

**T.C.
MUĞLA SITKI KOÇMAN ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TURİZM İŞLETMECİLİĞİ ANABİLİM DALI**

TÜRKİYE’NİN DENİZ TURİZMİNİN VE EĞİLİMİNİN İNCELENMESİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

İHSAN CENK YÜZSEVER

DR.ÖĞR.ÜYESİ PELİN ARSEZEN

MAYIS, 2018

MUĞLA

**T.C.
MUĞLA SITKI KOÇMAN ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TURİZM İŞLETMECİLİĞİ ANABİLİM DALI**

TÜRKİYE’NİN DENİZ TURİZMİNİN VE EĞİLİMİNİN İNCELENMESİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

İHSAN CENK YÜZSEVER

DR.ÖĞR.ÜYESİ PELİN ARSEZEN

**MAYIS, 2018
MUĞLA**

T.C.
MUĞLA SITKI KOÇMAN ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TURİZM İŞ LETMECİLİĞİ ANABİLİM DALI

TÜRKİYE’NİN DENİZ TURİZMİNİN VE EĞİLİMİNİN İNCELENMESİ

İHSAN CENK YÜZSEVER

Sosyal Bilimler Enstitüsünde
Tezli Yüksek Lisans
Diploması Verilmesi İçin Kabul Edilen Tezdir.

Tezin Enstitüye Verildiği Tarih : 28.05.2018
Tezin Sözlü Savunma Tarihi : 25/05/2018

Tez Danışmanı : Dr.Öğr.Üyesi Pelin ARSEZEN
Jüri Üyesi : Dr.Öğr.Üyesi Mehmet Özer DEMİR
Jüri Üyesi : Dr.Öğr.Üyesi Aydan BEKAR

Enstitü Müdürü : Prof.Dr.Mehmet MARANGOZ

TUTANAK

Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü'nün 02/05/2018 tarih ve 836/2 sayılı toplantısında oluşturulan jüri, Lisansüstü Eğitim-Öğretim Yönetmeliği'nin 24/6 maddesine göre, İşletme Anabilim Dalı **Tezli Yüksek Lisans Programı** öğrencisi İhsan Cenk YÜZSEVER'in "Türkiye'nin Deniz Turizminin ve Eğiliminin İncelenmesi" adlı tezini incelemiş ve aday 25/05/2018 tarihinde saat 14:00'da jüri önünde tez savunmasına alınmıştır.

Adayın kişisel çalışmaya dayanan tezini savunmasından sonra 45 dakikalık süre içinde gerek tez konusu, gerekse tezin dayanağı olan anabilim dallarından sorulan sorulara verdiği cevaplar değerlendirilerek tezin **kabul** edildiğine oybirliği ile karar verildi.

Tez Danışmanı

Dr.Öğr.Üyesi Pelin ARSEZEN

Üye

Dr.Öğr.Üyesi Mehmet Özer DEMİR

Üye

Dr.Öğr.Üyesi Aydan BEKAR

YEMİN

Tezsiz Yüksek Lisans dönem projesi olarak sunduğum “Türkiye'nin Deniz Turizminin ve Eğiliminin İncelenmesi” adlı çalışmanın, tarafımdan bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yardıma başvurulmaksızın yazıldığını ve yararlandığım eserlerin Kaynakça'da gösterilenlerden olduğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanmış olduğumu belirtir ve bunu onurumla doğrularım.

..23/05/2018

İHSAN CENK YÜZSEVER
İMZASI

YÜKSEKÖĞRETİM KURULU DOKÜMANTASYON MERKEZİ
TEZ VERİ GİRİŞ FORMU

YAZARIN

Soyadı : YÜZSEVER

Adı : İhsan Cenk

Referans No: 1019167

TEZİN ADI

Türkçe : Türkiye'nin Deniz Turizminin ve Eğiliminin İncelenmesi

Y. Dil : Examining Marine Tourism and Trends of Turkey

TEZİN TÜRÜ: Yüksek Lisans

Doktora

Sanatta

Yeterlilik

X

O

O

TEZİN KABUL EDİLDİĞİ

Üniversite : Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi

Fakülte : Turizm Fakültesi

Enstitü : Sosyal Bilimler Enstitüsü

Diğer Kuruluşlar:

Tarih :

TEZ YAYINLANMIŞSA

Yayınlayan :

Basım Yeri :

Basım Tarihi :

ISBN :

TEZ YÖNETİCİSİNİN

Soyadı, Adı : Pelin ARSEZEN

Ünvanı : Dr.Öğr.Üyesi

TEZİN KONUSU (KONULARI) :

1. Deniz Turizmi
2. Yat Turizmi
3. Türkiye

TÜRKÇE ANAHTAR KELİMELER:

1. Deniz Turizmi
2. Yat Turizmi
3. Türkiye
- 4.

Başka vereceğiniz anahtar kelimeler varsa lütfen yazınız.

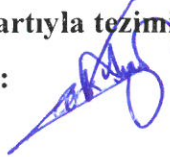
İNGİLİZCE ANAHTAR KELİMELER: Konunuzla ilgili yabancı indeks, abstract ve thesaurus'u kullanınız.

1. Marine Tourism
2. Yacht Tourism
3. Turkey

Başka vereceğiniz anahtar kelimeler varsa lütfen yazınız.

- 1- Tezimden fotokopi yapılmasına izin vermiyorum
- 2- Tezimden dipnot gösterilmek şartıyla bir bölümünün fotokopisi alınabilir
- 3- Kaynak gösterilmek şartıyla tezimin tamamının fotokopisi alınabilir

Yazarın İmzası :



Tarih : 28./05/2018

TÜRKİYE’NİN DENİZ TURİZMİNİN VE EĞİLİMİNİN İNCELENMESİ

ÖZET

Türkiye yat turizmi için uygun tarihi, kültürel alanlar ve limanlar açısında çok zengindir. Uygun iklim koşullar nedeniyle Ege Denizi ve Akdeniz’deki koylar ve kıyılar yat turizmi bakımından önemli bir potansiyele sahiptir. Çalışmanın amacı olarak Türkiye’de son 10 yılda gerçekleşen yat turizmini ikincil veriler ile incelemek, belli yıllardaki düşüş ve çıkışların nedenlerini araştırmak ve gelecek için yat sektörüne önerilerde bulunmak olarak belirlenmiştir. Bu amaçla öncelikle yat turizmi, deniz turizmi ve ilgili yönetmelikler incelenmiştir. Ardından Türk limanlarına gelen yatlar, yat bandıraları, gelen yolcu ve mürettebat ile ilgili veriler irdelenmiştir. Sonuç olarak, Türkiye’nin yat turizmi için uygun coğrafi koşulları göz önüne alındığında, yat turizmi sektöründen aldığı pay yetersizdir. Sektördeki yatırımların çok hassas olaylardan kolaylıkla etkilendiği ve bu yönde politikaların geliştirilmesi gerekmektedir. Sunulan hizmetlere kolay erişim için altyapı ve üstyapı geliştirilmelidir. Yat verileri düzenli bir şekilde değişim analizlerine tabi tutularak düşüş gerçekleşen pazarlardaki nedenler araştırılmalı ve iyileştirmeler yapılmalıdır.

Anahtar Kelimeler: Deniz Turizmi, Yat Turizmi, Türkiye.

EXAMINING MARINE TOURISM AND TRENDS OF TURKEY

ABSTRACT

Turkey is very rich in terms of history, cultural areas and ports suitable for yacht tourism. Due to the favorable climatic conditions, the Aegean Sea and Mediterranean coasts and shores have a significant potential for yacht tourism. The aim of the study is to examine yacht tourism with secondary data in Turkey in the last 10 years, to investigate the causes of declines and outbreaks in certain years and to make proposals to the yacht industry for the future. For this purpose, firstly yacht tourism, marine tourism and related regulations were examined. Then, yachts arriving at Turkish ports, yacht flags, passengers and crews were examined. As a result, given Turkey's favorable geographical conditions for yacht tourism, the share of yacht tourism sector is insufficient. Investments in the sector are easily affected by very sensitive events, and policies need to be developed in this direction. Infrastructure and superstructure should be developed for easy access to the services provided. Yacht data are subjected to change analyzes on a regular basis to investigate the causes of decline in the markets and to make improvements.

Keywords: Marine Tourism, Yacht Tourism, Turkey.

ÖN SÖZ

Türkiye'nin yat turizmi kapsamındaki potansiyeli göz önüne alındığında, bahse konu sektörden hak ettiği payı alamaması gerçeği çalışmanın çıkış noktasını oluşturmuştur. Bu kapsamda Türkiye'de son 10 yılda gerçekleşen yat turizmi ikincil veriler ile incelenerek, belli yıllardaki düşüş ve çıkışların nedenleri araştırılmaya ve gelecek için yat sektörüne önerilerde bulunmaya çalışılmıştır. Benzer nitelikteki çalışmaların uzman Kurumlar tarafından sistematik olarak yapılmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir.

Yüksek lisans tez çalışmamın yürütülmesi esnasında, değerleri fikirleri ve bilgileriyle çalışmama yön veren değerli danışmanım Sayın Dr.Öğr.Üyesi Pelin ARSEZEN'e en içten teşekkürlerimi sunarım.

İhsan Cenk YÜZSEVER

İÇİNDEKİLER

ÖN SÖZ.....	I
İÇİNDEKİLER.....	II
TABLolar LİSTESİ	IV
1.GİRİŞ	1
1.1.Araştırmanın Amacı ve Özgün Değeri.....	2
2.KAVRAMSAL ÇERÇEVE	3
2.1.Deniz Turizmi	3
2.2.Kruzaviyer Turizmi	6
2.3.Türkiye'nin Kruzaviyer Turizmindeki Yeri ve Potansiyeli	7
2.4.Yat Turizmi.....	8
2.5.Türkiye'de Yat Turizminin Gelişimi.....	10
2.5.1.Yat Yatırımları ve İşletmeciliği.....	13
2.5.2.Mürettebatsız Yat İşletmeciliği ve Günlük Gezi Tekne	14
2.5.3.Kruzaviyer Turizmi ve Feribot İşletmeciliği	15
2.5.4.Su Sporları / Dalış	17
2.6.Türkiye'nin Yat Turizmi SWOT Analizi	18
2.7.Deniz Turizmi Tesislerinin Genel Nitelikleri ve Türleri.....	20
2.7.1.Yerleşme Özellikleri.....	21
2.7.2.Alt Yapı Özellikleri	22
2.7.3.Üst Yapı Özellikleri.....	23
2.7.4.Kruzaviyer Gemi Limanları.....	24
2.7.5.Yat Limanları.....	25
2.8.Deniz Turizmi Araçlarının Türleri	26
2.8.1.Kruzaviyer Gemiler	26
2.8.2.Yatlar	27
2.8.3.Günübirlik Gezi Tekneleri	28
2.8.4.Dalabilir Deniz Turizmi Aracı.....	28
2.8.5.Diğer Deniz Turizmi Araçlar	28
2.9.Türk Karasularında Seyir Esasları	29
2.9.1.Liman Başkanlığı	30
2.9.2.Hudut Giriş ve Çıkış İşlemleri	30

2.9.3.Deniz Turizmi Araçlarının Seyir İzin Belgesi.....	30
2.9.4.Türk Limanları Arasında Seyir Esasları	31
2.9.5.Sihhi Muamele	32
2.9.6.Deniz Turizmi Araçları Seyir Bölgeleri, Kontrolü Geliştirilmesi.....	32
2.9.7.Mücbir Sebepler ve Olağanüstü Haller	33
3.YÖNTEM.....	34
3.1.Metodoloji.....	34
3.1.1.Evren ve Örneklem	34
3.1.2.Verilerin Analizi	35
4.BULGULAR.....	36
4.1.İstatistiklerin İncelenmesi ve Bulgular.....	36
4.1.1.Belgeli Yat İşletmelerinin Yat ve Yatak Sayıları	36
4.1.2.Limanlara Gelen Sarı Bayraklı Yat Sayısı.....	38
4.1.3.Limanlara Gelen Sarı Bayraklı Yatlarla Gelen Yolcu Sayısı	39
4.1.4.Limanlara Gelen Sarı Bayraklı Yatların Bandıraları	41
4.1.5.Limanlara Sarı Bayraklı Yatlarla Gelenlerin Milliyetleri.....	43
4.1.6.Limanlara Yatla Gelenlerin Milliyetleri	46
4.1.7.Limanlara Gelen Sarı Bayraklı Yatların Bandıralarına ve Aylarına Göre Dağılımı	49
4.1.8.Limanlara Gelen Sarı Bayraklı Yatların Bandıraları ve Limanlara Göre Dağılımı	51
4.1.9.Limanlara Gelen Yatların Bandıraları ve Limanlara Göre Dağılımı.....	52
4.1.10.Limanlara Gelen Sarı Bayraklı Yatlarla Gelen Yolcu ve Mürettebatın Milliyetlerine ve Limanlara Göre Dağılımı.....	53
4.1.11.Limanlara Yala Gelen Yolcu ve Mürettebatın Milliyetlerine ve Limanlara Göre Dağılımı	55
5.SONUÇ,TARTIŞMA VE ÖNERİLER	58
KAYNAKLAR	60

TABLolar LİSTESİ

Tablo 4.1. Belgeli Yat İşletme Sayısı Yıllara Göre Değişim Oranı	36
Tablo 4.2. Yat Sayılarının Yıllara Göre Değişim Oranı.....	37
Tablo 4.3. Yatak Sayılarının Yıllara Göre Değişim Oranı	38
Tablo 4.4. Limanlara Gelen Sarı Bayraklı Yerli Yat Sayısı	38
Tablo 4.5. Limanlara Gelen Sarı Bayraklı Yabancı Yat Sayısı.....	39
Tablo 4.6. Limanlara Gelen Sarı Bayraklı Yatlarla Gelen Yerli Yolcu Sayısı	40
Tablo 4.7. Limanlara Gelen Sarı Bayraklı Yatlarla Gelen Yabancı Yolcu Sayısı	40
Tablo 4.8. Limanlara Gelen Sarı Bayraklı Yatların Bandıraları	41
Tablo 4.9. Limanlara Gelen Sarı Bayraklı Yatlarla Gelenlerin Milliyetleri - 2014 ..	43
Tablo 4.10. Limanlara Gelen Sarı Bayraklı Yatlarla Gelenlerin Milliyetleri - 2015	44
Tablo 4.11. Limanlara Gelen Sarı Bayraklı Yatlarla Gelenlerin Milliyetleri - 2016	45
Tablo 4.12. Limanlara Gelen Yatlarla Gelenlerin Milliyetleri - 2014	46
Tablo 4.13. Limanlara Gelen Yatlarla Gelenlerin Milliyetleri - 2015	47
Tablo 4.14. Limanlara Gelen Yatlarla Gelenlerin Milliyetleri - 2016	48
Tablo 4.15. Limanlara Gelen Sarı Bayraklı Yatların Bandıralarına ve Aylarına Göre Dağılımı	50
Tablo 4.16. Limanlara Gelen Sarı Bayraklı Yatların Bandıralarına ve Limanlara Göre Dağılımı.....	51
Tablo 4.17. Limanlara Gelen Yatların Bandıralarına ve Limanlara Göre Dağılımı .	52
Tablo 4.18. Limanlara Gelen Sarı Bayraklı Yatlarla Gelen Yolcu ve Mürettebatın Milliyetlerine ve Limanlara Göre Dağılımı	54
Tablo 4.19. Limanlara Yatla Gelen Yolcu ve Mürettebatın Milliyetlerine ve Limanlara Göre Dağılımı (Antalya-İzmir).....	55
Tablo 4.20. Limanlara Yatla Gelen Yolcu ve Mürettebatın Milliyetlerine ve Limanlara Göre Dağılımı (Muğla)	56

BİRİNCİ BÖLÜM

GİRİŞ

Günümüzde deniz aşırı uzaklıklara ulaşmak için modern ulaşımın yeri turizm için de çok önemlidir. Çünkü ulaşım, turistik ürünün vazgeçilmez bir parçasıdır. Turizmde dört temel ulaşım türü vardır;

- Karayolu taşımacılığı,
- Demiryolu,
- Deniz yolu,
- Havayolları.

Yukarıdaki dört temel ulaşım içinde yer alan deniz yolu ulaşımı ile deniz turizmi kavramı ortaya çıkmaya başlamıştır. Deniz turizmi kavramı, kıyı bölgelerde ve açık deniz kıyılarında yer alan turizm, boş zaman ve rekreasyon odaklı etkinlikleri kapsamaktadır (Orams ve Lück, 2014). Temel olarak, deniz turizmi plajları, denizleri ve denizaltı çekicilikleri içermektedir denilebilir (Mohd Isa ve Ramli, 2014). Genel olarak, deniz turizmi kıyı turizmi gelişimi (konaklama, restoran, gıda endüstrisi ve ikinci evler dâhil) ve perakende ticaret, marina ve çeşitli su aktiviteleri tedarikçileri biçiminde kıyı gelişimini destekleyen altyapıyı kapsamaktadır. Ayrıca, deniz turizmi eğlence tekneleri, kıyı ve deniz temelli eko turizm, yolculuklar, yüzme, rekreasyonel ve derin deniz balıkçılığı, yat gezileri, gezi turizminde şnorkelle yüzme, dalış, rüzgâr sörfü ve macera sporları içerebilir (Miller, 1991; 1993).

Hava ulaşımının son yıllarda hızla gelişmesinden önce büyük önemi olan deniz taşımacılığı, dünyadaki kıtalar arasında yapılan yolculuklarda kullanılan tek ulaşım seçeneğiydi. Deniz ulaşımı, çağdaş turizm sektöründe iki önemli role sahiptir. Bunlar; yolcuların kendi araçlarıyla boğazlara hizmet eden feribotlarla taşınması ve kruvaziyer denilen deniz taşımacılığına dayalı seyahatlerin gerçekleştirilmesidir (Özgüç, 1998).

Kruvaziyer turizmi; denizcilikle ilgili olan, ulaşımın birincil amaç olmadığı, yolcuların belirli güzergâhta çeşitli hedefleri ziyaret etmek için boş zamanlarını değerlendirmeleri için bir ücret ödemesi ile gerçekleşen deniz temelli turlar olarak tanımlanabilir (Wild ve Dearing, 2000). Çeşitli turistik yerlere yapılan kruvaziyer

turlarının faaliyetleri, limanlara yakın destinasyonlarda bulunan ve gezi sırasında yeme-içme aktivitelerini içeren limanları, turistik yerleri ve alışveriş alanlarını kapsamaktadır (Öner, 1997). Yolculuklara katılan yolcular turların başlangıç limanı, hangi limanların güzergâhta ziyaret edileceği, hangi faaliyetlerin ziyaret edilecek limanlarda gerçekleştirileceği ve kaç gün turun gerçekleşeceği gibi bilgilere tura çıkmadan önce sahiptir (İncekara ve Yılmaz, 2002).

Kruvaziyer turizmi son on yılda bir büyüme göstermiştir. Kruvaziyer turizm pazarının büyük kısmı gelişmiş ülkelerden oluşmaktadır. Kruvaziyer turizm endüstrisi ağırlıklı olarak Kuzey Amerika'nın hakimiyeti altına girmiştir; fakat son yıllarda sektöre yeni destinasyonlar da katılmaya başlamıştır. Avrupa, Asya ve Avustralya bu dönemde popüler kruvaziyer ve yatçılık destinasyonları haline gelmiştir (Brida ve Zapata, 2010).

1.1.Araştırmanın Amacı ve Özgün Değeri

Çalışmanın amacı Türkiye'deki deniz turizmi kapsamında son on yıllık yat verilerinin turizm bağlamında analiz edilip, bu sektördeki eğilimleri ve nedenlerini belirleyerek önerilerde bulunmaktır.

Yat turizmi sektörü, turizm sektörünün alt bir kolu olması sebebiyle başlıca girdisini insanın oluşturduğu bir sektördür. Bu sebep ile gerek yat sahipleri gerekse yat işletmeleri belli dönemlerde sorunlar ile karşılaşmakta ve rotalarını ve yatırımlarını değiştirme eğilimi içine girmektedirler. Yat sektörünün ülkelerin turizmi açısından yüksek miktarlarda getiri sağlamasından dolayı ülkeler bu sektöre yönelik ciddi adımlar atmaktadır. Yapılan yatırımların geri dönüşü, sektörün gelişim ve yeni eğilimleri takip edip gerekli uygulamaların yapılması önemlidir. Bu kapsamda amacı Türkiye'deki son on yıllık yat verilerinin turizm bağlamında analiz edilip, bu sektördeki eğilimleri ve nedenlerini belirleyerek öneriler bulunulması olarak hedeflenen çalışma bu alana da özgün bir değere sahiptir denilebilir. Ayrıca çalışma sonucunda getirilen önerilerin hem sektör hem de gelecek çalışmalar için yol gösterici olması beklenmektedir.

İKİNCİ BÖLÜM

KAVRAMSAL ÇERÇEVE

Bu bölümde deniz turizmi, kruvaziyer turizmi, Türkiye'nin kruvaziyer turizmindeki yeri ve potansiyeli öncelikle incelenmiştir. Ardından yatçılık, Türkiye'de deniz turizmi alt sektörü olan yat turizminin gelişimi ve Türkiye'nin yat turizminin SWOT analizi ile ilgili bilgiler verilmiştir.

2.1.DENİZ TURİZMİ

Deniz turizmi ve yatçı profiline ilişkin genel kavramlar ve tanımların özetlenmesi, çalışma alanının belirlenmesi açısından gerekli görülmektedir. Deniz turizmi Yönetmeliği'ne göre "yat" deyimini yat tipinde inşa edilmiş, gezi ve spor amacı ile yararlanılan, taşıyacakları yatçı sayısı 36'yı geçmeyen, yük veya yolcu gemisi niteliği olmayan, tonilta belgelerinde (ölçü belgesi) "Ticari Yat" veya "Özel Yat" olarak belirtilen deniz araçlarını ifade etmektedir (Önem-Açıkbaş, 2006).Yat seyahatine fiilen katılarak yat kullanan insanlara yatçı denmektedir. Deniz turizmi; yatçı, deniz yolculuğu ve yat limanı unsurlarından oluşan, turistin yata ulaşması ve belirli bir gezinti sonunda yatı terk etmesi arasında gerçekleşen tüm turistik faaliyetlerdir. Deniz turizmi Yönetmeliği'ne göre, deniz turizminin ülke içinde geliştirilmesi için, deniz turizmi açısından potansiyel oluşturan, Bakanlar Kurulu ve Genel Kurmay Başkanlığının uygun görüşü ile ilan edilen yerlere "Yatçılık Bölgesi" denmektedir. Deniz turizmi Yönetmeliği 'ne göre yat limanı deyimini; Ana Yat Limanı, Tali Yat Limanı, Yat Yanaşma Yerleri ve Çekek Yerleri olarak belirlenen mahaller olarak ifade edilmektedir. Yat Limanları, Yönetmelikte belirlenen alt ve üst yapı niteliklerine ve bunlara ilave olarak sağladıkları imkanlara göre sınıflandırılır ve belgelendirilir (Deniz Turizmi Teşvik Kanunu, 2007).

