

## TÜRKİYE'DE YATÇILIK VE YAT LİMANLARI

Yalçın YÜKSEL	Yeşim ÇELİKOĞLU	Esin ÇEVİK	Serbülent GÜRER
Prof. Dr.	Dr.	Yrd. Doç. Dr.	Araş. Gör.
Yıldız T.Ü.	Yıldız T.Ü.	Yıldız T.Ü.	Yıldız T.Ü.
İstanbul	İstanbul	İstanbul	İstanbul

### ÖZET

Dünyada bilinen ilk yelkenli tekne MÖ 4000'li yıllarda Nil nehrinde firavunların zevk amaçlı gezintilerinde kullanılmıştır. Bugün yat turizmi ülke ekonomileri açısından çok önemli bir girdi sektörüdür. Dünyada yat turizminin en çok gelişme gösterdiği bölgeler Karayip Adaları ve Akdeniz olmuştur. Özellikle Batı Akdeniz ülkeleri büyük çapta yat limanı yapımına önem vererek, bu tür turizm için alt yapılarını hazırlamışlardır. Ayrıca yatların ticari amaçlı kiraya verilmesi ve tekne sahibi olmadan yatçılık yapabilme olanaklarının yaratılması bu sektörün gelişmesinde önemli adımlardan biridir. Bu çalışmada Türkiye'deki yatçılık sektörü için çeşitli kaynaklardan faydalanılarak bir tartışma gerçekleştirilmiştir.

## 1. GİRİŞ

Turizm son yıllarda, uluslararası ticarete mal taşınımından daha hızlı gelişen bir özellik kazanmıştır. Turizm; ulaşım, haberleşme, konaklama, yeme-içme, eğlence, sağlık gibi ekonomik faaliyet kollarındaki mal ve hizmet üretimlerinden de pay alan bir sektördür. Turizm, ülkelerin ekonomik yapı ve sistemlerinden etkilenmektedir. Bu sistemlerden biri de yat limanlarıdır. Bu limanlarda hizmet verilen yatlar; gezi, eğlence, dinlence ve spor amacıyla inşa edilen değişik tür, büyüklük, hız ve fonksiyonu olan teknelerdir. Yatlar; ticari ve özel yat olarak sınıflandırılırlar.

Türkiye’de yat turizmi son yıllarda gelişerek, turizm gelirinin içinde %25’lik bir paya sahip olmuştur. Türkiye’nin yat limanlarının toplam kapasitesi yaklaşık olarak 5000 adet yattır. Yat yatağı kapasitesi ise turizm belgeli ya da belgesiz olmak üzere 30000 civarındadır.

