

TÜRKİYE'DE YAT VE MARİNA İŞLETMECİLİĞİ: İSTİHDAM DEĞERLENDİRMESİ İÇİN MEVCUT DURUM ANALİZİ

GÖKÇE YÜKSEK ⁽¹⁾

ÖZ

Ülkemizde yat turizmi hızla gelişmektedir. Her geçen gün artan turist sayısı, yapılan marina yatırımları bu sektörde önemli bir istihdam yaratmaktadır. Yat ve marina işletmelerinde çalışan nitelikli ara eleman sayısı yetersizdir. Buna rağmen, sektörde bu alanda eğitim veren üniversite mezunları istihdam edilmemektedir. Sektörde düşük ücret politikası nitelikli ara eleman bulmayı zorlaştırmaktadır. Yat ve marina sektöründeki gelecek tahminleri daha fazla eleman ihtiyacı olacağını göstermektedir. Bu çalışmada, Türkiye'de hızla gelişen yat turizmi sektörünün en önemli bileşenlerinden biri olan yat ve marina işletmeciliğini incelenerek, istihdam konusu değerlendirilmiş ve çözüm önerilerinde bulunulmuştur.

Anahtar Kelimeler: Yat turizmi, marina işletmeciliği, yat işletmeciliği, marinalarda istihdam, deniz işletmeciliği

JEL Kodları: L91, L99, E24, R41

ABSTRACT

Yacht tourism is still developing in our country. Increasing number of tourists and marina investments create a considerable employment in this sector. Number of qualified intermediate staff employed in yacht and marine business administrations are still inadequate. However, graduates of universities providing education on yacht and marine business are not employed by the sector. Low-wage policy in the sector obstructs to find qualified intermediate personnel. Future forecasts indicate the need for employees will increase in the yacht and marine sector. In this study, yacht and marine business administration is investigated, as one of the most important components in yacht tourism sector rapidly growing in Turkey, by evaluating employment issues and possible solutions are discussed.

Keywords: Yacht tourism, marine business, yacht business, employment in marines, maritime business.

JEL Codes: L91, L99, E24, R41

1 Yrd. Doç. Dr., Anadolu Üniversitesi, gozer@anadolu.edu.tr

1. Giriş

Yat işletmeciliğinin son 20 yıl içerisinde büyümesi ve modern marinacılık hizmetlerinin yaygınlaşması ile ülkemizin kıyı bandında bulunan yerleşim merkezlerinde marina yatırımları çoğalmış ve mevcut balıkçı barınakları bile marina haline getirilmeye çalışılmıştır.

Turizm endüstrisinin önemli bir sektörü olan deniz turizmi, ülkemizin sahip olduğu denizler ve kıyı şeridi ve artan potansiyeliyle gün geçtikçe daha büyük bir ilgi yaratmakta ve turizm gelirlerinde artan bir pay elde etmektedir. Türk limanlarına kayıtlı özel ve ticari yatların ve marinaların sayılarının ve kapasitelerinin artışı ve yabancı bayraklı yatların Türkiye kıyılarına artan ilgisi beraberinde sektörde çalışan personelin sadece niceliksel değil niteliksel olarak da bir gelişme beklentisini de beraberinde getirmiştir. Özellikle deniz turizminde, yatçılık ve marina işletmeciliği alanlarında yaşanan hızlı gelişim süreci, sektörün bu alanlarda yetişmiş personele duyduğu ihtiyacı ön plana çıkarmıştır. Dolayısıyla, bugün bu sektörün Deniz Ticaret Odası ve Bakanlıkların mevcut düzenlemeleri gelişmesi mümkün değildir.

2. Yat ve Marina İşletmeciliği

Dünyanın küreselleşmesinde önemli olan denizler, başlangıçtan bu yana turizm endüstrisinin temel ürünü ve önemli bir cazibe noktası olmuştur. Türkiye ise bulunduğu konum itibari ile dünyada denizcilik alanında önemli cazibe noktalarından biri olarak yer almaktadır. Birçok ekonomik alanda olduğu gibi turizm alanında da denizin kullanımı uluslararası pazarlarda Türkiye'ye rekabette üstünlük sağlamaktadır (Eriş, 2007: 37). Ülkemizde Deniz Turizmi, talebin en yüksek olduğu turizm çeşitlerinden biridir. Ülkemizde Deniz Turizmi gelirleri, turizm gelirlerinin yaklaşık %20'sini oluşturmaktadır. 2010 yılı verileri itibariyle deniz turizminden 4.16 milyar dolarlık yıllık gelir elde edilmektedir. Deniz Turizmi iki temel bileşenden oluşur (DTO, 2010: 131):

Deniz Turizmi Araçları: Özel ve ticari yatlar, Kruvaziyer gemiler, Günübürlük gezi tekneleri, Yüzer tesisler, Sualtı ve su üstü sporları araçları, Diğer deniz turizmi araçları.

Deniz Turizmi Tesisleri: Yat limanları, Kruvaziyer limanlar, Bağlama yerleri, İskeleler, Diğer deniz turizmi tesisleri.

a. Yat İşletmeciliği

Yat, deniz yolu taşımacılığına uygun donanım ve teknik özelliklere göre gidebileceği mesafenin belirlendiği, önemli gereksinimlere yanıt verebilecek üniteleri bulunan, deneyimli mürettebata sahip turizm ve seyahat aracıdır. Yatlar, yelkenli ve motor yat ol-

mak üzere ikiye ayrılır. Bunların dışında bir de ülkemizde kullanılan ve ülkemize özgü olan guletler vardır. Guletler, yelkenli yat sınıfına giren fakat motor ve yelken donanımlı, özel bir tasarıma sahip ahşap gezi tekneleridir. Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından çıkarılan deniz turizmi yönetmeliğine göre ise yatlar; yelkenli, motorlu ve yelkenli ve motorlu yatların özelliklerini taşıyan karma yatlar olmak üzere üç grupta sınıflandırılmaktadır (Yüksek, 2010: 83).

Yelkenli ve motor yatlar ve guletlerden başka, mega yatlar bulunmaktadır. 30-60 metre boyunda, (1990 yılından sonra 50 metre ve üzerindeki yatlara mega yat denilmiştir) ortalama yolcu başına bir personel bulunduran, teknik ve estetik özellikleri beş yıldız otellerden üstün olan teknelere ise mega yat adı verilmektedir. Mega yatların müşteri profilleri çok yüksek gelir grubuna dâhil olduğundan döviz getirileri çok yüksektir. Ülkemizde son yıllarda ihraç edilmek üzere inşa edilen mega yat sayısı giderek artmakta ve milyar dolarlık bir sektör haline gelmektedir.

Yatlar, sahip oldukları özellikler bakımından yolcu gemilerinden farklılık gösterir. Yolcu gemilerinde temel amaç yolcuların konforlu bir şekilde ulaşımını sağlamak iken, yatlarda gezi, dinlenme, spor, macera gibi amaçlar olabilir. Yolcu gemileri sadece ticari amaçlarla kullanılırken, yatlar hem ticari hem de özel amaçlarla kullanılır. Ayrıca, yolcu gemileri yolcu taşıma kapasiteleri ve limanlara uğrama zorunlulukları varken, yatların yolcu kapasiteleri azdır ve limanlara uğrama zorunlulukları yoktur. Son olarak yolcu gemilerinde çalışan personelin görevleri belirlenmiş ve sınırlandırılmıştır, yatlarda ise personelin görevlerinin kesin sınırları yoktur.

Yatçılık ise limanlar arasında, düzenli yolcu ulaşımını sağlamaktan çok, gezi, spor ve eğlence amacıyla, az sayıda kişinin hizmetine sunulan, görece pek büyük olmayan gemilerle yapılan turistik bir faaliyettir.

4.8.1983 Tarih ve 18125 Sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren Yat Turizmi Yönetmeliği günümüzde deniz turizminin hızlı gelişimi ve meslek dallarının çeşitlenmesi ve bahse konu Turizm Teşvik Kanununun değişmesi sonucu yetersiz kalması sebebiyle Kültür ve Turizm Bakanlığı koordinasyonunda diğer kamu ve sektör temsilcileri ve odası Deniz Turizmi Yönetmelik Taslağı çalışmaları tamamlanarak Deniz Turizmi Yönetmeliği 24.07.2009 Tarih ve 27298 (Asıl) Sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmiştir (DTO, 2010: 132). Deniz Turizmi Yönetmeliğine göre yat işletmeleri, sahip oldukları veya kiraladıkları yerli ve yabancı bayraklı yatların mürettebatlı ve mürettebatsız olarak yönetmelikte belirtilen şartlarla gezi, eğlence ve spor amaçlı kullanımları için yatçıların geçici kullanımlarına vererek faaliyette bulunan, Bakanlıktan belgeli yatırım ve işletmelerdir (Deniz Turizmi Yönetmeliği, 2012).

Yat işletmeciliği yapan firmalar, seyahat acentaları ve tur operatörleri ile çalışırlar ve

denizcilikle ilgili konularda faaliyet gösterirler. Yat limanları, çekek yerleri kurabilir, deniz malzemeleri satabilir ve marina işletmeciliği yapabilirler, ancak seyahat acentacılığı faaliyetinde bulunamazlar (Arıkan ve Ahipaşaoğlu, 2005: 102).

