

İNGİLTERE TARİHİ TAŞIT HAREKETİ 4 MİLYAR POUND'LUK HOBİ

ARAŞTIRMA RAPORU



İNGİLTERE TARİHİ TAŞIT HAREKETİ
4 MİLYAR POUND'LUK HOBİ

ARAŞTIRMA RAPORU

ÖNSÖZ

John Surtees OBE

Geçtiğimiz Eylül ayında, Juan Manuel Fangio'nun kullanmış olduğu otomobillerin geçit töreninin de yer aldığı "Goodwood'u Yeniden Hayata Geçirme" buluşmasına katıldım. Doğumunun 100. Yılı ve ilk F1 zaferinin 60. Yılı kutlanan etkinlikte ben de bir Formula 1 arabası olan 250F Maserati'yi kullanma şansı buldum.

"Yeniden Hayata Geçirme" buluşması artık dünyanın her tarafından büyük destek görmeye başladı. Buluşmanın esas başarısı tarihi değeri yüksek otomobillerin, bu show'a gerçek sahipleri tarafından getirilmesi. Geçmişten ve günümüzden meşhur pilotları burada görebiliyorsunuz. Keyifle izlenecek yarışlar, pist çevresinde yüzlerce ticari araç, motosiklet ve otomobiller, hafta sonu klasik araç otoparkında park etmiş 4 bin aracın yanısıra burada sergileniyor. Burası artık kendine has bir "Car Show" olma özelliğini taşıyor.

Ziyaretçiler burada sergilenen araçların hepsini saatlerce dikkatle inceleme fırsatı buluyorlar, çoğu eskiden sahip oldukları klasiklerin özlemini gideriyor, bazıları da eski araçlarla yaşadıkları anılarına ya da sadece geçmişin hayallerine dalmış gibi oluyorlar. Buradaki araçların hemen hepsi bu etkinliğe sahipleri tarafından ve kendi imkanlarıyla getiriliyor, bakımlarını da burada araç sahipleri yine kendileri üstleniyorlar. Burası tam anlamıyla, koruduğumuz ve gelecek nesillere bırakacağımız sanki ulusal araç mirasımızın bir show alanı gibi. Ve tabii bunların hepsi herkesin kendi öz finansmanıyla gerçekleşiyor.

Eğer her bir otomobil sahibi araçlarını yollarda yürür vaziyette tutmasaydı bu dev buluşmanın gerçekleşmesi imkansız olurdu. Zaten kim kullanamayacağı bir otomobile para harcamak ister ki?

Neyse ki biz bu ülkede şanslıyız. Konu tarihi araçlarımızı normal yollarda kullanmak olunca, istediğimiz zaman istediğimiz yere gidebiliyoruz, ama maalesef bazı ülkelerde bu konuda kısıtlamalar olduğunu biliyorum. Ben bu özgürlüğümüzün, sürekli kanunları yakından takip eden ve eğer mevcut yasalar tehdit altına girerse hükümete itirazlarıyla baskı yapan gönüllülerin ve İngiltere Tarihi Taşıtlar Kulüpleri Federasyonu (FBHVC) 'nun çalışmaları sayesinde olduğuna inanıyorum.

Bizler yollarda özgürce ve keyifle klasiklerimizi kullanıyorsak, bu tamamen onların çabaları sayesinde olmaktadır.

Kimse hükümeti elinde gerçek veriler ve rakamlar olmadan ikna etmeyi bekleyemez. FBHVC araştırmalarını her zaman sürdürmekte ve "Tarihi Taşıtlar Hareketi" konusunda yıllardan beri veri toplamaya ve bu verileri güncellemeye devam etmektedir.

Ben de böyle bir araştırmanın parçası olmaktan ve çalışmalarını destekliyor olmaktan dolayı çok mutluyum.

İNGİLİZ TARİHİ ARAÇLAR HAREKETİ

4 MİLYAR POUND'LUK HOBİ

ARAŞTIRMA RAPORU

30 Yıdan eski araçların korunması ve kullanılması yönünde gösterilen ilgi ve merakın İngiliz Hükümetine sosyal ve ekonomik alanda sağladığı faydalar.

ARALIK 2011



Yayıncı
İngiltere Tarihi Taşıtlar Kulüpler Federasyonu

Katkıda bulunanlar
Tarihi Taşıtlar Araştırma Enstitüsü

Tasarım
Mark Corliss

İÇİNDEKİLER

| | |
|--------------------------------------------------|-----|
| Önsöz - John Surtees OBE | IFC |
| Genel Bakış | 4 |
| Tarihi Taşıt Hareketi - Lord Montagu of Beaulieu | 6 |
| Araştırma Bulguları | |
| Ekonomik Değeri | 8 |
| İstihdam & İstikrar | 10 |
| Tarihi Taşıt Sayısı & Kullanımları | 12 |
| Kültürel Altyapı & Sosyal Aktiviteler | 14 |
| Önümüzdeki 5 Yıl | 16 |
| Karşılaştırmalar | 17 |
| Gözleme | 18 |
| Araştırma Ekibi | IBC |
| Foto Verileri & Teşekkür | IBC |

TANIMLAR

Tarihi Taşıt- 30 Yılda daha eski üretilmiş taşıtlar. Bu tür araçlar günümüzde, esas üretim amaçlarından uzaklaşmış ve artık birer miras olarak korunmaktadırlar.

Tarihi Taşıt Hareketi - Tarihi taşıtlara duyulan ilgi doğrultusunda oluşan kolektif bir sanayi ve sosyal aktiviteler etkileşim birlikteliği - (bakınız sayfa 6)

Spesiyalist Ticari İşletmeler - Tarihi taşıt sahiplerinin ihtiyaçlarına cevap verebilecek özel ihtisas sahibi işletmeler.

TEŞEKKÜR

Teşekkürlerimiz bu sektördeki pek çok işletmeye, küratörlere, kulüp üyelerine ve bu raporun oluşmasını sağlayan araştırmada emeği geçen herkese. Çok açıktır ki çoğu kişi araştırmayı cevaplarken oldukça zorlanmakla birlikte bazıları da tekrar tekrar ihtiyaç oldukça arandıklarında çok yardımcı olmuşlardır. FBHVC gerek fotoğraf ve gerekse ilüstrasyonlarla destek verenlere müteşekkirdir. Herşey ücretsiz olarak tedarik edilmiştir.

GENEL BAKIŞ

Araştırma Hakkında

FBHVC üçüncü kez İngiltere'deki Tarihi Araçlar Hareketi'nin ekonomik ve sosyal etkilerini ölçümlenmektedir. İlki 1997 yılında yapılan çalışmayla ilk defa bir araştırma, tarihi araçlara duyulan ilginin ülke ekonomisindeki katma değerini ölçümlenmeyi amaçlamıştır.

İkinci çalışma Avrupa genelinin de bir parçası olarak 2006 yılında yapılmıştır. Buradan çıkan sonuçta Tarihi Taşıt Hareketi'nin İngiliz ekonomisine yılda 3.2 milyar poundluk bir katma değeri olduğu ve tüm Avrupa bölgesi tarihi taşıtlara bağlı ekonomik aktivitenin de 1/4ünü oluşturduğu tespit edilmiştir.

Bu araştırmayı üçüncü kez yapmaktaki başlıca nedenler daha önce yapılmış olanı güncelleştirmek ve İngiltere Tarihi Taşıt Hareketi'nin son yıllarda yaşanan global ekonomik krizden nasıl etkilendiğini görmek içindi.

Sonuçlar göstermiştir ki genel olarak bu hareketin ekonomiye katkısı korunmuş ve enflasyonla başedebilmiştir. Daha açık bir hesapla bu katma değer 4.3 milyon pound değerine çıkmıştır.

Gelirlerinin bir kısmını ya da tamamını tarihi taşıt hareketinden elde edenlerin sayısı 2006'dan bu yana bin kişi artarak 28 bin kişinin üzerine çıkmıştır. Araç kullanımı ve yeni araç sahipleri fazla artmamakla birlikte istihdamın bu denli artış göstermesi dikkate değerdir.

Tarihi taşıtlar için yapılan harcamalar bir ihtiyaçtan çok bir hayat tarzı seçimi olduğundan genel ekonomik krizlerde tarihi taşıt hareketi değerinden pek birşey kaybetmemiştir.

Ayrıca bu araştırmanın sonuçlarını oluşturan verilerin toplanmasına yardımcı olan sorular arasında ithalatçılara, kulüplere ve müzelerle önümüzdeki 5 yıl içindeki beklentileri ve endişeleri de yöneltilmiştir.

İşletmelerin çoğunluğu gelecek için olumlu olduklarını ve gelecek 5 yıl içerisinde büyümeyi hedeflediklerini ifade etmişler, %40'ı ise bu dönemde yeni personel alımına gideceklerini bildirmişlerdir.

Yine de bu olumlu genel tabloya rağmen pekçok iş sahibi bugünkü yasal kısıtlamaların, büyüme arzusu doğuran aktivite ve risklerden uzak durmaları gerektiği mesajını vermişlerdir.

Yöntem

Araştırma 2011 yazı sırasında toplanan 4 veri grubu üzerine inşa edilmiştir. Her grupta bir önceki yılın faaliyetleri baz alınmıştır.

Bu dört grup şunlardı;

- İhtisas işletmeleri (Spesiyalistler) (%10 geri dönüş)
- FBHVC'ye üye kulüpler (%51 geri dönüş)
- Müzeler (%25 geri dönüş)
- Konuya meraklı kişiler (11 binin üzerinde cevap)

Anahtar Bulgular

Ekonomik değer (sayfa 8-9)

- Tarihi taşıt hareketi İngiltere’de yılda 4.3 milyar pound değerinde iş imkanı yaratmaktadır.
- Bunun yaklaşık 1 milyar poundu yurtdişından gelmektedir.

İstihdam & İstikrar (sayfa 10-11)

- 28 binin üzerinde kişinin gelir kaynağının bir kısmı ya da tamamı Tarihi Taşıt Hareketi için çalışmaktan kaynaklanmaktadır.
- İncelenen işletmelerin %41i önümüzdeki 5 yılda yeni personel istihdam edeceklerini beklediklerini ifade etmişlerdir.
- İncelenen işletmelerin %57si 20 yıldan uzun bir süredir ticaret yapmaktadırlar.

Tarihi Taşıt Sayısı & Kullanımı (sayfa 12-13)

- 1981 öncesi üretilmiş 850 binin üzerinde araç halen yaşatılmaktadır.
- Bu araçların %82si ayda 2 defadan fazla kullanılmamaktadır.
- Tarihi taşıtlar yılda yapılan toplam kilometrenin %0.24ünü oluşturmaktadırlar.

Kültürel Altyapı ve Sosyal Aktiviteler (sayfa 14-15)

- Tarihi taşıt sahiplerinin %31inin yıllık geliri 25 bin poundun altındadır.
- Tarihi taşıtların %68inin değeri 10 bin pounddan azdır.
- FBHVC kaynaklı aktivitelere 1 yıl boyunca katılan kişi sayısı 4.5 milyonu bulmaktadır.

Gelecek beş yıl (sayfa 16)

- Ticaret yapan işletmelerin %52si işlerinin önümüzdeki beş yıl içerisinde büyüyeceği beklentisinde olmuşlardır.
- Bu işletmelerin %68i artan düzenlemelerin büyümeyi olumsuz etkileyeceği görüşündeler.