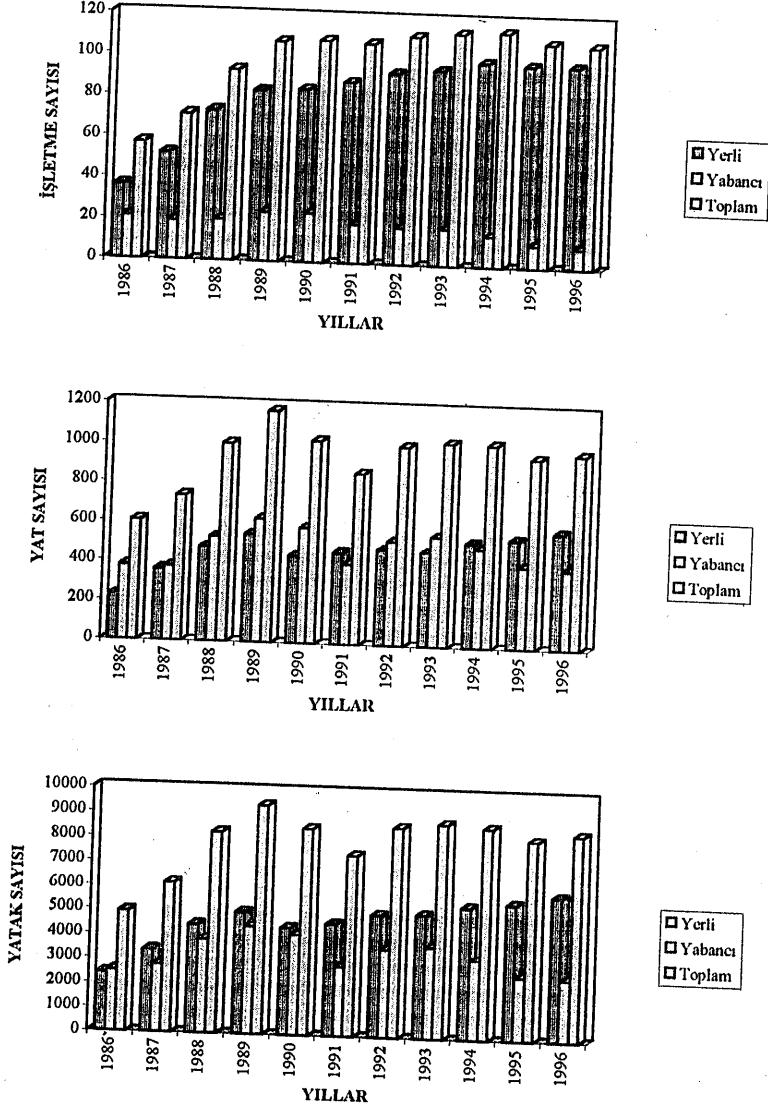
Bilindiği gibi yat limanları, genel amaçlı limanlardan farklı olarak sadece yatların demirleyecekleri ve gereksinimlerinin karşılanacağı düşünülerek tasarlanan limanlardır. Bu limanlar yatlara bakım, onarım, kışlama gibi hizmetlerle elektrik, su, telefon gibi günlük ihtiyaçlarının karşılandığı işletmelerdir.

Türkiye, 1983 yılında yürürlüğe giren 2634 sayılı Turizm Teşvik Kanunu ile yatçılık alanında ilk kez özel bir yasal düzenlemeye sahip olmuştur. Böylece Türkiye’de ciddi anlamda yatlara hizmet veren limanlar inşa edilmeye başlanmıştır. Böylece, ülkemizde bugün turizm belgeli olmak üzere, işletmede ve inşası tamamlanmak üzere olan toplam 37 yat limanı vardır. Bu limanların dışında Bodrum, Datça, Fethiye, ve Göcek gibi yerel belediyelerin işlettiği yat limanları da mevcuttur.

Bu araştırmada, Türkiye’deki yatçılık ve yat limanlarının kapasitesi, bunların doluluk oranları ile bu limanlara uğrayan sarı bayraklı ve yerli yat sayı ile boylarının yıllara göre değişimi, incelenmeye çalışılmıştır. Böylece, ülke turizmine önemli katkısı olan yatçılık ve bunlara hizmet veren yat limanlarımızın bir anatomisi yapılmıştır.

## 2. TÜRKİYE'DE YAT İŞLETMELERİ

Yerli ve yabancı olmak üzere belgeli yat işletmelerinin toplam olarak yat ve yatak sayısı Şekil 1'de gösterilmiştir.



Şekil 1 Türkiye'de belgeli yat işletmeleri [1, 3, 4]

Yabancı yat işletmeleri ile Türk yat işletmelerinin bir karşılaştırılması yapıldığında; Şekil 1'den gerek kapasite gerekse organizasyon biçimi bakımından yabancı işletmelerin daha avantajlı bir konumda oldukları görülmektedir.

Türk Yat İşletmelerinin sermaye, yatırım, hizmet v.b. bakımlardan dağınık bir görünüm sergiledikleri belirlenmiştir. Türk Yat İşletmeleri, genellikle düşük sermayeli şirketler özelliğinde olduğundan marjinal karlılıkları da düşük olmaktadır. Çok sayıda kuruluş, aynı nitelikte, aynı amaca yönelik sonuçlar sağlamak için ayrı ayrı yatırım ve hizmet birimleri kurmuşlardır. Bu kuruluşların, aralarında belli bir işbirliğine gitmediklerinden verimlilikleri ve karlılıkları düşüktür. Kuruluşların küçüklüğü, yat turizminin gerçek pazarı olan Avrupa, Amerika ve Japonya gibi ülkelerde tanıtma ve satış yapılmasını güçleştirmektedir. Sonuç olarak, çoğu yat işletmecisinin tercih ettiği yöntem, yabancı kökenli bir tur operatörünün temsilciliğini almak ve bir çeşit "taşeron" gibi çalışmış olmaktadır [1, 2].

