

**TÜRKİYE'DEKİ YAT İNŞA SANAYİİ VE
ULUSLARARASI REKABET GÜCÜ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
Müh. Ahmet Erkan GÖKGÖZ
(F791-Y014)**

98501

**Tezin Enstitüye Verildiği Tarih : 16 Ocak 1995
Tezin Savunulduğu Tarih : 2 Şubat 1995**

Tez Danışmanı :

Doç.Dr. Lerzan ÖZKALE

Diğer Jüri Üyeleri :

Prof.Dr. Yücel CANDEMİR

Doç.Dr. Hacer ANSAL

[Handwritten signatures of the thesis advisor and jury members]

ŞUBAT 1995

ÖNSÖZ

Bu tezin konusunun belirlenmesinde ve karşılaşılan zorluklarda çözüm yolları göstererek beni yönlendiren değerli hocam Sayın Doç.Dr.Lerzan ÖZKALE' ye, sektör içerisindeki deneyimlerini aktarmak bakımından ilgisini esirgemeyen NOTİKA TEKNİK A.Ş.'den Sayın Dr. Evin KISAKÜREK'e ve bu tezin yazımında yardımlarını esirgemeyen Sayın Esra EDER, Sayın Emre DÖRDÜNCÜ ve Sayın Aynur TUNA'ya en içten teşekkürlerimi sunarım.

Şubat 1995

Ahmet Erkan GÖKGÖZ

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ	ii
İÇİNDEKİLER	iii
TABLO LİSTESİ	iv
ÖZET	v
SUMMARY	vi
BÖLÜM 1 GİRİŞ	1
BÖLÜM 2 TÜRK YAT İNŞA SANAYİİNE GENEL BİR BAKIŞ	4
2.1. Giriş	4
2.2. Teresaneciliğimizin Tarihi	4
2.3. Yatçılığın Tanımı ve Boyutları	6
2.4. Yat İşletmeciliği / Yat Filosu	7
2.5. Marinalar / Yat Barınakları	9
2.6. Yat İnşa Sanayii	9
2.6.1. Sınıflandırma	9
2.6.2. İhracat	11
2.6.3. Sektörün Diğer Özellikleri	15
BÖLÜM 3 YAT İNŞA SANAYİİNİN ULUSLARARASI REKABET GÜCÜ	18
3.1. Rekabet Gücü Kavramı	18
3.2. Türkiye'nin Uluslararası Rekabet Gücü	19
3.3. Sektörel Rekabet Gücü Konusundaki Araştırmalar	23
3.4. Yat İnşa Sanayiinin Rekabet Gücü	25
3.4.1. Yat İnşa Sanayii İçinde Üretici ve Yöneticilerin Görüşleri	32
BÖLÜM 4 SONUÇLAR VE ÖNERİLER	37
KAYNAKLAR	40
EKLER	42
ÖZGEÇMİŞ	90

TABLO LİSTESİ

	Sayfa No
Tablo 2.1	Belgeli Yat İşletmelerinin Kümülatif Olarak Yat ve Yatak Sayıları 8
Tablo 2.2	Akdeniz'de Marinalar 10
Tablo 2.3	Tuzla Tersaneleri İhraç Edilen Yatlar Listesi 13
Tablo 2.4	Yıllara Göre Tuzla Tersaneleri İhracat Miktarı 12
Tablo 3.1	Ülkelere ve Kriterlere Göre Rekabet Gücü Sıralaması 22
Tablo 3.2	Sektörlerin Görelî Rekabet Üstünlükleri 27
Tablo 3.3	1984-1994 Yılları Seçilmiş Gümrük Pozisyon Numaralarına Göre İhracat Değerleri 30
Tablo 3.4	1984-1994 Yılları Seçilmiş Gümrük Pozisyon Numaralarına Göre İthalat Değerleri 31
Tablo 3.5	Almanya'a Yıllık Tekne Satışları 29

ÖZET

1980'ler sonrasında ihracata dayalı bir sanayileşme hamlesine giren Türkiye, geleneksel ihraç sektörlerinin dışında uluslararası alanda rekabet edebileceği sektörler belirlemelidir. Bu sektörlerden biri olan Yat İnşa Sanayiini incelemeyi hedef alan bu çalışmanın ilk bölümünde talebe olumlu etkileriyle yat işletmeciliği, yat filosu ve marinalarla ilgili olarak Türkiye'nin geldiği nokta vurgulanmaktadır.

1980'li yılların ikinci yarısından sonra, Türkiye modern anlamda yat üretme kapasitesine sahip olmuş ve önemli ihraç imkanlarına kavuşmuştur. Bu sektörün hem emek yoğun hem de teknoloji gerektiren bir sektör olduğu ve yoğun bir şekilde yan sanayi ile ilişkisi düşünüldüğünde sosyo-ekonomik açıdan üzerinde durulması gerekli bir dal olduğu ortaya çıkmaktadır.

Çalışmanın ikinci bölümünde, Türkiye'nin uluslararası rekabet gücü üzerinde durulmuş, Gemi İnşa Sanayiinin değerlendirildiği rekabet gücü araştırmalarına değinilmiştir. Türkiye'nin yat ihracat ve ithalat rakamları ve yurtdışındaki bazı pazarların büyüklükleri incelenerek bu konudaki potansiyele işaret edilmiştir. Yat İnşa Sanayii ile ilgili yeterli sayıda kaynak ve veri olmadığından sektördeki üretici ve yöneticilerin görüş ve fikirleri bu bölümün sonunda verilmiştir.

YACHT BUILDING INDUSTRY IN TURKEY AND ITS COMPETITIVENESS

SUMMARY

The reasons for choosing the subject of this thesis are ;

- 1) shifting of yacht building and exports from Europe to the Pacific because of cheap labor and
- 2) Turkey's situation and opportunities with similar competitive advantages and by being near to this region
- 3) not coming across with a similar work so far
- 4) Yacht Building Industry being a sector that is very specific for one's interest.

Many difficulties have been come across in reaching the statistical information about Yacht Building Industry, since this sector is not classified as a main sector. Besides, it is not possible to bring out the information about Yacht Building Sector from the data and statistics about the main sector - Ship Building Industry.

Yachting

Yachting is a touristic/commercial activity that enables the essential life functions of a small group of people with lower-tonage ship/yachts for traveling, entertainment, and sports.

Yachting is an economic activity which divides into many branches and consists of many attributes that go along together and results with giving a travel service at sea. It is a sector that creates important employment opportunities with yacht manufacturing, repair/maintenance, seaport, shelter and all the economic and touristic services given in these places (market, restaurant, dry cleaning, communication, souvenirs, etc.) It has also a promotional side to give people opportunity to see a Turkish flag on a yacht in a foreign country.

In the second part of 1980's, Turkey has started having a modern yacht building capacity and consequently has developed important export opportunities. Specifically, number of touristic yacht rental companies has increased from 2 to 113 (both domestic and foreign) from 1983 to 1993. Similarly, the number of yachts has increased from 10 to 1000. These significant developments affected the demand of yacht building positively.

Yacht Building Industry

Yacht Building Industry is a sector that is both labor intensive and technology driven and that works in conjunction with other sectors.

The dockyards, that manufacture yachts and have completed successfully the technological developments and inner organizations in Turkey, are mainly concentrated on Istanbul-Tuzla region.

In addition in West Black Sea, Marmara, Central Aegean & Southwest Mediterranean coasts, there are people and institutions (companies) who are engaged in small-size yacht and boat building business.

The classification of dockyards according to their body materials of the yachts built is as follows:

1. Dockyards which build wooden yacht
2. Steel and aluminum yacht dockyards
3. Those who build fiberglass (glass supported plastic)

The development of Yacht Building Industry is possible with the sufficient improvements made by many side sector companies which make mass production besides the industry's self quality. It becomes apparent when the variety of materials used in a yacht is observed. In this sector, the personal tastes have a great role and quality, technology and luxury materials, that make the life easier, are the main factors which deviate this sector from Ship Building Industry.

Turkey's International Competitiveness

World Competitiveness Report has been prepared by evaluating 361 dimensions under 8 main criteria. These criteria are:

1. Domestic economic strength
2. Internationalization
3. Government
4. Finance
5. Infrastructure
6. Management
7. Science and technology
8. People

In this report 41 countries have been evaluated and Turkey has been ranked as the 29th immediately after Korea, Spain, Mexico, Argentina, Portugal and ahead of Colombia, Indonesia, Italy, Philippines and India.

When observed according to the criteria Turkey is placed 33rd in government, 24th in finance, 19th in infrastructure, 24th in management, 33rd in science and technology and 30th in people.

Competitiveness of Yacht Building Industry

When different researches by official associations have been analyzed, it is seen that Ship Building Industry is evaluated as highly competitive by IKV, fairly competitive by TUSIAD and requiring prevention for competitiveness by DPT.

In TUSIAD's report where the sectors, comparative advantages have been ranked, and Ship Building Industry is placed after classical sectors like tourism, textile, ceramics, glass and food.

Although this information is not a direct and accurate evaluation about Yacht Building Industry, it is important to point out Ship Building Industry, as a main sector, is creating a framework for Yacht Building Industry.

When the Customs Tariff statistical positions for yachts is observed, it is seen that there is a significant increase in the export volume from 1989 to 1991. Moreover, the export of yachts longer than 7.5 meters has an important place in the overall yacht exports.

It should be considered that Turkey's exports are mainly to EC and OECD countries. Also, Turkey's exporting to the countries like Italy, France and England, which are highly developed in navigation and Yacht Building Industries, reveals what our country has achieved in this sector.

When import values are evaluated it is clearly seen that there is a considerable decrease from 1989 to 1993. The import of yachts longer than 7.5 meters has an important place in total yacht imports. It should be underlined that there is a possibility of meeting this need domestically as a substitute product.

Opinions of Manufacturers and Managers In The Sector

Some of the highlights of Yacht Building Industry are given by the manufacturers and the managers in this sector, are summarized in the following :

- The capacity of employment in the dockyards is 70-80 people, and the amount of people who work as managers, engineers and technicians are not more than 10 in general.
- Although the production capacity is related to the yacht size, it is considered about 2-3 boats a year (20-35 m). The amount can be increased when there is an excess order.
- Production is based on order. On the other hand, there is a possibility of mass production of low-cost and fibercoated small yachts.
- When the materials used in production is considered, it is seen that the ratio of imported materials/total input is about 45-60 %.

- There is a great degree of corporation in the dockyards in which yachts are manufactured with modern understanding.
- Modern dockyards use 22 % as a subsidy. This subsidy is given two years from today's exchange rate and this causes difficulties.

Conclusion and Suggestions

In the last years, there is a significant increase in the Turkey's yacht exports and it is seen that a great portion of the exports is to those countries like Italy, France and England which are developed in this industry. To increase exports, organization, information and support should be provided to small companies, which lack these instruments, by Export Development Center or similar associations.

There should be a price advantage to be successful in exports. Tayland's being among the superyacht manufacturers show that price is also important in this rich arena. It will be beneficial to support the manufacturers in the financial subjects like capital stock and assurance by expert banks or organizations.

Having a capacity of 3-5 medium-large size yacht (20-40 m) a year in production upon order is favorable for competitiveness just for the similar firms in the world. By supporting the small organizations, which have problems about capital stock, marketing and export prosedures, there is a great opportunity to go far ahead in the exports.

By changing the regulations to meet the domestic demand from Turkey rather than from abroad can be an opportunity to strengthen this industry which does not have a long history yet. Examples to this issue may be not giving permission to old yachts, monitoring the appropriate use of yachts that are bought by subsidies and to encourage the domestic demand decreasing the rate of high taxes like motor purchase, vehicle purchase and VAT.

The subsidies given to the developing Yacht Building Industry should be favorable for increasing the industry's competitiveness and should also aim to provide commercial and technological integration with the world by encouraging the increase in exports.

Preparing a master plan with the participation of manufacturers, universities, occupational institutions, related chambers, associations and corporations, creating a general framework and realizing these arrangements in a short time is a great opportunity for Turkey to have a regularity in this sector that displays a disorderly picture.

BÖLÜM 1 GİRİŞ

Türkiye, 1980'ler sonrasında ihracata dayalı, dışa dönük bir sanayileşme hamlesi içerisine girmiştir. Bu kararlarla birlikte rekabete açıklık önem kazanmıştır. Yaklaşık aynı dönemlerde Tayvan, Güney Kore gibi ülkeler de ihracata yönelik sanayileşme politikalarını uygulamaya koymuşlardır. Aradan geçen zaman içinde bu ülkelerdeki sanayileşme ve ihracat artışı Türkiye'dekinden daha başarılı olmuştur. Bu ülkelerin kendi stratejik sektörlerini saptayarak, karşılaştırmalı üstünlüklerini geliştirerek, ihracatlarını yapısal bir rekabet gücü üzerine oturtmaya çalışmaları başarıları için başlıca neden olarak sayılabilir.

Tekstil, dokuma, gıda, deri ürünleri, demir-çelik, petrol-kimya gibi Türkiye'nin önemli ihraç kalemlerinde belirli yerlere gelinmiştir. Bundan sonra ihracat artışı için geleneksel sektörlerin dışında uluslararası pazarlara yönelik mamül farklılaştırması yerinde bir karar olarak düşünülmektedir. Bunun için sektörlerin gelecek için potansiyelleri araştırılmalı, rekabet güçlerini arttıracak yapısal stratejiler geliştirilmelidir.

Bu aşamada Türkiye'nin yeni sektörler belirleyerek bu alanlarda dünya ile rekabet edebilir hale gelmeye çalışması; sanayileşmesini tamamlaması ve ihracatını arttırarak dış açığını azaltması için gerekli olanakları sağlayabilecektir.

Bu tezin konu seçimi; yat üretim ve ihracatının son eğilimlerle, ucuz işgücü nedeniyle Avrupa'dan Pasifik havzasına kayması ve bu noktada Türkiye'nin, yöreye yakınlığı ve benzer rekabet üstünlükleri ile sektördeki durumu ve imkanları, şimdiye kadar benzer bir çalışmaya rastlanmaması ve özel ilgi alanına giren bir sektör olması gibi faktörlerle yapılmıştır.

Turizm ve özellikle yat turizminin son dönemlerde ulaştığı nokta, iç talep açısından da bu sektörün araştırılmasından yarar sağlayabilecektir.

Yat İnşa Sanayii ile ilgili istatistik bilgilere ulaşmada, ana sektör olmaması dolayısıyla büyük zorluklar çekilmiştir. Ana sektör olan Gemi İnşa Sanayii ile ilgili bilgi ve istatistiklerden de Yat İnşa Sektörüyle ilgili bilgilerin ayrılabilmesi ve çıkarılabilmesi mümkün olamamaktadır.

Önemli bir kaynak sıkıntısı içinde yürütülen bu çalışma, modern anlamda, çağın teknolojik gerekleri ve her türlü emniyete sahip yat üreticilerini kapsamakta; her türlü kontrolden uzak, hesapsız, plansız ve projesiz, usta-atölye tarzı üretimle kötü kaliteye neden olan yap-satçı zihniyetteki üreticileri inceleme dışında bırakmaktadır.

Yat ve Yat İnşa Sanayii konusunda evvelce yapılmış, sektöre ışık tutabilecek çalışmaların olmayışı da karşılaşılan bir başka zorluktur. Resmi kayıtların yatçılık konusunda derlenmiş ve kamuoyunun bilgisine sunulmuş veriler konusundaki yetersizliği, konuyla ilgili sorunların bilimsel şekilde saptanabilmesini güçleştirebilmektedir. Türkiye'de erişilebilecek kaynaklara ulaşmakla birlikte, fazla döküman elde edememek konunun özgünlüğünü göstermek bakımından önemlidir.

Bu amaçla çalışmaların Yüksek Öğrenim Kurumu bünyesindeki Yayın ve Dökümantasyon merkezinde konuyla ilgili bir kaynak taramasıyla başlamıştır. Kaynak sayısındaki ve kapsamındaki yetersizlikler nedeniyle, Deniz Ticaret Odası, Gemi İnşa Sanayicileri Birliği, İstanbul Ticaret Odası, İstanbul Sanayi Odası, Türkiye Sınai Kalkınma Bankası, Türkiye Sanayici ve İşadamları Derneği, İktisadi Kalkınma Vakfı, Türk Loydu Vakfı gibi birlik, oda ve kuruluşların kütüphane ve yayınlarından yararlanılmıştır.

İkinci bölümde, Yat İnşa Sanayiinin genel görünümü verilmeye çalışılmıştır. Yat işletmeciliği, yat filosu ve marinalarla ilgili genel bilgiler yat inşa talebine olumlu etkileri nedeniyle incelenmiştir. Yat İnşa Sanayii için bir sınıflandırma yapılarak ihracatla ilgili bazı rakamlar ve sektörün önemli özellikleri verilmiştir.

Üçüncü bölümde, rekabet gücü kavramı ve konuyla ilgili araştırmalar üzerinde durulmuştur. Öncelikle Türkiye'nin ülke olarak rekabet gücü incelenmiş; sektörel açıdan Gemi İnşa Sanayiinin de değerlendirildiği araştırmalar ve sonuçlarından

bahsedilmiştir. Yat İnşa Sanayinin rekabet gücüyle ilgili olarak gümrük kayıtlarına dayanılarak ihracat ve ithalat değerleri incelenmiş, yurtdışındaki bazı üretim rakamlarıyla karşılaştırılmıştır. Yine bu bölümde bazı yat üreticilerinin sektörle ilgili görüşleri ve fikirleri derlenmeye çalışılmıştır.

Dördüncü bölüm sonuç ve önerilere ayrılmıştır. Değerlendirilen kısıtlı kaynaklar ve üreticilerle yapılan görüşmeler ışığında Yat İnşa Sektörünün gelişimi için alınması gerekli görülen önlemler önerilmiştir.



BÖLÜM 2 TÜRK YAT İNŞA SANAYİİNE GENEL BİR BAKIŞ

2.1.GİRİŞ

Yat İnşa Sanayii; Gemi İnşa Sanayiinden ayrı olarak düşünlmemekle beraber, Gemi İnşa Sanayii içinde özel ihtisas ve ilgi isteyen önemli bir sanayi dalıdır. Bu sanayi dalında gelişmiş teknoloji, ihtisaslaşmış teknik elemanlara ve büyük sayıda, kaliteli üretim yapan yan sanayiye ihtiyaç bulunmaktadır.

Ülkemizin coğrafi konumu itibariyle denizci bir ülke olma gereksinimi vardır. Denizcilik kavramının yerleşmesi için insanların küçük yaştan itibaren denizle içli dışlı olması ve onun nimetlerinden yararlanma yollarının öğretilmesi gerekir. Uzun yıllardır ihmal edilen denizciliğe özendirme gayretleri son senelerde artmakla ve önemli gelişmeler kaydedilmekle birlikte geline noktanın yeterliliği tartışmalıdır. Amatörlükten başlayarak profesyonelliğe doğru bir yol takip etmesi mecburiyeti olan denizciliğin yurudumuzda gelişmeye başladığını ve bunun daha fazla özendirilmesiyle gerek yapımcılık gerekse işletmecilikte Avrupa lkeleri seviyesine gelinmesi hedef olarak alınmalıdır.

Tekne ve Yat İnşa Sanayii, emek yoğun bir sanayi dalı olması nedeniyle Türk Ekonomisi için büyük öneme sahiptir. Bu nedenle, bu sanayi dalı içerisinde varolan sorunların çözülmesi ile ekonomik ve sosyal açıdan gözardı edilemeyecek yararlar vardır.

2.2.TERSANECİLİĞİMİZİN TARİHİ

Türk denizciliğinin başlangıcı donanmanın savaş gemisi ihtiyacının karşılanması amacıyla tersanelerin kurulmasına dayanır. Bilinen ilk tersanelerimiz Selçuklular Devrinde kurulan Sinop (1214) ve Alanya (1227) tersaneleridir.

Osmanlı Devleti'nin Yükselme Devri'nde donanmaya ve tersanelere önem verilmiştir. Fatih Sultan Mehmet zamanında kurulan İstanbul tersaneleri devrin en büyük ve modern gemilerini yapabilecek kapasiteye erişmiştir. 1571'de İnebahtı'nda yakılan gemilerin yerine bir yılda 242 parçalık gemi hazırlanabilmiştir. Duraklama ve gerileme devirleriyle birlikte de tersanelerdeki gelişmeler durmuştur.

1773'te bugünkü Teknik Üniversite ve Deniz Harp Okulu'nun temeli sayılan Mühendishane-i Bahri Hümayun kurulmuş, böylece ilk teknik ve modern eğitime başlanmıştır.

Cumhuriyet Döneminde ticari gemilerin gelecekteki öneminin fark edilmesiyle birlikte Pendik'te bir tersane kurulmasına karar verilmiştir (1939).

1950-1963 dönemi, kamu tersanelerinin gelişmesi, özel sektör tersanelerinde ahşap teknelerden çelik tekne imalatına geçme devresidir.

1963'ten sonraki planlı dönem yıllarında denizciliğin geliştirilmesi, ekonomik kalkınmanın önemli bir unsuru olarak dikkate alınmış ve uygulanan Beş Yıllık Kalkınma Planları çerçevesinde deniz sektörüne özel bir önem verilmiştir.

Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planında (1963-1967) gemi talebinin yurtiçi tersanelerden karşılanması, ithalatın kısıtlanması öngörülmüştür. Bu kararlar kamu sektörü tersaneleri gelişmiş ve çok sayıda özel sektör tersanesi kurularak sektör canlılık kazanmıştır.

Takip eden kalkınma planlarında tersanelerin geliştirilmesi, ticaret filosunun büyütülmesi ve ekonomik fayda sağlama amacıyla kararlar alınmıştır.

1970'li yıllarda özel sektör tersaneleri ilk olarak Almanya'ya gemi ihraç etmişlerdir.

1975 yılında "Türk Deniz Ticaretini, Deniz Ticaret Filosunu ve Gemi İnşa Sanayiinin Teşvik ve Geliştirme Politika Esasları" Kararnamesi çıkartılmıştır.

1980'li yıllar tersanelerin Tuzla'ya taşınmasına ve burada faaliyet göstermelerine sahne olmuştur.

Yat İnşa Sanayii olarak 1970'lere kadar usta-çırak sistemine dayalı, yeterli bilgi ve teknolojiden uzak inşadan, 70'li yılların ortalarından itibaren Avrupalı dizaynerler ve teknolojisi gelişmiş yat inşa tersanelerinden lisans temin etme faaliyetlerine başlanmıştır. Geçen uzunca bir süre içinde ise Yat İnşa Sanayii, Avrupa teknolojisinin aksaksız uygulandığı ve yüksek kalitede yatların inşa edilebildiği bir seviyeye erişmiştir.

2.3. YATÇILIĞIN TANIMI VE BOYUTLARI

Yatçılık, gezi, eğlence ve spor amacıyla, az sayıda kişinin temel yaşam fonksiyonlarını rahatlıkla karşılayan, tonaj olarak pek büyük olmayan gemilerle yaptıkları turistik/ticari bir faaliyettir.

Bu tanımda öncelikle yatçılığın turistik yönü vurgulanmaktadır. Bu faaliyetten yararlanan turistler bir bedel ödediğinden ticari boyutu da her zaman mevcuttur. Yatçılıkta kullanılan gemilerin ayırıcı özelliği, limanlar arasında düzenli bir yolcu ulaşımına yönelik olmamaları, hatta gezilerin önemli bir bölümünün hukuken liman sayılmayacak koylar, körfezler, vb. yerlerde geçirilmesidir.

Yatçılık; birçok unsurun biraraya gelerek bir deniz gezisi hizmetinin sunulmasıyla sonuçlanan, birçok bransa ayrılan bir ekonomik faaliyettir. Yat inşası, bakım-onarımı, limanlar, barınaklar ve buralarda verilecek her türlü ekonomik ve turistik hizmetin (market, restoran, kuru temizleme, haberleşme, hediyelik eşya, vb.) verilmesi boyutlarıyla büyük istihdam yaratan bir sektördür.

Yatçılık, turiste doğal, tarihi, kültürel ve insani güzelliklerin tanıtılmasını sağlarken - genel kural olarak yatların göze hoş görünen tekne olmaları nedeniyle - özellikle yabancı bir ülkede Türk bayrağını dalgalandıran bir yat başlı başına bir reklam ve tanıtım aracıdır. Ülkemize özgü klasik ahşap yatlar ve bunların katıldığı Bodrum Kupası Yarışları (1989'da başlamıştır), Savarona yatının Avrupa'da bayrak dalgalandırması Türkiye'nin tanıtımı açısından katkı sağlamaktadır.

2.4. YAT İŞLETMECİLİĞİ / YAT FİLOSU

Türkiye'de yat işletmeciliğinin kökeninde Halikarnas Balıkçısı ve arkadaşlarının öncülüğünü yaptığı bir romantizm yatmaktadır. 1960'lı yıllarda, balıkçılık ya da ufak kargo taşımalarında kullanılan teknelerle genelde aydınların başlattığı yarı macera geziler, gitgide daha konforlu tekne yapımına, bu teknelere yabancıların gösterdiği ilginin artması da hem teknelerin çoğalmasına, hem de yavaş yavaş birer yüzer pansiyona dönüşmelerine yol açmaktadır.

1980'li yılların başlarından itibaren yat inşaatının ve işletmeciliğinin teşvik edilmesi, Turizm Teşvik Kanunu ve Yat Turizmini Geliştirme Yönetmeliğinin çıkması bu sektörümüzün gelişmesine yol açmıştır. 1983'ten itibaren Devlet Planlama Teşkilatının gereken teşvikleri sağlaması ile Turizm Bakanlığı'ndan belgeli yat işletmelerinin sayısında çok önemli artışlar meydana gelmiştir. 1983 yılında mevcut 2 işletme, 10 yat, 92 yatak kapasitesi ileriki yıllarda Tablo 2.1'deki sonuçlara ulaşmıştır.

1983 senesinde 2 adet olan işletme sayısı 1993 yılında yerli ve yabancı toplam olarak 113'e, aynı şekilde yat sayısı 10 adetten 1000'ler seviyesine gelmiştir. Tüm bu çarpıcı gelişmeler yat inşa talebine olumlu etki yapmaktadır.