YÖNTEM (devam)

- İlk 3 gruba soru kitapçığı elden yollanmıştır. Bağımsız kişilerin katılımları elektronik ortamda (on-line olarak) istenmiş, bunun sonucunda da 11 binden fazla cevap alınmıştır. İstek üzerine kağıt kopyası da alternatif olarak sunulmaktadır. İngiliz vatandaşı olmayanların sonuçları dikkate alınmamıştır. Anormal görülen ya da çelişkili cevaplar için (eğer gönderen kişiye ulaşılabilirse) kendileriyle bağlantıya geçilip cevaplar aydınlığa kavuşturulmuş ya da iptal edilmiştir.

Sonuçlar analiz edilip etraflıca değerlendirildikten sonra rapora rakamsal olarak yansımıştır. Özellikle taşıt alım-satım rakamlarında (ki burada genelde en alt rakam dikkate alınmıştır) tekrar olmamasına özen gösterilmiştir.

11 bin kişinin üzerinde gelen katılım cevapları değerlendirildiğinde ortaya çıkan verilerin güvenlik derecesi %95 olarak tespit edilmiştir. Soru kitapçığı geri dönüşlerindeki oran daha da yüksek olmuştur.

TARİHİ TAŞIT HAREKETİ

Lord Montagu of Beaulieu, FBHVC Başkanı

Ulusal Motor Müzesi her yıl binlerce kişi tarafından ziyaret edilmektedir. Gelenlerin her kesimden ve her yaş grubundan olduğu görülmektedir. Bugün İngiltere’de 100ün üzerinde motor ve karayolu ulaşım müzesi mevcuttur fakat eğer tarihi taşıt hareketine halktan bu denli geniş çaplı ilgi olmasaydı bunların hiçbiri mümkün olmazdı. Bazı kişiler diğerlerine göre konuyla daha ilgililer ama bu rapor aslında ülkenin bu anlamdaki sosyal ve ekonomik rengini oluşturma amaçlı bu işe gönül veren ve bunu bir hobi ve daha fazlası olarak gören kişilerin katkılarıyla gerçekleşmiştir.

Bu kişiler motorlu mirasımızı koruyan, onlara bakan, kendileri de tarihi taşıt sahibi olan veya tarihi taşıtlara gönül vermiş bireylerdir. Dünya klasında önemli bir endüstriyi ellerinde tutmakta ve hobilerinin peşinden gitmek uğruna genel ekonomi içerisinde ciddi miktarda harcamalar yapmaktadırlar. Bu kesim ayrıca, toplumsal aktiviteler yaratmakta, halka dönük gösterilere yönelik girişimlerde bulunmakta ve tarihi taşıtlarını hayır işlerinde vesile olacak kaynakların oluşturulmasında kullanmaktadırlar. Hepsi bir bütün olarak düşünüldüğünde, bu sektöre gönül vermiş kişiler, destek verdikleri sektör ve tarihi taşıtlar kaynaklı etkinliklerin tümüne “Tarihi Taşıt Hareketi” diyoruz. Bu hareket artık bugün dünya genelinde, global bir aktivite halini almıştır, fakat esas temelleri, eski araçlara ilginin bugünün tarihi araçlarına dönüşmeden çok önce başladığı İngiltere’de atılmıştır.

İngiltere Tarihi Taşıtlar Kulüpler Federasyonu Tarihi Taşıt Hareketi’nin merkezinde yer almaktadır. Çoğunluğunun 30 yıldan eski bir karayolu taşıtına sahip olduğu çeyrek milyon kişinin üyeliğiyle toplamda 500 kulüpten oluşmaktadır. Değişik büyüklüklerdeki bu kulüpler ağırlıklı olarak otomobil ve motosiklet hobisi etrafında toplanmış olmakla birlikte motorlu bisikletlerden tank taşıyıcılarına kadar her türlü araca bu camiada rastlanmaktadır.

FBHVC’nin amacı düzgün şekilde bakımları yapılmış tarihi taşıtların günümüz standartlarına uyarlanma gereği olmadan yollarda özgürce kullanılmasını sağlamaktır. Bu özgürlük olmasaydı bu taşıtlar bugün tedavülden kalkmış, sahipleri onlar için herhangi bir harcama yapmayacak ve motorlu mirasımızın büyük bir bölümü yok olmuş olacaktı.



Lord Montagu’nün babasının sahip olduğu 1899 model Daimler, 1952 yılında Montagu Motor Müzesi açıldığında sergilenen 5 araçtan biriydi.

Montagu Motor Müzesi 1952 yılında *Beaulieu*’de, otomobilciliğin önderi babam *John Scott Montagu*’nün anısına açıldığında sergilenen eski otomobil sayımız 5 adedi geçmiyordu. O zamanlar araç muayenesi ya da hız limiti diye birşey yoktu. Müzedeki serginin yıldızı *House of Commons*’un bahçesine giren ilk otomobil olan babamın 1899 model Daimler’i 53 yaşındaydı ve bugünün bir *Jaguar XK120*’sinden veya bir *Vincent Black Prince*’inden daha gençti.

20 yıl sonra Montagu Motor Müzesi Ulusal Motor Müzesi olarak el değiştirdiğinde Teknik Araç Muayenesi ve 70 mil (110 km) hız limiti hayatın gerçekleri arasına girmişti.

Babamın Daimler'i artık yeni konulan araç teknik muayenesi standartlarına uyum sağlayamazdı ama getirilen hız sınırını aşabilecek kapasiteye sahipti. Buna rağmen biz o harika otomobili kendi orijinal halinde kullanabiliyorduk zira kurallar o şekilde konmuştu ki genelde hiçbir aracın üretildiği gündeki standartlarının üstünde bir kategoride olması beklenmiyordu.

Bu harika durum bugün dahi devam etmektedir ama bu hiçbir zaman hafife alınmamalıdır. Her zaman uyanık olmalı ve tehditler ortaya çıktığında gerektiği gibi, davamızı güncel ve iyi araştırılmış verilerle destekleyerek - ki zaten bu araştırma Tarihi Taşıtlar Araştırma Enstitüsü'nün katkılarıyla gerçekleştirilmiştir - tepkimizi vermeye hazır olmalıyız,

Yazıma son verirken bu araştırma raporunun oluşmasında emeği geçen herkese teşekkür ediyorum.



Jaguar XK120 ve Vincent Black Prince'in keyfi çıkarılırken. Montagu Motor Müzesi açıldığı zaman Jaguar yeni olarak satın alınabiliyordu. Bugün her iki araç da Müze açıldığında sergilenen Daimler'den daha yaşlılar.

ARAŞTIRMA BULGULARI

Ekonomik değer

Araştırmanın soru kitapçığı Tarihi Taşıt Hareketi'nin bir anlamda müşterisi sayılan ithalat-ihracat yapan ticari işletmelere, kulüp ve müzelere yollanarak en son yıllık cirolarıyla ilgili, bireylere de yıllık harcamaları hakkında sorular yöneltilmiştir. Bunun tam tersi olarak da işletmelere, diğer spesiyalist tacirlere yaptıkları sipariş ve harcamalarla ilgili, bireylere ise bir önceki yıla ait herhangi bir aracın satışından bir kazanç sağlayıp sağlamadıkları sorulmuştur.

Tarihi Taşıt Hareketi'nin yıllık cirosu 4.3 milyar poundu geçmektedir.

Araştırma göstermiştir ki tarihi araç sahibi olmaktan ve koleksiyonunda tutmaktan kaynaklanan hobinin neticesinde İngiliz ekonomisinde el değiştiren para miktarı yılda 4.3 milyar poundu geçmiştir. Bu tutarın üzerinde bazı harcamalar da araç sahibi olmayan fakat tarihi taşıtlara merakı olanlar tarafından yapılmıştır.

Bu cironun 3.3 milyar poundu 3,800 spesiyalist tacirler kanalıyla oluşmuştur.

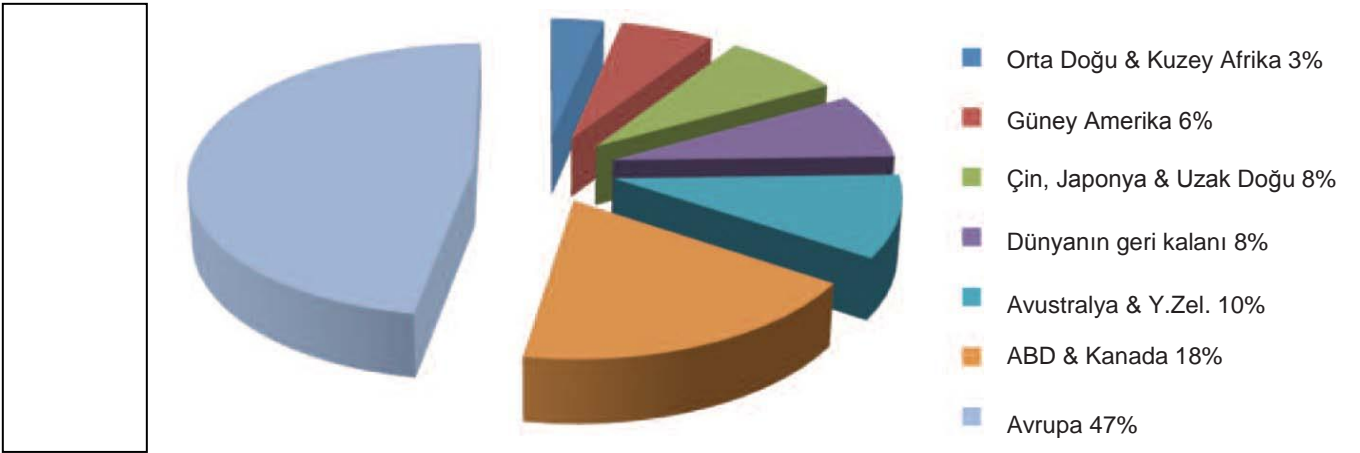
Tarihi Taşıt Hareketi, tarihi taşıt sahiplerine ve meraklılarına hizmet ve ürün tedarik eden 3 bin sekiz yüzün üzerinde iş yerine destek vermektedir. Bu (spesiyalist) özel ticari işletmeler cironun 3.3 milyar poundunu oluşturmaktadır.

Bu cironun 960 milyonu İngiltere dışındaki spesiyalistlerin ticaretinden kaynaklanmaktadır.

Araştırmayı cevaplayan işletmelerin %60'ından fazlası hizmet ve ürün ihracatıyla uğraşmaktadır.

Bu özel ticaretin toplam değerinin bir çeyrek kadarından fazlası toplam ihracat tutarını oluşturmaktadır. Anakara Avrupa neredeyse tüm ihracatın yarısına sahip açık farkla en büyük pazardır.

PAZAR PAYINA GÖRE 960 MİLYON POUNDUN İHRACAT YÜZDESİ



Özel ürün ticareti yapanların 308 milyon poundluk cirosunu işletmeden-işletmeye yapılan işlemler oluşturmaktadır.

Özel ürün ticareti yapanların %80'i önemli miktarda harcamayı, yılda ortalama 100 bin poundun altında bir rakamla diğer özel ürün ticaretiyle uğraşanlarla yapmaktadır.

