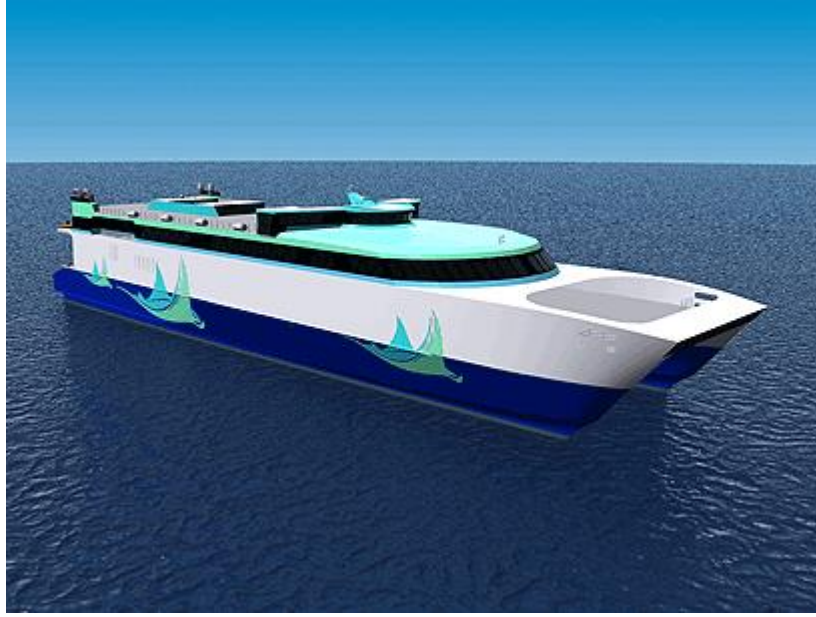


YÜKSEK HIZLI DENİZ OTOBÜSÜ / HIZLI FERİBOT ÜRETİM TESİSİ
ve DENİZ TEKNOLOJİLERİ MERKEZİ PROJESİ
ÖN FİZİBİLİTE ÇALIŞMASI

Rev.G



İsmail BULDU

(OTOBOT PROJE GRUBU)

Elektronik ve Haberleşme Mühendisi

Ahmet ÜNVER

Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisi

Azmi AĞIRBAŞ

Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisi

Mahmut Ziya TATOĞLU

(OTOBOT PROJE GRUBU)

Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisi

İÇİNDEKİLER

Sunuş

Proje Tanımı Özet Tablosu

1. Projenin Tanımı

- 1.1. Giriş
- 1.2. Projenin Kısa Açıklaması
- 1.3. Ar-Ge Çalışmaları

2. Yatırımın Niteliğinin Açıklanması

3. Finansal Analiz

- 3.1. Yatırım Tahmini
- 3.2. Amortismanlar
- 3.3. Yıllık İşletme Giderleri
- 3.4. Gelir Tahminleri
- 3.5. Yatırımın Nakit Akışı

4. Sonuç

5. Ekler

- 5.1. Ek-A: Kurulacak Tesise Ait Yerleşim Planı
- 5.2. Ek-B: 24 metre Katamaran Tipi Deniz Otobüsü Projesi Genel Yerleşim Planı
- 5.3. Ek-C: Antalya Şehir Merkezi ve Çevresinde Tesisin İnşaatına Elverişli Alanlar
- 5.4. Ek-D: T.C. Ekonomi Bakanlığı Antalya Serbest Bölge Müdürlüğü Üstyapı Kullanım Hakkı Devri Duyurusu
- 5.5. Ek-E: Sabit Kıymet Bilgileri
- 5.6. Ek-F: Yatırım Hedefleri Doğrultusunda İstihdam Edilecek Personele Dair Bilgiler
- 5.7. Ek-G: Yatırım Hedefleri Doğrultusunda Üretimine Başlanacak Olan 24 metre Kompozit Gövdeli Deniz Otobüsü Projesine Dair Genel Bilgiler ve Maliyet Tablosu
- 5.8. Ek-H: Yatırım Hedefleri Doğrultusunda Üretimine Başlanacak Olan 34 metre Kompozit Gövdeli Motor-Yat Projesine Dair Genel Bilgiler ve Maliyet Tablosu
- 5.9. Ek-I: 39 metre Karbon Kompozit Gövdeli Deniz Otobüsü Projesine Dair Genel Bilgiler ve Maliyet Tablosu
- 5.10. Ek-J: Yıllık İşletme Gideri Tahminleri
- 5.11. Ek-K: 2014 ve 2015 Yıllarında Kabotajda Taşınan Yolcu ve Adet x Mil Değerleri
- 5.12. Ek-L: Tesisin İndirme-Çekme Operasyonları İçin Kurulacak Olan Gemi Asansörü Sistemi Örneği

6. Kaynaklar

Kaynak: T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı Dokuzuncu Kalkınma Planı (2007-2013) Gemi İnşa Sanayii Özel İhtisas Komisyonu Raporu

Kaynak: T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı Dokuzuncu Kalkınma Planı (2007-2013) Denizyolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu

Kaynak: T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü Deniz Ticareti İstatistikleri 2015

Kaynak: IHS Fairplay OPTIMAR, Benchmarking Strategic Options for European Shipping and for the European Maritime Transport System in the Horizon 2008-2018

Tablolar

- Tablo 1: Türkiye’de kabotajda taşınan yolcu ve araç sayıları.
- Tablo 2: Dünyanın farklı coğrafi bölgelerinde (2009 yılı rakamları ile) taşınan yolcu ve araç sayıları.
- Tablo 3: Üzerinde çalışılması planlanan Ar-Ge projelerinin özellikleri ve hedefler.
- Tablo 4: Tesis inşaatı sabit yatırım tutarları.
- Tablo 5: Yatırım hedefleri doğrultusunda ihtiyaç duyulacak istihdam verileri.
- Tablo 6: Toplam yatırım maliyeti hesabına dahil edilecek personel giderleri kalemi.
- Tablo 7: Tesisin faaliyete geçmesini takiben ilk etapta üretimine başlanacak 24 metre deniz otobüsü projesinin maliyet verileri.
- Tablo 8: Üretim zincirinin devamlılığına katkıda bulunacak ve tesisin karlılık oranının yükseltilmesini sağlayacak 34 metre motor-yat projesinin maliyet verileri.
- Tablo 9: Projenin toplam yatırım tutarları.
- Tablo 10: Proje başına %3,85 amortisman oranı ile sabit yatırımların geri dönüşü.
- Tablo 11: Proje başına %2,71 amortisman oranı ile arsa bedeli dahil tüm yatırımların geri dönüşü.
- Tablo 12: Tesisin üç yıllık genel giderleri.
- Tablo 13: Aktif satış stratejisi ile 24 metre deniz otobüsü ve 34 metre motor-yat projelerinden ilk altı yıllık süreçte elde edilebilecek gelirlere yönelik tahminler.
- Tablo 14: Seri üretimi gerektirecek bir ihale ile elde edilebilecek gelirlere yönelik tahminler.
- Tablo 15: Yatırımın nakit akışı öngörüsü.

Sunuş

Proje Tanımı Özet Tablosu

Projenin Adı	: Turkuaz Deniz Teknolojileri A.Ş.
Yatırımın Yeri	: Antalya
Yatırımın Bedeli	: 176.273.490 TL
İşin Gerçekleştirilmesi	: 12 Ay
İşin Cinsi	: Proje + İnşaat
Projeyi Hazırlayan	: İsmail BULDU (Otobot Proje Grubu) Elektronik ve Haberleşme Mühendisi e-posta : i.buldu@hotmail.com
Proje Dokümanı Hazırlayan	: Ahmet ÜNVER Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisi e-posta : unverahm@yahoo.com Azmi AĞIRBAŞ Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisi e-posta : azmi_agirbas@yahoo.com Mahmut Ziya TATOĞLU (Otobot Proje Grubu) Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisi e-posta : ziyatatoglu@yahoo.com

1. Projenin Tanımı

Antalya ilinde halen gemi inşa sektörü kapsamındaki tekne ve yat üreticisi tersanelerde hizmet vermekte olan ve sektörü, kapasitesini, sorunlarını, ihtiyaçlarını iyi etüt ederek sektörün özellikle bu koluna çok daha etkin ve stratejik bir boyut kazandırabilmek adına yapılması gereken atılımlar üzerine projeler üreten mühendis grubunun hazırlamış ve geliştirmiş olduğu, yüksek hızlı deniz otobüsleri ile hızlı feribotlar başta olmak üzere ülkemizin deniz ulaşımı ile denizlerin aktif kullanımı konularında atılımlar yapmasına katkı sağlayacak deniz taşıtlarının tasarlanıp geliştirilebileceği ve inşa edileceği bir üretim ve teknoloji merkezi kuruluşu proje çalışmasıdır. Tesis, inşa faaliyetleri yanında, alanında yapacağı araştırma ve geliştirme çalışmaları ile "deniz" ile ilgili her alanda mevcut teknolojilerin optimum şekilde kullanımı; özellikle temiz ve yenilenebilir enerji üretiminde denizlerden yararlanma konusunda yeni teknolojilerin geliştirilmesi; temiz enerji kaynakları kullanan ve aynı zamanda daha ekonomik ve verimli sevk sistemleri ile yeni gövde yapılarının geliştirilmesi konularında da faaliyet gösterecek, sonraki aşamalarda askeri maksatlı gemilerin geliştirilmesi ve üretilmesi hususunda stratejik hizmet verebilecek nitelikte olacaktır.

1.1. Giriş

Gemi, öngörülen bir görevin ifası için imal edilmiş hareketli bir su üstü veya su altı aracıdır. Dünya ticaret hacminin yaklaşık olarak % 95' inin deniz yolu taşımacılığıyla yapılıyor olması, teknik ve ekonomik yönden ömürlü yapılar olan gemilerin önemini açıkça ortaya koymaktadır. Dünya deniz ticaretinin vazgeçilmez bir ögesi ve savunma prensibinin önemli bir aracı olan gemi, denizcilik faaliyetlerinin önemli bir bölümünü teşkil eden gemi inşa sanayisinin temelini oluşturur. Gemi inşa sanayi döviz girdisi sağlayan, yan sanayiye sürükleyen, teknoloji transferini cezbeden, istihdam sağlayan, milli deniz ticaret filosunu destekleyen ve ülkenin savunma ihtiyaçlarına katkıda bulunan bir sanayi koludur.

20. yüzyılın son çeyreğinde dünyadaki politik ve teknolojik gelişmeler ve yaşanan yoğun rekabet, Dünya Deniz Ticaretini de etkilemiş, yapısal değişimlere zorlamıştır. Teknolojik gelişmelere paralel olarak gemilerin yapısı, tipi ve büyüklüğü değişmiş, hızı ve kapasitesi artmıştır. Denizyolu taşımacılığının, karayolu taşımacılığına göre ortalama 6,5 kez; demiryolu taşımacılığına göre ise 3,5 kez daha ekonomik olmasının yanında, çok büyük miktardaki yüklerin, bir seferde ve güvenli taşınması da gemi inşa sektörü için önemli bir avantajdır.

Gemi inşa sanayi, çelik sanayi, makine imalat sanayi, elektrik-elektronik sanayi, boya sanayi ve lastik-plastik sanayi gibi pek çok sanayi kollarınca da beslenen bir sanayi dalı olması münasebetiyle çok yönlü fayda yaratma özelliğindedir. Bu anlamda emek yoğun karakteri ve yarattığı geniş faaliyet alanı ile Türkiye'deki istihdam sorununun çözümüne önemli katkılarda bulunabilme niteliğindedir. Ürettiği mal ve hizmetler itibarı ile doğrudan veya dolaylı olarak her zaman uluslararası rekabete maruz bulunan ve dünyada ulusal normlardan ziyade uluslararası normlara göre yönlendirilen gemi inşa sektörü, her ülke için askeri, ticari ve sosyal açıdan değişik ve fakat özel bir öneme sahiptir ve bu nitelikleriyle de daima korumaya mazhar olmuştur.

