



Araştırma Makalesi (Research Article)

**TÜRKİYE’DE YAT TURİZMİ: MEVCUT DURUM, SORUNLAR VE POTANSİYEL
GELİŐİMİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ (YACHT TOURISM IN TURKIYE: CURRENT
SITUATION, PROBLEMS AND EVALUATION OF POTENTIAL DEVELOPMENT)****

Atıl ALPARSLAN^{1*} (orcid.org/ 0009-0003-1995-7785)

Ece DOĐANTAN² (orcid.org/ 0000-0002-7644-4228)

¹Anadolu Üniversitesi, Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, Konaklama İşletmeciliği, Eskişehir, Türkiye

²Anadolu Üniversitesi, Turizm Fakóltesi, Turizm İşletmeciliği Bölümü, Eskişehir, Türkiye

Özet

Bu araştırmanın amacı, Türkiye’nin yat turizmiyle ilgili zayıf yönlerini ve tehditlerini analiz ederek fırsatlarını ve güçlü yönlerini değerlendirmek ve paydaş görüşlerine dayalı olarak yat turizmini daha rekabetçi bir konuma taşıyacak stratejileri belirlemektir. Bu amaçla nitel araştırma yaklaşımlarından görüşme tekniğinden ve stratejik analiz tekniği olarak GZFT analizi ve TFZG matrisinden yararlanılmıştır. Araştırmada yat turizmi konusunda uzman 25 katılımcının deneyimlerine odaklanılmış ve görüşlerine dayalı olarak çeşitli stratejiler geliştirilmiştir. Araştırma sonuçlarına göre Türkiye’de yat turizminin en güçlü yönü, Ülkenin yat turizmi açısından sahip olduğu doğal ve kültürel çekicilikleridir. En zayıf yönü ise kalifiye ve eğitimli iş gücü eksikliğidir. Yat turizmindeki arz ve talep artışı sektörün en önemli fırsatı olarak değerlendirilirken artan maliyetlerin pazara olan etkileri, tehditler arasında ilk sırada yer almıştır. Türkiye’nin yat turizmi potansiyelinden daha verimli ve sürdürülebilir şekilde yararlanabilmek için Yat Turizmi Yönetmeliği, Deniz Turizm Yönetmeliği, Liman Yönetmeliği, Deniz Yönetim Planlarının gözden geçirilmesi ve Sürdürülebilir Kıyı Alan Yönetim Sisteminin oluşturulması ile daha hızlı ve daha etkin çözümlere ulaşılabileceği öngörülmektedir.

Anahtar Kelimeler: Deniz Turizmi, Yat Turizmi, GZFT Analizi, TFZG Matrisi, Türkiye

Abstract

The aim of this research is to analyze Türkiye's weaknesses and threats related to yacht tourism, to assess its opportunities and strengths, and to identify strategies that will move yacht tourism to a more competitive position based on stakeholder views. For this purpose, interview technique from qualitative research approaches and SWOT analysis and TOWS matrix as strategic analysis technique were used. The research focused on the experiences of 25 participants who are experts in yacht tourism, and various strategies were developed based on their opinions. According to the results of the research, the strongest aspect of yacht tourism in Türkiye was determined as the natural and cultural elements of the country in terms of yacht tourism. The weakest aspect is the lack of qualified and educated workforce. While the increase in supply and demand in yacht tourism is considered as the most important opportunity of the sector, the effects of increasing costs on the market were among the first threats. In order to benefit from Türkiye's yacht tourism potential in a more efficient and sustainable way, it is envisaged that faster and more effective solutions can be achieved by reviewing the Yacht Tourism Regulation, Marine Tourism Regulation, Port Regulation, Marine Management Plans and establishing a Sustainable Coastal Area Management System.

Keywords: Marine Tourism, Yacht Tourism, SWOT Analysis, TOWS Matrix, Türkiye

Giriş

Günümüzde denize yönelik eğlence ve dinlence endüstrisi olarak görülen yatçılık, dünya ekonomisindeki gelişmelere bağlı olarak Türkiye’de de fiziksel, endüstriyel ve finansal açıdan hızla büyüme göstermiş, turizm endüstrisinde en çok döviz getirisi sağlayan alanlardan biri konumuna gelmiştir (Yat Turizm Derneği, 2025). Bununla birlikte dünya genelinde COVID-19 (Koronavirüs hastalığı) salgını turizm sektörünü vurmasına rağmen, yat turizmi eğilimi istikrarlı bir şekilde artmış ve salgından sonra turizm sektörünün yeniden canlanmasında önemli bir katalizör görevi üstlenmiştir (Wang ve Lirn, 2024). Belirtildiği gibi yatçılık

**Bu makale, 2023 yılı Mayıs ayında Anadolu Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Uzaktan Eğitim Konaklama İşletmeciliği Tezsiz Yüksek Lisans Programında tezsiz yüksek lisans dönem projesi olarak gerçekleştirilmiştir.