Müzeler ve FBHVC'ye üye dernekler toplamda 90 milyon poundun üzerinde bir ciro oluşturmaktadır.

70 milyon pound müzelerden, 22 milyon pound da 500 FBHVC derneklerinden elde edilmiştir.

İngiliz tarihi taşıt sahipleri ve meraklıları yılda 3 milyar pound harcama yapıyorlar. Taşıt sahipleri yılda 2.3 milyar poundu uzmanlara, kulüplere ve müzelere harcıyor. Uzmanlara harcanan tutarın dışında, ayrıca 910 milyon pound da genel ekonomi içindeki hobilerine harcanmıştır.

Tarihi taşıtların satışı ve el değıştirme işlemlerinden ortaya çıkan yıllık ciro 505 milyon poundun üzerinde gerçekleşmektedir.

Tarihi taşıt satışlarının %70i sahiplerinden gerçekleşmekte ve çoğu da 10 bin poundun altında mütevazı rakamlara satılmaktadır. El değıştirenlerin %10u hediye ya da aile içi devirlerden kaynaklanmaktadır. 10 bin poundun altındakilere %18lik bir ilave olarak, 5 bin poundun altındaki değerlerle gerçekleşen satışların yüzdesi ise %61dir. Sadece %3lük bir bölüm 50 bin poundun üzerinde olmuştur.

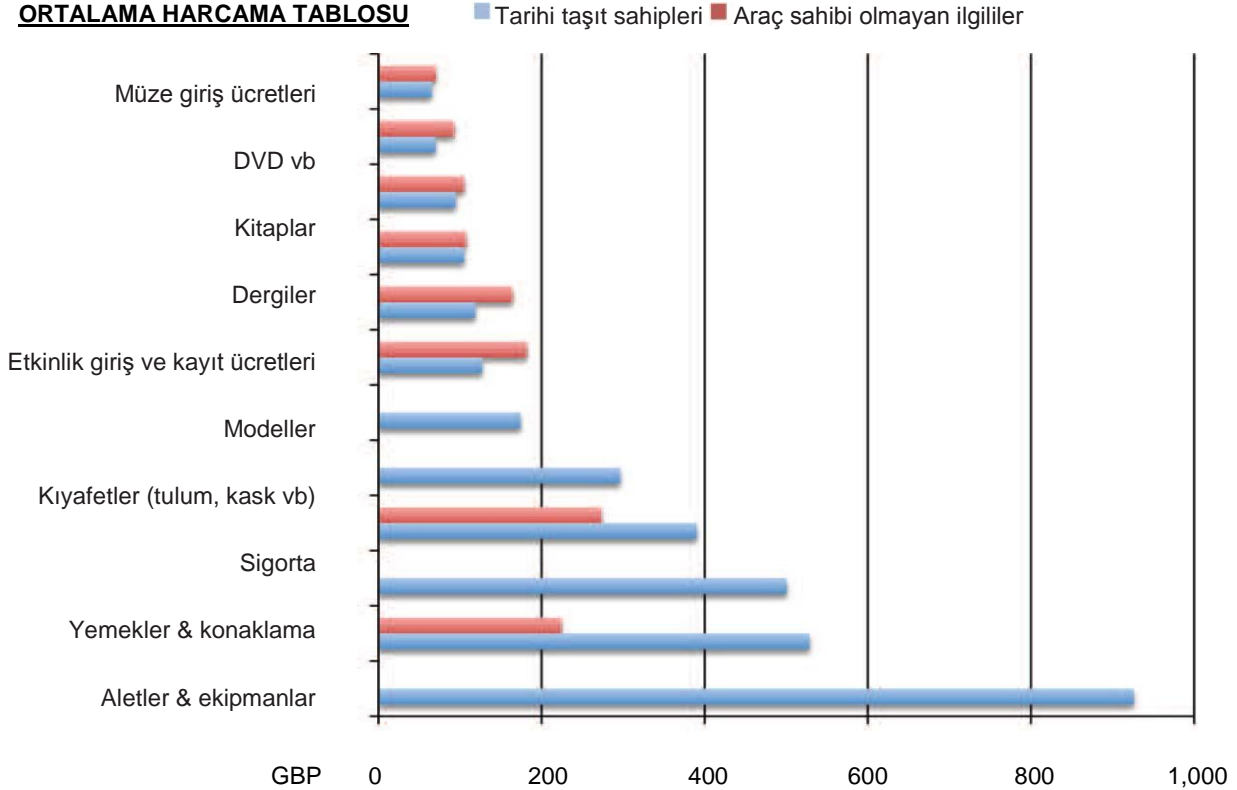
Motorbase.com'dan elde edilen ikinci bir veriye göre, Temmuz 2010 ile Haziran 2011 tarihleri arasında İngiltere'de gerçekleşen oto mezarlarından kaynaklanan ciro 57 milyon poundu bulmuştur. Satışların %4ünü oluşturan mezarlar, toplam cironun %10unu sağlamaktadır.

Ortalama bir tarihi taşıt sahibi yılda bu hobisi için 2,900 poundluk bir harcama yapmaktadır.

Restorasyon masrafları (genelde yıl bazında değerlendirilmemektedir) ve araç satışları gözönüne alınmazsa, tarihi araç sahiplerinin kişi başına düşen yıllık ortalama harcaması 2,900 poundu bulmaktadır. Bu rakam, araçlarının bakım ve kullanım masraflarını, aktivitelere katılımlarını ve ilgili yayınları satın almalarını içermektedir.

KATEGORİLERE GÖRE

ORTALAMA HARCAMA TABLOSU



Araştırmaya cevap veren taşıt-sahibi-olmayanların, yılda bu hobileri için ortalama 920 pound harcama yaptıkları ortaya çıkmıştır.

İngiltere'deki tarihi taşıtların toplam değeri yaklaşık 7.4 milyar poundu bulmaktadır.

Raporun oluşturulması sırasında alınan verilerden hesaplanan bu değere göre araç başına düşen ortalama değer 8,250 pounddur.

İstihdam ve istikrar

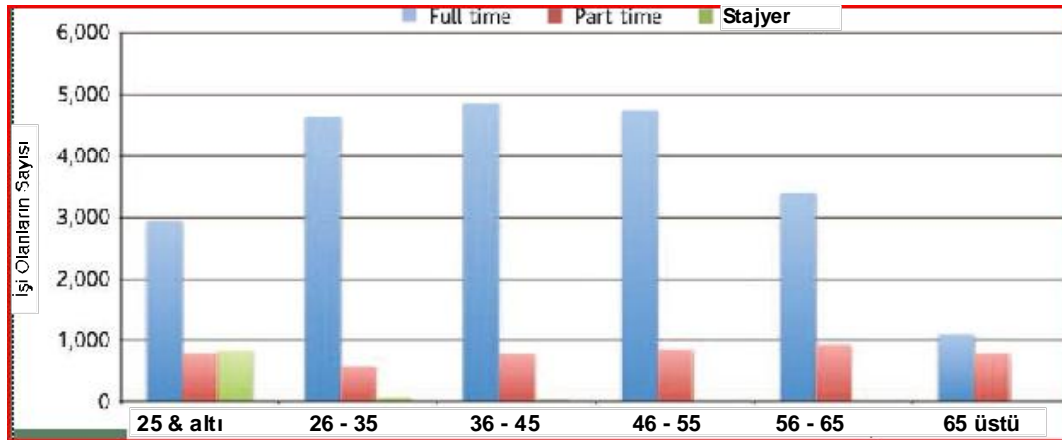
İşletmelere, müzeler ve kulüplere yöneltilen sorular arasında kimlerin gelirlerinin, bir kısmını ya da tamamını tarihi taşıtlara bağlı işlerden elde edip etmedikleri sorusu yer almaktaydı. Yaşlarının kaç olduğu, kaç kişinin full-time kaç kişinin de part-time çalışıp çalışmadığı ve hangilerinin stajyer olduğu soruları yöneltilmişti. Ayrıca, geçmiş yıl içerisinde yeni personel alımı yapıp yapmadıkları ve gelecek 5 yıl içerisindeki istihdam etmeyi düşündükleri tahmini bir sayı olup olmadığı da soruların arasındaydı. Müzeler, gönüllülerin sayıları ve yaşları ile ilgili sorular yöneltilmişti.

28 bin kişi gelirlerinin tamamını ya da bir kısmını tarihi taşıtlara bağlantılı işlerden elde ediyor.

%79'u, istihdam edildikleri şirketlerde full-time, %17'si part-time, %4'ü de stajyer olarak çalışmakta. Toplamın %1'i geçici veya dönemsel olarak görev yapmakta. Müzeler ve Federasyona bağlı kulüpler 750 bordrolu işçi barındırmakta. Buna ilaveten, müzelerde bin kadar gönüllü de part-time olarak çalışmakta.

Spesiyalistlerin yer aldığı bu piyasada çalışanların %57'si 45 yaşının altındadır. Spesiyalist ticaret yapanların %65'inin birden fazla alanda spesiyalitesi bulunuyor.

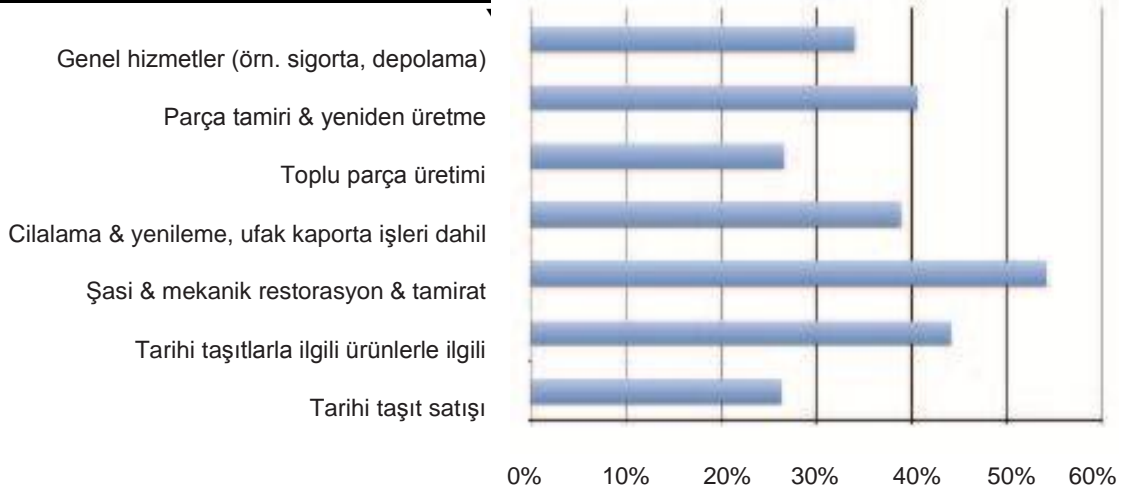
Sektörde çalışan işçilerin yaş dağılımı alttaki tabloda gösterilmiştir.



İşçilerin yaş grupları

Tarihi taşıt sahipleri için hizmetin pek çok şekli var. Araştırmanın soru kitapçığı bunları 7 genel grupta topladı ve spesiyalistlere hangi kategorilerin ya da grupların faaliyetlerini kapsadıklarını sordu. %35'i sadece tek konuda, %65'i ise iki ya da daha fazla konuda hizmet veriyordu.