VIII. Beş Yıllık Kalkınma Planı (2000-2005) döneminde, dünyada ve Türkiye'de 2002-2003 arasında başlayan gemi inşaatı patlamasına istinaden, 2003-2004 yıllarında gemi inşaatı kapasitesinde hızlı bir artış olmuştur. VIII. Beş Yıllık Kalkınma Planı Özel İhtisas Komisyonu Raporu'nda yer alan ;

- Tersanelerin rekabet gücünün artırılmasını teminen daha büyük inşa kapasiteli tersanelerin kurulması
- Araştırma ve geliştirme faaliyetlerinin artırılması
- Sektörün eğitilmiş iş gücü talebinin karşılanarak uzmanlaşmış kadroların oluşumunun teşvik edilmesi
- Sektöre hizmet verecek bir ihtisas bankasının kurulması
- Kredi teminatı sorununun çözülmesi
- Teşvik belgeli yatırımlara uygulanan KDV muafiyeti ile ilgili düzenleme yapılması
- Bürokratik işlemler basitleştirilerek tersanelerin esnekliğinin artırılması
- Yan sanayine destek verilmesi

gibi konular halen güncelliğini sürdürmektedir. (Kaynak: T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı Dokuzuncu Kalkınma Planı (2007-2013) Gemi İnşa Sanayii Ö.İ.K. Raporu)

Denizcilik sektörü; yük ve yolcu taşımacılığı, gemi inşa sanayi, liman hizmetleri, deniz turizmi, deniz sporları ile canlı ve cansız doğal kaynakların üretimiyle bir endüstri alanı olduğu kadar aynı zamanda bir ticaret ve hizmet koludur. Petrol, doğalgaz ve madenlerin önemli bir yüzdesinin denizlerin altında bulunması yanında, dünyamızın dörtte üçünün sularla kaplı oluşu deniz yolu ulaşımının önemini artıran unsurlardır. Dünyada hızla gelişen teknolojilere paralel olarak günümüzde deniz ve denizcilik, yük ve yolcu taşımacılığı başta olmak üzere, gemi inşa sanayi, liman hizmetleri, deniz turizmi ile canlı ve cansız doğal kaynakların üretimi gibi yönleriyle başlı başına bir endüstri alanı olduğu kadar aynı zamanda bir ticaret ve hizmet dalıdır. Bugün ülkemizdeki ithalat ve ihracatın yüzde 95' i deniz yoluyla taşınırken, yurt içi ulaştırma faaliyetleri içerisinde denizciliğin payı sadece yüzde 3,8 civarındadır. Yine nüfusumuzun takriben yüzde 50'si, sanayimizin yüzde 80'ine yakın bölümü sahil kesimindeyken, iç taşımacılıkta; yani, kabotajda deniz ulaştırmasının payı yüzde 5, yolcu taşımacılığında ise binde 3 civarındadır.

Ülkemizde, İstanbul ve Marmara'nın bir bölümü gibi lokal alanlar dışında, yolcu ve araç taşımacılığında deniz yolunun kullanılmadığı, büyük yatırımlar ve bakım-onarım bütçeleri gerektiren, riskli ve pahalı bir taşıma yolu olan karayolu taşımacılığının tercih edildiği, temel ulaşım politikalarının da bu doğrultuda oluşturulduğu görülmektedir. Halbuki, gelişmiş ülkelerin çoğunda ulaşım politikalarında deniz yolu tercih edilmektedir. 1950 yılına kadar, doğru bir tercih olarak demiryolu ve deniz yoluna ağırlık veren politikalar benimsenmiştir. Bu uygulama sonucunda 1950 yılında yolcu taşımacılığında taşıma türleri arası dağılım %49,9 karayolu, %42,2 demiryolu, %7,5 deniz yolu ve %0,6 havayolu şeklindeydi. 1950 yılından sonra en pahalı taşıma türü olan karayolu taşımacılığını destekleyen politikalar, her hükümet döneminde devam ederek Türkiye'de ulaşım karayoluna bağımlı hale getirilmiştir. Böylece günümüzde yurtiçi taşımacılık, yükte %92 yolcu %95 karayolu payı ile dengesiz, pahalı ve sağlıksız bir yapıya dönüşmüştür. Bu olumsuz gelişme sık sık gündeme getirilmesine ve düzeltilmesi konusunda olumlu izlenimler verilmesine karşın, durum değişmemektedir. Nitekim son on yıllık dönemde ulaştırma yatırımları içinde deniz yolu payının ortalama %2,4 oranında olması bu durumu çok açık bir şekilde göstermektedir.

Sınırların ortadan kalktığı, uluslararası rekabetin yoğun olarak hissedildiği deniz yolu taşımacılığının temel elemanları deniz araçları ve limanlardır. Yük ve yolcu taşımacılığının hızlı, güvenli, konforlu ve ekonomik olması yanında, çevreyi en az kirletmesi, yolcu-km ve ton-km

başına tükettiği enerjinin en az olması, bakım onarım kolaylığı ve yatırım maliyeti ulaştırma türlerinin tercihinde özenle dikkate alınması gereken hususlardır. (Kaynak: T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı Dokuzuncu Kalkınma Planı (2007-2013) Denizyolu Ulaşımı Ö.İ.K. Raporu)

Denizyollarının uluslararası kargo taşımacılığı alanında tüm dünyada güçlü bir hakimiyeti söz konusu olmakla birlikte yolcu taşımacılığında denizyolları havayolu taşımacılığının rekabet gücüne direnememiş ve bunun sonucunda kıtalararası yolcu hatları faaliyetlerinin durdurmak zorunda kalmışlardır. Bu süreç sonunda faaliyetine devam edebilen denizyolu hatları, bölgesel hizmet veren kıyı feribotları, şehir içi ve şehirler arası yolcu taşıyan yüksek hızlı deniz otobüsleri ve turistik amaçlı yolcu gemileridir. Geleneksel kıtalararası yolcu gemileri ise sahneden artık çekilmişlerdir. Günümüzde artık denizyolu yolcu taşımacılığı yapan kuruluşlar tarafından çokça tercih edilen deniz taşıtları olan deniz otobüsleri ve feribotlar oldukça büyük bir yelpazede üretilmektedirler. Bunlar, şehir içi trafikte, nehirlerde, kuzey ülkelerindeki fiyortlarda yolcu taşıyan küçük deniz otobüslerinden uluslararası çalışan ve 3000 yolcu ile 650 araç taşıyabilen büyük Ro-Ro (Roll-on Roll-off) feribotlara kadar çok büyük farklılıklarla karşımıza çıkmaktadır. Özellikle ABD, Çin, Norveç, Japonya gibi bu tip deniz araçlarına büyük yatırımların yapıldığı ülkelerde filolardaki deniz taşıtı sayılarında, yıllık bazda toplam taşınan yolcu sayılarında ve bu sektörün ekonomiye sağladığı katkılarda ulaşılan rakamlar, çok geniş bir yatırım potansiyeline sahip olmasına rağmen İstanbul dışına çıkıldığında henüz çok cılız denebilecek sayıda seferler yapılmakta olan ülkemizin de yakın bir gelecekte varması muhtemel seviyeler hakkında açık fikirler verebilecek boyuttadır. Aşağıdaki tablolar bize bu konuda kolay bir mukayese ve muhakeme imkanı vermektedir.

Tablo 1: Türkiye’de kabotajda taşınan yolcu ve araç sayıları (Kaynak: T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü Deniz Ticareti İstatistikleri)

Yıl	Yolcu Sayısı	% Artış	Araç Sayısı	% Artış
2006	135.348.554	21	7.773.689	68
2007	149.824.929		8.161.999	
2008	151.645.639		8.866.797	
2009	159.194.370		9.315.772	
2010	155.172.103		9.400.735	
2011	156.968.095		10.402.917	
2012	159.076.921		10.710.645	
2013	164.426.997		11.318.561	
2014	161.048.004		12.166.505	
2015	163.723.544		13.042.399	

2015 yılında kabotajda taşınan yolcu ve araç sayıları (Detaylı bilgi Ek-K)

Bölge	Yolcu Sayısı	Araç Sayısı
İstanbul Bölgesi	129.000.497	8.185.193
Marmara Havzası	11.289.506	1.738.646
İzmit Körfezi	578.222	-
Çanakkale Bölgesi	8.751.083	2.578.353
Antalya Bölgesi	33.104	-
İzmir Bölgesi	14.063.823	525.942
Van Gölü	7.309	14.265
Toplam	163.723.544	13.042.399

Tablo 2: Dünyanın farklı coğrafi bölgelerinde (2009 yılı rakamları ile) taşınan yolcu ve araç sayıları (Kaynak: IHS Fairplay OPTIMAR, Benchmarking Strategic Options for European Shipping and for the European Maritime Transport System in the Horizon 2008-2018).

Bölge	Yolcu Sayısı	Araç Sayısı
Kuzey Amerika	298.015.700	74.365.602
Kuzey Avrupa	309.869.964	103.974.042
Akdeniz	433.861.663	35.715.027
Güneydoğu Asya	892.806.201	34.757.180
Diğer	41.513.685	3.825.735
Toplam	1.976.067.213	252.637.586

2015 yılı rakamlarına göre ülkemizde yolcu taşımacılığında hizmet vermekte olan toplam 310 adet 150 GT üzeri gemi bulunmakta olup bunların 43 adedi (38 adedi deniz otobüsü, 5 adedi hızlı feribot) yüksek hızlı yolcu gemisi tabir edilen tiptedir ve maalesef ülkemizde bu tip deniz taşıtlarının inşası konusunda uzman bir kuruluş bulunmadığından, İzmir Büyükşehir Belediyesi için Yalova'da üretilen 10 adedi dışında bu araçların önemli kısmı yurtdışındaki tersanelere sipariş edilmek durumunda kalmıştır. 33 adedi İstanbul bölgesinde ve Marmara havzasında hizmet vermekte olan bu araçların da Bursa Büyükşehir Belediyesi kuruluşu Budo tarafından işletilen 4 adedi haricindeki toplam 29 adedi 2011 yılında özelleştirilen İDO A.Ş. tarafından işletilmekte olup bu filo ile 2015 yılı içerisinde yaklaşık 13,1 milyon yolcu ve 1,33 milyon araç taşınmıştır. Bu bilgilerden hareketle, yüksek hızlı yolcu gemilerinin denizyolu yolcu taşımacılığındaki etkinliği ve gerekliliği ile ülkemiz denizyolu yolcu taşımacılığının gelişmeye açıklığı aşıkardır. Özellikle Akdeniz ve Karadeniz kıyılarımızda bu tür deniz taşıtlarının kullanımı ile oldukça önemli gelişmeler kaydedilecektir. Nitekim 2011 Aralık ayında İzmir Büyükşehir Belediyesi tarafından açılmış olan ve rekabet koşullarının oluşmaması gerekçesiyle iptal edilen ve 2012 yılı Nisan ayında yeniden düzenlenen 15 adet deniz otobüsü alımı ihalesi de gelişimi ve sonuçları itibarı ile bu durumu desteklemektedir.

Sonuç olarak ülkemiz denizyollarında hizmet vermekte olan yüksek hızlı yolcu gemilerinin sayısı yakın bir gelecekte hızla artacak ancak maalesef ülkemizde gemi inşaatı sektöründe bu konuda uzmanlaşmış, öncü bir kuruluş bulunmaması nedeniyle bu gibi ihalelerin yurtdışındaki tersanelere gitmesi kuvvetli bir olasılıktır. Oysaki özellikle Antalya Serbest Bölgesi içerisinde motor-yat üretimi üzerine çalışan tersanelerimiz gerek kompozit malzeme gerekse alüminyum malzeme ile

gövde üretimi konusunda oldukça iyi yerlere gelmiş olup üretim kalitesi düzeyinde dünya ülkeleri ile rahatlıkla rekabet edebilecek seviyeye ulaşmışlardır. Hatta bu seviyesini gövde inşaatı alanındaki en ileri teknoloji olarak kabul gören karbon infüzyon yöntemiyle gövde üretimi yapabilecek düzeye getirmesi hiç de zor olmayacaktır. Geline noktada yat üretim sektörünün her alanında gayet iyi yetişmiş ve üretim tecrübesi edinmiş mühendis ve işçilerimiz mevcuttur. Fazla bir yatırıma gerek duyulmadan, yalnızca personel takviyesi ile bu tip deniz araçlarının üretimini de rahatlıkla yapabilecek durumda olan tersanelerimiz vardır ancak sektörün en ciddi sorunu olan yönetsel anlayış farklılıkları ve yetersizlikler gibi, mevcut yatırımcıların bu deniz taşıtlarının üretimini yeterince karlı görmemeleri gibi nedenlerle bu konuda bir gelişme kaydedilmesi mümkün görünmemektedir. Bu anlamda sektöre halen hizmet vermekte olan mühendisler olarak bizler genel olarak gemi inşaatı sektöründe göze çarpan dinamik yatırımcı ve yönetici eksikliği sıkıntısının çözümü yolunda bu görevlere bizzat talip olmayı gerekli görmekteyiz. Sektörün böyle bir atılıma ihtiyaç duyduğu, yola çıkış noktamız olan deniz otobüsü üretimi meselesinden de açıkça anlaşılabilir. Zira önemle dikkat çekmek istediğimiz bu durum, bizce sektörün hantallığı ve hatta tıkanmışlığının en somut örneğidir. Somut ihtiyaç, teknolojiyi yakından takip eden, ülkemizin yetiştirdiği değerlerin farkında olan ve bunu kullanabilen, potansiyelleri görebilme ve buna göre strateji belirleyebilme yeteneğine sahip, mali beklentiler ve kaygılar kadar milli ve insani değerlere de önem veren, sektörün içinden gelen sorumlu kişiliklerin yatırımcı ve yönetici olarak bu görevlere talip olma cesaretini gösterebilmeleridir.