*Sorumlu yazar: atil.alparslan@gmail.com

DOI: 10.33083/joghat.2025.513

temelinde gelişen yat turizmi, ulusal ve uluslararası turizm faaliyetlerinde rol oynayarak deniz ekonomisine önemli katkılar sağlamaktadır (Yao, Liu ve Huang, 2021).

Yat turizmi, deniz turizmi kapsamında kıyılarda yapılan alternatif bir turizm çeşidi olarak kıyı turizminin gelişmesini sağlamaktadır. Yat turizminin en önemli dinamikleri; gezmek ve spor yapmak için kullanılan motorlu tekneler ile bu teknelerin yanaşp su, yakıt, yiyecek-içecek ihtiyacını karşılayacak marina ismi verilen donanımlı yat limanlarıdır (Doğanay, 2001'den aktaran Narin, 2023: 140). Bunların yanı sıra doğal korumalı körfez ve koylar ve yakınlarındaki otantik köyler ve yerleşim yerleri, yat turizmi açısından oldukça ilgi çekici özelliklerdir. Ancak üç tarafı denizlerle çevrili olan Türkiye'nin, çok sayıda çekiciliğe, korunaklı doğal koya ve tarihi zenginliklere sahip olmasına rağmen yat turizmi potansiyelinden yeterince faydalanabildiğini söylemek güçtür (Alparslan, 2023). Ayrıca günümüzde Hırvatistan, Karadağ ve Türkiye'deki marina sayıları ve kalitelerinde artış yaşanmasına rağmen hala daha Fransa, İtalya ve İspanya; yatçılık ve marinacılıkta Akdeniz çanağında öncelikli tercih edilen bölgeler arasında yer almaktadır (Muslu, 2020: 96). Bununla birlikte yat turizmi potansiyeline sahip ülkelerde plan ve politikalar, sürdürülebilirlik ilkeleri çerçevesinde geliştirilmediği takdirde özellikle çevresel ve doğal zararlara neden olmaktadır. Özellikle yatçılık endüstrinde büyüme ile yat limanları ve yatlar, doğaları gereği çeşitli atıklar ile çevreyi kirletme potansiyeline sahip faktörlerdir (Carenno ve Lloret, 2021; Çanak, 2022). Bu zararlardan kaçınmak, rekabet gücünü artırmak ve yat turizminden maksimum fayda sağlamak için yat turizmi ile ilgili çeşitli unsurların belirlenerek ilgili stratejilerin oluşturulması ve uygulanmasının önemli olduğu düşünülmektedir. Bu kapsamda araştırmada GZFT analizi (GZFT: Güçlü Yönler, Zayıf Yönler, Fırsatlar ve Tehditler) ve TFZG matrisinden (TFZG: Tehditler / Fırsatlar / Zayıf Yönler / Güçlü Yönler) yararlanılarak, Türkiye'nin yat turizmiyle ilgili zayıf yönlerini ve tehditlerini analiz etmek, fırsatlarını ve güçlü yönlerini değerlendirmek ve paydaş görüşlerine dayalı olarak yat turizmini daha rekabetçi bir konuma taşıyacak stratejileri belirlemek amaçlanmıştır.

Turizm sektöründe GZFT analizi, destinasyonların ve işletmelerin pazarda var olmasını, rekabet avantajı kazanmasını ve sürdürülebilirliğini sağlaması amacıyla stratejik bir araç olarak yaygın olarak kullanılmaktadır (Emir, 2011; Sariisik, Turkay ve Akova, 2011; Agrawal, 2016; Mondal ve Haque, 2017; Aytuğ, Eryılmaz, Uçar ve Can, 2020; Büyüközkan, Mukul ve Kongar, 2021). Bu araştırmada GZFT analizi ile "Türkiye'de yat turizminin zayıf, güçlü yönleri ile fırsatlar ve tehditleri nelerdir?" sorularına yanıt aranırken, TFZG matrisi ile Türkiye'de yat turizmi ile ilgili aşağıdaki sorulara yanıt aranmıştır:

- Yat turizminin güçlü yönlerinden nasıl yararlanılabilir?
- Yat turizmi ile ilgili zayıf yönler nasıl aşılabilir?
- Yat turizmi ile ilgili fırsatlardan nasıl yararlanılabilir?
- Yat turizmi ile ilgili tehditler nasıl yönetilebilir?