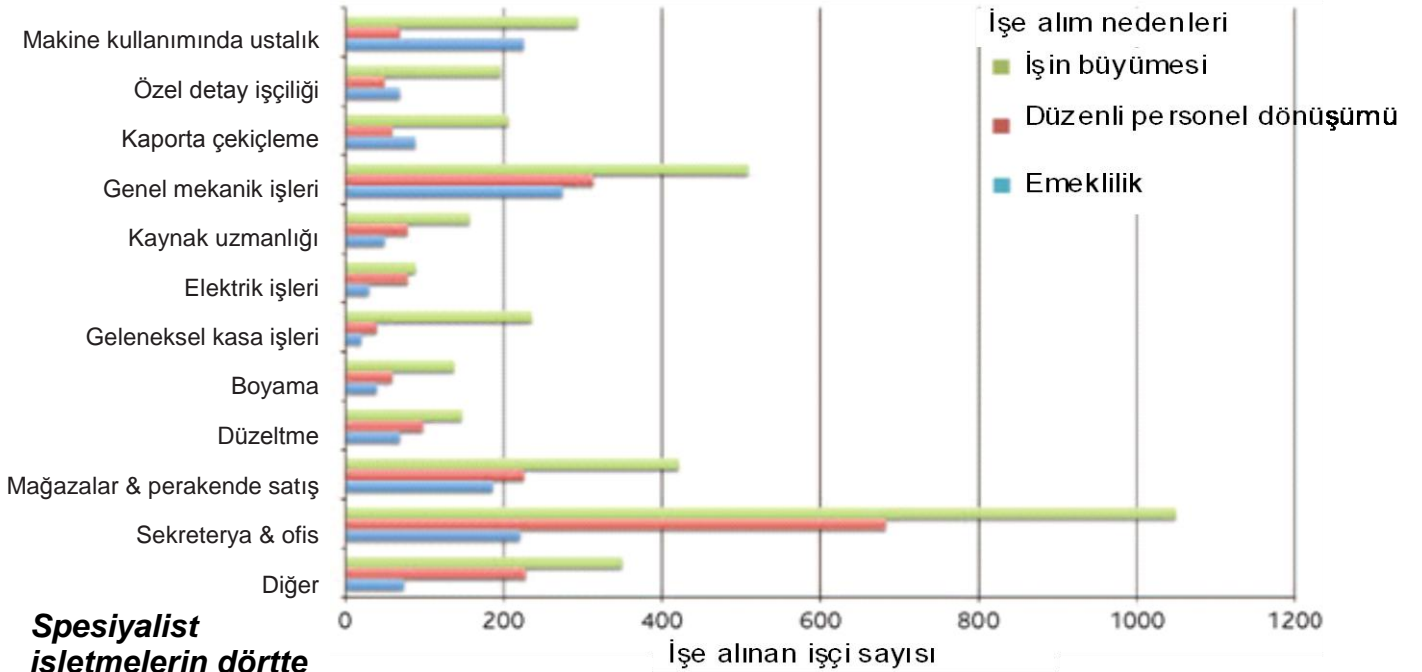
SEKTÖRLERE GÖRE İŞ KOLLARININ YÜZDELERİ



Ticari işletmelerin %57si geçtiğimiz yıl yeni personel alma ihtiyacı duymamış.

Bu orana, %35i oluşturan tek, iki ortaklı ya da hiç personeli bulunmayan ticari işletmeler dahildir. Geçtiğimiz yıl personel alımı yapan %43 lük orana sahip ticari işletmelerin %56sı bu konuda yeterli el yeteneğine sahip usta bulmakta zorlandığını, %37 ise yeterli bilgiye sahip personel bulmakta zorlandıklarını bildirmişlerdir. Maaş kriterinin işe alımlarda bir sorun olduğunu sadece %6 sı ifade etmiştir.

İşletmelerin %41i önümüzdeki 5 yıl içerisinde yeni personel almayı düşündüklerini bildirmişlerdir. Vakaların %53ü gelecekteki personel alımına neden olarak büyüme beklentisini göstermişler, emekliye ayrılacak personeli ise %18den az olarak bildirmişlerdir. Bu, önümüzdeki 5 yıl içerisinde, yarısı sektördeki büyümeden kaynaklanan 7 bin yeni istihdam demektir.



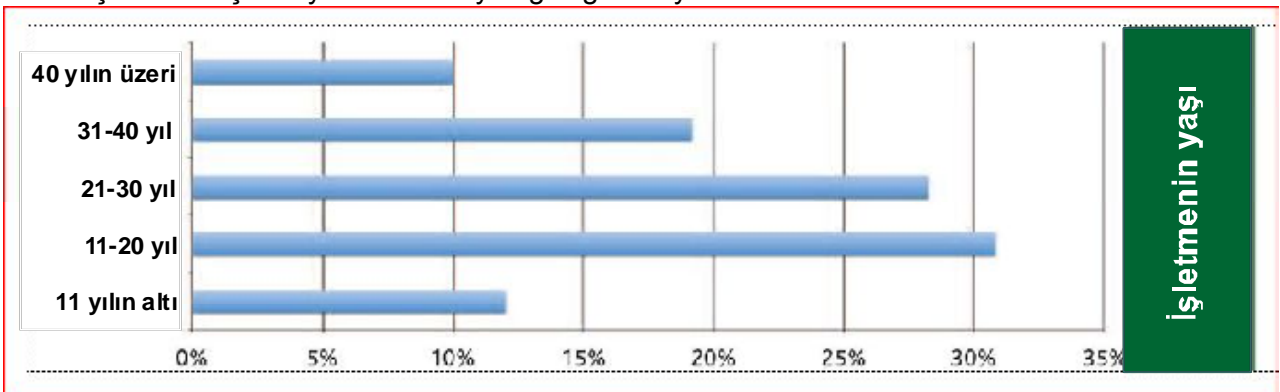
Spesiyalist işletmelerin dörtte birinden daha azı

çıraklık eğitimi veriyor

Cevaplayanların %23ü çıraklık eğitimi verdiklerini ve gelecek 5 yıl içerisinde ortalama 2 kişiye bu eğitimi verebileceklerini ifade ettiler. Araştırma sırasında görüşülen işletmelerde durum %16 ile daha da gerilerdeydi, ortalama işletme başına 1.4 çırak demektir.

Spesiyalist işletmelerin %57si 20 yıldan fazladır iş hayatında bulunuyorlar.

Eğer uzun ömürlülük bir sektördeki istikrarın göstergesi ise, tarihi taşıt hareketi bu anlamda gayet istikrarlı. Uzun ömürlülük aynı zamanda durgunluğun da bir işareti olabilir, fakat araştırmaya katılan işletmelerin %10undan fazlasının sektöre son 10 yılda girdiği gözönüne alınırsa ihtisas sahibi işletmeler için böyle bir sorun yok gibi görünüyor.



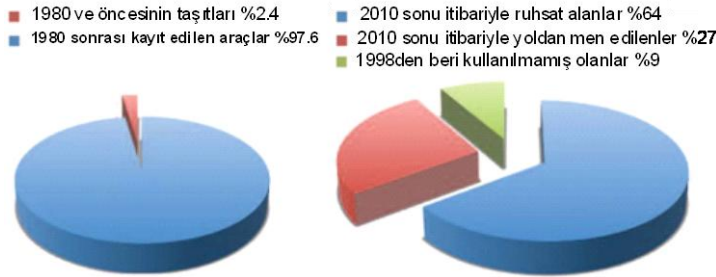
Tarihi taşıt, sayıları ve kullanımları

Taşıt sahiplerinden ana hatlarıyla, sahibi oldukları 5 tarihi taşıt hakkında (marka, model, tip, yaş ve kondisyonları ile ilgili) açıklama yapmaları istendi. Aynı zamanda, kendilerine hangi araca ne kadar zamandır sahip oldukları, bir önceki yıl ne kadar kullandıkları, araçlara nasıl sahip oldukları ve trafikte kullanmak için plaka alıp almadıkları soruldu. Eğer sahip oldukları tarihi taşıt sayısı 5den fazlaysa, toplamda kaç adet araca sahip oldukları soruldu.

İngiltere’de 1981 öncesine ait 850 binden fazla araç olduğu tespit edildi.

Araştırma sonuçlarına göre tarihi taşıt nüfusunun 865 bin ile 900 bin arasında olduğu tespit edildi. Araştırma ayrıca gösterdi ki 10 yıl önce yürürlüğe giren (SORN) - “Yasal Kullanım Dışı Bildirimi” - yasasından sonra kullanılmayan tarihi taşıt sayısı 60 bin ile 95 bin arasında oldu. Bu araçlardan bazıları trafiğe kaydedilmedi, bazıları ise ileride tekrar kayıt edilmek üzere çekim belgesi aldı. Trafik şubesinden elde edilen ikinci bir veriye göre, 2010 yılının sonunda, 1981 öncesine ait olan belgeli ya da SORN yasasına göre kullanım dışı olarak kaydedilmiş olan 805,588 aracın, şu an aktif trafikte olan 35.5 milyon aracın %2.5inin altında bir nüfusu temsil ettiği ortaya çıkmıştır.

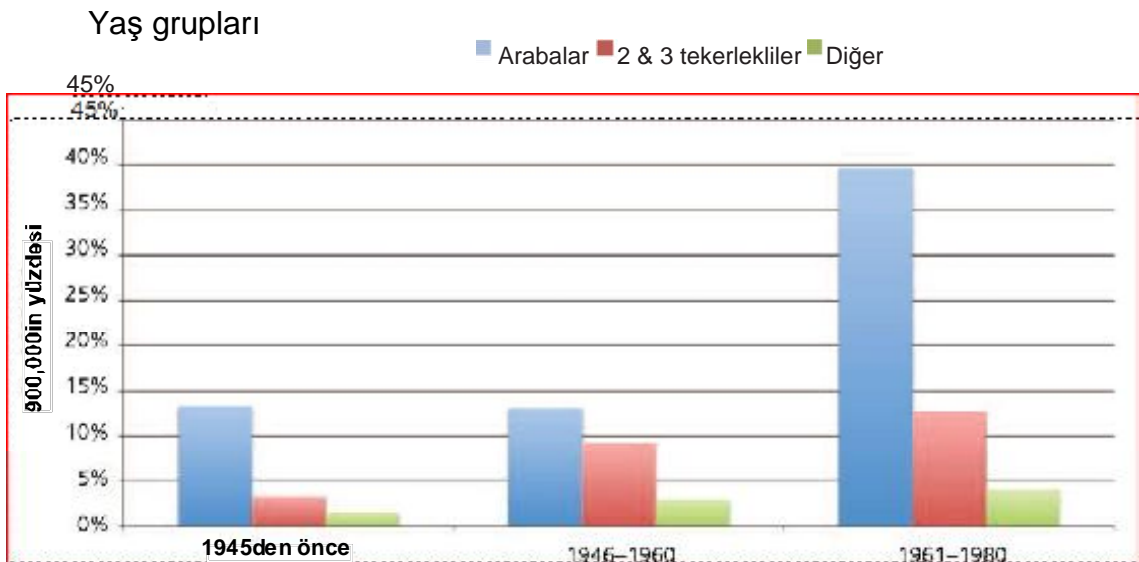
ORANLARLA TARİHİ TAŞITLAR TABLOSU:



Tarihi taşıtların %66sı otomobil, %25i motosiklet veya üç-tekerlekli.

