam	Çalışma çağındakilerin (15-64 yaş) toplam nüfusa oranı
2015	991.048	542.459	1.533.507	64,6%
2016	1.008.241	546.924	1.555.165	64,8%
2017	1.019.600	555.626	1.575.226	64,7%
2018	1.042.048	567.808	1.609.856	64,7%
2019	1.054.377	574.517	1.628.894	64,7%

Kaynak: TÜİK

Hatay ilinde 6 yaş üstü nüfusun eğitim durumlarına göre dağılımının yıllar içinde gelişimi Tablo 11'de gösterilmektedir.

Tablo 11. Hatay Nüfusunun Yıllar İçinde Eğitim Durumlarına Göre Dağılımı (+6 Yaş)

Eğitim Durumu	Yıllar				
	2015	2016	2017	2018	2019
Bilinmeyen	14.458	10.825	14.783	21.358	21.447
Okuma Yazma Bilmeyen	34.632	32.484	30.884	29.290	27.498
Okuma Yazma Bilen Fakat Bir Okul Bitirmeyen	218.800	204.845	199.923	198.288	199.876
İlkokul	418.224	422.177	419.217	392.326	380.226
İlköğretim	192.244	170.235	175.319	181.189	116.094
Ortaokul veya Dengi Meslek Ortaokul	141.579	171.299	180.830	201.494	279.768
Lise ve Dengi Meslek Okulu	202.136	217.349	218.572	236.952	247.037
Yüksekokul veya Fakülte	122.390	134.168	139.284	149.513	158.362
Yüksek Lisans (5 veya 6 Yıllık Fakülteler Dâhil)	5.423	5.940	9.137	10.446	11.638
Doktora	1.392	1.425	1.774	1.865	1.928
TOPLAM	1.351.278	1.370.747	1.389.723	1.422.721	1.443.874

Kaynak: TÜİK

2015-2019 yılları arasında Hatay'daki genç nüfusun çalışma çağındaki nüfusa oranı Tablo 12'de yer almaktadır.

Tablo 12. Hatay İlinde Genç Nüfusun (15-24 Yaş) Çalışma Çağındaki Nüfusa (15-64 Yaş) Oranı

Yıllar	Genç Nüfus (15-24 yaş)	Çalışma çağındaki nüfus (15-64 yaş)	Genç nüfusun çalışma çağındaki nüfusa oranı
2015	250.755	991.048	25,3%
2016	252.350	1.008.241	25,0%
2017	251.214	1.019.600	24,6%
2018	255.617	1.042.048	24,5%
2019	256.390	1.054.377	24,3%

Kaynak: TÜİK

İskenderun Yat Limanında istihdam edilecek personel bilgileri aşağıdaki tabloda yer almaktadır.

Tablo 13. İnsan Kaynakları Giderleri

Unvan	(Kişi)	Aylık Net Ücret (TL)	Aylık Brüt Ücret (TL)	Yıllık Net Ücret (TL)	İşverene Yıllık Maliyet (TL)
İşletme Müdürü	1	9.000	16.530	108.000	198.361
İdari ve Mali İşler Yöneticisi	1	5.500	9.820	66.000	117.843
Muhasebe Görevlisi	1	3.500	5.986	42.000	71.833
Önbüro ve Liman Hizmetleri Yöneticisi	1	5.500	9.820	66.000	117.843
Önbüro Görevlisi	2	3.500	11.972	42.000	143.666
Gemici Amiri	1	4.000	6.945	48.000	83.336
Gemici	3	3.500	17.958	42.000	215.499
Dalgıç - Gemici	1	4.000	6.945	48.000	83.336
Güvenlik Amiri	1	3.500	5.986	42.000	71.833
Güvenlik Görevlisi	4	3.000	20.329	36.000	243.943
Temizlik Hizmetleri görevlisi	2	3.000	10.164	36.000	121.972
Bahçıvan - Temizlik Hizmetleri Görevlisi	1	3.000	5.082	36.000	60.986
Elektrik Teknisyeni	1	3.500	5.986	42.000	71.833
Mekanik Teknisyeni	1	3.500	5.986	42.000	71.833
Toplam	21		139.510		1.674.117
Diğer Personel Giderleri(*)			13.951	10%	167.412
Kıdem Tazminatı			11.626		139.510
TOPLAM (TL)					1.981.039
TOPLAM (USD)					283.005,6