Resmi kanallarla yatçılık konusunda sağlanan istatistiki bilgilerin son derece yetersiz olması ve merkeziden çok, mahalli verilere yönelmesi; gerek yatların sayı ve yatak kapasitelerinin, gerekse maddi getirilerinin tespitini imkansız kılmaktadır. Belgesiz çalışan çok sayıda yatla ilgili sağlıklı dökümler sağlanamamaktadır. Deniz Ticaret Odası Muğla İl Şubesi'nin yaptığı sınırlı bir çalışmaya göre Bodrum, Marmaris ve Fethiye limanlarına kayıtlı 5850 geminin ağırlıklı ortalamalara göre yüzde 35'inin oluşturan yatların sayısı 2047 olarak tahmin edilmiştir. Buna İstanbul, Kuşadası, Antalya ve diğer bölgelerimizdeki ticari yatları da ekleyince toplam kapasitenin 2500 yatı (25.000 yatak) aştığı söylenebilir. Bu da yatçılığın Türk turizminde ve ekonomisinde önemli bir yer tuttuğunun göstergesidir. Rakamların 1989 yılına ait olmaları aradan geçen süredeki gelişmelerin tahminen izlenmesini doğurmaktadır. Genelde yatlar ve yat turizmi konusunda yetkin uzmanlarca yapılmış istatistiklere rastlanmamaktadır (DTO, 1994).

Tablo 2.1 Belgili yat işletmelerinin kümülatif olarak yat ve yatak sayıları (1.3.1994 itibariyle)
(Turizm Bakanlığı, 1994)

Yıllar	İşLETME SAYISI			YAT SAYISI			YATAK SAYISI		
	Yerli	Yabancı	Toplam	Yerli	Yabancı	Toplam	Yerli	Yabancı	Toplam
1986	36	21	57	226	378	604	2402	2515	4917
1987	52	19	71	360	375	735	3360	2769	6129
1988	73	20	93	473	527	1000	4431	3816	8247
1989	83	24	107	544	623	1167	4964	4394	9358
1990	84	24	108	441	483	1024	4365	4102	8467
1991	88	19	107	460	403	863	4556	2846	7405
1992	93	18	111	481	525	1006	4971	3609	8580
1993	95	18	113	474	553	1027	5034	3732	8766

2.5. MARİNALAR / YAT BARINAKLARI

Yatçılığın bir başka boyutu da yat barınakları ve marinalardır. Sezon boyunca denizlerde dolaşan tekneler, kışı güvenli bir şekilde geçirmek, bakım-onarım hizmetlerini alabilmek amacıyla marinalara ihtiyaç duymaktadırlar. Marinalar aynı zamanda sezon içerisinde de yatlara kumanya, yakıt, iletişim, vb. birçok hizmet sağlayan yerlerdir.

Yat turizminin odaklaştığı Amerika, Karaippler, Pasifik ve Avrupa, Kanarya Adaları, Akdeniz çanağı bölgelerinde yatlara hizmet veren marinalar da gelişmiştir.

Bir Akdeniz ülkesi olan Türkiye'nin marina konusundaki durumunu Tablo 2.2'de inceleyebiliriz.

Türkiye'deki marinalar Akdeniz kapasitesinin ancak %2'sine tekabül etmektedir. Bu rakam denizci bir ülke olması gereken Türkiye'nin bu konuda az gelişmişliğini göstermekle birlikte gelecek potansiyeli olarak alınacak mesafeyi de belirtmektedir. Bu potansiyel değerlendirilerek yeni marinaların inşa edilip işletmeye alınmasıyla ve akıllıca bir tanıtım kampanyasıyla önemli bir gelir elde edilebileceği düşünülmektedir.

2.6.YAT İNŞA SANAYİİ

Yat İnşa Sanayii, Gemi İnşa Sanayii gibi emek yoğun olmakla birlikte, hızlı bir teknolojik gelişmenin takip edilmesi gereken ve yoğun bir şekilde yan sanayilere ihtiyaç duyan bir sektördür.

2.6.1. Sınıflandırma

Türkiye'de yat inşa eden, teknolojik gelişmesini ve kadrolaşmasını tamamlamış tersaneler daha ziyade İstanbul-Tuzla bölgesinde faaliyetlerini sürdürmektedirler. Bunun yanında Batı Karadeniz, Marmara, Orta Ege ve Güneybatı Akdeniz sahillerimizde faaliyet gösteren küçük çapta yat ve tekne yapımcısı kişi/kuruluş mevcuttur.

Tablo 2.2 Akdeniz'de Marinalar (TURVAT, 1993)

ÜLKELER	MARİNA	%	BAĞLAMA YERİ	%	ORTALAMA KAPASİTE
MALTA	3	0.70	1,890	1.09	630
FRANSA	99	23.02	60,250	34.69	609
İSPANYA	130	30.23	50,433	29.04	388
TÜRKİYE	10	2.33	3,820	2.20	382
İTALYA	120	27.91	39,394	22.68	328
YUNANİSTAN	10	2.33	3,159	1.82	316
KIBRIS	2	0.47	577	0.33	289
TUNUS	12	2.79	3,470	2.00	289
YUGOSLAVYA	36	8.37	9,761	5.62	271
CEBELİTARİK	2	0.47	340	0.20	170
İSRAİL	6	1.40	575	0.33	96
AKDENİZ GENEL	430		173,669		404

Tersaneleri, ürettikleri yat ve teknelerin gövde malzemelerine göre sınıflandırırızak:

1) Ahşap yat ve tekne imal eden tersaneler:

Ahşap türü olarak çoğunlukla çam, kestane ve maun kullanılmaktadır. İstanbul-Tuzla bölgesinde organize şekilde kooperatif olarak çalışan imalatçılar boyları 25 metreye kadar olan yatları komple inşa edebilmektedirler. Buradan genellikle Yunanistan, İngiltere ve Almanya'ya ihracat yapılabilmektedir (Karahanoğlu, 1993).

Bunun dışında Batı Karadeniz'de küçük ve orta boy balıkçı tekneleri üreten çok sayıda usta/atölye vardır. Yine Ege ve Akdeniz kıyı bölgelerinde geleneksel Türk teknelerinin klasik ahşap yöntemle üreten ustalar / atölyeler bulunmaktadır.

2) Çelik ve alüminyum yat tersaneleri:

Sayıları 4 - 5'i geçmeyen, gelişmiş ülke teknolojilerine ulaşmış, bilgisayarlı dizayn ve kalite kontrol çalışmalarının uygulanabildiği, 20-80 metre büyüklükte çelik ve alüminyum fiberglas, yelkenli ve motoryat üretebilen tersanelerimiz mevcuttur. Bunlar genellikle ihracata çalışmaktadır. Yurtdışı lisans anlaşmaları olanlar gibi özel sipariş üzerine de üretim yapabilmektedirler. Bazılarının esas faaliyet alanı yeni gemi inşa ve bakım onarımı olmaktadır.

3) Fiberglas (Cam takviyeli plastik) tekne ve yat imal edenler:

Daha çok sandal, filika, sürat teknesi ve motoryat şeklinde üretim yapan irili ufaklı, genelde yurtiçi piyasaya hizmet veren bir çok üretici vardır.

2.6.2. İhracat

Gövde inşaatı, motor ve diğer donanımlar, navigasyon aletleri ve iç dekorasyonu da dahil olmak üzere komple yapılabilen bu tekne ve yatların ihraç imkanları çok yüksektir. Tablo 2.3, 1983-1993 yıllarında gerçekleşen ve Tuzla tersanelerinden ihraç edilen yatların dökümünü kapsamaktadır (Karahanoğlu, 1993).

Tablo 2.4 'te yıllara göre ihracat rakamları toplandığında, 1984 ile 1993 yılları arasında 45.526.522 US \$ lık bir ihracat miktarına ulaşılmaktadır.

Bu rakamların sadece Tuzla bölgesinden ihraç edilen yatlar olduğu ve diğer bölgelerin ihracatının katılmadığı düşünülürse, gelecek için önemli bir potansiyelin varlığından sözedilebilir.

Tablo 2.4 Yıllara Göre Tuzla Tersanelerinden İhracat Miktarı, (Karahanoğlu, 1993)

1984 yılı yat ihracatı	2.968.081
1987 yılı yat ihracatı	14.605
1988 yılı yat ihracatı	706.690
1989 yılı yat ihracatı	12.106.727
1990 yılı yat ihracatı	8.605.617
1991 yılı yat ihracatı	5.925.394
1992 yılı yat ihracatı	3.316.608
1993 yılı yat ihracatı	11.882.540
TOPLAM (USD)	45.526.552

Tablo 2.3 Tuzla tersaneleri ihraç edilen yatlar listesi (Karahanglu, 1993)

SIRA NO	İHRAÇ TARİHİ	CİNSİ	İHRACAT MİKTARI (USD)
1	1984	MOTOR/YAT	860,00
2	1984	MOTOR/YAT	952,256
3	1984	MOTOR/YAT	1,155,825
4	1987	MOTORLU SANDAL	14,605
5	1988	TEKNE	97,000
6	1988	TEKNE	475,180
7	1988	HÜCUM BOT	125,000
8	1988	FİBER TEKNE	9,800
9	1989	YAT	2,792,727
10	1989	YAT	6,800,000
11	1989	YÜZER HAVUZ	490,000
12	1989	YAT	670,000
13	1989	YAT	1,054,000
14	1989	MOTOR/YAT	300,000
15	1990	YAT	453,790
16	1990	YAT	7,300,000
17	1990	YAT	688,423
18	1990	GEZİ TEKNESİ	23,581
19	1990	MOTOR/YAT	99,823
20	1991	MOTOR/YAT	500,000
21	1991	YAT	1,200,000
22	1991	YAT	767,223
23	1991	YAT	1,247,985
24	1991	YAT	1,170,984
25	1991	YAT	918,480
26	1991	YAT KALIBI	120,722
27	1992	YAT	1,032,443
28	1992	YAT	1,138,659
29	1992	BALIKÇI	508,000
30	1992	FİBER TEKNE	127,000
31	1992	FİBER TEKNE	100,000
32	1992	UÇAK GÖVDESİ	20,506
33	1992	MOTOR YAT	390,000
34	1993	AĞAÇ TEKNE	23,220
35	1993	YAT	6,000,000
36	1993	YAT	867,970
37	1993	YAT	1,475,115
38	1993	MOTOR YAT	550,000
39	1993	SU PLANÖRÜ	52,000
40	1993	COSTA YAT	750,000
41	1993	BALIKÇI	15,771

**Tablo 2.3 Tuzla tersaneleri ihraç edilen yatlar listesi (Karahanğlu, 1993)
(devam)**

SIRA NO	İHRAÇ TARİHİ	CİNSİ	İHRACAT MİTARI (USD)
42	1993	MOTORSUZ TEKNE	10,541
43	1993	MOTORSUZ TEKNE	10,541
44	1993	MOTORSUZ TEKNE	9,841
45	1993	MOTORSUZ TEKNE	10,541
46	1993	MOTORSUZ TEKNE	11,336
47	1993	MOTORSUZ TEKNE	9,341
48	1993	MOTORSUZ TEKNE	10,541
49	1993	MOTORSUZ TEKNE	10,541
50	1993	MOTORSUZ TEKNE	10,541
51	1993	MOTORSUZ TEKNE	10,541
52	1993	MOTORSUZ TEKNE	10,541
53	1993	MOTORSUZ TEKNE	10,286
54	1993	MOTORSUZ TEKNE	10,541
55	1993	MOTORSUZ TEKNE	10,541
56	1993	MOTORSUZ TEKNE	10,286
57	1993	MOTORSUZ TEKNE	10,541
58	1993	MOTORSUZ TEKNE	18,682
59	1993	MOTORSUZ TEKNE	18,682
60	1993	MOTORSUZ TEKNE	18,682
61	1993	MOTORSUZ TEKNE	9,341
62	1993	MOTORSUZ TEKNE	9,341
63	1993	MOTORSUZ TEKNE	18,682
64	1993	MOTORSUZ TEKNE	18,682
65	1993	YAT	18,750
66	1993	MOTOR YAT	350,581
67	1993-1994	MOTOR YAT	1,500,000
TOPLAM (USD)			45,526,552

2.6.3. Sektörün Diğer Özellikleri

Yat İnşa Sanayii kendi kalitesi yanında, seri üretim yapan çok sayıda yan sanayinin yeterli düzeye gelmesine bağlıdır. Bir yatta kullanılan malzemenin çeşitliğine bakıldığında bu daha iyi anlaşılmaktadır. Zevklerin de önemli bir rol oynadığı bu sektör kalite, teknolojik ve hayatı kolaylaştırıcı lüks malzeme ile Gemi İnşa Sanayiinden bazı sapmalar gösterebilmektedir. Bir yatta kullanılabilecek malzemeleri, yan sanayi ve işçilik ile ilgili çeşitliliği görmek açısından liste haline getirirsek:

Malzeme Listesi:

1. İmalat malzemesi:

Reçine, tutkal, sertleştirici

Fiber

Anal yapı malzemesi

Ahşap

Metal

Boya

Tamamlayıcı yapı malzemesi

2. Dahili donanım / cihazlar

Dekorasyon malzemesi

Dahili donanım

Audio / video cihazlar

Servis cihazları

Soğutucular

3. Motor ve aksamı

Motor ve aksesuarlar

Dümen sistemi

4. Elektrik sistemi

Kablolar ve paneller

DC sistemi

AC sistemi

Işıklar, soketler, düğmeler, vb.

5. Elektronik cihazlar

Navigasyon cihazları

Diğer elektronik cihazlar

6. Güverte donanımı

Yelken ve donanımı

Direk ve donanımı

Vinçler, vb.

Paslanmaz çelik ve alüminyum parçalar

Lumboz, cam, vb.

Hidrolik sistemler

Spor aletleri ve aksesuarlar

Güvenlik cihazları

Irgat, vb.

7. Su ve yangın sistemi

Temiz su sistemi

Kirli su sistemi

Yangın kontrol sistemi

Bu liste ayrıntılarla genişletilebilir. Görüldüğü gibi müstakil bir evde bulunabilecek tüm yaşam koşullarını yerine getirmeye yönelik donanım, tesisat ve ekipmanlara ilave olarak tekneyi hareket ettirme, seyir ve kontrolünü sağlama amaçlı birçok alet ve ekipman yer almaktadır. Bunların %50'ye yakın kısmı ithal zorunluluğu olan malzemedir.

Yan sanayinin çeşitliliği, kalitesi ancak yeterli düzeyde yat inşa talebiyle gerçekleşebilir. İç talepte dönemsel olarak olumsuzluklar başgösterdiğinde, ihraç

imkanlarının bulunması yat inşa sanayiinin ve yan sanayilerin yaşaması açısından çare olabilir. Talep, ticari amaçlı yat inşa yapımı olabildiği gibi (turizm kuruluşları, vb.), özel amaçlı gezi ve spor teknesi şeklinde de olabilir.

Sektördeki katma değer vergisi, motorlu taşıt vergisi, motor alım vergisi ve gümrük vergileri gibi giderler maliyetleri yükseltmektedir. Bu da talebi azaltmakta veya yurtdışına yönelmesine yol açmakta, böylece yurtdışına fon transferi ve devlet vergi gelirlerinde kayıplar sözkonusu olabilmektedir.

Teşvikler açısından gemi inşa yatırımları % 22 teşvik primi ve % 50 fon kaynaklı krediden yararlanmasına karşın yat inşa yatırımları sadece % 22 teşvik priminden yararlanabilmektedir.

Bunun dışında plansız, projesiz herhangi bir hesaba dayanmadan yurtiçindeki birçok girişimci/ustanın herhangi bir denetim-kontrol mekanizmasından geçmeden ürettikleri yat ve tekneler yerli kalitenin düzeyini düşürebilmekte ve imaj açısından sakıncalar yaratabilmektedir.

BÖLÜM 3 YAT İNŞA SANAYİİNİN ULUSLARARASI REKABET GÜCÜ

3.1. REKABET GÜCÜ KAVRAMI

Rekabet gücü kavramı günümüzde çok çeşitli açılardan açıklanmaya çalışılan bir kavramdır. Bir tarife göre, ülkenin tüm koşullarını içeren, ekonomi, sanayi, ticaret, teknoloji, insangücü ve yetişkinliği ve hatta politik sorunların veya durumun ele alınması gereken global bir kavramdır (İKV, 1992).

Mikroekonomik açıdan ise üstünlüklerin firma satışlarını ve karlarını yükseltme, maliyet düşürme ve pazar paylarını arttırmaya yönelik çalışmalarla sağlanması ile ilgilidir (Yentürk, 1991).

Porter, rekabetçi gücü belirleyici 4 özelliği şöyle tanımlamaktadır:

a) Faktör koşulları: İnsan kaynakları, fiziksel kaynaklar, bilimsel bilgi, teknik bilgi, pazar bilgisi, sermaye maliyeti, altyapı dağıtım, iletişim, coğrafi konum gibi faktörler ülkenin üretim konumunu belirlemektedir.

b) Ülke içi talep koşulları: İç pazardaki talebin niteliği ve miktarı, alıcıları, kalite, dizayn, servis konularında titiz davranmaya itecek, bu da firmaları rekabetçi üstünlük elde etmeye yöneltecektir.

c) İlgili ve destekleyici endüstrilerin varlığı ve gelişmişlik düzeyi: O endüstride rekabetçi gücün sağlanmasına yardımcı olmakta ve uluslararası düzeyde başarısını güçlendirmektedir.

d) Firma yapısı, stratejisi ve rekabet: Firma hedefleri, stratejileri, organize olma şekilleri, iç pazarın yapısı, organizasyon becerileri ve yönetimin tutumları ulusal ve uluslararası pazarlarda rekabet gücüne kavuşmada etkili olarak görülmektedir.

Porter'a göre uluslararası rekabet gücü kavramı açıklanırken şu hatalardan kaçınmak gerekir:

- Doğal kaynaklara sahip olmak her zaman rekabet gücü anlamına gelmez. Günümüzde hammadde, sermaye, işgücü rahatlıkla ulusal sınırları aşabilmektedir.
- Bir ürünün, firmanın elde ettiği pazar payı bazen yanıltıcı olabilmektedir. Devlet sübvansiyonları, dumping uygulamaları, vb. sonucunda pazar payı yapay olarak artmış olabilir.
- Fiyat rekabetçiliği (ücretler, döviz kurları, işgücü verimliliği) ve fiyat dışı rekabetçilik (kalite, pazarlama gibi) faktörleri uluslararası rekabetçi gücün nedenleri olarak değil sonuçları olarak görülmelidir.

Bu tanımlardan görüldüğü gibi rekabet gücü kavramının bakılan açıya ve kapsama göre farklılıklar gösterdiği söylenebilir. Rekabet gücü araştırmalarını bir ülkenin, bir sektörün veya bir firmanın dünya ölçeğinde zayıf ve kuvvetli yönlerinin belirlenmesine yarayan araştırmalar olarak tanımlayabiliriz.

3.2. TÜRKİYE'NİN ULUSLARARASI REKABET GÜCÜ

Uluslararası rekabet gücü konusunda dünyada kabul gören önemli araştırmalardan biri, IMO (International Management Development) ve WEF (World Economic Forum) tarafından hazırlanan Dünya Rekabet Gücü Raporu'dur. Bu rapor ülkelerin rekabet güçlerinin çok ölçütlü bir analiz metodunun kullanılmasına dayanılarak hazırlanmaktadır.

Dünya Rekabet Gücü Raporu, değerlendirmesini 8 ana kriter altında 361 ölçüt kullanarak yapmaktadır. Bu 8 ana kriter şunlardır:

1) Yerli Ekonomik Güç (Domestic Economic Strength):

Bu kriterle ekonominin ve ekonomik sektörlerin genel performansı değerlendirilir. Katma değer, sermaye oluşumu, enflasyon, kalkınma hızı, ekonominin büyüklüğü, para biriminin değeri gibi ölçütler bu kriterde yer alır.

2) Uluslararası Olma (Internationalization):

Bu kriter, ülkenin dış ticarete ne derece etkin olduğunu gösterir; mal ve hizmetlerin ihracat ve ithalat değerleri, dış ticaret dengesi, dış ticaret kuralları, yabancı sermaye miktarı ve uygulanan kurallar, yurtdışına doğrudan yatırım miktarı, dış rekabete karşı koruyucu kurallar gibi ölçütler ülkenin uluslararası ekonomiye katılma etkinliğini belirler.

3) Devlet/Hükümet (Government):

Bu kriter, hükümet ve devlet kuruluşlarının ülkedeki firmaların rekabet gücünü iç ve dış pazarlarda ne derecede artırıcı nitelikte olduğunu ölçmektedir. Dış borçlar, resmi rezervler, hükümet harcamaları, hükümet etkinliği ve saydamlığı, vergi gelirleri, vergi türleri, sübvansiyon türleri ve miktarı, devletin ekonomiye direkt müdahaleleri, fiyat kontrol politikaları, sosyal güvenlik politikaları, adalet ve güvenlik mekanizmaları bu kriterde kullanılan ölçütlerden bazılarıdır.

4) Finans (Finance):

Ülkedeki sermaye piyasasının işleyişi ve finansman kuruluşlarının hizmet kalitesini bu kriter ölçmektedir. Gözönünde bulundurulan bazı ölçütler şunlardır: Finansman seçenekleri, faiz düzeyleri, banka sayısı, banka tasarruf hesap tutarları, borsa faaliyetleri düzeyi, yabancı piyasalarla ilişkiler, sermaye piyasalarına yönelik yasal düzenlemeler.

5) Altyapı (Infrastructure):

Bu kriterde uluslararası rekabetin gereklerine uygun olarak altyapı sisteminin ticari ve sınai ihtiyaçları ne oranda karşıladığı incelenmektedir. Enerji üretimi ve tüketimi, enerji yeterliliği, doğal kaynakların zenginliği, ulaştırma sistemi, haberleşme sistemi, şehirleşme biçimi ve yoğunluğu bu kriterde kullanılan bazı ölçütlerdir.

6) Yönetim (Management):

Yönetim faktörü, ülke firmalarının hangi ölçüde karlı ve etkin çalıştığını ve yeni yöntemlerle yönetildiğini ölçer. Kalite kontrol felsefesi, fiyat politikaları, üretkenlik ve verimlilik, ücret politikası, uluslararası iş tecrübesi, bilgi işlem teknolojisi,

yeniliklere karşı tutum ve davranışlar, yeni ürün ve hizmet yaratma gücü ve pazarlara aktarma hızı ve etkinliği bu kriterdeki bazı ölçütlerdir.

7) Bilim ve Teknoloji (Science and Technology):

Ülkenin bilimsel ve teknolojik kapasitesi ve başarısı bu faktörle değerlendirilmektedir. Kullanılan bazı ölçütler şunlardır: Devlet ve özel sektör araştırma ve geliştirme (Ar-Ge) harcamaları, Ar-Ge personel sayısı ve nitelikleri, kazanılan patent sayısı, sanayide araştırmacı sayısı ve özellikleri, kullanılan üretim teknolojileri ve bunların sağlandığı kaynaklar.

8) İnsan Gücü (People):

Ülkedeki insan gücü birikimi ve özellikleri bu kriterde değerlendirilmektedir. Kullanılan önemli ölçütler nüfus, nüfus artış hızı, demografik özellikler, işgücü ordusu, işsizlik oranı, eğitim sistemi, beyin göçü, ekonomik bilinç düzeyi, yaşam kalitesi, toplumsal değerler, çalışma alışkanlıkları, vb. dir.

Tüm bu ölçütlere ve kriterlere göre ülkelerin değerlendirildiği Dünya Rekabet Gücü Raporunun 1994 yılındaki ülkeler ve kriterlere göre sonuçları Tablo 3.1'de verilmektedir. 41 ülkenin değerlendirildiği bu raporda Türkiye; Kore, İspanya, Meksika, Arjantin, Portekiz'in hemen arkasından ve Kolombiya, Endonezya, İtalya, Filipinler, Hindistan'dan önde 29. sırada yer almaktadır.

Kriterlere göre duruma bakıldığında, Türkiye yerel ekonomik güçte 33. uluslararasılaşmada 29., devlette 33., finansta 24., altyapıda 19., yönetimde 24., bilim-teknikte 33., insan gücünde 30. sırada yer almaktadır.

Kriter ve ölçütlere göre yapılan bu değerlendirmede Türkiye'nin ölçütleriyle ilgili ayrıntılı sıralamalar Ek A'da Ulusal Rekabet Ağacı olarak verilmektedir.

Tablo 3.1 Ülkelere ve Kriterlere Göre Rekabet Gücü Sıralaması
(World Competitiveness Report, 1994)

Ülkeler	DRG (*) Sıralaması	FAKTÖRLER							
		I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII
ABD	1	1	1	6	1	3	5	2	6
Almanya	5	12	4	12	7	9	12	3	3
Arjantin	27	35	28	14	23	31	32	37	28
Avusturalya	15	20	24	9	15	5	18	16	12
Avusturya	12	19	12	16	9	11	11	11	7
Belçika	21	16	10	38	16	15	17	10	14
Brezilya	38	41	36	35	36	30	35	38	37
Çek Cumhuriyeti	36	36	27	31	37	40	40	25	38
Danimarka	7	13	9	15	10	13	6	9	2
Endonezya	31	25	34	24	30	32	36	30	33
Filipinler	33	28	30	29	25	39	28	34	36
Fransa	13	14	5	28	18	10	20	6	16
Güney Afrika	35	37	35	37	21	20	29	27	41
Hindistan	34	22	33	27	27	41	33	29	40
Hollanda	8	17	6	25	6	12	10	14	9
Hong Kong	4	4	3	2	3	17	4	20	18
İngiltere	14	18	7	13	11	14	13	13	21
İrlanda	19	8	11	23	17	23	22	17	15
İspanya	25	29	15	32	33	22	30	23	27
İsveç	10	26	13	21	26	4	2	5	8
İsviçre	6	10	18	5	4	6	3	4	11
İtalya	32	24	20	41	35	35	25	22	25
Japonya	3	3	8	19	5	24	1	1	14
Kanada	16	15	19	22	8	2	19	19	17
Kolombiya	30	32	37	17	29	36	27	28	29
Kore	24	7	39	30	39	29	31	18	20
Macaristan	39	39	38	36	38	34	39	40	35
Malezya	17	6	14	4	13	18	14	24	22
Meksika	36	30	31	10	31	28	26	32	31
Norveç	11	21	23	20	22	1	15	12	5
Polonya	41	38	41	40	40	38	41	35	32
Portekiz	28	31	22	26	28	26	37	39	26
Singapur	2	2	2	1	2	16	7	8	1
Şili	22	23	16	7	19	21	16	26	24
Tayland	23	9	21	8	14	33	23	31	23
Tayvan	18	5	17	11	20	27	21	15	19
Türkiye	29	33	29	33	24	19	24	33	30
Venezüela	40	40	40	34	41	25	38	41	39
Yenizelanda	9	11	25	3	12	8	8	21	13
Yunanistan	37	34	32	39	34	37	34	36	34

(*) : Dünya Rekabet Gücü Sıralaması

I : Yerli Ekonomik Güç

II : Uluslararası Olma

III : Devlet

VI : Finans

V : Alt Yapı

VI : Yönetim

VII : Bilim ve Teknoloji

VIII: İnsan Gücü

3.3. SEKTÖREL REKABET GÜCÜ KONUSUNDAKİ ARAŞTIRMALAR

Ülkenin makro düzeyde rekabet gücünün olması, sektörel bazda rekabet gücünün gelişmesine yardımcı olur. Bununla birlikte, her sektörün ülke içinde değişik faktörlere dayanarak yarattığı bir birikim ve çevre bulunmaktadır. Bu da o sektörün gelişmişliğini ve rekabet gücünü belirler.

