

51040

T.C.  
DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ  
TURİZM İŞLETMECİLİĞİ ANABİLİM DALI

KUŞADASI'NDA YAT TURİZMİNİN BÖLGENİN  
EKONOMİK VE TURİSTİK GELİŞMESİNE

KATKISI

T.C. YÜKSEKÖĞRETİM ENSTİTÜSÜ  
DOKÜMAN T.C. YÜKSEKÖĞRETİM ENSTİTÜSÜ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Hazırlayan  
H.YASEMİN KOCABIÇAK

51040

Danışman  
DOÇ. DR. ORHAN İÇÖZ

İZMİR 1996

## ÖZET

Türkiye'de planlı dönemlerde ülkenin dış ticaret açığı sürekli olarak artmaktadır. Son 10 yılda ülkenin turizm gelirleri ödemeler dengesindeki büyük açığın daraltılmasında katkıda bulunan en önemli faktör olarak düşünülmektedir.

Turizmin gelişmesi ulaştırma sektörüne bağlı olmaktadır. Az gelişmiş ülkelerin çoğunda demiryolu, karayolu ve havayolu itibariyle yetersiz ulaşım sistemleri turizmin gelişmesini engelleyen en önemli sorunlardır. Bu durum bütün ulaştırma faaliyetleri yatırımlarının yetersizliğine yol açmaktadır.

Yurdumuzda da ulaştırma sektöründe ciddi sorunlar vardır. Özellikle deniz ulaşımı politikasının formüle edilmesi, alt yapı planlaması ve inşaatı ile sübvansiyonlarla doğrudan ve dolaylı uğraşan bir çok bakanlık vardır. Bunlar arasında koordinasyon eksikliği yüzünden kıyı planlamasına dayalı dengeli yatırım planları oluşturulamamıştır. Bu nedenle deniz ulaştırmasının turizm sektörü içinde kurvaziyer turizm ve yat turizmi potansiyeli ortaya çıkarılamamıştır.

Geçtiğimiz son 10 yıl içinde bütün dünyada yat turizmi, sektörün en önemli dallarından biri olmuştur.

Yurdumuz, kıyılarının yat turizmi taleplerini karşılayacak her türlü doğal koşullara, kültürel ve tarihi değerlere sahip olması özelliği ile Akdeniz'de önemli bir konumda bulunmaktadır. Yat turizminde arzu edilen hedeflere ulaşmak için yatçıların istek ve eğilimleri, harcama tipleri belirlenerek bir bölgeye ekonomik ve turistik etkileri ortaya konulmalı, bu bulgulara göre ulusal yat turizmi plan ve politikaları oluşturulmalıdır.

## ABSTRACT

Foreign trade gap has continuously during the planned period Tourism income are considered as the most effective factors which contribute to narrowing the large gap in the balance of payments in Turkey.

Tourism sector based upon two basic elements, accomodation and transport. In most underdeveloped countries, inadequate transport systems, railway and airway serious obstacles in the path of growth for tourism and another sectors...

In Turkey, there are very important problems in the sea transportation. There are many ministries, directly or indirectly dealing with transport policy formulation, infrastructure planning, investments planning and coast planning. There isn't any coordination among them. For that reason no one notice the potential of yacht tourism in Turkey.

For the past ten years, yachting and sailing have become the most popular hobbies in the world. Thus, yacht tourism has become an important part of this sector.

Turkey with many historical, cultural, natural values around the coast has an important potential in the Mediterranean. It is necessary to discover impact of yacht tourism to define the requests of yacht owners, types of expenditure of them and then every regional characteristics together tourism plan and then politics must make according to this discoveries and datums for yacht tourism will be able grow-up.

Yükseklisans tezi olarak sunduğum "Kuşadası'nda Yat Turizminin Bölgenin Ekonomik ve Turistik Gelişmesine Katkısı" adlı çalışmanın, tarafımdan, bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yardıma başvurulmaksızın yazıldığını ve yararlandığım eserlerin bibliyografyada gösterilenlerden oluştuğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanılmış olduğunu belirtir ve bunu onurumla doğrularım.

3...15.1 1996..

H. Yasemin KOCABIÇAK

*Yasemin*

## TUTANAK

Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsünün ...../...../19..... tarih ve .....sayılı toplantısında oluşturulan jüri, Lisansüstü Öğretim Yönetmeliği'nin .....maddesine göre Turizm İşletmeciliği Anabilim Dalı Yüksek lisans öğrencisi H.Yasemin KOCABIÇAK'ın "Kuşadası'nda Yat Turizminin Bölgenin Ekonomik ve Turistik Gelişmesine Katkısı" konulu tez, incelenmiş ve aday 03.10.2019 tarihinde, saat 15.30 'da jüri önünde tez savunmasına alınmıştır.

Adayın kişisel çalışmaya dayanan tezini savunmasından sonra 90.. dakikalık süre içinde gerek tez konusu, gerekse tezin dayanağı olan anabilim dallarından jüri üyelerince sorulan sorulara verdiği cevaplar değerlendirilerek tezin..... olduğuna oy <sup>Birliği</sup> ile karar verildi.

Prof. Dr. Alip Timur  
ÜYE



Prof. Dr. Alparslan Uslak  
BAŞKAN



Doç. Dr. Orhan Çiğdem  
ÜYE



## ÖNSÖZ

Turizmin; Türkiye ekonomisindeki işlevinin değerlendirilmesi sonucunda; öncü sektör olarak, üretim ve diğer hizmet sektörlerinin faaliyet alanlarında canlanma yarattığı görülmektedir. Turizm gelirlerinin son on yılda toplam gelirlir içinde yükselen bir trend göstermesi de bunu kanıtlamaktadır. Bu durumda ülke ekonomisinin belirli bir oranda turizme bağlı olduğu ortaya çıkmaktadır.

Türkiye'nin coğrafi yapısı, doğal, tarihi turistik çekicilikle dünya turizm gelirlerinden daha fazla pay almasını sağlayacak potansiyeldedir. Ancak bu unsurlar, turizm politikalarının ve planlarının teori ve uygulamadan doğan olumsuz etkenleri, yüzünden hedeflenen gelire ulaşmada yetersiz kalmaktadır. Turistik verilerin, turizm sektörünün ilgili olduğu sektörler ve diğer endüstriyel kollar arasındaki yatırım planlamalarının kaynak envanterleri ve finansal analizlere dayandırılmaması yüzünden gelir getirici işlevlerini kısıtlanmaktadır. Bunun en önemli örneklerinden biri; turizm sektörünün iki temel unsurundan biri olan ulaştırmanın turizmle olan işlevsel ilişkisinin, genel ekonomik faaliyet hacminin büyümeye etkisinin gözardı edilmesidir.

Turizmin son on yıldaki gelişimi içinde, ulaştırma sektörünün payı reel olarak değerlendirilememiştir. Çünkü turistlerin en fazla havayolu ve karayoluyla ulaşımı talep etmeleri, bu ulaştırma türlerine yatırım yapılmasına yol açmıştır. Hem maliyetlerin yüksek oluşu hem de yeterli talebin olmayışı denizyolunu gereken yatırımların yapılmasını engellemiştir.

Ülkenin konumu, üç tarafının denizlerle çevrili oluşu, kıyıların coğrafi yapısı ve doğal zenginlikleri, yıllarca yatırım eksikliğinden dolayı değerlendirilememiş, turizm çeşitleri içinde en fazla gelir getiren kurvaziyer turizm ve yat turizminin gelişmesini engellemiştir.

Dünya nüfusunun hızlı artışı, yaşam koşullarının güçleşmesi; çevrenin kirliliği, iş sitesi, sanayinin getirdiği makinalaşma ve insan ilişkilerinin zayıflaması insanları huzur ve değişiklik amacıyla yeni arayışlara ittiğini gören turizm işletmecileri, turizmde çeşitlendirmeye giderek insanlara farklı turizm çeşitleri sunmaya başlamışlardır. Özellikle gelişmiş ülkeler, turizm talebindeki bu arayış karşısında, turistleri en zengin turistik olanakları sunan deniz turizmine yönlendirmişlerdir. Büyük maliyetlere yol açtığı için özel sektör yatırımcılarının ilk aşamada yatırım kararları alamayacaklarını düşünerek, öncü yatırımları bizzat üstlenmişlerdir. Kıyıları boyunca marinalar, limanlar, yat bakım-onarım tesisleri inşaa ederek büyük bir kitleyi kurvaziyer ve yat turizmi faaliyetlerine çekmeyi başarmışlardır.

Ülkemiz dünyadaki bu gelişmeler karşısında sahip olduğu yat turizmi potansiyelini kullanarak dünya turizm gelirlerinden pay almak için özellikle 1970'li yılların sonunda ani bir atağa kalkmışsa da kalkınma planlarında konunun ayrıntılı olarak ele alınmadığı görülür.

Yat turizminin geliştirilmesi için en önemli unsurlar; kıyı ve adaların envanter çalışması, buna bağlı olarak yatırım kararları, çevre kirliliği önlemleri, yat turizmi personeli eğitimi, yat turizminin geliştirilmesiyle ilgili yasal mevzuatın ve yat turizminin ilgili olduğu diğer sektörler (özellikle ulaştırma) ve endüstriyel kollar arasındaki işlevsel boyutun analizidir.

Yat turizmi, faaliyetlerinin farklı oluşundan dolayı kurvaziye turizmden ayrılır. Sadece yatçıların yol açtığı ekonomik faaliyetlerin hacmiyle ilgili araştırmalar yapma ihtiyacı, yat turizminin geliştirilmesinde öncelikli unsurların incelenme gereğinden doğmuştur. Bu amaçla turizm-ulaştırma ilişkisi, ulaştırma faaliyetlerinde denizyolunun yeri, deniz turizmi çeşitleri, yat turizmi işletmeciliği, bu işletmelerin ekonomik faaliyet alanlarının ve hacimlerinin belirlenerek bir bölgeye ekonomik ve kültürel etkisi çalışma konusu yapılmıştır.

Tez konusunun seçiminde ve hazırlanmasında her türlü teşvik ve yardımda bulunun değerli hocam ve danışmanım Sayın Doç.Dr. Orhan İçöz'e Bilgisayar Bölüm Başkanı Sn.Doç.Dr. Mustafa Güneş'e, Kuşadası Turizm Danışma Müdürlüğü'ne, Kuşadası Ticaret Odası Başkanlığı'na, Kuşadası TURBAN Marina Müdürlüğü'ne, Off-Shore-Yat Seyahat Acentası görevlilerine, Deniz Ticaret Odası Başkanlığı'na, Uluslararası Seyahat Acentaları Birliği'ne (UFTAA), İngiltere Kraliyet Yatçılık Kurulu Başkanlığı'na (Royal Yachting Association), İngiltere Marina Endüstrisi Birliği'ne (British Marine Industries Federation), teşekkürlerimi sunarım.

H.Yasemin KOCABIÇAK

## TABLolar

Tablo No:

Sayfa No:

1. Türkiye'ye Gelen ve Giden Ziyaretçi Sayısının Yıllara Göre Dağılımı.....	5
2. Ulaştırma Türlerine Göre Gelen Yabancıların Yıllara Dağılımı.....	6
3. Ulaştırma Türlerine Göre Giden Yabancıların Yıllara Dağılımı.....	6
4. Ulaştırma Türlerine Göre Yurtdışından Gelen Yurttaşların Yıllara Dağılımı .....	6
5. Ulaştırma Türlerine Göre Giden Yabancıların Yıllara Dağılımı.....	7
6. Yıllara Göre Turizm Bakanlığı'nın Bütçesi.....	9
7. Dış Seyahat Gelir ve Giderlerin Yıllara Göre Dağılımı.....	9
8. Yıllara Göre Ulaştırma Bakanlığı'nın Bütçesi.....	11
9. Karayolu, Havayolu, Denizyolu, Demiryolu Taşıtları ve Mekanik, Elektronik ve Her Türlü Aksamın İthalat ve İhracatı (1993).....	12
10. Türkiye'de Yıllara Göre Karayolu Ağı.....	15
11. Türkiye'ye Karayoluyla Gelen-Giden Yabancıların Yıllara Göre Dağılımı.....	15
12. Türkiye'ye Demiryoluyla Gelen-Giden Yolcu Sayısının Yıllara Dağılımı.....	12
13. Türk Hava Yolları ile İç ve Dış Hatlarda Taşınan Yolcu Sayısı, Arz Edilen Kapasite.....	19
14. Dünyada ve Türkiye'de Deniz Ticaret Filosunun Yıllara Göre Gelişimi.....	21
15. Türkiye Karasularında Taşınan Yolcu Sayısının Yıllara Göre Dağılımı.....	22
16. Türkiye'nin Dünya Deniz Ticaret Filosundaki Yeri.....	23
17. Türkiye'ye Gelen Yat Yolcuları ve Ülkelerinde Kişi Başı Milli Gelirleri .....	64
18. Türkiye'yeki Yerli ve Yabancı Yat İşletmelerinin Yıllara Göre Dağılımı.....	68
19. Yerli ve Yabancı Yatlar İle Yatak Sayılarının Yıllara Göre Dağılımı.....	69
20. Bölgeler İtibariyle İnşaat+Mevcut Bağlama Yeri Sayısı.....	70



21. Türkiye'de Mevcut ve Proje Halindeki Yat Limanı ve Balıkçı Barınaklarının Bölgelere Göre Dağılımı ve Bağlama Kapasiteleri .....	71
22. Ege Denizi'ndeki Adalar.....	75
23. Milliyetlerine Göre Türkiye'nin Yat Turizmi Talebi.....	89
24. Kuşadası'nda Ekonomik Faaliyet Alanlarına Göre İşletmelerin Dağılımı.....	94
25. Kuşadası'nda Bankalara Bozdurulan Döviz Miktarının Yıllara Göre Dağılımı.....	95
26. Kuşadası'nda Rüzgar Hızlarının Aylara Dağılışı.....	98
27. Kuşadası'nda En Hızlı Rüzgar Yönleri ve Hızları.....	98
28. Kuşadası'nda Ortalama Gün Sayısı.....	98
29. Kuşadası'nda Kuvvetli Rüzgarların Ortalama Gün Sayıları.....	98
30. Kuşadası'nın Turistlerle Ulaşılan Toplam Nüfus ve Doluluk Oranlarının Yıllara Göre Dağılımı.....	100
31. Kuşadası'na Giriş-Çıkış Yapan Turistlerle Gününbirlikçilerin Yıllara Göre Dağılımı.....	100
32. Kuşadası'nın Ulaştırma Türüne Göre Çevresindeki Turistik Merkezlere Ulaşım Mesafesi.....	101
33. Ege Bölgesindeki Hava Alanlarının Kapasitesi.....	103
34. Nüfus Dilimlerine Göre Atık Suların Debisi ve Deniz Deşarj Sistemlerinin Zorunlu Uzunluğu.....	106
35. Kuşadası'nda İnşaat Halinde Bulunan Sosyal Tesisler ve Bitiş Tarihleri.....	107
36. Kuşadası'nda Turistik Yatakların Türlerine Göre Dağılımı.....	108
37. Kuşadası'nda Konaklama Tesislerinin Sınıflara Göre Dağılımı (1995).....	110
38. TURBAN Marina'nın 1995 Yılı Bağlama Fiyatları.....	115
39. Kuşadası'ndaki Turistik Tesislerin, İkinci Konutların Yatların Arz ve Talebi.....	118
40. Kuşadası Limanına Giriş Yapan Gemi, Motor ve Yolcu Sayısı.....	120

41. Kuşadası'na Denizyoluyla En Fazla Turist Gönderen Ülkeler.....	121
42. TURBAN Marina'nın Yat Bağlama İstatistikleri.....	122
43. TURBAN Marina'ya Gelen Yerli, Yabancı, Özel, Ticari Yatların Yıllara Göre Dağılımı.....	123
44. Kuşadası'na Gelen Yatçıların Milliyetlerine Göre Dağılımı.....	124
45. Yatların Boylarına Göre Yıllar İtibariyle Dağılımı.....	125
46. Kuşadası Limanından Transitlog Alan Yatların (Ticaret+Özel) Kalış Süreleri ve Bandıralarına Göre Dağılımı (1994).....	126
47. Kuşadası Limanından Transitlog Alan Yatların (Ticaret+Özel) Kalış Süresine Göre Bandıralar İtibariyle Dağılımı (1994).....	127
48. Kuşadası Limanı'na Gelen Sarı Bayraklı Yatların (Ticari-Özel) Kalış Sürelerine Göre Bandıraları İtibariyle Dağılımı (1994).....	127
49. Kuşadası Limanından Transitlog Alan Yatların (Ticari-Özel) Kalış Sürelerine Göre Bandıralar İtibariyle Dağılımı (1994).....	128
50. Türkiye'de Kışlayan Yatların Limanlara Göre Dağılımı (1994) (Türkiye Dahil)....	128
51. Yıllar İtibariyle Kuşadası TURBAN Marina'nın Bağlama Sayısı (Denizde).....	137
52. TURBAN Marina'nın 1 Yıllık Toplam Yat Bağlama Gelirlerinin Yıllara Dağılımı (Tahnimi).....	138
53. TURBAN Marina'nın Yıllara Göre Gelirleri.....	138
54. Motor-Yat, Kotra Vergileri.....	150
55. TURBAN Marina'nın Yıllara Göre Personel İstihdamı.....	159
56. Yatçıların Milliyetlerine Göre Gelir Gruplarına Dağılımı.....	163
57. Yatçıların Milliyetlerine Göre Ülke Seçimlerinin Dağılımı.....	163
58. Yatçıların Yaş Gruplarına Göre Ülke Seçimlerinin Dağılımı.....	163
59. Yatçıların Yaş Gruplarına Göre Yatlarıyla Kışladıkları Yer Tercihlerinin Dağılımı.	165

60. Yatçuların Meslek Gruplarına Göre Yattıkları Kışladıkları Yer Tercihlerinin Dağılımı.....	166
61. Yatçuların Yaş Gruplarına Göre Kuşadası'na Gelirken İzledikleri Güzergahların Dağılımı.....	166
62. Yaş Gruplarına Göre Yatçuların Türkiye'ye Geliş Sıklığının Dağılımı.....	166
63. Yaş Gruplarına Göre Yatçuların Türkiye'de Kalma Süresinin Dağılımı.....	167
64. Meslek Gruplarına Göre Yatçuların Türkiye'de Kalma Süresinin Dağılımı.....	168
65. Yaş Gruplarına Göre Yatçuların TURBAN Marina'da Tatil Süresinin Dağılımı.....	169
66. Yaş Gruplarına Göre Yatçuların Çevre Kirliliği Şikayet Türlerinin Dağılımı.....	169



## ŞEKİL LİSTESİ

Şekil No:

Sayfa No:

1. Yabancıların Türkiye'ye Girişte Ulaştırma Türü Tercihleri (1994).....	8
2. Yabancıların Türkiye'den Çıkışta Ulaştırma Türü Tercihleri (1994).....	8
3. Yurттаşların Türkiye'ye Girişte Ulaştırma Türü Tercihleri (1994).....	9
4. Yurттаşların Türkiye'den Çıkışta Ulaştırma Türü Tercihleri (1994).....	9
5. Yolcu Kapasitelerine Göre Gemi Sayıları.....	26
6. Deniz Turizmi Organizasyon Şekilleri, Ulaştırma Araçları, Bağlanma Yerleri ve Süresi.....	30
7. Turizmi Geliştiren Faktörlerin Sistematik Sınıflama Tablosu.....	33
8. Turizm Tip ve Şekilleri.....	34
9. Turizm Bütçesi Eğrisi.....	38
10. Turizm Süresi Eğrisi.....	39
11. Organizasyon Şekline Göre Yat Turlarının Sınıflandırılması.....	49
12. Haliçli ve Limanlı Kıyı (Odessa Körfezi'nde Dinicper ve Bug Mensupları).....	51
13. Filordlu Kıyı Örneği (Norveç Kıyıları).....	51
14. Rialı Kıyı Örneği (İspanya Galiçyası).....	52
15. İletişimin Gelişme Aşamaları.....	59
16. Türkiye Giriş-Çıkışta İzlenecek Bürokratik Yol.....	83
17. Sarı Bayraklı Yat Yolcu ve Mürettabatın Bölgelere Göre Dağılımı.....	91
18. Türkiye'ye Sarı Bayrakla Gelen Yatların Bölgelere Göre Dağılımı.....	91
19. Rüzgar Yönleri ve İsimleri.....	99
20. Kuşadası'na Ulaşım Türleri.....	101

21. Kuşadası'nda Turizm Faaliyetlerinde Bulunan Yatların Seyir Yönlerine Göre Sınıflandırılması.....	102
22. Kuşadası'ndaki Turistik Yatak Arzının Dağılımı (1995).....	109
23. Kuşadası TURBAN Marina'nın Konumu.....	112
24. Kuşadası'nın Turistik Yatak Talebinin Tesis, İkinci Konut ve Yatlara Göre Dağılımı (1995).....	119
25. Yat Turizmi Tüketim Tipleri.....	131
26. Kuşadası Turban Marina'nın Gelir Kaynaklarının Oransal Dağılımı.....	135
27. Kuşadası Turban Marina'nın Gelir Merkezlerinin Dağılımı.....	136
28. Kuşadası Turban Marina'nın Giderlerinin Oransal Dağılımı.....	142
29. Yat Seyahat Acentalarının Gelirlerinin Sınıflandırılması.....	145
30. Yat Seyahat Acentalarının Giderlerinin Sınıflandırılması.....	146
31. Kuşadası'nda Yat Turizmi Gelirlerinin Dağılımı.....	152
32. Kuşadası'nda Yat Turizmi Gelirlerinden Pay Alan Kurum ve Kuruluşlar.....	155
33. Yatçıların Kuşadası'nda Çevre Kirliliğinden Şikayet Ettiği Alanlar.....	170
34. Kuşadası Turban Marina'da Yatçıların Harcamalarının Gelir Dilimlerine Göre Dağılımı (%)......	171

**EKLER**

1. Ülkemiz Yat Limanları, Çekek ve Yanaşma Yerleri.
2. Ege Bölgesi Kıyıları.
3. Yat Turizmi Yönetmeliği.
4. Ege Denizi'ndeki Karasuların 6 Mil ve 12 Mil Olarak Durumu.
5. Yurt Dışı Fuarlar Takvimi (1995).
6. Ülkemiz Limanlarına Sarı Bayrakla Gelen Yolcu ve Mürettebatın Yıllara Göre Dağılımı.
7. Ülkemiz Limanlarına Sarı Bayrakla Gelen Yat Sayılarının Yıllara Göre Dağılımı.
8. Ülkemiz Limanlarına Sarı Bayrakla Gelen Yat Sayısı ve Bu Yatlarla Gelen Yolcu ve Mürettebat Sayılarının Yat Cinsi ve Yıllara Göre Dağılımı.
9. Avrupa'nın, Akdeniz Havzasının ve Türkiye'nin İklim Durumu.
10. Kuşadası Turban Marina'nın İşletme Yönetmeliği.
11. Kuşadası Turban Marina'nın Yerleşim Planı.
12. Kuşadası Limanına Gelen Yatların Dağılımı
13. Ege Bölgesinde ve Diğer Limanlarda Kışlayan Yatların Limanlara Göre Dağılımı.
14. Akdeniz Havzası'ndaki Ülkeler Arasında ve Bu Ülkelerden Kuşadası'na Gelirken ve Giderken İzlenen Güzergahlar.
15. Kuşadası'nın Plajlarındaki Rekreasyon Amacıyla Kullanılan Deniz Suyunun Bakteriyojik Olarak İncelenmesi (1995-1996).
16. Kuşadası Kıyı İmar Planı.
17. Anket Formu Örneği.

## GİRİŞ

Dünya üzerindeki insanlar; beslenme amacıyla su kenarlarında yerleşmeye başlamışlar, sal, kayak gibi ilkel taşıma araçları yardımıyla buldukları bölgenin dışına giderek ulaştırma faaliyetlerinde bulunmuşlardır. Bu nedenle deniz, göl ve nehir kıyılarında ilk yerleşim merkezlerini kurmuşlardır.

Ortaçağda ilk yelkenliler yapılmış, Akdeniz'de dünyanın en gelişmiş limanları arasında seyahatler düzenlenmiş, XV. Yüz Yıl'da coğrafi keşiflerden sonra Okyanus ve Kuzey Avrupa kıyılarında deniz ticareti başlamıştır. XIX. Yüz Yıl'da Akdeniz kıyılarında eski medeniyet kalıntılarının bulunduğu bölgeler ilgi çekmiştir. Bu nedenle yelkenliler ilk kez turizm amaçlı kullanılmaya başlanmıştır. XX. Yüz Yıl'da bilim ve teknolojik gelişmelerin sonucu kapasite, hız, konfor olarak çok gelişmiş, deniz ulaştırma araçları yapılmıştır. Bu sayede farklı kültürde, ilginç bir çok deniz aşırı ülkeleri görmek isteyen insanlar, denizyolu talebini kitlesel boyutlara ulaştırmıştır.

Bilim ve teknikteki gelişme, yoğun iş yaşamı, stres, ekonomik dengenin bozulması, insanların doğal yaşama koşullarını etkilemiş, sakin, temiz bir doğayla başbaşa kalma ihtiyacı doğmuştur. Denizyolu ulaştırması insanların bu isteklerini tatmin eden seyahat ortamını verdiği için turizm talebi yat turizmi ve kurvaziyer turizm talebine kaymaya başlamıştır.

XX. Yüz Yıl'da ülkemizde hızla çoğalan yatçılık dernekleri, yatçılık işletmeleri, yat üretim sanayi, turizm sektörü içinde yat turizmini önemli bir konuma getirmiştir. Ancak yat turizminin toplam turizm gelirleri içindeki yerine baktığımızda, yat turizmi gelirlerinin belirlenemediği görülmektedir. Avrupa Topluluğu'na giriş ve özelleştirme politikasının uygulamaya geçirildiği bu süreçte yat turizmi politikalarının en kısa zamanda oluşturulması gerekmektedir. Bu nedenle ulaştırma ve turizm sektöründe yat turizmi ile ilgili yatırım kararları, ekonomik faktörlerin incelenmesini gerektirir. Türkiye ve hatta dünya genelinde yat turizminin ekonomik işlevi konusunda yapılan çalışmaların kısıtlı olduğu görülmektedir. Bunun için Kuşadası örnek bölge alınmış yat turizminin bir bölgedeki ekonomik ve turistik katkısının araştırılması yoluyla yat turizminin Türkiye turizmi içindeki önemini ortaya koymak ve yat turizminin geliştirilmesi için gereken koşulları ortaya çıkarmak istenmiştir.

Yapılan kaynak araştırması sırasında yat turizminin özellikle ekonomik etkisi konusunda kitap olmadığı (İngiltere Kraliyet Yatçılık Kurulu ile Uluslararası Seyahat Acentacıları Birliği Başkanlığı'ndan yazışma ile alınan bilgilere dayanmaktadır.), çok az sayıda makalenin mevcut olduğu görülmüştür. Bu nedenle II. ve III. bölümde geçen yat

turizmini ekonomik olarak etkileyen dünyadaki ve Türkiye'deki faktörleri belirleyebilmek ve değerlendirebilmek çok güç olmuştur.

Çalışma IV bölümdür. I. bölümde; Turizm Sektöründe Ulaştırmanın Yeri ve Önemi, II. bölümde; Yat Turizmi, III. bölümde; Türkiye'de Yat Turizminin Mevcut Durumu ve Genel Değerlendirilmesi, IV. bölümde ise; Kuşadası'nda Yat Turizminin Bölgenin Ekonomik ve Turistik Gelişmesine Katkısı anlatılmıştır.

Çalışmanın I. bölümünde Turizm Sektöründe Ulaştırmanın Yeri ve Öneminin anlatılmasındaki amaç, ulaştırma kavramının açıklanması, denizyolu ulaştırmasının turizm, faaliyetleri açısından öneminin ortaya konmasıdır.

II.bölümde Yat Turizminin tanıtılması için öncelikle yat turizmine ilişkin kavramlar ve tanımlar verilmiş, dünyada ve Akdeniz'de yat turizminin gelişimi ve bu gelişimi etkileyen en önemli iki unsur olan yat turizmi arzı ve yat turizmi talebi üzerinde durulmuştur. Bir bölgenin ülkenin yat turizmi arzını o bölge veya ülkenin konumu, coğrafi yapısı, sosyo-kültürel yapısı, yat turizmi piyasasındaki mal ve hizmet fiyatları ile kişi başına gelirler gibi önemli unsurlar etkilediğinden bu unsurların incelenmesine gerek duyulmuştur.

Yat turizmi talebini, ulaşımında güvenlik, hız, iletişim olanağı veren kitle iletişim araçlarının teknolojisi, ulaşım mesafesi, milli gelir, kişi başına milli gelir ve kişisel gelir gibi ekonomik faktörler, uluslararası rekabet koşulları ve politik ilişkiler,turistik tüketicinin kişilik yapısı, eğitim ve kültürü, aile yapısı, çalışma yaşamı koşulları, sosyal çevre, moda, reklam gibi faktörler etkilemektedir. Bu faktörler incelenerek Akdeniz pazarındaki talebi Türkiye'ye yönlendirebilmek için hangi unsurların gerekli olduğu araştırılmıştır.

III. bölümde, Türkiye'de yat turizminin mevcut durumu ve genel değerlendirmesi, Türkiye'de yat turizmi arzı; coğrafi veriler ve Türkiye'nin kıyıları, sosyo-kültürel veriler, yat turizmi piyasasındaki mal ve hizmet fiyatları, üretim teknolojisi, yasal düzenlemeler ve politik ilişkiler incelenerek yurdumuzun yat turizmi gelişme koşulları araştırılmıştır.

Türkiye'de yat turizminin geliştirilebilmesi için coğrafi bakımdan bölgelere göre yat turizmi potansiyeli, yatçılığı tanıtip sevdiren yat fuarları ve sergiler yat festivalleri gibi çekici unsurların ele alınması gerekmektedir. Yat turizminin diğer önemli gelişme koşulu yatçılık piyasasının durumudur. Bu piyasadaki yatırımların maliyeti, yatırım kararlarını ve işletmeciliği etkileyen yasal düzenlemeler yat turizmi piyasasına giriş koşullarını yarattığı için tek tek ele alınarak incelenmiştir.

Türkiye'de yat turizmi (hem iç hem dış talep yönünden) politikası geliştirilmemiştir. Bu nedenle yıllara göre yat turizmi talebi, gelen yatçılarla yat yolcuları bakımından



incelenmiştir. Yatçıların en fazla tercih ettikleri kışlama yerleri, bölgelere göre talep yoğunluğu belirlenmiştir. Bu suretle en fazla talep alan bölgeler saptanarak bu bölgelere yat turizmi yatırımlarının öncelikli olarak teşvik edilmesi, talep yoğunluğunda istikrarın sağlanması yoluyla yat turizminin bölgedeki ekonomik etkinliğinin artırılması amaçlanmıştır.

Çalışmanın IV. bölümünde Kuşadası'nda yat turizminin bölgenin ekonomik ve turistik gelişmesine katkısı incelenmek istenmiştir. Türkiye'deki en önemli yat turizmi merkezlerinden biri olduğu için Kuşadası örnek bölge alınmış; yat turizmi faaliyetlerinin hangi alanlarda olduğu, bu faaliyetlere katılan işletmecilerin sayısı, yat turizmi piyasasında ve bu piyasa ile ilgili diğer sektörlerde yarattıkları ekonomik etki araştırılmıştır. Özellikle en çok ilişkili olduğu tarım, sanayi ve hizmet sektörünün diğer alanlarında istihdam yaratıcı katkısının ortaya çıkarılması istenmiştir. Bu suretle Türkiye'de yat turizminin Türkiye turizmi içindeki önemini ortaya koymak ve yat turizminin geliştirilebilmesi için gereken koşulları belirlemek hedeflenmiştir.

IV. bölüm hazırlanmadan önce yapılan kaynak araştırması iki aşamalı olarak gerçekleştirilmiştir. Bunlar; ikincil kaynaklardan verilerin toplanması ve anket yöntemi ile doğrudan verilerin toplanmasıdır.

Anket çalışmasında yatçıların talep ve eğilimleri, harcama tipleri, harcama tiplerinin yatçı bütçeleri içinde oransal dağılımları hakkında bilgiler elde edilmesi planlanmış, anketin amacına ulaşabilmesi için öncelikli olarak yatçılarla bir deneme testi yapılmıştır. Daha sonra anket uygulamasına geçilmiş ve bu uygulamadan elde edilen bulgular değerlendirilmiştir.

## İÇİNDEKİLER

Sayfa No:

ÖZET.....	1
ABSTRACT.....	ii
ÖNSÖZ.....	iii
TABLO LİSTESİ .....	v
ŞEKİL LİSTESİ.....	ix
EKLER .....	xi
GİRİŞ.....	1

### BİRİNCİ BÖLÜM

#### 1. TURİZM SEKTÖRÜNDE ULAŞTIRMANIN YERİ VE ÖNEMİ

1.1. Genel Olarak Ulaştırma Ve Denizyolu Ulaştırmasının Turizm İçin Önemi.....	4
1.1.1. Turizm Sektöründe Ulaştırma Türleri.....	14
1.1.1.1. Karayolu.....	14
1.1.1.2. Demiryolu.....	16
1.1.1.3. Havayolu.....	18
1.1.1.4. Denizyolu.....	20
1.1.1.4.1. Türkiye'de Denizyolu Ulaştırmasının Gelişimi....	21
1.1.1.4.2. Denizyolu Ulaştırma Araçları.....	24
1.2. Turizmde Ulaştırma Aracı Seçimini Etkileyen Faktörler.....	31
1.2.1. Konaklama Şekli .....	31
1.2.2. Seyahatin Düzenlenme Şekli .....	31
1.2.3. Ulaştırma Aracının Türü Ve Kalitesi.....	32
1.2.4. Psikolojik Faktörler.....	36
1.2.5. Sosyal Statü.....	36

1.2.6. Gelir Düzeyi.....	36
1.2.7. Turizm Faaliyetlerinde Ulaştırma Ve Konaklama Giderleri.....	37
1.2.8. Turizm Faaliyetlerinde Ulaştırma Ve Konaklama Süresi.....	38

## İKİNCİ BÖLÜM

### 2. YAT TURİZMİ

2.1. Yat Turizmine İlişkin Kavramlar ve Tanımlar.....	40
2.2. Yat Turizminin Tarihçesi Ve Gelişimi.....	43
2.3. Yat Turizminin Günümüzdeki Durumu.....	44
2.4. Akdeniz Havzasında Yat Turizmi.....	45
2.5. Yat Turizmi Arzı Ve Talebi.....	46
2.5.1. Yat Turizmi Arzı.....	46
2.5.2. Yat Turizmi Arzını Etkileyen Faktörler.....	50
2.5.2.1. Coğrafi Faktörler.....	50
2.5.2.2. Sosyo-Kültürel Faktörler.....	53
2.5.2.3. Ekonomik Faktörler .....	54
2.5.3. Yat Turizmi Talebi.....	56
2.5.4. Yat Turizmi Arzı Ve Talebini Etkileyen Faktörler .....	58
2.5.4.1. Kitle İletişim Araçları Teknolojisi.....	58
2.5.4.2. Ulaşım Mesafesi.....	60
2.5.4.3. Yat Donatımı Ve Kapasitesi.....	61
2.5.4.4. Ekonomik Faktörler.....	62
2.5.4.4.1. Milli Gelir.....	63
2.5.4.4.2. Kişi Başına Düşen Milli Gelir.....	63
2.5.4.4.3. Kişisel Gelir.....	64
2.5.4.5. Rekabet Faktörü.....	64

2.5.4.6. Bireysel Faktörler.....	65
2.5.4.6.1. Kişilik Yapısı.....	65
2.5.4.6.2. Eğitim Ve Kültür.....	65
2.5.4.6.3. Aile Yapısı.....	65
2.5.4.6.4. Çalışma Hayatı.....	66
2.5.4.7. Politik Faktörler.....	66
2.5.4.8. Sosyal Çevre, Moda, Reklam.....	66
2.5.4.9. Diğer Faktörler.....	67

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### 3. TÜRKİYE'DE YAT TURİZMİNİN MEVCUT DURUMU VE GENEL DEĞERLENDİRMESİ

3.1. Türkiye'de Yat Turizmi Arzı.....	68
3.1.1. Bölgelere Göre Yat Turizmi Arzı.....	72
3.1.1.1. Karadeniz Bölgesi.....	72
3.1.1.2. Marmara Bölgesi.....	72
3.1.1.3. Ege Bölgesi.....	72
3.1.1.4. Akdeniz Bölgesi.....	72
3.1.2. Coğrafi Veriler Ve Türkiye'nin Kıyıları.....	72
3.1.2.1. Karadeniz Bölgesi.....	73
3.1.2.2. Marmara Bölgesi.....	73
3.1.2.3. Ege Bölgesi.....	74
3.1.2.4. Akdeniz Bölgesi.....	76
3.1.3. Sosyo-Kültürel Veriler.....	77
3.1.3.1. Yat Fuarları Ve Sergiler.....	77
3.1.3.2. Yat Festivalleri.....	77

3.1.3.3. Yat Yarışları.....	77
3.1.4. Ekonomik Faktörler Ve Üretim Maliyetleri.....	79
3.1.4.1. Genel Fiyat Düzeyi.....	79
3.1.4.1.1. İkame Mal Ve Hizmet Fiyatları.....	79
3.1.4.1.2. Yat Fiyatları Ve Maliyetleri.....	79
3.1.4.1.3. Yat Limanları Ve Maliyetleri.....	80
3.1.5. Üretim Teknolojisi.....	81
3.1.6. Yasal Düzenlemeler.....	82
3.1.7. Politik İlişkiler.....	84
3.1.8. Tanıtım.....	86
3.2. Türkiye'de Yat Turizmi Talebi.....	87
3.2.1. Yat Turizmi Talebinin Yıllara Göre Dağılımı.....	88
3.2.2. Yat Turizmi Talebinin Milliyetlere Göre Dağılımı.....	89
3.2.3. Yat Turizmi Talebinin Kalış Süresine Göre Dağılımı.....	89
3.2.4. Yat Turizmi Talebinin Kışlama Yerine Göre Dağılımı.....	89
3.2.5. Yat Turizmi Talebinin Bölgelere Göre Dağılımı.....	90
3.2.5.1. Karadeniz Bölgesi.....	92
3.2.5.2. Marmara Bölgesi.....	92
3.2.5.3. Ege Bölgesi.....	92
3.2.5.4. Akdeniz Bölgesi.....	92

## DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

### 4. KUŞADASI'NDA YAT TURİZMİNİN BÖLGENİN EKONOMİK VE TURİSTİK GELİŞMESİNE KATKISI

4.1. Kuşadası'nın Tarihi.....	93
4.2. Kuşadası'nın Ekonomik Yapısı.....	93

4.3. Kuşadası'nın Turizm Arzı.....	97
4.3.1. Coğrafi Veriler.....	97
4.3.1.1. Konum.....	97
4.3.1.2. Basınç, Rüzgar, Yağış Ve İklim.....	97
4.3.1.3. Demografik Yapı.....	99
4.3.1.4. Ulaşım.....	100
4.3.2. Sosyo-Kültürel Veriler.....	103
4.3.3. Tarihi Ve Turistik Çekici Kaynaklar.....	104
4.3.4. Alt-Yapı Olanakları.....	105
4.3.5. Turistik Üst-Yapı.....	108
4.3.6. Yat Turizmi Alt-Yapı OlanaklarıI.....	111
4.3.6.1. Turban Marina.....	111
4.3.6.2. Yat Bakım-Onarım İşletmeleri.....	116
4.3.6.3. Yat Seyahat Acentaları.....	116
4.3.7. Yat Turizmi Üst-Yapı Olanakları.....	117
4.4. Kuşadası'nın Turizm Talebi İçinde Yat Turizminin Yeri.....	118
4.5. Kuşadası'nda Yat Turizmi Talebi .....	122
4.5.1. Yatların Yıllara Göre Dağılımı.....	122
4.5.2. Yatların Ükelere Göre Dağılımı.....	124
4.5.3. Yatların Boylarına Göre Dağılımı.....	124
4.5.4. Yatların Kalış Sürelerine Göre DağılımıI.....	126
4.5.5. Yatların Kışlama Yerine Göre Dağılımı.....	128
4.5.6. Kuşadası Limanına Göre Oluşan Güzergahlar.....	129
4.6. Yat Turizminde Tüketim Tipleri.....	130
4.7. Kuşadası'nda Yat Turizminin Bölgesel Ekonomiye Katkısı Üzerine Bir Araştırma.....	132
4.7.1. Araştırmanın Amacı, Kapsamı Ve Sınırları.....	132

4.7.2. Araştırmanın Yöntemi.....	132
4.7.3. Uygulama.....	133
4.7.4. Bulgular Ve Değerlendirme.....	133
4.7.4.1. Turban Marina'nın Gelirleri.....	135
4.7.4.2. Yat Seyahat Acentalarının Gelirleri.....	143
4.7.4.3. Kamu Kurum Ve Kuruluşlarının Gelirleri.....	148
4.8. Toplam Yat Turizmi Gelirleri.....	153
4.9. Yat Turizminin Bölgedeki Diğer Sektörlerde Ekonomik Etkisi.....	154
4.9.1. Yat Turizminin Tarım Sektörüne Etkisi.....	156
4.9.2. Yat Turizminin Sanayi Sektörüne Etkisi.....	156
4.9.3. Yat Turizminin Hizmet Sektörüne ve İstihdama Etkisi.....	157

Anket Uygulaması ve Sonuçları.....	161
Anket Sonuçlarının Değerlendirilmesi.....	162
Sonuç ve Öneriler.....	175
Yararlanılan Kaynaklar.....	186
Ekler	

## BİRİNCİ BÖLÜM

### 1. TURİZM SEKTÖRÜNDE ULAŞTIRMANIN YERİ VE ÖNEMİ

#### 1.1. Genel Olarak Ulaştırma ve Denizyolu Ulaştırmasının Turizm İçin Önemi

Yüzyıllar önce deniz, göl ve akarsu kenarlarında yaşayan insanların, avlanmak için daha uzaklara gitmek zorunda kalmaları ile başlayan ilk yer değiştirme hareketleri; bu amaçla ilk deniz taşıma araçlarını ilkel bir biçimde de olsa keşfetmeleriyle başlayıp daha sonra başka amaçların da etkisiyle yıllar geçtikçe kitlesel boyutlara ulaşmıştır.

Uzun zaman diliminde beslenme amaçlı seyahat yerini; gezme, görme, eğlenme, gibi çok yönlü gereksinimlerin yol açtığı turistik amaçlı seyahate bırakmış, ulaştırma araçları turistik seyahatlere uygun hız, konfor, güvenlik gibi unsurları kazanarak teknolojik aşamalardan geçmiştir.

Ulaştırma araçlarının gelişimi, insanların seyahat etme olanaklarına gittikçe daha elverişli bir ortam kazandırdığından seyahat talebinde artış başlamıştır. Turistik talebin artışıyla da ulaştırma sektöründeki yatırımcılar, bu pazardan daha çok pay alabilmek için rekabet ortamına girmişler, talebi kendi seyahat şirketlerine çekebilmek için hız, konfor, emniyet unsurlarını sağlayabilecek yeni teknolojiler geliştirmişlerdir. Bu suretle seyahat güdüsüyle başlayan yer değiştirme hareketlerinin sonucunda önemli bir talep olmuş bu talebin doğuşu, ulaştırmaya olan talebi de etkileyerek turizm talebi - ulaştırma talebi arasında karşılıklı fonksiyonel bir ilişki ortaya çıkmıştır.

Dünyadaki ulaştırma hareketlerine baktığımızda seyahat eden insanların sayısal olarak artışı ulaştırmanın insan yaşamı için ne kadar önemli olduğunu ortaya çıkarmaktadır.

Türkiye 'ye gelen giden; yerli, yabancı, günöbirlikçiler dahil bütün ziyaretçilerin sayısının 1980 yılından başlayarak yıllara göre dağılımını incelediğimizde sayısal olarak yükselen bir eğilim gösterdiği tablo 1 'de görölmektedir.



Tablo .1: Türkiye' ye Gelen - Giden Ziyaretçi Sayısının Yıllara Göre Dağılımı

Yıllar	Gelen	Giden
1980	1288060	1794808
1981	1405311	1783891
1982	1391717	1899377
1983	1625099	1998162
1984	2117094	2071189
1985	2614924	1806163
1986	2391085	1622237
1987	4823383	5159700
1988	6432600	6495342
1989	6809997	7110707
1990	8095164	8255666
1991	8081373	8119216
1992	10055740	9604906
1993	9728107	9262565
1994	9883933	9860584

Kaynak : Aylık Ekonomik Veriler, İstanbul Ticaret Odası Yayınları, Ekim 1995, s.72.

1994 yılına kadar gelen ve giden insanların sayılarında sürekli bir artış gözlenmektedir.

Yıllar itibariyle turistik hareketlerde yoğunluğun artması, ülkelerin; havayolu, karayolu, denizyolu gibi yüksek sabit maliyet getiren alt - yapı tesisleri ve ulaştırma araçları için özel sektörü de teşvik etmek amacıyla sübvansiyon sağlamasını gerektirmiş, ulaştırma ve turizm sektörü arasında yıllar geçtikçe artan karşılıklı fonksiyonel ilişki bu iki sektörün gelişmesini etkileyen unsurların incelenmesini de zorunlu kılmıştır.

Turizmde ulaştırma türüne olan talep miktarı ve talebi etkileyen faktörler, turizm pazarlamacılarının satış geliştirme plan ve stratejilerini belirlemek için önemli bir rol oynamaktadır. Bu nedenle denizyolu, demiryolu, havayolu, ve karayoluyla seyahat edenlerin yıllar itibariyle dağılımları saptanmış, bu suretle hangi ulaştırma türüne daha fazla talep olduğu belirlenmiştir.

Türkiye'ye giriş çıkış yapan yabancılarla, yuttaşların yıllara göre dağılımı aşağıda görülmektedir.

Tablo.2: Ulaştırma Türlerine Göre Gelen Yabancıların Yıllara Dağılımı (1994)

Giriş yolu	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
Denizyolu	445922	576465	725502	764237	757607	496381	711756	782195	832816
Demiryolu	53857	65086	68490	77155	145019	117388	76210	41439	61934
Havayolu	966424	1419913	2142975	2347283	2566084	1748814	3005203	3550679	3951233
Karayolu	931079	846101	1328230	1327402	1929038	3190380	3310896	2150889	1824635
Toplam	2397282	2906065	4265197	451677	5397748	5552963	7104065	6525202	6670618

Kaynak: Türkiye İstatistik Yıllığı 1994, T.C. Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü, Ankara, 1995, s.512, Aylık Ekonomik Veriler Ekim 1995, T.C. Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü, Ankara, 1995, s. 72

Tablo.3: Ulaştırma Türlerine Göre Giden Yabancıların Yıllara Dağılımı (1994)

Giriş yolu	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
Denizyolu	449909	570738	731157	766033	753275	486601	703822	780781	307954
Demiryolu	57766	63560	73160	89542	146802	111443	74105	42540	71887
Havayolu	984993	1626402	2152448	2440688	2549474	1650168	2731536	3166250	3965193
Karayolu	923889	814375	1259896	1223600	1868549	3067386	3100065	1960196	1811979
Toplam	2410557	3075075	4216661	4519863	5318120	5315598	609528	5949767	6413966

Kaynak: a.g.e., Türkiye İstatistik Yıllığı 1994, s. 72 , s. 512.

Tablo.4: Ulaştırma Türlerine Göre Yurtdışından Gelen Yurttaşların Yıllara Dağılımı (1994)

Giriş yolu	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
Denizyolu	102976	136913	140438	178109	193766	177972	195533	272487	315457
Demiryolu	20108	24515	22396	22515	27672	13005	10468	9047	12756
Havayolu	723888	810280	989112	998721	1196169	1350595	1714673	2107797	2079616
Karayolu	851607	945610	1015457	1094575	1270809	989602	1031001	813574	805486
Toplam	1698570	1917381	2167403	2167403	2697416	2531174	2951675	3202905	3213315

Kaynak: a.g.e.,Türkiye İstatistik Yıllığı 1994, s. 522, s.72

Tablo.5: Ulaştırma Türlerine Göre Yurtdışına Çıkan Yurттаşların Yıllara Göre Dağılımı (1994)

Giriş yolu	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
Denizyolu	99581	127950	143926	182592	200598	189958	178981	259374	307954
Demiryolu	22491	26999	26568	21772	27326	16023	9192	8650	9259
Havayolu	758053	860304	1016292	1175406	1377290	1491768	1766778	2200182	2295605
Karayolu	854711	1069372	1091892	1211074	1332332	1158637	104027	844552	833800
Toplam	1734841	2084625	2278681	2590844	29375546	2856386	2995378	3312758	3446618

Kaynak: a.g.e., Türkiye İstatistik Yıllığı 1994, s. 519, s.72

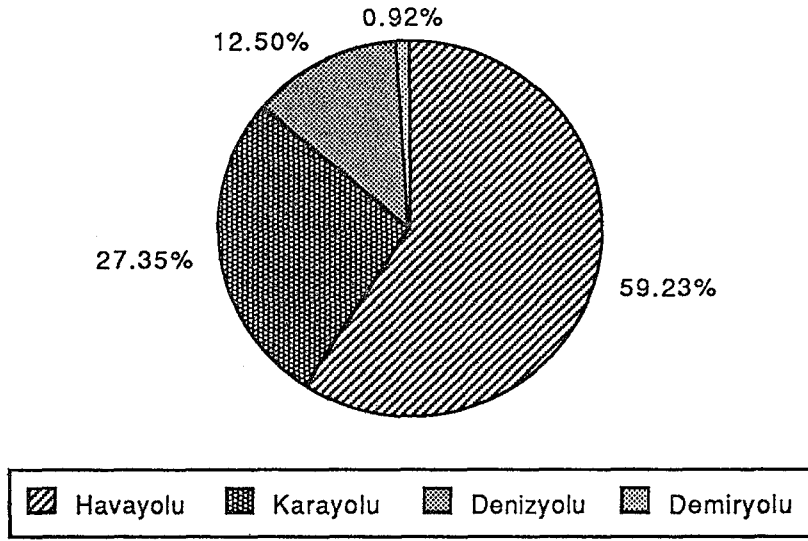
Tablolardan çıkan sonuca göre yabancı veya yurttaşların seyahatlerinde sürekli bir artış gözlenmektedir. Türkiye'nin Avrupa, Amerika gibi en çok turist kabul ettiği ve turist gönderdiği ülkelere uzak mesafede olmasından dolayı, hız ve konfor gibi önemli iki unsuru taşıyan havayoluna talebin, diğer ulaştırma türlerine göre daha fazla olduğu görülür.

Ziyaretçilerin giriş araçlarına göre tercihlerinde en fazla talep havayoluna, en az talep demiryoluna olmuştur. Şekillerde, alınan verilere göre ulaştırma türlerine olan talep görülmektedir.

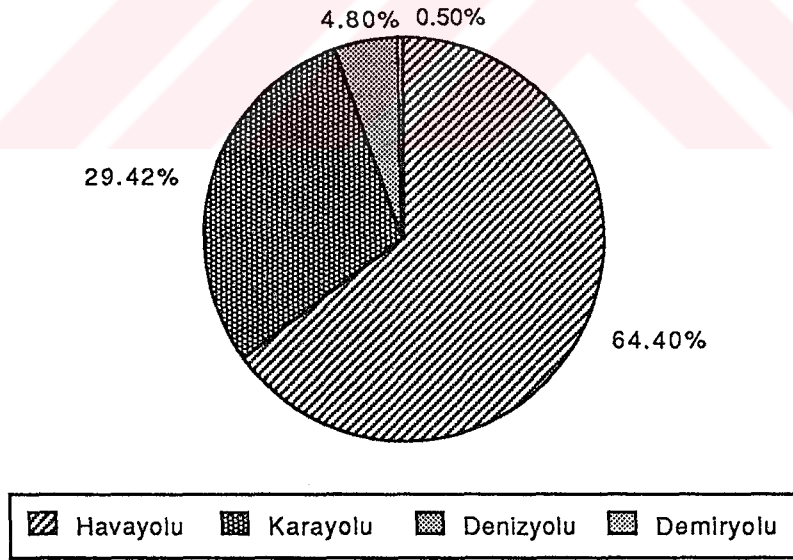
Yurttaşlar çıkış yollarına göre en fazla yine hava yolunu en az demiryolunu talep etmektedirler.

Tablo ve şekillerden anlaşıldığına göre, Türkiye 'de giriş - çıkış aracı olarak en fazla talebi havayolu, en az talebi ise demiryolu almaktadır. Havayolunun çok talep almasının nedeni, Türkiye 'ye gelen - giden yolcuların kendi ülkelerine ulaşım mesafesinin çok uzak oluşudur. Zira Türkiye 'de Avrupa, Amerika ve son yıllarda da Asya'dan talep vardır.

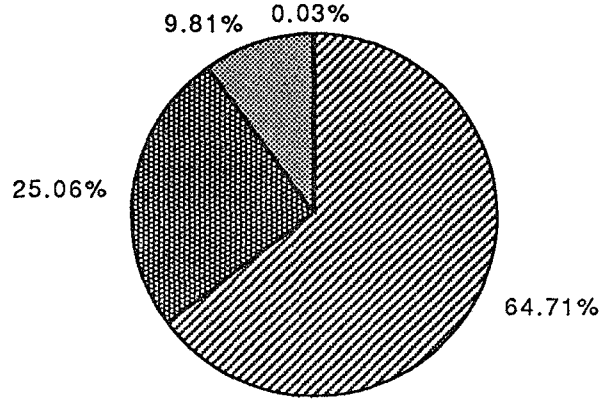
Şekil. 1: Yabancıların Türkiye 'ye Girişte Ulaştırma Türü Tercihleri (1994)



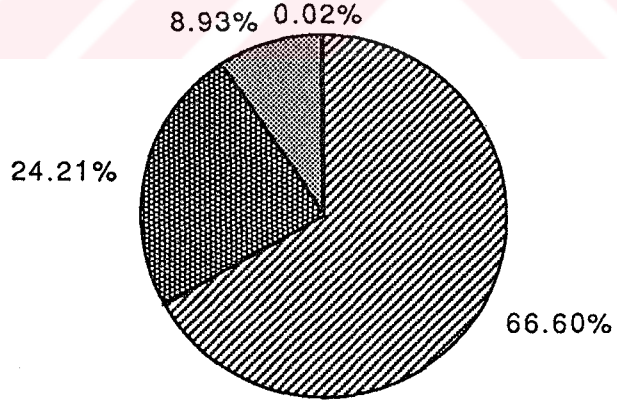
Şekil. 2: Yabancıların Türkiye 'den Çıkışta Ulaştırma Türü Tercihleri (1994)



Şekil. 3: Yurtttaşların Türkiye 'ye Girişte Ulaşırma Türü Tercihleri (1994)



Şekil. 4: Yurtttaşların Türkiye 'den Çıkışta Ulaşırma Türü Tercihleri (1994)



Ulaştırma türlerine olan talep ulaştırma sektörünü etkilediği gibi turizm sektörünü de etkilediği için, bu iki sektörün; hem talep artışına, hem de zevk ve tercihlerine cevap verebilmesi için günün koşullarına uygun en son teknolojik gelişmelere göre yapılanması gerekmektedir. Bu nedenle son yıllarda Turizm Bakanlığı bütçesine daha fazla pay ayrılmaya başlandığı gibi Ulaştırma Bakanlığı da özellikle havayollarına artan talebi göz önüne alarak alt - yapı çalışmalarını hızlandırmış ve yeni havaalanları yapımı planlanarak genel bütçeden önceki yıllara oranla daha fazla pay almıştır. Özellikle 1992 yılında bütçe artışı dikkat çekicidir. Tablo 6 'da Turizm Bakanlığı 'nın bütçesi görülmektedir.

Tablo. 6: Yıllara Göre Turizm Bakanlığı 'nın Bütçesi (milyon TL)

Yıllar	Gelir
1990	117 086
1991	233 059
1992	418 974
1993	820 933
1994	1 349 050
1995	1 770 500

Kaynak: Turizm Bülteni; Turizm Bakanlığı yayınları Ankara, 1993, sayı 1, s.2, 1994, sayı 9, s.1, 1994, sayı: 9, s.1' deki verilerden yararlanılarak hazırlanmıştır.

Dış seyahat gelir ve giderlerini incelediğimizde, ulaştırma sektöründe ve turizm sektöründe, yolcu taşımacılığının yarattığı ekonomik sonuçların ne denli önemli olduğu açıktır. Tablo 7 'da bu durum görülmektedir.

Tablo. 7: Dış Seyahat Gelir ve Giderlerin Yıllara Göre Dağılımı

	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994 (11 ay)
Gelir	1476	2355	2557	3225	2654	3639	3959	41360
Gider	- 448	- 358	- 565	- 520	- 592	- 776	- 934	
Dış Yolculuk Dengesi	1028	1997	1992	2705	2026	2863	3025	

Kaynak: Türkiye İstatistik Yılığ 1994, Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü, Devlet İstatistik Enstitüsü Matbaası, Ankara, 1994, s. 52.

Gerek yurt seyahatlerini teşvik etmek, gerekse uluslararası yolculuk gelirlerinden büyük bir pay alabilmek için, ulaştırma araçları üretim sanayiinin geliştirilmesi gerekmektedir. Türkiye 'de karayolu taşıtlarından; otomobil, bisiklet, motorsiklet, demiryolu taşıtlarından sadece vagon; deniz yolu taşıtlarından ise, yelkenli yat,

balıkçı teknesi ve sınırlı sayıda yük gemisi üretilmektedir. Sanayi taşıtlarının, özellikle motoru, elektrikli ve elektronik donatım cihazları ile bazı metal aksamının, otobüs uçak, yolcu gemisi, büyük tonajlı hizmet gemisi gibi taşıtların üretilmemesi yüzünden yurdumuz dışa bağımlıdır. Ulaştırma Bakanlığı'nın havayolu, denizyolu, demiryolu yolcu taşımada; iç hatlarda talep artışı yaratması ve dış hatlarda diğer ülkelerin ulaştırma taleplerini kendine yönlendirebilmesi için modern ulaştırma taşıtları ve alt yapı tesislerine bütçeden ayıracağı pay yeterli gelmemektedir. Özellikle yolcu uçağı ve kurvaziyer gemi fiyatları oldukça yüksektir.

Ulaştırma Bakanlığı bütçesinin yıllara göre dağılımı tablo 8 'de verilmiştir.

Tablo . 8: Yıllara Göre Ulaştırma Bakanlığı 'nın Bütçesi (milyonTL)

Yıllar	Bütçe (milyon TL)
1987	169 717
1988	232 923
1989	264 799
1990	432 928
1991	687 696
1992	1 138 199
1993	1 834 339

Kaynak: a.g.e., Türkiye İstatistik Yıllığı,1994, s.660

Ulaştırma sektöründe yurt içinde üretilmeyen taşıtlarla her türlü aksamın ithali için ödenen döviz, taşıt ihracaatından elde ettiği gelirlerinden düşüktür. Bu nedenle Ulaştırma Bakanlığı bütçesi açık vermektedir. Bu durum tablo 9 'da görülmektedir.

Tablo .9: Karayolu, Havayolu, Denizyolu, Demiryolu Taşıtları ve Mekanik, Elektronik ve Her Türlü Aksamın İthalat ve İhracatı (1993)

ULAŞTIRMA TÜRLERİ	(000 000 TL)	DENGE	
Karayolu			
İhracat	2 890 415		
İthalat	24 490 625		- 21 600 210
Havayolu			
İhracat	2 977		
İthalat	15 374 526		- 15 371 549
Denizyolu			
İhracat	823 253		
İthalat	4 007 501		- 3 177 248
Demiryolu			
İhracat	469 203		
İthalat	1 440 038		- 970 835
TOPLAM İhracat	4 185 848	GENEL İhracat	171 144 044
TOPLAM İthalat	45 312 690	GENEL İthalat	328 889 534
Denge	- 41 126 842	Denge	- 157 745 490

Kaynak: a.g.e, Türkiye İstatistik Yılığ 1994, s.571, 572, 564, 565 'teki verilerden yararlanılarak hazırlanmıştır.

Genel ithalat içinde ulaştırma ithalatının payı % 13.7 olurken, ihracatın payı da % 2.4 olmaktadır. Bu durumda ulaştırma araçları için yapılan ithalatla diğer sektörlerin ihtiyacı için yapılan ithalat karşılaştırıldığında, ulaştırma sektörünün genel ithalat - ihracat dengesinin içinde tek başına bir sektör olarak % 26 'lık gider kalemine ulaşması dikkat çekicidir. Bu duruma göre ulaştırma sektörü, genel ekonomi içinde bütçe açığında en çok payı olan sektördür. (- 41 126 842 000 000 TL)

Bu durumda da ulaştırma sektörünün ithalattan doğan açıklarının kapanması ve yerli üretime geçmesi için, dışa bağımlılıktan kurtulması gerekmektedir. Ulaştırma



sektörünün ithal ettiği ürünlerin yurt içinde üretilmesi, mevcut üretimin günün ihtiyaç ve teknolojisine göre yapımı, sektör içinde olduğu kadar, ilişkili olduğu demir - çelik, dokuma, cam, elektronik - elektrik, telekomünikasyon ve diğer birçok endüstriyel faaliyetler gösteren sektörde ve ulaştırma ile konaklama gibi iki temel unsurla var olan turizm sektöründe ekonomik gelişme yaratacaktır.

Ulaştırma araçlarının hız, konfor, kapasite yönünden gelişmesinin önemli diğer sonucu da daha fazla yolcu taşınarak birim maliyetlerin aşağı çekilmesidir.

Türkiye 'de denizyolu ulaştırma araçları; karayolu, havayolu, demiryolu araçlarına göre çağın gerisinde kalmıştır. Yolcu gemilerinin yaşı fazla olduğu için teknolojileri günün ulaşım ihtiyaçlarına cevap vermemektedir. Uzun ve doğal korunaklı koylar deniz turizmi için son derece elverişli olduğu halde yat elemanı olarak çalışanların nitelik eksikliği, yat fiyatlarının yüksekliği, teşviklerin son yıllarda uygulanması yat işletmeciliğinin gelişmesini engellemiştir.

Türkiye 'de liman, bekleme salonu gibi tesislerin kapasite ve donatım olarak yetersizliği denizyolu ulaştırma araçlarına talebi düşüren diğer önemli bir nedendir. Marmara, Ege ve Batı Akdeniz 'de korunaklı doğal koy ve körfezlerdeki yat limanları ve çekek yerlerinin yeterli donatıma sahip olmaması, dünya denizyolu turizmi gelirlerinden çok az pay alınmasına yol açmıştır. " 16 - 20 yaş grubu ve daha yukarı yaş grupları ekonomik ömrünü tamamlamış gemiler olarak değerlendirildiğinde yolcu gemilerinin % 75 'inin, feribotların % 40 'ının ekonomik ömrünü kaybettiğini gösterir. Dünyada iç ve dış hat denizyolu yolcu taşımacılığı son 15 yılda karakteristik olarak büyük aşamalar geçirerek otelcilik, gezi, eğlence faktörleri ön sırada yer almış, taşımacılık zihniyeti ise ortadan kalkmıştır. 1950 'li yıllarda miks adı verilen yolcu - yük karışımı gemiler 1960 'lı yıllarda turizm amaçlı denizyolu taşımacılığı yapan yolcu gemilerine yerini bırakmıştır. 1975 'de ise kurvaziye gemi işletmeciliği başlamıştır. (1)"

Deniz turizminde en önemli rakip ülke olan Yunanistan'ın 904 gemilik filosu olup, dünya altıncıdır. Ayrıca Güney Kıbrıs bandıralı 1251 gemi mevcuttur. Türkiye ise 1995 yılı verilerine göre toplam 309 gemiye sahiptir.

"Kurvaziye olarak çalışan gemilerin Kuşadası'na haftalık toplam sefer sayısı 28 'dir. Bunun geneline yakın kısmı üç büyük Yunan şirketine aittir." (2) " Devletin elinde bulunan gemilerden, 8 'i feribot olarak çalışmaktadır. Diğerlerinin hiç biri kurvaziye turizme uygun değildir. (3)"

---

(1) Kenan Öner -Bayram Camcı, " Denizyolu Yolcu Taşımacılığı ", TÜRSAB Turizm Dergisi, Aralık 1992, s : 18  
(2) Gino Pardo, "Gemi İşi Teşvik İster ", TÜRSAB Turizm Dergisi, Haziran 1995, s : 35  
(3) Karel Dutih " Devlet ne yapıyor ? " TÜRSAB Turizm Dergisi, Haziran 1995, s : 35.

### 1.1.1. Turizm Sektöründe Ulaştırma Türleri

Turizmde turistlerin üretim ve tüketimin yapıldığı yere taşınması, turizm sektörünü diğer sektörlerden ayıran önemli bir fark yaratmaktadır. Ulaştırmayı sağlayan kuruluşlar, mal ve hizmetlerin üreticiden tüketiciye ulaştırılması faaliyetleri sırasında, bir ülkenin ekonomik faaliyetlerinin de gelişmesinde etkin bir rol almaktadır. Turistik arz verilerine karşı ulaşım olanaklarının geliştirilmesi, turizmi nicelik ve nitelik olarak geliştirdiğinden turizm gelirlerindeki artış ülkedeki ödemeler dengesi açıklarını kapatan önemli bir unsur olmaktadır. Bu durumda ulaşım olanaklarının geliştirilmesi için ulaştırmanın alt sistemleri olan demiryolu, karayolu, denizyolu, havayolu ulaştırmasında ne gibi planlamalar yapılmalıdır, "Ekonomik kalkınma sürecinde bu alt sistemlerden hangisine öncelik tanınmalıyız?" (1) Bu soruları cevaplayabilmek için ulaştırmanın alt sistemleri denilen ulaşım türlerinin özellikleri bilinmelidir. Ancak o zaman turistik arz verilerine ulaşmak için ulaştırma türlerinden hangisinin daha fazla katkısı olacağı anlaşılır.

#### 1.1.1.1. Karayolu

Karayolu; yolcuları turistik çekici kaynaklara; konfor, animasyon, konaklama olanakları sunarak ulaştıran bir taşıma aracıdır. Turistik seyahatlerde denizyolu / karayolu, havayolu / karayolu, demiryolu / karayolu entegrasyonu ile turistik bölgeye en uygun ulaşımı sağlamaktadır. Bu nedenle havayolları kısa mesafelerde en çok kullanılan ulaştırma şeklidir.

Karayollarının gelişiminin kalkınma planlarında bir sistem içinde ele alınmaması, yıllar itibariyle beraberinde birçok sorun getirmiştir. Türkiye'de coğrafi yapının daha düşük maliyet getiren demiryolu ağına elverişli olmasına karşın, karayoluna ağırlık verilmesi; trafik sorunu, turizm bütçesinde ulaştırmaya ayrılan payın artışı, yetişmiş personel açığı ve yeşil alanların azalarak ekonomik dengenin bozulma tehlikesi gibi sorunlara yol açmaktadır.

" Türkiye 'nin Asya- Avrupa kıtaları arasında geçiş konumunda olması karayolu yapımının yüzyıllarca önceden başlamasını gerektirmiştir. Daha çok askeri amaçlı olan bu yollar, Osmanlı 'ların yükselme döneminde devrin ihtiyaçlarına cevap verecek karayolu şebekesi haline getirilmiştir. Kurtuluş savaşının ekonomik çöküntüsünün etkisiyle durgunluk gösteren gelişim, 1950 yılında Karayolları Genel Müdürlüğü 'nün kurulmasıyla sistemli bir çalışma ile ele alınmıştır. " (2) Karayolları son yıllarda teknik donatımı, konforuyla turistik taşımada en çok tercih edilen ulaşım türüdür.

(1) İsmet Ergün, Türkiye 'nin Ekonomik Kalkınmasında Ulaştırma Sektörü, Hacettepe Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi yayınları, No: 10, Bizim Büro Basımevi, Ankara, 1985

(2) Meydan Larousse Büyük Lügat ve Ansiklopedisi, Meydan yayınları, İstanbul, 1973 cilt 6, s: 952

Tablo .10: Türkiye' de Yıllara Göre Karayolu Ağı

Yıllar	Uzunluk (km)
1986	59139
1987	58915
1988	58850
1989	58552
1990	59128
1991	59221
1992	59842
1993	59770

Kaynak: Türkiye İstatistik Yıllığı 1994, T.C. Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü Matbaası, Ankara, 1995, s. 477.

Türkiye 'ye gelen yabancılar son yıllarda karayolu yerine havayolunu tercih etmektedir. Bu nedenle 1993 ve 1994 yıllarında karayoluna talep düşmüştür.

Tablo.11: Türkiye' ye Karayoluyla Gelen-Giden Yabancıların Yıllara Göre Dağılımı

Yıl	Gelen Yolcu	Giden Yolcu
1988	1 328 230	1 259 896
1989	1 327 402	1 223 600
1990	1 926 038	1 868 569
1991	3 189 981	3 067 386
1992	3 310 896	3 100 065
1993	2 150 889	1 960 196
1994	1 824 635	1 811 979

Kaynak: a.g.e., Türkiye İstatistik Yıllığı 1994, s. 501, 502.

### 1.1.1.2. Demiryolu

Ulaşımında; güven, konfor, yeme - içme, yatma gibi turistik gereksinimlere cevap verebilen, ucuzluk faktörüyle sosyal turizmi geliştiren demiryolu ulaşımı, gençler, gruplar, gidiş - dönüş indirimleri gibi farklı fiyat uygulamaları nedeni ile yoğun talep görmektedir.

Günümüzde Avrupa ve Amerika 'da en yaygın; ucuz, toplu taşıma aracıdır. Türkiye 'de karayollarıyla karşılaştırıldığında; teknolojinin gerisinde kaldığı görülmektedir. Buna karşın demiryollarının ucuzluk ve emniyet unsuru taşıması, kitle turizmini geliştirmesi bakımından oldukça önemlidir. Enerji tasarrufu sağlanması ise çevre sağlığı açısından karayollarına kıyasla önemli bir alternatif tercih unsuru yaratmaktadır.

"Dünyada ilk demiryolunun kurulması 1800'lü yıllarda uzanmaktadır. 1801 yılında 16 km'lik sefer düzenlenmiştir. 1802 'de buharlı tren ruhsatı verilmiş oldu. (İngiltere) Fransa 'da 1825 ilk ekspres seferleri başladı (1)".

"Türkiye' de ise Anadolu' da İngilizler (1860) İzmir - Aydın arasında ilk demiryolunu açtılar. 1871 'de ise İstanbul ilk kez demiryolu ile Avrupa'ya bağlandı. 1951' de ilk motorlu tren, 1955 'de ilk motorlu tren işletmesi faaliyete başladı (2)".

Demiryolu istasyonları, turistlere ülkenin turistik çekicilikleri, sosyo - kültürel yapısı hakkında ilk imajı yansıtan tesislerdir. Bu nedenle, istasyonların ülkenin bütün turistik kapasitesini yansıtacak, turistin gözünde iyi bir imaj yaratacak şekilde donatılması gerekmektedir. Yıllar itibariyle Türkiye' deki demiryolu istasyonlarında turistik gereksinimler için ; konaklama, yiyecek - içecek işletmeleri, dinlenme salonları gibi tesislerin daha modern bir anlayışla işletildiği görülmektedir. Ancak terminallerde Türkiye' nin turizm coğrafyasının potansiyelini açıklayan iyi donatılmış turizm büroları bulunmamaktadır.

Demiryolu ulaşımını teşvik etmek, turistik talebi çekebilmek için şu tür donatımları sağlamak gerekmektedir:

---

(1) Meydan Larousse Büyük Lugat ve Ansiklopedi, Meydan yayınları, İstanbul, 1973 cilt 3, s: 512

(2) a.g.e. s: 512

- Türkiye 'nin turistik çekiciliklerini gösteren haritalarının panolarda sergilenmesi,
- Karayolu, demiryolu,havayolu entegrasyon olanaklarının birkaç dilde anlatılması,
- Demiryolu, havayolu sefer saatlerinde istikrarın sağlanması,
- Demiryolu, havayolu fiyat tarifelerinin turizm sezonu öncesinde zamanlamaya dikkat edilerek bildirilmesi, broşürlerde bilgi verilmesi,
- Mesleki formasyon kazandırılmış personel istihdamına gidilmesi.

Uzun yıllar bu koşullar sağlanamadığından demiryolu ulaşımının yeterli gelişmeyi sağlayamaması taşınan yolcu sayısı da belli olmaktadır.

Tablo .12: Türkiye'ye Demiryolu ile Gelen - Giden Yolcu Sayısının Yıllara Dağılımı

YILLAR	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
GELEN	89601	90886	99670	172691	130177	86678	50486
GİDEN	90559	99728	111314	174128	127456	83297	51190
UZUNLUK km	8439	8439	8430	8429	8429	8430	8430

Kaynak: Aylık Ekonomik Veriler, İstanbul Ticaret Odası, Şubat 1995, s.72 ve Türkiye İstatistik Yıllığı 1994, T.C. Başbakanlık Devlet İstatistik Yıllığı, Ankara, 1995, s. 493.

### 1.1.1.3. Havayolu

Havayolu; hız, güven, konfor unsurları ve karayolu / havayolu entegrasyon olanakları ile çağımızda özellikle uzak mesafeler arasında tercih edilen ulaştırma türüdür. Son yıllarda giderek artan charter seferiyle; konaklama, yiyecek - içecek, eğlenme ve ulaşım hizmetlerinin herşey dahil tek bir fiyata turizm piyasasına sunulduğu paket - turlar havayolu taşımacılığıyla yoğun bir trafik akımı oluşturmuştur.

1900' lü yıllarda yapılan uçaklar oldukça ilkel olup, kitle taşımada kullanılmayacak bir teknolojiye sahipti. 1920 yılında ise Hamburg - Kopenhag - Amsterdam arasında düzenli seferler ilk kez toplu taşımacılığı gerçekleştirebilmiştir. 1927 yılında Atlantik Okyanusu 'nun havayolu ile aşılması uçakların toplu taşımacılıkta hız ve güvenlik yönünden önemli bir işlevi olduğunu kanıtlamış, hava yolu şirketleri, uçaklarının teknolojilerini geliştirebilmek için büyük yatırımlara girmişler ve sırasıyla "BOEING, AIRBUS, CONCORDE" gibi gittikçe gelişmiş uçakları havayolu hizmetlerine sunmuşlardır.

Türkiye' de ise Cumhuriyetin ilanından sonra "Türk Teyyare Cemiyeti" nin kuruluşu bu alanda atılan ilk ciddi adımdır. 1930 yılında Atatürk 'ün direktifi ile Ankara - İstanbul arasında uçaklar çalışmaya başlamıştır. 1947 yılında ise "Ankara, İstanbul, Atina" hattı ilk uluslararası uçuş hattı olmuştur.

1 Mart 1956 yılında Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığı olarak yeniden yapılanan işletme, iç ve dış ulaşımında talebin ihtiyaçları için uçuş hatlarının sayısı hizmet kalitesi yönünden uzun yıllar batı standartlarında hizmet verememiştir.

Son yıllarda özelleştirme politikası çerçevesinde teşvik edilen özel havayolu şirketlerinin ardarda faaliyete geçmesiyle rekabet ortamı yaratılmış, uçuş sayıları, hizmet kalitesi bakımından hızlı bir gelişme başlamıştır. Bunun sonucu olarak yoğunlaşan hava trafiğinin yükünün azaltılması, iniş - kalış saatlerinin düzenlenmesi turistik kaynaklara ulaşımı kolaylaştırmak için yeni havaalanları açılmıştır.

Tablo. 13: Türkiye 'de İç ve Dış Hatlarda Taşınan Yolcu Sayısı, Arz Edilen Kapasite

Yıllar	Taşınan Yolcu Sayısı		Arz Edilen Kapasite (Türk Havayolları)
	İç Hat	Dış Hat	
1986	1 730 121	991 774	4 503 403
1987	2 062 128	1 198 814	5 246 596
1988	2 142 419	1 663 774	6 079 747
1989	2 332 230	1 460 021	6 935 144
1990	2 950 779	1 546 753	7 735 444
* 1991	1 789 947	1 096 981	5 941 753
1992	2 403 953	1 689 260	8 581 082
1993	3 397 524	2 430 707	12 365 287

Kaynak: Türkiye İstatistik Yıllığı 1994, T.C. Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü yay., Ankara, 1995, s. 503.

\* 1991 yılındaki azalma grev nedeniyledir.

Yerli ve yabancı havayollarıyla Türkiye 'ye giriş - çıkış yapan yolcular, turizm amaçlı olarak seyahat ettiklerinde ulaşırmada havayolu / karayolu entegrasyonundan yararlanmaktadır. Buldukları ülkeden, ulaşacakları turistik istasyona en yakın havaalanına charter uçakları ile gelip, karayoluyla konaklama tesislerine ulaşmaktadırlar. Charter uçaklar tarifeli uçaklara oranla daha düşük kapasiteli oldukları için, kıyı kentlerine en yakın yörelerde yoğun olarak bulunduğundan çok tercih edilmektedir.

Yabancı havayollarının charter seferleri Türk hava yollarına oranla daha fazladır. Bu nedenle havayolu taşımacılığı gelirlerinin azlığı milli ekonomi için kayıp teşkil etmektedir.

#### 1.1.1.4. Denizyolu

Denizyoları; hız, güven, konfor emniyet yeme - içme, yatma, eğlenme gibi bütün turistik gereksinimleri karşılayabilen ulaştırma türüdür.

İnsanlar tarafından çok eski çağlarda, M.Ö. 3000 yıllarda Nil nehri kıyılarında yaşayan toplulukların akarsularda taşımacılık yapmak istemeleriyle başlayan ilkel tipteki ulaşım zaman içinde teknolojik aşamalar geçirerek günümüzde çok tercih edilen ulaşım türü olmuştur.

"Amerikalı Stevens, 1808 'de Phoenix adlı gemisiyle ilk defa açık denize çıktı. 1815' den itibaren A.B.D. 'de hem yelkenli hem de makineli olan gemilerle ticari işletmeler kuruldu. 1945 'de ilk transatlantik olan Great Britain yapıldı. XIX. yüzyılın ikinci yarısında vapurlarla yapılan düzenli yolcu seferleri bütün dünyada çoğaldı (1)." Buhar gücünün yürütücü güç olarak bulunuşuyla denizcilikte köklü bir değişiklik başladı.

II. Dünya savaşıdan sonra çöken Alman Ekonomisi, göçlerin durulması, Avrupa'nın yeniden inşaa sürecine girmesi, deniz ulaşımında durgunluğun başlamasına yol açmıştır. 1960 yılına kadar geniş insangücü kitlesinin Avrupa'nın yapılanması için Almanya ve komşu ülkelerde iş bulup kalması, Süveyş Kanalı'nın iki kez kapanmasıyla Avustralya'ya göçmen yolunun uzanmasından dolayı bu hatta talebin düşmesi, yolcu taşımacılığının azalmasının ana nedenleri olmuştur. 1970 yılından sonra ise, deniz yolcuları için Atlantik seferleri cazibesini iyice yitirmiştir. Devamlı yolcu talebi azalan işletmeler, filolarını küçültmek zorunda kalmış, sonunda Atlantik yolculuğu bütünüyle kaldırılmıştır.

Kuzey Atlantik seferleri dışında 1970 'li yıllarda yolcu gemileri için şu hatlar talep alıyordu:

Avrupa - Avustralya

Güney Avrupa - Güney Amerika

İngiltere - Güney Afrika

Batı Amerika - Güneydoğu Asya

Düzenli yolcu gemisi işletmeleri talebinin hızlı düşüşü karşısında Kurvaziyer seferlerine başlamışlardır.

---

(1) Meydan Larousse Büyük Lugat ve Ansiklopedi, cilt 12, Meydan yayınları. 1970, s: 551, 552



#### 1.1.1.4.1. Türkiye'de Denizyolu Ulaştırmasının Gelişimi

1 Temmuz 1926 'dan itibaren "Kabotaj Hakkı" (1) nın tamamen Türklerin eline geçmesinden sonra deniz ticaretindeki önemli eksiklikler giderilmeye başlanmışsa da izleyen uzun dönemlerde deniz ticaretinde planlı kalkınma hamleleri yapılmamıştır. Dünya Deniz Ticareti Filosu ile Türk Deniz Ticareti Filosu' nun Gelişimi karşılaştırıldığında bunu açıkça görebilmekteyiz.

Tablo .14: Dünya 'da ve Türkiye 'de Deniz Ticaret Filosunun Yıllara Göre Gelişimi

	Dünya	Türkiye
YIL	Milyon Dwt	Milyon Dwt
1982	659.30	4.41
1983	650.25	4.86
1984	637.92	6.05
1985	624.19	5.81
1986	611.70	5.23
1987	610.01	5.24
1988	613.23	4.91
1989	622.74	5.17
1990	634.70	5.64
1991	658.01	5.96
1992	666.55	6.50
1993	670.98	9.00
* 1994	638.97	9.500

\* İlk altı ay barebotlar dahildir.

Kaynak: Deniz Ticareti Dergisi, Deniz Ticaret Odası, Demet yay., S.G, İstanbul,

(1) Kabotaj Hakkı: Bir ülkenin deniz ve havayolu ticaretini kendi vatandaşlarına, özellikle kendi bayrağını taşıyan gemilere, limanlar arasında gemi işletme hakkı için bağışladığı ayrıcalık Kabotaj kanunu 19.4. 1926 yılında çıkarılmıştır.

Tabloda ticaret filolarının gelişimi Dwt (Dead Weight Tonaj) olarak verilmiştir. "Dwt geminin ticarî yükü ve yolcuların ağırlığı ile geminin çalışması için gerekli personel, kumanya, tatlı su, yakıt ve yağlama yağı gibi ağırlıklarının toplamının ton olarak ifadesidir. (1)"

Türkiye 'de deniz ticaret filosu çok yavaş gelişmektedir. Deniz Ticaret Odasının henüz yeni denilebilecek 10 yıllık bir geçmişi olması da Türkiye 'de denizciliğin istenilen düzeyde olmamasının temel sebeplerindendir. 833 km' lik kıyı şeridi olan ülkede, teşkilatlanmanın en büyük eksikliği henüz bir Denizcilik Bakanlığı 'nın kurulamamış olmasıdır. Deniz Ticaret Odası 'nın İskenderun, Antalya, Bodrum, İzmir, Samsun şubelerinin açılması "Ulusal Denizcilik Bildirgesi" ni ilan ederek Denizcilik sektöründeki oda, dernek ve bütün demokratik kitle örgütlerinin eşgüdüm içinde hedef ve stratejilerini saptamasını sağlamıştır. Bu suretle denizcilik sektörü 1994 yılı itibariyle altın yılını yaşamaya başlamıştır. " Neticede Türkiye 'de deniz turizminde 1.000.000.000 - \$ 'lık bir potansiyel ortaya çıkmak-tadır." (2) Yıllar itibariyle yolcu taşımacılığında ortaya çıkan gelişme 15 numaralı tablodan izlenebilir.

Tablo. 15: Türkiye Karasularında Taşınan Yolcu Sayısının Yıllara Göre Dağılımı

Yıl	Yolcu Gemisi Sayısı	Yolcu Sayısı
1986	563	156592
1987	652	156587
1988	777	166353
1989	955	179004
1990	1112	203216
1991	1207	220784
1992	1319	236417
1993	1410	239893

Kaynak: Türkiye İstatistik Yıllığı 1994, T.C. Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü, Ankara, 1995, s. 503

1994 yılı göz önünde alınarak dünya deniz ticaretinde Türkiye' nin yerine bakıldığında Güney Kıbrıs, Malta gibi yüzölçümü çok küçük olan ülkelere oranla filo kapasitesinin çok düşük olduğu görülmektedir.

(1) Mustafa Turunoğlu, Yelken Dünyası Dergisi, Meva Matbaacılık ve Yayıncılık, Mayıs 1995, s.38

(2) Deniz Ticareti Dergisi, Deniz Ticaret Odası Yayınları, Demet Yayıncılık, İstanbul, 1995,s. 12

Tablo.16: Türkiye 'nin Dünya Deniz Ticaret Filosundaki Yeri (1994)

Sıra	Ülke	Filo Kapasitesi Milyon Dwt	% DWT
1	Liberya	92.86	13.6 \$
2	Panama	92.29	13.5 \$
3	Yunanistan	53.60	7.8 \$
4	<b>G. Kıbrıs</b>	<b>38.69</b>	5.7 \$
5	Bahama	34.92	5.1 \$
6	Norveç	34.11	5.0 \$
7	Japonya	32.88	4.8 \$
8	<b>Malta</b>	<b>23.70</b>	3.5 \$
9	Çin	21.88	3.2 \$
10	Sngapur	17.56	2.6 \$
11	A.B.D.	16.48	2.4 \$
12	Rusya	14.11	2.1 \$
17	<b>Türkiye</b>	<b>9.5</b>	<b>1.4 \$</b>
18	İtalya	9.03	1.3 \$
23	İngiltere	6.74	1.0 \$
24	Danimarka	6.73	1.0 \$
25	Fransa	6.44	0.9 \$
26	Almanya	6.19	0.9 \$
45	İspanya	1.50	0.2 \$
80	Tunus	0.17	0.0 \$
152	Güney Bisau	0.00	0.0 \$
	<b>TOPLAM</b>	<b>683.97</b>	

Kaynak: Deniz Ticareti Dergisi, Deniz Ticaret Odası, Demet yayınları, s.6, İstanbul, 1994, s. 58

#### 1.1.1.4.2. Denizyolu Ulaştırma Araçları

Denizyolu ulaşımı turistik ulaşım faaliyetlerinin yanısıra birçok ticari faaliyetleri de kapsar. Türkiye 'de ve uluslararası taşımacılıkta ülke ekonomisine sağladığı döviz, ödemeler dengesi açıklarını kapatmada önemli bir yer tutar.

Ticari amaçlı taşımacılıkta ve turizm amaçlı taşımacılıkta faaliyet alanının özelliklerine göre geliştirilmiş, birbirinden hacim, donatım, teknoloji, tonaj bakımından oldukça farklı deniz ulaştırma araçları bulunmaktadır.

Turizm faaliyetleri için kullanılan başlıca gemi tipleri şunlardır:

##### a. Yolcu Gemileri

Bu gemiler belirli saatlerde işleyen (tarifeli) ulaştırma araçlarıdır. Kısa ve uzun mesafelerde kullanılmaktadır. Yeme - içme, konaklama, eğlenme gibi temel turistik gereksinimleri karşıladığı için oldukça fazla rağbet görmektedir. Konfor ve güvenlik unsuru nedeniyle turistik ulaşımında önemli bir yeri vardır.