Ülkemize gelen turistler, bareboat (mürettebatsız) ya da mürettebatlı tekneler kiralararak kıyılarımızda gezinti yapma imkânına sahiptir. Mürettebatlı teknelerin büyük bir kısmı olan guletler ise ülkemize özgü bir seyahat ve tatil türü olan Mavi Yolculuk turizmini yaratmıştır. Bu konuda gerek turistlerin can ve mal güvenliği, gerek deniz kirliliği, gerekse haksız rekabetin önlenmesi ve mavi yolculuğun geleceğinin güvence altına alınması için ciddi bir kontrol sistemine ve yeni uygulanabilir kurallara ihtiyaç vardır.

b. Marina İşletmeciliği

Marina (yat limanı), küçük teknelerin ve yatların barınmaları için inşa edilmiş, yatların bakım ve onarımının yanı sıra, elektrik, su, telefon, lokanta, alış-veriş vs. hizmetlerin sağlandığı turizme açık tesislerdir (Arıkan ve Ahipaşaoğlu, 2005: 101). Başka bir tanıma göre ise yat limanları (marinalar) ve çekek yerleri, kıyıda ve deniz içinde yapılması zorunlu, yerli ve yabancı yatlara bağlama, su, elektrik, kumanya veya kışlama gibi hizmetler sunan kıyı tesisleridir (Olgaç, 2001: 5). Yat limanları açıklanırken bilinmesi gereken iki kavram da yat yanaşma yeri ve yat çekek yeridir.

Yat yanaşma yeri; yeterli su derinliğine sahip yatların bağlanabilecekleri ve yatçıların yatlarından yürüyerek çıkabilmelerine olanak sağlayan iskelelere, dinlenme, yatlara bakım, onarım, yeme, içme ve alış veriş gibi sosyal ünitelere sahip deniz turizmi liman tesisleridir.

Yat çekek yeri; yatlarla, güvenli bir şekilde karaya çekme, bakım ve onarım hizmetleri ile denize indirme hizmetleri sunan deniz turizmi tesisleridir.

Yat limanları, tamir ve bakım, yakıt haberleşme ve alış veriş hizmetleri yanında büyük merkezlere ve dinlence eğlence, yiyecek-icecek vb. hizmetleri sağlayan tesisler olduğundan konaklama sektörü içinde düşünülmektedir. Yat limanları;

- Direk liman hizmetleri; bağlama demirleme, kayıt işlemleri, gemi bağlama için yeterli alan, hava koşullarından koruyucu bir yapı, park alanları, kışın konaklama alanları, ülkeye giriş noktaları vb.
- Dolaylı liman hizmetleri, temiz su sağlama, yakıt ve elektrik gereksinimlerini sağlama, güncel iletişim sistemleri, güvenlik, atık su gibi,
- Gümrük ve yönetim ofisi gibi yönetim hizmetleri,
- Bakım ve onarım hizmetleri,
- Turiste yönelik diğer hizmetleri (restoran, temizlik hizmetleri, banka, eczane, sağlık vb. hizmetler verirler.

Yat limanları, deniz turizmi yönetmeliğinde belirlenen bu alt ve üstyapı niteliklerine ve bunlara ilave olarak sağladıkları imkânlarla göre sınıflandırılır ve belgelendirilir. Yat limanları; üç çıpalı yat limanları, dört çıpalı yat limanları, beş çıpalı yat limanları olarak üçe ayrılır (Deniz Turizmi Yönetmeliği, 2012).

Üç çıpalı yat limanları: Yukarıda açıklanan alt yapı ve üst yapı niteliklerinin yanı sıra aşağıda belirtilen nitelikleri de taşır:

1. Satış üniteleri
2. Kadın ve erkek yatçılar için bağlama kapasitesinin en az %5'i kadar duş ve tuvalet
3. Çamaşır ve bulaşık yıkama yerleri
4. Yatçıların dinlenmelerini ve bir arada bulunmalarını sağlayan sosyal tesis
5. Bedensel engelliler için tuvalet ve özel düzenlemeler.

Dört çıpalı yat limanları: Üç çıpalı yat limanları için aranan şartların yanı sıra aşağıda belirtilen nitelikleri taşır:

1. Lokanta veya kafeterya
2. Kadın ve erkek yatçılar için bağlama kapasitesinin en az %10'u kadar duş ve tuvalet
3. Kuru temizleme hizmeti.
4. Yat çekek alanı ve vinç sistemleri
5. Bakım onarım hizmeti
6. Yatçı eşya depoları
7. Bağlama kapasitesinin en az %20'si kadar otopark alanı veya otopark hizmeti
8. Tenis kortu
9. Yüzme havuzu veya plaj yeri
10. Aletli jimnastik, masaj, sauna, hamam imkânlarının sağlandığı üniteler.

Beş çıpalı yat limanları: Dört çıpalı yat limanları için aranan şartların yanı sıra aşağıda belirtilen nitelikleri taşır:

1. Helikopter pisti
2. Banka hizmetleri ünitesi
3. Revir
4. Sergi, konser, eğlence mekânları
5. Toplantı salonu
6. En az iki tenis kortu
7. Bağlama kapasitesinin en az %30'u kadar otopark.

3. Araştırmanın Amacı ve Yöntemi

Bu araştırmanın amacı ülkemizde hızla gelişen deniz turizmi sektörünün en önemli bileşenlerinden biri olan yat ve marina işletmeciliğinin mevcut durumunu inceleyerek, istihdam sorunlarını tespit etmek ve çözüm önerilerinde bulunmaktır.

Türkiye’de yat ve marina işletmelerine yönelik yatırımlar hızla devam ederken kalifiye ara eleman sıkıntısı mevcuttur. Deniz Ticaret Odası ve Kültür ve Turizm Bakanlığı’nın geleceğe yönelik bilimsel tahmin yöntemlerinin sonuçları ve yapılacak yatırımların bilgileri göstermektedir ki ülkemizde mevcut deniz turizmi ve denizciliğe yönelik açılan eğitim kurumlarından mezun olan personelin sayısı, günümüzdeki yat ve marina işletmeleri ve gelecekte açılacak bu işletmelerin ihtiyacını ve ülkemize gelmesi tahmin edilen yat ve turist sayısını karşılamayacaktır. Bu problem doğrultusunda betimsel analiz yapılan çalışmada veri toplama aracı olarak “görüşme formu” kullanılmıştır. Araştırmanın çerçevesi 4 aşamadan oluşmaktadır. İlk aşamada betimsel analiz için bir kavramsal bir çerçeve oluşturulmuş, yat ve marina işletmeciliğine ve istihdama yönelik literatür taraması yapılmış, Türkiye’de yat ve marina işletmeciliğine yönelik ikincil veri kaynaklarına ulaşılmıştır. Verilere ulaşmada kaynak taraması yanında Türkiye’deki marinaların istihdam sorunlarına yönelik 6 sorudan oluşan görüşme formu hazırlanarak iki marina yöneticisine doldurtulmuştur (D-Marin Marinalar Koordinatörü ve Setur Kuşadası Marina Müdürü). İkinci olarak bu veriler kavramsal çerçeveye göre sınıflandırılarak mevcut durum betimlenmeye çalışılmıştır. Üçüncü aşamada betimsel analizin sonucunda elde edilen bulgular ortaya konmuştur. Son aşamada ise bulgular yorumlanarak araştırma probleminde çözüm önerisinde bulunulmuştur.

a. Türkiye’de Yat ve Marina İşletmeciliği Mevcut Durum Analizi

Deniz turizmi sektörü hızla gelişmekte olan ülkemizde yatçılık ve marina işletmeciliği büyük bir öneme sahiptir. Bunun yanında Akdeniz çanağı ve Avrupa ülkelerinin kıyı uzunlukları ve yat limanlarına ve yat trafiklerine bakıldığında henüz yapılacak çok şeyin olduğu söylenebilir. Bugün ülkemizde Bakanlık belgeli toplam 76 işletme, 959 yat ve 8091 yatak kapasitesi mevcuttur (Bakınız Tablo 1). Tablo 1’de ülkemizdeki yat yatırım belgeli işletmelerin sayısında son yıllarda bir düşüş olduğu görülmektedir. Bu sektörün bu anlamda yeteri kadar beslendiğine yorumlanabileceği gibi bu konunun göz ardı edilemeye başlandığı şeklinde de yorumlanabilir.