Türkiye için de sektörlerin dünya ve Avrupa Topluluğu ile rekabet güçlerini araştıran ve sorgulayan çeşitli araştırmalar vardır. Bu çalışmalar temelde iki sınıfta toplanabilir. Birincisi, rakamsal veriler ve çeşitli hesaplama yöntemleri ile sektörlerin karşılaştırmalı üstünlüklerini belirleme amaçlıdır. Diğeri, anket ve mülakatlarla sektörlle ilgili sanayici, yönetici ve diğeri kişilerin görüşlerinin, düşüncelerinin ve beklentilerinin değerlendirilerek daha çok subjektif yargıların belirlenebildiği çalışmalardır (Özkale, 1991).

Hesaplamalara ve rakamlara dayanan araştırmalar daha gerçekçi bir yaklaşım olmakla birlikte, yat inşa sanayi verilerinin, ana sektör olan gemi inşa sanayi içerisinde saklı olması ve ayrılamaması nedeniyle bu tarz çalışmalar anlamlı olmamaktadır.

Yat İnşa Sanayiinin içinde bulunduğu Gemi İnşa Sanayiinin değerlendirildiği, anket, mülakat ve görüşlere dayanan bazı araştırmalar ve özellikleri şöyledir :

- İ.K.V.'nca yapılan 53 sanayi kolunun AT ile rekabet gücünü belirlemeye yönelik sektördeki sanayici ve yöneticilerle görüşme ve çeşitli yayın ve istatistiklere dayanan araştırma (1985).
- DPT tarafından özel ihtisas komisyonu raporlarına dayanan ve sektördeki yönetici ve uzmanların görüşlerine başvurulmuş bir çalışma (1988).

Bu araştırmaların konumuzla ilgili olabilecek sonuçları aşağıdaki şekilde özetlenebilir :

Gemi İnşa Sanayii, İKV tarafından rekabet gücü yüksek, TÜSİAD tarafından rekabet gücü orta, DPT tarafından rekabet için önlem gerekli olarak bulunmuştur.

TÜSİAD'ın yaptığı araştırmada, Gemi İnşa Sanayii rekabet gücü olabilecek ve gelişme yolundaki sektörler olarak gösterilmektedir (TÜSİAD, 1991, 2.62-2.85). Dünya ekonomisindeki ana eğilimlerin sektörler üzerindeki olası etkileri olarak gelişmiş ülkelere kayan bu eğilim, Gemi İnşa Sanayiinde Türkiye'nin coğrafi konum ve işgücü maliyeti üstünlüğünü ortaya çıkarmaktadır. Asya-Pasifik bölgesinin gelişmesi ile ortak yatırım olanakları aranması, yeni rakiplerin ihracat potansiyelini azaltma olasılığı, yeni teknolojilerin benimsenmesinin sektördeki etkinlik için önemi vurgulanmaktadır. (TÜSİAD, 1991, 2.80).

İstihdam yaratma gücü, döviz kazandırma gücü ve altyapı ekonomik etki alanları olarak belirlenmekte ve sermaye maliyeti, altyapı ve teknoloji başarı için temel etkenler olarak gözükmektedir (TÜSİAD, 1991, 2.67).

İleriye doğru bakıldığında, hem dünya pazarlarına girişi hızlandırmak, hem de sosyo-ekonomik gelişmeyi sağlamak için Türkiye, kaynaklarını ve teşvik sistemini rekabet gücü sağlayacak şekilde strateji ve politikalar belirlemelidir (TÜSİAD, 1991).

Sektör seçiminde, sektörün yaratacağı sosyo-ekonomik etki kadar şimdi ve ileride rekabet üstünlüklerinden yararlanma imkanları olması rol oynamalıdır. Ayrıca, lokomotif sektör olmasa da, lokomotif sektörleri ya da diğer sektörleri destekleyici niteliği bulunması önemlidir (TÜSİAD, 1991).

TÜSİAD'ın hazırladığı Türkiye'de sektörlerin göreceli rekabet üstünlüklerinin sıralandığı bilgiler Tablo3.2 de verilmektedir. Turizm, dokuma, seramik, cam, gıda gibi klasik sektörlerin ardından gelen Gemi İnşa Sektörünün rekabet gücü orta olarak çıkmaktadır.

TÜSİAD araştırmasında, Gemi İnşa Sektörünün rekabet gücüne katkıda bulunan faktörlerin ağırlıkları şöyledir :

Faktörler	Ağırlıklar
1) İşgücü maliyeti	10
2) İşgücü verimliliği	10
3) Sermaye maliyeti	9
4) Kalite	10
5) Özellikler	10
6) Benzersizlik	6
7) Teknoloji	6

8) Nitelikli işgücü	7
9) Altyapı	10
10) Hammadde bulunabilirliği	9
11) Yurtiçi rekabet ortamı	5
12) Ülke imajı	8
13) Dış bağlantılar	7
14) Coğrafi konum	9

Bahsi geçen bu 3 araştırmada Gemi İnşa Sanayiinin görece bazı üstünlükleri belirtilmekte, önlemlerin gerekliliği üzerinde durulmakta ve gelecek için potansiyel olarak rekabet gücünün olabileceği vurgulanmaktadır. Fakat bu yorumlar konumuz olan Yat İnşa Sanayii ile ilgili direkt ve doğru bir değerlendirme olmaktan ziyade ana sektör olarak Gemi İnşa Sanayiinin Yat İnşa Sanayiine bir altyapı oluşturması açısından önemlidir.

3.4. YAT İNŞA SANAYİİNİN REKABET GÜCÜ

Türkiye'nin ülke olarak genel rekabet gücüne ve daha sonra da Gemi İnşa Sanayiinin de değerlendirildiği sektörel bazda rekabet güçlerinin belirtildiği araştırmalara göz attıktan sonra Yat İnşa Sanayiinin rekabet gücünü incelemeye çalışacağız. Daha önce de belirtildiği gibi Yat İnşa Sanayii başlı başına bir ana sektör olmadığından, ilgili veriler ve dökümanlar ana sektörü olan Gemi İnşa Sanayii ile ilgili kalemlerde bulunabilmektedir. Burada karşılaşılan zorluk ana sektörden bu verilerin ayrımının yapılamaz olmasıdır. Dolayısıyla ulusal ve uluslararası istatistiklerde konumuzla ilgili sağlıklı istatistikler bulunmamaktadır.

Örneğin OECD istatistiklernide, uluslararası ticaret sınıflandırma standardı (SITC - Standard International Trade Classification) olarak 79.3 nolu kodun kapsamı gemiler/teknele (hava yastıklı araçlar dahil) ve yüzen yapılar (ships/boats including hovercraft) and floating structures) olarak verilmektedir. Benzer şekilde Birleşmiş Milletler istatistiklerinde, uluslararası endüstri sınıflandırma standardında (ISIC - International Standard Industrial Classification) 3841 nolu madde gemi inşa ve onarımı olarak geçmektedir. Devlet İstatistik Enstitüsü dış ticaret istatistiklerinde, 89 nolu fasıl kodu gemiler suda yüzen taşıt ve araçları içermektedir. Bu kod ve rakamlarla yatlarla ilişkin varsayımlarda bulunmak yeterli ve doğru bilgileri

vermeyeceğini belirtebiliriz. Çünkü gemi ve yat arasında gerek parasal değer olarak gerekse büyüklük birimi gros-tonilato* olarak önemli farklar vardır.

Tüm bu olumsuzluklara karşın, gümrük kayıtlarından araştırmamıza yarayabilecek veriler elde edilmeye çalışılmıştır. 1 Ocak 1989 tarihinden itibaren gümrük kayıtları, Armonize Sistem Nomanklatörüyle 8'li sayısal kodlardan oluşan gümrük giriş tarife cetveline uygun tutulmaktadır. Konumuzla ilgili istatistik pozisyonları Fasıl 89'da yer almaktadır. Fasıl 89 gümrük tarife istatistik pozisyonları Ek B'de verilmektedir. Bununla ilgili genel açıklamalar da Ek C'te yer almaktadır.

Gümrük kayıtlarından, Türkiye'den ihraç edilen ve Türkiye'ye ithal edilen Fasıl 89 kapsamındaki gemiler ve suda yüzen taşıt ve araçların, 1989-1994 (1994 yılı için Ocak-Eylül verileri) seneleri arasındaki dökümü Ek D ve E'de verilmektedir. Bu kayıtlarda istatistik pozisyon numaralarına göre ihracatın ve ithalatın yapıldığı ülke ölçü, miktar ve kıymet bilgileri yer almaktadır. Bu bilgilerden yararlanarak, seçilmiş pozisyon numaralarına göre toplulaştırma yoluna giderek ihracat değerlerinin Tablo 3.3'de ve ithalat değerlerini Tablo 3.4'te inceleyebiliriz.

Seçtiğimiz pozisyon numaraları şunlardır:

- 89 : Gemiler ve suda yüzen taşıtlar ve araçlar
- 89.03 : Yatlar ve diğer eğlence ve spor tekneleri, Kürekli kayıklar ve kanolar
- 89.03.91 : Yelkenli tekneler (yardımcı motoru olsun olmasın)
- 89.03.91 : Motorbotlar (dıştan takma motoru olanlar hariç)
- 89.03.91.32 : Yelkenli tekneler - uzunluğu 7.5 m'yi geçenler
- 89.03.91.22 : Motorbotlar - uzunluğu 7.5 m'yi geçenler
- 89.03.99.22 : Uzunluğu 7.5 m'yi geçen diğer tekneler

*1 Gros-ton = 100 kübik feet olarak alabileceği yük hacmini gösterir.

Tablo 3.2 Sektörlerin göreceli rekabet üstünlükleri, (TÜSİAD;1991)

SEKTÖRLER	DEĞERLER*	FAKTÖRLER													
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
REKABET GÜCÜ EN YÜKSEK SEKTÖRLER	TURİZM	+					+	-		-					+
	DOKUMA-GİYİM		+				-			-	+		+		
	SERAMİK				+					-	+				
	PIŞIRICI VE CEMENTODAN GEREÇLER	+								-	+				+
	BITKİSEL ÜRÜNLER	+					-				+				
	CAM				+		-								
	GIDA														
	İNŞAAT	+					-		+		+				+
	HAYVANCILIK	+			+		-								+
	DERİ ÜRÜNLERİ	+									+				
	SU ÜRÜNLERİ	+			+		+	+		+					
	ELEKTRİKSİZ MAKİNALAR	+			+		-								
	İÇKİ										+				
	LASTİK				+		-	+						+	
	PETROLKİMYA						-	+							
	DEMİR-ÇELİK						-	+							+
	TÜTÜN ÜRÜNLERİ														
	TARIM ALET VE MAKİNALARI	+					-				+				-
	ÇİMENTO						-								+
	KAĞIT						-		+						
REKABET GÜCÜ EN DÜŞÜK SEKTÖRLER	GEMİ İNŞA	+					-								+
	KARA YOLU TAŞITLARI	+					-								
	PLASTİK				+		-	+			+				
	YAKIT DIŞI MADENLER	+					+				+				
	BASIM	+					-								
	GÜBRE				+		-								
	METAL EŞYA	+			+		-								+
	DEMİR DİŞİ METALLER				+		-								
	DEMİR YOLU TAŞITLARI	+					-								+
	PETROL ÜRÜNLERİ						-			+					
	ORMANCILIK	+													+
	ENERJİ						+	+							
	ELEKTRİK MAKİNALAR						+								
	MESLEKİ ALETLER	+					-	+							
	ORMAN						-	+							+
	KİMYA		+				-	+							
	ELEKTRONİK	+					-								
	YAKIT MADENLERİ	+					-				+				
	ORTALAMA														
		6,07													

FAKTÖRLER

1. İşgücü Maliyeti Ücreti
2. İşgücü Verimliliği
3. Sermaye Maliyeti
4. Kaite
5. Özellikler
6. Benzersizlik Eşsizlik
7. Teknoloji
8. Nitelikli İşgücü
9. Altyapı
10. Hammadde Bulunabilirliği
11. Yurtiçi Rekabet Ortamı
12. Ülke İmajı
13. Dış Bağlantılar
14. Coğrafi Konum

*Sektörlerin Ağırlıklı Ortalama Değeri = $(\sum w(i) \cdot s(i)) / \sum w(i)$

(i=1,...,n)

w(i)= sektörde i faktörünün ağırlık katsayısı

s(i)= sektörde i faktörünün değeri

Tablo 3.3'te ihracat rakamlarına bakıldığında, 1989 yılından 1992 yılına kadar gemilerin ihracatında önemli bir gelişme vardır. Benzer şekilde yatların içinde bulunduğu 89.03 nolu pozisyonda 1989 yılında 933.174 \$'dan 1991 yılında 6.280.650 \$'a ulaşmaktadır. 7.5 metreden büyük yatların ihracatı (pozisyon 89.03.91.32, 89.03.92.22, 89.03.99.22) tüm yat ihracatı içerisinde önemli bir yer tutmaktadır. 1994 yılındaki ihracattaki düşük değeri hem bütün seneyi içermemesi, hem de krizden etkilenmesine bağlayabiliriz.

Yine de tüm bu rakamlar ikinci bölümde Tablo 2.3'te yer alan Tuzla bölgesinden ihraç edilen yatların ihraç miktarlarından önemli sapmalar göstermektedir. Bu sapmaların başlıca nedenleri:

1. İhracat miktarlarının düşük fatura edilmesi,
2. Yurtdışı kökenli kişi ve kuruluşlarca Türkiye'de yaptırılan yatların Türk limanlarına kayıt yaptırılması dolayısıyla gümrükle ilgili işlemlerin gerçekleştirilmemesi olarak sayılabilir.

İhracatların yapıldığı ülkelerden Avrupa Topluluğu ülkeleri ve Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Teşkilatı (OECD) ülkeleri önemli farkla göze çarpmaktadır. İtalya, Fransa, İngiltere gibi denizcilikte ve yat yapım sanayinde gelişmiş ülkelere ihracat yat inşa sanayinin geldiği noktayı göstermektedir.

Tablo 3.4'te ithalat değerlerine bakıldığında, 89.03 nolu pozisyonda yat ithalat değerleri 1989 yılında 9.541.127 \$'dan 1993 yılında 4.837.646 \$'a gerilemiştir. İthalat değerlerini belirtmemizden amaç yurt içerisindeki pazarın boyutlarını bir ölçüde olsun yansıtabilmektir. 7.5 metreden büyük yatların ithalatı, tüm yat ithalatlarında önemli bir yer tutmaktadır. İkame açısından bu ihtiyacın yurtiçinden karşılanma imkanı bulunmaktadır.

Bununla birlikte Türk vatandaşlarınca yurtdışından getirilen ve belli süreler yurtiçinde durmasına izin verilen tekneler ithalata yansımamakta üretim ve vergi açısından düşünülmesi gereken bir noktayı öne çıkarmaktadır.

Yat piyasasındaki potansiyeli görmek açısından Almanya'daki yıllık tekne satışlarını incelediğimizde (Tablo 3.5) yetkenli yat ve motor yat olmak üzere yaklaşık 70 bin

adetlik rakamlar sözkonusudur. Almanya'da tekne pazarının yıllık cirosu 3 milyar mark, Avrupa genelinde 25 milyar mark civarındadır (TURYAT, 1993).

Tablo 3.5 Almanya'da Yıllık tekne Satışları (TURYAT, 1993)

Tekne cinsi	1989	1990	1991	1992	92/89 (% artış)
Sörf	12.824	12.050	12.029	11.267	-12.1
Yelkenli Yatlar	64.726	64.630	69.378	70.890	9.5
Motor yatlar	5.137	4.854	5.365	5.543	7.9
Diğerleri	2.118	2.257	2.436	2.421	14.3
Toplam	84.805	83.791	89.208	90.121	6.3

Benzer şekilde Amerika'daki duruma baktığımızda, yıllık dinlence amaçlı deniz araçları, gezi tekneleri üretim ve satışı 700 bin adedin üzerindedir. Sörften en büyük yatlara kadar geniş yelpazeli bu rakamın en az %10'u bir marinaya bağlanmak zorundadır (TURYAT, 1993), Bu orandan varsayımlla 70 bin adet teknenin marinaya bağlanabilecek büyüklükte olduğu, bunun da boyları 10 ile 30 metre arasında değişen en az bu sayıdaki teknenin yıllık olarak üretildiğini çıkarabiliriz.

Örnek olarak alınan bu pazarlardaki potansiyeli değerlendirmek, Türkiye'nin yat ihracatı bakımından küçümsenmeyecek bir başarıya ulaşmasında önemli bir basamak olabilecektir.

Tablo 3.3 1989-1994(*) Yılları seçilmiş gümrük pozisyon numaralarına göre ihracat değerleri, (USD)
(D.İ.E.,gümrük giriş tarife cetveli, ihracat istatistikleri)

	1989	1990	1991	1992	1993	1994
89	12,575,579	64,818,260	91,879,163	136,823,261	74,780,337	37,066,733
89,03	933,174	3,269,326	6,280,650	3,165,412	5,443,601	923,428
89,03,91	54,425	1,071,786	829,603	1,410,877	1,324,559	545,008
89,03,92	229,646	807,711	393,185	315,431	199,023	66,327
89,03,91,32	11,413	541,651	40,310	715,918	289,290	255,681
89,03,92,22	10,701	752,978	35,000	98,000	9,973	---
89,03,99,22	532,670	1,244,665	4,935,147	1,340,313	3,799,667	16,565

(*) 1994 yılı Ocak-Eylül değerlerini içermektedir.

**Tablo 3.4 1989-1994 (*) Yılları seçilmiş gümrük pozisyon numaralarına göre ithalat değerleri (USD) ,
(D.İ.E.,gümrük giriş tarife cetveli, ihracat istatistikleri)**

	1989	1990	1991	1992	1993	1994
89	139,457,807	176,032,212	197,193,410	199,527,487	337,532,920	172,741,836
89,03	9,541,127	9,525,347	6,339,687	3,451,374	4,837,646	1,826,660
89,03,91	7,629,414	2,889,412	698,513	2,324,509	2,109,151	709,541
89,03,92	852,666	902,295	862,194	356,184	1,697,823	259,117
89,03,91,32	3,779,147	1,404,308	---	1,592,911	1,296,936	257,493
89,03,92,22	158,314	137,491	132,812	8,290	791,524	41,735
89,03,99,22	781,420	5,295,202	4,496,032	94,953	159,635	481,415

(*) 1994 yılı Ocak-Eylül değerlerini içermektedir.

3.4.1. Yat İnşa Sanayii İçindeki Üretici ve Yöneticilerin Görüşleri

Konuyla ilgili istatistiki bilgilerin yeterli ve güvenilir olmaması nedeniyle sektör içerisindeki üretici ve yöneticilerin görüşlerine başvurma ihtiyacı duyulmuştur. Bu amaçla İstanbul Ticaret Odası ve İstanbul Sanayi Odasına kayıtlı yat imaliyle uğraşan kişi ve firmalara ulaşılmaya çalışılmıştır. Bazı kişi ve firmaların fiili olarak konuyla ilgilenmedikleri, bazılarının iflas veya işi terk etmeleri nedeniyle belirtilen adreslerde bulunmayışı ile görüşmelerimiz amaca uygun olarak modern anlamda yat inşa edip ihraç eden tersanelerde (İstanbul-Tuzla bölgesinde) odaklanmıştır.

Ek F'de görüşmelerde kullanılan form verilmektedir. Bu görüşmelerle ilgili veriler aşağıda toplulaştırılmaya çalışılmıştır:

- Bu tersaneler yeni yat üretimi, yat bakım-onarımı ile uğraşmaktadırlar. Bir tanesi yabancı sermayeyle 1987'den beri faaliyet göstermekte, genel olarak 37-58 m. arası çelik veya alüminyum yelkenli yatları gövde olarak imal edip donanımının tamamlanması için İtalya'ya ihraç etmektedir.

Kuruluşu 1972'lere dayanan, ilk zamanlar seri olarak çeşitli modeldeki fiber tekneleri yapan bir tersane 1985'te Tuzla'ya taşındıktan sonra sipariş üstüne çalışmaya başlamış ve 20 m. üzeri çelik motoryat üretmektedir.

Diğer iki tanesi yine 80'li yılların ikinci yarısından itibaren kurulmuş, sipariş üzerine her türlü malzemeden 20-30 m. arası yat üretebilme kapasitesine sahiptir. Çoğunluk olarak ihracata çalışmaktadırlar.

- İstihdam kapasitesi tersanelerde 70-80 kişi kadar olabilmektedir. Yönetici, mühendis ve teknik eleman sayısı genelde 10'u geçmemektedir. Sipariş yoğunlaştıkça işçi sayısında artış olabilmekte veya taşeron sözleşmeleriyle de üretimin belli aşamaları yaptırılabilir.
- Üretim kapasitesi tekne büyüklüğüne bağlı olmakla birlikte, senede 2-3 tekne civarında (20-35 m. arası) kabul edilmektedir. Yine sipariş fazlalığı olunca bunun attırılabilirliği görülmektedir.

- Üretim yerleri, genel olarak Milli Emlak'tan 49 yıllığına kiralanmış arazilerdir. Büyük üreticilerin yer açısından sorunları olmazken, küçük üreticiler veya Tuzla Aydın'ı koyunda dağılım yapıldıktan sonra faaliyete geçen firmaların yer problemi bulunmaktadır. Mevcut tersanelerden yer kiralama yoluna giden üreticilerin süreklilik ve kira ücreti açısından garantileri olmamaktadır.
- Üretim sipariş üzerine yapılmaktadır. Milyon dolar seviyesindeki satış rakamları ve işin niteliği açısından sipariş tarzı üretim gerekli görülmektedir. Ancak düşük maliyetli, fiber kalıplı küçük boy teknelerin seri üretim imkanı vardır.
- İşgücü olarak teknik eğitimi yüksek elemanlara ihtiyaç duyulmaktadır. İş başında eğitim de çok önemlidir. Üniversiteden mezunların sektöre yönelik bilgi birikimi sağlamaları gerekmektedir. Kalifiye işçilik, ayrıntılar açısından önem taşımaktadır, örneğin çelik bir yatta kaynak yapılan malzemenin farklı standartta olması konuyla ilgili özel tecrübe gerektirmektedir. Küçük üreticilerin, iş sürekliliği olmadığı için devamlı sigortalı işçi çalıştırmakta problemleri vardır.
- Üretimde kullanılan malzeme konusuna bakıldığında ithal malzeme/girdi oranının %45-60 civarında olduğu gözükmektedir. Motor ve ekipmanları, jeneratör grupları, navigasyon aletleri, elektronik aletler ve bazı donanım ekipmanları yurtdışından sağlanmaktadır. İthal oranındaki bu yükseklik diğer ülkeler için de geçerli olabilmektedir. Ana yapı malzemesi olarak sac, alüminyum ve çelik kullanan tersaneler, bu konuda da yerli malzemenin kalite, standart, ebat ve teslim sürelerinde sorunlar olduğunu ifade etmektedirler.
- Modern anlamda üretim yapan tersanelerin yurtdışıyla önemli ölçüde işbirliği yaptıkları görülmektedir. Yabancı sermayeli bir tersane İtalya'daki şirketin direktifleri doğrultusunda çalışmaktadır. Sipariş İtalya'dan Türkiye'deki tersaneye gönderilmekte, burada tekne gövdesi yapıldıktan ve diğer donanımların takılmasına uygun hale getirildikten sonra dekorasyon ve donanım için İtalya'ya gitmektedir.

Bir diğer tersane Avrupalı bir dizayn grubuyla çalışmaktadır. Yabancı bir malzemenin Türkiye distribütörlüğünü yürütmektedir. Diğer bazılarının da satış ve pazarlama açısından yabancı ortak veya kuruluşlarla işbirliği içinde olmaları, genel olarak Tuzla bölgesinde faaliyette bulunan ve uluslararası koşullara uygun yat üreten

firmaların hemen hepsinin yabancı üreticilerle bağlantılı olarak üretim yaptıklarını göstermektedir.

- Büyük üreticilerin özellikle yurtdışına yönelik reklam çalışmaları yerli ve yabancı dergilerde yer almaktadır. Büyük tip teknelerin sergilendiği yurtdışı fuarlara (Monaco, Düsseldorf, Cenevre, Amerika) katılım olmaktadır.

Bir süre yurtiçine seri üretim yapan tersanenin, yerel pazara yönelik reklamları ve tanıtım çalışmaları olmuştur.

Bu çalışmaların etkinliği tartışılabilir; yönelinen piyasaların farklılığı, alıcı kişi ve kuruluşların üst gelir grubunda bulunmaları, sene boyunca dünyadaki ekonomik konjonktür gibi özellikler bu çalışmaların sürekliliğini etkileyebilmektedir.

- Türkiye'nin üstünlüğü ve ihraç imkanı olabilecek tekne modeli için üreticilerin yöneldikleri piyasalarda seçim yapmaları lazımdır. Dünyada yılda en çok 10 taneye yakın satılan 30-80 m. arası süperyat piyasasında, belli başlı üretici ve isimler olması dolayısıyla çok fazla şans bulunmamaktadır. (Bununla birlikte, bu isimlerden biri Türkiye'de ucuz işgücü nedeniyle üretim yapmaktadır.)