Türk yat işletmeleri, mürettebatlı, mürettebatsız ve grup olmak üzere üç türde yatçılık yapmaktadırlar.

Türk yat filosunun önemli bir bölümünü eski balıkçı, süngerci veya yük gemilerinin dönüştürülmüş modelleri denebilecek klasik gulet, trandil ve ayna kış tipi ahşap yatlar oluşturmaktadır. 10-30 m boyunda, 2-10 kamaralı, 4-20 yatak kapasiteli bu yatlarda 1-3 tayfa bulunduğu belirlenmiştir. Yolcunun tüm hizmetlerini bir oteldeki gibi bu personel sağlamaktadır. Daha rahat ve dolayısıyla kiralama ücreti yüksek olan bu tatil şekli ülkemizde oldukça rağbet görmektedir. Bu tür yatçılık ülkemize özel bir tarzdır. Ancak mürettebatlı yatçılık pazarlama güçlüklerinden en çok etkilenen kesimi oluşturmaktadır [1, 2].

Mürettebatsız yatçılık grubundaki yatlar ise, tümü ile ithal edilerek Türk bayrağı çekilen ya da Türk yat işletmelerinin şemsiyesi altında orijinal bayrağı ile charter'a verilen 2-6 kişilik yatlardır. Büyük bir çoğunluğu yelkenli olup son birkaç yıldır motorlu yatlar da işletilmeye başlanmıştır [2]. Türkiye'deki mürettebatsız yat işletmelerinin çoğunda yabancı bir şirket veya şahıs ile yerli işletmeci arasında ortaklık bulunmaktadır. Böylece mürettebatsız yatların pazarlanmasında yabancı ortak büyük ölçüde etkin olmaktadır. Pazarlama olanakları

bakımından bir karşılaştırma yapıldığında mürettebatsız yatların mürettebatlı yatlara oranla daha kolay ve etkin pazarlanabileceği görülmektedir [2].

Yat işletme çeşitlerinden grup yatçılık ise bu sektörde gelişmiş ülkelerde sıkça rastlanan charter tipidir. En önde kılavuz bir yatın peşi sıra ilerleyen, boyları genellikle 10 m, sayıca 7 veya daha fazla yatın oluşturduğu bir yatçılık türüdür [2].