Son yıllarda oldukça popüler olmaya başlayan denize dönük eğlence ve dinlence endüstrisi olarak tanımlanan yatçılık, finansal, endüstriyel ve fiziksel alanda Karayip Adaları ve Akdeniz'de ön plana çıkmakla beraber, dünyada Amerika, Afrika, Asya ve Güney Pasifikte de yapılmaktadır (Önem-Açıkbaş, 2006). Akdeniz Bölgesi, ılıman iklimi, korunumlu koyları, kıyı boyunca farklı kültürlerle sahip birçok ülkeden oluşan coğrafyası, doğal ve tarihi zenginlikleri ile dünyanın önemli yat turizm merkezlerinden

biridir. Türkiye’de deniz turizmine ilişkin üst ölçekli politikaların gelişimi aşağıda kronolojik olarak özetlenmiştir:

- 1967 yılında Bakanlıklar arası Yat Limanları Tetkik Komisyonunun kurulması,
- 1968-1977 İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, bir yat limanı zinciri kurulması ve Ulaştırma Bakanlığı tarafından işletilmesi kararı,
- 1970’li yıllarda Batı Avrupalı ve Amerikalı turistler Yunanistan’dan kiraladıkları yatlarla Türkiye’ye gelmeye başlamışları,
- 1970’li yılların sonunda Turizm Bakanlığı bünyesinde, deniz turizmi gündeme alınması, çeşitli marina yerlerinin tespit edilmesi Devlet Planlama Teşkilatı tarafından gelişme planları hazırlanması,
- 1976 yılında Bodrum, 1977 yılında Kuşadası ve aynı dönemlerde Çeşme Yat Limanı’nın hizmete girmesi,
- 1973-1977 Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı, yat limanlarının ve yat yanaşma yerlerinin işletilmesinin Turizm ve Tanıtma Bakanlığı ve Ulaştırma Bakanlığı işbirliği ile düzenlenmesi,
- 1978-1983 Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı, Turizm Teşvik Çerçeve Kararında kruvaziyer turizm, deniz turizmi ve yat limanı işletmeciliğinin geliştirilmesi, 1981 deniz turizminin gelişmesini sağlayacak bir kanun tasarısının hazırlanmasının kabulü,
- 16.03.1982 tarihli Resmi Gazetede yayımlanan 1634 sayılı Turizm Teşvik Kanunu ile deniz turizminin gelişmesinin önündeki formaliteler ve mevzuat engeli ortadan kaldırılmaya çalışılması,
- 04.08.1983 tarihli Resmi Gazetede yayımlanan “Deniz turizminin Geliştirilmesi Hakkında Yönetmelik” ile konunun tüm detayları ile ele alınması,
- 1984-1989 VI. Beş Yıllık Kalkınma Planı, charter taşımacılığı geliştirilmesi ve yerli seyahat acentelerinin tur operatörlüğünün teşvik edilmesi kararı,
- 1990-1995 VII. Beş Yıllık Kalkınma Planı, 5600 olan bağlama imkanının bu dönem içerisinde 19000 yeni yat bağlama imkanı yaratacak yat limanı yatırımlarına ihtiyaç olacağı tahminleri,
- 1996-2001 VIII. Beş Yıllık Kalkınma Planı, Deniz turizmi Yönetmeliği’nin yeniden düzenlenmesinin öngörülmesi,

- 1997 Kùltür ve Turizm Bakanlığı'nca deniz turizmi açısından öncelikli yatırım alanlarını belirlemek, bu konudaki sorunlara çözüm getirmek ve sektöre yön vermek amacıyla "Deniz turizmi Master Planı" hazırlatılması ve Master plan önerileri çerçevesinde "Deniz turizmi Fiziksel Planı" alışması tamamlanması,
- 2009 Deniz turizmi Yönetmeliği'nin Deniz Turizmi Yönetmeliği olarak yeniden düzenlenmesi,
- 2010 Ulaştırma Bakanlığı Demiryolları Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü, Turizm Kıyı Yapıları Master Plan alışması
- 2012 Deniz Ticaret Odası, Deniz Sektör Raporu,
- 2013 Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı ÷lkemizde yat limanı (marina) işletmeciliği bilgi notu.

Gör÷ldüğü üzere ilgili paydaşlar deniz turizminin önemine ilişkin farkındalığa ve atılması gereken adımlara dair fikirlere sahiptir. Burada önemli olan ortak çıkarlar ve paylaşılan amaçlar doğrultusunda somut program ve eylem planları oluşturarak sürekli güncellemektir. Deniz turizminin dinamik çevresi bunu gerektirmektedir. Dolayısıyla bu çalışma güncellemelere ve somutlaştırma eylemlerine katkıda bulunabilecektir.

Son yıllarda oldukça popüler olmaya başlayan denize dönük eğlence ve dinlence endüstrisi olarak tanımlanan yatçılık, finansal, endüstriyel ve fiziksel alanda Karayip Adaları ve Akdeniz'de ön plana çıkmakla beraber, dünyada Amerika, Afrika, Asya ve Güney Pasifikte de yapılmaktadır (Deniz Ticaret Odası Sektör Raporu, 2012). Muğla Bölgesi, ılıman iklimi, korunumlu koyları, kıyı boyunca farklı költürlere sahip birçok ÷lkeden oluşan coğrafyası, doğal ve tarihi zenginlikleri ile önemli deniz turizmi merkezlerinden biridir. Bu bölümde alışma Muğla Bölgesi deniz turizmi gelişmişlik performansı nicel veriler ışığında değerlendirilmek istenmiş ancak Türkiye'de deniz turizmine ait verilerin son derece yetersiz ve eksik olması ve güncel olmaması (Önem-Açıkbaş, 2006) sebebiyle yeterli göstergeye ulaşılammıştır. Fransa, İspanya ve İtalya Akdeniz'deki toplam yat bağlama kapasitesinin %88'ine sahiptir (T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2014). Türkiye'nin payı ise %3 civarındadır Muğla ilindeki yat limanlarının ÷lkemizdeki yat limanı kapasitesinin %36'sı gibi yüksek bir orana sahiptir (T.C. Kùltür Turizm Bakanlığı, 2013). Muğla İli potansiyel yatırım alanı olarak ise yine %39'lik payla ilk sırada yer almakta, bunu %28'lik pay

ile İzmir, %9'luk pay ile Antalya illeri takip etmektedir. Yat yanaşma kapasitesinin 2030 yılında 15.574'e çıkacağı tahmin edilmektedir (Önem-Açıkbaş, 2006).

2.2.KRUVAZİYER TURİZMİ

Gemide limanlara girişi sağlayan, her türlü hizmeti sunan bir tür turizm olan kruvaziyer turizmi, aynı zamanda diğer ulaşım hizmetleri ve konaklama hizmetleri de sunmaktadır. Kruvaziyer yolculukları belirli limanlardan, belirli rotalar takip ederek diğer limanları ziyaret etmek ve varılan limanlarda farklı sosyal faaliyetlerinin uygulanması için başlamaktadır. Kruvaziyer gemiler birçok yolcuya (3000-4000 gibi) hizmet verebilen, 4 ila 6 yıldızlı olarak sınıflandırılan, birçok sosyal etkinlik yapmaya izin veren ve yüzen bir tatil yeri olarak isimlendirilmektedir (İncekara ve Yılmaz, 2002).

Kruvaziyer gemileri tarafından gerçekleştirilen yolculuklar, İkinci Dünya Savaşı'ndan önce çok önemli olmuştur. Bu dönemde Cunard Line, Companie Generale Transatlantique, Holland American Line gibi yolcu gemileri ile ulaşım hizmeti sunan oldukça ünlü işletmeler ortaya çıkmıştır (Dünya Turizm Örgütü, 2014). Araştırmacılar arasında ilk kruvaziyer turunu kimin ve ne zaman gerçekleştirdiğine ilişkin fikir birliği mevcut değildir. Dickonson ve Vladimir'e (2008) göre The Peninsula ve Oriental Navigation şirketi tarafından gerçekleştirilen kruvaziyer turu ilk turdur. Özgüç (1998) ise Sir Samuel Cunard tarafından 1840'da gerçekleştirilen kruvaziyer turunun ilk tur olduğunu iddia etmektedir. Ayrıca Kadioğlu ve Güler (1998) 1890'da Albert Balin tarafından gerçekleştirilen ilk kruvaziyer turunu ilk tur olarak görmektedir.

Modern anlamda kruvaziyer turları 1960'lı yıllardan sonra başladı (Jaakson, 2014). İlk yıllardan günümüze seyahat imkânı olarak kullanmaya başlanan kruvaziyer turizmi, orta-üst ekonomik sınıf, orta yaşlı bireyler tarafından tercih edilmiştir. Fakat günümüzde ortalama geliri olan ve genç bireylerin de kruvaziyer turizm talepleri artmıştır. Ayrıca, ilk yıllarda kruvaziyer turizminin oldukça uzun rotalara sahipti; fakat bugün kruvaziyer turizm rotaları 3-4 gün veya 6-8 gün içinde tamamlanmaktadır (Dünya Turizm Örgütü, 2014). Kruvaziyer turizmi ile ilgili bazı geçmiş veriler bu pazarın önemini ortaya koyabilir. Bu veriler;

- 2014'te kruvaziyer turlarına katılan 12 milyon yolcu Kuzey Amerika ülkelerinin vatandaşlarıydı.

- 200 milyondan fazla yolcunun 1990 yılından beri seyahat ettiği tahmin edilmektedir. Bu yolcuların % 70'inden fazlası son 10 yılda, son 5 yılda % 40 civarında gerçekleşmiştir.
- Kruvaziyer turizmi sektöründe en büyük pazarı Kuzey Amerika ülkeleri oluşturmaktadır. Bu ülkelerde 30'dan fazla kruvaziyer limanı bulunmaktadır.
- Sektörün en önemli varış noktaları Karayipler ve Bahamalar'dır. Kapasite bakımından, kullanım sürekli olarak %100'ün üzerindedir.

2.3.TÜRKİYE'NİN KRUVAZİYER TURİZMİNDEKİ YERİ VE POTANSİYELİ

Asya ve Avrupa arasında köprü olarak medeniyetlerin kavşağında, zengin kültürü, tarihi ve doğal güzellikleri nedeniyle birçok Avrupa ülkesi için Türkiye bir üs olarak görülebilir. Türkiye kruvaziyerlere tarih, kültürel miras, iyi bir iklim, misafirperverlik, eğlence, dini tur, 8.333 km bozulmamış kıyı şeridi, zengin yemekler, alışveriş vb. gibi oldukça çok zenginlik sunmaktadır. Bundan dolayı Türkiye kruvaziyer turistlerine verdiği oldukça önemli değerler ve kruvaziyer turistlerini cezbeden coğrafi konumuyla büyük bir çekiciliğe sahiptir denilebilir (Alkan vd., 2015). Bu özelliklerden dolayı, Türkiye deniz taşımacılığı ve lojistik açısından büyük bir potansiyele sahiptir.

Öncelikle, turizm ve yat turizminin önemi Türk turizm sektöründeki girişimciler ve politikacılar tarafından açıkça anlaşılmış durumdadır. Kruvaziyer turistleri, diğer turizm kategorilerinden daha fazla miktarda harcama yaparak daha yüksek getiri sağlayan turist olduklarından kruvaziyer turizmi birçok fırsat sunmaktadır (Dwyer ve Forsyth, 1998; Ritter ve Schafer, 1998). Türkiye turizminin başlıca sorunlarından birinin turist başına kazanılan gelirin düşük olması olduğu göz önünde bulundurulduğunda, yat turizmi ile marinalar ve destekleyici perakende satış mağazaları bu sorunu büyük oranda çözebilir. Bununla birlikte, dünyada halen 400'ün üzerinde kruvaziyer gemisi faaliyet gösteriyor olsa da, Türkiye'ye ait tatmin edici bir sayıda kruvaziyer gemisi bulunmamaktadır. Örneğin; 2013'te Barcelona'yı gezen turist sayısı, tüm Türkiye'yi turizmin destinasyonu olarak ziyaret eden kruvaziyer turistlerinin sayısından daha fazlaydı (Bayazit, 2015).

Kruvaziyer turizm sektöründe Türkiye, Akdeniz ülkelerinde İspanya, İtalya ve Yunanistan'dan sonra dördüncü sırada yer almaktadır. Türkiye'nin faaliyet gösteren

26 limanı var. Limanlara gelen toplam yolcu sayısı son 10 yılda yaklaşık 14 milyona ulaşmıştır (UBAK, 2013). Türkiye'nin sahip olduğu üç liman Akdeniz'deki mevcut en iyi 25 kruvaziyer limanı ile rekabet edebilecek kadar kapasiteye sahiptir. Bu limanlar İstanbul, İzmir ve Kuşadası limanlarıdır. Bu üç limandan sonra Antalya, Marmaris, Bodrum, Alanya ve Çeşme limanları olmak üzere 15 bin yolcuya hizmet veren ikinci sınıf limanlar da bu sektörde faaliyet göstermektedir (Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2017). 2002 yılında Türkiye limanları 332.702 yolcu tarafından ziyaret edilmiştir. Bu rakam on yıl sonra 2012 yılında yaklaşık 2 milyona ulaşmıştır. Bu on yıl içinde % 541 artış ve % 29 büyüme anlamına gelmektedir. Fakat 2009 yılında küresel ekonomideki sorunlardan dolayı yolcu sayısı tüm dünyada olduğu gibi Türkiye'de de azalış göstermiştir.

Türkiye'nin küresel turizm endüstrisindeki payı % 3 iken, 2011 yılında 3,6 kat artış ile % 11'e ulaşmıştır (UBAK, 2013). Bu dönemdeki en önemli limanlar Kuşadası, İstanbul, İzmir, Marmaris ve Antalya'dır. 2012 yılında yolcuların % 80'i İstanbul, Kuşadası ve İzmir limanlarını ziyaret etmiştir. 2013 yılında ise bu üç limanın payı % 78 düşüş göstermiştir (Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2017).

Türkiye'nin yıllık ortalama 900 bin yolcu kapasiteli 25 limanı göz önüne alındığında, 2013 yılında Türkiye'nin 500 binin üzerinde yolcuya hizmet veren üç limanı Akdeniz limanlarına göre çok az kapasiteyle faaliyet göstermiştir (Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2017). Türkiye'nin kruvaziyer limanlarındaki toplam yolcu ziyaretleri 2013 yılında 1.572 adet kruvaziyer gemi ile 2.240.776 yolcuya ulaşmıştır. 2014 yılında ekonomik krizin etkisiyle yolcu ve kruvaziyer gemi sayıları sırasıyla 1.790.125 ve 1385'e gerilemiştir. Türkiye'de Kuşadası, İstanbul, İzmir, Antalya, Bodrum ve Marmaris limanları ülkedeki diğer limanlara kıyasla daha popüler limanlardandır ve 2014 yılında 10.000'den fazla yolcu ziyareti gerçekleşmiştir (Alkan vd., 2015). Bu konu çalışmanın analiz ve bulgular kısmında detaylı olarak ele alınmış ve yorumlanmıştır.

2.4. YAT TURİZMİ

Bilinen ilk yelkenli teknenin inşaatı ve M.Ö. 4000 yılında eğlence amacı için Firavunlar tarafından Nil nehri üzerinde kullanılmıştır. M.Ö. 100 yıllarında ikinci bir yelkenli teknenin kalıntıları bulunmuştur. Üç yelkenliler ise 1400'den sonra

kullanılmıştır. Flamenkoların kaçakçıları ve korsanları tutuklamak için küçük boy ve daha hızlı tekneler olan ‘avcı’ anlamındaki ‘jaght’ teknelerini kullandığı bilinmektedir. Daha sonraki dönemlerde, Amsterdam’daki insanlar bu tekneleri açık denizdeki daha büyük kargo gemilerini karşılamak için kullanmaya başlamıştır. Bu gemilerden yükler alındıktan sonra kıyıya bir an önce varma isteği rekabetçi bir his haline gelmiş ve bu zamanlarda yatlar için yarış başlamıştır. Bunun olay, rekreasyonel bir etkinlik ve bir spor faaliyeti olarak yatçılık anlayışı ile sonuçlanmıştır. Yatçılık ilk olarak Hollanda ve İngiltere’de başlamıştır (Kültür ve Turizm Bakanlığı, 1992).

Kalemdaroğlu’na (2007: 31) göre yat turizmi “yat yönetimi, yatçı, yat üreticisi ve yat limanı” unsurlarını barındıran bir turizm çeşididir. Işık Atlay (2010) yat turizmini şu şekilde tanımlamıştır:

“kişilerin spor, dinlenme, eğlenme ve boş zamanları değerlendirme amacıyla kazanç sağlama amacı gütmeyen, kendi mülkiyetlerindeki ya da kiraladıkları yatlarla / teknelerle gerçekleştirdikleri deniz seyahati ve bu süreçte yat limanları, yat işletmeleri, yat / tekne bakım onarımı ve diğer destek hizmetlerini sunan işletmelerle tüm iletişim süreçlerini kapsayan faaliyetler” (s. 7).

İnsanların yatçılık talebi üzerinde özgürlük duygusu, doğa ve tarihe yakın olma isteği, spor, macera ve keşif gibi nedenlerin etkisi olduğu söylenebilir (Kalemdaroğlu, 2007: 31).

İlk yat kulübü (Cork Water Club) İrlanda’da 1720 yılında kurulmuştur. Bu yıllardan sonra yat yapım teknikleri hızla artmaya başlamıştır. Alüminyum gövdeli ilk gemi ise 1890 yılında inşa edilmiştir. İlk polyester ve fiberglas tekneler de 1950’li yıllarda inşa edilmiştir. Yunanistan’da ilk yat 1965 yılında hizmete girmişken, Türkiye’de 1967 yılında yat limanları ile ilgili çalışmalara başlanılmıştır (Kültür ve Turizm Bakanlığı, 1992).

Dünyada yatçılık özellikle Akdeniz ve Karayipler’de öne çıkmaktadır. Nitekim Akdeniz’de yat bağlama kapasitesi 500.000 civarında olup, Akdeniz çanağında dolaşan toplam yat sayısı 1 milyona yaklaşmıştır. Ülkeler bazında Fransa, İspanya ve İtalya Akdeniz çanağı yat limanı kapasitelerinin %75’ini oluşturmaktadır (Güney Marmara Kalkınma Ajansı, 2014).

Yatçılık gezi, eğlence ve spor amacıyla ve görece pek büyük olmayan özel ve ticari teknelerle yapılan turistik faaliyetlerdir. Tanımdan da anlaşılacağı üzere iki tür yat söz konusudur. Özel yat turizminde ticari amaç güdülmezken, ticari yat turizminde amaç ticaridir. Bu tanımlardan yararlanarak yat turizmi; turistin yata ulaşması ve belirli bir gezinti sonunda yatı terk etmesi arasında gerçekleşen tüm turistik faaliyetler olarak tanımlanmaktadır (Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2016). Yatların faaliyetlerine başlayabilmesi için ‘yat kayıt belgesi’ almaları gerekmektedir. Yat kayıt belgesi, bir ülkenin yat limanlarına giriş-çıkış yapan yatçılara liman başkanlıkları, gümrük muhafaza müdürlükleri veya kısım amirlikleri tarafından doldurtulur. Yat kayıt belgesinde, yata ve yatçılara ilişkin olarak, yatın ayrılış limanı, geliş limanı, bayrağı, boyu, eni, cinsi (ticari veya özel), geliş tarihi, ayrılış tarihi, milletlere göre yolcu ve mürettebat sayılarını içeren bilgiler yer almaktadır (Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2016). Böylelikle yat turizmi ile ilgili veriler de toplanmış olmaktadır.

2.5. TÜRKİYE’DE YAT TURİZMİNİN GELİŞİMİ

Genel olarak yat turizmi 20. yüzyılda yayılmaya başlamıştır. Türkiye’de ise 20. yüzyılın ikinci yarısında ortaya çıkmaya başlamıştır. Turizm Yazarları ve Gazetecileri Derneği’nin (TUYED) yayımlanmış olduğu “Yat Turizminin Gelişme Raporu” şu bilgileri sunmuştur;

‘Türkiye’de yat turizmi, 1960’lı yıllarda Yunanistan’ın ege kıyılarını kapsayan yat turları düzenlemesiyle yeni bir turizm çeşidi olarak ortaya çıkmıştır. İlk tur tekneleri 1965’te görülmüş ve günümüzde Çeşme, Datça, Marmaris, Bodrum ve egedeki diğer yerleşim merkezlerine uğrayıp gitmiştir. Daha sonraki yıllarda Yunanlı tur operatörleri Türkiye’yi paket turlarının içerisine dâhil etmiştir. Türkiye 1967 yılında ‘Bakanlıklar Arası Yat Limanlarını Planlama Tetkik Komisyonu’ kurarak yat limanları ile ilgili çalışmalar başlatmıştır. İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1968-1972) döneminde ‘Yat Limanları Zinciri’ kurulması öngörülmüş ve Ulaştırma Bakanlığı tarafından işletilmesi kararlaştırılmıştır. Daha sonra Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı’nda (1973-1977) yat limanlarının ve yat yavaşma yerlerinin işletilmesi Turizm ve Tanıtma Bakanlığı ile Ulaştırma Bakanlığı iş birliği ile düzenlenmesi kararlaştırılmıştır. Kalkınma planının yapılmasına takiben çeşitli yat liman

yerleri tespit edilmiş ve Devlet Planlama Teşkilatı tarafından gelişme planları hazırlanarak 1976 yılında Bodrum, 1977 yılında Kuşadası ve Çeşme yat limanları işletmeleri hizmete açılmıştır. Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planında (1978-1983) Turizm Teşvik Çerçeve Kararı yapılmış. 1982 yılında 2634 sayılı Turizm Teşvik Kanunu yürürlüğe girmiştir. 1983'te ise Yat Turizmi Yönetmeliği yayımlanmıştır. Bu yönetmelik de ihtiyaca cevap vermemeye başlayınca biraz daha genişletilerek 2009 yılında 27298 sayılı Resmi Gazetede Deniz Turizmi Yönetmeliği yayımlanmıştır'(TUYED, 2016).