4. FİNANSAL ANALİZ

4.1. Sabit Yatırım Tutarı

Sabit Yatırım Harcama Türü	Uygun Harcama Tutarı, USD
1. Etüd- Proje Giderleri	42.857
2. İnşaat Giderleri	2.002.255
3. Yüzer İskeleler	546.429
4. Yat Bakım Onarımı (Gezer Lift, basınçlı tekne yıkama makinesi, çelik tekne kazıkları)	275.924
5. Elektrik Kutuları	61.286
6. Tesisat ve Yangın	11.377
7. Telekomünikasyon Sistemleri	5.000
8. Hizmet Araçları (1 adet)	27.143
9. Deniz Araçları (3 adet)	42.426
10. Temizlik Sistemleri	30.786
11. Ofis Tefrişat	7.371
12. Bilgisar Sistemleri (Donanım+Yazılım)	28.163
Sabit Yatırım Giderleri Toplamı, USD	3.081.017

4.2. Yatırımın Geri Dönüş Süresi

Hatay ili İskenderun ilçesinde kurulacak olan yat limanı kurulumunun geri dönüş süresi 7 yıl 4 ay olarak hesaplanmıştır.

5. ÇEVRESEL ve SOSYAL ETKİ ANALİZİ

25.11.2014 tarih ve 29186 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan “Çevresel Etki Değerlendirmesi Yönetmeliği” Ek-1 madde 9 kapsamında “çevresel etki değerlendirmesine tabi projeler” arasında yat limanları da sayılmaktadır. Çalışma konusu olan yat limanı kurulumu yatırımı, çevresel etki değerlendirmesine tabidir.

Yat limanı inşaatı esnasında yeterli derinliğin sağlanması amacıyla dip taraması ve kazı işlemi gerçekleştirilecektir. Bununla birlikte yüzer iskeleler, dalgakıran ve rıhtımlar kurulacaktır. Bu süreçte 27533 sayı ve 26.03.2010 tarihli Resmi Gazete’de yayımlanan “Atıkların Düzenli Depolanmasına İlişkin Yönetmelik” hükümlerine riayet edilecektir.

Söz konusu proje kapsamında istihdam edilecek personelin proje alanına yakın yerleşim birimlerinden temin edilmesi planlanmakta olup tesise yakın yerleşimlerde istihdam imkânı sağlanmış olacaktır. Bununla birlikte bölge halkı deniz sporları ile bağlantı kurma imkanı sağlayacaktır. Ayrıca, üretim faaliyetleri sırasında işçilerin gıda ve giyim giderleri, ekipmanların bakım, onarım ve yedek parça giderleri, yakıt giderleri, genel ve beklenmeyen giderler, yöredeki ekonomiyi canlandıracaktır.

Yatırımın künyesinde belirtildiği üzere, sürdürülebilir kalkınma hedefleri arasında yer alan “insana yakışır iş ve ekonomik büyüme” amacına doğrudan katkı sunacağı değerlendirilmektedir.

KAYNAKLAR

Birleşmiş Milletler Dünya Turizm Örgütü (UNWTO)

Deniz Ticaret Odası, 2020, 2020 Yılı Sektör Raporu.

Doğu Akdeniz Kalkınma Ajansı, 2019, Hatay Kıyı Bölgelerinin Yat Turizmi Açısından Değerlendirilmesi
Ön Fizibilite Raporu

Hatay Potansiyel Yatırım Konuları Araştırması (DOĞAKA, 2018)

Kültür ve Turizm Bakanlığı

The International Council of Marine Industry Associations (ICOMIA), 2019, Recreational Boating
Industry Statistics Book <https://www.icomia.org/content/2019-icomia-recreational-boating-industry-statistics-book>.

Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK)

Ek-1: Fizibilite Çalışması için Gerekli Olabilecek Analizler

Yatırımcı tarafından hazırlanacak detaylı fizibilitede, aşağıda yer alan analizlerin asgari düzeyde yapılması ve makine-teçhizat listesinin hazırlanması önerilmektedir.

- **Ekonomik Kapasite Kullanım Oranı (KKO)**

Sektörün mevcut durumu ile önümüzdeki dönem için sektörde beklenen gelişmeler, firmanın rekabet gücü, sektördeki deneyimi, faaliyete geçtikten sonra hedeflediği üretim-satış rakamları dikkate alınarak hesaplanan ekonomik kapasite kullanım oranları tahmini tesis işletmeye geçtikten sonraki beş yıl için yapılabilir.

Ekonomik KKO= Öngörülen Yıllık Üretim Miktarı /Teknik Kapasite

- **Üretim Akım Şeması**

Fizibilite konusu ürünün bir birim üretilmesi için gereken hammadde, yardımcı madde miktarları ile üretimle ilgili diğer prosesleri içeren akım şeması hazırlanacaktır.

- **İş Akış Şeması**

Fizibilite kapsamında kurulacak tesisin birimlerinde gerçekleştirilecek faaliyetleri tanımlayan iş akış şeması hazırlanabilir.

- **Toplam Yatırım Tutarı**

Yatırım tutarını oluşturan harcama kalemleri yıllara sari olarak tablo formatında hazırlanabilir.