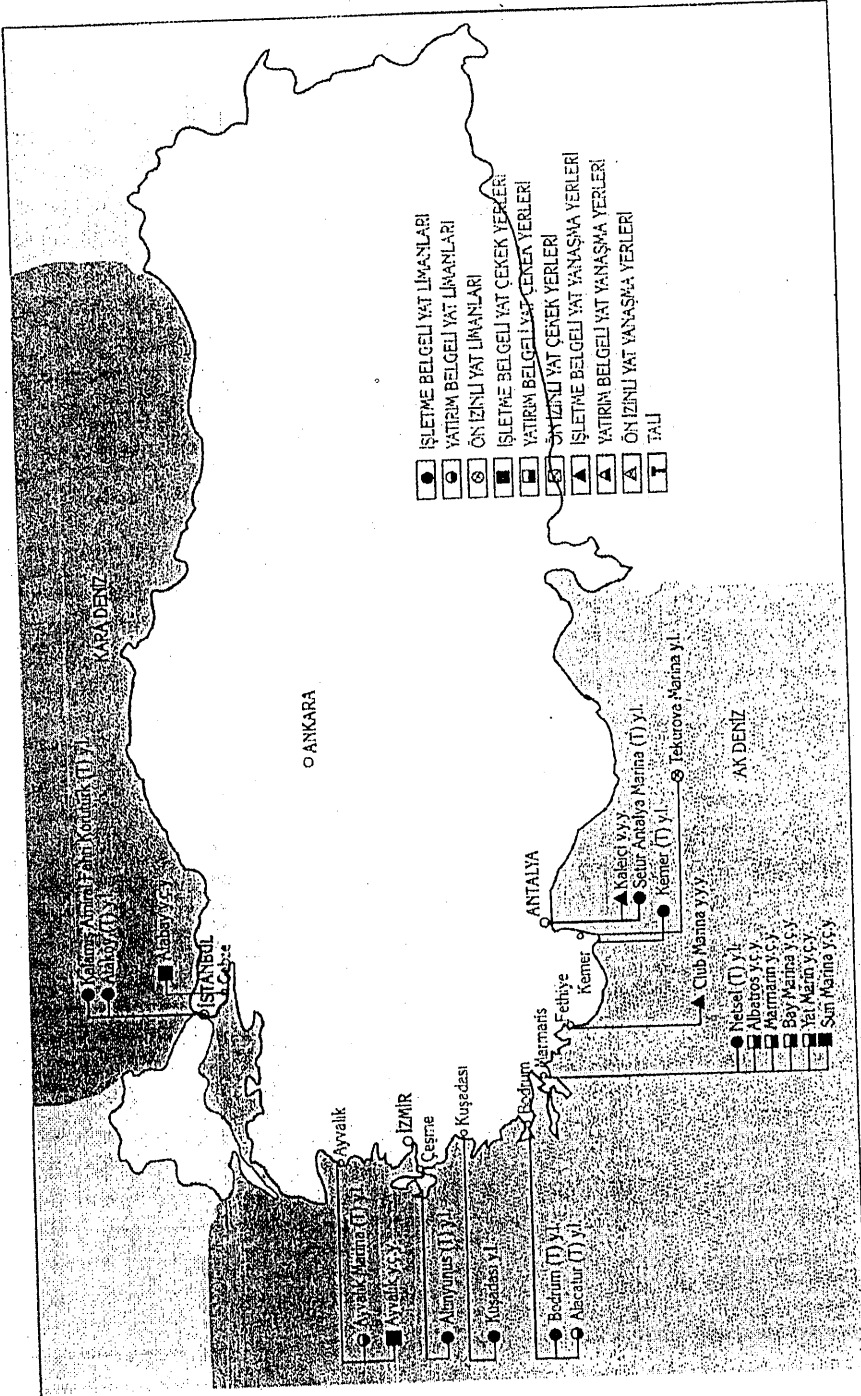
### 3. TÜRKİYE'DE YAT LİMANLARI

Yatçılığın teşviki ile birlikte ülkemizde çağdaş standartlara uygun yat limanları inşa edilmiştir. Hizmete giren 22 yat limanı olup, 15 yat limanı inşaatı da tamamlanmak üzeredir [2], (Şekil 2).

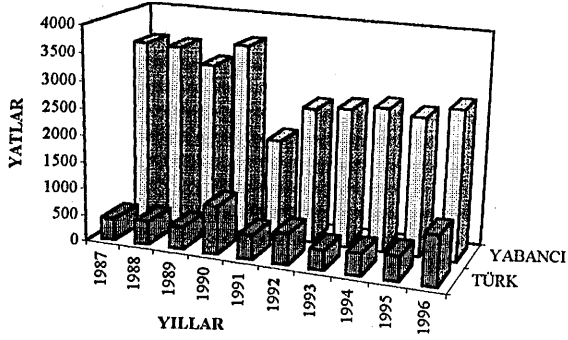
Türkiye'de yat limanlarında barınan yerli ve yabancı toplam yat sayılarının yıllara göre değişimi Şekil 3'de gösterilmiştir. Bu şekilden görüldüğü gibi 1991 yılından itibaren özellikle yabancı yat sayısında belirgin bir azalma meydana gelmiştir. Bu azalmanın nedeninin, bu tarihte ortaya çıkan Körfez krizinden kaynaklandığı düşünülebilir. Bu tarihten sonra yat sayısı eski seviyesine dönmemiştir. Bu durum, yatçılığın politik krizlerden de çok fazla etkilendiğini göstermektedir.