Tablo 1:
Bakanlık Belgeli Yat İşletmeleri ve Yatak Sayıları

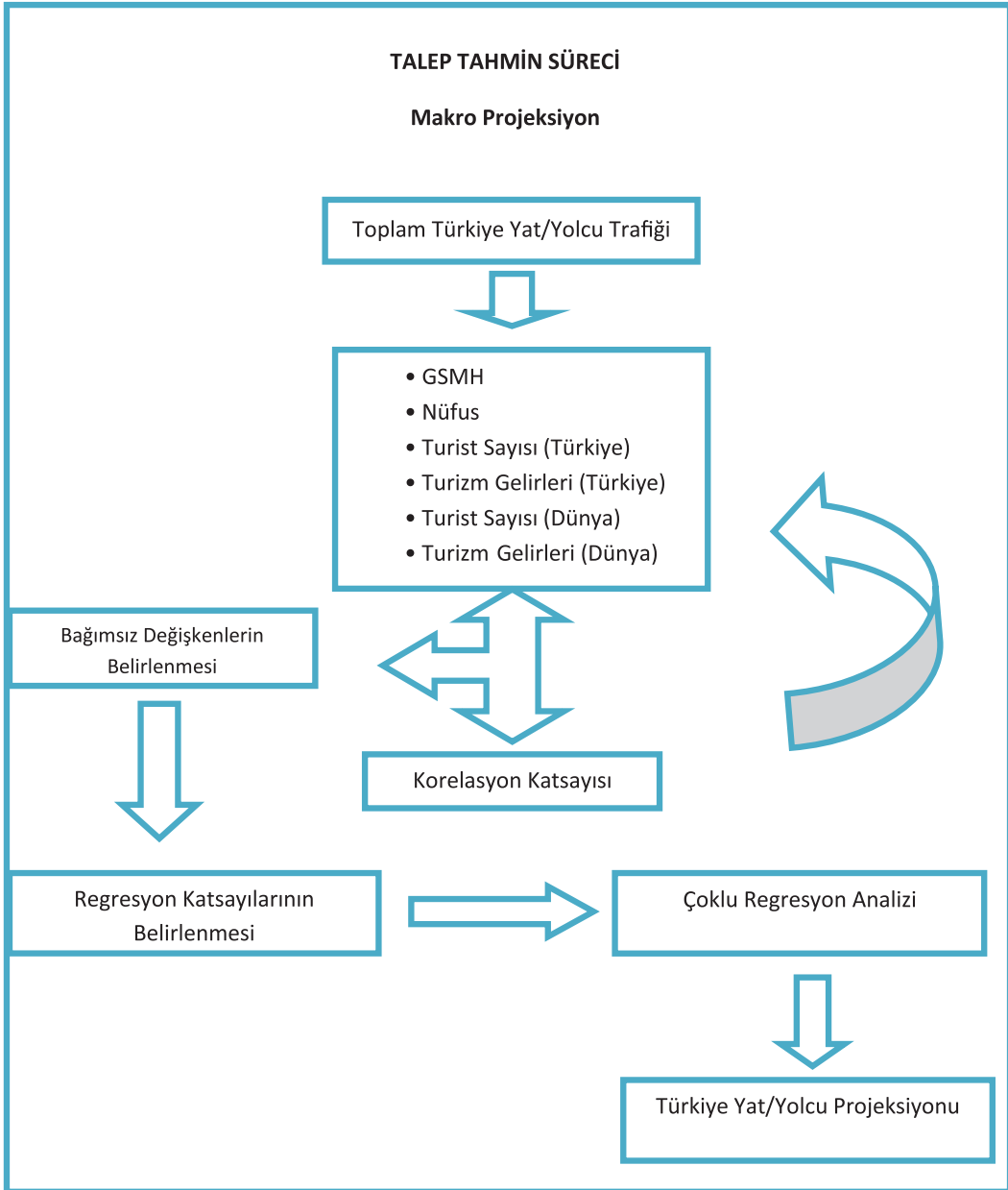
YILLAR	İŞLETME SAYISI			YAT SAYISI			YATAK SAYISI		
	YERLİ	YABANCI	TOPLAM	YERLİ	YABANCI	TOPLAM	YERLİ	YABANCI	TOPLAM
1986	36	21	57	226	378	604	2 402	2 515	4 917
1987	52	19	71	360	375	735	3 360	2 769	6 129
1988	73	20	93	473	527	1 000	4 431	3 816	8 247
1989	83	24	107	544	623	1 167	4 964	4 394	9 358

1990	84	24	108	441	583	1 024	4 365	4 102	8 467
1991	88	19	107	460	403	863	4 559	2 846	7 405
1992	93	18	111	481	523	1 004	4 971	3 609	8 580
1993	95	18	113	474	553	1 027	5 034	3 732	8 766
1994	99	15	114	524	498	1 022	5 401	3 243	8 644
1995	98	11	109	547	412	959	5 567	2 616	8 183
1996	98	10	108	585	398	983	5 905	2 542	8 447
1997	99	7	106	606	393	999	6 071	2 479	8 550
1998	100	8	108	618	414	1 032	6 100	2 557	8 657
1999	101	9	110	612	410	1 022	6 013	2 573	8 586
2000	100	10	110	817	455	1 272	7 378	2 856	10 234
2001	98	10	108	821	480	1 301	7 404	2 977	10 381
2002	96	10	106	725	369	1 094	6 774	2 457	9 231
2003	97	9	106	725	333	1 058	6 905	2 329	9 234
2004	83	8	91	699	294	993	6 377	2 110	8 487
2005	76	10	86	723	345	1 068	6 394	2 486	8 880
2006	60	11	71	666	395	1 061	5398	2764	8 162
2007	58	11	69	845	381	1 226	6764	2748	9 512
2008	61	15	76	990	431	1 421	8051	3116	11 167
2009	53	18	71	943	433	1 376	7443	3191	10 634
2010	59	17	76	521	438	959	4851	3240	8 091
2011	60	17	77	512	438	959	4853	3240	8 093

Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı

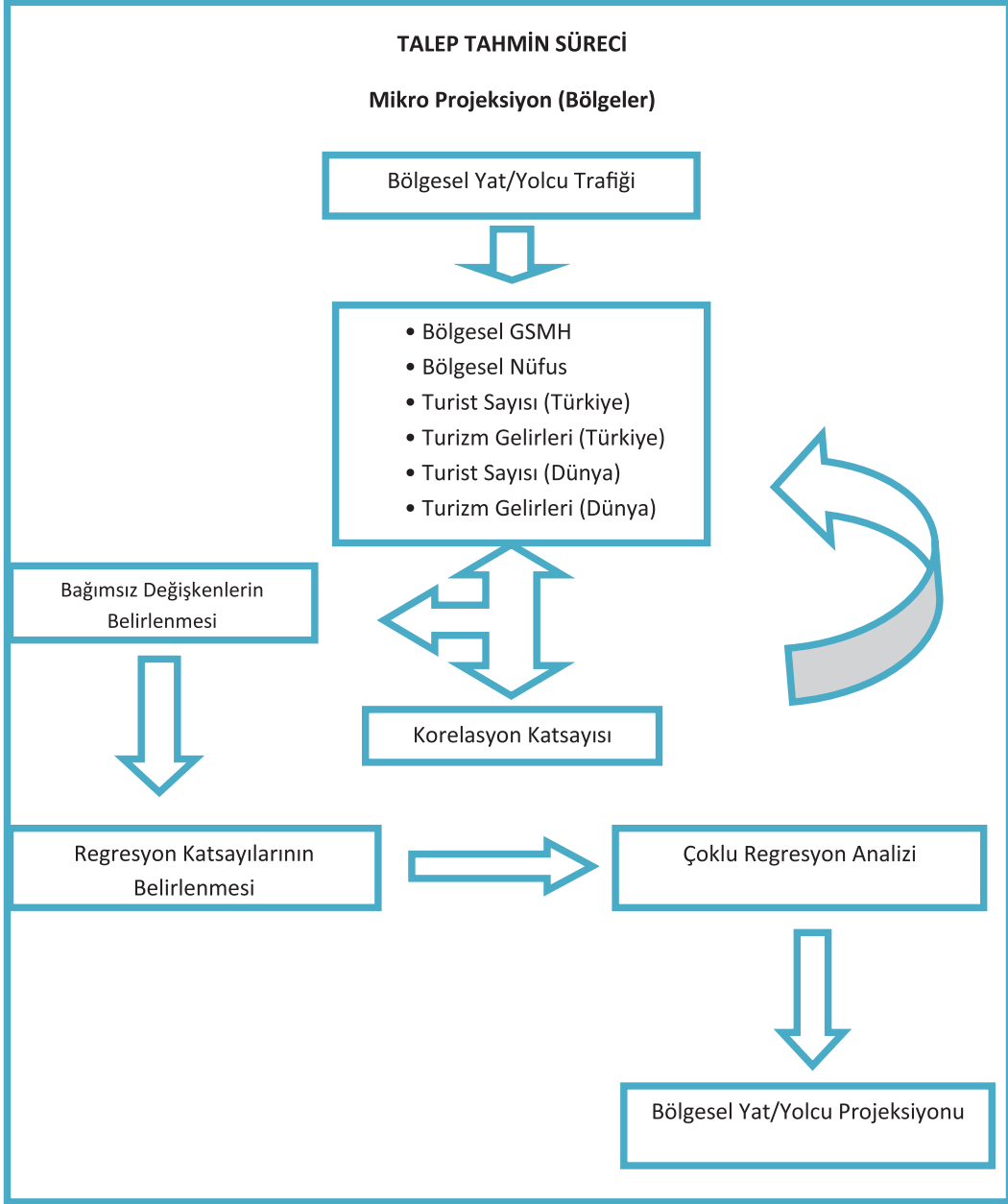
T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme bakanlığı tarafından hazırlatılan Turizm Kıyı Yapıları Master Plan Çalışmasında talebin belirlenmesine yönelik regresyon analizi yapılarak bu analizde iki yol izlenmiştir. Bunlardan ilki Türkiye genelinde (makro) tahminleme (Şekil 1) diğeri ise bölgesel bazda (mikro) tahminlemelerdir (Şekil 2). Makro tahminleme gerçekleşen toplam yat sayısı üzerinden hesaplanırken mikro tahminlemede bölgesel bazda gerçekleşen gemi, yolcu ve yat hesaplamaları üzerinden gerçekleştirilmiştir (T.C. Ulaştırma Bakanlığı, 2010: 101).