1.2. Projenin Kısa Açıklaması

Yukarıda da değinildiği üzere, ülkemizin milli sanayi atılımı açısından da önem arz ettiğini düşündüğümüz yüksek hızlı deniz otobüsü ile hızlı feribot üretimi projemizin Antalya bölgesi tekne ve yat üretimi sektöründeki herhangi bir tersanede başarılabilmesi mümkündür. Ancak öncelikle yatırımcı profilindeki sorunların böyle bir yeni girişime de yansımalarının engellenebilmesi adına ve sonrasında projenin ileriki etapları için planlanan hedeflerin başarımının sağlanabilmesi düşüncesiyle bu girişimin mevcut yatırımcı iradesinin dışında, yeni ve dinamik bir yaklaşımla, yeni bir tesis yatırımı şeklinde hayat bulmasının ileriki süreçte yapılması planlanan atılımlar noktasında ve faaliyetlerin sağlıklı şekilde sürdürülebilmesi açısından hayatiyet arz ettiğine inanılmaktadır. Bu hususta en ince ayrıntısına kadar düşünülerek eksiksiz ve uzun vadede de yüksek üretim performansı sağlanabilecek şekilde tasarlanmış olan tesisin genel yerleşim planı hazırlanmış ve Ek-A' da sunulmuştur.

Yatırımın şekli, kısa sürede üretim aşamasına geçebilmek maksadıyla bölgede bulunan tersanelerden birinin satın alınarak yeniden yapılandırılması şeklinde de düşünülebilir. Ancak bu tersanelerin tamamının Antalya Serbest Bölgesi içerisinde bulunması nedeniyle serbest bölgelerde üretim prosedürlerine tabi olmaları, ilk etapta üretiminin tamamını yurtiçi pazara sunmayı hedefleyen tesisimiz için dezavantaj teşkil edecektir. Ayrıca bu tersanelerin hiç biri ürettikleri tekneleri doğrudan kendi imkanları ile suya indirme olanaklarına sahip değildir ve bu iş için serbest bölge içerisinde yine bir özel şirket tarafından işletilen, hizmet kapasitesi ve güvenliği yetersiz kızak sistemini veya Antalya Setur Marina çekek yerini kullanmak mecburiyetindedirler. Bu sistemler, çoğunlukla mono-hull yani tam boyuna oranla gövde genişliği fazla olmayan, dolayısıyla mevcut indirme-çekme yapılarına uygun tekneler üreten ve yıllık üretim adetleri çok az olan tersaneler için, sık sık yaşanan operasyon sıkıntılarına rağmen tercih edilmiş ve uzun yıllar kullanılmıştır.

Planlanan tesis yatırımının gerçekleşmesi ile birlikte ilk aşamada 24 metre tam boy ve 8 metre gövde genişliği olan katamaran tipi deniz otobüslerinin üretilmesi öngörülmektedir. Bu projeye dair stil tasarımı ve genel yerleşim ön çalışmaları yapılmış ve Ek-B' de sunulmuştur. Bu projelerin tamamlanması ile indirme-çekme operasyonları için serbest bölge içerisinde ve marinada mevcut olan sistemler ihtiyacı karşılayabilecek durumda olmakla birlikte yıllık operasyon adetlerinin artacağı ve gövde genişliğinin 10 metrenin üzerine çıkacağı durumlarda yetersiz kalacakları ve bu operasyonların maliyetinin hayli yüksek rakamlara ulaşacağı aşıkardır. Üretime başlanmasından hemen 2-3 yıl sonrasında yaşanacak bu sıkıntıların önüne geçilmesinin en sağlıklı yolu, tesisin indirme-çekme operasyonlarını kendi imkanları ile yapabilmesine olanak sağlayacak bir konuma yani kıyıya kurulması olacaktır. Bu şekilde tesis kendi ihtiyaçları doğrultusunda, mevcut olanlardan çok daha etkin ve hızlı operasyon yapabileceği bir sistem kurabilecek ve bu işlemleri daha güvenli ve daha ekonomik şekilde gerçekleştirebilecektir. Bu çalışmalar için özel olarak inşa ettirilecek olan gemi asansörü sistemine dair bilgi Ek-L' de sunulmuştur. 85 metre boyunda 28 metre genişliğinde bir platforma sahip olacak 1800 ton kaldırma kapasiteli bu sistem sayesinde, tesiste 90 metre tam boy ve 25 metre genişliğe kadar deniz taşıtlarının üretimi gerçekleştirilebilecek ve indirme-çekme operasyonları kolaylıkla yapılabilecektir. Ayrıca faaliyete geçmesiyle birlikte, bünyesinde tesis edeceği Ar-Ge laboratuvarında ve model deney havuzlarında zaman kaybetmeksizin yapmaya başlayacağı çalışmalar ile öncelikle yeni gövde yapıları, akabinde özellikle ana makineler ve sevk sistemleri konularında yeni teknolojiler geliştirmek suretiyle daha hızlı, daha hafif, daha ekonomik, daha güvenli, daha konforlu ve manevra kabiliyeti daha yüksek deniz araçları üretmeyi hedefleyen tesis, sahip olduğu bu önemli imkanlar sayesinde milli değere sahip ve stratejik nitelik taşıyan araştırma ve geliştirme çalışmalarına önemli katkılar sağlayabilecektir.

Antalya, yetişmiş işgücü potansiyelinin yanı sıra coğrafi konumu ve kıyı şeridinin uzunluğu itibarı ile böyle bir tesis yatırımının tüm hayati gereksinimlerine cevap verebilecek niteliklere sahip bir bölgedir. Şehir merkezine yakın kıyı şeridinin çoğunlukla turizme hitap eden tesislerce kullanılmasına rağmen gerek Kemer ilçesine gerekse Manavgat ilçesine doğru merkezin dışına çıkıldıkça tesisin kurulması elverişli alanlarının mevcut olduğu görülmektedir (Ek-C: Antalya Şehir Merkezi ve Çevresinde Tesisin İnşaatına Elverişli Bölgeler). Ancak bu alanların mülkiyet durumları ve çevresel etki değerlendirmeleri, yatırım için gerekli olan maddi kaynağın sağlanmasını müteakip öncelikle araştırılması gereken unsurlardır. Şehir merkezine olan yakınlıkları nedeniyle, ki bu nitelikli işgücünün kurulacak yeni tesiste uygun koşullarda istihdamı açısından önemlidir, ilk olarak ağırlık verilmesi düşünülen bu alanlardan olumlu sonuç alınamaması durumunda da T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nca hazırlatılan Türkiye Tersaneler Master Planı Projesi (TÜRKTERTMAP) çerçevesinde Batı Akdeniz tersane yatırım bölgesi olarak belirlenmiş olan Manavgat ilçesi istenen özelliklerde arsanın kolaylıkla bulunabileceği bir bölge olarak alternatif teşkil etmektedir.

1.3. Ar-Ge Çalışmaları

Tesis, faaliyete geçmesiyle birlikte zaman kaybetmeksizin yapmaya başlayacağı çalışmalar ile öncelikle yeni gövde yapıları, akabinde özellikle dizel-elektrik, paralel hibrit, CNG yakıtlı, hidrojen yakıtlı ana makineler ve alternatif sevk sistemleri konuları üzerinde yoğunlaşmak suretiyle hızlı, hafif, ekonomik, manevra kabiliyeti yüksek deniz araçları üretmeyi hedeflemektedir. Deniz ulaşımında hızın önemi, sektördeki işletmeciler kuruluşların uzun yıllar gösterdiği dirence rağmen son yıllarda daha fazla hissedilmeye başlanmış ve artık daha yüksek servis hızlarında hizmet

verebilen taşıtlar tercih edilmeye başlanmıştır. Mevcut durumda sıklıkla görülen, 35-40 deniz mili servis hızlarında hizmet verebilen deniz otobüsleri ve feribotların yanı sıra artık 50-55 deniz mili hızlara ulaşabilen taşıtların kullanımına da başlanmıştır. Günümüzde teknolojinin geldiği noktada bu nitelikteki bir deniz taşıtının üretimi çok kolaylaşmış ve ekonomik, konforlu ve güvenli bir şekilde işletilmesi de gayet mümkün hale gelmiştir. Hatta bu hızların daha da geliştirilmesi amacıyla çalışmalar yapılmakta, 70 deniz miline çıkabilecek taşıtların projeleri hazırlanmaktadır. Zira özellikle havayolu ulaşımı alanında yaşanan gelişmelerle rekabet edebilmek ancak ve ancak deniz otobüslerinin servis hızlarının iyileştirilmesi ile mümkün olacaktır. Bu sayede denizyolu ulaşımı, güvenlik, ekonomi ve konfor gibi avantajlarının yanında hız konusundaki eksikliğini de telafi ederek pek çok güzergahta karayoluna göre de tercih edilebilir hale gelecektir. Tesisin kuruluş amaçlarından biri ve en önemlisi de, dünyada hali hazırda yapılmakta olan bu çalışmalara katılmak, hatta zaman içerisinde bu çalışmalara öncülük eden bir marka haline gelebilmektir. Bu amaçlarla bünyesindeki tasarım ofisinde tasarım ve mühendislik çalışmaları yapılan yeni araçların ölçekli modelleri, tesis edilecek Ar-Ge laboratuvarlarında en büyüğü 100 metre boyunda 5 metre genişliğinde ve 3 metre derinliğinde olması planlanan deney havuzlarında test edilmek suretiyle en düşük hata paylarıyla geliştirilebilecektir. Bu suretle kusursuz hale getirilecek yeni tasarımların üretimlerine başlanacak, belli üretim aşamalarında gemi asansörü ile denize indirilip deniz tecrübeleri yapılarak tekrar tesise alınabilecek, büyük hassasiyet ve titizlikle takip edilecek bu prosesler neticesinde kusursuz bir üretim kalitesi de sağlanabilecektir. Bu anlamda, hem ülkemizde ilk kez bir tersanede kurulacak olan ve en büyük platforma sahip sistem olma özelliğini taşıyacak olan gemi asansörü sisteminin, hem de İstanbul Teknik Üniversitesi Ata Nutku Gemi Model Deney Laboratuvarı'ndaki havuzların ardından ikinci, özel sektörün ise ilk deney havuzları olacak model deney havuzlarının tesis için de, gemi inşa sanayimizin gelişimine yapacağı katkı nedeniyle ülkemiz için de önemi çok büyüktür. Aşağıdaki tabloda bu çerçevede yapılması planlanan çalışmalara dair genel bilgiler verilmiştir.

Tablo 3: Gemi inşa konusunda çalışılması planlanan bazı Ar-Ge projelerinin özellikleri ve hedefler.

Tam Boy	Gövde Tipi	Gövde Yapısı	Makine Tipi	Sevk Sistemi	Hız Hedefi	Kapasite
24 metre	Konsept	Karbon Kompozit	Dizel Yakıtlı	Volvo IPS	50 knot	130 yolcu
24 metre	Konsept	Karbon Kompozit	Hidrojen Elektrik	Su Jeti	50 knot	130 yolcu
24 metre	Katamaran	Karbon Kompozit	Elektrik	Şaft-Pervane	15 knot	130 yolcu
42 metre	Katamaran	Karbon Kompozit	Dizel Hibrit	Şaft-Pervane	30 knot	500 yolcu
42 metre	Katamaran	Karbon Kompozit	Hidrojen Elektrik	Su Jeti	50 knot	500 yolcu
42 metre	Trimaran	Karbon Kompozit	Hidrojen Elektrik	Su Jeti	70 knot	500 yolcu
90 metre	Trimaran	Alüminyum	Hidrojen Elektrik	Su Jeti	70 knot	1200 yolcu-250 araç

Bununla birlikte gemi inşa konusu dışında, deniz ile ilgili her alanda araştırma ve geliştirme çalışmaları yapacak olan tesis, temiz ve yenilenebilir enerji üretiminde denizlerden yararlanma konusunda mevcut teknolojilerin araştırılması ve yeni metotların geliştirilmesi; ağır deniz şartlarında arama-kurtarma faaliyetlerinde kullanılacak ve ayrıca askeri amaçlara da hizmet edebilecek insansız deniz taşıtlarının ve denizaltıların geliştirilmesi; acil durumlarda hızlı ve kontrollü dalış yaparak su altında da ilerleyebilen deniz taşıtlarının geliştirilmesi; radara yakalanmayan yapılar ve teknikler konusunda çalışmalar yapılması; metallerin deniz suyunun aşındırıcı etkisine mukavemetinin arttırılmasını sağlayacak teknikler konusunda araştırmalar

yapılması; nano-teknoloji alanında yapılan çalışmaları araştırarak deniz taşıtlarına uygulamak suretiyle yakıt ekonomisi, dayanıklılık, hafiflik gibi konularda daha etkin sonuçlar elde etmek amacıyla çalışmalar yapılması ile edineceği deneyim, birikim ve teknolojik gelişim sayesinde dünyada bir marka haline gelmeyi hedeflemektedir. Araştırma ve geliştirme programı kapsamına alınması kabul edilen her proje için başlangıç safhasında 1.000.000 TL bütçe tahsis edilecek, çalışmalarda elde edilen sonuçların başarı oranına göre projelerin bütçeleri arttırılacak veya azaltılacaktır.