3.000 yat ve 30.000 yatak kapasitesi ile yat turizmi ülkelerin ekonomisinde ve gelirinde önemli bir role sahiptir. Yaklaşık olarak 800.000 civarında özel ve ticari tekne olduğu bilinmekte ve Akdeniz'de 315.000 yata hizmet veren yaklaşık 729 marina bulunmaktadır. Fransa, İtalya ve İspanya Akdeniz'deki yat bağlama kapasitesinin % 88'ine sahiptir. Ülkemizin toplam kapasitenin yalnızca % 0,3'ü vardır (Kara ve Emecen, 2001). Öte yandan bu ülkeler, yat turizmi trafiğinin kapasitelerinin çoğuna ulaşmış olması, yatları Akdeniz'in doğusunda olması rotalarını çevirmeye itmektedir. Aynı zamanda Akdeniz'in en temiz kısımları 'Türk Rivierası' üzerindedir. Bu, birçok yatçı için bu lokasyonlara yönlendirilecek bir faktördür. Bu ise, bu noktalara gerekli yönetim, planlama ve yatırım yapıldığında sağlanabilir (Kara ve Emecen, 2001).

Türkiye'de yatçılık faaliyetleri genel olarak dört kısma ayrılabilir. Birincisi, ahşap teknelerle yapılan yatçılık faaliyetidir. İkincisi, benzer teknelerle yapılan günlük temelli yatçılık faaliyetleri. Üçüncüsü, mürettebat olmadan kiralanan yelkenli teknelerdir ve buna bareboat denir. Son ve dördüncüsü ise mega yatların ve motor yatların kullanıldığı yerlerdir (Kara ve Emecen, 2001).

Türk Yat ve Tekne Endüstrisi 2010 raporunda belirtildiği üzere ülkemizin 8.333 km'lik deniz kıyısı olmasına rağmen, kişi başına düşen tekne oranı 2.356 kişiye 1 teknedir. Bu rakam diğer ülkelerde ise şöyledir (Boat Builder Türkiye, 2011);

- Denize 3.624 km kıyısı bulunan Almanya için 186 kişiye 1 tekne,
- Denize 12.450 km kıyısı olan İngiltere için 112 kişiye 1 tekne,
- Denize 9.226 km kıyısı olan İtalya için 105 kişiye 1 tekne,
- Denize 5.700 km kıyısı olan Fransa için 101 kişiye 1 tekne,

- Denize 451 km kıyısı olan Hollanda için 31 kişiye 1 tekne,
- Denize 133.342 km kıyısı olan A.B.D için 18 kişiye 1 teknedir

Yatçılık, insanların özgür hissetmesini sağlayan ve hoşça vakit geçirmek için yapılan nispeten pahalı bir faaliyettir. Ancak ülkenin refah düzeyinin yükseltilmesi ile yatçılık deniz turizmi sektöründe yerini almaktadır (Sarışık vd., 2011).

21. yüzyılın başında, insanların turizmin bazı özel alanlarına doğru eğilimleri başladı. Bunlardan popüler olanlarından birisi de yat turizmidir. Yat turizmi, büyük ölçüde turist faaliyetlerinde önemli bir rol oynamaya ve ayrıca yeni iş olanakları yaratırken genel ekonomi için daha fazla gelir sağlamaya başlamıştır. Türkiye rakiplerine kıyasla daha fazla kaynak ve çekiciliğe sahiptir. Destinasyon olarak Türkiye; spa, kayak, golf, yat gibi turizm faaliyet çeşitleri için çok daha uygundur (Sarışık vd., 2011). Akdeniz, Ege, Marmara ve Karadeniz’le çevrili olan Türkiye bir yarım adadır. Türkiye yat turizminde kapsamlı büyüme için ideal bir konuma ve ayrıca çok uygun kıyılara sahiptir. Akdeniz Çanağı’nda yer alan Türkiye’de günümüzde binlerce yat bulunmasına rağmen, Artvin- Samandağ arasında sadece 21.000 yat bağlama kapasitesi mevcuttur. Bu durum, 8.333 km kıyısı olan ülkemiz için yetersizdir (<http://www.denizticaretodasi.org.tr>).

Türkiye, istihdamda ve ülke ekonomisinde büyük rol oynayan yat turizm sektöründe beklenen seviyeye ulaşamamıştır denilebilir. Ancak suları oldukça kirli olan ve kendi kapasitelerinin sonuna ulaşmış mevcut bölgelerini etkili olarak kullanan ülkeler olan İtalya, Fransa ve İspanya’daki yat turizm trafiği Doğu Akdeniz’e doğru kaymaya başlamasıyla yeni turizm alanları oluşturmak için planlar ve yeni projelere başlanmıştır (Sarışık vd., 2011). Ülkemiz kıyılarında 2002 sonu itibariyle 25 adet marina varken, 2011 yılı sonu itibariyle bu rakam 46 adete ulaşarak 8 yılda %94’lük bir büyüme yakalanmıştır. Akdeniz Çanağındaki Türkiye’nin güçlü rakiplerinden olan İtalya’nın 6.500 km uzunluğundaki kıyılarında 380, İspanya’nın 4.964 km uzunluğundaki kıyılarında 96, Hırvatistan’ın 5.835 km uzunluğundaki kıyılarında 50 adet marina bulunmaktadır. Dünya genelinde ise 19.000 adet marina ve/veya yat limanı mevcut olup, sadece Avrupa genelinde 5.000 adet marina ve/veya yat limanı mevcuttur (Deniz Sektörü Raporu, 2014). Marina sayısına paralel olarak Türkiye’nin limanlarına gelen yatların kapasitesinin arttığı görülmektedir.

Türkiye'nin yat demirleme kapasitesi marinalarda 9.000 olmak üzere yaklaşık 16.000'dir. Diğer taraftan Fransa'nın kapasitesi 227.000, İspanya'nın 107.000 ve İtalya'nın 128.000'dir. Akdeniz havzasındaki tekne demirleme kapasitesine sahip yerler ve marinaların toplam kapasitesi 400.000'den fazladır. Türkiye'nin kapasitesi Akdeniz havzasının sadece 4,1'dir (Sarışık vd., 2011).

2.5.1. Yat Yatırımları ve İşletmeciliği

Turizm, gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerin ekonomik, siyasi, kültürel ve sosyal yaşamları açısından olumlu etkilere sahiptir. Örneğin; birçok doğal ve beşeri etkenin bir araya gelmesi ile oluşan bir turizm aktivitesi olan yat turizmi, genel turizm faaliyetlerinde büyük bir paya sahip olan deniz turizmini (Kalemdaroğlu, 2007: 31) destekleyici bir özelliğe sahiptir (Sezer, 2012). Türkiye'de ilk yat turizmi faaliyetlerinin Ege Denizi kıyılarında Yunanistan'dan gelen turistleri taşıyan tekneler ile 1960–1965 yıllarında başladığı belirtilmektedir. Türkiye'de yat turizmi ve yat limanı işletmeciliği ile ilgili ilk yasal düzenlemenin ise 1983 yılında yapıldığı görülmektedir. 8 Haziran 1983 tarihli Bakanlar Kurulu Kararı ile yürürlüğe giren ilk düzenleme, Yat Turizminin Geliştirilmesi Hakkında Yönetmeliktir (Yat Turizmi Yönetmeliği, 1983; Türk Standartları Enstitüsü, 2011: 61; T.C Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, 2014).

Dünyada bazı ülkeler ile Türkiye marina bakımından kıyaslanırsa İtalya'nın 6.500 km uzunluğundaki kıyılarında 380, İspanya'nın 4.964 km uzunluğundaki kıyılarında 96, Hırvatistan'ın 5.835 km uzunluğundaki kıyılarında 50 adet marina mevcut durumda iken 8.333 kilometrelik Türkiye kıyılarında ise sadece belediyelere ait olan ve turizm işletme belgeli 53 adet marina bulunmaktadır. Dünya genelinde 19.000 adet marina / yat limanı mevcut olup, sadece Avrupa genelinde 5.000 adet marina / yat limanı mevcuttur. Türkiye'de 2015 yılında Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan İşletme Belgeli Yat Liman İşletmeleri denizde ve karada olmak üzere toplam kapasite 9.429'dur. Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan Belgeli Deniz Turizmi Tesisleri Turizm Yatırımı Belgeli Yat Limanları toplam kapasitesi 4.010'dur. Turizm işletme belgeli yat çekek yerlerinin kapasite sayısı ise toplam 1.005'tir. Turizm yatırım belgeli yat çekek yerlerinin toplam kapasitesi ise 1.070'dir. Türkiye'de 172 adet liman ve iskele bulunmakta olup, bunlardan 6 tanesi Türkiye Denizcilik İşletmeleri tarafından, 2 tanesi

de Türkiye Devlet Demir Yolları tarafından işletilmektedir. Bu limanların 21'i kamu limanı, 23'ü belediye limanı ve 128'i ise özel limandır (İMEAK DTO, 2015b:120; İMEAK DTO, 2016).

Küçük teknelerle günübirlik geziler veya kısa yatılı geziler şeklinde başlayan yatçılık Türkiye'de diğer turizm çeşitlerine oranla uzun bir geçmişe sahiptir. Özellikle geleneksel Akdeniz tekne yapım yöntemleriyle inşa edilen guletlerin (ahşap gövdeli ve kamaralı mürettebatlı yatlar) oluşturduğu 'mavi yolculuk' filosu dünyada ilk ve tek olup, aynı zamanda Türkiye'nin dünya turizmine hediye ettiği özgün bir turizm dalı olmuştur. Ancak gulet tipi yatların idare açısından bir sınıf olarak ele alınmaması sebebiyle ülkemizdeki gulet sayısı ve kapasiteleri bilinmemektedir. 2014 yılında deniz turizmi filosu kapsamında ise toplam 883 adet işletme, 6.911 yatak sayısı ve 871 adet yat bulunmaktadır. Türkiye sahip olduğu kıyıları, yat turizm olanakları, kültür ve tarih zenginliği ile, özellikle mega yatlar için önemli bir uluslararası pazar imkanı sağlamaktadır. Türkiye özellikle süper yat (24 metre ve üstü) inşasında 2007 yılından itibaren istikrarlı bir yükseliş göstermiş ve 2010 verileriyle teslim edilen süper yat adet ve uzunluğu itibarıyla dünyada 3. sıraya kadar yükselmiştir. Aynı zamanda 2014 yılında 1,280 Milyar USD'lik gemi ve yat ihracatı gerçekleştirilmiştir. Türkiye'de başlıca yan sanayi üretimleri olarak çelik döküm malzeme, kaynak ve kesme gereçleri, güverte makineleri (ırgat, vinç. vb.), valf ve boru devreleri, elektrik teçhizat vb. sıralanabilir. İşte bu sayılan yerli malzemelerin gemi inşasında kullanımı ile yaratılan ekonomik katkı artmaktadır. 2014 yılında Türkiye'de 72 adet tersane vardır ve 2014 yılı itibarıyla bu sektörde çalışan sayısı 20.334 kişidir. (Paker ve Özgezmez, 2014: 8; Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Birliği, 2014: 18; İMEAK DTO, 2015b:104-109).

2.5.2. Mürettebatsız Yat İşletmeciliği ve Günlük Gezi Tekne

Yat işletmeleri genellikle mürettebatlı ve mürettebatsız olarak yat kiralama ve kabin kiralama hizmeti vermektedir. Mürettebatlı yat kiralama hizmeti, belirli bir dönem için (genellikle 1 veya 2 hafta) kaptan ve kabin ekibiyle bir yatın kiralanmasıyla mürettebatsız yat (bareboat veya motorlu yat gibi) kiralama tercih edenler genellikle rotayı kendi başlarına tayin etmek isteyen lisanslı denizcilerdir. 24.07.2009 tarih ve 27298 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan Deniz Turizmi Yönetmeliği'nin 24. Maddesi'ne göre günübirlik gezi teknesi, gezi, spor, eğlence ve turizm amacıyla

limandan aldığı yolcuları aynı gün aynı limanda indiren, denize elverişlilik belgesine sahip deniz turizmi aracı olarak tanımlanmaktadır. Türkiye’de özellikle Ege ve Akdeniz’de Turizm İşletme Belgeli günübirlik gezi tekneleri işletilmektedir ve bu teknelerin sayısı 1.051 adettir (Resmi Gazete, 2009; İMEAK DTO, 2015b:195).

2.5.3. Kruvaziyer Turizmi ve Feribot İşletmeciliği

CLIA’ya göre kruvaziyer gemileri seyahati programlanmış, derin sularda iki gün veya daha fazla kalan, en az 100 yolcu kapasiteli gemidir. Diğer bir tanıma göre kruvaziyer seyahati, bu seyahatte kruvaziyerde sunulan hizmetlerden yararlanma ve liman ziyaretlerinden oluşan bir turistik üründür (İncekara ve Yılmaz, 2002: 9). Kruvaziyer turizmini Wild ve Dearing (2000) ise;

“belirli bir güzergâhta işletilmek yerine çeşitli turist çekim yerlerini ziyaret etmek üzere, temel amacı normal olarak taşıma değil, misafirleri ağırlamak olan bir gemide, belirli bir ücret karşılığında boş zamanların değerlendirilmesi için gerçekleştirilen seyahat” (s. 319).

Kruvaziyer turizmi, 1920’lerde sosyal elitler tarafından tercih edilen bir turizm türü olmuştur; fakat uçakların yaygınlaşması ile birlikte 2. Dünya Savaşı sonrası kruvaziyer turizmi talebinde düşüş gerçekleşmiştir. 20. yüzyılın sonlarında ise bir canlanma gerçekleşmiştir. Artık farklı pazar bölümlerini hedefleyen kruvaziyer şirketleri, gemi kapasitelerini arttırarak seyahat süresi, seyahat ücreti ve güzergâhlarla ilgili değişiklikler neticesinde daha genç yolcuları etkilemeye yönelik uçak seferi bağlantılı seyahat seçenekleri bile sunmuşlardır (Johnson, 2002: 261).

Kruvaziyer pazarı incelenirse dünyada 2015 yılında 471 kruz gemisinin çalıştığı bilgisine ulaşılmaktadır. Kruvaziyer turizme katılımın ise 2015 kruvaziyer endüstrisi raporunda belirtildiği üzere % 70 seyahat acentesi aracılığı ile gerçekleşmektedir ve 50.000 seyahat acentesi kruvaziyer endüstrisinde çalışmaktadır. Dünyada 62 kruvaziyer seyahat hattı bulunmaktadır. Diğer turizm türlerine göre katılımın % 42 oranında daha yüksek olduğu kruvaziyer turizmde Karayip Adaları ortalama geceleme bakımından birinci sıradadır ve Akdeniz ikinci sırada yer almaktadır. 2014 yılı verisine göre kruvaziyer turistler içinde 11.21 milyon kişi sayısı ile Amerikalı turistler birinci sırada yer almıştır. Ardından 1.77 milyon Alman, 1.61 milyon İngiliz ve sonra 1 milyon Avustralyalı kruvaziyer turizme büyük ilgi gösteren milletlerdir. 2014 yılında

22.04 milyon turistin kruvaziyer gemilerle seyahatleri sırasında yaptıkları günlük ortalama harcama 127\$'dır. Kruvaziyer turizmde 39.3 milyar \$ maaş ve 939.232 istihdam hacminin olması burada sayılabilecek önemli diğer veriler arasındadır. Kruvaziyer seyahatlerin toplam 119.9 milyar \$ ekonomik etkisi bulunmaktadır. 2015 yılında Avrupa ülkelerinin kruvaziyer turizme katılanlar bakımından payı ise 6.587 kişidir. Yine 2015 yılında Avrupa ülkeleri arasında kruvaziyer turizme katılan kişi sayısı bakımından 1.813 kişi ile Almanya ilk sırada ve 1.789 kişi ile İngiltere ikinci sırada yer almıştır (CLIA, 2015; 2016).

ABD'de kruvaziyer kapsamında Florida'nın açık ara lider olduğu göze çarpmaktadır. Florida'da üç kruvaziyer limanının toplam geliri yaklaşık 1.5 milyar dolardır. Miami Limanı'ndan ise kruvaziyer turizm kapsamında 605 milyon dolarlık gelir elde edilmiştir. Dünya sıralamasında dördüncü olan ve Avrupa'da ilk sırada yer alan liman ise Barcelona'dır (İMEAK DTO, 2015b: 216).

Dünyada 2016 yılı itibariyle MSC, Royal Caribbean International, Costa ve Carnival gibi kruvaziyer gemi işletmeciliği faaliyeti gösteren şirketler, bünyesinde bulundurdukları gemi sayısı ve yolcu kapasiteleri bakımından ön sıralarda yer almaktadır. Örneğin; Royal Caribbean International'ın bünyesinde Royal Caribbean Cruise, Celebrity Cruise, Pullmantur Cruise, Azamara Cruise, Croisieres Cruise ve TUI Cruises isimli altı kruvaziyer markası hizmet vermektedir. 105 bin yolcu kapasiteli 42 adet kruvaziyer gemisi olan Royal Caribbean International Group'un, 2015 varış yeri rakamları ile 39 milyar 600 milyon dolarlık sektör pastasından, yüzde 23,1'ini elinde bulundurduğu belirtilmektedir. Yolcu kapasitesi bakımından dünyada en büyük gemiler Harmony of the Seas, Oasis of the Seas ve Allure of the Seas olmak üzere yine Royal Caribbean International şirketine aittir (Royal Caribbean International, 2016).

Türkiye kruvaziyer yolcu bakımından incelendiğinde Türkiye'yi kruvaziyer kruvaziyerler ile 2015 yılında yaklaşık 1 milyon 900 bin kişi ziyaret etmiştir. Türkiye'de limanların birçoğunun ören yerlerine yakın olması, sıcaklığın ideal olması, gibi etmenler Türkiye'de kruvaziyer turizm için daha çok geceleme / demirleme yapılması bakımından aslında birer avantaj sayılabilir. Nitekim en çok turist ağırlayan limanlar İzmir, Kuşadası, Bodrum, Marmaris, Antalya ve İstanbul limanlarıdır

(Kuşadası Ticaret Odası (KUTO), 2016: 11). 2014 yılında İstanbul, İzmir ve Kuşadası kruvaziyer yolcuların % 75'ini ağırlamıştır (İMEAK DTO, 2015b: 213). Kruvaziyer ile seyahat eden Türk yolcu sayısı ise 2008 yılında 18 bin iken bu sayı 2009 yılında 30 bin kişidir (KUTO, 2016).

Dünyada ana liman olabilmenin kıstasları; o yerin dünya kenti olması, kruvaziyer limanına yakın hava limanına sahip olması, limana yakın otellerin olması, ulaşım yollarının yeterli olması, kruvaziyer gemi yolcu trafiğine uygun modern yolcu terminali olması, 2.500-5.500 yolcu kapasiteli gemiler için uygun rıhtımın olması gerekmektedir. İstanbul, İzmir ve Antalya bu şartların tümüne sahiptir. Ayrıca Kültür ve Turizm Bakanlığının 2023 Turizm Stratejisine göre aralarında Galata ve Haydarpaşa limanlarının da bulunduğu 10 civarında kruvaziyer limanların yapılması gündemdedir (İMEAK DTO, 2015b: 208).

Feribot seferleri ise İstanbul'da farklı işletmeler tarafından farklı güzergâhlarda gerçekleştirildiği gibi Fethiye, Marmaris gibi turistik yerlerden de Rodos'a feribot seferleri düzenlenmektedir.

2.5.4. Su Sporları / Dalış

Genellikle turizm amaçlı seyahat için varış yeri seçildikten sonra sportif olanaklar araştırılırken, günümüzde sportif olanaklara göre turizm varış yeri seçilebilmektedir. Su sporlarını tanımlarken bir su kütesine ihtiyaç duyulması ve genellikle bir araç veya donanım yardımıyla yapılması, bu spor türlerinin önemli ortak özelliklerini de aynı zamanda belirtmektedir. Bu araçlar / donanımlar ise genellikle yurtdışında geliştirilmekte ve üretilmektedir. Bundan dolayı su sporları araçlarının / donanımlarının isimleri genellikle İngilizce olmakta ve birçoğunun dilimizde karşılıkları bulunmamaktadır (Özbek, 2014: 189).

Su sporları su altı ve su üstü sportif faaliyetler olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Su altı sporları arasında sayılan tüplü dalış uluslararası turizm endüstrisinin hızla büyüyen bir bileşenidir (Davis ve Tisdell, 1995: 19).

Nitekim dalış turizmine yönelik turizm talebi küresel dünyada yüksek verim sağlayan bir niş pazar haline dönüşmüştür (Dimmock ve Musa, 2015). Uluslararası Dalış Eğitmenleri Profesyonel Birliği (The Professional Association of Dive Instructors

(PADI), 2016) 1967 yılından itibaren 24 milyonu aşkın dalış sertifikası onayladığını belirtmektedir. Dünya genelinde 6.300'den fazla padi dalış merkezi / alanı mevcuttur.

Türkiye'de 1985 yılında batık gemi kalıntılarının da içinde bulunduğu sualtı kültürel değerler, Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın girişimleri ile bilimsel dalışlar dışında tüm dalışlara kapatılmıştır. Ancak su sporları 1990'lardan sonra hızla gelişmiş ve ciddi bir sektör olmuştur. Bu doğrultuda 2001 yılı Eylül ayında Kültür ve Turizm Bakanlığı çalışmaları sonucu sportif dalışlara kapalı olan alanlar dalış turizmine açılması için tekrar değerlendirilmiştir. Nitekim Türkiye'de 2014 yılında faaliyet gösteren su sporları işletmelerinin sayısı toplam 781 adettir. Su altı belge sayısı toplam 263 ve su üstü belge sayısı ise toplam 697 adettir. Ayrıca yıl içinde gerçekleştirilen su sporları (donanımlı dalış, sörf, yelken tekneleri, jet-ski, kayak, banana, paraşüt, kürek, kano, deniz bisikleti, vb.) aktiviteleri ile yaklaşık 150 milyon dolar gelir elde edildiği tahmin edilmektedir. (İMEAK DTO, 2015b: 232).