Bunun dışında 10-30 m. arasında kişilerin proje bazında kendi isteklerinin de yer alabildiği küçük-orta boy teknelerin sipariş üzerine üretiminde şans görülebilmektedir.

Geleneksel Türk teknelerinin, plan ve proje dahilinde yurtdışına tanıtılması da önem isteyen bir husustur. Bu aşamada klaslama işlerinin hangi yatlar için gerekli olduğu konusunda uzlaşma yerinde olabilecektir.

- Yat ihracatı olabilmesi için Avrupalı üreticilere göre fiyat avantajı olmalıdır. Bu sektörde rekabet için fiyat gerçekten önemlidir. Rekabet açısından yurtdışından projeye gelen siparişlerde fiyat avantajı olabilmektedir. Uzun dönemli yatırım olan yat yatırımlarının genel ekonomik istikrarsızlıklardan etkilenmemesi için destek sağlanmalıdır.

- İhracat açısından önemli bir engel yoktur. İhracat için kullanılan prosedürler tüm sektörler için geçerlidir. Özel olarak yat ihracına yönelik bir problem görülmemektedir.

- Yat İnşa sektörü gelecekte yurtdışı piyasalardan daha fazla pay alabilir. Bu konuda moda yakından takip edilmelidir.

Yat inşasında özellikle performansa yönelik yelkenli teknelerin gövde, salma gibi kısımlarında ileri teknoloji sözkonusu olduğu için iyi eğitilmiş kadroların sağlanması gelecek için önem taşımaktadır. Maliyet açısından % 50 gibi yabancı malzeme kullanımı kaliteli işçilikle bertaraf edilebilir.

Yurtdışında yat inşaatı konusundaki olumsuzluklar Türkiye için şans olabilir. Bunun için pazarlama ve tanıtıma önem vermek gerekmektedir.

Fiber tekne alanında Avrupalı üreticiler kalıpla, seri halde ucuza tekne imal edebilmektedir. Türkiye'de yeterli iç talep olmadığı için bu konuda rekabeti zor olabilir. Seri üretim için büyük yatırımlar gereklidir.

Sektördeki dağınıklık dezavantaj olmakla birlikte konuyla ilgilenenlerin sayısından son zamanlarda artışlar vardır.

Teşviklerin ciddi yatırımcı/üreticilere verilmesi önemlidir. Bu konunun denetimini yapan uzmanların konudan anlaması gereklidir.

Konuyla ilgili kapsamlı bir devlet politikası olması gerekmektedir.

- Yat İnşa Sektöründe Hollanda, İtalya, İngiltere, Fransa, ABD gibi ülkelerin ağırlığı vardır. Bu ülkeler hem geçmişten kaynaklanan geleneksel çalışmalarından bilgi ve teknoloji birikimine sahip olmuşlar, hem de bunu modern üretim teknikleriyle birleştirmişlerdir.

Son zamanlarda Tayvan, Güney Kore, Singapur gibi ülkelerde, ucuz işgücü nedeniyle yabancı sermayenin seri üretim yaptığı bilinmektedir. Fakat mesafenin uzaklığı zorluk yaratabilmektedir. Satış sonrası servisler de önemli olmaktadır.

- Mesleki kuruluş ve birliklerde Yat İnşa Sektörü yeterince iyi temsil edilmemektedir. Deniz ticareti ve gemi yapımcıları ekonomik güçleri oranında üstün gelmektedirler. Bu konuda organize çalışmalar yerinde olacaktır.
- Modern tersaneler % 22 oranında teşvik kullanmaktadırlar. Teşviklerin istikrarlı şekilde devam etmesi gereklidir. Alınan teşvik bugünün kuruyla 2 yıl sonra verilmektedir; bu da zorluklara yol açmaktadır.

Teşviklerin gemi ve yatlardan ziyade tersanelere verilmesi lazımdır.

- Özellikle 5 Nisan kararlarından sonra ithalat için banka teminat mektubu konusunda sorunlar yaşanmıştır. İthalatta gümrükle ilgili problemler çıkmakla birlikte bu, sistemden değil kişilerden kaynaklanmaktadır.
- Yat İnşa Sanayii Gemi İnşa Sanayiinden farklı değerlendirilmemelidir; aynı teknik kadro, aynı tersane sistemi, aynı mühendislik prensipleri uygulanmaktadır. Yat lüks eşya kategorisine girince KDV ve diğer vergiler artmaktadır. Ayrıca gemi inşa sanayinin yararlandığı imkanlardan yararlanabilmelidir (özellikle fon kaynaklı kredi).

Konunun diğer boyutu olan yat işletmeciliği açısından, Yat İnşa Sanayiini etkileyebilecek görüşleri alabilmek için 10 yıldan fazla bir süredir yat işletmeciliği yapan, sektöründe önder bir firma ile görüşülmüştür.

- Firmanın 20'den fazla yelkenli teknesi vardır. Ve bu teknelerin hepsi Avrupalı ünlü üreticilerindir.
- Teknelerin yaş ortalaması 1,5'tir.
- Çoğu yabancı olan müşterilerinin, bildikleri, alıştıkları ve tercih ettikleri tekne tipini bulundurma zorunluluğundan dolayı yabancı tekneleri seçmektedirler.
- Teşvikle getirilen tekneler, beş yıl geçtikten sonra elden çıkarılabilmektedir.
- Yerli tekne tercih etmeme nedenleri, benzer kaliteyi tutturamamak, yabancıların rahat edememe olasılığı ve en önemlisi de bugüne kadar kendilerine bir tanıtım yapılmamış olmasıdır.
- Yerli tekne kullanma konusundaki görüşleri tanıtım yapıldıktan sonra fiyat ve kalite açısından problemler olmadığı takdirde en azından deneme amaçlı olarak 1-2 tekneyi filoya dahil edebilecekleri yolundadır.

BÖLÜM 4 SONUÇ VE ÖNERİLER

Türkiye, geleneksel sektörlerin dışında ihracatını arttırabilmek için yeni sektörler belirleyerek dünya ile rekabet edebilir hale gelmelidir.

Yat İnşa Sanayiinde, ucuz işgücü nedeniyle Avrupa'dan Pasifik havzasına yönelmekte olan üretim ve ihracat imkanlarından Türkiye benzeri rekabet üstünlükleri ve yöreye yakınlığı ile yararlanabilir.

Yat İnşa Sanayii, Gemi İnşa Sanayiinden çok farklı olmamakla birlikte gelişmiş teknolojiye, ihtisaslaşmış teknik elemanlara ve kaliteli üretim yapan yan sanayiye ihtiyaç duymaktadır. Kavram olarak birbiriyle çelişir gözükse bile, bu sektörde yüksek teknoloji emek yoğun bir şekilde uygulanmaktadır. Geçmişten gelen tekne yapım geleneklerimizi teknolojiyle birleştirerek sosyo-ekonomik etkileri yüksek olan bu sektörü ve denizciliğimizi daha ileri noktalara taşımamız gereklidir.

Yat inşa, bakım-onarım, limanlar ve marinalar ve bunlarla ilgili her türlü hizmetin verilmesini de içeren yat turizminin son yıllarda özellikle ülkemizde çok gelişmesi, bu konunun bir bütün halinde düşünülmesini ve makro düzeyde politikaların geliştirilmesini gerektirmektedir.

Türkiye'deki sektörlerin rekabet gücünü belirleyen farklı araştırmalarda, Gemi İnşa Sanayiinin rekabet gücü orta, yüksek ve önlem gerekli olarak belirtilmektedir. Çalışmalarda rekabet gücünde farklılıklar olması, kullanılan yöntemdeki aksaklıklar, koruma oranları veya değer yargılarının farklılığı gibi etkenlere dayandırılabilir. Karar verirken ayrıntılı sektör incelemeleri gerekli olabilir.

Son senelerde Türkiye'den yat ihracatında önemli artışlar olduğu, bu ihracatlarda İtalya, Fransa, İngiltere gibi yat yapım sanayinde gelişmiş ülkelerin de büyük pay aldığı görülmektedir. İhracatın arttırılabilmesi için küçük şirketlere özellikle

organizasyon eksikliği olanlara- İhracatı Geliştirme Merkezi veya benzeri kuruluşlar tarafından bilgi ve destek sağlanmalıdır.

İhracatta başarılı olabilmek için fiyat avantajının olması gerekmektedir. Tayland'ın süperyat üreticileri arasında olabilmesi çok zengin bir arenada bile fiyatın önemli olduğunu göstermektedir. İşletme sermayesi ve teminat gibi finansman konularında üreticileri destekleyecek uzman bir banka veya kuruluşun varlığı yararlı olabilecektir.

Seri üretilen yatlarda -özellikle fiber yatlar- işgücü maliyeti fiyatı az etkilediğinden sipariş üzerine üretim yapılan sistemde fiyat açısından rekabet şansı yüksek görülmektedir. Geleneksel Türk tekneleri geliştirilerek yurtdışında pazar aranmalıdır.

Kalifiye elemanın önemli olduğu bu sektörde eğitim, teknolojiyi takip etme unsurları hatta teknoloji geliştirme çalışmaları bulunmalıdır. Bu konuyla ilgili eğitim altyapısının geliştirilmesi gerekmektedir. Orta öğretim kapsamında teknik okul eksikliğinin giderilmesi, üniversite düzeyinde yatla ilgili programların açılması ve bunların dışında işbaşında eğitimi destekleyecek çalışmaların başlatılması önemlidir.

Sipariş üzerine yapılan üretimler için senelik 3-5 adet orta-büyük yat (20-40 m) yapabilme kapasitesi ölçek açısından dünyadaki benzerleri gibi rekabete uygun görülmektedir. Organizasyonlarını tamamlayamamış üretim yeri, işletme sermayesi, pazarlama ve ihracat prosedürleri açısından sorunları olan nispeten daha küçük işletmelerin desteklenmesiyle ihracatta daha ileri noktalara gelinebilecektir.

Belli bir büyüklük veya boy üzerinde üretilen tekneler için tescil veya klas mecburiyeti, bu sektörde projesiz yapılan teknelerin varlığını azaltmak ve Yat İnşa Sanayiini düzenlemek açısından önem taşımaktadır. Nasıl ki konutlarda tescil veya ruhsat gibi işlemlerle altyapı ve yaşamsal çevrenin uygunluğu sağlanmaya çalışılıyorsa, bu aşamada yat inşasına mühendislik müdahalesi sektörü geliştirebilecektir.

Yurtdışına yönelen yurtiçi taleplerin, Türkiye'den karşılanması amacıyla mevzuatta değişiklik yapılması geçmişi çok fazla olmayan bu endüstrinin güçlenmesine sebep olabilecektir. Yeni olmayan yat ve teknelere ithal müsaadesi verilmemesi, teşvikle

alınmış teknelerin amaca uygun kullanıldığının kontrolü ve yurtiçi talebi canlandırabilmek amacıyla çok yüksek olan motor alım, taşıt kullanma ve KDV gibi vergilerin düzenlenmesi buna örnektir.

İthal malzeme bağımlılığı %50 civarında olan bu sektörde gümrük birliğinin maliyetler açısından avantajlı olacağı düşünülmektedir. Sektörün emekleme döneminde uluslararası işbölümüne uygun olarak, yat dizaynı, yelken donanımı, elektronik aletler gibi bazı hizmet ve parçaların yurtdışından temini gerekli görülmektedir. Gelişmeler oldukça bu gibi hizmet ve parçaların yurtiçinden ikamesi mümkün olabilecektir.

Teşvik konusunda gemi inşa yatırımlarının %22 teşvik primi, %50 fon kaynaklı krediden istifade etmesine karşın yat inşa yatırımları sadece %22 teşvik priminden yararlanabilmesi, düzeltilmesi gereken bir konudur. Gelişmekte olan Yat İnşa Sanayiine verilecek teşvikler, bu sanayinin rekabet gücünü arttırmaya yönelik olmalı, ihracat artışını sağlayarak dünya ile ticari ve teknolojik entegrasyonu sağlama amacını hedeflemelidir.

Dağınık bir görünüm sergileyen bu sektörde düzenlemeler için üretici, devlet, üniversite, mesleki kuruluşlar, ilgili oda, birlik ve kurumların katılımıyla bir ana plan hazırlanması, genel çerçevenin çizilmesi ve düzenlemelerin kısa zamanda hayata geçirilmesi Türkiye açısından bir fırsat olabilecektir.

KAYNAKLAR

- Deniz Mevzuatı**,1992, T.C. Ulaştırma Bakanlığı Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü.
- D.İ.E (Devlet İstatistik Enstitüsü)**,1993,İstatistik Pozisyonlarına Bölünmüş Gümrük Giriş Tarife Cetveli, Yayın No: 1446, Ankara .
- Gümrük Giriş Tarife Cetveli, Pozisyon Numaralarına Göre İhracat ve İthalat İstatistikleri.
- D.T.O (Deniz Ticaret Odası)**,1994, Deniz Sektörü Raporu 93, Yayın No: 36, İstanbul.
- 1994, Deniz Sektörü Raporu 92, Yayın No: 31, İstanbul.
- 1989, Ulusal Deniz Ticaretimizin Sektörel Bir Değerlendirilmesi, 1.Ulusal Denizcilik Kongresi , Yayın No: 17, İstanbul.
- EGİAD**, 1992, Ekonomik Raporlar No: 6., Globalleşme, İzmir.
- Foster G.**, 1992, Westerly's Third Voyage, Management Today, Mayıs 92, 72-75.
- Handley P.**, 1992, Superyachts Ahoy!, Far Eastern Economic Review, 17 Aralık, 52.
- İ.K.V. (İktisadi Kalkınma Vakfı)** , 1992, Avrupa Topluluğu Karşısında Türkiye'nin Durumu, Yayın No: 121, İstanbul
- Karahanoğlu Y.**, 1993, Gemi ve Yat İnşa Sanayii ile Onarım Tesisleri, 1.Denizcilik Sorunları Sempozyumu, Türk Loydu Vakfı Yayınları.
- Nelton S.**, 1993, Yachts At The Cutting Edge, Nation's Business, 1 Kasım, Sayı: 11,13-14.
- Özkale N.L.**, 1991, Türk Sanayinin AT Karşısındaki Rekabet Gücünü Belirlemeye Yönelik Çalışmaların Değerlendirilmesi ve Öneriler, Makina Mühendisleri Odası, 91 Sanayi Kongresi Bildiriler Kitabı.
- Porter M.E.**, 1990, Competitive Advantage of Nations, The Free Press., New York,
- Sevimay H.R.**, Osmanlıdan Günümüze Denizcilik Sektörü, (Politikalar, Uygulamalar, Sorunlar ve Çözümler), (üzerinde yayınevi ve tarih bilgilerine rastlanmamıştır.)

TMMOB, 1993, Türkiye Sanayinin Rekabet Gücü ve Stratejisi, Makina Mühendisleri Odası, 93 Sanayi Kongresi Bildiriler Kitabı, Yayın No: 160, Ankara.

TURİZM BAKANLIĞI,1994, Yat İstatistikleri Bülteni 1993, Ankara,

TURYAT, 1993, Turizm Stratejileri Analizi, Koç Holding.

TÜSİAD, 1991, 21. Yüzyıla Doğru Türkiye: Geleceğe Dönük Bir Atılım Stratejisi, 2.Bölüm: Rekabetçi Bir Ekonomiye Doğru: Hedeflere Odaklanmış Stratejik Programlar, Yayın No: T/91.3141.

World Competitiveness Report, 1994,World Economic Forum , International Management Development.

Yentürk N., 1991, Teknoloji-Yoğun Mallar Açısından Türk Sanayinin Rekabet Gücü, Gelişme Stratejileri ve Politika Önerileri, Makina Mühendisleri Odası, 91 Sanayi Kongresi, Bildiriler Kitabı, Ankara.



EK A ULUSAL REKABET AĞACI

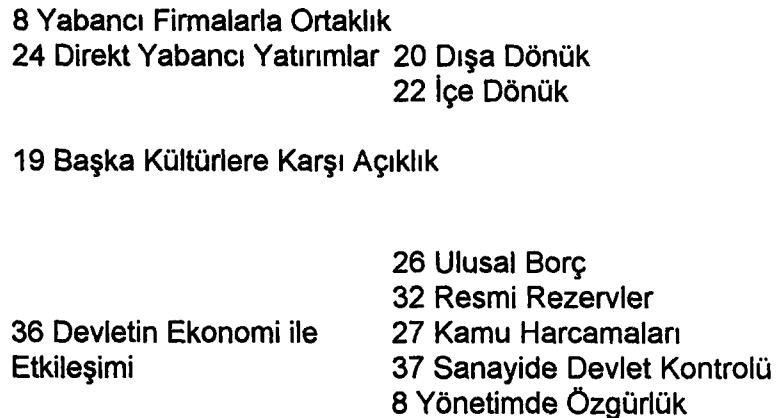
TÜRKİYE

GENEL SIRALAMA: 29

TOPLAM KRİTERLERİN HER SEVİYESİ İÇİN YAPILAN SIRALAMA



ULUSLARARASI OLMA 29



DEVLET 33

34 Ekonomik Yasa ve Kararlar
34 Devlet Verimliliği ve Şeffaflık
25 Yanlık Uygulamalar
28 Çevre Koruma
35 Tarım Korumaları

31 Rekabet Ortamı

15 Parasal ve Mali Politikalar
16 Vergilendirme
31 Mali Politika
13 Sosyal Güvenlik

33 Sosyo-Politik İstikrar
38 Devlet Politikalarına Destek
22 Adalet ve Güvenlik

24 Sermaye Maliyeti/Getiri Oranı

FINANS 24

12 Finans Sağlama

19 Borsa

33 Finansal Hizmetler

ALTYAPI 19

23 Doğal Kaynaklar

20 İş Altyapısı

30 İş Verimliliği

37 Enerji Üretimi
19 Enerji Tüketimi
36 Kendi Kendine Yeterlilik
9 Tanıma Elverişli Arazi
4 Çevre

29 Verimlilik
-İşgücü Maliyetleri/Tazminat Seviyesi
-Üstdüzey Yönetimin Kazancı

YÖNETİM 24

11 Girişimcilik

22 Yönetim Geliştirme

29 Şirketin Özellikleri

32 ArGe Harcamaları

24 Bilgi Teknolojisi Kullanımı
31 Stratejileri Uygulama
34 Delege Etme
14 Uzun Vadeli Görüşlerle Yönetim
9 Uluslararası İş Deneyimi
17 İşçi İlişkileri
24 İdari Sınırlamalar

28 Müşteriye Yönelme Felsefesi
29 Ürün Geliştirme
26 Toplumsal Sorumluluk

31 Toplam ArGe Gideri
29 İşletme ArGe Gideri

BİLİM ve TEKNOLOJİ 33

32 ArGe Personeli

34 İmtiyazlar

32 Teknoloji Yönetimi

36 Nüfus Özellikleri

24 İstihdam Yapıları

İNSAN GÜCÜ 30

36 Eğitim Yapıları

30 Yaşam Kalitesi

24 İşgücü Tavrı

19 ArGe'ye Ayrılan Fon
28 Araştırma İşbirliği

34 Toplam ArGe Personeli
36 Sanayide Toplam ArGe
Personeli
32 Temel Araştırma
32 Patentler

28 Teknoloji Stratejileri
32 Önemli Sektörlerde ArGe
37 Planlanan ArGe Harcamaları
26 Üretim Teknolojileri
35 Finansal Sınırlamalar

34 İşgücü
15 İstihdam
36 İşsizlik
- Çalışma Saatleri
22 Yetenekli Kişi Bulma
1 Fırsat Eşitliği
30 Beyin Göçü
30 Endüstriyel Anlaşmazlıklar

38 Öğretim
28 Okuma-yazma
36 Şirketiçi Eğitim

28 Yaşama Standardı
30 Sağlık

27 Yeniden Eğitim Eğilimi
31 Çalışan Motivasyonu
23 Gençlerin Tutumu
3 Alkol ve İlaç Bağımlılığı
20 Karşılaştırmalı Üstünlükler

EK B

FASIL 89

GEMİLER VE SUDA YÜZEN TAŞIT VE ARAÇLAR

NOT:

1. İnşası bitmemiş veya tamamlanmamış gemiler ve gemi tekneleri ile inşası bitirilmiş gemilerin sökülülüş veya henüz monte edilmemiş olanları, belirli bir tür geminin temel özelliklerine sahip değilse, 89.06 pozisyonunda sınıflandırılır.

G. T. İ. P.	EŞYANIN TANIMI	Ölçü Birimi	474	AT İndirimlerine Esas				1991		1992	
			Kamusal Vergi Haddi (%)	22 Yıllık Liste	Kamusal Vergi Haddi (%)	Tavizli Vergi Haddi (%)	Kamusal Vergi Haddi (%)	Tavizli Vergi Haddi (%)	Kamusal Vergi Haddi (%)	Tavizli Vergi Haddi (%)	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	
89.01	Yolcu gemileri, gezinti gemileri, feribotlar, yük gemileri, mavnalar ve insan veya yük taşımaya mahsus benzeri gemiler:										
8901.10	Yolcu gemileri, gezinti gemileri ve esasen insan taşımak üzere inihal edilmiş benzeri gemiler; her türlü feribotlar:										
-- A. Denizde seyretmeye mahsus olanlar			50	x	50	-	40	40	30	30	
8901.10.11	18 Gros tonilatoyu geçmeyen gezinti gemileri	Adet									
8901.10.19	18 Gros tonilatoyu geçmeyen diğer gemiler	Adet									
8901.10.21	18 Gros tonilatoyu geçen fakat 300 gros tonilatoyu geçmeyen yolcu ve gezinti gemileri	G.T.-Adet									
8901.10.22	18 Gros tonilatoyu geçen fakat 300 gros tonilatoyu geçmeyen her nevi feribotlar	G.T.-Adet									
8901.10.29	18 Gros tonilatoyu geçen fakat 300 gros tonilatoyu geçmeyen diğer gemiler	G.T.-Adet									
8901.10.31	300 Gros tonilatoyu geçen fakat 1000 gros tonilatoyu geçmeyen yolcu ve gezinti gemileri	G.T.-Adet									
8901.10.32	300 Gros tonilatoyu geçen fakat 1000 gros tonilatoyu geçmeyen her nevi feribotlar	G.T.-Adet									
8901.10.39	300 Gros tonilatoyu geçen fakat 1000 gros tonilatoyu geçmeyen diğer gemiler	G.T.-Adet									
8901.10.41	1000 Gros tonilatoyu geçen yolcu ve gezinti gemileri	G.T.-Adet									
8901.10.42	1000 Gros tonilatoyu geçen her nevi feribotlar	G.T.-Adet									
8901.10.49	1000 Gros tonilatoyu geçen diğer gemiler	G.T.-Adet									
-- B. Diğerleri			50	x	50	-	41.6	40.5	33.2	31	
8901.10.51	Yolcu ve gezinti gemileri	Adet									
8901.10.59	Diğerleri	Adet									
8901.20	Sarnıç gemiler (tankerler):										
-- A. Denizde seyretmeye mahsus olanlar			50	x	50	-	40	40	30	30	
8901.20.11	18 Gros tonilatoyu geçmeyenler	Adet									
8901.20.12	18 Gros tonilatoyu geçen fakat 300 gros tonilatoyu geçmeyenler	G.T.-Adet									
8901.20.13	300 Gros tonilatoyu geçen fakat 1000 gros tonilatoyu geçmeyenler	G.T.-Adet									
8901.20.14	1000 Gros tonilatoyu geçenler	G.T.-Adet									
8901.20.90	-- B. Diğerleri	G.T.-Adet	50	x	50	-	41.6	40.5	33.2	31	
8901.30	Frigorifik gemiler (8901.20 alt pozisyonundakiler hariç):										
-- A. Denizde seyretmeye mahsus olanlar			50	x	50	-	40	40	30	30	
8901.30.11	18 Gros tonilatoyu geçmeyenler	Adet									
8901.30.12	18 Gros tonilatoyu geçen fakat 300 gros tonilatoyu geçmeyenler	G.T.-Adet									
8901.30.13	300 Gros tonilatoyu geçen fakat 1000 gros tonilatoyu geçmeyenler	G.T.-Adet									
8901.30.14	1000 Gros tonilatoyu geçenler	G.T.-Adet									
8901.30.90	-- B. Diğerleri	G.T.-Adet	50	x	50	-	41.6	40.5	33.2	31	
8901.90	Yük taşımaya mahsus diğer gemiler ve hem insan hemde yük taşımaya mahsus diğer gemiler:										
-- A. Denizde seyretmeye mahsus olanlar			50	x	50	-	40	40	30	30	
8901.90.11	18 Gros tonilatoyu geçmeyenler	Adet									
8901.90.12	18 Gros tonilatoyu geçen fakat 300 gros tonilatoyu geçmeyenler	G.T.-Adet									
8901.90.13	300 Gros tonilatoyu geçen fakat 1000 gros tonilatoyu geçmeyenler	G.T.-Adet									
8901.90.14	1000 Gros tonilatoyu geçenler	G.T.-Adet									
-- B. Diğerleri:											
8901.90.21	I. Mekanik itme tertibatı bulunmayanlar	G.T.-Adet	50	x	50	-	41.6	40.5	33.2	31	
8901.90.22	II. Mekanik itme tertibatı bulunanlar	G.T.-Adet	50	x	50	-	41.6	40.5	33.2	31	