2. Yatırımın Niteliğinin Açıklanması

Projenin finansmanının devlet tarafından sağlanan, yatırım teşvik yasaları kapsamındaki kaynaklardan temin edilmesi planlanmaktadır. Projenin büyüklüğü, hassasiyetleri ve stratejik boyutu dikkate alındığında özel finans kuruluşlarından sağlanabilecek krediler veya yabancı kaynaklarla ortaklık yoluna gidilmesi gibi alternatif finansman yöntemleri değerlendirilmemiş olup, böyle bir projenin yüzde yüz başarıya ulaşmasının ancak ve ancak devletin doğrudan desteğiyle mümkün olabileceğine inanılmaktadır.

3. Finansal Analiz

3.1. Yatırım Tahmini

Projenin finansmanı için, devlet yatırım teşviki olanaklarının araştırılmasının daha gerçekçi olduğu düşüncesiyle, projenin ilk etap maliyet kalemi olarak karşılaşılabilecek yer tahsis bahsi de, uygun hazine arazileri üzerine kiralama yöntemiyle çözülmeye çalışılacaktır. Bunun mümkün olmadığı durumda, yaklaşık 21.000 m² ' si kapalı olmak üzere 50.000 m² üretim alanı ihtiyacı olan projenin yüzde yüz başarıya ulaşması için ön koşul olan kıyıya kurulum zorunluluğu, ciddi bir maliyet artışını da gündeme getirecektir. Bu maliyet, kuvvetli bir olasılıktır ki, ancak Manavgat bölgesi değerlendirilerek minimum seviyelere indirilebilecektir fakat yine de en düşük seviye olarak 30-35 milyon TL gibi rakamlara ulaşacaktır. Bu açıdan bir mukayese olanağı sağlaması düşüncesiyle ve tüm olumsuzluklarına karşın ekonomik bir alternatif teşkil etmesi bakımından Antalya Serbest Bölgesi içerisinde tesisin kurulmasına uygun büyüklükte arazilere dair bilgi içeren bir doküman Ek-D' de sunulmuştur. Yer tahsis aşamasını müteakip derhal etüt-mimari proje çalışmalarına başlanacak, arazi düzenlemesi ve şantiye kurulumu ile birlikte tesisin inşasına ilişkin çalışmalar organize edilecektir. İnşaat ve kurulum çalışmaları 12 aylık bir periyotta tamamlanarak üretime başlayabilecek duruma getirilmesi planlanan tesisin toplam sabit yatırımları titizlikle hesaplanarak Tablo 4' de özetlenmiş, kalem detayları aşağıda ve Ek-E' de açıklanmıştır.

Tablo 4: Tesis inşaatı sabit yatırım tutarları.

Arazi kiralanması durumunda sabit yatırım tutarları.

Yatırım Harcaması Kalemi (*)	Tutarı
Fabrika Bina İnşaatı Giderleri	20.400.000
İndirme-Çekme Sistemi Makine ve Teçhizatları	48.120.000
Fabrika Makine ve Teçhizatları	4.960.000
Üretim Makine ve Teçhizatları	3.800.000
Demirbaşlar	1.450.000
Taşıt Araçları	2.190.000
İthalat ve Gümrükleme Giderleri	520.000
Montaj Giderleri	440.000
Taşıma ve Sigorta Giderleri	270.000
Genel Giderler	350.000
Diğer Giderler	700.000
Toplam (TL)	83.200.000

Arazi satın alınması durumunda sabit yatırım tutarları.

Yatırım Harcaması Kalemi (*)	Tutarı
	83.200.000
Arsa Bedeli	35.000.000
Toplam (TL)	118.200.000

* Tabloda belirtilen harcama kalemlerinin detaylı açıklamaları aşağıda belirtildiği gibidir.

1.Arsa Bedeli: Manavgat Tersaneler Bölgesi ortalama arsa birim fiyatı ile 50.000 m² arsa alanı çarpılarak bulunmuştur.

2.Fabrika Bina İnşaatı Giderleri: Yatırıma ait etüt, proje, jeolojik etüt raporu, ÇED raporu alma masrafları, yapı denetim firmalarıyla ilgili ekonomik ve teknik araştırma masrafları, yatırım dönemi ve işletmeye alma sırasında ihtiyaç duyulacak kontrollük, müşavirlik, eğitim vb. konularda yapılacak harcamalar, gerekli kazı ve dolgu çalışmaları, istinat duvarları, şantiye tesisleri, servis yolları, kanalizasyon, aplikasyon vs ile ilgili öngörülen harcamalar, ulaştırma için gerekli iç yollar, peyzaj, bahçe duvarı v.b. işler dahil olmak üzere, tüm bina, inşaat giderleri dikkate alınmıştır.

3. İndirme-Çekme Sistemi Makine ve Teçhizatları: Dökümü Ek-E' de belirtilmiştir.

4. Fabrika Makine ve Teçhizatları: Dökümü Ek-E' de belirtilmiştir.

5. Üretim Makine ve Teçhizatları: Dökümü Ek-E' de belirtilmiştir.

6.Demirbaşlar: Dökümü Ek-E' de belirtilmiştir.

7.Taşıt Araçları: Dökümü Ek-E' de belirtilmiştir.

8.İthalat ve Gümrükleme Giderleri: İthal makine-ekipman ve malların ithalatı ile ilgili masraflar belirtilmiştir. Toplam makine ve ekipmanın yaklaşık %30'unun ithal edileceği öngörülerek hesaplanmıştır.

9.Montaj Giderleri: Makine ve teçhizatların montajları ile ilgili tüm masraflara dair ortalama bir değer olarak toplam makine-teçhizat giderinin %5' i alınmıştır.

10.Taşıma ve Sigorta Giderleri: Taşıma ve sigorta giderlerine dair ortalama bir değer olarak toplam makine-teçhizat giderinin %3' ü alınmıştır.

11.Genel Giderler: Başta yatırım dönemi finansman giderleri olmak üzere çeşitli fon, vergi v.b.masraflar bu harcama kaleminde gösterilmiştir.

12.Diğer Giderler: Başta yatırım dönemi maaş giderleri olmak üzere tesis inşaat, donatım ve yapılandırma sürecinde görevlendirilecek personele ait masraflar bu harcama kaleminde gösterilmiştir.

Kısa ve uzun vade hedefler doğrultusunda yapılan stratejik planlamaya maksimum düzeyde sadık kalınarak kurulacak tesiste istihdam edilecek personelin belirlenmesi ve görevlendirilmesi, söz konusu hedeflerin başarıya ulaşması istikametinde, önem verilmesi ve hassas davranılması gereken diğer bir faktördür. Yatırımın finansal büyüklüğü, ilkesel ve ticari hedeflerinin ciddiyeti, görevlendirilecek idareci kadrosunun ve istihdam edilecek üretim kadrosunun titizlikle belirlenmesini gerektirmektedir. Özellikle yönetim kademelerindeki ve üretim kısımlarındaki kritik pozisyonlarda görevlendirilecek personelin tecrübeli, donanımlı, hizmet kalitesi yüksek kişiler olması şarttır. Üretim kısmı ve atölyelerinde çalıştırılacak diğer personel, bu kişilerin raporları doğrultusunda belirlenerek istihdam edilecek ve yine bu kişilerin kontrolörlüğü altında eğitimleri ve gelişimleri gözetilerek hizmet vermeleri sağlanacaktır. Bu sistemle oluşturulması planlanan yönetim ve üretim kısımları istihdam verileri şu şekilde olacaktır.

Tablo 5: Yatırım hedefleri doğrultusunda ihtiyaç duyulacak istihdam verileri.

Bölüm	Personel Sayısı
Yönetim	25
Ar-Ge/Tasarım ve Mühendislik Ofisi	16
Proje Ofisi	22
İdari Ofis	14
Marangoz Ekibi	16
Kompozit Ekibi	16
Metal Ekibi	15
Mekanik Donatım Ekibi	17
Teknik Sistemler Ekibi	18
İç Dekorasyon Ekibi	13
Boya Ekibi	11
Üretim Destek Ekibi	8
Hizmet Ekibi	19
Toplam	210

Bu tabloda öngörülen veriler, tesisin kapasitesinin tamamını kullanabileceği şekilde bir üretim planlamasının yapılmış olması ve bu plan doğrultusunda her üretim yılında dört deniz otobüsü ile bir motor-yat olmak üzere beş projenin eş zamanlı olarak yürütüldüğü durumda ihtiyaç duyulacak toplam personel sayısına istinaden belirlenmiştir. Tesisin üretime geçmesi ile birlikte personel alımları aşamalı olarak gerçekleştirilecek, bu sayede atıl kapasite sorununun önüne geçilecektir. Bu plan doğrultusunda personel alımları beş aşamada gerçekleştirilmiş olacaktır:

1. Üç Aylık Dönem: Tesis inşaatının tamamlanması ve atölyelerin üretim organizasyonlarının yapılarak üretime hazır hale getirilmesi. İlk iki projenin mühendislik-tasarım ve planlama çalışmalarının tamamlanması ve tekne kalıplarının inşası. Eş zamanlı olarak gerekli üretim malzemesinin tedariki ve gövde üretimine başlanması. Ar-Ge ekibinin yeni tasarımlar ve teknolojiler üzerine planlanan çalışmalarına başlaması. Bu dönemde ihtiyaç duyulacak personel sayısı **70** olup bu personel tesisin çekirdek kadrosunu teşkil edecektir. (Ek-F: Yatırım Hedefleri Doğrultusunda İstihdam Edilecek Personele Ait Bilgiler)

2. Üç Aylık Dönem: Projelerin gövde üretiminin tamamlanması. Satış-pazarlama çalışmalarına başlanması. Bu dönemde ihtiyaç duyulacak toplam personel sayısı **100** olup gerekli ek istihdam sağlanacaktır.

2. Altı Aylık Dönem: Gövde inşaatları tamamlanan projelerin donatım çalışmalarına başlanması. Siparişi alınacak yeni deniz otobüsü projelerinin yanı sıra üretim zincirinin devamlılığına katkıda bulunacak ve tesisin karlılık oranını yükseltmesini sağlayacak bir motor-yat projesinin satışının yapılması. Bu projelerin tasarım-mühendislik çalışmalarının bitirilerek gövde üretimine başlanması. Bu dönemde ihtiyaç duyulacak toplam personel sayısı **130** olup gerekli ek istihdam sağlanacaktır.

2. Bir Yıllık Dönem: Üretimi tamamlanan ilk 24 metrelerin denize indirilmesi. Gövde inşaatları tamamlanan yeni deniz otobüsü projelerinin donatım çalışmalarına geçilmesi. Motor-yat projesinin gövde inşaatının bitirilmesi. Satışı gerçekleştirilecek yeni projelerin tasarım-mühendislik çalışmalarının bitirilerek gövde üretimine başlanması. Bu dönemde ihtiyaç duyulacak toplam personel sayısı **160** olup gerekli ek istihdam sağlanacaktır.

3. Bir Yıllık Dönem: Üretimi tamamlanan deniz otobüsü projelerinin denize indirilmesi. Gövde inşaatları tamamlanan motor-yat projesinin ve yeni deniz otobüsü projelerinin donatım çalışmalarına geçilmesi. Üretim zincirinin bu formasyonda devamının sağlanması. Bu dönemde ihtiyaç duyulan toplam personel sayısı **210** olup gerekli ek istihdam sağlanacaktır.

Bu üç yıllık süreç sonunda tesis planlanan ideal kadrosunu oluşturmuş olacaktır. Ek-F' de bu istihdam planının detayları finansal boyutu ile birlikte ele alınmıştır. Bu veriler değerlendirilerek Tablo 6' da özetlenmiş olan rakamlar, tesisin yatırım planlamasına dahil edilmesi düşünülen üç yıllık toplam personel giderlerini ortaya koymaktadır. Bu rakamlar ayrıca tesisin yıllık gelir hedeflerinin belirlenmesinde de önemli olacaktır. 5084 sayılı Yatırımların ve İstihdamın Teşviki Hakkında Kanun uyarınca, gemi inşaatı ile ilgili komple yeni yatırımlarda işletmeye geçiş tarihinden itibaren sağlanan istihdam için ödenmesi gereken sigorta primi işveren hissesinin asgari ücrete tekabül eden kısmı (2017 yılı için brüt asgari ücret olan 1.777,5 TL üzerinden %20,5 işveren payı hesaplanırsa, bu miktar 364,4 TL' dir) üç yıl boyunca hazine tarafından karşılanmaktadır. Ayrıca 5510 sayılı Sosyal Sigortalar ve Genel Sağlık Sigortası Kanunu'nun 81. maddesi uyarınca öngörülen 5 puanlık sigorta prim indiriminden de yararlanılabileceği düşünülmüş hesaplanan sağlanabilecek toplam teşvik miktarı tabloda belirtilmiştir.

Tablo 6: Toplam yatırım maliyeti hesabına dahil edilecek personel giderleri kalemi. Ek-F' de açıklanan istihdam planı esas alınarak hesaplanmıştır.