Araştırma sonuçları tarihi taşıtların %90ı kişisel kullanım amaçlı modeller olduğunu göstermiştir. Geri kalanı otobüsler ve eşya taşıyan taşıtlar (-%5), eski askeri araçlar (-%2), tarım araçları (-%1), ve buharlı taşıtlar (<%1).

TİP VE YAŞA GÖRE TARİHİ TAŞITLAR TABLOSU :



Geçtiğimiz 5 yılda tarihi taşıtların %35i el değiştirmiştir.

Son 20 yılda tarihi taşıtların %22si aynı kişiye ait olmasına rağmen son 10 yılda yaklaşık %60ı el değiştirmiştir.

Tarihi taşıtların %82si ayda bir ya da iki defadan fazla kullanılmamaktadır. Tarihi taşıtların kullanımı 2 kategoride değerlendirilmişti, ne sıklıkta kullanıldıkları ve ne kadar uzağa gittikleriydi. Aşağıdaki grafik tarihi taşıtların neredeyse 1/3ü geçtiğimiz yıl hiç kullanılmazken, %18i haftalık ya da daha sık aralıklarda kullanıldığını göstermektedir.



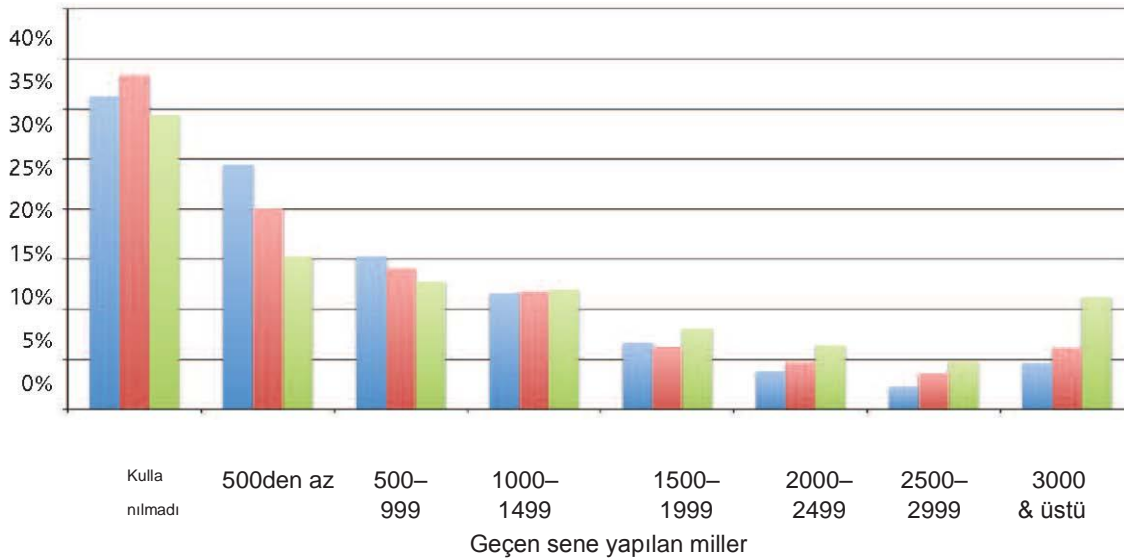
- Son 1 yılda kullanılmamış 31%
- 5 defadan daha az kullanılmış 8%
- Yazın birkaç defa kullanılmış 17%
- Ayda 1 ya da 2 defa kullanılmış 26%
- Haftada 1 ya da daha sık kullanılmış 18%

TARİHİ TAŞITLARIN KULLANIM SIKLIĞI TABLOSU

Tarihi taşıtların %50si yılda 500 milden (800 km) daha az yol yapıyor.

Yılda 500 mil demek haftada 10 milden az demektir. Tarihi taşıtların çoğunluğu bundan daha az mil yapmaktadır.

■ 1945 öncesi (100,000) ■ 1946–60 (175,000) ■ 1961–80 (590,000)



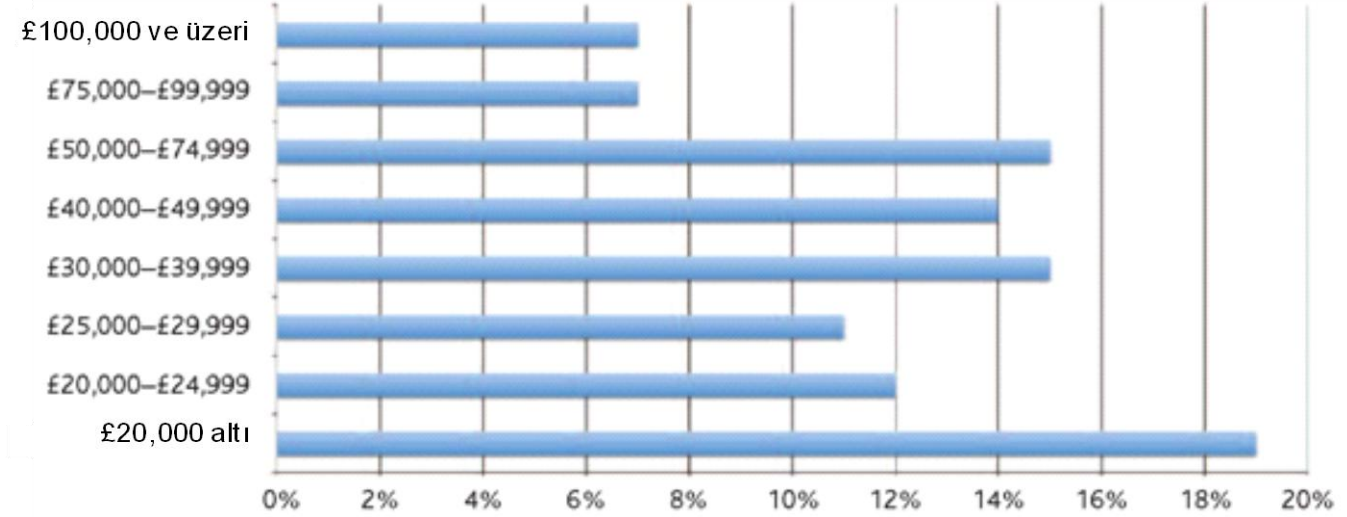
Tarihi taşıt kullanımı toplam trafiğin %0.25inden sorumludur.

Karayolu Taşımacılığı Trafik İstatistikleri birimi 2010 yılı için tüm taşıt kategorilerindeki tahmini toplam taşıt dolaşımını 308,100 milyon mil olarak göstermiştir. Rapor, geçtiğimiz yıl tarihi taşıt dolaşımının bu sayının toplam trafiğin %0.24üne tekabül ederek 750 milyonun biraz altında kaldığını göstermiştir.

Kültürel altyapı ve sosyal aktiviteler

Kişilerden iş statüleri, hanehalkı gelirleri, yaşları ve cinsiyetleri hakkında bilgiler istenmiş ve gönüllü olarak herhangi bir toplum etkinliğine katılıp katılmadıkları sorusu da yöneltilmiştir. Ayrıca, FBHVC kulüplerinden de, düzenledikleri etkinlik sayısı ve tarzı ile birlikte bu etkinliklere katılım sayıları hakkında bilgiler istenmiştir.

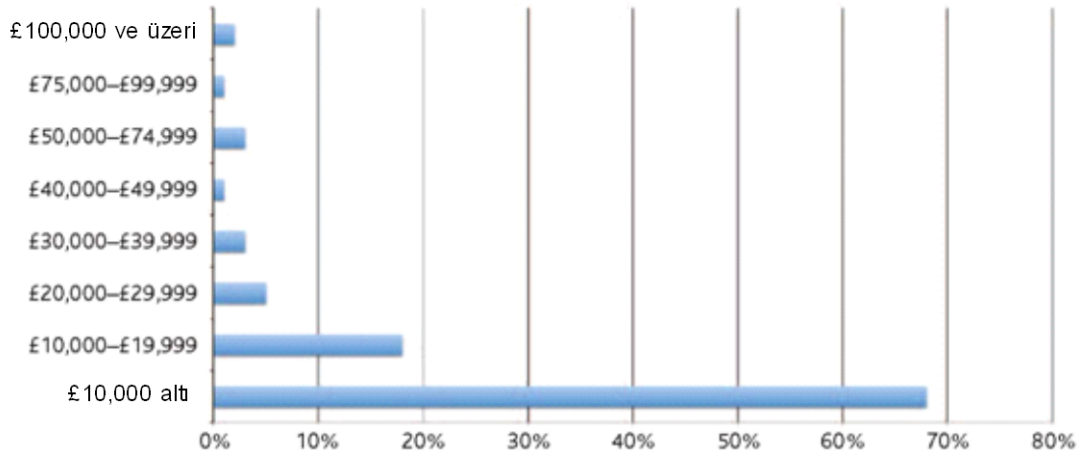
Araştırmaya katılanların %30undan fazlasının hanehalkı geliri 25 bin pounddan azdır. Araştırma, tarihi taşıt sahiplerinin %57'sinin yıllık gelirinin 40 bin poundun altında, bunun %20sinin de gelirinin 20 bin pounddan aşağıda olan hanelerde yaşamakta olduğunu göstermiştir. **HANE GELİR DAĞILIMI TABLOSU**



Tarihi taşıtların yaklaşık %70i 10bin pounddan daha az bir değere sahiptir.

Tarihi taşıtların %2sinin 100 bin poundun üstünde bir değere sahip olduğu düşünülürken, bunların %68inin ise 10 bin poundun altında bir değere sahip olduğu ortaya çıkmıştır. Ortalama değer 8,250 pounddur.

TARİHİ TAŞIT DEĞERLERİ



Tarihi taşıt sahiplerinin %55i 60 yaşın altındadır.

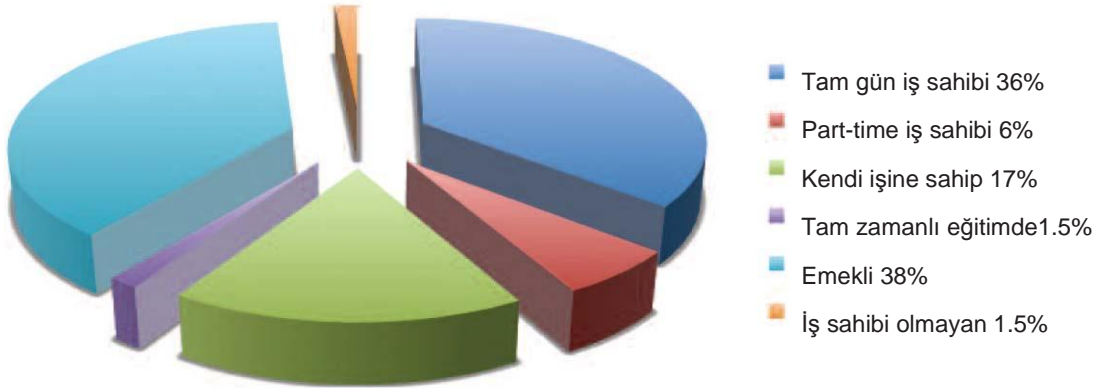
Araştırma, tarihi taşıt sahiplerinin %55inin 60 yaşının altında olduğunu göstermektedir. Aynı zamanda araştırma, söz konusu bu kişilerin %60ının 50 ile 70 yaş arasında olduğunu ve geçmişte bu oranın 2 katı kadarı 80 yaşın üzerindekiyle ait iken, şimdilerde 20 yaş altı için geçerli olduğunu göstermiştir. Araştırmaya katılanların %97sinin erkek olduğu belirtilmektedir.