Denizlerin yanısıra akarsulardaki ulaşımaya uygun teknolojiye yapılmış gemiler vardır. " Eski yıllarda Missisipi nehrinde çalışan tipik yolcu gemilerinin benzerlerinin az su çeken padıllı gemiler olarak bugün hâlâ Güney Amerika, Afrika, Avustralya, nehirlerinde kullanıldıkları bilinmektedir. Avrupa 'nın büyük nehirlerinde de padıllı yolcu gemileri halen çalışmaktadır." (1)

Türk Gemileri için hükümetin uygun gördüğü limanlarda 6762 Sayılı Türk Ticaret Kanunu' nun 839 'uncu maddesi gereğince gemi sicilleri tutulmaktadır. Yıl içinde kaydı yapılan ve silinen gemiler, her gemi için tutulan dosyaya kayıt edilir. "1992 yılında sicil kayıtlarına geçen toplam gemi sayısı 4578' dir. Buharlı gemi 97, Motorlu gemi 4154, Yedekte çekilen 367, Yelkenli Gemi sayısı ise 20 'dir. Yelkenli gemilerin Tescil dairelerine göre dağılımı ise şöyledir (2) :

- Antalya .....1
- İskenderun.....2
- İstanbul.....3
- İzmir.....1

Bunlar 18 gros tonilatodan büyük olan gemilerdir.

Yolcu gemileri, kullanıldıkları bölgelerin coğrafi koşullarına göre çeşitli boyda,

(1) Teoman Özalp, "Yolcu Gemileri", Deniz Ticareti Dergisi, Deniz Ticaret Odası Yayını, Temmuz 1988, s. 69  
(2) Deniz Taşıtları İstatistikleri 1992, T.C. Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü, Ankara, s.8

yapıda olabilirler. Bazıları buhar gücüyle işledikleri gibi bazıları da motor gücüyle çalışabilir. Gelişen teknolojiyle birbirinden çok farklı yolcu gemileri yapılmıştır. Dev transatlantikler zaman içinde yerini, daha küçük boyutlu fakat daha güvenli gemilere bırakmıştır.

"Nehirlerde, göllerde, kanallarda, limanlarda, kapalı denizlerde yakın sahil-lerde, açık denizlerde, okyanuslarda en küçük gemiden başlayarak dev transatlantiklere kadar, yolcu gezdiren gemiler yolcu gemileridir. Uluslararası kurallara göre personeli dışında 12 'den fazla yolcu taşıyan yük gemileri de yolcu gemisi gibi kabul edilerek, yolcu gemisi kurallarına tâbi olurlar."

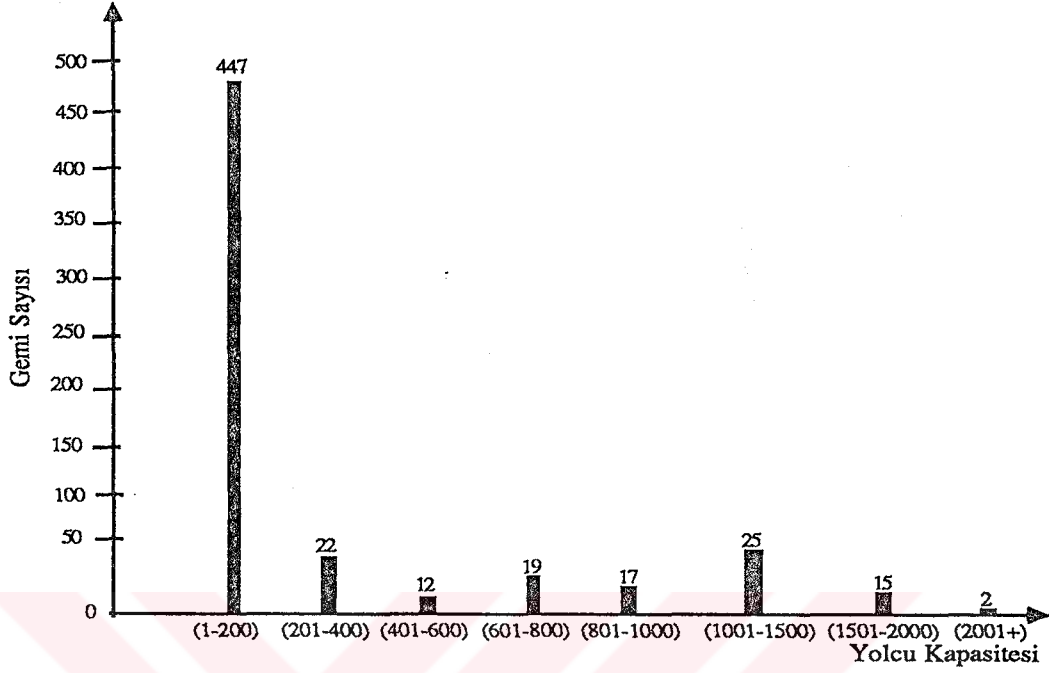
"Yolcu gemileri günümüzdeki kullanımları açısından aşağıdaki şekilde sıralanabilirler :

- Nehirlerde ve küçük göllerde yolcu taşıyan gemiler,
- Limanlarda ve şehir hatlarında yolcu taşıyan gemiler,
- Büyük göllerde yolcu taşıyan gemiler,
- Kanal (cross - channel) gemileri,
- Yakın sahil yolcu gemileri,
- Açık - deniz yolcu gemileri,
- Transatlantikler,
- Kurvaziyer seferler yapan gemiler,
- Yolcu Feribotları,
- Yolcu ve Yolcu - Oto Feribotları"

Çoğu kez bu sınıflamaların arasında kesin bir ayırım yapma olanağı da bulunmamaktadır.

Türkiye' de yolcu gemilerinin yaşının 15 - 20 arasında olması, bunların eski teknolojilerin ve artık günümüzde yolcu taşıma faaliyetlerinde istenilen standartta olamayışının açık göstergesidir. Yolcu kapasitesine göre gemi sayıları şekil 5 'de verilmiştir.

Şekil . 5: Yolcu Kapasitelerine Göre Gemi Sayıları



Gemi ve yolcu sayısı verilen bu gemilerin hepsi faaliyet halinde değildir. Yaşlarının büyük olması dolayısıyla bakım ve onarım için tersanelerde uzun süre kalmaktadır. Dış hatlara gidebilen yolcu gemileri 3 adettir ve 8 adedi ise feribot olarak kullanılmaktadır.

#### b. Feribotlar

Feribotlar yolcu gemilerine oranla daha kısa mesafede kullanılan kıyı ulaşımı araçlarıdır. Yolcu feribotları özellikle çok kısa mesafelerde hız unsuru ile tercih edilir. Yolcu + oto feribotları II. Dünya savaşından sonra otomobillerin hızla çoğalması, karşısında otomobilleriyle yolculuk yapmak isteyenler için geliştirilmiş, ulaşırma araçlarıdır.

Demiryolu ile yolculuk yapanların deniz taşıma araçlarıyla taşınması gerektiğinde yolcuların vagonlardan inmeden bir kıyıda başka kıyıya geçebilmesi için demir yolunun nihayetinde raylarla birleşebilecek şekilde tabanına ray döşenmiş tren - ferileri denilen feribotlar mevcuttur.

#### c. Yatlar

Yatlar deniz ulaşırma araçları içinde her tür seyahat organize şekline elverişli deniz araçlarıdır. Paket - turlara hizmet veren büyük tonajlı gemilere kurvaziyer denmektedir. Düşük kapasiteli olanlar özel gezilerde tercih edilir.

Motorlu, yelkenli, hem motorlu hem yelkenli olabilen yatların tarihçesi çok eskidir. "İlk kez Hollandalılar "yaht" ismini vermişlerdir. İngiltere' de "yacht" şekline dönüşerek İngilizceye geçmiştir.(1) "

Türkiye 'de turizm faaliyetlerinde yatçılığın önemli bir yeri vardır. " 2x2 m 'lik bir kamaranın 5 yıldızlı bir otel odası fiyatına satıldığı düşünülürse bu önemli potansiyelin atıl duruma düşmesine izin verilmemesi gereği ortaya çıkar." (2). Bu nedenle yatlar, yat turizminin geliştirilmesi ve ülke ekonomisine katkısı göz önüne alındığında en önemli deniz ulaştırma aracı olmaktadır." Türkiye 'de yat turizminin turizm faaliyetleri içindeki yeri ve genel ekonomi içindeki önemi son yıllarda anlaşılmaya başlanmıştır. Diğer deniz ulaştırma araçları gibi yat sayıları da oldukça azdır.

#### d. Kurvaziyer Gemiler

Kurvaziyer turizm; yolcuların tarifeli uçaklarla veya charter uçaklarla limana gelip gemi turuna katıldıktan sonra tekrar uçakla ülkelerine döndükleri organize turistik seyahatlerdir. Gemi yolculukları, konaklama, yeme - içme, eğlenme spor olanaklarına da sahiptir.

"1890 yılında Alman Albert Balin 'le başlayan ilk kurvaziyer seferlerinden sonra I. Dünya savaşına kadar geçen süreçte de kurvaziyer seferlerin yoğun olmadığı görülmektedir. Savaş yıllarının neden olduğu yolcu sayılarındaki aşırı düşüş karşısında, işletmeler ellerindeki gemileri kurvaziyer olarak kullanmaya başlamışlardır. Ancak bir geminin kurvaziyere dönüştürülmesi yüksek maliyetlere yol açtığından, Norveç, Sovyet Rusya, İngiltere, Panama, Yunanistan ve İtalya kurvaziyer seferlere uygun gemiler yapmaya başlayarak dünya kurvaziyer tonajında önde gelen ülkeler olmayı başarmışlardır." (3).

1955 'de Yunanlılar ilk gerçek anlamda kurvaziyer seferlere başlamışlardır.

Bu gelişmelerin ışığı altında kurvaziyer turizmi doğuran başlıca etkenler şunlar oldu:

- Düzenli yolcu gemilerinin sefer zamanları dışında atıl kalması,
- Düzenli yolcu gemisi personelinin ölü sezonda işsiz kalması,
- Endüstrileri gelişmiş ülkelerin halklarının sıcak iklim kuşağındaki ülkelerin turistik çekiciliklerini görmek istemeleri.

(1) Bekir Boran, Yelkenciliğin Seruveni, Deniz Ticaret Dergisi, Deniz Ticaret Odası yayınları, Ocak - Şubat, 1995, s. 54

(2) Mete Polat, "94 sezonunda Ne Bekleniyor ?", TÜRSAB Turizm Dergisi, Deniz Ticaret Odası yayınları, Türkiye Seyahat Acentaları Birliği yayını, 128 / 1994, s. 33

(3) "Dünya' da ve Türkiye 'de Deniz Taşımacılığı", Deniz Ticaret Dergisi, Deniz Ticaret Odası yayınları, Eylül 1988. s.71.

II. Dünya savaşından sonra dikkati çeken diğer bir durum da otomobilleriyle seyahat etmek isteyenler için kurvaziyer gemilerin " yolcu - oto - feribotları " gemilerine dnüştürölmesidir. 1985 - 1987 yılları arasında otomobil yolcu talebinin artışı ve bu yolcuların denizaşırı yolculuk yapmak istemeleri yolcu - oto - feribot tipi gemilerin çoğalmasını sağlamıştır.

### **Kurvaziyer Turizmin Türkiye 'de Gelişimi**

II. Dünya Savaşı 'nın ölkelerin ekonomisi üzerindeki çöküntüsü, mali sorunlar içindeki yolcu gemileri işletmecilerinin piyasadan çekilmesi Türkiye 'nin Akdeniz 'de "Liner Yolcu Gemisi" işletmeciliğinde önemli bir fırsat olmuştur. Ancak bu gemilerle gerçek anlamda kurvaziyer seferler yapma olanağı yoktur. Türkiye 'deki kuva-ziyer gemilerin bugün için Akdeniz 'deki lüks kurvaziyer gemileri ile rekabetinden bahsedilemez. Bunlar yerli turiste bir dereceye kadar hizmet verebilmektedirler. Stabile, dekorasyon, yüksek standart ile yolcuya en iyi hizmeti sunabilmek dizaynda ve işletmecilikte temel unsurdur. Bunlar yerine getirildiğinde rekabet mümkün olabilir.

"A.B.D., istatistiklere göre dünyadaki potansiyel kurvaziyer müşterisinin % 10 'una ulaşmış durumdadır." (1) şirketler 2000 kişilik bir çok gemiyi hizmete sokarak turistik yolcu kapasitesini karşılayacak arzı sunabilmişlerdir. Bu şekilde kabin başına maliyetleri de düşürdüklerinden yüksek kâr marjına erişmektedirler.

#### **e. Diğer Deniz Araçları**

- **Bilimsel Araştırma Gemileri:** Günümüzde denizaltıyla ilgili araştırmalar; eski medeniyetlerin ortaya çıkarılmasında, su kirliliğinin ölçölmesi ve nedenleriyle özömlerinin saptanmasında, deniz bitkilerinin beslenme amaçlı kullanması ve ilaç sanayiinde yararlanılması gibi konularda yapılmakta olup bunun için bilimsel araştırma gemilerinden yararlanılmaktadır.

Ünlü araştırmacı Kaptan Cousteau dünyanın önde gelen denizaltı araştırmacısıdır. Dünyanın hemen her yerinde deniz-bilim (oşinografi) faaliyetlerinde kullanılan özel donatılmış gemileriyle yaptığı incelemeler, bütün bilim adamlarına ışık tutmaktadır. Ayrıca bu çalışmalar turizm faaliyetleri için önem taşımaktadırlar. Özellikle termik santrallerin kıyılarda kurularak deniz kirliliği yaratması Batı Anadolu kıyılarında turizmi olumsuz etkileyeceği için devlet ve kamu arasında polemiklere yol açmıştır. Green Peace (Yeşil Barış) örgütü uluslararası evre kirliliğine karşı, özellikle deniz kirliliği için bilimsel önlemler almaya çalışan inceleme ve araştırma gemisine sahiptir.

- **Hizmet Gemileri:** Bu gemiler yük ve yolcu taşımacılığında kullanılamaz. Bunlar liman ve tersanade yaşlanmış, kaza geçirmiş, teknik arızası olan gemilere bakım - onarım hizmeti sunma amaçları için kullanılan gemilerdir.

(1) a.g.e, Deniz Ticareti Dergisi, Eylül 1988, s.71



- Balık Avı Ve Fabrika Gemileri: Balık ihraç eden bu konuda uzmanlaşmış ülkelerde görülür. Balık ticaretinde ve avlanmada kullanılmak üzere, fabrika donatımına sahip teknolojik yapıda gemilerdir.

- Yük Gemileri: Yük taşıyan, yolcu sayısı 12 'yi geçmeyen gemilerdir. Dünya ticaretine deniz taşımacılığı hakimdir. Birim başına taşıma maliyetlerinin, gelişen teknoloji yardımıyla önemli ölçüde diğer ulaştırma türlerine göre daha düşük tutulabilmesi, yük gemilerinin; deniz ticaretinde vazgeçilmez taşıma aracı olması sağlanmış, yolun uzaklığı ve niteliği, yükün ağırlığına göre çeşitli tipte yük gemilerinin ortaya çıkmasını sağlamıştır.

- Konteyner Gemileri: Farklı ağırlıktaki ambalajlanmış yükleri, 40 tona kadar çıkabilen standart saçtan yük kalıpları içinde taşıyan bir tür yük gemisidir. Standart saç kalıplarına konteyner denildiğinden bu isimle anılır.

- Kimyevi Madde Tankerleri: Kimyevi maddeleri taşımak için özel olarak donatılmış taşıma amaçlı gemilerdir.

- Petrol Tankerleri: Petrol taşıma amaçlı gemilerdir.

- Asfalt Tankerleri: Asfalt taşıyan tankerlerdir. Diğer tankerlerden farklı ısıtma sistemli ve güçlü pompalarla donatılmış gemilerdir.

- Su Tankerleri: Su taşıma amaçlıdır.

- LPG Tankerleri: (Liquefied Petroleum Gas) Sıvılaştırılmış gaz tankeridir.

- Frigorifik Gemileri: Sıcağa hassas yüklerin taşındığı gemilerdir.

- Oba Gemileri: (Oil Bulk Carrier) Kombine taşıma (dökme, mısır, vb.) ile sıvıyükleri (Petrol, gaz, vb.) taşıma amaçlı gemilerdir.

- Ro / Ro Gemileri: (Roll on - Roll of) Tekerli yük taşıyan gemilerdir. (Araba, TIR, vb)

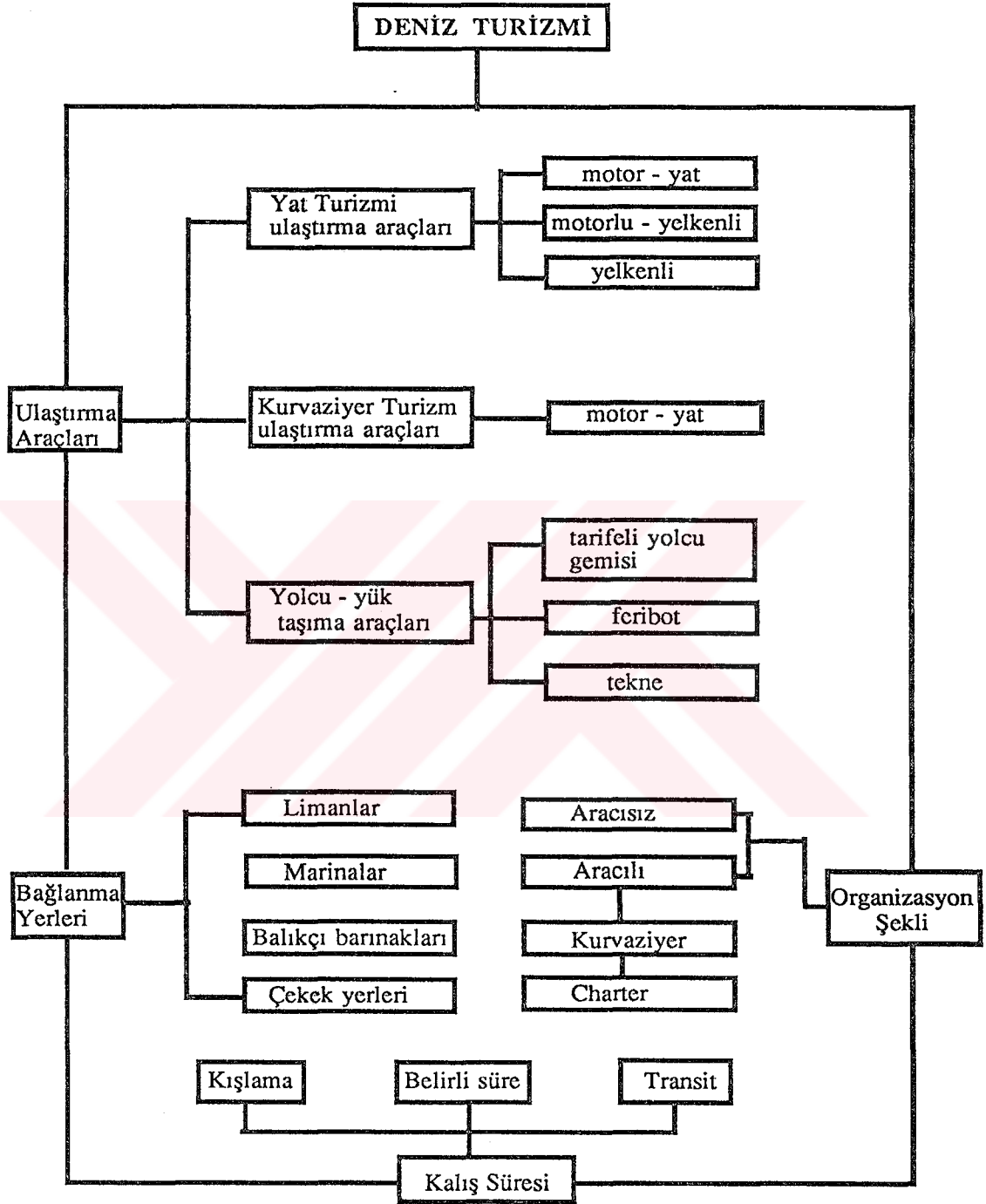
- Dökme Yük Gemileri: Dökme katlı yük gemisi; hububat, maden cevheri kömür taşır. Dökme sıvı yük gemisi; petrol ürünleri, sıvılaştırılmış gaz ve diğer sıvılaştırılmış gaz ve diğer sıvıları taşır.

- Karışık Eşya Gemileri: Sanayi mamülleri, tarım mamülleri ve diğer ürünleri taşır.

- Hayvan Gemileri: Hayvan ticareti yapan ülkeler tarafından uluslararası hayvan taşımacılığı için kullanılır.

Deniz ulaştırma araçları, "Deniz Turizmi" denilen turizm şeklinin doğmasını sağlamıştır. Yolcu gemileri, yolculara ait otomobilleri de taşıyacak teknolojide yapılarak otomobille deniz yolculuğunun gerçekleşmesini sağlamıştır. Aracılığı veya aracısız organizasyonlarla çeşitli deniz ulaştırma araçları bu araçların bağlama yeri olan marina ve çekek yerleri Deniz Turizmi 'nin en önemli unsurlarıdır. (Şekil 6)

Şekil .6: Deniz Turizmi Organizasyon Şekilleri, Ulaştırma Araçları, Bağlanma Yerleri ve Süresi



Kaynak: Kuşadası 'ndaki marina, liman ve yat seyahat acentalarından elde edilen bilgilere göre hazırlanmıştır.

## 1.2. Turizmde Ulaştırma Aracı Seçimini Etkileyen Faktörler

Turizm sektöründe ulaştırmanın önemini birçok faktör arttırmakta ve etkilemektedir. Bu faktörlerin başlıcaları aşağıdaki gibidir:

### 1.2.1. Konaklama Şekli

Konaklama şekli bakımından turizm; otelde yapılan konaklamalarda olan turizm ile yan konaklama adı verilen kamping, ikinci ev (sayfiye evleri) tatil köyleri, kır evleri gibi konaklama tesislerindeki konaklamaların oluşturduğu turizm şekilleridir (1)."

Konaklama tesislerinin niteliklerine göre sınıflandırılan turizm şekillerinde, turizm faaliyetlerinin yerine getirilebilmesi için değişik ulaştırma araçları kullanılması gerekmektedir.

Otelde yapılacak bir konaklama için, turistik istasyon uzaksa havayolu / karayolu, havayolu / demiryolu, karayolu / demiryolu, karayolu / denizyolu entegrasyonu ile ulaşım sağlanmaktadır.

Yan konaklama tesisleri, oteller gibi turistik yöreye yakın ve kolay ulaşım olanaklarına sahip olmayabilir. Ancak bu tesislerin kurulduğu yer, tek başına yüksek turistik çekici verilere sahip olduğundan talep görebilir. Özellikle tatil köyleri yerleşim bölgesinin gürültüsünden uzak, bakir bir doğada, genellikle koylarda kurulmaktadır. Tesislere ulaşım otobüsle olduğu gibi, sadece denizyolu ile de sağlanabilmektedir. Bu durumda deniz ulaşım araçları olan feribotlar, yatlar, balıkçı tekneleri ulaştırma faaliyetlerini yerine getirmektedir.

Kır evleri, kampingler dar ve sarp yolların bitiminde bulunabilirler. Ulaşım; motorsiklet, bisiklet veya yürüyerek sağlanmaktadır. Bu bölgeler dik ve tırmanılması olanaksız ise teleferik ile, uzak mesafede ise havayolu ulaşımı ile sağlanmaktadır.

### 1.2.2. Seyahatin Düzenleme Şekli

Turizm faaliyetleri paket - turlar, gruplar ve bireysel seyahatler şeklinde düzenlenebilir. Paket - turu düzenleyen tur toplayıcıları, charter seferleri veya tarifeli seferlerden yararlanarak havayolu ulaşımını kullanırlar. Seyahat acentaları havaalanlarından turist gruplarını otobüslerle alıp konaklama tesislerine ulaşmaktadır.

Grup seyahatlerinde de havayolu ve karayolu ulaşımından yararlanılır, toplu-seyahat dolayısıyla karayolu tercih edildiğinde otobüsten yararlanılır.

(1) Hasan Olah ve Alp Timur, Turizm Ekonomisi, Ofis Ticaret Matbaacılık Şti, İzmir, 1988, s.66

Bireysel (münferit) seyahatte uzak bölgeler için uçak, daha yakın destinasyonlar için otomobil tercih edilmektedir.

### 1.2.3. Ulaştırma Aracının Türü Ve Kalitesi

Uzak yol seyahatlerinde, seyahat süresince, turistlere üstün bir konfor ve kaliteli hizmet sunulabilmesi, kapasite genişlemesiyle daha çok sayıda kişinin taşınabilmesi karayolu ulaşımına talebini arttırmıştır.

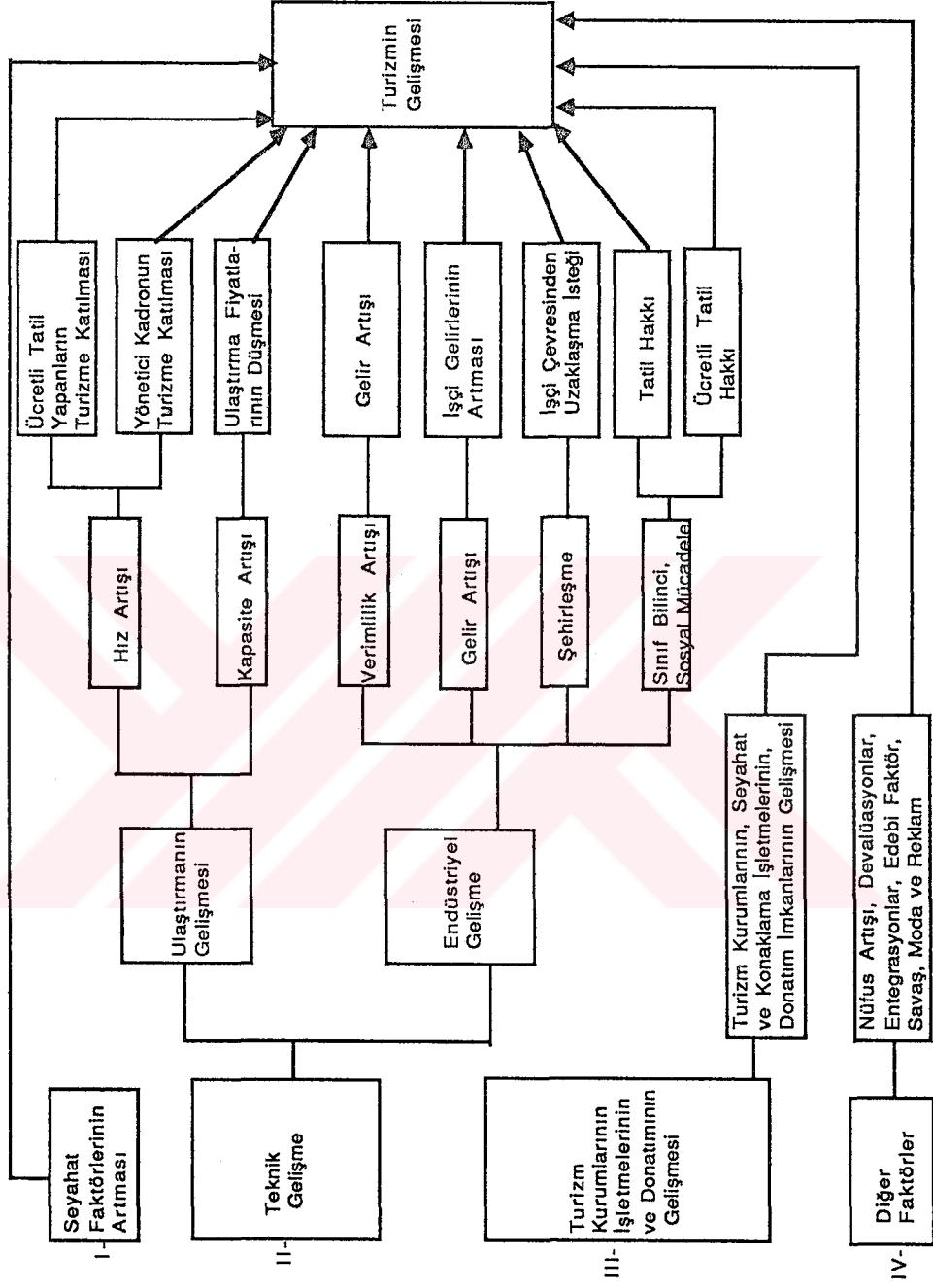
Charter işletmeciliğinin gelişmesi, turistik yörelere yakın charter uçakların veya küçük uçak ve helikopterlerin inişine elverişli havaalanlarının yapılması ulaşım mesafesini kısaltmış, haftasonu tatillerinin turizm amaçlı kullanılmasını teşvik etmiş, ulaşım kolaylığı incoming turizmi de geliştirmiştir.

Denizyolu ulaşım araçlarının, özellikle kurvaziyer gemilerin sunduğu hizmetlerin yolcuları tatmin etmesiyle deniz turizmi gelişmeye başlamıştır. Kıyılarda kısa mesafeler arası işleyen deniz taşıtları buralarda bulunan turistik çekiciliklere sahip yörelerin turizme daha kolay açılabilmesini ve bu verilerin değer kazanmasını sağlamıştır.

Demiryolları; hız, kalite, güven fiyat, farklılığı gibi unsurlarıyla ulaşım kolaylığı ve zevki yaratacak geniş kitlelerin turizme açılmasını sağlamış, sosyal turizme yol açmıştır. Nostaljik amaçlı paket turlarla, karayolunun ulaşamadığı kırsal alanların doğal verilerine, turistik değer kazandırmıştır. Günübirlik, haftasonu gibi kısa zaman aralıklarıyla uluslararası seyahatler için uzun süreli turizm amaçlı özel tren seferleri düzenlenmektedir.

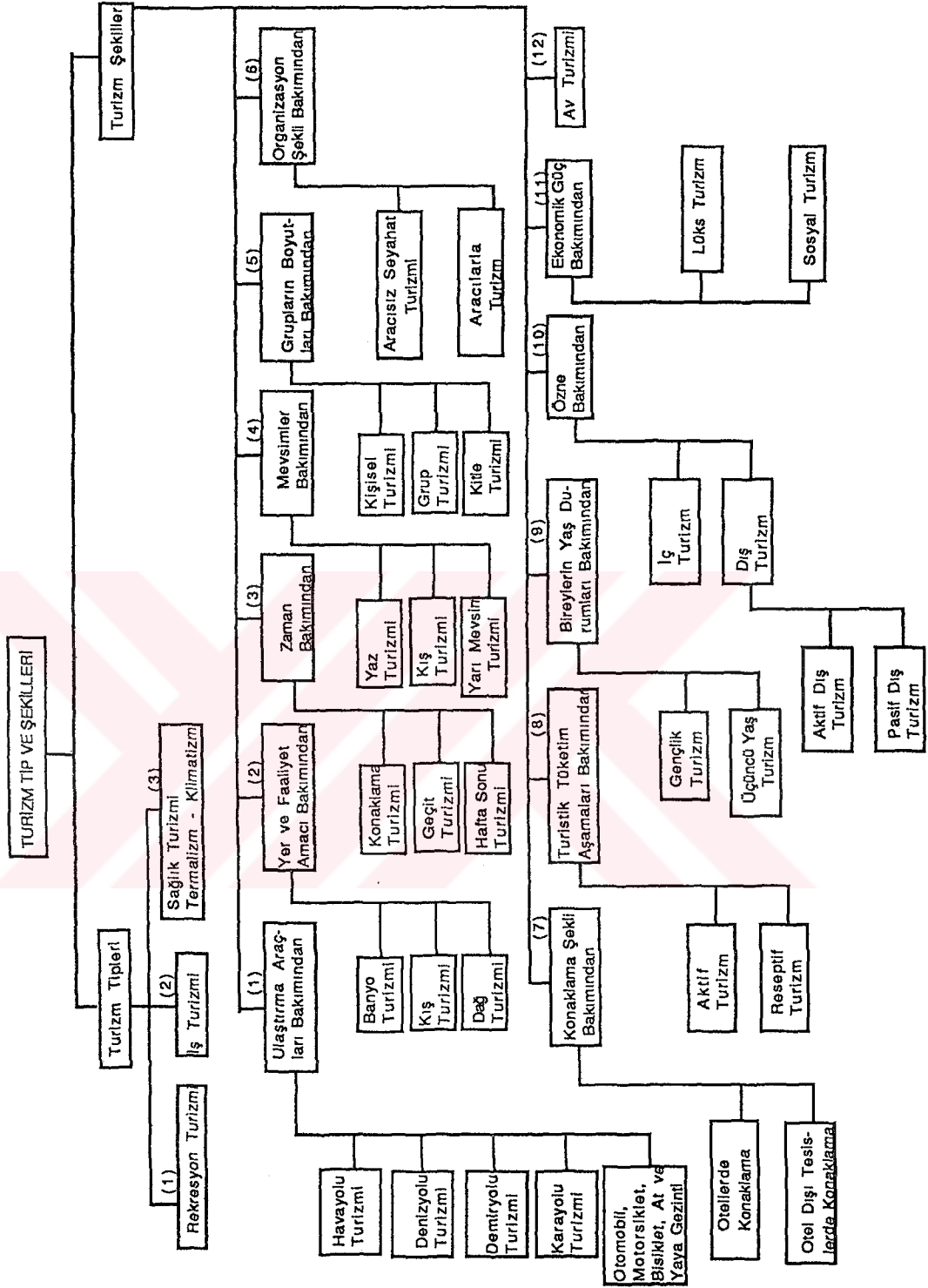
Ulaştırma araçlarının teknolojik gelişimi ve talebin artması turizmin gelişmesini ve ulaştırma türüne göre turizm şekillerinin doğmasını sağlamıştır. (Şekil 7,8)

Şekil. 7: Turizmi Geliştiren Faktörlerin Sistematik Sınıflama Tablosu (1)



(1) Hasan Olalı - Alp Timur Turizm Ekonomisi , Ofis Ticaret Matbaacılık Şti., İzmir 1988, s.59.

Şekil.8: Turizm Tip ve Şekilleri (1)



(1) Turizm Ekonomisi, a.g.e., s.70

Ulaştırma araçlarının çok uzak mesafeleri artık daha kısa zaman diliminde katetmesi, çalışan insanların kısıtlı olan boş zamanlarda turizm faaliyetlerine olanak vermektedir. Hızlı ulaşımında vakit kazanılması bu kesimde kitle turizmini sağlamak açısından önemlidir. Bunun dışında hızlı ulaştırma araçlarıyla az zamanda daha çok turistik yeri görme şansını elde etmektedirler. Ulaşım mesafesi uzak olan uzakdoğu ülkelerine turist gönderen ülkelerden daha kısa sürede gidilebilmesi, yolculara sunulan yiyecek - içecek ve eğlence hizmetlerinin çeşitlendirilmesi kıtalararası turizm talebini artırmıştır.

Özellikle ölü turizm sezonunda durgunlaşan ulaştırma sektörü haftasonu tatilleri, yeni yıl ve bayram tatilleri gibi kısa zaman dilimlerinde turistik talep sayesinde canlanmakta, turistik talep de hız avantajından yararlanarak kısa bir zamanda artış göstermektedir.

Teknoloji, özellikle havayolu ve denizyolu araçlarının daha yüksek kapasiteli olarak yapılabilmesini sağlamıştır. Bunun sonucu olarak;

- Daha çok sayıda turist taşınabilmesiyle kitle turizminin gelişmesini sağlamıştır. Havayolu şirketleri; sayahat acentalarının hazırladıkları paket - turlarla birçok yolcuya turistik bölgelere ulaştırırken özellikle "back - to back" \* turlarla kitlesel turizm hareketleri yaratılmıştır.

- Kapasite genişlemesiyle ortaya çıkan yoğun yolcu taşımacılığı, havayolu ve denizyolunda çok yüksek giderleri oluşturan sabit maliyetlerin aşağı çekilmesini sağlamıştır. Bunun sonucunda rekabet ortamında fiyat düşürerek turistik talebi kendisine yönlendiren ulaştırma şirketleri; daha yüksek kar marjı elde ettiklerinden turizm şirketlerine de fiyat düşürmektedir. Ulaştırma maliyetleri düşmesiyle paket turları daha ucuza satılabilen tur toptancıları, turistik talepten daha çok pay almakta, böylece ulaştırma ve turizm sektörleri aynı trendi izleyen gelişim aşamaları göstermektedir.

Turistik konfor, ulaştırma araçlarına olan talebi etkileyen önemli bir faktördür. Turistin ihtiyaçlarına göre modern bir şekilde donatılmış ulaştırma araçları seyahati zevkli, rahat kılmaktadır.

- Kurvaziyer turizmde yeme - içme - eğlenme - dinlenme gibi turistin en temel gereksinimlerinin giderilmesi için donatım araç ve gereçlerinin kalitesi, kullanım kolaylığı, estetik yönü, zevkli ve rahat bir yolculuk için ön koşuldur. Lokanta, havuz, kafeterya, spor tesisleri, kamara, dinlenme ve güneşlenme alanları gibi turistin yararlandığı her bölüm günümüzde 4 ve 5 yıldızlı konaklama tesislerinin sunabileceği hizmet kalitesi standartlarına getirilmiştir.

- Havayollarında en modern uçaklar turizmin hizmetine sunulmuştur. Çok kanal-

(\*) Back to back tour: Tur operatörlerinin aynı otelde bütün sezon boyunca her ay belirli bir süreyi kapsayacak şekilde sürekli gönderdikleri turlar.

lı TV istasyonları, günün en son filmlerini sunan sinemaları, özel donatımlı işadamları salonu, çocuklar için özel hizmetleriyle sunulan konfor turistik talebin artışını sağlamaktadır.

#### **1.2.4. Psikolojik Faktörler**

Turistler, seyahat ettikleri turistik merkezlerde konaklama tesislerinin sunduğu hizmet türleri ve kalitesi içinde yaşadıkları yerli halkın sosyo- kültürel yapısının zengin ve çekici görünüşü gibi nedenlerle o bölgede daha uzun süre kalmak isteyebilirler. Hatta tatillerini devamlı aynı turistik merkezde geçirmek isteyebilirler. Turistik talep turistlerin psikolojik yönden tatmin arayışlarına bağlı olarak değişebilir.

#### **1.2.5. Sosyal Statü**

İnsanlar, içinde yaşadığı toplumun tüketim alışkanlıkları, ülkesindeki şehirleşmenin getirdiği yalnızlık duygusu, sosyal statü isteği turizm talebini etkiler.

Satınalma gücü yüksek olan sosyal bir sınıfta prestij ölçüsü, lüks tüketim olabilmektedir. Bu sınıfların turistik faaliyetlerinde ulaştırma araçlarının en konforlu olanlarını seçtikleri görülmektedir. Yüksek harcama gerektiren yatçılık faaliyetlerinde, özel jetler ve helikopterlerle lüks sınıfları olan uçaklara olan talepte yüksek gelir grubunun prestij yaratma çabasının etkisi bulunmaktadır.

#### **1.2.6. Gelir Düzeyi**

Turistik tüketicinin satınalma gücü, geliri ile sınırlandığından turistik mal ve hizmet fiyatlarındaki azalış ve artış turizm talebini etkiler.

Ulaştırma, turistik faaliyetlerin dinamik unsurudur. Turistik mal ve hizmet fiyatları içinde konaklama dışında en fazla harcama ulaştırmaya gidecektir. Bu nedenle ulaştırma fiyatlarındaki artış ve azalış oranında kişinin turistik harcamalarının miktarı değişecektir. Turizm talebi ulaştırma fiyatları düştüğünde artabilmektedir.

Kişisel gelirdeki artış, kişiye hem lüks mal ve hizmetler arasında seçim yapma olanağı, hem de turistik faaliyet türleri arasında seçim yapma olanağı verir. Tercihini turistik mal ve hizmet satınalma olarak kullanan tüketici, ulaştırma olanakları içinde lüks olanları tercih eder.



Kişisel gelirden azalış ise, cari mal ve hizmet fiyatlarının düşmesi koşuluyla turistik talepte düşme yaratmaz. Aksi takdirde turistik tüketim harcamaları kısılacak, cari tüketim harcamalarına ayrılan pay arttırılacaktır. Bu durumda ulaştırmaya ayrılan bütçedeki pay da azalacağından ulaştırma talebi düşecektir.

### 1.2.7. Turizm Faaliyetlerinde Ulaştırma Ve Konaklama Giderleri

Turizm bütçesinde, turistik hareketlerin temelini; biri turizmin dinamik ögesi olan ulaştırma, diğeri statik ögesi olan konaklama olmak üzere başlıca 2 eleman oluşturur.

Turistin kullandığı ulaşım şekli ne olursa olsun, ulaştırmaya ayrılan pay her zaman için diğeri turistik tüketim tercihlerini etkileyecektir.

"Seyahat harcamalarına giden pay arttıkça konaklama için ayrılan pay azalır. Bu durumda konaklama harcamaları, seyahat harcamalarının ters yönlü bir fonksiyonu olur (1)." Bu fonksiyonel ilişki aşağıdaki şekilde gösterilmektedir.

$$K_h = f\left(\frac{1}{U_h}\right)$$

$K_h$  = Konaklama harcamalarına giden pay

$U_h$  = Ulaştırma harcamalarına giden pay

"Konaklama harcamalarına giden pay arttıkça seyahate giden pay azalır. Bu durumda ise seyahat harcamaları konaklama harcamalarının ters yönlü bir fonksiyonu olur (2)." Bu durum, aşağıdaki şekilde formüle edilebilir.

$$U_h = f\left(\frac{1}{K_h}\right)$$

Ulaştırma ve konaklama harcamaları, turizm türüne göre de belirlenmektedir. Yat turizmi, kurvaziyer turizm gibi yalnız ulaştırma aracında yapıldığından turizm harcamalarının temelini ulaştırma harcamaları oluşturur. Bu durumda turizm bütçesini şöyle gösterebiliriz:

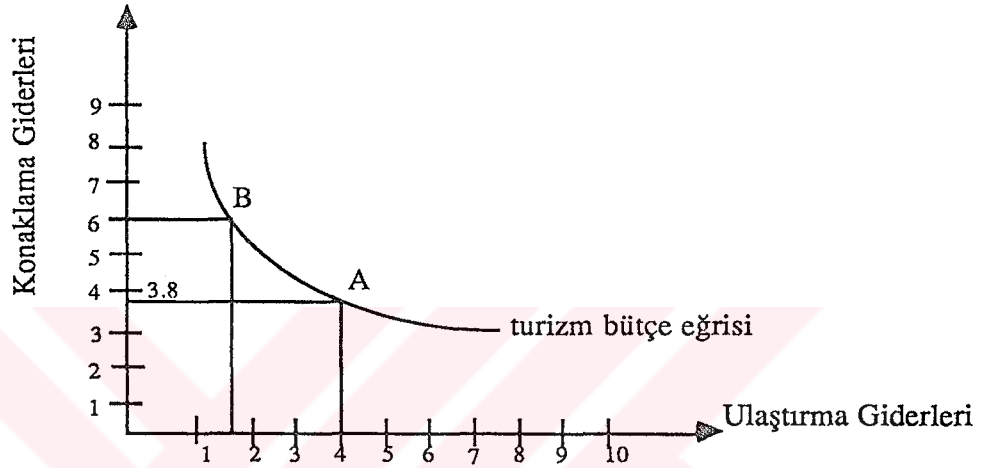
$$T_h = U_h$$

(1) Hasan Olalı, Turizm Politikası Ve Planlaması, Yön Ajans basımevi, İstanbul, 1990 s: 260

(2) a.g.e., Hasan Olalı, Turizm Politikası Ve Planlaması, s: 260.

Turizm bütçesindeki ulaşım ile konaklama harcamaları arasındaki karşılıklı fonksiyonel ilişki turistik tüketicinin genel bütçesi, cari tüketim mal ve hizmet fiyatları, ulaşım ve konaklama hizmetleri fiyatları, ulaşım araçlarının teknolojisi, turistik çekiciliklerin uzaklığı gibi değişkenlerin etkisindedir. Turistik tüketici bütçesinde konaklama harcamalarına ayrılan pay ile ulaşım harcamalarına ayrılan pay arasındaki fonksiyonel ilişki aşağıdaki grafikte görülmektedir.

Şekil. 9: Turizm Bütçesi Eğrisi



Şekil 9 'da yer alan grafikte, turizm bütçesi eğrisi üzerindeki bir noktadan, ulaşım ve konaklama harcamalarını gösteren eksenleri dikmelerle kestiğimizde, isabet eden noktalardaki oranlar konaklama ve ulaşıma ayrılan payı göstermektedir. ("A" noktası)

Turizm bütçe eğrisi üzerinde konaklama harcamalarının payı yükseldikçe ulaşım harcamalarının payı düşmekte, ulaşım harcamalarının payı yükseldikçe konaklama harcamalarının payı azalmaktadır. ("B" noktasında bu durum görülmektedir.)

### 1.2.8. Turizm Faaliyetlerinde Ulaşım ve Konaklamanın Süresi

Turistik tüketicinin turizm için ayırdığı süreyi de ulaşıma ve konaklamaya ayırdığı süre olarak iki zaman dilimine ayırmak gerekmektedir. "Konaklama ve ulaşım süreleri birbirleri için ters yönlü bir fonksiyonel ilişki yaratırlar (1)."

$T_s$  = Turizm için ayrılan süre

$$T_s = U_s + K_s$$

$U_s$  = Ulaşım süresi

$K_s$  = Konaklama süresi

(1) a.g.e. Turizm Politikası ve Planlaması, s. 262

Turist tatilinde ulaştırmaya daha çok süre ayrılırsa konaklama süresi ulaşım süresinin ters yönlü bir fonksiyonu olduğu düşünöldüğünde turizm süresi fonksiyonu aşğıdaki şekilde formöle edilebilir.

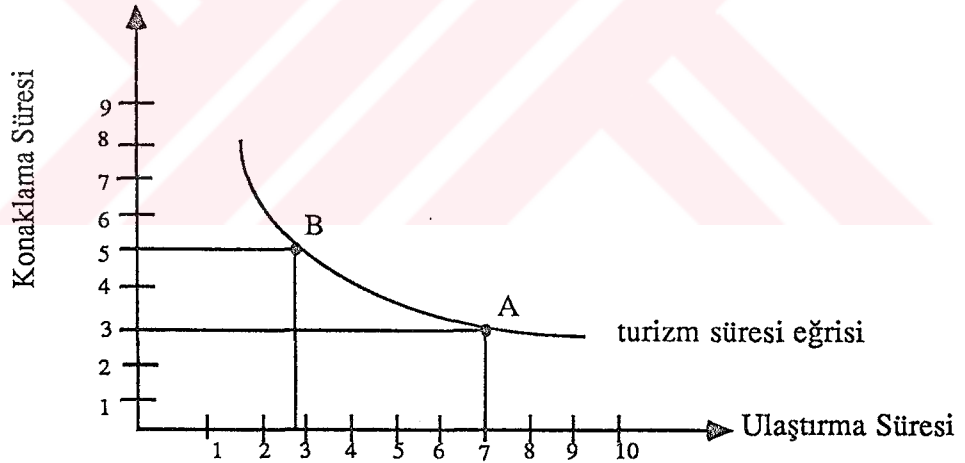
$$T_s = f\left(K_s \frac{1}{U_s}\right)$$

Son yıllarda havayollarındaki teknolojik gelişim; hız, konfor, turizmde ulaşım süresini azaltmış, karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayolunun teknolojik gelişimi, konfor, zengin eğlence faaliyetleri turizmde ulaştırmaya daha fazla süre ayrılmasını sağlamıştır. Bunun sonucu olarak kurvaziyer turizme ve yat turizmine talep artmıştır. Turizm süresi ise ulaşım araçlarında kullanıldığında; konaklama süresi ulaşım süresi arasındaki ilişki şu şekilde olacaktır.

$$T_s = U_s$$

Ulaşım süresi ve konaklama süresi arasındaki fonksiyonel ilişkiyi bir grafik üzerinde göstermek mümkündür.

Şekil.10: Turizm Süresi Eğrisi



Turizm süresi eğrisi üzerindeki bir nokta olan A noktasından ulaşım ve konaklama süresini gösteren eksenlere inilen dikmelerin kestiği noktalarda turistik tüketicinin turizm süresinin ne kadarının ulaşım, ne kadarının konaklamaya ayrıldığı görölmektedir.

Turizm süresi eğrisinin yukarısına çıkıldıkça, ("B" noktası) ulaşım süresi kısalmaktadır.

## İKİNCİ BÖLÜM

### 2.YAT TURİZMİ

#### 2.1. Yat Turizmine İlişkin Kavramlar ve Tanımlar

Yat turizmine ait kavram ve tanımların açıklanması konunun kavranması açısından gereklidir. Yat turizminin en önemli unsurlarının tanımı ve en sık kullanılan kavramların açıklaması verilmiştir. Bu kavramlar aşağıdaki gibidir;

##### a.Yat

"Ölçü belgesinde (Tonalito) yat şeklinde tescil edilen gemilerle ölçü belgesinin bulunması halinde gezi ve spor amacıyla yararlanılan ancak yük ve yolcu gemisi niteliğinde olmayan teknil deniz araçlarını ifade eder (1)."

Diğer bir tanımla; "Konaklama, mutfak, banyo (duş - wc) gibi yaşam bölümlerinden oluşan, suda yüzen seyahat ve turizm amaçlı kullanılan deniz aracı (2)."

Yat Turizmi yönetmeliğine göre; "Yat deyimi" yat tipinde inşa edilmiş gezi ve spor amacıyla yararlanılan, taşıyacakları yatçı sayısı 36 'yı geçmeyen yük ve yolcu gemisi niteliğinde olmayan tonilato belgelerinde "Ticari Yat" veya "Özel Yat" olarak belirtilen deniz araçlarını ifade eder (3)."

##### b.Yatçı

"Yatçı ;turist nitelikleri taşıyan kişilerin turizm olayı içinde, yat denilen teknelerin kullanılmasıyla rekrasyonel faaliyetlerde bulunarak psikolojik tatmin sağlayan kişidir (4)."

Yatçılar, mürettebatlı veya mürettebatsız yat kiralayarak veya yeterli ehliyete sahip iseler kendi yatlarını kullanarak yat turizmi faaliyetlerinde bulunmaktadır. Bu durumda "yatçı" tanımı şu şekilde karşımıza çıkmaktadır:

"Gezi ve spor amacıyla geçici bir süre mürettebatlı yat kiralayan veya yeterli ehliyeti olduğu takdirde kendine ait veya kiraladığı yatı kullanabilen kişi veya kişilerdir (5)."

(1) Resmi Gazete, 16 Mart 1982, 17635. sayı

(2) Yat Turizmi Master Planı, Turizm Bakanlığı 1993, Ankara, s. 18

(3) Othan Kalkan, "Turizm Mevzuatımız", THK basımevi, Ankara, 1995, s.281

(4) Hasan Olalı ve Alp Timur, Turizmin Türk Ekonomisindeki Yeri, Ofis Ticaret Matbaası, İzmir, 1986, s.

(5) Artun Çağlayan, "Yat Turizmi ve Eğitimi", Turizm Eğitimi Konferans Workshop 9 - 11 Aralık 1992, Ankara, Torum basım, 1995, s. 227.

Yatçıyla ilgili tanımları incelediğimizde bir yatçıda genel olarak şu özellikler görülmektedir:

1. Yatçı, turist niteliklerini taşımaktadır.
2. Turizm faaliyeti içinde bulunmaktadır.
3. Turizm faaliyetleri "yat" denilen deniz taşıma aracı ile yapılır.
4. Yatları mürettebatlı veya mürettebatsız kiralamaktadır veya kiralamadıkları yatları kendileri kullanır.
5. Bir yatı kullanabilmek için yeterli ehliyete sahip olmak zorundadırlar .
6. Yatların kullanım süresinde gezi, spor gibi rekreasyonel faaliyetler de bulunur.

### c. Yatçılık

Yatlarla yapılan turistik faaliyetlere bakıldığında ticari yatlarla ve özel yatlarla olmak üzere iki şekilde gerçekleştirildiği görülür.

Büyük tonajlı ve çok sayıda yolcu taşıyan kurvaziyer ve yolcu gemileriyle yapılan deniz turizmi yatçılık faaliyetlerinin dışındadır.

Yatçılık: "Limanlar arasında düzenli yolcu ulaşımını sağlamaktan çok, gezi, eğlence - dinlenme ve spor amacıyla az sayıda kişinin hizmetine sunulan, tonaj olarak pek büyük olmayan gemilerle yapılan turistik / ticari bir faaliyettir (1)."

Bu tanım özellikle yatçılığın turistik yönünü vurgulamaktadır. Ayrıca bu hizmet turistlere belli bir bedel karşılığında sunulmakta olduğundan her zaman "Ticari" bir boyutu vardır. Yatçılıkta kullanılan gemilerin farklı bir özelliği ise, limanlar arasında düzenli bir yolcu ulaşımında bulunmamalarıdır. Gezi süresinin önemli bir bölümü hukuken liman sayılamayacak koylar, körfezler ve balıkçı barınaklarında geçirirler. Bu durumda, düzenli olarak iki veya daha fazla liman arasında sefer yapan kurvaziyer gemilerden ayrılmaktadırlar.

### d. Yat Kaptanı

"Bir yatın sevk ve idaresine ve yatta verilmesi gerekli her türlü turizm hizmetinin verilmesine memur ve bundan sorumlu olan ve donatanı da temsil eden kimse, yat kaptanıdır (2)."

### e. Yat Mürettebatı

"Kaptanın dışında yatın sevk ve idaresinde ve yatta verilmesi gerekli her türlü turizm hizmetinin verilmesinde kaptana yardımcı ve bunlardan sorumlu olan kişilerdir (3)."

### f. Yat Kayıt Belgesi (Transitlog)

"Türk bayraklı yatlar ile yabancı limanlardan gelen veya Türkiye 'de kışlayan yabancı bayraklı yatların vardıkları ilk Türk limanında veya kışlamak üzere kaldıkları son bağlama yerinde yapacakları beyan ve işlemlerin yer aldığı Türk Limanları Yat Kayıt Belgesi 'ni ifade eder (4)."

(1) a.g.e. , Yat Turizmi Eğitimi, Konferans - Workshop 9 --11 Aralık 1992, s. 227

(2) a.g.e. , Yat Turizmi Eğitimi, Konferans - Workshop 9 --11 Aralık 1992, s. 227

(3) a.g.e. , Yat Turizmi Eğitimi, Konferans - Workshop 9 --11 Aralık 1992, s. 227

(4) Orhan Kalkan, Turizm Mevzuatımız, THK, Basımevi, Ankara, 1995, s. 281.

### **g. Yat Limanı**

"Yat limanları (marina), ana yat limanı, tali yat limanı, yat yanaşma ile yat çekek yerleri olarak belirlenen mahallerdir (1)." Yat limanları, Yat Turizmi Yönetmeliği 'nin "4. madde (e) fıkrası",resmi gazetede yayımlandığıgibi bu şekilde tanımlanmaktadır. Bununla beraber ana yat limanı, tali yat limanı ve yat yanaşma ile çekek yerlerinin işlevleri kapsam bakımından birbirinin aynı değildir. Bu nedenle yat limanı adı altında toplanan bu tesisler marina kavramıyla eşdeğer tutulmalıdır.

### **h. Marina**

"Yatlara güvenli bir bağlama ve her yata doğrudan yürüyerek çıkılmasına olanak sağlayan, her zaman yeterli derinlikte su bulunan ve yatlara çekek, bakım ve onarım hizmetleriyle yatçılara sosyo - kültürel ve her çeşit turizm hizmeti sunan komple turistik tesislerdir (2)."

### **ı. Yatçılık Bölgesi**

"Yat turizminin geliştirilmesi için ülkenin bu açıdan taşıdığı turizm potansiyeli dikkate alınarak (Yat Turizminin Geliştirilmesi Hakkındaki Yönetmelik) kanununun 28. maddesinin (d) fıkrası uyarınca tesbit ve ilan edilen bölgelerdir (3)."

### **i. Yat Turizmi**

"Yat, yatçı deniz yolculuğu ve marina unsurlarından oluşan komple bir turizm faaliyetleridir (4)."

Daha genişletilmiş bir tanımla, "Yat adını verdiğimiz araçlardan deniz, kıyı ve kıyı çevresindeki olanakları değerlendirmeyi amaçlayan turizm olayı ve ilişkileridir. (5) "

Boş zaman artışı, hızlı kentleşme; gürültü, çevre kirliliği yatlarla geçici yer değişikliği hareketlerinde, artış sağlamıştır. Konuya bu açıdan yaklaşıldığında yat turizmi, "İnsanın ve tabiatın ayrılmaz bir mana hareketi olarak gelişen turizm talebi içinde insanların, özgürlük, tabiata yakınlık, amatör spor zevkinin tatmini, yeni yerler keşfetme ve hızlı şehirleşme sonucu oluşan kirlilik, kalabalık ve gürültüden kaçma isteklerine cevap veren turizm şeklidir," diye tanımlanmaktadır. (5)

(1) Resmi Gazete, 16 Mart 1982, sayı : 17635

(2) Artun Çağlayan, "Yat Turizmi ve Eğitimi", Turizm Eğitimi, Konferans Workshop, 9 - 11 Aralık 1992, Ankara, 1995, s. 228

(3) Orhan Kalkan, Turizm Mevzuatımız, THK basımevi, Ankara, 1995, s. 281

(4) Artun Çağlayan, "Yat Turizmi ve Eğitimi", Turizm Eğitimi, Konferans Workshop, 9 - 11 Aralık 1992, Ankara, 1995, s. 227

(5) Resmi Gazete

(6) Teoman Umur, Dünya Gazetesi, 30.4.1984

Yat turizminin özelliklerini tanımlardan çıkardığımız sonuçlar çerçevesinde aşağıdaki şekilde sıralayabiliriz:

- Yatçı olarak nitelenecek kişinin turizm faaliyetlerini gerçekleştirmesi gerekmektedir.
- Yatçılar, yat adı verilen deniz ulaşım aracıyla seyahat etmektedirler.
- Yatçıların yer değiştirerek hareketli olmalarını sağlayan bir seyahattir.
- Yatçılar seyahatleri sürecinde; deniz, kıyı ve kıyı çevresindeki olanaklardan yararlanarak rekreasyonel faaliyette bulunmaktadır.
- Yatçıların yer değiştirmeleri ve hareketli olmaları, turizm süresinde sosyo - ekonomik boyutlar ortaya çıkarmaktadır.

## 2.2. Yat Turizminin Tarihçesi ve Gelişimi

Yatçılık insanlık tarihi kadar eskidir. Daha verimli olması dolayısıyla göl, nehir ve deniz kıyılarında yerleşen insanlar zamanla deniz ulaştırma araçlarını geliştirmişlerdir.

Eskiçağ 'dan Ortaçağ 'a kadar olan dönemde Finikeli 'ler ve Minoslar Ege 'de ancak adalar arasında ulaşımı sağlayabilecek teknikte ilkel yelkenlileri yapmışlardır. M.Ö. III. y.y. 'da bu gemiler daha da geliştirilmiş Akdeniz 'i diğer Avrupa kıyılarına, Asya ve Afrika 'nın kıyılarına bağlayabilmişlerdir. M.Ö. 4000. yılda Eski Yunanlılar ve Roma İmparatorluğu denizciliği geliştirmişlerdir. Roma' nın çöküşünden sonra Akdeniz 'de Venedik, Cenova, Floransa ve Marsilya gibi limanlar doğmuştur. İ.S. 8.y.y. 'dan 11. y.y. 'a kadar olan dönemde Vikingler güverteli yelkenleriyle ün salmışlardır.

Ortaçağ'da ise Osmanlılar 'ın Bizans 'ı ve Rodos 'u ele geçirmeleriyle Akdeniz ve Ege 'de deniz ticareti geliştirerek kıyı limanlarının kalkınması sağlanmış, üstün teknikli yelkenliler kullanılmaya başlanmıştır.

XV. y.yıl 'da coğrafi keşifler, ticaret yolunun Akdeniz 'le sınırlı kalmayıp Okyanus 'a ve Kuzey Avrupa ülkelerine uzanmasına, bunun sonucu olarak da Lizbon, Amsterdam, Londra kıyı kentlerinin gelişmesine yol açmıştır.

"1453 'de İstanbul 'un ve Rodos 'un Osmanlılar 'ca ele geçirilmesi; Rodos, Kıbrıs, Kuzey Afrika 'da kıyı limanlarının gelişmesini ve teknik olarak üstün nitelikli yelkenlilerin ortaya çıkmasını sağlamıştır (1)."

(1) Meydan Larousse Büyük Lügat ve Ansiklopedisi, Meydan yayımları, İstanbul, 1971, cilt: 12, s. 600

Yeniçağ 'da Portekizliler kıtalararası deniz ticaretinde söz sahibi olmuşlardır. Yatçılığın Akdeniz 'e kıyısı olan ülkelerde gelişmesi, bu bölgelerdeki eski medeniyetlerin bıraktığı arkeolojik zenginlikler yat turizminin bu bölgelerde ön plana çıkmasını sağlamıştır.

XIX. y.y.'da turizm amaçlı yelkencilik doğmuş, XX. y.y.'da ilk yelken kulüpleri kurulmuştur.

### 2.3. Yat Turizminin Günümüzdeki Durumu

Dünyada yat turizminin en fazla gelişip popüler olduğu bölgeler Karaib Adaları ve Akdeniz bölgesidir. Akdeniz kıyılarına 20. y.y.'dan itibaren ilgi oldukça artmıştır. İlk dönemlerde Fransız Rivyerası, sonraları ise İtalya, İspanya yat turizminde önde gelen ülkeler olmuştur. Akdeniz 'in ılımlı iklimi, korunaklı doğal koylarının olması insanları yatlarla yeni yerler aramaya teşvik etmiştir. Charter seferlerinin başlamasıyla; havayolu / denizyolu entegrasyonun daha elverişli hala getirdiği yat turizmi bunun sonucu olarak Yugoslavya, İtalya, Yunanistan gibi ülkelere kaymıştır.

Yat turizminin önemini kavrayan diğer ülkeler, geniş ölçekli yat limanları yapımına başlamışlardır. Çok pahalı olan yatırımları devletleri sübvansen etmiş, ucuz kredilerle teşvik yoluna gidilmiştir.

Akdeniz kıyılarında turistik tesislerin yoğunlaşmasıyla oluşan sorunlara karşın yat turizm hızla gelişimini sürdürmeye devam etmiştir. Fransa 'da 1950 'li yıllarda 20.000 civarında olan yelkenli sayısı, 1980 'li yıllarda 450.000, 1990 yıllarında ise 650.000 'e kadar çıkmıştır.

İngiltere' de 1.700.000 İsveç 'te 1 milyondan fazla yat vardır. Amerikalılar 'ın nüfusunun 1 / 5 'i yelken ve tekne sporu yapmaktadır. Her yıl yüzlerce yatın katıldığı yat yarışları düzenlenmektedir.

Yunanistan 1960 'lı yıllarda yat turizmine başlamıştır.

Avrupa 'da yat sayısının hızla artışı; yatlara hizmet veren yat limanı, çekek yeri gibi yapıların hızla gelişmesini, Akdeniz çanağının dünyanın en önemli yatçılık merkezi olmasını sağlamıştır. "2000 yılı için bir tahmine göre dünyada organize yat turizmine katılan kişi sayısı beraboat için: 625000 - 1250000, flotilla\* : 250000 - 500000; mürettebatlı 125000 - 250000 'dir. (1)"

(1) Güldem Cerit, Hakkı Kişi, Okan Tuna, Yat İşletmeleri, " Marinalar ve Yat İnşa Sanayii, Stratejik Pazarlama Planlaması: Türkiye Uygulaması," (Bildiri) VI Ulusal Turizm Kongresi, 18 - 20 Kasım 1995, Kuşadası Flotilla\*: Grup yatçılığı



## 2.4. Akdeniz Havzasında Yat Turizmi

Akdeniz'e kıyısı olan ülkeler, II. Dünya Savaşı sırasında ekonomik sarsıntılardan dolayı bir süre yat turizmi alanında yeni yatırımlara gidememişlerdir. Savaş yıllarının geride kalmasından sonra çöken ekonomileri için, Akdeniz çanağında en fazla gelir getiren turizm türü olan yat turizmini geliştirmeye çalışmışlardır.

Mevcut kaynakların hemen hepsinde kesin olmamakla beraber Akdeniz 'de 700.000'i aşan yat olduğu belirtilmektedir. Oysa bu yatların bağlanma yeri olarak toplam kapasite 200.000 civarındadır.

Kuzey Akdeniz kıyıları en büyük marinalara sahiptir. Kapasiteleri geniş, marina adeti fazladır. Güney Akdeniz kıyıları ise, ekonomik, politik ve coğrafi olarak yat turizmi arzının yetersiz oluşu nedeniyle kuzey kıyılarına oranla marina işletmeciliği bakımından gelişmemiştir, bağlama kapasiteleri düşük, sayısal olarak da azdır.

Kuzey Akdeniz 'in yat turizmi potansiyeli yüksek ülkelerin başında Fransa, İtalya, İspanya gelir. Akdeniz 'deki ülkelerin yat turizmi arz kapasiteleri şöyledir <sup>(1)</sup>:

Fransa: Özellikle Batı Akdeniz sahillerinde yüksek hizmet kalitesi sunan marinaları, diğer bölgelerindeki marinalarından yüksek fiat uygulasa da Akdeniz 'in en fazla talep gören turistik çekiciliği moda unsurundan kaynaklanmış, turistik tesislerdir.

İspanya: İspanya 'nın en ünlü yat turizmi merkezi Balear Adalarıdır. Sahil bandı 350 mil uzunluğundadır. Ortalama her 8 mil'e bir marina düşmektedir. İspanya 'nın kıyı bandı ise 700 mildir.

İtalya: Coğrafi olarak yat turizmi arzı kuzeyde toplanmıştır. Güney 'de marina sayısı az, talep düşüktür. 50.000 civarında toplam yat bağlama kapasitesine sahiptir.

Malta: 2 Marinasında 650 kapasite vardır.

Monaco: 2 marinası toplam 720 kapasiteli olup üstün donatıma, kaliteli hizmete sahiptir. Çok popüler kıyılara sahiptir.

Yugoslavya: Yugoslavya 'nın kıyı tipleri yat turizmine oldukça elverişlidir. Doğal korunaklı koyları vardır. 40 civarında marinası ülkenin politik durumu ve iç savaşlar yüzünden atıldır.

Yunanistan: Yatçılık faaliyetleri 1960 'lı yıllarda başlamış olmakla beraber marina hizmetlerinin hepsini veren sadece 6 marinası mevcuttur. Diğerleri bağlama ve elektrik, su gibi temel hizmetleri vermektedir. Toplam 12 marinasının dışında

(1) The Super Yacht Part - Marina Guide, Gillian Beach Publication, England, 1993, verilerinden yararlanılmıştır.

balıkçıları yat bağlama hizmeti vermektedir. En büyük iki marinasının kapasiteleri 670 ve 780 dir. Diğerlerinin kapasitesi ise ortalama 187 'dir.

Yunanistan 'ın marinalarının en önemli özelliği büyük yerleşim merkezlerine yakın yapılmasıdır. Bu nedenle marinaların bağlama dışında bakım, onarım ve diğer hizmetlerin verilememesi, yakınındaki yerleşim merkezinden yararlanılması nedeniyle sorun yaratmamaktadır.

Kuzey Kıbrıs: Güzelyurt, Magosa, Girne yatçılık faaliyetlerine uygundur. Ortalama toplam 500 bağlama kapasitesine sahiptir.

Güney Kıbrıs: Limassol, Larnaca, Paphos turistik açıdan çok gelişmiştir. Toplam 3 marina, 1000 bağlama kapasitesi bulunmaktadır.

Tunus: Coğrafi konumu, politik istikrarı yatçılık faaliyetlerinde gelişmesine yardım etmiştir. Sicilya 80 mil, Sardunya 122 mil mesafededir. Akdeniz 'de doğudan batıya seyreden yatların güzergahlarının üzerinde olması yat turizmi talebinde etkili olmaktadır.

En büyük marinası 610 kapasitelidir. Diğerlerinin ortalama toplam kapasiteleri 228 'dir.

İsrail: Yat turizminde hızla gelişme kaydetmektedir. 6 Marinası vardır. 1100 toplam bağlama kapasitesi vardır. 1980 - 2005 yılları arasında 10.000 kapasitedeki 15 marina planlanmıştır.

Mısır, Libya, Cezayir yat turizmi için alt yapısı olmayan ülkelerdir. Fas 1 adet 35 bağlama kapasiteli bir marinaya sahiptir.

Cebelitarık: 2 marinası toplam 340 bağlama kapasitelidir. Akdeniz 'in en çok kışlama yapılan bölgesidir.

## **2.5. Yat Turizmi Arz ve Talebi**

### **2.5.1. Yat Turizmi Arzı**

"Turizm arzını, bir memleketin, bir bölgenin veya bir çekim merkezinin seyahat edenlerin ihtiyacını karşılamada sahip olduğu varlık, değer ve olanakların tümü ile belli bir zaman süresi içindeki yolculuk ve konaklamaya dönük belli bir fiyata satılmaya hazır mal ve hizmet akımı olarak tanımlamak mümkündür (1)."

Yat turizmindeki yat turları acentalar tarafından değişik tiplerde hazırlanmaktadır. (şekil: 11). Bu suretle turistik çekici kaynaklara ulaşılmaktadır.

(1) Hasan Olah - Alp Timur, Turizm Ekonomisi, Ofis Ticaret matbaası, İzmir, 1988, s. 171.

Turistik arz verilerini; doğal kaynaklar, sosyo - kültürel veriler, ulaştırma olanakları üst - yapı ve alt - yapı elemanları oluşturur.

Yat turizmi açısından turistik arz verileri ise şunlardır:

- Doğal kaynaklar (denizler, kıyılar, korunaklı doğal koylar)
- Sosyo - kültürel veriler yat fuarları, yat festivalleri, yat yarışları gibi faaliyetler ile arkeolojik ve tarihi eserler, müzeler, anıtlar)
- Ulaştırma araçları, ulaştırma araçlarında kullanılan donatım malzemeleri (radyo, telsiz, navigasyon ile her tür döşeme)
- Alt yapı (su, kanalizasyon, haberleşme, havagazı, park yerleri, marinalar, çekecek yerleri, balıkçı barınakları)

Yat turizmi arzını oluşturan elemanlar göz önüne alındığında yat turizmi arzının tanıtımını şu şekilde vermek mümkündür:

Yat Turizm Arzı; Bir ülkenin, bölgenin veya bir yörenin yatla seyahat etmek isteyenlerin ulaştırma faaliyetlerini yerine getirebilmeleri için yatlara; bağlama, kışlama, bakım - onarım, telekomünikasyon gibi zorunlu ihtiyaçlar ile yatçılara; beslenme, rekreasyonel faaliyetlerde bulunma gibi ihtiyaçları karşılamak üzere belli bir fiyata sunulan ekonomik ve sosyal boyutlu mal ve hizmetlerin bütünüdür.

Yat turizm arzı elemanların nitelikleri, yat turizm arzına diğer turizm şekillerinde görülen özelliklerin yanısıra özgün farklı özellikler de katmaktadır.

Yat Turizmi Arzının Özellikleri: Yat turizmi arzının özellikleri aşağıda görüldüğü gibidir.

- Yat turizmde arz büyük yatırımları gerektirmektedir. Yat limanlarının ve ek tesislerinin yapımı çok fazla maliyetle gerçekleşmektedir.

- Yat turizmi arzında doğal faktörlerin etkinliği son derece önemlidir. Yat limanlarının zaman içinde deniz tarafından dolması yıllar itibariyle son derece yüksek ek maliyetler getirmektedir.

- Yat turizm arzı inelastiktir. Zira yatçılık faaliyeti özellikle ülkenin coğrafi yapısı, doğal koşulları elverdiği ölçüde yapılabilmektedir.

Yat turizm arzının inelastik oluşunun diğer nedeni de turizm şeklini yerine getirebilmek için doğal verilerin dışında iki eleman gerekmesidir; yat ve yat limanları.

Yatların inşası oldukça maliyet getirmektedir. Üretim kapasitesi de gerek dünyada gerekse ülkemizde sınırlıdır. Yatçılık faaliyetlerinin Avrupa 'da 1960 'lı yıllardan sonra, Türkiye 'de 1980 'li yıllardan sonra başladığı göz önüne alınırsa bu endüstride yat üretiminde istihdam edilerek eğitilmiş, vasıflı personel sayısı yetersizdir.

Yat limanlarının yapımı, yüksek maliyet getirdiğinden yat turizmi talebi ne kadar yüksek olsa da arz aynı oranda kısa sürede artırılamaz.

Yat turizmi arzının inelastik oluşunun diğer bir nedeni de, fiyat değişimleri karşısında fiyat değişim oranından daha az bir oranda değişme göstermesidir. Zira arz edilen bağlama yeri kapasitesinin fiyat artışı karşısında kısa dönemde fiyat artışına paralel hızda artırılamaması ancak uzun sürede bu kapasitenin artırılabilmesi arz esnekliğini inelastik yapmaktadır.

Yat Turizmi arzı, turizm sektöründeki hizmet arzının özelliklerini taşımakla beraber şu nitelikleriyle farklılıklar göze çarpar:

- Yat turizmi arzı yat limanlarında yapılır.
- Arz, yat limanlarındaki, yat yanaşma yerlerindeki veya yatların bağlanmasına elverişli balıkçı barınaklarındaki bağlanma sayısı olarak bir kapasite olmaktadır.
- Bu kapasitenin kullanımı yatla bağlanma (geceleme) sayısına bağlıdır.
- Hizmet üretimi yatın yat limanı sınırları içine girmesiyle başlar.
- Yat Turizmi arzı, kapasite kullanımına bağlı esneklik göstermektedir. Kapasite kullanımı, yat bağlama yerinin kullanılma sayısı ile hesaplamayı gerektirmektedir. "Konaklama tesislerinde kapasiteyi yatak sayısı ifade eder. Bu nedenle kapasite kullanımını, günlük, aylık, mevsimlik ve yıllık geceleme sayısı ile hesaplamak gerekmektedir."<sup>(1)</sup> Yat turizmi arzında kapasiteyi bağlama olarak ele almak gerektiğine göre bir yat limanının bir günlük veya 1 aylık kapasite kullanım oranı, örnek olarak 400 bağlama yeri olan bir marina için şöyle hesaplanabilmektedir:

Bir günlük kapasite kullanım oranı:

Yat bağlama yeri sayısı: 400,

1 günde toplam kullanılan yat bağlama yeri sayısı: 200 ise,

1 günlük yat bağlama kapasite kullanım oranı: % 50 'dir.

---

(1) a.g.e., Hasan Olalı, Alp Timur, Turizm Ekonomisi, s. 184

Bir aylık kapasite kullanım oranı:

Yat bağlama yeri sayısı: 400

Aylık kapasite:  $400 \times 30 = 12000$

Aylık yat bağlama sayısı: 200 adet günlük bağlama  $\times$  30 gün = 6000

Aylık kapasite kullanım oranı:  $\frac{6000}{12000} = \% 50$

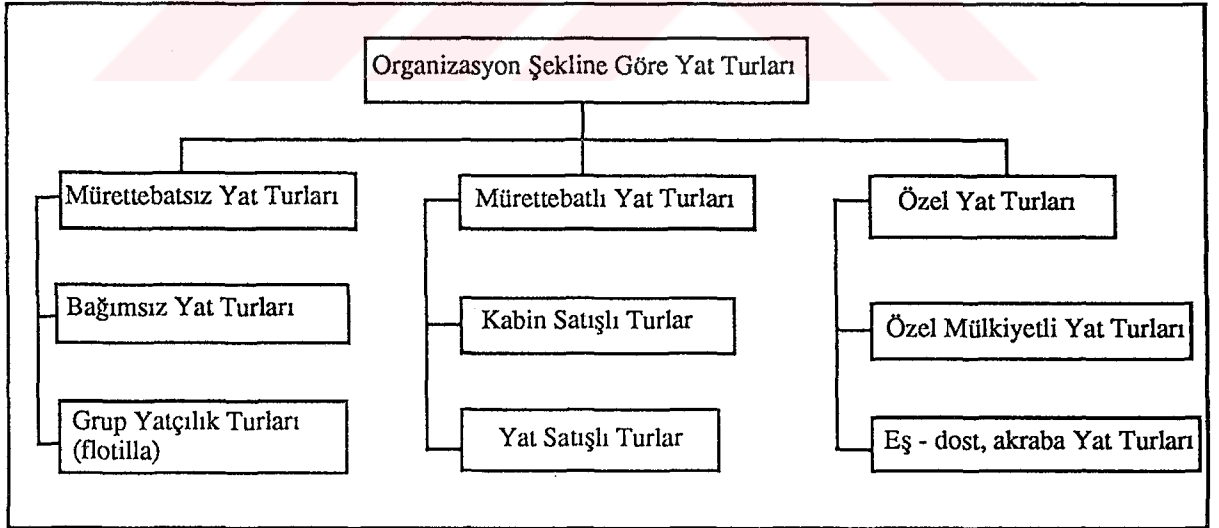
Bu açıklamaların ışığında kapasite kullanım oranı şu şekilde formüle edilebilir:

$$\text{Günlük kapasite kullanım oranı} = \frac{\text{Günlük yat bağlama sayısı}}{\text{Günlük yat bağlama kapasitesi}}$$

$$\text{Aylık kapasite kullanım oranı} = \frac{\text{Aylık yat bağlama sayısı}}{\text{Aylık yat bağlama kapasitesi}}$$

Yüksek sezonda seyahat acentaları kapasite kullanım oranlarını artırmak için çeşitli türde turlar hazırlamaktadır. Turizm mevsimi dışında yoğunluk azaldığından yat limanlarının atıl kalması, (konaklama tesislerinin 1, 2, 3 yıldızlı olanları kışın atıl kaldıklarında kapanarak maliyetleri düşürebilmektedir.) rekabetin artmasına, özellikle kışlamak isteyen yatçıları kendi işletmelerine çekebilmek için fiyat düşürmelerine neden olmaktadır.

Şekil. 11: Organizasyon Şekline Göre Yat Turlarının Sınıflandırılması



## 2.5.2. Yat Turizmi Arzını Etkileyen Faktörler

Yat Turizmi arzını etkileyen faktörler aşağıdaki başlıklar altında toplanmaktadır.

### 2.5.2.1. Coğrafi Faktörler:

Dünyada hızlı gelişen teknolojik, ekonomik, sosyo - kültürel gelişmelerin etkisindeki turizm arzının özelliklerine paralel olarak, yat turizmi arzı da etkilenmektedir. Deniz ve doğal koşullar ise arz potansiyelini oluşturmaktadır.

Deniz ve karanın kavuştuğu alandaki doğal olaylardan oluşan yüzey şekilleri, iklim, coğrafi konum yatçıları yakından ilgilendiren unsurlardır. Kıyıların farklı şekiller alması, denizle kavuşan karanın topoğrafyasına, yağışlara rüzgarlara bağlıdır. Genel olarak kıyı tipleri aşağıdaki şekillerdedir;

**Ova Kıyıları:** Denize doğru uzanıp deniz altında da devam eden ovaların oluşturduğu kıyılardır. Kordonlarla denizin karaya taşması önlenmiştir. Kordonlardan dolayı "Lido 'lu Kıyılar" adını da almıştır. Deniz basmasıyla ovaların bir kısmı bataklığa dönüşebilir. Bataklık kıyılar genellikle haliçlerin lagünlerin ve koyların dolmasıyla oluşur.

**Haliçli ve Limanlı Kıyılar:** Kıyılardaki çöküntü sonucunda ortaya çıkan vadilerin su altında kalmasıyla haliçli kıyılar, haliçli kıyıların kıyı oluşumu aşamalarının tamamlanarak girinti ve çıkıntılarının yok olmasıyla ve kıyı okuyla kapanmasıyla limanlı kıyılar oluşmuştur.

**Volkan Kıyıları:** Denizlere serpilmiş birçok volkan adalarının bulunduğu bölgede göstermiş oldukları özellikler dolayısıyla volkan kıyıları adını alan kıyılar oluşmuştur. En önemli özellikleri kıyıların birçok falezden oluşmasıdır.

**Mercan Kıyıları:** Mercanların oluşturduğu adaların kıyılarına denmektedir.

**Enine Yapılı Kıyılar:** Bu tip kıyılarda kıvrım eksenleri veya tektonik katlar kıyıya dikey olarak uzanır. Kıyıya dik ve paralel olarak uzanan faylar birbirini keser (İzmir kıyıları).

**Boyuna Yapılı Kıyılar:** Strüktür hatlarının (kıvrım hatlarının) fay çizgilerinin kıyıya paralel olarak uzandığı bölgelerde oluşan yüksek kıyılardır.

**Rialı Kıyılar:** Genç vadilerin deniz taşması sonucu dar ve dik kenarlı oluşturdukları körfez kıyılarıdır.

**Fiyordlu Kıyılar:** Dar ve derin körfezler halinde karaya sokulmuş olan fiyordların yanyana uzayıp sıralandığı kıyılara fiyordlu kıyılar denir.

**Glasye Ovaları Kıyıları:** Denizin karaya doğru çeşitli genişlikte ve uzunlukta kanallar, koylar halinde sokulduğu, çevresinde irili ufaklı birçok adanın bulunduğu kıyılardır. Fiyordlu kıyılardan farkı kanal ve koyların aşırı derin olmayışıdır.

**Diskordant Yapılı Kıyılar:** Kıyılarda sert sahrelerden oluşmuş bir platform

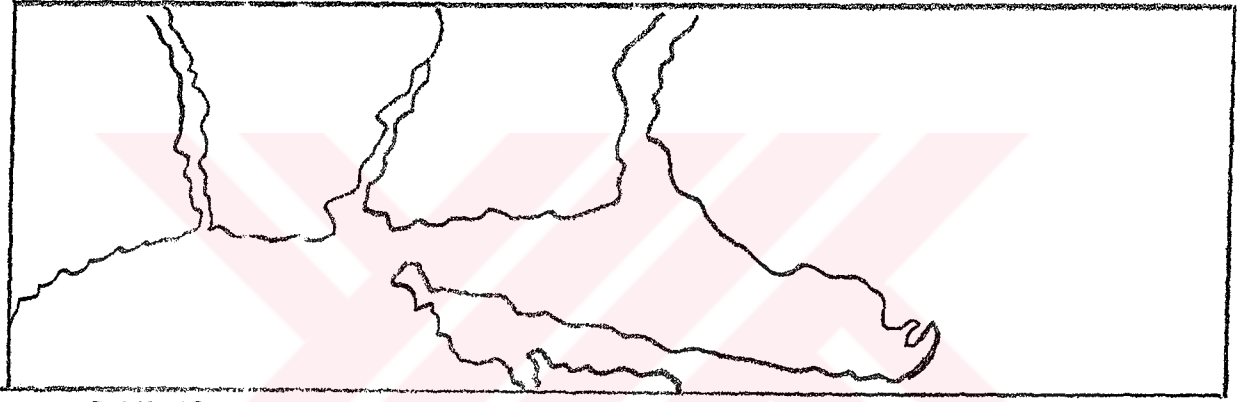
üzerinde daha yeni ve yumuşak sahrelerin oluşmasıyla ortaya çıkan, yarımada ve koyların olmasına olanak veren kıyı tipleridir.

**Eski Kıyı Şekilleri:** Denizin kıyıdan çekilmesiyle ortaya çıkan; kıyı kordon kıyı, falezler deniz etkisi dışında doğal olaylarla ilk görüntüsünü kaybederek alçak ve yüksek hatlar halinde uzanırlar. Bu tip kıyıları eski kıyı şekilleri adı altında anılır.

Yatçılık faaliyetleri için kıyı tipleri çok önemlidir. Kıyı oluşma aşamalarında özellikle II. ve III. aşama dönemlerinde, kıyı aşımının başladığı ve geliştiği bu zaman diliminde oldukça korunaklı doğal koylar ortaya çıkar. Gençlik döneminin tipik örnekleri falezler ve kıyı okları yatçılar için çok elverişlidir.

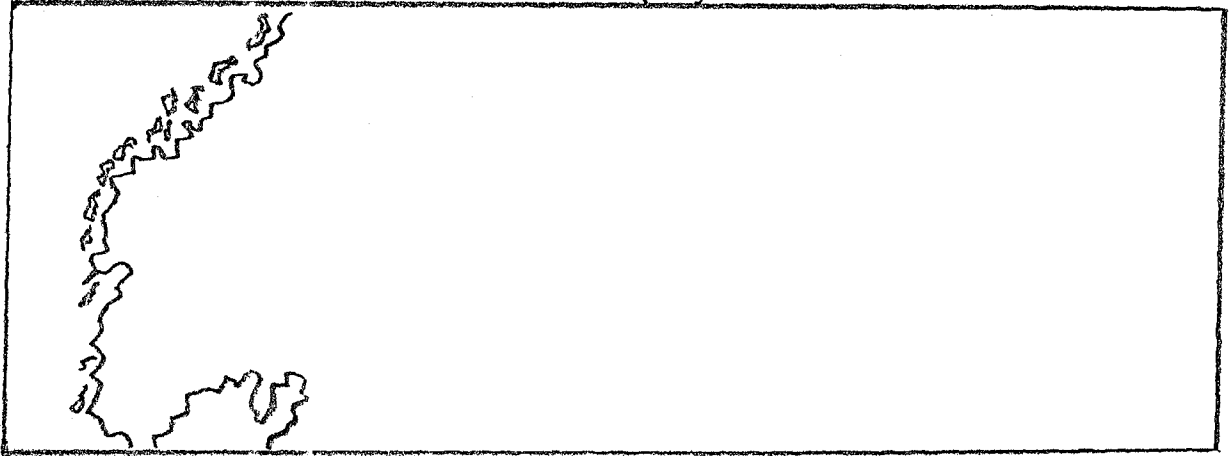
Şekil. 12:

Haliçli ve Limanlı Kıyı  
Odessa Körfezinde Dinieper ve Bug Mansupları



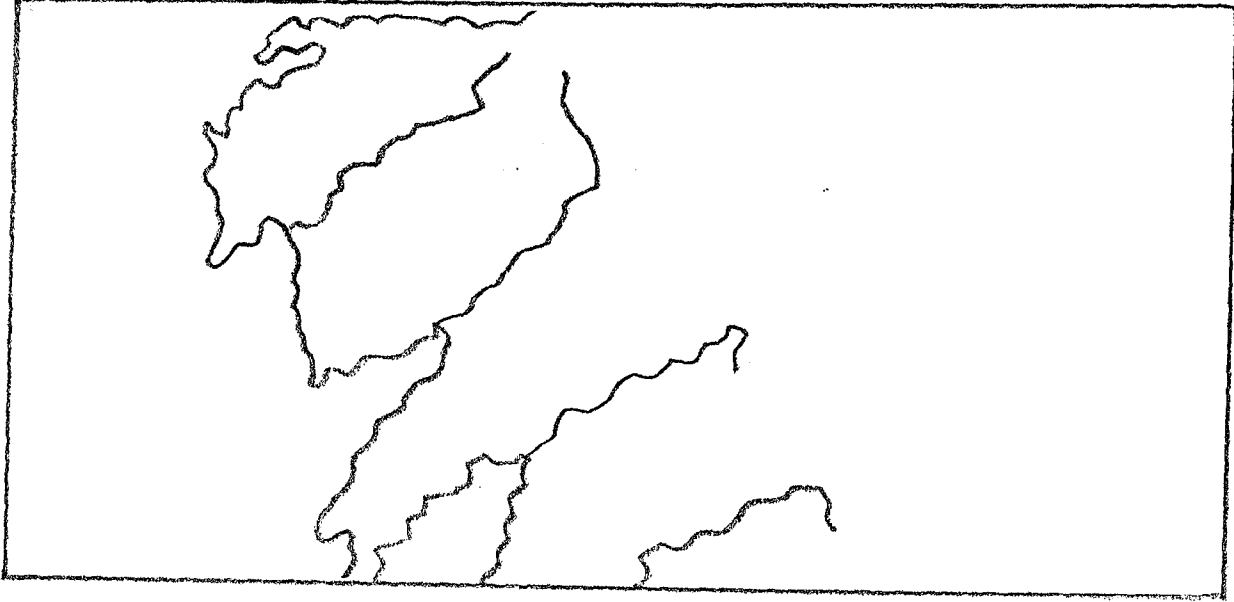
Şekil. 13:

Fiyordlu Kıyı Örneği  
Norveç Kıyıları



Şekil. 14:

Rialı Kıyı Örneği  
İspanya Galiçyası



İklim: Yağışlar, rüzgarlar, deniz sıcaklığı, hava sıcaklığı gibi unsurları içeren iklim yat turizm arzının potansiyeli içinde oldukça büyük bir payı oluşturmaktadır.