G. I. L. P.	EŞYANIN TANIMI	Ölçü Birimi	474	At İndirimlerine Esas		1991		1992	
			Kanuni Vergi Haddi (%)	22 Yıllık Liste	Kanuni Vergi Haddi (%)	Tavizli Vergi Haddi (%)	Kanuni Vergi Haddi (%)	Tavizli Vergi Haddi (%)	Kanuni Vergi Haddi (%)
			(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)
8902.00	Balıkçı gemileri; balıkçılık ürünlerinin işlenmesine, korunmasına ve konserve edilmesine mahsus fabrika gemileri ve diğer gemiler:								
	- A. Denizde seyretmeye mahsus olanlar:								
	--- I. 250 Gros tonilatoyu geçmeyenler		50	x	50	-	40	40	30
8902.00.11	Balıkçı gemileri	G.T.-Adet							
8902.00.12	Balıkçılık ürünlerinin işlenmesine, korunmasına ve konserve edilmesine mahsus fabrika gemileri ve diğer gemiler	G.T.-Adet							
	--- II. 250 Gros tonilatoyu geçmeyenler		50	x	50	-	40	40	30
8902.00.21	Balıkçı gemileri	Adet							
8902.00.22	Balıkçılık ürünlerinin işlenmesine, korunmasına ve konserve edilmesine mahsus fabrika gemileri ve diğer gemiler	Adet							
8902.00.90	- B. Diğerleri	Adet	50	x	50	-	41.6	40.5	33.2
8903.03	Yatlar ve diğer eğlence ve spor tekneleri; kürekli kayıklar ve kanolar:								
8903.10	- Şişirilebilir olanlar:								
	--- A. Birim ağırlığı 100 kg.ı geçmeyenler:								
8903.10.11	--- I. Birim ağırlığı 20 kg.ı, uzunluğu 2,5 m.yi geçmeyenler	Adet	50	x	50	-	42.6	40.8	35.2
8903.10.19	--- II. Diğerleri	Adet	50	x	50	-	42.6	40.8	35.2
8903.10.90	--- B. Diğerleri	Adet	50	x	50	-	41.6	40.5	33.2
	- Diğerleri:								
8903.91	--- Yelkenli tekneler (yardımcı motoru olsun olmasın):								
8903.91.10	--- A. Denizde seyretmeye mahsus olanlar	Adet	50	x	50	-	40	40	30
	--- B. Diğerleri:								
8903.91.21	--- I. Birim ağırlığı 100 kg.ı geçmeyenler	Adet	50	x	50	-	42.6	40.8	35.2
	--- II. Diğerleri:								
8903.91.31	--- a. Uzunluğu 7,5 m.yi geçmeyenler	Adet	50	x	50	-	41.6	40.5	33.2
8903.91.32	--- b. Uzunluğu 7,5 m.yi geçenler	Adet	50	x	50	-	41.6	40.5	33.2
8903.92	--- Motorbotlar (dıştan takma motoru olanlar hariç):								
8903.92.10	--- A. Denizde seyretmeye mahsus olanlar	Adet	50	x	50	-	40	40	30
	--- B. Diğerleri:								
8903.92.21	--- I. Uzunluğu 7,5 m.yi geçmeyenler	Adet	50	x	50	-	41.6	40.5	33.2
8903.92.22	--- II. Uzunluğu 7,5 m.yi geçenler	Adet	50	x	50	-	41.6	40.5	33.2
8903.99	--- Diğerleri:								
8903.99.10	--- A. Birim ağırlığı 100 kg.ı geçmeyenler	Adet	50	x	50	-	42.6	40.8	35.2
	--- B. Diğerleri:								
8903.99.21	--- I. Uzunluğu 7,5 m.yi geçmeyenler	Adet	50	x	50	-	41.6	40.5	33.2
8903.99.22	--- II. Uzunluğu 7,5 m.yi geçenler	Adet	50	x	50	-	41.6	40.5	33.2
8904.00	Römorkörler ve itici gemiler:								
	- A. Römorkörler								
8904.00.11	18 Gros tonilatoyu geçmeyenler	Adet	30	x	30	-	24	24	18
8904.00.12	18 Gros tonilatoyu geçen fakat 300 gros tonilatoyu geçmeyenler	G.T.-Adet							
8904.00.13	300 Gros tonilatoyu geçenler	G.T.-Adet							
	- B. İtici gemiler:								
8904.00.21	--- I. Denizde seyretmeye mahsus olanlar	G.T.-Adet	30		30	-	18	18	18
8904.00.29	--- II. Diğerleri	G.T.-Adet	30		30	-	21.2	19	21.2

G. T. L. P.	EŞYANIN TANIMI	Ölçü Birimi	474	Al İndirimlerine Esas			1991		1992	
			Kanuni Vergi Haddi (%)	22 Yıllık Liste	Kanuni Vergi Haddi (%)	Tavizli Vergi Haddi (%)	Kanuni Vergi Haddi (%)	Tavizli Vergi Haddi (%)	Kanuni Vergi Haddi (%)	Tavizli Vergi Haddi (%)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
89.05	Fener gemileri, yangın söndürme gemileri, tarak gemileri, yüzer vinçler ve esas görevine göre sefer hizmetleri ikinci derecede olan diğer gemileri; yüzer havuzlar; yüzer veya dalabilen sondaj ve üretim platformları:									
8905.10	- Tarak gemileri:									
8905.10.10	-- A. Denizde seyretmeye mahsus olanlar	Adet	30		30	-	18	18	18	18
8905.10.90	-- B. Diğerleri	Adet	30		30	-	21.2	19.3	21.2	19.3
8905.20.00	- Yüzer veya dalabilen sondaj ve üretim platformları	Adet	40	x	40	-	24	24	24	24
8905.90	- Diğerleri:									
8905.90.10	-- A. Denizde seyretmeye mahsus olanlar	Adet	30		30	-	18	18	18	18
8905.90.90	-- B. Diğerleri	Adet	30		30	-	21.2	19.3	21.2	19.3
8906.00	Diğer gemiler (savaş gemileri ve kurtarma gemileri dahil, kürekli olanlar hariç):									
8906.00.10	- A. Savaş gemileri	Adet	50	x	50	-	40	40	30	30
8906.00.21	- B. Diğerleri:									
8906.00.21	-- I. Denizde seyretmeye mahsus olanlar	Adet	50	x	50	-	40	40	30	30
8906.00.31	-- II. Diğerleri:									
8906.00.31	--- a. Birim ağırlığı 100 kg.ı geçmeyenler	Adet	50	x	50	-	42.6	40.8	35.2	31.5
8906.00.39	--- b. Diğerleri	Adet	50	x	50	-	41.6	40.5	33.2	31
89.07	Diğer yüzer araçlar (sallar, tanklar, cöşer-damlar, yükleme, boşaltma platformları, şumandırılar ve işaret kuleleri gibi):									
8907.10.00	- Şişirilebilir sallar	Adet	40	x	40	-	34	33	28	26
8907.90	- Diğerleri		40	x	40	-	34	33	28	26
8907.90.11	Metalden olanlar	Adet								
8907.90.12	Ahşap ve diğer maddelerden olanlar	Adet								
8908.00	Sökülecek gemilerle, suda yüzen sökülecek diğer araçlar:									
8908.00.10	- A. Sökülecek gemiler ve suda işleyen diğer vasıtalar	Kg.	Muaf		Muaf	-	Muaf	Muaf	Muaf	Muaf
8908.00.20	- B. Suda yüzen sökülecek diğer araçlar	Kg.	40	x	40	-	32	32	24	24

EKC

FASIL 89

GEMİLER VE SUDA YÜZEN TAŞIT VE ARAÇLAR

Fasıl Notları.

- 1 - İnşaatı bitmemiş veya tamamlanmamış gemiler ve gemi tekneleri ile inşaatı bitirilmiş gemilerin sökülmüş veya henüz monte edilmemiş olanları, belirli bir tür geminin temel özelliklerine sahip değilse 89.06 pozisyonunda sınıflandırılır.

GENEL AÇIKLAMALAR

Bu Fasıl, gemileri, vapurları (kendinden hareketli olsun olmasın) ve daha seyyar iskeleler, şamandra gibi diğer yüzen yapıları da içine alır. Ayrıca karada ya da buz üzerinde gitme gücü olsun ya da olmasın (XVII. Bölümün 5 Nolu Not hükmüne bakınız) su üzerinde (göl, deniz vb.) seyahat için düzenlenmiş hava yastıklı taşıtları (hovercraft) da içine alır.

Bu Fasıla aşağıdakiler dahildir:

- (A) Tamamlanmamış, bitirilmemiş tekneler (örn; hareket motorları, denizcilik alet ve takımları, kaldırma makineleri, motorlar, sair mefruşat vb.ile donatılmamış).

- (B) Her çeşit maddelerden yapılmış gemi tekneleri.

İnşaatı bitmemiş veya aksamı tamamlanmamış gemilerle gemi tekneleri (monte edilmiş halde olsun olmasın) ve monte edilmemiş haldeki tamam gemiler, esas özelliğine sahip oldukları gemi türünün rejimine tabidir. Aksi takdirde (89.06 pozisyonunda) sınıflandırılır.

XVII.Bölümün diğer fasıllarda da belirtilen nakil vasıtaları ile ilgili açıklamaların aksine, gemilerin ve diğer yüzer vasıtaların ayrı olarak gelen tüm aksam ve parçalarıyla teferruatını (gemi tekneleri hariç) içine almamaktadır. Bunlar gemilere ve diğer yüzer vasıtalara ait olduğu açıkça anlaşılabilirse bile kendi rejimine tabi olur.

Örneğin:

- (1) XVII.Bölümün 2. Notunda belirtilen aksam,parça ve teferruat.
- (2) Kısa ve uzun tahta kürekler (44.21 pozisyonu).
- (3) Dokumaya elverişli maddelerden yapılmış halat ve ipler (56.07 pozisyonu).
- (4) Yelkenler (63.06 pozisyonu).
- (5) 73.08 pozisyonuna dahil gemi direkleri, anbar ağzı ve kapakları, plastıklar ve madeni inşaat karakterine haiz tekne aksamı vb.
- (6) Demir ya da çelikten ipler (73.12 pozisyonu).
- (8) Demir ya da çelikten çapalar (73.16 pozisyonu).
- (8) Pervaneler ve gemi yandan çarklı gemilere ait çarklar (84.85 pozisyonu).
- (9) Dümenler (44.21, 73.25, 73.26 pozisyonları) ile gemi ile vapurlar için dümenler ve diğer sevk ile idare teçhizatı (84.79 pozisyonu).

Aşağıdakiler bu fasıla dahil değildir.

- (a) Süs veya dekor amacıyla kullanılan model gemiler (örn; kalyonlar ve diğer yelkenli gemiler) (44.20, 83.06 pozisyonu).
- (b) 90.23 pozisyonundaki modeller ve gösteri araçları.
- (c) Mayınlar, torpiller ve benzeri savaş gereçleri (93.06 pozisyonu).

- (d) Çocuklar için yapılmış gemi şeklinde tekerlekli oyuncaklar (95.01 pozisyonu) ve diğer oyuncaklar (95.03 pozisyonu).
- (e) Su kayakları ve benzerleri (95.06 pozisyonu).
- (f) Atlı karınca ve diğer fuar eğlencelerinde kullanılan küçük sandallar (95.08 pozisyonu).
- (g) 100 yılı aşkın antika gemiler (97.06 pozisyonu).

Hem karada hem suda seyahat için düzenlenmiş çift tabiatlı taşıtlar ile hava yastıklı taşıtlar 87.faslında motörlü taşıtlar olarak sınıflandırılmışlardır ve deniz uçakları ile hava gemileri 88.02 pozisyonunda belirtilmiştir.

89.01 - YOLCU GEMİLERİ, GEZİNTİ GEMİLERİ, FERİBOTLAR, YÜK GEMİLERİ, MAVNALAR VE İNSAN VEYA YÜK TAŞIMAYA MAHSUS BENZERİ GEMİLER

8901.10 - Yolcu gemileri, gezinti gemileri ve esasen insan taşımak üzere imal edilmiş benzeri gemiler; her türlü feribotlar

8901.20 - Sanıçlı gemiler (tankerler)

8901.30 - Frigorifik gemiler (8901.20 pozisyonundakiler hariç)

8901.90 - Yük taşımaya mahsus diğer gemiler ve hem insan hem de yük taşımaya mahsus diğer gemiler

Bu pozisyon 89.03 pozisyonundaki taşıtlardan başka insan ve eşya taşımaya mahsus cankurtaran sandalları (diğer sandaldan başka) askeri gemiler, hastane gemileri (89.06 pozisyonunu içine alır). Bunlar deniz ve kara sularına mahsus olabilir (göller, kanallar, nehirler, koylar).

Aşağıdakiler bu pozisyona dahiştir.

- (1) Yolcu gemileri ve gezinti gemileri.
- (2) Araba taşıyan feribotlar, küçük nehir feribotları ve tren feribotları da dahil olmak üzere her cins feribotlar.
- (3) Tankerler (petrol, metan, şarap vb.).
- (4) Et, sebze vb. taşımak için kullanılan frigorifik deniz taşıtları.
- (5) Özel malzeme taşımaya için düzenlenmiş olsun olmasın her cins kargo gemileri (tankerler ve frigorifik deniz taşıtlarından başka). Bunlar maden cevheri taşıyan gemiler, diğer büyük hacimli taşıtlar (kömür, hububat vb. taşımaya mahsus), konteyner gemilerin ro-ro gemileri (sarıncılı, sarıncısız), yükli mavnalı taşıma sistemli gemileri içine alır.
- (6) Malzeme taşımak, bazen de insan taşımak için kullanılan düz güverteli dubaları da içine alan çeşitli mavnalar.
- (7) Kayakla su üzerinde giden küçük gemi ve deniz taşıtları gibi su üzerinde giden planör tipindeki deniz taşıtları.

89.02 - BALIKÇI GEMİLERİ; BALIKÇILIK ÜRÜNLERİNİN İŞLENMESİNE, KORUNMASINA VE KONSERVE EDİLMESİNE MAHSUS FABRİKA GEMİLERİ VE DİĞER GEMİLER

Bu pozisyon, deniz veya kara suları için ticari balıkçılık yapmak için düzenlenmiş her türlü balıkçılık araçlarını da içine alır. Fakat balıkçı

sandalları hariç (89.03 pozisyonu). Bunlar balina avı gemileri kadar büyük ağlarla yapılmış balık avcı gemileri ile ton balığı avcı gemilerini de içine alır.

Bu pozisyona fabrika gemileri de dahildir (balina işlenmesi, balık konserve vb.) genellikle turizm mevsimi süresinde gezi anaçlarıyla da kullanılabilen balıkçı gemileri de bu pozisyon altında sınıflandırılmıştır.

Spor olarak kullanılabilen balıkçı araçları hariçtir (8903 pozisyonu).

89.03 -YATLAR VE DİĞER EĞLENCE VE SPOR TEKNELERİ; KÜREKLİ KAYIKLAR VE KANOLAR

8903.10 - Şişirilebilir olanlar

- Diğerleri

8903.91 -- Yelkenli tekneler (yardımcı motoru olsun olmasın)

8903.92 -- Motor botlar (dıştan takmalı motorlu olanlar hariç)

8903.99 -- Diğerleri

Bu pozisyona spor ve eğlence amaçlı tüm deniz taşıtları, sandallar ve kanoları dahildir.

Bu pozisyon yatları, diğer yelkenli ve motor botları, kayıkları, ufak gezinti sandallarını, eskimo kayıklarını, tek kürekli minik sandalları, su bisikletlerini (suda giden ve pedallı olan) balıkçılık sporu için kullanılan deniz taşıtları, monte edilebilen veya katlanan, şişirilen botları da içine alır.

Pozisyon kürekle kullanılan cankurtaran botlarını da kapsar (diğer cankurtaran botları 89.06 Nolu pozisyonda belirtilmiştir).

Yelken sopaları hariç tutulmuştur (95.06 pozisyonu).

°
° °

Altpozisyon Açıklama Notu.

8903.92 Altpozisyonu

"Dıştan takma motorlular"a 84.07 Nolu pozisyonun Açıklama Notunda belirtilmiştir.

89.04 - RÜMÖRKÖRLER VE İTİCİ GEMİLER

Aşağıdakiler bu pozisyona dahildir.

(A) Rümörkörler; bunlar özellikle gemileri çekmek için düzenlenmiştir. Denizde yada karasuları içinde kullanılabilen çeşitleri de olabilir. Bunlar diğer gemilerden, özel şekilleri, teknelerin takviyeli oluşu, teknelerin büyüklüğüne nazaran makinelerin takviyeli oluşu, çekme halatlarının ve polamparlarının bağlanmasına ve tertiplenmesine mahsus çeşitli tertibatla donatılmış bulunması ile ayırt edilebilir, ve yolcu eşya taşımaya mahsus inşa edilmemişlerdir.

(B) İtici gemiler; bunlar özellikle mavna, salapurya vb. taşımak için

sandalları hariç (89.03 pozisyonu). Bunlar balina avı gemileri kadar büyük ağlarla yapılmış balık avcı gemileri ile ton balığı avcı gemilerini de içine alır.

Bu pozisyona fabrika gemileri de dahildir (balina işlenmesi, balık konservesi vb.) genellikle turizm mevsimi süresinde gezi anaçlarıyla da kullanılabilen balıkçı gemileri de bu pozisyon altında sınıflandırılmıştır.

Spor olarak kullanılabilen balıkçı araçları hariçtir (8903 pozisyonu).

89.03 -YATLAR VE DİĞER EĞLENCE VE SPOR TEKNELERİ; KÜREKLİ KAYIKLAR VE KANOLAR

8903.10 - Şişirilebilir olanlar

- Diğerleri

8903.91 -- Yelkenli tekneler (yardımcı motoru olsun olmasın)

8903.92 -- Motor botlar (dıştan takmalı motorlu olanlar hariç)

8903.99 -- Diğerleri

Bu pozisyona spor ve eğlence amaçlı tüm deniz taşıtları, sandallar ve kanoları dahildir.

Bu pozisyon yatları, diğer yelkenli ve motor botları, kayıkları, ufak gezinti sandallarını, eskimo kayıklarını, tek kürekli minik sandalları, su bisikletlerini (suda giden ve pedallı olan) balıkçılık sporu için kullanılan deniz taşıtları, monte edilebilen veya katlanan, şişirilen botları da içine alır.

Pozisyon kürekle kullanılan cankurtaran botlarını da kapsar (diğer cankurtaran botları 89.06 Nolu pozisyonda belirtilmiştir).

Yelken sopaları hariç tutulmuştur (95.06 pozisyonu).

Altpozisyon Açıklama Notu.

8903.92 Altpozisyonu

"Dıştan takma motorlular"a 84.07 Nolu pozisyonun Açıklama Notunda belirtilmiştir.

89.04 - RÜMÖRKÖRLER VE İTİCİ GEMİLER

Aşağıdakiler bu pozisyona dahildir.

(A) Rümorklar; bunlar özellikle gemileri çekmek için düzenlenmiştir. Denizde yada karasuları içinde kullanılabilen çeşitleri de olabilir. Bunlar diğer gemilerden, özel şekilleri, teknelerin takviyeli oluşu, teknelerin büyüklüğüne nazaran makinelerin takviyeli oluşu, çekme halatlarının ve polamplarlarının bağlanmasına ve tertiplenmesine mahsus çeşitli tertibatla donatılmış bulunması ile ayırt edilebilir, ve yolcu eşya taşımaya mahsus inşa edilmemişlerdir.

(B) İtici gemiler; bunlar özellikle mavna, salapurya vb. taşımak için

düzenlenmiş deniz taşıtlarıdır. Bunların itme alet ve teçhizatları, yüksek dümen köşkü (teleskobik olabilir) itibarıyla esas olarak ayırt edilir.

Bu pozisyon hem itmek hem de çekmek için düzenlenmiş "itici römorkörleri" de "pusher-tugs" içine alır. Gemi iticiler gibi itme alet ve teçhizatına sahiptirler. Mavnaları yedeğe alabilmek ve rotayı tayin edebilmek için geminin arka kısmı meyillendirilmişti vb.

Tehlike anında yardımcı gemi olarak düzenlenmiş römorkörler de bu pozisyona dahildir.

Bu pozisyondaki deniz taşıtları insan ve malzeme taşımak için düzenlenmiştir. Bunlar yangın söndürücü, pompalama, kargo ısıtma tertibatı vb. ile donatılmıştır. Bununla beraber sadece yangın söndürücü gemiler bu Fasil dışındadır (89.05 pozisyonu)

89.05 - FENER GEMİLERİ, YANGIN SÖNDÜRME GEMİLERİ, TARAK GEMİLERİ, YÜZER VİNÇLER VE ESAS GÖREVİNE GÖRE SEFER HİZMETLERİ İKİNCİ DERECEDE OLAN DİĞER GEMİLER; YÜZER HAVUZLAR; YÜZER VEYA DALABİLEN SONDAJ VE ÜRETİM PLATFORMLARI:

8905.10 - Tarak gemileri

8905.20 - Yüzer veya dalabilen sondaj ve üretim platformları

8905.90 - Diğerleri

Aşağıdakiler bu pozisyona dahildir.

(A) Fener gemileri, yangın söndürme gemileri, torak gemileri, yüzer vinçler, esas görevine göre sefer hizmetleri 2. derecede olan diğer gemiler.

Bunlar normal olarak sabit bir pozisyonda ana görevlerini yaparlar. Fener gemileri, yangın söndürme gemileri, her çeşit torak gemileri (kısaç kavanlı ve emme tertibatlı tarak gemileri); batık gemileri yüzdürmeye mahsus kaldırıcı tertibatlı gemiler şamandıra veya çapa ile denizde sabit şekilde duran cankurtarma dubaları, kaldırma boşaltma ve istifleme makineleri (vinçler, maçunlar, hububat elevatörleri) ile mücehhez dubalar ve bu gibi makinelere ait olduğu anlaşılabilen dubalar ve bu gibi makinelere ait olduğu anlaşılabilen dubalar,

Yüzer evler, yüzer çamaşırhane ve yüzer değirmenlerde bu guruba dahildir.

(B) Yüzen havuzlar

Yüzer havuzlar karadaki kuru tersane havuzlarının yerine kullanılan bir nevi yüzer atölyelerdir.

Genellikle kesitleri "U" şeklinde kontraksiyonlar olup bir platformlu yan duvarlardan ibaret bulunmakta ve tulumbalı bölümleri vasıtası ile kısmen suyun içine batmakta ve bu suretle tamir edilecek gemilerin iki duvarın arasına girmesini sağlamaktadır.

Bunlar sabit olsabıle yedekte çekilmek suretiyle istenilen yere götürülecek şekilde de olabilir bazı tipleri kendinden hareketli olabilmektedir. Hem karada hemde denizde kullanılabilen nakil vasıtaları ile diğer deniz vasıtalarının tamirlerini veya taşınmalarını temin etmektedir.

(C) Yüzen yada dalabilen sondaj yada üretim platformları:

Bu tür platformlar genellikle kıyıdan uzak yataklarda petrol ve doğal gaz arayıp bulmak için düzenlenmiştir. Macunlar, vinçler, tulumbarlar, silolar gibi sondaj yada üretim yapmak için bulunması gereklidir. Bu platformda taraflara ayrılmış kısımları mevcuttur.

Yedeğe alınmış yada keşif ve üretim için bazı durumlarda kendi kendine çalışan, bazen de bir mevkiden diğerine geçen kapasitesine sahip bu tür platformlar aşağıdaki gibi bir kaç ana grup altında toplanabilirler.

- (1) Bazı yüzdüren araçlardan, (kuru tekneler, dubalar vb.) meydana gelmiş, geri alınabilir ayakları olan, çalışmamevkiinde alçaltılan, deniz yataklarıyla desteklenen ve çalışma platformunu su seviyesinin üzerine çıkartabilen, "kendini kaldırabilen platformlar"
- (2) Çalışma mevkisi su altında kalabilen ve su seviyesinin üzerine durabilen çalışma platformlarına yüksek derecede sabitlik sağlamak için deniz yatağı üzerinde dayanan sahra tankları olan alt yapılardan oluşan, "su altında kalabilen (dolabilen) platformlar" balast tanklarının çıkıntı ve kenarları az veya çok deniz yatağının içine girer.
- (3) Su altında kalabilen platformlara benzeyen fakat batan kısmı deniz yatağına dayanmayan "yarı dalan platformlar" çalışırken bu yüzer platformların sabit kalması çapalar yada benzeri aletlerle sağlanır.

Kıydan uzak yataklarda petrol veya doğal gaz aramak için kullanılan ne yüzen ne de su altında kalabilen sabit platformlar bu pozisyon dışında bırakılmışlardır (84.30 pozisyonu)

Bu pozisyona feribotları (89.01 pozisyonu) deniz ürünleri için fabrika gemileri (89.02 pozisyonu), su altı kablo döşeme gemileri (89.02 pozisyonu), su altı kablo döşeme gemileri ve okyanus meteoroloji istasyonları da (89.06 pozisyonu) dahil değildir.

89.06 - DİĞER GEMİLER (SAVAŞ GEMİLERİ VE KURUTMA GEMİLERİ DAHİL, KÜREKLİ OLANLAR HARİÇ)

Bu pozisyon 89.01-89.05 pozisyonlarındaki daha özel olanları kapsamayan tüm deniz taşıtlarını içine alır.

- (1) Herçeşit savaş gemisine aşağıdakiler dahildir.

- (a) Savaş için düzenlenmiş çeşitli saldırı silahları, savunma silahları, top güllerine karşı savunma kalkanları (zırhlı levhalar ve çok yönlü su geçirmez bölümler) ve su altı aygıtları (mayın dedektörleri) ile donatılmış gemiler. Bunlar genellikle radar, sonar, enfraruj keşif aletleri, radyo alıcıları için konuşma ve sinyal teçhizatı ile donatılmışlardır.

Bu kategoriye giren gemiler daha süratli oluşları, manevra kabiliyetleri, daha kalabalık mürettebatı, daha büyük yakıt depoları, ulaşım için gerekli özeldepolar ve denizde cephane kullanım itibarı ile ticaret gemilerinden ayrı tutulabilirler.

- (b) Silahlarla donatılmamış, zırhlı kalkanları olmayan fakat savaş sırasında kullanılan çıkartma gemileri yada yedek donanmalar (cephane ve torpil taşımak için vb.) askeri gemiler.

- (c) Denizaltıları.

- (2) Bazı savaş gemisi özelliklerine sahip fakat sivil makamlar tarafından kullanılan gemiler (gümrük veya polis gibi)

(3) Ahşap gemilere yerleştirilen cankurtaran sandalları ile sahil çevresinde belli bir yere yerleştirilmesi sureti ile, tehlikede olan gemilere yardım etmesi amaçlanır. Bunun yanısıra kürekle hareket eden cankurtaran sandalları 89.03 pozisyonundadır.

(4) Bilimsel arama gemileri, laboratuvar gemileri, okyanus meteoroloji istasyonları

(5) Cankurtaran yelek ve simitleri taşıyan şamandıra ve telekomünikasyon vb. için su altı kabloları döşemek için kablo gemileri.

(6) Kılavuz gemiler.

(7) Buz kıranlar.

(8) Hastane gemileri.

(9) Deniz dibi taranarak toplanan madenlerin götürülmesine mahsus gemiler.