Yatırım Harcaması Kalemi	Brüt Ücret	Sigorta Primleri	Toplam Tutar	Teşvik Tutarı	İkramiye / Prim	Toplam Gider
1. Üç Aylık Dönem Personel Giderleri	1.497.090	336.850	1.833.940	151.380		1.682.560
2. Üç Aylık Dönem Personel Giderleri	2.100.140	472.530	2.572.670	214.320		2.358.350
2. Altı Aylık Dönem Personel Giderleri	5.208.470	1.171.900	6.380.370	544.650	791.330	6.627.050
2. Bir Yıllık Dönem Personel Giderleri	13.245.360	2.980.210	16.225.570	1.361.900	1.184.160	16.047.830
3. Bir Yıllık Dönem Personel Giderleri	18.072.910	4.066.410	22.139.320	1.821.910	3.631.290	23.948.700
Genel Toplam (TL)	40.123.970	9.027.900	49.151.870	4.094.160	5.606.780	50.664.490

Esas itibarı ile kar-zarar değerlendirmesi yıllık gelir-gider tablolarından ziyade proje bazlı hesaplamalara göre doğru sonuç veren tersane yatırımlarında personel giderleri de işçilik maliyeti adı altında proje maliyetlerine yansıtıldığından böyle bir yıllık gelir hedeflemesi tabiri çok gerçekçi olmamakla birlikte bu tablodaki istihdam gideri rakamlarına ve Tablo 7' deki ve Ek-G' deki 24 metre deniz otobüsü projesinin maliyet verilerine göre, tesisin zarar eden bir kuruluş olmaktan çıkabilmesi, minimum düzeyde karla satış yapıldığı varsayımıyla her yıl için bu özellikte 4 adet deniz otobüsünün üretimini ve teslimatını başarıyla gerçekleştirmesi ve 4 adet yeni sipariş alması ile mümkün olabilecektir. Bu noktada özellikle dikkate alınması gereken önemli unsur, üretim stratejisidir. Şöyle ki, tesis esasen faaliyetini ikinci 1 yıllık dönemde yapacağı istihdam artırımını neticesinde ulaşacağı 160 kişilik kadrosu ile yılda 4 adet 24 metre deniz otobüsü inşasını gerçekleştirerek pekala sürdürebilecektir. Ancak bu yapıdaki bir üretim ekibi ile tesis kapasitesinin çok altında kalacak, üretim çeşitliliği ve esnekliğine sahip olamayacak, gelebilecek daha nitelikli ve farklı deniz taşıtı taleplerine cevap verebilmek için yine personel istihdamına yönelmesi gerekecektir. Oysa tesisin stratejisi, her nitelikte ve ebatta ticari ya da özel deniz taşıtının üretimini gerçekleştirebileceği kadroyu oluşturarak uygulayacağı aktif satış politikası ile bu kadrosunu atıl bırakmaksızın her talebe kolayca cevap verebileceği bir yapıda faaliyetini sürdürmek olacaktır. Nitekim bu yapıyla tesis, hedeflenen üretim kalite standardının yakalanacağı düşünülen 2-3 yıllık süreç sonunda hem araç hem yolcu taşıyabilen hızlı feribot üretimi ve gelişim sürecinin tamamlanmış olacağı düşünülen 5-6 yıllık süreç sonunda ülkemizin askeri ihtiyaçlarına da hizmet verilmesini sağlayacak hamleleri yaparak askeri amaçlı gemi üretimi konularında da çalışmalara başlayacaktır.

Bu anlamda tesis kuruluş felsefesine paralel olarak üretim yelpazesini geniş tutmak, kapasite kullanımı problemi yaşamamak, gelir kalemlerini çeşitlendirmek hedefleriyle motor-yat üretimi konusunun da bir an önce faaliyete geçmesinin gerekliliğinden hareketle ilk olarak 34 metre yarı deplasman bir projeye hayatiyet kazandıracaktır. Tasarım çalışmalarına ikinci 3 aylık dönemde başlanması planlanan bu projeye dair hazırlanan tahmini maliyet verileri Tablo 8' de ve detayları Ek-H' de açıklanmıştır.

Tablo 7: Tesisin faaliyete geçmesini takiben ilk etapta üretimine başlanacak 24 metre deniz otobüsü projesinin maliyet verileri. Gider kalemleri Ek-G' de detaylı olarak açıklanmıştır.

Gider Kalemi (24m Deniz Otobüsü Projesi)	Tutarı
Malzeme Giderleri (Kompozit gövde)	4.190.000
Mühendislik-İşçilik Giderleri	3.270.000
Genel Giderler	530.000
Sabit Giderler (Amortisman ve işletme giderleri)	3.692.000
Toplam (TL)	11.682.000

Tablo 8: Üretim zincirinin devamlılığına katkıda bulunacak ve tesisin karlılık oranının yükseltilmesini sağlayacak 34 metre motor-yat projesinin maliyet verileri. Gider kalemleri Ek-H' de detaylı olarak açıklanmıştır.

Gider Kalemi (34m Motor-Yat Projesi)	Tutarı
Malzeme Giderleri (Kompozit gövde)	11.645.000
Mühendislik-İşçilik Giderleri	5.975.000
Genel Giderler	3.120.000
Sabit Giderler (Amortisman ve işletme giderleri)	5.000.000
Toplam (TL)	25.740.000

Özetle, kurulacak olan tesisin öncelikli hedefi, ilk 3 yıllık süreçte üretiminin sürekliliğini sağlamaktır. Bu hedefin başarımı için esas olan finansal yatırım tutarı, yukarıda detaylandırılmış olan gider kalemlerinin birleştirilmesiyle Tablo 9' da hesaplanmıştır. Bu süreç sonunda tesisin öncelikle yurtiçinden ve dahi yakın coğrafyadaki yabancı ülkelere alacağı siparişlerle kısa ve orta vade üretim planlamalarını da netleştirmiş olacağı düşünülmektedir.

Tablo 9: Projenin toplam yatırım tutarları.

Arazi kiralanması durumunda toplam yatırım tutarı.

Yatırım Harcaması Kalemi	Tutarı
Tesis İnşaatı Sabit Yatırım Tutarı	83.200.000
24m Deniz Otobüsü Projesi Yatırım Tutarı (2 adet - İşçilik ve sabit giderler hariç)	9.440.000
34m Motor-Yat Projesi Yatırım Tutarı (İşçilik ve sabit giderler hariç)	14.765.000
Üç Yıllık Personel Giderleri Toplamı (Tablo 6)	50.664.490
Üç Yıllık İşletme Giderleri Toplamı (Tablo 12)	8.204.000
Üç Yıllık Ar-Ge Programları Bütçe Tahsisi (10 proje x 1.000.000 TL)	10.000.000
Toplam (TL)	176.273.490

Arazi satın alınması durumunda toplam yatırım tutarları.

Yatırım Harcaması Kalemi	Tutarı
Arsa Bedeli	35.000.000
Tesis İnşaatı Sabit Yatırım Tutarı	83.200.000
24m Deniz Otobüsü Projesi Yatırım Tutarı (2 adet - İşçilik ve sabit giderler hariç)	9.440.000
34m Motor-Yat Projesi Yatırım Tutarı (İşçilik ve sabit giderler hariç)	14.765.000
Üç Yıllık Personel Giderleri Toplamı (Tablo 6)	50.664.490
Üç Yıllık İşletme Giderleri Toplamı (Tablo 12)	8.821.000
Üç Yıllık Ar-Ge Programları Bütçe Tahsisi (10 proje x 1.000.000 TL)	10.000.000
Toplam (TL)	211.890.490

3.2. Amortismanlar

Arsa bedeli hariç tesisin sabit yatırımları için uygulanacak amortisman oranı proje başına % 3,85 olarak öngörülmüştür. Bu şekilde tesis yapımına harcanan sabit yatırım tutarı 26. proje ile birlikte amorti edilmiş olacaktır. Üçüncü üretim yılının başında yapılacak ek istihdam ile tesisin yılda 4 adet 24 metre deniz otobüsü ile 1 adet 34 metre motor-yat projesinin üretimini başarıyla gerçekleştirebilecek seviyeye geleceği düşünüldüğünde altıncı üretim yılının sonunda tesis sabit yatırım maliyetinin tamamını çıkarmış olacaktır. Her bir projeye sabit gider kalemi olarak eklenecek amortisman tutarı, sabit yatırımlar toplamı 83.200.000 TL üzerinden 3.200.000 TL olarak hesaplanmıştır. Tesisin kurulacağı arsanın da satın alınmış olması halinde, her bir projeye sabit gider kalemi olarak eklenecek amortisman tutarı sabit tutularak oran % 2,71 olarak kabul edilecektir. Bu durumda toplam sabit yatırım tutarı 37. proje ile birlikte dokuzuncu üretim yılında amorti edilmiş olacaktır.

Tablo 10: Proje başına %3,85 amortisman oranı ile sabit yatırımların geri dönüşü. Arsa bedeli hariç tutularak sabit yatırımlar toplamı 83.200.000 TL üzerinden hesaplanan amortisman tutarı 3.200.000 TL' dir.

	24m Deniz Otobüsü		34m Motor-Yat		Toplam
	Adet	Amortisman	Adet	Amortisman	
1. Üretim Yılı	2	6.400.000			6.400.000
2. Üretim Yılı	4	12.800.000			12.800.000
3. Üretim Yılı	4	12.800.000	1	3.200.000	16.000.000
4. Üretim Yılı	4	12.800.000	1	3.200.000	16.000.000
5. Üretim Yılı	4	12.800.000	1	3.200.000	16.000.000
6. Üretim Yılı	4	12.800.000	1	3.200.000	16.000.000
Toplam (TL)	22	70.400.000	4	12.800.000	83.200.000

Tablo 11: Proje başına %2,71 amortisman oranı ile arsa bedeli dahil tüm yatırımların geri dönüşü. Toplam yatırım tutarı 118.200.000 TL üzerinden hesaplanan amortisman tutarı yaklaşık 3.200.000 TL' dir.

	24m Deniz Otobüsü		34m Motor-Yat		Toplam
	Adet	Amortisman	Adet	Amortisman	
1. Üretim Yılı	2	6.400.000			6.400.000
2. Üretim Yılı	4	12.800.000			12.800.000
3. Üretim Yılı	4	12.800.000	1	3.200.000	16.000.000
4. Üretim Yılı	4	12.800.000	1	3.200.000	16.000.000
5. Üretim Yılı	4	12.800.000	1	3.200.000	16.000.000
6. Üretim Yılı	4	12.800.000	1	3.200.000	16.000.000
7. Üretim Yılı	4	12.800.000	1	3.200.000	16.000.000
8. Üretim Yılı	4	12.800.000	1	3.200.000	16.000.000
9. Üretim Yılı	1	3.200.000			3.200.000
Toplam (TL)	31	99.200.000	6	19.200.000	118.400.000

3.3. Yıllık İşletme Giderleri

Yatırımın işletme giderlerinin tesisin istihdam planına uygun şekilde Tablo 12’ de ve Ek-J’ de detaylı olarak açıklandığı üzere gerçekleşeceği öngörülmüştür. Yemek, servis, ısıtma, temizlik, fabrika bakım giderleri, üretim makinelerinin bakım masrafları, satış ve pazarlama giderleri gibi işletme giderleri göz önünde bulundurularak hesaplamalar yapılmıştır. Burada tesisin arsa tahsisi konusuna tekrar parantez açmakta fayda görülmektedir. Zira Ek-J’ de belirtilen detay verilerde görüleceği üzere, tesisin Manavgat bölgesinde arsa satın alınarak kurulması durumunda yıllık işletme giderleri içerisinde en büyük kalemi personel servisi hizmeti teşkil edecektir. Oysa Ek-C’ de belirtilmiş olan 1,2,3 ve 4 no’ lu mevkilere benzer şekilde şehir merkezine yakın bir hazine arazi tahsis edilebilmesi halinde bu kalem ciddi oranda düşürülebilecektir. Bu durumda yıllık işletme giderleri de aynı miktarda azalmış olacaktır. Bu noktada şu hususa da değinmek gerekir ki yer tahsisi aşaması uygun hazine arazisi kiralanarak çözülebilirse bunun yıllık giderlere etkisi oldukça düşük kalmakla birlikte bu durumun sabit yatırım tutarını düşürmede etkisi ciddi olacaktır. Zira yıllık arsa kirası yaklaşık 344.800 TL civarında olacakken böyle bir arsanın satın alınması halinde ödenecek tutar Tablo 4’de belirtildiği gibi 35.000.000 TL civarında şekillenecektir. (Yıllık kira tutarı, Antalya Serbest Bölgesi’nde uygulanan 2.42 \$/m² yıllık kira bedeli esas alınarak hesaplanmıştır).

Tablo 12: Tesisin üç yıllık genel giderleri. Gider kalemleri Ek-J’ de detaylı olarak açıklanmıştır.

Arazi kiralanması durumunda oluşacak genel giderler.

Faaliyet Dönemi	Personel Sayısı	İşletme Gideri Toplamı
1. Üç Aylık Dönem	70	577.000
2. Üç Aylık Dönem	100	476.000
2. Altı Aylık Dönem	130	1.122.000
2. Bir Yıllık Dönem	160	2.754.000
3. Bir Yıllık Dönem	210	3.275.000
Genel Toplam (TL)		8.204.000

Arazi satın alınması durumunda oluşacak genel giderler.