Rüzgarlar: Havanın yüksek basınç alanlarından alçak alanlarına olan herhangi bir hız içindeki akımı olan rüzgar, Akdeniz 'de dolaşan yatların büyük bir kesiminin yelkenli, az bir kesiminin motor - yat olduğu göz önüne alınırsa yatçılık için oldukça önemlidir.

Rüzgarları günlük ve mevsii olarak sınıflandırılabilir. Günlük rüzgarları; kara, deniz, dağ ve vadi Meltemleri, mevsii rüzgarları; Poyraz, Lodos, Karayel, Samyeli rüzgarlarıdır.

Meltemler; özellikle yaz mevsiminde, kıyı boylarında deniz ve karanın farklı ısınmalarından doğan yüksek basınçtan alçak basınca doğru hava akımıdır. Günlük ısınma ve soğumalar yüzünden oluşur. Serin, hafif oluşlarından dolayı yaz mevsiminde yatçılar tarafından en çok aranan rüzgarlardır.

Mevsii rüzgarlar; birbirine yakın olan, farklı ısınma ve soğuma yapan bölgeler arasındaki hava akımından oluşur. Çok geniş alanlı olurlar. Poyraz çok sert, Lodos yağmur getiren, Karayel fırtına çıkaran rüzgarlardır.

Yağışlar: Yağışlar, yat turizminde olumsuz bir etki yapmaktadır. Kötü hava koşulları yaratıp yatçıları yat içinde, kapalı bir alana mahkum etmesi nedeniyle istenmez.



20°C derecenin altındaki deniz suları hidromineral soğuk maden suyu, sıcaklığı 20 derecenin üzerinde aynı özelliklerle deniz suları ise sıcak maden suyu adını alır (1)." Deniz suyunun ve havasının devamlı yenilendiği kısmen dalgalı ve esintili yerlerde su sıcaklığı 18°C - 28°C arası olmalıdır. Ortalama olarak 22°C - 25°C en uygun ısıdır. Hava sıcaklığı ise 20°C derecenin üstünde, özellikle 26 - 30 arası olmalıdır. Denizin suyunun bileşimi, havanın ve denizin sıcaklığı, yatçılar için turistik çekicilikleri arasındadır.

Konum: Körfezlerle korunaklı doğal koylar, kıyı tipleri, denizin üzerine serpilmiş adalar, koylar, adalar arası ulaşım mesafesi, Fiziki Coğrafyanın, değişik bölgeler üzerinde ekonomik göstergelerinin farklılığı ve sosyo - kültürel verilerinin farklılığıyla birbirlerinden oldukça ayrı gelişim göstererek bir merak unsuru yaratan ülkeler, yat turizminde siyasi coğrafyayı önemli kılmıştır.

#### 2.5.2.2. Sosyo - Kültürel Faktörler:

Turistik istasyonda kalmayı planlayan turist, bölgenin beşeri gereksinimlerini karşılayabilme kapasitesinin yanısıra zamanını en iyi ortamda değerlendirebileceği sosyo - kültürel verilerin zenginliğini de araştırır. Yat Turizmi, rekreasyonel faaliyetlerde bulunmak, değişik kültürleri tanımak amacıyla yapıldığında yatçı için turistik çekicilikler çok önemlidir.

Yatçının beşeri gereksinimlerini karşılayacağı konaklama, yiyecek - içecek tesisleriyle, eğlence faaliyetleri sunan tesisler, spor yapabileceği olanaklar çevre gezileri arz verileri olarak öncelikle talep edilir.

Turistik istasyonun doğal peysaj özellikleri; kültürel peysaj özellikleri; tarihsel ve arkeolojik değerler, folklor, festivaller, sanat faaliyetleri, avcılık olanakları, spor etkinlikleri, yarışmalar yatçının marinaya bağlı kaldığı sürecin uzamasını sağlayacak, hem zamanını daha iyi değerlendirebileceği hem de döviz bırakabileceği sosyo - kültürel faktörlerdir.

Yatçının yat turizmi hakkında bilgilendirilmesi amacıyla yat fiyatları, yat ikame malları ve tamamlayıcı mal fiyatlarını izleyebilmesi, ortak hobilerini paylaşacağı kişilerle tanışması için yat festivalleri, yat yarışmaları, yat fuarları ve sergiler düzenlenmektedir. Yatçılık faaliyetlerini organize eden ülkeler, yüzlerce yabancı yat işletmecisine, yatçıya, basın mensuplarına ülkelerinin tanıtımını da yapmış olmaktadır. Amaç bu toplantılarla gelir elde etmek değil, yatçıları kendi ülkelerine çekerek uzun süre kalmalarını sağlamak, ulusal yat işletmelerinin ve yatçılıkla ilgili diğer kuruluşların yat turizmi konusunda bilgilendirilip gelişmelerini sağlamaktır. Basılan binlerce broşürle ülkelerinin yat turizmi potansiyelini bu yüksek gelir grubuna tanıtarak gelecek sezonun rezervasyonlarını da yapmış olmaktadır.

(1) İsmet ÜLKER, "Deniz Turizminde Nerdeyiz", Turizm Yıllığı 1985, Turizm Bankası yayını Ankara, 1986, s. 145.

Yurdumuzda yatçılıkla ilgili profesyonelce organizasyonlar yapılamamaktadır. Yurt dışındaki organizasyonlara ise duyarlı bir katılım yapıldığı söylenemez.

**Yat Fuarları ve Sergiler:** Yat fuarı ve sergilerde en son tekniklerle üretilmiş yatlar, donatım malzemeleri satılmakta olduğundan alıcı ve satıcının karşılaştığı en önemli yat piyasalarıdır. Bu nedenle tüm yatçılar ve işletmeciler bu organizasyonları izler. En büyük showlardan biri Düsseldorf Boat Show 'dur.

**Yat Festivalleri:** Gerek ulusal, gerekse uluslararası olarak, yılın belirli günlerinde önceden planlanarak organizasyonu yapılmış belirli bir süreci kapsayan; yatçıların, yat acentalarının, marina işletmecilerinin, yat bakım - onarım ve imalatçı firmaların bir araya gelerek, gerek kişisel, gerekse mesleki olarak yatçılık konusunda kendilerini geliştirmek ve tatmin bulmak amacıyla yaptıkları halka açık organizasyonlardır.

Yat festivalleri ulusal olarak, yat turizminin geliştirilmesi, uluslararası olarak da yatçıların temsilcisi olduğu ülkelerin tanıtımı, turistik çekicilikleri, sanatı, Edebiyatı, uygarlıkları hakkında bilgi vermesi açısından önemlidir.

**Yat Yarışları:** Uluslararası yat federasyonları birliğince konulan kurallara göre değişik tekne boyları sınıflaması çerçevesinde yat ve yelkenliler arasında yapılan yarışmalardır. Dünyadaki en önemli yat yarışmaları şunlardır:

- Dünya Yelken Şampiyonası
- Boc (Tek başına Dünya Turu)
- Seul Olimpiyatları

#### **2.5.2.3. Ekonomik Faktörler:**

Yat turizmi büyük alt - yapı yatırımlarını kılmaktadır. Yat turizmi yatırım projelerinin planlanması yapılırken bu nedenle genel turizm bütçesi içinde finansal koşullar dikkatle irdelenmelidir. Mevsimlik karakteri itibariyle yapılan sabit yatırımların geriye dönüş hızı ve süresinin tahminlenmesinde risk faktörü oldukça önem taşır. Talebin esnek, arzın ise esnek olmayışı bu risk faktörünü daha da önemli kılar. Yat turizmi arzını etkileyen ekonomik faktörler aşağıdaki gibidir:

- Yat turizmi alt - yapı elemanları: Alt - Yapı elemanlarını elektrik, su, telekominasyon, kanalizasyon, yol, liman köprü, havaalanı gibi temelde turizmin gelişmesinde zorunlu olan tesislerin yanısıra yat limanları (tali ve ana yat limanları), yat yavaşma yerleri spesifik amaçlı yatırımlar oluşturur. Bu elemanların maliyeti yat turizmi arzını etkiler.

- Yat turizmi üst yapı elemanları: Marinaya ve yatlara verilen elektrik ve tath su bağlantı tesisleri, idari ofisler, bürokratik işlemler için kapalı ve açık alanlar

oluşturur. Ana yat Limanlarında bağlama kapasitesinin en az % 10'u kadar bayan ve erkek yatçılar için özel duş ve tuvaletler, görevliler için ayrıca duş ve tuvaletleri, ilk yardım için donatımlı oda ve sağlık uzmanı, yangın söndürme sistemi, sahil güvenlik için bot, jenaratör, yedek su deposu, katı ve sıvı atık sistemi gerekmektedir.

- Yat Fiyatları ve Maliyetleri: Yat fiyatları Türkiye 'de ancak yüksek gelir grubunun, gelişmiş ülkelerde ise orta gelir grubunun bütçesine elverişlidir. Bu nedenle yatçıların sayısal olarak diğer turizm türlerine katılan turistlerden az oluşu doğaldır. Yat arzı bu nedenle esnek değildir. Belli standartlarda üretim yapılmaktadır. Yat üretim maliyetlerinin yüksek oluşu yanısıra donatım malzemeleri de yüksek maliyetlere ulaşmaktadır. Yatların marinada kışlaması bağlama ücretini gerektirmektedir. Elektrik, su tüketimi, yakıt, bakım - onarım, lift giderleri yatçının turizm faaliyetini bitirdikten sonra dahi devam eden, turistik harcama denilemese de turizm faaliyetini belirli dönemlerde yerine getirebilmesi için ve faaliyet bittikten sonra da katlanması gereken harcamalardır.

Turistik faaliyetlerin yat turizmi faaliyetlerine oranla daha az oranda harcama yaratması yat turizm talebini azaltmaktadır. Talebin az olması yat oranının sınırlı kapasitede kalmasına yol açmaktadır. Yat fiyatlarının yüksek olması bu nedenlerden kaynaklanıyorsa da temelde sorun; yat turizm arzının önemli unsurlarından biri olan marina, bakım - onarım, tersane gibi alt - yapı tesislerinin büyük bir sabit maliyet getirmesidir. Yat işletmeleri, yatırımın geriye dönüşünün geç olması ve dolayısıyla risk faktörünün yüksek oluşu karşısında arzı sınırlamaktadır. Devletin turizm faaliyetlerine ayırdığı genel bütçe içinde en büyük pay, kredi ve teşvik olarak yat turizminde ayrıldığı oranda yatırımcılar artacak, işletmeciler rekabet piyasasında yat, donatım malzemeleri fiyatlarını, marina hizmetleri fiyatlarını aşağıya çekebileceklerdir.

#### Dünyadaki Yat Satış Fiyatlarından Örnekler

Heys - Moon Yat Satış Şirketi (Komisyon dahil fiyatlar) (1)

J 22, 1994 .....	£ 13.300 -
J 44, 1992 .....	£ 190.000
Laser 28 .....	£ 24.500

Yangın, kaza, çalınma, yıpranma dahil yıllık sigorta maliyeti 20 - 90 İng. Sterlini

#### Türkiye'deki Yat Satış Fiyatlarından Örnekler:

Türk Yat Turizmi 'nin yabancı tur operatörlerinin tekelinde olması yat turizmi gelirlerinin ülke ekonomisi dışına kaymasına neden olmaktadır. "Tur seyahat işletmesinin her organı Türkiye 'de paket olarak hazırlanıp yurtdışına sunulan yatçılık

(1) Yachts And Yachting, Yachting Press, February, 1995, England, s:14, 24.

hizmetlerinin toplam satış fiyatının % 5'i kadardır. Belirtilen karlılık ortalama bir orandır ve riski yüksek bir ticari faaliyet için oldukça düşüktür" (1).

#### Türkiye'deki Yat Satış Fiyatlarından Örnekler (2)

- motor - yat,	21.34 m	Laminemaun	6 kişilik kapasite	1990 model	12.400.000.000 TL.
- yelkenli,	6.70 m	Fiber	4 kişilik kapasite	1994 model	180.000.000 TL.
- gulet,	21.00 m	Kızılcım	16 kişilik kapasite	1992 model	1.940.000.000 TL.

### 2.5.3. Yat Turizmi Talebi

Bütün dünyada yatçılar turizm faaliyetlerini, yatlarla seyahat ederek gerçekleştirirler. Bu faaliyet süresinde rekreasyonel olanaklardan yararlanırlar. Yat pahalı bir deniz ulaşım aracıdır. Bu nedenle yatçıların genelde üst gelir grubuna dahil insanlar olduğu görülmektedir. Yatlar kiralama yoluyla kullanılsa dahi seyahat giderleri, turistik mal ve hizmet harcamaları olacaktır. Gezi ve rekreasyonel faaliyetler için ise yeterli zaman gerekmektedir. O halde turizm talebinin tanımını göz önüne alarak konuya yaklaştığımızda yat turizmi talebini şu şekilde verebiliriz:

Yat Turizmi Talebi; Yat adı verilen deniz ulaşım araçlarıyla yer değiştirerek hareketli olmak koşuluyla, deniz, kıyı ve kıyı çevresindeki rekreasyonel olanaklardan yararlanan ve turistik mal ve hizmetleri satın almak amacıyla seyahat etmek isteyen, bu seyahati gerçekleştirebilmek için yeterli satın alma gücüne ve boş zamana sahip insanların miktarıdır.

Yatçılar, kendi ülkelerinde seyahat ettikleri gibi uluslararası sularda da seyahat ederek gerek sosyo - kültürel, gerekse ekonomik boyutlu etkileşimlere neden olmaktadır.

Bir yatçının bağlandığı marınada bir günlük bıraktığı dövize karşın, konaklama tesisinde kalan bir turist bir günlük bıraktığı dövizin üç katı olduğu göz önüne alınırsa, yat turizm talebinin bir ülke ekonomisi içindeki önemi daha iyi ortaya çıkmaktadır.

Bu nedenle ülkeler dünya turizmi gelirleri içinde gittikçe yükselme trendi gösteren yat turizminden daha çok pay alabilmek için talebi arttırmaya çalışmaktadırlar. Akdeniz havzasında 7000 civarında seyreden yata karşın 200.000 kaynak kapasiteli toplam bağlama yeri olduğu göz önüne alınırsa, yat turizmi talebini, yeterli hizmet ve kapasitedeki marinalara sahip olan ülkenin kendilerine yönlendirmesi kolaydır. Ancak yatçıların, yat turizmi dışındaki turistik hareketlere katılan turistlerden zevk ve tercihler, tüketim alışkanlıkları gibi farklılıkları mevcuttur. Üst gelir mensubu tüketiciler, 5 yıldızlı otel turistleri gibi üstün, ayrıcalıklı

(1) Forum Dergisi, Temmuz 1994, s. 73.

(2) Murat Ceylan, Yat İşletmeciliği, Seyahat Yönetimi, der.: Şükrü Yorcan, Boğaziçi Üniversitesi, Meslek Y. Okulu Turizm Programı, 1993, s.88.

hizmet beklemektedirler. Bu nedenle talebin büyük kesimini ülkeye çekmek kadar önemli olan diğer bir unsur onların kalış süreleridir. Yatçıların yat limanına giriş - çıkış sayıları değil, yatların uzun süre bağlamaları ve kendilerinin de kalmalarını sağlamaktır.

Yat turizmi talebini ülke sınırları içinde veya ülke dışında gerçekleşmesine göre iki sınıfa ayırabiliriz.

**a. Ulusal Yat Turizmi Talebi**

Kişilerin kendi ülkelerindeki yatçılık faaliyetlerinden doğan turizm talebidir.

**b. Uluslararası Yat Turizmi Talebi**

**i. Incoming Yat Turizmi Talebi**

Yabancı ülkelere mensup turistlerin bir ülkeye giriş yaparak gerçekleştirdikleri yatçılık faaliyetlerini kapsayan turistik taleptir.

**ii. Outgoing Yat Turizm Talebi**

Kişilerin kendi ülkeleri dışında yaptıkları yatçılık faaliyetlerini kapsayan turistik taleptir.

Bir ülkenin yat turizmi faaliyetleri içinde ulusal ekonomi yönünden uluslararası yat turizm talebi çok önemlidir. Yatçılar, giriş yaptıkları ülkede kaldıkları yat limanında bağlama, elektrik, su, bakım - onarım, yiyecek - içecek özellikle yakıt harcamaları, turizm gelirleri içinde; aynı süre için, konaklama tesislerinde aynı sayıdaki talebe oranla daha fazla olduğundan ulusal ekonomiye de daha fazla katkıda bulunmaktadır. Bu durumda out - going yat turizm talebi de ulusal ekonomi için bir gelir kaybı yaratır.

**Yat Turizmi Talebinin Özellikleri**

- Yat turizmi talebi bireyseldir.
- Yat turizmi talebini oluşturanlar genelde üst gelir grubuna dahildir.
- Lüks mal ve hizmet tüketimi ile yat turizmindeki mal ve hizmet tüketimi arasındaki rekabet ve tercih, talebi etkiler.

- Yat turizminde ulaşıma ayrılan süre konaklamaya ayrılan süreden fazladır. Zira yatçı sürekli yer değiştirerek hareket halinde olmaktadır.

- Yat turizminde, yatçının uluslararası sularda da seyretmesinden dolayı talep, politik etkenlere karşı son derece duyarlıdır.

- Yat turizm talebi, yat denilen ulaşım aracının en zor hava koşullarında dahi kullanılmasının yanısıra, fizik, aşinografi, fiziki coğrafya siyasi coğrafya, sanat tarihi, arkeoloji gibi geniş bir alandaki bilgilere dayanmakta olup, sosyo - kültürel değişkenlere karşı duyarlıdır.

- Yat turizminde başta fiyat olmak üzere, ekonomik faktörler talebe esnek bir yapı kazandırır.

- Ulaşım ayrılan harcamaların payı, konaklamaya ayrılan paydan oldukça fazladır. (Zira ancak yat bakım - onarımına alındığında yatçı zorunlu olarak kısa süreli konaklama tesisi tercih etmektedir.)

- Yatçı, yatında konakladığından, konaklama tesislerinde konaklama gideri yapılmayarak bunun yerine yat limanına bağlama gideri yapılmaktadır.

- Kışlayan yatların bağlandığı mekanda geçirdiği turizm süresi, diğer bir turist konaklama tesisinde geçirdiği konaklama süresinden çok daha uzun olmaktadır.

- Yat turizm talebi, sosyal çevre, moda, reklam gibi değişkenlere karşı duyarlı olduğundan değişkenlik gösterir.

#### **2.5.4. Yat Turizmi Talebini Etkileyen Faktörler**

Turizm Talebini etkileyen bütün faktörler doğal olarak yat turizmi talebine de oldukça duyarlıdır. Kitle iletişim araçlarının gelişimi, sosyal çevre - moda - reklam, politik faktörler, ekonomik faktörler turizm talebinin bir ülkeye yönelmesinde en etkin unsurlardır.

##### **2.5.4.1. Kitle İletişim Araçları Teknolojisi**

Yatçılık faaliyetlerinin yapılabilmesi için bir yatta iletişimde kullanılan görsel, işitsel, görsel - işitsel olmak üzere gelişmiş bazı teknolojik araçlar gerekmektedir.

Yatçılar yatlarını, özellikle zor coğrafi koşullarda ve uzun mesafelerde emniyetle kullanmak zorundadırlar. Bu nedenle seyretmekte olduğu bölgenin ulaşım koşullarını öğrenmeleri ve kendine en yakın yat limanı ile iletişim kurabilmeleri, yatlarını bazı araçlarla donatmasına bağlı olmaktadır. Bu araçların bakım ve onarımı

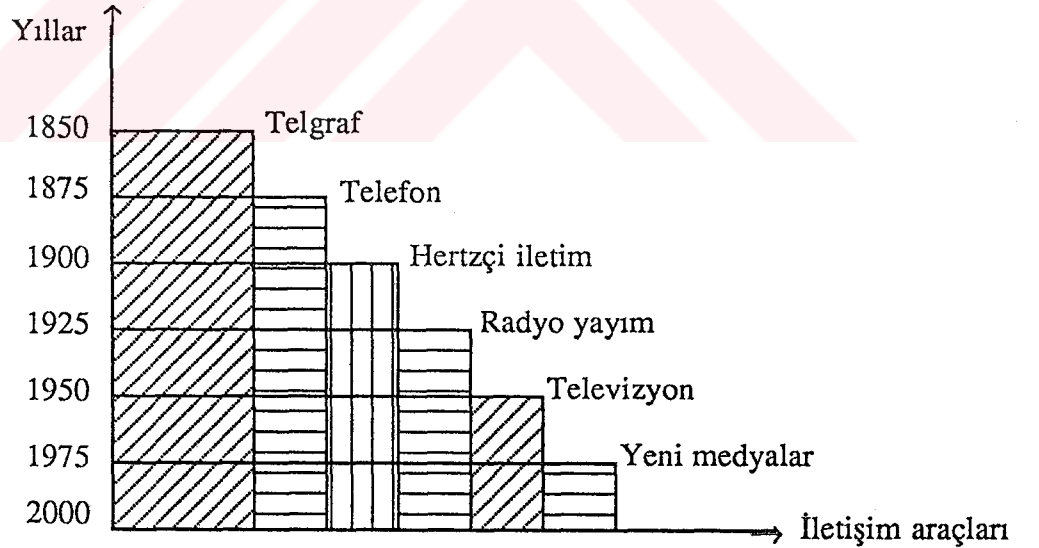
konusunda bilgilenmek, gelişen teknoloji ürünlerini izlemek bir yatıcı için zorunlu olmaktadır.

Bir yatıcının yatında kullanması gereken Kitle Haberleşme Ve Seyirle İlgili Araçlar Şunlardır:

- radyo
- telefon
- telsiz
- novigasyon cihazı (derinlikle ilgili bilgileri verir.)
- uzaktan kumandalı projektör
- otopilot
- jenaratör

Kitle haberleşme araçlarındaki gelişme aşamalarına paralel olarak deniz ulaşım araçları artmaya başlamıştır. Deniz ulaşımında emniyet unsuru için en önemli faktör olan iletişim araçlarında, özellikle 1900 'lu yıllarda Hertzçi iletimin (1) kullanılmaya başlamasıyla önemli gelişmeler oldu. 1925 yılında radyo yayımlarının devreye girmesinden sonra haberleşmede kullanılması, ulaşımında güvenlik yaratması, yatçılık faaliyetlerinin artmasını sağladı.

Şekil. 15: İletişimin Gelişme Aşamaları (2)



(1) Hertzçi iletim (elektromanyetik dalgalarla iletimdir. İlk telsiz telgraf 1899 da Fransa 'da bulunmuştur. Radyo yayımı düşüncesini yaratması bakımından çok önemlidir.

(2) Fransus Balle - Gerord Egbery, Yeni Medyalar, İletişim Yayınları, İstanbul 1991, s.18.

Yatçılar, seyir sırasında belirlenmiş bir rotayı izlemek durumundadırlar. Yollarının izlenmesinde rehber olarak son derece geliştirilmiş elektronik araçlar kullanırlar. Bunun yanısıra herhangi bir hastalık, değiştirilmesi gereken rota, hava koşulları hakkında bilgi almak, deniz derinliklerini takip etmek, marinalarla haberleşmek için en son tekniklerle donanmış bir yata gereksinim duyarlar.

Sahil güvenlik ekipleri herhangi bir kaza, yangın, çarpışma vb. tehlikeli durumlarda, anında haberleşmeyi sağlayacak çok gelişmiş teknik araçlarla donatılmış ilk yardım ve haberleşme botlarına sahiptir Yatçıların güvenlik içinde olmaları, her yatın ve marinanın son sistem gelişmiş kitle haberleşme araçlarını kullanmalarına bağlıdır.

#### 2.5.4.2. Ulaşım Mesafesi

Turistik tüketici bütçesini konaklama, yiyecek - içecek, ulaşım eğlenme harcamaları, turizm süresini de konaklamaya ve ulaşımaya ayrılan süre oluşturur. Tüketici turizm bütçesini uzak bir turistik destinasyon seçtiğinde ulaşımaya daha çok pay ayıracak şekilde düzenler, doğal olarak turizm süresinin büyük bir kısmını da ulaşım süresi alır.

Konuya yat turizmi açısından baktığımızda ilginç bir durum ortaya çıkar. Yatçı ve yat müşterisi turizm gelirinin hemen hemen tamamına yakın kısmını, turizm süresinin de büyük bir sürecini ulaşımaya ayırır. Amaç, ulaşımın kendisidir, denebilir. Yatçı ulaşım mesafesinin uzunluğundan çok ulaşımın niteliği ile ilgilidir. (Ulaşımın gerçekleşeceği güzergahın hangi karasular üzerinde seyredeceği, denizin ve kıyı kesiminin coğrafi yapısı; deniz ve hava sıcaklığı, kıyı şekilleri, marinaların donatımı marinaların bulunduğu bölgenin, ülkenin doğal, kültürel verileri gibi turizm çekicilikleri.)

Yat turizmi için ulaşımın gerçekleşeceği karasularının diğer önemli bir özelliği de kıyılardaki doğal korunaklı limanların, adaların birbirine olan mesafedir. Kötü hava koşullarında yatçı en yakın limana sığınmak ister. Güvenlik çok önemlidir. Adaların sık ve yakın oluşu, ulaşımında güven unsuru yarattığı gibi yatçılara buralardaki doğal güzellikleri, arkeolojik verileri ziyaret olanakları sağlaması açısından da önemlidir.

Ege kıyıları; yatçıların, denize serpilmiş çeşitli irili - ufaklı adaları, kıyıya dik uzanan dağların arasında kalmış birçok korunaklı koyları, körfezleri ile tercih edecekleri, yat turizminin geliştirilmesine birinci derecede olanak sağlayan kıyılarıdır.



#### 2.5.4.3. Yat Donatımı ve Kapasitesi

Yatlarımızın uluslararası rekabet gücünü artırabilmesinin diğer önemli bir koşulu da, donatılarının Avrupa standartlarına çıkarılmasıdır.

Kamaraların çok küçük yapılmaması, devamlı sıcak - soğuk su tesisatının olması, kamaraların ses ve koku geçirmemesi gerekir. Ekip elemanları temiz, bakımlı olmalıdır.

Gezinin bir bölümü kesinlikle seyre ayrılmalıdır. Tekne bakımlı tutulmalıdır, kamaralar sık sık kontrol edilmelidir.

Yat donatımında ahşaptan, plastiğe, mefruşattan elektroniğe birçok yerli sanayii ürünü kullanılmaktadır. Yat Turizminin gelişmesine paralel olarak bu sanayii dallarının da gelişmesi sağlanacaktır. Yat yapımında kullanılan yerli sanayii ürünlerinin başlıcaları şunlardır: <sup>(1)</sup>

- Boya sanayii
- Civata, vida, çivi, kilit ve hırdavat malzemesi
- Elektronik aygıtlar, telsiz, pusula
- Şalter, çeşitli fenerler elektrikli ölçü aletleri sanayii
- Zincir, vinç ve ırgat imalat sanayii
- Tekstil, döşeme malzemesi, köpük sünger sanayii
- Plastik hortum sanayii
- Bakır ve bronz mamüller: vana, boru, musluk, valf ve fittings.
- Paslanmaz sıhhi malzeme, eyve, lavabo, wc. klozet vs.
- Pik döküm kurşun mamülleri sanayii
- Plastik ve kendinden halat sanayii,
- Branda mamulleri ve yelken malzemesi
- Alüminyum sanayii, raylar, profiller, direk, gürcata
- Çelik halat sanayii ve donanım malzemesi, lift vs.
- Galvonoz - plastik ve galvaniz sanayii
- Akümülatör sanayii
- Bakır kablo ve ek malzeme sanayii
- Deniz motorları sanayii

---

(1) Hüsnü Öngen "Fırsat Eşitliği Olmazsa Türk Yat İnşa Sanayii Yaşayamaz", Deniz Ticareti Dergisi, Deniz Ticareti Odası yayını, Mart, 1988, İstanbul, s. 55.

- Kumanda aletleri ve hidrolik donanım sanayii
- Cam sanayii ve camdan mamul eşyalar
- Mutfak malzemesi; ocak, fırın, çatal, kaşık, plastik sofr takımları sanayi
- Lastik ve plastik yüzey kaplama malzemesi, halı sanayii
- Tutkal ve diğer yapıştırıcıların sanayii
- Deniz haritaları, seyir klavuz kitapları gibi matbaa mamülleri
- Cam elyafı ve kimya sanayii mamülleri
- Ağaç ve orman ürünleri sanayii

#### 2.5.4.4. Ekonomik Faktörler

Yat turizmi talebi gelişmekte olan ülkelerin, ekonomik göstergelerine paralel olarak etkilenme grafiği gösterir.

Az gelişmiş ülke vatandaşlarının bütçesinde cari tüketim harcamaları büyük bir yer tutar. Lüks tüketim harcamaları ve turistik tüketim harcamaları, kişilerin zorunlu gereksinimlerinin harcamaları karşılandıktan sonra tüketici bütçesinde kalan pay kadar olmaktadır.

Yüksek refah düzeyine ulaşmış ülkelerde ise fertlerin doğal olarak satın alma güçleri daha fazladır. Cari tüketim harcamaları bu ülke fertlerinin bütçesinde çok büyük bir yer teşkil etmeyeceğinden, turistik tüketim ve lüks tüketim harcamalarına yeterli ölçüde pay kalacaktır.

Turistik mal ve hizmet fiyatlarında oluşan yükseliş, refah seviyeye ulaşamamış ülkelerde turistik talebi hemen aşağı çekecektir. Gelişmiş ülkelerde ise, talebi anında fiyatları önemli oranda yükseltirse düşürecektir.

Turizm talebinin ekonomik göstergelere bağlı olarak bu şekilde seyretmesi yat turizmi talebini de benzer şekilde etkileyecektir. Ancak yat turizmi gelişmiş ülkelerde yüksek bir talep oluşturmuştur. Bu nedenle turistik mal ve hizmet fiyatlarında önemli oranda yükselme olmadıkça yat turizmi talebi de düşüş göstermeyecektir. Gelişmekte olan ülkelerde aşırı elastik olan yat turizmi talebi turistik mal ve hizmet fiyatlarında en küçük bir oranda yükselme karşısında aşırı duyarlı olacak, düşme trendi gösterecektir.

#### 2.5.4.4.1. Milli Gelir

"Milli gelir o ekonomiyi oluşturan fertlerin gelir düzeyini ve satın güçlerini ortaya koyan anlamlı bir göstergedir." (1) Gayri safi milli hasıla içinden vasıtalı vergilerin çıkarılmasıyla elde edilen milli gelir düzeyi, kalkınmış ülkelerde yüksek olduğundan, turizm harcamaları da bu orana paralel şekilde yükselen bir trend gösterir. Milli gelir düzeyi yüksek ülkelerde yat turizmi talebi de bu nedenle yüksektir.

#### 2.5.4.4.2. Kişi Başına Düşen Milli Gelir

Milli gelir ekonominin tümünü oluşturan fertlerin ne kadar gelir elde ettiğini açıklayan bir kavramdır. Burada dikkat edilmesi gereken nokta milli gelirin kişi başına dağılımını gösteren miktarın görünürde her fert için aynı olmasına karşın gerçekte bu eşitliğin olamayacağıdır.

Milli gelirin aileler arasındaki dağılımının ne şekilde olduğunu gösteren bir yöntem olan Lorenz Eğrisi 'nde nüfusun herhangi bir yüzdesine düşen gelir yüzdesi, bu nüfus yüzdesinin turizm harcamalarına ayıracağı payı da gösterebilmektedir.

Türkiye 'ye gelen yatçıların ülkeleri göz önüne alındığında kişi başı milli gelir seviyelerinin yüksek olduğu görülür. Ulaşım mesafesinin uzak olmasında dolayı ulaşım harcamalarının da çok yüksek olan Amerikalı ve İngiliz turistlerin, yat turizmi yapan ülkeler arasında başı çekmesi kişi başı milli gelir seviyelerinin yüksek olduğunun göstergesidir.

Kuzey Afrika ülkeleri yat turizminin en fazla geliştiği bölge olan Akdeniz havzasında oldukları halde, Fransa, İspanya, İtalya gibi ülkelerle kıyaslandığında yat turizminde gelişmedikleri görülür. Bu durumun ana nedenlerinde biri, kişi başına milli gelirlerinin düşük olmasıdır.

Konuyla ilgili tablo incelendiğinde Türkiye 'ye gelen yatçıların ülkelerinde kişi başı milli gelirin yüksek olduğu görülmektedir.

(1) Tevfik Pekin, Makro Ekonomi, istiklal matbaası, İzmir, 1988, s. 67

Tablo. 17:(1)

Türkiye 'ye Gelen Yat Yolcuları ve Ülkelerinde  
Kişi Başı Milli Gelirleri

Ülke	Nüfus	Kişi Başına Milli Gelir (\$)	Yat Yolcusu
Almanya	81.41	25.300	1787
İngiltere	58.49	17.520	1707
ABD	260.65	25.820	808
Fransa	57.73	22.970	1106
İsveç	9.79	22.220	340

## 2.5.4.4.3. Kişisel Gelir

Bir hesap yılı içinde devletin ödediği transfer harcamaları ile söz konusu hesap yılı içinde devletin ödediği transfer harcamaları ile sübvansiyon ödemelerinin toplamını milli gelire eklenmesi ve devlete ödenen kurumlar vergisi ile her türlü sosyal kesenekler ve şirketlerce dağıtılmayan karların toplamının milli gelirden çıkarılması ile elde edilen miktar kişisel geliri ifade eder.

Kişisel Gelir= Milli gelir + (Transfer harcamaları + Sübvansiyonlar) - (Kurumlar Vergisi + Şirketlerin Dağıtılmayan Karı + Sosyal Kesenekler)

Fertlerin kullanabileceği gelir seviyesi kişisel gelir miktarını göstermektedir. Cari mal ve hizmet fiyatlarında artış olmadığında veya kişisel gelir artış hızı cari mal ve hizmet fiyatlarından çok daha hızlı arttığında turizm bütçesine daha çok pay ayrılacaktır. Lüks mal ve hizmet tüketimi yerine turistik tüketim tercih edildiğinde yat turizmine akan pay çoğalacaktır. Burada önemli olan nokta ise kişisel gelirin artması karşısında yat turizmi yat ve hizmet fiyatlarının hızla yukarı çekilmemesidir.

## 2.5.4.5. Rekabet Faktörü

Yat turizminde özellikle yakın coğrafi bölgelerde bulunan ülkeler arasındaki rekabet faktörü çok önemli olmaktadır. Yunanistan yat turizminde yakın zamana kadar Türkiye 'ye oranla daha fazla talep olan bir ülke konumunda iken, son yıllarda hızla gelişen yat turizmi potansiyeliyle Türkiye, önemli bir rakibi haline gelmiştir.

(1) Turizm Bakanlığı 1993 yılı Yat İstatistikleri Bülteni ile Ticaret Odasının Şubat 1995 sayılı Aylık Ekonomik Göstergeler Bülteninden yararlanılmıştır.

Coğrafi olarak birbirinden uzak ülkeler de yat turizmi talebini kendi karasularına çekebilmek için plan ve politikalar geliştirmek zorundadır. Yatçıların satın alma gücü yüksek olduğu için konaklama tesislerinde kalan turistler kadar ulaşım maliyetinden etkilenmemektedirler.

#### **2.5.4.6. Bireysel Faktörler**

Yatçılık faaliyetlerine olan talebi, insanların; kişilik özellikleri, kültürü, merakları, ailevi durumu, mesleği, çalışma koşulları gibi onun zevk ve tercihlerini yönlendiren tüketim olanaklarını yaratan etmenler etkilemektedir.

##### **2.5.4.6.1. Kişilik Yapısı**

Kişilik özellikleri her bireyde farklıdır. İnsanlarda macera tutkusu, doğa sevgisi, yeni yerler görme motivasyonu yaratır. Seyahatin psikolojik tatminine gereksinim duyulur.

Deniz ulaşımını kötü hava koşulları birinci derecede etkiler. Yatların kötü havada seyri zordur. Bağlandıkları marinada ise bakım - onarım için uzun süre kalmaları gerekmektedir. Buna karşın, kişilik özellikleri nedeniyle yatçılar bu koşullarda dahi yat turizmi talebinde bulunurlar. Maceracı bir kişilik seyahat güdüsü yaratır.

##### **2.5.4.6.2. Eğitim Ve Kültür**

Yatçılar, denizbilim, coğrafya, elektronik, ilkyardım konularında bilgilenmiş, Sanat Tarihi, Folklor, Siyasi Tarih, Arkeoloji gibi konularda da genel kültüre ilgi duyan kişilerdir. Kültürel alış veriş, araştırma için gezmek, görmek, gerekmektedir. Öğrenim düzeyi arttıkça insanlarda kültürel etkinlik isteği arttığı için, yat turizmi talebinde de artma olmaktadır.

##### **2.5.4.6.3. Aile Yapısı**

Ailedeki çocuk sayısı, eşlerin her ikisinin de çalışıyor olması, ailenin geleneksel yapısı yatçılık faaliyetlerine katılmasını etkiler. Çocukların öğrenime devam ediyor oluşu, çok çocuk sayısı, özellikle çocukların yaşı, okul tatillerinin başlangıcı ve süresi, eşlerin aynı dönemlerde tatil izinlerinin başlaması, yatla seyahat edebilme koşullarını yaratır. Tatillerin yaz mevsimine denk gelmesi, aile bireylerinin deniz ulaşımı için güçlü sağlık yapısına sahip olması, denizi sevmesi, yatçılık konularında bilgilenmesi gerekmektedir.

#### 2.5.4.6.4. Çalışma Hayatı

Çalışma hayatının; yasal, haftalık, yıllık ve milli, dini günlerdeki izinler bakımından düzenlenmesi, yatçılık için gereken boş zamanı ve teşviği sağlamaktır. Ekonomik bakımdan gelişmiş ülkelerde işçi ve memurların oluşturduğu geniş kitlelerde çalışma hayatı, sendikalar tarafında, işgörenin izin haklarını gözetecek şekilde düzenlenmiş olduğundan, kısa dönemde veya yıllık tatillerde, yatçılık faaliyetlerinde gereken boş zaman bulunabilmektedir.

Gelişmekte olan ülkelerde bu tür yasal düzenlemelere gitmediğinde yat turizmi talebinde düşme görülmektedir.

Türkiye 'de satınalma gücü yüksek idari kadrolarda çalışan özel sektör çalışanlarının yasal izinleri, yatçılık faaliyetleri için yetersiz kalmaktadır.

#### 2.5.4.7. Politik Faktörler

Uluslararası politik ilişkiler yasal faktörler ve mevzuat yat turizmi talebini etkisi altına almaktadır.

Uluslararası karasuları bir yatçının seyir halinde bulunabilmesi için emniyet ve güven ortamında olması gerekmektedir. Ülkeler arasında gerek ikili anlaşmalarla, gerekse çok uluslu anlaşmalarla karasularda seyir konusunda ilgili anlaşmalar çerçevesinde, deniz ulaşımı güvenli olmakla beraber, politik gerginlikler olduğunda yatçıların kendi ülkeleri dışındaki marinalara bağlanması ve uluslararası sularda seyretmesi tedirginlik yarattığı için yat turizmi talebinde azalma görülmektedir.

#### 2.5.4.8. Sosyal Çevre, Moda, Reklam

Turizm talebinin etkilendiği tüm sosyal faktörler yat turizmini de aynı düzeyde etkilemektedir. Zira yat turizmi, turizm olayının bir parçasıdır. Yat turizminin diğer turizm türlerinden farklı özelliği, yatçılık faaliyetlerine katılanların genelde yüksek gelir grubuna dahil kişiler olmasıdır. Gelir seviyesi yükseldikçe, eğitim seviyesinin yükseleceğini düşünürsek bu kişilerin iyi eğitilmiş olduklarını söyleyebiliriz. İş yaşamlarının, sosyal çevrelerinin gerektirdiği prestij sıradışı yaşama çabası, onları alternatif yaşam biçimi aramaya yöneltir. Yat turizminin gelişim sürecine baktığımızda, ilk dönemlerden itibaren, bu turizm türünün, satınalma gücü yüksek aristokratik bir zümrenin tekelinde olduğu, günümüzde de yine en fazla yüksek gelir grubunun yaptığı faaliyet türü olduğunu görülmektedir. Daha fazla harcama gerektiren bu yönüyle de yüksek gelir grubunun prestijini yansıtmaktadır.

Moda da her devirde değişik akımlarıyla toplumun alım gücü yüksek kesimini peşinden sürüklemiştir. Turizmde dönem dönem moda olan ülkeler, en fazla turist çeken ülkeler olmaktadır. Akdeniz ülkeleri içinde; doğu ve batının kavuştuğu; batının modern, doğunun egzotik geleneksel yapısının oluşturduğu karizmatik görünüm, Türkiye 'yi moda ülkeler arasına katmıştır.

#### **2.5.4.9. Diğer Faktörler**

Yat turizm talebini, ulusal ve uluslararası düzeyde tanıtım ve pazarlama faaliyetlerindeki formasyonu, yatçı gönderen ülkelerin outgoing turizm hakkındaki yasal düzenlemeleri (yat vergileri, gümrük işlemleri ve gümrük vergileri, yat satın almak için verilen kredi oranları ve faizleri, incoming yat turizmi yapılan ülke halkının turiste yaklaşımı gibi unsurlar etkilemektedir.



## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### 3. TÜRKİYE DE YAT TURİZMİNİN MEVCUT DURUMU VE GENEL DEĞERLENDİRİLMESİ

#### 3.1. Türkiye'de Yat Turizmi Arzı

Türkiye'de yat turizminin arz potansiyelini; doğal veriler, sosyo - kültürel veriler, ekonomik faktörler, yatçılıkla ilgili kurum ve kuruluşların faaliyetlerini düzenleyen yönetmelikler oluşturur.

Türkiye yat turizmi potansiyeli bakımından Akdeniz ülkeleri içinde en şanslı ülkelerden biridir.

1970 'li yıllardan itibaren bu potansiyeli, planlı yatırımlarla kullanma yönüne gidilmiştir. 1976 yılında Bodrum yat limanı 1987 yılında Kuşadası yat limanı işletmeye açılmıştır.

"Yat Turizmi Yönetmeliği" nin yapılması, özel sektörün teşvik edilmesiyle yat limanlarının sayısında hızlı bir artış başlamıştır.

Tablo. 18: Türkiye 'deki Belgeli Yerli ve Yabancı Yat İşletmelerinin Yıllara Göre Dağılımı (1994)

Yıllar	İşletme Sayısı		Toplam
	Yerli	Yabancı	
1983 .....	2 .....	- .....	2
1984 .....	15 .....	12 .....	27
1985 .....	22 .....	14 .....	36
1986 .....	36 .....	21 .....	57
1987 .....	52 .....	19 .....	71
1988 .....	73 .....	20 .....	93
1989 .....	83 .....	24 .....	107
1990 .....	84 .....	24 .....	108
1991 .....	88 .....	19 .....	107
1992 .....	93 .....	18 .....	111
1993 .....	95 .....	18 .....	113
1994 .....	99 .....	15 .....	114

Kaynak: Belgeli Turizm İşletmeleri İstatistik Yıllığı, Turizm Bakanlığı, 1993, s. 58



Ülkemiz yat limanları, Çekek ve Yanaşma Yerleri ek 1 de görülmektedir.

Türkiye 'de yat filosuna ait istatistiki veriler oldukça kısıtlıdır. Turizm Bakanlığı kaynakları belgeli yatları; Ülkeye gelen sarı bayraklı ticari ve özel yatların sayılarına, limanlara, milliyetlerine, bandıralarına göre dağılımını vermektedir. Ulaştırma Bakanlığı ise 18 granston 'dan büyük yat istatistikleri vermektedir. Belgesiz ve küçük yatlarla ilgili istatistiki bilgiler hakkında verileri yoktur.

Bu durumda ancak kayıtlı yerli ve yabancı işletmelerin yat, yatak sayıları bilinmektedir. Tabloda yerli, yabancı yat sayıları görülmektedir.

Tablo. 19: Yerli ve Yabancı Yatlar ile Yatak Sayılarının Yıllara Göre Dağılımı.

Yıllar	Yat Sayısı			Yat Yatak Sayısı		
	Yerli	Yabancı	Top.	Yerli	Yabancı	Top.
1983 .....	10	-	10	92	-	92
1984 .....	112	220	332	966	1480	2446
1985 .....	167	266	433	1457	1755	31212
1986 .....	256	378	1067	2402	2515	4917
1987 .....	360	375	735	3360	2769	6129
1988 .....	473	527	1024	4431	3816	8245
1989 .....	544	523	1167	4964	4394	9358
1990 .....	441	583	1024	4365	4102	8467
1991 .....	460	403	963	4559	3846	7405
1992 .....	481	525	1006	4971	3602	8540
1993 .....	474	553	1027	5034	3732	8766
1994 .....	524	498	1022	5401	3243	8644

Kaynak: Belgeli Turizm İşletmeleri, İstatistik Yıllığı, Turizm Bakanlığı, 1993, s.58

Turizm işletme belgeli 11 adet, Turizm yatırım belgeli olarak 10 adet Yat limanı bulunmaktadır. Proje ve inşaa halindeki yat limanlarıyla bu sayı önümüzdeki yıllarda hızla yükselecektir.

Türkiye 'de toplam yat limanlarındaki bağlama yeri kapasitesi 5630 'dur. İnşaatı devam eden ve tevsii devam eden projelerle birlikte yat bağlama kapasitesi 7130 'a ulaşacaktır (1). Yat bağlama yeri olarak Akdeniz yat turizm arzının % 3 'üne ulaşmaktadır. Tablolarda ayrıntılı görülmektedir.

(1) D.P.T. Kredi ve Teşvik Dairesiyle yüzyüze yapılan görüşmede açıklanmıştır.

Tablo. 20: Bölgeler İtibariyle İnşaat + Mevcut Bağlama Yeri Sayısı

Yat Limanları	Yanaşma Yerleri	Balıkçı Barınakları	Toplam
Bodrum — Kaş (Arası)	2760	225	2985
Çeşme — Bodrum (Arası)	1109	325	1434
Enez — Çeşme (Arası)	450	305	755
Kaş — Gazipaşa (Arası)	1115	-	1115
Doğu Karadeniz	-	215	215
Marmara	15	220	235
Karadeniz	-	135	135
İstanbul	1990	45	2035
Türkiye Toplam	7439	1470	8859

Kaynak: D.P.T Kredi ve Teşvik Dairesi tarafından yüz yüze yapılan görüşmede açıklanmıştır.

İnşaat ve proje halindeki yat limanları göz önüne alındığında 2000 'li yıllarda bağlama kapasitesinin Türkiye genelinde aşağıda görüldüğü gibi olacağı tahmin edilmektedir.

Yat Limanları Bağlama Kapasitesi	21150
Balıkçı Barınakları Kapasitesi	2945
Toplam	24095

Mevcut, yatırım belgeli, proje halindeki yat limanları ve balıkçı barınaklarının belgelere dağılımını ve bağlama kapasiteleri tabloda görülmektedir. (Tablo 21) "Türkiye'de marina sayısının yetersizliği yıllar itibariyle fiyatların ve dolulukların artışına neden olmaktadır." (1)

(1) Meral Özer, Türkiye'de Yat Turizmi, Türkiye Kalkınma Bankası, Proje Değerlendirme Müdürlüğü, 1990, s.35.

Tablo. 21: Türkiye'de Mevcut ve Proje Halindeki Yat Limanı ve Balıkçı Barınaklarının Bölgelere Göre Dağılımı ve Bağlama Kapasiteleri

Bölgeler		Bağlama Kapasiteleri
<b>KAŞ - BODRUM</b>		
Mevcut Yat Limanları ve Yat Yanaşma Yerleri	Toplam .....	2760
Mevcut Balıkçı Barınakları	Toplam .....	225
Yatırım Belgeli Yat Limanları	Toplam .....	496
Projeler	Toplam .....	3450
<b>BODRUM - ÇEŞME</b>		
Mevcut Yat Limanları	Toplam .....	1109
Mevcut Balıkçı Barınakları	Toplam .....	325
Projeler	Toplam .....	2380
<b>ÇEŞME - ENEZ</b>		
Mevcut Yat Limanları	Toplam .....	450
Mevcut Balıkçı Barınakları	Toplam .....	305
Projeler	Toplam .....	270
<b>KAŞ - GAZİPAŞA</b>		
Mevcut Yat Limanları	Toplam .....	1115
Projeler	Toplam .....	1394
<b>DOĞU AKDENİZ</b>		
Mevcut Balıkçı Barınakları	Toplam .....	215
Yat Limanı ihale edilmiş durumda	Toplam .....	500
<b>MARMARA</b>		
Mevcut Yat Limanları	Toplam .....	15
Mevcut Balıkçı Barınakları	Toplam .....	220
Yat Limanı ihale Edilmiş Durumda	Toplam .....	100
Yat Limanı Programına Alınmış		300
Projeler	Toplam (1 adet)	100
<b>KARADENİZ</b>		
Mevcut Balıkçı Barınakları	Toplam .....	165
Tahsis Edilen Yat Limanı (1 adet)	Toplam .....	250
<b>İSTANBUL</b>		
Mevcut Yat Limanı	Toplam .....	1990
Projeler	Toplam .....	889

Kaynak: D.P.T., Kredi ve Teşvik Dairesi ile yüz yüze görüşmeden elde edilen verilerle hazırlanmıştır.

### 3.1.1. Bölgelere Göre Yat Turizmi Arzı

Türkiye 'deki marinalar özellikle Ege ve Batı Akdeniz Bölgelerinin kıyı hattında konumlanmıştır. Marinalar, yat limanları ve çekek yerleri bakımından yat turizmi arzı bölgelere göre aşağıdaki gibidir.

#### 3.1.1.1. Karadeniz Bölgesi

Karadeniz Bölgesinde coğrafi özellikleri yüzünden yat turizmi gelişmemiştir. Özellikle korunaklı koyların, dağların denize paralel uzanmasından dolayı çok az olması yatçılar açısından bu kıyıları cazip yapmamaktadır.

#### 3.1.1.2. Marmara Bölgesi

Marmara Bölgesinde en gelişmiş marinalar İstanbul 'da bulunmaktadır. 1 adet yat çekek yeri mevcuttur. Kalamış ve Fenerbahçe Marina, Ataköy Marina olmak üzere 2 marina vardır. İşletmeye açık yat limanlarının toplam bağlama yeri (deniz + kara) toplamı 2790 'dır. (1)

#### 3.1.1.3. Ege Bölgesi

Ege Bölgesinde altı adet büyük kapasiteli marina bulunmaktadır. Bunlar; Levent Marina, Altın Yunus Setur Marina, Kuşadası ve Bodrum TURBAN Marina, Marmaris Netsel Marina, Marmaris Albatros Marina, Bay Marina adındaki marinalardır. Bunların bağlama yerlerinin toplamı 2719 'dur.

#### 3.1.1.4. Akdeniz Bölgesi

Akdeniz Bölgesindeki marinalar; Club Marina (Fethiye), Kemer TURBAN Marina, Kaleiçi TURBAN Marina (Antalya), Setur Marina (Antalya) olmak üzere dört adettir. Bu marinaların yanısıra çeşitli yat çekek yerleri mevcuttur. Marinaların bağlama yeri toplamı 605 'tir.

### 3.1.2. Coğrafi Veriler ve Türkiye'nin Kıyıları

Türkiye 'nin üç tarafının denizlerle çevrili oluşu ve 8330 km 'lik kıyı uzunluğuyla yat turizminin gelişmesi için yeterli potansiyeli vardır.

Kuzeyde Karadeniz, Kuzeydoğu 'da Marmara Denizi, Batıda Ege Denizi Güney'de Akdeniz, Asya ve Avrupa 'yı birleştiren jeopolitik önem taşıyan İstanbul ve Çanakkale Boğazları, yatçılar için turistik çekicilikleri çok yüksek kıyılardır.

(1) Turizm Bakanlığı, Yachting (broşür), Gaye Filmcilik ve Matbaacılık Sanayi ve Ticaret A.Ş., Ankara, 1994, s. 25 'de bulunan verilerden yararlanılarak, bölgelere göre tasnif edilmiş, toplam bağlama sayılarına ulaşılmıştır.

Denizsuuyu, deniz havası insan sağlığına, turizme sunduğu olanaklarla yat turizmi arzının en önemli unsurudur.

Türkiye 'nin denizlerinde uzun yaz sezonu boyunca ve ölü sezonda bazı aylarda yüzmek için uygun sıcaklık vardır.

Sörf, kayak, dalma, yelken yarışı gibi bir çok sporu yapma olanakları verir.

Eski uygarlıkların beşiği olması dolayısıyla hemen hemen bütün kıyılarımız zengin su altı - arkeolojisine sahiptir.

Türkiye 'nin geniş yüzölçümüne, uzun kıyılara sahip olması ve farklı iklim kuşaklarında yer alması değişik kıyı tiplerini oluşturmuştur.

### 3.1.2.1. Karadeniz Bölgesi

Türkiye 'nin Akdenizden sonra en uzun kıyı şeridi bu bölgede bulunmaktadır. Denizi yakından paralel olarak izleyen dağlar, girinti ve çıkıntıları az olan alçak dağlar arasında kalmış yatık kıyı tipini oluşturduğundan korunaklı doğal koyları engellemiştir. Uzun kıyılarına rağmen (1965 km.), bölgelere oranla daha sert bir iklime sahip olması ve barınaklı koylarının az olmasının da etkisiyle turizm sezonu oldukça kısadır. Yatçıların, kısa süreli elverişli iklim nedeniyle, bu bölgemizi tercih etmeyecekleri açıktır.

Rüzgar: Karadeniz bölgesinde Karayel sert ve fırtınalı şekilde uzun süre eser. Sonbaharda yağmur, kışın kar yağışını getirir. Deniz ulaşımını oldukça güçleştirir. Bu nedenle karayel estiğinde yat ve diğer deniz araçları limanlara sığınmayı tercih ederler. Bazen yağış getirirler de genellikle kuru eserler.

Yağış: Karadeniz bölgesinde birinci ve ikinci aylar en fazla karla örtülü dönemleri kapsar. Beşinci, altıncı, yedinci, sekizinci, dokuzuncu, onuncu aylarda kar görülmez. Yıllık karla kaplı günler toplamı 25,8 gün ile birincidir. En az yağış ağustosta 41.7 mm, en çok yağış 83 mm ile kasımda görülür. Yıllık yağış toplamına baktığımızda Karadeniz bölgesi 78.10 mm ile en başta gelmektedir. Yağışların dağılımı yılları itibariyle istikrarlı görülmektedir.

### 3.1.2.2. Marmara Bölgesi

Karadeniz ile Ege Denizi arasında yer alan Çanakkale boğazı ile Karadeniz 'i Marmara denizine bağlayan İstanbul boğazı, Türkiye için olduğu kadar Asya ve Avrupa arasında bir geçit olduğundan, jeopolitik konumu son derece önemlidir. 11.350 km<sup>2</sup> yüzölçümlü marmara denizinin özellikle güney ve doğu bölümü derin girinti ve çıkıntılara sahiptir. İzmit ve Gemlik körfezinin bulunduğu bölgelerde dağların denize uzandığı kısımlarda dik ve yarlı kıyıları oluşmuştur. Enine kıyı özellikleri be-

lirgindir. Marmara 'nın güneyinde ise kıyı dilleri \* oluşmuştur. (Kapıdağ yarımadası) IV. Zaman başlarındaki çökmeler sonucu İstanbul yakınlarında ve Marmara Denizi 'nin güneyinde irili ufaklı birçok ada oluşmuştur.

İstanbul Boğazının toplam kıyı uzunluğu 90 km, Çanakkale Boğazının toplam kıyı uzunluğu ise 169 km 'dir.

### 3.1.2.3. Ege Bölgesi

IV. zamandaki çökmelerle 1000 m 'yi aşan geniş çukurlar ortaya çıkmıştır. İrili ufaklı birçok ada bu sırada olmuştur. Çöküntülere paralel şekilde Ege Denizi kıyılarına dik dağlar uzanır. Dağların dik sıralanışı, bunların arasında alçak kumsallı kıyıları önünde ise, dik, yarlı, falezli kıyıları oluşturmuştur. Doğal korunaklı koyların çokluğu, denize serpilmiş birçok adaların hem birbiriyle hem Ege sahilleriyle olan ulaşım mesafesinin kısalığı yat turizmi talebi açısından büyük bir potansiyel sağlar.

Rüzgarlar: Ege Bölgesinde günlük rüzgarlar çok görülür. Ege kıyılarında özellikle İzmir çevresinde İmbat (deniz meltemi) eser. Mayıs ayından Eylül 'e kadar esen rüzgarlar kuru, sert bir fırtına olarak sürer. Yazın kuru ve serin olan "Yaz poyrazi", kışın, yağmur ve kar getiren "Kış Poyrazi" fırtınalı bir şekilde eser. Güney ve batı Ege 'de sıcak nemli Lodos eser.

Yağışlar: Yıllık karla kaplı günler toplamında 7.5 mm ile bölgeler arasında üçüncüdür. Yağmurlu günler toplamında ise 646.8 mm ile yine üçüncü sıradadır. En çok yağışın alındığı 12. ayda 144.2 mm, en az yağışın alındığı yedinci ayda 7.1 mm yağış düşer. Üçüncü aydan itibaren yağışta azalma başlar, sonbaharda ise artış görülür. Aralık, ocak, şubat ayları en yoğun yağış alan dönemlerdir. Kıyı ve iç kesimler arasında iklim farkı görülür.

İklim: Akdeniz iklim tipi bütün Ege bölgesine hakim olmakla beraber kıyı kesimlerinde daha yumuşak, İç ve Kuzey Ege 'de daha sert iklim koşulları hakimdir. Yazları sıcak ve kurak, kışları yağışlı iklim özelliği, daha çok kıyı boyunca kendini gösterir. Kışın en soğuk ay ocak, en sıcak aylar ise Temmuz ve Ağustos 'tur.

Deniz suyu sıcaklık ortalamalarına baktığımızda en soğuk ay şubat, en sıcak ay ağustos denilebilir. Üçüncü ayın sonundan itibaren dokuzuncu ayın sonuna kadar hava sıcaklıkları turizm faaliyetleri açısından uygundur. Deniz suyunun geç ısınıp geç soğuması nedeniyle dördüncü ay sonundan onbirinci aya kadar deniz suyu sıcaklığı deniz sporları için oldukça elverişlidir.

Doğal korunaklı koyların çokluğu, denize serpilmiş birçok adalar, hem birbirleriyle hem Ege sahilleriyle olan ulaşım mesafesinin kısalığı yat turizmi talebi açısından büyük bir potansiyel sağlar. Ek 2 'te Ege Bölgesi haritasında kıyıların yat turizmi açısından elverişli olduğunu kanıtlayan doğal koy ve körfezler görülmektedir.

---

Kıyı dili:\* Kıyılarda karenin yarımada şeklinde denize sokularak oluşturduğu bir kıyı tipi.

TABLO: 22

## EGE ADALARI

	Kıyı Uzunluğu km.	Yüzölçümü km <sup>2</sup>	Bağlı Olduğu İl
Adatepe (Babaadaşı) .....	21	0.13	Muğla
Yılancıkada .....	4.0	0.49	"
Çiftlik .....	1.6	0.09	"
Dilekada .....	1.0	0.38	"
Bedirada .....	2.0	0.14	"
Koçlada .....	6.0	0.76	"
Kızılada .....	2.4	0.24	"
Çataladalar .....	2.5	0.13	"
Penaket .....	1.5	0.09	"
Söğüt .....	5.0	0.76	"
Zeytin .....	2.5	0.16	"
Kızılada .....	7.0	1.72	"
Kiscilada .....	1.5	0.06	"
tavşanbükü .....	1.5	0.09	"
Kameriyç .....	6.5	1.17	"
Kocada .....	7.0	1.67	"
Uzunada .....	2.0	0.16	"
Yassıcaada .....	1.0	0.44	"
Yollucaada .....	1.0	0.07	"
Murdala .....	2.0	0.14	"
Kızılağaç .....	2.5	0.08	"
Yediadalar .....	7.0	0.35	"
Ortaada .....	1.2	0.07	"
Şehirada (Sideyri) .....	3.5	0.22	"
Karacaada .....	3.0	0.44	"
Zeytinliada .....	1.2	0.08	"
Gelibolu .....	1.0	0.19	"
Orak .....	6.0	0.83	"
Karaada .....	19.8	9.08	"
İçada .....	3.6	0.44	"
Çelebi .....	1.5	0.13	"
İkizadalar .....	4.0	0.37	"
Tüllüce .....	1.2	0.06	"
Çatalada .....	5.8	0.74	"
Küçükkiromit .....	2.0	0.18	"
Büyükkiromit .....	3.0	0.51	"
Eskifener .....	2.0	0.16	"
Konelya .....	1.5	0.14	"
Apostol .....	5.0	1.01	"
Badem .....	2.0	0.21	"
Salih .....	16.5	5.67	"
Tokatbaşı (Büyükada) .....	4.0	0.34	"
Toprakada .....	2.0	0.13	"
Topan .....	1.0	0.04	"
Kargı .....	1.0	0.03	"
Palamutbükü .....	2.5	0.16	"
Dişlice .....	1.0	0.02	"
Kale .....	1.0	0.04	"
Toprak .....	6.0	0.24	Aydın
Panayırada .....	3.0	0.44	"
Saplıada .....	1.8	0.08	"
Neo (Su) .....	1.5	0.11	"
Tavşan (Çil) .....	2.0	0.13	"
Doğan .....	1.0	0.08	İzmir
Bahadır .....	1.0	0.06	İzmir
Kanlıada .....	2.0	0.11	"
Böğürtlen .....	2.5	0.24	"
Çarufa .....	2.0	0.17	"
Çırakan .....	1.5	0.13	"
Boğaz .....	2.0	0.14	"
Çiftcadalar .....	2.0	0.11	"
Karabağ .....	4.0	0.49	"
Yassıada .....	2.2	0.17	"
Mustafa Çelebi .....	3.0	0.60	"
Uzunada .....	1.5	0.16	"
Karaada (Goni) .....	16.0	0.56	"
Uzunadalar .....	3.1	0.18	"
Küçükada .....	1.0	0.33	"
Uzunada .....	31.0	25.39	"
Hekim .....	6.5	2.31	"
Akçaada (Nergis) .....	1.3	0.08	"
İncirliada (Eçek) .....	2.2	0.58	"
Yassıcaada .....	3.0	0.31	"
Pırnallıada .....	2.5	0.28	"
Tahalluşhane (Karantina) .....	3.5	0.35	"
Yılan .....	2.0	0.13	"
Orak .....	6.0	0.93	"
Fener (Oğlak) .....	1.8	0.14	"
İncir .....	2.0	0.18	"
Hayırsızada .....	1.0	0.50	"
Tavşan .....	3.5	0.74	"
Pırasa .....	1.5	0.06	"
Akkuş .....	2.4	0.06	"
Bozburun adaları .....	2.0	0.04	"
İkizadalar .....	1.4	0.05	"
Karaada .....	2.5	0.21	"
Mardalıç .....	7.0	1.46	"
Kalem .....	4.5	0.48	"
Garip .....	3.5	0.40	"

Kaynak: Türkiye İstatistik Yılığ 1994, Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü, Ankara, 1994, s. 15.

#### 3.1.2.4. Akdeniz Bölgesi

Akdeniz kıyılarında sarp yarlar görülür. Dağlar kıyıya paralel uzanmıştır. Bu nedenle yatçılığa elverişli doğal korunaklı koyları her kesimde görmek olanaksızdır. Batı kıyıları ise, birçok adaların olmasından dolayı ulaşım kolaylığı taşıdığı, korunaklı koylar bulunduğu uygun coğrafi yapısı olduğu için yat turizmi açısından oldukça elverişlidir. Marmaris, Fethiye koyları, Datça yöresi, Taşeli Yarımadası en elverişli bölgelerdir.

Rüzgar: Akdeniz kıyılarında sıkça rastlanan; yaz başlarında serin, mevsim sonlarında daha etkili deniz meltemleri eser. Gün ortası başlayıp havanın sıcaklığını düşürerek nem oranını yükseltirler. Etkisi birkaç saattir. Antalya taraflarında çok görülür. Mayıs sonunda Eylül'e kadar devamlı ve sıkça sert bir meltem görülür. Kuru ve fırtına şeklindedir. Yelkenlilerin çok uzun mesafe katetmelerine elverişlidir.

Samyeli rüzgarı kuru ve sıcak olup, bunaltan, bitki örtüsüne zararlı bir rüzgardır. Karayel adını da alır. Doğu Akdenizde çok görülür. Samyelinin etkisi birkaç gün sürer. Arkasından serin ve yağışlı hava gelir.

Yağış: Akdeniz bölgesinde yağışlar pek kar şeklinde düşmez. Karla kaplı günler toplamına baktığımızda 4.9 mm ile son sırada yer alır. Yağmurlu günler olarak yıllık toplamlara bakıldığında 776.8 mm ile 2. sıradadır. En çok yağış 144.2 ile 12. ayda en az yağış 7.7 mm ile 7. ayda görülür. Yaz aylarında yağışlar hızla düşer. Sonbaharda yükselir, aralık, ocak, şubat aylarında artar. Yazları kurak ve sıcak, kışları yağışlı olan Akdenize özgü bu iklim "Akdeniz İklimi" altında bir iklim tipi olarak anılır.

Türkiye 'nin yağış miktarı ve dağılımı bakımından uygun bir bölgesidir. En az 6 ay, yatçılık faaliyeti için yağış bakımından uygundur.

İklim: Gerek denizinin sıcaklığı, gerekse havasının sıcaklığı yat turizmi açısından oldukça uygundur. Nisan, Mayıs, Haziran, Temmuz, Ağustos, Eylül, Ekim, Kasım ayları en uygun dönemlerdir. Yatçıların rekreasyonel faaliyetleri; su sporları, yarışmaları için elverişli bir iklimdir.



### 3.1.3. Sosyo - Kültürel Veriler

#### 3.1.3.1. Yat Fuarları ve Sergiler

Yat turizmi Türkiye 'de henüz gelişmeye başladığı için yatçılık fuar ve sergileri de buna paralel olarak yeni gelişme göstermektedir. Fuar ve sergilerde yatlar, bakım ve onarım malzemeleri, en son teknolojik gelişmeler yatçıların hizmetine sunulmaktadır. Yat alıcı ve satıcılarının biraraya geldikleri bu tür organizasyonlar yatçılıkta rekabet ortamını hazırladığından çok önemlidir. 1985 'de yat ithal izninin çıkarılması yat imalatçıları zor duruma sokmuştur. Bunun nedeni; güçlü Avrupa teknolojisi ve finansal kaynaklara sahip yat üretim firmalarının yurdumuzdaki fuarlarda serbestçe yat ve donatım malzemelerini sergileyebilme olanağı bularak, onlara nisbeten daha güç koşullara sahip olan rekabet gücü zayıf yerli üreticilerin satış grafiğini düşürmeleri ve döviz kaybına yol açmalarıdır. Bunun en somut örneği de "6 Mayıs 1993 yılında İstanbul Swisotel 'de yapılan Düsseldorf Boat Show 'un konuk ülke seçtiği Türkiye 'nin Tanıtım Toplantısıdır. Çok az sayıda tekne yapımcısı firma ve malzeme imal eden kuruluşların katıldığı toplantı bu sektörün geleceği açısından hüsrarla sonuçlanmıştır. Denizcilik sektörümüzün çıkış yolu olarak düşünülen yat turizmi hakkında malesef bu toplantıda hiç bir bilgi verilmemiş, sadece 'Yat Turizmi' bir kavram olarak açıklanmıştır"<sup>(1)</sup>. Oysa konuk ülkelerin katılımıyla 400.000 kişiye ulaşan ziyaretçi sayısı Düsseldorf fuarında ülkemizin İstanbul 'daki tanıtım toplantısında yat turizmi olanaklarımızın tanıtımı, Türk stantını daha çekici hale getirecekti.

#### 3.1.3.2. Yat Festivalleri

1980 'li yıllardan sonra yurdumuzda yat festivalleri oldukça ilgi görmüştür. 1984 yılında ilk kez Marmaris Yatçılık Haftası düzenlemiştir. Mayıs ayının ilk haftasında yapılan bu şenlikler kültür ve sanat programlarıyla yatçılara hitap eden uluslararası bir festivaldir.

#### 3.1.3.3. Yat Yarışları

"Ulusal ve uluslararası olarak çeşitli yat yarışları yapılmaktadır. Yarışların kurlarını İ.Y.R.U (Uluslararası Yat Yarış Birliği) belirlemektedir. Yarışan teknelerin sınıflandırılması su hattı boylarına göre üç klasmanda olur.

1. A Klas (NJ): Su hattı boyları 9 metreden büyük yatlar.

2.B Klas (NJ): Su hattı 6 metreden 7.30 metreye kadar yatlar" (2).

Türkiye 'deki yat yarışları T.Y.F 'nin (Türkiye Yelken Federasyonu) yıllık programlarına dahildir.

(1) Mesut Baran, "Düsseldorf Boat Show 'da Türkiye Fırsat Kaçırıyor." Yelken Dünyası Dergisi, sayı: 98, 1992, s. 25

(2) "Türkiye Yelken Federasyonu, Genel Faaliyet Programları ve yarış talimatları", Yelken Dünyası Dergisi, 1986, s. 25

İ.Y.R.U. yarış kuralları, T.Y.F. müsabaka yönetmeliği, Beden Terbiyesi Genel Müdürlüğü Sporcu Lisansı Yönetmeliği ile T.Y.F tarafından yayımlanan, uygulama, kapsam ve süreci ayrıca belirlenen ilgili sınıf kuralları ve genel yarış talimatı uyarınca yapılmaktadır.

Uluslararası yarışmalar değişik mesafelerde ve değişik yatlar tarafından yapılmaktadır. Bunlar dört farklı kategoride olur.

1. Kategori yarışlar: Kıyılardan çok uzakta, en zor koşullarda dahi yatçının yardım almadan bitirmek zorunda olduğu yarışlardır.

2. Kategori yarışlar: Büyük körfezlerde, göllerde veya kıyıda çok uzak olmayan kıyı şeridinde olan, yarışmalardır. Her tür hava koşullarında yatçı yarışı bitirmek zorundadır ancak acil ve hayati durumlarda yatçı yardım alabilir.

3. Kategori yarışlar: Küçük yatların da katılabildiği kıyıya yakın denizlerde yapılan yarışmalardır.

4. Kategori yarışları: Kıyı şeridinde yakın olan kısa mesafe yarışmalarıdır. Yurdumuzda düzenlenen ulusal ve uluslararası yat yarışmaları organizasyonlarının en temel eksiği yat turizmi olanaklarımızı dünyaya tanıtabilecek promasyon faaliyetlerinin yetersizliğidir. Bu nedenle özellikle yabancı ülkelerin katılımı azdır.

Yurdumuzda düzenlenen başlıca yat yarışmaları şunlardır:

- Türkiye Kupası Yat Yarışları
- Cumhurbaşkanlığı Yat Yarışları
- Türkiye Birinciliği Yat Yarışları
- Europa - Asia - Africa Yacht Rally (uluslararası organizasyonu katılım)
- Mediterranean Cup Yacht Race (uluslararası organizasyona katılım)
- Doğu Akdeniz Yat Rallisi (uluslararası organizasyona katılım)
- Bodrum Kupası

### 3.1.4. Ekonomik Faktörler ve Üretim Maliyetleri

#### 3.1.4.1. Genel Fiyat Düzeyi

##### 3.1.4.1.1. İkame Mal ve Hizmet Fiyatları

Yat turizminde mal ve hizmet fiyatlarının yüksek oluşu, turistik tüketiciyi diğer turizm türlerine sevk eder. Tüketiciye çok daha az maliyete yol açan turizm türleri vardır. Özellikle doğal ve kültürel varlıkların oldukça çekici oluşları, Anadolu 'nun uygarlıkları yaşamasıyla bugünlerde ulaşan arkeolojik verileri, sörf, kano, trekking, dağcılık gibi çeşitli turizm faaliyetlerine olanak veren zengin coğrafik yapısı yat turizmine alternatif, daha az maliyet getiren, tüketici bütçesine daha uygun turizm türleridir.

Yat donatım malzemeleri ithali yatçıya pahalıya mal olmaktadır. Ağır gümrük vergileri Gümrük Birliği Anlaşması yoluyla aşamalı olarak kaldırıldığında yat üretim maliyetleri ciddi bir şekilde düşecektir.

##### 3.1.4.1.2. Yat Fiyatları ve Maliyetleri

Yat yapımı sanayi emek yoğun bir imalat dalıdır. Türkiye 'de geleneksel Bodrum yapımı yatlar ile Karadeniz 'in bazı bölgelerinde, Güney Ege 'de üstün bir el becerisinin ürünü yatların talebi fazladır. Ancak mesleğinde uzmanlaşmış yat yapım ustalarının mesleklerinin inceliklerini genç kesime aktaracakları bir eğitim programı olmadığından, bu geleneksel sanatımız diyebileceğimiz el emeği yatçılığımız zaman içinde yok olmaktadır.

Teşvik adı altında her yıl vergi ödemedi yüzlerce tekne yurda rahatça sokulduğundan yerli yat imalatçılarımız haksız rekabetle karşı karşıya kalmaktadır. "Ülkemizde diğer tekne türleri hariç yat yapımı ile uğraşan 280 civarında imalathane vardır. Bir o kadar da direkt yan sanayici faaliyet göstermektedir. Bütün olumsuz koşullara rağmen 6000 - 7500 arasında işçi istihdam edilmektedir." (1).

"1986 yılında işletme sayısı 36, yat sayısı 226 ve yatak sayısı ise 2402 iken, 29.7.1994 tarihi itibariyle işletme sayısı % 168.4 artış ile 97 adede yat sayısı % 124.8 artış ile 508 adede ve yatak kapasitesi % 120.4 ile 5294 adede yükselmektedir. Yat işletmeciliği için marina işletiliyor ve bu nedenle kurulan tersanelerde inşaa edilen yatlarımız Fransa 'da Dünya Yat Fuarında birincilik ödülü alabiliyor. Netice olarak Türkiye 'de 1 milyar \$ 'lık bir potansiyel ortaya çıkıyor." (2).

(1) Hüsnü Öngen, "Fırsat Eşitliği Olmazsa Türk Yat İnşaa Sanayii Yaşayamaz." Deniz Ticareti Dergisi, Mart 1988, İstanbul, s. 54.

(2) Cengiz Kaptanoğlu, "Denizcilik Sektörünün 1994 Yılı Genel Değerlendirilmesi," Deniz Ticareti Dergisi, sayı: 6, İstanbul, 1994, s. 11, 12.

Yat turizmi için gereken yatırımların, Türkiye 'de ki mevcut teknolojiyle yapılabilmesi, yabancı sermayeye bağımlı olmamasını sağlamaktadır.

Mevsimlik karakter, arzın esnek olmaması ve yüksek maliyet yatırım projelerinin gerçekleştirilmesinde yüksek risk faktörü yarattığından bu alandaki uzun vadeli plan ve politikaları zorunlu kılmaktadır.

Yat turizminde;

- ana yat limanları,
- tali yat limanları,
- yat yanaşma yerleri,

- yat yanaşmasına elverişli balıkçı barınakları yüksek maliyetleri olan tesislerdir. Bunlardaki; su, elektrik, kanalizasyon, telekomünikasyon şebekeleri alt - yapı tesislerinin diğer maliyet unsurlarıdır. Yatçıların yeme içme, eğlenme ve rekreasyonel faaliyetleri için yapılan tesisler, kurum ve kuruluşlar üst - yapı elemanlarını oluşturur.

#### 3.1.4.1.3. Yat Limanları ve Maliyetleri:

Yat teşekkülü hizmet veren yat limanlarının maliyeti bağlama yerinin sayısına, üst yapı tesislerinin teknolojik yapı ve konforuna göre değişmektedir.

700 bağlama kapasiteli herhangi bir marinanın (700 suda, 100 karada) bağlama yeri yıllık cirosu ortalama 12.000.000 - DM 'dir. Gelir kalemlerini ise;

1/3 bağlama,

1/3 sosyal ve ticari tesisler,

1/3 bakım - onarım tesisleri oluşturur.

Bir bağlama yerinin maliyeti= 19.000 \$ 'dır. (1994 yılı için)

Marinanın suda bağlama kapasitesi maliyeti= 19.000 x 700 = 13.300.000 \$ 'dır.

Yatların fiyatları; boy, yapı malzemelerinin kalitesi, navigasyon cihazları, tefrişine göre değişebilir.

Bir polyester yatın maliyetinin; 1/3 'ünü gövde, 1/3 'ünü donanım, (direkt, yelken, yelkeni tutan halatlar, vinç...), 1/3 'ünü tefriş ve navigasyon cihazları

oluşturur.

1995 yılına göre piyasada ortalama yat fiyatları şöyledir:

- 10 m'lik gulet: 2.000.000.000 TL - 5.000.000.000 TL
- 22 m'lik polyester yat 7.000.000.000 TL - 8.000.000.000 TL
- 12 m - 15 m'lik ahşap motor - yat: 7.000.000.000 - 8.000.000.000 TL
- 20 - 25 m'lik saç yatlar: 1.500.000 \$ - 20.000.000 \$

Bu yatlar mega - yat adını alır, sadece saç kullanılır.

### 3.1.5. Üretim Teknolojisi:

Yat üretim teknolojisi şekilleri aşağıdaki gibidir.

Fiber Malzemeli Tekneler: Özel siparişler dışında % 100'e yakın bölümünde yerli malzemeler kullanılmaktadır. İstanbul da yılda 250 adete kadar 3m. 'den 15 m'ye kadar 21 değişik tipte tekne üreten imalathane vardır. Bunların bazıları İtalya ve İngiltere başta olmak üzere bazı Avrupa ülkelerine satılmaktadır.

Ahşap Malzemeli Tekneler: İstanbul, Antalya, Bodrum, Marmaris ve Karadeniz bazı küçük il ve ilçelerinde (Karadeniz Ereğli, Sinop...) ahşap tekne yapılmaktadır. Buradaki imalatçıların ortak özellikleri 3 - 5 kişilik bir ekiple çalışılan küçük işletmeler oluşudur. Bodrumdaki işletmelerde yapılanlar daha çok yerli tüketiciye satılmakta, Bodrum tipi gulet ve tırhandil ile ısmarlama tekneler yapılmaktadır.

Marmaris, Antalya ve Karadeniz 'deki işletmeler babadan oğula geçen küçük işletmelerdir. Kredi alamamaktadırlar. Bu nedenle kışın da çalışabilecekleri üretim koşullarına uygun, donatımlı ancak maliyet getiren küçük tersaneleri kuramamışlardır. Siparişler için gereken kereste alımlarında yüksek fiyatlarla karşılaşmaktadırlar. Orman müdürlüklerinin tekne yapımına uygun ağaç kesimi yapmaması, satışlarında büyük ölçekli alıcılara öncelik vererek toptan satışa gitmesi günden güne Ahşap Tekne İmalatçıları azalmakta, yok olup gitmektedirler.

Saç Malzemeli Tekneler: İmalat maliyetleri çok yüksek olduğundan bu tür çalışan fazla işletme yoktur. Daha çok spariş üzerine çalışırlar. Demir - çelik fabrikalarından saç tekneler için malzeme satın alınır. Siparişlerin geç alınması gibi sorunları vardır.

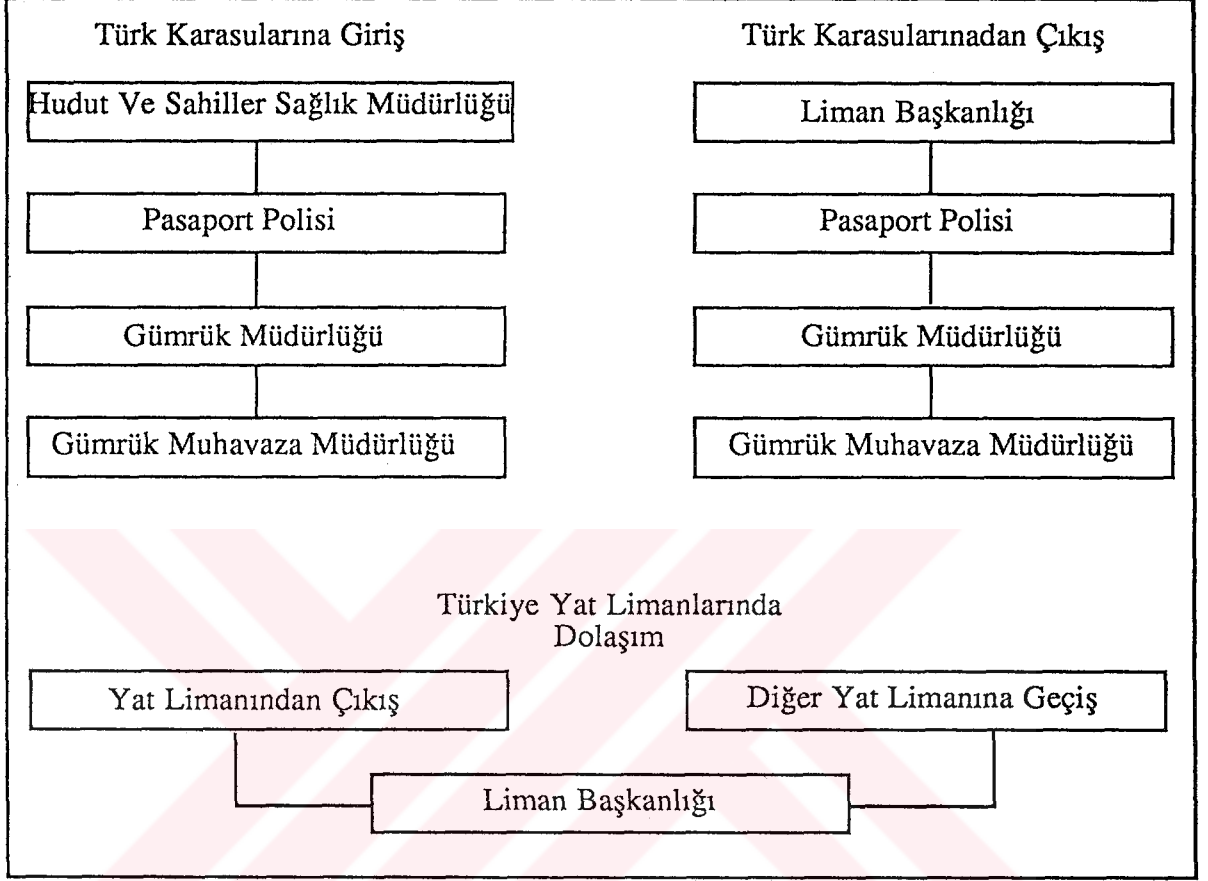
### 3.1.6. Yasal Düzenlemeler

Yat turizminin geliştirilmesi, ekonomik katkısının arttırılması için alınacak önlemler, uygulanacak plan ve politikalar değişik bakanlık ve kuruluşların farklı kadrolarınca saptanmaktadır. Yat turizmi faaliyetleri konusunda çeşitli düzeylerde yetkili olan bu kurumlar aşağıdaki gibidir:

- Turizm Bakanlığı
- Maliye Bakanlığı
- Ulaştırma Bakanlığı
- İçişleri Bakanlığı
- Sahil Güvenlik Komutanlığı
- Sağlık Bakanlığı
- Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı
- Çevre Bakanlığı
- Özel Çevre Koruma Müsteşarlığı
- Hazine Ve Dış Ticaret Müsteşarlığı
- Başbakanlık İdareyi Geliştirme Başkanlığı
- Deniz Ticaret Odası
- TURBAN A.Ş.
- Marina Yatırımcıları Ve İşletmecileri Derneği
- Yat İşletmecileri Derneği
- Belediyeler

Yat Turizmi Yönetmeliği: 4.8.1983 tarihli Yat Turizmi YÖnetmeliğine göre Türk limanlarına girecek yatların giriş, çıkış işlemlerinin yapılması için izleyecekleri bürokratik yol şekilde görülmektedir:

Şekil. 16: Türkiye Giriş - Çıkışta İzlenecek Bürokratik Yol



Tablo: 4.8.1983 gün, 18125 sayılı "Yat Turizminin Geliştirilmesi Hakkında Yönetmelik" hükümleri göz önüne alınarak hazırlanmıştır.

4.8.1983 gün, 18125 sayılı Yat Turizminin Geliştirilmesi Hakkındaki Yönetmelik değişik bakanlıklar tarafından uygulandığından uzun bürokratik işlemler sorun olmaktadır. Bakanlıkların bu konudaki yaptırımları birbirinden farklı sonuçlar yaratmaktadır. Örneğin Turizm Bakanlığı'nın dışındaki ilgili birçok bakanlığın hazırladığı bazı kanunlar, ilgili bakanlıklar tarafından uygulanırken bir sorun çıktığında, karşılıklı iyi niyet çerçevesinde koordinasyon içinde çözümleme politikası güttükleri halde; yat turizminin özelliklerini bilmeyen, turizm bilinci gelişmemiş yönetici personelin tek taraflı olarak karar alıp uygulamaya gitmesi, problemin büyümesine yol açmaktadır. Turizm Bakanlığı İşletmeler Genel Müdürlüğü ile yüzyüze yapılan görüşmede; Yat turizmi ile ilgili istatistiksel bülten yayımladıklarını,

burdan çıkarılan bilgiler ışığında yat turizminin gelişme faktörlerini incelediklerini, yat, yatçı ve yatçılıkla ilgili seyahat acentaları, marinalar gibi bütün tesislerle ilgili çalışmalar yaptıklarını, dolayısıyla konuya hakim olduklarını açıklamıştır. Diğer bakanlıklar kendi sahalarıyla ilgili bilgiler çerçevesinde kanunlar hazırlamakta, yat turizminin nitelikleri tamamen kendi konuları dışında olduğu için bu nitelikleri göz önüne alamamaktadırlar. Sonuçta Yat Turizmi yönetmeliği gerek yatçıya gerekse acentalara zorluklar çıkarmaktadır.