Şekil 1:
Türkiye Geneli Toplam Yat Yolcu Talep Tahmin Modeli



Kaynak: T.C. Ulaştırma Bakanlığı, 2010: 102

Şekil 2:
Bölgeler Bazında Yat Yolcu Talep Tahmin Modeli



Kaynak: T.C. Ulaştırma Bakanlığı, 2010: 103

Türkiye'deki toplam (Türk ve yabancı bayraklı) yat sayısının belirlenmesinde yararlanılan regresyon analizinde bağımlı değişken olarak yat sayısı, bağımsız değişken olarak en yüksek korelasyon sayısını veren turizm gelirleri, toplam turist sayısı (Türkiye ve

Dünya) kullanılmıştır. GSMH ve nüfus ile yat sayısı arasındaki ilişki düşük seviyede bulunmuş bu nedenle kullanılmamıştır. Gerek Türkiye geneli gerekse bölgeler bazında tüm tahmin analizleri kötümser, ortalama ve iyimser senaryolar altında incelenmiştir. İlk aşamada yat sayısı tüm Türkiye üzerinden tahminlenmiş, daha sonra bölgeler bazında hesaplanan yıllara göre yat talep tahmininden tekrar Türkiye genel yat talep tahmini-ne ulaşılmıştır (T.C. Ulaştırma Bakanlığı, 2010: 104). Yapılan bu tahminler önümüzdeki 20 yıl içinde yat sayılarında önemli bir artış olacağını göstermektedir (Tablo 2 ve 3).

Tablo 2:
Türkiye Geneli Yat Talep Tahmini (Mikro Projeksiyon)

Yıllar	Kötümser	Ortalama	İyimser
2015	18008	19911	21944
2020	22022	26816	32043
2025	26828	36197	46441
2030	32631	48890	66843

Kaynak: T.C. Ulaştırma Bakanlığı, 2010.

Tahmin edilen tüm değerler yeterli yat bağlama kapasitesinin zamanında arzı ile mümkün olabilecektir. Zira yat turizminde gelişimin önündeki en önemli sınırlayıcı parametre liman kapasiteleridir. Gelişme ancak liman kapasitelerinin yat artışına paralel arttırılması ile mümkün olabilecektir. Makro ve mikro projeksiyonlarda hesaplanan yat sayıları arasındaki farkın en önemli nedeni Türkiye genelindeki artışın bölgeler bazındaki artıştan daha yüksek olmasıdır.

Tablo 3:
Türkiye Geneli Yat Talep Tahmini (Makro Projeksiyon)

Yıllar	Kötümser	Ortalama	İyimser
2015	17.648	20.467	23.281
2020	20.791	27.277	34.114
2025	23.880	35.442	48.144
2030	26.811	45.012	65.768

Kaynak : T.C. Ulaştırma Bakanlığı, 2010.

Mevcut yat limanlarının toplam kapasitesi 15.526 adet değişik boy ve özellikte yattır. En kötü senaryo göz önüne alınsa bile Türkiye'deki yat bağlama kapasitesinin iki katına çıkarılması gerekmektedir. Ülkemizde bir kısım balıkçı barınağı hali hazırda yatlara barınma hizmeti vermektedir. Bir bölüm yat ise belediye iskelelerinde, çekek yerlerinde veya korunumlu koylarda barınmaktadır. Yat limanı sayısının artması ile söz konusu yatlarında yat limanlarına geleceği öngörülmektedir. Türkiye geneli toplam yat verileri

üzerinden gerçekleştirilen makro projeksiyonlarda yat trafiğinin yirmi yıl içerisinde üç katına çıkacağı tahminlenmiştir. Bunun başlıca nedeni kapasite artışının talep artışını tetikleyecek olmasıdır (Turizm Kıyı Yapıları Master Plan Çalışması Sonuç Raporu, 2010: 105).

Yine Turizm Kıyı Yapıları Master Plan Çalışması Sonuç Raporunda (2010) verilen bilgilere göre regresyon yöntemi ile yapılan limanlarımıza giriş yapacak yatların sayısı tahminlenmiştir. 2030 yılında yaklaşık 200.000 yatın (transit log ve sarı bayraklı yatlar) limanlarımıza giriş yapacağı belirtilmektedir.

Tablo 4 incelendiğinde, yatırım belgeli yat işletmeleri ve yat sayılarının son yıllarda azalmakta olduğu görülür. 2000’li yılların başlarında sayısal olarak pek fazla dalgalanma göstermeyen rakamların son dönemlerde keskin bir şekilde azalışı dikkat çekmektedir.

Tablo 4:
Yat Yatırım Belgeli İşletmeler

Yıllar	İşletme Sayısı	Yat Sayısı	Yatak Sayısı
2000	72	325	3642
2001	69	307	3551
2002	52	234	2645
2003	52	234	2645
2004	33	148	1532
2005	19	97	874
2006	5	19	235
2007	5	19	235
2008	3	10	139
2009	3	10	139
2010	2	3	46
2011	2	3	46

Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2013.

Yatlardaki sayısal gerilemeye karşın ülkemize gelen yerli ve yabancı yatlardaki yolcu sayıları (Tablo 5) yıllar itibarıyla artış göstermektedir. Özellikle, son yıllarda yolcu sayısı 20 bini aşan rakamlara ulaşılmıştır. Bu sonuç, turistik ziyaretler, yat çekek yerleri ve yat limanlarının kışlaması vb. gerekçelerle ülkemiz kıyılarının önemli bir uğrak yeri olarak tercih edildiğinin bir göstergesi olarak alınabilir.

Tablo 5:
Ülkemiz Limanlarına Yat ile Gelen Yolcu Sayıları

Yıllar	Yerli			Yabancı		
	Ticari	Özel	Toplam	Ticari	Özel	Toplam
1988	305	405	710	5268	9604	14872
1989	287	337	624	5331	8495	13826
1990	656	541	1197	5845	10770	16615
1991	352	286	638	2828	5368	8196
1992	439	186	625	6401	5515	11916
1993	346	200	546	4622	6636	11258
1994	195	128	323	5010	6825	11835
1995	324	82	406	6165	5251	11416
1996	432	227	659	6898	7287	14185
1997	480	288	768	3481	7514	10995
1998	572	314	886	6853	5980	12833
1999	389	454	843	3142	5521	8663
2000	536	226	762	4162	2466	6628
2001	750	260	1010	5577	4300	9877
2002	960	318	1278	7684	4894	12578
2003	1048	513	1561	6836	2727	9563
2004	1307	605	1912	9932	3528	13460
2005	1511	675	2186	13574	3660	17234
2006	1859	1152	3011	16649	5984	22633
2007	2155	2159	4314	15456	10627	26083
2008	2065	1821	3886	18984	6340	25324
2009	2467	3746	6213	15104	9419	24523
2010	2152	3480	5632	11386	10025	21411
2011	2797	4666	7463	12042	8780	20822

Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2013.

Yıllar itibariye yerli ve yabancı yatlarda çalışan personel sayısına bakıldığında (Tablo 6) son yıllarda bir artış gösterdiği dikkat çekmektedir. Yat ve çalışan sayısındaki bu artışlar dikkate alındığında yatçılık ve yat işletmeciliği çalışma alanının giderek ivme kazandığı söylenebilir.

Tablo 6:
Ülkemiz Limanlarına Gelen Yatların Mürettebat Sayıları

Yıllar	Yerli			Yabancı		
	Ticari	Özel	Toplam	Ticari	Özel	Toplam
1988	997	371	1368	1525	2524	4049
1989	1063	316	1379	1621	1762	3383
1990	2100	728	2828	1038	3099	4137
1991	1126	285	1411	411	1540	1951
1992	1643	74	1717	1447	729	2176
1993	1043	67	1110	1219	745	1964
1994	1248	117	1365	1214	664	1878
1995	1466	41	1507	1468	463	1931
1996	1947	104	2051	1115	354	1469
1997	1631	205	1836	675	1350	2025
1998	3220	252	3472	501	974	1475
1999	1280	31	1311	831	81	912
2000	1502	130	1632	195	1141	1336
2001	2190	219	2409	600	3665	4265
2002	3014	288	3302	330	2641	2971
2003	3688	1251	4939	2473	8277	10750
2004	4709	1048	5757	886	7162	8048
2005	5667	1563	7230	1259	7421	8680
2006	6130	2414	8544	2825	8506	11331
2007	6453	5122	11575	2771	10562	13333
2008	7170	3242	10412	838	9023	9861
2009	6365	4614	10979	2093	10840	12933
2010	5597	4148	9745	635	7438	8073
2011	6541	5241	11782	686	7961	8647

Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2013.

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 varken, her yönü ile çok daha güzel, değişik, zengin 8333 kilometrelik kıyılarımızda ise sadece 46 adet marina bulunmaktadır (Tablo 7) (DTO, 2010: 132).

Tablo 7 incelendiğinde yat limanlarının Bodrum, Göcek, Didim, Kuşadası ve Fethiye kıyılarında yoğunlaştığı görülür. Bunu İstanbul ve Antalya illeri takip etmektedir.