Sıvı veya diğer eşyaları su yatağında (basit bir çekme sistemi) taşımaya mahsus portatif tertibatlı olan izoleli, tekstil dokumalı hareketli muhafazasından ibaret, şeker bir püroya benzeyen ve dengeleyici, çekme teçhizatlı ve su üzerinde durmasına mahsus küpler gibi çeşitli tertibatlı olan "dracones" vb. bu pozisyonundadır.

Aşağıdakiler bu pozisyona dahil değildir.

(a) Mavnalar (insan yada mal taşımaya mahsus düz güverteli gemiler) (89.01 pozisyonu)

(b) Yüzen vinçler için bir taban olarak hizmet etmek için açıkca düzenlenmiş mavnalar (89.05 pozisyonu)

(c) Geçici köprüleri desteklemeye mahsus içi boş silindirik şekilde dubalar ve her çeşit salllar (89.07 pozisyonu)

89.07 - DİĞER YÜZEN ARAÇLAR (SALLAR, TANKLAR, COFFER-DAMLAR, YÜKLEME, BOŞALTIMA PLATFORMLARI, ŞAMANDIRALAR VE İŞARET KULELERİ GİBİ)

8907.10 - Şişirilebilir salllar

8907.90 - Diğerleri

Bu pozisyon, gemi karakterine haiz bulunmayan çeşitli yüzer vasıtaları içine almaktadır. Bunlar kullanıldıkları yerde sabit halde bulunmaktadır.

Aşağıdakiler bu pozisyona dahildir.

(1) Geçici köprüler vb.'ye destek vazifesi gören içi boş silindirik biçiminde dubalar. Bununla beraber gemi biçiminde olan dubalar bu pozisyon haricinde kalır (89.01 veya 89.05 pozisyonu)

(2) Canlı balıkları ve kabuklu deniz hayvanlarını muhafazaya mahsus delikli yüzer havuzlar (tanklar)

(3) Bazı limanlarda, gemilere su, petrol vb. taşımak için kullanılan yüzen tanklar.

(4) Köprü ayakları inşaatında kullanılan coffer damlar.

(5) Yüzen iskeleler.

(6) Şamandıralar; bağlama şamandıraları, işaret şamandıraları, ışıklı şamandıralar, zilli şamandıralar.

(7) Boğazları, tehlikeli olan veya seyri sefere elverişli olmayan yerleri vb.'yi göstermeye mahsus işaret kuleleri

(8) Bazı karaya oturmuş gemilerin yüzdürülmesinde kullanılan ...

(9) Paravanlar (mayın taramada kullanılır)

(10)Kazaya uğrayan kişileri taşımaya mahsus, denize değdiği zaman otomatik olarak şişebilen daire biçiminde yüzen deniz vasıtalarını içine alan sandallar.

(11)Havuz kapıları vazifesini gören neviden olan yüzen vasıtalar.

Aşağıdakiler bu pozisyona dahil değildir.

(a) Harici bir tertibatla (kaldırıcı bir tertibat gibi) suya daldırılıp çıkarılabilen ve madeni bir odadan ibaret bulunan tipteki dalgıç çantaları (bunlar genellikle 84.79 pozisyonunda yer alır)

(b) Cankurtaran yelekleri, kemerleri ve simitleri mamul oldukları maddenin rejimine tabidir.

(c) Yelkenli gemiler (95.06 pozisyonunda)

89.08 - SÖKÜLECEK GEMİLERLE SUDA YÜZER SÖKÜLECEK DİĞER ARAÇLAR

Bu pozisyon, sökülme: amacı ile getirilen 89.01 ilâ 89.07 pozisyonlarındaki gemiler ve diğer yüzen vasıtaları içine alır. Bunlar genellikle hasara uğramış muadını doldurmuş gemiler vb. olup, ithallerinden önce makineleri, kumanda aleti ve cihazları veya diğer teçhizatı çıkarılmış olabilir.

EK D Gümrük giriş tarife cetveli, pozisyon numaralarına göre ihracat istatistikleri

BAŞBAKANLIK D.I.E İSTANBUL BÖLGE MÜDÜRLÜĞÜ					
1989 İSTENİLEN MADDEYE GÖRE İHRACATIN			FASIL BAZINDA		DAGILIMI
ÜLKE ADI	MADDE	ÖLCÜ	MIKTAR1	MIKTAR2	KIYMET(\$)
SUUDI ARABİSTAN	89011051	ADET	1	0	48.525
ALTILI	890110	ADET	1	0	48.525
*****TARİFE*****	8901	ADET	1	0	48.525
HOLLANDA	89012013	GROST-ADET	1600	2	642.350
ALTILI	890120	GROST-ADET	1.600	2	642.350
HOLLANDA	89019014	GROST-ADET	3400	1	642.350
DANİMARKA	89019014	GROST-ADET	2810	1	2.650.000
MALTA	89019014	GROST-ADET	3900	1	2.625.000
PANAMA	89019014	GROST-ADET	30039	1	4.500.000
ALTILI	890190	GROST-ADET	40.149	4	10.417.350
*****TARİFE*****	8901	GROST-ADET	41.749	6	11.059.700
YUGOSLAVYA	89020021	ADET	1	0	14.780
İSRAIL	89020021	ADET	1	0	29.400
ALTILI	890200	ADET	2	0	44.180
*****TARİFE*****	8902	ADET	2	0	44.180
ALMANYA	89031019	ADET	2	0	5.343
POLONYA	89031019	ADET	1	0	2.500
YUGOSLAVYA	89031090	ADET	1	0	5.593
ALTILI	890310	ADET	4	0	13.436
İTALYA	89039110	ADET	1	0	26.489
NORVEC	89039110	ADET	1	0	14.523
YUNANİSTAN	89039132	ADET	1	0	11.413
ALTILI	890391	ADET	3	0	54.425
ALMANYA	89039210	ADET	15	0	70.420
YUNANİSTAN	89039210	ADET	2	0	53.179
AVUSTURYA	89039210	ADET	15	0	51.157
	89039210	ADET	1	0	4.194
ALMANYA	89039222	ADET	1	0	10.701
ALTILI	890392	ADET	34	0	229.646
ALMANYA	89039910	ADET	1	0	535
HOLLANDA	89039921	ADET	22	0	1.369
LIBYA	89039921	ADET	5	0	34.479
K.K.T.C.	89039921	ADET	3	0	11.857
İRAK	89039921	ADET	1	0	1.283
İNGİLTERE	89039922	ADET	1	0	5.316
YUNANİSTAN	89039922	ADET	1	0	25.000
İZLANDA	89039922	ADET	1	0	501.351
ALTILI	890399	ADET	40	0	655.607

*****TARIFE*****	8903 ADET	81	0	933,174
ITALYA	89059090 ADET	1	0	490,000
ALTILI	890590 ADET	1	0	490,000
*****TARIFE*****	8905 ADET	1	0	490,000
T O P L A M 89		41,834	6	12,575.579



BAŞBAKANLIK D.İ.E İSTANBUL BÖLGE MÜDÜRLÜĞÜ
1990 İSTENİLEN MADDEYE GÖRE İHRACATIN FASIL BAZINDA DAĞILIMI

ÜLKE ADI	MADDE	ÖLCÜ	MIKTAR1	MIKTAR2	KIYMET(\$)
A.B.D.	89011021	GROST-ADET	127	1	882.548
LIBERYA	89011049	GROST-ADET	3319	1	1.400.000
ALTILI	890110	GROST-ADET	3.446	2	2.282.548
*****TARİFE*****	8901	GROST-ADET	3.446	2	2.282.548
HOLLANDA	89011051	ADET	1	0	140.402
ALTILI	890110	ADET	1	0	140.402
YENİ KALEDONYA SÖM	89012011	ADET	1	0	2.040.000
ALTILI	890120	ADET	1	0	2.040.000
*****TARİFE*****	8901	ADET	2	0	2.180.402
PANAMA	89012014	GROST-ADET	12725	5	8.330.000
ALTILI	890120	GROST-ADET	12.725	5	8.330.000
*****TARİFE*****	8901	GROST-ADET	12.725	5	8.330.000
LIBERYA	89019011	ADET	1	0	4.350.000
ALTILI	890190	ADET	1	0	4.350.000
*****TARİFE*****	8901	ADET	1	0	4.350.000
HOLLANDA	89019013	GROST-ADET	934	1	1.200.000
HOLLANDA	89019014	GROST-ADET	1547	1	2.280.000
İNGİLTERE	89019014	GROST-ADET	2999	1	2.000.000
İSVİÇRE	89019014	GROST-ADET	7310	1	4.200.000
MALTA	89019014	GROST-ADET	4189	1	3.400.000
S.S.C.B	89019014	GROST-ADET	8000	2	19.088.484
A.B.D.	89019014	GROST-ADET	4294	1	4.200.000
PANAMA	89019014	GROST-ADET	4269	2	4.600.000
ÇİN HALK CUMHURİYETİ	89019014	GROST-ADET	3285	1	3.300.000
ALTILI	890190	GROST-ADET	36.827	11	44.268.484
*****TARİFE*****	8901	GROST-ADET	36.827	11	44.268.484
LIBYA	89020021	ADET	1	0	111.804
SUUDİ ARABİSTAN	89020090	ADET	1	0	8.800
ALTILI	890200	ADET	2	0	120.604
*****TARİFE*****	8902	ADET	2	0	120.604

YUNANISTAN	89031011 ADET	32	0	44.020
HOLLANDA	89031090 ADET	4	0	6.790
ALMANYA	89031090 ADET	1	0	1.490
YUNANISTAN	89031090 ADET	128	0	8.461
ALTILI	890310 ADET	165	0	60.761
FRANSA	89039110 ADET	1	0	150.000
ITALYA	89039110 ADET	1	0	16.885
INGiltere	89039110 ADET	1	0	99.758
YUNANISTAN	89039110 ADET	2	0	144.993
ISVİCRE	89039110 ADET	1	0	74.526
YUGOSLAVYA	89039110 ADET	1	0	42.740
HOLLANDA	89039121 ADET	2	0	1.233
BELÇİKA-LÜKSEMBURG	89039132 ADET	1	0	35.894
INGiltere	89039132 ADET	1	0	505.757
ALTILI	890391 ADET	11	0	1.071.786
ALMANYA	89039210 ADET	1	0	6.532
AVUSTURYA	89039210 ADET	554	0	33.001
YUNANISTAN	89039221 ADET	1	0	15.200
FRANSA	89039222 ADET	1	0	746.538
K.K.T.C.	89039222 ADET	1	0	6.440
ALTILI	890392 ADET	558	0	807.711
HOLLANDA	89039921 ADET	372	0	66.983
YUNANISTAN	89039921 ADET	2	0	1.370
FINLANDIYA	89039921 ADET	1	0	2.370
K.K.T.C.	89039921 ADET	146	0	13.680
ITALYA	89039922 ADET	2401	0	476.510
INGiltere	89039922 ADET	1	0	730.103
LIBYA	89039922 ADET	1	0	31.000
K.K.T.C.	89039922 ADET	2	0	7.052
ALTILI	890399 ADET	2.926	0	1.329.068
*****TARİFE*****	8903 ADET	3.660	0	3.269.326
K.K.T.C.	89060021 ADET	1	0	10.390
ALTILI	890600 ADET	1	0	10.390
*****TARİFE*****	8906 ADET	1	0	10.390
HOLLANDA	89080010 KG	2081	0	6.506
ALTILI	890800 KG	2.081	0	6.506
*****TARİFE*****	8908 KG	2.081	0	6.506
T O P L A M 89		58.745	18	64.818.260

BAŞBAKANLIK D.İ.E İSTANBUL BÖLGE MÜDÜRLÜĞÜ
1991 İSTENİLEN MADDEYE GÖRE İHRACATIN FASIL BAZINDA DAĞILIMI

ÜLKE ADI	MADDE	ÖLCÜ	MIKTAR1	MIKTAR2	KIYMET(\$)
İNGİLTERE	89011021	GROST-ADET	280	2	2.256.963
YUNANİSTAN	89011049	GROST-ADET	1490	1	300.000
PANAMA	89011049	GROST-ADET	2276	1	1.350.000
ALTILI	890110	GROST-ADET	4.046	4	3.906.963
*****TARİFE*****	8901	GROST-ADET	4.046	4	3.906.963
K.K.T.C.	89012011	ADET	5	0	5
ALTILI	890120	ADET	5	0	5
MALTA	89019011	ADET	1	0	1.700.000
ALTILI	890190	ADET	1	0	1.700.000
*****TARİFE*****	8901	ADET	6	0	1.700.005
ALMANYA	89019014	GROST-ADET	8360	2	16.066.013
S.S.C.B	89019014	GROST-ADET	34900	7	56.462.624
MİSİR	89019014	GROST-ADET	5174	1	850.000
LIBERYA	89019014	GROST-ADET	3687	1	1.600.000
PANAMA	89019014	GROST-ADET	14000	1	2.648.000
LÜBNAN	89019014	GROST-ADET	2555	1	510.000
ALTILI	890190	GROST-ADET	68.676	13	78.136.637
*****TARİFE*****	8901	GROST-ADET	68.676	13	78.136.637
SUUDİ ARABİSTAN	89020090	ADET	1	0	13.500
ALTILI	890200	ADET	1	0	13.500
*****TARİFE*****	8902	ADET	1	0	13.500
HOLLANDA	89031019	ADET	4	0	9.913
İTALYA	89031019	ADET	1	0	1.102
HOLLANDA	89031090	ADET	1	0	2.233
YUNANİSTAN	89031090	ADET	7	0	15.743
ALTILI	890310	ADET	13	0	28.991
HOLLANDA	89039110	ADET	1	0	17.143
ALMANYA	89039110	ADET	2	0	203.962
İTALYA	89039110	ADET	1	0	16.899
İNGİLTERE	89039110	ADET	4	0	112.631
YUNANİSTAN	89039110	ADET	3	0	85.067
İSVİÇRE	89039110	ADET	1	0	247.591
S.S.C.B	89039110	ADET	1	0	75.800
A.B.D.	89039110	ADET	1	0	30.200
BELÇİKA-LÜKSEMBURG	89039132	ADET	1	0	40.310
ALTILI	890391	ADET	15	0	829.603

AVUSTURYA	89039210 ADET	12	0	77.607
A.B.D.	89039210 ADET	1	0	273.000
HOLLANDA	89039221 ADET	2	0	7.578
ISRAİL	89039222 ADET	1	0	35.000
ALTILI	890392 ADET	16	0	393.185
FRANSA	89039921 ADET	3	0	90.765
K.K.T.C.	89039921 ADET	4	0	2.999
FRANSA	89039922 ADET	1	0	8.500
ALMANYA	89039922 ADET	1	0	17.769
İTALYA	89039922 ADET	4	0	4.044.224
İNGİLTERE	89039922 ADET	4	0	386.155
YUNANİSTAN	89039922 ADET	3	0	211.990
AVUSTURYA	89039922 ADET	1	0	23.966
BRUNEİ	89039922 ADET	1	0	42.683
ALTILI	890399 ADET	22	0	5.028.371
*****TARİFE*****	8903 ADET	66	0	6.280.650
FRANSA	89040012 GROS-T-ADET	1740	1	974.927
ALTILI	890400 GROS-T-ADET	1.740	1	974.927
*****TARİFE*****	8904 GROS-T-ADET	1.740	1	974.927
FRANSA	89079011 ADET	3	0	366.481
ALTILI	890790 ADET	3	0	366.481
*****TARİFE*****	8907 ADET	3	0	366.481
T O P L A M		74.538	18	21.379.163

BASBAKANLIK D.I.E ISTANBUL BÖLGE MÜDÜRLÜĞÜ
1992 İSTENİLEN MADDEYE GÖRE İHRACATIN,

FASIL BAZINDA

DAĞILIMI

ÜLKE ADI	MADDE ÖLÇÜ	MİKTAR1	MİKTAR2	KIYMET(\$)
İSVİÇRE	89011011 ADET	1	0	390.000
ALTILI	890110 ADET	1	0	390.000
*****TARİFE*****	8901 ADET	1	0	390.000
İNGİLTERE	89011021 GROS-T-ADET	142	1	1.308.590
ALTILI	890110 GROS-T-ADET	142	1	1.308.590
*****TARİFE*****	8901 GROS-T-ADET	142	1	1.308.590
FRANSA	89011059 ADET	1	0	427.820
ALTILI	890110 ADET	1	0	427.820
*****TARİFE*****	8901 ADET	1	0	427.820
PANAMA	89012014 GROS-T-ADET	3200	1	4.000.000
ALTILI	890120 GROS-T-ADET	3.200	1	4.000.000
*****TARİFE*****	8901 GROS-T-ADET	3.200	1	4.000.000
MALTA	89019011 ADET	1	0	2.100.000
ALTILI	890190 ADET	1	0	2.100.000
*****TARİFE*****	8901 ADET	1	0	2.100.000
ALMANYA	89019014 GROS-T-ADET	1594	1	1.200.000
İTALYA	89019014 GROS-T-ADET	1731	1	4.616.952
MALTA	89019014 GROS-T-ADET	1200	1	10.874.478
RUSYA FEDERASYONU	89019014 GROS-T-ADET	24000	6	59.090.344
LIBERYA	89019014 GROS-T-ADET	16000	4	44.581.260
BANGLADES	89019014 GROS-T-ADET	42506	1	3.072.064
ALTILI	890190 GROS-T-ADET	87.031	14	123.435.098
*****TARİFE*****	8901 GROS-T-ADET	87.031	14	123.435.098
YUNANİSTAN	89020021 ADET	1	0	11.627
SUUDİ ARABİSTAN	89020021 ADET	1	0	508.000
K.K.T.C.	89020090 ADET	1	0	733
ALTILI	890200 ADET	3	0	520.360
*****TARİFE*****	8902 ADET	3	0	520.360

ÜRDÜN	89031011 ADET	1	0	29.825
K.K.T.C.	89031019 ADET	1	0	1.291
YUNANISTAN	89031090 ADET	5	0	20.514
ALTILI	890310 ADET	7	0	51.630
HOLLANDA	89039110 ADET	1	0	21.228
İNGİLTERE	89039110 ADET	2	0	238.091
YUNANISTAN	89039110 ADET	13	0	382.689
RUSYA FEDERASYONU	89039110 ADET	1	0	31.600
HOLLANDA	89039131 ADET	4	0	21.351
FRANSA	89039132 ADET	2	0	506.288
İNGİLTERE	89039132 ADET	2	0	209.630
ALTILI	890391 ADET	25	0	1.410.877
HOLLANDA	89039210 ADET	2	0	39.393
ALMANYA	89039210 ADET	1	0	2.152
YUNANISTAN	89039210 ADET	2	0	7.468
AVUSTURYA	89039210 ADET	22	0	131.478
SUUDI ARABISTAN	89039210 ADET	1	0	3.160
HOLLANDA	89039221 ADET	6	0	16.298
AVUSTURYA	89039221 ADET	4	0	17.462
İZLANDA	89039222 ADET	1	0	98.000
ALTILI	890392 ADET	39	0	315.431
K.K.T.C.	89039910 ADET	11	0	5.533
KUVEYT	89039910 ADET	2	0	2.600
HOLLANDA	89039921 ADET	9	0	36.877
LIBYA	89039921 ADET	1	0	2.149
İTALYA	89039922 ADET	2	0	1.065.128
İNGİLTERE	89039922 ADET	4	0	123.200
MALTA	89039922 ADET	1	0	11.985
SUUDI ARABISTAN	89039922 ADET	1	0	140.000
ALTILI	890399 ADET	31	0	1.387.474
*****TARIFE*****	8903 ADET	102	0	3.165.412
FRANSA	89040012 GROS-T-ADET	117200	2	584.356
ALTILI	890400 GROS-T-ADET	117.200	2	584.356
*****TARIFE*****	8904 GROS-T-ADET	117.200	2	584.356
LIBYA	89059010 ADET	1	0	178
ALTILI	890590 ADET	1	0	178
*****TARIFE*****	8905 ADET	1	0	178
RUSYA FEDERASYONU	89071000 ADET	1	0	3.120
UKRAYNA	89071000 ADET	1	0	3.120
ALTILI	890710 ADET	2	0	6.240
FRANSA	89079011 ADET	3	0	385.207
ALTILI	890790 ADET	3	0	385.207
*****TARIFE*****	8907 ADET	5	0	391.447
T O P L A M 89		207.687	10	136.523.261

BASBAKANLIK D.I.E İSTANBUL BÖLGE MÜDÜRLÜĞÜ
1993; İSTENİLEN MADDEYE GÖRE İHRACATIN;

FASIL BAZINDA

DAGILIMI

ÜLKE ADI	MADDE	ÖLCÜ	MIKTAR1	MIKTAR2	KIYMET(\$)
İSVEC	89011011	ADET	1	0	550.000
FRANSA	89011051	ADET	1	0	23.220
İNGİLTERE	89011051	ADET	1	0	619.001
ALTILI	890110	ADET	3	0	1.192.221
*****TARİFE*****	8901	ADET	3	0	1.192.221
HOLLANDA	89012012	GROST-ADET	1840	1	33.071
ALMANYA	89012013	GROST-ADET	356	1	586.132
İNGİLTERE	89012014	GROST-ADET	35338	1	8.450.000
LIBERYA	89012014	GROST-ADET	43386	1	4.000.000
VIETNAM	89012014	GROST-ADET	58664	1	6.390.000
ALTILI	890120	GROST-ADET	139.584	5	19.459.203
İSPANYA	89019014	GROST-ADET	2395	1	3.400.000
MALTA	89019014	GROST-ADET	19579	4	36.379.827
BULGARİSTAN	89019014	GROST-ADET	5700	1	4.500.000
SUUDİ ARABİSTAN	89019014	GROST-ADET	2970	1	3.369.546
KUVEYT	89019014	GROST-ADET	2500	2	270.000
DİN HALK CUMHURİYETİ	89019014	GROST-ADET	8991	1	755.000
ALTILI	890190	GROST-ADET	42.135	10	48.674.373
*****TARİFE*****	8901	GROST-ADET	181.719	15	68.133.576
ALMANYA	89031090	ADET	9	0	40.827
ALTILI	890310	ADET	9	0	40.827
ALMANYA	89039110	ADET	6	0	287.935
İTALYA	89039110	ADET	6	0	44.598
İNGİLTERE	89039110	ADET	2	0	297.912
YUNANİSTAN	89039110	ADET	8	0	101.790
İSPANYA	89039110	ADET	2	0	222.421
A.B.D.	89039110	ADET	1	0	46.811
K.K.T.C.	89039121	ADET	2	0	2.116
HOLLANDA	89039131	ADET	4	0	25.324
ALMANYA	89039131	ADET	2	0	6.362
FRANSA	89039132	ADET	34	0	93.410
HOLLANDA	89039132	ADET	1416	0	46.705
ALMANYA	89039132	ADET	1	0	37.083
İTALYA	89039132	ADET	8	0	18.682
YUNANİSTAN	89039132	ADET	8	0	18.682
PORTEKİZ	89039132	ADET	8	0	18.682
İSPANYA	89039132	ADET	8	0	18.682
AVUSTRALYA	89039132	ADET	12	0	28.023
KESİNLEŞMEMİŞ ÜLKELER	89039132	ADET	4	0	9.341
ALTILI	890391	ADET	1.532	0	1.324.559
HOLLANDA	89039210	ADET	2	0	7.999
YUNANİSTAN	89039210	ADET	3	0	119.000
AVUSTURYA	89039210	ADET	2	0	9.740
K.K.T.C.	89039210	ADET	1	0	2.596
HOLLANDA	89039221	ADET	1	0	4.370
YUNANİSTAN	89039221	ADET	4	0	37.700
LIBYA	89039221	ADET	1	0	2.020
K.K.T.C.	89039221	ADET	1	0	2.925
KUVEYT	89039221	ADET	4	0	2.700
HOLLANDA	89039222	ADET	1	0	9.775

ALTILI	890392 ADET	20	0	199.023
		23	0	5.495
K.K.T.C.	89039910 ADET	5	0	9.855
KUVEYT	89039910 ADET	1	0	1.575
HOLLANDA	89039921 ADET	7	0	62.600
YUNANISTAN	89039921 ADET	1	0	6.138
FRANSA	89039922 ADET	2	0	13.511
HOLLANDA	89039922 ADET	3	0	3.652.376
ITALYA	89039922 ADET	1	0	1.545
INGiltere	89039922 ADET	6	0	111.002
YUNANISTAN	89039922 ADET	1	0	6.351
K.K.T.C.	89039922 ADET	1	0	8.744
LÜBNAN	89039922 ADET	1	0	
ALTILI	890399 ADET	51	0	3.879.192
*****TARIFE*****	8903 ADET	1.612	0	5.443.601
LIBYA	89052000 ADET	1	0	10.602
ALTILI	890520 ADET	1	0	10.602
*****TARIFE*****	8905 ADET	1	0	10.602
K.K.T.C.	89079012 ADET	1	0	337
ALTILI	890790 ADET	1	0	337
*****TARIFE*****	8907 ADET	1	0	337
T O P L A M 89		183,336	15	74.780.337

BAŞBAKANLIK D.İ.E İSTANBUL BÖLGE MÜDÜRLÜĞÜ
1994 İSTENİLEN MADDEYE GÖRE İHRACATIN FASIL BAZINDA DAĞILIMI

ÜLKE ADI	MADDE ÖLCÜ	MIKTAR1	MIKTAR2	KIYMET(\$)
DANİMARKA	89011011 ADET	1	0	65.000
İZLANDA	89011011 ADET	1	0	1.100.000
ALTILI	890110 ADET	2	0	1.165.000
*****TARİFE*****	8901 ADET	2	0	1.165.000
FRANSA	89011021 GROS-T-ADET	181	1	2.775.000
YUNANİSTAN	89011021 GROS-T-ADET	769	2	8.009.088
ALTILI	890110 GROS-T-ADET	950	3	10.804.088
KUVEYT	89019012 GROS-T-ADET	12000	2	1.240.000
MALTA	89019014 GROS-T-ADET	16372	3	7.300.000
PANAMA	89019014 GROS-T-ADET	5180	1	9.288.998
LÜBNAN	89019014 GROS-T-ADET	3739	1	5.000.000
CİN HALK CUMHURİYETİ	89019014 GROS-T-ADET	14476020	1	1.259.399
ALTILI	890190 GROS-T-ADET	14.513.311	8	24.088.397
*****TARİFE*****	8901 GROS-T-ADET	14.514.261	11	34.892.485
ALMANYA	89031011 ADET	1	0	42.143
YUNANİSTAN	89031090 ADET	1	0	5.760
ALTILI	890310 ADET	2	0	47.903
ALMANYA	89039110 ADET	1	0	12.941
İNGİLTERE	89039110 ADET	5	0	98.741
İRLANDA	89039110 ADET	1	0	17.317
YUNANİSTAN	89039110 ADET	2	0	57.000
KESİNLEŞMEMİŞ ÜLKELER	89039110 ADET	1	0	90.000
İTALYA	89039131 ADET	2	0	8.078
KUVEYT	89039131 ADET	3	0	5.250
ALMANYA	89039132 ADET	4	0	168.534
İTALYA	89039132 ADET	1	0	14.127
İNGİLTERE	89039132 ADET	1	0	70.320
KUVEYT	89039132 ADET	2	0	2.700
ALTILI	890391 ADET	23	0	545.008