Ek 3 'de sunulmuş olan Yat Turizmi Yönetmeliği şu konuları kapsamaktadır:

1. Yat Limanları Ve İşletmeciliği;

- Limanların Sınıflandırılması
- Yat Limanlarının İdaresi
- Yat Limanlarının İşletilmesi;

2. Yat İşletmeciliği

- Kiralama Esasları
- Yabancı Yat İşletmeleri
- Yat İşletmeciliğine Başvuru
- Yat Tipleri
- Yatların Karasularında Seyir Esasları
- Yabancı Yatların Kalış Süreleri Ve Kabotaj Hakları

**3.1.7. Politik İlişkiler**

Uluslararası gerginlikler, ülkelerin arasındaki ekonomik ve sosyal ilişkileri etkiler. Bu etkilerin çok yönlü işlevlerinden dolayı yat turizmi talebi de buna paralel farklılıklar gösterir. Yat turizmi doğal olarak turistik ilişkilere yansıyan politik gerginliklerden turizmin bir parçası olarak pay alacaktır.

Türkiye karasularında sınır anlaşmazlığı, uzun yıllardan beri Yunanistan ile politik gerginliklere yol açmıştır.

"1974 yılında Venezuela 'nın başkenti Caracas 'ta toplanan B.M. 3. Deniz Hukuku Konferansı, aralıksız 9 yıl devam ettikten sonra 1983 yılında Jamaika 'nın Montego Bay isimli kentinde 119 ülke tarafından imzalanmıştır. Sözleşme, yürürlüğe ilişkin maddesine göre 60 ülke tarafından benimsenmiş ve katılım tarihi olan 16



Kasım 1993 'ten tam bir yıl sonra 16 Kasım 1994 'te yürürlüğe girmiştir." (1). Türkiye bu sözleşmenin kabulünde red oyu kullanmıştır. Bu karar, sözleşmenin 3. maddesinde, her devletin karasularının genişliğini tesbit etme hakkına sahip olması ilkesine karşı alınmıştır. Zira ülkelerin karasuları 12 deniz miline kadar çıkarabilmesi sahildar ülkeler arasında büyük spekülasyonlara yol açıp, politik tartışmalar yaratabilir. "UNCLOS 'un 3. maddesindeki bu durum yurdumuza karşı diğer bir ülkenin haksız istekler öne sürebilmesini sağladığından, Türkiye kendi konumunu belirleyebilmek için Mayıs 1982 de 2674 sayılı karasuları kanunu kabul etmiştir. Bu kanunla Türk karasularının 6 mil olduğu; belirli denizlerin özelliklerini ve durumlarını gözönünde bulundurmak ve hakkaniyet ilkesine uygun olmak üzere Bakanlar Kurulu 'nun yetkili olduğu açıklanmıştır.(2)."

Ege Denizi'nin, barış ve işbirliği ortamının korunması için Yunanistan 'ın tek taraflı olarak karasularını ilan etmesi ve uzlaşmaz tutumu, Ege'de seyreden Türk gemicilerini ve yatçıları huzursuz etmektedir. Karasularını 12 Mil'e, çıkardıklarında kapalı bir Yunan gölü oluşacaktır. Bu durum Ek 4 'deki haritalarda görülmektedir.

Türkiye 'nin karasularının yüzde 7.47, Yunanistan 'ın karasularının yüzde 43.68 ve uluslararası suların 48.85 olduğu görülmektedir. Yunanistan karasularının 12 mile çıktığı gözönüne alınırsa Türk karasuları % 8.76 Yunan karasuları % 73 ve uluslararası sular % 15 olmaktadır. Ege Denizinde Yunanistan 'a ait irili ufaklı birçok ada bulunmaktadır. Bunların her biri "Yunan Gölü" haline dönüşecektir.

"... Yunan hükümetinin Atina 'nın tek taraflı olarak bu kararı alması ve bunun onaylanması için Avrupa Birliği içinde ve üyeleri ile uyum halinde hareket edeceğini söyleyerek, sözleşmenin onaylanması için kendi tercihlerini de aşan bir gerekçe arayışına yönelmektedir ki, esasen hiçbir devletin bir sözleşmeyi onaylama konusunda bir gerekçeye ihtiyacı yoktur. O halde yapılmaya çalışılan bu meseleyi bir Avrupa Birliği meselesi haline getirerek Türkiye ile Avrupa Birliği 'ni hadisede taraflar haline sokmaya çalışmaktadır.(3)." Türk yat sanayiinin gelişmesinde, Avrupa Birliğine girmenin önemi büyüktür. Yat turizminin gelişmesinde en önemli faktörlerden biri olan yat ve diğer deniz ulaştırma araçlarının yapımında ithal malzeme kullanım oranı çok yüksektir. Ağır ithal koşulları gümrük birliğine girilmediğinde ortadan kalkacak, ayrıca yerli yat fiyatlarındaki aşırı kar marjı, ithal yatların gelişyle rekabet piyasası gereği düşecektir. Yat fiyatlarındaki düşüş, yat talebini canlandıracak, yeni yat işletmecilerinin yat turizmi piyasasına girmesini yeni yatırımları teşvik edecektir. Bu durumda deniz turizminde Türkiye 'nin Yunanistan 'ın önemli rakibi olması Yunanistan 'ın karasularını 12 mile çıkarmasının ana nedenlerinden biridir, denilebilir.

(1) İ. Reşat Özkan "Ege Denizinde Karasular Meselesi, Deniz Ticareti Dergisi, 1994, sayı: s. 27.

(2) a.g.e., Deniz Ticareti Dergisi, s. 27.

(3) a.g.e., Deniz Ticareti Dergisi, s. 28.

### 3.1.8. Tanıtım

Yat turizmi birim başına en fazla döviz getiren turizm faaliyetlerinden biridir. "2 x 2 m'lik bir kamaranın 5 yıldızlı otel odası fiyatına satıldığı düşünülürse, bu önemli potansiyelimizin atıl duruma düşmesine izin verilmemesi gereği ortaya çıkar."<sup>(1)</sup> O halde yat turizmi tanıtımı diğer turizm türlerine göre daha farklı; sistemli ayrıntılı bir plan içinde ele alınmalı özellikle tanıtımının bütçesine getireceği döviz geliri göz önüne alınarak daha büyük pay ayrılmalıdır. Turizm Bakanlığı, İşletmeler Daire Başkanlığı, Yat Turizmi Dairesiyle yapılan yüzyüze görüşmede yat turizmine turizm bütçesi içinde pay ayrılmadığı açıklanmıştır. Kıyıların, yat turizmi arz kapasitesinin araştırılmadığı için yat turizmi alt yapısı ve üst yapısı için gereken finansın belirlenemediği, bu nedenle turizm bütçesi içinde yat turizmi bütçesinin hazırlanamadığı belirtilmiştir. Tanıtım dairesi ise 1993 yılında yat turizmi için bir tek broşür çıkarıldığını, bunun dışında özel bir tanıtım faaliyeti yapılmadığını açıklamıştır.

İşletmecileri Derneği ve Deniz Ticareti Odası 'nın eş güdümü ile yapılacak tanıtım faaliyetleri talebi artıracaktır. Son yıllara kadar yat turizminin organize reklamlarının bu eşgüdüm çerçevesinde yapılmaması, yat işletmeciliğimizin dünya pazarlarında pek tanınmamasının ve pitansiyel talebi çekememesinin ana nedenlerden biridir.

Özellikle gulet tipi yat işletmeciliğimizin, reklam faaliyetlerinin giderlerinin çok yüksek olması nedeniyle ulusal düzeyde gerçekleştirilememesi, uluslararası çerçevede de büyük çapta devlet desteğine gereksinim duyulması dolayısıyla talep kaybetmektedir. Bu tip teknelere en çok talep Almanya ve İngiltere 'den gelmektedir. Bu ülkeleri Fransa, Hollanda, Avustralya, G. Afrika izlemektedir. Ağustos itibariyle de İtalyan'ların talebi artmaktadır.

"Amerika Türkiye için önemli bir pazardır. Bu ülkede ortalama 50 - 60 kadar önemli yat dergisi var. Bunların en azından yarısında reklamlarla talep çekmek gerekir. Ancak bir ikisine bile reklam vermek çok büyük maliyetlere yol açmakta olduğundan, kesinlikle devlet desteği gerekmektedir. Yunanistan bu dergilere iki tam sayfa ilan vermektedir. Üçüncü sayfada ise yat işletmecilerinin adları ve telefonları duyurulmaktadır." Son yıllarda gelişen gulet tipi yatçılığımız karşısında tedirgin olmaktadır. Avrupa pazarındaki talep artışımız karşısında mavi yolculuk adlı deniz turizminin kendi ülkelerine kayması için yoğun tanıtıma girmişlerdir.

Türkiye 'nin yaptığı tanıtım atağı için katıldığı fuarlar ek 5 'de verilmiştir.

---

(1) Mete Polat, "Yat Turizmi Sorunlarıyla Gelişiyor." TÜRSAB, Türkiye Seyahat Acentaları Birliği yayımları, sayı. 128, İstanbul, s. 33.

### 3.2. Türkiye'de Yat Turizmi Talebi

Bütün dünyada ve Türkiye 'de yat turizmine olan talebin nedenleri arasında; doğal verileri görme, kültürel alışveriş, moda, reklam, dinlenme ve eğlenme amacını güden istekler gelir.

Anadolu 'nun en eski uygarlıkların beşiği oluşu, kıyılarının ılıman iklimi, doğal güzellikleri özellikle son yıllarda yat turizmi talebini ülkemize çekmiştir.

Yurdumuzda düzenlenen "Uluslararası İstanbul Boat Show", Kuşadası, Bodrum ve Marmaris güzergahında yapılan yelkenli yarışmaları, Akdeniz - Ege kıyıları ve Mısır güzergahında yapılan uluslararası yelkenli yarışmaları Türkiye kıyılarının yat turizmi potansiyelini bütün dünyaya tanıtmakta, yat turizmi talebinin artmasını sağlamaktadır. Yapılan bir araştırmaya göre; "1994 yılında 1.300.000.000 \$ döviz girdisi sağlayan yat turizminin 1995 yılında 1.500.000.000 \$ getirmesi beklenmektedir." (1)

Küçük tersanelerde el emeği ile üretilen nostaljik esintili, sağlam ve zarif görünüşlü Bodrum 'un ünlü Gulet tekneleri Ege ve Akdeniz kıyılarında yat turlarına olan katılımı oldukça artırmış, yabancı ve yerli turistler arasında yat turizmini tanıtan, sevdiren amatör yatçılığı teşvik etmiştir. "Gulet tipi denilen teknelerimize en çok talep Almanya ve İngiltere 'den gelmektedir. Bu ülkeleri Fransa, Hollanda, Avustralya, Güney Afrika izlemektedir.(2)" Bu tip teknelerle "Mavi Yolculuk" adı altında yapılan yat turizminin gelirleri ve talep miktarını hesaplamak oldukça güçtür. "Turizm Bakanlığının Yat İstatistikleri Bültenlerinde belgesiz çalışmaları için saptanamadığından yer almayan, tahminen 8000 civarında yatta 57.60000 yatak kapasitesi var.(3)" Bu çok ciddi bir potansiyeldir. Bu tekne sahipleri kendi pazarlarını yapmaktadır. Ancak finans sorunları olduğunda Turizm Bakanlığı 'ndan yararlanamamaktadır. 12 yataklı ve ancak 3 teknesi olan işletmeler belge olarak teşviklerden yararlanabilmektedir. Yat turizmi içinde önemli payı olan Guletlere sahip çıkacak yasal düzenlemelerin olmayışı bu konuda çok ciddi sistemli düzenlemelere gitmiş bulunan Yunanlılar 'ın Guletler 'e olan talebi kendilerine çekmesine yol açmaktadır. Zira Doğu Akdeniz 'e kayan yat turizm talebi içinde Yunanistan 'ın en önemli rakibi Türkiye 'dir. Yunanistan 'a gelen yatların çoğu Türkiye'ye de uğramaktadır.

---

(1) Artun Çağlayan, "Yat Turizmine Genel Bir Bakış", İpekyolu Dergisi, Turizm Bakanlığı Yayınları, s. 8, 1995, s. 12.

(2) Mete Polat, "Yat Turizmi Sorunlarıyla Gelişiyor.", TÜRSAB, Türkiye Seyahat Acentaları Birliği Yayınları, s. 128, 1994, s. 33.

(3) Hasan Karedeniz, "Yat Turizmi Sorunlarıyla Gelişiyor," TÜRSAB, a.g.e., s. 34.

### 3.2.1. Yat Turizmi Talebinin Yıllara Göre Dağılımı

Yıllar itibariyle Türkiye 'ye gelen yatlar ve yolcuları incelendiğinde yat talebinde istikrarlı bir gelişim olmadığı görülmektedir.(Ek 6 'de ve Ek 7 'te yat yolcuları ve yatların yıllara göre dağılımı grafikte, Ek 8 'da ise tablo halinde sunulmuştur.)

Sarı bayrakla yurt dışından gelen yabancı yat yolcularının 1986 'ya ait kayıtları yoktur. 1987 'de 16.913, 1988 'de 14.872, 1989 'da 13.826, 1990 'da 16.615 olmuş, bu yıldan sonra düşme başlamış, 1991 yılında 8.196 olarak gerçekleşmiştir. 1992 'de 11.916, 1993 'te 11.258, 1994 'te 11.835 kişi gelmiştir. 1991 yılından sonra sarı bayrakla gelen yabancı yatlar ve yat yolcularının, izleyen bütün yıllarda düşme gösterdikleri görülmektedir.

Sarı bayrakla yurt dışından gelen yerli yat yolcularının yıllara göre dağılımı yabancı yatlara göre oldukça düşük olmuş, yabancı yat yolcularının talebine paralel bir seyir göstermiştir. 1986 'ya ait kayıt yoktur. 1987 'de 902, 1988 'de 710, 1989 'da 624, 1990 'da ani bir artışla 1197 olmuştur. Ancak bu yıldan sonra talepte düşüş olmuş, 1991 yılında 638, 1992 'de 625, 1993 'de 546, 1994 'de 323 kişi olarak gerçekleşen talep düşük bir trend izlemeye devam etmiştir.

Sarı bayrakla yurdumuza gelen yabancı yatlar 1986 'da 2343, 1987 'de 3441 'e ulaşmıştır. 1988 yılında 3420 olmuş, 1989 'a kadar hafif bir düşme göstererek 3134 'e inmiş, 1990 'a doğru yükselme başlamış 3554 'e çıkmıştır ancak ani bir düşüşle 1991 'de 1854 'e inmiştir. 1992 'de 2529, 1993 'te 2594 olmuş 1994 'e kadar hafif bir yükselişle 2674 'e ulaşmıştır.

Sarı bayrakla yurdumuza gelen yerli yatlar 1986 'da 277, 1987 'de 414 olmuştur. 1988 'de 437, 1989 'da 426 olmuştur. 1990 'a kadar az bir artış ile 908 'e çıkmıştır. 1991 'e doğru düşerek bu tarihte 456 'ya kadar inmiştir. 1992 'de 584 adet yat gelmiştir. 1993 'e kadar yat sayılarında düşme başlamış, bu tarihte 367 'ye kadar inmiş, 1994 'te 411 adete ulaşmıştır.

1994 yılında gelen yabancı yat yolcularının toplamı 11.835 olup 5010 'u ticari, 6825 'i özel yat yolcusudur. Ticari yat yolcularının toplamdaki payı % 42.32, özel yat yolcularının toplamdaki payı % 57.66 olmuştur. Özel yat yolcuları ticari yat yolcularının 1.37 katı fazladır.

Aynı yıl gelen yabancı yatların toplamı 2674 'tür. Ticari yabancı yatların sayısı 593 , özel yatların sayısı 208 dir. Ticari yabancı yatların genel toplam içindeki payı % 22.17, özel yabancı yatların toplam içindeki payı % 77.82 olmuştur. Özel yabancı yatlar ticari yabancı yatların 3.5 katıdır.

1994 yılında 395 ticari türk yatı, 195 yerli, 16 özel türk yatı, 323 yerli turist ge

tirmiştir. Aynı yıl gelen bütün yatların toplamı 3085, yat yolcularının toplamı ise 12.158 'dir.

### 3.2.2. Yat Turizmi Talebinin Milliyetlere Göre Dağılımı

Ülkemize gelen sarı bayraklı ticari ve özel yatların yolcuları, milliyetlere göre incelendiğinde 1994 yılında en fazla İngilizlerin yer aldığı görülmektedir. Daha sonra Almanya ve Fransa 'dan talep gelmektedir. Aşağıdaki tabloda Türkiye 'nin Yat Turizmi talebinin milliyetlere göre dağılımı görülmektedir.

Tablo. 23: Milliyetlerine Göre Türkiye 'nin Yat Turizmi Talebi

Sıra No	Milliyet	Turist Sayısı	Genel Toplamda Oranı %
1.	İngiltere	1106	0.093
2.	Almanya	1060	0.089
3.	Fransa	835	0.070

Kaynak: Yat İstatistikleri Bülteni, 1994, Turizm Bakanlığı, Yatırımlar Genel Müdürlüğü Yayın no: 7 Ankara 1995, s. 23 'teki verilerden yararlanılmıştır.

### 3.2.3. Yat Turizmi Talebinin Kalış Süresine Göre Dağılımı

Türkiye 'ye gelen yatların genellikle çok kısa süre kalmayı tercih ettikleri görülmektedir. Sarı bayraklı yatlar limanlara günübirlik gelmektedir. Transit kalan yatların dışında en fazla tercih edilen kalış süresi (1 - 3) arasındaki süredir. Transitlop alan yatlar, giriş yaptıkları limanlarda sarı bayraklı yatlara oranla biraz daha uzun süre kalmayı tercih etmektedir.

### 3.2.4. Yat Turizmi Talebinin Kışlama Yerine Göre Dağılımı

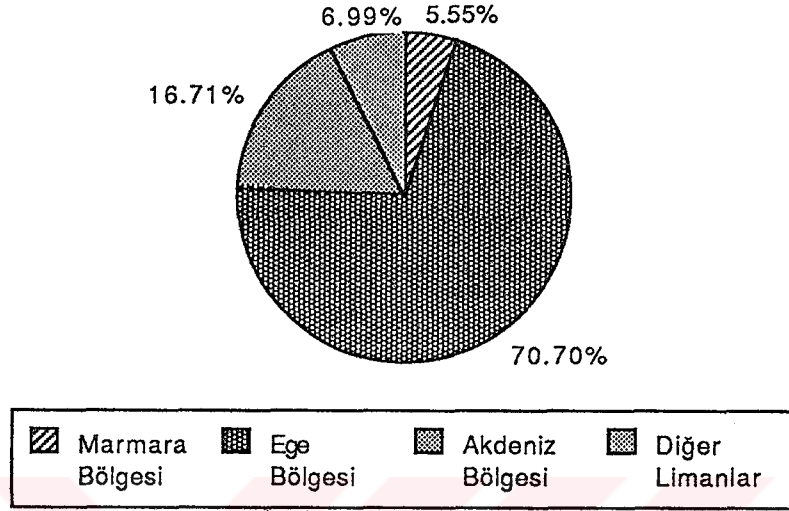
Yatların kışlama yeri tercihlerinde ilk sırayı Kuşadası almaktadır. Onu Bodrum, Marmaris, Antalya, İzmir, Çeşme, Fethiye izlemektedir. Yatların kışlama yeri tercihlerinde, marinaların kışın bakım - onarım hizmeti vermesi, donatımı etkilemektedir.

### 3.2.5. Yat Turizmi Talebinin Bölgelere Göre Dağılımı

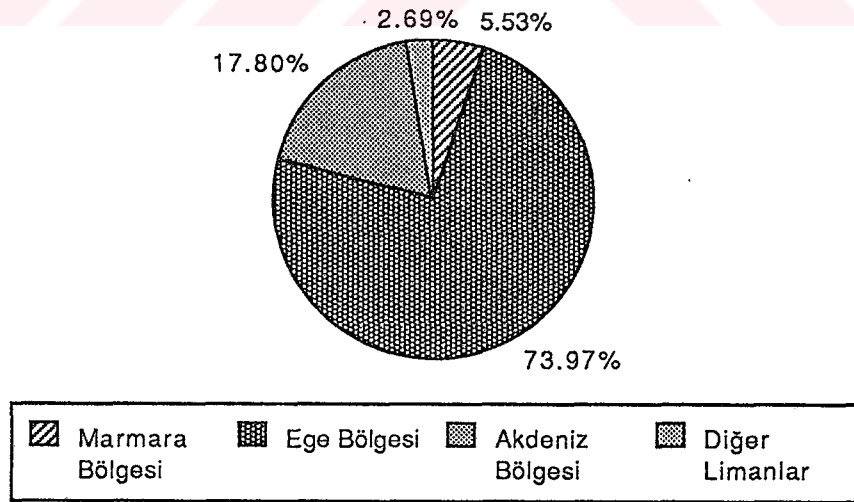
Turizm Bakanlığının Yat İstatistikleri Bülteni'nde Türkiye'ye yatlarla gelen turistler ve yatların sayısı uğradıkları limanlara, milliyetlerine, kalış sürelerine göre tasnif edilmiştir. Bu sınıflamada ele alınan limanlar, sınıflama türüne göre değişmektedir. Örneğin Türkiye'ye gelen ticari ve özel yatlar, 12 turistik merkezdeki önemli limanlar ile kapasitesi ve yoğunluğu düşük bazı limanların bir arada verildiği "Diğer Limanlar" adı altında tasniflenmiştir.

Yurdumuzun coğrafi bölgelerinin yat turizmi talebini ortaya koyan istatistiksel sınıflama yapılmamıştır. Her bölgenin yat turizmi arzı, coğrafi verilere, turistik çekici merkezlere, yatırım türü sayılarına ulaşıldığı için belirlenebilmektedir. Ancak yat turizminin ekonomik etkinliğinin kritize edilebilmesi için yat turizmi arzı ile yat turizmi talebi arasındaki ilişkinin bilinmesi gerekmektedir. Yat turizmi arzının talebe göre esnekliği tahminlenebilmelidir. Talep artışı karşısında arz bunu karşılayabilecek midir?, ya da talebin düşmesi karşısında yatırımcılar hangi önlemleri almak zorunda kalacaklardır? Bir turistik merkezdeki yat turizmi talebinin bilinmesi kadar bölgesel düzeydeki yat turizmi talebinin de bilinmesi gerekmektedir. Zira yatçılar, konaklama tesislerinde kalan turistlerden farklı olarak belirli bir güzergahta devamlı seyahatte bulunmaktadır. Dolayısıyla bir turistik merkeze olan talebin değişikliği o turistik merkezin üzerinde bulunduğu güzergahtaki diğer turistik merkezlerin talep değişikliğine neden olacaktır. Örneğin Kuşadası-Datça-Marmaris-Antalya güzergahının en çok izlediği yoldur. Kuşadası'na daha çok sarı bayraklı (yurt dışından gelen) yatlar gelmektedir. Bu tür yatların talebi düştüğünde Datça, Marmaris ve Antalya'ya gidecek olan yatlar içinde sarı bayraklı yatların oranı azalacaktır. Görüldüğü gibi Kuşadası-Datça-Marmaris güzergahını içine alan Ege Bölgesi'nin yat turizmi talebindeki herhangi bir yönde olacak değişiklik Akdeniz Bölgesinde de aynı yönde bir değişiklik yapacaktır. Bu nedenle yat turizmi talebinin bölgesel düzeyde gösterdiği özellikleri ortaya çıkarabilmek için yat istatistikleri bültenindeki verilerden yararlanılarak, turistik merkez düzeyinde sunulan verilerden bölgesel düzeydeki turizm talebine ulaşılmaya çalışılmıştır.

Şekil 17 : Sarı Bayraklı Yat Yolcusu ve Mürettebatın Bölgelere Göre Dağılımı (1994)



Şekil-18: Sarı Bayraklı Yatların Bölgelere Göre Dağılımı (1994)



Yat turizmi talebi bölgelere göre şöyle olmaktadır :

#### **3.2.5.1. Karadeniz Bölgesi**

Karadeniz Bölgesi henüz yat turizmi faaliyetlerine açılmamıştır. Yat limanı bulunmamaktadır. Yatçıların yararlanabileceği doğal koylar yok denecek kadar azdır. Sadece küçük balıkçı barınakları bulunmaktadır. Hava koşulları uygun olmadığı için yat turizmine elverişli gün sayısı çok azdır. Bu nedenlerle yat turizmi talebi bu bölgede gelişmemektedir.

#### **3.2.5.2. Marmara Bölgesi**

Marmara Bölgesi'ne olan yat turizmi talebi Çanakkale ve İstanbul illerindeki limanlara göre verilen istatistik bilgilerden elde edilmiştir. Buna göre 2035 kişi (yolcu ve mürettebat) bu bölgeye gelmiştir.

Marmara Bölgesi'ne gelen yatlar genellikle transit geçmektedir. 1994 yılında 148 sarı bayraklı, 57 transitlog alan olmak üzere 205 tane yat gelmiştir. Toplam sarı bayraklı 2674 yat içinde Marmara Bölgesi'ne gelen yatların payı; % 5.5, sarı bayraklı gelen toplam 1373 yat yolcusu ve mürettebatı içinde payı % 5.5 olmuştur.

#### **3.2.5.3. Ege Bölgesi**

Muğla (Bodrum, Datça, Fethiye, Marmaris), Aydın (Kuşadası), İzmir (Çeşme), Çanakkale (Merkez) illerindeki limanlara göre verilen istatistik bilgiler sonucunda Ege Bölgesi'ne 203798 kişi (yolcu+mürettebat) geldiği anlaşılmıştır.

Muğla (Bodrum, Datça, Fethiye, Güllük, Marmaris), Aydın (Kuşadası), İzmir (Çeşme, Dikili ve Merkez) illerine ait limanlarla ilgili verilere göre Ege Bölgesi'ne sarı bayraklı 1893 tane, toplam 2708 yat gelmiştir. 1994 yılı genel toplamı 2674 tane sarı bayraklı yat içinde Ege Bölgesi'ne gelen yatların payı % 70.70 olmuştur. Sarı bayrakla gelen yolcu ve mürettebatın toplamı ise 13713 olup Ege Bölgesi'ne sarı bayrakla gelen yolcu ve mürettebatın payı % 74 olmuştur.

#### **3.2.5.4. Akdeniz Bölgesi**

Akdeniz Bölgesi'ne Antalya (Finike, Kaş, Kemer) ili limanlarına ait verilerine göre 55887 kişi (yolcu ve mürettebat) gelmiştir.

Sarı bayraklı olarak 447 tane transitlog alan 593 tane yat Antalya ve ilçelerindeki limanlara gelmiştir. Sarı bayrakla gelen yolcu ve mürettebatın sayısı 1989 olmuştur.

Sarı bayraklı yatların genel toplamı içinde Akdeniz Bölgesi'ne gelen yatların payı % 16.71 yat yolcu ve mürettebat toplamı içinde payı % 15'tir.



## IV. BÖLÜM

### 4.KUŞADASINDA YAT TURİZMİNİN BÖLGENİN EKONOMİK VE TURİSTİK GELİŞMESİNE ETKİSİ

#### 4.1. Kuşadası'nın Tarihi

Kuşadası Türkiye'nin en önemli turizm merkezlerinden biridir. Zengin tarihi, kilometrelerce kumsalları, doğal bitki örtüsü, uygun iklim koşulları 1960 yıllarda yörenin turistik talebini artırarak önemli turizm merkezlerinden biri haline getirmiştir.

Kuşadası, İzmir'in 90 km güneyinde Ege Denizi'nin kenarında kurulmuştur. Karayolu ile İzmir'den Kuşadası'na İzmir Aydın yolunun 65.km'sinden 25 km'lik bir yol izlenerek 1.50 dakikada ulaşılır. Adnan Menderes havayolunun yakın oluşu, diğer kentlerden ve yurtdışından turizm talebini artıran bir unsurdur. Ankara Samsun; Truva feribotu ile İzmir'e ulaşan turistler karayolu ile Kuşadası'na gelirler.

Kuşadası'nın ne zaman ve kimler tarafından kurulduğu kesin olarak bilinmemekle beraber Yılancı Burnu denilen yerde İonlar tarafından kurulduğu sanılmaktadır. Zira kuruluş yıllarında bölgede İon hakimiyeti geniş bir alana yayılmıştır. Venedik ve Cenovalıların ticaret yaptığı yıllarda Scala-Nvova adıyla anılırdı.

M.Ö. 3000 yıllarında Legegler, M.Ö. 11.y.yda Aeolyalılar, M.Ö.9.y.yda İonların hakimiyetinde kalmıştır. Antik çağlarda İONYA adını almıştır. Bu dönemde Akdenize açılan başlıca limanlardan biri olarak NEOPOLİS olarak anılmaya başlamıştır. M.Ö. 7.y.yılda Lidyalılar, M.ö. 546'da Persler, M.Ö.334'de Mekodonyalıların egemenliği altına girmiştir.

Yunanlılar bölgeye yayılmasıyla eski Anadolu Uygarlıklarının etkisi altında Helenistik çağı olarak anılan kültür ve sanat etkinliklerinin tüm dünya çapında duyulduğu dönemler başlar. Efes, Milet, Priene, Didim çok ünlü uygarlık merkezleri haline gelir.

M.Ü.2 y.yılda Romalıların devri başlar. Meryem Ana ve Havarisi st Jean Efes'e yerleşerek buranın kutsal bir kent olmasını sağlar. Miletos, hristiyanlığın merkezi olur.

1186'da Selçuklu devletinin eline geçip Kervan yollarının Ege'ye açılan kapısı olur. 15.y.yıldan itibaren Osmanlıların uzun dönem sürecek hakimiyetine girer. 1954 yılına kadar İzmir'e bağlı ilçe iken dah a sonra Aydın iline bağlanmıştır.

#### 4.2. Kuşadası'nın Ekonomik Yapısı

Anadolu'nun diğer bölgelerinden Ege Bölgesine sürekli olan göçler, bölgede iktisadi faaliyet hacminin büyüklüğüne rağmen işsizlik oranının yükselmesine neden olmak-

tadır. Kuşadasında, turizm faaliyetleri özellikle yüksek sezonda büyük bir istihdam potansiyeli yaratarak işsizlik oranının en az seviyeye inmesini sağlamaktadır.

Tarım alanlarının hızla turizme açılması, rantın çok yüksek oluşu, çevre köylerden şehirlere yatırım yapmak isteyen insanların göçlerine neden olmuştur. "...İstihdam oranının en yüksek olduğu iller arasında Muğla, Manisa ve Denizli yer almakta, işsiz olup iş arayanların en düşük olduğu iller olarak da Denizli ve Aydın göze çarpmaktadır (1). Denizli, fabrikalarında istihdamın en yüksek olduğu ildir. Aydın ve yöresinde toprakların çok verimli olması, incir, turunçgiller gibi meyvalarla, hemen her tür sebzenin, pamuğun, tütünün bol miktarda yetişmesini sağlayarak, bölgenin en önemli ihraç ürünleri olarak gıda sektöründe önemli bir ekonomik faaliyet hacii yaratmaktadır.

Turistik çekici kaynakların yarattığı turist akımı; gıda, tekstil, hediyelik eşya; cam, deri, seramik gibi sanayi kollarında önemli miktarda döviz geliri bırakmaktadır. (1995 yılında ortalama 9 trilyon lira karşılığı döviz kuşadasındaki bankalara bozdurulmuştur) İlçenin turistik popülaritesinin itici gücüyle yoğunlaşan irili ufaklı işletmeler, toplu konut alanlarının yapımına başlanması; turizm dövizlerinin dışında, çeşitli dallardaki sanayi ürünlerine ek-talebin artması turizm sektörünün ilgili olduğu sektörlerle ekonomik ilişkisi gelir etkisi yaratmıştır. Aşağıdaki tabloda ekonomik faaliyet alanlarına göre işletmelerin sayısı verilmiştir.

Tablo 24: Kuşadası'nda Ekonomik Faaliyet Alanlarına Göre İşletmelerin Dağılımı (1995)

Faaliyet Alanlarına Göre İşletme Türü	Sayıları
Turistik amaçlı taşıma Şirketleri	75
Seyahat Acentaları	94
Gemi İşletmeleri	13
Yat İşletmeleri	5
Turistik Eşya, mali ve ticareti yapan işlet.	31
Koymetli modern ve ziynet eşyası satışı yapan işl.	91
Lokanta ve eğlence yerleri işlet.	82
Halı, kilimi ticareti yapan şirketler	112
Dericiler	49
Beyaz eşya, elektrikli ev aletleri, manifatura	
Konfeksiyon işletmeleri	107
Kooperatifler, bankalar, bankerler, mali hizmetler	91
İnşaat, taahüt, sıhhi tesisat, madencilik işlet.	243
Gıda ve grubu olmayanlarla iyi tanımlanamayan	
Faaliyetlerde bulunan işletmeler	197
Toplam	1190

Kaynak: Kuşadası Ticaret Odası, Kuşadası Belediyesi verilerinden yararlanılarak gruplama yapılmıştır.

(1) Ege Bölgesi Turizminin Sektörel Analizi ve Gelişme Stratejileri, Alp Timur - Orhan İçöz ve diğerleri, İzmir, 1993, s:94.

Özellikle yaz sezonunda nüfusun hızla artışı, öncelikle temel gereksinimlerin tüketimini hızlandırmaktadır. Bu nedenle tabloda da görüldüğü gibi gıda maddeleri ve temizlik maddeleri gibi konularda hizmet veren işletme sayısı 197'dir. küçük ölçekli işletmeler tablolarda yer almamaktadır. Bu sayının en az 5 katı aile işletmeleri Ticaret Odasına kayıtlı değildir. Vergi vermeyen bu işletmelerin istihdama etkisi azdır. 24 saat hizmet vermektedirler. Restorantların devir hızı yüksektir. Bu nedenle küçük işletme olmalarına karşın yarattıkları ekonomik faaliyet hacmi yüksektir.

Kuşadası'nın önemli gelir kaynaklarından biri halı, kilim ticaretidir. Ticaret Odası'na kayıtlı 112 şirket bulunmaktadır. Toplu konutların hızla yapılması, sayfiye evlerinin çoğalması; beyaz eşya, elektrikli ev aletleri satışlarının yükselmesine sağlamıştır. Diğer ekonomik faaliyet alanları olarak; turistik hediyelik eşya, kıymetli maden ve ziynet eşyaları ticareti dikkati çeker.

Kuşadası'nda turistlerin harcamaları da yıldan yıla artmaktadır. Döviz bürolarına akan turistik harcama miktarları, konaklama sektörü, yiyecek-içecek işletmelerinin ve hediyelik eşya satıcılarının elindeki döviz miktarı bankalara bozdurulan döviz miktarının yıllara dağılımı tabloda görülmektedir.

Tablo 25: Kuşadası'nda Bankalara Bozdurulan Döviz Miktarının Yıllara Göre Dağılımı

Yıllar	Milyar(TL)	Yıllar	Milyar (TL)
1988	125	1992	1.475
1989	305	1993	1.868
1990	351	1994	3.450
1991	516	1995	8.903

Kaynak: Kuşadası Turizm Danışma Müdürlüğü.

Bu döviz miktarları Kuşadası'ndaki bankalardan araştırma sonucu elde edilmiştir. Ancak bazı işletmelere turistlerin döviz olarak ödeme yaptıklarını ve bu dövizlerin işletmelerce her zaman bankaya bozdurulmadığı, giderler ve yeni yatırımlar için finansal kaynak olarak kullanıldığı ve ilçe dışına aktığı göz önüne alınırsa bankalara bozdurulan döviz miktarının aslında gerçek turizm gelirlerinin ancak bir kısmına gösterdiği söylenebilir.

Kuşadası'nda bar, diskotek gibi eğlence tesisleriyle, seyahat acentaları ve turistik eşya satan işletmelerde özellikle yabancı uyruklu personel istihdam edildiği gözlenmiştir. 94 seyahat acentesinin % 70'inde toplam personelin % 50'si yabancı uyrukludur. (personel sayısı A gruba acentelerde 8-12 arasında, B grubu acentelerde 7-10 arası, C grubu seyahat acentalarında 5-8 arasında değişmektedir. Kuşadası'nda barlar genellikle 100

kişilik kapasiteyi geçmemektedir. Toplam 4-6 kişi istihdam edilmiştir. Hepsinde işveren aynı zamanda personel olarak görev de yapmaktadır.)

Lokanta ve eğlence yerleri işletmeleri 82 adet olup bunların % 20'si yabancıdır. Turistik eşya satan işletmelerin 31 adetinde ise yabancı uyrukluların çalışma oranı çok düşüktür (% 10).

Döviz miktarının saptanamamasının önemli nedenlerinden biri de özellikle seyahat acentaları ve bar işletmecilerinin ve ortaklarının işletme bölgeleri yerlilere ait görülmele beraber, aslında yabancılara ait veya yabancı ortaklı şirketlerdir. Örneğin ilçenin en büyük 2 yat charter yapan işletmesinin biri Alman, diğeri İtalyan işletmeciye aittir. Bir yat ortalama 1 hafta için 4500-DM'a (1995 yılı) kiralanmaktadır. Bir sezonda 2 haftalık 20 sefer düzenlenmektedir. Ortalama 15 yata sahip bu işletmelerin döviz kazancının bir bölümü yurt dışına akmaktadır.

Döviz kazancının belirsiz olduğu yerler ve döviz kayıplarının nedenleri şunlardır:

Dövizle Yapılan Ödeme Yerleri:

- konaklama tesisleri,
- seyahat acentaları,
- yiyecek-içecek işletmeleri,
- eğlence tesisleri,
- küçük esnaflar,
- seyyar satıcılar,
- günlük deniz turu yapan tekne sahipleri

Döviz Kayıplarının nedenleri:

- dövizlerin bankaya bozdurulmaması,
- yeni yatırımların dövizle finanse edilmesi,
- personel maaş ve ücretlerinin dövizle yapılması,
- dövizlerin ilçe dışına transferi,
- şirket sahiplerinin veya ortaklarının yabancı olması

Turistik işletmeler ve diğer iş alanları dışında, turistlerin en çok döviz bozdurdıkları ve posta, telefon, telgraf ve faks gibi ulaştırma harcamaları yaptıkları Kuşadası P.T.T' sinin kış ve yaz döviz gelirlerini karşılaştırdığımızda aradaki fark turistik harcamaların ilçede ne denli bir ekonomik faaliyet doğurabileceğini gösterecektir. (1995) Kış dönemine örnek olarak alınan "Ocak ayının turizm geliri efektif ve toplam komisyon olarak 392.000.000\_TL' dir. Temmuz ayının geliri ise efektif ve toplam olarak 3.228.587.658\_TL' dir. (1)" Aradaki fark yüksek sezonda olduğuna göre yerli ve

(1) Kuşadası P.T.T. Posta İşletmeler Müdürlüğü, Muhasebe Şefliği verileri

yabancılarla g n birlik ilerden elde edilen gelirdir.G n birlik ilerinin harcama oranının diğerlerine göre çok düşüktür. 2.835.929.000-TL' lik döviz kazancının yurt dışında yaşayan Türkler ve g n birlik iler dışında kalan büyük bir yüzdesi yabancı turistlerden kazanılmaktadır. Kış dönemine oranla gelir artışı yaklaşık 8 kat olmaktadır. Bankalara döviz bozdurmayan işletmelerin de yaz dönemi döviz kazançları iyimser bir tahminle 6 kat artmaktadır.

Sonuç olarak Kuşadası' nda Turizm sektöründe yer alan konaklama tesislerinde kalan yerli ve yabancı turistlerle, kurvaziyer gemiler, özel ve charter seferleriyle gelen yatçıların, g n birlik ilerden doğrudan sağlanan döviz kazancı ile turizm sektörünün en çok etkilediği tarım ve ulaştırma sektörlerinden dolaylı olarak sağlanan döviz gelirleri Kuşadası' nda önemli ekonomik sonuçlar doğurmaktadır.

### 4.3. Kuşadası'nın Turizm Arzı

#### 4.3.1. Coğrafi Veriler

##### 4.3.1.1. Konum

Kuşadası' nın enlemi 37° 50'N ve boylamı 27° 12'E olup 22m. yüksekliktedir. Ege Bölgesinin Asıl Ege bölümündedir. Aydın iline bağlıdır. Doğu ve Güneydoğu' da Söke, Güneybatı ve Batı' da Ege Denizi, Kuzey' de Selçuk, Kuzeybatı' da Aydın Germencik' le  vrilidir. Merkez bucak dışında Davutlar, Güzelçamlı turistik yönden en gelişmiş y releridir. 9 köyü vardır. Y z l m  264 km<sup>2</sup> dir.

Kuşadası, Kuşadası körfezinde, arka tarafları Yayla Dağları ve GümüŐ Dağlarıyla kuŐatılmıŐ k  k bir kıyı ovasına kurulmuştur. İlçe Kale, Dağ, Türkmen adındaki kuruluş yıllarına kadar uzanan 3 ana bölümü kaplayan mahallelerle birlikte toplam 6 mahalleden oluşmuştur.

##### 4.3.1.2. Basınç, rüzgar, yağış ve iklimi

Basınçlar sonbahar ve kış mevsiminde normal sayılabilir, ilkbahar ve yaz mevsiminde normal basıncın altındadır. Bunun nedeni; kışın orta ve doğu Avrupa üzerinden gelen yüksek basınç, ilkbahar ve yazın Umman Denizi ve Basra Körfezi üzerinden gelen alçak basınç etkisidir.

Kış ve ilkbahar mevsimlerinde f n karakterli rüzgarlar eser. Karasal iklim tipine zaman zaman yol açan Kuzey rüzgarlarına açıktır. Yaz aylarında ve Eylül' de Meltem eser.

Motor-yatlar, özellikle yelkenli yatlar için rüzgarın yönü ve hızı önemlidir. Temmuz ayı dışında genellikle rüzgarın yönü ESE\*, bazen de SSE\* olur, 18 yıllık verilerin ortalamasına göre yönler göz önüne alınmaksızın Kuşadası' nın; rüzgar hızının, en hızlı rüzgar hızının, fırtınalı gün sayısının aylara dağılımı tablolarda görülmektedir.

E.SE : Doğudan Güneydoğu yönüne doğru

S.SE : Güneyden Güneydoğuya doğru

Bir bölge iklimi, sadece o bölgenin iklimi değil, bölgenin yer aldığı çok geniş bir havzanın iklimine bağlı özellikler gösterir. Bu nedenle yat turizmi talebini etkileyen iklimsel koşulları, bir bölgede değil, o bölgenin içinde bulunduğu havzaya göre incelemek gerekmektedir. Akdeniz Havzasının ve Türkiye'nin iklimsel özellikleri, Ek.10'daki haritalarda sunulmuştur.

Tablo. 26 : Kuşadası' nda Rüzgar Hızının Aylara Dağılışı (1)

Aylar	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Rüzgar hızı M/SEC	3.5	3.3	2.4	2.5	2.0	2.2	2.4	2.0	2.3	2.1	2.4	3.5

Tablo. 27 : Kuşadası' nda En Hızlı Rüzgar Yönleri ve Hızları (M/SEC)\* (2)

Aylar	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
En hızlı rüzgar hızı M/SEC	34.0	31.5	29.9	24.4	21.7	24.7	19.8	19.3	19.2	24.1	28.1	28.4
Yönler	SE	SW	SE	S	SE	S	N	N	W	S	S	S

Tablo. 28 : Kuşadası' nda Ortalama Gün Sayısı (3)

Aylar	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Ortalama Gün Sayısı	4.1	3.0	2.6	1.1	0.8	0.2	0.9	0.22	0.2	0.9	0.8	3.6
Toplam fırtınalı gün sayısı : 18.4												

Tablo. 29 : Kuşadası' nda Kuvvetli Rüzgarların Ortalama Gün Sayıları (4)

Aylar	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Ortalama Gün Sayısı	7.6	6.4	6.0	6.5	5.1	6.9	7.5	4.2	5.6	5.7	5.0	9.1
Toplam kuvvetli rüzgar sayısı : 75.6												

\* M/SEC : Rüzgarın 1 saniyede aldığı yol mesafesi (metre/saniye)

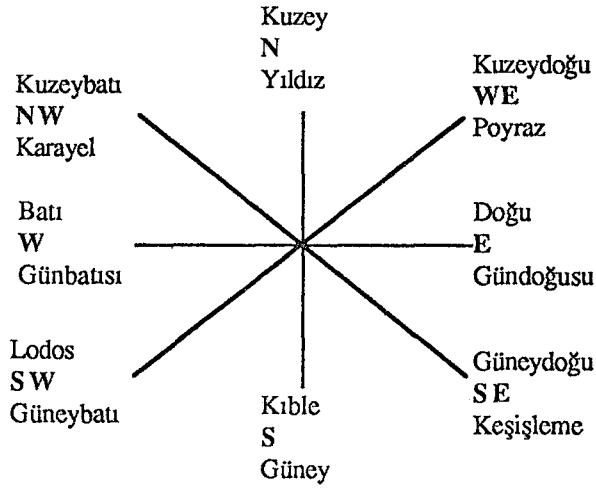
(1) Hüseyin Erdoğan, "Kuşadası'nın İklimi, " Dokuz Eylül Üniversitesi, Buca Eğitim Fakültesi, Coğrafya Anabilim Dalı, Bitirme tezi Mayıs 1985, s. 57

(2) a. g. e. : Kuşadası'nın İklimi, s. 57

(3) a. g. e. : Kuşadası'nın İklimi, s. 57

(4) a. g. e. : Kuşadası'nın İklimi, s. 60

Şekil .19 : Rüzgar yönleri ve isimleri



Tablolara bakıldığında, Temmuz ayı dışındaki aylarda rüzgar hızı ve esme sayısı bakımından etkin olan rüzgar ESE rüzgarıdır. Bunu SE ve SES yönlü rüzgarlar izler. (ESE, SE, SES, rüzgarın izlediği yönü göstermektedir. )

Aylık rüzgar hızları incelendiğinde aylık hız değerlerinin oldukça az olduğu görülür. Maksimum değerler Aralık ve Ocak ayındadır. Minimum değerler ise Mayıs, Ağustos ve Ekim ayındadır.

En hızlı rüzgar 34.0 M/SEC ile SE' den Ocak ayında esmiştir. En az değer ise Eylül ayında 19.2 M/SEC esen W rüzgarıdır.

Kuşadası' nda yıllık ortalama yağış miktarı 657.1 mm' dir. %54.6 ile kış en fazla yağış olan mevsimdir. İlkbaharda %21.4, yazın %2.1, sonbaharda ise %21.9 yağış alır.

"Kuşadası kışın kutupsal, yazın sıcak hava kütlelerinin etkisindedir. Yıllık ortalama sıcaklık 16.4 C° dir. En sıcak ay Temmuz olup, ortalama ısı 24.8 C°, en soğuk ay Ocak olup, ortalama ısı 7.1 C° dir. Deniz suyu yıllık ortalama ısı değeri 19.1 C dir. Maksimum sıcaklık ortalaması 20.9 C°, minimum sıcaklık ortalaması 16.8 C° dir" (1).

#### 4.3.1.3. Demografik Yapı

Kuşadası nüfusu Türkiye genelindeki hızlı nüfus artışına paralel olarak yoğunlaşmaktadır. İç göçlerin, bölgedeki ekonomik ve sosyal alandaki canlılığın artış hızı paralelinde ivme kazandığı görülmektedir. Bunun yanısıra tarımsal alanların azalması, turistik yatırımların çoğalması köyden ilçeye doğru hızlı bir nüfus kayması oluşturmaktadır. (Aşağıdaki tablolarda turistlerle beraber toplam nüfus, doluluk oranları, giriş, çıkışlarına göre turistler ve günübirlikçilerin yıllara göre dağılımı verilmiştir. Kışın 60.000 civarındaki nüfus, yüksek sezonda 600.000'e ulaşmaktadır.

Kırsal bölgelerde yaşayan nüfus sebze ve meyve üretimi yapmaktadır. Merkez nüfusun büyük bir bölümü turistik eşya (halı, kilim, hediyelik eşya), kıymetli maden ticareti ile uğraşmaktadır. Yoğun sezonda orta öğretime devam eden öğrencilerle, geçici kadrolarda çalışmak üzere yöreye gelenlerden oluşan genç nüfus küçük ölçekli işletmelerde çalışmaktadır.

Tablo. 30 : Kuşadası' nın Turistlerle Ulaşılan Toplam Nüfus ve Konaklama Tesisleri Doluluk Oranlarının Yıllara Göre Dağılımı

Yıllar	Nüfus	Kon.Tes.Dol.Ora.
1988	420.000	% 63.9
1989	458.000	% 62
1990	463.000	% 61.8
1991	400.000	% 58
1992	483.000	% 71.32
1993	531.000	% 74.80
1994	541.000	% 70.92
1995	609.000	% 76.14

Kaynak : Kuşadası Turizm Danışma Müdürlüğü

Tablo. 31 : Kuşadasına Giriş, Çıkış Yapan Turistlerle Günübirlikçilerin Yıllara Göre Dağılımı

Yıllar	Giriş	Çıkış	Günübirlik
1988	38.788	40.894	210.508
1989	37.494	38.554	218.360
1990	48.233	48.614	224.184
1991	31.161	28.750	99.009
1992	47.150	38.709	203.000
1993	36.034	30.717	226.527
1994	26.933	21.364	242.563
1995	31.379	27.447	245.616

Kaynak : Kuşadası Turizm Danışma Müdürlüğü

#### 4.3.1.4. Ulaşım

Kuşadası' na ulaşılabilirlik yönünden bir sorun yoktur. Bağlı olduğu Aydın iline ve en yakın kent İzmir' e sürekli ulaşım vardır. Ancak ilkbahar ve sonbahar mevsimlerinde akşam saatlerinden itibaren otobüs seferleri yoktur. Bu dönemler turistik açıdan ölü sezon olmakla beraber mevcut turistlerin ulaşımı olanaksızlaşmaktadır. Kuşadası' nın çevre turistik merkezlerine çok yakın olduğu tablo 34' de görülmektedir.

(1) Kuşadası Meteoroloji Müdürlüğü verileri



Tablo. 32 : Kuşadası' nın Ulaştırma Türüne Göre Çevresindeki Turistik Merkezlere Ulaşım Mesafesi

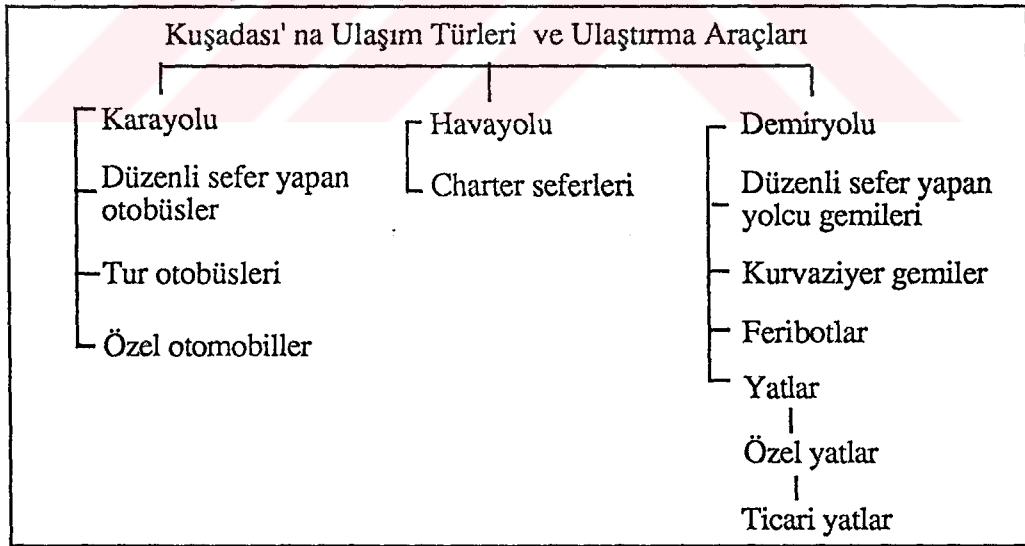
Turistik Merkezler	Karayolu (km)
Kuşadası - Aydın	63
Kuşadası - Selçuk	20
Kuşadası - Söke	20
Kuşadası - Foça	170
Kuşadası - İzmir	95
Kuşadası - Urla	130
Kuşadası - Karaburun	160
Kuşadası - Çeşme	170

Kaynak : Kuşadası Turizm Dayanışma Müdürlüğü, Liman Başkanlığı

Ulaşımın sezon dışı erken saatlerde kesilmesi turizmin mevsimlere yayılmasını ve sosyal turizmin gelişme potansiyelini engellemektedir. Oysa çevre turistik yerleşim bölgelerinin karayolu şebekelerinin her türlü iklim koşullarında dahi Kuşadası' na bağlanabilmektedir. Kışlayan yatçıların bağlama sürelerini uzattırmak için çevredeki turistik merkezlerden yararlanılabilir.

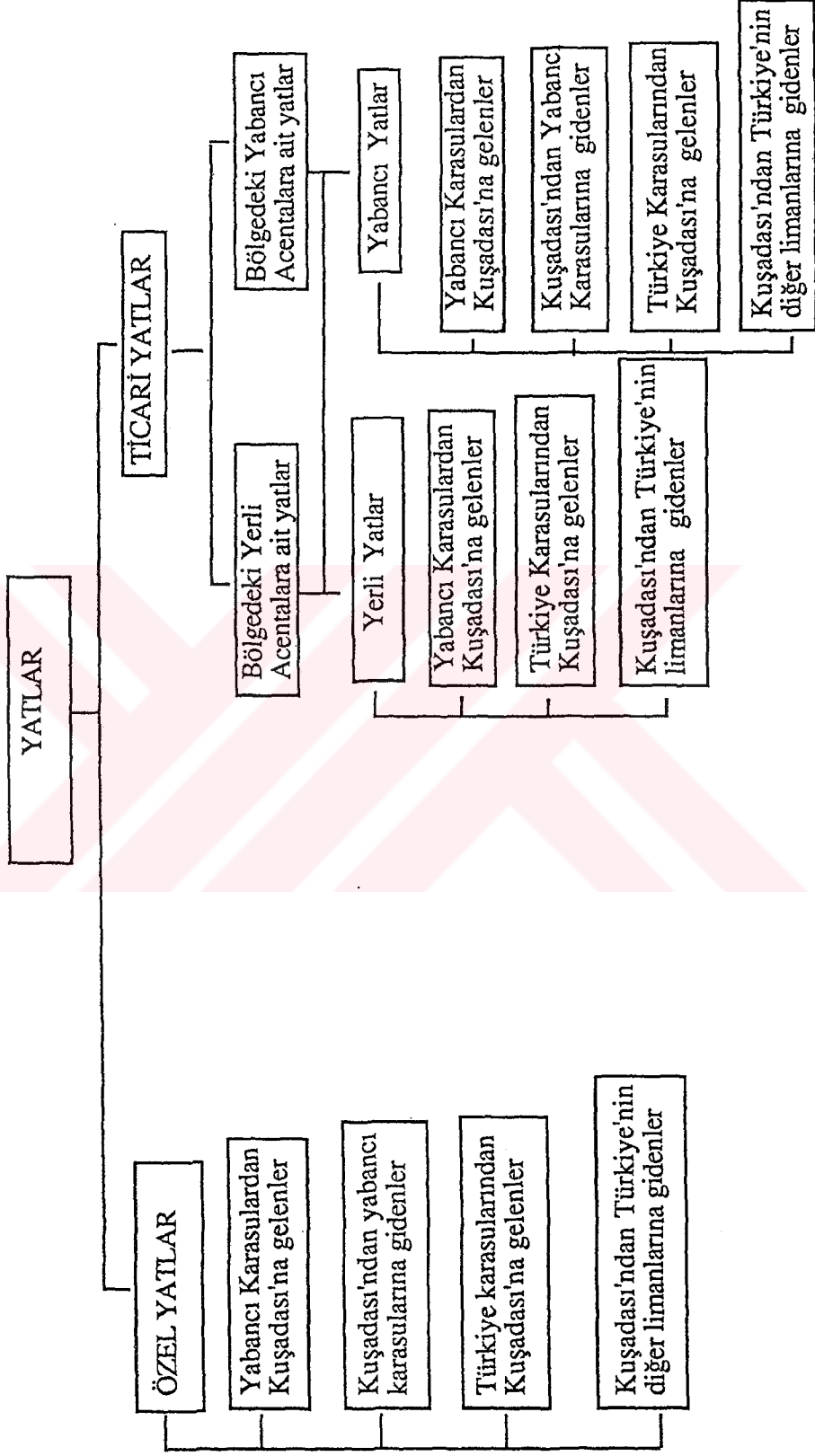
Kuşadası'nın ulaşım olanakları, turistik talebin artışına elverişlidir. Yüksek sezonda karayolu dışında havayolu ve denizyolu da yoğun bir trafik içindedir. Şekil 17' de Kuşadası' nın ulaşım türleri ve ulaştırma araçları görülmektedir.

Şekil. 20 : Kuşadası'na Ulaşım Türleri



Kuşadasında özel ve ticari yatların, turistlerin giriş-çıkış yönlerine göre sınıflandırılması turizm gelirlerinin belirlenmesi için önemlidir. Yatların yerli, yabancı, özel, ticari oluşları, Türk veya yabancı karasularından Kuşadası'na ulaşmaları hem Kuşadası'ndaki yatların seyir yönlerinin belirlenmesi, hem de bu özelliklere göre resmi harç ve vergi gelirlerinin saptanması açısından gerekmektedir. Şekil 18'de seyir yönleri gösterilmektedir.

Şekil 21 : Kuşadası'nda Turizm Faaliyetlerinde Bulunan Yatların Seyir Yönlerine Göre Sınıflandırılması



(Şekil, Kuşadası'nda bulunan seyahat acentaları ve TURBAN Marınadan alınan bilgilere göre hazırlanmıştır.)

Denizyolu ulaşımında İzmir, Kuşadası, Bodrum ve Marmaris limanları kurvaziyer turizm bakımından önemlidir. Her yıl yüzlerce yat, yolcu gemileri, kurvaziyer gemileri bu limanlara giriş-çıkış yapmaktadır.

Havayolu ulaşımında ise, Adnan Menderes (İzmir), Dalaman (Muğla) tüm teşekküllü olarak hizmet vermektedir. Selçuk, Bodrum, Çardak havalanı küçük ölçekli olup ancak charter uçaklara hizmet verebilmektedirler.

Tablo. 33: Ege Bölgesindeki Havaalanlarının Kapasitesi

Havaalanı	Merkeze uzaklık (km)	Kurulu alan (m <sup>2</sup> )	Pist uzunluğu (mt)	Apran Sayısı (adet)	Kule Yüksek. (mt)	Yolcu Kap. (Yıllık)	Uçak Kap. (Yıllık)
İzmir/Menderes	18	75.18875	324x45	3	45	4 000 000	157.6
Çardak/Denizli	60	4.450.000	3000x45	1	6	100 000	8.7
Dalaman/Muğla	60	9.340.000	3000x45	1	33	3 000 000	12.3

Kaynak: ESIAD, Ege Bölgesi Turizminin Sektörel Analizi ve Gelişme Stratejileri, Alp Timur, Orhan İçöz, ve diğerleri, Yayın No 94, Mas Ambalaj Sanayi ve Ticaret Basım, İzmir 1994, s.108

#### 4.3.2. Sosyo-Kültürel Veriler

Kuşadası'nda kültür ve sanat etkinliklerinin sürekli ve organize bir şekilde olmadığı görülür. Ege bölgesinin kültür ve sanat etkinliklerinin ağırlık merkezinin İzmir'de olması ilçe için oldukça avantajlıdır. İzmir'deki özel tiyatroların kolay ulaşım olanaklarından yararlanarak eserlerini sergilemeye gelmesi Kuşadası'na canlılık getirmektedir.

Kuşadası Belediyesi bünyesinde bir tiyatro derneği de bulunmaktadır.

Turistik olarak önemli bir faaliyette yaz sezonunda "Altın Güvercin" adında bir şarkı yarışmasını içeren festivaldir.

1995 yılında alınan bir kararla ilk kez aynı yıl başlamak suretiyle 23 Nisan Ulusal Egemenlik ve Çocuk Bayramı, Uluslararası bir Festival şekline dönüştürülmüştür.

Kuşadası ve çevre ilçelerinin Kurtuluş Günleri bir şölen halinde turistlerin ilgisini çekecek nitelikte kutlanmaktadır. Kuşadası'nda ve çevre turistik yörelerde yapılan festivaller şunlardır:

#### İl ve İlçeler: Festival tarihleri ve İsimleri:

- Kuşadası : 27 Mayıs Gastronomi Şenliği, 17-22 Temmuz Altın Güvercin Müzik Festivali  
Söke : 6 Eylül Kurtuluş Günü, 24 Eylül - 6 Ekim Hayvan ve emtia panayırı  
Aydın : 7 Eylül Kurtuluş Günü

Selçuk : 8 Eylül Kurtuluş Günü  
Sultanhisar : 5 Eylül Kurtuluş Günü  
Foça : 11 Eylül Kurtuluş Günü ve Fuar Açılışı  
İzmir : 9 Eylül Kurtuluş Günü ve Fuar Açılışı

---

Kaynak: Kuşadası Halk Eğitim Merkezi Müdürlüğü

### 4.3.3. Tarihi ve Turistik Çekici Kaynaklar

Kuşadası'nın en fazla talep gören tarihi ve çekici yerleri şunlardır:

Güvercinada: Osmanlı imparatorluğu zamanında, Mora isyanı sırasında adalardan gelen saldırılara karşı karakol görevi için yapılmıştır. Korsan Adası olarak da anılır. Kale restore edilmek dinlenme, yiyecek-ıçecek, eğlenme tesisleri kurulmuştur. Ancak 1995 yılında yerel yönetim bakımından Kuş Cenneti yapılmak üzere tüm tesislerin yıkılmasına karar verilmiştir. Böylece Güvercinada'nın doğal dokusunun korunarak, zengin bitki örtüsünün işlevinden yararlanılarak özellikle Türkiye'deki azalan kuş türlerinin yetiştirilerek aynı zamanda turistik çekiciliğinin artırılması planlanmıştır.

Neopolis: Yılcı Burnu olarak da anılır. Güvercinada'nın yakınında biraz daha küçük bir yarımadadır. İlk yerleşim alanlarından biri olduğu sanılmaktadır. Antik kalıntıları hakkında bilimsel bir araştırmaya gidilmediğinden hangi uygarlık kalıntlarına sahip olduğu bilinmemektedir.

Ponionion: Davutlar-Güzelçamlı karayolu üzerinde, yoldan birkaç yüz metre içeridedir. İon egemenliği sırasında törenlerin yapıldığı 12 İon şehrinin merkezidir.

Pygela: Kuşadası'nın 3 km kadar kuzeyinde küçük bir yerleşmedir. Kuştur Tatil Köyünün yanındaki burun üzerindedir.

Kaleiçi Camii: Çarşı içindedir. 1618 yılında Sadrazam Öküz Mehmet Paşa tarafından yaptırılmıştır. 1830 yılında onarım görmüştür.

Öküz Mehmet Paşa Kervansarayı: Kuşadası iskelesi yakınındadır. 1618 yılında Öküz Mehmet Paşa tarafından yaptırılmıştır. 1966 yılında restore edilmiştir.

Milli Park: Dilek yarımadasındaki ormanlık alan 1966 yılında Milli Park olarak korunmaya alınmıştır. 11.000 hektarlık alanı kapsar. Botanikçilerce yapılan çalışmalar sonucu Akdeniz bölgesinde ender görülen bitkilerin olduğu saptanmıştır. Koruma altına alınan fork balıkları ve deniz kaplumbağaları Milli Parkta doğal yaşama ve çoğalma olanağı bulmaktadır.

Kadıkalesi: Kuşadası- Davutlar yolunun 10.kilometresinde bulunur. Venedik ve

Bizanslılar tarafından egemenlik altına alınmış bulunan bir şehir kalıntısı üzerine kurulmuştur. 1976 yılında restore edilmiştir.

Efes Harabeleri: Selçuk ilçesi sınırlarında olmakla beraber Kuşadası'na yakın mesafede olduğundan turistlerin günübürlük ziyaret ettiği antik değeri yüksek geniş bir alana yayılmış bölgede bulunur.

Meryem Ana Kilisesi, Prien, Miletos, Didyma, Aphrodisias, Şirince bölgeye yakın diğer turistik merkezlerdir.

#### 4.3.4. Alt-Yapı Olanakları

Turistik gelişim için bir bölgenin, yörenin alt-yapısının tamamlanmış olması gerekmektedir.

Kuşadası Türkiye'nin en önemli turistik bölgelerinden biri olmakla beraber fiziksel alt-yapısının dahi henüz tamamlanmamış olduğu görülmektedir.

"Bir yerleşim merkezinde devamlı oturanların yararlandıkları su, enerji yöre içi ulaşım şebekesi, kanalizasyon sistemi, temizlik ile ilgili tesis ve araçlar, oto-parklar spor tesisleri toplantı ve kongre tesisleri, enerji ve haberleşme sistemleri gibi altyapı tesis ve hizmetleri ile, yer değiştirme olayını gerçekleştiren ulaştırma sisteminin gereği olan alt-yapı ve geçici olarak bir yerde konaklamayı sağlayan turizm endüstrisinin kurulmasıyla ilgili temel ihtiyaçları karşılayan alt-yapı turizmin fiziksel alt-yapısını oluşturur. Bu bakımdan fiziksel alt-yapıya yeterli ölçüde sahip olamayan bir yerin turistik istasyon haline gelmesi-turistlerin temel ihtiyaçlarının eksiksiz karşılanmasını talep edeceklerinden- oldukça güçtür (1)". Konuya bu açıdan yaklaşıldığında, son yıllarda taşıma kapasitesinin üstünde yoğunluk yaşayan bölge, yakın gelecekte alt-yapıdan kaynaklanan sorunlara kısa vadeli çözümler taşıyan yetersiz plan yapılmasından dolayı önemli sorunlar yaşayacak finansal ve teknik problemler yerel yönetimi aşacaktır.

Yüksek sezonda yerli ve yabancılarla beraber toplam nüfus yerel nüfusun 10 katına ulaşmaktadır (1995 yılına göre nüfusu 60.000 civarı olup, yüksek sezonda 609.000 olmaktadır). Özellikle Kuşadası'nın sahilleri boyunca yer alan toplu konut adı altındaki kooperatiflerin sayfiye evi olarak kullanılması yaz nüfusunu yükseltmektedir. Dört kata kadar imar izni alabilen bu yapılar, kıyı imar planlarının tam olarak uygulanmaması sonucu atık suları yüzünden deniz kirliliğine yol açmışlardır. Katı ve atıkların baştaraf edilmesi için 9 Ağustos 1983 tarihli 2872 sayılı Çevre Kanunu ve 4 Eylül 1988 tarihli Su Kirliliği Kontrolü Yönetmeliği'nci denize deşerj konusunda yasal düzenlemeler yapılmıştır.

---

(1) Hasan Olalı-Alp Timur, Turizm Ekonomisi, Ofis Ticaret Matbaacılık, İzmir, 1988, s:163.

"İller Bankası 1975 yılında Kuşadası Kanalizasyon sisteminin Deniz Deşarj Projesi'ni hazırlamıştır. Halen mevcut kanalizasyon sisteminin uzunluğu 15.5 km'dir. 200.000 kişilik nüfusu hedefleyen projede 67 km'lik kanalizasyon şebekesi ek çalışmalar halinde sürmektedir. Halen mevcut deniz deşarj sistemi yeterli gelmemektedir. Su Kirliliği Yönetmeliği'ne göre Tabloda da sunulan değerler sağlanamamaktadır. Nüfusu 1000 ile 10.000 arasında kalan bölgelerin deniz deşarj sistemlerinin uzunluğu 1300 m olmak zorundadır. Kuşadası'nın Güvercinada mevkiinde yer alan sistemin boru hattı 100 m'dir. (1)"

Tablo.34: Nüfus Dilimlerine Göre Atık Suların Debisi ve Deniz Deşarj Sistemlerinin Zorunlu Uzunluğu (2)

Nüfus	Debi m <sup>3</sup> /gün	Minimum Deşarj Boyu (m)
1000	200	500
1000-10.000	200-2000	1300

Tablodan çıkan sonuca göre, Kuşadası nüfusu yazın 600.000'e ulaştığına göre;  $(600.000/10.000) \times 1300=78.000$  m, minimum deşarj boyu gereklidir. Bu durumda 67 km'lik hat yetersiz kalmaktadır.

Kuşadası Sağlık Ocağı tarafından görevlendirilen Çevre Sağlık Teknisyenleri, deniz suyundan aldıkları örnekleri inceleyerek Aydın ili Sağlık Müdürlüğü'ne göndermektedirler. Sağlık Müdürlüğü Kuşadası içindeki ve çevresindeki plajlarda denize girilip girilmeyeceğini saptamaktadır.

"Sağlık kuruluşları oluşan atıkların gerek üretildikleri yerdeki, gerekse dışardaki kişilerin sağlığına ve çevreye verebilecekleri zararı en aza indirmek için tıbbi atıkların yönetimiyle ilgili personelin eğitiminden ve oluşan atıkların sınıflandırılarak kaynağında ayrı toplanması, ünite içinde taşınması ve geçici depolanması işlerinin özel bir ekip tarafından yaptırılmasından sorumlu tutulmuşlardır (3)". Buna göre Çevre Bakanlığı'nın; "Tıbbi Atıkların Kontrolü Yönetmeliği" 20.5.1993 tarih ve 21586 sayılı resmi gazetede yayınlanmasıyla yürürlüğe girmesinden sonra sağlık ocakları, hastaneler, belediyeler sorumlu tutulmuşlardır.

Çeşitli denemelerde deniz kirliliği ile ilgili yapılan çalışmalar sonucu mavi bayrak almış olan plajlarda dahi deniz suyunun genellikle sezonun en yoğun olduğu yaz aylarında

- (1) Hikmet Toprak, "Atık Suların Bertarafında Uygulanan Deniz Deşarjı Seçeneğinin Kuşadası Özelinde Değerlendirilmesi", Kuşadası Belediyesi II. Yeraltı Kaynakları ve Çevre Sempozyumu, Kasım 1992, Belediye yayınları 6, Kasım 1992, 72-81.
- (2) a.g.e.Kuşadası Belediyesi II. Yeraltı Kaynakları ve Çevre Sempozyumu, s.81.
- (3) Aysun Ceyhun, "Tıbbi Atıkların Yönetimi", Çevre ve İnsan Dergisi, Çevre Bakanlığı Yayını, s.24, 1995, s.54.

hastalığa yol açan mikroorganizma sayısının tehlike sınırını aştığı saptanmıştır. Ek:15'de rereasyon amacıyla kullanılan kıyı ve deniz sularının sağlanması gereken değerler ve Kuşadası plajlarından örnek değerler sunulmuştur.

Yapılan anket çalışmasında yatçıların 0.32'sinin çevre koılar ve plajlardaki deniz suyunun kirliliğinden şikayeti Ek:15'de sunulan plajlardaki deniz suyunun yoğun mevsimlerde görülen kirliliğini doğrulamaktadır.

Kuşadası'nın kıyı kordonunun hızla aşırı yoğunlaşmaya başlaması ve çevre kirliliği kıyı hattının turistik çekici özelliğini yitirecektir. EK:16'da Kuşadası'nın Kıyı İmar Planı görülmektedir.

Hızlı kentleşmenin çarpık yapılaşmaya yol aşmasının dışında önemli bir diğer sonucu da boş alanların azalışı yüzünden rant gelirinin çok yükselmesidir. Bölgedeki arazi ve emlak fiyatları çok aşırı yükselmektedir. Bu durum; park ve bahçeler, koşu yolu, spor tesisleri gibi regreasyonel faaliyetler için boş alan tahsisinde; yerel yönetimlere site sakinlerine konut kooperatiflerine, otel ve tatil köyü yatırımcılarına ağır finansal yük getirmektedir. 1994 yılında yapımı başlayan ve iki yıl içinde bitirilmesi planlanan tesisler hizmete girdiğinde sosyal ve rekreasyonel gereksinimler nüfus artış hızı göz önüne alındığında uzun dönem içinde yeterli olacaktır. Tabloda bu tesisler görülmektedir.

Tablo 35: Kuşadası'nda İnşaat Halinde Bulunan Sosyal Tesisler ve Bitiş Tarihleri

Tesisin Türü	Kapasite	İnşaat Bitiş Tarihi
Kapalı Spor Salonu	1500 kişi	1996
Kapalı Otopark	11.000 m <sup>2</sup> (700 araç)	1995
Konferans Salonu	2000 kişi	1996
Konferans Salonu	750 kişi	1996
Konferans Salonu	750 kişi	1996

Kaynak: Kuşadası Belediye Başkanlığı

Kuşadasında kapalı spor salonu, kapalı ve açık oto-park tesisi, konferans salonu 1995'de hizmete açılmıştır. Şehir merkezinde dinlenme amaçlı yalnız 2 küçük park vardır. İlçeye adını veren Güvercinada adasındaki irili ufaklı işletmeler yerel yönetimce tasfiye ettirmektedir. 1996 yılında bitirilmek üzere burada çeşitli türde kuşların barındırıldığı tüm adayı kaplayan hayvanat bahçesi kurulacaktır.

Kuşadasında kamu idareleri, ilçenin turistik talebini düşünerek yüksek sezonda, toplam nüfusa hizmet verebilmek için geçici personel istihdamı yapmaktadır. İlçede Turizm Danışma Müdürlüğü aralıksız hizmet vermektedir.

Belediye, yol, su, elektrik, kanalizasyon, temizlik işleri gibi faaliyetlerini yörenin turistlerle beraber ulaştığı nüfusa göre planlamaktadır.

Kuşadası'nda P.T.T'nin santral kapasitesi 16.384'dür." (1) Son nüfus sayımına göre 32.000 olan nüfusun 1995 yılında nüfus müdürlüğü yetkililerinin değerlendirmesine göre merkez olarak 50.000 civarında olduğu belirtilmektedir. Ortalama dört kişilik bir aile varsayımıyla 12.500 hane olduğu görülmektedir. İkinci konut olarak 48 site ve 5421 ev, her sınıfta ve türde toplam 541 konaklama tesisi, 1190 adet değişik sektörlere ait işletme bulunmaktadır. Bu durumda 27652 adet ev, ikinci konut, konaklama tesisi, konaklama amacı dışındaki turizm sektörü veya diğer sektörlerden işletmeler bulunmaktadır. 16.384 abone arzına karşılık asgari 27.652 adet abone talebi vardır. (Yazlıkcıların bir kısmının emekli grubu olduğu ve kış döneminde de Kuşadasında ikamet ettikleri göz önüne alınırsa telefon abonesi talebi daha da yükselecektir). Netice olarak telefon santral kapasitesi yetersiz kaldığı açıktır. Kuşadası Ege bölgesinin İzmir'den sonra en büyük limanına sahiptir. Gemilerin sirkülasyonu çok fazladır. Yaz döneminde günde 3-4 gemi giriş-çıkış yapmaktadır.

#### 4.3.5. Turistik Üst-Yapı

Kuşadası'nda turistik eşya satışı yapan şirketler, lokanta ve eğlence yerleri, halı ve kilim ticareti yapan şirketler, turizm acentaları, konaklama tesisleri işletmeleri yarattıkları ekonomik faaliyetlerle ilçenin birinci derecede gelir yaratan unsurlarıdır. Tablo 37'de 1995 yılındaki yatak kapasitesi tesis sınıflarına göre verilmektedir. Şekil 19'da turistik yatak arzının dağılımı görülmektedir.

Tablo 36: Kuşadası'nda Turistik Yatakların Türlerine Göre Dağılımı

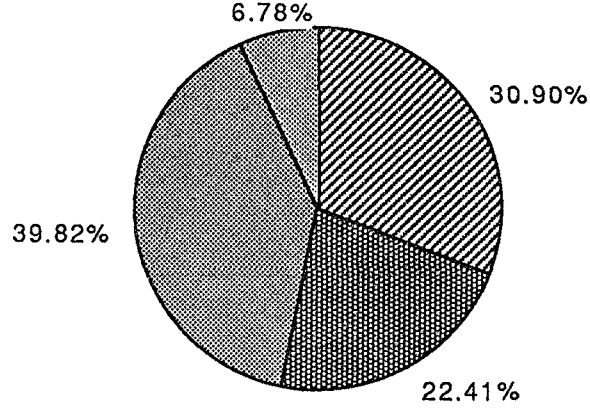
Sınıflarına Göre Turistik Tesisler	1995
Yatırım belgeli otel, motel, tatil köyü, pansiyon	17
İşletme belgeli tesis sayısı	81
İnşaatı devam eden tesis sayısı	41
Toplam yatak sayısı	18061
Belediye belgeli tesis sayısı	341
Toplam yatak sayısı	13100
İkinci konut sayısı	
Site	
Ev	48
Yatak sayısı	5421
Yerli ve yabancı açık yatak sayısı	23276
Yat işletme sayısı	54437
Yat adeti	9
Yat yatak sayısı	204
Seyahat acentası	1448
A grubu	93
B grubu	3
C grubu	7

Kaynak: Kuşadası Turizm Danışma Müdürlüğü

(1) Kuşadası Posta İşletme Merkezi Müdürlüğü'yle yüz yüze görüşülerek elde edilen verilerden yararlanılmıştır.



Şekil 22: Kuşadası'ndaki Turistik Yatak Arzının Dağılımı (1995)



Bakanlık belgeli tesislerin yatak arzı	Belediye belgeli tesislerin yatak arzı	İkinci konutların yatak arzı	Yat yatak arzı
--	--	------------------------------	----------------

Bakanlık belgeli tesislerin yatak arzı .....18 061

Belediye belgeli tesislerin yatak arzı.....13 100

İkinci konutların yatak arzı.....23 276

site = 48

ev = 5421

Yat yatak arzı ..... 3964

Toplam yatak arzı .....58449

Kuşadasında konaklama tesislerinde son yıllarda artış hızı gözlenmektedir. Belediye belgeli otellerin ve pansiyonların bakanlık belgeli konaklama tesislerine oranla daha çok artış olmaktadır.

Tablo 37: Kuşadası'ndaki Konaklama Tesislerinin Sınıflara Göre Dağılımı (1995)

TESİSLERİN TÜRÜ VE SINIFI	TOPLAM SAYISI
Bakanlık belgeli otel.	61
5 yıldızlı	6
4 yıldızlı	7
3 yıldızlı	23
2 yıldızlı	21
1 yıldızlı	2
Bakanlık belgeli pansiyon.	13
Bakanlık belgeli tesislerin toplam yatak sayısı	18061
Belediye belgeli otel.	
A Sınıfı	162
B Sınıfı	81
C sınıfı	3
Belediye belgeli motel.	
B Sınıfı	6
Belediye belgeli apart otel.	14
Kampingler	8
A Sınıfı	7
B Sınıfı	1
Belediye belgeli tatil köy.	2
Belediye belgeli pansiyon.	132
A Sınıfı	39
B Sınıfı	93
Belediye belgeli tesislerin toplam yatak sayısı	13100

Tablo: Kuşadası Turizm Danışma müdürlüğünden alınan verilerle hazırlanmıştır.

Tabloda görülen konaklama içinde 4 ve 5 yıldızlı otellerde tatil köylerinde, kampin-  
gler spor alanları mevcuttur. Eğlence tesisleri olarak Kuşadası merkezinde 2 diskotek, 6  
casino 1 lunapark 82 lokanta ve bar bulunmaktadır. Özellikle orta yaş turistinin talep ettiği  
golf sahası ve atlı spor tesisleri yoktur.

#### 4.3.6. Yat Turizmi Alt-Yapı Olanakları

Yat turizminin alt-yapı elemanlarını; yatların yaz-kış bağlanabilecekleri marinalar,  
yat yanaşma ve çekek yerleri, küçük yatların bağlanabileceği balıkçı barınakları, iskeleleri,  
kurada park yeri, haberleşme, kanalizasyon, atık-su gibi bir yatçının yatçılık faaliyetlerini  
yerine getirebilmek için ihtiyaç duyduğu bütün donatım unsurları olan fiziksel alt-yapı ve  
karasularda seyir esasları formalitelerini düzenleyerek yürütülmesini sağlayan sahil muha-  
faza müdürlüğü, gümrük müdürlüğü, liman başkanlığı ile yatçılığın geliştirilmesini  
amaçlayan eğitim kurumları ve her türlü denizcilik'e ilgili dernekleri kapsayan kurumsal  
alt-yapı oluşturur.

Kuşadası'nda yat turizminin fiziksel alt-yapı tesisleri olarak TURBAN Marina, yat  
acenteleri, yat bakım-onarım tesisleri bulunmaktadır. Kurumsal alt-yapı olarak Kuşadası  
Yatçılık Federasyonu mevcuttur.

##### 4.3.6.1. Turban Marina

TURBAN 1955 yılından itibaren Türkiye'nin muhtelif bölgelerinde turistik  
işletmeciliğin öncüsü olarak konaklama tesisleri zinciri kurmaya başlamıştır. 18 konakla-  
ma, 4 marina işletmesi, 5 seyahat acentesi olmak üzere 27 işletmesi vardır. Ege  
Bölgesinde toplam bağlama yeri sayısı 2719 olup, marinanın toplamdaki payı % 23'tür.

TURBAN işletmeleri bölgesel istihdam yaratıcı etkinliğine karşın 1992 yılına kadar  
zarar etmiştir. Hükümetin özelleştirme politikasında öncelikli olarak üzerinde durulduğu  
fiilen özelleştirme adımlarının atıldığı 1992 yılından itibaren geçmiş yıllardaki borçlarını  
karşılatabilecek ekonomik güce ulaşmışsa da turizmden elde ettiği net gelirlerin yeterli ol-  
madığı gerekçesiyle özelleştirilme kapsamına alınmıştır.

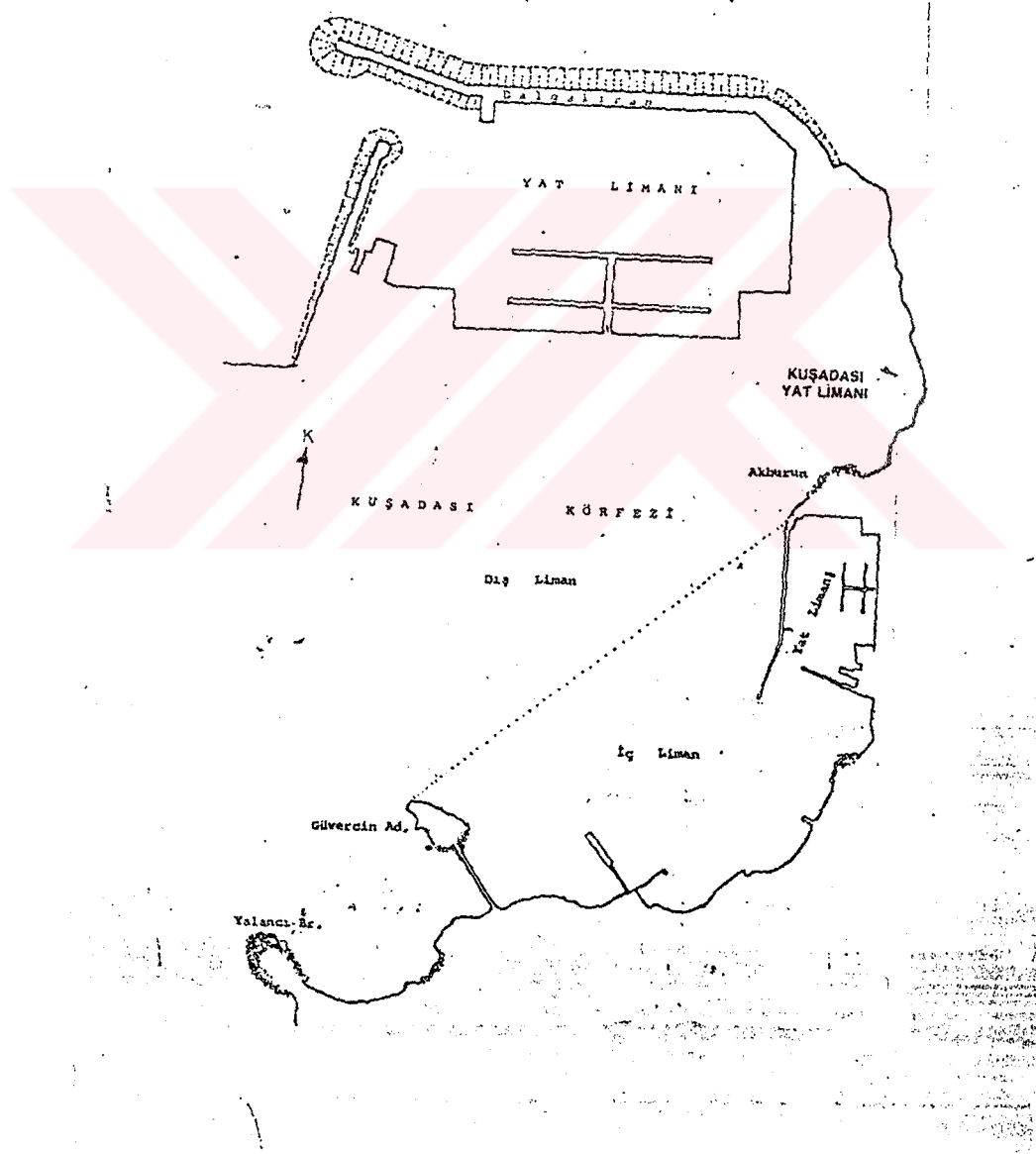
TURBAN Marinanın işletme Yönetmeliği Ek:10'da, yerleşim planı ise Ek: 11'de  
sunulmuştur.

## Yat Limanının Konumu, Kapasitesi, Verilen Hizmetler

Marinanın yeri ve kapasitesi

Marinanın bulunduğu bölgenin krokisi aşağıda, görülmektedir.

Şekil 23: Kuşadası TURBAN Marina'nın Konumu



#### **a.Konum**

Mevki : Arzı: 37° 52' 00" K

TULU: 27° 15' 42" D mevkiinde olan Kuşadası Yat Limanı İzmir iline 90 km. Kuşadası ilçesi içinde, yat tipi tekneleri her türlü hava şartlarında barınmasını sağlayan barınaktır.

#### **b.Sınırlar**

KUŞADASI liman tüzüğünde gösterilen iç liman hudutları içinde bulunmaktadır.

#### **c. Kapasite**

Limanda 2-4 metre derinlikleri ihtiva eden 239 metre uzunluğunda bir iskele vardır. Yanaşma yeri yerine 300.310 tekne bağlayabilir. Bu miktar ileride fazlalaştırılacaktır. Tonaj bağlama ile teknelerin emin bir şekilde bağlanması da sağlanmaktadır.