Yat turizmi, akademik araştırmalarda nispeten sınırlı bir şekilde ele alınmakta olup, bu alandaki çalışmalar daha çok yat turizm faaliyetlerinin çevresel, sosyal ve ekonomik etkilerine odaklanmaktadır (Yao vd., 2021). Bu araştırmada ise yat turizmi konusunda ilgili paydaşların görüşlerine ve deneyimlerine dayalı olarak rekabetçi ve geliştirici stratejilerin ortaya konması amaçlanmaktadır. Önerilerin, düzenleyici makamlar tarafından etkili stratejik ve operasyonel planların hazırlanmasına yardımcı olması beklenmektedir.

Yat Turizmi

Alanyazında yat turizminin, yelkenciliğin yanı sıra jet-ski gibi kıyı su sporları, tekne gösterileri, liman turları ve deniz mirası gibi deniz turizminin farklı yönlerini içeren bir turizm çeşidi olduğu belirtilir. Araştırmalar da yat turizminin, deniz turizmi kavramının bir parçası olarak görülmesi gerektiğini belirtir (Mikulic Krešić ve Kožić, 2015; Moreno ve Otamendi 2017; Yao vd., 2021). Bu iddialara paralel olarak Mikulić vd. (2015) deniz turizminin, bir yatla tatil yapmanın yanı sıra deniz sporlarına katılım, balık tutma veya turistlerin su altı yaşamına yönelik eğitici ilgileri gibi birden fazla farklı deniz aktivitesini içeren daha geniş kapsamlı bir terim olduğunu belirtmektedir. Horak, Marusic ve Favro (2006) yatçılığı, suyun yanında veya içinde gerçekleşen ve yelkenle yüksek oranda bağlantılı bir turizm faaliyeti olarak tanımlar. Turizm Bakanlığı'nın tanımına göre yat turizmi; turistin yata ulaşması ve belirli bir gezinti sonunda yatı terk etmesi arasında gerçekleşen tüm turistik faaliyetlerden oluşmaktadır (Turizm Bakanlığı, 1992). Türkiye Turizm Ansiklopedisinde yapılan farklı bir tanımda ise yat turizmi, deniz turizmi ve kıyı turizminin bir bileşkesi olarak ele alınmıştır. Bu kapsamda yat turizmi: "kişilerin sahip olduğu, ortak kullandığı, ödünç aldığı veya kiraladığı yatlarla yaptıkları deniz seyahatini ve bu zaman diliminde gerçekleşen tüm turistik faaliyetleri içeren bir turizm alt grubu" olarak tanımlanmıştır (Barlas, 2019). Tüm tanımlardan yola çıkıldığında bu araştırmada yat turizmi; gezmeye, dinlenmeye ve eğlenmeye amacıyla günübirlik tekneler, mavi yolculuklar, yelken ve yatlarla doğal, tarihî ve turistik değerleri

içeren, farklı yöreleri ve aktiviteleri içine alan bir rota boyunca yapılan geziler kapsamında deniz turizminin bir kolu olarak ele alınmıştır.

Yat Endüstrisi Küresel Stratejik İş Raporuna göre yat endüstrisi için küresel pazarın değeri 2024 yılında 10,5 milyar ABD doları olacağı tahmin edilmiş ve 2030 yılına kadar 14,4 milyar ABD dolarına ulaşması öngörülmüştür (Global Yacht Industry Market, 2025). Dünyada yat turizminin en yaygın olarak Akdeniz’e kıyısı olan bölgelerde geliştiğı belirtilmektedir. Yunanistan, Adalar, Balear Adaları, Karayipler, Fransa, İtalya’da marınacılık yaygınlaşmıştır. Marınacılık %80 oranında İspanya, İtalya ve Fransa kıyılarında yapılmaktadır (Duran, 2002). Literatürde yat turizminin, ekonomik ve sosyal açıdan turizm destinasyonları için önemli ölçüde karlı bir faaliyet olduğu kanıtlanmıştır. Yat turizmi, bölge sakinleri ve uygulayıcılar için doğrudan bir gelir kaynağı oluştururken, hükümetler vergilendirme yoluyla dolaylı gelir elde etmektedir (Zubak, Jugovic ve Stumpf, 2014). Destinasyonlarda yat turizminden elde edilen gelir kaynakları şu şekilde özetlenebilir (Ioannidis, 2019: 33-34):