- **Tesis İşletme Gelir-Gider Hesabı**

Tesis işletmeye geçtikten sonra tam kapasitede oluşturmaları öngörülen yıllık gelir gider hesabına yönelik tablolar hazırlanabilir.

- **İşletme Sermayesi**

İşletmelerin günlük işletme faaliyetlerini yürütebilmeleri bakımından gerekli olan nakit ve benzeri varlıklar ile bir yıl içinde nakde dönüşebilecek varlıklara dair tahmini tutarlar tablo formunda gösterilebilir.

- **Finansman Kaynakları**

Yatırım için gerekli olan finansal kaynaklar; kısa vadeli yabancı kaynaklar, uzun vadeli yabancı kaynaklar ve öz kaynakların toplamından oluşmaktadır. Söz konusu finansal kaynaklara ilişkin koşullar ve maliyetler belirtilebilir.

- **Yatırımın Kârlılığı**

Yatırımı değerlendirmede en önemli yöntemlerden olan yatırımın kârlılığının ölçümü aşağıdaki formül ile gerçekleştirilebilir.

Yatırımın Kârlılığı= Net Kâr / Toplam Yatırım Tutarı

- Nakit Akım Tablosu

Yıllar itibariyle yatırımda oluşması öngörülen nakit akışını gözlemlemek amacıyla tablo hazırlanabilir.

- Geri Ödeme Dönemi Yöntemi

Geri Ödeme Dönemi Yöntemi kullanılarak hangi dönem yatırımın amorti edildiği hesaplanabilir.

- Net Bugünkü Değer Analizi

Projenin uygulanabilir olması için, yıllar itibariyle nakit akışlarının belirli bir indirgeme oranı ile bugünkü değerinin bulunarak, bulunan tutardan yatırım giderinin çıkarılmasıyla oluşan rakamın sıfıra eşit veya büyük olması gerekmektedir. Analiz yapılırken kullanılacak formül aşağıda yer almaktadır.

$$NBD = \sum_{t=0}^n \frac{NA_t}{(1-k)^t}$$

NA_t : t. Dönemdeki Nakit Akışı

k: Faiz Oranı

n: Yatırımın Kapsadığı Dönem Sayısı

- Cari Oran

Cari Oran, yatırımın kısa vadeli borç ödeyebilme gücünü ölçer. Cari oranın 1,5-2 civarında olması yeterli kabul edilmektedir. Formülü aşağıda yer almaktadır.

$$\text{Cari Oran} = \frac{\text{Dönen Varlıklar}}{\text{Kısa Vadeli Yabancı Kaynaklar}}$$

Likidite Oranı, yatırımın bir yıl içinde stoklarını satamaması durumunda bir yıl içinde nakde dönüşebilecek diğer varlıklarıyla kısa vadeli borçlarını karşılayabilme gücünü gösterir. Likidite Oranının 1 olması yeterli kabul edilmektedir. Formülü aşağıda yer almaktadır.

$$\text{Likidite Oranı} = \frac{\text{Dönen Varlıklar} - \text{Stoklar}}{\text{Kısa Vadeli Yabancı Kaynaklar}}$$

Söz konusu iki oran, yukarıdaki formüller kullanılmak suretiyle bu bölümde hesaplanabilir.

- Başabaş Noktası

Başabaş noktası, bir firmanın hiçbir kar elde etmeden, zararlarını karşılayabildiği noktayı/seviyeyi belirtir. Diğer bir açıdan ise bir firmanın, giderlerini karşılayabildiği nokta da denilebilir. Başabaş noktası birim fiyat, birim değişken gider ve sabit giderler ile hesaplanır. Ayrıca sadece sabit giderler ve katkı payı ile de hesaplanabilir.

$$\text{Başabaş Noktası} = \frac{\text{Sabit Giderler}}{\text{Birim Fiyat} - \text{Birim Değişken Gider}}$$

Ek-2: Yerli/İthal Makine-Teçhizat Listesi

İthal Makine / Teçhizat Adı	Miktarı	Birimi (Adet, kg, m ³ vb.)	F.O.B. Birim Fiyatı (\$)	Birim Maliyeti (KDV Hariç, TL)	Toplam Maliyet (KDV Hariç, TL)	İlgili Olduğu Faaliyet Adı

Yerli Makine / Teçhizat Adı	Miktarı	Birimi (Adet, kg, m ³ vb.)	Birim Maliyeti (KDV Hariç, TL)	Toplam Maliyeti (KDV Hariç, TL)	İlgili Olduğu Faaliyet Adı



Haraparası Mah. Yavuz Sultan Selim Cd. No: 20 31050 Antakya / HATAY

Tel.: 0 (326) 225 14 15 - Faks: 0 (326) 225 14 52

E-Posta: bilgi@dogaka.gov.tr | www.dogaka.gov.tr

Kalkınma Ajansı Yayınları Bedelsizdir, Satılmaz