Şekil 4'de ise yat limanlarına uğrayan yatların ülkelerinin değişimleri verilmiştir. Buna göre en fazla İngiltere'den kayıtlı yat ülkemize gelmektedir.

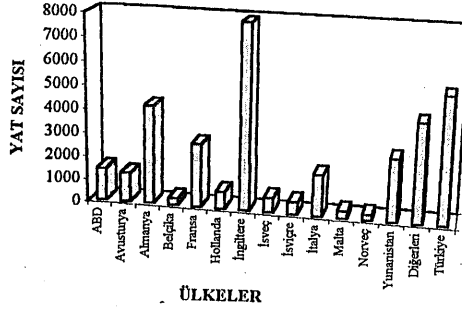
Yat limanlarımızda hizmet alan yatların uzunlukları (loa) incelenerek Şekil 5'de gösterilmiştir. Bu şekilden de görüldüğü gibi yerli yatların loa'ları, yabancı yatların loa'larından daha büyüktür. Bu da 2. Bölümde bahsedilen ülkemizde yatçılık kültür ve inşa edilen yatlardan kaynaklanmaktadır.



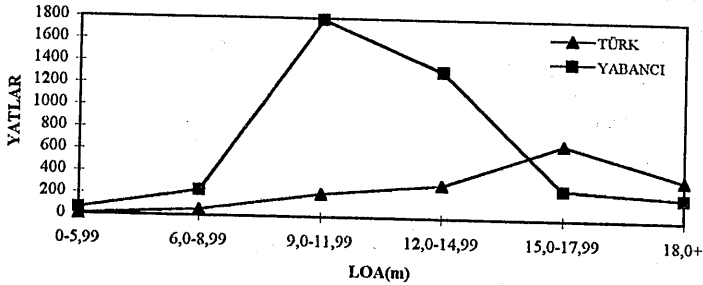
Şekil 2 Türkiye'de yat limanları ve konumları [2]



Şekil 3 Türkiye’de yıllara göre yat sayılarının değişimi [1, 3, 4]



Şekil 4 Türkiye’de yat limanlarında konaklayan yatların ülkelerinin değişimi [1, 3, 4]



Şekil 5 Türkiye’de yat limanlarında konaklayan yatların loa’larının değişimleri [1, 3, 4]

Türkiye’de Turizm Bakanlığı’ndan belgeli yat çekek yerlerinin dışında özel şahıslara ait yat çekek yerleri de bulunmaktadır. Turizm Bakanlığı’ndan belgeli yat limanlarının yanı sıra, eskiden balıkçılar için tasarlanıp yapılmış olan barınaklar, yanaşma ve bağlanmayı kolaylaştırmanın yanı sıra birkaç unsurun da eklenmesi ile aynı zamanda yatçıların da hizmetine sunulmuştur. Belgeli yat limanlarının daha çok özel ya da yabancı yatlılara hizmet vermektedir. Ayrıca belediyelerin işletmeciliğinde bulunan ve hizmet veren yat limanları da vardır [2].

Türkiye’de, Turizm Bakanlığı’nca Turizm İşletme Belgesi ile belgelendirilmiş yat limanları dışında, Akdeniz ve Ege kıyılarında tali yat limanları ve çekek yerleri de bulunmaktadır. Bunların bir kısmı yerel belediyelere diğerleri de özel şahıs ve kuruluşlara aittir [2].

Yat inşa sanayi ise, gemi inşa sanayisi içinde özel ihtisas isteyen önemli bir sanayi dalıdır. Bu sanayi dalında gelişmiş teknoloji ile ihtisaslaşmış teknik elemanlara ve büyük sayıda kaliteli üretim yapan yan sanayiye ihtiyaç vardır. Tekne ve yat inşa sanayi sektörü emeğin yoğun olduğu bir sanayi dalı olması nedeniyle Türk ekonomisi için önemlidir [2].