Denizde park ve karada park yeri dahil, 629 arz kapasitesi vardır. Rıhtım üzerinde servis kutularından elektrik ve su temin edilir. 110-220-380 volt gücünde elektrik vardır.

#### **d. Akaryakıt Kaynağı**

Yat limanının içinde (8 saat süreli) motorin vermek için 2 adet pompa vardır.

#### **e. Haberleşme**

10 hatlık şehir telefonu ile muharebe temin edilmektedir. Tesisin büyük bir şebekeli dahili telefonu mevcuttur. Ayrıca dış ve yurtiçi ile görüşmeleri için 2 tane otomatik telefon kulubesi vardır.

Tesisin teleksi bulunmaktadır. Açık denizde yatlarla muhabere için VHF/FM radyo telefondan 11, 12, 16, 68 kanalları ile konuşma imkanları mevcuttur.

#### **f. Yangınla Önlemleri**

Yat limanının özel bir yangın yönetmeliği ve yangın devresi bulunmakta olup, buna göre bir yangın ekipleri mevcuttur, ekipte köpüklü minimaksar ve 2 adet motorpomp bulunmaktadır. Ayrıca Kuşadası itfaiye teşkilatından yardım alınabilir.

### **g. Atık Toplama**

Tesis içine yerleştirilmiş sabit ve seyyar çöp kutuları bulunmakta olup, periyodik olarak 2 günde bir çöpler belediye tarafından alınmaktadır.

### **h. Gümrük Birimleri**

Küçük çapta motor bakımı ve tamir yapılmakta olup, teknelerin ve baca işleri de yapılır. Gümrük ve Polis Birimleri mevcuttur.

### **ı. Genel Hizmetler**

.Bağlama

.Elektrik

.Su

Çamaşır makinası / yıkama ve kurutma

Sundurmaya bırakma

Emanet

Dalgıç servisi

Dalgıç tüpü doldurma

Otopark

Palamar servisi

Tekne Karada Çekme ve Denize İndirme

Çekme ve atma (60 ton kapasiteli lift)

Vinçle direk veya motor sökümlü

Tekne Bakım ve Onarımı

Akü şarj/ akü takviye

Tekne altı temizlik ve yıkama

Zımpara, boya hazırlığı

Yoklama/zımpara

Kazıma / yakma

Boya kazıma

Kalafat

Macun kazıma

Sülyen-Antipas/astar /primer

Macun  
Yakloma macun  
İlk kat boya  
Zehirli boya  
Posta cilası  
Yelken tamiri  
Motor Bakım ve Onarım  
Benzinli motor konservesi  
Dizel motor konservesi  
Komple motor revizyon  
Kışlık Bakım  
Motor yağı değiştirme  
Filtre değişimi

Yat limanının 1995 yılında 229585 bağlama arzı vardır. (165710 deniz, 63875 kara) Toplam 159610 (deniz:119863, kara: 39747) bağlama yeri talebi gerçekleşmiştir.

Fiyat listesi marina yönetimi tarafından saptanır. Bağlama sözleşmesi olan yatlar için karada park ücreti, bağlama ücretinin karada kalınan süreye isabet eden kısmının % 30 fazlasıdır. Katamaran(\*) ve Trimaran(\*\*) gibi tekneler 5 m fazlası ile ücretlendirilir. Bağlama fiyatları 1994 ve 1995 yılı için karşılaştırmalı olarak aşağıdaki tabloda verilmiştir.

Tablo 38: TURBAN Marina'nın 1995 Yılı Bağlama Fiyatları

Süre (gün)	Fiyat (DM)	Süre (gün)	fiyat (DM)
30	1.95	210	1.15
60	1.75	240	1.05
90	1.65	270	1.00
120	1.50	300	0.95
150	1.35	330	0.90
180	1.25	365	0.85

Kaynak: TURBAN Marina Önbüro Departmanı

(\*) Katamaran : Yatın tabanının iki ayaklı biçimde olması

(\*\*) Trimaran : Yatın tabanının üç ayaklı biçimde olması

Yüksek sezonda marinanın kapasite kullanım oranı çok yüksektir. Bir günlük kapasite kullanım oranı, yüksek sezonda bir günlük bağlama satışları örnek alındığında;

Günlük yat bağlama yeri sayısı: 629

Günlük yat bağlama sayısı: 590

Yat limanının günlük kapasite kullanım oranı  $= \frac{590}{629} = 0.93$  olarak bulunmaktadır.

1995 yılında kış sezonunda günde ortalama 12 yat kışlamıştır. Düşük sezon için günlük kapasite kullanım oranı hesaplandığında;

Yat limanının günlük kapasite kullanım oranı  $= \frac{12}{629} = 0.019$  olarak bulunmaktadır.

#### 4.3.6.2. Yat Bakım-Onarım İşletmeleri

Marinaya ait bir atelye ile, marina çevresinde küçük ölçekli 2 yat bakım-onarım işletmesi vardır. 3 yat işletmesi ise olanakları çerçevesinde yedek parça temini, boya, bakım gibi basit atelye hizmetleri vermektedir. Kış sezonunda ise yalnız marina ve 2 yat acentası bakım-onarım hizmeti vermektedir.

#### 4.3.6.3. Yat Seyahat Acentaları

Kuşadası'ndaki yatçılık faaliyetleri kayıtlarda 9 yat fiyat işletmesi tarafından yapılıyor görünse de bu işletmelerin sadece 2'si charter yapmakta, 3'ü yatçıların bürokratik işletmelerini komisyoncu olarak yürütmektedir. 2 acente ise sadece Samos'a yat turu düzenlemektedir.

Yat turizminde faaliyet gösteren acentalar, işletmeler Avrupa'daki tur operatörleriyle karşılıklı ticari ilişki içindedir. Avrupada'ki işletme kendi yatlarıyla Türkiye'ye; Kuşadası-Bodrum, Kuşadası-Bodrum-Marmaris, ya da Kuşadası-Bodrum-Marmaris-Antalya güzergahını takip eden turlar düzenlemektedir. Buradaki yat acenteleri de bu yatların günrüge giriş-çıkış formalitelerini yürütmekte, bakım-onarım ihtiyaçlarının giderilmesinde aracılık yapmaktadır. Verilen hizmetler karşılığında tur operatörleri veya özel yat sahiplerinden komisyon alınmaktadır. Dışarıdan gelen yat müşterisi Selçuk veya İzmir havaalanından alınmakta, marinada bulunan rezervasyonla boya, süresi, güzergahı ve diğer ulaşım koşulları belirlenmiş yata ulaştırılmaktadır. Turistik tüketici acentenin tahsis ettiği kaptan ve diğer yat personeliyle veya kaptanlık ruhsatı varsa bizzat yatı kullanarak seyahata çıkmaktadır. Acenteler Avrupadaki tur operatöründen bu hizmetlerinin karşılığında tur fiyatının % 10 ile 15'i arasında komisyon almaktadır. Eğer Kuşadası'ndan Avrupa'ya yatçı gönderilirse aldığı tur ücretinin % 10 ile 15'i arasındaki miktarı Avrupa'daki yat tur operatörüne oradaki hizmetlerin karşılığı için ödenmektedir.



#### 4.3.7. Yat Turizmi Üst Yapı Olanakları

Kuşadası'nda yat turizmi açısından organize aktivite faaliyetleri yapılmaktadır. . Yüksek sezon boyunca yatçıların kış sürelerine bakıldığında genellikle marinada bağlama devir hızının yüksek olduğu görülmektedir. Yatçıların marinada ölü sezonda kalmalarını cazip hale getirecek zevk ve tercihlerine yönelik planlanmış aktivite faaliyetleri yoktur. Özellikle kışlayan yatçıların ölü sezondaki vakitlerini değerlendirebilecekleri bir takım rekreasyonel faaliyetleri yapabilecekleri tesisler kurulmalıdır. Kış döneminde farklı milliyetlerden olup, uzun dönem (en az 2 hafta) kalan yatçılara yönelik yapılan deneme anketinde, yat turistlerinin zevk ve tercihlerde genel eğilimleri ve hobileri saptanmaya çalışılmıştır. 30 adet yatçının aktivite taleplerinin dağılımı anket uygulaması bölümünde yer almaktadır.

Kuşadası Yat Kulübü: Kuşadası Yat Kulübü 1989'da kurulmuştur. 1960'lı yıllarda bir 3 Yelken Kulübü" kurulmuş, yelkenli imali başlamışsa da finansman güçlüğü karşısında kredi ve teşvik olmayışı yüzünden bir kaç yıl sonra kapanmak zorunda kalmıştır.

Yat kulübü her yıl Türkiye Yelken Federasyonundan ödenek olmaktadır. Kulübün 10 adet optimisti bulunmaktadır. Kulüp başkanıyla yüz yüze yapılan görüşmede, kulübün, yelken sporuyla ilgili faaliyetlerde bulunması için TURBAN Marina içinde veya merkeze yakın bir kıyı kesiminde bulunması gerektiği açıklanmıştır. Yerel yönetimler tarafından bina tahsis edilmemiştir. Geçici olarak kullanılan bina kapasite ve donatım olarak yat turizminin en temel unsuru olan yelken sporu faaliyetlerinde bulunmaya elverişli değildir. 82 üyesi olup yıllık 25.000.000. TL aidat alınmaktadır.

1992 yılında ilk optimist kursu düzenlenmiştir. Türkiye Yelken Federasyonu ücretsiz olarak uluslararası bir antrenör tahsis etmiştir.

1993 yılında yine Türkiye Yelken Federasyonu işbirliği ile optimist ve laser\* sınıfında bir yarışma olmuştur.

1994 yılında T.Y. Federasyonu ile Belediye ve Kuşadası işbirliği ile "Uluslararası Akdeniz Optimist Şampiyonası'na evsahipliği yapmıştır. Bu yarışmaya 7 ülkeden 54 sporcu katılmıştır. T.Y.Federasyonunun tahsis ettiği antrenör (6-14) yaş grubu 24 çocuğu 15 gün süreli optimist ve laser kursları vermiştir.

---

laser \*: Ergen yaş grubu (14 ve üstü) için düzenlenen yarışma.

#### 4.4. Kuşadası'nın Turizm Talebi İçinde Yat Turizminin Yeri

Kuşadası'nda karayolu ve denizyolu ile gelen yerli, yabancı turistler ve günübirlikçilerle nüfus ortalama 12.8 kat artmaktadır. İlçe nüfus Müdürlüğüyle yüzyüze yapılan görüşmede 1988 yılında 32.000 olan yerli nüfusun, son nüfus sayımı henüz yapılmadığından kesin ne kadar olduğu bilinmemekle beraber çevre köylerde birlikte 60000'e ulaştığı açıklanmıştır. "Yüksek sezonda ulaşılan toplam nüfus 609.000'i bulmaktadır" (1).

Kuşadası'nın Ege Bölgesinin en güzel korunaklı koylarından birinde kurulmuş olması; büyük tonajlı yolcu gemileri kurvaziyer gemiler yatlar ve teknelerin her yıl artan sayıda turist taşımacılığı yapmasını sağlamaktadır. Ek :12'de Kuşadası Limanı'na gelen yatların dağılımı görülmektedir.

Kuşadası'na gelen turistler, bakanlık belgeli, belediye belgeli tesislerle ikinci konutlarda konaklamakta, liman ve TURBAN Marina'ya bağladıkları gemi ve yatlar da kalmaktadırlar. En fazla konaklama talebi ikinci konut olarak yapılan sitelere ve evlere olmaktadır (% 40.05) Turistik yatak yatırımı olarak siteler daha çok tercih edilmektedir. Seyahat acentaları siteleri kış döneminde toptan kiralararak, tur operatörlerine de toptan kiralamaktadırlar.

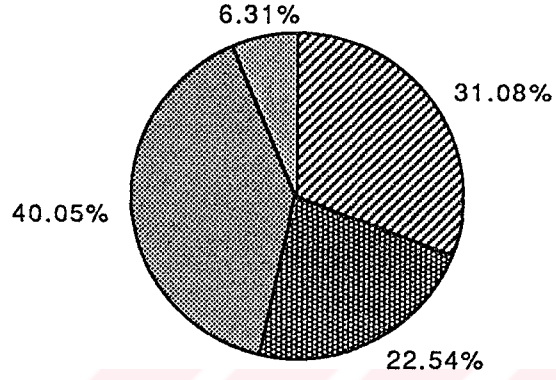
Tablo 39: Kuşadası'ndaki Turistik Tesislerin, İkinci Konutların, Yatların Arz ve Talebi (1995)

Tesis Türü	Yatak arzı	Doluluk Oranı (%)	Talep Kişi	Toplam Talep İçinde Oranı (%)
(Otel,motel,tatil.k.pans)				
Bakanlık Belgeli	18061	76.14	13752	31.08
Belediye Belgeli	13100	76.14	9974	22.54
İkinci Konut,ev,site	23276	76.14	17722	40.05
Yat yatağı	3964	70.43	2792	6.31

Kaynak: Liman Başkanlığı Deniz Büro Amirliği Turizm Danışmanı Müdürlüğü verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

(1) Kuşadası Turizm Danışma müdürlüğü 1995 yılı istatistikleri.

Şekil 24: Kuşadası'nın Turistik Yatak Talebinin Tesis, İkinci Konut ve Yatlara Göre Dağılımı (1995)



	Bakanlık belgeli tesislerin yatak talebi		Belediye belgeli tesislerin yatak talebi		İkinci konut ve sitelerin yatak talebi		Yat yatak talebi
--	--	--	--	--	--	--	------------------

Bakanlık belgeli tesislerin yatak talebi .....13 751

Belediye belgeli tesislerin yatak talebi.....9 974

İkinci konutların ve sitelerin yatak talebi..... 17 722

Yatların yatak talebi ..... 2 791

---

Toplam yatak talebi.....44 291

Yat arzı hesaplanırken; seyahat acentelerine ait 204 adet yat ortalama 4 yatak kapasiteli olarak düşünölmüştür. TURBAN Marina'nın deniz ve kara toplam 629 park yeri (bağlama) mevcuttur. 1 park yerinde kalan yatın ortalama 4 yatak kapasitesi olduğu varsayıldığında toplam bağlama kapasitesi  $629 \times 4 = 2516$ 'dır. 1448 yat yatağı, 2516 yat yatağı bağlama kapasitesi 3964 toplam yatak arzı oluşturur. TURBAN Marina'nın 1995 yılı doluluk oranı ortalaması %68.52'dir. Özel Yat yataklarının doluluk oranları ise kesin olarak bilinmemektedir. "Seyahat acentelerine ait yatların yataklarının doluluk oranları %76.14'dür. (1). Ticari amaçla kullanılan şahıslara ait doluluk oranları bilinmemektedir. Bütün yat yatak kapasitesinin ortalama doluluk oranları % 70.14 alınmıştır ( $\frac{76.14 + 68.52}{2} = 70.14$ ).

2

Kuşadası Limanında giriş yapan turistlerin büyük bölümü kurvaziyer gemi ve motorlarla gelmektedir. Yıllara göre gemi, motor ve yolcu sayısını gösteren tablo 43 incelendiğinde yıllara göre istiraksız bir talep gözlenmektedir.

Tablo 40: Kuşadası Limanına Giriş Yapan Gemi, Motor ve Yolcu Sayısı

Yıllar	Gemi	Motor	Yolcu Sayısı
1988	608	846	38788
1989	620	941	37494
1990	653	1141	48233
1991	317	944	31161
1992	605	1121	47150
1993	741	1002	36034
1994	758	1642	26933
1995	826	875	31379

Kaynak: Kuşadası Turizm Danışma Müdürlüğü

Denizyoluyla gelenlerin yerli, yabancı olarak istatistik kayıtları 1993 yılından itibaren yapılmıştır. Bu verilere göre son üç yılda en çok talebi Almanlar, İngilizler, Fransızlar, Amerikalılar, Kanadalılar, Yunanlılar, İtalyanlar, Japonlar oluşturmaktadır. İsraililerin son yıllardaki talebi dikkat çekicidir.

(1) Kuşadası Turizm Danışma Müdürlüğü .

1993, 1994, 1995 yıllarında denizyoluyla gelenlerin içinde en fazla talep oluşturan ülkeler, tabloda görülmektedir.

Tablo 41: Kuşadası'na Denizyoluyla En Fazla Turist Gönderen Ülkeler

Yıllar	Sıra	Ülkeler	Turist Sayısı
1993	1	İngiltere	7276
	2	Almanya	4510
	3	A.B.D	3520
1994	1	A.B.D	4530
	2	İngiltere	4483
	3	Almanya	3004
1995	1	İngiltere	4768
	2	A.B.D	4420
	3	Almanya	3908

Kaynak: Kuşadası İlçe Emniyet Amirliği Deniz Büro Şefliğinden alınan verilerle hazırlanmıştır.

Denizyolunu tercih eden ülkeler içinde A.E.T. ülkeleri ön sıralardadır. Türkiye'nin vize uyguladığı ülkelerin genişlerinde dikkati çeken sayıda bir azalış olmuştur. (Yıllara göre vize uygulanan ülkeler politik gerginliğe göre değişmektedir).

Denizyoluyla gelenlerin içine kurvaziyer gemi, yat ve motorla gelenler dahildir. Sadece kurvaziyer olarak çalışan yatlarla özel yatların ve charter yatların bandıralarına göre öncelikli sırası şöyledir.

1. İngiltere : 1130

2. Almanya : 525

3. Fransa : 280

Bu araçlarla gelen yolcuların milliyetlerine göre sıralaması yatların bandıralarına göre dağılımından farklı olmaktadır.

1. İngiltere : 4300

2. Almanya : 3329

3. Fransa : 2108

#### 4.5. Kuşadası'nda Yat Turizmi Talebi

Kuşadası'nda denizyolu ulaştırması kurvaziyer turizm ve yat turizmi olarak 2 turizm çeşidinin doğmasını sağlamıştır.

Kurvaziyer olarak çalışan yatlar çoğunlukla Yunanistan'dan gelmektedir. Bunun dışında Yunanistan'a uğrayarak gelen yüzlerce yabancı bandıralı yat Kuşadası limanına transit olarak uğramakta veya en çok 1-2 gün arasında kalıp ilçenin turizm ekonomisinde olağanüstü canlılık getirmektedir. Zira bu yatlarla gelen turistler kısa zaman dilimi içinde öncelikle deri ve altın olmak üzere diğer olanlarda da yoğun alışveriş yapmaktadırlar. Turistik çeşitlik taşıyan antik bölgeler merkezden uzakta olduğu için kısa süre içinde merkez içinde kalarak alışveriş yapmak cazip gelmektedir.

Yaz mevsiminde günde ortalama 3 kurvaziyer yat giriş-çıkış yapmaktadır. İlkbahar, sonbahar, kış mevsimlerinde de kurvaziyer yatlar transit veya 1-2 gün kalmak üzere gelmektedirler.

Kurvaziyer yatlar, her ne kadar ilçenin ekonomisinde etkin bir rol oynayacak kadar turist getiriyorsa da yat turizmi konusu içinde ele alınmayacaktır. Kurvaziyer çalışan yatlar, yüzlerce turisti taşıyabilecek yolcu kapasitesi olması, gemilerin güzergahları, büyük tonajlı olmaları yalnız limanlara bağlanabilmeleri gibi farklı bir turizm faaliyeti yaptığı için kurvaziyer turizmi adı altında ayrı bir çalışma alanına girmektedir.

##### 4.5.1. Yatların Yıllara Göre Dağılımı

Kuşadası TURBAN Marinada yatlarla ilgili olan istatistiksel kayıtlar 1987 yılından itibaren yapılmaya başlanmıştır. Daha önceki yıllara ait yat, yat yolcusu, mürettebat, yat gelirlerine ait kayıtlar manuel olarak tutulmuş ve ayrıntılı olarak hazırlanmamıştır.

Bu nedenle 1987 yılından itibaren yapılan istatistiksel bilgilerden yararlanılarak tablolar oluşturulmuştur.

Tablo 42: TURBAN Marina'nın Yat Bağlama İstatistikleri

Yıl	Karada Park ve Denizde Bağlama Yeri Arzı	Karada Park ve Denizde Bağlama Yeri satışı			Karada Park ve Denizde Bağlama Yeri Doluluk Oranı (%)
		Yerli	Yabancı	Toplam	
1987	200750	16520	155440	171460	0.86

Kaynak : TURBAN Marina Önbüro Müdürlüğü

1987 yılında yerli yatların yabancı yatlara göre çok az olması dikkati çekmektedir.

1988 yılına ait istatistik kayıtlarına ulaşılamamıştır.

1989 yılından itibaren istatistik kayıtlarının ayrıntılı olarak tutulmaya başlandığı görülmektedir. Denizde bağlama ve karada park yeri satışlarında yerli ve yabancı yatlar tasnif edilmeye başlanmıştır. Yatların motorlu-motorsuz ve 2-3 kat oluşlarına göre tipi, boyları, milliyetleri, özel veya ticari oluşları tesbit edilmiştir.

1994 yılında manuel sistemden otomasyona geçiş dönemi başlanmıştır. Halen bilgisayar vasıtasıyla bilgilerin arşivlenmesi sürdürülmektedir.

1995 yılından Ege Bölgesine gelen 6933 yat içinde TURBAN Marinaya gelen yatların payı % 27 olmuştur.

Tablo 43: TURBAN Marina'ya Gelen Yerli, Yabancı, Özel, Ticari Yatların Yıllara Göre Dağılımı

Yıllar	Yerli-Yabancı Yatların Dağılımı			Özel-Ticari Yatların Dağılımı	
	Yerli	Yabancı	Toplam	Özel	Charter
1990	653	1526	2179	1830	348
1991	560	1199	1759	1445	314
1992	650	1366	2016	1583	433
1993	589	1388	1977	1638	339
1994	540	1246	1786	1428	358
1995			1921		

Tablo: TURBAN Marina Önbüro Departmanı ndan elde edilen bilgilere göre düzenlenmiştir.

Tablodaki dikkati çeken özellik, yerli yatların yabancı yatlara göre daha az oluşudur. Özel yalar içinde de yabancı yatlar çoğunluktadır. Charter olarak çalışan yatlar ise, Kuşadası'nda faaliyet gösteren yat seyahat acentalarının, yerli turistlere veya yurtdışından karayolu ile Kuşadasına ulaşmış bulunan turistlere kiraladıkları yatlardır. Yat seyahat acentaları yat turizmi talebini öncelikle yakın yörelerden sağlamakta, bunun dışında yurt dışındaki ülkelerdeki toptancı acentelerin hazırladıkları turların Türkiye güzergahındaki koylar arasındaki seferlerden sorumlu olarak komisyon karşılığında çalışmaktadırlar. Bazen de, Avrupa'daki turistler havayolu /karayolu entegrasyonu ile Kuşadası'na gelmekte, Kuşadasındaki yat seyahat acentesi tarafından acenteye ait veya acentanın yöreden kira ile temin ettiği yatlarla tura gönderilmektedir.

#### 4.5.2. Yatların Ülkelere Göre Dağılımı

Kuşadası'na son yıllara kadar en fazla talep İngilizler'den ve Almanlar'dan gelmiştir. Diğer ülkeler grubunda en fazla Hollandalı, Belçikalı, Danimarkalı az sayıda İspanyol, İsraili, Kanadalı, Güney Amerikalı bulunmaktadır.

Tablo 44: Kuşadası'na Gelen Yatçıların Milliyetlerine Göre Dağılımı

Yıllar	Alman	İngiliz	Fransa	İtalyan	Yunan	ABD	Türk	Diğer
1990	353	371	226	50	66	76	653	384
1991	295	305	164	47	53	51	560	284
1992	30	335	157	53	55	82	650	384
1993	321	369	171	49	39	85	589	354
1994*	---	---	---	---	---	---	---	---
1995	320	328	136	43	36	90	635	333

\*1994 yılı istatistikleri toplam yat/gün yat olarak mevcuttur.

Türkiye'nin coğrafi konumu, daha çok Avrupa'dan talep görmesini sağlamaktadır. Amerika, Kanada, Güney Amerika gibi uzak ülkelere az sayıda talep olması bu durum açıkça göstermektedir.

Türk yatçıların fazla olması ise, Kuşadası'na yönelik yerli yat turizmi talebinin bir göstergesi değildir. Bu yatlar genellikle Kuşadası'nda ikamet edenlerle, bakım-onarım amacıyla sürekli marina bulunanlara ait yatlardır.

Yunanistan'ın Türk yat turizmi talebini azaltma stratejisiyle TURBAN Marina'ya göre daha düşük fiyatlarla mal ve hizmet sunması, özellikle transit giriş yapan yatçılara ücretsiz su/elektrik ve içecek vermesi Kuşadası'nın yat turizmi talebini olumsuz olarak etkilemektedir. TURBAN Marina'da iki haftalık ve daha uzun süreli periyodlarla kalan yatçılar, su/elektrik ve yakıt ikmal için Samos'a gidip gelmektedir.

#### 4.5.3. Yatların Boylarına Göre Dağılımı

Yatların boyuna göre tasnif edilmesi, yat turizmi talebini oluşturan yatçıların Kuşadası'nda yarattıkları ekonomik faaliyetlerin hacminin tahminlenmesi için önemlidir. Yatın yolcu taşıma kapasitesi arttıkça buna paralel yatta barınan kişilerin elektrik, su, yiyecek-içecek tüketimi, yatın yakıt tüketimi, yat artışının marina tarafından taşınma ücreti,



marinadaki yiyecek-içecek, sauna, Türk hamamı, spor, bakım-onarım ücretlerine akan harcama payı artmaktadır.

Yat boylarının tasnif edilmesinin diğer yararı da Kuşadası'na gelen yatçıların gelir grubunun belirlenmesini sağlamasıdır. Yatın boyutuyla satış fiyatları arasında doğru orantı mevcuttur. Büyük tonajlı yatları kullanan yatçılar yüksek gelir grubuna dahil olan talebi göstermektedirler. Anket sonuçlarından da anlaşılacağına göre yıllık kazanç 45.000 \$ ve üstünde olanlar 15 m ve daha büyük boylu yat sahipleridir. Bu kişilerin tüketim alışkanlıkları zevk ve tercihleri göre daha düşük gelir grubundan farklıdır. Bu yatçılarla yapılan yüzyüze görüşmede; marinada, özellikle Türkiye'nin sanat tarihi yönünden zengin bölgelerinin video veya slaytlarla tanıtılması, Türkçe dil dersi, golf sahası, Türkiye'deki deniz arkeolojisi, Kuşadası'nın sosyo-kültürel tanıtım programlarının verilmesi istenmiştir. Bu öneriler doğrultusunda pratik Türkçe dil dersi programı uygulanmıştır. (1994). Bu gruba giren yatçılar, kültür faaliyetleri, hobi turları gibi aktivitelerin bulunduğu programların sunulması durumunda daha uzun süreli kalabilecekleri bu tür çalışmaların özellikle Kuzey Akdeniz'deki marinalarla yapılmakta olduğunu açıklamışlardır.

Yatların boylarına göre talebin belirlenmesi, yat bakım-onarım tesislerinde bu boyutlardaki yatlara yönelik mal ve hizmetlerin sunulması için gereken yerli veya ithal ürünlerin alımı, teknik elemanın yetiştirilmesi gibi planlama faaliyetlerinde bir "ölçü" olarak alınacaktır. Yat malzemelerinin kolay temin edilmemesi çoğu kez yatçıların tatil planlarında değişme yapmalarına, kalış sürelerini sistemleri dışında uzatmalarına yol açmaktadır.

Yat boylarının tasnif edilmesi 1990 yılından itibaren ele alınmıştır. Tablo da yat boylarına göre talebin yıllara göre dağılımı görülmektedir.

Tablo 45: Yatların Boylarına Göre Yıllar İtibariyle Dağılımı

Yıllar	Yat Boyları (mt)				
	(06-09.99)	(10-11.99)	(12-14.99)	(15-17.99)	(18 ve daha yukarı)
1990	466	571	613	268	261
1991	359	490	467	213	229
1992	394	543	530	265	284
1993	345	560	528	280	264
1994	---	---	---	---	---
1995	378	538	522	244	239

En çok;

1990'de ; (12 - 14.99) metre arasında yat

1991'de ; (10 - 11.99) metre arasında yat

1992'de ; (10 - 11.99) metre arasında yat

1993'de ; (10 - 11.99) metre arasında yat

1994'de ; tasnif yapılmamıştır.

1995'de ; (10.11.99) metre arasında yat gelmiştir. Bu durumda Kuşadası'na gelen yatların ortalama ( 10-11.99) metre boyunda olduğu görülmektedir.

#### 4.5.4.Yatların Kalış Sürelerine Göre Dağılımı

Yatların Kuşadası TURBAN Marina'da genel olarak bağlanma süreleri; transit, (1-3) günlük periyotlar, yaz dönemi, ilkbahar-sonbahar arasındaki süre ve kışlama denilen Kasım ayında başlayıp Nisan ayına kadar olan devreler olmaktadır.

Turizm Bakanlığı tarafından yıllık çıkarılan "Yat istatistikleri Bülteni" Kuşadası gümrüğünden geçen bütün yatların kalkış sürelerini, liman ve marina olarak iki ayrı bağlama yerine göre değil, genel olarak vermektedir. Marina'da ise kalış süreleri, satılan yıllık toplam bağlama sayısı olarak kayıtlara geçirilmektedir. Bu nedenle yatların kalış sürelerine göre bir değerlendirilme yapıldığında yalnız marinateda kalan yatların her birinin tek tek ne kadar süre kaldıkları, talebin hangi zaman periyodlarını tercih ettiğini kesin olarak söylemek olanaksızdır. Ancak genelde 18 metreye kadar olan yatların marinateda bağlandıkları bilindiği, bu metrenin üstündeki yatlardan çok az sayıda katamaran ve trimaranın da marinateda bağlandığı düşünülürse Yat Bülteni'deki istatistiklerden 18 metre altındaki yatların kalış süreleri hakkında alınan bilgiler yat turizmi amaçlı gelen yatların kalış süreleri hakkında genel bir bilgi verebilir.

Tablo 46: Kuşadası Limanı'ndan Transitlog Alan Yatların (Ticari-Özel) Kalış Süreleri ve Bandıralarına Göre Dağılımı (1994)

Sıra No	Bandıra	Süre 1 gün	Bandıra	Süre (1-3) gün
1.	Almanya	102	Almanya	23
2.	İngiltere	70	İngiltere	19
3.	Fransa	23	Fransa	14

Kaynak: Yat İstatistikleri Bülteni 1994 Turizm Bakanlığı , Yatırımlar Gen.Müd.Ya. No:7  
Ankara, 1995, s:132

(4-7), (8-14), (15-30), (30+...) olarak gruplandırılan kalış süresinde ise yukarıdaki ülkelerde diğer ülkelere ait bandıralı yatlar arasında önemli fark yoktur.

(8 -14) gün arası soy ve daha fazla kalan yatların bandıralarına göre dağılımı dağılımı tabloda görülmektedir.

Tablo 47: Kuşadası Limanı'ndan Transitlog Alan Yatların (Ticari+Özel)  
Kalış Süresine Göre Bandıralar İtibariyle Dağılımı (1994)

Sıra No	Bandıra	Süre 8-14 gün	Bandıra	Süre (1ay+..)
1.	Almanya	2	Almanya	8
2.	İngiltere	1	İngiltere	5
3.	Fransa	1	Fransa	3

Kaynak: a.g.e., Yat İstatistikleri Bülteni 1994, s:132

Yabancı Karasulardan Kuşadası'na girenlerin ise ilk sırayı İngilizler almaktadır.

Tablo 48: Kuşadası Limanı'na Gelen Sarı Bayraklı Yatların (Ticari-özel)  
Kalış Sürelerine Göre Bandıraları İtibariyle Dağılımı (1994)

Sıra No	Bandıra	Süre 1 gün	Bandıra	Süre (1-3 gün)
1.	İngiltere	46	İngiltere	16
2.	Almanya	20	Fransa-Yunan.	10
3.	A.B.D	14	Almanya	8

Kaynak: a.g.e.,Yat İstatistikleri Bülteni 1994, s:131

Kuşadası Limanı'na gelen sarı bayraklı yatların toplam yat/gün sayılarının bandıralara göre dağılımına bakıldığında da en fazla talebin İngiltere, Almanya ve Fransa ve Yunanistan'dan geldiği görülür.

Tablo 49: Kuşadası Limanı'na Gelen Sarı Bayraklı Yatların (Ticari-özel) Kalış Sürelerine Göre Bandıralar İtibariyle Dağılımı (1994)

Sıra No	Bandıra	Süre (8-14)	Bandıra	Süre (1ay +...)
1.	İngiltere	3	Almanya	72
2.	Almanya	1	İngiltere	31
3.	Fransa	1	Fransa	24

Kaynak: a.g.e.,Yat İstatistikleri Bülteni 1994, s:131

#### 4.5.5.Yatların Kışlama Yerine Göre Dağılımı

Yatların kışlamaya göre dağılımı tablosu incelendiği zaman; toplam kışlayan yat sayısı 2498 olduğu görülmektedir. Bunun 1233 adeti (11'i Türk) yaklaşık olarak % 49'u Kuşadası'nda kalmıştır. Kuşadası'nı Bodrum, Marmaris, Antalya, Kemer limanları izlemektedir.(Ek: 13, Ege Bölgesi'nde kışlayan yatların limanlara dağılımı)

Kışlama koşullarını etkileyen faktörler arasında kıyı yapısı, rüzgar, durumu ve iklimi koşulları sayılabilir.

Tablo 50: Türkiye'de Kışlayan Yatların Limanlara Göre Dağılımı (Türkiye dahil)

Limanlar	Yat Sayısı	Limanlar	Yat Sayısı
Alanya	0	Marmaris	264
Finike	0	Kuşadası	1233
Kaş	1	Ayvalık	12
Kemer	64	Çanakkale	2
Antalya	230	İstanbul	14
Bodrum	509	Çeşme	43
Datça	6	Dikili	1
Fethiye	10	İzmir	43
Güllük	1	Diğer	65
Toplam			2498

Kaynak: a.g.e.,Yat İstatistikleri Bülteni 1994, s:171

#### 4.5.6. Kuşadası Limanı'na Göre Oluşan Güzergahlar

Kuşadası limanına gelirken izlenen güzergahlar, yat turizmi talebi için önemlidir. Bu ülkelerdeki yat turizmi açısından Türkiye imajı ve tanıtım faaliyetleri ne denli etkili olursa, yatçıların Türkiye talebi de o derecede etkilenecektir. Kuşadası'ndan sonra izlenen güzergahta eğer yine Türkiye kıyılarının izlenmesi isteniyorsa, yatçıların Kuşadasına liman veya marinada bağlandıkları süre içinde mal ve hizmet arzında tatmin olmaları gerekmektedir. Eğer Türk karasularına ilk giriş Kuşadası olursa ilk izlenim oldukça önem arz etmektedir.

Yatçılar Kuşadasından sonra diğer ülkelere gideceklerse bu durumda yatçılar, gittikleri ülkede, Türkiye'nin ağızdan ağıza tanıtımında etkili olmaktadır. Kuşadasına gelirken ve giderken izlenen güzergahlar ek 14'deki haritadan yararlanarak hazırlanmıştır.

Kuşadasına gelirken izlenen güzergahları şunlardır:

- 1- Yunanistan
- 2- Fransa,
- 3-Fransa-İtalya-Yunanistan,
- 4- İspanya-Sardunya-Sicilya-Yunanistan,
- 5- Hollanda-Belçika-Fransa-İspanya-Portekiz-Cezayir,
- 6- İtalya-Yunanistan,
- 7- İspanya, Fransa-İtalya-Portekiz-Fas-Yunanistan

Kuşadasından giderken izlenen güzergahlar şunlardır:

- 1- Bodrum-Datça-Marmaris-Fethiye-Kaş
- 2-Bodrum-Kuşadası-Çeşme-Kuşadası
- 3- Güllük-Gümüşlük-Bodrum
- 4-Altınkum-Gümüşlük-Bodrum

Kuşadası'na yurt içinden gelirken izlenen Türkiye kıyılarındaki turistik koylar, Kuşadası'ndan çıkışta izlenen Türkiye'deki güzergahlar üzerinde de yer almaktadır.

Kuşadası'ndan giderken izlenen yurtdışındaki güzergahlarda dışarıdan gelirken izlenen ülkeler yer almaktadır.

"Türkiye kıyılarında oluşan yat trafiği çoğunlukla Batı Akdeniz'den (Yunanistan üzerinden Marmaris ve Bodrum üzerinden giriş yaparak) Fethiye'ye doğru devam etmektedir. Çanakkale -Kuşadası güzergahının ve Karadeniz kıyılarının gelecekte yat turizmine açılması yeni yatırımlar ve buralarda yaratılan aktiviteler ile mümkündür (1)".

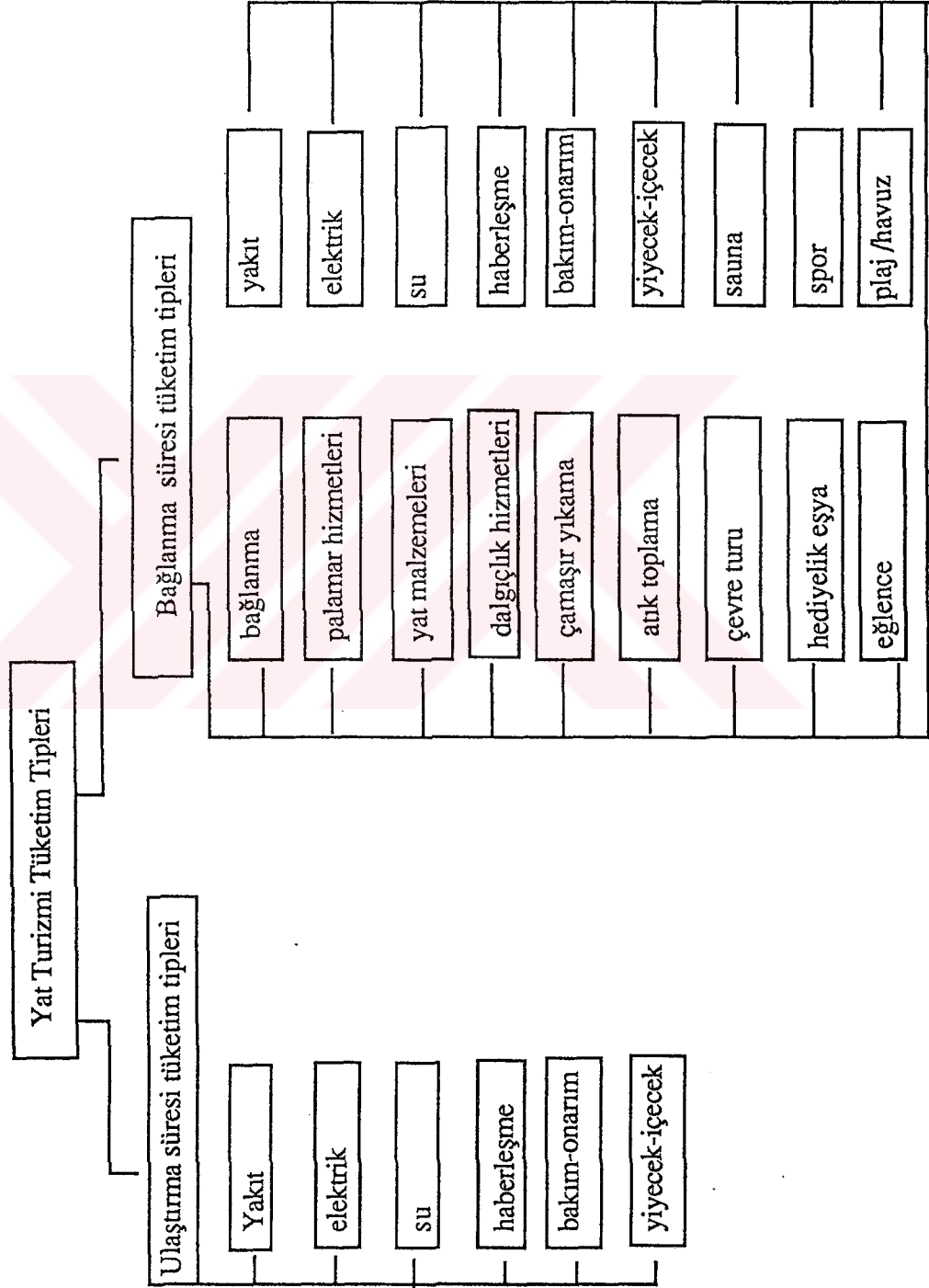
#### 4.6. Yat Turizminde Tüketim Tipleri

Yat turizmi faaliyetlerine katılan turistler, konaklama tesislerinde kalan turistlerden farklı olarak, bir yat içinde geceleme yaptıkları için tüketim tiplerinde de farklılık olmaktadır. Otel, motel , tatil köyü pansiyon türü tesislerde kalanlar kaldıkları tesisin elektrik, su, yakıt giderlerini oda satış fiyatı içinde belli bir oranda dolaylı olarak ödedikleri halde, yatçılar konakladıkları yatın aynı türdeki giderlerini doğrudan ödemektedirler. Ancak bu durum özel yat sahipleri için geçerlidir. Charter yatta kalanlar ise bu tür giderleri sözleşmeli acentanın paket satış fiyatı içinde belli bir oran dahilinde ödemektedirler. Yatçıların tüketim tipleri 25.no'lu şekilde sınıflandırılmıştır.

---

(1) Turizm Yatırım Olanakları ve Yatırım Süresi 1995, Turizm Bakanlığı Yatırımlar Genel Müdürlüğü yayımları, Ankara 1995, s.26

Şekil 25: Yat Turizminde Tüketim Tipleri



#### 4.7. Kuşadası'nda Yat Turizminin Bölgesel Ekonomiye Katkısı Üzerine Bir Araştırma

TURBAN Marina'ya münferit olarak gelen yerli ve yabancı yatçılarla charter'la gelen yatçıların profilini, harcama tiplerini, gelir düzeylerini belirlemeye yönelik bir anket uygulaması yapılmıştır.

##### 4.7.1. Araştırmanın Amacı, Kapsamı ve Sınırları

Araştırmanın amacı, Kuşadası'nda yat turizmine katılanların harcama tiplerine ve tercihlerini saptamaktır. Bütün oluşturan ana kütle (Kuşadası'na gelen bütün yatçılar) içinden bir grubun örnek grup seçilerek incelenmesi sonucunda elde edilen bilgiler ana gruba maledilmiştir.

Marina; İzmir ve Bodrum arasında kalan kıyı şeridinde yat turizminin gerçekleşmesini sağlayan tek işletme olarak; gıda, hizmet sanayi sektörüyle, deri, konfeksiyon, cam, hediyelik eşya ve ilgili diğer endüstri dallarında bölgede yarattığı ekonomik etkinlikler yüzünden turizm sektöründe önemli döviz kaynaklarından biridir. Ege bölgesinde yat turizminin ekonomik etkinliği hakkında bir fikir verebilecek araştırmaların sınırlı oluşu nedeniyle geniş bir alanda araştırma yapmak ve ortaya çıkan durumları incelemek üzere bir anket yapılması gereği duyulmuştur.

##### 4.7.2. Araştırmanın Yöntemi

Araştırma iki aşamada gerçekleştirilmiştir;

a. İkincil kaynaklardan verilerin toplanması: İkincil kaynak verileri aşağıdaki verilerden elde edilmiştir.

- Marina kayıtları,
- Üniversite kütüphaneleri,
- Yat turizmi ve denizcilik sektörüyle ilgili periyodik yayınlar ve kitaplar,
- D.P.T. Yayınları ve raporları.

b. Anket yöntemi ile doğrudan verilerin toplanması,

Yat turizmi arzı; kapasite ve gelecekteki durumu olarak araştırılmıştır. Yat yataklarının pazarlanma durumları, talep esnekliği, charter ve özel yatların satış fiyatlarının rakipler ve mevsimlere göre tespit edilmesi, promosyon faaliyetleri incelenmiştir.

Yukarıdaki çalışmaların nihayetinde doğrudan veriler elde etmek için anket



çalışmalarına geçilmiştir. Anket sonucunda, istenilen bilgilerin ortaya çıkarılabilmesini sağlayan soruların hazırlanabilmesi için (Bir deneme test) uygulanmasına karar verilmiştir. Deneme testine hazırlık aşamasında soruların saptanmasına yararlı olacağı kanısıyla yatçılara "görüşme" tekniği uygulanmıştır. Farklı milliyetlere sahip 30 yatçıyla yapılan mülakatta, yatçıların karakteristik özellikleri, zevk ve tercihleri, yatların; bakım-onarım, haberleşme, navigasyon ihtiyaçları, kullandıkları elektronik cihazların özellikleri, elektrik, su, yakıt, katı atık tüketim ve maliyetleri, yatçılığın deniz kirliliği ile ilişkisi yatçıların günlük-tur, mavi -tur, çevre turu gibi nedenlerle yat limanında bulunmadığı saatler, denlenme saatleri, sorunları ve önerileri hakkında bilgi alınmış, kişisel itimat yaratmak için yapılan araştırmanın amacı anlatılmıştır.

#### 4.7.3. Uygulama

Deneme testlerinin çıkardığı sonuçlara göre; Anket çalışmasının ortalama bir yıllık süreye yayılması, bir gün boyunca uygulanması gereği ortaya çıkmıştır. Bu surette çok kısa zaman aralıklarında giriş çıkış yapan yatçılarla, transit yatçılar ve bir yıl içinde aynı zaman diliminde gelmeyi tercih eden grupların dışındaki talebe ulaşmak, bu suretle farklı yaş, meslek, zevk ve tercihlerde olan yatçılardan da ayrı anket yapılması hedeflenmiştir.

Anket soruları; milliyet, cinsiyet, medeni durum, yaş, meslek, yıllık gelir olarak altı soruyu kapsayan I.bölüm, yat turizmi kavramlarının, talebin ele alındığı II.bölüm, Türkiye'de yat turizminin değerlendirildiği III.bölüm, Kuşadası'nda yat turizminin bölgenin ekonomik ve turistik gelişmesinde katkısının incelendiği IV, bölümden oluşmaktadır. Yatçıların büyük çoğunluğu TURBAN Marina ve kamu kuruluşları yetkilileriyle aralarında hoşnutsuzluk olacağını ileri sürerek ekonomik kapsamlı ve sorunlarla ilgili soruları cevaplamamışlardır. TURBAN marina ve acenta yetkilileriyle görüşerek anketin bütün sorularının yanıtlanması için yatçıların teşvik edilmesi sağlanmıştır.

Anket uygulaması 1 yıl sürmüştür. 400 adet anket formu yatçılara dağıtılmış, 128 tanesi yanıtlanmıştır. Anketin; kişisel gelir ve TURBAN marina ile ilgili soruları yanıtlanmamıştır. İkinci kez yatçılarla yüzyüze konuşularak eksik bırakılan soruların yanıtlanması, yatçıların kimliğinin saklı kalacağı teminatı verilerek sağlanmıştır.

#### 4.7.4. Bulgular ve Değerlendirme

Anket sonuçlarından elde edilen bulgular, değişkenler arasındaki bağımlılık ilişkileri analizine göre ortaya çıkarılmaya çalışılmıştır. Neden-sonuç ilişkileri hakkında kesin yargıya varılmamakla birlikte bazı sonuçlara ulaşılmıştır.

TURBAN Marina'ya anketin uygulandığı yıl içinde 1921 tane yat gelmiştir. Yat başına uygulanan anket oranı =  $\frac{\text{Yat başına uygulanan anket sayısı}}{\text{Toplam ziyaretçi yat sayısı}} = \frac{100}{1921} = 0.05$  olarak bulunur.

Ancak 1921 yataın sahibinin hepsi marina'da kalmamaktadır. Bu yatlar Marina'ya bağlanmakla birlikte, yatçılar tatil sürelerini farklı bölgelerde geçirmektedir. Kalış sürelerine göre yatların bir kısmı transit gelmektedir. Bu nedenlerle anket uygulamasında her 100 yattan 5'ine ulaşmak mümkün olmuştur.

Kuşadası'nda yat turizmi TURBAN Marina'nın işletmeye açılış tarihiyle başlar. 1980'li yıllarda irili ufaklı bir kaç yat acentasının kurulmasıyla yatçılık faaliyetleri genişlemeye başlamıştır. Ancak bu dönemde yabancı yat acentalarının pazarlama stratejileri karşısında, henüz devlet desteği bulmayan yerli acenteler varlıklarını sürdürmemişlerdir. 1983 yılında yat turizminin geliştirilmesi için çıkartılan kanun çerçevesinde alınan teşvik kredileri yerli yatırımcıların harekete geçirmiş, 5 yat acentası faaliyete başlamıştır. Ancak bunlardan sadece 2'si gerçek anlamda yat turizmi faaliyetlerini sürdürürken, diğerleri sadece yabancı tur operatörlerinin charter satışlarıyla gönderdikleri yatçıların bürokratik işlemlerinden ve tur satış fiyatları üzerinden komisyon ücreti olarak varlıklarını sürdürmeye çalışmaktadırlar.

Özel şahıslara ait yatlar da turizm faaliyetlerinde kullanılmaktadır. İşletme belgesine sahip olmadan, kaçak olarak yatlarını çalıştıranların sayısı 4-5 arasında değişmektedir. Genellikle günlük tur ve mavi tur denilen haftalık turlar için yatlarını kiraya veren bu şahısların ortalama ve sezonluk gelirlerinin yüz yüze yapılan görüşmeyle 4.5 milyar ile 5 milyar arasında değiştiği öğrenilmiştir. Kuşadası'nın 26 trilyon a ulaşan toplam turizm gelirleri içinde bu küçük bir pay oluştursa da kayıp ekonomi olarak önemlidir.

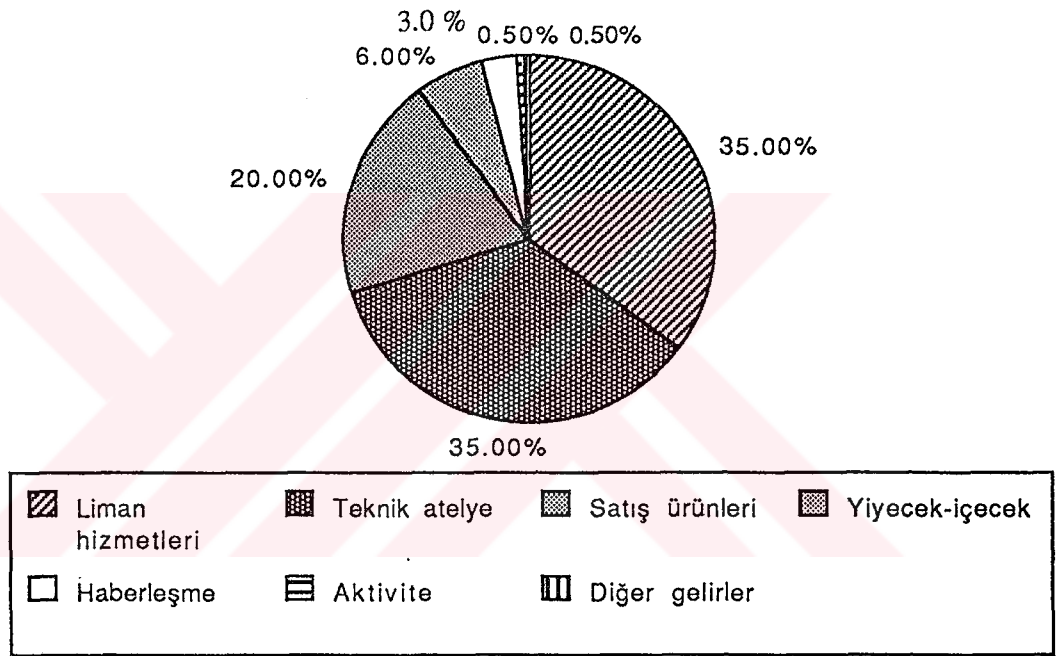
Yat bakım onarım işletmesi olarak marina içinde bir teknik atelye bulunmaktadır. Yatçılar marinanın atelyesi dışında bakım-onarım yaptırdıklarında % 30 komisyon ödemek zorunda olduklarından dışarıdaki atelyelere gitmemektedir. Bu nedenle marina çevresinde kurulmuş bulunan irifi ufaklı birkaç işletmenin iş hacmi çok küçüktür. Yüksek sezonda dahi kar marjları az olduğundan yat turizmi gelirleri içinde ele alınarak ayrıntılı incelenmemiştir. Özellikle yarattıkları ekonomik faaliyetlerden dolayı TURBAN Marina, yat acenteler ve kamu kurum ve kuruluşlarının gelirleri temel alınmıştır.

#### 4.7.4.1. Turban Marina'nın Gelirleri

Yat limanı; denizde ve karada yat park yeri kapasitesinin büyüklüğü, bakım - onarım atelyesinin iş hacminin genişliği, yiyecek - içecek hizmetlerinin halka açık oluşu nedeniyle Kuşadası ve bölge ekonomisinde önemli bir gelir kaynağıdır.

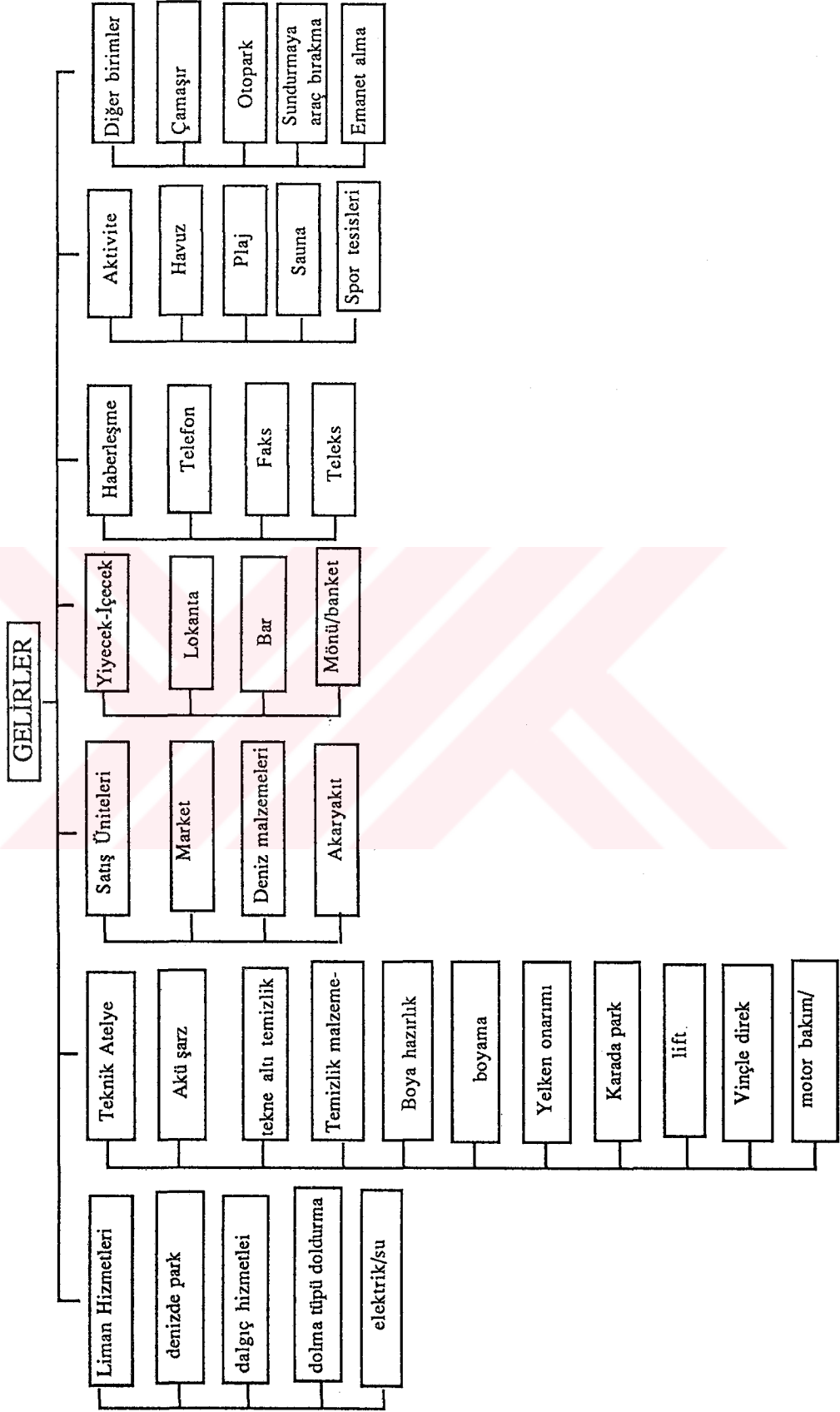
TURBAN Marina' nın muhasebe departmanı sorumlusu ile yapılan yüz yüze görüşmeden elde edilen verilere göre gelirlerin ve giderlerin oransal dağılımları tesbit edilmiştir. ( % )

Şekil 26: Kuşadası TURBAN Marina' nın Kaynaklarının Oransal Dağılımı



Liman hizmetleri.....%	35
denizde park.....%	34.5
diğer hizmetler.....%	0.5
Teknik atelye .....	% 35
Satış ürünleri .....	% 20
Yiyecek - içecek .....	% 6
Haberleşme .....	% 3
Aktivite .....	% 0.5
Diğer gelirler .....	% 0.5
Toplam .....	% 100

Şekil - 27 : TURBAN marınanın Gelir Merkezlerinin Dağılımı



Veriler incelendiğinde, en fazla gelirin % 35 ile liman hizmetlerinden elde edildiği görülmektedir. Bunun içinde % 34. 50 ile denizde park, % 0, 50 ile limanın diğer hizmetleri yer almaktadır.( dalgıç tüpü doldurma, kiralama, elektrik, su v.b. ) Liman hizmetleri kadar gelir getiren diğer kar merkezi teknik atölyedir. ( % 35 ) Marina' nın muhasebe departmanı ile yüzyüze yapılan görüşmeyle elde edilen verilere göre hazırlanan tabloda başlıca gelir kalemlerinin dağılımları görülmektedir. Bunların içinde deniz ve kara park yeri dışındaki gelirler Kuşadası veya yöreye yapılan satışlardan sağlanmaktadır. Bölge ekonomisinde yat turizmin etkinliğinin daha iyi kavranabilmek için TURBAN Marina' nın satışlarının hangi sektörlerde ve ne ölçüde ekonomik etkinlik sağladığını incelemek gerekmektedir. Bu nedenle her gelir merkezi ayrıntılı olarak analiz edilmiştir.

#### a. Liman Hizmetleri Gelirleri

TURBAN Marinanın denizde park yeri sadece liman hizmetlerinin değil, diğerbütün bölümlerin en fazla gelir getiren iki ünitesinden biridir. (atelye % 35 ). Bu nedenle denizde park yeriyle ilgili istatistikleri yıllar itibariyle vermek aynı zamanda yat turizmi gelirlerinin yıllara göre dağılımına ışık tutacaktır.

Tablo 51 : Yıllar itibariyle Kuşadası TURBAN Marina' nın Bağlama İstatistikleri.

Yıllar	Toplam arz	Doluluk oranı	Toplam Yat bağlama sayısı
1989	151.636	76.9	116.608
1990	165.710	73.7	122.128
1991	165.710	63.3	104.894
1992	166.164	64.9	107.840
1993	165.710	69.3	114.837
1994	229.585	71.0	163.005
1995	165.710	72.3	119.808

Marina'nın yat/gün sayısı = Bağlama yeri sayısı x 365 olarak hesaplanmaktadır. Buna göre 1995 yılı için yat gün sayısı = 629x365=229 585 yat /gündür.

Yat limanına ortalama en fazla 12 m boyunda olan yatlar gelmektedir. Toplam yat/gün sayısının yat boyu 1 m'lik boyu için bağlama fiyatı ile çarpıldığında yıllık toplam satış gelirine ulaşılır. Yatın 1 metrelik boyu için günlük bağlama ücretlerinin yıllara dağılımı bilinmektedir. Bu durumda yıllık ortalama yat gelirleri aşağıdaki gibi hesaplanmaktadır.

Tablo-52 : TURBAN Marina' nın 1 yıllık Toplam Yat Bağlama Gelirlerinin Yıllara Dağılımı (Tahmini)

Yıllar	Top. Yat/gün	Yat boyu (m)	Satış fiyatı (DM)	Satış geliri - 000 DM	1 DM' nin 1 TL değeri	Top. bağlama gelir - 000 TL
1989	165.382	12	1.30	2.580	1.141	2.943.780
1990	166.117	12	1.50	2.990	1.659	4.960.410
1991	144.374	12	1.50	2.559	2.523	6.534.570
1992	144.770	12	2.00	3.474	4.745	16.484.130
1993	155.660	12	2.20	4.109	6.623	27.213.907
1994	171.460	12	1.75	3.601	19.440	70.003.440
1995	159.610	12	1.75	3.352	31.661	106.157.784

Satış fiyatı olarak Mark'ın döviz kuru hesaplamasında Temmuz ayı değerleri alınmıştır. Elde edilen sonuçlar 1 yıl için toplam bağlama geliri olup % 34.5'lik bir oranın karşılığıdır. Diğer gelir kalemlerinin toplam gelir içindeki yüzdesi bilindiğine göre 1986 yılından itibaren her yılın toplam gelirine ulaşmak mümkündür.

Tablo - 53 : TURBAN Marina' nın Yıllara Göre Gelirleri: -000 TL

Yıllar	Bağlama gelirleri (% 34.5)	Diğer gelirler (% 65.5)	Toplam Gelir .000 TL
1989	2.943.780	5.558.916	8.532.696
1990	4.960.410	9.417.590	14.378.000
1991	6.534.570	12.406.212	18.940.782
1992	16.484.134	31.295.964	47.780.098
1993	27.213.900	51.666.982	78.880.889
1994	70.003.440	132.905.080	202.908.520
1995	100.849.910	191.468.660	292.318.570

1995 yılında denizde bağlama gelirleri toplamı 2 364 698 \$ ile toplam gelirler içinde % 34.5 oranıyla tek bir gelir merkezi olarak en büyük payı almaktadır. Bağlama gelirleri dışında kalan bütün gelir merkezlerinin toplamı 4 489 500 \$ ile % 65.5'tir. Toplam gelirler ise 6 854 197 \$'a ulaşmaktadır.

TURBAN Marina' da 1995 yılında gerçekleşen arz ve talebe göre satış gelirleri hakkında yapılan tahmini toplam gelire ulaşılmıştır.

Marina gelirleri başlığı altında önceki bölümde yapılan tahmini yat boyuna göre, gerçek verilere dayanan arz, talep ve bağlama yeri satışları ile 1 bağlama yerinin 1 yıl içinde getireceği ortalama toplam gelire ulaşmak mümkündür.

1 günlük ortalama bağlama yeri

( kara ve deniz) sayısı	:	454
1 yılda arz edilen toplam bağlama yeri sayısı	:	165.710
1 yılda gerçekleşen toplam bağlama yeri sayısı	:	159.610
1 yılda satılan toplam bağlama yeri geliri	:	106.127.672.000TL, 2364698 \$
1 yılda satılan 1bağlama gelirinin toplam geliri (1 yılda 1 bağlama yeri başına düşen toplam gelir)	:	2.337.610.000.,52085 \$

TURBAN Marina' nın departmanlarına göre gelirleri dağılımları, muhasebe departmanının verdiği gelir dağılımları oranlarına göre hesaplandığında şu sonuçlara ulaşılmaktadır.

Limani hizmetleri :	% 35 -----	107.682.512.000 TL
Bağlama geliri :	% 34.50 -----	106.127.672.000 TL
Diğer hizmetler :	% 0.50 -----	1.554.451.000 TL
Teknik atelye :	% 35 .....	107.682.512.000 TL
Satış üniteleri :	% 20 .....	61.532.864.000 TL
Yiyecek - içecek :	% 6 .....	18.459.859.000 TL
Haberleşme :	% 3 .....	9.229.929.000 TL
Aktivite :	% 1 .....	3.076.643.000 TL
Toplam gelir :	% 100 .....	307.664.321.000 TL
		(6.854.197 \$)

TURBAN Marinaya 1995 yılında 1921 yat gelmiştir. 1921 yattan elde edilen toplam gelir 307 664 321 000,TL, yat başına gelir ise toplam gelirin yat sayısına bölünmesiyle, 307 664 321 000/ 1921 = 160158410 TL, Dolar olarak ifade edilirse 3574964 \$ olmaktadır (Döviz kuru Temmuz ayına göre 44 800 TL olarak alınmıştır)

## b. Yiyecek- İçecek Gelirleri

TURBAN Marina içinde bir adet lokanta ile bir adet bar bulunmaktadır. Lokantanın ortalama 100 kişilik kapalı, 200 kişilik açık alanı ,barın 50 kişilik kapalı, 100 kişilik açık alanı mevcuttur. Yatçıların dışında, yerli halkla, yerli ve yabancı turistlere de yiyecek-içecek hizmeti sunulmaktadır. Düşük sezonda talep çok az olduğunda, bar ve lokanta kısa dönem için kapatılmaktadır.

Muhasebe departmanı ile yapılan yüz yüze görüşmede yiyecek-içecek gelirinin çok düşük olduğu belirtilmiştir. Genel giderler içinde payının ortalama %6 olduğu, yılda, ancak 3-4 milyar gelir bıraktığı açıklanmıştır.

Yatçılarla yapılan anket çalışmasında yiyecek-içecek fiyatları genelde normal olarak değerlendirilmiştir. Buna rağmen yiyecek-içecek gelirlerinin düşük olması dikkat çekicidir. Yatçılarla yapılan yüzyüze görüşme sonucu elde edilen bilgilere göre TURBAN'da bar ve lokanta fiyatları 1995 yılına kadar yüksek tutulmuştur. Çevredeki yiyecek-içecek işletmelerinin fiyatları TURBAN' a oranla daha düşük, standartları ise daha yüksek olduğundan yemek yemek için TURBAN dışındaki bar ve lokantalar tercih edilmiştir. Muhasebe departmanı ile yapılan yüz yüze görüşmede bu durum doğrulanmıştır. Marina dışındaki yakın çevrede, yatçıların yiyecek-içecek harcamalarından pay almak üzere kurulan işletmeler arasında aşırı rekabet sonucu, bu işletmelerden bazıları fiyat farklılığı yaratarak, çoğu kez aşırı fiyat düşürerek talebi kendilerine çekmeyi başarmaktadır. TURBAN Marina yiyecek-içecek talebinin oldukça düşmesi karşısında yeni fiyat belirlemek zorunda kalmıştır. Buna göre 1994 yılı fiyatlarının yiyecek-içecek fiyatları ölçü olarak alınmış, enflasyon oranında dahi zam yapılmamış, yiyecek-içecek talebi artırılmaya çalışılmıştır. Anket sonuçlarına göre yiyecek-içecek fiyatları izlenen politika neticesinde normal bulunmuştur. Lokanta ve barın 1995 yılına ait fiyatları aşağıdaki gibidir.

Kahvaltı	: 75.000 TL
Öğle yemeği	: 150.000 TL
Akşam yemeği	:
Mönü	: 150.000 TL
Açık büfe	: 350.000 TL

Genellikle konaklama tesislerinde yiyecek-içecek gelirleri, oda gelirinden fazla olmaktadır. Marina'larda ise yiyecek-içecek geliri bağlama gelirlerini aşmamaktadır. Zira yatçılar yatlarının bir mutfak gibi donanımına sahip olmaları nedeniyle, yatlarında yeme-içme gereksinimini karşılayabilmektedir. Orta gelir grubuna ait yatçılar içecek ve



gıda maddelerini yatlarıyla getirerek mutfak giderlerini azaltmaktadırlar.

TURBAN Marina' da 1995 yılında 159610 yat/gün gerçekleşmiştir. 159610 gün sayısına eşit oranda bağlama sayısı mevcuttur. 159610 yat/gün yapılan yiyecek harcaması şu yöntemle hesaplanabilir;

$$159610 \text{ yat/gün geliri} = 1 \text{ yatın bir günlük yiyecek-içecek harcaması} \times 159610$$

$$1995 \text{ yılı yiyecek geliri} = (75+150.000+350.000) \times 159610 = 35.912.250.000\text{-TL}$$

Yatçıların ortalama % 80'i bir kişi refakatinde, diğerleri 2-3 kişi refakatinde gelmektedir. Çok düşük oranıda yalnız gelmektedir. Bu durumda ortalama 2 kişi kabul edildiğinde, yiyecek geliri =  $35912250000 \times 2 = 71.824.500.000$  TL olmalıdır. Ancak yatçıların % 80'lere varan oranı yatlarını bırakıp diğer bölgelere veya ülkelere gitmekte veya çevredeki lokantalardan yemek yemekte olduğu için yiyecek geliri düşmektedir. Bu durumda % 2'si  $14.364.900.000$  ortalama yiyecek geliri olmaktadır. İçecek geliri ve marina dışından gelenlerle ortalama toplam 18 milyara ulaşması gerekmektedir. (marina menü-banket satışları da yapmaktadır.) Dışarıdan akşam yemeğine günde 2 kişi geldiğinde yiyecek geliri 18 milyarı geçebilmektedir.

#### c. Teknik Atelye Gelirleri

Marina'nın toplam gelirleri içinde, bağlama kadar önemli 2. gelir kaynağı teknik atelyedir. Toplam gelir içinde %35'i kaplayan bu oran  $107\ 682\ 512\ 000$  TL'ye tekamül etmektedir. Teknik atelyeden sorumlu muhasebe sorumlusu ile yapılan yüz yüze görüşmede bir yatın bakım-onarımı için yapılan harcamaların, bir yatçının yat turizmi harcamalarının yaklaşık 2/4'ünü kapsadığı, lift gelirlerinin karaya çekme 15 milyar olduğu açıklanmıştır. Atelye toplam istihdamda %35'lik bir paya sahiptir.

#### d. Satış Üniteleri Gelirleri

Marina'nın satış ünitelerinden kazanılan toplam gelir tahmini olarak  $61\ 532\ 864\ 000$  TL olarak hesaplanmıştır. Bu hesapta muhasebe departmanının verdiği dağılım oranlarından yararlanılmıştır. Buna göre tahmini gelir dağılımları şöyle olmuştur.

Akaryakıt : % 60 -  $36\ 919\ 716\ 000$  .TL

Deniz malzemeleri : % 20 +  $12\ 306\ 572\ 000$  .TL

Market : % 20 +  $12\ 306\ 572\ 000$  .TL

Satış gelirinde en fazla pay akaryakıt satışlarından elde edilir. Marina içinde bir adet akaryakıt istasyonu olup, TURBAN A.Ş. tarafından işletilmektedir. Akaryakıtın brüt satış hasılatının yüksek olması karşın, karlılık oranı %8'dir, zira hükümet bayi olarak ancak %80'lik kâr payı tanımıştır.

Rakip ülke Yunanistan, Samos'ta ve diğer kıyı kesimlerindeki marinalarda, transit yapan yatlara ücretsiz yiyecek-içecek, elektrik su (sadece yat yıkanması için) hizmeti sunmakta ve yakıt satış fiyatlarını daha düşük vermektedir. Bu nedenle TURBAN Marina'ya gelecek olan yatlar yakıtlarını Yunanistan'ın marinalarından satın almaktadır.

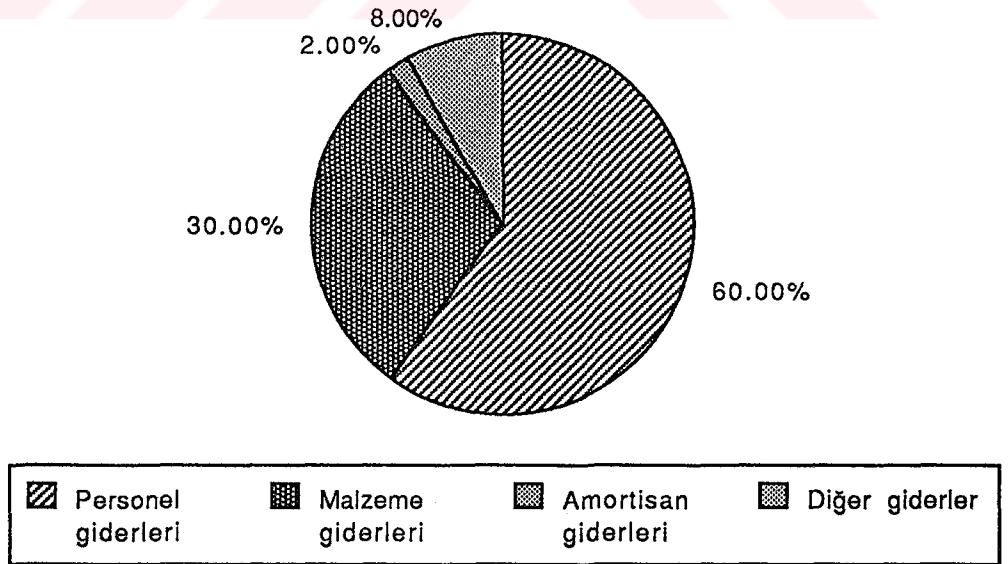
TURBAN Marina'da uzun dönem kalan yatlar dahi Yunanistan'a yakıt ikmali için gitmektedir. Anket çalışmalarında yüz yüze görüşülen yatçılar Yunanistan'ın yakıt satış politikasının marinalarının talep yaratmasında etkin olduğunu açıklamışlardır.

Marina gelirlerinin dışında marina'nın giderleri de bölge ekonomi'sinde bir etkinlik yaratmaktadır. Liman hizmetleri, teknik atelye, satış üniteleri, yiyecek-içecek hizmetleri, haberleşme hizmetleri, aktivite ve diğer birimlerin sunduğu hizmetler için bölgeden yapılan satın alma, bölge ekonomisinde bir canlılık yaratmaktadır.

Atelyede kullanılan araç, gereçler ve onların bakım ve onarımı için gereken malzemeler, yiyecek-içecek için alınan besin maddeleri, cam eşya, çatal-bıçak, v.b. servis araç ve gereçleri, büro eşyaları; kırtasiye ve mefruşat, mobilya, denizde park için kullanılan iskelelerin bakım-onarımına gereken malzemeler, karaya park için kullanılan lift, vinç gibi araçlar, satın alınırken bölge ekonomisine para girişi olmaktadır. Ancak girdilerin büyük bir oranı İzmir'den ve diğer büyük kentlerden sağlanmaktadır.

Marina personeli, maaş ve ücretlerinin tasarruf ve borca akan kısmının dışındaki bölümünü bölgede harcadığından, ikinci aşama gelirlerinin ekonomik katkısı olmaktadır. Aşağıda TURBAN Kuşadası Marina giderlerinin oransal dağılımı verilmiştir.

Şekil. 28: Kuşadası TURBAN Marina'nın Giderlerinin Oransal Dağılımı



Yat turizmi faaliyetleri nedeniyle gereken malzemelerin daha ucuz ve kaliteli olması nedeniyle bir kısmı İzmir' den yapıldığı için bölge ekonomisine yat turizmine sağladığı gelirin bir bölümü İzmir'e kaymaktadır.

#### Haberleşme Hizmetleri

Haberleşme hizmetleri olan telefon, faks, teleksten elde edilen gelirler toplam gelirlerin % 0.3' ünü kapsamaktadır. Bu gelirlerin tahmini dağılımı ortalaması şöyledir:

Telefon : 7.000.000.000 TL

Telefon faks : 2.000.000.000 TL

#### e. Diğer Hizmetlerin Gelirleri

Diğer gelirlerin, toplam gelirlerinin içindeki payı % 0,5' tir. Ortalama 1.500.000.000 TL tahmini gelir elde edilmektedir. Çamaşır makinalarının kullanımı, otopark, sundurmaya araç bırakma ve emanet alma hizmetlerinden elde edilen gelirler bu gruba girmektedir.

#### 4.7.4.2. Yat Seyahat Acentalarının Gelirleri

Kuşadası' nda bulunan yat seyahat acentalarının gelirleri, yat işletmeciliğinden çok yabancı yat acentalarının ve toptancıların hazırladıkları turların satışlarından aldığı komisyonlardan sağlanmaktadır. Toplam 5 yat işletmesinden sadece 3 tanesi yat işletmeciliği yapmaktadır. Diğerleri seyahat acentesi veya yat işletmecisi ünvanını taşımakla beraber bu konuda faaliyetleri yoktur. Ancak yerli ve yabancı turistlere, Samos adasına ve çevre koylara düzenli sefer saatleri olan turlar düzenlemektedirler.

Kuşadası' nda, bareboat charter faaliyetinde bulunan acentalar şunlardır:

- Gino Yachting
- Witson tour
- Off - shore sailing

Bu acentalar; kendi düzenledikleri yacht charterlar dışında, yabancı tur operatörlerinin satışlarından aldıkları gümrük takibinden komisyon almaktadır. Günlük çevre turları (tarihi ve arkeolojik yerlerle günübirlik geziler) satışları, yat bakım-onarım hizmetleri diğer gelirlerini oluşturur.

Yatçılık, yat fiyatlarının, bakım-onarım ücretlerinin, yat bağlama fiyatlarının çok yüksek oluşu nedeniyle büyük giderleri olan bir faaliyet alanıdır. Yacht charter satış

fiyatlarının yüksek oluşunun ana nedenlerinden biri de budur.

Aşağıda yachtcharter fiyatlarından örnekler görülmektedir.

Gino Yachting 1995 Yılı Bareboat Charter Fiyatları (DM)

	Nisan	Mayıs-Haziran, Eylül	Ağustos
Sun Odyssey 51	7.325	9.660	10.870
Sun Magic44	4.710	6.320	7.445
Sun Dance36	3.140	8.540	4.790

Off Shore Sailing 1995 Yılı Yachtcharter Fiyatları (DM)

	21.04-14.10	22.04-12.05 30.09-13.10	13.05-21.07 26.08-29.02	22.07-25.08
Sun Odyssey 51	6.000	6.900	7.900	8.600
Sun Magic44	3.600	4300	5.200	5.600
Sun Dance36	2.100	2700	3.500	3.900

Kaptan kiralama : 1 gün için 160 DM

Otomatic Pilot : 1 gün için 350 DM

Yatı geri getirilmeyip, dönüşü acentadan talep edilirse : 500 DM

Windsurf : 350 DM

3 haftadan uzun yat kiralamada : % 10 indirim yapılmaktadır.

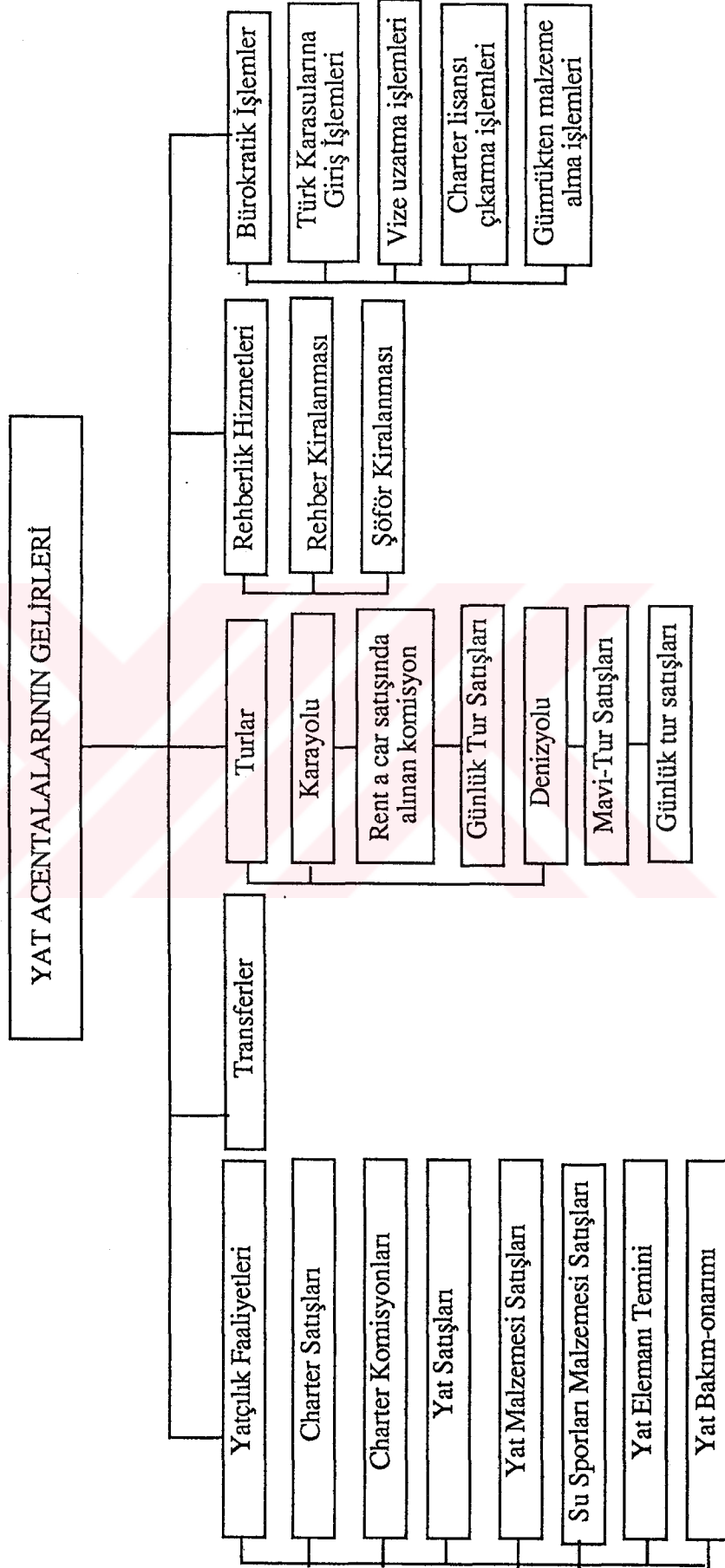
Yatların isimlerinin yanındaki rakamlar onların uzunluklarını göstermektedir. Ancak bu rakamlar feet olarak verilmiştir. 1 feet = 0,30 m'dir. Buna göre Sun Odyssey yatının boyu  $51 \times 0,30 = 15,30$  m'dir.

Yatların boyları yanısıra motor gücü, donatımı kiralama fiyatlarını etkilemektedir.

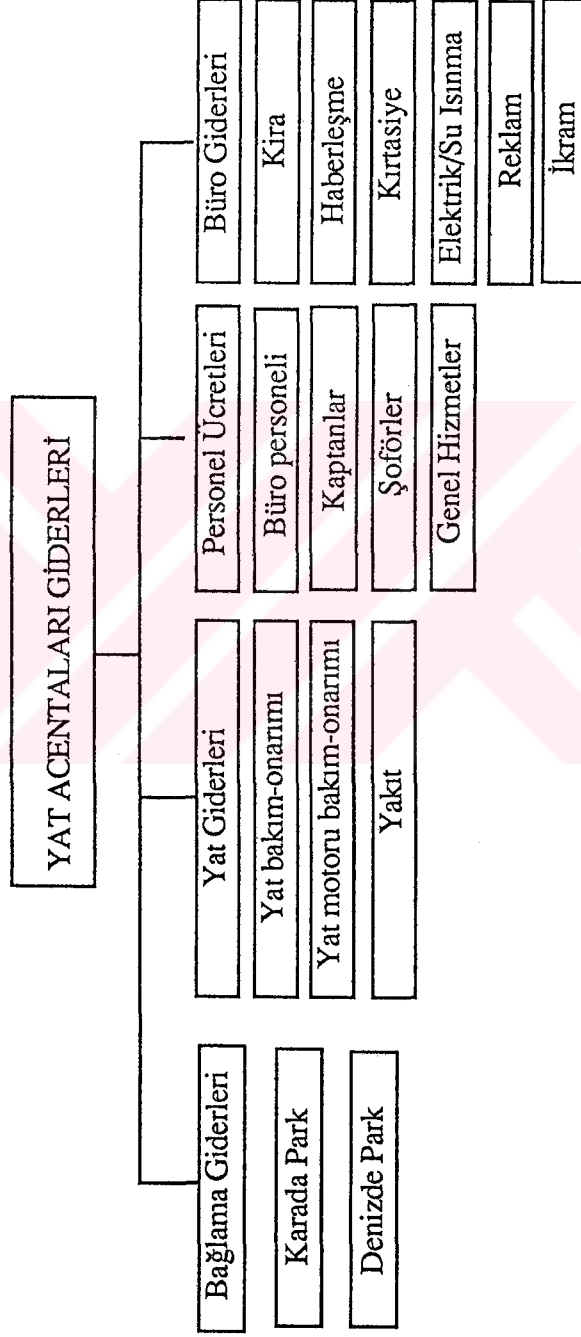
Yat işletmelerinin, giderlerinin çok yüksek olmasından dolayı charter fiyatları çok yüksek tutulmaktadır. (Şekillerde yat işletmecilerinin gelir ve gider türleri görülmektedir.)

Yat acentalarının gelir merkezleri sınıflaması yat acentelerinden elde edilen veriler yardımıyla hazırlanmıştır. Bölgedeki yat acentelerinin faaliyet alanlarına göre gelir merkezleri değişmektedir. Acentelerin bazısında günlük turlar ve rehber hizmetleri bulunmamaktadır. Sınıflama büyük ölçekli, çeşitli faaliyet alanları olan bir yat acentesi varsayımına göre hazırlanmıştır.

Şekil - 29 : Yat Acentaları Gelirlerinin Sınıflandırılması



Şekil - 30 : Yat Acentası Giderlerinin Sınıflandırılması



Bu seyahat acentalarıyla yüzyüze yapılan görüşmelerden elde edilen bilgilere göre 1994 ve 1995 turizm sezonlarında tam kapasite çalıştıkları öğrenilmiştir. Faaliyet alanları ve gelirlerine göre farklılıklar göstermektedirler.

Off Shore Sailing: Off Shore Sailing 13 yıl önce Alman bir işletmeci tarafından kurulmuştur. 16 yata sahiptir. Bunların 7 adeti 40 feet ile 51 feet arasındadır. Diğerleri 37 feet ile 40 feet arasındadır. Buna göre hepsinin 11.1 cm den uzun yatlar oldukları görülür. Yat boyları; bağlama fiyatlarının yatın boyuna göre artışı ve yat charter satış fiyatlarında yat boyuna göre artışı nedeniyle önemlidir.

Acentenin, hem kendisi yachtcharter satışı yapmakta, hem de yabancı ve yerli acentaların yachtcharterlerini satarak, bilet fiyatları üzerinden %20 komisyon almaktadırlar. Kendilerinin yurt dışına gönderdikleri yachtcharter müşterilerine oradaki acenta tur düzenlemekte, bu kez yabancı acenta %20 komisyon ödemektedir.

Yat acentasının tam kapasite çalıştığı göz önüne alınırsa, 16 yatın kiralama gelirleri; yachtcharter satış fiyatı x yat sayısı olarak bulunur. Ancak yapılan özel iskontolar, takviye motor, malzeme talepleri nedeniyle net gelir hesaplanamamaktadır. Bir yatı örnek olarak aldığımızda satış fiyatları şu şekilde 1995 yılı için şöyledir.