Tarihi taşıt sahiplerinin %35i gönüllü çalışmalarda bulunmaktadır.

Karşılığında herhangi bir ödeme yapılmadan, tarihi taşıt sahiplerinin %16'sı hayır işlerinde, %5'i eğitim alanında, %5'i canlı performansta, %4'ü spor alanında, %3'ü sağlık sektöründe ve %1'de siyaset alanında faaliyet göstermektedir. Bu sahiplerin %15'i de yelpaze alanı müze, kütüphane gibi kurumlarda çalışmaktan, catering olarak hizmet vermeye kadar uzanan toplum yararına çeşitli gönüllü etkinlikleri oluşturmaktadır. Pek çoğu birden fazla alanda görev almaktadır.

Tarihi taşıt sahiplerinin %59'u istihdam sahibi bireylerdir. Tarihi taşıt sahiplerinin %38'i emekli iken, %3'ü full-time eğitim kurumlarında yer almaktadır. Bir başka %3'ü ise istihdam sahibi değildir.

FBHVC kulüpleri 27 binin üzerinde gerçekleşen bağımsız etkinliklere yılda 4.5



UĞRAŞLAR

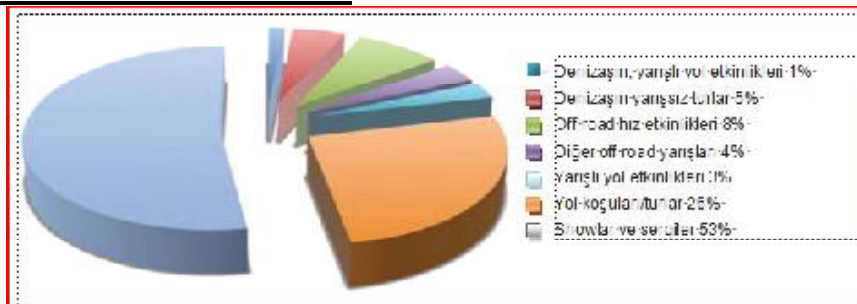
milyon katılımcı çekmektedir.

FBHVC'ye üye 500 kulüp; üye sayısı bakımından 10 üyeden 15 binden fazla üye sayısına kadar değişiklik göstermektedir. Düzenlenen etkinlikler; hafta içi akşam saatlerinde yarım düzine kişinin biraraya gelerek yaptıkları toplumsal etkinliklerden, binlercesine hitap eden bir seviyede, düzenlenen tam ölçekli yarış toplantılarına kadar değişiklik göstermektedir. Bazı büyük kulüpler, ağırlıklı olarak tarihi taşıtlar üzerine sohbet etmek ve bu konu hakkında bilgi alış-verişinde bulunmak olduğunu ve kendi bölgelerine ait toplumsal etkinlikler düzenlediklerini belirtmişlerdir. Diğer taraftan birkaç kulüp her biri 10 binin üzerinde seyirciyi çeken bağımsız etkinlikler düzenlemektedir.

Araç sahipleri, en çok sergileme ve show amaçlı olanların tercih edildiği pek çok alanda düzenlenen değişik etkinliklerin tadını çıkarmaktadır.

Katılımcıların iştirak ettikleri tarihi taşıt etkinliklerinin çeşitleri ağırlıklı olarak yarışma amaçlı değildir. Fakat önemli bir azınlık rekabetin olduğu motor yarışlarına katılırlar. Araç sahipleri bu tür etkinliklerin %86'sına tarihi taşıtlarıyla katılır. Katıldıkları etkinliklerin %67'si aktif katılımcılardır. Bu etkinliklerin %40'ı ikamet yerlerine 50 mil uzaklıktadır. Bu tür etkinliklerin %8'inden azı deniz aşırı ülkelerde, %1'inden azı ise Avrupa ülkeleri dışında gerçekleşmektedir. Son olarak bu etkinliklere 855 bin İngiliz ve 300 bin deniz aşırı ülkelerden katılımcı rağbet göstermektedir.

KATILANILAN ETKİNLİKLERİN YAPISI



Önümüzdeki 5 yıl

Ticari İşletmelere ve müzelere, tarihi taşıt etkinliklerinden elde ettikleri cirolarının önümüzdeki 5 yıl içinde büyüyüp büyümeyeceği, küçülüp küçülmeyeceği ya da aynı seviyede kalıp kalmayacağı hakkında sorular sorulmuştur. Aynı zamanda değişen taşıt ya da iş yasaları hakkında endişe duyup duymadıkları konusunda da sorular yöneltilmiştir. Bunun yanısıra FBHVC kulüplerine, bundan sonraki beş yıl içerisinde üyelik koşullarının ne gibi değişiklikler göstereceğini ve bu konudaki endişeleri de sorulmuştur.

Ticari İşletmelerin %52'si tarihi taşıt cirolarının büyüyeceği beklentisindedirler İşletmelerin %39'u, tarihi taşıtların üzerine kurdukları işlerin aynı seviyede kalacaklarını öngörürken %9'u da bu seviyenin azalacağını düşünmektedir. Müze çalışanlarına göre ise bu durum, seviyenin yükselmesini bekleyen %57'lik kesimle aynıdır.

Spesialist işletmecilerin %34'ü iş yapılarının değişeceği beklentisindedirler.

Tarihi taşıt işinin yapısının değişeceğini düşünen %35'lik kesim yeni etkinlik alanlarına geçmeyi planlarken, %17'lik kısım ise sektör sahiplerinin emekliye ayrılmasını beklemektedir. Bir üst başlıkta olduğu gibi müzedeki durum ise, ziyaretçilerin tekrar gelmelerini teşvik eden değişiklikleri planlayan %43'lük kesimle benzerlik göstermektedir.

Ticari işletmelerin %66'sı iş yasaları hakkında endişeye sahiptir.

Verilen cevaplarda ortak konu, özellikle küçük işletmeler için süreklilik gösteren problemlerin büyümeyi engellemesi ve istihdamı köreltmesidir.

Ticari işletmelerin %68'i, tarihi taşıt kullanımını olumsuz yönde etkileyebilecek düzenlemeler ve dolayısıyla servis talebinin azalacağına dair konularda endişe duymaktadır.

FBHVC kulüplerinin %49'u ve müzelerin %50'si, değişecek taşıt yasalarının tarihi taşıt sahiplerinin bu araçları kullanmalarını engelleyeceği hakkında ortak bir endişeye sahiptir.

Ticari işletmelerin %46'sı personel alımında zorluk yaşayacaklarını düşünmektedir.

Araştırma sonucunda üç tema öne çıkmıştır. Birincisi; Kalifiye usta bulmak kolay değildir. İkincisi; Teknik stajyer yetiştirmenin tarihi taşıt işleriyle bir bağlantısı olmamaktadır. Üçüncüsü ise; Gençlerin el becerilerini öğrenmeye az ilgili olmalarıdır. Beş yıl sonrasında zorluklarla karşılaşacaklarını düşünen müzelerin oranı %67'nin üzerindedir.

FBHVC kulüplerinin %32'si üye sayılarının artacağını düşünmektedir.

Kulüplerin %48'si üye sayılarının aynı kalacağını düşünürken, %20'si bu sayıların azalacağını düşünmektedir.

Taşıt sahibi olmayan katılımcıların %40'ı taşıt sahibi olmayı arzulamaktadır.

Taşıt sahibi olmayan katılımcıların %40'ı önümüzdeki 5 yıl içinde tarihi taşıt sahibi olmayı amaçlamaktadır. Bu gurubun sadece 1/3'ü daha önce bir tarihi taşıta sahip olmuştur. .

FBHVC kulüplerinin %30'u benzindeki etil alkolden kaynaklı problemlerin oluşacağını düşünmektedir.

Benzin içeriğindeki etil alkolden kaynaklanan problemler yalnızca tarihi taşıt sürücüleri için değil genel olarak tüm sürücüler için büyük bir problem teşkil etmektedir. Kulüplerin %30'u, benzinde bulunan etil alkolün yan etkilerinin tarihi taşıt kullanımında ters etkiye neden olabileceğine inanmaktadır.

FBHVC kulüplerinin 1/4ü bu hobinin maliyeti hakkında endişe duymaktadır.

Araştırmada yer alan ve bu tarihten 5 yıl sonrası hakkındaki endişelerini sorgulayan kısmı yanıtlayan kulüplerin %23'ü, bakım ve benzin maliyetlerinde gerçekleşecek artışın taşıt kullanımını ve dolayısıyla kulüp etkinliklerini azaltacağını düşündüklerini belirtmiştir.

KARŞILAŞTIRMALAR

Not: 2006 yılında gerçekleştirilen araştırma 11 Avrupa ülkesini kapsamaktadır. Soru ve cevapların değer aralıkları Euro ve mil cinsindedir. Bu da doğrudan karşılaştırmayı zorlaştırmaktadır. Aynı zamanda 1997'de tarihi taşıt tanımının 20 yılı aşkın bir süredir yapıldığı belirtilmelidir. 1997 yılından beri bu tanım iki kez değişmiştir. 2006'da tarihi taşıtlar, 25 yaşından büyük olarak nitelendirilmiştir. 2008'de ise bu tanımın 30 yılı geçkin süredir yapıldığı ortaya çıkmıştır.

Ana rakamlar

| HV(M) = tarihi taşıt (hareketi) | 1997 | 2006 | 2011 |
|-------------------------------------------------------------|-------------------|----------------------|----------------------|
| HVM'den sağlanan yıllık ciro | £1.6 milyar | £3.2 milyar | £4.3 milyar |
| HVM tacirlerinden sağlanan ihraç değeri | £300 milyon üzeri | £320 m | £960 m |
| Kişilerin HVM'den sağladıkları bir kısım veya tüm gelirleri | 25,000 | 27,000 | 28,000 |
| HV tarafından verilen kullanım lisansı oranı | %64 | %75 | %66 |
| 1,000 milden az yol katetmiş HV oranı | 1,500den az %36 | 900den az %67 | %63 |
| FBHVC kulüp üyelerinin HV ile katettikleri mil | 516 milyon mil | 350 milyon mil | 288 milyon mil |
| HV değerleri | Bildirilmemiştir | £10k'nin altında %67 | £10'nin altında %70 |
| HV sahibi hanehalkı gelirleri - ortalama | Bildirilmemiştir | £20k'nin altında %30 | £25k'nin altında %30 |
| FBHVC kulüp etkinliklerine katılım | 500 bin | 1.1 milyon üzeri | 4.5 milyon üzeri |

Ciro: Perakende Fiyat Endeksine göre, 1997'deki £1.6 milyar 2006 yılında £2.0 milyar, günümüzde ise £2.4 olacaktır. 2006 yılında £3.2 milyar olarak ölçülen bu değer bugün £3.8 milyara eşittir. Geçmişte gerçekleşen her iki uygulama da bazı sektörlerde ciro değerini değerlendirmenin mümkün olmadığını göstermiştir. Yöntemde gerçekleşen gelişmeler, 2006 yılında hesaplanamayan ciro değerini günümüzde £500m olarak tanımlamayı mümkün kılmıştır. Bu durum göz önüne alındığında günümüzde devam eden tarihi taşıt akımı 2006 yılında da olduğu gibi gerçek fiyat üzerinde aynı değere sahiptir.