Tablo 7:
Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan Belgeli Deniz Turizmi Tesisleri

Liman Adı	Türü	Bulunduğu İl	Kapasite	
			Denizde	Karada
1. Setur Kuşadası Yat Limanı	Ana Yat Limanı	Kuşadası / AYDIN	310	-
2. Ataköy Yat Limanı	Tali Yat Limanı	Ataköy / İSTANBUL	700	40
3. Akdeniz Kemer Marinası	Tali Yat Limanı	Kemer / ANTALYA	150	150
4. Kaleiçi Yat Limanı	Yat Yaşama Yeri	Kaleiçi / ANTALYA	90	-
5. Altinyunus Yat Limanı	Tali Yat Limanı	Çeşme / İZMİR	90	60
6. Amiral Fahri Korutürk Yat Limanı	Tali Yat Limanı	Fenerbahçe / İSTANBUL	558	-
7. Marmaris Yat Limanı	Ana Yat Limanı	Marmaris / MUĞLA	676	122
8. Club Marina	Yat Yaşama Yeri	Göcek / MUĞLA	121	-
9. Çelebi Marina	Tali Yat Limanı	ANTALYA	200	150
10. Ayvalık Marina	Tali Yat Limanı	Ayvalık / BALIKESİR	100	-
11. Kumlubükü Yat Club	Yat Yaşama Yeri	Marmaris / MUĞLA	10	-
12. Turgutreis Yat Limanı	Ana Yat Limanı	Turgutreis/MUĞLA	455	100
13. Ece Marina	Yat Yaşama Yeri	Fethiye/MUĞLA	230	-
14. Milta Bodrum	Tali Yat Limanı	Bodrum/MUĞLA	348	50
15. My Marina	Yat Yaşama Yeri	Marmaris/MUĞLA	48	15
16. D-Marin Didim	Ana Yat Limanı	Didim/AYDIN	619	650
17. Port Göcek Marina	3 çıpalı Yat limanı	Fethiye/Muğla	379	-
TOPLAM			5084	1337
GENEL TOPLAM			6421	

Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2013.

Tablo 8'da görüldüğü gibi turistik amaçlarla hizmet veren yat limanları da yine Ege bölgesinde toplanmıştır. Burada sadece yeni bir yat alanı olarak Kocaeli Gebze dikkat çekmektedir.

Tablo 8:
Turizm İşletmesi Belgeli Yat Çekek Yerleri

Liman Adı	Türü	Bulunduğu İl	Kapasite	
			Denizde	Karada
1-Atabay Turizm Yat Çekek Yeri	Yat Çekek Yeri	Gebze / KOCAELİ	-	60
2-Ayvalık Yat Çekek Yeri	Yat Çekek Yeri	Ayvalık/ BALIKESİR	-	140
3-Albatros Yat Çekek Yeri	Yat Çekek Yeri	Marmaris / MUĞLA	40	48
4-Yat Lift	Yat Çekek Yeri	Bodrum/ MUĞLA	-	400

5-Ağanlar Yat Çekek Yeri	Yat Çekek Yeri	Bodrum/ MUĞLA	-	200
6-Göcek Yat Çekek Yeri	Yat Çekek Yeri	Fethiye/ MUĞLA	-	156
TOPLAM			40	1004
GENEL TOPLAM			1044	

Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2013.

Tablo 9’da yatırım belgeli olarak hizmet veren işletmeye açılacak olan yat işletmelerinin de Muğla ili kıyılarında, İstanbul’da ve Antalya’da olduğu görülür. Bu sonuçlara göre ülkemizdeki yatçılık ve marınacılıkta en gelişmiş yörenin başta Ege bölgesi olduğu, bunu İstanbul ve Antalya’nın izlediği söylenebilir.

Tablo 9:
Turizm Yatırımı Belgeli Yat Limanları

Liman Adı	Türü	Bulunduğu İl	Kapasite	
			Denizde	Karada
1-Alacatur Turistik Tesisleri Yat Limanı	Tali Yat Limanı	Turgutreis / MUĞLA	40	12
2-Meersea Körmen Yat Limanı	Tali Yat Limanı	Datça / MUĞLA	246	56
3-Martı Marina ve Yat İşletmeleri A.Ş.	Tali Yat Limanı	Marmaris / MUĞLA	301	70
4-Kalkedon Marina	Tali Yat Limanı	Bodrum / MUĞLA	200	200
5-Bodrum Yalıkavak Yat Limanı	Ana Yat Limanı	Bodrum / MUĞLA	336	100
6-Alaçatı Yat Limanı	Ana Yat Limanı	Çeşme/İZMİR	260	250
7-Ataport Yat Limanı	Ana Yat Limanı	Zeytinburnu/İSTANBUL	1000	100
8-Alanya Yat Limanı	Ana Yat Limanı	Alanya/ANTALYA	287	160
9-Marintürk Exclusive Göcek	Yat Yanaşma Yeri	Göcek-Fethiye/MUĞLA	96	-
10-Marintürk Göcek Village Port	Tali Yat Limanı	Göcek-Fethiye/MUĞLA	116	200
11-Mandalıya Yat Yanaşma Yeri	Yat Yanaşma Yeri	Milas/MUĞLA	50	-
12-Çeşme Yat Limanı	Ana Yat Limanı	Çeşme/İZMİR	377	100
13-Burhaniye Yat Limanı	Tali Yat Limanı	Burhaniye/BALIKESİR	210	100
14-Yalova Yat Limanı	Ana Yat Limanı	YALOVA	240	80
15-Sığacık Yat Limanı	5 Çıpalı Yat Limanı	Seferihisar/İZMİR	400	80
16-Skopea Marina	Rıhtım/İskele	Göcek/MUĞLA	80	-
TOPLAM			4239	1508
GENEL TOPLAM			5747	

b. Yat ve Marina İşletmelerinin İstihdam Değerlendirmesi

Tablo 6'daki verilere bilgilere dayanarak ülkemizde yerli ticari ve özel yatlarda ortalama beş personel çalışmakta olduğu, yolcu başına yaklaşık 1,5 personel düştüğü belirlenmiştir. Yıllar itibariyle yolcu sayısındaki artış nitelikli personel ihtiyacını da arttırmaktadır. Ülkemiz yat limanlarına 2001 yılı itibariyle yerli ve yabancı yatlar ile yaklaşık 30 bin yolcu gelmiştir.

Yat turizminin sağladığı istihdam olanaklarının hesaplamak için, bir yatın üretiminden başlayarak denizde veya karada geçirdiği süreler boyunca aldığı hizmetlerin ayrıntılı olarak değerlendirilmesi gerekmektedir.

Özellikle turizm amaçlı kullanılan yatların, istihdam gerektiren süreleri aşağıdaki biçimde sınıflandırılabilir (T.C. Ulaştırma Bakanlığı, 2010: 389). Bunlar;

- Yat üretim süreleri: Yatların üretilmeleri için geçen zamandır.
- Marinada bekleme süresi:
 - Marina hizmetleri: Marinaların hizmetlerini gerçekleştirmek üzere yararlandığı personel istihdamı
 - Mürettebat hizmetleri: Yatların denizde yavaşma yerinde beklerken geçirdikleri zamandır
- Seyir süreleri; yatların seyir sırasında (liman dışında denizde iken) geçirdikleri zamandır.
- Bakım süreleri; yatların bakım için çekek yerinde geçirdikleri zamandır.

Yatların ahşap, fiber, kompozit ya da alüminyum⁽²⁾ olması, büyüklüklerinin değişiklik göstermesi nedeni ile yukarıda verilen dört ayrı zamandaki hizmet gereksinimleri ve istihdam yaratma durumları da farklıdır. Bunu ayrıntılandırmak için öncelikle yatları kategorilere ayırmak gereklidir. Bu çalışmada üç ayrı yat kategorisi düşünülerek yaratılabilecek istihdam hesaplanmaya çalışılmıştır. Bu kategoriler aşağıdaki gibidir:

1. Kategori A: 15 metre uzunluktan daha küçük olan yatlar: Bu yatlar ülkemizdeki toplam yat sayısının %66'sını oluşturmaktadır.
2. Kategori B: 15 ile 25 metre arası uzunlukta olan: Bu yatlar ülkemizdeki toplam yat sayısının %24'ünü oluşturmaktadır.
3. Kategori C: 25 metre uzunluktan daha büyük olan: Bu yatlar ülkemizdeki toplam yat sayısının %10'unu oluşturmaktadır.

Yat turizmi istihdamı hesaplanırken yatın imalatı için gerekli istihdam hesaplamalara

2 <http://akasiayachting.com/tr/yat-imalati/> Erişim tarihi 16 Haziran 2013.

dâhil edilmemiştir. Ülkemizde bir marinada her 10 yat için ortalama bir marina görevlisi istihdam edildiği varsayılmaktadır. Bu rakam ülkedeki 24 marina üzerinde yapılan bir araştırma ile marina, yat ve personel sayıları alınarak belirlenmiştir. Yatların marinalarda bekleme zamanında gerekli olan istihdam yat marinada beklerken yatın içinde görev yapan maaşlı personeli ifade etmektedir ki bunlar da kaptan ve tayfa sayısıdır. Fakat A Kategorisindeki yatlar marinada beklerken yat içinde görevli bulundurmazken, B kategorisindeki yatlarda en az bir kaptan ve genellikle bir tayfa bulundurulmalıdır. C kategorisindeki yatlarda ise bir kaptan ve en az bir tayfa zorunludur (T.C. Ulaştırma Bakanlığı, 2010: 390).

Yatların seyri esnasında tüm kategorilerde kaptan ve yat personeli zorunludur. Yatların seyir süreleri değişkenlik göstermesine karşın Kategori A için yılda 12 hafta, Kategori B için yılda 10 hafta ve Kategori C için ise yılda 8 hafta seyir süresi kabul edilmektedir. Kategori A tipi yatların seyri için seyir süresince yat başına ortalama 0.5 istihdam, Kategori B tipi yatlarda 3 ve Kategori C tipi yatlarda ise yat başına ortalama 4 istihdam öngörülmektedir.

Yatların bakım sırasında gerekli olan istihdama bakılacak olursa yatın ortalama bakım süresi dikkate alınmalıdır. Kategori A tipi yatların normal bakımı için ortalama 1.5 hafta ve 3 bakım elemanı, Kategori B tipi yatların normal bakımı için ortalama 2.5 hafta ve 5 bakım elemanı gerektiği varsayılabılır. Bu iki kategori yatların ahşap veya fiber olmasının hizmet süreleri ve ihtiyaç duyulan bakım elemanı sayısını değiştireceği de dikkate alınarak ortalama değerler varsayılmaktadır. Kategori C tipi yatların ise normal bakım için ortalama 4 hafta ve 8 bakım elemanına ihtiyaç duyacağı kabul edilebilir.