Sun Odyssey 51 yatının satış fiyatları;	
21.04 / 14.10	= 6000 DM
22.04 / 12.50, 30.09 / 13.10	= 6900 - DM
13.05 / 21.07, 26.08 / 29.09	= 7900 - DM
22.07 / 25.08,	= 8600 DM

(Sun Odyssey 51 en uzun yattır.)

Genel olarak yat boyları 37 feet ile 51 feet arasında değişmektedir. Ortalaması alındığında 44 feet' lik bir yatın yıllık charter satış geliri hesaplanırsa 16 yatın yıllık charter satış şu şekilde olmaktadır.

Ekim - Nisan	= 3.600 DM
Eylül -Ekim	= 3.800
Nisan - Mayıs	= 4.300 DM
Ağustos - Eylül	= 5.200 DM
Temmuz -Ağustos	= 5.600 DM

Yatların yukarıdaki satış fiyatlarının ortalaması alındığında 4500 DM bulunur. Acentalar 6 ay boyunca tam kapasite çalıştıklarını açıkladıklarına göre ortalama 6 ay

süresince yat gelirleri şöyle olmaktadır:

Off - shore sailing	: 4500 x 16 x 24	= 1 728 000 DM
Gino-Yachting	: 4500 x 17 x 24	= 1 836 000 DM
Witsan Yachting	: 4500 x 2 x 24	= 216 000 DM
Toplam	:	3 780 000 DM

Yat acentesi yetkilileriyle yapılan yüzyüze görüşmede yat giderleri dağılımı; 21.5 m'lik 2 teknenin bir yıllık bağlama gideri yaklaşık 232.000.000, karada bekletilmesi, altının yıkanması.2küçük motorunun bakımı 145.990.70 T.L her iki yelkenlinin boya gideri 75 ~ 80 milyon olarak açıklanmıştır. Bu örnek 1994 yılı fiyatlarına göre verilmiştir. 1995 yılı giderleri dönem sonu belli olacağı için bilinmemektedir.

Gino Yachting: Gino Yachting' in kuruluşu 10 yıl öncesine dayanmaktadır. Merkez Acenta Marmaris' te bulunmaktadır. İtalyan bir işletmeci tarafından işletilmektedir. İtalya' da şubesi bulunmaktadır. Amerika ve Avrupa'daki tur toptancılarıyla çalışmaktadır. Kuşadası'nda 17 adet yat işletmektedir. Yat boyları 30 feet ile 48 arasında değiştirmektedir. 6 adet mega yatı bulunmaktadır. Bunların boyları, 500 f., 472 f., 450 f., 430 f., 390 f., 350 f., 320 f.' dir. Gino Yachting yabancı yat işletmecilerinin lisansları altında çalışmalarına izin vermekte, her charter bilet satışından komisyon almaktadır. 1994 yılında 1 milyar \$'dan fazla döviz girdisi sağlamıştır(1). (Diğer şubeleri ile beraber toplam girdi)

Witsan Yachting : Witson Yachting yat acentasının 2 adet yatı mevcuttur. 21.5 m'lik bu yatların satış fiyatları diğer yat acentalarının charter fiyatları gibidir.

#### 4.7.4.3. Kamu Kurum ve Kuruluşlarının Gelirleri

Yat turizmi faaliyetlerinin yürütülebilmesi için her yatçı veya yat işletmesinin ödemek zorunda olduğu vergiler ve harçlar ile arz edilen hizmetler için ödemek zorunda oldukları ücretler vardır.

##### a. Transitlog (Yat Kayıt Belgesi)

1987 yılında uygulamaya konulmuştur. Yatlar veya gemiler 11 net tonu aşarsa yabancı yatçılardan 25 \$, Türk yatçılardan 15 \$, 3 aylık bir süre için alınır. 3. ayın sonunda belgenin yenilenmesi için tekrar harç alınır. Transitlog ücretleri Gümrük Müdürlüğü Ulaştırma Bakanlığı' na bağlıdır. Ancak tahsil ettiği transitlog harçlarını Maliye Bakanlığına göndermektedir.

(1) Aralık 1993'ten, Aralık 1995'e TÜRSAB FAALİYET RAPORU", Yeni Alaş Ofset, İstanbul, Ocak 1996, s:148



### **b. Fener Ücreti**

Otuz tona kadar olan yatlardan Türkler için 50,000 TL, yabancılar için 25 \$ , otuz tonu geçerse; Türkler ve yabancılar için 30 \$ ile 50 \$ arası ücret alınır. Fener harcı Liman bakanlığı tarafından tahsil edilerek Denizcilik Müsteşarlığı' na gönderilir.

### **c. Vize harcı**

Dışişleri bakanlığı tesbit ettiği vize uygulanarak ülkelerin isimlerini Maliye Bakanlığı' na bağlı muhasabat Genel Müdürlüğü kanalıyla Gümrük Müdürlüğü' ne bildirilir. Gümrük Müdürlüğü tarafından tahsil edilen vize harcı Maliye Bakanlığı' na gönderilmektedir. Vize harcı; Pasaport Polisi, Mal Müdürlüğü tarafından da tahsil edilebilmektedir.

Yatçılar kışlamaya kalacaklarsa Pasaport Polisi tarafından kışlayacakları yat limanı pasaportlarına kaydedilir. Amaç yatlarının bağlandıkları bölgede kaçak olarak charter yapmalarını önlemektir.

Yatçılar, beraberindeki eşyaları veya kargo ile getirdikleri eşyaları, gümrük komisyoncularının transit-aktarma beyannamesini doldurmaları ve gümrüğe tabi eşyaların vergilerinin teminatının yatırılmasından sonra alabilmektedir. Her yata ait bir demirbaş listesi vardır. Gümrük Müdürlüğü' nce eşyaların gümrük ücretlerini belirlemek üzere özel eğitilmiş bir muayene memuru tarafından gümrüğe tabi malların vergisi tesbit edilmektedir. Eğer demirbaş kayıt edilmesi gereken, ancak kaydı yapılmamış eşya varsa bu da Gümrük Müdürlüğü' nde demirbaş geçirilmektedir. Toplanan vergiler Ulaştırma Bakanlığı' na gönderilmektedir.

### **d. Turizm Geliştirme Fonu**

Yurt dışından gelen ve sahibi içinde olmayan her yat sorumlusu 600 \$ Turizm Geliştirme Fonu ödemektedir. Harcı gümrük müdürlüğü tahsil edip, Turizm Geliştirme Fonu ödemektedir. Turizm Bakanlığına göndermektedir. 1995 yılında gelen 311 ticari yat;  $311 \times 600 = 186.600$  TL turizm geliştirme fonu ödemiştir.

### **e. Yola Elverişlilik Belgesi**

On bir tona kadar olan yatlar bu harçtan muaftır. On bir tonun üstündeki yatlar ticari, özel, yerli veya yabancı olsun, Liman Bakanlığına 75.000 TL ödeyerek uygun hava koşullarında yola çıkabilir.

Bütün transit yatlar harçlardan muaftır.

İçişleri Bakanlığı aldığı özel bir kararla Türkiye' de kışlamak isteyen yatçılara 1 seneye kadar oturma izni vermektedir.

## f. Yat vergisi

Yatçılar, yatlarını beygir gücüne göre vergi vermektedir. Diğer ülkelerde yat turizminin geliştirilmesi için 10.5 m . su hattı boyundooan küçük yelkenlilerden vergi alınmamakta daha büyük yelkenli ve diğer yatlardan deplasman tonaja göre vergi alınmaktadır. Deplasman tonajı; (tekne boyu x tekne eni x çektiği su x 0.45) şeklinde hesaplanmaktadır.

Tablo 54: Motor-Yat, Kotra Vergileri (1)

Motor-Yat,Kotra Vergileri (T.L.)				Yat,Kotra Taşıtl Alım Vergisi (T.L.)		
M.T.V.*	(1) Yaş	(4-5) Yaş	(9-11) Yaş	M.T.V.	(1) Yaş	(9-11) Yaş
10-20 HP	1.282.000	636.000	313.000	245.000	189.000	47.000
C.K.O.F.	320.500	159.000	78.250			
21-50 HP	2.252.000	770.000	446.000	351.000	273.000	75.000
C.K.O.F.	563.000	192.000	111.500			
51-100 HP	2.575.000	959.000	578.000	434.000	329.000	103.000
C.K.O.F.	643.750	239.750	144.500			
101-150 HP	2.898.000	1.159.000	835.000	548.000	406.000	133.000
C.K.O.F.	724.500	289.750	208.750			
151-+ HP	3.221.000	1.414.400	959.000	794.000	604.000	189.000
C.K.O.F.	805.250	353.500	239.750			

Bütün dünyada deniz taşıtları tonaja göre vergi vermektedir. Türkiye' de motor - beygir gücüne göre vergi verilmektedir. Lüks sınıfına giren ancak motoru olmayan yatlar vergi vermemektedir. Bu da aşırı vergi geliri kaybına yol açmaktadır.

## g. Ayakbastı Parası

Bu ücret kişi başına 10 \$ dır. 1995 yılında yat turizmi faaliyetleri nedeniyle toplam 1286 yabancı yat gelmiştir. Bu yatlarla gelen kişilerin istatistikleri tutulmadığı için kaç kişinin yat turizmi faaliyetleriyle ilgili olarak limana giriş yaptığı bilinmemektedir. Yatların ortalama olarak dört yatak olduğu düşünülürse  $1296 \times 4 = 5144$ . 1286 yabancı turistten tahmini ayakbastı parası olarak  $5144 \times 10 \$ = 51440 \$$  gelir elde edildiği söylenebilir.

(1) Ataol Çobanoğlu, "Yatların 1996 Yılı Vergileri ve Gümrük Birliği Uygulamaları", Yelken Dünyası Dergisi, M.Matba.ve Tic.Lmt.Şti., İstanbul, 1996, s.72.  
MTV : Motorlu Taşıtl Vergisi  
HP : Hours Power (motor gücü)

## **h. Plotaj Ücreti**

Klavuz parası adıyla anılır. Kuşadası limanı' na girişte yabancı yata klavuzluk yapılması karşılığında tonilatosuna göre belirlenmiş plotaj ücreti alınır. Yelkenli yatlar ve motor-yatların boyu genellikle 12 metre olup klavuz almalarına gerek olmamaktadır. Katamaran ve Trimaran gibi büyük boylu yatların tonilatoları çok fazla olduğundan klavuz almaktadırlar. 1995 yılında Katamaran ve Trimaran olarak toplam 32 yat gelmiştir. Tonilatolarıyla ilgili veriler istatistiki olarak belirli olmadığından , (3000 \$ - 4640 \$) arasında değişen tonilato ücretlerinin ortalaması alınır; 3820 \$' lık tonilato ücreti ödendiğinde  $3820 \times 32 = 122.240$  \$ dir. Türk lirası tahmini ortalama gelir elde edilmiş olur.

Plotaj ücreti Liman Bakanlığı' na ödenmektedir.

## **ı. Römorkaj Ücreti**

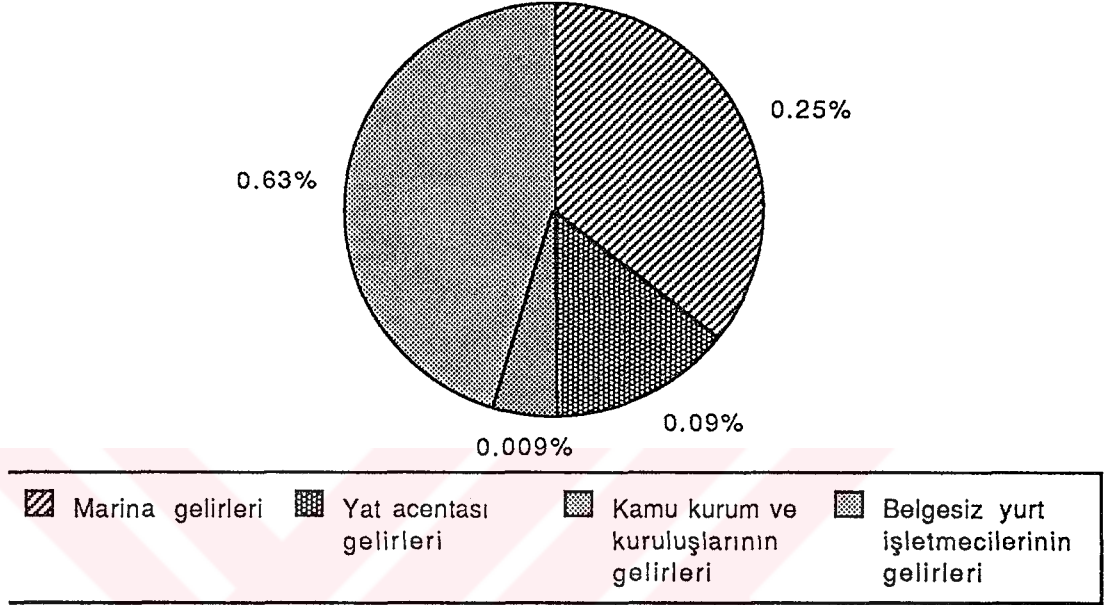
Büyük tonajlı gemilerin limana girmesi için Türk kaptanın gemiyi kullanması gerekmektedir. Daha çok yolcu gemileri ve kurvaziyer gemiler römorkaj geliri bırakır. Yatların genel olarak tonilatoları yolcu gemileri ve kurvaziyerleri kadar büyük olmadığı için klavuz kaptan gerekmemektedir. Römorkaj harcı Liman Bakanlığı' na ödenmektedir.

## **i. Katı - atık Toplama Ücreti**

Yatların deniz veya karada park süresi içinde katı atıkları Belediye tarafından bir ücret karşılığı alınmaktadır. Bu ücret de tonilato ağırlığına göre belirlenmektedir. Yatların kalış süresine göre atık boşaltma sayısı değişmektedir. Tonajlarına göre kalış sürelerine ait istatistik olmadığından net katı -atık geliri hesaplanamamaktadır.

Tonajlara göre atık toplama ücreti 45 \$ ile 1350 \$ arası değişmektedir. Marinaya gelen yatlar genellikle 12 m olduğundan tonaj olarak fazla büyük olmadığına göre atık ücretlerinin ortalaması alındığında  $45 + 1350 = 6975$  \$ katı atık ücretinin yat başına ödendiği düşünüldüğünde  $6975 \times 1921 = 13.398.975$  \$ yatların toplam katı atık ücreti bulunur.cak ortalama % 50 yat transit gelmektedir.  $133987.5 : 2 = 669948.7$  \$ Belediyenin yalnız Marinaya gelen yatçılardan katı atık geliri olmaktadır.

Şekil 31: Kuşadası'nda Yat Turizmi Gelirlerinin Oransal Dağılımı



Marina gelirleri	:	6854197 \$
Yat acentası gelirleri	:	2742187 \$
Kamu kurum ve kuruluşlarının gelirleri	:	1030288 \$
Belgesiz yat işletmecilerinin gelirleri	:	100446 \$
<b>Toplam gelir</b>	:	<b>10727058 \$</b>
		(480569600 TL)

#### 4.8. Toplam Yat Turizmi Gelirleri

TURBAN Marina' nın, yat acentalarının, kaçak olarak çalıştırılan özel şahıslara ait yatların gelirleri kesin olarak belirli değildir. TURBAN Marina gelirleri, Ankara' daki TURBAN A. Ş. Genel Merkezinde Yetkililerle yapılan yüz yüze görüşmede "Hizmete Özel" gerekçesiyle açıklanmamıştır. Turizm Bakanlığına başvuruda bulunulduğunda aynı gerekçeyle bilgi verilmemiştir. Kuşadası TURBAN Marina verilerine göre gelir ve giderlerin oransal dağılımı, işgören sayısı elde edilmiştir. Marina gelirleri ortalama 106.127.672.000\_TL. olarak hesaplanmıştır. 1995 yılı toplam tahmini bağlama geliri aynı yıl için 307.664.321.000\_TL bulunmuştur.

Yat acentalarının yıllık gelirleri ise işletmecilerin gereken verileri vermemesinden dolayı hesaplanamamıştır. Yat turizmi gelirlerinin Kuşadası' nın toplam turizm gelirleri içindeki payı bu nedenlerle net olarak hesaplanamamaktadır. Yatçılık faaliyeti yapan acentaların doluluk oranları Turizm Danışma Müdürlüğü tarafından % 76 olarak hesaplanmıştır. Yatların ortalama kira fiyatları ve ortalama boylarına göre yapılan hesaplamada 35 yatın sağladığı tahmini ortalama geliri 2.742.187 \$' dır.

Yatçıların yiyecek-içecek tüketimini, yatlarında, TURBAN Marina' da çevredeki işletmelerde yaptıkları gözlenmiştir. TURBAN Marina' daki tüketimleri hariç, çevrede yaptıkları yiyecek-içecek, hediyelik eşya alışverişleri, tüketim tiplerinin oransal dağılımına ulaşamadığı için yat turizminin toplam gelirlerine ilave edememiştir. Marinadaki yiyecek-içecek geliri ortalama olarak 18,5 milyar TL'ye ulaşmaktadır.

Kamu kurum ve kuruluşlarına ödenen çeşitli harç ve fonlarla ilgili yapılan araştırmalar sonucu en az 186.600 \$, Turizm geliştirme fonu, 51.440 \$ ayak bastı parası, 122.240 \$ plotaj ücreti, 699.948 \$ katı-atık ücretinin ödendiği ortaya çıkmaktadır. (Bu ücretlere transitlog, fener ücreti, vize harcı, yola elverişlilik belgesi, gelir vergisi, römorkaj ücreti dahil edilmemiştir). Toplam; 1.030.228\_\$, Temmuz ayı döviz kuruna göre  $1.030.228 * 44.880 = 46.154.304.000\_TL$  olmaktadır.

Belgesiz (kaçak) çalışan yat işletmecileri ile yapılan yüzyüze görüşmeye göre toplam ortalama 4.500.000.000\_TL gelir elde edildiği öğrenilmiştir. (Temmuz ayı döviz kuruna göre 100.446 \$' dır.)

Kuşadası yat turizmi gelirleriyle ilgili yapılan çalışmaya göre tahmini sonuçlar şöyledir :

- 1921 yattan elde edilen gelir = 10.727.000 \$
- 1 yat başına düşen harcama = 5584 \$
- 1921 yatla gelen yatçı (1921 x 2 = 3841)  
sayısına göre 1 yatçı başına düşen harcama = 2792 \$
- 1 yıl boyunca toplam yat / gün sayısı = 159.610

- 1 yat gün başına harcama miktarı = 67.20 \$
- 1995 yılında turizm gelirleri (1) = 4.995.000.000 \$
- Yat turizmi gelirleri ise = 1.248.750.000 \$' dir.

Kuşadası'na gelen yatçıların kişi başına harcaması örnek alınırsa;

- Turist başına harcama miktarı (2) = 650 \$
- Yatçı başına harcama miktarı = 2750 \$
- Yatçı başına harcama / Genel olarak turist başına harcama (2750 / 650) = 4.2 olmaktadır.

"Yat turizmi gelirlerinin genel turizm gelirleri içindeki payı % 25 'tir" (3).

#### 4.9. Yat Turizminin Bölgedeki Diğer Sektörlerde Ekonomik Etkisi

Yat turizmi gelişmesini sürdürebilmek için bazı sektörlerden ve bazı sanayi kol- larından yararlanmak zorundadır.

Yat turizmi faaliyetinde bulunan yatçılar yat seyahat acentaları, marinalar ve diğer ilgili kurum ve kuruluşlar; seyahat, beslenme, spor, eğlence ihtiyaçlarının karşılanması için ekonominin denizcilik, tarım sanayi, hizmet gibi en büyük sektörlerinden girdi sağlamaktadır. Özellikle tarım, sanayi, hizmet sektörlerinde monoter ve istihdam etkisi önemlidir. Bu etkiler aşağıdaki şekillerde ortaya çıkmaktadır.

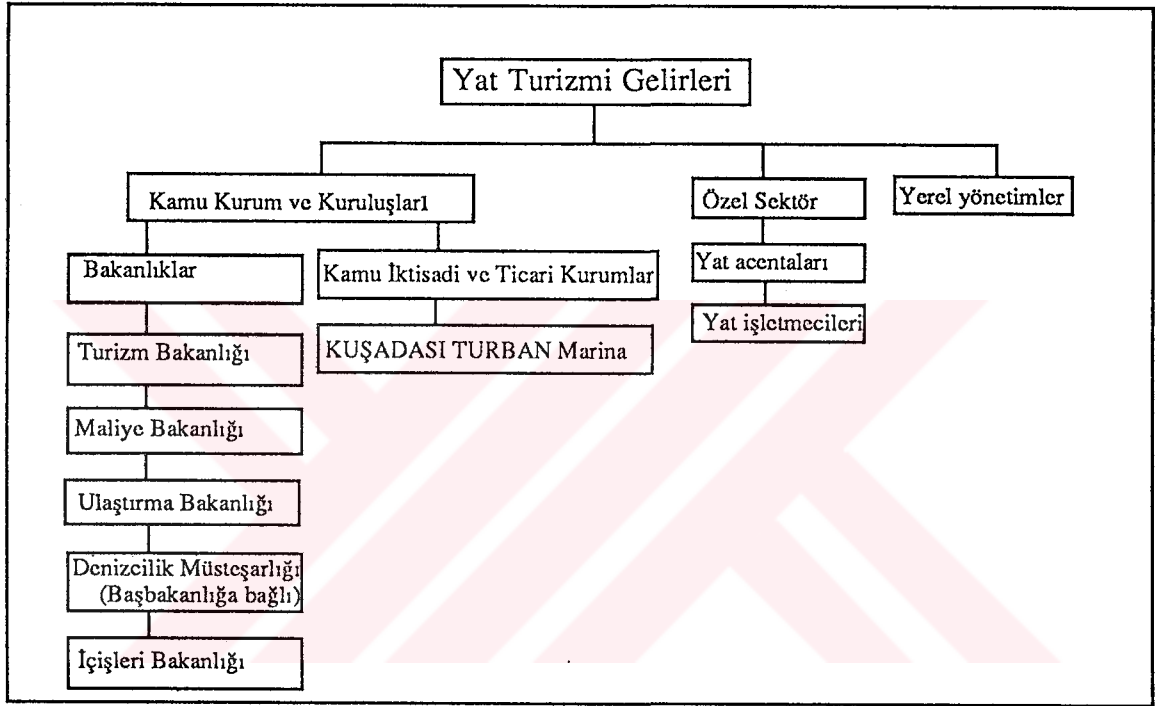
---

(1) Şükrü Yorcan, "Türizmin Kaderi 1980 Darbesi ile mi Değişti?" TÜRSAB, Türkiye Seyahat Acenta- ları Yayını, 1996, s.146.

(2) a.g.c., s.145.

(3) İpek Yolu Dergisi, s.5, 1996, s.9.

Şekil. 32 : Kuşadası'nın Yat Turizmi Gelirlerinden Pay Alan Kurum ve Kuruluşlar



#### 4.9.1. Yat Turizminin Tarım Sektörüne Etkisi

Yat turizminin yarattığı talep; turistik yiyecek-içecek işletmelerde; tahıl, sebze, meyve, hayvan ürünleri, su ürünleri ve içki tüketimini arttırarak gıda sektörüne gelir etkisi yaratmaktadır. Kuşadası Ticaret Odası yetkilileriyle yapılan yüz yüze görüşmede Kuşadası' nda 1980' li yıllarda Marina ve çevresinde hiçbir yiyecek-içecek işletmesi bulunmazken 1995 yılı itibariyle 17 adet restoranın faaliyette bulunduğu açıklanmıştır. Ancak bu işletmelerin üzerinde kurulduğu alanların daha önce tarımsal arazi olarak kullanılması, yat turizminin tarım alanlarının, yeşil alanların azalmasına yol açtığını göstermektedir. Bu nedenle tarım sektöründen sağlanan girdi, bu sektöre bir taraftan gelir yaratıcı etki yaparken tarımsal arazilerin alanlarını daraltarak gelir etkisini azaltmaktadır. TURBAN Marina' da tam kapasite çalışan 2 adet restoran-bar devamlı işletmeye açıktır. Yiyecek-içecek arzı için gıda maddeleri yöreden satın alınmakta harcamalar gıda sektörüne gelir setkisi yapmaktadır. Yüksek sezonda faaliyetini sürdüren çevredeki 17 restorana ait personel ile marinanın restoranındaki personelin gelirinin bölge içinde harcamaları yat turizminde dolaylı gelir etkisi yaratmaktadır.

#### 4.9.2. Yat Turizminin Sanayi Sektörüne Etkisi

Yat turizminin etkisi, özellikle yatırım malı üreten sanayiler üzerinde fazladır, tersaneler, marinalar, bakım-onarım atelyeleri gibi turistik amaçlı yatırımların yapılması inşaat sanayiinde bir canlanmaya yol açmaktadır.

Kuşadası' nda marina içinde yat bakım-onarım amaçlı yapılan tersane yatların dışında kara ulaştırma araçlarına motor ve diğer aksamıyla ilgili bakım-onarım hizmeti de verilmektedir. Özellikle yüksek sezonda yat bakım-onarım talebi arttığı için geçici kadrolu ek personel istihdam edilmektedir.

Dokuma ve giyim sanayinde turistlerin ilgisini çeken tekstil üretimi yapılmaktadır. Geleneksel Türk motifleri taşıyan mefruşat, deri, ipek, kadife giyim eşyası, yat aksesuarı alışveriş merkezleri yatçılara yönelik satış hedeflediğinden TURBAN Marina' nın çevresinde konumlanmıştır.

Yat turizminin sanayi sektöründe en önemli etkisi; enerji nakil hatlarıyla ilgili yüksek talep yaratmasıdır. Marinada bağlanan her yata elektrik hattı verilmektedir. yıllar itibariyle artan yat sayısı ve eskijen kablolar için yeni kablo satın alınması, marina içinde aydınlatma amaçlı elektrik tesisatının yenilenmesi için harcama yapılması sanayi sektöründe gelir yaratmaktadır.

Yatlara içme suyu ve kullanma suyu verilmesi, suların nakli için kullanılan sanayi tipi hortumların, vanaların satın alınması, gelir yaratan diğer harcamalardır.



Yat turizminin en önemli etkilerinden biri de çevre kirliliği konusudur. Marina- ların çok geniş bir yer kaplaması kıyılarda betonlaşmaya, yatların gizlice atık boşaltmaları sularda kirliliğe neden olmaktadır. Ancak yat turizminin gelir yaratıcı etkisi, gerek kıyı yapılaşmasını gerekse atıkların açtığı zararın önlenmesini sağlayabilmektedir. Yat turizmi, yatçıların talebi doğrultusunda rekreasyonel faaliyet- lerin yerine getirilebileceği geniş, yeşil alanları zorunlu kılmakta, planlı bir kıyı yapılaşmasını öngörmektedir.

Yat turizminden elde edilen gelirle alınan Sahil Koruma ve Muhafaza Müdürlüğü botlarıyla 24 saat boyunca atık boşaltan yatlar gözlenmektedir. Yatların atıkların boşaltılması için marina içinde atık depolama tesisi kurulmuştur. Belediyeye ait tankerler, atıkları bu tesislerden toplamaktadır. 2000' e yaklaşan yatın atıklarını toplamak için, su kanalları, hortum, elektrik kabloları, inşaat malzemeleri için marina ve belediye tarafından yapılan harcamalar sanayi sektörünün gelirlerini oluşturmaktadır.

Elektrikli araç-gereçler; çamaşır makineleri (yatçıların çamaşır yıkama-kurutma talepleri için alınmaktadır), çimbiçme makineleri, telefon, telsiz, faks gibi haberleşme araçlarının satın alınması, yangın söndürme araç ve gereçleri, travel lift hizmetleri için gezici vinçleri, deniz botları, personel servis otomobilleri, marina içi ulaşımı sağlayan motorsiklet, bisiklet gibi araçlar, dalgıçların dalma giysileri, palet ve gözlükleri, oksijen tüpleri, bilgisayarlar ve bilgisayar programı diğer giderleri oluşturur. " ... Bir yelkenin bütün paralelleri kullanılan kumaşların ziyamı açısından optimize edilmiştir (1)." Bu ancak bilgisayar ile gerçekleşmektedir. Son yıllarda gerek büro hizmetlerinde gerekse bakım-onarım atölyelerinde kullanılan bilgisayarların satın alınması önemli giderleri oluşturur.

#### 4.9.3. Yat Turizminin Hizmet Sektörüne Ve İstihdama Etkisi

Bir hizmet sektörü olan turizm, gelişmekte olan turistik ülkelerin ödemeler dengesindeki açıklarını kapatmada önemli bir rol oynamaktadır. Turizm gelirlerinin yeni yatırımlarda kullanılması, iş sahalarının açılarak işsizliğin azaltılmasını sağlamaktadır.

Kuşadası TURBAN Marina önemli bir istihdam kaynağıdır. Bütün yıl kadrolu personelin dışında yüksek sezonda artan yat turizmi talebi için geçici kadrolu olarak yeni personel alınmaktadır. Yat bakım-onarımı, yiyecek-içecek, spor, sauna gibi farklı tesislerin görevlileri yabancı dil eğitiminden, mesleki kurslardan geçirilerek hizmet kalitelerinin yükselmesi sağlanmaktadır.

---

(1) Kaya Önal, "Yelken Tasarım ve Üretiminde Son Yenilikler." Yelken Dünyası Dergisi, Meya Mat- bacılık ce Ticaret Ltd. Şti. İstanbul, 1995, s. 157.

Bir ülkede ekonomik faaliyetlerde kullanılan insan gücü, otomasyonun ağırlık kazanmasıyla yerini son derece gelişmiş teknik araç ve gereçlere bırakmaktadır. Ancak ekonomik faaliyet yaratan sektörlerinden bazılarında otomasyona geçiş, insan gücüne olan ihtiyacı azaltamaz. Bir hizmet sektörü olan turizmde insan gücüne dayalı üretim, hem kendi içinde hem de ilişkili olduğu diğer sektör ve endüstri dallarında istihdam alanları yaratmaktadır.

Tarıma dayalı kırsal bölgelerde sanayi faaliyetlerine dayalı iş kolları gelişemediğinden işsizlik büyük sorun yaratmaktadır. Kuşadası ve çevresi zengin topraklarıyla bol ürün veren tarıma dayalı bir bölge olmakla beraber, çok hızlı nüfus artışı, bölgede işsizlik yaratabilecek ölçüdedir. Ancak Kuşadası' nın Ege Bölgesi' nin en çok talep alan turistik ilçelerinden biri olması, yiyecek-içecek, eğlence, konaklama tesisleri, yat limanı, acentalar gibi birçok işletmenin kurularak istihdam olanakları yaratmasını sağlamıştır. Emek-yoğun üretimin direk istihdam etkisinin yat turizm faaliyetlerindeki istihdam alanları aşağıda verilmiştir.

Kuşadası' nda Yat turizmi Faaliyetlerinin Yarattığı İstihdam Alanları :

- . Yatlar
- . Marinalar
- . Yat acentaları
- . Yat bakım-onarım işletmeleri
- . Yat kulübü
- . Kamu kurum ve kuruluşları

Kuşadası' nda yat turizmi faaliyetlerinin yarattığı istihdama göre toplam istihdam ortalama (belgesiz çalışan 4 yat dahil) 195' tir. Bütün yatçılık işletmeleri ve belgesiz yatların % 100 doluluk oranında yat yatağı başına personel sayısı 0.049' dur. Her bin yat kişiye 49 personel düşmektedir. 1995 yılında 2791.8 yat yatak talebi bulunmaktadır. Bu verilere göre yatak başına personel sayısı 0.069 olmuştur.

Yat turizmi faaliyetlerinin özellikle yüksek sezonda yoğunluk kazanması TURBAN Marina' da, yat acentalarında, yiyecek-içecek işletmelerinde, deri, konfeksiyon, hediyelik eşya piyasasında olmak üzere çeşitli alanlarda istihdam yaratmaktadır.

Bunlar aşağıdaki şekillerde ortaya çıkmaktadır.

#### a. TURBAN Marina'da İstihdam Etkisi

Kuşadası'nda yat limanı olarak faaliyette bulunan TURBAN Marina, yatçılara denizde ve karada park, yeme-içme, bakım-onarım, spor gibi birçok alanda hizmet verdiği için bu tesislerin yapısına göre yetişmiş eleman istihdam etmektedir. Yoğun dönemlerde, geçici kadrolu olarak, 3 ile 5 ay arasındaki periyotta çalıştırılmak üzere ek personel alınmaktadır.

Yaz sezonu dışında denizde yat bağlama talebinde düşme olmaktadır. Buna karşın yatların bakım-onarım talebi artmaktadır. Bu nedenle iş hacmi yoğunlaştığında geçici personel istihdamı gerekmektedir. Turizm sektöründen diğer sektörlerden farklı olarak, oldukça yoğun bir şekilde, ilişkili olduğu sektörlerden işgücü transferi olmaktadır. Özellikle yaz döneminde turistik faaliyetlerin artışına paralel olarak ek personel istihdamı yoğunlaşmaktadır. Turizm sektöründeki diğer iş kollarında personel maaşlarının artışı veya azalışı bu kolların arasında; düşük ücret veren işletmelerden yüksek ücret veren işletmelere doğru personel akımı yaratmaktadır. TURBAN Marina İşletmesi yetkileriyle yapılan yüz yüze görüşmede bu nedenle yaşanan yüksek orandaki personel sirkülasyonunun personel eğitiminde sorun yarattığı bildirilmiştir.

Aşağıda TURBAN Marina'nın yıllara göre personel istihdamı görülmektedir.

Tablo - 55 : TURBAN Marina'nın Yıllara Göre Personel İstihdamı

Yıllar	Kış Dönemi			Yaz Dönemi		
	Daimi	Geçici	Toplam	Daimi	Geçici	Toplam
1990	104	3	107	105	3	108
1991	93	-	93	99	5	104
1992	97	1	98	98	4	102
1993	97	14	111	105	15	120
1994	112	43	155	15	47	162
1995	125	-	125	125	10	135

Kaynak : Kuşadası TURBAN Marina Muhasebe Departmanı

1995 yılında kış dönemi ek personel alınmamıştır. Yaz dönemi toplam 125 personel çalışmıştır. Yat limanının ortalama personel sayısı 172.5 olarak alındığında;

$$\text{Bağlama yeri başına personel sayısı} = \frac{\text{Top. personel sayısı}}{\text{Top. bağlama sayısı}} = \frac{172,5}{629} = 0,27' \text{ dir.}$$

Her yüz bağlama yerine 27 adet personel düşmektedir.

## b. Yat Seyahat Acentalarında İstihdam Etkisi

Kuşadası' nda yatçılık faaliyetlerinde bulunan seyahat acentaları yaz-kış faaliyetlerini sürdürmektedir. Toplam 3 adet acentada yaz dönemi 20, kış dönemi 16 kişi çalışmaktadır. Yat acentalarıyla yüz yüze yapılan görüşmelerde, erkek personelin ağırlıkta olduğu gözlenmiştir. (Toplam personel içinde, yaz dönemi 4, kış dönemi 3 kadın personel bulunmaktadır. Acentalar toplam 204 yata sahiptir. Ortalam 4 yatak kabul edilirse;  $204 \times 4 = 816$  yat yatağı mevcuttur.

Acentaların ortalama toplam 18 personeli olduğu kabul edilirse;

$$\text{Yat yatak başına personel sayısı} = \frac{\text{Toplam personel}}{\text{Toplam yatak}} = \frac{18}{816} = 0,02' \text{ dir.}$$

Yat yatağı başına yat yatak personeli 0.02 olarak bulunur. Bu çok düşük rakkam olarak gözükmektedir. Her yüz yatağa 2 personel düşmektedir. Konaklama tesislerindeki yatak başına personel sayısına göre çok düşüktür. Yat turizminde istihdam oranı düşük olmasına karşın kar marjı yüksek olduğundan yarattığı ekonomik faaliyet diğer turizm türlerine oranla yüksektir.

## c. Diğer Kurum Ve Kuruluşların İstihdama Etkisi

Kuşadası' nda yat turizmi faaliyetleri; uluslararası karasularına giriş-çıkış işlemleri gerektiği için gümrükle ilgili kamu otoritelerinin varlığını gerekli kılmıştır. Bu kurumlar ve istihdam edilen personel sayısı şöyledir:

Liman Başkanlığı -----	4
Gümrük Müdürlüğü -----	10
Gümrük Muhafaza Müdürlüğü -----	13
Sahil Koruma Başkanlığı -----	5
Deniz Büro Amirliği -----	4
Toplam -----	36

Bu kurumların kurvaziyer gemilerle yolcu gemilerine de hizmet verdiği göz önüne alınmalıdır. Bununla beraber binlerce yatçının Kuşadası gümrüğünden giriş-çıkış yapması bu kurum ve kuruluşların faaliyet hacimlerini büyüttüğü için yaz dönemi 1-3 arasında değişen ek personel alınmaktadır.

## Anket Uygulaması ve Sonuçları

Bu çalışmanın amacı bütünü oluşturan ana kütle (Kuşadası' na gelen bütün yatçılar) içinden bir grubun örnek seçilerek incelenmesi sonucunda elde edilen bilgilerin ana kitle için genelleştirilmiştir.

Deneme testinden elde edilen sonuçlar aşağıdaki gibidir :

- Kışın yatçılara yönelik animasyon faaliyetlerinin bulunmaması,
- Duşlarda devamlı sıcak su olmaması,
- Yat bakım-onarımı Marina dışında yapıldığı için komisyon alınması,
- Yatlara verilen su hortumlarının çapının çok dar olması nedeniyle zaman kaybı yaratması,
- Marinaya ait yiyecek-içecek işletmesinin hizmet standartlarının düşük olması,
- Kuşadası ve Türkiye'de yat turizmi arzı hakkında kaynak kitap bulunmaması.

Yatçıların genel olarak talepleri ve bu taleplerin dağılım oranları şöyledir :

Yatçıların talepleri :	Dağılım %
Kütüphane	60
Briç partisi	10.7
Yat yedek parçalarının teşhir ve satış salonu	7.4
Çevre turu yapılması	5.8
Barbekü	4
Türk dil kursu	3.5
Pot Luck*	3.3
	3.2
Toplam %	2.1
	100.00

Ankete katılan yatçıların milliyetlerine göre dağılım aşağıda görülmektedir :

Adet	Milliyet	Adet	Milliyet	Adet	Milliyet
3	Avusturya	6	İngiltere	1	Kanada
3	ABD	4	Hollanda	1	Belçika
5	Almanya	2	İsviçre	1	Güney Amerika
2	Fransa	1	İtalya	1	İsveç

\* Pot Luck: Özellikle Amerika'da yapılan bir tür eğlenceli yemektir. Her bir katılımcı özel bir yemek pişirerek partiye götürür. Çoğu kez en güzel yemek için bir yarışma da düzenlenir.

## Anket Sonuçlarının Değerlendirilmesi

Anket sonuçları  $x^2$  analizi ile test edilmiş olup ilgili meddelerde yer almıştır. Anket uygulamasının sonuçları aşağıda görüldüğü gibidir.

1. Ankete katılan yatçıların içinde en fazla grup % 29 ile Almanlar, % 12 ile İngilizler, % 9 ile Fransızlar olup geri kalan pay içinde çok küçük oranlarda diğer ülkelerin talebi bulunmaktadır.

2. Yatçıların cinsiyetlerine göre, dağılımlarına göre % 80' i erkek % 20' si kadındır. Erkeklerin % 98' i kadınların % 1' i yatlarının kaptanlığını da yapmaktadır.

3. Yatçıların medeni durumuna göre dağılımı incelendiğinde; evlilerin oranı % 59, bekarların oranı % 41' dir.  $x^2$  hipotezine göre yatçıların medeni durumuna göre talebinin değiştiği görülmüştür. (20 - 30) arası grubunun % 89' u, (40 - 59) yaş grubunun % 53' ü, (60 ve üstü) yaş grubunun % 52' si evlidir. Genç ve evli yatçıların talebi daha fazladır.

4. Yatçıların yaş grubuna göre talebi incelendiğinde % 58 ile en fazla (40 - 59) yaş grubunun ilk sıraya aldığı, ikinci sırayı ise % 23 ile (60 ve üstü) yaş grubunun, üçüncü sırayı % 19 ile (20 - 39) yaş grubunun aldığı görülür. Yaş faktörü; yıllık gelir, ziyaret edilecek ülke seçimi, kışlanacak yer seçimi, Kuşadası' na geliş güzergahı, Türkiye'ye geliş sıklığı, Türkiye' de kalma süresi TURBAN Marina' da geçirilen süre, Kuşadası' nın çevre kirliliğinde en çok sorun olan unsurların seçimi, olmak üzere 8 faktörle ilişkilidir.

5. Yatçıların meslek gruplarına göre dağılımında; emekli olanların % 47 ile ilk sırayı aldıkları, 2. sırada serbest meslek sahiplerinin, 3. sırada memurların buldukları görülmektedir. Bu sonuçlara göre III. yaş grubundan yat turizm talebi daha fazladır.

6. Yatçıların yıllık gelir grubu olarak dağılımları incelendiğinde; en fazla talebin (0 - 35.000) \$ ile (46.000 \$ ve üstü) yıllık gelir grupları olduğu görülmektedir. Milliyet gruplarıyla gelir gruplarının dağılımı tablo 56' da yer almıştır.

Tablo-56 : Yatçıların Milliyetlerine Göre Gelir Gruplarının Dağılımı

\$	Alman	İngiliz	Fransız	Diğer*	Toplam %
(20-35)	16	1	4	14	35
(36-45)	7	7	4	12	30
(46+..)	6	4	1	24	35
Toplam	29.0	12.0	9.0	50.0	100.0

Tablo-57: Yatçıların Milliyetlerine Göre Akdeniz'de Kıyısı Bulunan Ülke Seçimlerinin Dağılımı

	Alman	İngiliz	Fransız	Diğer*	Toplam
Kuzey Akdeniz	20	6	4	22	52.0
Güney Akdeniz	1	-	-	2	3.0
Türkiye	7	3	4	26	40.0
Diğer	1	3	1	-	5.0
Toplam	29	12	9	50	100.0

Tablo-58: Yatçıların Yaş Gruplarına Göre Ülke Seçimlerinin Dağılımı

	(20-39)	(40-59)	(60+..)	Toplam %
Kuzey Akdeniz	3	33	16	52.0
Güney Akdeniz	1	2	-	3.0
Türkiye	14	22	4	40.0
Diğer	1	1	3	5.0
Toplam %	19	58	23	100.0

(\*) Diğer ülkeler : İtalya, İspanya, Avusturya, Güney Amerika, Kanada, Hollanda, Belçika, Portekiz, Yunanistan, A.B.D.

Yapılan  $x^2$  test sonuçlarında yıllık gelir grubuna göre talebin milliyet faktörüyle ilişkili olduğu görülmektedir. Almanlar' dan (0-34900) \$ yıllık kazancı olan grupta, İngiliz' lerden (36000 - 44900) \$ yıllık kazancı olan gelir gruplarının yat turizmi talebi daha fazladır. Yüksek gelir gruplarını oluşturanlar; "Diğer ülkeler" grubundaki Kanada, Avustralya, Amerika gibi ulaşım mesafeleri çok fazla olan ülkelerin vatandaşlarıdır. Ulaşım mesafesi uzadıkça yatçıların yüksek gelir grubu olması gerekmektedir. Zira yat yakıt gideri ana harcamaların en fazla yüzdesini işgal eder.

7. Yatçıların beraberindeki kişi sayısına göre dağılımında, en fazla yoğunluk, bir kişi refakatinde Türkiye' ye gelenler olduğu görülmektedir (% 65). Yalnız gelenler ve 2-3 kişiyle gelenlerin genel toplamı içinde ortalama aynı payı almaktadır, en az payı ise 0,8 ile 4 ve daha kalabalık gelenler oluşturur.

8. Yatçılar, herhangi bir ulaştırma türüyle senede genel olarak 1 kez tatile çıkmaktadırlar, (% 50). Daha sonra iki kez tatile çıkanlar (% 43), 2 kezden fazla tatile çıkanlar gelmektedir, (% 7)

9. Yatçılarla tatile çıkarken özel, ticari veya eş-dost-akraba yatından hangisini tercih ettiğine bakıldığında; % 85 ile özel yatları tercih ettikleri görülmektedir. Charter ile eş-dost-akraba yatlarına tercih, ortalama eşit orana dağılmaktadır. Charter ile geliş talebinin azlığının nedeni; Kuşadası' nda faaliyet gösteren acente işletmecilerinin Marmaris, Bodrum ve Antalya yöresinde ve diğer ülkelerde şubesinin oluşudur. Buralarda kar majının yüksek olmasından dolayı yat turizmi talebini Kuşadası' na çekmek için tanıtım harcamalarına gerek duymamaktadırlar.

10. Yatla gelenlerin ülkelere göre tercihinde en fazla talebi Türkiye dışındaki Kuzey Akdeniz ülkeleri almaktadır. İkinci sırada en fazla talep alan % 40 ile Türkiye' dir. Yatla ziyaret edilen ülkelerin tercihlerinde  $x^2$  test sonuçlarına göre milliyet faktörü etkili olmaktadır. Almanlar' ın % 68' i Türkiye dışındaki Kuzey Avrupa Ülkelerini, % 24' ü Türkiye' yi, İngiliz' lerin % 50' si Türkiye dışındaki Kuzey Avrupa Ülkelerini, % 25' i Türkiye' yi; ulaştırma mesafesi uzak olan ülkelerin % 50' si ise Türkiye'yi tercih etmektedir.

Yaş gruplarına göre talebinin dağılımının  $x^2$  test sonuçlarına göre yatçıların ziyaret edilen ülke seçimiyle ilişkili olduğu saptanmıştır. Yatçıların ülke seçiminde yaş faktörü bağımlı değişken olarak etken olmaktadır. 0,05 anlamlılık düzeyinde yaş faktörünün ülke seçimini etkilediği ortaya çıkmıştır. (20-30) yaş grubunun % 42' si Türkiye' yi, (40-59) yaş grubunun % 57' si Türkiye dışındaki Kuzey Akdeniz ülkeleri, (60 ve üstü) yaş grubunun % 70' i yine Türkiye dışındaki Kuzey Akdeniz ülkelerini tercih etmektedir. Bu yaş gruplarının güney Akdeniz ülkelerine talebi 0,05' tir. Yaş seviyesi yükseldikçe Türkiye' nin yat turizm talebi düşmektedir.

11. Yatla kışlanılan yer tercihlerinde; Kuşadası % 56, Türkiye'de her hangi bir yer % 24, Yunanistan % 6, diğer ülkelerden biri sorusu % 4 oranında yer almaktadır. Yapılan  $x^2$  test sonuçlarına göre kışlanılan yer tercihlerinin yaş faktörüyle ilişkili olduğu saptanmıştır. Yaş faktörü yaş gruplarına göre tercihleri etkilemektedir. Bunun sonucu olarak (20-39) yaş grubunun % 42' si, Türkiye, (40-59) yaş grubunun % 67' si Kuşadası, (60 ve üstü) yaş grubunun % 52' si yine Kuşadası' nı seçmiş, genç kuşak



Türkiye'de bir yer, orta kuşak Kuşadası, yaşlı kuşakta yine Kuşadası en farklı talep gören yerler olmuştur. (Tablo: 59)

12. Yatçıların tatile çıktıkları mevsime göre dağılımı; İlbahar ve sonbaharda % 58, sadece ilkbaharda % 8, yazın % 30, muhtelif zamanlarda ise % 4 olmuştur. İlbahar ve sonbahar en fazla tatile çıkılan mevsimdir. Yapılan  $x^2$  testlerinde, 0,05 anlamlılık, düzeyine göre meslek gruplarının tatil mevsimi seçiminde etkinliği olduğu ortaya çıkmıştır. (Tablo: 60)

13. Sene içinde yatla tatile çıkış sıklığının dağılımı; her zaman çıkanlar % 74, bir kez çıkanlar % 2, iki-üç kez çıkanlar % 24' tür.

14. Kuşadası'na gelirken izlenen güzergaha göre yatçıların dağılımında Akdeniz ülkelerini dolaşarak (Yunanistan dahil) gelenler % 65 ile en fazla grubu oluştururlar. Sadece Yunanistan' a uğrayanlar % 15, Türkiye'de herhangi bir yat limanından gelenler % 8, diğer ülkelerden gelenler % 12 olmuştur.

Kuşadası'na geliş güzergahı,  $x^2$  test sonuçlarından çıkan sonuçlara göre yaş faktöründen etkilenmektedir. Bune göre (20-39) yaş grubunun % 42' si Yunanistan'dan, (40-59) yaş grubunun % 74' ü Akdeniz ülkelerinden, (60 ve üstü) yaş grubunun % 74' ü yine Akdeniz ülkelerinden gelmişlerdir. Yaş seviyesi yükseldikçe Akdeniz ülkelerinin (Yunanistan dahil) talebi artmaktadır.

Yunanistan Akdeniz ülkeleri içinde en fazla talep alan ve Türkiye' ye gelişte de güzergah üzerindeki son ülke olmaktadır. (Tablo : 61)

Tablo-59: Yatçıların Yaş Gruplarına Göre Yattlarıyla Kışladıkları Yer Tercihlerinin Dağılımı

	(20-39)	(40-59)	(60+..)	Toplam %
Kuşadası	6	38	12	56.0
Türkiye	8	10	6	24.0
Yunanistan	-	6	-	6.0
Diğer	5	4	5	14.0
Toplam %	19.0	58.0	23.0	100.0

Tablo-60: Yatçıların Meslek Gruplarına Göre Yatlarıyla Kışladıkları Yer Tercihlerinin Dağılımı

	serbest			Toplam %
	memur	meslek*	emekli	
İlkbahar-sonbahar	8	18	32	58.0
İlkbahar	12	5	1	8.0
Yaz	11	7	12	30.0
Muhtelif	2	-	2	4.0
Toplam %	33.0	30.0	47.0	100.0

Tablo-61: Yatçıların Yaş Gruplarına Göre Kuşadası'na Gelirken İzledikleri Güzergahların Dağılımı

	(20-39)	(40-59)	(60+..)	Toplam %
Akdeniz ülkeleri	5	43	17	65.0
Yunanistan	8	4	3	15.0
Türkiye	1	6	1	8.0
Diğer ülkeler	5	5	2	12.0
Toplam %	19.0	58.0	23.0	100.0

Tablo-62 : Yatçıların Yaş Gruplarına Göre Türkiye'ye Geliş Sıklığının Dağılımı

	(20-39)	(40-59)	(60+..)	Toplam %
Akdeniz ülkeleri	5	43	17	65.0
Yunanistan	8	4	3	15.0
Türkiye	1	6	1	8.0
Diğer ülkeler	5	5	2	12.0
Toplam %	19.0	58.0	23.0	100.0

15. Yatla Türkiye'ye daha önce geliş sayısı sorulduğunda ilk kez gelenle % 45, bir kez gelenler % 15, birkaç kez gelenler % 31, devamlı gelenler % 9 olmuştur.

\* Serbest meslek grupları içinde turizm işletmecilerinin sayısı 5, endüstriyel dallardaki işletmecilerinin sayısı 7, yat kaptanları 4, basın-yayın sektöründen 2, güzel sanatlarla ilgili çalışanların sayısı 12'dir.

Yapılan  $x^2$  test sonuçlarına göre Türkiye' yi ziyaret sıklığı ile yaş faktörü arasında ilişki olduğu saptanmıştır. Buna göre; (20-39) arasındaki yaş grubu Türkiye' ye birkaç kez gelenler içinde ilk sıradadır (% 59). İkinci sırada (40-59) arası yaş grubu onu izler (% 54). Altmış yaş ve üstündekilerin büyük bir oranı (% 48). Türkiye' ye ilk kez gelmişlerdir. Bu durumda Türkiye' nin genç kuşak tarafından daha iyi tanındığı, talep gördüğü, orta ve üstündeki yaş grubunun ise Türkiye' yi genç yaş grubuna oranla tercih etmedikleri anlaşılmaktadır. (60 ve üstü) yaş grubunun Türkiye'ye devamlı gelmeyi hiç tercih etmedikleri (genel toplamda 0 yüzde almıştır) görülmektedir. (Tablo: 62)

16. Yatçıların toplam tatil süresinin ne kadarını Türkiye' de geçirecekleri sorulduğunda dağılım şöyle olmuştur; ilk sırada % 36 ile kararsız olanlar, ikinci sırada % 34 ile bir ay ve daha çok kalmayı isteyenler, üçüncü sırada % 24 ile (1-3) hafta arasında kalmak isteyenler, dördüncü sırada % 6 ile transit geçiş yapan yer almıştır. Bu durumda genel toplam içinde en fazla yüzdeyi kararsızlar oluşturmaktadır. Bir ay ve daha üstünde kalma eğilimli olanların oranı kararsızlara çok yakındır.

Yapılan  $x^2$  test sonuçlarına göre Türkiye' de kalma süresiyle yaş ve meslek bağımsız değişkenleri arasında ilişki olduğu (0.05 anlamlılık düzeyine göre) saptanmıştır.

Yatçıların yaş gruplarına göre Türkiye' de kalma süresi değişmektedir (20-39) yaş grubunun % 74' ü bir veya daha çok süreyi, (40-59) yaş grubunun % 38' i kararsız, (60 ve üstü) yaş grubunun % 52' si yine kararsız olarak kendi yaş gruplarının genel eğilimlerini yansıtmaktadır.

Yatçıların meslek gruplarına göre Türkiye' de kalma süresi de değişmektedir. Bu gruplara göre en çok tercih edilen kalma süresi şöyledir; memurlar (1-3) hafta arasında, serbest meslek sahipleri kararsız, emekliler ise 1 ay ve daha uzun süre kalmayı tercih etmektedir.

Yatçıların yaş ve meslek gruplarına göre Türkiye' de kalma süresi tablolarda görülmektedir (Tablo : 63, Tablo : 64)

Tablo-63 : Gruplarına Göre Yatçıların Türkiye' de Kalma Süresinin Dağılımı

	(29-39)	(40-59)	(60+..)	Toplam %
Transit	1	4	1	6.0
Kararsız	2	22	12	36.0
Birkaç hafta	2	17	5	24.0
Bir ay ve daha fazla	14	15	5	34.0
Toplam %	19.0	58.0	23.0	100.0

Tablo-64 : Meslek Gruplarına Göre Yatçıların Türkiye' de Kalma Süresinin Dağılımı

	memur	serbest	emekli	Toplam %
Transit	9	9	27	45.0
Kararsız	6	6	3	15.0
Birkaç hafta	6	12	13	31.0
Bir ay ve daha fazla	2	3	4	9.0
Toplam %	23	30	47	100.0

17. Kuşadası' na gelme sıklığına göre talebin dağılımında; ilk kez gelenler % 40, ile birinci sırada, birkaç kez gelenler % 26 ile ikinci sıradadır. Bir kez veya devamlı gelenlerin oranı aynıdır.

18. Tatil süresince Kuşadası' nda kalma süresine göre dağılımda; bir ay ve daha çok kalmak isteyenler 0,34 ile ilk sırayı, bir hafta ile üç hafta arasında kalmak isteyenler 0,38 ile ikinci sırayı, kararsız olanlar 0,21 ile 3. sırayı almaktadır.

19. Tatil süresinin TURBAN Marina' daki kısmını geçirilen süresinde yaş faktörünün yapılan  $x^2$  testi sonucu 0,05 anlam düzeyinde etkili olduğu ortaya çıkmıştır. Tatil süresini TURBAN Marina' daki kısmını (% 60 ve üstü) arasında geçirenlerin oranı % 40, (% 31-% 60) arasında geçirenlerin oranı % 35, (% 11-% 30) arasında geçirenlerin oranı % 16, (0-% 10) arasında geçirenlerin oranı 0,9 olmuştur. Tabloda yaş gruplarına göre tatil süresinin TURBAN Marina'da geçirilen bölümü görülmektedir. (Tablo-65)

20. Kuşadası'nda tarihi ve doğal yerlerin tercihlerinde dağılım şöyle olmuştur; Koylar % 60 ile ilk sırada, Efes % 22 ile ikinci sırada, Milet ve Prien % 14 ile üçüncü sırada, Pamukkale % 4 ile dördüncü sırada yer almıştır.

21. Kuşadası' ndaki çevre kirliliğinin görüldüğü alanlarla ilgili olarak yatçıların en fazla sorunu, çevre koylar ve plajlar olmaktadır. Yatçıların % 32' si bu durumdan şikayetçidir. İkinci sırada gürültü sorunu yer almaktadır. Yatçılarla yapılan yüzyüze görüşmede marinanın yanındaki gece kulübünün yatçıların dinlenme saatlerinde çok rahatsız edici frekansta müzik yaptığı anlaşılmıştır. Gürültü şikayetleriyle hemen hemen aynı oranda çevre kirliliğinin bütün alanlarda görüldüğünü ifade edenler 3. sırada yer almaktadır. Özellikle çöplerin zamanında toplanmadığı, cadde sokakların temizlik ve bakımına yeterli özen gösterilmediği ortaya çıkmaktadır. TURBAN Marina dışından kaynaklanan gürültü, açık alanların ve plajlarla koyların temizlik sorunu olduğu ortaya çıkmaktadır.

Yapılan  $\chi^2$  testine göre çevre kirliliğinden şikayet oranının yaş faktörüyle ilgisi olduğu kanıtlanmıştır. Yaş faktörüne göre çevre kirliliği türlerinden şikayet oranı değişmektedir. (20-39) yaş grubu en çok her alandaki çevre kirliliğinden, (40-59) yaş grubu gürültüden, 60 yaş ve üstü plaj ve koyların kirliliğinden şikayetçidir. Yaş gruplarına göre şikayet türü Tablo 66'da görülmektedir. Şekil 33'te genel toplam içinde en çok şikayet edilen çevre kirliliğinin görüldüğü alanlar yer almaktadır.

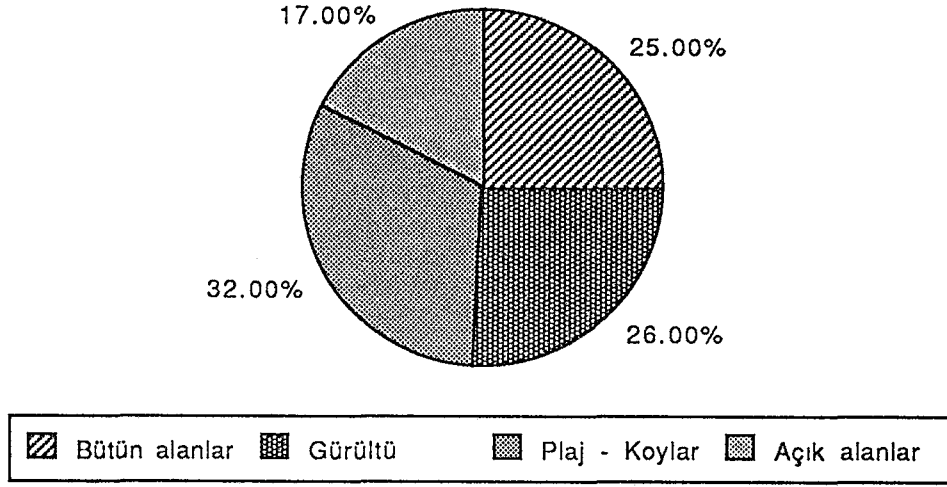
Tablo-65: Yaş Gruplarına Göre Yatçıların TURBAN Marina' daki Tatil Süresinin Dağılımı (%)

	(29-39)	(40-59)	(60+...)	Toplam %
Transit	-	4	3	7
Kararsız	2	11	8	21
(1-4) hafta	7	23	8	38
1 ay ve üstü	10	20	4	34
Toplam %	19.0	58.0	2.0	100.0

Tablo-66: Yaş Gruplarına Göre, Yatçıların Çevre Kirliliği Şikayet Türlerinin Dağılımı

	(29 - 39)	(40 - 59)	(60 + ...)	Toplam %
Plajlar-Koylar	5	17	10	32.0
Gürültü	1	20	5	26.0
Açık alan	6	6	5	17.0
Hepsi	7	15	3	25.0
Toplam %	19.0	58.0	23.0	100.0

Şekil-33 : Yatçıların Kuşadası'nda Çevre Kirliliğinden Şikayet Ettiği Alanlar

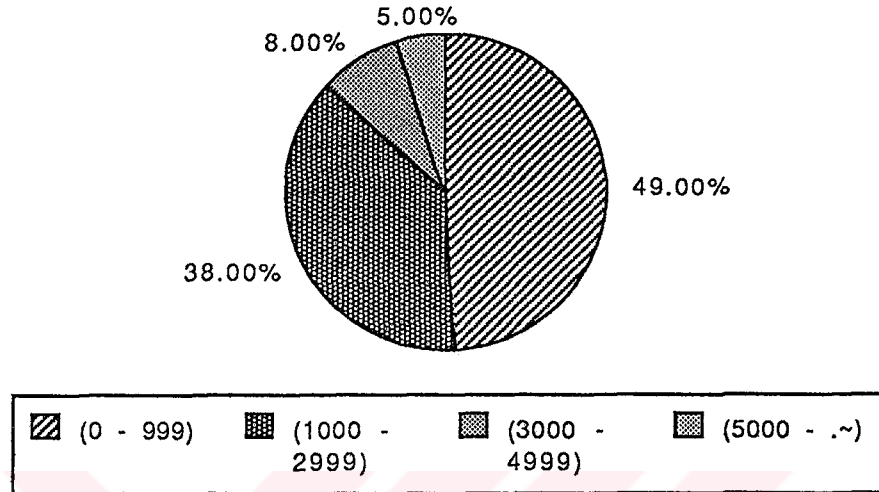


22. Kuşadası TURBAN Marina' da en çok karşılaşılan problemler içinde ilk sırayı; sıcak su, duş ve tuvalet sayısı yetersizliği, dışarıya yaptırılan bakım - onarım ücretlerinden komisyon alınması, posta hizmetlerinde gecikme oluşu gibi sorunların toplandığı " diğ er şikayetler" seçeneğ i almaktadır. Genel toplam içinde % 59 kişi bu sorunlardan şikayetçidir. İkinci sırada % 16 ile bağlama sorunları gelmektedir. Bağlama sorunları olarak bağlama yerinin seçimi, bağlamada teknolojid en kaynaklanan zorlukları ileri sürülmüştür. Üçüncü sırada % 14 ile bakım - onarım problemi vardır. Yatların bakım - onarım çalışmalarının istenilen süre içinde teknolojik yapının yat endustrisine göre geri olduğu ileri sürülmüş, yedek ve tamamlayıcı malzemelerin yeterli teknoloji de olmadığı ve bulmakta zorluk çekildiğ i açıklanmıştır. En son sıradaki şikayet ise gümrükten gelmiştir. Talebin % 11'i giriş ve çıkış işlemlerinin uzun süreyi aldığı, ilgili mercilerin birbirinden çok uzak mesafede olduğunu bildirmiştir.

23. Kuşadası Marina' da toplam harcamalarına göre gelir gruplarının dağılımında; ilk sırada ( 0 - 999) \$ harcayan grup, ikinci sırada ( 1000 \$ - 2999\$ ) arasında harcayan grup, üçüncü sırada ( 3000 \$ - 4999 \$ ) arasında harcayan grup, en son sırada da ( 5000 \$ ve üstü ) arasında harcayan grup yer almaktadır.

Aşağıdaki şekilde harcama gruplarının dağılımı görülmektedir.

Şekil-34 : Yatçıların Turban Marina'da Harcamalarının Gelir Dilimlerine Göre Dağılımı (%)



24. Kuşadası'nda bağlama (denizde park) harcamasının toplam harcamalar içinde en fazla olduğu grup (% 10-% 19) arasında harcama yapan gruptur (% 87). Bu grubu (0-% 9), (% 20 - % 49), (% 50 ve üstü) arasındaki oranlarda bağlama harcaması oranları izlemektedir.

25. Kuşadası'nda bakım - onarım harcamalarının toplam harcamaların içindeki oranın dağılımında, (20 - 49) arasında harcama yapan grup (% 81) ile ilk sırada yer alır. Daha sonra (10 -19) arasında harcama yapan grup (% 11), (0 - 9) arasında harcayan (% 5), (50 ve üstü) arasında harcayan (% 3) oranındaki grup gelmektedir.

26. Yakıt gideri, ana harcamaların genellikle (% 0-9) arasındaki oranını kapsar. Bütün yatçıların % 86' sı bu miktarda harcama yapmaktadır. (%10 -% 19) , (% 20 -% 49) , (% 50 ve üstü) arasında harcayanlar ise ortalama olarak birbirine yakın oranda bir dağılım gösterirler.

27. Elektrik, su giderlerinin ana harcamalar içinde dağılım oranlarına bakıldığında en büyük grup (% 89) oranında olup, (% 0 -% 9) arasında harcama yapmaktadır. Bunları, (%10 - %19), (% 20 -% 49) arasında harcama yapanların oluşturduğu gruplar izler.

28. TURBAN Marina bağlama ücretlerini yatçıların % 72.si normal bulmaktadır. Pahalı bulanlar ise % 23' lük bir oranı oluşturmaktadır.

29. TURBAN Marina' nın bakım - onarım, teçhizat fiyatlarını pahalı bulanlar % 54, normal bulanlar % 42, ucuz bulanlar % 4' tür.

30. Marina' nın yakıt fiyatlarını pahalı bulanlar % 63, normal bulanlar % 31, ucuz bulanlar % 0.6' dır.

31. Elektrik - su ücretlerini ise diğer ülkelere oranla normal bulanlar % 38, ucuz bulanlar % 0.6' dır.

32. TURBAN Marina' nın yiyecek - içecek fiyatlarını diğer ülkelerin fiyatlarına göre pahalı bulanlar % 44, normal bulanlar % 35, ucuz bulanlar % 21' dir.

33. Kuşadası' na tekrar gelmek isteyenler % 48, gelmek istemeyenler ise % 20, kararsızlar % 15' tir. Marina'da devamlı kalanlar % 17' dir.

Anket sorularına verilen yanıtlara göre yatçıların milliyet, cinsiyet, medeni durum, yaş, meslek, gelir-grubu gibi özellikleri ve tatilleriyle ilgili öncelikli tercih ve sorunları, harcama oranlarına göre çıkarılan profili aşağıda görülmektedir.

### KUŞADASI' NA GELEN YATÇILARIN PROFİLİ

#### Yatçıların Genel Özellikleri;

Milliyet	:	Alman: % 29, İngiliz: % 12, Fransız % 9
Cinsiyet	:	Erkek % 80, Kadın % 20
Medeni durum	:	Evli % 59, Bekar % 41
Yaş	:	( 40 - 59 ): % 58, ( 60 ve üstü): % 23, (20-39): % 19
Meslek	:	Emekli % 47
Yıllık gelir\$ 000:	:	(0-35000 ) \$: % 35, (46000-+.) \$: % 35, (36000-45000) \$: % 30



## Yatçıların Öncelikli, Tercihleri ve Sorunlarının Dağılımı

Berberindeki kişi sayısı	: 1 kişi % 65
Tatil sıklığı ( senede )	: 1 kez % 50
Yat türü	: Özel yat % 85
Tercih edilen ülkeler	: Kuzey Akdeniz Ülkeleri (Türkiye hariç) % 52, Türkiye % 40
Tercih edilen kışlama yeri	: Kuşadası % 56, Türkiye'de başka bir marina % 24, Yunanistan % 6
Tercih edilen mevsim	: İlkbahar ve sonbahar % 58, yaz
Yatla çıkılan yıllık tatil sıklığı	: Her zaman % 74
Kuşadası'na gelirken izlenen güzergah	: İspanya-Fransa-İtalya-Yunanistan % 65
Türkiye' ye geliş sıklığı	: İlk kez % 45
Türkiye' de kalış süresi	: Kararsız % 36 (% 34 : 1 ay)
Kuşadası' na geliş sıklığı	: İlk kez %40 (1-3 kez) : % 26, 1 kez : % 17 devamlı : % 17
Kuşadası' nda kalış süresi	: 1 ay ve üstü % 34
Kuşadası' nda tatilin T.Marina' ya ayrılan süresi	: 0,60 ve üstü (yatçıların % 40'ı)
Tercih edilen turistik çekici kaynaklar	: Koylar: % 60, Efes: % 22, Milet-Prien % 14, Pamukkale % 4
Çevre kirliliğinin en çok hissedildiği alanlar	: Plajlar ve koylar : % 32, gürültü : % 26, bütün alanlar : % 25, açık alanlar : % 17
T. Marina' da karşılaşılan problemler	: Duş, wc sayısının, P.T.T hizmetlerinin yetersizliği: % 59, bağlama sorunları: %16, bakım-onarım problemi: %14, bürokrasi % 11

## Yatçıların Harcama Tiplerinin Dağılımı ( \$ )

TURBAN Marina' da en fazla yapılan harcama: ( 0-999) \$ : % 49

Marina içinde yapılan harcama tiplerinin Marina'da yapılan toplam harcama içindeki aldığı oranlarının yatçıların sayısına göre dağılımları aşağıda görülmektedir:

Harcama tipleri	Toplam harcama içinde en çok harcama oranları %	Harcamayı yapan yatçı oranı
bağlama	: ( 0 - 19 )	% 87
bakım-onarım	: ( 20 - 50 )	% 81
yakıt	: ( 0 - 9 )	% 86
elektrik - su	: ( 0 - 9 )	% 89

TURBAN Marina' da Fiyatlarının Diğer Ülkelerin Marina Fiyatlarıyla Karşılaştırıldığında en fazla değerlendirme çeşileri şöyledir:

Tüketim tipi	Değerlendirme	Değerlendirme bulunan yatçıların oranı
bağlama	: Normal	% 72
bakım - onarım	: Pahalı	% 54
yakıt	: Pahalı	% 63
elektrik - su	: Normal	% 38
yiyecek - içecek	: Pahalı	% 44

Kuşadası' na Tekrar Gelme İsteği ( % )

evet	: 48
kararsız	: 15
hayır	: 20
sürekli kalanlar	: 17

## SONUÇ VE ÖNERİLER

Yat turizmiyle ilgili olarak yapılan bu çalışmada gerek ikincil verilerin incelenmesi gerekse anket yöntemiyle doğrudan veriler elde edilmesi için yapılan araştırmalar sonucu yat turizminin işletme, bölge, ulusal düzeyde birçok sorunların olduğu görülmüştür. Bu sorunlarla ilgili olarak ayrıntılı şekilde önerilerin ve çözüm yollarının şimdiye deyin ele alınmaması yat turizmini engelleyen en temel sorundur. Çalışmanın bu kısmında yat turizmiyle ilgili saptanan bütün sorunlar ve öneriler açıklanmaya çalışılmıştır.

Turizm sektöründeki toplam yatırımlarının ne kadarı olacağı bu yatırımların, yalnız sektör içindeki farklı alanlarda hangi oranlarda dağılacakını kantitatif olarak saptamaya bağlı değildir. Ulaştırma sektöründeki yatırımların, içindeki payı ve içindeki endüstriyel alanlarda dağılım oranları bu iki sektörün birbirinden etkilenmesini sağlamaktadır. Ulaştırma ve Turizm arasındaki fonksiyonel ilişki dolayısıyla yat turizmi; ulaştırma ve turizm sektörlerinin toplam yatırımlarında ve kendi içindeki endüstriyel alanlarda dağılım oranlarına bağlı olarak, gelişme trendi göstermektedir.

Yat turizmi ve yat işletmeciliği ile ilgili temel gözlemler aşağıdaki gibidir.

Ulaştırma sektörünün dört temel unsurundan biri olan denizyolu, diğer ulaştırma alanlarına göre en ucuz taşımacılığı sağlaması ve turizmi çeşitlendirmedeki işlevi ile dünyada en fazla gelişen sektördür.

Türkiye' nin dünya denizcilik ticaretinden aldığı pay son derece az olup diğer ülkeler arasında ancak son sıralarda yer almaktadır.

Sanayileşme ve aşırı kentleşmenin sonucunda bozulan ekolojik denge, insanların psikolojik yapısını olumsuz yönde etkilemiş, onları bakir alanlara, doğa ile başbaşa olmaya itmiştir. Bakir bir doğada yalnız kalma ve sağlıklı yaşam unsurlarını taşıyan deniz, bu nedenlerle turizm talebinin yat turizmine ve kurvaziyer turizme yönelmesine yol açmıştır.

Gelişmiş ülkeler, deniz turizmine kayan talebi farkedip, yat turizminin ve kurvaziyerturizmin alt yapısını oluşturmak için, toplam yatırımlar içinde ulaştırma sektörüne ayrılan payın dağılımını, turizm ve ulaştırma sektörü arasındaki fonksiyonel ilişkiyi inceleyip, geleceği projekte ederek oransal bir şekilde yapmışlardır. Dünyadaki deniz turizmi potansiyelinin ne denli büyük olduğunu kavrayan bu ülkeler kıyılarında kapasite ve teknoloji olarak en gelişmiş limanları, yat ve gemi tersaneleri yaparak talebi kendi ülkelerine çekmeyi başarmışlardır. (İspanya, Fransa)

Türkiye' nin zengin bir deniz turizmi potansiyeli vardır. Ancak denizcilik henüz bir

sektör olarak dahi kabul edilmediği için, denizcilikle ilgili her türlü kararları; bir çok bakanlığın, müsteşarlığın arasında koordinasyon yapılmadan yapılmış, acil geçici çözüm getiren kısa vadeli, bir stratejisi olmayan planlama çalışmaları bir çok sorunlara yol açmıştır.

Ulaştırma sektörünün taşımacılık, alt yapı gibi önemli sorunları mevcuttur. Yat turizmi sektörünün alt yapı sorunlarının çözüme kavuşturulması ölçüsünde gelişme gösterecektir. Yat turizminin en önemli alt yapısını oluşturan limanların, marinaların, tersanelerin revizyonu ve yeni yatırımlar için bir kıyı envanteri çalışması yapılmamıştır.

Kalkınma planlarında, yat turizmi ayrıntılı bir şekilde ele alınmamıştır. Bu planlarda 2000'li yıllarda uluslararası deniz turizmi talebinin tahminine göre stratejiler yer almamaktadır.

Dış pazara olduğu gibi iç pazara yönelik de bir yatçılık politikası geliştirilmemiştir. Yatların ve diğer tesislerin yol açtığı çevre kirliliğine, özellikle deniz kirliliğine, kıyı betonlaşmasına karşı caydırıcı nitelikte, günün koşullarına uygun güçlü bir mevzuat yoktur. Özel yatlar, gemiler atıkların maliyetlerinden kaçınmak için marinaların dışında, kıyıya yakın bölgelerde atık boşaltmaktadır.

Yat acentalarıyla ilgili kamu kurumlarının bir envanter çalışması yapmadığı için yatlardan sağlanan fon gelirleri belirlenememektedir. Bütün yolcu, gemileri, kurvaziyer gemiler ve yatların fon gelirleri aynı makbuzla kesilmekte tasnif yapılmamaktadır. Bu durumda istatistiki verilerin olmayışı Türkiye'nin yat turizmi gelirlerinin saptanmasını önlemektedir. Yat işletmecilerine, acente ve marinalara yatırım ve teşviklerin verilmesi, yatırım planlamasında finansal kararlar alınırken yat gelirlerinin göz önüne alınması gerekmektedir.

Yat acentalarının kâr marjı yüksek olduğu için iç ve dış pazara yönelik tanıtım faaliyetleri yapmamaktadırlar. Her acenta yurt dışından bir seyahat acentasıyla karışıklı bir işbirliği içinde çalışmaktadır. Yerli acenta yabancı acentaya charter yolcusu göndermekte, yabancı acenta da Türkiye'deki acentaya charter yolcusu göndermektedir. Charter reklamlarını yabancı acenta bulunduğu ülkede yaptığından yerli acenta o ülkede tanıtım yapmaya gerek duymamaktadır. Dış pazardan gelen yoğun taleple doluluk oranları tam kapasite olabildiğinden iç pazara yönelik tanıtıma gerek duyulmamaktadır.

Devletin yat turizmi konusunda belirli tanıtım politikası mevcut değildir. Turizm gelirleri içinde yat turizmi için ayrılan başka bir pay yoktur. Bu nedenle Türkiye'nin dünyadaki yat turizmi talebinden alacağı pay gelecek yıllarda Türkiye'nin yat turizmi potansiyelinin çok altında kalacaktır.

Yat acenta işletmecilerinin yabancı kökenli olması yat turizmi gelirlerinin, yatırım ve amaçlı olarak yurt dışına akmasına neden olmaktadır. Özellikle yabancı sermayeyi Türkiye'ye çekme politikasının bir ürünü olan % 10 KDV nin yabancılardan alınmayarak sadece yerli acenta sahiplerinden alınması, haksız rekabete yol açmaktadır. Yabancı işletmeci fiyatlarından % 10 KDV oranı kadar indirim yaparak, yerli acentacılardan daha ucuz fiyat uygulamasına giderek talebi kendilerine çekmektedirler.

Yabancı işletmeciler kendi milletlerinden personel istihdamına giderek işsizlik oranını en yüksek oranda azaltan turizm sektöründe, istihdam oranının kısıtlamaktadır.

Türkiye'de deniz ve yat turizmiyle ilgili olarak personel yetiştiren hiçbir özel veya kamuya ait okul yoktur. Sadece gemi ve yat kaptanı yetiştiren Yüksek Denizcilik Okulu, Deniz Harp Okulu adı altında lisans eğitimi veren okullar ile Deniz Lisesi adı altında bir öğretim kurumu bulunmaktadır. Marina, yat acentası, tersane, bakım-onarım atelyeleri gibi işletmelere uygun formasyonda personel yetiştiren lisans veya lisansüstü okul bulunmamakta, üç ile 6 ay arasında öğrenim süresi değişen, kaptan yetiştirmeye yönelik kurslar üç-beş senede bir nadir olarak açılmaktadır.

Vergi dairelerine kayıtlı olmayan binlerce kaçak işletmeci, yatlarla ilgili denetim mekanizmasının işlerliğe geçirilmemesinden yararlanarak vergi ödemedi % 70'leri aşan doluluk oranlarında bütün sezon çalışıp, ekonomide kayıp yaratmaktadır. Günlük tur adı altında özellikle yabancı turistlerle yönelik çalışan bu işletmeciler yat acenteleriyle işbirliği içinde çalıştıkları için, acenta müşterilerine doğrudan ulaşmaktadır. Sigortasız, hijyen koşulları denetimsiz, formasyonu olmayan bir, iki personelin refakatinde yapılan bu turlar Türk turizminin dış dünyaya tanıtımı açısından yetersiz ve sakıncalıdır.

Yat turizminin en temel unsuru olan yat sanayinin geliştirilmesi için verilen teşvikler yetersizdir. Özellikle küçük yatırımcının aldığı kredi, enflasyon yüzünden hızla değer kaybetmekte, yatırımını gerçekleştirmekte zorluk çekmektedir. Yat donatım malzemelerinin, özellikle teknik akmanın ithal olması yat maliyetlerini çok yükseltmektedir.

Yerli yat üretim sanayi yavaş yavaş yok olmaktadır. Yurt dışında yüksek talep bulan Karadeniz (özellikle Sinop, Kdz. Ereğli'de) ve Bodrum'daki gulet tekne yapımcıları, maliyetlerin yükseltilmesinden dolayı zor durumdadır. Zira küçük yatırımcı finansal gücü olmadığı için yerli malzemeyi stok yapma gücünden yoksundur. Bir tersanenin yapımı; arazi fiyatlarının, işçilik maliyetlerinin artması yüzünden küçük yatırımcıyı zor durumda bırakmıştır.

Avrupa Birliğine üyelik gerçekleştiğinde, denizcilik işletmelerinin işgücü istihdamında sorunlar çıkacaktır. Mevcut denizcilik işletmeleri (marinaları, limanları, tersaneler-

er özelleştirilince daha fazla yabancı sermayeler ve işletmeci olacaktır. Bunun sonucunda Türkiye'de, yat turizmi elemanı yetiştirerek ilgili kurum ve kuruluşlara yerleştirilen sistemli eğitim politikaları oluşturulmadığından, kitlesel bir oranda formasyonu olan yabancı işgücü yerli istihdamını önleyecektir. İşsizlik sorununu çözen en önemli hizmet sektörü kolu olan yat turizmi, bu durumda yerli işgücü istihdamında yetersiz kalacaktır.

Yat turizmiyle ilgili organizasyonlar finansal güçlük çekmektedir. Bu tür organizasyonları sadece özel sektör üstlenmektedir.

Yat ve liman sigortacılığı ile ilgili mevzuat sigortalı aleyhine hükümleri içerdiğinden mali problemlere yol açmaktadır.

Yatırımcılar teşvik amacıyla verilen kredi, turizme tahsisli arazilerdeki yatırımlar için ayırdır. Bu durum özellikle küçük sermayedarların teşviğini önlemektedir.

Yerel yönetimlerin kıyı planlamasıyla ilgili olarak yetkileri son derece sınırlıdır. Bu nedenle kıyılardaki hızlı yapılaşma, yat turizmi açısından büyük bir tehlike arz etmektedir.

Limanlar, marinalar, balıkçı barınakları yat turizminin alt yapısını oluşturan temel unsurlardır. Denizin zaman içinde körfezleri, koyları, marinaları dolma tehlikesiyle bırakması yüzünden yapılan deniz dibi temizlik çalışmaları çok yüksek maliyetler getirmektedir.

Yat turizminin geliştirilmesi için yelken sporu ve yat yarışlarının teşvik edilmesi ihmal edilmiştir. Yatların tonaja göre vergilendirme sistemi uygulanmadığı için yat satışlarında düşme olmaktadır. Zira tonajı küçük yat sahipleri, lüks fakat tonajı yüksek yat sahiplerine göre çok yüksek vergi vermek zorunda kalmaktadırlar.

Turizmin, ülkemizin beklentileri doğrultusunda dünya turizm pastasından yeterli bir pay alamaması karşısında turizmi çeşitlendirme yoluna gidilmektedir. Türkiye'nin coğrafi bölgelerinin; iklimi, yüzey şekilleri, turistik çekici kaynaklarının ayrıntılı bir envanterinin çıkarılıp incelenmemesi, turizm çeşitlerini uygulamaya geçirme çabaları ve doğal olarak istenilen talep artışını sağlamaktan uzaktır.

Türkiye'nin; ılıman iklim kuşağında olması, üç tarafının denizlerle kaplı oluşu, kıyı hattı boyunca turistik çekici arz verilerinin zenginliği, konum olarak zengin ve oldukça farklı kültürel kimlik taşıyan birçok ülkenin yer aldığı Akdeniz havzasında bulunması, zengin bir yat turizmi potansiyeli yaratmaktadır. Dünya turizm gelirlerinden hedeflenen payı almak için turizm talebini çekebilmek; yukarıdaki unsurları taşıyan coğrafi potansiyeline en uygun turizm çeşiti olan yat turizmini geliştirmekle olacaktır.

Yat turizmi potansiyelinin belirlenebilmesi için bürokratik sorunların ortadan kaldırılması gerekmektedir. Bu nedenle;

a- Yat turizminin alt yapısını oluşturmak için toplam turizm yatırımları içindeki payı ile, ulaştırma sektörünün toplam yatırımları içindeki payı saptanmalıdır. Bunun için Turizm Bakanlığı'nın yat turizminin alt yapı elemanlarının toplam maliyetleri saptanıp toplam maliyetlerin dağıtım oranları ulaştırma sektörü ve ilgili olduğu diğer sektörler arasında koordinasyona gidilerek yapılmalıdır.

b- Yat turizmiyle ilgili bürokrasi bir çok bakanlığa dağılmıştır. Yatırım, mevzuat ve ilgili diğer konularda tek yetkinin Turizm Bakanlığı'nda toplanması bürokratik sorunların asgariye inmesini sağlayacaktır.

c- Yat turizmiyle ilgili plan ve stratejilerin gelecek yılları gözönüne alarak yeniden değerlendirilmesi gerekmektedir. Kalkınma planındaki mevcut haliyle yatırımların sayısı ve kapasitesi, finansal maliyetleriyle ilgili kararlar almak imkansızdır. Çünkü Türkiye'nin üç kıyı şeridinde henüz envanter çalışmaları sonuçlanmamıştır. Ancak bu çalışmalardan sonra marina, çekek yeri, bakım - onarım atelyeleri, acenteler gibi işletmeler hakkında bir yargıya varılabilir. Diğer Akdeniz ülkelerindeki kıyı imar planları örnek alınarak coğrafi yapıya uygun kapasite, ve sıklıkta marinalar yapılabilir.

Özellikle Ege kıyılarında atıl korunaklı koylar çoktur. Marinaların alt yapısının yüksek sabit maliyetlere yol açmasından dolayı büyük marinalar yerine, " transit marina" olarak adlandırılan ; yatçıların yakıt alma, atık boşaltma gibi ihtiyaçlarını gidermek üzere kısa süre kaldıkları küçük ölçekli marinalar veya çekek yerleri yapılabilir. Uzun mesafeler arasına yatçılar dinlenme, eğlenme,vb, tüm ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik "terminal marina" adı verilen tam kapasite her tür hizmet vermeye yönelik büyük ölçekli marinalar yapılabilir. Bu şekilde oluşturulacak marinalar ve çekek yeri zinciri iç turizm de de teşvik yaratmış olacaktır.

d- Yat turizmiyle ilgili planlamada iç turizm politikaları geliştirilmelidir. Yerli talebin artışı, halkın gelir düzeylerine göre hazırlanmış fiyat politikaları izlenerek gerçekleştirilebilir.

Yat turizmi mevzuatı ayrıntılı olarak ele alınmalıdır. Mevzuat eksikliği nedeniyle ortaya çıkan yasal boşluklar bir takım sorunlar yaratmaktadır. Bu nedenle şu önlemler alınmalıdır:

a- Mevzuatta yer alan yasal koşulların yerine getirilmesinden dolayı verilecek cezayı hükümlerin yetkisi Turizm Bakanlığı'nda toplanmalıdır.

b- Yatçıların giriş çıkış işlemlerinde birbirinden çok farklı 5 ayrı otoriteye gitme zorunluluğu kaldırılmalıdır. Birbirinden uzak mesafede bulunan kurum ve kuruluşlar yatçılara zaman maliyeti getirmektedir

c- Yatçıların gümrükten yatlarıyla ilgili malzemeyi almalarında bir çok bürokratik işlem gerektirmektedir. matbu basılan evraklar İngilizce veya Almanca'dır. Bu dilleri bilmeyen yatçılar, bu formları anlayamamaktadır. Ayrıca bazı formlar sadece Türkçe olarak verildiği için yatçılar tarafından anlaşılammamaktadır. İlgili kuruluşların ( havaalanı, gümrük müdürlüğü, gümrük muhafaza ) birbirinden farklı semt veya şehirde oluşu zaman maliyeti yaratmaktadır. Bu nedenle yatçılar Türk komisyoncularına ücret vererek iş takiplerini yaptırmakta bu nedenle'de huzursuz olmaktadırlar. Gümrükten mal çekiminin tek bir kurumun otoritesine bırakılması ve basılı formların dünya üzerinde en fazla kullanılan birkaç dilde basımı yapılmalıdır.

d- Mevzuat eksikliğinin bir sonucu da kaçak yat işletmecilerinin denetimsiz kalmalarıdır. Yasal boşluktan yararlanan kaçak yat işletmecilerinin vergi kaçaklarını önlemek için her kıyı yerleşim bölgesinde turizm polislerine denetim yetkisi vermelidir.

e- Yatçıların üç aylık ikamet süresi takibe göre ilk başvuruda bir yıl olarak verilmeli, böylece kötü iklim koşullarında pasaport süresini uzatmak için yetkililere ulaşamayan yatçıların maddi ceza mağduriyeti önlenmelidir.

f- Kıyı betonlaşmasıyla ilgili olarak Turizm Bakanlığı ile yerel yönetimler arasında koordinasyon yapılmalıdır. Bunun sonucu olarak yerel yönetimlerin kıyı imar planlarında betonlaşmayı engelleyici hükümlere aykırı olarak, turizm bakanlığı her türlü tesis yapımına teşvik, kredi vermemeli, yerel yönetimlerde sit alanları bulunan kıyılardaki kaçak inşaatlara göz yummamalıdır.

g- Mevzuatta yer alan deniz kirliliğini engelleyici hükümler, günün koşullarına uygun caydırıcı cezalar haline getirilmelidir.