Türkiye'de Alaçatı'da rüzgar sörfü, Fethiye Körfezi'nde kürek ve Fethiye, Kaş koylarında dalış ile Dalaman Çayı'nda rafting su sporlarına örnek verilebilir. Ayrıca binlerce yıllık tarihe ev sahipliği yapan Türkiye'de sualtında bulunan batıklar ve imitasyon alanlar ile oluşturulan sualtı arkeoparkları bilimsel yöntemlere uygun şekilde dalış turizmine kazandırılabilir. Bununla ilgili Kaş'ta olduğu gibi batıklar ve diğer resif ve mağara gibi oluşumlar dalış turizmi için önemli bir potansiyel taşımaktadır (Erkurt ve Paker, 2014: 51).

2.6. TÜRKİYE'NİN YAT TURİZMİ SWOT ANALİZİ

Sarışık vd. (2011: 1020) yapmış oldukları çalışmada Türkiye'de yat turizmi için güçlü, zayıf, fırsat ve tehditleri ortaya çıkarılmıştır. Yazara göre Türkiye'nin SWOT analizi şu şekildedir;

Güçlü yönler

- Mükemmel bir kıyı şeridi, çok çeşitli doğal cazibe merkezleri, benzersiz tarihi ve arkeolojik alanlar ve 12 ay boyunca uygun bir iklim,
- İyi eğitilmiş işgücü,
- Sektörün arkasında güçlü bir hükümet desteği,
- Hükümetin ve özel sektörün yat turizmi için büyük yatırım yapması,

- Geleneksel Türk Gulet'inin tarifeli veya tarifesiz turlarına turistlerin uzun zamandan beri ilgi duyması

Zayıf Yönler

- Mevzuat yeniden düzenlenerek yelkenli yatlar motorlu yatlara göre daha az vergi ödeyecek şekilde düzenlenmelidir
- Sintine suyu ve katı atıkların bertaraf edilmesi teknik standartlar geliştirilmelidir
- Fuarlar finanse edilmeli ve yat kulüplerinin geliştirilmesi teşvik edilmelidir,
- Yabancı bayraklı yatlar için tüm giriş prosedürlerinden tek bir makam sorumlu olmalıdır,
- Yat turizmi sektörü için çalışanların eğitimini organize etmek için adımlar atılmalıdır.
- Karmaşık yatırım işlemleri,
- Yat limanlarında atıl kapasite,
- Uluslararası baskı grubu etkinliklerinin eksikliği,
- Ortalama fiyatlar komşu ülkelerden daha düşük ve Türkiye pazarındaki pek çok rakip arasında fiyat rekabetinde katı bir sertlik olması,
- Yatın girdi maliyetlerinin yüksek olması.

Fırsatlar

- Yatçılıkta kullanılmayan potansiyel,
- Genç ve bilgili bir iş gücünün mevcudiyeti,
- Devlet ve özel sektörün yeni marina yatırımı istekliliği,
- Türkiye'ye gelen turistlerin artması,
- Yatçılık turizmi yatırımlarına devlet desteğinin artırılması,
- Turizm piyasasında su altı sporları ve suyun altı yaşamına ilginin artması,
- Niş pazarlarını destekleyen turizm politikası.
- Uluslararası seyahatlerdeki engellerin azaltılması (Geçen yıl Türkiye ve bazı komşularının vize rejimini karşılıklı olarak kaldırması).

Tehditler

- TL'nin diğer anapara kurlarına karşı güçlenmesi,

- Alkol üzerinde yüksek düzeyde özel tüketim vergisi,
- Akdeniz bölgesindeki yat turizminde rekabetin artması,
- Yeni yatlarla ait vergi ücretlerinin artırılması,
- Bürokratik engeller,
- Eski veya eski moda teknelerin hiçbir Bakanlık iznine tabi olmaması,
- Akdeniz ülkelerinde çıkan son çatışmalar,
- Yakıt fiyatlarının artırılması.
- Kıyı bölgelerinde kirlenme ve deniz ekosistemlerinin bozulması.
- Yabancı tur operatörleri baskısı altındaki tüm turizm ürünleri için fiyat indirimleri ile sağlanan rekabet.

Yukarıdan da görüldüğü gibi Türkiye'nin yat turizmi bağlamında zayıf yönleri olmasına rağmen, Türkiye yat turizmi pazarında çok önemli potansiyele sahiptir denebilir.

2.7. Deniz Turizmi Tesislerinin Genel Nitelikleri ve Türleri

Deniz Turizmi Yönetmeliği Resmi Gazete'nin 27298 sayısında 24.07.2009 tarihinde yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Yayımlanan deniz turizmi yönetmeliğinin amacı şunlardır;

- Deniz turizmi işletmeleri ve araçları ile ilgili yatırım ve işletmeciliğinin geliştirilmesi,
- Deniz turizmi işletmeleri ve araçları ile ilgili yatırım teşviki,
- Deniz turizmi işletmeleri ve araçlarının güvenli bir biçimde kullanılması,
- Deniz turizmi işletmelerin ülke ekonomisine ve ülke turizmüne fayda sağlayacak şekilde standartlarının ve niteliklerinin belirlenmesi,
- Deniz turizmi alanında faaliyet gösteren işletmecilerin ve yatırımcıların yerine getirmesi gereken belli başlı kuralların belirlenmesi,
- Deniz turizminin uluslararası alanda rekabet gücünün artırılması ve kalitesinin yükseltilmesini sağlamaktır.

Turizm amacı ile faaliyet göstermeyen yolcu ve yük taşımacılığı yapan deniz işletmeleri ve araçları deniz turizmi yönetmeliği kapsamı dışındayken, deniz turizmi yönetmeliğinin kapsamı şu şekilde belirlenmiştir;

- Deniz turizmi işletmeleri ile deniz turizminde faaliyet gösterecek olan gezi, eğlence ve spor amaçlı ticari kaydı Türk bayraklı olan deniz araçları ve yabancı bayraklı deniz araçları işletmelerine turizm işletmesi ve turizm yatırımı belgelerinin verilmesini,
- Deniz turizmi işletmeleri ile deniz turizminde faaliyet gösterecek olan gezi, eğlence ve spor amaçlı ticari kaydı Türk bayraklı olan deniz araçları ve yabancı bayraklı deniz araçları işletmelerinin işletme özellikleri, yönetim ve personel ile ilgili uymak zorunda oldukları fiziki şartlarının belirlenmesini,
- Yabancı ve Türk bayraklı deniz araçlarının Türk karasularındaki seyir esaslarının belirlenmesi,
- Yabancı ve Türk bayraklı deniz araçlarının Türkiye’de kalış sürelerinin belirlenmesi
- Kabotaj hakları ile deniz turizminin geliştirilmesini kapsamaktadır.

Deniz turizmi yönetmeliğinde bu başlık altında yerleşme özellikleri, alt yapı nitelikleri, üst yapı nitelikleri, kruvaziyer gemi limanları ve yat limanları ile ilgili düzenlemelere yer verilmiştir. Bu düzenlemelere aşağıda araştırma kapsamında değinilmiştir.

2.7.1. Yerleşme Özellikleri

Deniz turizmi tesisleri deniz turizmi yönetmeliğine göre şu yerlerde kurulmaktadır;

- Deniz araçlarına yanaşma, navigasyon, barınma, manevra, karaya çekilme ve bağlanma hizmetleri sunabilecek,
- Sundukları bu hizmetleri de ilgili mevzuatlarda belirlenen yeterli emniyet düzeyini sağlayacak hükümler uyarınca fiziki özelliklere göre tasarlanmış alt yapıya sahip,
- Tesisten beklenen turizm hizmetinin en iyi biçimde verilmesini sağlayacak nitelikleri taşıyan,
- Gerekli tesisat, donanım ve üst yapı ile yeterli denizalanı, kara ve kara ulaşım bağlantılarına sahip alanlar.

Deniz turizmi yönetmeliğine göre deniz turizmi tesisleri saha olarak gümrüklü saha değildir. Fakat hudut kapısı olarak ilan edilmiş deniz turizmi tesislerinde, yalnızca

hudut giriş ve çıkış işlemlerinin yapılması için belirlenmiş deniz turizmi aracının yolcu eşyası, deniz turizmi aracına ve yolcusuna ilişkin giriş ve çıkış işlemlerinin yapıldığı bölgeler gümrüklü alan olarak kabul edilmektedir.

2.7.2. Alt Yapı Özellikleri

Deniz turizmi yönetmeliğine göre deniz turizmi tesislerinde toplam on bir adet alt yapı özelliğinin sağlanması zorunludur. Bu özellikler;

- Deniz araçlarının emniyetli ve düzenli bir şekilde bağlanabileceği ve yanaşabileceği işletmenin nitelikleriyle uyumlu iskeleler ve rıhtım,
- Denizcilik mevzuatı ile uyumlu olarak güvenli bir yaklaşma ve girişi imkânı sunan her türlü işaret ve fenerler,
- Deniz turizmi tesisinin bünyesinde bulunan tüm üniteleri ve aynı zamanda iskele, çevre ve rıhtım dâhil tüm sahanın emniyetli, sağlıklı ve güvenli bir şekilde aydınlatılmasını sağlayan jeneratörler ve sistemlerin kurulması,
- Tesis kapasitesine yeterli olan temiz su deposu, deniz araçlarının bağlama alanlarına da hizmet sunan hijyen kurallarına uygun, devamlı sıcak su ve kullanma suyu hizmeti sunan tesisatlar,
- Tesisin tüm alanı içinde yangın ikaz ve ihbar sistemleri, yangın söndürme cihazları ve yangın istasyonundan oluşan yangın önleme istasyonları,
- Tesis atık kabul lisans belgesine sahip değilse sintine suyu, atık yağ, slaç, pis su ve çöp gibi sıvı ve katı atıkların 2872 sayılı Çevre Kanunu ve ilgili yönetmeliklerine uygun şekilde bertarafı, hizmete niteliğine uygun arıtma ve kapalı depolama tesisatı,
- Kara park alanı, rıhtım, iskele ve yüzer iskelelerin üstünde, uygun mesafelere konulmuş, deniz turizmi araçlarının kullanma ve içme suyu, telefon, televizyon ve elektrik gereksinimlerine cevap veren deniz araçlarına doğrudan hizmet sunan kutular,
- Bedensel engellilere hizmet sunacak şekilde bağlama kapasitesinin %10'u kadar otopark hizmeti,
- Harici ve dahili telefon, post cihazı, faks, data, haberleşme sistemleri, internet, denizde seyreden araçlar ile arama kurtarma ve haberleşme için uygun

frekanslarda faaliyet gösterebilen çok kanallı VHF bantlarına sahip telsiz alıcı-verici cihazlar,

- Bağlama yerlerine de hizmet götürecek şekilde düzenlenen itfaiye araçları, ambulans, genel araçlar ve çöp kamyonu gibi araçların geçmesine imkân sağlayan tesis içi araç yolları,
- Gürültünün azaltılmasına yönelik sistem ve yapı.

Deniz turizmi yönetmeliğince deniz turizmi tesislerinde yukarıdaki alt yapı özelliklerinin olması gerekmektedir.

2.7.3. Üst Yapı Özellikleri

Deniz turizmi yönetmeliğine göre deniz turizmi tesislerinde toplam on dört adet üst yapı özelliğinin sağlanması zorunludur. Bu özellikler;

- Deniz turizmi tesislerine kontrollü, emniyetli ve güvenli bir giriş sistemi,
- Yönetim ve ön büro ve yönetim alanı,
- Dinlenme ihtiyaçlarına cevap veren bir salon,
- Yeme-içme alanları,
- Erkek ve kadın için tesis kapasitesiyle orantılı sayıda tuvalet ve duş imkânı,
- Gümrüksüz veya gümrüklü alışveriş alanları
- İlk yardım gereçleri ve malzemelerinin bulunduğu erişilebilir bir dolap.
- Deniz turizmi araçlarında ve deniz turizmi tesislerinde çalışanlar için yeme-içme, tuvalet, duş ve dinlenme alanları,
- Akaryakıt ikmaline olanak sağlayan üniteler ve sistemler,
- Deniz araçlarına hizmet veren malzeme ve emanet depoları,
- Spor alanları,
- Limana emniyetli ve güvenebilir şekilde giriş ve çıkışlara rehberlik hizmeti sunabilen palamar botu.
- Denizden yangına ilk müdahaleyi yapabilecek yangın söndürme sistemi veya yangın söndürme botu.
- Bakanlar Kurulu kararı ile deniz hudut kapısı olarak belirlenen deniz turizmi tesislerinde, hudut giriş ve çıkış işlemlerini yapmaya yetkili kamu birimleri için kamu hizmet binası.

Deniz turizmi yönetmeliğince deniz turizmi tesislerinde yukarıdaki üst yapı özelliklerinin olması gerekmektedir.

2.7.4. Kruvaziyer Gemi Limanları

Kruvaziyer gemi limanları öncelikle yerleşme özellikleri ile ilgili bütün şartları sağlamalıdır. Bunun dışında kruvaziyer gemi limanları yabancı ve yerli ziyaretçilerin giriş ve çıkış esnasında yeme-içme, dinlenme, alış veriş ve konaklama vb. ticari ve sosyal alanları olan deniz turizmi tesisleri olarak tanımlanmıştır. Deniz turizmi yönetmeliğine göre kruvaziyer gemi limanları ikiye ayrılır; A ve B tipi.

B tipi kruvaziyer gemi limanları yukarıda yer alana altyapı ve üstyapı özelliklerine ek olarak aşağıda yer alan özelliklere de sahip olmaktadır;

- En az bir kruvaziyer geminin indirme alanına yanaşarak yolcu indirmesine imkân veren, güvenli ve yeterli uzunlukta olan yolcu indirme alanı,
- Tur otobüsleri ne hizmet veren otopark yeri ve taksi durağı,
- Bir gemiden inen ziyaretçinin hizmet temin edebileceği en az bir adet kruvaziyer terminali,
- Danışma birimi,
- Ziyaretçi, bagaj ve çalışanların güvenlik kontrolünün yapıldığı bir birim,
- Kamu hizmet binası,
- Dinlenme salonu ve yeme-içme alanları,
- Anons yayın tesisatı,
- İlk yardım ve acil müdahale birimi,
- Kapalı devre güvenlik tesisatı,
- Posta, kargo ve iletişim hizmeti sunan birim,
- Engelliler için özel düzenlemeler,
- Gümrüksüz ve gümrüklü alış veriş alanları,
- Gösteriler ve sergi için uygun alanlar,
- Yakın bir çevrede mevcut değil ise banka hizmeti veren birimler,
- Çalışan toplantı salonu.

A tipi kruvaziyer gemi limanları ise B tipi kruvaziyer gemi limanlarında olması gereken özelliklere ek olarak aşağıda yer alan özellikleri de taşımaktadır;

- Dört adet kruvaziyer gemisinin aynı anda yanaşabileceği ve aynı anda ziyaretçileri indirebileceği güvenli ve emniyetli işlevsel yolcu indirme alanları,
- Birden fazla kruvaziyer gemi ziyaretçisinin hizmet alabileceği, giriş ve çıkışın ayrı ayrı alanlarda yapılacağı en az iki terminal binası,
- Yönetim ve işletme üniteleri,
- Ziyaretçilerin giriş ve çıkışı için körük sistemleri,
- Valiz nakliye alanı, boşaltma ve yükleme sistemleri,
- Turizm tur operatörleri ve seyahat acenteleri için işletme ofisleri,
- Toplantı ve konferans salonları,
- Eğlence ve rekreasyon alanları,
- Yeme-içme alanları,
- VIP hizmet salonu,
- Revir,
- Helikopter pisti.

2.7.5. Yat Limanları

Yat limanları öncelikle yerleşme özellikleri ile ilgili bütün şartları sağlamalıdır. Yat limanları yatların bağlanabilecekleri ve yatçıların yatlarından yaya olarak çıkabilmelerine imkân sağlayan iskelelere, konaklama, alışveriş ve dinlenme vb. sosyal tesisler ile yatlara onarım, bakım, teknik hizmet ve karaya çekme hizmeti sunan departmanlara sahip deniz turizmi tesisleridir.

Deniz turizmi yönetmeliğine göre yat limanları üçe ayrılır; üç çıpalı yat limanları, dört çıpalı yat limanları, beş çıpalı yat limanları olarak üçe ayrılırlar.

Üç çıpalı yat limanları yukarıda bahsedilen altyapı ve üstyapı özelliklerine (gümrüksüz ve gümrüklü alışveriş alanları, spor tesisleri ve tesis içi ambulans vb. geçişine uygun araç yolu isteğe bağlıdır) ek olarak aşağıda yer alan özellikleri de taşımalarıdır;

- Satış birimleri,
- Erkek ve kadın yatçıları için bağlama kapasitesinin en az % 5'i kadar tuvalet ve duş tesisi,
- Bulaşık ve çamaşır ve yıkama alanları,
- Yatçıların bir arada bulunmalarını ve dinlenmelerini sağlayan sosyal tesisler,

- Bedensel engelliler için özel düzenlemeler.

Dört çıpalı yat limanları ise üç çıpalı yat limanların sahip olduğu özelliklere ek olarak aşağıda alan özellikleri de taşımaktadır;

- Kafeterya veya restoran,
- Erkek ve kadın yatçılar için bağlama kapasitesinin en az % 10'u kadar tuvalet ve duş tesisi,
- Kuru temizleme hizmeti,
- Yat çekek alanı ve vinç sistemleri hizmeti,
- Bakım ve onarım hizmetleri,
- Yatçı malzeme ve eşya depoları,
- Bağlama kapasitesinin en az %20'si kadar otopark hizmeti,
- Plaj yeri veya yüzme havuzu,
- Tenis kortu,
- Aletli jimnastik, hamam, sauna, masaj hizmetlerinin verildiği birimler.

Beş çıpalı yat limanları ise dört çıpalı yat limanların sahip olduğu özelliklere ek olarak aşağıda alan özellikleri de taşımaktadır;

- Helikopter pisti,
- Revir,
- Banka hizmet birimleri,
- Konser, sergi ve eğlence tesisleri,
- En az iki tenis kortu,
- Bağlama kapasitesinin en az %30'u kadar otopark.
- Toplantı salonu.

2.8. Deniz Turizmi Araçlarının Türleri

Bu başlık altında deniz turizmi yönetmeliği kapsamında değerlendirilen kruvaziyer gemiler, yatlar, günübirlik gezi tekneleri ve dalabilir deniz turizmi araçlarının genel özellikleri ile ilgili detaylı bilgi verilmiştir.

2.8.1.Kruvaziyer Gemiler

Deniz turizmi yönetmeliğine göre kruvaziyer gemiler spor, eğlence ve gezi amacı ile önceden belirlenen bir rotada ve programda denizde seyreden, deniz turizmi kapsamında kullanılmaya uygun spor etkinliklerine, dinlenmeye, eğlenceye, yeme-içmeye ve konaklamaya uygun alanları bulunan, denize elverişli deniz turizmi araçlarıdır.

Kruvaziyer gemiler aşağıda yer alan özellikleri de taşımaktadır;

- Kabul ve danışma birimi,
- Bagaj taşıma hizmetleri,
- Yönetim üniteleri,
- Revir,
- İnternet, faks ve telefon hizmetleri,
- Yüzme havuzu,
- Kamaralar,
- Okuma, kütüphane, televizyon ve oyun alanları,
- Dinlenme, yeme-içme, eğlence ve spor alanları,
- Satış birimleri,
- Çocuk oyun alanları ve bu alanlarda çocuklara özel tuvaletler.
- Yolcu kapasitesi ile orantılı çok amaçlı salon,
- Kuru temizleme, ütüleme ve çamaşır yıkama birimleri,
- Servis ve müşteri asansörleri,
- Güzellik salonu ve kuaför,
- Sinema salonu.

2.8.2. Yatlar

Deniz turizmi yönetmeliğinin Madde 23'üne göre yatlar eğlence, spor ve gezi amacıyla deniz turizminde kullanılmaya uygun, on ikiden fazla yolcu taşımayan, balıkçı, yolcu ve yük gemisi özelliğinde olmayan, mutfağı, tuvaleti ve kamarası olan deniz araçlarıdır. Kabotaj seferinde yüz mille sınırlı, en yakın karadan yirmi milden fazla uzaklaşmamak şartı ile otuz altıdan fazla yolcu taşımayan ve tonilato belgesinde yat olduğu belirtilmiş olan deniz turizmi araçları da yat olarak kabul edilmektedir. Ayrıca on iki yatak kapasitesinden fazla, tonilato belgelerinde yolcu gemisi olarak

nitelendirilmiş ve yat türünde inşa edilmiş deniz araçları da yat olarak kabul edilmektedir.

Yatlar aşağıda yer alan özellikleri taşımalıdır;

- Yatçı sayısı ile orantılı güneşlenme grupları, oturma grupları, mini bar ve yemek masası,
- Yatçı sayısı ile orantılı bulaşık yıkama, yeterli hazırlık yerleri, kumanya için uygun depo, buz kutusu veya buzdolabı, fırın ve bulaşık makinesi yerini kapsayan bir mutfak,
- Saç kurutma makinesi, tuvalet aynası ve masası, gece lambası, genel aydınlatma, Teknik kurallara uygun yatak, elbise dolabı, kliması, perdesi ve kişisel temizlik kiti olan rahat kullanıma imkân verebilecek şekilde hazırlanmış, suyun yayılımını engelleyici önlemler alınmış tuvaletli ve duşlu kamaralar,
- Mürettebatsız kiralanan yatlar dışındaki diğer yatlarda personel için ayrı tuvalet, duş ve kabinler.

2.8.3. Günübürlük Gezi Tekneleri

Günübürlük gezi tekneleri denize uygunluk belgesi olan, limandan aldığı ziyaretçileri aynı gün aynı limanda geri indiren, turizm, eğlence, spor ve gezi amacıyla hizmet veren deniz turizmi araçlarıdır.

2.8.4. Dalabilir Deniz Turizmi Aracı

Fiziksel olarak su üstünde ve altında seyir esnasında bir desteğe ihtiyaç duymadan hareket edebilme yeteneğine sahip veya hem su altında hem de üstünde su üstü destek olarak su altında da hareket edebilen, insan taşıyan, denize uygunluk belgesinde dalabilir deniz turizmi aracı olarak belirtilmiş olan araçlar dalabilir deniz turizmi aracıdır.