Faaliyet Dönemi	Personel Sayısı	İşletme Gideri Toplamı
1. Üç Aylık Dönem	70	552.000
2. Üç Aylık Dönem	100	472.000
2. Altı Aylık Dönem	130	1.170.000
2. Bir Yıllık Dönem	160	2.948.000
3. Bir Yıllık Dönem	210	3.679.000
Genel Toplam (TL)		8.821.000

3.4. Gelir Tahminleri

Yatırımın gelirleri, öncelikli hedef olan deniz otobüsü üretimiyle sağlanacaktır. Buna ek olarak daha geniş bir pazara sahip olan motor-yat üretimi ile de bu gelirler desteklenecektir. Doğru uygulanacak bir üretim planlaması ve etkin bir satış stratejisi ile birinci üretim yılının sonunda 2 adet 24 metre deniz otobüsü, ikinci üretim yılının sonunda 4 adet 24 metre deniz otobüsü ve sonraki üretim yıllarının sonunda ise 4 adet deniz otobüsü ve bir adet 34 metre motor-yat teslimatının yapılabilmesi mümkün olacaktır. Bu öngörülerden ve Tablo 7 ile Tablo 8’ de açıklanan maliyetlerden hareketle, deniz otobüslerinde % 20 kar oranıyla 2.340.000 TL kar ve 14.022.000 TL satış fiyatı, motor-yatlarda % 10 kar oranıyla 2.570.000 TL kar ve 28.310.000 TL satış fiyatı esas alındığı takdirde, sabit yatırımların amorti edileceği öngörülen ilk altı yıllık üretim süreci içerisinde elde edilebilecek gelirler ve kar miktarları Tablo 13’ de ifade edilmiştir. Tesisin üretim planlamasında en alt basamak olacağı değerlendirilen ve kısa/orta vadede İzmit, Mersin, Adana, Antalya, Bursa, Balıkesir, Muğla, Aydın, Tekirdağ Büyükşehir Belediyeleri ile Çanakkale, Yalova Belediyeleri tarafından süreç içerisinde başlatılması planlanabilecek deniz otobüsü seferlerinde kullanılmak üzere uygun bir çözüm olacak modeller üzerinden yapılan hesaplamalarla ulaşılan bu rakamların, yurtdışı pazarlara da ulaşılması ve deniz ulaşım filolarını güçlendirmek ya da yenilemek düşüncesinde olacak Katar, Suudi Arabistan, Kuveyt, Birleşik Arap Emirlikleri, Yemen gibi ülkelere yapılacak açılımlarla daha üst modellerin veya farklı sınıflardaki deniz taşıtlarının da satışının gerçekleştirilmesi durumunda misliyle artacağı açıktır.

Tablo 13: Aktif satış stratejisi ile 24 metre deniz otobüsü ve 34 metre motor-yat projelerinden ilk altı yıllık süreçte elde edilebilecek gelirlere yönelik tahminler.

	24m Deniz Otobüsü			34m Motor-Yat			Satış Tutarı	Toplam Satış Karı
	Adet	Gelir	Kar	Adet	Gelir	Kar		
1. Üretim Yılı	2	28.044.000	4.680.000				28.044.000	4.680.000
2. Üretim Yılı	4	56.088.000	9.360.000				56.088.000	9.360.000
3. Üretim Yılı	4	56.088.000	9.360.000	1	28.310.000	2.570.000	84.398.000	11.930.000
4. Üretim Yılı	4	56.088.000	9.360.000	1	28.310.000	2.570.000	84.398.000	11.930.000
5. Üretim Yılı	4	56.088.000	9.360.000	1	28.310.000	2.570.000	84.398.000	11.930.000
6. Üretim Yılı	4	56.088.000	9.360.000	1	28.310.000	2.570.000	84.398.000	11.930.000
Toplam (TL)	22	308.484.000	51.480.000	4	113.240.000	10.280.000	421.724.000	61.760.000

Pazara yönelik sürdürülmesi planlanan aktif satış çalışmaları sonucunda ulaşılabilecek öngörülen bu gelir tablosunun yanında tesis, seri üretim yapabilecek kapasitesi ve yapısıyla düzenlenecek ihalelere de sektörde özellikle bu alanda seri üretim yapma imkan ve kabiliyetine sahip az sayıda firmadan biri olarak katılabilecek ve gelirlerini bu suretle artırabilecektir. Bu tahmine dayalı bir duruma ilişkin gelir öngörülerini Tablo 14’ de detaylandırılmıştır. Bu tablo, 15 adet 39 metre deniz otobüsü alımı konulu İzmir Büyükşehir Belediyesi ihalesi örnek alınarak oluşturulmuştur. Söz konusu deniz otobüslerinin birim satış fiyatı olarak, ihaleyi kazanan firmanın yaklaşık 25.460.000 TL ile verdiği fiyat esas alınmıştır. Bu nitelikte bir deniz otobüsünün maliyetinin Ek-1’ de açıklandığı üzere 22.870.000 TL olacağı kabulü ile böyle bir ihalede bir deniz otobüsünden elde edilebilecek kar 2.590.000 TL olacaktır.

Tablo 14: Seri üretimi gerektirecek bir ihale ile elde edilebilecek gelirlere yönelik tahminler.

	39m Deniz Otobüsü			34m Motor-Yat			Satış Tutarı	Toplam Satış Karı
	Adet	Gelir	Kar	Adet	Gelir	Kar		
1. Üretim Yılı	1	25.460.000	2.590.000				25.460.000	2.590.000
2. Üretim Yılı	5	127.300.000	12.950.000				127.300.000	12.950.000
3. Üretim Yılı	5	127.300.000	12.950.000	1	28.310.000	2.570.000	155.610.000	15.520.000
4. Üretim Yılı	4	101.840.000	10.360.000	1	28.310.000	2.570.000	130.150.000	12.930.000
Toplam (TL)	15	381.900.000	38.850.000	2	56.620.000	5.140.000	438.520.000	43.990.000

3.5. Yatırımın Nakit Akışı

Yatırımın sağlıklı bir şekilde tamamlanıp tesisin planlanan sürede belirlenen hedeflerini yakalayabilmesi için öngörülen nakit akışı Tablo 15’ de belirtildiği gibi olmalıdır. Bu tablo da şehir merkezine yakın bir bölgede hazine arazisi kiralanması durumu için ve Manavgat bölgesinden arsa satın alınması durumu için ayrı ayrı hazırlanmıştır.

Tablo 15: Yatırımın nakit akışı öngörüsü.

Arazi kiralanması durumunda öngörülen nakit akışı.

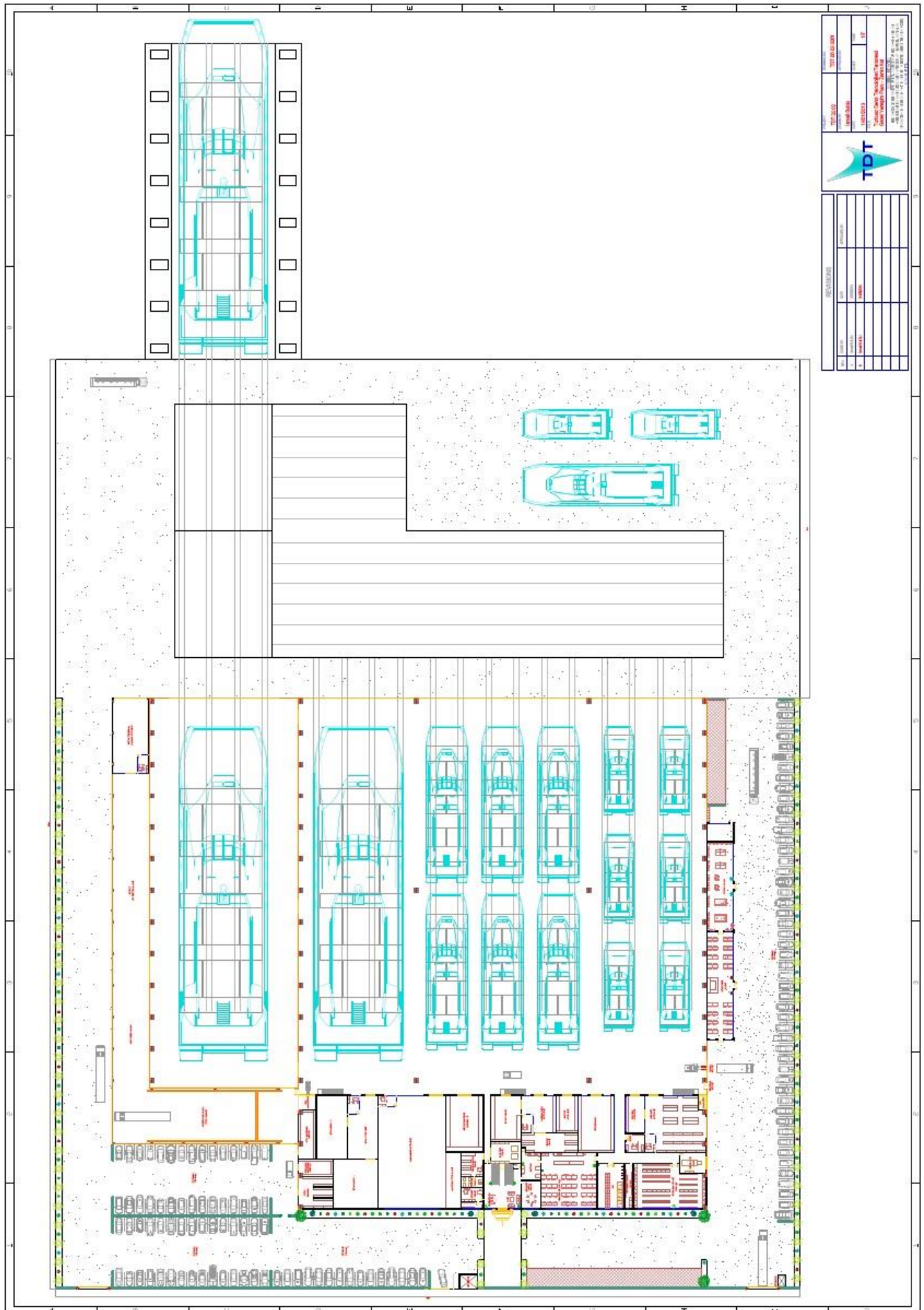
	Yatırım Aşaması	Tutarı
1	Mimari Projenin Hazırlanması ve Şantiye Hazırlıkları	4.000.000
2	Fabrika İnşaatına Başlanması	11.530.000
3	Makine-Teçhizat-Demirbaş Siparişlerinin Verilmesi	4.500.000
4	Fabrika İnşaatının Tamamlanması ve Ofislerin Donatımı	8.000.000
5	Gemi Asansörü Sisteminin Siparişinin Verilmesi	18.170.000
6	Makine-Teçhizat Montajı ve Üretim Organizasyonlarının Yapılması	7.000.000
7	Gemi Asansörü Sistemi Ekipman Teslimi	20.000.000
8	Birinci 1 Yıllık Dönem Personel ve İşletme Giderleri	12.842.960
9	24m Deniz Otobüsü Projelerine Başlanması ve Malzeme Siparişlerinin Verilmesi	5.500.000
10	Birinci 1 Yıllık Dönem Ar-Ge Programları Bütçe Tahsisi (3 proje x 1.000.000 TL)	3.000.000
11	Gemi Asansörü Sisteminin Montajı ve Devreye Alınması	10.000.000
12	34m Motor-Yat Projesine Başlanması ve Malzeme Siparişlerinin Verilmesi	9.000.000
13	24m Deniz Otobüsü Projelerinin Tamamlanması	3.940.000
14	İkinci 1 Yıllık Dönem Personel ve İşletme Giderleri	18.801.830
15	İkinci 1 Yıllık Dönem Ar-Ge Programları Bütçe Tahsisi (3 proje x 1.000.000 TL)	3.000.000
16	Üçüncü 1 Yıllık Dönem Personel ve İşletme Giderleri	27.223.700
17	Üçüncü 1 Yıllık Dönem Ar-Ge Programları Bütçe Tahsisi (4 proje x 1.000.000 TL)	4.000.000
18	34m Motor-Yat Projesinin Tamamlanması	5.765.000
	Toplam (TL)	176.273.490

Arazi satın alınması durumunda öngörülen nakit akışı.