Yat turizmi gelirlerinin saptanabilmesi ve yat turisti tiplerine göre ayrılması için transitlog (yat kayıt belgesi ) isteyen yatçılara anket formu vererek istatistiki bilgilere ulaşılabilir. Bunun sonucu olarak;

a- Yat üretim sanayi, yat donatım teknolojisi, marina inşaatı için toplam turizm yatırımları içinde ayrılması gereken pay; bu yatırımların geri dönüş süresi göz önüne alınarak gerçekçi, ileriye projekte eden finansal kararlara göre tahsis edilmelidir.

b- Yat turizmi vergi ve harçları değişik birçok kamu kurum ve kuruluşları tarafından toplanan fon gelirleri tek bir otorite tarafından toplanmalıdır. Böylece bölge bazında toplam yat turizmi gelirleri tesbit edileceğinden o bölgenin yat turizmi piyasasının hacmi belli olacaktır. Bu piyasaya girmek isteyen yerli veya yabancı sermayedarların yatırım kararlarını alması kolaylaşacaktır.

c- Yat turizmi gelirlerinin bölge düzeyinde belli olması sonucunda yerel yönetimler yat turizminin gelişme trendinine göre kıyı imar planları yapmalıdır.



rak talebi kendisine çekmektedir. Yerli işletmecilerin rekabet gücünün zayıf düşmemesi için % 10 KDV alınmamalıdır. Bu şekilde yerli işletmecinin satış fiyatlarında düşme olacaktır. Ucuzlayan hizmet fiyatları iç talepte de bir canlanma yaratacaktır.

Yat turizmi personeli yetiştirmek için turizm eğitimi veren yüksek okulların müfredatı ile denizcilik eğitimi veren yüksek okulların ve orta eğitim kurumlarının müfredatı yeniden ele alınmalıdır. Marinalar, yat acentaları, yatlar, yat üretimi, yat bakım-onarım işletmeleri, tersaneler gibi bu yatırımların nicelik ve niteliğine uygun formasyonda personel yetiştirecek dersler müfredata alınmalıdır. Bu alanda yetişmiş öğretim eleman sayısı son derece sınırlı olduğu için, sektör içinden yetişmiş uzman kişilerden yararlanılmalıdır. Yeterli formasyonu kazanmış iş gücü temini halinde;

a- Yabancı acentaların işletmelerinde kendi personeli istihdam ederek yerli istihdamı önlemleri engellenmiş olur.

b- Avrupa Birliğine girildiğinde yat turizmi piyasasına gerek kitlelere ait gerekse özel sektöre ait yatırımları satın alarak giren veya yeni yatırımlar yapmaya karar veren yatırımcılar, formasyon kazanmış yerli işgücü talebine yönelecektir. Yabancı işgücü ücretleri yüksektir. yerli işgücü ise, eğitim oranı ne kadar yüksek olursa olsun yabancı işgücünden düşük maliyet getirmektedir. Bu nedenle yat turizmi piyasasının yerli istihdam oranının yükseltilmesi personel eğitiminde alınacak stratejilere, planların niteliğine bağlıdır.

Yat turizminde denetimle ilgili mevzuat, tek otoritede toplanmalıdır. Yerel yönetimlerin bu konuda desteği sağlanmalıdır. Denetim sonucu kaçak yat işletmecisi olarak çalışan kişilere caydırıcı nitelikte müeyyideler, maddi cezalar uygulanmalıdır. Vergi Ödemeye teşvik edilen kaçak yat işletmecilerinin tüketicilere, satışlar karşılığında Maliye Bakanlığı'nın makbuzlarından kullanmaları şartı getirilmelidir. Bu makbuzların seri numaralarının takibi vergi memurları tarafından yapılmalıdır.

Küçük yat işletmecilerinin, yat üreticilerini enflasyondan korumak, kredi sorunlarını çözmek için Denizcilik Bankasının yetki ve sorumlulukları yat turizminin yurdumuzdaki gelişim koşulları göz önüne alınarak yeniden düzenlenmelidir.

Küçük yat işletmecileri ve üreticileri, marina işletmecileri sermaye birikimi ve kredi sağlanması için kooperatifler kurmalı, konut kooperatifi gibi işlerliği olan birlikler oluşturulmalıdır.

Yat kulüplerinin işlerliği artırılmalıdır ve kolaylaştırılmalıdır. Kıyı kentlerindeki yat kulüplerinin kira, demirbaş, özellikle yat motoru, yat donatımı, bağlama yeri giderlerinin yol açtığı finansal problemlerde yerel yöneticiler yardımcı olmalıdır.

Yelkencilik Derneklerinin Türkiye Yelken Federasyonundan tahsis edilen fonu

artırılmalıdır. Kıyı kentlerindeki yat ve yelken kulüplerine ait yatlarının bağlama fiyatlarına bütün özel marinalar dahil, işletmeciler, iskonto uygulamalıdır.

Yat sigortacılığı konumlarındaki 3. şahıslar tarafından sigortalı olan yat sahibinin aleyhine ileri sürülebilecek tazminat talepleri (hırsızlık, çevre kirliliği, inme - çekme, patlama, yangın risklerine karşı) çok düşük ücretleri kapsamaktadır. Bu nedenle Turizm Bakanlığı'nın Yat Turizminin Geliştirilmesi Hakkındaki Yönetmeliğin sigortacılıkla ilgili 32. madde, yeniden düzenlenmelidir.

Turizm Bakanlığı'nın verdiği kredi ve teşviklerde yatırımcıya sabit yatırımının % 50' si üzerinden kredi öngörülmektedir. Bu miktar yatırım tahsilli arazilerde % 40 'a düşürülmelidir.

Yerel idarelerin yat turizminin geliştirilmesinde etkinliği aşağıdaki şekillerde artırılmalıdır:

a. Deniz atıkları marinaların dolmasına yol açmaktadır. Bunların temizliği maliyetlere yol açmaktadır. Gerek bu durumda araç ve iş gücü temini gerekse dalga kıran yapımı için yerel idareler fon tahsis etmelidir. Zira turistik yörelerin yerel yönetimlerinin finansal yapıları çok güçlüdür.

b. Küçük işletmecilerin ve orta gelir grubunun yat turizmi taleplerinin artması; bağlama, bakım - onarım maliyetlerinin düşmesine bağlıdır. Tam kapasite marina fiyatları, marinaların oligopol piyasa yaratmalarından dolayı yüksektir. Kıyı şeriti boyunca küçük ölçekli ve sık aralıklı yapılması, rekabeti artıracaktır. Talebi kendisine kaydırmak isteyen işletmeler fiyat kırmaya gidecektir. Bu surette geniş kitleler yatçılığa teşvik edilecektir.

c. Yat kulüplerine ücretsiz kapalı veya açık küçük ölçekli bakım - onarım ve koruma amaçlı tersane tahsis etmelidir. Kendi demirbaşlarına ait olarak; yat optimist, kano gibi deniz araçlarını alarak bu kulüplere, sadece amortisman giderlerini karşılayacak bir kira ücreti olarak vermelidir.

d. Yerel yönetimler yat turizminin sevdirilmesi için su sporlarıyla ilgili bölgesel veya ulusal düzeyde yarışmalar düzenleyerek, sadece yat kulüplerinin organizasyonu ile sınırlı sayıda gerçekleşen bu yarışmaları bütün kıyı hattı boyunca geniş bir satıha yayarak iç ve dış yat turizm talebini artırabilir.

Yatların vergileri beygir gücüne göre değil, tonaja göre yapılarak ağır vergi yükü kaldırılmalı yat satışları arttırılmalıdır.

Yat turizminin gelişimi projekte edildiğinde şu önerilerde bulunma gereği ortaya çıkmaktadır:

a. Akdeniz' de yat turizmine talep çok yüksektir. 700,000' i aşan yat sayısına karşın

bağlama yeri sayısı yat sayısının % 3 ünü aşmamaktadır. Bağlama yerinin sayısının az ve fiyatlarının yüksek oluşu nedeniyle küçük yatlar sahipleri tarafından özel küçük garajlarda korunmaktadır. Giderek artan bağlama yeri talebine karşın arzın çok kısıtlı kalışı bağlama yeri fiyatlarının yüksek olmasına yol açmaktadır. Yat turizmi arzının esnek olmayışı bağlama fiyatlarının önümüzdeki yıllarda da artan bir eğilimde seyretmesini sağlayacaktır.

b. Türkiye'nin; Akdeniz hafzasında yer alması, marinalarının doluluk oranlarının yüksek oluşu talebin kulaktan kulağa tanıtım da etkili oluşu, Akdeniz ülkelerinde Türk yat turizminin tanıtılmasını sağlamıştır.

c. Türkiye'ye olan yat güzergahında genellikle Akdeniz ülkeleri izlenmektedir. En son uğranılan ülke Yunanistan olmaktadır. Yunanistan 'da kıta sahanlığı konusunun ve Ege Adaları ile ilgili sorunun politik gerginlikleri ortadan kaldıracak şekilde bir an önce çözüme kavuşturulması gerekmektedir. Kuzey Batı Akdeniz' in yat turizmi açısından en önemli iki ülkesi Yunanistan ve Türkiye' dir. Yunanistan' la Türkiye arasındaki özellikle denizler arasındaki politik huzursuzluk, son yıllarda deniz turizminde en büyük rakibimiz olan Yunanistan' ın Türkiye' nin yat turizmi talebine olumsuz etkide bulunacaktır. Yunanistan uluslararası politik sahalarda Türkiye' de hastalık, terör gibi bir takım unsurların var olduğunu ileri sürerek propagandalarda bulunmaktadır. Son yıllarda Türkiye' nin uluslararası turizmde moda ülke olması, tanınması, rakip bir ülkenin propagandasının etkisini engellemekte ise de, Türk yat turizmi varlığını, uluslararası turizm piyasalarında yeni duyurmaya başladığı için propagandadan çok fazla etkilenecektir. Konaklama tesislerinde kalmak üzere gelen turistlerin en büyük oranı havayoluyla Türkiye'ye geldiği için Yunanistan' a uğramaktadır. Demiryolu talebi son derece düşüktür. Karayoluyla gelenler de transit olarak geçmekte, az bir kesimi Yunanistan 'da konakladıktan sonra gelmektedir. Bu nedenlerle Türkiye'ye yönelik turizm talebi önemli bir politik etkide kalmamaktadır. Ancak Kuşadası'na veya Türkiye'nin diğer bölgelerine göre olan uluslararası yat güzergahlarında en son uğranılan durak Yunanistan'dır. Yatçıların neredeyse geneli bu ülkeye uğradıklarından, uluslararası mesafenin çok kısa oluşu nedeniyle Yunanistan'ın Türkiye ile ilgili propogandası yatçıları son derece etkileyecektir. Ülkeler arası gerginlik, iki ülke arasında bulunan irili ufaklı adaların yatçılar için cazip oluşu nedeniyle oluşan yat talebini, her iki ülke aleyhine olarak azaltacaktır.

Uluslararası düzeyde; Türk yat turizminin hedeflenen düzeye erişebilmesi için; yatırımcıların finans, işletmecilerin yetişmiş işgücü, tanıtım, pazarlama problemlerine, çevre sorunlarına çözüm getirebilen 2000'li yılları gözönüne alan gerçekçi plan ve stratejilere ihtiyacı vardır.

- Bölge düzeyinde; yat turizmi talebinin yıllara göre gelişimi, talebi etkileyen faktörler ortaya çıkarılmalıdır. Her bölgenin yat turizmi arzı belirlenmelidir. Yat yatak sayısı, marina ve çekek yerlerinin, balıkçı barınaklarının kapasite ve hizmet standartları saptanmalıdır. Coğrafi bakımdan yat turizmine elverişli küçük koyların saptanması ve

yatırımcıları buralarda yatırım yapması için özendirici teşvik ve tedbirlerin alınması gerekmektedir.

-İşletme düzeyinde; yatçıların marinalarda daha uzun süre bağlanmalarını sağlayabilmek için, yatçılık, Türkiye coğrafyası, Türkiye' nin tarihi ve turistik verileri kapsayan kitapların bulunduğu gelişmiş bir kütüphane kurulması, yatçıların eğlenmeleri için yatçıların zevk ve tercihleri doğrultusunda video ve slayt gösterileri, yatlarının bakım ve onarımları için gereken yedek malzeme ithalinde bürokrasinin azaltılması yatçıların kalış sürelerinin uzatılması için animasyon faaliyetlerine ağırlık verilmesi, yatçıların harca- ma oranlarının artırılması için; marinanın lokanta ve barında yiyecek içecek hizmetleri standartların yükseltilmesi, menülerin yatçıların zevk ve tercihleri yönünde seçilmesi, yat- bakım onarım hizmetlerinde standartın yükseltilmesi gerekmektedir.



## KAYNAKLAR

### Kitaplar

Balle, Frans-Gerrard Egmary, *Yeni Medyalar*, İletişim Yayını, İstanbul, 1991.

Ceylan, Murat, *Yat İşletmeciliği Seyahat Yönetimi*, Derleyen Şükrü Yarcan, Boğaziçi Üniversitesi Meslek Yüksek Okulu, Turizm Programı, İstanbul, 1993.

Ergün, İsmet, *Türkiye'nin Ekonomik Kalkınmasında Ulaştırma Sektörü*, Hacettepe Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi yayınları, No: 10, Bizim Büro Basımevi, Ankara, 1995.

Kalkan, Orhan, *Turizm Mevzuatımız*, THK basımevi, Ankara, 1995.

Olalı, Hasan-Alp Timur, *Turizm Ekonomisi*, Ofis Ticaret Matbaa Şti İzmir, 1988.

Olalı, Hasan-Alp Timur, *Turizmin Türk Ekonomisindeki Yeri*, Ofis Ticaret A.Ş. Matbaası, İzmir, 1986.

Olalı, Hasan, *Turizm Politikası ve Planlaması*, Yön Ajans Basımevi, İstanbul, 1988.

Özer, Meral, *Türkiye'de Yat Turizmi*, Türkiye Kalkınma Bankası, Proje Değerlendirme Müdürlüğü, Ankara, 1990.

Pekin, Tevfik, *Makro Ekonomi*, İstiklal Matbaası, İzmir, 1988.

Timur, Alp - Orhan İçöz ve diğerleri, *Ege Bölgesi Turizminin Sektörel Analizi ve Gelişme Stratejileri*, Ege Sanayiciler ve İşadamları Demeği, yayın no. 95, İzmir 1994.

### Makaleler

Boran, Bekir, "Yelkencilik'in Serüveni", *Deniz Ticareti Dergisi*, Demet Yayınevi, s. Ocak-Şubat, 1995.

Boran, Mesut, *Düsseldorf Boat Show'da Türkiye Fırsat Kaçınıyor.*, *Yelken Dünyası Dergisi*, s. 98, 1992.

- Cerit, Güldem - Hakkı Kişi - Okan Tuna, "Yat İşletmeleri, Marinalar ve Yat İnşaa Sanayi Stratejik Pazarlama Planlaması: Türkiye Uygulaması" (bildiri), IV. Ulusal Turizm Kongresi, Kuşadası, 1995.
- Ceyhun, Aysun "Tıbbi Atıkların Yönetimi", Çevre ve İnsan Dergisi, Çevre Bakanlığı Yayını, s. 24,1995.
- Çağlayan, Artun, "Yat Turizmine Genel Bir Bakış", İpek Yolu Dergisi, Turizm Bakanlığı Yayınları, s. 8, 1995.
- Çağlayan, Artun, "Yat Turizmi Eğitimi", Turizm Eğitimi Konferans Workshop 9-11 Aralık 1992, Yorum Yayınevi, Ankara, 1995.
- Çobanoğlu, Ataol, "Yatların 1996 Yılı Vergileri ve Gümrük Birliği Uygulamaları", Yelken Dünyası Dergisi, Meya Matbaacılık ve Yayıncılık Ticaret Ltd. Şti., s. 142, İstanbul, 1996.
- Dutilh, Karen, "Devlet Ne Yapıyor?" T.U.R.S.A.B. Dergisi, Türkiye Seyahat Acentaları Birliği Yayını, Haziran, 1995.
- Kaptanoğlu, Cengiz, "Denizcilik Sektörünün 1994 Yılı Genel Değerlendirilmesi", Deniz Ticareti Dergisi, Demet Yayınevi, s. 6, İstanbul, 1994.
- Karadeniz, Hasan, "Yat Turizmi Sorunlarıyla Gelişiyor.", T.U.R.S.A.B. Dergisi, Türkiye Seyahat Acentaları Birliği Yayını, s.128, İstanbul, 1994.
- Önal, Kaya, "Yelken Tasarım ve Üretiminde Son Yenilikler.", Yelken Dünyası Dergisi Meya Matbaa ve Yayıncılık Ticaret Ltd. Şti., s. 133, İstanbul, 1995.
- Öner, Kenan- Bayram Camcı, "Denizyolu Yolcu Taşımacılığı", T.U.R.S.A.B. Dergisi, Türkiye Seyahat Acentaları Birliği Yayını, Aralık, 1992.
- Özalp, Teoman, "Yolcu Gemileri", Deniz Ticareti Dergisi, Demet Yayınevi, Temmuz, 1988.
- Özgen, Hüsnü, "Fırsat Eşitliği Olmazsa Türk Yat İnşaa Sanayii Yaşanamaz", Deniz Ticareti Dergisi, Demet Yayınevi, Mart, 1988.
- Özkan, İ. Reşat, "Ege Denzinde Karasular Meselesi.", Deniz Ticareti Dergisi, Demet Yayınevi, s. 27, İstanbul, 1994.

- Pardo, Cino, "Gemi İŖi TeŖvik İster.", T.U.R.S.A.B. Dergisi, Türkiye Seyahat Acentaları Birliği Yayını, Haziran, 1995.
- Polat, Mete, "Yat Turzimi Sorunlarıyla GeliŖiyor.", T.U.R.S.A.B. Dergisi, Türkiye Seyahat Acentaları Birliği Yayını, s. 128, İstanbul, 1994.
- Polat, Mete, "94 Sezonunda Ne Bekleniyor.", T.U.R.S.A.B. Dergisi, Türkiye Seyahat Acentaları Birliği Yayını, s. 128, 1994.
- Sönmez, Hilmi, "Dünyada ve Türkiye'de Deniz TaŖımacılıđı", Deniz Ticareti Dergisi, Dünya Yayıncılık, Eylül, 1988.
- Toprak, Hikmet, "Atık Suların Bertarafında Uygulanan Deniz DeŖarjı Seçeneğinin KuŖadası zelinde Değerlendirilmesi", KuŖadası Belediyesi, II. Yeraltı Kaynakları ve evre Sempozyumu, KuŖadası Belediyesi Yayını, 1992.
- Umur, Teoman "Yat Turizmi", Dünya Gazetesi, 30 - 4 -1984.
- lker, İsmet, "Deniz Turizminde Neredeyiz?", Turizm Yıllığı 1985, Turizm Bankası Yayını, Ankara, 1986.
- Yorcan, Ŗkr, "Turizmin Kaderi 1980 Darbesiyle Mi DeđiŖti?" TÜRSAB Dergisi, Türkiye Seyahat Acentaları Birliği Yayını, s.146, 1996.

#### **Tezler**

- Erdoğan, Hüseyin, "KuŖadası'nın İklimi", (basılmamıŖ lisans tezi), Dokuz Eylül Üniversitesi, Coğrafya Anabilim Dalı, İzmir, 1995.

#### **Diğer Kaynaklar**

- Atlas, Gün Yayınları, s. 74, İstanbul, 1984.
- Aylık Ekonomik Veriler, İstanbul Ticaret Odası Yayını, Mart 1994.
- Aylık Ekonomik Veriler, İstanbul Ticaret Odası Yayını, Ekim 1995.
- Aylık Ekonomik Veriler, İstanbul Ticaret Odası Yayını, Ŗubat 1995.

- Aylık Ekonomik Veriler**, İstanbul Ticaret Odası Yayını, Şubat 1996.
- Belgeli Turizm İşletmeleri İstatistik Yıllığı**, Turizm Bakanlığı İstatistik Dairesi, Ankara, 1994.
- Deniz Taşıtları İstatistikleri 1992**, Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü yayını, Ankara, 1993.
- Forum Dergisi**, "Niteliklerine Göre Deniz Araçları ve Fiyatları", Temmuz, 1994.
- İpekyolu Dergisi**, Turizm Bakanlığı Yayını, s. 5, 1994.
- Mediterranean Almanac**, Imray Laurie Norie & Wilson Ltd. St Ives Combridgeshire - England, 1994.
- Meydan Larousse Büyük Lügat Ansiklopedisi**, cilt 3, İstanbul 1973.
- Meydan Larousse Büyük Lügat Ansiklopedisi**, cilt 6, İstanbul 1973.
- Meydan Larousse Büyük Lügat Ansiklopedisi**, cilt 7, İstanbul 1973.
- Meydan Larousse Büyük Lügat Ansiklopedisi**, cilt 12, İstanbul 1973.
- Resmi Gazete**, 16 mart 1982.
- The Super Yacht Port- Marine Guide**, Gillian Beach Publication, England, 1993.
- Turizm Yatırım Olanakları ve Yatırım Süreci 1995**, Turizm Bakanlığı, Yatırımlar Genel Müdürlüğü, Ankara, 1995.
- Türkiye İstatistik Yıllığı 1994**, Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü yayını, Ankara, 1995.
- Türkiye Yelken Federasyonu**, "Genel Faaliyet Programları ve Yarış Talimatları", Yelken Dünyası Dergisi, Mega Matbaa ve Yayıncılık, Ltd., İstanbul, 1986.
- Türkiye Seyahat Acentaları Birliği**, Aralık 1994'ten Aralık 1995'e TÜRSAB Faaliyet Raporu, yeni Alaş Ofset, İstanbul, 1996.
- Yacht And Yachting**, Yacht And Yachting Press, February, 1995.
- Yachting**, Turizm Bakanlığı, Gaye Filmcilik ve Matbaacılık Sanayi ve Ticaret A.Ş., Ankara, 1994.
- Yat Turizmi, Master Planı**, Yat Turizmi Daire Başkanlığı, Ankara, 1994.
- Yat İstatistikleri Bülteni 1991**, Turizm Bakanlığı, Yatırımlar Genel Müdürlüğü, s. 3, Ankara, 1992.



**Yat İstatistikleri Bülteni 1992**, Turizm Bakanlığı, Yatırımlar Genel Müdürlüğü, s. 5, Ankara, 1993.

**Yat İstatistikleri Bülteni 1993**, Turizm Bakanlığı, Yatırımlar Genel Müdürlüğü, Ankara, 1994.

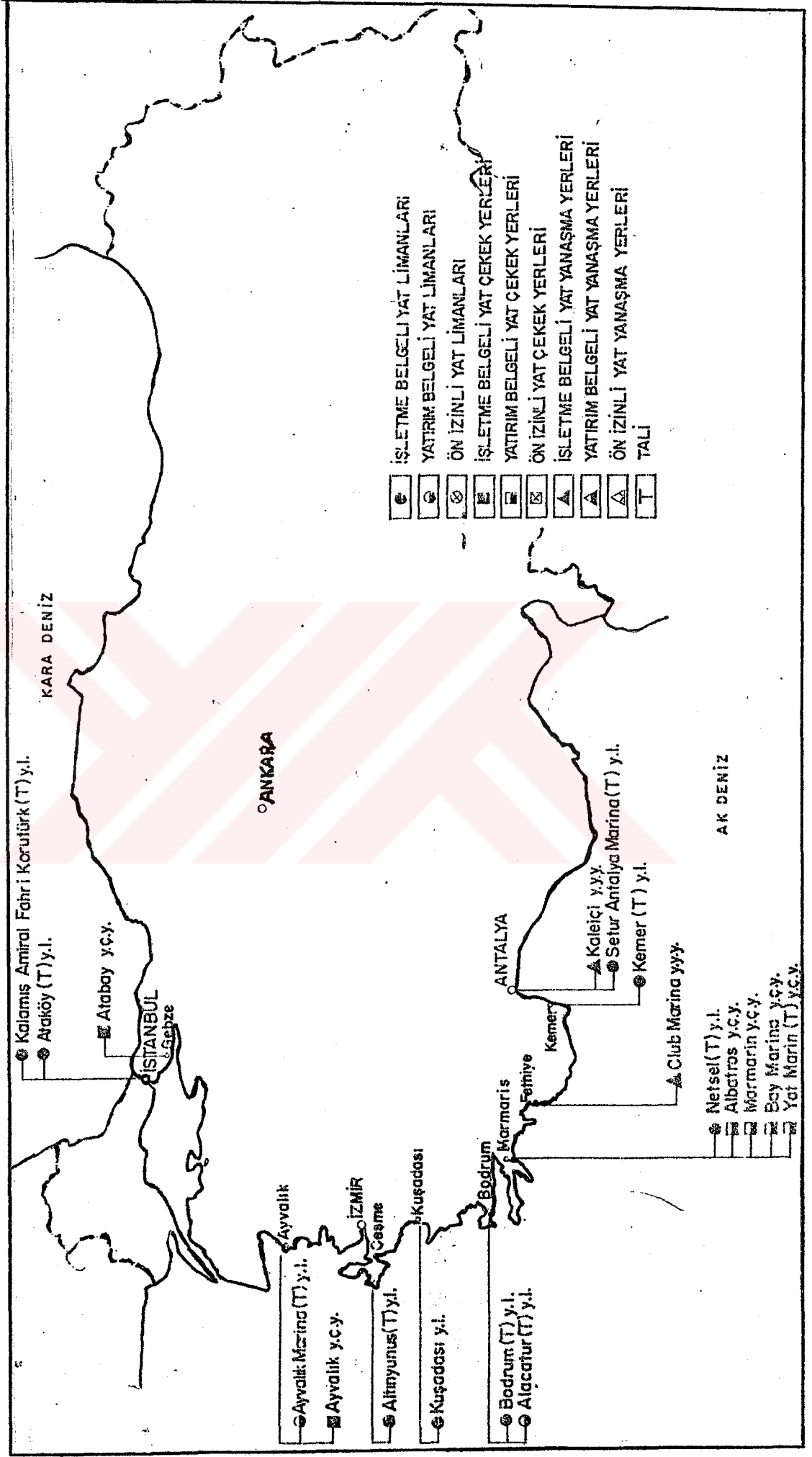
**Yat İstatistikleri Bülteni 1994**, Turizm Bakanlığı, Yatırımlar Genel Müdürlüğü, Ankara, 1995.





# EKLER

Ek-1: Ülkemiz Yat Limanları, Çekek ve Yavaşma Yerleri



## Ek\_2: Ege Bölgesi Kıyıları



Kaynak: Atlas, Gün yayımları, 1992.

Resmi Gazete'de Yayımlı : 4.8.1983 — 18125  
 Değişiklik : 15.10.1986 — 19252  
 Değişiklik : 29.6.1991 — 20914

## BİRİNCİ BÖLÜM

### Başlangıç Hükümleri

#### Amaç:

MADDE 1 — Bu yönetmeliğin amacı Yat Turizmi, Yat Limanı İşletmeciliği ve Yat İşletmeciliğinin yönlendirilmesi ve geliştirilmesi için gerekli düzenlemelerin yapılması ile işletmecilerin, kamu görevlilerinin ve yatçıların uyacakları kuralların belirlenmesidir.

#### Kapsam :

MADDE 2 — Bu Yönetmelik, yat limanları yatırım ve işletmeciliği, yat işletmeciliği, yabancı yatların karasularımızdaki seyir esasları ile Türkiye 'de kalış süreleri, kabotaj hakları ve yat turizminin geliştirilmesi amacıyla alınacak diğer tedbirlere dair hükümleri kapsar.

#### Yasal Dayanak :

MADDE 3 — Bu Yönetmelik 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu'nun 37nci maddesinin A fıkrasının 4 numaralı bendi uyarınca düzenlenmiştir.

#### Tanımlar:

MADDE 4 — Bu Yönetmelikte yer alan

a) "Bakanlık" deyimi, Kültür ve Turizm Bakanlığı'nı,

b) "Kanun" deyimi, 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu'nu,

c) (Değişik 29.6.1991 - 20914) " Yat" deyimi; yat tipinde inşa edilmiş, gezi ve spor amacıyla yararlanılan, taşıyacakları yatçı sayısı 36'yı geçmeyen, yük veya yolcu gemisi niteliğinde olmayan, tonilato belgelerinde " Ticari Yat" veya " Özel Yat" olarak belirtilen deniz araçlarını,

d) "Yatçılık Bölgesi" deyimi, yat turizminin geliştirilmesi için, ülkenin bu açıdan taşıdığı turizm potansiyeli dikkate alınarak Kanunun 28'nci maddesinin (d) fıkrası uyarınca tespit ve ilân edilen bölgeleri,

(\*) (29.6.1991 - 20914) 8/6)1983 tarihli ve 83/6708 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile yürürlüğe konulan Yat Turizminin Geliştirilmesi Hakkında Yönetmeliğin adı " Yat Turizmi Yönetmeliği" olarak değiştirilmiştir.

e) "Yat Limanı" deyimi, Ana Yat Limanı, Tali Yat Limanı ve Yat Yanaşma Yerleri ile Çekek Yerleri olarak belirlenen mahalleri,

f) "Yat Kayıt Belgesi" deyimi, Türk Bayraklı yatlar ile, yabancı limanlardan gelen veya Türkiye'de kışlayan yabancı bayraklı yatların vardıkları ilk Türk Limanında veya kışlamak üzere kaldıkları son bağlama yerinde yapacakları beyan ve işlemlerin yer aldığı, Türk Limanları Yat Kayıt Belgesini (Transit) (Log) ifade eder.

## İKİNCİ BÖLÜM

### Yat Limanları Yatırım ve İşletmeciliği

#### Belgelendirme

MADDE 5 — Gerçek ve tüzel kişiler bu bölümde belirlenen vasıfları taşımak ve Bakanlıktan Turizm Yatırımı Belgesi almak şartı ile, Yat Limanı alt ve/veya üst yapı yatırımı yapabilirler.

Özel veya kamu kesimi tarafından yaptırılan yat limanları Bakanlıkça verilen Turizm İşletmesi Belgesini haiz gerçek ve tüzel kişiler tarafından işletilebilir.

#### Fiziksel nitelikler :

MADDE 6 — Yat Limanı yapılması amacıyla seçilecek kuruluş yerlerinin;

- a) Hakim dalgalara açık olmaması,
  - b) Liman içine yönelik yoğun kanalizasyon ve su akıntıları ile çamur birikintisi olmaması,
  - c) Yakın yerleşme merkezi ile karayolu bağlantısı bulunması,
  - d) Elektrik , tatlı su ve haberleşme imkânlarının bulunması,
  - e) Denizdeki alanı kadar, kara alanının temini,
  - f) Limanın su alanı içinde ve liman yaklaşmasında batık, sığlık, topuk vb. engellerin bulunmaması,
- şartlarının mevcudiyeti veya gerçekleşme imkânı aranır.

#### Altyapı nitelikleri :

MADDE 7 — Yat Limanları altyapı yatırımları açısından aşağıdaki niteliklere sahip olmalıdır.

- a) Korunmuş su alanının tamamında en az 2,5 metre derinlik,
- b) Yat limanı içinde soluganları (Deniz çalkantısı) en az düzeyde tutacak rıhtım ve iskeleler,
- c) Yat limanına denizden emniyetli girişi sağlayacak fenerler,

d) Yatların düzenli ve emniyetli bir şekilde yanaşabileceği ve bağlanabileceği nitelikte rıhtım ve iskeleler,

e) Rıhtım ve iskelelerde bağlamaya elverişli mapa ve aneleler,

f) Rıhtım ve iskelelerin yeterli derecede aydınlatılması,

g) Yatlara tazyikli su ve elektrik bağlantısı yapılabilecek tesisat.

**Üstyapı nitelikleri:**

**MADDE 8 —** Yat limanlarında bulunması gerekli asgari üstyapı tesisleri ile sağlanması zorunlu hizmetler aşağıda belirtilmiştir.

a) Rıhtım ve iskelelerde yatlara elektrik ve tatlı su bağlantısı sağlayan kutular,

b) Yat limanı idare binası ve yabancı yatların Türkiye'ye giriş ve çıkış yaptığı yat limanlarında bu yönetmeliğin 36'ncı maddesinin 2 nci fıkrasında belirlenen hizmetler için gerekli kapalı alan,

c) (Değişik 29.6.1991 - 20914) Kadın ve erkek yatçılar için ayrı duş ve alafranga WC grupları (bağlama kapasitesinin % 5 'i kadar)

d) Çöplerin liman dışına atılması ile , katı ve sıvı atıklardan çevrenin etkilenmemesini sağlayacak tasfiye tedbirleri,

e) Acil ihtiyacı sağlamaya yeterli jeneratör ile yedek su deposu,

f) Kullanılmış yağ toplama yeri,

g) Kadın ve erkek görevliler için ayrı soyunma yerleri, duş, WC ve ortak oturma ve dinlenme yerleri,

h) Yat limanında emniyeti sağlamak, kılavuzluk hizmetleri vermek, palamar botu olarak kullanılmak ve yat limanının deniz ile tüm diğer ilişkilerini sağlayacak motorlu bir tekne,

i) İlk yardım imkânı,

j) Yangın söndürme sistemi.

**Yat limanlarının Sınıflandırılması:**

**MADDE 9 —** Yat limanları, bu Yönetmeliğin 7 ve 8 nci maddelerinde belirlenen alt ve üstyapı niteliklerine ve bunlara ilave olarak sağladıkları imkânlara göre sınıflandırılır ve belgelendirilir.

Deniz üzerinde yapılaşma zorunluğu olmayan ve yatlara kışlama, karada muhafaza bakım ve küçük onarım (tersane ve büyük onarım tesisleri hariç) hizmetlerini verebilecek niteliklerle, Bakanlıkça belirlenecek tesis ve teçhizata sahip olan çekek yerleri 7 ve 8'nci madde şartları aranmaksızın belgelendirilir. Çekme yerlerinde giriş ve çıkış kontrolü ile teknelerin emniyetinin sağlanması, karada ve denizde çevre kirliliğini önleyici tedbirlerin alınmış olması gerekir.

(29.6.1991 - 20914 ile ek ) Yat çekme yerlerinde giriş ve çıkış kontrolü ile yangın, hırsızlık, soygun vb. yönünden teknelerin emniyetinin sağlanması, karada ve denizde

çevre kirliliğini önleyici tedbirlerin alınmış olması gerekir. Bu nitelikleri taşımayan yat çekek yerlerine faaliyet izni verilmez,

**Yat yanaşma yerleri :**

**MADDE 10 —** Küçük çapta kısa süreli yanaşmalara imkân tanıyan yat limanları olup bunların 7 ve 8'nci maddelerde belirlenen asgari nitelikleri taşımaları yeterlidir. Bu işletmelerde bakım, onarım, ikmal ve kışlama tesisleri ile jeneratör bulundurulması ihtiyaridir.

**Tali Yat Limanları :**

**MADDE 11 —** Tali yat limanları, tabii veya yapılmış kapalı bir su alanına sahip olan; daha uzun süreli kalış ve onarım imkânları yanında aşağıdaki özelliklere sahip yat limanlarıdır.

- a) Akaryakıt satışı,
- b) 5 tona kadar tekneleri denizden karaya ve karadan denize çekebilecek nitelikte meyilli çekek veya vinç,
- c) Meteoroloji ve denizle ilgili bilgi imkânı,
- d) Çamaşır yıkama veya yıkatma imkânı,
- e) Yangın ikaz sistemi,
- f) Yatçıların dinlenmelerini ve birarada bulunmalarını sağlayacak sosyal bir mahal,
- g) Gümrüklü ve gümrüksüz satış yerleri,
- h) Telefon ve imkânları ölçüsünde teleks,
- i) Denizde seyreden yatlarla bağlantıyı sağlayacak mevzuata uygun telsiz sistemi,
- j) Gümrüklü veya gümrüksüz eşya emanet deposu,
- k) Teknik servis,
- l) Yat limanı ihtiyacı için kapalı depo,
- m) Yabancı dil bilen en az 1 personel,
- n) Otopark,
- o) Yakın çevrede olmaması halinde yiyecek - içecek ünitesi,
- p) Karada park hizmetinin verilmesi halinde, ana yat limanının bu hizmete ilişkin şartları,
- r) Emniyetli bağlama sistemi,

**Ana yat limanı :**

**MADDE 12 —** Ana yat limanları, dalga etkisinden uzak kapalı bir alanı kapsayan büyük çapta, kışlama ve bakım- onarım imkânları yanında, tali yat limanı şartlarına ilave olarak aşağıdaki özellikleri taşıyan yat limanlarıdır:



- a) Akaryakıt ikmal iskelesi,
- b) Hava ve deniz durumu ile ilgili sürekli bilgi sağlayabilecek cihazlar,
- c) İmkânlar ölçüsünde teleks veya teleks hizmeti,
- d) Acil yardım merkezi,

e) Limanın kapasitesi ve bağlanacak yatların nitelikleri ile uyumlu karaya çekme ve denize indirme tesisat ve teçhizat (5 tona kadar olan tekneler için meyilli çekek veya vinç ile daha ağır tekneler için ayrıca özel tesisat ve teçhizat),

f) (Değişik 29.6.1991 - 20914) Yatların karada park edebilecekleri drenajı yapılmış kapalı ve açık alanlar ile bakım hizmetleri için elektriği, suyu, aydınlatılması ve özel yangın söndürme gereçleri sağlanmış yerler,

- g) En az 2 teknenin onarımının yapılacağı kapalı atölye,
- h) Yeme içme ihtiyacını karşılayacak bir tesis,
- j) Spor imkânları.

#### Yat Limanlarının İdaresi:-

MADDE 13 — Yat limanlarının işletilmesi, yat limanı işletmecisi tarafından o liman için özel olarak hazırlanarak, Bakanlıkça onaylanan bir yönetmelik uyarınca yapılır. Çekme yerlerinin işletilme esasları ile bu yerlerin sorumlu yöneticisinde aranacak nitelikler Bakanlık tarafından belirlenir.

Yat limanına giren araç ve kişiler, limanda bulunan hizmet ünitelerinin sahip ve görevlileri bu yönetmelik hükümlerine ve yetkililerin kararına aynen uymayı kabul etmiş sayılırlar.

#### İşletme Yönetmeliğinin Esasları :

MADDE 14 — Bakanlıkça düzenlenecek bir modele uygun olarak, yat limanı işletmecisi tarafından 13'üncü madde uyarınca hazırlanacak yönetmelik, en az aşağıdaki ana esasları kapsar.

a) Yat limanından yararlanacak teknelerin tam donanımlı ve kendi imkânları ile seyrebilecek durumda olmaları gereği,

b) Tekne sahipleri ve kaptanlarının mürettebat ve yatçıların yat limanı tesislerinde veya başka teknelerde meydana getirecekleri hasar ve zararların tazmininden bizzat sorumlu oldukları,

c) Kaptan ve tekne sahibinin, teknelerde bulunan eşyaların kaybindan veya çalınmasından veya hasara uğramasından ve yatçılar ile mürettebatın uğrayacağı kazalardan sorumlu oldukları haller,

d) Yat limanında bağlı bir teknenin sahibinin değişmesi halinde, teknenin yeni sahibinin adı, soyadı ve açık adresi ile bu kurallara uyacağını bildiren bir belgeyi yat limanı yönetimine vermesinin zorunlu olduğu, aksi halde bu kurallara uyulmamasından doğacak sonuçlardan teknenin eski sahibinin sorumlu tutulacağı,

e) Yatın sahibinin 46ncı madde uyarınca üçüncü bir şahsın yatı kullanmasına izin vermesine ilişkin usul ve yat sahibinin sorumluluğunun devamını belirleyen ayrıntılar,

f) Yat limanındaki denizcilikle ilgili tüm hizmetlerin yalnızca gemi adamı belgesini haiz kişilerce yürütüleceği,

g) Yatların uzunluk, derinlik ve tiplerine göre hazırlanacak bağlama planı, iskelelerde bağlama yeri numaraları ve liman planlarında derinlikler.

#### **Yat Limanı Müdürü :**

**MADDE 15 —** Yat limanlarında temizlik, düzen, güvenlik ve hizmetler ile hizmetiler arasındaki koordinasyonu Yat Limanı Müdürü tarafından sağlanır.

Yat Limanı Müdürü bu amaçla,

a) Yat limanı yönetmeliğinin öngördüğü görevleri yapar ve tedbirleri alır.

b) Yatların limana giriş, bağlama, kalış ve limandan çıkışlarını düzenler.

c) Olağanüstü hallerde yatları bağlama yerlerinden uzaklaştırır, gerekli tamiratı kaptan veya sahibi adına yaptırıp bedelini tahsil eder.

d) Limanda huzur, düzen ve emniyeti bozan yatlar ve kişileri uyarır ve gerekiyorsa yat limanı dışına çıkarılmalarını sağlar. Yat limanı dışına çıkarılmasına karar verilen yatları uygulamadan önce Liman Başkanına bildirir.

e) Bakanlıktan tasdikli tarifeye uygun olarak tahakkuk ettirilen bedelleri ödemeyen yatlara, yat limanından ayrılma izni veremeyebilir.

f) Yat limanı işletme belgesi kapsamında sağlanan diğer hizmetlerde çalışan personelin, çalışmalarına ilişkin esasları düzenler, bu hizmetler arasında koordinasyonu sağlar ve uyum sağlamayanlarla sakıncalı davranışları görülenlerin Kanunun 31'nci maddesine göre cezalandırılmalarını Bakanlıktan ve/veya hizmetten men'ini işletme sorumlusundan ister,

g) Yatlardan gayri teknelerin yat limanına girmesine, Liman Başkanı'nın isteği üzerine izin verilebilir.

(Yürürlükten kaldırıldı. 29.6.1991 - 20914)

Sahil güvenlik botları, zorunlu ve başka imkân bulunmadığı hallerde yat limanı müdürü ile koordine ederek, geçici olarak yat limanına girebilir ve bu hale zorlayıcı nedenin devamınca yat limanına bağlanabilir.

#### **Liman Başkanı :**

**MADDE 16 —** Ulaştırma Bakanlığı Liman Başkanının bu yönetmelikte aksine hüküm bulunmayan veya ilgili Kanunlarda yer alan yetkileri saklıdır.

#### **Bakanlığın Yetkileri :**

**MADDE 17 —** a) Yat limanlarının faaliyet ve yönetimi, işletmecilik ve turizm mevzuatı açısından Bakanlık denetim elemanlarıncaya denetlenir.

b) Yat limanlarının uygulayacakları, maktu fiyat tarifeleri (tamir, kontrol ve benzeri bir

tarifeye bağlanmayan özellik taşıyan hizmetler hariç), Kanununun 10'uncu maddesi ile belirlenen ilkeler uyarınca tasdikinden sonra uygulanabilir.

c) Bakanlığın izni olmadan, belgeye esas alt ve üstyapı tesislerinde ve hizmetlerde değişiklik yapılamaz.

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### Yat İşletmeciliği

#### Yat İşletmeciliği :

**MADDE 18** — Yat işletmeleri, sahip oldukları veya kiraladıkları yerli ve yabancı bayraklı yatları mürettebatlı veya mürettebatsız olarak bu yönetmelikte belirlenen şartlarla gezi, eğlence ve spor amaçlı kullanımları için yatçıların geçici kullanımına vererek faaliyette bulunan, Bakanlıktan belgeli yatırım ve işletmelerdir.

(Değişik : 29.6.1991 - 20914) Yat yatırımı veya işletmeciliği için belge talebinde bulunacak gerçek veya tüzel kişilerin, en az 30 yatak kapasiteli Türk bayraklı yatlara sahip olmaları veya bunları kiralamış olmaları gerekir. Bu işletmelerden mülkiyetinde işletme belgeli 30 yatak kapasitesi olanlar 19 ve 21 inci maddeler hükümlerine göre faaliyette bulunabilirler. Bunların kapasite sınırları Bakanlıkça artırılabilir.

Yat işletmecileri 1618 sayılı Seyahat Acentaları ve Seyahat Acentaları Birliği Kanunu kapsamında seyahat acentalarına münhasır faaliyetlerde bulunamazlar. (Ek hüküm : 29.6.1991 - 20914) Ancak , yat işletmeleri yatçıları geliş noktalarından alıp, varış noktalarına bırakabilirler.

#### Kiralama Esasları:

**MADDE 19** — Yat işletmeciliği belgesine sahip teşebbüsler yabancılara ait yatları Bakanlığın izni ile beş yıla kadar kiralayabilirler.

Anılan iznin verilmesi için yatların :

a) Mevsimde en az 4 ay kullanımları ve bu sürede en az 60 gün bu amaçla çalıştırılmaları,

b) Sağlanacak dövizin, asıl yat sahibine yapılacak ödemelerin bir katını geçeceğinin taahhüt edilmesi,

c) (Değişik 29.6.1991 - 20914) Türkiye'de kışlamaları; kışlama yapılmaması halinde Bakanlıkça belirlenen miktarın Turizmi Geliştirme Fonu'na yatırılması,

d) Sözleşmelerin Bakanlıkça tasdik edilmesi,

e) Sadece yabancı yatçılara ve yurtdışında mukim Türk vatandaşlarına döviz karşılığı kiralanabilmeleri, Türkiye'de mukim Türk vatandaşlarına kiralanmaması,

şartları aranır.

### **Bayrak Çekme :**

**MADDE 20** — Türkiye'de kurulmuş yat işletmeleri tarafından, yönetmeliğin 19'uncu maddesi uyarınca kiralanan yabancı yatlara 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 823'üncü maddesine bağlı kalınmaksızın Türk Bayrağı çekilmesine izin vermeye, 2634 sayılı Kanunun 27'nci maddesinin (a) fıkrası hükmü uyarınca Bakanlık yetkilidir.

(Ek : 29.6.1991 - 20914) Bu şekilde bayrak çekilen yatlardan, Bakanlıkça belirlenecek miktar Turizmi Geliştirme Fonu olarak alınır.

### **Yabancı Yat İşletmeleri**

**MADDE 21** — Türkiye dışında kurulu yabancı yat işletmelerinin, en az 60 yatak kapasiteli yabancı bayraklı yatlarını Türkiye'de tutarak bu yatları buldukları ülkede veya diğer yerlerde pazarlamalarına Kanunun 3'üncü maddesinin (e) fıkrası ve 27'nci maddesi uyarınca Bakanlık her yat için Turizmi Geliştirme Fonuna yapılacak katkı miktarı ile asgari döviz kazancı ve diğer şartları da belirleyerek 3 yıla kadar sürelerle izin verebilir. Bu izinler gerektiğinde Bakanlıkça uzatılabilir.

(Değişik 29.6.1991 - 20914) Ticari işlemleri tamamen yurt dışında yapılan bu yat işletmelerinin, Türkiye'deki temsil ve hizmetleri 18'inci maddeye göre yat işletme belgesi sahibi (A) veya (Geçici A) grubu seyahat acentaları veya Türk uyruklu yat işletmeleri tarafından yapılır.

Bu madde uygulamalarında temsilciliği yüklenen seyahat acentası veya yat işletmecisi, bu yönetmeliğin yat işletmecileri için öngördüğü tüm şartları gerçekleştirir.

Kullanılacak teknelerin temsilcisi, mevsim başında o yıl uygulanacak programı ve tarifeleri, yurt dışında dağıtılan broşürlerin örneklerini ve gerekli görülebilecek diğer bilgi ve belgeleri Bakanlığa ulaştırır. Türkiye'de görülecek temsil ve hizmetlere ait sözleşmelere ilişkin esaslar Bakanlık ve Maliye Bakanlığınca müştereken tespit edilir.

(Değişik 29.6.1991 - 20914) Bu maddenin uygulanmasında, ayrıca 19 uncu maddenin ikinci fıkrasının (a), (c), (d) ve (e) bendlerinde öngörülen şartlar aranır.

### **Yat İşletmeciliği İçin Başvuru**

**MADDE 22** — Kanunun 27'nci maddesi uyarınca Yat İşletmeciliği Belgesi için Bakanlığa yapılacak başvurularda, aşağıda belirlenen bilgi ve belgeler istenir.

a) İşletmeci hakkında bilgi,

b) İşletme hakkında bilgi,

1. Personel durumu,

2. İşyeri büro, şubeler (veya bu amaçla yapılmış anlaşmalar) ile ilgili ayrıntılar,

c) İşletmeye dahil yatlar hakkında bilgi,

1. İşletme mülkiyetinde bulunan yatlar,

2. Kısa veya uzun süreli kiralanan yatlar,

- d) İşletme planı ayrıntıları,
  - e) Pazarlama çalışmaları ve uygulama esasları,
  - f) Kısa ve uzun süreli kiralama sözleşmesi yapılan yabancı bayraklı yatlar ile ilgili döviz kazancı programı ve taahhütnamesi,
  - g) İşletme ile ilgili anlaşmaların örnekleri,
  - h) Bakanlıkça gerek görülecek diğer bilgi ve belgeler.
- (Ek : 29.6.1991 - 20914) Bu maddede yer alan bilgi ve belgelerin dağıtımı, düzenlenmesi ve Bakanlığa takdim şekli Bakanlıkça belirlenir.

(Ek : 29.6.1991 - 20914) Belge dosyasında bulunması gereken evrakın arşivlenmesi ve muhafazası ile ilgili hususlar Bakanlıkça tespit edilir. Yatırımcılar ve işletmelerce muhafazası gereken evrak her istenildiğinde veya Bakanlığa herhangi bir konuda başvurulduğunda ibraz edilecek şekilde hazır bulundurulur.

#### **Faaliyet Raporları**

**MADDE 23** — Yat işletmeleri, kısa ve uzun süreli kiralama sözleşmesi yaptıkları yerli ve yabancı yatlar ile ilgili olarak aşağıda belirlenen bilgileri her yıl en geç Aralık ayı içinde ve her yat için ayrı bir tablo halinde Bakanlığa vermek zorundadırlar.

- a) Yatın kiraya verildiği tarihler,
- b) Sağlanan gelir TL. ve döviz cinsinden,
- c) İşletmenin sağladığı toplam döviz ve döviz satış bordrolarının kopyaları,

#### **Bürolar :**

**MADDE 24** — Yat işletmeciliğine başlayacak kuruluşların, yatçılık bölgesinde müşterilerle ilişkileri düzenleyecek bir büro kurmaları veya aynı nitelikte bir büro ile temsilcilik ve hizmet anlaşması düzenlemiş olmaları gerekir.

Büro'da Bakanlıkça açılan dil sınavlarının birinde başarılı olmuş bir yönetici ile, yeterli enformasyon ve hizmet görevlileri bulundurulur.

#### **Yat Tipleri :**

**MADDE 25** — Belgeli yat işletmeleri aşağıda belirlenen tiplerdeki yatlar ile faaliyette bulunurlar.

- a) "Yelkenli Yat" (Rüzgar gücü ile seyreden , bunun yanında acil durumda kullanılmak üzere motoru da bulunan yatlar),
- b) "Motorlu Yat" (Motor gücü ile seyreden yatlar),
- c) "Karma Yat" (Yelkenli ve motorlu yatların özelliklerini taşıyan yatlar),

#### **İşletmelere Ait Yatların Nitelikleri :**

**MADDE 26** — (Değişik 29.6.1991 - 20914) Belgeli yat işletmelerine dahil tekneler "Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü"nde öngörülen donanım ile ulusal ve uluslararası mevzuatta belirtilen niteliklerde teçhiz edilir.

Yatların belgelendirilebilmeleri için, kamara, mutfak, umumi mahaller, WC ve duşlar ile yatçıların ve mürettebatın kullanacakları mahaller ve malzemede aranılacak nitelikler Bakanlıkça tespit edilir.

Benzinli motoru olan motorlu yatlar yolcu taşımaya tahsis edilemez. Ancak kullanarla birlikte istiap haddi 4 kişiyi aşmayan küçük sürat teknelerinin motorları kıçtan takma benzinli olabilir.

Taşıyacakları yatçı sayısı 12'den fazla, 36'dan az olan ve yat tipinde inşa edilmiş spor ve gezi amacıyla kullanılan teknelerde; uluslararası teknik kurallara göre yolcu gemilerinde olması gerekli nitelikler aranır.

Ticari ve özel yatların personel donatımı, ilgili mevzuat hükümleri uyarınca yapılır.

#### **İlave Teçhizat:**

MADDE 27 — Yelkenli ve karma yatlarda 26'ncı maddede belirlenen niteliklere ilâve olarak aşağıda belirtilen donatım malzemeleri bulundurulur.

- a) Yelkenli yatlarda acil haller için yeterli motor,
- b) Güverte emniyet kayışı, tel halat makası veya demir testeresi.

#### **Muayene :**

MADDE 28 — Kiraya verilecek yatlar yılda en az bir defa uluslararası denizde can ve mal emniyeti sözleşmesi ile denizde çatışmayı önleme tüzüğü ve ilgili mevzuata göre denizde muayene edilirler.

Yabancı bayraklı yatların sahip oldukları aynı nitelikteki belgeler ve muayeneler geçerlidir.

#### **Yatların Kiralanmasında Mürettebat:**

MADDE 29 — Yat işletmelerine dahil teknelerin mürettebatlı veya mürettebatsız olarak kiraya verilmelerinde aşağıda belirlenen esaslar uygulanır.

a ) 100 gros tonilatoya kadar olup yatçı kapasitesi 12'yi geçmeyen tekneler mürettebatsız olarak kiraya verilebilirler.

Anılan yatlar yatçılık veya yelken federasyon ve kulüplerince verilen ehliyetler ile yabancıların kulüplerinden aldıkları lisanslar dahil amatör denizci (yatçı) yönetiminde seyir yapabilirler.

b ) Tekne boyu 30 m. tonilatosu 101 - 150 yatçı kapasitesi 12 kişiyi aşmayan yatlar mürettebatlı olarak kiraya verilirler. Bu yatlar bir yat kaptanı veya kıyı kaptanı yönetiminde seyir yapabilirler.

c ) (a) ve (b) fıkralarında belirlenen yatlardan 49 - 100 grostonilatoya kadar olanlar ayrıca bir amatör denizci veya gemici, 101 - 150 grostonilato arasında olanlar ise, ayrıca bir amatör denizci veya usta gemici ve bir deniz motorcusu ile seyredebilirler.

Ancak, makinesi doğrudan dümen başından kullanılan yatlarda kaptan ve diğer mürettebattan birisi deniz motorcusu yeterliliğine de sahip ise, ayrıca bir deniz motorcusu bulundurulması gerekmez.

Bu kararname kapsamındaki yatlarda bulundurulacak gemi adamlarına ilişkin yukarıda belirlenen şartlarda teknik ve işletme özellikleri nedeniyle gerekecek değişiklikler Bakanlık ve Ulaştırma Bakanlığının mutabakatı ile belirlenir.

#### **İşletmelere Ait Türk Bayraklı Yatlar:**

**MADDE 30** — Yat işletmecileri tarafından kiraya verilen Türk Bayraklı yatlarda aranacak nitelikler, Kanununun 29'uncu maddesinin 2'nci fıkrası uyarınca bu Yönetmeliğin 26'ncı maddesinde belirlenmiştir.

Bu yönetmeliğin 21'nci maddesi uyarınca işletilen yabancı bayraklı yatlarda da aynı nitelikler aranır.

(Ek: 29.6.1991 — 20914) Yat işletme belgesi sahibi olmayan ve ticari amaçla çalışan Türk Bayraklı yatların kontrolünü sağlamak ve bunları belirli bir standarda ulaştırma için gerekli hususlar, Bakanlıkça, ilgili bakanlıklar ve meslek kuruluşlarının işbirliği ile düzenlenir.

(Ek: 29.6.1991 — 20914) Bu Yönetmelik kapsamında belgelendirilen yatlar, münhasıran yeme-içme ve eğlence hizmetleri verecek şekilde kullanılamazlar.

#### **Yatların Ölçülmesi :**

**MADDE 31** — (Değişik:29.6.1991 — 20914) Yatların ölçümleri ulusal ve uluslararası ilgili mevzuat hükümlerine göre yapılır.

#### **Sigorta :**

**MADDE 32** — Bu yönetmelik uyarınca işletilen yatlar ile bu yatların üçüncü kişilere ıka edebilecekleri zararlara karşı sigorta ettirilmeleri zorunludur.

Daimi mürettebat ve yatçılar için yaptırılacak bedeni kaza sigortasının şahıs başına miktarı Bakanlıkça tesbit edilir.

#### **Teminat :**

**MADDE 33** — Yat limanı ile yat işletmecileri müşterilerine sunacakları hizmetler ve faaliyetleri nedeniyle yapacakları işlemlerinden doğacak yükümlülüklerine karşılık teşkil etmek üzere, miktarı Bakanlıkça tesbit edilecek bir teminatı vermek zorundadırlar.

Teminat, Bakanlık emrine kayıtsız şartsız olarak para, Devlet İstikraz Tahvilleri, katı ve süresiz banka teminat mektubu türlerinden biri seçilerek verilir.

Bu yönetmelikteki faaliyetler dışında başka bir alacak nedeniyle temlik, terhin ve haciz edilemez.

Teminatlarda meydana gelen eksilmelerle, teminat miktarlarının artırılmasından doğacak farklar 30 gün içinde tamamlanır.

İşletme faaliyetinin herhangi bir şekilde sona ermesi halinde teminat bir yıl sonra iade edilir.

### **Teminattan Ödeme :**

MADDE 34 — Yat limanı veya yat işletmelerinden teminat konusu ile ilgili talep hakkı doğanlar Bakanlığa başvururlar.

Borcunu ödemesi için Bakanlığın tebligatına uymayan veya ödemeyiş nedeni haklı bulunmayan işletmenin borcu Bakanlıkça teminatından ödenir.

### **Fiyatların Tasdiki :**

MADDE 35 — Bu yönetmelik uyarınca faaliyet gösterecek yat işletmecileri bir sonraki yıla ait fiyat tarifelerini Kanununun 10'uncu maddesi uyarınca Bakanlığın tasdikinden sonra uygulayabilirler.

## **DÖRDÜNCÜ BÖLÜM**

### **Yatların Karasularında Seyir Esasları**

#### **Türkiye'ye Giriş-Çıkış İşlemleri :**

MADDE 36 — Türkiye'ye giren veya çıkan yatların hudut kapılarından giriş çıkış yapmaları zorunludur.

Yat limanlarının 5682 sayılı Pasaport Kanununun 1'inci maddesi uyarınca giriş kapısı haline getirilmelerine Bakanlığın teklifine dayanarak Bakanlar Kurulu karar verir. Yatlarla ilgili liman, gümrük, pasaport, sağlık ve diğer işlemler, ilgililerce yat limanı içinde bir mahalde toplanır.

Bu madde uyarınca bir mahalde toplanan kamu görevlileri arasındaki koordinasyon ve çalışma düzeni bu kişiler arasından valilerce seçilecek bir görevli tarafından sağlanır. Giriş işlemleriyle ilgili idarelerden birinin yat limanına görevli tahsis edememesi halinde o idareye ilişkin işler Valinin tayin edeceği diğer bir kamu görevlisi tarafından yürütülür.

#### **Yatlardan Yapılacak Tahsilat :**

MADDE 37 — Çeşitli mevzuat uyarınca Türk ve yabancı yatlardan alınması gereken her türlü vergi, resim harç ve benzeri tahsilatın (Gümrük vergi ve resimleri hariç) beyan edilen güzergaha göre uğranılacak limanlar dikkate alınarak ilgili idarelerce yapılması 36'ncı madde uyarınca seçilecek görevli tarafından sağlanır. Her ayın tahsilatı, izleyen ayın ilk 20 günü içinde mahalli Mal Sandığına, ilgili kuruluşların payları belirtilerek yatırılır.

Bu ödemeler, kesin çıkış yapılmadığı takdirde, Yat Kayıt Belgesi'nin yürürlük süresince uğranılacak diğer limanlarda da geçerlidir.

#### **Yat Kayıt Belgesi :**

MADDE 38 — Yatçıların gümrük, pasaport, sıhhi muamele, liman, yat, yatçı, mürtecibat, eşya ve diğer beyanları ve bu beyanlara göre gümrük, pasaport, liman, sağlık ve diğer görevlilerce yapılan giriş ve çıkış kayıt ve işlemlerinin tamamı yat kayıt belgesinde (Transit log); çeşitli kamu idarelerine ait giriş ve çıkış kayıt ve işlemlerinin tamamı ise yat kayıt belgesine dayanılarak yat kayıt kütük defterinde toplanır.



Yabancı bayraklı ve yabancı limanlardan gelen yatlar için ilgili mevzuat uyarınca ilk vardıkları Türk Limanında, Yat Kayıt Belgesi kapsamında yapacakları beyan ve görevlilerce yapılan işlemler, kesin çıkış yapılana kadar sonradan uğrayacakları Türk Limanlarında da ayrıca bir işleme gerek kalmaksızın geçerlidir.

Türkiye'de kışlayan yatların, anılan belgeye ilişkin işlemleri kışlama mahallerinde yapılır.

#### **Türk Limanları Yat Kayıt Belgesinin Kullanımı**

**MADDE 39 —** (Değişik : 15.10.1986 - 19252) Türk Limanları Yat Kayıt Belgesini, alarak giriş işlemlerini tamamlayan yatlar ve yatçılar Türkiye'ye giriş yapmış olurlar.

#### **Türk Bayraklı Yatların Kayıt Belgesi:**

**MADDE 40 —** (Değişik : 29.6.1991 - 20914) Türk bayraklı yatların, başlama limanında yapacakları liman işlemleri, uğranılacak diğer limanlarda da ayrıca bir işlem gerektirmeksizin, bir belge üzerinde toplanır. Bu işlemler ticari yatlarda her ticari seferin sonuna kadar, Türk limanları arasında sefer yapılması ve Türk karasuları dışına çıkılmaması kaydıyla geçerlidir.

Türk bayraklı özel yatlara dört yılda bir kara muayenesi yapılarak ilgili Bakanlıkça "Özel Yat Kayıt Belgesi" verilir. Bu yatlar yılda bir denizde muayene edilir ve Türk karasularında özel yat kayıt belgesi ile sefer yaparlar.

Türk karasularında kalmak veya Türk limanları arasında sefer yapmak kaydıyla yatların sefere çıkabilmeleri için başlangıç limanındaki liman başkanlığının onayı yeterlidir. Ancak, yabancı limanlara seyir yapan veya yabancı limanlardan gelerek Türkiye'ye giren bütün yatların yat kayıt belgelerinde sihi muamele, gümrük ve pasaport işlemleri de aranır.

Ayrıca, boğazlardan transit geçişler bakımından 20 Temmuz 1936 tarihinde Montreux'de imzalanan Boğazlar Rejimi Hakkında Sözleşme'de öngörülen sağlık denetimine ilişkin hükümler saklıdır.

Yat kaptanının, yat kayıt belgesinin sefer süresince yatta kalan nüshasını liman başkanlığına teslim etmesi ile sefer tamamlanmış olur.

#### **Yat Kayıt Belgesinin Dağıtımı:**

**MADDE 41 —** (Değişik : 29.6.1991- 20914) Bakanlıkça belirlenen esaslara uygun olarak hazırlanacak yat kayıt belgelerinin dağıtımı, yat turizminin geliştirilmesi hizmetlerine yatların katılma payları olarak Bakanlıkça her yıl döviz ve Türk lirası olarak belirlenecek miktarlar karşılığında uygun görülecek kamu kurumu niteliğindeki meslek kuruluşları tarafından yapılır. Yat kayıt belgelerinin basım masraflarının ödenmesinden sonra net hasıllattan görevlendirilen kuruluşa idari ve genel giderler karşılığı % 10 komisyon ödenir ve kalanı Turizmi Geliştirme Fonu'na aktarılır.

#### **Mucbir Sebeb ve Olağanüstü Haller:**

**MADDE 42 —** Olağanüstü haller, mucbir sebepler veya 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkındaki Kanun'da öngörülen yükümlülükler nedeniyle gerçekleştirilecek zorunlu çıkış ve girişlerde beyanı sonradan yapılmak kaydıyla yatlara istisna tanınır.

### **Sıhhi Muamele :**

**MADDE 43 —**( Değişik : 29.6.1991 - 20914) Yatların yat kayıt belgesi kapsamında yaptırdıkları muamele (vize ve patente dahil) yabancı bir limana uğramadığı sürece, ayrıca bir işleme gerek olmaksızın Kanununun 28 inci maddesinin (c) fıkrası uyarınca bir yıl geçerlidir.

Ölüm ve bulaşıcı hastalık hali en yakın Liman Başkanlığı'na veya mahallin en büyük Mülki Amirliğine derhal bildirilir.

### **Yatçılık Bölgesi:**

**MADDE 44 —** Kanununun 28'inci maddesinin (d) fıkrası uyarınca belirlenmesi gereken bölge, 2565 sayılı Askeri Yasak Bölgeler ve Güvenlik Bölgeleri Kanunu uyarınca belirlenmiş ve belirlenecek olan Askeri Yasak Bölgeler, Askeri Güvenlik ve Özel Güvenlik Bölgeleri ile Genelkurmay Başkanlığınca yat turizminin yapılması sakıncalı görülen bölgeler dışında kalan ülkemiz sahillerinin tamamını kapsar. (2565 sayılı Kanunun geçici birinci maddesi hükmü saklıdır.)

Yabancı bayraklı yatlar ile, yabancıların kullandıkları Türk Bayraklı yatlar söz konusu bölgede;

- 1) Seyir evrakında gösterilen güzergah üzerinde seyredebilirler,
- 2) Bu güzergah üzerinde, gümrük idaresi bulunmayan yerlere, başkaca bir tahdit bulunmaması kaydı ile yanaşabilir, demirleyebilir.

Bu bölgelerde 1615 sayılı Gümrük Kanunu'nun 32'nci maddesi, 1918 sayılı Kaçakçılığın Men ve Takibine Dair Kanununun 11'inci maddesinin 1'inci fıkrası ile 12 ve 13'üncü maddeleri yatçılık dışı faaliyetlerin tespiti halinde uygulanır.

### **Yatçılık Bölgelerinin Kontrolü ve Geliştirilmesi:**

**MADDE 45 —** Yatçılık bölgelerinde yatların seyir, demirleme ve durmaları açısından sakınca görülen yerler ilgili idarelerce Bakanlık koordinatörlüğünde belirlenerek ayrıca duyurulur ve kontrol düzeni görevli kurumlarca temin edilir ve ilgili mevzuatla öngörülen müeyyideler uygulanır.

Yatçılık bölgelerinde diğer deniz sporlarının yapılmasında uyulacak kurallar ilgili kuruluşlarla işbirliği halinde Bakanlıkça tespit edilir.

(Ek : 29.6.1991 - 20914) Sualtı ve diğer deniz sporlarının yapılmasına elverişli olarak imal edilen özel amaçlı yatlar; Genelkurmay Başkanlığı ile Ulaştırma ve Kültür Bakanlıklarının olumlu görüşleri ile münferiden belgelendirilir.

## **BEŞİNCİ BÖLÜM**

### **Yabancı Yatların Kalış Süreleri ve Kabotaj Hakları**

#### **Yatların Bırakılması ve Kalış Süreleri**

**MADDE 46 —** (Değişik : 15.10.1986 - 19252) Türkiye'ye yatları ile birlikte giriş

yapan yabancılar, Kanununun 29'ncü maddesi uyarınca yatlarını belgeli bir yat limanına veya yat çekek yerlerine iki yıla kadar bir süre için kışlama, bakım ve onarım amacı ile bırakarak başka bir vasıta ile Türkiye'den ayrılabilir.

Bu halde yat limanı veya yat çekek yeri müdüründen alacakları bir belge ile mahalli gümrük idaresine müracaat ettikleri takdirde, pasaportları üzerinde gerekli işlem yapılır. Bu suretle yat limanında veya yat çekek yerlerinde kışlayan en az iki yılda bir sahipleri tarafından kullanılan yatlar, ayrıca bir izne gerek kalmaksızın beş yıla kadar Türkiye'de kalabilirler. Beş yılın bitiminde bu süreyi uzatmaya Bakanlık yetkilidir.

### **Kabotaj Uygulamaları**

**MADDE 47 — (Değişik : 29.6.1991 - 20914)** Türkiye'de kışlayan veya yabancı bir limandan gelerek Türkiye'ye giriş yapan her türlü yabancı bayraklı özel yatların liman içinde veya Türk limanları arasında kullanılmasına yalnızca sahibi içinde olmak şartıyla izin verilebilir. Çok sahipli yabancı bayraklı özel yatlar ile yabancı klüp, demek ve birliklere ait yatlar yılda en fazla dört sahibi tarafından kullanılabilir. Bu çeşit yatlara yat sahibinin ailesi dışında, karşılığında hiç bir ücret alınmadan yalnızca gezi, spor, eğlence amacıyla Türk veya yabancı misafir alınması mümkündür.

Türkiye'ye giriş yapan özel yatların sahibi veya mürettebatı tarafından kullanılmaları ya da ücretsiz Türk ve yabancı misafir ile mürettebat alınması, yatçıların mürettebatsız olarak kiraladıkları yatları kullanmaları gemi adamlığı sayılmaz ve yatçılar, gemi adamlarının sahip olduğu haklardan yararlanamazlar.

Türkiye'de kışlayan veya yabancı bir limandan gelen özel yat veya bir yat işletmesine dahil yabancı bayraklı yatlara, yatçılar yatçılık amacı ile bir Türk limanından binebilirler ve yatı diğer bir Türk limanında terkedebilirler.

Bu Yönetmelik uyarınca yat işletmeciliği kapsamında kullanılan Bakanlıktan belgeli yabancı bayraklı ticari yatlar, ücret ve navlun mukabili liman içinde ve Türk limanları arasında yolcu taşımacılığı yapamazlar. Ancak bu yatların turizm amaçlı faaliyetleri yolcu taşımacılığı sayılmaz.

Belgeli olmayan yabancı bayraklı yatların, belirli program dahilinde veya programsız olarak ücret karşılığı yatçı veya yolcu olarak Türk limanları arasında gezi tertip etmeleri halinde Kabotaj Kanunu hükümlerine göre işlem yapılır.

Turizm ve tanıtma açısından önem taşıyan yatçılık faaliyetlerinin bu madde kapsamı dışında değerlendirilmesi, Bakanlığın uygun görüşü ile mümkündür.

### **Belge sürelerinin uzatılması:**

**MADDE 48 — (Değişik : 29.6.1991 - 20914)** Yabancı yatçılık ve yelken klüp, demek ve birlikleri tarafından verilen belgelerin süreleri, ilgili kamu kurumu niteliğindeki meslek kuruluşları tarafından uzatılabilir. Yetki verilecek kuruluş ve bu işlemler için alınacak ücrette ilişkin esaslar Bakanlıkça belirlenir.

### **Personel yetiştirilmesi:**

**MADDE 49 —** Yat limanları ile yat işletmeciliğinde çalışacak personelin yetiştirilmesi için Bakanlık, Milli Eğitim ve Ulaştırma Bakanlıklarının işbirliği ile kurslar ve programlar düzenlenir.

## ALTINCI BÖLÜM

### Son Hükümler

#### Belge işlemleri:

**MADDE 50** — Yat veya yat limanı yatırım veya işletmeciliği için Bakanlığa yapılacak başvurular, kanun ve bu yönetmelik hükümleri uyarınca değerlendirilir. Bakan veya Müsteşar'ın onayı ile kesinleşen değerlendirmeler sonunda uygun görülenlere Turizm Yatırımı veya Turizm İşletmesi Belgesi verilir.

#### Kullanma esasları:

**MADDE 51** — Yabancı bayraklı yatların Türk Sahillerinde ve Türk limanları arasında turizm amacı ile kullanılmasına ilişkin esaslar bu yönetmeliğin Dördüncü Bölümü'nde yat işletmeciliğine ilişkin kullanım esasları yine bu yönetmeliğin Üçüncü Bölümü'nde Kanunun 27'nci maddesinin (b) fıkrası hükmü uyarınca düzenlenmiştir.

#### Yetki

**Ek Madde 1** — (Değişik : 29.6.1991 - 20914) Türk bayraklı yatlar ile Türkiye'de kışlayan yabancı bayraklı yatlar ve yabancı limanlardan gelen yatlar için, yabancı ülkelerde yapılan uygulamalar dikkate alınarak Bakanlıkça gerekli tedbirler alınabilir.

Kanun ve yönetmeliğe göre yükümlülüklerini yerine getirmeyen yerli ve yabancı işletmelere ait yatların seyirleri Bakanlığın teklifi üzerine ilgili bakanlıklarca durdurulabilir.

19 ve 21 inci maddelere göre yabancı bayraklı yat kiralayan veya temsilciliğini üstlenen firmalar, ülkeye getirdikleri toplam döviz miktarını her yıl Bakanlıkça belirlenecek, getirilmesi yatak başına zorunlu olan döviz miktarına göre, yıl sonunda belgelemek mecburiyetindedirler. 21 inci maddeye göre yurt dışında satışı yapılan yabancı bayraklı yatlar için tespit edilen belirli yatakbaşı dövizin ülkemize transferini gösteren belgenin faturaya ekli olarak Bakanlığa sunulması gerekir. Bir yıl içinde Bakanlıkça belirlenen toplam döviz getirmeyen sözkonusu işletmelerin yabancı bayraklı yatlara ilişkin belgeleri yenilenmez.

**GEÇİCİ MADDE 1** — 4/9/1974 tarih ve 7/9005 sayılı Karamame ile işletmeciliği T.C. Turizm Bankası A.Ş.'ne verilmiş olan Kuşadası Ana Yat Limanına ve Bodrum Yat Tali limanına, bu yönetmeliğin ikinci bölümünde belirlenen şartlar aranmaksızın Bakanlıkça Yat Limanı İşletmeciliği Belgesi verilir.

#### GEÇİCİ MADDE 2 — Bu yönetmeliğin;

a) 32 'nci maddesi ile belirlenen kişi başına sigorta miktarı 1983 yılı için 200.000.- TL.

b) 33'üncü maddesi ile belirlenen teminat miktarı 1983 yılı için yat limanlarında 1.000.000.- TL., yat işletmelerinde her yat için 250.000.- TL.

c) 41'inci maddesi ile belirlenen Yat Kayıt Belgelerinden yabancı tekneler için düzenlenenlerin 1983 yılındaki dağıtımı (10) Amerikan doları, eşdeğer döviz veya TL.

karşılığı, Türk tekneler için düzenlenenlerin dağıtımını ise 2.000.- TL karşılığı yapılır.

**GEÇİCİ MADDE 3 —** Yabancı bayraklı yatlarda Türk personel çalıştırılmasının teşvikine ilişkin esaslar, Bakanlığın koordinatörlüğünde İçişleri, Maliye, Gümrük ve Tekel ve Ulaştırma Bakanlıklarının işbirliği ile düzenlenir.

**GEÇİCİ MADDE —** (Ek : 29.6.1991 - 20914) Bu Yönetmeliğin yayımından önce yabancılara ait yatları kiralayan ve temsilciliğini üstlenen işletmelerin bu faaliyetleri 31/12/1992 tarihinde sona erer.

Bu Yönetmeliğin yürürlüğe girmesinden sonra kiralama ve temsilciliği üstlenen firmalar değiştirilemez. Yeni firmalarla anlaşmalar 18 inci madde hükümlerine göre yapılır.

#### **Yürürlük**

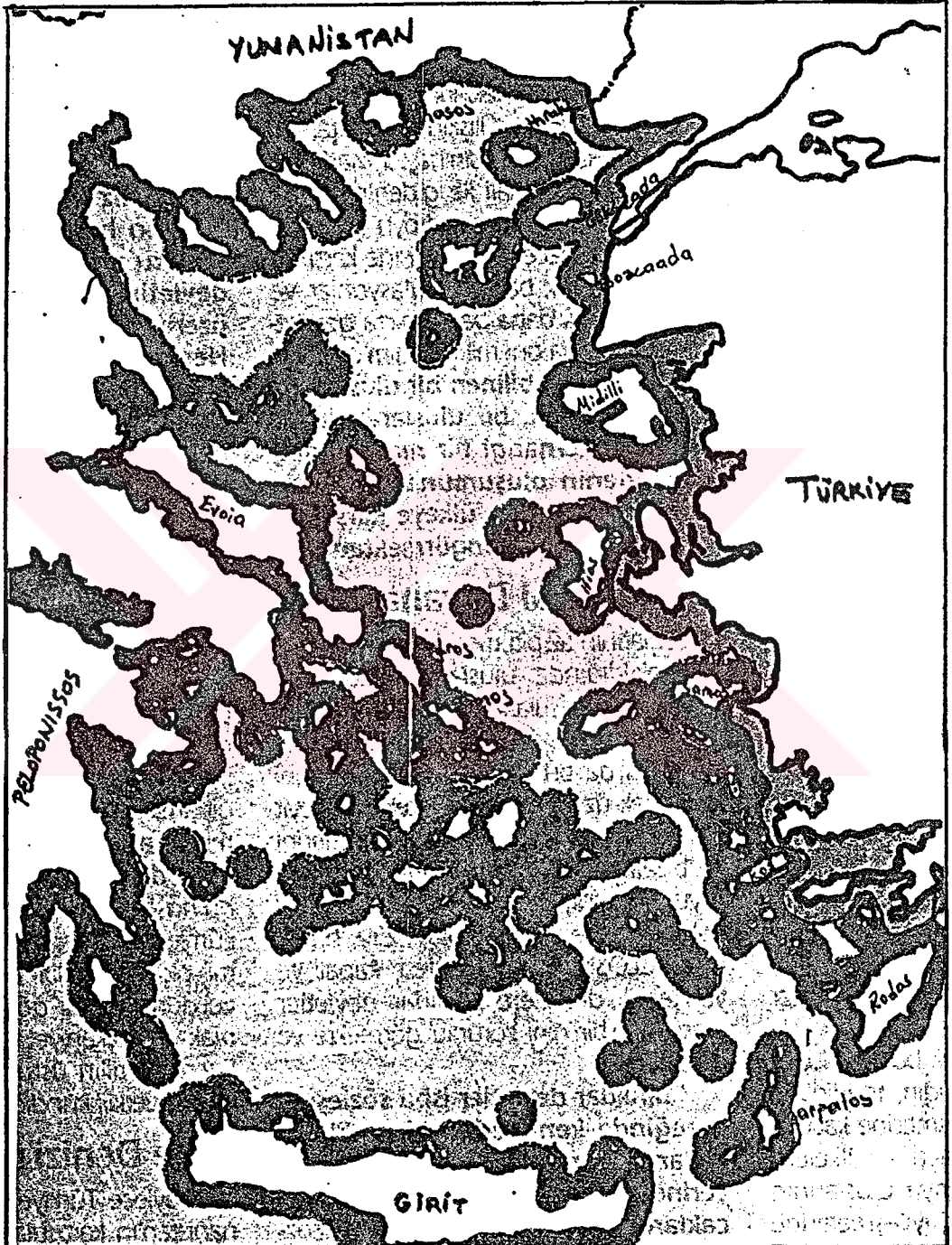
**MADDE 52 —** Bu yönetmelik yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

#### **Yürütme :**

**MADDE 53 —** Bu yönetmeliği Bakanlar Kurulu yürütür.

Ek-4: 6 Millik Karasularıyla Egede Bugün Geçerli Durum ile  
12 Millik Karasularıyla Egede Oluşacak Durum.

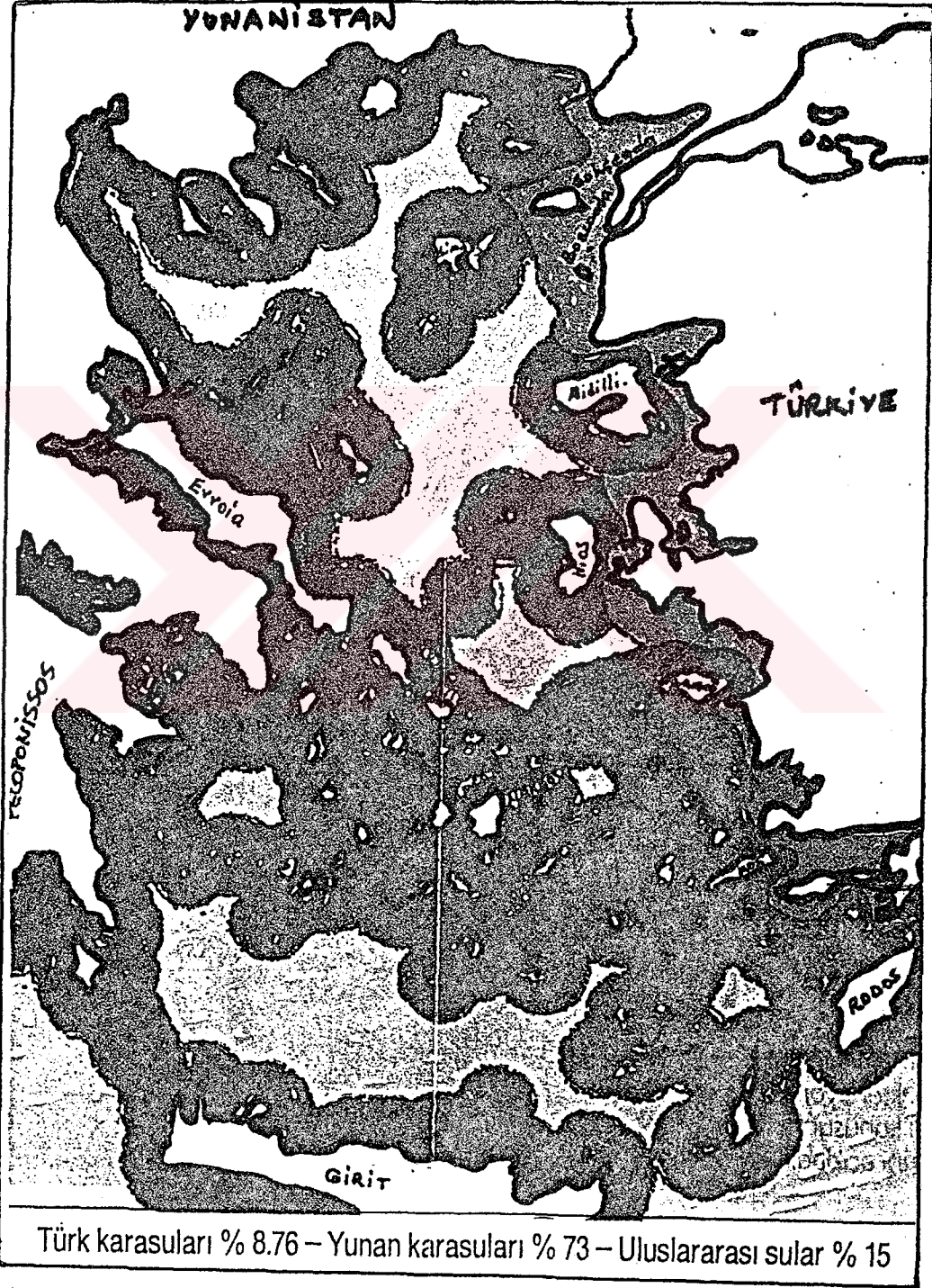
6 Millik Durum



Türk karasuları % 7.47 – Yunan karasuları % 43.68 – Uluslararası sular % 48.85

Kaynak: Deniz Ticareti Dergisi, Demet yayıncılık, s. 6, İstanbul, 1994

12 Millik Durum



Kaynak: a.g.e., Deniz Ticareti Dergisi

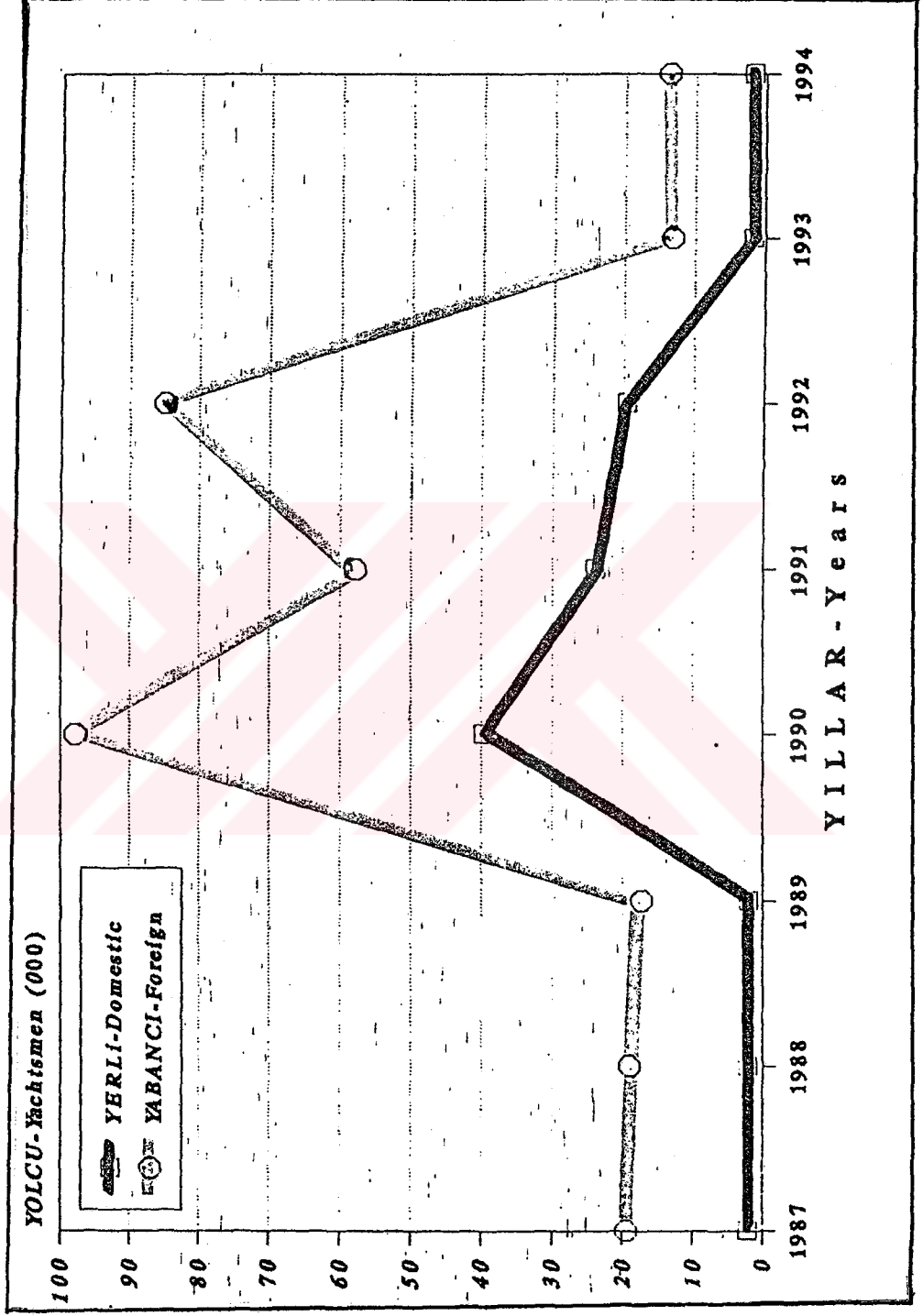
Ek-5: Yurtdışı Fuarlar Takvimi (1995)

Fuarlar	Tarih	Fuarlar	Tarih
1-Maastricht Turizm Fuarı	6-8 Ocak	37-Los Angeles Times Travel Show	11-12 Mart
2-Utrecht Turizm Fuarı	10-15 Ocak	38- The Washington Post Travel Show	14 Mart
3-Bern Turizm Fuarı	12-15 Ocak	39- New York Times Travel Show	16 Mart
4-Reiseliv Oslo Turizm Fuarı	12-15 Ocak	40-Budapeste Turizm Fuarı	16-19 Mart
5-Manc hester Holiday Show	13-15 Ocak	41- Liege 6. Sportif Macera ve Seyahat Fu.	16-19 Mart
6-TOURISMA 95 Magdeburg Turizm Fuarı	13-15 Ocak	42-TRAVEL 95	17-19 Mart
7- 4. Berliner Reisemarkt	14-15 Ocak	43-MITT 95 2. Uluslararası Tur. Sey. Fuarı	22-25 Mart
8-Dublin Holiday World	18-22 Ocak	44-SMTV Paris Dünya Tur. Seyahat Haftası	22-27 Mart
9-Helsinki MATKA 95	19-22 Ocak	45-TOUR 95 Göteborg Turizm Fuarı	23-26 Mart
10-Basel Tatil Fuarı	20-22 Ocak	46-Brüksel Tatil Fuarı	25 Mart-2 Nisan
11-Lüksemburg Turizm Fuarı	20-22 Ocak	47-SITC Barselona Fuarı	20-23 Nisan
12-Stuttgart Turizm Fuarı	21-29 Ocak	48-The Travel -Leisure Show Toronto	20-23 Nisan
13-Düsseldorf Yatçılık Fuarı	21-29 Ocak	49-Arabian Travel Market	25-28 Nisan
14-FERIEN 95 Viyana Turizm Fuarı	25-29 Ocak	50-Bilbao Turizm Fuarı	27 Nisan-1 Mayıs
15-Madrid FITUR Turizm Fuarı	25-29 Ocak	51- Uluslararası Seyahat ve Tur. Fuarı	1-5 Mayıs
16-Zürih FESPO Turizm Fuarı	26-29 Ocak	52-Annual Premium Incentive Show	2-4 Mayıs
17-FERIE 95 İskandinavya Turizm Fuarı	26-29 Ocak	53-IMPTM Akdeniz Uluslararası Barış ve	8-10 Mayıs
18-Anvers Tatil Fuarı	28 Ocak - 5 Şub	54-EIBTM Cenevre Fuarı	16-18 Mayıs
19-Salzburg Turizm Fuarı	3-5 Şubat	55- ITE'95 Hong-Kong Turizm Fuarı	1-4 Haziran
20-Orange County Fair	4-5 Şubat	56-Melbourne Tatil ve Seyahat Fuarı	16-18 Haziran
21-Prag Turizm Fuarı	9-12 Şubat	57-Sydney Tatil ve Seyahat Fuarı	23-25 Haziran
22-St. Gallen Turizm Fuarı	10-12 Şubat	58-Reisemarkt Alexanderplatz	Ağustos
23- Lille TOURISMA Fuarı	10-12 Şubat	59-Friedrichshafen Yatçılık Fuarı	16-24 Eylül
24-Baltour95 Turizm Fuarı	10-12 Şubat	60-SKI-HAPP Kış Fuarı	Eylül
25-Hamburg Turizm Fuarı	11-19 Şubat	61-Tallinn TOUREST 95 Seyahat Fuarı	23-25 Eylül
26-Liege Tatil Fuarı	11-19 Şubat	62-IT-ME Fuarı	27-29 Eylül
27-EMTA Destinations 95	16-19 Şubat	63-TTW Montreux Fuarı	Ekim
28- The International Adventure Travel Show	17-19 Şubat	64- Salon Int.Tourism Voyages Montreal	26-29 Ekim
29-Münih Turizm Fuarı	18-26 Şubat	65-WTM Londra Dünya Turizm Fuarı	14-16 Kasım
30-Nürnberg Turizm Fuarı	18-26 Şubat	66- The Washington Post Travel Show	8 Kasım
31-International Confex	21-23 Şubat	67-Brüksel Seyahat Fuarı	Kasım
32-BIT Milano Turizm Fuarı	22-26 Şubat	68-COLMAR Uluslararası Turizm ve Sey.Fi	Kasım
33-Perth Tatil ve Seyahat Fuarı	24-26 Şubat	69-Travel Trend	10-13 Kasım
34-Linz Turizm Fuarı	24-26 Şubat	70- Jata Uluslararası Sey.ve Kong.Fuarı	30 Kasım-3 Aral
35-ITB Berlin Turizm Fuarı	4-8 Mart	71-Köln Turizm Fuarı	1-3 Aralık
36-Mahana Lyon Turizm Fuarı	10-12 Mart	72-Leipzig Turizm Fuarı	7-12 Aralık
		73-Glasgow Turizm Fuarı	Aralık
		74- Zuidlaren Turizm Fuarı	Aralık
		75-Spring Tour-Travel Exchange	

Kaynak: Turizm Bakanlığı, Tanıtım Dairesi.