İhraçlar: 1997'de deniz aşırı ülkelere sağlanan ciro oranı, şimdilerde %20'ye yaklaşan değerle aynıdır. 2006 yılına ait ciro değerlerinin olduğundan az gösterilmiş olduğu mümkün olabilir.

İşçi sayısı: 2006 ile 2011 yıllarındaki veri farklılığı küçüktür. Fakat tarihi taşıt akımından gelir sağlayan kişi sayısı ekonomik krize rağmen artmıştır.

Taşıtların sayısı ve kullanımı: Kullanım için ruhsatlanmış olan tarihi taşıtların sayısı bir ondalık değer gerilemiş ve tarihi taşıtlardaki genel sirkülasyon da azalmıştır (en azından FBHVC kulüpleri arasında). Buna rağmen tarihi taşıtların yaklaşık %4'ü, 2006 yılıyla karşılaştırıldığında daha fazla kullanılmaktadır.

Hanehalkı gelirleri: Mali Çalışmalar Enstitüsü (IFS); İngiltere hanehalkı gelirlerinin 2009-2010 yıllarında haftada ortalama £519 ya da yıllık £26,000 civarlarında olduğunu belirtmiştir. 2006'daki eşit değerler £477 ve £24,500'dür (2004/5 yılında olduğu gibi). Ortalama gelirden daha düşük hanelerde yaşayan tarihi taşıt sahiplerinin sayısı 2006 yılından beri değişiklik göstermemiştir (%30). 2006'da tarihi taşıt sahiplerinin hane halkı geliri £60,000 üzerindedir. 2011 yılındaki bu değerler doğrudan karşılaştırılabilir değerler değildir. Fakat taşıtların %29'unun hanehalkı gelirinin £50,000'un üzerinde ve %14'ünün de £75,000'un üzerinde olduğunu göstermektedir.

FBHVC kulüp etkinliklerine katılım: Araştırmalardaki en önemli değişiklik burada olmuştur. Belirtilmelidir ki; bu sonuç 5 yılı aşkın süredir düzenlenen etkinliklerde gözlenen bir patlama değil, tersine FBHVC'ye üye olan kulüplerden gelen daha sağlıklı yanıtların sonucudur. Denebilir ki; bu kulüpler araştırmacılara, büyük ulusal ya da uluslararası kulüpler tarafından bölgesel bir tabanda düzenlenen sade etkinliklerin yüksek hacimlerini daha iyi kavramalarına olanak tanımaktadır. Bu değerler yalnızca FBHVC'ye üye olan 500 kulüple ilgilidir. Diğer kulüpler tarafından düzenlenen etkinlik ve organizasyonları içermemektedir.

GÖZLEMLER

Bu rapora kaynak teşkil eden araştırma, İngiliz tarihi taşıt hareketini tüm yönleriyle ele alan çok miktarda birincil veri toplamıştır. İkincil veriler ise Sürücü ve Araç Tescil Kurumu ile motorbase.com web sitesi tarafından sağlanmıştır. Diğer istatistiksel bilgiler de genel erişime açık kaynaklardan elde edilmiştir. Bu gözlemlerin amacı, bu bilgilerin tümünü aynı bağlamda bir araya getirmektir.

Ekonomik değer

Anket, tarihi taşıt hareketinin kayda değer bir iş hacmi yarattığını göstermiştir. Bu rapora göre, tarihi taşıtlara duyulan ilgiden 4,3 milyar poundluk bir ekonomik faaliyet doğmaktadır.

FBHVC tarihi taşıt sahiplerine hizmet sunan 3 bin 800'ü aşkın işletme olduğunu tespit etmiştir. Spesialist işletmeler adlı bu grup, 3,3 milyar poundu aşan bir iş hacmi yaratmaktadır. Bu hacmin %28'ini oluşturan 960 milyon poundluk kısmı ihraç edilen mal ve hizmetlerden kaynaklanmaktadır. Bu ihracatta başlıca alıcılar Kıta Avrupası ve Kuzey Amerika'dır.

Bunlar arasında, özel müzeler ve FBHVC üyesi kulüpler de 90 milyon poundluk ek bir hacim oluşturmaktadır. Birçok önemli koleksiyonun Coventry Taşımacılık Müzesi gibi kamuya ait ve girişin ücretsiz olduğu müzelerde bulunduğu düşünüldüğünde, müze cirosunun yılda 70 milyon pounda ulaşması önemlidir. Kulüpler değer açısından çok büyük bir hacim yaratmıyor olabilir ancak bu kulüplerin faaliyetleri finansal değerinin ötesinde bir önem taşımaktadır zira bunlar genellikle taşıt sahiplerini bu taşıtları kullanmaya, dolayısıyla da onları korumaya teşvik eden birer katalizör görevi görmektedir.

Spesialist ticari işletmeler, kulüpler ve müzeler toplam 4,3 milyar poundluk iş hacminin 3,4 milyar poundunu oluşturmaktadır. Aradaki 900 milyon poundluk fark, tarihi taşıt sahiplerinin spesialist işletmelerin dışından satın aldıkları mal ve hizmetlerden kaynaklanmaktadır. Bu mal ve hizmetlere örnek olarak tarihi taşıtların özel olarak satın alınması (230 milyon pound), yakıt (122 milyon pound) ve etkinliklere katılanların yemek ve konaklama giderleri (49 milyon pound) sayılabilir.

Araç alımlarını ve zaman zaman yapılan önemli tamir ve restorasyon çalışmalarını saymazsak, ortalama bir tarihi taşıt sahibi aracına yılda 2,900 pound harcamaktadır. Bu tutarda en büyük pay rutin bakım harcamalarına aittir. Ancak yakıt ve etkinliklere katılmak için yapılan çeşitli masraflar da toplamda ciddi rakamlara ulaşmaktadır.

Pragmatik sebeplerle; bu rapora dayanak oluşturan araştırma, hareketin belirlenebilen ve sayılabilen kilit oyuncularıyla, yani taşıt sahipleriyle ve spesialist işletmelerle sınırlı olmuştur. Örneğin, tarihi taşıt etkinliğine katılan izleyicilerden kaç pansiyon (konaklama) tesisinin faydalandığını bilmek mümkün değildir, ancak bu sayının yüksek olduğu açıktır.

Dolayısıyla tarihi taşıt hareketi, rakamsal olarak ölçülemese de başka açılardan da ekonomik canlılık yaratmaktadır. Bu faaliyetler 4,3 milyara ek olarak hesaplanmaktadır ve tam olarak ölçülmesi pek kolay olmayan iki önemli gruptan kaynaklanmaktadır: taşıt sahibi olmayan meraklılar ve genel halk kitlesi.

Bu meraklılar, bir tarihi taşıtı olmayan ancak hobi olarak karayolu ulaşımı geleneğine herhangi bir açıdan ilgi duyan kişilerdir. Anket, bu grupta yer alanların bu hobilerine yılda ortalama 920 pound harcadıklarını ortaya koymuştur. Bu harcamalar, etkinliğe katılma (yakıt, yemek ve konaklama vb.) maliyetleriyle ve tarihi taşıtla ilgili yayınları ve modelleri satın almalarıyla bağlantılıdır.

Ayrıca tarihi taşıt etkinliklerine büyük halk kitleleri de katılmaktadır. Bu alanda her yıl, John Surtees'in Önsöz'ünde bahsettiği Goodwood'daki "Yeniden Canlandırma Buluşması" gibi yüksek profilli uluslararası etkinliklerden, köy şenliğinden daha büyük olmayan yerel tarihi taşıt showlarına kadar binlerce etkinlik düzenlenmektedir. Büyük etkinliklere katılmanın maliyeti genellikle ulaşım hariç kişi başı 20 pounddan başlamaktadır. *Bu etkinliklerin yerel ekonomilere yönelik zincirleme faydalarının göstergelerinden biri de FBHVC ve Brighton Üniversitesi'nin geçtiğimiz günlerde yaptığı yerel bir çalışmada ortaya çıkmıştır. Araştırmaya göre London - Brighton arasında düzenlenen ve bir gün süren "Emektarlar Araba Koşusu" 20 bin izleyici çekmekte ve Brighton ve Hove şehirlerine 1,1 milyon poundun üzerinde ekonomik bir kazanç sağlamaktadır.*

İstihdam ve istikrar

Toplam 3 bin 800 kişiden oluşan uzmanist ticari işletmeler, kulüpler ve müzelerin oluşturduğu iş hacmi, 28 bini aşkın insana sürekli istihdam sağlamaktadır. Buna, tarihi taşıt sahiplerinin uzmanistler piyasasının dışında yaptıkları 900 milyon poundluk harcamalar ve halkın tarihi taşıt etkinliklerine katılımından doğan ve tam olarak ölçülemeyen harcamalar dahil değildir. Bu rapor, tarihi taşıt hareketinin sağlam temeller üzerine oturduğunu ve istikrarlı olduğunu gösteren önceki çalışmaları da doğrulamıştır. Uzmanistler piyasasının yaklaşık %60'ı 20 yılı aşkın süredir bu alanda faaliyet göstermektedir. Özellikle kulüpler ve müzeler uzun ömürlü oluşumlardır. Tarihi taşıt sahiplerine hizmet veren birçok kuruluşun böylesine köklü işletmeler olması, sektörün uzun vadeli ekonomik yaşam kabiliyetine de güven kazandırmaktadır.

Tarihi taşıtların sayıları ve kullanım alanları

Anket, İngiltere'deki tarihi taşıtların sayısı hakkındaki verileri önce ankete dönüş yapanlardan çıkan toplam taşıt sayısını hesaplayarak, ardından da DVLA'ya (Sürücü ve Araç Tescil Kurumu) sorarak elde etmiştir. Hesaplama 1981 yılı öncesinde üretilmiş, %66'sı ruhsatlı toplam 900 bin taşıt olduğu görülürken, DVLA'nın rakamlarına (2010 sonunda alınmış genel bir görünüm) göre ise yaklaşık 1981 öncesinde üretilmiş %71'i tescilli, %29'u SORN (Yasal Karayolu Dışı Bildirimli) 806 bin tarihi taşıt bulunmaktadır

Fotoğraf : Great Dorset Steam Fair'in havadan çekilen bu görüntüsünde fuar alanının sadece yarısı görülüyor. Her yıl düzenlenen bu etkinliğin kaç ziyaretçi çektiğini tahmin etmek için park etmiş araçların sayısına bakmak yeterli.

SORN şartlarına tabi olamayacak kadar uzun süredir karayollarında kullanılmayan tarihi taşıtların da bulunduğu düşünülürse, bu rakamlar tutarlıdır.

DVLA ayrıca 2010 yılı sonu itibarıyla lisanslı veya SORN kapsamında toplam 35,5 milyon taşıt olduğunu açıklamıştır. Dolayısıyla toplam tarihi taşıt popülasyonu ulusal taşıt sayısının %2,5'inden azını oluşturmaktadır.