Master planda (2010) bu veriler kullanılarak yapılan hesaplar Tablo 10'da görülmektedir. Buna göre ülkemizde yat sayısında yaklaşık 35,000 adet artış olması ve bunların da Kategori A, B ve C arasındaki dağılımı sırası ile %66, %24 ve %10 olarak düşünüldüğünde istihdam artışının yaklaşık 37,000 kişi olabileceği öngörülebılır. Ülke içindeki yat üretimi sayısının, denize indirilecek yeni yatların toplam sayısındaki payı tam olarak tahmin edilemeyeceğinden, Tablo 10'da verilen toplam istihdam hesapları içinde yat üretiminde gerekli olan istihdam yoktur.

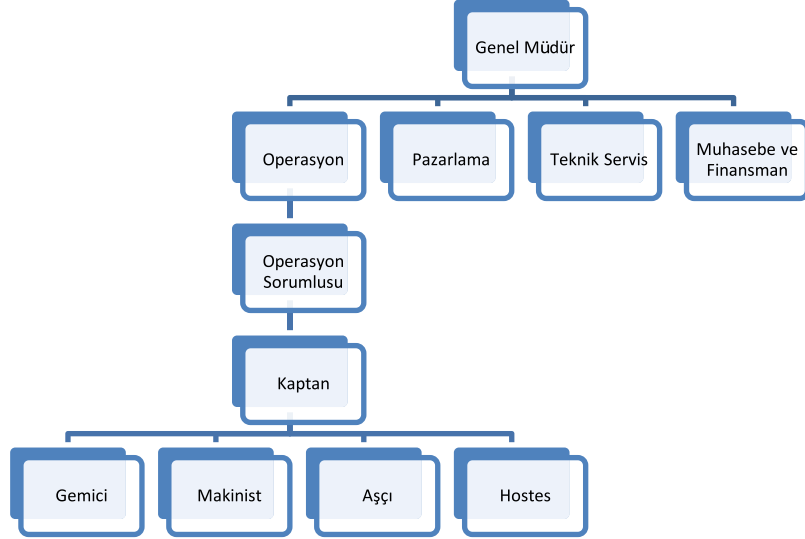
Tablo 10:
Yat Turizmi İstihdam Hesapları

Kategori	Yüzde	Artan Yat Sayısı	Marina Hizmetleri istihdam/yat	Marina hizmetleri istihdam/toplam yat	Marinalarda Bekleme (hafta/yat/yıl)	İstihdam/Yıl
A	66	23,100	0.1	2,	52	2,310
B	24	8,400	0.1	8	52	84
C	10	3,500	0.1	3	52	35
					Toplam	3,500
Kategori	Yüzde	Artan Yat Sayısı	Marinalarda Bekleme istihdam/yat	Marinalarda bekleme istihdam/toplam yat	Marinalarda bekleme (hafta/yat/yıl)	İstihdam/yıl
A	66	23,100	0	0	40	0
B	24	8,400	1.5	12,	42	10177
C	10	3,500	2.5	8,	44	740
					Toplam	17581
Kategori	Yüzde	Artan Yat Sayısı	Seyir Halinde istihdam/yat	Seyir halinde istihdam/toplam yat	Seyir halinde (hafta/yat/yıl)	İstihdam/Yıl
A	66	23,100	0.5	11,	12	2,665
B	24	8,400	3	25,	10	4,846
C	10	3,500	4	14,	8	2,154
					Toplam	9,665
Kategori	Yüzde	Artan Yat Sayısı	Bakım Yerlerinde istihdam/yat	Bakım Yerlerinde istihdam/toplam yat	Bakım Yerlerinde (hafta/yat/yıl)	İstihdam/Yıl
A	66	23,100	3	69,	1.5	1,999
B	24	8,400	5	42,	2.5	2,019
C	10	3,500	8	28,	4	2,154
					Toplam	6,172
					Genel Toplam*	36,918

* Marina yapımı ve yat imalatı için gereken istihdam hariç
Kaynak : T.C. Ulaştırma Bakanlığı, 2010.

Deniz Turizmi Yönetmeliği'nin 18. Maddesine göre, yat işletmecileri 1618 sayılı Seyahat Acentaları ve Seyahat Acentaları Birliği Kanunu kapsamında Seyahat acentalarına münhasır faaliyetlerde bulunamazlar. Ancak yat işletmeleri yatçıları geliş noktalarından alıp, varış noktalarına bırakabilirler. Mürettebat olarak adlandırılan yat personeli ile ilgili bir organizasyon şemasına Şekil 1'de yer verilmektedir.

Şekil 3:
Yat işletmelerine İlişkin Örnek Organizasyon Şeması



Kaynak: Hassan Tunç v.d., 2010: s.354.

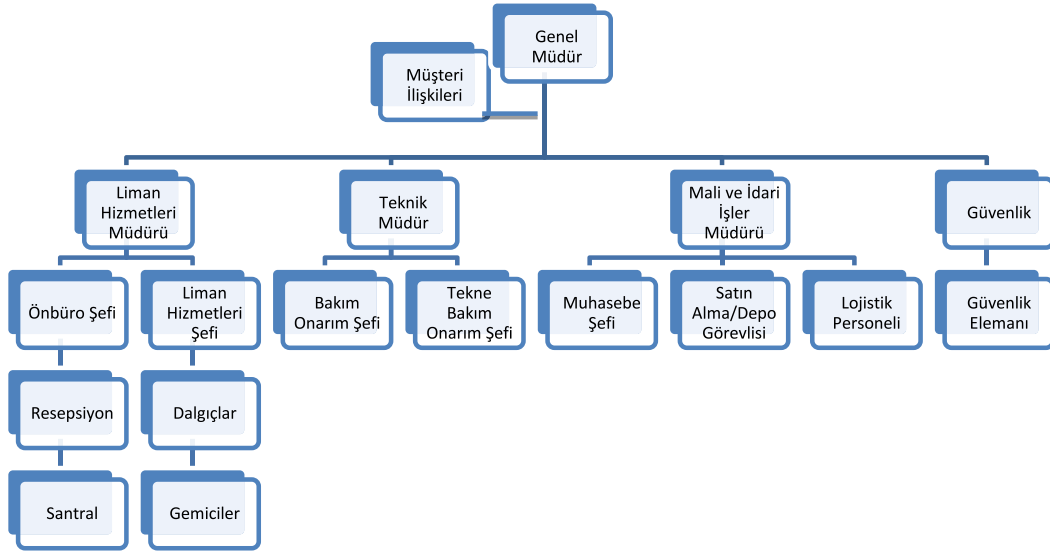
Şemada yer alan personelin Meslek Standartları Komisyonu tarafından yapılan görev tanımları ise şöyledir:

- Yat Kaptanı; tekneyi seyrüsefere hazırlama, yolcu alma, limana yanaşma, ayrılma, teknenin iç ve dış temizliği ile bakım tutum işlemlerini yaptırma bilgi ve becerisine sahip nitelikli kişi,
- Gemici; tekne, yat ve geminin her türlü temizliğini yapan kişi,
- Makinist; Yatın makine bölümüne bakan ehliyetli, mekanik bilgisi ve elektronik bilgilerine sahip personeldir.
- Aşçı; otel, lokanta, hastane, gemi, yolcu treni ve kamuya açık yiyecek yenilen diğer yerlerde, öğünleri planlayan, yemekleri hazırlayan ve pişiren, mutfaktaki çalışmaları organize eden kişi,
- Hostes; seyahatlerde hizmet veren elemanlar.

Yat işletmeleri, her ne kadar seyahat acentacılığı işlemlerini yapamıyor olsa da farklı isimler adı altında ile bu hizmeti gerçekleştiren yat işletmeleri bulunmaktadır. Yatçılık sektöründe mürettebatsız yat kiralayan yat işletmeleri, yatlara handling ve lojistik hizmet veren işletmeler, mega yatlar kiralayan ve yat turları düzenleyen yat acentaları faaliyet göstermektedir. Hizmet çeşitliliğine bakıldığında, bu alanda yatlarda ve çekek yerlerinde (marinalarda) çalışacak hizmet elemanı yanında, deniz turları konusunda yetmişmiş elemana da ihtiyaç olduğu görülmektedir.

Son 20 yıl içerisinde modern marinalık hizmetlerinin yaygınlaşması ile ülkemizin kıyı bandında bulunan yerleşim merkezlerinde yat limanı yatırımları çoğalmış ve mevcut balıkçı barınakları bile yat limanı haline getirilmeye çalışılmıştır. Yatların kışlamaya alındıkları, bakım ve onarımlarının yapıldığı yat çekek yerleri, marina işletmecileri için önemli bir gelir kaynağıdır. Yat limanlarının kara alanlarında da çekek yerleri bulunduğu gibi, yatlara sadece çekek, bakım ve onarım hizmeti sunan bağımsız tesisler de mevcuttur. Çekek yerlerinde bakım, onarım ve karaya çekme hizmeti verildiği için teknik personel istihdam edilmektedir. Yat yanaşma yerlerinde ise bakım ve onarım hizmetlerinin yanında yat ile yolculuk yapanlara yeme içme, alış veriş gibi hizmetler de verildiği için servis elemanları da istihdam edilir. Bir marinadaki organizasyon yapısına Şekil 2’de yer verilmektedir.