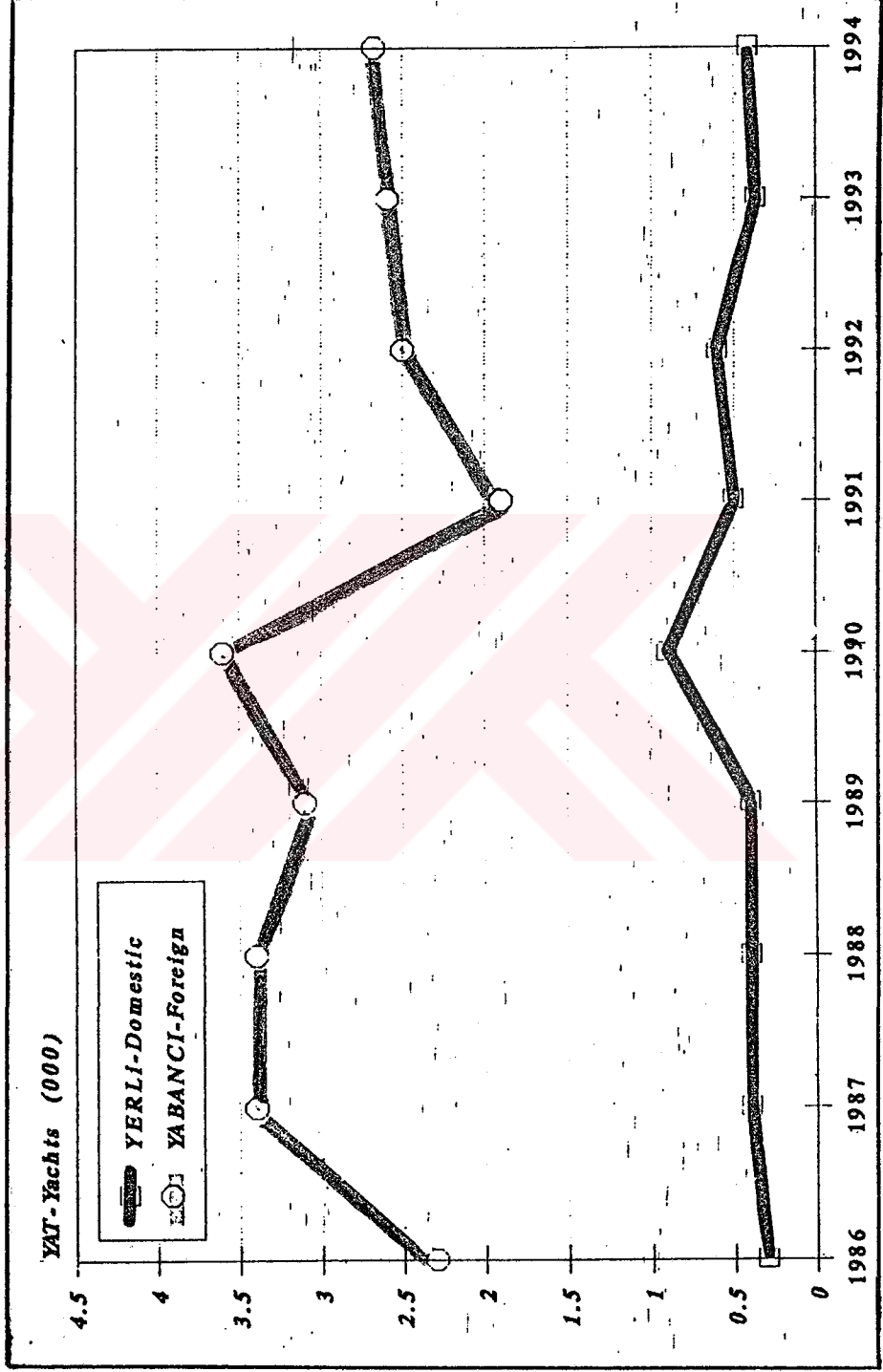


Ek-6: Ülkemiz Limanlarına Sarı Bayraklı (ticari ve özel) Yatlarla Gelen Yolcu ve Mürettebatın Yıllara Göre Dağılımı



Kaynak: Yat İstatistikleri Bülteni 1994, Turizm Bakanlığı, Yatırımlar Genel Müdürlüğü Yayınları, s.7, Ankara, 1994

Ek\_7: Ülkemiz Limanlarına Gelen Sarı Bayraklı (ticari ve özel) Yat Sayılarının  
Yıllara Göre Dağılımı



Yıllar

Kaynak: a.g.e., Yat İstatistikleri Bülteni 1994.

Ek-8: Ülkemiz Limanlarına Gelen Sarı Bayraklı Yat Sayısı ve Bu Yatlarla Gelen Yolcu, Mürettebat Sayılarının Yat Cinsi ve Yıllara Göre Dağılımı.

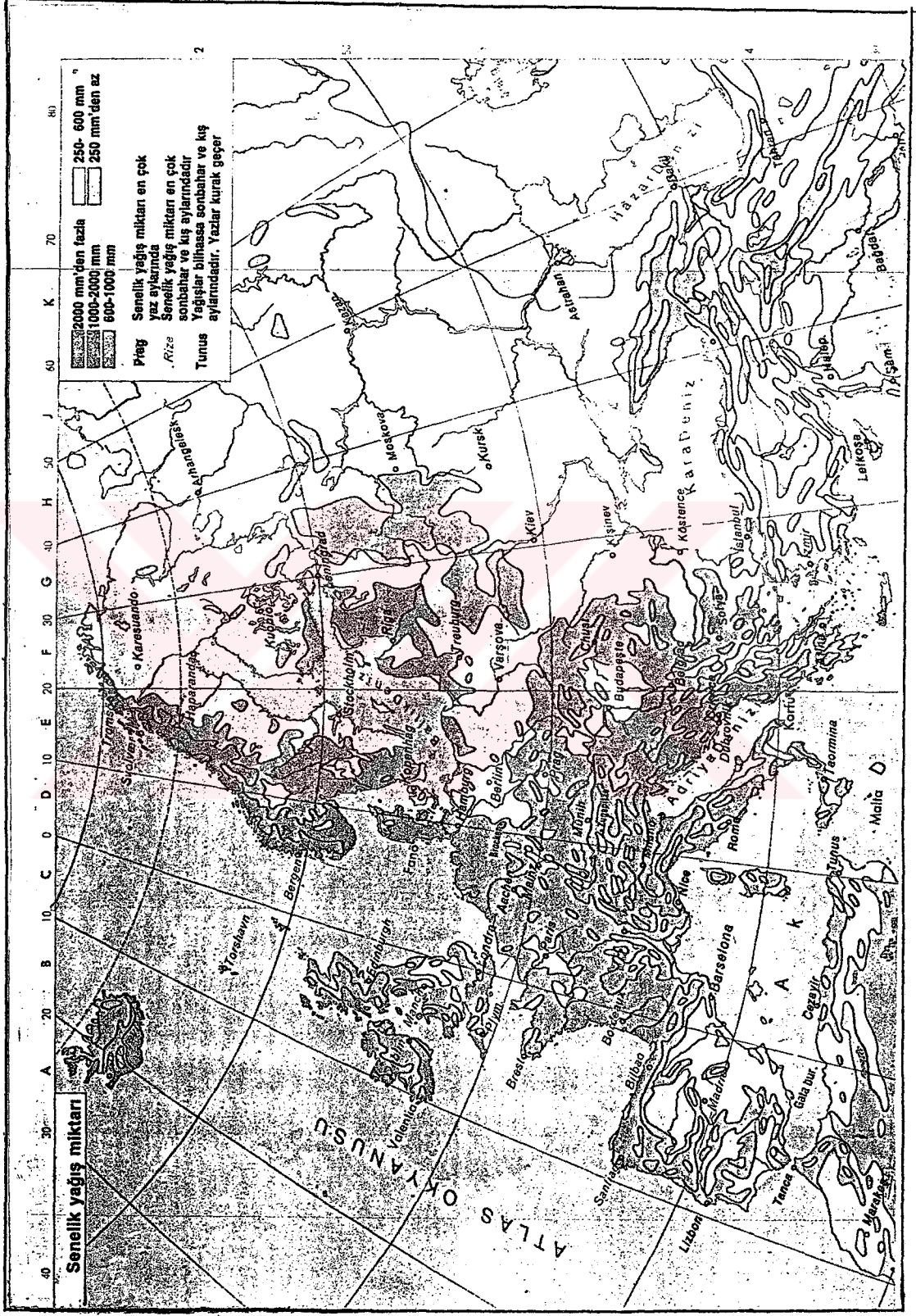
YIL	YAT SAYISI No of Yachts					YOLCU SAYISI No of Yachtsees					MÜRTEBAT SAYISI No of Crew Member				
	YERLİ Domestic			YABANCI Foreign		YERLİ Domestic			YABANCI Foreign		YERLİ Domestic			YABANCI Foreign	
	T C	U P	TOPLAM Total	T C	TOPLAM Total	T C	U P	TOPLAM Total	T C	U P	TOPLAM Total	T C	U P	TOPLAM Total	
1986	277	..	2 343	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1987	414	..	3 441	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1988	327	110	3 420	925	710	5 268	305	902	5 268	902	16 913	997	371	1 368	1 525
1989	333	93	3 134	881	624	5 331	287	537	5 331	849	13 826	1 063	316	1 379	1 621
1990	496	212	3 554	600	1 197	5 845	656	541	5 845	10 770	16 615	2 100	728	2 828	1 038
1991	260	96	1 854	278	638	2 828	352	296	2 828	5 368	8 196	1 126	285	1 411	411
1992	538	46	2 529	921	1 866	6 401	439	625	6 401	5 515	11 916	1 643	74	1 717	1 447
1993	335	32	2 594	645	200	4 622	346	546	4 622	6 636	11 258	1 043	67	1 110	1 219
1994	395	16	2 674	593	323	5 010	195	323	5 010	6 825	11 835	1 248	117	1 365	1 214

T: Ticari

Ö: Özel

Kaynak: a.g.e., Yat İstatistikleri Bülteni 1994.

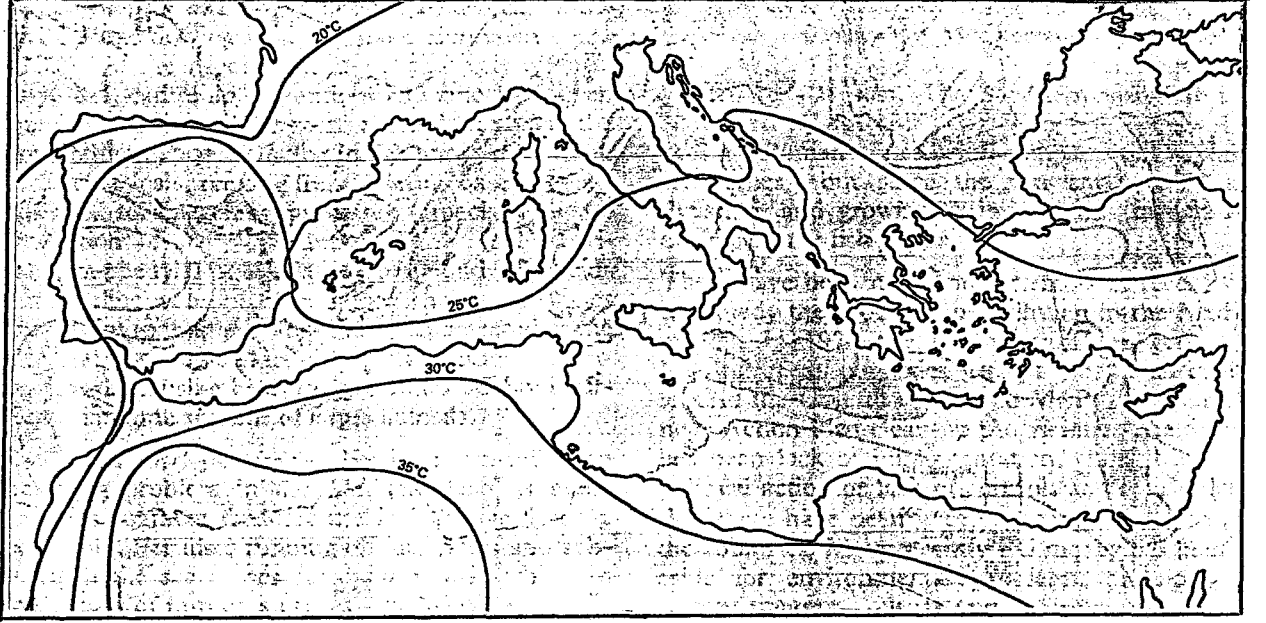
Ek-9 : Avrupa'da Senelik Yağış, Isı, Akdenizdeki Senelik Isı, Yağış, Rüzgar, Yüzeysel Akıntılar, Deniz Suyu Isısı, Türkiye'deki Isı, Yağış Dağılımları



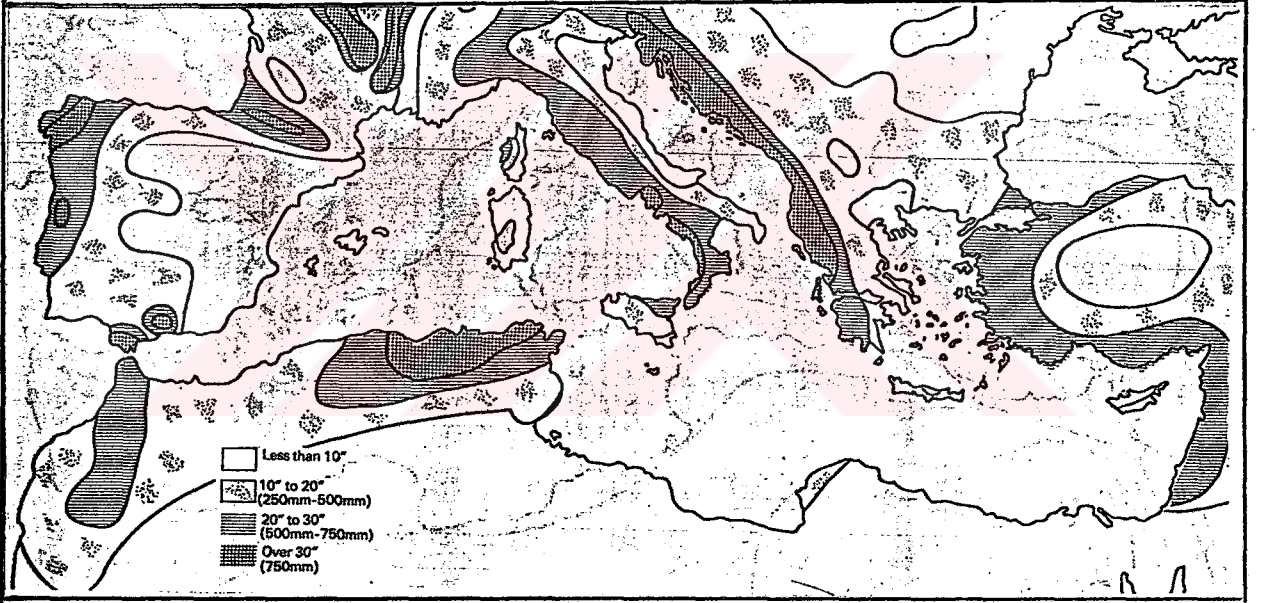
Kaynak: Atlas, Gün yayıncıları, İstanbul, 1992.



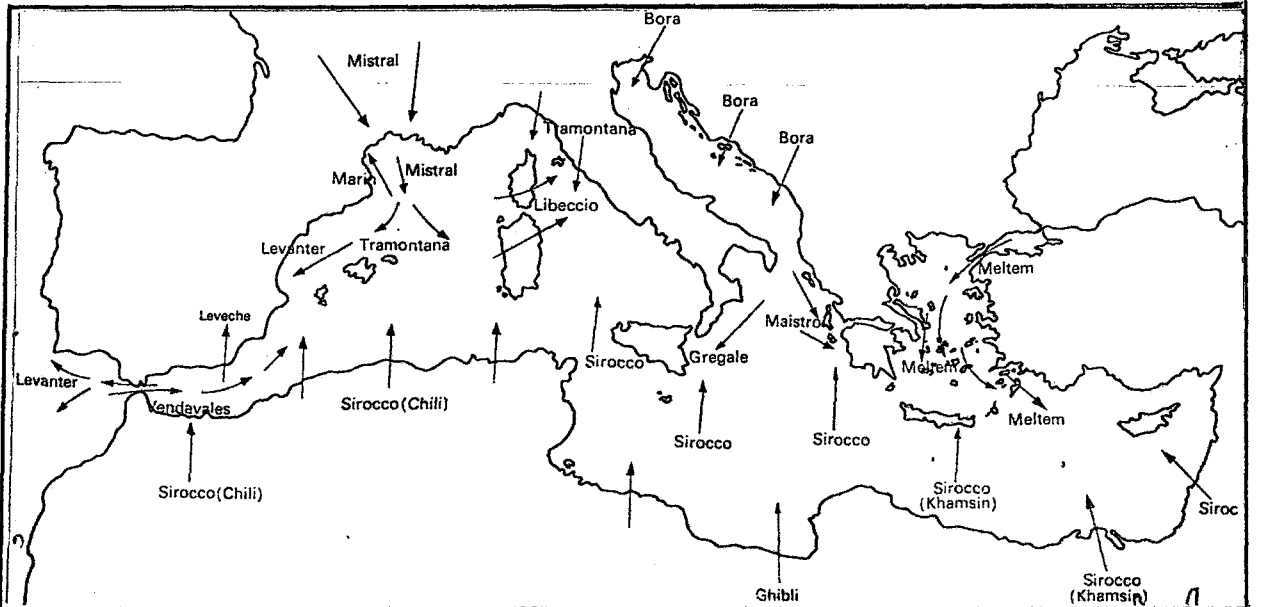
# Akdenizdeki Senelik ısı, Yağış, Rüzgar, Yüzeysel Akıntılar ısı (Haziran)



## Yağışlar

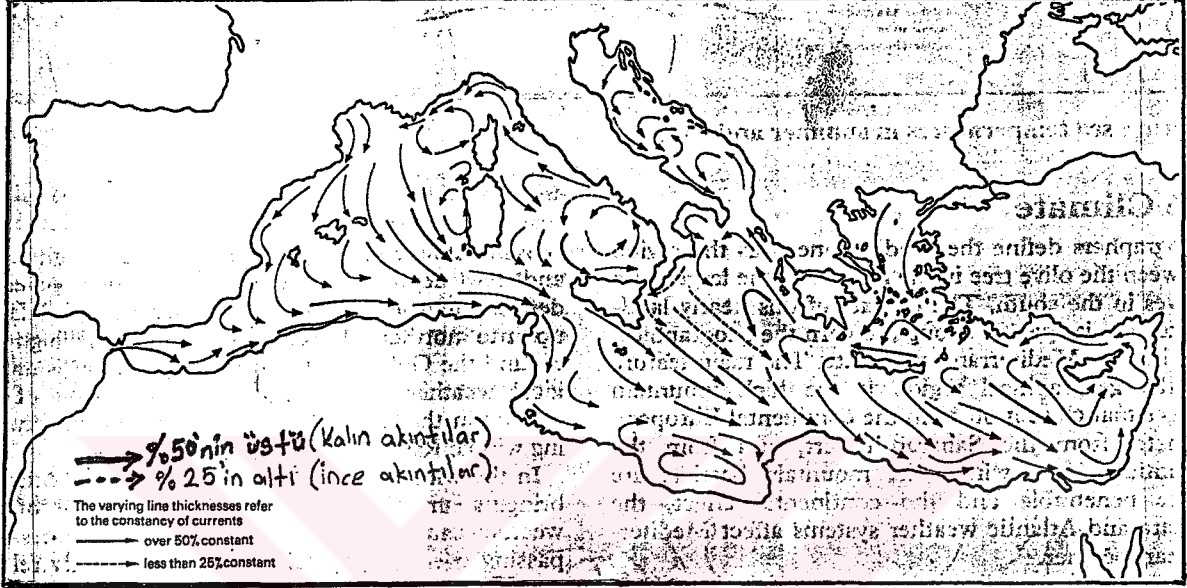


## Rüzgarlar



## Yüzeysel Akıntılar

Ocak

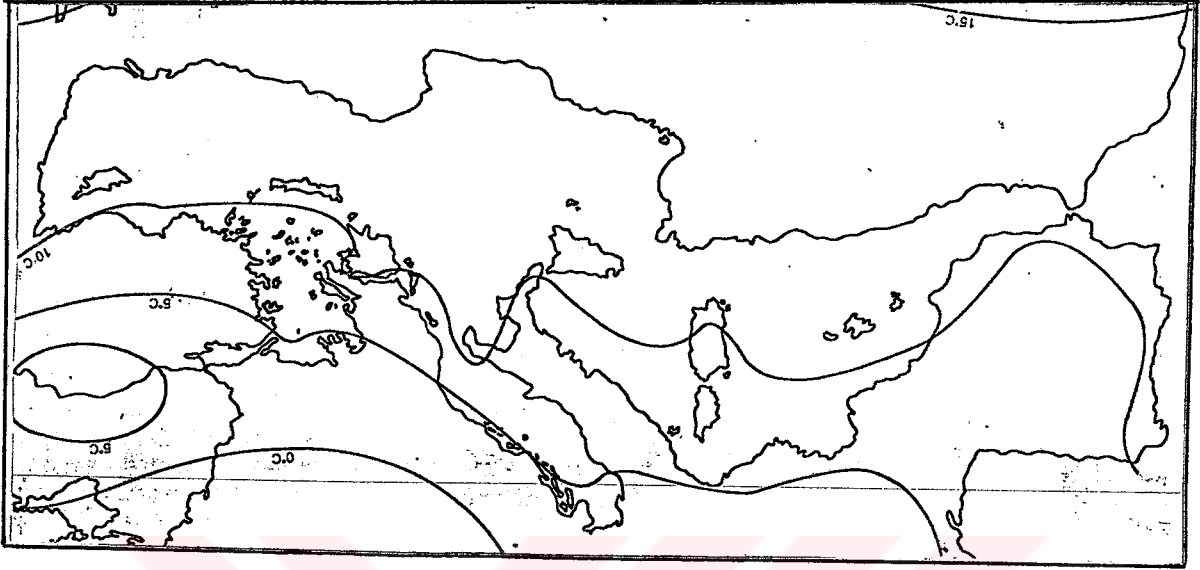


Haziran



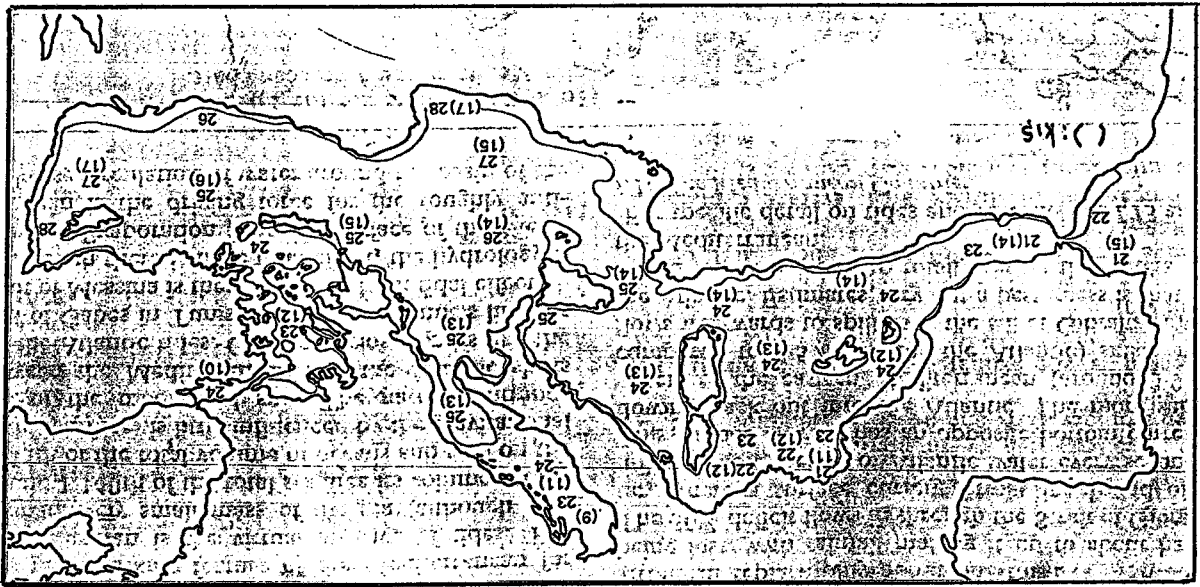
Kaynak: a.g.e., Mediterranean Almanac.

Kaynak: o.g.e., Mediterranean Almanac.



(0cak)

151

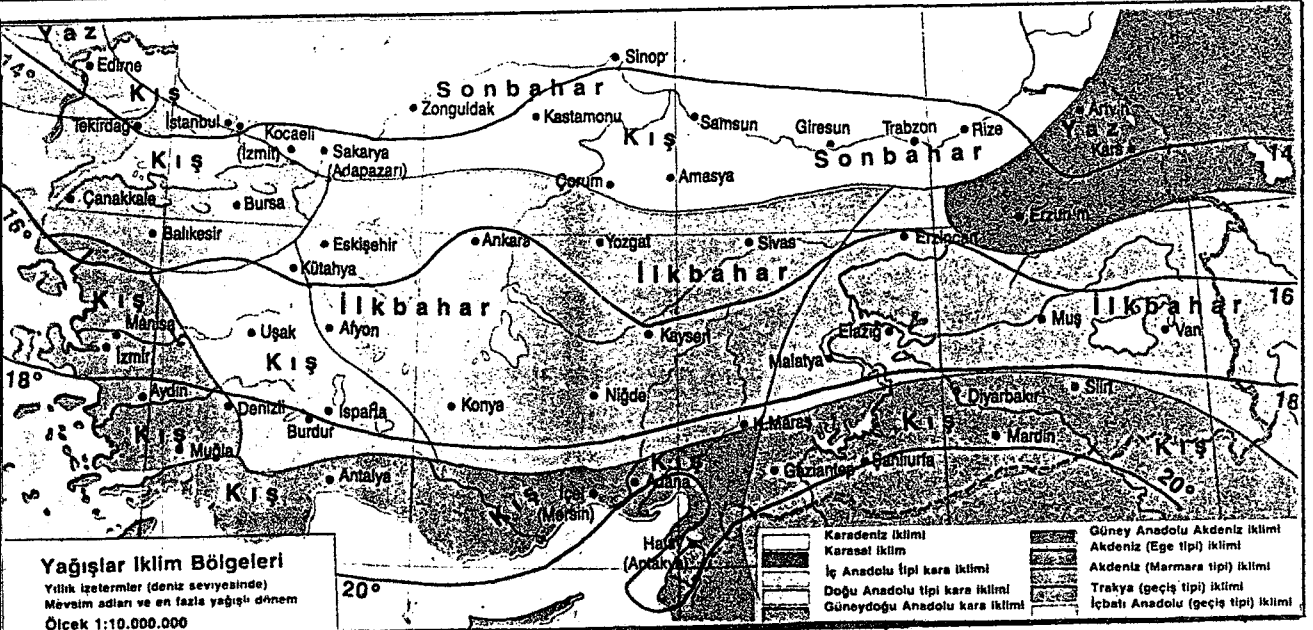
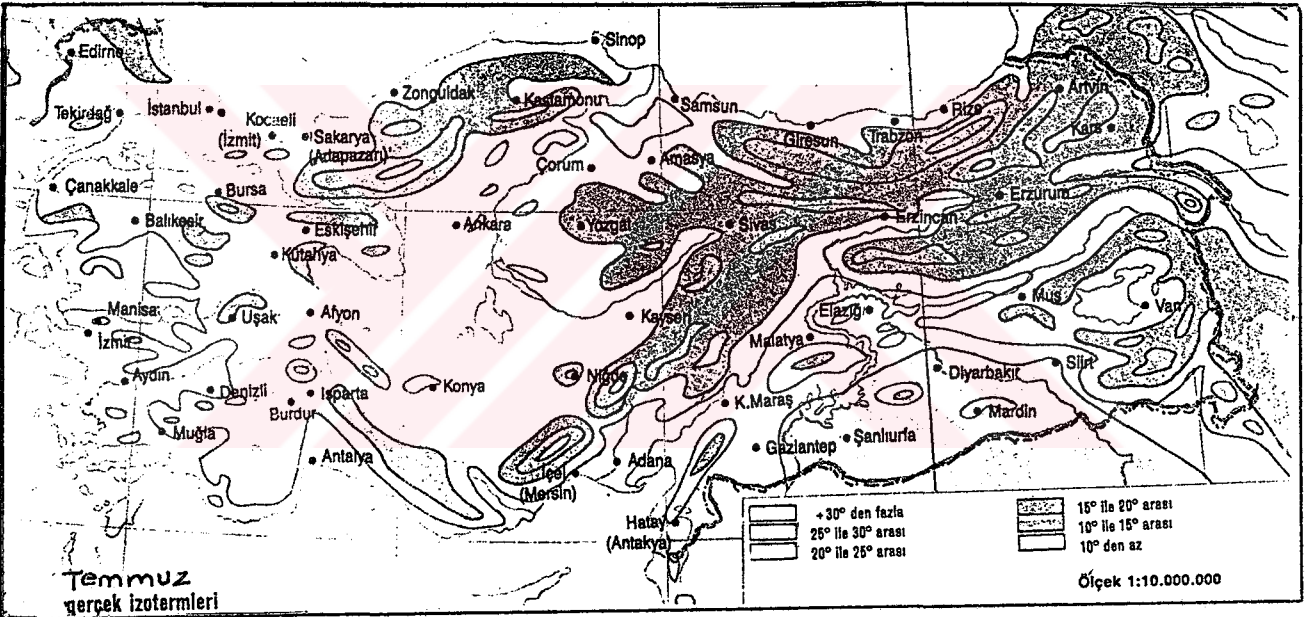
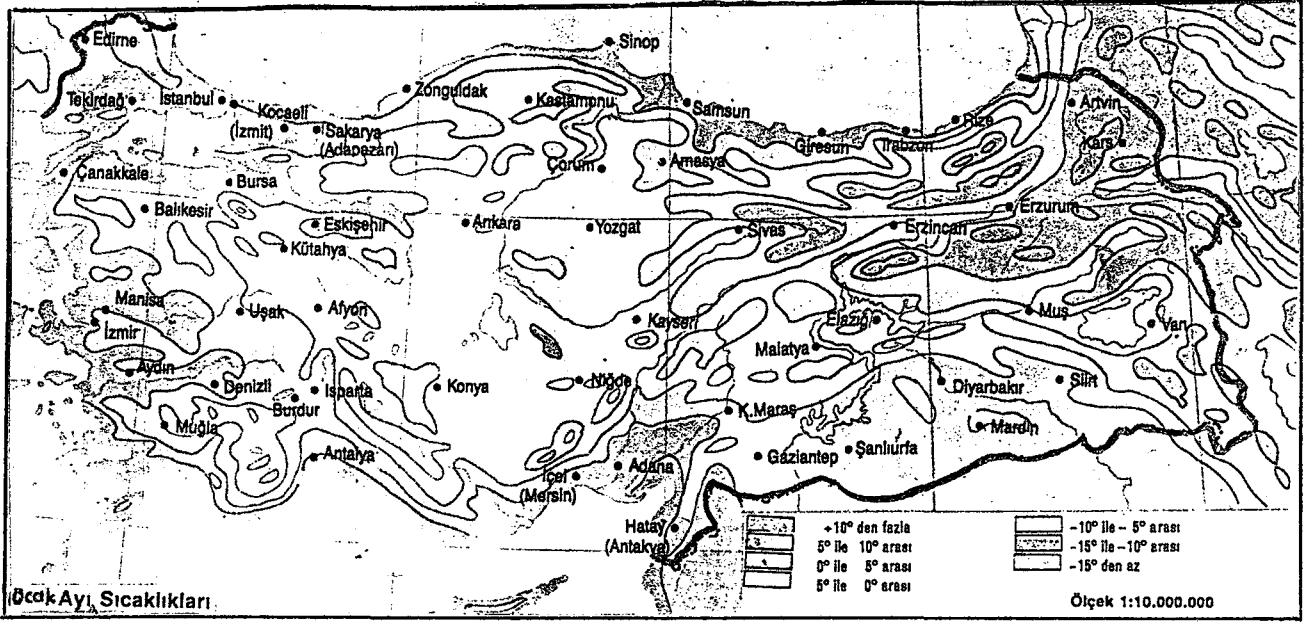


(Yaz, kis.)

Deniz Suyu Isisi



# Türkiyedeki Isı, Yağış Dağılımları



# Ek-10: Kuşadası TURBAN Marina İşletme Yönetmeliği

(Bu Yönetmelik 1.7.1978 Tarihinde Yürürlüğü Girmiştir)

## BÖLÜM I

### Amaç ve Kapsam

1. Bu yönetmelik, deniz gezileri, sporları ve eğlence için kullanılan ticari ve özel yatlara hizmet etmek üzere Aydın ilinin Kuşadası mevkiinde kurulmuş bulunan Kuşadası Yat Limanı Tesisinin yönetim ilkelerini düzenler.
2. Bu yönetmeliğin hükümleri, Kuşadası Yat Limanı Tesisinden kısa ve uzun süreli yararlanacak tüm şahıslarla deniz araçlarına uygulanır.
3. Liman Tesisine, denizden veya karadan giren bütün şahıs ve araçlar ile liman tesisindeki yan ünitelerin işleticileri ve personeli bu yönetmelik hükümlerine ve yönetmelikle yetkili kılınan şahısların kararlarına aynen uymayı peşinen kabul etmiş sayılırlar.

## BÖLÜM II

### Liman Tesisinden Yararlanma

4. Kuşadası Yat Limanı Tesisini, spor ve eğlence için kullanılan özel ve ticari yatlara açıktır. Bu tanım dışında kalan teknelerin yanaşma yerine bağlamalarına Yat Limanı Amirince izin verilebilir.
5. Limandan yararlanacak tekne sahipleri ve kaptanlar, Yat Limanı Amiri ile bir sözleşme imzalamak zorundadırlar.
6. Limandan yararlanacak teknelerin tam donanımlı ve kendi olanakları ile seyredebilecek durumda bulunmaları şarttır.

## BÖLÜM III

### Liman Tesisine Giriş ve Çıkışlarda Liman İçinde Uyulacak Kurallar

7. Yatların Liman Tesisine ilk gelişlerinde kendilerine verilecek giriş formu tekne sahibi veya kaptan tarafından doldurulur. Tekne sahibi veya kaptan bu form üzerinde eksiksiz ve doğru bilgi vermeye mecburdurlar.
8. Bir tekne Liman Tesisini Yönetimi tarafından kendisine tahsis edilen yanaşma yerinden başkasına yanaşamaz ve bağlanamaz, tekne sahipleri arasında kendilerine tahsis edilen yerlere değiştirmek amacıyla yapılan anlaşmalar, Liman Tesisini Yönetiminin onayına tabidir.
9. Tekneler rıhtıma yalnızca kıçtankara ederek yanaşabilir ve ancak babalara mapa ve anelere veya belirlenmiş diğer noktalara bağlanabilirler. Liman tesisinin liman girişine dönük olan bölümüne bağlanacak tekneler ayrıca baştan da şamandıraya bağlanacaklardır. Yanaşma yerine bağlı teknelerin demir atması, kesinlikle yasaktır. Başka bir tekneye palamalar bağlama ancak Liman Tesisini Yönetiminin izniyle ve özel durumlar dışında, palamalarının bağlanacağı tekne sahibi ya da kaptanın müvaffakiyetiyle mümkün olabilir. Tekne sahipleri kaptanları ve görevlileri, başkaca bir teknenin hareketini kolaylaştırmak bakımından gerekli görüldüğünde palamalarını çözmeyi reddedemezler.
10. Tekne yanına iskele sal, platform ve benzeri teçhizat indirmek Liman Tesisini Yönetimini iznine bağlıdır.
11. Bir teknenin yanaşma yerine bağlı bulunduğu sırada yapılabilecek tamiratın derecesi Yat Limanı Amiri tarafından tayin edilir.
12. Liman içinde (teknelerin içindeki normal ışıklandırma tesisatı ile yemek pişirmek için kullanılan ocaklar dışında) çıplak ışık kaynakları bulundurmamak ve ateş yakmak yasaktır.
13. Pis su deposu bulunmayan teknelerin WC ve banyolarının liman içinde kullanılması ve teknede bulaşık ve çamaşır yıkanması yasaktır.

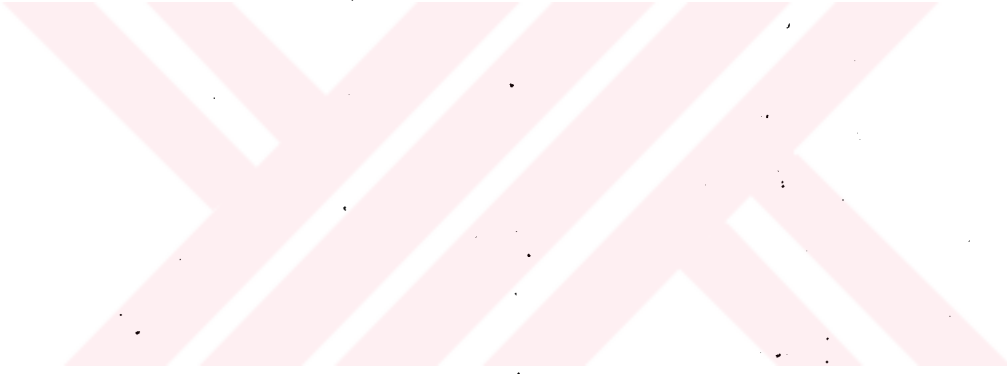
4. Liman içinde denize, diğer tesisler üzerine çöp, artık, yağ ve benzeri yanıcı maddeler dökmek yasaktır. Teknelerin çöplerini Liman Tesisi Yönetimi tarafında gönderilen yerlere dökmek zorundadırlar.
5. Yat Limanı Tesisi rıhtımının yaya veya araç yolu olarak ayrılmış bölümlerini ve diğer genel alanları malzeme, eşya v.s. koyarak ya da dolap, kulübe v.s. gibi tesisler yaparak işgal etmek yasaktır. Bu gibi yerlerde teçhizat tamir etmek, boyamak veya boya kazımak gibi çalışmalar da yapılamaz.
6. Tekne sahipleri ve kaptanları, mürettebat veya yolcuların Liman Tesislerinde veya başka teknelerde meydana getirecekleri hasar ve zararın tazmininden bizzat sorumludurlar.
7. Teknelerde bulunan eşyaların kaybindan veya çalınmasından veya hasara uğramasından ve yat yolcuları ile mürettebatının uğrayacağı kazalardan tekne sahipleri veya kaptanları bizzat sorumludurlar.
8. Yatta, herhangi bir maksatla kullanılacak yanıcı ve patlayıcı madde bulunduğu takdirde bunların cins ve miktarları Liman Tesisi Yönetimine bildirilir.
9. Liman içinde deniz banyosu yapmak, dalış yapmak ve balık avlamak yasaktır.
10. Liman içinde bulunan teknelerin verici radyo ile yayın yapmaları yasaktır.
11. Liman içinde küçük çocukların ve evcil hayvanların başıboş bırakılması yasaktır.
12. Liman tesisleri üzerinde çamaşır v.s. kurutmak yasaktır.
13. Liman içinde çevreyi rahatsız edici davranışlarda bulunmak ve gürültü yapmak yasaktır.
14. Teknelerini liman tesisine 10 günden fazla bırakacak yabancı uyruklu şahıslar, Türkiye'de ikamet eden bir Türk vatandaşını yetkili temsilci olarak Liman Tesisi Yönetimine bildirmek zorundadırlar. Kısa süreli ayrılışlarında (10 güne kadar) tekne sahipleri gidecekleri yeri Liman Tesisi Yönetimine bildirmek zorundadırlar.
15. Yanaşma yerinde bulunan bir teknenin sahibinin değişmesi halinde teknenin yeni sahibinin adı, soyadı ve açık adresi ile bu yönetmelik hükümlerini kabul ettiğini bildiren bir belgenin Yanaşma Yeri Yönetimine verilmesi zorunludur. Aksi takdirde, bu yönetmelik hükümlerine uyulmamasından doğacak sonuçlardan teknenin eski sahibi sorumlu tutulur.
16. Liman alanından girecek kara taşıtları, yalnızca park yeri olarak ayrılmış bulunan yerlere park etmeye, bunun için saptanacak ve duyurulacak ücretleri ödemeye ve kara trafiğinin düzeni için konulacak bütün yasaklara uymaya mecburdurlar.

#### **BÖLÜM IV**

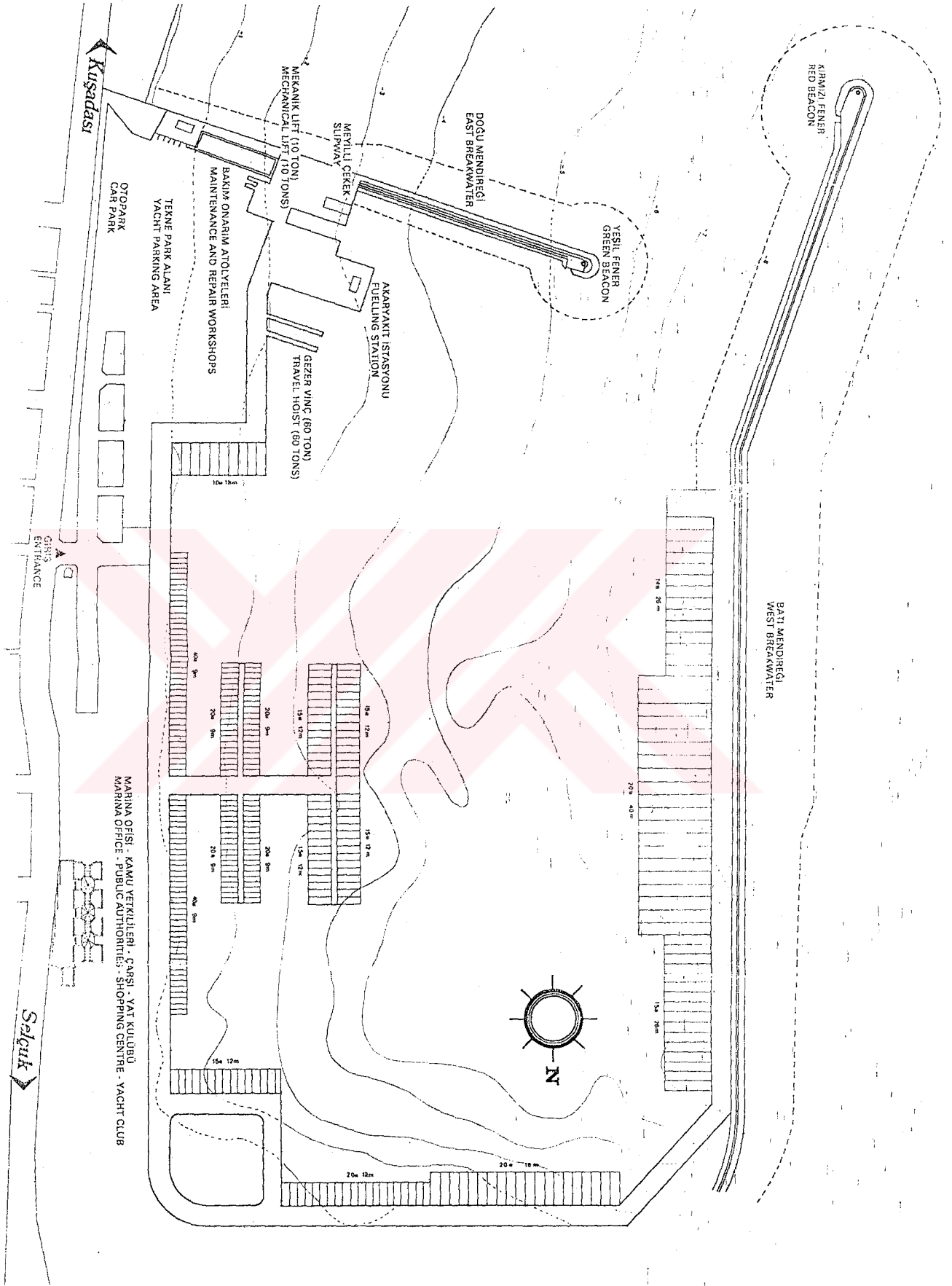
##### **Yat Limanı Amiri'nin Liman Tesisinde Gerekli Düzenin Sağlanmasına İlişkin Yetkileri**

8. Yat Limanı Amiri, Liman Tesisinin düzenli, temiz, güvenli ve bir devlet işletmesine yaraşır bir ciddiyet içinde işletilmesini sağlamak amacıyla şu yetkilere sahip kılınmıştır:
  - a) Limana bağlama ve ayrılma izni vermek;
  - b) Her teknenin yanaşacağı ve bağlanacağı yerleri seçmek; gerekli gördüğü durumlarda, teknelere tahsis edilen yanaşma yerlerini değiştirmek ve tekneleri, kaptan ve sahipleri yanaşma yerinde bulunduğu takdirde onlara haber vererek, aksi takdirde emrinde görevli personel eliyle, gerekli yerlere çekirmek;
  - c) Kaptan veya sahipleri yerinde bulunmayan teknelerde acil durumlarda gerekecek tamirâtı yaptırıp, ücreti daha sonra kendilerine fatura ettirmek;
  - d) Liman Tesisinin düzenini ve sükununu bozacak veya kamu için tehlike yaratacak davranışları hakkında tekne sahip veya kaptanlarını uyarmak; uyarmaya rağmen aynı davranışları sürdüren kişileri Yat Limanı Tesislerinde yararlanmaktan men etmek ve diğer ceza tedbirlerini almak;
  - e) Yat Limanı içinde sükun ve güvenliğin sağlanması bakımından gerekli gördüğü durumlarda, resmi güvenlik kuvvetlerini göreve çağırmak;
  - f) İzne tabi oldukları, bu yönetmeliğin diğer maddelerinde belirtilmiş bulunan işlemler için yapılan istemleri incelemek ve ancak uygun gördüğü durumlarda izin vermek;
  - g) Gerekli gördüğü hallerde, bu yönetmelikle yasaklanan işlemlere izin vermek ya da yeni

- h) Yat Limanı Yönetiminde görev yapacak personeli seçmek, işe almak ve işten çıkarmak;
- i) Yat Limanı Tesisinde faaliyet gösterecek akaryakıt ve servis istasyonu, tamirhane, lokanta, hediyelik eşya satış yerleri, banka v.s. gibi yerlerin kira sözleşmelerini yapmak; buraların T.C. Turizm Bankası'nın genel işletmeci hizmet anlayışına aykırı uygulamalar içinde bulunup bulunmadığını denetlemek ve olumsuz durumların varlığını tespit ettiği hallerde, ilgili kuruluşun kira sözleşmesini t k yanlı olarak sona erdirmek;
29. Yat Limanı Amiri, bu yönetmelikle belirlenen yetkilerini gerekli gördüğü durumlarda aslarına devredebilir.
30. Yat Limanı Amiri, tesisin düzenli olarak işletilmesinden, liman alanında genel düzenin ve güvenliğin sağlanması için gerekli tedbirleri almak ve gerekli girişimleri yapmaktan ve bu yönetmelikle tanımlanan yetkilerin kullanılmasından doğacak sonuçlardan Genel Müdürlüğe karşı sorumludur.



# Ek - II: TURBAN Marinanın Planı



Kaynak: TURBAN Marina.

Ek-12: Kuşadası Limanına Gelen Sarı Bayraklı (ticari ve özel) Yatların Bandıraları ve Aylara Göre Dağılımı.

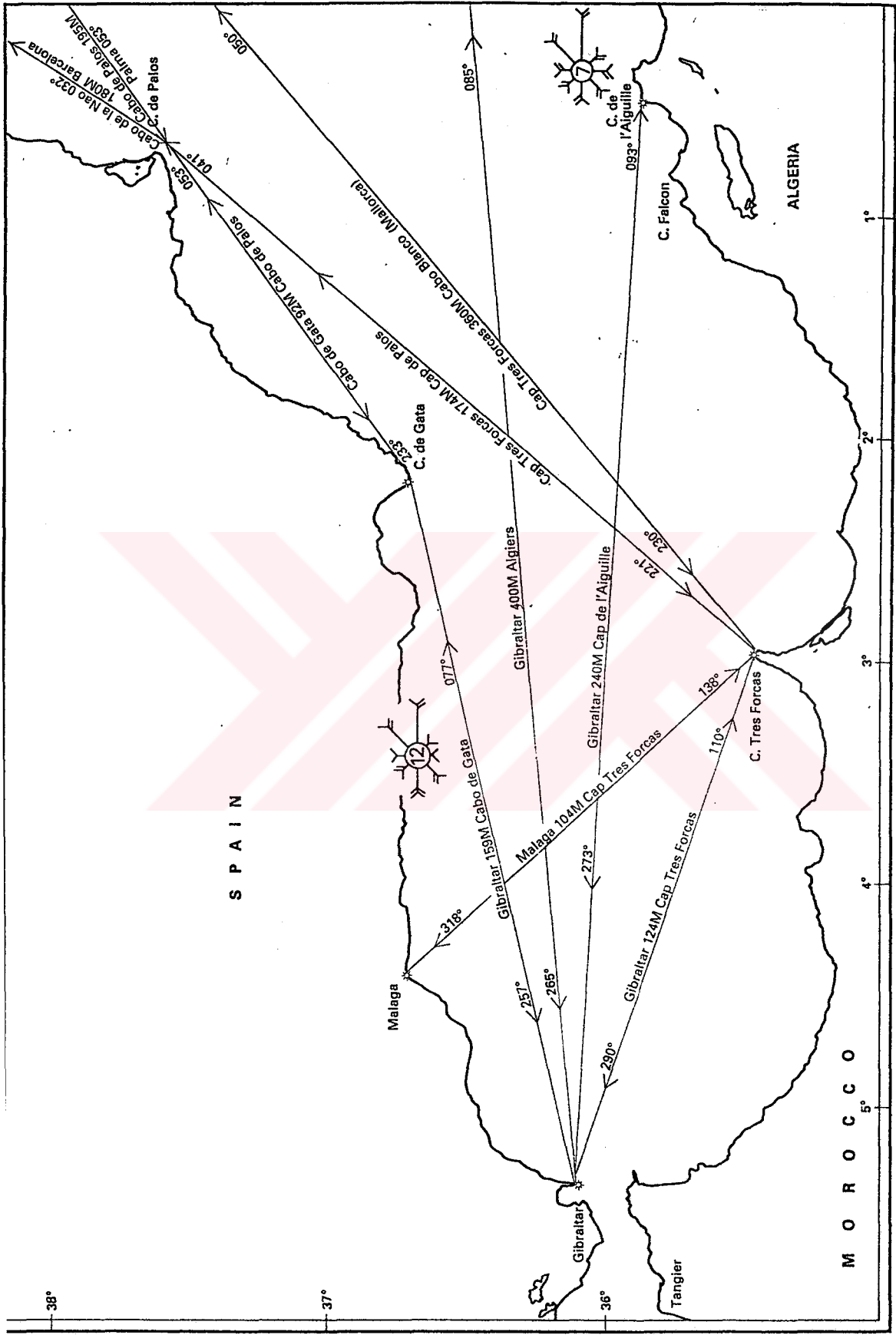
BANDIRA	AYLAR - Months												TOPLAM Total	Flag
	OCAK January	SUBAT February	MART March	NİSAN April	MAYIS May	HAZİRAN June	TEMMUZ July	AĞUSTOS August	EYLÜL September	EKİM October	KASIM November	ARALIK December		
A.B.D.	-	-	1	-	-	4	5	4	5	3	-	-	22	U.S.A
AVUSTURYA	-	-	-	-	2	2	2	1	3	1	1	-	12	Austria
F.ALMANYA	-	-	-	3	5	2	1	5	7	7	1	-	31	Germany,Fed.Rep
BELÇİKA	-	2	-	-	2	-	-	1	-	1	1	-	7	Belgium
FRANSA	-	-	-	-	-	7	9	4	1	3	-	-	24	France
HOLLANDA	-	-	-	-	-	3	2	1	2	-	-	-	8	Netherlands
İNGİLTERE	-	1	-	4	11	11	5	12	19	9	-	-	72	U.Kingdom
İSVEÇ	-	-	-	-	2	2	-	1	2	1	-	-	6	Sweden
İSVİÇRE	-	-	-	-	2	1	1	-	3	-	-	-	7	Switzerland
İTALYA	-	-	-	-	-	1	-	1	-	-	-	-	2	Italy
MALTA	-	-	-	-	-	2	-	1	-	-	-	-	3	Malta
NORVEÇ	-	-	-	-	1	-	2	-	-	-	-	-	3	Norway
YUNANİSTAN	1	-	-	1	2	4	5	2	5	-	-	-	20	Greece
DİĞER	3	-	1	4	6	3	3	12	8	2	-	-	42	Other
TOPLAM	4	3	2	12	33	40	35	45	55	27	3	-	259	Total
TÜRKİYE	-	-	-	-	2	-	-	-	3	1	-	-	6	Turkey
GENEL TOPLAM	4	3	2	12	35	40	35	45	58	28	3	-	265	Grand Total

Kaynak: a.g.e., Yat İstatistikleri Bülteni: 1994.

Ek\_13: Ege Bölgesinde ve Diğer Limanlarda Kışlayan Yatların Dağılımı

BAKIDIR	AYDIN			BALIKESİR			ÇANAKKALE			İSTANBUL			İZMİR			DİĞER-Other	BİLMEMEYEN-Unknown	U.S.A Austria Germany Fed. Rep Belgium France Netherlands U.Kingdom Sweden Switzerland Italy Malta Norway Greece Other Unknown																		
	KURSUİSİ			AYVALIK			MERKEZ-Central			MERKEZ-Central			DİKKİLİ																							
	T	B	U	T	B	U	T	B	U	T	B	U	T	B	U				T	B	U															
	1	47	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
AYUSTURYA	9	70	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
F. ALMANYA	29	350	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18	-	2	13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
BELÇİKA	-	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
FRANSA	6	113	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HOLLANDA	4	85	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
İNGİLTERE	49	281	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
İSVİÇRE	1	36	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
İTALYA	1	32	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MALTA	1	11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
NORVEÇ	1	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
YUNANİSTAN	1	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
DİĞER	6	62	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
BİLMEMEYEN	-	64	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOPLAM	110	1 112	64	1	11	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	37	3	9	55	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TÜRKİYE	9	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
GENEL TOPLAM	119	1 114	64	1	11	3	1	1	1	1	1	1	1	1	40	5	1	3	10	55	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

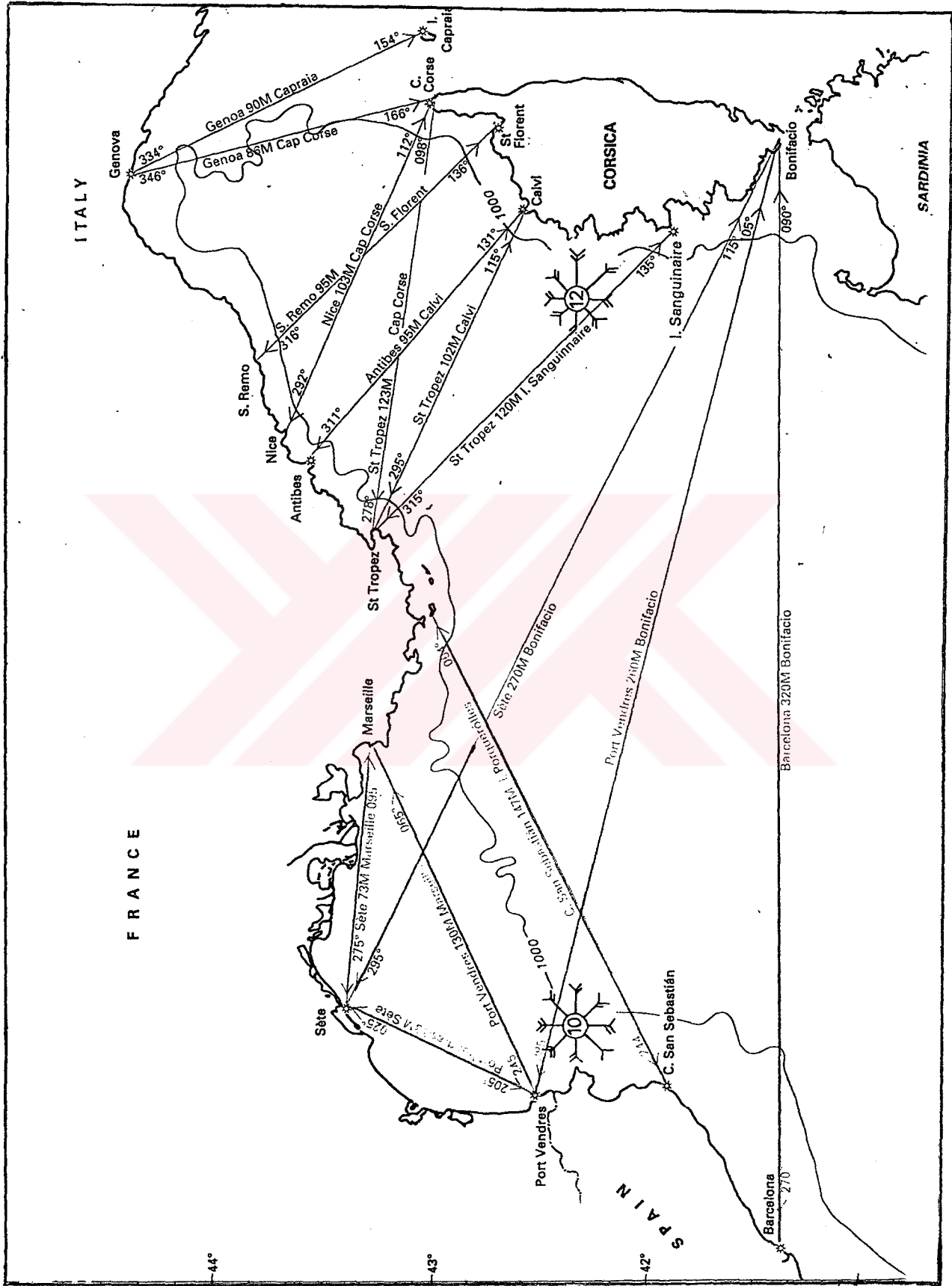
Kaynak: a.g.e., Yat İstatistikleri Bülteni 1994.



Kaynak: Mediterranean Almanac, Imroy Lourie, Norie Wilson Ltd pres. Combridgeshire, England, 1994, s. 294



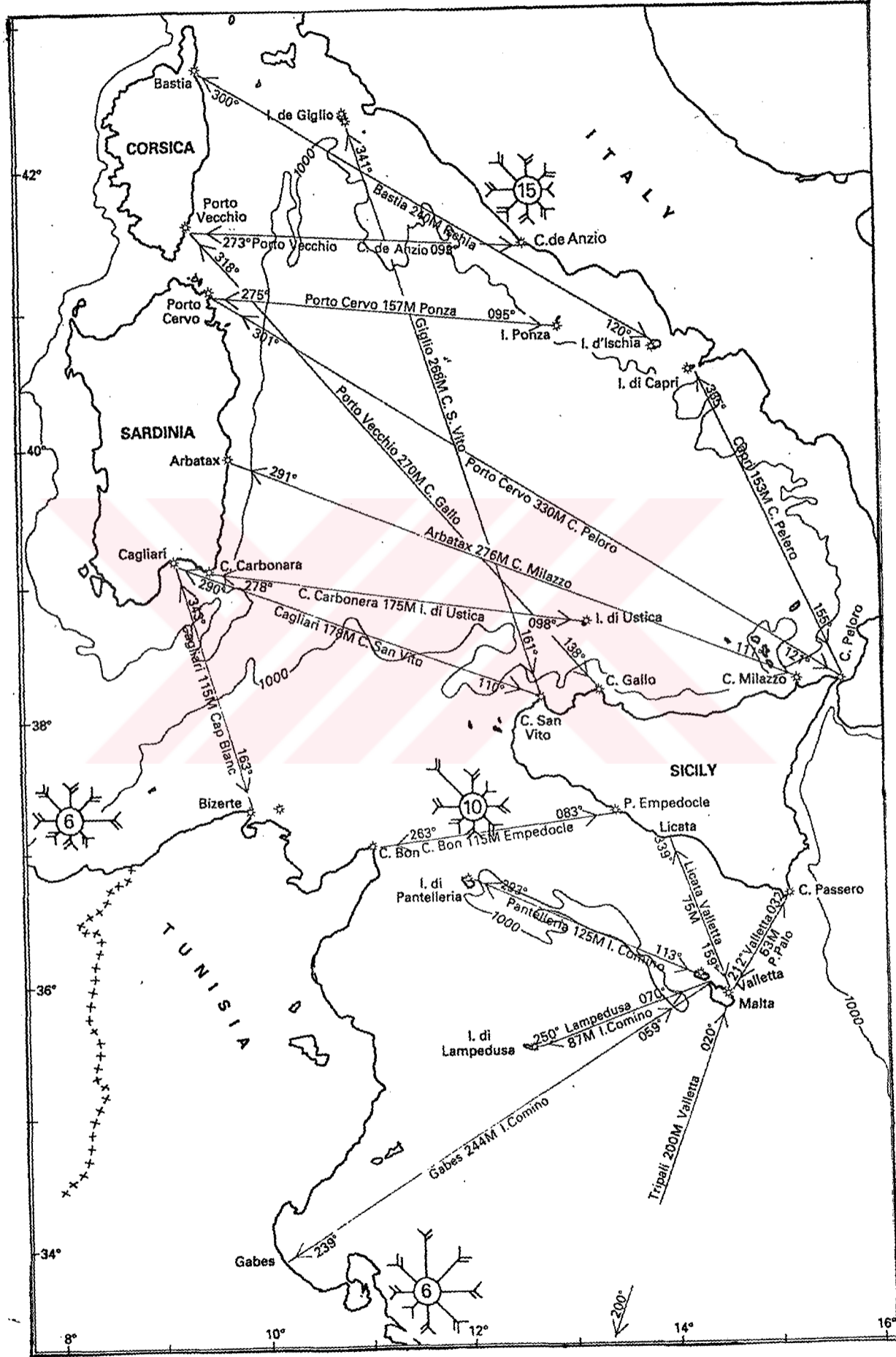
İspanya - Fransa - Korsika - ...



Kaynak: a.g.e., Mediterranean Almanac.

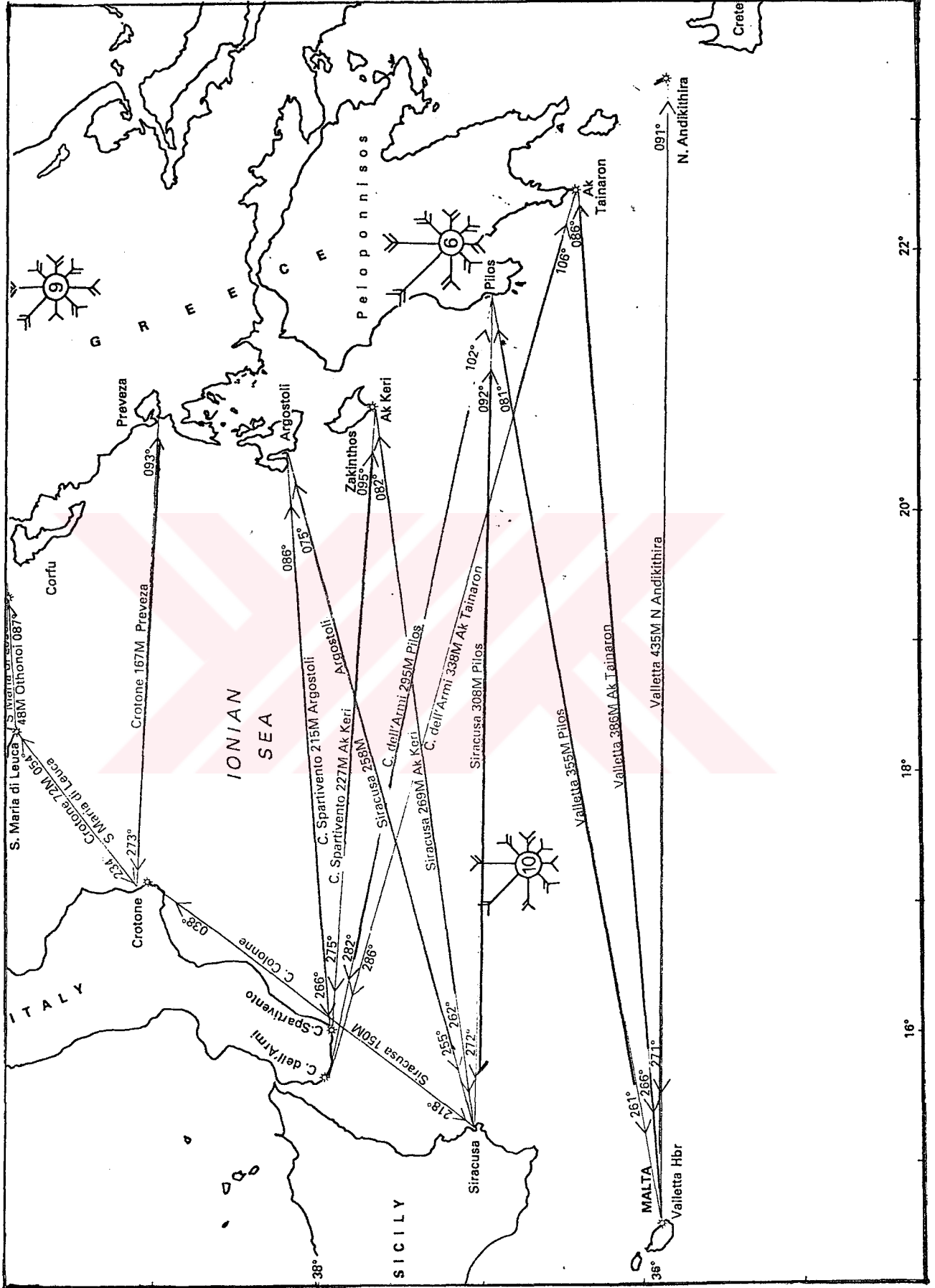


Tunus- Sardunya- Korsika- İtalya- Sicilya Arasındaki Güzergahlar.

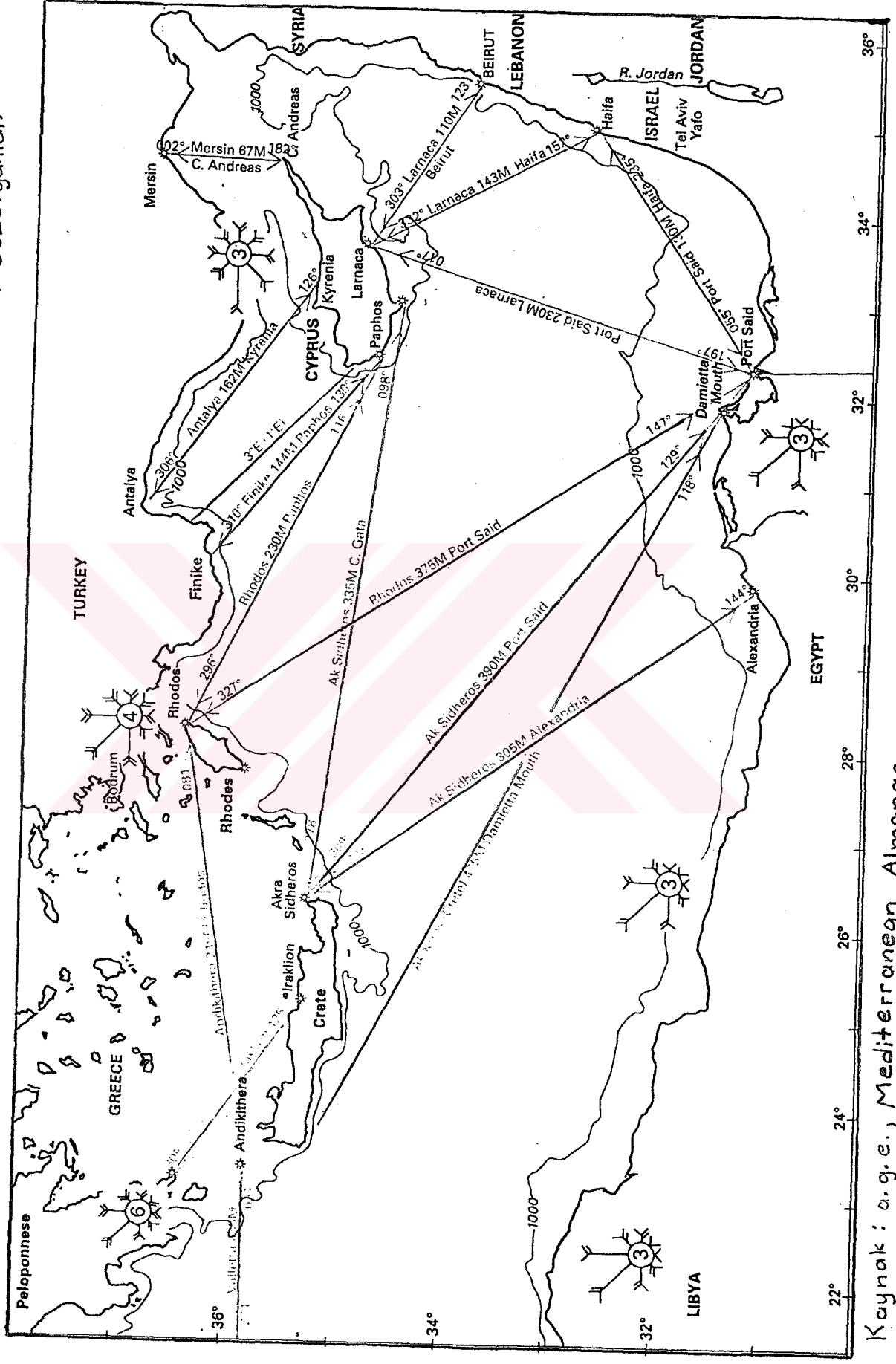


Kaynak: a.g.e. , Mediterranean Almanac.

Malta - Sicily - Italy - Yunanistan Arasındaki Duzergahlar.

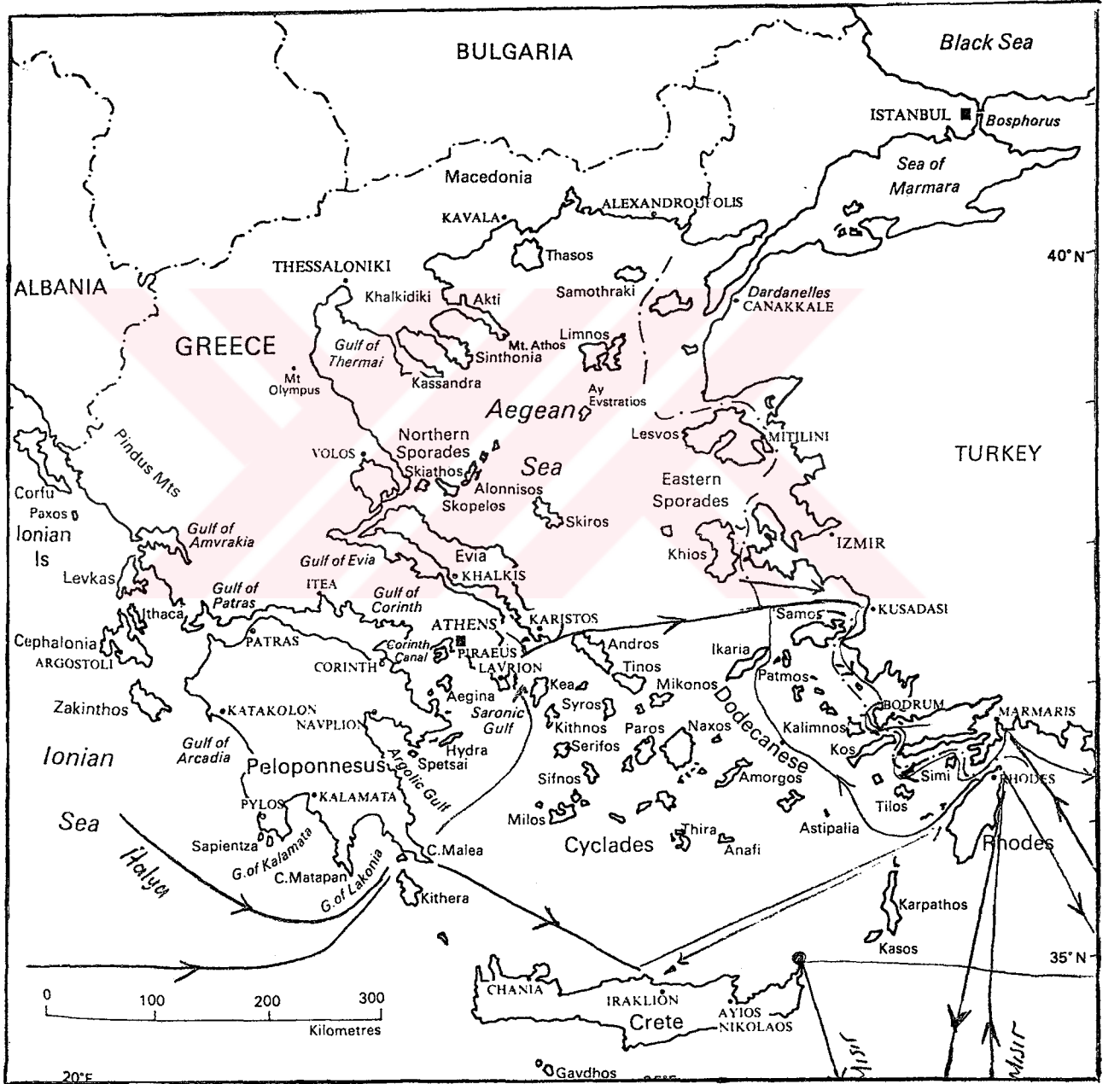


Yunanistan - Libya - Mısır - İsrail - Suriye - Kıbrıs - Türkiye - Rodos - Lübnan Arasında İzlenen Güzergahlar



Kaynak: a.g.e., Mediterranean Almanac.

Kuzey Afrika - Batı Akdeniz ile Yunanistan - Rodos - Türkiye Arasında izlenen Güzergahlar.



Kaynak: a.g.e., Mediterranean Almanac.

BOOK

Ek-15: Kuşadası'nın Plajlarındaki Rekreasyon Amacıyla Kullanılan Deniz Suyunun Bakteriyolojik Olarak İncelenmesi

Plaj Adı	23.1.1995	13.3.1995	24.4.1995	15.5.1995	29.5.1995	12.6.1995	26.6.1995	24.7.1995	21.8.1995	11.9.1995	18.12.1995	12.1.1996
Tusan Oteli	150	4	23	43	23	43	21	23	150	23	23	240
Kuştur Tatil Köyü	23	23	120	43	1100	43	23	23	1100	23	43	21
Kadınlar Denizi	7	43	150	1100	150	93	460	1100	43	290	1100	1100
Otel Fantasia	75	460	130	23	44	75	130	99	43	1100	93	1100
Otel Clup Akdeniz	9	15	290	93	20	39	1100	40	75	1100	1509	1100

Olması gereken üst sınır, toplam koliform : EMS/100 ml

Kaynak : Aydın Sağlık Müdürlüğü

Ek: 17

## ANKET FORMU

Bu anket formu Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Turizm İşletmeciliği Anabilim Dalı Yüksek Lisans Programında; "Kuşadası'nda Yat Turizminin Bölgenin Ekonomik ve Turistik Gelişmesine Katkısı" konulu tez çalışması için yapılmaktadır.

Anket sorularını lütfen açık ve net bir şekilde yanıtlayınız. Tercih ettiğiniz seçeneği belirtmek için karşılardaki karelerin içine çarpı işareti koyunuz. bütün sorulardan sonra konuyla ilgili diğer görüşleriniz varsa lütfen açıklayınız. İlginç bulduğunuz sorulara da cevap verebilirsiniz.

H. Yasemin Kocabıçak

Yüksek Lisans Öğrencisi

1. Milliyiniz nedir?.....
2. Cinsiyetiniz nedir?.....
3. Medeni durumunuz nedir? Evli.......bekar (dul,boşanmış)...
4. Kaç yaşındasınız?.....
5. Mesleğiniz nedir?.....
6. Yıllık geliriniz ne kadardır? (\$)
  - a. (10000-19999)...
  - b. (20000-29999)...
  - c. (30000-39999)...
  - d. (40000-49999)...
  - e.(50000-59999)..
  - f. (60000-üstü)...
7. Beraberinizde kaç kişi bulunmaktadır?.....
8. Yatınızla ne kadar sıklıkta tatil yapıyorsunuz?.....
9. Tatile çıktığınız yat kime aittir?
  - a. özel...
  - b. charter...
  - c. akraba-eş-dost..
- 10.Yatınızla genelde hangi ülkeleri ziyaret ediyorsunuz?  
.....
- 11.Yatınızla nerede kışlıyorsunuz?  
.....
- 12.Yatınızla hangi mevsimlerde tatile çıkıyorsunuz?  
.....



13. Yatınızla senede kaç kez yurt dışına çıkıyorsunuz?

.....

14. Kuşadası'na gelirken hangi güzergahı izliyorsunuz?

.....

15. Yatınızla daha önce Türkiye'ye kaç kez geldiniz?

.....

16 Tatiliniz süresince Türkiye'de ne kadar süre kalmayı düşünüyorsunuz?

.....

17. Kuşadası'na kaç kez geldiniz?

.....

18. Tatiliniz süresince Kuşadası'nda ne kadar süre kalmayı düşünüyorsunuz?

.....

19. Kuşadası TURBAN Marina'da zamanınızın ne kadarlık bölümünü geçiriyorsunuz?

(%).....

20. Kuşadası'nda tarihi ve doğal yerler olarak en çok nereleri ziyaret ediyorsunuz?

a. Koylar...

b. Efes.....

c. Milet.....

d. Pamukkale....

21. Kuşadası'nda çevre kirliliği hangi alanlarda görülüyor?

a. Plajlar, koylar...

b. Gürültü.....

c. Açık alanlar...

d. Hepsi.....

22. TURBAN Marina'da en çok hangi problemle karşılaşıyorsunuz?

a. Bağlama.....

b. Bakım-onarım...

c. PTT.....

d. Gümrük.....

e. Emniyet.....

f. Genel temizlik...

g. Diğer..

23. TURBAN Marina'da toplam harcamalarınız ne kadardır?

a. (0-999).....

b. (1000-2999)...

c. (3000-4999)...

d. (5000-6999)..

e. (7000-8999)..

f. (9000-üstü)...

25. TURBAN Marina'da "bakım-onarım" gideriniz ana harcamalarınız ne kadarını kapsıyor? (%)

- a. (0-9).....  c. (20-49).....  
b. (10-19).....  d. (50-üstü)....

26. TURBAN Marina'da yatınız için yakıt gideriniz ana harcamalarınızın ne kadarını kapsıyor? (%)

- a. (0-9).....  c. (20-49).....  
b. (10-19).....  d. (50-üstü)....

27. TURBAN Marina'da yatınız için elektrik-su gideriniz ana harcamalarınızın ne kadarını kapsıyor? (%)

- a. (0-9).....  c. (20-49).....  
b. (10-19).....  d. (50-üstü)....

28. TURBAN Marina'nın bağlama fiyatlarını diğer ülkelerin bağlama fiyatlarıyla karşılaştırırsanız nasıl değerlendirirsiniz? (%)

- a. Normal.....  b. Ucuz.....  c. Pahalı.....

29. TURBAN Marina'nın "bakım-onarım" fiyatlarını diğer ülkelerin bakım-onarım fiyatlarıyla karşılaştırırsanız nasıl değerlendirirsiniz? (%)

- a. Normal.....  b. Ucuz.....  c. Pahalı.....

30. TURBAN Marina'nın "yakıt" fiyatlarını diğer ülkelerin yakıt fiyatlarıyla karşılaştırırsanız nasıl değerlendirirsiniz? (%)

- a. Normal.....  b. Ucuz.....  c. Pahalı.....

31. TURBAN Marina'nın "elektrik-su" fiyatlarını diğer ülkelerin elektrik-su fiyatlarıyla karşılaştırırsanız nasıl değerlendirirsiniz? (%)

- a. Normal.....  b. Ucuz.....  c. Pahalı.....

32. TURBAN Marina'nın "yiyecek-içecek" fiyatlarını diğer ülkelerin yiyecek-içecek fiyatlarıyla karşılaştırırsanız nasıl değerlendirirsiniz? (%)

a. Normal.....  b. Ucuz.....  c. Pahalı.....

33. Kuşadası'na tekrar gelmeyi düşünüyör musunuz?

a. evet.....  c. kararsız.....  
b. hayır.....  d. devamlı kalıyorum.....