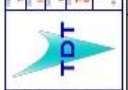
	Yatırım Aşaması	Tutarı
1	Arsa Satın Alma Aşaması	35.000.000
2	Mimari Projenin Hazırlanması ve Şantiye Hazırlıkları	4.000.000
3	Fabrika İnşaatına Başlanması	11.530.000
4	Makine-Teçhizat-Demirbaş Siparişlerinin Verilmesi	4.500.000
5	Fabrika İnşaatının Tamamlanması ve Ofislerin Donatımı	8.000.000
6	Gemi Asansörü Sisteminin Siparişinin Verilmesi	18.170.000
7	Makine-Teçhizat Montajı ve Üretim Organizasyonlarının Yapılması	7.000.000
8	Gemi Asansörü Sistemi Ekipman Teslimi	20.000.000
9	Birinci 1 Yıllık Dönem Personel ve İşletme Giderleri	12.861.960
10	24m Deniz Otobüsü Projelerine Başlanması ve Malzeme Siparişlerinin Verilmesi	5.500.000
11	Birinci 1 Yıllık Dönem Ar-Ge Programları Bütçe Tahsisi (3 proje x 1.000.000 TL)	3.000.000
12	Gemi Asansörü Sisteminin Montajı ve Devreye Alınması	10.000.000
13	34m Motor-Yat Projesine Başlanması ve Malzeme Siparişlerinin Verilmesi	9.000.000
14	24m Deniz Otobüsü Projelerinin Tamamlanması	3.940.000
15	İkinci 1 Yıllık Dönem Personel ve İşletme Giderleri	18.995.830
16	İkinci 1 Yıllık Dönem Ar-Ge Programları Bütçe Tahsisi (3 proje x 1.000.000 TL)	3.000.000
17	Üçüncü 1 Yıllık Dönem Personel ve İşletme Giderleri	27.627.700
18	Üçüncü 1 Yıllık Dönem Ar-Ge Programları Bütçe Tahsisi (4 proje x 1.000.000 TL)	4.000.000
19	34m Motor-Yat Projesinin Tamamlanması	5.765.000
	Toplam (TL)	211.890.490

4. Sonuç

Buraya kadar yapılmış olan tüm açıklamalar, verilmiş olan her bilgi muhakkak ki tartışmaya açıktır. Her zeminde, her surette tartışılır, doğruluğu-yanlılığı, eksikliği-kusursuzluğu irdelenebilir, olumlu veya olumsuz her sonuca bağlanabilir. Ancak şurası tartışılmaz ki ülkemiz jeopolitik konumu itibarı ile, ekonomisinin boyutları ve potansiyelleri ile, nüfusunun dinamikleri ve değerleri ile kendisine atfedilenin çok ötesinde bir medeniyet seviyesine yükselmelidir. Bunun için yapılması gerekirse sanayinin her alanında teknolojiyi kullanan değil üreten olmaktır. Bu anlamda çok büyük öneme sahip olduğunu düşündüğümüz projemizin başarısı, yatırımcı tarafından karlılık kriterine göre değerlendirilip önemsenmeyebilir. Ancak doğru başladığı, eksiksiz uygulandığı ve doğru bitirildiği taktirde projenin finansal anlamda da ciddi bir başarı sağlayacağından şüphemiz yoktur. Kaldı ki bu projenin asli ve öncelikli amacı kar etmek değil teknoloji üretmek, milli sanayimizin geliştirilip güçlendirilmesine yönelik yapılmakta olan çalışmalara çok küçük de olsa bir katkı sağlayabilmektir.

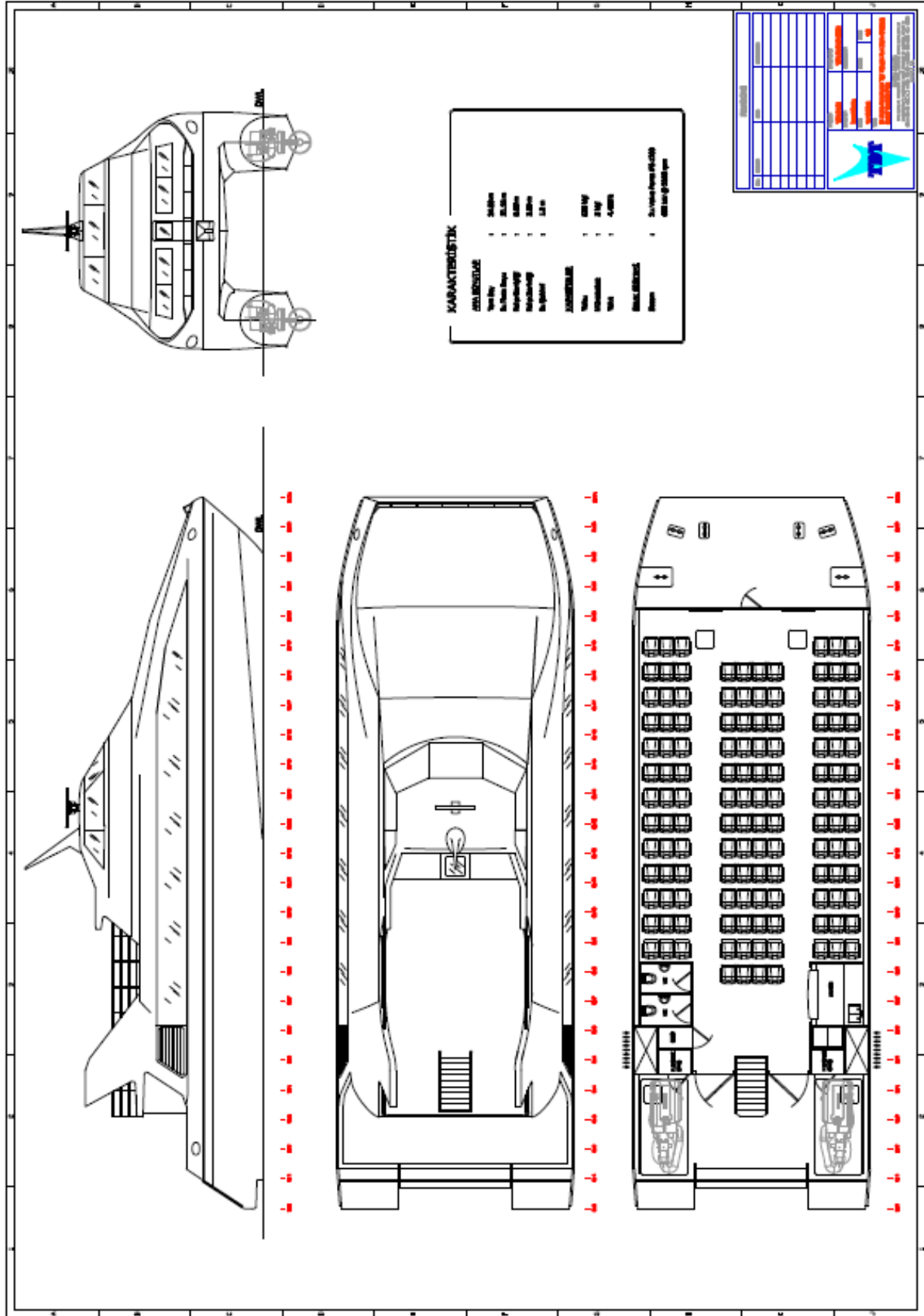


REVISI		NO	REVISI	DATE
1	1	1	1	1
2	1	1	1	1
3	1	1	1	1
4	1	1	1	1
5	1	1	1	1
6	1	1	1	1
7	1	1	1	1
8	1	1	1	1
9	1	1	1	1
10	1	1	1	1
11	1	1	1	1
12	1	1	1	1
13	1	1	1	1
14	1	1	1	1
15	1	1	1	1
16	1	1	1	1
17	1	1	1	1

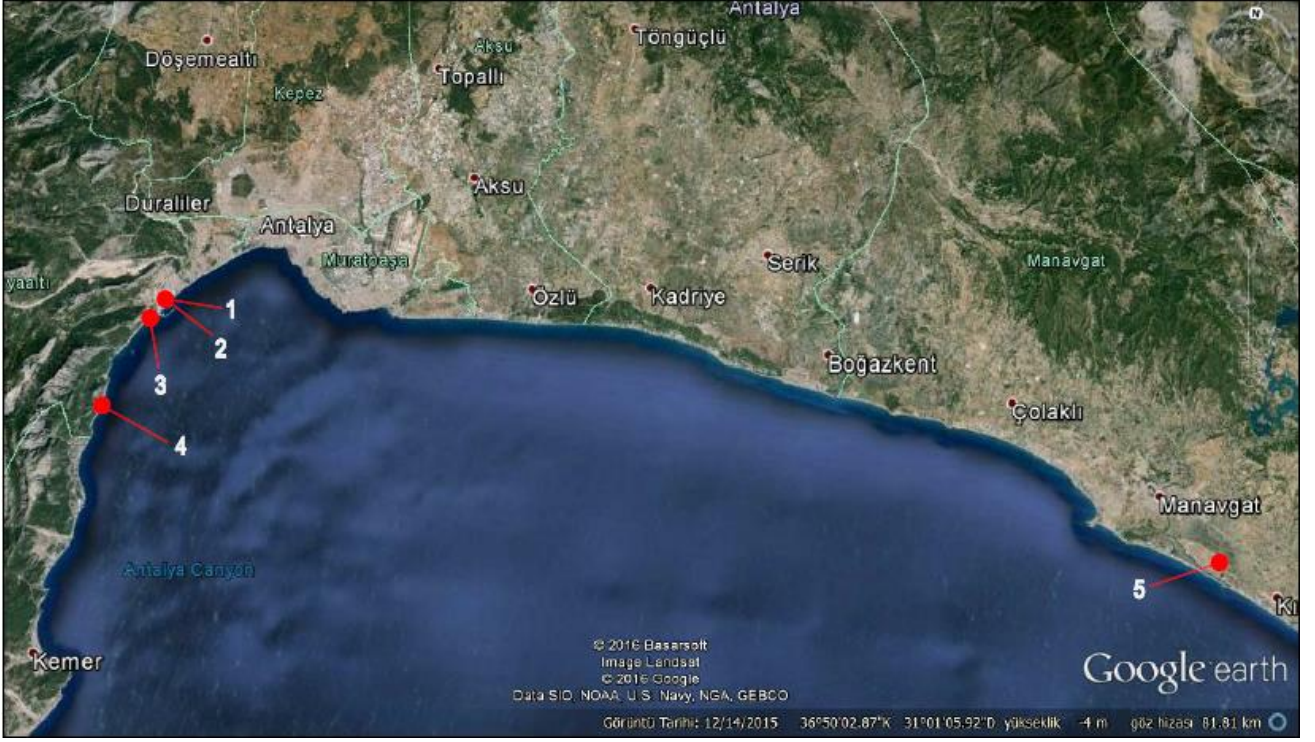


Nama Perusahaan: **Tata Duta Transport**
 Alamat: **Jl. Raya Pajajaran No. 111, Bandung 40132**
 No. Telp: **022-25341111**
 No. Fax: **022-25341112**
 E-mail: **tdt@tdt.co.id**
 Website: **www.tdt.co.id**

Ek-B : 24 metre Katamaran Tipi Deniz Otobüsü Projesi Genel Yerleşim Planı



Ek-C : Antalya Şehir Merkezi ve Çevresinde Tesisin İnşaatına Elverişli Bölgeler



Ek-D : T.C. Ekonomi Bakanlığı Antalya Serbest Bölge Müdürlüğü Üstyapı Kullanım Hakkı Devri Duyurusu

T.C.
EKONOMİ BAKANLIĞI
Antalya Serbest Bölge Müdürlüğü

D U Y U R U

(ÜSTYAPI KULLANIM HAKKI DEVRİ)

Antalya Serbest Bölgesi sınırları içerisinde kalan ve Milli Emlak Genel Müdürlüğü tarafından Antalya Serbest Bölge alanı olarak kullanılmak üzere tahsis edilen arazi üzerinde bulunan üstyapı ile, bazı firmaların faaliyet ruhsatlarının iptali veya süresinin dolması sonucunda Hazineye intikal eden üstyapıların kullanım hakkı, T.C. Ekonomi Bakanlığı Serbest Bölgeler, Yurtdışı Yatırım Hizmetleri Genel Müdürlüğü'nün 13 Ekim 2011 tarihinde yayımlanmış olduğu 2011/2 no.lu "Serbest Bölgelerdeki Üstyapı Ve Taşınmazların Tahsisi, Devri, Satışı Ve Kullanıma Uygun Olmayan Taşınmazlar" ile ilgili Genelge kapsamında devredilecektir.

Mülkiyeti Hazineye ait olan söz konusu üstyapılara ilişkin bilgiler aşağıda yer almaktadır.