2.8.5. Diğer Deniz Turizmi Araçları

Deniz turizmi yönetmeliğinde belirtilen deniz turizmi araçları dışında kalan, turizm amaçlı su üstü ve altı faaliyetler gerçekleştiren hem deniz araçları hem de sektörel ve teknolojik gelişmelerle eşzamanlı olarak gelişen eğlence, spor ve gezi amacı ile faaliyet gösteren araçlar diğer deniz turizmi araçları olarak değerlendirilmektedir.

Diğer deniz turizmi araçları deniz turizmi yönetmeliğinde turizm amaçlı su üstü ve altı faaliyet araçları, özel deniz turizmi araçları ve yüzer deniz turizmi araçları olarak üçe ayrılmıştır;

Turizm amaçlı su üstü ve altı faaliyet araçları; hizmet sunduğu ziyaretçilerine dalma eğitimi ve hizmeti sunan, gerekli ve donanıma sahip bir deniz aracı ile eğlence, spor ve gezi amaçlı ticari deniz araçlarıdır.

Özel deniz turizmi araçları; deniz turizmi yönetmeliğinde belirtilen deniz turizmi araçları dışında kalan; fakat uluslararası veya ulusal şöhret, üstün hizmet, özgünlük vb. özellikleri sebebiyle işletme niteliği gösterdiği için veya tarihsel, sanatsal ve kültürel açıdan belli bir öneme sahip oldukları için Bakanlıkça belgelendirilmeleri elverişli görülen deniz turizmi araçlarıdır.

Yüzer deniz turizmi araçları; Türk limanlarında ve karasularında turizm amacı ile olarak eğlence, yeme-içme ve konaklama hizmeti sunacak özellikte ve bir römorkör vasıtasıyla çekilen veya kendiliğinden hareket etme kabiliyetine sahip, kullanım amacı ve kapasitesi belirtilmiş, denize uygunluk belgesi olan deniz araçlarıdır.

Kendiliğinden yüzer deniz turizmi araçları aşağıda yer verilen özellikleri taşımalıdır;

- Deniz aracının bağlama yerleri, demirleme, dolaşacağı güzergâhı ve mola duraklarını belirten ve ilgili liman başkanlığınca onaylanmış haritası,
- Kapasite olarak en az yüz kişi.

Kendiliğinden hareket etme kabiliyeti olmayan yüzer deniz turizmi araçları ise aşağıda yer verilen özellikleri taşımalıdır;

- Deniz aracı ile ilgili mal ve can güvenliği yönetmeliği ile deniz mevzuatı yönünden yetkilendirilmiş kurumların emniyet ile ilgili uygun görüşünü gösteren bir resmi belge,
- Yüzer otel olarak faaliyet göstermeleri durumunda en az yüz yirmi yatak, yüzer restoran olarak faaliyet göstermeleri durumunda ise en az yüz kişilik kapasite,
- Valilikten alınmış işletme izin belgesi.

2.9.Türk Karasularında Seyir Esasları

Deniz Yönetmeliğinin bu bölümünde Türk karasularındaki seyir esasları belirlenmiştir. Bu başlık altında liman başkanlığı, hudut giriş ve çıkış işlemleri, deniz

turizmi araçlarının seyir izin belgesi, Türk limanları arasında seyir esasları, sıhhi muamele, deniz turizmi araçları seyir bölgeleri, kontrolü ve geliştirilmesi ve mücbir sebepler ve olağanüstü haller detaylı olarak verilmiştir.

2.9.1. Liman Başkanlığı

Deniz turizmi yönetmeliğine göre liman başkanlığı mülki idare amirinin talimatları doğrultusunda hudut kapılarındaki faaliyetleri yürüten, turizm amacı ile faaliyet gösteren deniz araçlarının liman giriş ve çıkış işlemlerinde yetkili kamu idaresidir.

2.9.2. Hudut Giriş ve Çıkış İşlemleri

Türkiye’den deniz yoluyla çıkan veya Türkiye’ye giren bütün deniz araçları deniz hudut kapılarından giriş ve çıkış yapmak zorundadır.

Deniz araçlarının hudut giriş ve çıkış işlemleri; beyan esasına dayalı olarak seyir izin belgesi üzerinde, liman başkanlıklarınca yapılmaktadır ve ilgili kamu kurumları liman başkanlıklarınca bilgilendirilmektedir. Yapılması gereken işlemler esnasında işbirliği yapılan ilgili kamu kurum ve kuruluşları tarafından gerekli görülmesi halinde, bu kurumların araştırması veya incelemesi bitinceye kadar deniz aracının imandan ayrılmasına veya limana girmesine izin verilmemektedir.

Deniz aracının hudut giriş ve çıkış işlemleri esnasında deniz aracı kaptanının, mürettebatının veya sahibinin pasaportlarına deniz aracın ile ilgili herhangi bir kayıt yapılmamaktadır.

Deniz seyri dışında herhangi bir nakliye vasıtasıyla Türkiye hudut bölgesine getirilen deniz araçlarının hudut girişleri ile ilgili seyir izin belgesi süreçleri denize ilk indirildikleri yerde başlamaktadır.

2.9.3. Deniz Turizmi Araçlarının Seyir İzin Belgesi

Deniz turizmi araçlarının ve şu işlemlerinin ve beyanlarının tamamı deniz turizmi aracının seyir izin belgesi üzerinde yapılmaktadır;

- Araç,
- Gümrük,
- Personel,
- Yolcu,

- Pasaport,
- Sıhhi Muamele,
- Liman,
- Eşya,
- Sefer.

Türk karasularında seyirde kullanılacak belgelerin ve bu belgelerin dağıtım, basım, kullanım ve biçimi ile ilgili esaslar ilgili kamu kurum ve kuruluşlarının görüşleri alınarak Bakanlıkça belirlenmektedir.

Bakanlıkça belirlenen esaslara uygun olarak hazırlanan seyir izin belgesinin basım ve dağıtımı, Bakanlıkça her yıl döviz ve Türk Lirası olarak belirlenecek miktarlar karşılığında Bakanlık Döner Sermaye Merkez İşletmesince yapılmaktadır. Döner Sermaye Merkez İşletmesi bu belgelerin dağıtımını meslek kuruluşları aracılığıyla da yapabilmektedir. Bu durumda net hâsıllardan görevlendirilen kuruluşa idari ve genel giderler karşılığı %10 pay ödenmekte ve kalanı Bakanlık Döner Sermaye İşletmesi Merkez Müdürlüğüne gelir olarak kaydedilmektedir.

2.9.4. Türk Limanları Arasında Seyir Esasları

Deniz turizmi yönetmeliğince belirtilen Türk limanları arasında seyir esasları şunlardır;

- Hudut giriş işlemini tamamlamış Türk ve yabancı bayraklı deniz turizmi araçları, Türk limanları ve karasuları arasında liman başkanlığının onayı ile serbestçe dolaşabilmektedir.
- Hudut giriş işlemini tamamlamış yabancı bayraklı özel deniz araçları Türkiye'ye girişte Türk karasularında ve limanlarında yapacakları seyirleri, güzergâhlarını seyir izin belgesi üzerinde belirterek serbestçe seyredabilmektedir. Türk bayraklı özel deniz araçları Türk limanları arasında yapacakları seferlerde seyir izin belgesi kullanmamaktadır.
- Kruvaziyer gemiler dışında kalan Bakanlıktan belgeli Türk ve yabancı bayraklı deniz turizmi araçları, Türk karasularında her ticari seferin sonuna kadar geçerli olmak üzere seyir izin belgesi ile seyretmektedir. Kruvaziyer gemiler, seyir izin işlemleri bakımından diğer gemilerin tabi oldukları işlemlere tabi tutulmaktadır.

- Seyir izin belgesinin deniz turizmi araçları kaptanları veya sahipleri tarafından eksiksiz ve doğru bir şekilde doldurularak imzalanması ve süresi içerisinde deniz turizmi aracında bulundurulması zorunludur.
- Kaptanın, seyir izin belgesinin sefer süresince deniz turizmi aracında kalan nüshasını liman başkanlığına teslim etmesi ile sefer tamamlanmış sayılmaktadır.
- Türk Boğazlarından geçişler ile ilgili 1936 tarihli Montrö Sözleşmesi ile 8.10.1998 tarihli ve 98/11860 sayılı Bakanlar Kurulu Kararıyla kabul edilen Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü hükümleri saklı tutulmaktadır.
- Seferini tamamlayan deniz turizmi araçları, sefer bittikten en geç on iki saat içinde liman başkanlığına bildirimde bulunmalıdır.
- Deniz turizmi işletmelerinde kışlayan yabancı bayraklı deniz turizmi araçlarının seyir izin belgeleri kışlama süresince geçerlidir.

2.9.5. Sıhhi Muamele

Deniz turizmi araçlarının seyir izin belgesi kapsamında yaptıkları patente dâhil sıhhi muamele, vize, yabancı bir limana uğramadıkları ve Türkiye’de kaldıkları sürece herhangi bir işleme tabi tutulmadan geçerlidir. Ancak, bulaşıcı hastalık ve ölüm durumunun en yakın mülki idare amirliğine veya en yakın liman başkanlığına bildirilmesi zorunludur.

2.9.6. Deniz Turizmi Araçları Seyir Bölgeleri, Kontrolü ve Geliştirilmesi

Yabancı veya Türk bayraklı, yabancıların kullandıkları deniz turizmi araçları; Türk karasularında Kanunun 28. maddesi uyarınca 2565 sayılı Askeri Yasak Bölgeler ve Güvenlik Bölgeleri Kanunu uyarınca belirlenen askeri yasak bölgeler, askeri özel güvenlik bölgeleri ve güvenlik bölgeleri dışında kalan Türk karasularında koylara ve kıyılara başkaca bir tahdit bulunmaması kaydıyla yanaşabilir, geceleyebilir ve demirleyebilir.

Seyir bölgelerinde deniz araçlarının dalmalarına, durmalarına, demirlemelerine ve seyretmelerine sakınca görülen alanlar, ilgili kamu idarelerince Bakanlık koordinatörlüğünde belirlenerek duyurulmaktadır. Bunun denetimi ise yetkili kurumlarca yapılmaktadır.

2.9.7. Mücbir Sebepler ve Olağanüstü Haller

Mücbir sebepler ve olağanüstü haller veya 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanunda ngrlen yükümlülükler sebebiyle gerekebilecek zorunlu liman giriş veya çıkış işlemlerinde, beyanı sonradan yapmak kaydıyla deniz turizmi araçlarına istisna tanınabilmektedir.



ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

YÖNTEM

Araştırmanın üçüncü bölümünde öncelikle araştırmanın metodolojisi ile ilgili bilgiler verilmiştir. Metodoloji ile ilgili olarak araştırmanın amacı, özgün değeri, araştırma evren, örneklem ve elde edilen veriler ışığında gerçekleştirilen analizler bu bölümde verilmiştir. Ardından Türkiye’de son on yıllık yat verileri incelenip bulgular irdelenmiştir.

3.1. Metodoloji

3.1.1. Evren ve Örneklem

Türkiye’deki son on yıllık yat verilerinin turizm bağlamında analiz edilip, bu sektördeki eğilimleri ve nedenlerini belirleyerek öneriler bulunulması amacıyla çalışmada ikincil veri kullanılmıştır. Çalışmada T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı’nın veri istatistikleri kullanılmıştır. Bu bağlamda yat, yatçılık ve yat turizmi ile ilgili şu tablolar çalışma kapsamında incelenmiştir;

- Belgeli Yat İşletmelerinin Yat ve Yatak Sayıları,
- Limanlara Gelen Sarı Bayraklı Yat Sayısı (Sarı bayrak: yabancı limanlardan gelen tüm yatlar; vardıkları ilk Türk limanına girerken sarı bayrak çekmek zorundadır),
- Limanlara Gelen Sarı Bayraklı Yatlarla Gelen Yolcu Sayısı,
- Ülkemiz Limanlarına Gelen Sarı Bayraklı Yatların Bandıralarına, Cinslerine ve Yıllara Göre Dağılımı,
- Ülkemiz Limanlarına Sarı Bayraklı Yatlarla Gelen Yolcu ve Mürettebatın Milliyetlerine ve Yıllara Göre Dağılımı,
- Ülkemiz Limanlarına Yatla Gelen Yolcu ve Mürettebatın Milliyetlerine ve Yıllara Göre Dağılımı,
- Ülkemiz Limanlarına Gelen Sarı Bayraklı (Ticari+Özel) Yatların Bandıralarına ve Aylarına Göre Dağılımı,
- Ülkemiz Limanlarına Gelen Sarı Bayraklı (Ticari+Özel) Yatların Bandıralarına ve Limanlara Göre Dağılımı,

- Ülkemiz Limanlarına Gelen (Ticari+Özel) Yatların Bandıralarına ve Limanlara Göre Dağılımı,
- Ülkemiz Limanlarına Sarı Bayraklı Yatlarla Gelen Yolcu ve Mürettebatın Milliyetlerine ve Limanlara Göre Dağılımı,
- Ülkemiz Limanlarına (Ticari+Özel) Yatla Gelen Yolcu ve Mürettebatın Milliyetlerine ve Limanlara Göre Dağılımı.

3.1.2. Verilerin Analizi

Çalışmada öncelikle yukarıdaki verilerin son on yıllık tabloları yapılmıştır. Ardından yıllara göre değişim oranları hesaplanmıştır. Değişim oranlarına göre artış ve düşüş yaşanan yıllar ile ilgili sebepler hazırlanan tablolar kapsamında irdelenmiştir. Son olarak tüm tablolar ve değişimler göz önünde bulundurularak genel bir değerlendirme yapılmış ve önerilerde bulunulmuştur.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

BULGULAR

4.1. İstatistiklerin İncelenmesi ve Bulgular

4.1.1. Belgeli Yat İşletmelerinin Yat ve Yatak Sayıları

Belgeli yat işletme sayıları yıllara göre dağılımı ve değişim oranları Tablo 4.1’de verilmiştir.

Tablo 4.1. Belgeli Yat İşletme Sayısı Yıllara Göre Değişim Oranı

Yıllar	Yerli	Yabancı	Toplam	Değişim (%)
2007	58	11	69	-2,8
2008	61	15	76	10,1
2009	53	18	71	-6,6
2010	59	17	76	7,04
2011	308	18	326	329
2012	944	10	954	193
2013	857	26	883	-7,4
2014	857	27	884	0,11
2015	857	27	884	0
2016	1141	26	1167	32

Tablo 4.1’de görüldüğü üzere 2007 yılından 2016 yılına kadar yerli belgeli yat işletme sayıları incelendiğinde 2011 yılında sayının hızla arttığı görülmektedir. Öyle ki 2012 yılında bir önceki yıla göre %206 oranında artış olduğu görülmektedir. Yerli yat işletmeleri sayısındaki artış 2013, 2014 ve 2015 yıllarında durmasına rağmen, 2016 yılında bir önceki yıla oranla artış olmuştur. Yabancı yat işletmesi sayısında ise genel itibariyle 2007 yılından 2016 yılına kadar çok az artış olduğu görülmektedir.

Belgeli yat işletmeleri yerli ve yabancı toplam olarak bakıldığında 2007 yılında bir önceki yıla oranlar %2,8 oranında, 2009 yılında bir önceki yıla oranla %6,6 ve 2013 yılında bir önceki yıla oranla %7,4 oranında düşüş olduğu belirlenmiştir. Bunu yanı sıra 2014 yılında bir önceki yıla kıyasla %0,11 büyüme olmuşken, 2015 yılında bir önceki yıla kıyasla artış veya düşüş yaşanmamıştır. 2009 yılında yaşanan ekonomik krizler ve 2013-2015 yılları arasındaki Türk turizmini etkileyen Rusya krizi, Suriye İç Savaşı, küresel terör tehditleri gibi nedenlerden dolayı yat işletme yatırımları sayısında düşüş yaşandığı tahmin edilebilir. Genel olarak 2011 ve 2012 yıllarında sektörde büyük oranda yatırım yapıldığı belirlenmiştir. Ayrıca 2016 yılında sektördeki belgeli yat işletme sayısı tekrardan bir diğer yıla göre %32’lik bir artış göstermiştir.

Belgeli yat işletmelerinin yat sayıları ile ilgili son on yıllık istatistiki bilgiler Tablo 4.2’de verilmiştir.

Tablo 4.2. Yat Sayılarının Yıllara Göre Değişim Oranı

Yıllar	Yerli	Yabancı	Toplam	Değişim (%)
2007	845	381	1226	-
2008	990	431	1421	15,9
2009	943	433	1376	-3,2
2010	521	438	959	-30
2011	992	868	1860	94
2012	1246	829	2075	11,6
2013	1529	871	2400	15,7
2014	1529	838	2367	-1,4
2015	1529	826	2355	-0,5
2016	1537	603	2140	-9,1

Tablo 4.2 incelendiğinde 2007 yılında 2016 yılına kadar (2009 ve 2010 yılı hariç) belgeli yerli yat işletmelerinin sahip olduğu yat sayılarının istikrarlı bir şekilde artış gösterdiği belirlenmiştir. 2014 ve 2015 yıllarında yerli yat işletmelerinin yat sayılarında artış olmadığı belirlenmiştir. Bunun nedeninin bu yıllarda belgeli yerli yat işletme sayısının da artmamış olması gösterilebilir. Yabancı yat işletmelerinin yat sayıları ise 2014, 2015 ve 2016 yıllarında azalışa geçtiği görülmektedir. Belgeli yat işletmelerinin sahip olduğu yat sayılarının genel toplamındaki değişim oranlarına bakıldığında ise en fazla düşüşün gerçekleştiği yıl 2010 (-%30) yılıdır. 2010 yılında Türkiye’nin yaşamış olduğu dış baskılar ve tüm dünyada olduğu gibi terör olaylarının artması bu yılda yat sayılarında da düşüşe sebebiyet verdiği söylenebilir. 2010 yılından sonra belgeli işletmelerin yat sayılarında üç yıl içerisinde tekrar artış olduğu gözlemlense de son üç yılda belgeli işletmelerin yat sayılarında tekrar düşüş yaşanmıştır.

Tablo 4.3’de ise belgeli yat işletmelerinin yatak sayıları ile ilgili son on yıllık istatistikler verilmiştir. Tablo 4.3 incelendiğinde yatak sayılarının genel olarak Tablo 4.2’deki yat sayıları ile orantılı olarak azalış ve artış yaşadığı görülmektedir. Belgeli yat işletmelerinin yatak sayılarının yıllara göre irdelenmesi ile genel olarak yapılan değerlendirmeler;

Tablo 4.3. Yatak Sayılarının Yıllara Göre Değişim Oranı

Yıllar	Yerli	Yabancı	Toplam	Değişim (%)
2007	6764	2748	9512	-
2008	8051	3116	11167	17,3
2009	7443	3191	10634	-4,7
2010	4851	3240	8091	-23,9
2011	10292	7199	17491	116,1
2012	13203	6567	19770	13,0
2013	15312	6911	22223	12,4
2014	15312	6674	21986	-1,0
2015	15312	6626	21938	-0,2
2016	15994	36	16030	-26,9

- En fazla düşüşün yaşandığı yıl 2010 ve 2016 yıllarıdır,
- En fazla artışın olduğu yıl 2011 yılıdır,
- 2012 yılında bir önceki yıla oranla %13 artış yaşanmıştır,
- 2013 yılında bir önceki yıla oranla %12,4 artmıştır,
- En az dalgalanmanın olduğu yıl 2015 yılıdır.

4.1.2. Limanlara Gelen Sarı Bayraklı Yat Sayısı

Bu başlık altında Türk limanlarına gelen sarı bayraklı yerli ve yabancı yat sayıları ticari ve özel kategorilere ayrılarak değişim oranları ile beraber incelenmiştir. Türk limanlarına gelen sarı bayraklı yerli yat sayıları ile ilgili son on yıllık istatistiki bilgiler Tablo 4.4’de verilmiştir.

Tablo 4.4. Limanlara Gelen Sarı Bayraklı Yerli Yat Sayısı

Yıllar	Ticari	Özel	Toplam	Değişim (%)
2007	2061	754	2815	-
2008	2600	89	2689	-4,47
2009	1969	186	2155	-19,85
2010	1687	388	2075	-3,71
2011	1799	405	2204	6,21
2012	1237	483	1720	-21,96
2013	1966	550	2516	46,27
2014	1883	367	2250	-10,57
2015	2371	397	2768	23,02
2016	3269	505	3774	36,34

Tablo 4.4’de görüldüğü gibi limanlara gelen sarı bayraklı yerli yat sayıları son yılda istikrarsız bir eğilim içinde olmuştur. Son yılda limanlara gelen sarı bayraklı yerli yat sayı ticari 20842 ve özel 4124 olmak üzere toplam 24966’dır. 2008, 2009 ve 2010

yıllarında bir önceki yıllara oranla sürekli bir azalış varken, 2011 yılında %6,21 artış görülmektedir. Fakat bu artış istikrarlı bir artış değildir. Çünkü 2012 yılında limanlara gelen sarı bayraklı yerli yat sayısında bir önceki yıla kıyasla %21,96 azalma olmuştur. Bunun yanı sıra 2013 yılında ise bir önceki yıla oranla %46,27 artış olduğu tespit edilmiştir. 2015 ve 2016 yıllarına baktığımızda ise bir önceki yıllara göre limanlara gelen sarı bayraklı yerli yat sayısında artış eğilimi olduğu belirlenmiştir.

Türk limanlarına gelen sarı bayraklı yabancı yat sayıları ile ilgili son on yıllık veriler ve değişim oranları ise Tablo 4.5’de verilmiştir.