Şekil 4:
Bir Marinanın Organizasyon Yapısının Şeması



Kaynak: Hassan Tunç v.d., 2010: 368.

Yatlarda çalıştığı halde yatçılıkla doğrudan ilgili olmayan diğer personel ise ilgili alan şöyle sıralanabilir:

- Muhasebe Elemanı
- Kasa Elemanı
- Şoför
- Personel Elemanı
- Servis Elemanı

- Tesisatçı
- Marangoz
- Lift Operatörü
- Tekne elektrik
- Teknik Taşeronlar
- Bahçevan
- Temizlik Taşeronu olarak sayılabilir.

Bir başka çalışmada (Demirkol vd., 2002: 23) bir marinada çalışan personeli aşağıdaki gibi belirlenmiştir:

- Genel Müdür
- Marina Müdürü
- Personel Müdürü
- Satış ve Pazarlama
- Mali ve İdari İşler
- Güvenlik
- Teknik Servisi
- Liman Hizmetleri
- Temizlik
- Önbüro
- Muhasebe
- Marina Sorumlu Kaptanı
- Market
- Sosyal ve İdari İşler

4. Bulgular ve Değerlendirme

Marinalar, yat turizmiyle hareket eden turistlere her türlü tur hizmetin yanı sıra yiyecek ve içecek temin eden, restoran hizmeti veren, yatın bakım ve onarımının yapıldığı merkezlerdir. Yat ve marinacılık sektöründe kaliteli elaman istihdam etmek, işgücü düzeyinin karşılığı ücret vermek, profesyonel aşçı ve kaptan istihdam etmek, tekneleri belirli standartta tutmak, marinaların uluslararası standartlarda fiziksel özelliklere kavuşturulması gibi sorunlar yaşanmaktadır (Yarcan, 1993: 87).

Yat-Marina işletmeleri, sunduğu hizmetler itibarı (yata ilişkin bakım-onarım hizmeti, yatçıya servis, önbüro hizmetleri, konaklama hizmetleri vs.) ile aynı personelde çeşitli yeterlilikleri bir arada gerektirmektedir. Bu bağlamda bu sektörde çalışacak olan personelde bazı asgari nitelikleri taşıması gerekmektedir. Söz konusu bu nitelikleri genel olarak şöyle sıralamak mümkündür (Demirkol vd., 2002: 20-21);

- Yata hizmet veren yönetici ve çalışan konumundaki kişinin, denizcilik bilgisine ve *Gemi Adamı*⁽³⁾ ehliyetine sahip olması yanında, bu kişilerin bakım ve onarımdan sorumlu olmaları durumunda, motor, yat inşa, yelken, elektronik, fiber, metal ve ahşap boya bilgilerine de sahip olmaları gerekir.
- Yatçılara hizmet veren çalışanlar ise ön büro, mutfak, servis, muhasebe, temizlik vb. tüm turizm hizmetleri ile ilgili mesleki bilgi ve beceriye sahip olması yanında, yatçılarla daha iyi diyalog kurabilmesi için deniz konusunda da bilgili olması gerekir. Ancak bu grup personelde *Gemi Adamı* olma koşulu aranmamaktadır.

Bu meslekte gerekli olan bilgi ve becerilerin yanı sıra; müşteri memnuniyeti, dış görünüş, temizlik, iletişim, ayrıca yabancı konuşma düzeyinde yabancı dil bilmek gibi özelliklere ihtiyaç duyulmaktadır.

Turizmin çeşitlendirilmesi ve yat turizminde görünen gelişmeler ve Türkiye'nin Akdeniz havzasındaki en fazla mavi bayraklı kıyılara sahip ülke imajına sahip olması, Türk yat turizminin hızla gelişmesine neden olmuştur. 2011 yılında 23 milyar dolar olan turizm gelirinun yaklaşık 4 milyar doları, kapasitesinin sadece %10'u kullanılan yat turizminden elde edilmektedir. Yat turizmi ve buna bağlı olarak yat ve marina işletmeciliği sektörünün gelişimi de ülke ekonomisi için büyük önem taşımaktadır. Bu sektör hizmet yoğun bir sektördür ve kalifiye elemana ihtiyaç duyulmaktadır. Sektörün her geçen gün artan bu ihtiyacına bağlı olarak, yat turizminde görev alacak personelin eğitimi konusu bazı eğitim kurumları tarafından tartışılmaya başlanmıştır. Türkiye'de yat turizminde çalışacak personelin eğitiminde denizcilik ve ulaştırma sektöründe hizmet veren farklı eğitim kurumlarından yararlanılmaktadır bu kurumlar şunlardır (Kozak, 1999: 52): Çeşitli yat ve yatçılık dernekleri tarafından açılan kısa dönemli kurslar, denizcilik gemi inşaatı liseleri, denizcilik yüksekokulları ve son yıllarda açılan denizcilik fakülteleridir.

Ülkemiz kıyılarında 2002 yılı sonu itibariyle 25 adet marina varken, 2011 yılında bu sayı 46'ya çıkmış ve bu süreçte marina sayısında %94'lük bir artış olmuştur. Bu artış özellikle sektörün işgücü ihtiyacını da gündeme getirmiştir. Fakat bu sektörde; önbüro bölümünde çalışanların turizm alanında eğitim veren üniversitelerden mezun öğrenciler olduğu, gemici olarak çalışmak üzere denizcilik ve su sporlarında yetişmiş elemanların tercih edildiği, idari kadronun ise çekirdekten yetiştiği belirtilmiştir. Dolayısı ile istihdam yönelik ciddi bir sorunun yaşanmadığı vurgulanmıştır. Bunun yanında marina yatırımları ve yat trafiğinde beklenen artışa karşı günümüzdeki istihdam stratejilerinin yeterli olmayacağı görüşü hâkimdir. Ayrıca bu alanda mezun veren okullardan mezunların da marinalarda çalışmadığı vurgulanmıştır. Yine marina ve yat sektöründe uygulanan düşük ücret politikası nedeniyle ara elemanların niteliklerinin de düşük olduğu, üniversite mezunları tarafından tercih edilmediği, personel devir oranının yüksek olduğu be-

3 Geminin kaptanına, zabıtlarına, yardımcı zabıtlarına, stajyerlerine, tayfalarına ve yardımcı hizmet personeline gemi adamı denir.

lirtilmektedir. Marinalarda en çok teknik şef ve yetişmiş elektrik teknisyeni bulma konusunda sorun yaşanabildiği, özellikle teknik şef pozisyonu için gemi inşaat bölümlerinin ideal yeterlilik olduğu, çekek personelinin ise alt kadrolardan yetiştirilerek sağlandığı da belirtilen bir diğer unsurdur.

Sayısal verilerin aksine, istihdam sorunu yok gibi algılsa da bunun niceliksel anlamda olduğunu söylemek mümkündür. Diğer taraftan marinalarda hizmet kalitesinin artırılabilmesi için, mevcut personelin eğitimi ya da eğitimli personelin istihdam edilmesi zorunluluğu kaçınılmaz olacaktır.

A. Yat ve Marina İşletmeciliği Eğitimi

Ülkemizde yatçılık ve yat güzergâhları konularında, marina işletmeciliği konusunda gerekli bilgi ve donanımına sahip personel yetiştirmek üzere eğitim veren ön lisans programları Marina İşletmeciliği; Yat İşletme ve Yönetimi olarak adlandırılmıştır. Bu programlarda marinalara, denizcilik işletmelerine, brokerlik şirketlerine, limanlara, gemi inşa tesislerine şu elemanların yetiştirilmesi amaçlanmaktadır;

- Yönetici yardımcısı,
- Türk veya yabancı bayraklı özel ve ticari yatlara yat kaptanı,
- Deniz ve denizcilikle ilgili tüm sektörlere danışman ve uzman personel,
- İdari personel,
- Yat kaptanı,
- Yat servis elamanları,
- Marinalarda çalışacak büro elamanlarını ve teknik personel.

Türkiye’de denizcilik öğretiminin dört yıllık lisans programlarında gerçekleştirildiği 10 yüksekokul bulunmaktadır (Ölçme, Seçme ve Yerleştirme Merkezi, 2012). Bu okullar lojistik, ulaştırma, mühendislik ve işletme yönetimi alanlarında lisans eğitimi vermekte ve deniz ticaret filosuna zabit, deniz ticaret filusunun yönetim, destek ve acenta hizmetlerini yerine getirecek personel yetiştirmektedir. Denizcilik Fakültesi, Deniz Ulaştırma ve İşletme Mühendisliği, Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği gibi isimlerle kurulan bu okullardan denizcilik sektörünün farklı alanlarında çalışacak nitelikli personel mezun olmaktadır. Denizcilik Fakülteleri, deniz ticaret filolarında çalışacak üst düzey gemi adamlarını ve denizcilik ile ilgili sektörde görev alacak kalifiye yöneticiler yetiştirirken, Deniz Ulaştırma ve İşletme Mühendisliği bölümü mezunları, ticari denizcilik, güverte zabitliği ve uzak yol kaptanlığı yapmaktadırlar. Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği bölümünde ise uzak yol gemilerinde başmühendis yetiştirilmektedir.

Türkiye’de dört yıllık lisans eğitimi veren Denizcilik Okulları ve Fakülteleriyle ilgili bilgilere aşağıda yer verilmektedir (Ölçme, Seçme ve Yerleştirme Merkezi, 2012).