- Yaz döneminde liman ve marinalardaki yat yavaşma ücretleri
- Kış döneminde marinalarda veya tersanelerde yıllık yavaşma ücretleri
- Marinalarda yat turistlerinin harcamaları
- Yat akaryakıt satışları
- Broker ve acente komisyonlarından toplanan vergiler
- Yat işletmecilerinden toplanan gelir vergileri
- Tamamlayıcı iş kolları için finansal getiriler (deniz sporları, transfer hizmeti, hediyeelik eşya, restoran işletmeleri, teknik destek firmaları, yerel tur rehberleri gibi)

Sanıldığıının aksine yat turizmi, dünyada yalnızca elit bir grubun dâhil olduğu rekreasyonel bir alan değil, aynı zamanda orta gelir grubundan turistlerin de tercih ettiği rekreatif bir faaliyettir. Lüks turizmin yanı sıra orta gelir grubuna da hitap eden bu eğilimin değışmesinde, ekonomik koşulların kötüleşmesiyle beraber yat işletmeciliğinde daha uygun fiyatlarda yelkenli teknelerin üretilmesi ve bu teknelere olan talebin artmasının etkili olduğu belirtilmektedir (Yat Turizmi Derneğı 2023’den aktaran Arıcan, 2024: 26).

Günümüzde yatçılık sektörünün önemli oyuncularından biri, altyapıya ve köklü denizcilik geçmişine sahip olan İngiltere’dir. Akdeniz’de yatçılıkla lider olan İngiltere, piyasadaki ürün tedarikinde de aktif rol oynar. Ayrıca yatçılıkla ilgili kurallar ve düzenlemeler konusunda belirleyicidir. İngiltere dışında yatçılık sektöründe piyasaya hâkim olan ülkeler: Hollanda, İskandinav ülkeleri ve Amerika Birleşik Devletleridir (Muslu, 2020: 59). Yat turizminde popüler olan destinasyonlar olarak Danimarka, Norveç, İsveç, Hollanda, Fransa, Almanya, İspanya, İtalya, Yunanistan, Hırvatistan ve Türkiye gösterilmektedir (Sevinç ve Güzel, 2016). Türkiye güney sahilleri Akdeniz’de en önemli 7 yat charter rotası içinde yer almaktadır. Türkiye’nin dışında diğer noktalar: Güney Fransa (Monaco, Cannes), İtalya ve Sardunya, İspanya ve Balear Adaları (İbiza, Mallorca, Minorca), Malta ve Sicilya-Hırvatistan ve Montenegro, Yunanistan ve Adalarıdır (Santorini, Mikonos) (DTO, 2024).

Türkiye’de Yat Turizmi

Türkiye’de yat turizminin, yasa ve mevzuat açısından deniz turizmi kapsamında değerlendirildiğı bilinmektedir. Nitekim Kültür ve Turizm Bakanlığı, yat turizmi ile ilgili planlama ve düzenlemeleri içeren Yat Turizmi Yönetmeliğini yürürlükten kaldırmış Deniz Turizmi Yönetmeliğı olarak yeniden düzenlemiştir. Böylece yat turizmi, deniz turizminin bir kolu olarak ele alınmaya başlanmıştır (Şimşek ve Gültekin, 2022). Deniz Ticaret Odası (DTO), “denizde deniz araçları ile yapılan turizm amaçlı meslek faaliyetleri ile bu faaliyetleri destekleyen diğer meslek faaliyetlerini deniz turizmi” olarak tanımlar. Türkiye’de deniz turizmi gelirleri, genel turizm gelirlerinin yaklaşık %20’sini oluşturmaktadır (Deniz Ticaret Odası, 2025). Deniz ve iç sularda gezi, spor ve eğlence amaçlı turizm faaliyetinde bulunan gerçek ve tüzel kişilere ait özel ve ticari yatlar ile gezi amaçlı tekneler deniz turizmi araçları arasında yer alır (Deniz Turizmi Yönetmeliğı, 2009). Türkiye’de deniz turizmi alanındaki düzenlemeler, 2634 Sayılı Turizmi Teşvik Kanunu’nun (1982) yürürlüğe girmesiyle yasallaşmış, yat limanı yatırım ve işletmeciliğine ilişkin düzenlemeler ise bu kanuna bağılı olarak yayımlanan bir yönetmelik ile yapılmıştır (Master Plan, 2010).