Yat inşa sanayisini geliştirecek ana unsurlar iç ve dış piyasadan gelecek yat inşa talepleridir. Yat inşa sanayinin gelişmesi kendi kalitesi yanında, birçok yan sanayinin de yeterli düzeye gelmesine bağlıdır. Gelişmesini teknik kadro ve teknolojiyle sağlamış tersaneler mevcut olmasına rağmen, bu sanayi sektörünü besleyecek yan sanayi ülkemizde henüz yeterli ölçüde ve düzeyde gelişmesini tamamlayamamıştır. Bu gelişimin sağlanamamasının sebebi arz-talep faktörüdür. Yan sanayilerdeki bu noksanlık nedeniyle kaliteli teçhizat, donatım ve özellikle dekorasyon malzemelerinin önemli kısmı ise yurt dışından getirilmektedir [2].

Ekonomik açıdan gelişen ülkemizde özel şahıs ve tüzel kişilerce büyük bir yat talep artışı mevcuttur. Ancak, mevcut olan bu talep iç yapımcılar yerine önemli ölçüde dış yapımcılara kaymaktadır. Dışa yönelik talebin iç piyasaya kaydırılması gerekmektedir [2].



Yat inşa sanayiinin gelişmesinin yanı sıra, özellikle yat onarım faaliyetlerinin artırılmasının Türk ekonomisine katkısı son derece önem kazanacaktır. Yat inşa sanayi hali hazır durumu ile yoğunluk İstanbul bölgesinde olmak üzere Karadeniz, Marmara, Ege ve Akdeniz'in bazı kesimlerinde mevcuttur. Ancak yat inşa faaliyetlerinin organize tersane hüviyetine eriştiği yapımcılar daha çok İstanbul il sınırları içinde yerleşik durumdadır [2].

#### 4. SONUÇLAR

Türkiye'de yatçılık son yıllarda, özel sektörün önemli katkıları ile hızlı bir gelişme içindedir. Ancak yat turizminin istenilen düzeye gelmesi için:

- 1- Yat kültüründe yatçılığın bir eğlence ve dinlence olmasının yanında bunun bir spor olduğu bilincinin yerleştirilmesi,
- 2- Yat işletmeleri arasında organizasyon sağlanmalıdır, bunun için Turizm Bakanlığı'nın teşviğine ihtiyaç vardır, böylece yabancı yatçılara daha fazla bir açılım sağlanabilecektir,
- 3- Tekne kullanımı ile ilgili eğitici bilgilerin, yat turizmi ile ilgili organizasyonların amaçlarından biri olması ve böylece yerli ve yabancı yatçılar arasında daha kuvvetli bir ilişkinin sağlanması,
- 4- Çok çeşitli emeğin yoğun olduğu sektörleri içeren yatçılık, Türkiye ekonomisinin en önemli girdilerinden biri olabilir. Bu amaçla yatlara hizmet veren yat limanlarının da yukarıda bahsedilen yatçılık sektörünün bütünü ile birlikte düşünülerek tasarlanması son derece önemlidir. Bu amaçla, yat limanlarının mevcut durumu ile ilgili detaylı bilgi edinmek ve böylece yatırımları yönlendirebilmek için uygun bilimsel verileri belirlemek gerekmektedir.

### TEŞEKKÜR

Türkiye’de yat limanları ve yatçılık ile ilgili bilgilerin, bu bildiriye derlenerek sunulmasına fırsat veren ve yatçılığın gelişmesi için tartışmalara imkan veren Turizm Bakanlığı’na teşekkür ederiz.

### KAYNAKLAR

1. T.C. Turizm Bakanlığı, 1986. “Yat İstatistikleri Bülteni”, Ankara.
2. T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, 1997. “21. yy Girerken Denizciliğimiz; Yatçılık”, s 187-202, Ankara.
3. T.C. Turizm Bakanlığı, 1996. “Turizm İstatistikleri Bülteni”, Ankara.
- T.C. Turizm Bakanlığı, 1996. “Konaklama İstatistikleri Bülteni”, Ankara.