Tablo 4.5. Limanlara Gelen Sarı Bayraklı Yabancı Yat Sayısı

Yıllar	Ticari	Özel	Toplam	Değişim (%)
2007	1358	6360	7718	-
2008	488	5738	6226	-19,33
2009	1199	7914	9113	46,37
2010	567	5643	6210	-31,85
2011	606	6247	6853	10,35
2012	584	6564	7148	4,30
2013	1287	6493	7780	8,84
2014	1380	5845	7225	-7,13
2015	1717	6097	7814	8,15
2016	877	6980	7857	0,55

Tablo 4.5 incelendiğinde genel olarak belirlenen sonuçlar şunlardır;

- 2008 yılında limanlarımıza gelen sarı bayraklı yabancı yat sayısı oranı bir önceki yıla oranla %19,33 azalmıştır,
- 2009 yılında limanlarımıza gelen sarı bayraklı yerli yat sayısı oranı azalma eğilimi göstermişken, yabancı yat sayısı oranı bir önceki yıla oranla %46,37 artmıştır,
- Limanlarımıza gelen sarı bayraklı yabancı yat sayısı 2010 yılında büyük bir düşüş yaşamıştır,
- 2015 ve 2016 yıllarında diğer yıllara kıyasla limanlarımıza gelen sarı bayraklı yerli yat sayısında artış olduğu belirlenmiştir.

4.1.3. Limanlara Gelen Sarı Bayraklı Yatlarla Gelen Yolcu Sayısı

Bu başlıkta Türk limanlarına gelen sarı bayraklı yatlar ile gelen yolcu sayıları yerli ve yabancı ve aynı zamanda ticari ve özel yat olarak sınıflandırılarak incelenmiştir. Tablo

4.6’da Türk limanlarına gelen sarı bayraklı yatlar ile gelen yerli yolcu sayısı ve yıllara göre değişim oranları sunulmuştur.

Tablo 4.6. Limanlara Gelen Sarı Bayraklı Yatlarla Gelen Yerli Yolcu Sayısı

Yıllar	Ticari	Özel	Toplam	Değişim (%)
2007	2155	2159	4314	-
2008	2065	1821	3886	-9,92
2009	2467	3746	6213	59,88
2010	2152	3480	5632	-9,35
2011	2797	4673	7470	32,63
2012	2520	5964	8484	13,57
2013	4726	7619	12345	45,50
2014	5024	8297	13321	7,90
2015	6312	7852	14164	6,32
2016	6324	8366	14690	3,71

Tablo 4.6 incelendiğinde limanlarımıza gelen sarı bayraklı ticari yatlar ile gelen yerli yolcu sayısı 36542 ve özel yatlar ile gelen yerli yolcu sayısı 53977 olmak üzere toplam 90519 yerli yolcu gelmiştir. En çok artışın belirlendiği yıl %59,88 artışla 2009 yılıdır. En çok azalmanın yaşandığı yıl ise %9,92 oranla 2008 yılıdır. Genel olarak değerlendirildiğinde limanlarımıza gelen sarı bayraklı yatlar ile gelen yerli yolcu sayısı son on yıl içerisinde artış eğilimi göstermektedir.

Türkiye’ye gelen yerli yat sayıları istatistikleri göz önünde bulundurularak gelen yerli özel yat ve gelen yerli yolcu sayıları bağlamında yerli yatlar ile ticari yatlardan daha çok yerli yolcu geldiği belirlenmiştir. Son on yılda gelen yerli 20842 yat ile gelen yerli yolcu sayısı 36542 iken, gelen özel 4124 yat ile toplam 53977 yerli yolcu limanlarımıza gelmiştir. Bundan dolayı özel yatlar ile daha çok yerli yolcu limanlarımıza gelmiştir.

Türk limanlarına gelen sarı bayraklı yatlar ile gelen yabancı yolcu sayıları ile ilgili son on yıllık veriler ve değişim oranları ise Tablo 4.7’de verilmiştir.

Tablo 4.7. Limanlara Gelen Sarı Bayraklı Yatlarla Gelen Yabancı Yolcu Sayısı

Yıllar	Ticari	Özel	Toplam	Değişim (%)
2007	15456	10627	26083	-
2008	18984	6340	25324	-2,90
2009	15104	9419	24523	-3,16
2010	11386	10025	21411	-12,69
2011	12042	8780	20822	-2,75
2012	8141	8511	16652	-20,02
2013	15086	8404	23490	41,06

2014	11912	6887	18799	-19,97
2015	10752	5224	15976	-15,01
2016	7428	4349	11777	-26,28

Tablo 4.7 incelendiğinde son on yılda limanlarımıza gelen sarı bayraklı yatlar ile gelen yabancı yolcu sayısının yerli yolcu sayısının iki katından daha fazla olduğu görülmektedir. Bunun dışında Türk limanlarına gelen sarı bayraklı özel ve ticari yat sayıları ve yerli ve yabancı yolcu sayıları genel olarak göz önünde bulundurulduğunda aşağıdaki üç önemli sonuca ulaşılmıştır;

- Limanlarımıza gelen yerli ticari yat sayısı yabancı ticari yat sayısının ortalama iki katı olduğu, aynı zamanda ticari yatlar ile gelen yerli yolcu sayısının da ticari yatlar ile gelen yabancı yolcu sayısına oranı irdelendiğinde ülkemizin limanlarına gelen yabancı ticari yatların yerli ticari yatlara göre daha çok yabancı yolcu taşıdığı belirlenmiştir. Bundan dolayı özetle limanlara gelen sarı bayraklı yatların daha çok yabancı yolcu taşıdığı söylenebilir.
- Limanlarımıza gelen özel yabancı yatlar ile limanlarımıza gelen sarı bayraklı yatlar özel yatlar ile gelen yolcu sayısı neredeyse eşit sayıdadır. Bundan dolayı limanlarımıza gelen sarı bayraklı yabancı özel yatların genelde tek veya iki kişi olarak seyrettiği söylenebilir.
- Son olarak, limanlarımıza gelen sarı bayraklı özel yatları tercih etme eğiliminde olduğu ve yabancı yolcuların ise tam tersine ticari yatları tercih etme eğiliminde olduğu belirlenmiştir.

4.1.4. Limanlara Gelen Sarı Bayraklı Yatların Bandıraları

Türk limanlarına gelen sarı bayraklı yatların bandıralarına göre son üç yıllık eğilimi belirlemek için istatistiklerden yararlanılarak derlenen veriler Tablo 4.8’de verilmiştir.

Tablo 4.8 incelendiğinde her üç yıl içinde limanlarımıza gelen sarı bayraklı yatların bandıralarına göre Türk bandıralı yatlar genelde özel, yabancı bandıralı yatlar ise ticari olarak belirlenmiştir.

Tablo 4.8. Limanlara Gelen Sarı Bayraklı Yatların Bandıraları

Bandıra	2014		2015		2016		Toplam
	Ticari	Özel	Ticari	Özel	Ticari	Özel	
Almanya	125	296	184	234	94	307	1240
Avusturya	28	50	17	41	31	44	211

Belçika	6	27	4	39	2	34	112
Danimarka	6	10	-	17	1	17	51
Finlandiya	2	32	4	19	2	15	74
Fransa	94	160	182	106	33	118	693
Hollanda	39	118	86	76	59	117	495
İngiltere	207	939	326	866	69	930	3337
İrlanda	-	10	1	6	-	3	20
İspanya	-	12	-	13	-	6	31
İsveç	3	46	1	31	-	16	97
İtalya	3	141	4	95	1	78	322
Lüksemburg	9	5	5	6	4	4	33
Portekiz	2	1	5	4	3	-	15
Yunanistan	325	110	378	70	274	72	1229
Çek Cumhuriyeti	-	1	-	-	1	-	2
İsviçre	1	55	2	69	-	65	192
İzlanda	-	2	-	-	-	1	3
Macaristan	-	-	1	1	-	2	4
Norveç	-	23	4	15	-	9	51
A.B.D.	233	2978	228	3557	169	4402	11567
Avustralya	1	62	8	44	4	45	164
Kanada	-	27	2	18	-	18	65
Meksika	-	-	-	1	-	-	1
Yeni Zelanda	2	16	4	31	-	7	60
Sırbistan	-	3	-	-	-	1	4
Malta	126	98	114	102	57	86	583
İsrail	2	11	-	29	1	20	63
Diğer	166	612	157	607	72	563	2177
Yabancı Toplam	1380	5845	1717	6097	877	6980	22896
Türk	1883	367	2371	397	3269	505	8792
Genel Toplam	3263	6212	4088	6494	4146	7485	31688

Tablo 4.8’deki veriler incelendiğinde ulaşılan önemli sonuçlar şu şekildedir;

- En çok yabancı bandıralı yat gelmiştir,
- 2016 yılında limanlarımıza gelen sarı bayraklı ticari ve yabancı bandıralı yat sayısında önemli bir azalma belirlenmiştir,
- Son üç yıl bandıraların genel toplamı incelendiğinde en çok sırasıyla; A.B.D., İngiltere ve Almanya’dır.
- Son üç yıl bandıraların genel toplamı incelendiğinde en az sırasıyla; Meksika, Çek Cumhuriyeti ve İzlanda’dır,
- 2016 yılında İngiltere bandıralı ticari yat sayısında önemli oranda düşüş olmasına rağmen, İngiltere’den gelen sarı bayraklı yat sayısı son üç yılda artış göstermiştir,
- Türkiye’nin bu sektörde rekabet avantajına sahip olduğu ülkeler verilere göre; A.B.D., İngiltere, Almanya, Fransa, Yunanistan ve Malta’dır,

- Danimarka, Finlandiya ve İsveç yatlarının Türk limanlarını pek tercih etme eğilimde olmadığı, Türkiye'nin İskandinav ülkelerindeki yatçıları ve yat işletmelerini çekebilmek için politikalar geliştirmesi önerilebilir.

4.1.5. Limanlara Sarı Bayraklı Yatlarla Gelenlerin Milliyetleri

Türk limanlarına sarı bayraklı yatlar ile gelen yolcu ve mürettebatın milliyetlerinin son üç yıllık eğilimini belirlemek için istatistiklerden yararlanılarak derlenen veriler bu başlık altında incelenmiştir.

Tablo 4.9'da sarı bayraklı yatlar ile 2014 yılında gelen yolcu ve mürettebatın milliyetleri verilmiştir. Tablo 4.9 incelendiğinde 2014 yılında limanlarımıza gelen sarı bayraklı yatlarla gelen yolcu ve mürettebatın milliyetlerine göre Türk milliyetine sahip gelenlerin yatlarının genelde özel, yabancı milliyetlere sahip gelenlerin yatlarının ise ticari olduğu belirlenmiştir.

Tablo 4.9'daki veriler incelendiğinde ulaşılan önemli sonuçlar şunlardır;

- Türk limanlarına 2014 yılında ticari yatlar ile gelen yolcu bağlamında sırasıyla Almanya (1440), İngiltere (1376) ve Fransa (1231) vatandaşları tercih etmiştir,
- Türk limanlarına 2014 yılında özel yatlar ile gelen yolcu bağlamında sırasıyla İngiltere (781), Yunanistan (689) ve Almanya (591) vatandaşları tercih etmiştir.

Tablo 4.9. Limanlara Gelen Sarı Bayraklı Yatlarla Gelenlerin Milliyetleri - 2014

Milliyet	Yolcu		Mürettebat		Toplam	
	Ticari	Özel	Ticari	Özel	Ticari	Özel
Almanya	1 440	591	121	313	1 561	904
Avusturya	267	74	19	50	286	124
Belçika	209	85	20	36	229	121
Danimarka	64	17	9	24	73	41
Finlandiya	24	20	1	12	25	32
Fransa	1 231	520	120	248	1 351	768
Hollanda	553	177	25	118	578	295
İngiltere	1 376	781	671	805	2 047	1 586
İrlanda	59	45	28	29	87	74
İspanya	331	54	13	47	344	101
İsveç	55	102	15	69	70	171
İtalya	1 096	468	78	335	1 174	803
Lüksemburg	33	2	-	4	33	6
Portekiz	21	2	8	9	29	11
Yunanistan	1 086	689	483	357	1 569	1 046
Çek Cum.	29	12	6	3	35	15
İsviçre	250	156	23	84	273	240
İzlanda	13	1	-	1	13	2

Macaristan	12	7	5	12	17	19
Norveç	33	48	-	25	33	73
A.B.D.	1 037	391	34	175	1 071	566
Avustralya	595	160	102	169	697	329
Japonya	2	-	-	2	2	2
Kanada	153	81	27	52	180	133
Meksika	52	11	-	2	52	13
Yeni Zelanda	108	62	83	116	191	178
Sırbistan	33	6	5	8	38	14
Malta	-	3	4	5	4	8
İsrail	171	277	16	79	187	356
Diğer	1 566	2 021	612	1 336	2 178	3 357
Yabancı Toplam	11 899	6 863	2 528	4 525	14 427	11 388
Türk	5 037	8 321	7 090	6 514	12 127	14 835
Genel Toplam	16 936	15 184	9 618	11 039	26 554	26 223

Tablo 4.10'da sarı bayraklı yatlar ile 2015 yılında gelen yolcu ve mürettebatın milliyetleri verilmiştir. Tablo 4.10'daki veriler incelendiğinde ulaşılan önemli sonuçlar şunlardır;

- Türk limanlarına 2015 yılında ticari yatlar ile gelen yolcu bağlamında sırasıyla Almanya (1566), İngiltere (1475) ve Yunanistan (1214) vatandaşları tercih etmiştir,
- Türk limanlarına 2015 yılında özel yatlar ile gelen yolcu bağlamında sırasıyla İngiltere (986), Almanya (426) ve İtalya (393) vatandaşları tercih etmiştir.
- Genel olarak 2015 yılında limanlarımıza gelen sarı bayraklı yatlarla gelen yolcu ve mürettebatın sayısında azalış olduğu ve bu azalışında özel yatlarda meydana geldiği belirlenmiştir.

Tablo 4.10. Limanlara Gelen Sarı Bayraklı Yatlarla Gelenlerin Milliyetleri - 2015

Milliyet	Yolcu		Mürettebat		Toplam	
	Ticari	Özel	Ticari	Özel	Ticari	Özel
Almanya	1 566	426	152	329	1 718	755
Avusturya	185	68	36	35	221	103
Belçika	127	39	10	57	137	96
Danimarka	59	36	4	21	63	57
Finlandiya	-	9	3	7	3	16
Fransa	928	334	180	206	1 108	540
Hollanda	558	83	53	48	611	131
İngiltere	1 475	986	457	655	1 932	1 641
İrlanda	39	16	17	12	56	28
İspanya	238	39	9	32	247	71
İsveç	65	31	10	56	75	87
İtalya	750	393	100	250	850	643
Lüksemburg	53	11	-	8	53	19
Portekiz	47	1	1	3	48	4
Yunanistan	1 214	298	407	277	1 621	575
Çek Cum.	6	5	2	9	8	14
İsviçre	174	129	14	89	188	218

İzlanda	-	-	4	2	4	2
Macaristan	12	19	11	23	23	42
Norveç	40	27	3	16	43	43
A.B.D.	931	309	43	122	974	431
Avustralya	746	133	73	132	819	265
Japonya	-	2	-	-	-	2
Kanada	93	40	12	22	105	62
Meksika	45	9	4	4	49	13
Yeni Zelanda	119	60	58	86	177	146
Sırbistan	13	9	1	5	14	14
Malta	-	-	-	6	-	6
İsrail	243	233	4	132	247	365
Diğer	1 026	1 479	323	1 042	1 349	2 521
Yabancı Toplam	10 752	5 224	1 991	3 686	12 743	8 910
Türk	6 312	7 852	8 438	8 506	14 750	16 358
Genel Toplam	17 064	13 076	10 429	12 192	27 493	25 268

Tablo 4.11’de sarı bayraklı yatlar ile 2016 yılında gelen yolcu ve mürettebatın milliyetleri verilmiştir. Tablo 4.11’deki veriler incelendiğinde ulaşılan önemli sonuçlar şunlardır;

- Türk limanlarına 2016 yılında ticari yatlar ile gelen yolcu bağlamında sırasıyla Almanya (954), İngiltere (878) ve Yunanistan (844) vatandaşları tercih etmiştir,
- Türk limanlarına 2016 yılında özel yatlar ile gelen yolcu bağlamında sırasıyla İngiltere (617), Almanya (425) ve Fransa (333) vatandaşları tercih etmiştir.
- Genel olarak 2016 yılında limanlarımıza gelen sarı bayraklı yatlarla gelen yolcu ve mürettebatın sayısında azalış olduğu ve bu azalışında gelen yolcudan meydana geldiği belirlenmişti. Genel toplamdaki artış özel yatlar ile genel mürettebat sayısındaki artıştan dolaydır.

Tablo 4.11. Limanlara Gelen Sarı Bayraklı Yatlarla Gelenlerin Milliyetleri - 2016

Milliyet	Yolcu		Mürettebat		Toplam	
	Ticari	Özel	Ticari	Özel	Ticari	Özel
Almanya	954	425	137	348	1 091	773
Avusturya	117	57	23	50	140	107
Belçika	109	70	7	30	116	100
Danimarka	78	39	3	17	81	56
Finlandiya	45	11	11	10	56	21
Fransa	455	333	53	172	508	505
Hollanda	458	121	56	76	514	197
İngiltere	878	617	246	556	1 124	1 173
İrlanda	4	14	4	10	8	24
İspanya	154	102	9	20	163	122
İsveç	21	28	4	14	25	42
İtalya	841	248	81	171	922	419
Lüksemburg	8	-	-	3	8	3
Portekiz	25	1	-	-	25	1

Yunanistan	844	252	284	196	1 128	448
Çek Cum.	4	1	1	4	5	5
İsviçre	143	100	3	67	146	167
İzlanda	-	-	-	-	-	-
Macaristan	4	12	4	26	8	38
Norveç	49	14	-	18	49	32
A.B.D.	411	286	14	79	425	365
Avustralya	393	49	27	71	420	120
Japonya	3	2	-	-	3	2
Kanada	51	77	13	26	64	103
Meksika	27	17	-	3	27	20
Yeni Zelanda	55	26	21	17	76	43
Sırbistan	12	18	4	11	16	29
Malta	10	3	-	6	10	9
İsrail	328	300	-	87	328	387
Diğer	947	1 126	290	929	1 237	2 055
Yabancı Toplam	7 428	4 349	1 295	3 017	8 723	7 366
Türk	6 324	8 366	11 075	12 965	17 399	21 331
Genel Toplam	13 752	12 715	12 370	15 982	26 122	28 697

Genel olarak limanlarımıza 2014, 2015 ve 2016 yıllarında gelen sarı bayraklı yatlarla gelen yolcu ve mürettebatın milliyetleri değerlendirildiğinde Avrupa ülkelerinden gelen yatlarda ciddi oranlarda düşüş gözlemlenmektedir. Bunun yanı sıra artış olduğu gözlemlenen ülke ise İsrail'dir. Avrupa ülkelerinden gelen yolcu ve mürettebattaki azalışa benzer şekilde ABD ve Avustralya milliyetlerinde de ciddi oranlarda düşüş olmuştur.

4.1.6. Limanlara Yatla Gelenlerin Milliyetleri

Türk limanlarına yat ile gelen yolcu ve mürettebatın milliyetlerinin son üç yıllık eğilimini belirlemek için istatistiklerden yararlanılarak derlenen tablolar bu başlık altında incelenmiştir. Tablo 4.12'de yat ile 2014 yılında gelen yolcu ve mürettebatın milliyetleri verilmiştir. Tablo 4.12 incelendiğinde 2014 yılında limanlarımıza gelen yatlarla gelen yolcu ve mürettebatın milliyetlerine göre Türk milliyetine sahip gelenlerin yatlarının genelde özel, yabancı milliyetlere sahip gelenlerin yatlarının ise ticari olduğu belirlenmiştir.

Tablo 4.12. Limanlara Gelen Yatlarla Gelenlerin Milliyetleri - 2014

Milliyet	Yolcu		Mürettebat		Toplam	
	Ticari	Özel	Ticari	Özel	Ticari	Özel
Almanya	18 960	1 893	2 651	1 325	21 611	3 218
Avusturya	2 200	410	437	280	2 637	690
Belçika	1 172	230	129	140	1 301	370
Danimarka	705	107	37	77	742	184
Finlandiya	359	107	63	68	422	175
Fransa	6 259	1 164	593	687	6 852	1 851

Hollanda	3 691	418	594	376	4 285	794
İngiltere	14 317	2 668	3 075	2 458	17 392	5 126
İrlanda	323	96	64	80	387	176
İspanya	1 857	141	60	70	1 917	211
İsveç	873	306	153	263	1 026	569
İtalya	5 192	1 226	281	759	5 473	1 985
Lüksemburg	95	23	10	23	105	46
Portekiz	117	22	11	11	128	33
Yunanistan	1 720	888	734	547	2 454	1 435
Çek Cum.	153	18	27	10	180	28
İsviçre	2 295	475	383	374	2 678	849
İzlanda	54	24	3	11	57	35
Macaristan	78	17	11	24	89	41
Norveç	280	106	21	83	301	189
A.B.D.	5 879	787	146	418	6 025	1 205
Avustralya	3 910	358	208	316	4 118	674
Japonya	8	12	-	9	8	21
Kanada	1 328	164	74	110	1 402	274
Meksika	174	29	-	5	174	34
Yeni Zelanda	557	169	136	241	693	410
Sırbistan	146	14	8	17	154	31
Malta	2	6	5	10	7	16
İsrail	643	544	83	209	726	753
Diğer	9 801	4 950	2 482	3 181	12 283	8 131
Yabancı Toplam	83 148	17 372	12 479	12 182	95 627	29 554
Türk	30 548	26 165	36 993	19 572	67 541	45 737
Genel Toplam	113 696	43 537	49 472	31 754	163 168	75 291

Tablo 4.12'deki veriler incelendiğinde ulaşılan önemli sonuçlar şunlardır;

- Türk limanlarına 2014 yılında ticari yatlar ile gelen yolcu bağlamında sırasıyla Almanya (18690), İngiltere (14317) ve Fransa (6259) vatandaşları tercih etmiştir,
- Türk limanlarına 2014 yılında özel yatlar ile gelen yolcu bağlamında sırasıyla İngiltere (2668), Almanya (1893) ve İtalya (1226) vatandaşları tercih etmiştir.

Tablo 4.13'de yat ile 2015 yılında gelen yolcu ve mürettebatın milliyetleri verilmiştir.