Bu tarihi taşıtların yarısı yılda 500 milden az yol yapmakta, tarihi taşıtların üçte biri de hiç kullanılmamakta veya yıllık trafik muayenesine gitmek haricinde yol yapmamaktadır.

İlginçtir ki; 2011'de yapılan anketle 2006'da yapılan anket karşılaştırıldığında, kontrol grubundaki (FBHVC üyesi kulüpler) toplam tarihi taşıt kullanımının azalmasına karşılık, yılda bin milden fazla yol yapan tarihi taşıtların sayısının %4 arttığı görülmektedir. Aynı dönemde, kullanım ruhsatı alan tarihi taşıtların oranı ise %75'ten %66'ya düşmüştür. Görünürdeki bu azalmanın en olası sebebi, birden fazla tarihi taşıtı olan kişilerin benzer mesafeleri daha az taşıtla kat ediyor olmasıdır.

Anket, önceki yıl trafikte yer alan toplam tarihi taşıt sayısının, Ulaştırma Bakanlığı'nın 2010 yılı hesaplamalarına göre trafikteki toplam araç sayısının %0,25'inden az olduğunu göstermektedir.

Kültürel altyapı ve sosyal etkinlikler

Herhangi bir önemli tarihi taşıt etkinliğine gidildiğinde, kalabalığın aşağı yukarı herhangi bir işlek caddede kiyle aynı sayıda kadın ve erkekten; ailelerden ve her yaş ve kültürel altyapıdan gelen kişilerden oluştuğu görülecektir. Ancak ankete katılan tarihi taşıt sahiplerinin büyük bir çoğunluğu erkek ve 50 yaşın üstündedir.

Bu noktada dikkat edilmesi gereken önemli bir konu; tarihi taşıtlara sahip olmak ve onlara bakmak kadınlardan çok erkeklere hitap ederken, tarihi taşıtlara duyulan ilginin bu gibi taşıtlara gerçekten sahip olmanın çok ötesinde uzanmasıdır.

Anket, tarihi taşıt hareketinin toplumun tüm kesimlerine hitap ettiğini; birçok tarihi taşıtın binlerle değil yüzlerce poundla el değiştirmesi bu hobinin mütevazı geliri olanlar için de erişilebilir olduğunu gösteren daha önceki bulguları doğrular niteliktedir.

Birçok tarihi taşıt etkinliği küçük çapta, düşük maliyetle ve eş-dost çevresinde yapılmakta olup, en tipik etkinlikler bir kulüp tarafından tatil turlarındakinden biraz daha büyük grupların katılımıyla düzenlenen organizasyonlardır.

Gelecek 5 yıl

İşletmeler ve müzeler gelecek 5 yılla ilgili genel olarak iyimserdir ancak başa çıkmaları gereken yasal düzenlemeler ve bürokrasi konusunda ciddi endişeleri vardır.

Birçok kulüp de gelecek konusunda olumlu düşünmekle birlikte bunlardan yalnızca üçte biri üye sayılarının artmasını beklemektedir. Ankete katılan kulüplerin yaklaşık yarısı üyeleri yaşlanmakta olduğundan üyelik sayılarında fazla bir hareket beklememekte, buna karşılık kulüplerin %10'u üyelerinin yaş ortalamasının düşmesini beklemektedir.

Üyelerinin yaş ortalamasının düşmesini bekleyen kulüplerin ortak bir özelliği vardır: yoğun etkinlik programları.

Fotoğraf : Etkinlikler genç üyeleri cezbediyor. [Fotoğraf: Nick Bosworth - Steam Apprentices Club]. Ankete katılan bireylerden %18'i ortalama 1.7 adet "geleceğin tarihi taşıtına"; yani 20 yaşını aşmış ve zamanı gelince tarihi taşıt sınıfına girecek araca sahiptir. Bu, tarihi taşıt hareketi genelinde tipik bir durum ise, tarihi taşıt popülasyonu gelecek 10 yılda yaklaşık %7 büyüyecek demektir.

Üyelerin yaşlanması ve artan maliyetler kulüplerin en çok dile getirdiği iki potansiyel sorun olup, birçok kulüp 2009'da yakıt fiyatlarında görülen ani yükselmeden de olumsuz etkilendiklerini belirtmektedir.

Sonuç olarak

2011 yılında yapılan bu anket, 2006 yılında toplanan verileri güncel hale getirmek ve İngiliz tarihi taşıt hareketinin küresel ekonomik durgunluğu nasıl atlattığını değerlendirmek için düzenlenmiştir.

Nitekim her iki hedefine de ulaşmıştır: raporda geçen rakamlar günceldir ve tarihi taşıt hareketinin ekonomik durgunluk sebebiyle küçülmediğini gözler önün sermiştir. Ayrıca araştırma, 2006'daki çalışmalarda da ele alınan ancak rakama dökülemeyen önemli bir harcama alanını ölçmeyi başarmıştır. Zira araştırma, uzmanlar piyasasının yakın gelecekle ilgili tahminlerine de bakarak, daha önceki çalışmaların değerlendiremediği bir alanı büyüteç altına almıştır.

Araştırma ekibi, bu ankete katılan işletmeler, kulüpler, müzeler ve binlerce kişiye teşekkür borçludur. Tüm katılımcılar özellikle daha fazla bilgi ve açıklama istenen durumlarda örnek bir destek ve işbirliği göstermişlerdir ve fotoğraflarıyla bize destek verenlerin de bu çalışmaya büyük katkıları olmuştur.

Tarihi taşıt hareketi ulusal ekonomiye yılda 4,3 milyar pounddan fazla katkıda bulunmakta, 28 binden fazla kişiye istihdam sağlamakta ve trafiğin de %0,25'inden azını oluşturmaktadır.

Diğer özelliğinin yanında, bu 3 anahtar bulgular bile tarihi taşıt hareketinin neden doğrudan veya kasıtsız kısıtlayıcı önlemlerin hedefi haline gelmemesi gerektiğini göstermektedir. Bu büyük bir sektör ve bu sektörde istihdam edilen herkes, tarihi taşıt sahiplerinin bu hobilerine para harcamalarına bağlı. Bu para, onlar taşıtlarını kullanamazlarsa harcamayacakları bir paradır.

FBHVC'nin varoluş amacı, tarihi taşıtları karayollarında kullanma 'özgürlüğünü korumaktır'. FBHVC bu hedefine ulaştığından emin olmak zorundadır zira ulaşamazsa tüm bu destek, tüm bu dayanışma boşa harcanmış olacak; ulusal ekonomi bundan olumsuz etkilenecek, sayısız iş kaybedilecek ve yüz binlerce kişi hobisini kaybedecektir. Tarihi taşıt hareketi ile ilgili bu güncel bilgiler ışığında ve mevcut politik bağlantılar ve doğru strateji ile FBHVC'nin başarılı olmaması için hiçbir sebep yoktur.

ARAŞTIRMA EKİBİ

Dr. Paul Frost BA (Hons), MSc., PhD. Araştırmacı

Şu anda Brighton Üniversitesi, Hizmet Yönetimi Fakültesi'nin dekanıdır. 30 yılı aşkın süre boyunca eğitim, geliştirme ve araştırma alanında çalışmıştır. Frost, Tarihi Taşıt Araştırma Enstitüsü'nün kurucu ortaklarından ve Başkanıdır. Ayrıca tarihi taşıt camiasını birleştirmek amacıyla bilgi paylaşımı sağlamak için kurulmuş bir organizasyon olan motorbase.com web sitesinin de kurucu ortaklarından ve yönetmenidir.

Dr. Chris Hart BA (Hons), MA (Ekonomi), PhD (Dil). Araştırmacı Şu anda Chester Üniversitesi Reklamcılık Bölümü'nde üst düzey okutman olarak görevlidir. 1997 ve 2006'daki çalışmalarda da araştırmacı olarak yer almıştır. Tarihi Taşıt Araştırma Enstitüsü'nün kurucularından ve Başkan Yardımcısıdır. Midrash Publishing firmasının başarılı yazar ve sunucularından ve aynı zamanda yönetmenidir. 30 yılı aşkın süre boyunca eğitim, ticari araştırma ve yayıncılık alanlarında çalışmıştır.

Dr. Jaime Kaminski BA (Hons), PhD, FRGS. Araştırmacı

Brighton Üniversitesi İşletme Fakültesi'nde okutman ve araştırma görevlisi olarak çalışan Kaminski, burada Kültürel Bilişim Araştırmaları Grubu'nda görev yapmaktadır. Ayrıca, İşletme Fakültesi'nin 'Kültürel İşletme, Etki, Strateji ve Teknoloji' (CUBIST) araştırma grubunda Miras Araştırmaları Başkanı görevini yürütmektedir. Kaminski'nin uzmanlık alanı, sosyo-ekonomik etkiler ve tarihi mirasla ilgili işletme sorunları üzerine çalışma ve değerlendirmelerdir.

Geoffrey A. Smith Lisanslı MCIPD. Proje Yöneticisi

İngiltere Tarihi Taşıt Kulüpleri Federasyonu Başkan Yardımcısı. 1998 - 2002 yılları arasında FBHVC Başkanlığı yapmış olup Tarihi Taşıt Araştırma Enstitüsü'nün kurucularındandır. Emekli - daha önce Motor Endüstrisi'nde çalışmıştır (İmalat, Mühendislik ve İnsan Kaynakları).

Jim Whyman. Yönetim

İngiltere Tarihi Taşıt Kulüpleri Federasyonu Başkan Yardımcısı. 1988'de FBHVC'nin kurulmasında önemli bir rol oynayan Whyman, 1988 ile 2008 yılları arasında (4 yıllık bir ara haricinde) kurumun sekreteri olarak görev yapmıştır. Şu anda her tür kulüp ve birliğe serbest olarak idari hizmetler sunmaktadır. Geçmişte motor kulüpleri idaresi, yarış organizasyonları ve motorlu taşıt gazeteciliği gibi alanlarda çalışmıştır.

Fotoğraflar - ön kapak:

1896 Salveson - *Motion Works*, 1933 Bristol Bus - *Peter Quinn*, 1902 MMC - *Henry Lawson*, c.1948 Fordson Major - *David Davies*, 1912 BSA & sidecar - *Equip-Ajax*, 1955 Messerschmitt - *Rosy Pugh*, 1919 Leyland box van - *Peter Quinn*, 1960 Velocette Venom - *David Davies*, 1925 Citroen - *Peter McFadyen*, 1973 Range Rover - www.graemehunt.com

Arka kapak: *Peter McFadyen*, **Ön kapak içi:** *Chris Hart*

sayfa 2:

Bristol 401 karbüratör çalışması - *Spencer Lane-Jones Ltd*, Riley motor blok hattı - *Thos. Hamlin & Sons*, Bristol kanadı altında kaynak çalışması - *Spencer Lane-Jones Ltd*

Norton yarış hazırlığı *Geoff Smith*, Hupmobile'e lastik takılırken - *Longstone Tyres*, Porsche şanzıman montajı - *Geoff Smith*, Tekrar boyadan sonra tekrar montaj - *David Hurley*,

Alvis kupası yeniden imal edilmiş - *Earley Engineering Ltd*, Lancia dikkatleri üzerine çekerken - *Geoff Smith*.