Denizcilik Fakülteleri ve Yüksekokulları

- Zirve Üniversitesi Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği
- Dokuz Eylül Üniversitesi-Denizcilik Fakültesi
- İstanbul Teknik Üniversitesi-Denizcilik Fakültesi
- İstanbul Üniversitesi-Mühendislik Fakültesi
- Karadeniz Teknik Üniversitesi-Sürmene Deniz Bilimleri Fakültesi
- Kocaeli Üniversitesi-Barbaros Denizcilik Yüksekokulu
- Piri Reis Üniversitesi-Denizcilik Yüksek Okulu
- Rize Üniversitesi-Turgut Kiran Denizcilik Yüksekokulu
- Yakın Doğu Üniversitesi-Denizcilik Fakültesi
- Yıldız Teknik Üniversitesi-Makine Fakültesi
- Zonguldak Karaelmas Üniversitesi-Deniz İşletmeciliği ve Yönetimi Yüksekokulu

Ülkemizde denizcilik sektöründe özellikle ara eleman açığını kapatacak personelin yetiştirilmesine yönelik önlisans programları şunlardır;

- Sınırlı Vardiya Zabiti yetiştiren Deniz ve Liman İşletmeciliği programı
- Vardiya Zabiti yetiştiren Deniz Ulaştırma ve İşletme Programı
- Makine Zabiti yetiştiren Gemi Makineleri İşletme Programı
- Yat turizm işletmelerinde çalışacak yat kaptanı, idari personel, yat servis elemanı ve marinede çalışacak büro elemanı yetiştiren Yat İşletme ve Yönetimi programı
- Yatlarda kaptan, marinalarda ve denizcilik işletmelerinde, brokerlik şirketlerinde, gemi inşa tesislerinde çalışacak yönetici yardımcısı ve büro elemanı yetiştiren Marina İşletme programı.

Türkiye’de bu eğitimi veren yükseköğretim kurumları ile ilgili bilgilere aşağıda yer verilmiştir.

Denizcilik Meslek Yüksekokulları

1. Bahçeşehir Üniversitesi-Meslek Yüksekokulu (Deniz ve Liman İşletmeciliği)
2. Beykoz Lojistik Meslek Yüksekokulu (Marina İşletme ve Deniz ve Liman İşletmeciliği)
3. Çanakkale Üniversitesi-Gelibolu Piri Reis Meslek Yüksekokulu (Deniz ve Liman İşletmeciliği)
4. Dokuz Eylül Üniversitesi-Seferihisar Fevziye Hepkon Sosyal Bilimler Meslek Yüksek Okulu (Marina İşletme)
5. Galatasaray Üniversitesi-Meslek Yüksekokulu (Gemi Makineleri İşletme ve Deniz Ulaştırma ve İşletme)
6. İstanbul Teknik Üniversitesi-Meslek Yüksekokulu (Gemi Makineleri İşletme ve Deniz Ulaştırma ve İşletme)
7. Kocaeli Üniversitesi-Karamürsel Meslek Yüksekokulu (Deniz ve Liman İşletmeciliği ve Gemi Makineleri İşletme)

8. Mersin Üniversitesi-Deniz ve Ticaret Meslek Yüksekokulu (Deniz Ulaştırma ve İşletme, Deniz ve Liman İşletmeciliği ve Gemi Makineleri İşletme)
9. Ordu Üniversitesi-Fatsa Meslek Yüksekokulu (Gemi Makineleri İşletme ve Deniz Ulaştırma ve İşletme)
10. Uludağ Üniversitesi-Gemlik Asım Kocabıyık Meslek Yüksekokulu (Deniz ve Liman İşletmeciliği)
11. Yakın Doğu Üniversitesi -Denizcilik Meslek Yüksekokulu (Deniz Ulaştırma ve İşletme, Deniz ve Liman İşletmeciliği ve Gemi Makineleri İşletme)
12. Yalova Üniversitesi-Yalova Meslek Yüksekokulu (Yat İşletme ve Yönetimi ve Deniz ve Liman İşletmeciliği)
13. Zonguldak Karaelmas Üniversitesi -Alaplı Meslek Yüksekokulu (Gemi Makineleri İşletme)
14. Mustafa Kemal Üniversitesi-Pirinçlik Meslek Yüksekokulu (Deniz ve Liman İşletmeciliği)

5. Sonuç ve Öneriler

Görüldüğü üzere ülkemizde yat ve marinacılık sektöründe çalışmak üzere ara eleman yetiştiren sadece üç okul ve bölüm bulunmaktadır. Marina işletme programlarının öğrenci kontenjanı yaklaşık 30 kişidir. Yat İşletme ve Yönetimi Bölümünün kontenjanı ise 40 kişidir. Ülkemizde üniversitelerin dışında yat ve marinacılık sektörüne ara eleman yetiştirmek üzere özel sektör ve kamu tarafından açılan çeşitli kurslar da bulunmaktadır. Milli Eğitim Bakanlığı tarafından Halk Eğitim Merkezlerinde Marina İşletmeciliği Kursu, Yat Hizmet Elemanı Yetiştirme Kursu ve Özel sektör tarafından İleri Seviye Yatçılık kursları verilmektedir.

Bu çalışma göstermektedir ki sayısı az olarak görülen eğitim kurumlarından mezunların yat ve marina işletmelerinde çalışma oranı düşüktür. Bu nedenle öncelikle mevcut okulların sektör ile işbirliği kaçınılmazdır.

Pek çok yeni marina yatırımının yapılıyor olması, bu alanda eğitimli ve nitelikli personel eksikliği ve bu alanda çalışan ara elemanlarda mesleki olarak standartlaşmanın olmaması, yat ve marina işletmeciliği alanında eğitim verecek önlisans programlarının gerekliliğini doğurmaktadır. Dolayısı ile yüksek eğitim kurumlarının ilgili programları açarak sektörde duyulan nitelikli ara eleman açığına destek olmaları önerilmektedir. Ayrıca hâlihazırda yat ve marina işletmelerinde çalışan alaylı olarak tanımlanan eğitimi olmayan personelin hem çalışma hayatlarına devam edip diğer yandan eğitimlerini sürdürebilmeleri için açık öğretim sisteminde bu programlar önerilmektedir.

Bu programlarda, yat ve marinalarda çalışacak, yat işletmelerinde çalışacak idari personel, yat servis elamanları, marinalarda çalışacak büro elamanlarını yetiştirilmelidir.

KAYNAKÇA

Ahipaşaoğlu, Halit Suavi ve İrfan Arıkan (2005) *Seyahat İşletmeleri Yönetimi ve Ulaştırma Sistemleri*, Ankara: Detay.

Akoğlan Kozak, Meryem (1999) "Türkiye'de Yat Turizmi Eğitimi"; *TUGEV Seçme Makaleleri* içinde, 49, Temmuz.

Anonim (2013) <http://akasiayachting.com/tr/yat-imalati> Erişim tarihi 16 Haziran 2013.

Arılı, Erdal (2012) "Yat Limanı İşletmeciliğinde Hizmet Kalitesi Faktörlerinin Tekrar Tercih Etme Niyeti, Tavsiye Etme Niyeti ve Genel Memnuniyet Düzeyi Üzerindeki Etkisi", *Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi*, 23 (1), s.19-32.

Demirkol, Şehnaz, Elbeyi Pelit ve Gonca Kılıç (2010) "Yat, Kruvaziyer ve Marina İşletmelerinde Kalite Yönetimi", *Turizm İşletmelerinde Toplam Kalite Yönetimi* içinde (der. Ş. Demirkol ve M. Halis), İstanbul: Değişim.

Demirkol, Şehnaz, Elbeyi Pelit ve Gonca Kılıç (2002) "Yat-Marina İşletmelerindeki Yönetici ve İşgören Sorunları Üzerine Bir Alan Araştırması", *Turizm Akademik Dergisi*, 1, s.13-32.

Deniz Ticaret Odası (2010) "2010 Deniz Sektörü Raporu", İstanbul.

Deniz Ticaret Odası (2012) <http://www.denizticaretodasi.org/> Erişim tarihi 18 Kasım 2012.

Eriş, Engin Deniz (2007) "Uluslararası Pazarlarda Türk Marinalarının Çekiciliği Ve Pazarlama Stratejileri"; *Ege Akademik Bakış/Ege Academic Review*, 7 (1), s.37-55.

Kültür ve Turizm Bakanlığı (2012) *Deniz Turizmi Yönetmeliği*, <http://teftis.kulturturizm.gov.tr/TR,14610/deniz-turizmi-yonetmeliği.html> Erişim tarihi 20 Kasım 2012.

Olgaç, Serkan (2001) *Türkiye'deki Yat Limanlarından Elde Edilen Gelirlerin Türkiye Turizmine Katkısı*. Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Ölçme, Seçme ve Yerleştirme Merkezi (2012) <http://dokuman.osym.gov.tr/pdfdokuman/2012/OSYS/2012OSYSKONTKILAVUZ.pdf> Erişim tarihi 23 Aralık 2012.

T.C. Ulaştırma Bakanlığı (2010) Turizm Kıyı Yapıları Master Plan Çalışması Sonuç Raporu. Ankara: Yüksel Proje Uluslararası A.Ş. ve Belde Proje ve Danışmanlık Tic. Ltd. Şti.
Yarcan, Şükrü (1993) *Seyahat Yönetimi*, İstanbul: Boğaziçi Üniversitesi Meslek Yüksekokulu Turizm Programı Yayını.

Yüksek, Gökçe (2010) "Yat Turizmi", *Turizm Ulaştırması* içinde (der. İ. Arıkan), Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayın No: 2131, Açıköğretim Fakültesi Yayın No:1159.