HOLLANDA	89039210 ADET	8	0	32.362
ALMANYA	89039210 ADET	1	0	10.310
AVUSTURYA	89039210 ADET	3	0	17.980
ARNAVUTLUK	89039210 ADET	1	0	185
ALMANYA	89039221 ADET	1	0	5.490
ALTILI	890392 ADET	14	0	66.327
ALMANYA	89039910 ADET	2	0	710
K.K.T.C.	89039910 ADET	6	0	901
HOLLANDA	89039921 ADET	59	0	195.304
YUNANISTAN	89039921 ADET	1	0	10.000
RUSYA FEDERASYONU	89039921 ADET	2	0	36.810
K.K.T.C.	89039921 ADET	2	0	1.750
KUVEYT	89039921 ADET	3	0	2.156
HOLLANDA	89039922 ADET	1	0	486
BULGARISTAN	89039922 ADET	1	0	1.500
K.K.T.C.	89039922 ADET	1	0	3.077
ISRAIL	89039922 ADET	1	0	11.500
ALTILI	890399 ADET	79	0	264.196
*****TARIFE*****	8903 ADET	118	0	923.428
YUNANISTAN	89060039 ADET	2	0	25.000
RUSYA FEDERASYONU	89060039 ADET	6	0	60.300
ALTILI	890600 ADET	8	0	85.300
*****TARIFE*****	8906 ADET	8	0	85.300
RUSYA FEDERASYONU	89079012 ADET	1	0	520
ALTILI	890790 ADET	1	0	520
*****TARIFE*****	8907 ADET	1	0	520
T O P L A M 89		14.514.390	11	37.066.733

EK E Gümrük giriş tarife cetveli, pozisyon numaralarına göre ithalat istatistikleri

BASBAKANLIK D.I.E İSTANBUL BÖLGE MÜDÜRLÜĞÜ
1989 İSTENİLEN MADDEYE GÖRE İTHALATIN FASIL BAZINDA DAĞILIMI

ÜLKE ADI	MADDE ÖLÇÜ	MIKTAR1	MIKTAR2	KIYMET(\$)
TAYVAN	89011011 ADET	1	0	279.704
ALTILI	890110 ADET	1	0	279.704
*****TARİFE*****	8901 ADET	1	0	279.704
NORVEC	89011031 GROS-T-ADET	10000	10	43.407.303
ALTILI	890110 GROS-T-ADET	10.000	10	43.407.303
*****TARİFE*****	8901 GROS-T-ADET	10.000	10	43.407.303
ALMANYA	89011059 ADET	5	0	120.654
ALTILI	890110 ADET	5	0	120.654
*****TARİFE*****	8901 ADET	5	0	120.654
MALTA	89012013 GROS-T-ADET	999	1	1.109.264
İTALYA	89012014 GROS-T-ADET	11500	1	16.967.427
PANAMA	89012014 GROS-T-ADET	32607	1	10.198.690
JAPONYA	89012014 GROS-T-ADET	14866	2	7.377.363
ALTILI	890120 GROS-T-ADET	59.972	3	35.652.744
GÜNEY KORE	89019014 GROS-T-ADET	19030	1	5.298.135
JAPONYA	89019014 GROS-T-ADET	23989	2	17.692.708
ALTILI	890190 GROS-T-ADET	43.019	3	22.990.843
*****TARİFE*****	8901 GROS-T-ADET	102.991	3	58.643.587
ALMANYA	89031011 ADET	201	0	5.483
İNGİLTERE	89031011 ADET	5	0	3.514
TAYVAN	89031011 ADET	37	0	3.895
FRANSA	89031019 ADET	2	0	4.646
ALMANYA	89031019 ADET	4	0	142
İTALYA	89031019 ADET	26	0	19.368
İNGİLTERE	89031019 ADET	6	0	6.096
DANİMARKA	89031019 ADET	1	0	4.202
A.B.D.	89031019 ADET	5	0	1.326
GÜNEY KORE	89031019 ADET	2	0	403
FRANSA	89031090 ADET	2	0	5.475
ALMANYA	89031090 ADET	7	0	1.900
İTALYA	89031090 ADET	3	0	1.930
A.B.D.	89031090 ADET	3	0	32.954
ALTILI	890310 ADET	304	0	91.334
FRANSA	89039110 ADET	1157	0	1.742.644
HOLLANDA	89039110 ADET	1274	0	1.038.638
ALMANYA	89039110 ADET	1	0	301

INGILTERE	89039110 ADET	1	0	1.054.224
ALMANYA	89039131 ADET	81	0	14.460
FRANSA	89039132 ADET	23	0	2.765.717
INGILTERE	89039132 ADET	1	0	1.013.430
ALTILI	890391 ADET	2.538	0	7.629.414
ITALYA	89039210 ADET	1	0	1.989
INGILTERE	89039210 ADET	1	0	102.177
A.B.D.	89039210 ADET	6	0	84.218
TAYVAN	89039210 ADET	1	0	476.497
FRANSA	89039221 ADET	2	0	19.775
A.B.D.	89039221 ADET	1	0	9.696
FRANSA	89039222 ADET	2	0	158.314
ALTILI	890392 ADET	14	0	852.666
FRANSA	89039910 ADET	14	0	6.714
ALMANYA	89039910 ADET	7	0	9.315
INGILTERE	89039910 ADET	6	0	44.664
ISVİCRE	89039910 ADET	4	0	10.781
A.B.D.	89039910 ADET	4	0	9.075
FRANSA	89039921 ADET	2	0	15.165
HOLLANDA	89039921 ADET	3	0	5.941
ALMANYA	89039921 ADET	2	0	7.010
ITALYA	89039921 ADET	1	0	14.816
A.B.D.	89039921 ADET	12	0	42.644
JAPONYA	89039921 ADET	8	0	20.168
FRANSA	89039922 ADET	2	0	20.292
BELCIKA-LÜKSEMBURG	89039922 ADET	3	0	104.141
ALMANYA	89039922 ADET	7	0	53.042
ITALYA	89039922 ADET	1	0	318.674
A.B.D.	89039922 ADET	1	0	215.271
ALTILI	890399 ADET	77	0	967.713
*****TARİFE*****	8903 ADET	2.933	0	9.341.127
ALMANYA	89052000 ADET	1	0	162.459
ALTILI	890520 ADET	1	0	162.459
HOLLANDA	89059090 ADET	2	0	5.900.000
A.B.D.	89059090 ADET	1	0	41.060
ALTILI	890590 ADET	3	0	5.941.060
*****TARİFE*****	8905 ADET	4	0	6.103.519
ALMANYA	89060010 ADET	55	0	32.105
ALMANYA	89060039 ADET	1	0	1.124
ALTILI	890600 ADET	56	0	33.229
*****TARİFE*****	8906 ADET	56	0	33.229
FRANSA	89071000 ADET	1	0	927
ALMANYA	89071000 ADET	11	0	39.081
ITALYA	89071000 ADET	4	0	11.305
INGILTERE	89071000 ADET	4	0	8.557
DANİMARKA	89071000 ADET	371	0	28.407

ALTILI	890710 ADET	391	0	83.637
		3	0	2.577
FRANSA	89079012 ADET	201	0	473.073
ALMANYA	89079012 ADET	1001	0	377.417
INGILTERE	89079012 ADET	352	0	2.363
DANIMARKA	89079012 ADET	1285	0	10.510
NORVEC	89079012 ADET	142	0	9.144
AVUSTURYA	89079012 ADET			
ALTILI	890790 ADET	2.984	0	871.584
*****TARIFE*****	8907 ADET	3.375	0	955.221
		2387000	0	313.423
HOLLANDA	89080010 KG	5500000	0	950.730
ALMANYA	89080010 KG	1000	0	34.377
ITALYA	89080010 KG	11890780	0	2.059.340
INGILTERE	89080010 KG	3800000	0	603.242
YUNANISTAN	89080010 KG	3262000	0	509.248
ISpanya	89080010 KG	1730000	0	268.820
ISVEC	89080010 KG	150000	0	217.777
FINLANDIYA	89080010 KG	14170500	0	2.207.950
S.S.C.B	89080010 KG	8933000	0	1.748.824
	89080010 KG	1400000	0	236.391
MACARISTAN	89080010 KG	36191534	0	7.054.215
A.B.D.	89080010 KG	22522460	0	3.652.012
KANADA	89080010 KG	86000	0	3.106
K.K.T.C.	89080010 KG	2000000	0	501.958
ITALYA	89080020 KG			
ALTILI	890800 KG	114.074.474	0	20.373.463
*****TARIFE*****	8908 KG	114.074.474	0	20.373.463
T O P L A M 89		114.193.839	18	139.457.807

BAŞBAKANLIK D.I.E İSTANBUL BÖLGE MÜDÜRLÜĞÜ
1990 İSTENİLEN MADDEYE GÖRE İTHALATIN FASIL BAZINDA DAĞILIMI

ÜLKE ADI	MADDE ÖLCÜ	MIKTAR1	MIKTAR2	KIYMET(\$)
FRANSA	89011011 ADET	8	0	97.098
HOLLANDA	89011011 ADET	3	0	35.334
ALMANYA	89011011 ADET	3	0	208.726
TAYVAN	89011011 ADET	1	0	314.979
ALMANYA	89011019 ADET	1	0	61.392
İNGİLTERE	89011019 ADET	2	0	156.713
ALTILI	890110 ADET	18	0	874.242
*****TARİFE*****	8901 ADET	18	0	874.242
K.K.T.C.	89011039 GROS-T-ADET	257	1	9.897
LIBERYA	89011049 GROS-T-ADET	15354	1	7.425.000
ALTILI	890110 GROS-T-ADET	15.611	2	7.434.897
YUNANİSTAN	89012013 GROS-T-ADET	617	1	760.954
MALTA	89012013 GROS-T-ADET	600	1	606.155
İNGİLTERE	89012014 GROS-T-ADET	12938	1	3.362.457
ALTILI	890120 GROS-T-ADET	14.155	3	4.729.566
NORVEC	89013012 GROS-T-ADET	37800	1	3.319.633
PANAMA	89013014 GROS-T-ADET	1200	1	2.266.045
ALTILI	890130 GROS-T-ADET	39.000	2	5.585.678
DANİMARKA	89019014 GROS-T-ADET	24814	2	25.012.439
LIBERYA	89019014 GROS-T-ADET	20531	1	10.832.676
SİNGAPUR	89019014 GROS-T-ADET	31224	1	12.558.720
JAPONYA	89019014 GROS-T-ADET	120278	7	66.098.189
ALTILI	890190 GROS-T-ADET	196.847	11	114.502.024
*****TARİFE*****	8901 GROS-T-ADET	265.613	18	132.252.165
FRANSA	89031011 ADET	6	0	6.556
ALMANYA	89031011 ADET	155	0	1.686
İSVİÇRE	89031011 ADET	1	0	1.743
A.B.D.	89031011 ADET	5	0	897
TAYVAN	89031011 ADET	1062	0	56.406
HONG KONG	89031011 ADET	1256	0	11.209
FRANSA	89031019 ADET	9	0	9.921
ALMANYA	89031019 ADET	15	0	1.815
İTALYA	89031019 ADET	71	0	53.030
A.B.D.	89031019 ADET	2	0	372
TAYVAN	89031019 ADET	668	0	12.013
FRANSA	89031090 ADET	7	0	36.100
ALMANYA	89031090 ADET	3	0	2.455
A.B.D.	89031090 ADET	1	0	1.518
TAYVAN	89031090 ADET	2	0	999
ALTILI	890310 ADET	3.263	0	196.720

FRANSA	89039110	ADET	5	0	1.217.558
ALMANYA	89039110	ADET	5	0	1.696
INGiltere	89039110	ADET	4	0	5.262
DANIMARKA	89039110	ADET	25	0	144.878
FRANSA	89039121	ADET	1	0	1.098
ISVICRE	89039121	ADET	3	0	655
FRANSA	89039131	ADET	22	0	26.805
ALMANYA	89039131	ADET	2	0	12.827
INGiltere	89039131	ADET	24	0	74.305
FRANSA	89039132	ADET	7506	0	1.308.589
INGiltere	89039132	ADET	1	0	95.569
JAPONYA	89039132	ADET	1	0	150
ALTILI	890391	ADET	7.599	0	2.889.412
INGiltere	89039210	ADET	2	0	477.250
A.B.D.	89039210	ADET	1777	0	117.183
ALMANYA	89039221	ADET	1	0	2.440
ITALYA	89039221	ADET	2	0	12.231
A.B.D.	89039221	ADET	11	0	155.359
JAPONYA	89039221	ADET	1	0	341
ITALYA	89039222	ADET	1	0	22.636
INGiltere	89039222	ADET	2	0	114.855
ALTILI	890392	ADET	1.797	0	902.295
FRANSA	89039910	ADET	47	0	7.121
BELCIKA-LÜKSEMBURG	89039910	ADET	846	0	7.440
ITALYA	89039910	ADET	50	0	14.455
A.B.D.	89039910	ADET	1802	0	22.431
JAPONYA	89039910	ADET	1	0	2.640
FRANSA	89039921	ADET	5	0	3.416
ALMANYA	89039921	ADET	14	0	31.345
ITALYA	89039921	ADET	1	0	3.425
INGiltere	89039921	ADET	4	0	63.353
ISVICRE	89039921	ADET	1	0	6.207
A.B.D.	89039921	ADET	14	0	79.885
INGiltere	89039922	ADET	3	0	5.295.202
ALTILI	890399	ADET	2.788	0	5.536.920
*****TARIFE*****	8903	ADET	15.447	0	9.525.347
INGiltere	89040013	GROST-ADET	1800	1	575.338
ALTILI	890400	GROST-ADET	1.800	1	575.338
*****TARIFE*****	8904	GROST-ADET	1.800	1	575.338
ALMANYA	89051090	ADET	14	0	3.908.124
ALTILI	890510	ADET	14	0	3.908.124
ALMANYA	89052000	ADET	770	0	23.085
ISPANYA	89052000	ADET	10000	0	31.134
ALTILI	890520	ADET	10.770	0	54.219

*****TARIFE*****		8905 ADET	10.784	0	3.962.343
ALMANYA	89060010	ADET	9	0	34.326
HOLLANDA	89060021	ADET	1	0	12.225
ALMANYA	89060021	ADET	1	0	64.654
ALMANYA	89060039	ADET	2	0	31.980
PANAMA	89060039	ADET	1	0	8.240.000
ALTILI		890600 ADET	14	0	8.383.185
*****TARIFE*****		8906 ADET	14	0	8.383.185
FRANSA	89071000	ADET	9	0	26.739
BELCIKA-LÜKSEMBURG	89071000	ADET	2	0	35.050
HOLLANDA	89071000	ADET	2	0	25.012
ALMANYA	89071000	ADET	34	0	117.109
İTALYA	89071000	ADET	2	0	3.428
İNGİLTERE	89071000	ADET	2	0	3.127
DANİMARKA	89071000	ADET	44	0	182.994
ALTILI		890710 ADET	95	0	393.459
ALMANYA	89079011	ADET	17	0	9.411.968
FRANSA	89079012	ADET	38	0	14.118
DANİMARKA	89079012	ADET	4	0	4.896
İSPANYA	89079012	ADET	1	0	13.644
NORVEC	89079012	ADET	1010	0	6.704
FINLANDIYA	89079012	ADET	16	0	2.022.569
AVUSTURYA	89079012	ADET	690	0	8.319
POLONYA	89079012	ADET	4	0	459.350
ALTILI		890790 ADET	1.780	0	11.941.568
*****TARIFE*****		8907 ADET	1.875	0	12.335.027
ALMANYA	89080010	KG	2274000	0	322.560
İNGİLTERE	89080010	KG	4952000	0	758.284
YUNANİSTAN	89080010	KG	1450000	0	174.178
NORVEC	89080010	KG	2355000	0	373.270
YUGOSLAVYA	89080010	KG	9228000	0	1.067.931
S.S.C.B	89080010	KG	21039724	0	2.500.666
	89080010	KG	2768000	0	319.726
ROMANYA	89080010	KG	6789100	0	823.666
A.B.D.	89080010	KG	1964000	0	153.781
KANADA	89080010	KG	6750000	0	782.396
A.B.D.	89080020	KG	6730000	0	848.107
ALTILI		890800 KG	66.299.824	0	8.124.565
*****TARIFE*****		8908 KG	66.299.824	0	8.124.565
T O P L A M 89			66.595.375	19	176.032.212

BAŞBAKANLIK D.I.E İSTANBUL BÖLGE MÜDÜRLÜĞÜ
1991 İSTENİLEN MADDEYE GÖRE İTHALATIN FASIL BAZINDA DAĞILIMI

ÜLKE ADI	MADDE	ÖLCÜ	MIKTAR1	MIKTAR2	KIYMET(\$)
ALMANYA	89011011	ADET	1	0	65.764
ALMANYA	89011019	ADET	5	0	354.779
ALTILI	890110	ADET	6	0	420.543
*****TARİFE*****	8901	ADET	6	0	420.543
ALMANYA	89011029	GROST-ADET	118	1	72.370
ALTILI	890110	GROST-ADET	118	1	72.370
*****TARİFE*****	8901	GROST-ADET	118	1	72.370
ALMANYA	89011059	ADET	2	0	141.640
YUNANİSTAN	89011059	ADET	1	0	3.433
ALTILI	890110	ADET	3	0	145.073
*****TARİFE*****	8901	ADET	3	0	145.073
YUNANİSTAN	89012013	GROST-ADET	999	1	1.062.615
JAPONYA	89012090	GROST-ADET	14240	1	13.366.404
ALTILI	890120	GROST-ADET	15.239	2	14.429.019
BELÇİKA-LÜKSEMBURG	89019014	GROST-ADET	40182	1	14.445.749
İNGİLTERE	89019014	GROST-ADET	10000	1	9.774.711
İSVEC	89019014	GROST-ADET	24000	2	23.834.905
BULGARİSTAN	89019014	GROST-ADET	14000	1	6.262.695
A.B.D.	89019014	GROST-ADET	10900	1	11.584.925
JAPONYA	89019014	GROST-ADET	169926	3	77.630.886
ALTILI	890190	GROST-ADET	269.008	14	143.533.871
*****TARİFE*****	8901	GROST-ADET	284.247	16	157.962.890
TAYVAN	89031011	ADET	3390	0	36.854
AVUSTRALYA	89031011	ADET	2	0	398
FRANSA	89031019	ADET	6	0	23.682
İTALYA	89031019	ADET	30	0	16.245
JAPONYA	89031019	ADET	4	0	4.474
TAYVAN	89031019	ADET	280	0	19.191
FRANSA	89031090	ADET	2	0	6.455
İTALYA	89031090	ADET	2	0	5.365
İNGİLTERE	89031090	ADET	1	0	1.495
ALTILI	890310	ADET	3.717	0	114.159
FRANSA	89039110	ADET	3	0	11.862
HOLLANDA	89039110	ADET	3	0	9.614
ALMANYA	89039110	ADET	2	0	425.387
İNGİLTERE	89039110	ADET	7	0	132.326
ALMANYA	89039121	ADET	2	0	7.399
FRANSA	89039131	ADET	7	0	10.033
ALMANYA	89039131	ADET	38	0	102.012
İNGİLTERE	89039131	ADET	1	0	3.880
ALTILI	890391	ADET	68	0	698.513

FRANSA	89039210 ADET	1	0	45.079
HOLLANDA	89039210 ADET	8	0	104.285
ALMANYA	89039210 ADET	3	0	29.571
INGiltere	89039210 ADET	3	0	429.654
A.B.D.	89039210 ADET	4	0	83.176
BELCIKA-LÜKSEMBURG	89039221 ADET	2	0	37.617
A.B.D.	89039222 ADET	6	0	132.312
ALTILI	890392 ADET	27	0	862.194
INGiltere	89039910 ADET	7	0	56.752
JAPONYA	89039910 ADET	2	0	9.085
HONG KONG	89039910 ADET	20	0	11.101
FRANSA	89039921 ADET	4	0	7.310
BELCIKA-LÜKSEMBURG	89039921 ADET	2	0	38.926
A.B.D.	89039921 ADET	9	0	45.115
ALMANYA	89039922 ADET	5	0	47.473
INGiltere	89039922 ADET	7	0	4.448.557
ALTILI	890399 ADET	56	0	4.664.821
*****TARIFE*****	8903 ADET	3.868	0	6.339.687
JAPONYA	89051010 ADET	70	0	959
ALMANYA	89051090 ADET	70	0	4.485.860
AVUSTURYA	89051090 ADET	42	0	40.115
MACARISTAN	89051090 ADET	4	0	6.040.000
ALTILI	890510 ADET	186	0	10.566.934
A.B.D.	89052000 ADET	19278	0	59.934
ALTILI	890520 ADET	19.278	0	59.934
*****TARIFE*****	8905 ADET	19.464	0	10.626.863
CIN HALK CUMHURİYETİ	89060021 ADET	1	0	65.500
ALMANYA	89060031 ADET	81	0	41.612
ALTILI	890600 ADET	82	0	107.112
*****TARIFE*****	8906 ADET	82	0	107.112
ALMANYA	89071000 ADET	197	0	62.160
ITALYA	89071000 ADET	3	0	10.304
INGiltere	89071000 ADET	4	0	24.456
DANİMARKA	89071000 ADET	113	0	226.958
YUNANİSTAN	89071000 ADET	5	0	13.975
İSPANYA	89071000 ADET	3	0	6.577
JAPONYA	89071000 ADET	24	0	18.353
ALTILI	890710 ADET	349	0	362.783
HOLLANDA	89079011 ADET	1	0	4.063
ALMANYA	89079011 ADET	12	0	4.308.051
INGiltere	89079011 ADET	3	0	14.469
NORVEÇ	89079011 ADET	5	0	343.415
FRANSA	89079012 ADET	15	0	11.611
ALMANYA	89079012 ADET	28	0	107.571
ITALYA	89079012 ADET	6	0	930
INGiltere	89079012 ADET	10	0	18.070
DANİMARKA	89079012 ADET	453	0	18.399
İSPANYA	89079012 ADET	2	0	95.000
NORVEÇ	89079012 ADET	599	0	263.487
MACARISTAN	89079012 ADET	10	0	6.700.000
A.B.D.	89079012 ADET	100	0	25.613
CIN HALK CUMHURİYETİ	89079012 ADET	1	0	2.459

ALTI	890790 ADET	1.250	0	11.913.168
*****TARIFE*****	8907 ADET	1.599	0	12.275.951
ALMANYA	89080010 KG	17126100	0	1.686.739
INGILTERE	89080010 KG	4346000	0	457.768
YUNANISTAN	89080010 KG	5540000	0	492.797
ISpanya	89080010 KG	3050000	0	290.428
ISVEC	89080010 KG	5080000	0	434.291
FINLANDIYA	89080010 KG	7464300	0	737.728
S.S.C.B	89080010 KG	25520390	0	2.795.575
POLONYA	89080010 KG	10403250	0	1.074.969
ROMANYA	89080010 KG	7788370	0	950.814
A.B.D.	89080010 KG	893000	0	312.741
ALMANYA	89080020 KG	48	0	2.066
ALTI	890800 KG	87.911.458	0	9.242.916
*****TARIFE*****	8908 KG	87.911.458	0	9.242.916
T O P L A M 89		88.220.845	17	197.193.410

BASBAKANLIK D.I.E İSTANBUL BÖLGE MÜDÜRLÜĞÜ
1992 İSTENİLEN MADDEYE GÖRE İTHALATIN

FASIL BAZINDA

DAGILIMI

ÜLKE ADI	MADDE	ÖLÇÜ	MIKTAR1	MIKTAR2	KIYMET(\$)
HOLLANDA	89011011	ADET	2	0	29.731
ALMANYA	89011011	ADET	8	0	601.505
ALTILI	890110	ADET	10	0	631.236
*****TARIFE*****	8901	ADET	10	0	631.236
NORVEC	89011049	GROST-ADET	18685	1	42.516.016
ALTILI	890110	GROST-ADET	18.685	1	42.516.016
*****TARIFE*****	8901	GROST-ADET	18.685	1	42.516.016
RUSYA FEDERASYONU	89012011	ADET	1	0	8.054
ALTILI	890120	ADET	1	0	8.054
*****TARIFE*****	8901	ADET	1	0	8.054
ITALYA	89012013	GROST-ADET	792	1	490.183
NORVEC	89012014	GROST-ADET	2847	1	1.331.275
ALTILI	890120	GROST-ADET	3.639	2	1.821.458
JAPONYA	89013014	GROST-ADET	19264	1	7.322.591
ALTILI	890130	GROST-ADET	19.264	1	7.322.591
*****TARIFE*****	8901	GROST-ADET	22.903	3	9.144.049
JAPONYA	89019011	ADET	1	0	9.913.750
ALTILI	890190	ADET	1	0	9.913.750
*****TARIFE*****	8901	ADET	1	0	9.913.750
HOLLANDA	89019014	GROST-ADET	3200	1	3.270.335
MALTA	89019014	GROST-ADET	3729	1	3.437.739
ROMANYA	89019014	GROST-ADET	16000	1	6.135.556
JAPONYA	89019014	GROST-ADET	145846	9	80.358.318
ALTILI	890190	GROST-ADET	168.775	12	93.201.948
*****TARIFE*****	8901	GROST-ADET	168.775	12	93.201.948
İNGİLTERE	89020090	ADET	12	0	13.990
JAPONYA	89020090	ADET	1	0	255
ALTILI	890200	ADET	13	0	14.245
*****TARIFE*****	8902	ADET	13	0	14.245