Yat yatırım ve işletmeleri arasında “mavi yolculuk” (gulet işletmeleri), “bareboat” (mürettebatsız işletmeler), “günübirlik gezi tekneleri işletmeleri”, “yüzer restaurant” ve “otel işletmeleri” bulunmaktadır (Deniz Ticaret Odası, 2019). Yatlar, “gezi, spor ve eğlence amacıyla deniz turizminde kullanılmaya uygun, taşıdığı yolcu sayısı on ikiyi geçmeyen, yük, yolcu ve balıkçı gemisi niteliğinde olmayan, kamarası, tuvaleti ve mutfağı olan deniz aracıdır”. Günübirlik gezi tekneleri ise “gezi, eğlence ve turizm amacıyla limandan aldığı yolcuları aynı

gün aynı limanda indiren, mutfağı bulunan, denize girme ve güneşlenme hizmeti sunan, denize elverişlilik belgesine sahip deniz turizmi aracı” olarak tanımlanmaktadır (Deniz Turizmi Yönetmeliğı, 2009).

Yat işletmeciliğı, günöbirlik gezilerin yanı sıra mavi yolculuk olarak adlandırılan haftalık tekne turlarıyla da yat turizmine ivme kazandırmaktadır. Türkiye’de ticari yatçılığın Halikarnas Balıkçısı, Azra Erhat ve arkadaşlarının yapmış olduğı mavi yolculuk turları ile başladığı belirtilir (Muslu, 2020: 35). Mavi yolculuğun çıkış noktası, Halikarnas Balıkçısı olarak bilinen Cevat Şakir Kabaağaçlı’nın 1944 yılında “Yatağan” adlı teknesiyle Bodrum ve Gökova kıyılarını gezerek güzelliğini keşfetmesidir. 1946 yılında ise yanına yedi arkadaşını (şairler, yazarlar, aydınlar) ve Bodrumlu ahtapot avcısı Paluko’yu alarak “Macera” adlı tekneyle ilk mavi yolculuğa çıkar. Bu yolculuk aynı zamanda Halikarnas Balıkçısının Türkiye’deki rehberlerin öncüsü olarak kabul edilmesinde de önemli rol oynar. Mavi yolculukta birlikte seyahat edenlere oradaki tarihi o kadar güzel anlatır ki bu yolculuklar süreklilik kazanır (Yetgin ve Yılmaz, 2018: 829). Mavi yolculuk turlarında kullanılan ve ahşap yatlar olarak bilinen guletler, Akdeniz tekne yapım yöntemleriyle inşa edilmekte ve dünya çapında özgün bir marka değeri yaratmaktadır. Türkiye’ye özgü bir turistik ürün olan mavi yolculukların, seyir süresi 3-7 gün arasında değışmekte ve Bodrum-Antalya arasındaki koylarda gerçekleştirilmektedir (DTO, 2022).

Türkiye’de yatçılık mavi yolculuk turları ile 1946 yılında başlasa da ticari açıdan ele alındığında Türkiye’nin, 100 yıllık geçmişe sahip İngiltere kadar köklü bir geçmişe sahip olduğunu söylemek güçtür (Muslu, 2020: 35). 70’li yıllarda Avrupalı ve Amerikalı yatçılar Türkiye’ye geldiklerinde barınma, tamir, kışlama ve alışveriş vb. ihtiyaçları doğmuş ve bunlara hizmet verecek Turizm Bakanlığı’nın bünyesinde çeşitli yat limanları belirlenerek liman planları hazırlanmıştır. Turizmi Teşvik Kanunu’nun ardından 80’li yıllarda Çeşme’den Antalya’ya kadar olan doğal koylarda çeşitli niteliklerde yat limanları kurulmuştur (Master Plan, 2010). Dolayısıyla Türkiye’de alt ve üst yapı yatırımlarının 1982 yılındaki teşviklerden sonra başlaması, yat turizminin diğerk Akdeniz ölkelerine göre gecikmeli başlamasına neden olmuştur. Ancak buna rağmen Anadolu topraklarında tekne ve yat yapımı çok eskilere dayandığı belirtilmektedir (Erhat, 1962’den aktaran Yetgin ve Yılmaz, 2018: 837). Bunun günümüzdeki en önemli etkilerinden biri, Türkiye’nin, dünya yat üretiminde İtalya ve Hollanda’dan sonra üçüncü sırada yer almasıdır. Özellikle Antalya Serbest Bölge lüks yat üretiminde dünya markası haline gelerek 2000 yılından beri bölgede satış değeri 1,2 milyar dolara ulaşan 460 yat üretilmiştir (TRT Haber, 2020).