HAZINEYE İNTİKAL EDEN ÜSTYAPILARIN DEVİR BEDELLERİ									
Sıra No	Bina No	Üstyapının Hangi Firmadan Hazine'ye İntikal Ettiği	Ada	Parsel	Parsel Alanı (m ²)	Top.Kap. Alanı (m ²)	Tahsis Bedeli (**)	Tahsis Bedeli (**)	Tahsis Bedeli (**)
1	H-33	STFA İNŞAAT A.Ş.	L	95/1,96/1	8.340	4.186	331.931	331.931	331.931
2	H-17	DOĞUŞ İNŞAAT A.Ş.	G	48,49/1	4.000	2.689	451.975	451.975	451.975
3	H-18	T. VAKIFLAR BANKASI	E	25/7	387	814	130.213	130.213	130.213
4	H-21	T. HALK BANKASI A.S.B.ŞB.	E	24/6,25/3	325	760	119.971	119.971	119.971
5	H-23	ANKUYTAŞ A.Ş.	E	25/10,26	3.175	4.375	697.471	697.471	697.471
6	H-25	BÜLENT EYLİK A.S.B.ŞB.	I	43,60/3	4.130	1.846	176.688	176.688	176.688
7	H-27	POLAR TARIM İLAÇ LTD.ŞTİ. A.S.B.ŞB.	K	56/1,56/2,56/3	2.470	1.626	172.241	172.241	172.241
8	H-28	OSMAN BÜYÜKKAPLAN A.S.B.ŞB.	N	76/4,77/2	920	1.588	260.572	260.572	260.572
9	H-30	ALAAATTIN TOPALOĞLU-TOPALOĞLU EL.TİC. A.S.B.ŞB.	E	23/3,23/4	650	1.237	199.224	199.224	199.224
10	H-32	2009/15721 Say.B.K.K. Bölge İçine Alman Eski Sun Turizm A.Ş.	D	13,14,27,28,29,30	20.592	16.525	2.196.084	2.196.084	2.196.084
11	H-33	KALA DIŞ TİC.LTD.ŞTİ. A.S.B.ŞB.	N	76/1,77/1,89,90	7.035	4.860	824.560	824.560	824.560
12	H-34	KALA DIŞ TİC.LTD.ŞTİ. A.S.B.ŞB. (*)	N	74/2,75/2,76/5,88,89/3	10.130	7.940	329.585	329.585	329.585

ACIKLAMALAR:

(*) Söz konusu üstyapı % 30 seviyesinde tamamlanmadan Hazineye intikal etmiş olup, değer tespiti belirtilen seviye üzerinden yapılmıştır.

(**) Yukarıdaki tabloda gösterilen tahsis bedelleri, 2011/2 no.lu Genelge'nin 5'inci maddesi 6'ncı fıkrası kapsamında % 20 indirim uygulanmış şekildedir. Tahsis bedelinin ödemesi konusunda; 2011/2 no.lu Genelge'nin 8'inci maddesinin 2'inci fıkrası kapsamında tasitlendirme yapılabilecek, ancak peşin ödemelerde ayrıca % 20 lıve bir indirim daha uygulanmayacaktır.

Diğer taraftan, iş bu ilana çıkılmasından itibaren 1 (bir) ay içerisinde devir talebi olmayan söz konusu üstyapıların, kiraya verilebilmesi de mümkün olabilecektir.

BAŞVURU ŞARTLARI:

1. Başvuru süresi, bu ilanın yayımlandığı tarihte başlar ve bu tarihten itibaren 30'uncu gün mesai saati bitiminde sona erer.
 2. Söz konusu üstyapılara tahsis talebi ile ilgili müracaat esnasında;
 - a. Mevcut Faaliyet Ruhsatları kapsamında tahsise konu üstyapıda faaliyetine devam etmek isteyen Antalya Serbest Bölgesi Kullanıcıları, yapmakta oldukları faaliyete ilişkin açıklayıcı bilgi ile birlikte teklif mektubunu
 - b. 2009/1 sayılı Genelge çerçevesinde Faaliyet Ruhsatı müracaatında bulunmaları gereken (a) bendi dışındaki müracaatçılar, Faaliyet Ruhsatı Müracaat Formu ve ekleri ile birlikte teklif mektubunu,
- kapalı bir zarfa koyarak, zarfın kapatılan bölümü firma tarafından kaşelenmiş şekilde, bir üst yazı ile Antalya Serbest Bölge Müdürlüğü'ne elden veya posta yoluyla teslim edilmesi gerekmektedir. Ancak postadaki başvuru tarihini aşan gecikmeler kabul edilmez.
3. Söz konusu başvurular, Antalya Serbest Bölge Müdürlüğü tarafından sürenin dolmasını müteakip gerekli değerlendirme yapılmak üzere Serbest Bölgeler, Yurtdışı Yatırım Hizmetleri Genel Müdürlüğü'ne iletir.

DİĞER :

Hazinenin mülkiyetinde bulunan üstyapıların kullanım hakkının devir işlemleri 3218 sayılı Serbest Bölgeler Kanunu'nun 12'nci maddesi uyarınca 4734 Sayılı Kamu İhale Kanunu hükümlerine tabi değildir.

İş bu duyuru, 06.01.2012 tarihinde yayımlanmıştır.

ANTALYA SERBEST BÖLGE MÜDÜRLÜĞÜ

Adres _____ :

Antalya Serbest Bölge Müdürlüğü
07070 Yeniliman - ANTALYA

İletişim _____ :

Tel : (242) 259 09 35 - 36
(242) 259 01 88

E-posta : antalyasbm@ekonomi.gov.tr

Ek-K : 2014 ve 2015 Yıllarında Kabotajda Taşınan Yolcu ve Adet x Mil Değerleri

Bölge	Hat	2014		2015	
		Yolcu (Adet)	Adet x Mil	Yolcu (Adet)	Adet x Mil
İstanbul Bölgesi	Eskihisar-Topçular/Tavşanlı	32.378.404	152.178.499	35.349.360	163.485.866
	Muhtelif	93.535.351	368.843.311	93.651.137	374.912.561
	TOPLAM	125.913.755	521.021.810	129.000.497	538.398.427
Marmara Havzası	Erdek-Avşa (Türkeli)	133.660	2.372.188	151.778	2.677.820
	Tekirdağ-Avşa (Türkeli)	81.587	2.055.374	94.995	2.375.892
	Marmara Adası-Erdek	131.837	2.633.351	108.964	2.178.933
	Marmara Adası-Tekirdağ	34.404	653.676	6.922	131.518
	Erdek-Tekirdağ	37.655	1.509.224	27.174	1.088.949
	Marmara Ereğlisi-Bandırma	15.156	560.772	11.742	434.454
	Ambarlı-Bandırma	240.095	12.484.940	168.056	8.421.940
	Tekirdağ-Bandırma	7.770	349.650	18.838	847.710
	Avşa-Marmara A.-Tekirdağ	740	10.860	1.019	4.586
	Armutlu-Kabataş	2.355	77.715	17.881	590.073
	Armutlu-Mudanya	358	3.580	2.267	22.670
	Kabataş-Mudanya	1.311.874	62.969.952	1.278.550	54.977.650
	Yenikapı-Yalova	1.952.197	50.757.122	2.337.610	60.777.860
	Yenikapı-Bandırma	1.028.496	65.823.744	1.052.971	67.390.144
	Yenikapı-Bursa	1.466.991	65.281.100	1.458.388	64.898.266
	Pendik-Yalova	2.859.459	38.602.697	2.874.626	38.807.451
	Kartal-Yalova	265.602	7.649.338	199.280	5.739.264
	Muhtelif	1.519.195	66.135.235	1.478.445	75.643.361
	TOPLAM	11.089.431	379.930.517	11.289.506	387.008.541
İzmit Körfezi	Muhtelif	622.428	3.193.056	578.222	2.966.279
	TOPLAM	622.428	3.193.056	578.222	2.966.279
Çanakkale Bölgesi	Gelibolu-Çardak	782.598	1.956.495	502.994	1.257.485
	Gelibolu-Lapseki	2.816.371	10.420.573	2.999.858	11.099.475
	Çanakkale-Kilitbahir	1.831.888	1.831.888	2.106.492	2.106.492
	Çanakkale-Eceabat	1.972.406	5.325.496	2.233.796	6.031.249
	Kepez-Eceabat	5.739	31.565	3.038	16.709
	Karabiga-Barbaros/Akport	8.272	264.704	7.731	247.392
	Kabatepe-Gökçeada	824.726	11.628.637	401.793	5.665.281
	G.Yükyeri-Bozcaada	580.701	2.380.874	495.381	2.031.062
	TOPLAM	8.822.701	33.840.231	8.751.083	28.455.145
Antalya Bölgesi	Antalya-Kemer	25.011	500.220	33.104	545.364
	TOPLAM	25.011	500.220	33.104	545.364
İzmir Bölgesi	Bodrum-Datça	43.053	818.007	66.706	1.267.414
	Muhtelif	14.515.675	34.837.620	13.997.117	33.593.081
	TOPLAM	14.558.728	35.655.627	14.063.823	34.860.495
Van Gölü	Tatvan-Van	15.950	781.550	7.309	358.141
	TOPLAM	15.950	781.550	7.309	358.141
GENEL TOPLAM		161.048.004	974.923.011	163.723.544	992.592.392

Ek-L : Tesisin İndirme-Çekme Operasyonları İçin Kurulacak Olan Gemi Asansörü Sistemi (Syncrolift) Örneği



Syncrolift® shiplift and transfer system services

Protecting your investment and ensuring safe operation year on year



Maintaining your Syncrolift® at peak operating efficiency

We tailor our maintenance packages to match your requirements

At Rolls-Royce, we understand the need to match maintenance to the operating environment, which is why we offer a suite of services that are designed to keep your Syncrolift® shiplift operating efficiently and safely through life. You can select from a long term maintenance programme, regular inspections and reports, or tailored upgrades.



Wire rope Inspections

Wire ropes are a critical component in any Syncrolift®, and the need for maintenance is vital to safe and efficient operation.

Visual inspections cannot give a 100% reliable view of rope condition. It is necessary to perform magnagraph inspections that highlight any internal weaknesses. This provides assurance for operators and allows for planned rope replacement, if necessary, reducing the risk of an in-service failure.

Syncrolift® wire ropes are designed to suit the unique characteristics of the Syncrolift® AC winch system and offer greater reliability and safety than commercial wire ropes. Only engineered wire ropes from Syncrolift® can provide you the safety and reliability that your operations require.

Atlas Dockmaster Control System Upgrades

We continuously invest in ways to improve the usability and efficiency of the Atlas Dockmaster Control system to enable you to operate your Syncrolift® with precision and comfort, regardless of its age.

Upgrading will allow you to be equipped with the latest Windows-based technology and an ergonomically-designed workstation to operate your Syncrolift®.

Our engineers can upgrade your Windows-based application as a one-off maintenance task, or as part of a planned maintenance period or refurbishment. For an older Syncrolift®, the Atlas Dockmaster Control System can be offered as a retrofit.

Tailored refurbishment programmes

As each Syncrolift® and transfer system is custom designed to suit a specific customer specification, so are our refurbishment services. We can tailor a refurbishment programme to include repainting, decking and rail supply, and pawl and hoist system conversions, or a specific mix of work. For older installations, a refurbishment package will improve system performance and ensure that it is in compliance with the latest industry standards. We can also advise on moving the whole installation.

A reputation built on excellence

World leading shiplift design with over 240 installations in more than 70 countries



USA



Spain



Malaysia



Vietnam



Greece



Egypt



India



Australia

Rolls-Royce is a world-leader in shiplift and transfer systems design with over 240 Syncrolift® installations in more than 70 countries.

With experience that spans over 40 years, we continually refine and update our

modern synchronized AC drive systems and controls technology. Today's Syncrolift® systems reflect the most advanced shiplifting and transfer system that utilizes modern technology to provide a faster, safer and versatile methods of drydocking, delivering a real difference in shipyard profitability.

We recognise that the Syncrolift® is at the heart of any shipyard business, and reliability and availability is paramount. Our services are dedicated to support the smooth running of your operations and can be tailored to match individual maintenance requirements.

Supporting your Syncrolift® installation

Services to keep you operating safely

With a full suite of services, no job is too big. Services range from long term support solutions, to modular software upgrades, to spares provisioning. With technical support and skilled engineers based around the world, support is available when and where you need it.



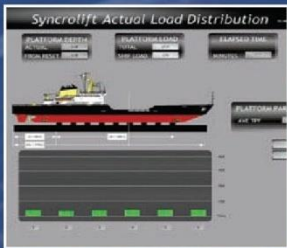
Technical support

We understand the value of speaking to someone to help manage your day-to-day issues. Each Syncrolift installation has a dedicated project manager on hand to answer any technical enquiries and manage work requests.



Training

Safety is our top priority. We provide comprehensive operator and maintenance training and a range of courses are available that can be delivered on-site to meet your specific needs.



Upgrades and refurbishment

Upgrading older systems can significantly improve performance and safety. The latest Atlas Dockmaster control system provides up-to-date functionality regardless of age.



Global spares distribution

Genuine OEM spares are supported by a global distribution network to provide the assurance, quality, and availability your operations demand. Rigorous design and quality standards are applied to all safety-critical components.



Global Service Network

A team of globally based field service engineers can be dispatched to any Syncrolift installation, usually within 24 hours. They also advise on training, retraining, inspection, repair, testing and installation issues.



Through life support

There are various levels of through-life support that can be tailored to each Syncrolift installation, allowing customers to choose the programme that suits them best.

For dedicated Syncrolift support, call +1 508 668 9610 or e-mail: marineinfo@rolls-royce.com

6. Kaynaklar

Kaynak: T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı Dokuzuncu Kalkınma Planı (2007-2013) Gemi İnşa Sanayii Özel İhtisas Komisyonu Raporu

Kaynak: T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı Dokuzuncu Kalkınma Planı (2007-2013) Denizyolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu

Kaynak: T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü Deniz Ticareti İstatistikleri 2015

Kaynak: IHS Fairplay OPTIMAR, Benchmarking Strategic Options for European Shipping and for the European Maritime Transport System in the Horizon 2008-2018