ALMANYA	89031011	ADET	9	0	3.254
ITALYA	89031011	ADET	18	0	1.617
BULGARISTAN	89031011	ADET	425	0	2.161
TAYVAN	89031011	ADET	226	0	7.449
FRANSA	89031019	ADET	2320	0	23.493
ALMANYA	89031019	ADET	74	0	28.098
ITALYA	89031019	ADET	22	0	11.465
INGiltere	89031019	ADET	5	0	10.428
ISpanya	89031019	ADET	280	0	38.779
ISVİCRE	89031019	ADET	1	0	1.154
AVUSTURYA	89031019	ADET	1	0	314
RUSYA FEDERASYONU	89031019	ADET	114	0	5.582
A.B.D.	89031019	ADET	2	0	962
CİN HALK CUMHURİYETİ	89031019	ADET	270	0	4.536
GÜNEY KORE	89031019	ADET	551	0	43.835
JAPONYA	89031019	ADET	7	0	9.378
TAYVAN	89031019	ADET	19	0	2.520
FRANSA	89031090	ADET	1	0	15.528
ALMANYA	89031090	ADET	7	0	2.179
INGiltere	89031090	ADET	12	0	66.550
A.B.D.	89031090	ADET	6	0	18.078
TAYVAN	89031090	ADET	2	0	704
ALTILI	890310	ADET	4.372	0	300.266
ALMANYA	89039110	ADET	15	0	468.923
INGiltere	89039110	ADET	1	0	24.334
DANİMARKA	89039110	ADET	1	0	59.592
AVUSTURYA	89039110	ADET	3	0	94
ALMANYA	89039121	ADET	5	0	34.615
FRANSA	89039131	ADET	938	0	60.127
HOLLANDA	89039131	ADET	1	0	8.411
ALMANYA	89039131	ADET	1	0	395
ITALYA	89039131	ADET	56	0	74.244
INGiltere	89039131	ADET	1	0	361
FRANSA	89039132	ADET	7	0	915.017
ALMANYA	89039132	ADET	5	0	43.995
INGiltere	89039132	ADET	10	0	529.384
MALTA	89039132	ADET	1	0	104.517
ALTILI	890391	ADET	1.045	0	2.324.509
HOLLANDA	89039210	ADET	1802	0	82.604
ALMANYA	89039210	ADET	27	0	58.087
INGiltere	89039210	ADET	1	0	55.324
NORVEÇ	89039210	ADET	270	0	13.305
A.B.D.	89039210	ADET	2	0	31.365
TAYLAND	89039210	ADET	1	0	3.557
ISpanya	89039221	ADET	2	0	101.606
A.B.D.	89039221	ADET	43	0	2.046
ALMANYA	89039222	ADET	2	0	8.290
ALTILI	890392	ADET	2.150	0	356.184
FRANSA	89039910	ADET	3	0	83.189
INGiltere	89039910	ADET	276	0	108.245
A.B.D.	89039910	ADET	47	0	2.284
HOLLANDA	89039921	ADET	1	0	6.088
ALMANYA	89039921	ADET	15	0	77.515
INGiltere	89039921	ADET	17	0	43.510
NORVEÇ	89039921	ADET	1	0	10.182
A.B.D.	89039921	ADET	10	0	44.449
INGiltere	89039922	ADET	1	0	94.953
ALTILI	890399	ADET	373	0	470.415

ALTILI	890399 ADET	373	0	470.415
*****TARIFE*****	8903 ADET	7.740	0	3.451.374
HOLLANDA	89040013 GROS-T-ADET	600	1	1.090.112
ALTILI	890400 GROS-T-ADET	600	1	1.090.112
*****TARIFE*****	8904 GROS-T-ADET	600	1	1.090.112
ALMANYA	89051010 ADET	1	0	1.405
ALMANYA	89051090 ADET	1934	0	171.937
ALTILI	890510 ADET	1.935	0	173.342
RUSYA FEDERASYONU	89059070 ADET	2	0	8.017.201
JAPONYA	89059090 ADET	9	0	1.948
ALTILI	890590 ADET	11	0	8.019.149
*****TARIFE*****	8905 ADET	1.946	0	8.192.491
HIRVATISTAN	89060021 ADET	1	0	132.862
ALMANYA	89060039 ADET	4	0	5.584.405
A.B.D.	89060039 ADET	26	0	2.752
JAPONYA	89060039 ADET	1	0	7.918.827
ALTILI	890600 ADET	32	0	13.638.846
*****TARIFE*****	8906 ADET	32	0	13.638.846
FRANSA	89071000 ADET	3	0	15.199
ALMANYA	89071000 ADET	4	0	21.719
ITALYA	89071000 ADET	7	0	7.997
INGiltere	89071000 ADET	11	0	47.936
DANIMARKA	89071000 ADET	692	0	266.326
YUNANISTAN	89071000 ADET	8	0	19.446
ISpanya	89071000 ADET	2	0	1.789
BULGARISTAN	89071000 ADET	5	0	29.302
ALTILI	890710 ADET	728	0	410.915
ALMANYA	89079011 ADET	24	0	8.300.047
INGiltere	89079011 ADET	4	0	53.267
NORVEC	89079011 ADET	33	0	210.837
FRANSA	89079012 ADET	13	0	20.262
ALMANYA	89079012 ADET	44	0	13.413
DANIMARKA	89079012 ADET	595	0	38.162
YUNANISTAN	89079012 ADET	16	0	12.523
NORVEC	89079012 ADET	57	0	265.465
AVUSTURYA	89079012 ADET	195	0	7.869
LIBYA	89079012 ADET	3	0	16.498
ALTILI	890790 ADET	984	0	8.939.043

ALTILI	890790 ADET	284	0	8.939.043
*****TARIFF*****	8907 ADET	1.712	0	9.342.258
FRANSA	89080010 KG	7368100	0	704.552
HOLLANDA	89080010 KG	1100000	0	44.860
ALMANYA	89080010 KG	5321900	0	377.272
YUNANISTAN	89080010 KG	4502219	0	641.706
NORVEC	89080010 KG	10784150	0	768.065
ISVEC	89080010 KG	14300000	0	2.113.794
FINLANDIYA	89080010 KG	710000	0	54.918
POLONYA	89080010 KG	2469000	0	216.161
ROMANYA	89080010 KG	1378570	0	48.146
BULGARISTAN	89080010 KG	8273000	0	615.452
RUSYA FEDERASYONU	89080010 KG	21005660	0	1.630.485
JAPONYA	89080010 KG	4480000	0	240.028
ALMANYA	89080020 KG	313000	0	19.962
SINGAPUR	89080020 KG	9375000	0	900.000
ALTILI	890800 KG	91.880.599	0	8.375.403
*****TARIFE*****	8908 KG	91.880.599	0	8.375.408
T O P L A M 89		92.103.217	17	199.527.487

BASBAKANLIK D.I.E İSTANBUL BÖLGE MÜDÜRLÜĞÜ
1993 İSTENİLEN MADDEYE GÖRE İTHALATIN FASIL BAZINDA DAĞILIMI

ÜLKE ADI	MADDE	ÖLCÜ	MIKTAR1	MIKTAR2	KIYMET(\$)
ALMANYA	89011029	GROST-ADET	138	1	2.964.060
BULGARİSTAN	89011029	GROST-ADET	25530	1	7.024.600
ALTILI	890110	GROST-ADET	25.668	2	9.988.660
*****TARİFE*****	8901	GROST-ADET	25.668	2	9.988.660
POLONYA	89012011	ADET	1	0	795.221
ALTILI	890120	ADET	1	0	795.221
*****TARİFE*****	8901	ADET	1	0	795.221
ALMANYA	89012014	GROST-ADET	29532	3	20.114.571
İSVEÇ	89012014	GROST-ADET	120767	2	17.494.471
ALTILI	890120	GROST-ADET	150.299	5	37.609.042
ALMANYA	89019012	GROST-ADET	1	1	8.654.262
KESİNLEŞMEMİŞ ÜLKELER	89019012	GROST-ADET	12831	1	2.864.020
ROMANYA	89019013	GROST-ADET	1900	1	1.070.009
BELÇİKA-LÜKSEMBURG	89019014	GROST-ADET	10750	1	4.004.001
ALMANYA	89019014	GROST-ADET	18301	1	2.359.596
İNGİLTERE	89019014	GROST-ADET	17152	1	9.300.000
İSVEÇ	89019014	GROST-ADET	127358	2	17.406.065
MALTA	89019014	GROST-ADET	21753	2	7.118.267
LIBERYA	89019014	GROST-ADET	13050	1	7.412.770
PANAMA	89019014	GROST-ADET	19327	1	7.053.224
GÜNEY KORE	89019014	GROST-ADET	53806	2	35.593.775
JAPONYA	89019014	GROST-ADET	337220	21	150.579.235
NORVEÇ	89019022	GROST-ADET	3200	1	71.697
JAPONYA	89019022	GROST-ADET	15045	1	8.200.692
ALTILI	890190	GROST-ADET	651.694	37	261.687.613
*****TARİFE*****	8901	GROST-ADET	801.993	42	299.296.655
FRANSA	89031011	ADET	1	0	160.550
ALMANYA	89031011	ADET	1353	0	3.966
A.B.D.	89031011	ADET	544	0	10.273
ÇİN HALK CUMHURİYETİ	89031011	ADET	623	0	7.370
TAYVAN	89031011	ADET	885	0	15.007
HONG KONG	89031011	ADET	18	0	6.737
FRANSA	89031019	ADET	949	0	27.318
BELÇİKA-LÜKSEMBURG	89031019	ADET	31	0	18.210
ALMANYA	89031019	ADET	5	0	18.599
İTALYA	89031019	ADET	3	0	4.584
İSPANYA	89031019	ADET	94	0	76.446
RUSYA FEDERASYONU	89031019	ADET	310	0	46.524
K.K.T.C.	89031019	ADET	2	0	1.574
ÇİN HALK CUMHURİYETİ	89031019	ADET	3	0	1.657
GÜNEY KORE	89031019	ADET	191	0	57.363
TAYVAN	89031019	ADET	1820	0	43.939

FRANSA	89031090	ADET	3	0	12.976
ALMANYA	89031090	ADET	8	0	22.418
ITALYA	89031090	ADET	16	0	26.726
INGiltere	89031090	ADET	2	0	15.821
ISVEC	89031090	ADET	3180	0	145.356
CIN HALK CUMHURİYE	89031090	ADET	2	0	3.992
TAYVAN	89031090	ADET	15	0	1.389
ALTILI	890310	ADET	10.058	0	728.795
FRANSA	89039110	ADET	53	0	369.274
ALMANYA	89039110	ADET	13	0	13.876
ITALYA	89039110	ADET	9	0	19.459
INGiltere	89039110	ADET	1260	0	38.912
DANİMARKA	89039110	ADET	2	0	135.781
RUSYA FEDERASYONU	89039110	ADET	1	0	151
A.B.D.	89039110	ADET	2	0	38.498
RUSYA FEDERASYONU	89039121	ADET	104	0	8.270
ALMANYA	89039131	ADET	17	0	94.372
ITALYA	89039131	ADET	3	0	6.338
INGiltere	89039131	ADET	10	0	43.993
DANİMARKA	89039131	ADET	7	0	12.450
A.B.D.	89039131	ADET	3	0	30.841
FRANSA	89039132	ADET	22	0	1.296.936
ALTILI	890391	ADET	1.506	0	2.109.151
BELÇİKA-LÜKSEMBURG	89039210	ADET	1	0	28.183
ALMANYA	89039210	ADET	1	0	9.433
İSPANYA	89039210	ADET	8	0	731.586
A.B.D.	89039210	ADET	19	0	81.565
FRANSA	89039221	ADET	36	0	42.683
ROMANYA	89039221	ADET	6	0	12.849
ITALYA	89039222	ADET	1	0	98.772
INGiltere	89039222	ADET	2	0	649.321
A.B.D.	89039222	ADET	2	0	43.431
ALTILI	890392	ADET	76	0	1.697.823
FRANSA	89039910	ADET	2	0	13.738
INGiltere	89039910	ADET	9	0	13.563
İSVİCRE	89039910	ADET	3	0	1.206
JAPONYA	89039910	ADET	1	0	4.290
FRANSA	89039921	ADET	111	0	35.425
HOLLANDA	89039921	ADET	1	0	5.288
ALMANYA	89039921	ADET	37	0	4.821
ITALYA	89039921	ADET	12	0	15.419
YUNANİSTAN	89039921	ADET	2	0	21.529
AVUSTURYA	89039921	ADET	1	0	63
JAPONYA	89039921	ADET	5	0	21.897
TAYVAN	89039921	ADET	16	0	5.003
A.B.D.	89039922	ADET	1	0	99.803
CIN HALK CUMHURİYE	89039922	ADET	2	0	59.827
ALTILI	890399	ADET	203	0	301.877
*****TARİFE*****	8903	ADET	11.343	0	4.637.646
HOLLANDA	89059090	ADET	1	0	3.793.596
ALTILI	890590	ADET	1	0	3.793.596
*****TARİFE*****	8905	ADET	1	0	3.793.596

ALMANYA	89060010 ADET	1	0	7.658.939
ALMANYA	89060021 ADET	1	0	57.367
RUSYA FEDERASYONU	89060021 ADET	1	0	149.839
INGiltere	89060039 ADET	1	0	57.295
HRVATISTAN	89060039 ADET	1	0	58.561

ALTILI	890600 ADET	5	0	7.982.001
--------------	-------------	---	---	-----------

*****TARIFE*****	8906 ADET	5	0	7.982.001
------------------	-----------	---	---	-----------

FRANSA	89071000 ADET	47	0	1.221
ALMANYA	89071000 ADET	3	0	21.153
ITALYA	89071000 ADET	2	0	4.587
INGiltere	89071000 ADET	2	0	10.259
DANIMARKA	89071000 ADET	47	0	572.429
ISpanya	89071000 ADET	3	0	62.028
AVUSTURYA	89071000 ADET	15	0	20.908
RUSYA FEDERASYONU	89071000 ADET	2	0	57.386
A.B.D.	89071000 ADET	10	0	10

ALTILI	890710 ADET	131	0	749.981
--------------	-------------	-----	---	---------

ITALYA	89079011 ADET	1	0	20.023
FRANSA	89079012 ADET	227	0	38.484
ALMANYA	89079012 ADET	5	0	9.764
ITALYA	89079012 ADET	5	0	326
DANIMARKA	89079012 ADET	9	0	3.379
NORVEC	89079012 ADET	44	0	4.815
A.B.D.	89079012 ADET	2	0	21

ALTILI	890790 ADET	293	0	76.812
--------------	-------------	-----	---	--------

*****TARIFE*****	8907 ADET	424	0	826.793
------------------	-----------	-----	---	---------

FRANSA	89080010 KG	1248100	0	106.032
HOLLANDA	89080010 KG	3060000	0	267.289
ALMANYA	89080010 KG	16277719	0	1.592.383
ITALYA	89080010 KG	3194000	0	230.769
INGiltere	89080010 KG	7520000	0	1.346.830
DANIMARKA	89080010 KG	3237200	0	219.640
YUNANISTAN	89080010 KG	2308151	0	61.728
NORVEC	89080010 KG	9291000	0	924.840
ISVEC	89080010 KG	4600000	0	592.253
ROMANYA	89080010 KG	11285300	0	703.986
BULGARISTAN	89080010 KG	5716000	0	482.784
RUSYA FEDERASYONU	89080010 KG	10499140	0	786.460
UKRAYNA	89080010 KG	5660000	0	305.159
A.B.D.	89080010 KG	3083000	0	247.922
BREZILYA	89080010 KG	3227540	0	332.451
CIN HALK CUMHURİYETİ	89080010 KG	101300	0	8.784
JAPONYA	89080010 KG	2132000	0	183.734
ITALYA	89080020 KG	9026800	0	1.035.484
NORVEC	89080020 KG	9057000	0	581.570

ALTILI	890800 KG	110.524.250	0	10.012.348
--------------	-----------	-------------	---	------------

*****TARIFE*****	8908 KG	110.524.250	0	10.012.348
------------------	---------	-------------	---	------------

T O P L A M 89		111.364.185	44	337.532.920
----------------	--	-------------	----	-------------

BASBAKANLIK D.I.E İSTANBUL BÖLGE MÜDÜRLÜĞÜ						
1994 İSTENİLEN MADDEYE GÖRE İTHALATIN			FASIL BAZINDA		DAĞILIMI	
ÜLKE ADI	MADDE	ÖLCÜ	MIKTAR1	MIKTAR2	KIYMET(\$)	
UKRAYNA	89011021	GROST-ADET	580	2	596.021	
NORVEC	89011042	GROST-ADET	24795	2	40.788.011	
PANAMA	89011042	GROST-ADET	1032	1	1.698.058	
ALTILI	890110	GROST-ADET	26.407	5	43.082.090	
*****TARIFE*****	8901	GROST-ADET	26.407	5	43.082.090	
ALMANYA	89011051	ADET	2	0	2.841	
A.B.D.	89011051	ADET	2	0	1.927	
HOLLANDA	89011059	ADET	1	0	1.107	
ALMANYA	89011059	ADET	6	0	7.857	
DANİMARKA	89011059	ADET	11	0	5.113	
YUNANİSTAN	89011059	ADET	1	0	1.102	
NORVEC	89011059	ADET	1	0	9.459	
FINLANDIYA	89011059	ADET	5	0	1.056	
AVUSTURYA	89011059	ADET	94	0	5.502	
SINGAPUR	89011059	ADET	7	0	6.344	
JAPONYA	89011059	ADET	4	0	1.883	
ALTILI	890110	ADET	134	0	44.191	
*****TARIFE*****	8901	ADET	134	0	44.191	
ALMANYA	89012013	GROST-ADET	985	1	665.353	
ALMANYA	89012014	GROST-ADET	4320	1	7.924.038	
İTALYA	89012014	GROST-ADET	566	1	411.320	
İSVEC	89012014	GROST-ADET	41033	1	4.061.464	
ALTILI	890120	GROST-ADET	46.904	4	13.062.175	
HOLLANDA	89013014	GROST-ADET	1200	1	1.006.798	
ALTILI	890130	GROST-ADET	1.200	1	1.006.798	
ALMANYA	89019014	GROST-ADET	21241	1	1.790.598	
İSPANYA	89019014	GROST-ADET	9513	1	6.350.521	
POLONYA	89019014	GROST-ADET	27673	2	14.103.683	
PANAMA	89019014	GROST-ADET	15357	1	9.000.300	
K.K.T.C.	89019014	GROST-ADET	22354	1	11.740.000	
JAPONYA	89019014	GROST-ADET	98475	8	52.461.683	
ALTILI	890190	GROST-ADET	194.613	14	96.146.765	
*****TARIFE*****	8901	GROST-ADET	242.717	19	110.215.758	
ALMANYA	89031011	ADET	8	0	3.886	
CIN HALK CUMHURİYESİ	89031011	ADET	9	0	10.928	
FRANSA	89031019	ADET	7	0	7.413	
İTALYA	89031019	ADET	4	0	5.721	
İNGİLTERE	89031019	ADET	1	0	954	
AVUSTURYA	89031019	ADET	10	0	354	
A.B.D.	89031019	ADET	6	0	9.118	
GÜNEY KORE	89031019	ADET	14	0	8.235	
TAYVAN	89031019	ADET	42	0	14.901	
FRANSA	89031090	ADET	178	0	28.552	
ALMANYA	89031090	ADET	2	0	1.263	
İTALYA	89031090	ADET	11	0	8.958	
İNGİLTERE	89031090	ADET	10	0	24.107	
ALTILI	890310	ADET	302	0	124.390	
ALMANYA	89039110	ADET	30	0	406.684	
İTALYA	89039110	ADET	1	0	169	
İNGİLTERE	89039121	ADET	1	0	45.175	
MALTA	89039132	ADET	1	0	227.412	
A.B.D.	89039132	ADET	3	0	30.081	
ALTILI	890391	ADET	36	0	709.541	

ITALYA	89039210 ADET	1	0	45.380
İNGİLTERE	89039210 ADET	1	0	4.159
A.B.D.	89039210 ADET	1	0	167.863
A.B.D.	89039222 ADET	1	0	41.735
ALTILI	890392 ADET	4	0	259.117
ITALYA	89039910 ADET	142	0	4.662
FRANSA	89039921 ADET	1	0	2.616
ALMANYA	89039921 ADET	5	0	82.323
DANİMARKA	89039921 ADET	8	0	6.821
A.B.D.	89039921 ADET	67	0	150.436
JAPONYA	89039921 ADET	1	0	4.500
TAYVAN	89039921 ADET	3	0	839
İNGİLTERE	89039922 ADET	1	0	362.075
A.B.D.	89039922 ADET	2	0	119.340
ALTILI	890399 ADET	230	0	733.612
*****TARİFE*****	8903 ADET	572	0	1.826.660
RUSYA FEDERASYONU	89059090 ADET	1	0	61.151
ALTILI	890590 ADET	1	0	61.151
*****TARİFE*****	8905 ADET	1	0	61.151
ALMANYA	89060010 ADET	4	0	423.459
İNGİLTERE	89060039 ADET	1	0	101.405
DANİMARKA	89060039 ADET	1	0	10.746
ALTILI	890600 ADET	6	0	535.610
*****TARİFE*****	8906 ADET	6	0	535.610
FRANSA	89071000 ADET	2	0	5.399
ALMANYA	89071000 ADET	2	0	10.159
İNGİLTERE	89071000 ADET	10	0	24.368
DANİMARKA	89071000 ADET	8	0	42.358
İSPANYA	89071000 ADET	16	0	69.042
TAYVAN	89071000 ADET	20	0	10.205
ALTILI	890710 ADET	66	0	161.531
ALMANYA	89079011 ADET	77	0	10.365.482
NORVEC	89079011 ADET	4	0	26.060
FRANSA	89079012 ADET	745	0	10.786
ITALYA	89079012 ADET	73000	0	20.404
İNGİLTERE	89079012 ADET	5	0	26.500
DANİMARKA	89079012 ADET	924	0	5.504
NORVEC	89079012 ADET	750	0	10.798
ALTILI	890790 ADET	75.505	0	10.465.534
*****TARİFE*****	8907 ADET	75.571	0	10.627.065
ALMANYA	89080010 KG	15965480	0	1.218.785
İNGİLTERE	89080010 KG	3652000	0	353.679
DANİMARKA	89080010 KG	4488000	0	162.371
YUNANİSTAN	89080010 KG	3250000	0	311.317
İSPANYA	89080010 KG	8704000	0	957.127
NORVEC	89080010 KG	1230000	0	141.395
POLONYA	89080010 KG	3627000	0	247.061
ROMANYA	89080010 KG	15217000	0	945.923
RUSYA FEDERASYONU	89080010 KG	1503000	0	100.319
UKRAYNA	89080010 KG	10261720	0	675.319
BREZİLYA	89080010 KG	4110000	0	385.467
JAPONYA	89080010 KG	8718000	0	850.048
ALTILI	890800 KG	80.726.200	0	6.349.311
*****TARİFE*****	8908 KG	80.726.200	0	6.349.311
T O P L A M 39		81.071.608	24	177.741.836

EK F Görüşme Formu

- Faaliyet alanınız nedir? (Ana faaliyet alanı)
- Faaliyete başlama tarihiniz nedir? (Yıl olarak)
- Kaç kişi istihdam ediyorsunuz ?

Yönetici

Mühendis

Memur

Usta

İşçi

Diğer (belirtiniz)

- Üretim kapasiteniz nedir? (Lütfen tekne özelliğini belirtiniz)
..... adet/yıl
- Üretim yeri firmanıza mı ait ?
- Üretim yeri ile ilgili problemleriniz var mı ? Varsa nelerdir?

- Çalışma şekliniz sipariş üzene mi- seri üretim mi?
- Sizce çalışma şekliniz etkin mi ? Önerileriniz.
- Üretiminizde işgücü ile ilgili sorunlarınız var mı? Nelerdir?
- Üretimde kullanılan malzemede yerli-ithal oranı nedir? (yaklaşık)

- Yerli malzeme, yedek parça, vb. ile ilgili sorunlarınız var mı? Belirtiniz. (Fiyat, kalitesizlik/temin süresi, vs.)
- Faaliyetiniz sadece yurtiçi kaynaklı mı? Yurtdışındaki kişi ve kuruluşlarla lisans işbirliği, vb. çalışmalarınız var mı? (Ör: Yat dizaynı, satış ve pazarlama için anlaşma gibi)
- Yurtiçi ve yurtdışına yönelik tanıtım çalışmalarınız var mı? Belirtiniz. (reklam, tanıtım broşürleri, fuarlar, vb.)
- Sizce tanıtım çalışmalarınız etkin mi? Önerileriniz.
- Türkiye'nin üstünlüğü olabilecek/ihraç imkanı yüksek özel bir tekne modeli var mı? Görüşleriniz.
- Yat ihracat imkanları hakkındaki düşünceleriniz/ beklentileriniz nelerdir?
- İhracat için engel var mı? Varsa nelerdir?
- Yat İnşa Sektörünün geleceği hakkında beklentileriniz nelerdir?
- Bu sektörde rekabet üstünlüğü olan ülkeler ve üstünlükleri sizce nedir?

- Hangi mesleki kuruluş / birliklere üyesiniz? Beklentilerinizi karşılıyorlar mı?
- 1980 sonrası verilen teşvik, kredi, vb. yararlandınız mı? Ne oranda?
- Teşvik, kredi, yatırım, vergi muafiyetleri, vb. mekanizmaların sektöre uygun olabilmesi için öneriniz var mı? Nelerdir?
- Bürokraside karşılaştığınız sorunlar nelerdir? Aşılması için önerileriniz var mı?
- Böyle bir çalışmanın yapılmasını nasıl karşılıyorsunuz? Bu çalışmaya girebilecek önemli konu ve sorunlar sizce nelerdir? Önerileriniz.

ÖZGEÇMİŞ

Ahmet Erkan Gökgöz 1967 yılında İstanbul'da doğdu. Orta öğretimini 1986 yılında Saint Benoit Fransız Lisesi'nde tamamladı. 1991 yılında İstanbul Teknik Üniversitesi, İşletme Fakültesi, İşletme Mühendisliği programını bitirdi. Lisans bitirme tez konusu "Euro-Pazarlarda Borçlanma Araçları, Euro-Krediler ve Türkiye" idi. 1991 yılından itibaren İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü İşletme Mühendisliği Yüksek Lisans programına kayıtlıdır.