Tablo 1. Türkiye’de Yıllara Göre İşletme Belgeli Yat İşletmeleri, Yat Sayıları ve Kapasiteleri

Yıllar	İşletme Sayısı			Yat Sayısı			Yatak Sayısı		
	Yerli	Yabancı	Toplam	Yerli	Yabancı	Toplam	Yerli	Yabancı	Toplam
2015	857	27	884	1.529	826	2.355	15.312	6.626	21.938
2016	1.140	24	1.167	1.537	608	2.145	15.994	5.100	21.094
2017	1.150	20	1.170	1.557	312	1.869	16.153	2.532	18.658
2018	1.159	18	1.177	1.572	251	1.823	16.150	2.043	18.193
2019	1.344	11	1.355	1.819	160	1.979	17.917	1.219	19.136
2020	1.451	-	1.451	1.947	-	1.947	18.576	-	18.576
2021	1.980	-	1.980	2.505	-	2.505	21.248	-	21.248
2022	2.221	-	2.221	2.745	-	2.745	23.055	-	23.055
2023	2.218	-	2.218	2.742	-	2.742	12.047	-	23.047

Kaynak: DTO, 2024 (Kültür ve Turizm Bakanlığı verileri)

2021 yılına kadar yat istatistiklerinde önemli bir değışim görölmese de özellikle pandemiyle yat kiralama usulü ile yat turizmi talebinin artığı belirtilmektedir (Şimşek ve Gültekin, 2022). Olumsuz gelişmelere karşın 2020 yılı turizm sezonunda Türkiye’de iç piyasaya yönelik yasaklar 2020 yılı temmuz ayında askıya alınmasıyla birlikte yat kiralama sayıları artmıştır (Muslu, 2022). Ancak Türkiye’de yatçılığın hala uzmanlık bilgisi, artan fiyatlar, vergiler, liman ve bağlanma ücretleri, yat ve ekipmanların maliyetleri göz önüne alındığında büyük ölçüde sosyo-ekonomik yönden güçlü bir kesimin dâhil olduğı bir turizm alanı olarak göröldüğü söylenebilir.

Yöntem

Türkiye’de yat turizminin mevcut durumunun ortaya konması ve geleceğe yönelik tahmin ve önerilerin geliştirilmesi amacıyla gerçekleştirilen bu araştırmada, betimsel ve nitel bir araştırma yaklaşımı benimsenmiş bu kapsamda görüşme yönteminden yararlanılmıştır. Araştırmada amaçlı bir örnekleme yöntemi olan maksimum çeşitlilik örnekleme yöntemi tercih edilmiştir. Maksimum çeşitlilik örneklemede, probleme taraf olabilecek bireylerin çeşitliliğini maksimum derecede yansıtabilmek mümkündür (Marczyk, DeMatteo ve Festinger, 2005). Bu çeşitliliği sağlamak amacıyla Türkiye’de marinalarda, yat limanlarında ve iskelelerde

görev yapan ve günöbirlik tur düzenleyen işletme çalışanları, yat turizmi sektör danışmanları, brokerlar, gemiciler, kaptanlar, kaptan adayları ve yat işletmecilerinden oluşan ve bilgisiyle uzman olarak nitelendirilebilecek toplam 25 kişi araştırmanın örneklemini oluşturmuştur. Yarı yapılandırılmış görüşmeler, 2023 yılı mart ve mayıs ayları arasında, denizcilik eğitim merkezlerinde, yelken kulüplerinde, marinalarda, yat limanlarında ve iskelelerde gerçekleştirilmiştir. Yat turizmi paydaşları, yat turizmi ekosisteminin ana bileşenini oluşturdukları için geri bildirimlerin analizleri yürütmek için önemli bilgiler sunacağı düşünülmüştür.