Tablo 4.13. Limanlara Gelen Yatlarla Gelenlerin Milliyetleri - 2015

Milliyet	Yolcu		Mürettebat		Toplam	
	Ticari	Özel	Ticari	Özel	Ticari	Özel
Almanya	15 803	1 344	3 178	1 733	18 981	3 077
Avusturya	1 664	144	419	128	2 083	272
Belçika	699	130	157	130	856	260
Danimarka	458	72	49	67	507	139
Finlandiya	163	23	64	17	227	40
Fransa	3 901	581	628	458	4 529	1 039
Hollanda	3 247	187	737	186	3 984	373
İngiltere	11 204	2 170	2 890	1 916	14 094	4 086
İrlanda	137	37	45	42	182	79
İspanya	995	64	52	64	1 047	128
İsveç	756	95	247	209	1 003	304

İtalya	3 289	634	280	475	3 569	1 109
Lüksemburg	87	11	8	12	95	23
Portekiz	132	10	6	3	138	13
Yunanistan	1 335	362	456	345	1 791	707
Çek Cum.	65	6	11	12	76	18
İsviçre	1 307	224	340	222	1 647	446
İzlanda	13	9	8	3	21	12
Macaristan	104	33	70	75	174	108
Norveç	113	49	17	54	130	103
A.B.D.	4 545	519	171	279	4 716	798
Avustralya	3 332	230	253	254	3 585	484
Japonya	13	2	2	-	15	2
Kanada	721	113	46	61	767	174
Meksika	85	19	7	4	92	23
Yeni Zelanda	474	82	100	193	574	275
Sırbistan	71	9	4	7	75	16
Malta	3	6	2	8	5	14
İsrail	435	279	30	241	465	520
Diğer	6 343	3 018	2 378	2 585	8 721	5 603
Yabancı Toplam	61 494	10 462	12 655	9 783	74 149	20 245
Türk	30 229	20 249	37 989	25 443	68 218	45 692
Genel Toplam	91 723	30 711	50 644	35 226	142 367	65 937

Tablo 4.13'deki veriler incelendiğinde ulaşılan önemli sonuçlar şunlardır;

- Türk limanlarına 2015 yılında ticari yatlar ile gelen yolcu bağlamında sırasıyla Almanya (15803), İngiltere (11204) ve ABD (4545) vatandaşları tercih etmiştir,
- Türk limanlarına 2015 yılında özel yatlar ile gelen yolcu bağlamında sırasıyla İngiltere (2170), Almanya (1344) ve İtalya (634) vatandaşları tercih etmiştir.

Genel olarak 2015 yılında limanlarımıza gelen yatlarla gelen yolcu ve mürettebatın sayısında azalış olduğu belirlenmiştir. Bu azalışında hem özel yatlarla hem de ticari yatlarla gelenlerden meydana geldiği belirlenmiştir.

Tablo 4.14'de yat ile 2016 yılında gelen yolcu ve mürettebatın milliyetleri verilmiştir.

Tablo 4.14. Limanlara Gelen Yatlarla Gelenlerin Milliyetleri - 2016

Milliyet	Yolcu		Mürettebat		Toplam	
	Ticari	Özel	Ticari	Özel	Ticari	Özel
Almanya	8 198	1 869	1 662	1 372	9 860	3 241
Avusturya	838	210	250	193	1 088	403
Belçika	463	210	74	111	537	321
Danimarka	473	106	51	49	524	155
Finlandiya	164	65	58	32	222	97
Fransa	1 263	696	247	381	1 510	1 077
Hollanda	2 104	294	567	264	2 671	558
İngiltere	5 650	2 286	1 313	1 589	6 963	3 875
İrlanda	63	28	20	21	83	49
İspanya	410	159	44	45	454	204

İsveç	188	85	37	60	225	145
İtalya	1 286	538	123	327	1 409	865
Lüksemburg	13	10	15	19	28	29
Portekiz	52	7	5	3	57	10
Yunanistan	895	319	302	241	1 197	560
Çek Cum.	11	1	13	12	24	13
İsviçre	763	243	188	163	951	406
İzlanda	15	12	-	4	15	16
Macaristan	45	24	27	44	72	68
Norveç	129	45	4	43	133	88
A.B.D.	1 188	543	58	199	1 246	742
Avustralya	1 708	184	101	149	1 809	333
Japonya	5	5	-	-	5	5
Kanada	210	131	32	69	242	200
Meksika	44	21	-	4	44	25
Yeni Zelanda	228	101	47	54	275	155
Sırbistan	12	27	4	19	16	46
Malta	10	3	-	10	10	13
İsrail	576	433	33	165	609	598
Diğer	3 092	3 151	1 123	2 307	4 215	5 458
Yabancı Toplam	30 096	11 806	6 398	7 949	36 494	19 755
Türk	29 494	27 205	42 978	42 990	72 472	70 195
Genel Toplam	59 590	39 011	49 376	50 939	108 966	89 950

Tablo 4.14'deki veriler incelendiğinde ulaşılan önemli sonuçlar şunlardır;

- Türk limanlarına 2016 yılında ticari yatlar ile gelen yolcu bağlamında sırasıyla Almanya (8198), İngiltere (5650) ve Hollanda (2014) vatandaşları tercih etmiştir,
- Türk limanlarına 2016 yılında özel yatlar ile gelen yolcu bağlamında sırasıyla İngiltere (2286), Almanya (1869) ve Fransa (696) vatandaşları tercih etmiştir.

Genel olarak limanlarımıza 2014, 2015 ve 2016 yıllarında gelen yatlarla gelen yolcu ve mürettebatın milliyetleri değerlendirildiğinde Avrupa ülkelerinden gelen yatlarda sarı bayraklı yatlarla gelen yolcu sayısında olduğu gibi ciddi oranlarda düşüş olduğu belirlenmiştir. Fakat son üç yılda gelen sayısı toplamında ciddi düşüş olmadığı belirlenmiştir. Bunun nedeni ise son üç yılda gelen Türk milliyeti sayısındaki ciddi orandaki artıştır.

4.1.7. Limanlara Gelen Sarı Bayraklı Yatların Bandıralarına ve Aylarına Göre Dağılımı

Tablo 4.15'de 2016 yılında sarı bayraklı yatların bandıralarına ve aylarına göre dağılımı verilmiştir. Tablo 4.15'deki veriler incelendiğinde ulaşılan önemli sonuçlar şunlardır;

- Limanlarımızın en çok tercih edildiği aylar Temmuz ve Ağustos aylarıdır.
- Limanlarımızı en çok tercih eden ülke ABD'dir. ABD'yi ise İngiltere ve Almaya takip etmektedir.
- ABD'den limanlarımıza gelen sarı bayraklı yatlar genellikle Nisan-Ekim aylarında limanlarımızı tercih etmektedir.
- İngiltere'den limanlarımıza gelen sarı bayraklı yatlar genellikle Mayıs-Ağustos aylarında limanlarımızı tercih etmiştir.
- Almanya'dan gelen sarı bayraklı yatlar ise yoğun olarak Mayıs ve Ağustos aylarını tercih etmiştir.
- En az sarı bayraklı yat Ocak ayında gelmiştir. Ocak ayında gelen 10 sarı bayraklı yatın 5'inin bandırası ABD'dir.
- Her ayda limanlarımıza gelen sarı bayraklı yat bandırası ABD'ye aittir.

Tablo 4.15. Limanlara Gelen Sarı Bayraklı Yatların Bandıralarına ve Aylarına Göre Dağılımı

Bandıra	Ocak	Şubat	Mart	Nisan	Mayıs	Haziran	Temmuz	Ağustos	Eylül	Ekim	Kasım	Aralık	Toplam
Almanya	-	5	7	42	79	38	59	77	53	40	1	-	401
Avusturya	1	-	-	-	15	11	11	11	11	15	-	-	75
Belçika	-	1	-	2	10	2	8	5	5	3	-	-	36
Danimarka	-	-	1	2	3	-	4	2	3	2	1	-	18
Finlandiya	-	1	-	1	5	-	6	1	2	1	-	-	17
Fransa	-	-	1	12	26	22	30	32	21	6	1	-	151
Hollanda	-	2	6	9	30	15	34	35	26	19	-	-	176
İngiltere	-	9	10	90	200	84	177	200	144	83	1	1	999
İrlanda	-	-	-	-	2	-	-	1	-	-	-	-	3
İspanya	1	-	-	-	-	1	-	3	-	1	-	-	6
İsveç	-	-	1	1	2	2	3	3	3	1	-	-	16
İtalya	-	-	-	6	12	8	9	29	11	3	-	1	79
Lüksemburg	-	-	-	-	1	-	2	1	3	1	-	-	8
Portekiz	-	-	-	1	-	-	1	-	-	1	-	-	3
Yunanistan	2	3	4	22	65	24	61	62	63	36	2	2	346
Çek Cum.	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
İsviçre	-	-	-	4	21	3	9	10	13	5	-	-	65
İzlanda	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	1
Macaristan	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	2
Norveç	-	-	-	1	-	1	1	2	3	1	-	-	9
A.B.D.	5	51	93	360	829	332	920	891	744	326	12	8	4 571
Avustralya	-	-	-	3	8	9	11	8	7	3	-	-	49
Japonya	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Kanada	-	-	-	3	4	4	1	1	3	2	-	-	18
Meksika	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Yeni Zelanda	-	-	-	-	1	2	2	1	1	-	-	-	7

Sırbistan	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	1
Malta	1	-	-	8	24	9	31	23	25	22	-	-	143
İsrail	-	-	-	1	5	2	3	4	3	3	-	-	21
Diğer	-	7	7	37	97	52	138	128	108	56	2	3	635
Yabancı Toplam	10	79	131	605	1 443	621	1 521	1 530	1 252	630	20	15	7 857
Türk	4	17	19	217	543	199	944	1 045	575	204	5	2	3 774
Genel Toplam	14	96	150	822	1 986	820	2 465	2 575	1 827	834	25	17	11 631

Tablo 4.15 genel olarak değerlendirildiğinde 2016 yılında limanlarımıza en çok yabancı bandıralı sarı bayraklı yat geldiği belirlenmiştir.

4.1.8. Limanlara Gelen Sarı Bayraklı Yatların Bandıraları ve Limanlara Göre Dağılımı

Tablo 4.16'da 2016 yılında sarı bayraklı yatların bandıralarına ve limanlara göre dağılımı verilmiştir. Bütün limanların incelenmesi uzun olacağından dolayı en yoğun üç liman olan Antalya, İzmir ve Muğla limanları çalışma kapsamında incelenmiş ve karşılaştırılmıştır.

Tablo 4.16. Limanlara Gelen Sarı Bayraklı Yatların Bandıralarına ve Limanlara Göre Dağılımı

Bandıra	Antalya					İzmir			Muğla							Toplam	
	Alanya	Fınıke	Kaş	Kemer	Merkez	Çeşme	Dikili	Merkez	Bodrum	Datça	Fethiye	Göcek	Güllük	Marmaris	Turgutreis		Yahkavak
Almanya	3	-	9	5	-	10	1	2	178	28	25	1	4	73	2	-	341
Avusturya	-	-	2	-	-	-	-	1	29	4	7	-	1	23	1	-	68
Belçika	-	-	1	-	-	2	-	-	14	2	4	-	4	7	-	-	34
Danimarka	2	-	3	-	-	-	-	-	7	3	1	-	-	1	-	-	17
Finlandiya	-	-	-	-	-	-	-	-	12	1	2	-	-	-	-	-	15
Fransa	-	-	7	-	-	3	-	1	73	18	12	1	3	18	1	-	137
Hollanda	-	-	2	1	-	5	-	-	75	17	13	-	2	50	-	-	165
İngiltere	3	-	28	1	3	26	-	2	554	41	75	5	13	179	3	-	933
İrlanda	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
İspanya	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	3
İsveç	-	-	-	-	-	-	-	-	5	3	2	-	-	3	-	-	13
İtalya	-	-	16	-	-	-	-	-	28	7	3	-	3	12	-	-	69
Lüksemburg	-	-	-	-	-	-	-	-	6	-	-	-	-	1	-	-	7
Portekiz	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	3
Yunanistan	-	-	144	-	1	3	-	-	112	44	7	1	1	22	-	-	335
Çek Cum.	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1
İsviçre	-	-	2	-	-	1	-	-	34	10	1	-	1	6	-	-	55
İzlanda	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	1
Macaristan	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1	-	-	2
Norveç	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	1	-	-	1	-	-	5
A.B.D.	7	2	64	8	11	343	2	17	2508	130	176	10	65	548	26	1	3 918
Avustralya	1	-	2	-	-	2	-	-	22	3	4	-	-	8	-	-	42
Kanada	-	-	1	-	-	1	-	-	6	3	2	-	1	2	-	-	16
Yeni Zelanda	1	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	2	-	-	7
Sırbistan	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1
Malta	-	-	2	-	-	1	-	-	102	6	2	-	1	19	-	-	133

İsrail	1	-	4	-	-	-	-	-	4	1	2	1	-	5	-	-	18
Diğer	1	1	11	2	2	13	-	1	340	14	52	-	7	113	-	-	557
Yabancı Toplam	19	3	300	17	17	410	3	25	4123	335	392	19	106	1095	33	1	6 898
Türk	3	-	92	2	1	65	-	4	2491	223	83	3	14	594	13	-	3 588
Genel Toplam	22	3	392	19	18	475	3	29	6614	558	475	22	120	1689	46	1	10 486

Tablo 4.16'daki veriler incelendiğinde ulaşılan önemli sonuçlar şunlardır;

- Hem Türk hem de yabancı bandıralı sarı bayraklı yatlar tarafından en çok tercih edilmiş olan limanlar Muğla ilindedir.
- Hem Türk hem de yabancı bandıralı sarı bayraklı yatlar tarafından en çok tercih edilmiş olan liman Bodrum limanıdır.
- Antalya iline hem Türk hem de yabancı bandıralı sarı bayraklı yatlar tarafından en çok tercih edilmiş olan liman Kaş limanıdır.
- İzmir ilindeki hem Türk hem de yabancı bandıralı sarı bayraklı yatlar tarafından en çok tercih edilmiş olan liman Çeşme limanıdır.
- Hem Türk hem de yabancı bandıralı sarı bayraklı yatlar tarafından en az tercih edilen liman Yalıkavak limanıdır. Yalıkavak limanına 2016 yılında sadece bir adet ABD bandıralı sarı bayraklı yat uğramıştır.

4.1.9. Limanlara Gelen Yatların Bandıraları ve Limanlara Göre Dağılımı

Tablo 4.17'de 2016 yılında gelen yatların bandıralarına ve limanlara göre dağılımı verilmiştir.

Tablo 4.17. Limanlara Gelen Yatların Bandıralarına ve Limanlara Göre Dağılımı

Bandıra	Antalya					İzmir			Muğla								Toplam
	Alanya	Finike	Kaş	Kemer	Merkez	Çeşme	Dikili	Merkez	Bodrum	Datça	Fethiye	Göcek	Güllük	Marmaris	Turgutreis	Yalıkavak	
Almanya	343	18	114	18	185	738	3	13	1263	943	1129	626	78	2085	47	2	7605
Avusturya	58	2	13	5	23	95	-	3	156	146	169	96	14	388	2	-	1170
Belçika	14	2	7	-	6	30	-	1	63	49	45	10	20	87	2	-	336
Danimarka	11	1	12	2	2	14	-	-	34	26	29	23	-	44	-	-	198
Finlandiya	11	-	3	-	5	18	-	-	37	30	25	33	-	54	-	-	216
Fransa	107	3	50	4	53	198	-	2	424	313	435	313	39	595	3	-	2539
Hollanda	145	28	34	4	61	266	1	2	467	328	343	219	16	756	5	-	2675
İngiltere	384	17	203	18	186	980	-	6	2252	1451	1497	799	136	2853	68	-	10850
İrlanda	2	-	3	-	4	4	-	-	6	4	6	-	-	12	-	-	41
İspanya	5	-	-	-	1	5	-	-	13	7	4	-	4	10	-	-	49
İsveç	13	2	3	1	5	7	-	-	23	28	29	14	1	56	1	-	183
İtalya	21	1	39	3	9	46	-	-	134	92	69	13	13	166	1	-	607
Lüksemburg	3	-	1	1	-	6	-	-	17	7	14	4	-	15	-	-	68
Portekiz	-	-	-	-	-	3	-	-	5	3	-	-	-	2	-	-	13
Yunanistan	8	-	166	-	8	52	-	-	156	112	35	11	4	108	1	-	661
Çek Cum.	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1
İsviçre	13	-	11	1	8	48	-	2	105	70	45	11	15	132	4	-	465

İzlanda	-	-	1	-	-	-	-	-	2	3	3	4	-	3	-	-	16
Macaristan	-	-	-	-	-	1	-	-	1	1	1	1	-	2	-	-	7
Norveç	7	1	7	3	1	19	-	-	12	9	7	1	2	30	-	-	99
A.B.D.	2019	64	342	126	886	6308	6	61	10604	5626	4809	1822	569	10487	538	3	44270
Avustralya	19	-	9	1	12	38	-	-	88	61	55	20	5	127	1	-	436
Kanada	9	3	5	1	2	14	-	-	18	14	9	-	4	26	1	-	106
Yeni Zelanda	3	-	-	-	3	5	-	-	16	12	7	3	3	22	-	-	74
Sırbistan	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	1	-	-	3	-	-	6
Malta	39	1	10	1	25	106	-	-	282	129	105	41	14	245	10	-	1 008
İsrail	6	-	9	-	1	8	-	-	17	10	11	3	-	29	-	-	94
Diğer	179	8	49	24	82	504	-	2	1 134	661	661	182	64	1 302	23	-	4 875
Yabancı Toplam	3 947	151	1 091	213	1 568	9 513	10	93	17 330	10 136	9 543	4 249	1 001	19 639	707	5	78 668
Türk	528	102	640	226	240	3 772	2	18	9 813	7 053	5 356	2 210	317	11 343	186	-	41 806
Genel Toplam	3 947	253	1 731	439	1 808	13 285	12	111	27 143	17 189	14 899	6 459	1 318	30 982	893	5	120 474

Tablo 4.17'deki veriler incelendiğinde ulaşılan önemli sonuçlar şunlardır;

- Hem Türk hem de yabancı bandıralı yatlar tarafından en çok tercih edilmiş olan limanlar Muğla ilindedir.
- Hem Türk hem de yabancı bandıralı yatlar tarafından en çok tercih edilmiş olan liman Marmaris limanıdır.
- Antalya iline hem Türk hem de yabancı bandıralı yatlar tarafından en çok tercih edilmiş olan liman Alanya limanıdır.
- İzmir ilindeki hem Türk hem de yabancı bandıralı yatlar tarafından en çok tercih edilmiş olan liman Çeşme limanıdır.
- Hem Türk hem de yabancı bandıralı yatlar tarafından en az tercih edilen liman Yalıkavak limanıdır. Yalıkavak limanına 2016 yılında üç adet ABD ve iki adet Almanya bandıralı yat olmak üzere toplam beş yat uğramıştır.

4.1.10. Limanlara Gelen Sarı Bayraklı Yatlarla Gelen Yolcu ve Mürettebatın Milliyetlerine ve Limanlara Göre Dağılımı

Tablo 4.18'de 2016 yılında gelen sarı bayraklı yatlarla gelen yolcu ve mürettebatın milliyetlerine ve limanlara göre dağılımı ile ilgili veriler verilmiştir. Tablo 4.18'deki veriler incelendiğinde ulaşılan önemli sonuçlar şunlardır;

- Limanlara gelen sarı bayraklı yatlarla gelen yolcu ve mürettebatın milliyetlerine ve limanlara göre dağılımına göre hem Türk hem de yabancı milliyetler tarafından en çok tercih edilmiş olan limanlar Muğla ilindedir.

- Limanlara gelen sarı bayraklı yatlarla gelen hem Türk hem de yabancı milliyetler tarafından en çok tercih edilmiş olan liman Bodrum limanıdır.
- Antalya limanlarına gelen sarı bayraklı yatlarla gelen hem Türk hem de yabancı milliyetler tarafından en çok tercih edilmiş olan liman Kaş limanıdır.
- İzmir limanlarına gelen sarı bayraklı yatlarla gelen hem Türk hem de yabancı milliyetler tarafından en çok tercih edilmiş olan liman Çeşme limanıdır.
- Limanlara gelen sarı bayraklı yatlarla gelen hem Türk hem de yabancı milliyetler tarafından en az tercih edilmiş olan liman İzmir Dikili limanıdır. Dikili limanına sadece yedi Türk milliyeti yolcu uğramıştır.
- Limanlara gelen sarı bayraklı yatlarla gelen hem Türk hem de yabancı milliyetler tarafından en az tercih edilmiş olan ikinci liman ise Antalya Finike limanıdır.

Tablo 4.18. Limanlara Gelen Sarı Bayraklı Yatlarla Gelen Yolcu ve Mürettebatın Milliyetlerine ve Limanlara Göre Dağılımı

Milliyet	Antalya					İzmir			Muğla						Toplam	
	Alanya	Finike	Kaş	Kemer	Merkez	Çeşme	Dikili	Merkez	Bodrum	Datça	Fethiye	Göcek	Güllük	Marmaris		Turgutreis
Almanya	4	-	100	13	1	26	-	3	940	153	56	15	19	420	4	1754
Avusturya	-	-	18	-	-	-	-	-	96	18	9	-	5	97	-	243
Belçika	-	-	3	-	-	1	-	-	127	14	2	2	5	53	-	207
Danimarka	2	-	21	-	-	-	-	-	71	13	-	-	-	24	-	131
Finlandiya	-	-	2	-	-	-	-	-	34	-	-	-	-	28	-	64
Fransa	-	-	62	-	-	21	-	-	498	147	36	-	13	178	3	958
Hollanda	-	-	10	2	-	4	-	-	325	135	28	-	-	193	3	700
İngiltere	6	2	111	-	8	23	-	2	1291	230	153	5	20	331	3	2185
İrlanda	-	-	2	-	-	-	-	-	20	1	-	-	-	-	-	23
İspanya	-	-	-	-	-	4	-	-	160	24	6	1	-	73	-	268
İsveç	-	-	-	-	1	-	-	-	42	4	2	-	2	8	-	59
İtalya	-	-	205	-	-	3	-	-	769	102	36	-	3	161	14	1293
Lüksemburg	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8	-	9
Portekiz	-	-	-	-	-	-	-	-	13	12	-	-	-	-	-	25
Yunanistan	-	-	604	-	-	19	-	5	477	242	34	-	-	135	-	1516
Çek Cum.	-	-	-	-	-	-	-	-	8	-	-	-	2	-	-	10
İsviçre	-	-	4	-	-	6	-	-	163	36	8	-	7	70	-	294
Macaristan	-	-	-	-	-	-	-	-	36	-	2	-	-	4	-	42
Norveç	-	-	3	-	-	-	-	-	39	4	2	4	-	19	-	71
A.B.D.	-	-	22	-	1	15	-	-	469	94	39	1	6	109	1	757
Avustralya	-	-	148	-	3	7	-	-	208	35	17	-	1	96	1	516
Japonya	-	-	3	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	5
Kanada	-	-	1	-	-	9	-	2	100	18	9	-	1	25	-	165
Meksika	-	-	-	-	-	-	-	-	42	1	-	-	-	-	-	43
Yeni Zelanda	-	-	1	-	1	-	-	-	77	15	12	-	-	10	-	116
Sırbistan	-	-	-	-	-	-	-	-	22	-	-	-	-	12	-	34
Malta	-	-	-	-	2	-	-	-	6	1	10	-	-	-	-	19
İsrail	-	-	22	-	-	-	-	-	264	92	23	10	-	303	-	714
Diğer	14	-	165	7	3	59	-	4	1721	118	218	-	17	612	13	2951
Yabancı Toplam	26	2	1 508	22	20	197	-	16	8 020	1 509	702	38	101	2 969	42	15 172

Türk	39	7	550	32	34	1 294	7	58	25 999	1 809	1 040	38	276	4 859	131	36 173
Genel Toplam	65	9	2 058	54	54	1 491	7	74	34 019	3 318	1 742	65	377	7 828	173	51 334

4.1.11. Limanlara Yala Gelen Yolcu ve Mürettebatın Milliyetlerine ve Limanlara Göre Dağılımı

Tablo 4.19'da ve 4.20'de 2016 yılında limanlarımıza yatlarla gelen yolcu ve mürettebatın milliyetlerine ve limanlara göre dağılımı ile ilgili veriler verilmiştir.

Tablo 4.19. Limanlara Yatla Gelen Yolcu ve Mürettebatın Milliyetlerine ve Limanlara Göre Dağılımı (Antalya-İzmir)

Milliyet	Antalya					İzmir		
	Alanya	Finike	Kaş	Kemer	Merkez	Çeşme	Dikili	Merkez
Almanya	1555	181	1667	1212	753	4919	-	20
Avusturya	192	16	140	34	148	416	-	-
Belçika	53	5	46	9	100	264	-	3
Danimarka	41	2	59	3	29	216	-	-
Finlandiya	21	-	14	-	3	128	-	-
Fransa	284	38	244	37	256	898	-	3
Hollanda	376	78	164	62	101	1 097	-	4
İngiltere	1 002	90	751	94	713	3 285	-	5
İrlanda	8	-	11	-	7	41	-	1
İspanya	33	13	11	-	42	223	-	-
İsveç	54	4	32	33	42	99	-	2
İtalya	150	8	315	8	133	835	-	6
Lüksemburg	7	-	1	2	2	23	-	-
Portekiz	-	-	-	-	7	25	-	-
Yunanistan	81	-	636	-	33	298	-	8
Çek Cum.	6	-	-	-	2	13	-	-
İsviçre	128	5	61	72	122	534	-	5
İzlanda	7	-	6	-	-	2	-	-
Macaristan	34	-	2	-	5	45	-	-
Norveç	34	3	33	13	14	58	-	-
A.B.D.	-	9	116	12	89	600	4	3
Avustralya	193	14	526	3	70	563	-	-
Japonya	-	-	3	-	-	2	-	-
Kanada	58	20	26	4	29	175	-	2
Meksika	10	-	-	-	9	28	-	-
Yeni Zelanda	67	2	29	-	36	113	-	-
Sırbistan	5	-	-	-	8	12	-	-
Malta	-	-	-	-	7	10	-	-
İsrail	141	50	66	4	65	475	-	-
Diğer	1 323	89	596	134	661	3 920	-	33
Yabancı Toplam	6 087	627	5 555	1 736	3 486	19 317	4	95
Türk	11 068	883	4 246	1 360	5 462	51 474	31	264
Genel Toplam	17 155	1 510	9 801	3 096	8 948	70 791	35	359

Tablo 4.19 ve Tablo 4.20 2016 yılında yatla gelen yolcu ve mürettebatın milliyetlerine ve limanlara göre dağılımı ile ilgili veriler verilmiştir. İki tablo incelendiğinde şu önemli hususlar belirlenmiştir;

- Limanlara yatlarla gelen yolcu ve mürettebatın milliyetlerine ve limanlara göre dağılımına göre hem Türk hem de yabancı milliyetler tarafından en çok tercih edilmiş olan limanlar Muğla ilindedir.
- Limanlara yatlarla gelen hem Türk hem de yabancı milliyetler tarafından en çok tercih edilmiş olan liman Marmaris limanıdır.
- Antalya limanlarına yatlarla gelen hem Türk hem de yabancı milliyetler tarafından en çok tercih edilmiş olan liman Alanya limanıdır.

Tablo 4.20. Limanlara Yatla Gelen Yolcu ve Mürettebatın Milliyetlerine ve Limanlara Göre Dağılımı (Muğla)

Milliyet	Muğla							
	Bodrum	Datça	Fethiye	Göcek	Güllük	Marmaris	Turgutreis	Yahkavak
Almanya	7660	7280	7512	3618	281	13548	252	2
Avusturya	923	831	914	633	37	1 651	10	-
Belçika	638	557	479	292	59	833	29	-
Danimarka	588	466	348	229	20	651	-	-
Finlandiya	136	214	149	164	-	345	4	-
Fransa	2 045	1 624	1 223	619	79	2 472	53	-
Hollanda	2 493	2 195	1 256	849	108	3 471	18	-
İngiltere	7 389	5 913	6 492	3 770	339	10 159	103	-
İrlanda	99	99	88	41	6	135	-	-
İspanya	727	483	295	130	42	688	44	-
İsveç	235	184	159	131	9	367	1	-
İtalya	1 990	1 460	888	366	42	2 025	32	-
Lüksemburg	32	34	38	23	4	69	-	-
Portekiz	64	46	43	13	5	64	-	-
Yunanistan	849	683	301	110	50	711	12	-
Çek Cum.	14	7	6	22	2	24	-	-
İsviçre	1 049	848	643	415	58	1 411	69	-
İzlanda	8	19	21	19	-	37	-	-
Macaristan	103	57	60	33	-	153	-	-
Norveç	173	128	110	20	4	222	-	-
A.B.D.	1 660	1 137	1 212	459	96	1 900	16	-
Avustralya	1 211	1 060	1 680	399	68	1 771	30	-
Japonya	6	2	2	4	-	5	-	-
Kanada	395	268	220	98	11	443	6	-
Meksika	89	40	25	-	-	75	-	-
Yeni Zelanda	330	223	282	156	4	383	5	-
Sırbistan	44	33	26	10	-	55	4	-
Malta	26	9	12	-	-	19	-	-
İsrail	901	751	546	269	14	1 390	2	-
Diğer	7 289	5 459	4 959	2 051	312	10 126	161	2
Yabancı Toplam	39 166	32 110	29 989	14 943	1 650	55 203	851	4
Türk	108 322	70 113	52 702	20 498	4 337	114 197	3 167	8
Genel Toplam	147 488	102 223	82 691	35 441	5 987	169 400	4 018	12

- İzmir limanlarına yatlarla gelen hem Türk hem de yabancı milliyetler tarafından en çok tercih edilmiş olan liman Çeşme limanıdır.
- Limanlara gelen sarı bayraklı yatlarla gelen hem Türk hem de yabancı milliyetler tarafından en az tercih edilmiş olan liman Muğla Yalıkavak limanıdır. Yalıkavak limanına iki Almanya, iki diğer ve dört Türk milliyeti yolcu olmak üzere toplam 12 yolcu ve mürettebat uğramıştır.
- Limanlara yatlarla gelen hem Türk hem de yabancı milliyetler tarafından en az tercih edilmiş olan ikinci liman ise İzmir Dikili limanıdır.



BEŞİNCİ BÖLÜM

SONUÇ, TARTIŞMA VE ÖNERİLER

Deniz turizmi kapsamında kruvaziyer ve yat turizmi, sadece yabancı turist değil, aynı zamanda yerel turist için de alternatif ve farklı tatil deneyimi sunmaktadır. Son yıllarda, kruvaziyer turizmi hızla gelişmeye başlamıştır. 2000-2009 yılları arasında kruvaziyer sektörü büyüme oranı %7'ye ulaşmıştır. 2015 yılında 22 milyonun üzerinde yolcu gemi ile yolculuk yapmıştır. Yolcu sayısının 2020 yılında 29,7 milyon ve 2025 yılında 36,4 milyon olması beklenmektedir.

Türkiye yat turizmi için uygun tarihi, kültürel alanlar ve limanlar açısından çok zengindir. Bununla birlikte Türkiye yetersiz altyapı ve etkin olmayan organizasyonel planlar nedeniyle bu potansiyelin farkına varamamış ve ABD, İspanya, İtalya, Fransa, Yunanistan ve Malta gibi önde gelen ülkelere karşı rekabet avantajı elde edememiştir.

Türkiye'nin Akdeniz havzasında Ege Denizi ve Akdeniz'de oldukça uzun kıyısı ve koyları vardır. Uygun iklim koşullar nedeniyle Ege Denizi ve Akdeniz'deki koylar ve kıyılar yat turizmi bakımından önemli bir potansiyele sahiptir. Türkiye, yat turizmi için tercih edilen destinasyonlardan biridir. Son on yılda Türkiye, Akdeniz havzasında popüler bir yat turizmi bölgesi haline gelmeye başlamıştır; fakat son yıllarda artan terör ve bazı dış politikalarından dolayı yat turizmi sektöründe daralma yaşanmıştır. Türkiye'nin yat turizmi için uygun coğrafi koşulları göz önüne alındığında, yat turizmi sektöründen aldığı pay yetersizdir. Türkiye yat turizminin ve ürün ve hizmetlerinin geliştirilmesinin farkına varırsa, bölgede daha dinamik bir yapıya sahip olacaktır. Bu bağlamda, aşağıdaki öneriler dikkate alınmalıdır;

- Sektördeki yatırımların çok hassas olaylardan kolaylıkla etkilendiği ve bu yönde politikaların geliştirilmesi gerekmektedir.
- Türkiye turistik yat rotaları belirlemeli, yat yönetimine özel önem vermelidir. Bunun için de kamu ve özel sektör arasındaki işbirliğine ve kamu teşviklerine ihtiyaç vardır. Bu anlamda iç dinamikler turistik yat rotaları belirlemek için harekete geçirilmelidir.
- Potansiyel pazarlarda reklam ve tanıtım faaliyetleri gerçekleştirilmelidir.
- Sunulan hizmetlere kolay erişim için altyapı ve üstyapı geliştirilmelidir.

- Güvenlik ve emniyet kurtarma hizmetleri artırılmalı ve limanlar ağdaş normlara göre restore edilmelidir.
- Yat verileri düzenli bir Şekilde değişim analizlerine tabi tutularak düşüş gerçekleşen pazarlardaki nedenler araştırılmalı ve iyileştirmeler yapılmalıdır.

Araştırma kapsamına sadece yat turizmi ilgili erişilebilen veriler analiz edilmiştir. Bunun dışında limanlar ile veriler Antalya, İzmir ve Muğla illeri temelinde incelenmiştir. Yapılacak diğer çalışmalarda Türkiye'deki bütün limanların ayrı ayrı verilerine erişip bir bütün olarak analiz edilmesi Türkiye'nin yat turizmi dinamiklerini daha iyi ortaya çıkarabilir.



KAYNAKLAR

- Açıkbaş-Önem, C. (2006). *Kıyı Alanları Kullanımı Kapsamında Yat Turizmi ve Marinalar; Bodrum Yarımadası ve Bodrum Marina Örneği*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara: Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Alkan, G., Koraltürk, G., Eroğlu Pektaş, G.Ö ve Kahraman, C. (2015). Evaluation of Istanbul Port in Cruise Tourism in Terms of Brand Value. *International Journal of Operations and Logistic Management*, 4(4), 276-285.
- Bayazit, S. (2015). Cruise Tourism in Turkey: Current status and Future Prospects, Unpublished MSc Thesis. *İstanbul Technical University, Graduate Institute of Sciences*, İstanbul.
- Brida, J.G. ve Zapata, S. (2010). Cruise Tourism: Economic, Socio-Cultural and Environmental Impacts. *International Journal of Leisure and Tourism Marketing*, 1, 205-226.
- Davis, D. ve Tisdell, C. (1995). Recreational Scuba diving and Carrying Capacity in Marine Protected Areas. *Ocean & Coastal Management*, 26(1), 19-40.
- Dickonson, R.H. ve Vladimir, A.N. (2008). *Selling the Sea: An Inside Look at the Cruise Industry*. Oxford: John Wiley & Sons.
- Dimmock, K. ve Musa, G. (2015). Scuba Diving Tourism System: A Framework for Collaborative Management and Sustainability. *Marine Policy*, 54, 52-58.
- Dwyer, L. ve Forsyth, P. (1998). Economic Significance of Cruise Tourism. *Annals of Tourism Research*, 25, 393-415.
- Erkurt, O. ve Paker, S. (2014). "Sualtı Arkeoparkları ve Deniz Turizmi", 2. *Ulusal Deniz Turizmi Sempozyumu*, İzmir, Dokuz Eylül Üniversitesi, Türkiye, 28 Şubat 2014.
- İncekara, A. ve Yılmaz, S. (2002). *Dünyada ve Türkiye'de Kruvaziyer Turizmi*. İstanbul: İstanbul Ticaret Odası Yayınları.
- Jaakson R. (2004), Beyond the Tourist Bubble? Cruise Ship Passengers in Port. *Annals of Tourism Research*, 31, 246-250.
- Johnson, D. (2002), Environmentally Sustainable Cruise Tourism: A Reality Check. *Marine Policy*, (26), 261-270.

Kadioğlu, M. ve Güler, N. (1998). “Türkiye’nin Uluslararası Deniz Yolcu Taşımacılığına Genel Bir Bakış”, *1. Ulusal Deniz Turizmi Sempozyumu*, İzmir, Dokuz Eylül Üniversitesi, Türkiye, 15 Mayıs 1998.

Kalemdaroğlu, A. E. (2007). World Yacht Tourism. Active/Adventure: Fair Winds-Sailing Holidays. *Tourism Review*, July- August, 12-31.

Kara G. ve Emecen G. (2001). “Türkiye’de Yat Turizmi Sorunları ve Çözüm Önerileri”, *Türkiye Kıyıları Konferansı*, 26-29 Haziran 2001.

Kültür ve Turizm Bakanlığı. (1992). *Yat Turizmi Master Planı*. Ankara: Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları.

Miller, M.L. (1993). The Rise of Coastal and Marine Tourism. *Ocean & Coastal Management*, 21(1-3), 183-199.

Miller, M.L. ve Auyong, J. (1991). Coastal Zone Tourism: A Potent Force Affecting Environment and Society. *Marine Policy*, 15(2), 75-99.

Mohd Isa, S. ve Ramli, L. (2014). Factors Influencing Tourist Visitation in Marine Tourism: Lessons Learned from FRI Aquarium Penang, Malaysia. *International Journal of Culture, Tourism and Hospitality Research*, 8(1), 103-117.

Öner, Ç. (1997). *Seyahat Ticareti*. İstanbul: Literatür Yayıncılık.

Orams, M.B. ve Lück, M. (2014). Coastal and Marine Tourism. Lew, Hall ve Williams (Ed.), *The Wiley Blackwell Companion to Tourism*. (ss.479-489). Oxford: John Wiley & Sons.

Özbek, M. (2014). “Turizm Amaçlı Su Altı ve Su Üstü Sportif Faaliyetler: Bugünü ve Geleceği”, *2. Ulusal Deniz Turizmi Sempozyumu*, İzmir, Dokuz Eylül Üniversitesi, Türkiye, 28 Şubat 2014.

Özgüç, N. (1998). *Turizm Coğrafyası: Özellikler, Bölgeler*. Ankara: Çantay Kitabevi.

Paker, S. ve Özgezmez, Ö. (2014). “Gulet Tatili ve Kadınların Gulet Tatili Satın Alma Tercihleri Üzerine Bir Araştırma”, *2. Ulusal Deniz Turizmi Sempozyumu*, İzmir, Dokuz Eylül Üniversitesi, Türkiye, 28 Şubat 2014.

Ritter, W. ve Schafer, C. (1998). Cruise Tourism: A Chance of Sustainability. *Tourism Recreation Research*, 23(1), 65-71.

Sarıışık, M., Turkay, O. ve Akova, O. (2011). How to Manage Yacht Tourism in Turkey: A Swot Analysis and Related Strategies. *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, 24, 1014-1025.

Sezer, İ. (2012). Turistik Fonksiyonları ve Yat Turizmine Etkileri Açısından Didim Yat Limanı (D-Marin Didim). *Doğu Coğrafya Dergisi*, 28(17), 103-124.

Wild, P. ve Dearing, J. (2000). Development of and Prospects for Cruising in Europe. *Maritime Policy & Management*, 27(4), 315-333.

İnternet Kaynakları

Boat Builder Türkiye. (2011, Şubat). Türk Yat ve Tekne Endüstrisi 2010 Raporu. Boat Builder Yat ve Tekne İmalat Sektörü Dergisi, http://www.b2bmedya.com/Upload/Document/document_4f7080d0c65343ab8d105f4c6c04c32e.pdf, (Erişim Tarihi: 15.11.2017).

CLIA, (2015). 2015 Cruise Industry Outlook, <http://www.cruising.org/docs/default-source/research/2015-cruiseindustry-outlook.pdf?sfvrsn=2>, (Erişim Tarihi: 15.11.2017).

CLIA, (2016). 2016 Cruise Industry Outlook, http://www.cruising.org/docs/defaultsource/research/2016_clia_sotci.pdf?sfvrsn=0, (Erişim Tarihi: 15.11.2017).

Deniz Turizmi Teşvik Kanunu (2007). <http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2007/01/20070113-1.htm>, (Erişim Tarihi: 15.11.2017).

Deniz Ticaret Odası (2012). Deniz Sektörü Raporu. http://www.denizticaretodasi.org.tr/Shared%20Documents/sektorraporu/IMEAK_DENIZCILIK_SEKTOR_RAPO RU_TR.pdf, (Erişim Tarihi: 15.11.2017).

DTO. (2014). Deniz Sektörü Raporu. http://www.denizticaretodasi.org.tr/Shared%20Documents/sektorraporu/2014_sektor_tr.pdf, (Erişim Tarihi: 15.11.2017).

Dünya Turizm Örgütü. (2014). Turizmin Önemli Noktaları (Tourism Highlights) Raporu (2014), <http://mkt.unwto.org/publication/unwto-tourism-highlights-2014-edition>, (Erişim Tarihi: 15.11.2017).

Güney Marmara Kalkınma Ajansı. (2014). Balıkesir'de Yat Turizmi. http://www.gmka.org.tr/uploads/downloads/dosya/bolgesel_raporlar/balikesirde_yat_

turizmi/blkyatturizmi/assets/common/downloads/GMKA_Balikesirde_Yat_Turizmi.pdf, (Erişim Tarihi: 15.11.2017).

İMEAK DTO. (2015). 2014 Deniz Sektörü Raporu. http://www.denizticaretodasi.org.tr/Shared%20Documents/sektorraporu/2014_sektor_tr.pdf, (Erişim Tarihi: 15.11.2017).

İMEAK DTO. (2016). Türkiye'deki Marinalar. <http://www.denizticaretodasi.org.tr/Sayfalar/marinalar.aspx>, (Erişim Tarihi: 15.11.2017).

Kuşadası Ticaret Odası (KUTO). (2016). Dünyada ve Türkiye'de Kruvaziyer Turizm ve Kuşadası Limanı, <http://www.kuto.org.tr/img/kuto/raporlar/10.pdf>, (Erişim Tarihi: 15.11.2017).

Resmi Gazete. (2009, Temmuz). Deniz Turizmi Yönetmeliği. <http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2009/07/20090724-6.htm>, (Erişim Tarihi: 15.11.2017).

Royal Caribbean International. (2016). Our Company. <http://www.royalcaribbean.com/aboutus/home.do>, (Erişim Tarihi: 15.11.2017).

T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü (2014). Deniz Ticareti 2013 İstatistikleri, Deniz Taşıtları, Denizyolu Taşıma ve Teşvik İstatistikleri, http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/DTGM/tr/Kitaplar/20140613_162122_64032_1_64480.pdf, (Erişim Tarihi: 15.11.2017).

T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Yatırım ve İşletmeler Genel Müdürlüğü (2013). <http://www.ktbyatirimisletmeler.gov.tr/TR,9863/yat-istatistikleri.html>, (Erişim Tarihi: 15.11.2017).

T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Yatırım ve İşletmeler Genel Müdürlüğü. (2016). Turizm Gelirleri ve Ortalama Harcama 2003-2015. <http://yigm.kultur-turizm.gov.tr/TR,72942/turizm-gelir-gider-veortalama-harcama.html>, (Erişim Tarihi: 15.11.2017).

Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Birliği. (2014). Gemi İnşa, Bakım-Onarım Sektör Raporu, 2014. http://www.gisbir.com/content/uploads/kurumsal/dosya/GISBIR_SektorRaporu2014.pdf, (Erişim Tarihi: 15.11.2017).

TUYED. (2016). Yat Turizminin Gelişme Raporu, <http://www.tuyed.org.tr/yat-turizminin-gelismeraporu/>, (Erişim Tarihi: 15.11.2017).

UBAK. (2013). Kruvaziyer Turizmi Rekor Seviyede Büyümüştür. http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/DTGM/tr/Belgelik/guncel_haber_arsiv/20130709_094600_64032_1_64480.pdf, (Erişim Tarihi: 15.11.2017).

Uluslararası Dalış Eğitmenleri Profesyonel Birliği (PADI). (2016). About PADI. <http://www.padi.com/scuba-diving/about-padi/>, (Erişim Tarihi: 15.11.2017).



ÖZ GEÇMİŞ

KİŞİSEL BİLGİLER

Adı Soyadı: İhsan Cenk YÜZSEVER

Doğum Yeri: İstanbul

Doğum Tarihi: 22.04.1979

Medeni Hali: Bekar

EĞİTİM BİLGİLERİ

Lise: Deniz Lisesi, 1997

Lisans: Deniz Harp Okulu, Makine Bölümü, 2001

MESLEKİ BİLGİLER

Deniz Subayı