Görüşmelerin yürütölmesinde yarı yapılandırılmış görüşme formundan yararlanılmıştır. İlk aşamada katılımcıların demografik bilgilerine (yaş, cinsiyet, meslek) ve yatçılık ile ilgili deneyimlerine yer verilmiştir. Daha sonraki aşamalarda Türkiye’de yat turizminin mevcut ve gelecekteki durumu (teşvik, talep, arz, liman, iş gücü vb.) ile Türkiye’de yat turizminin geliştirilmesi için önerilerine ilişkin sorular yöneltilmiştir. Bu kapsamda 5 adet yarı yapılandırılmış görüşme sorusu hazırlanmıştır (Tablo 2.).

Tablo 2. Görüşme Soruları

1. Yaşınız, mesleğiniz, yat turizmindeki deneyiminiz ya da yat turizmiyle ilişkiniz nedir?
2. Dünyada yat turizminin durumunu nasıl değerlendiriyorsunuz?
3. Türkiye’de yat turizminin mevcut durumunu nasıl değerlendiriyorsunuz?
• Yeterince teşvik var mıdır?
• Yeterince talep var mıdır?
• Yeterli liman var mıdır?
• Yeterli işgücü/insan kaynağı var mıdır? Örneğin yat kaptanı vb.
4. Türkiye’de yat turizminin gelecekteki durumunu nasıl değerlendiriyorsunuz?
5. Türkiye’de yat turizminin geliştirilmesi için önerileriniz nelerdir?

Araştırmada veri setinde doğrudan görünmeyen kavramsal kodlama ve sınıflama yoluyla temaların ve bu temalar arası anlamlı ilişkilerin ortaya çıkarılması amacıyla tematik içerik analizi ve GZFT analizinden yararlanılmıştır. GZFT analizi, stratejik planlamada işletmelerin üstün ve zayıf yönlerinin ortaya konulduğu ve dış çevredeki fırsat ve tehditlerin tespit edildiği bir yöntemdir (Ülgen ve Mirze, 2013: 160).

Araştırmada veriler içerik analiziyle çözümlenmiş, kodlamalar yapılmış, kodlar GZFT analizinin unsurları kapsamında önceden belirlenen temalar altında toplanmıştır. Analizlerin ikinci aşamasında, birinci aşamadaki analizlerden ve veri setinden hareket ederek yeniden tematik içerik analizi gerçekleştirilmiştir. Bu aşamada temalar, TFZG matrisine göre düzenlenmiş ve çapraz ilişkilere dayalı olarak kodlamalar yapılmıştır.

Nitel araştırmalarda geçerlik, araştırmacının araştırdığı olguyu olduğu biçimiyle ve mümkün olduğu kadar yansız aktarması anlamına gelmektedir (Kirk ve Miller, 1986). Toplanan verilerin ayrıntılı olarak rapor edilmesi ve araştırmacının sonuçlara nasıl ulaştığını açıklaması, geçerliğin ölçütleri arasında yer alır. Betimsel türden analizlerin kullanıldığı araştırmalarda katılımcıların doğrudan alıntılarına yer vermek de geçerlik kapsamında değerlendirilir (Yıldırım ve Şimşek, 2011: 257). Nitel araştırmalarda güvenilirlik açısından nicel araştırmalarda olduğu gibi sonraki araştırmaların, araştırma bulgularını tekrar etmesi beklenmese de araştırmanın daha sonra yapılacak araştırmalarda nasıl bir yol haritası izleneceği konusunda bilgi sunması beklenir (Şavran, 2012: 175). Verilerin nasıl toplandığı, nasıl analiz edilip raporlandığı ve yöntemle ilişkin bilgilerin ayrıntılı açıklanması, benzer araştırmalar yapacak araştırmacılar için yol gösterici olur (Yıldırım ve Şimşek, 2011: 261). Araştırmanın geçerlik ve güvenilirliği kapsamında izlenen adımlar şu şekilde özetlenebilir:

- Yarı yapılandırılmış görüşme sorularına nitel araştırma konusunda uzman bir akademisyenin görüşleri doğrultusunda son şekli verilmiştir.
- Görüşmeler ses kayıt cihazı ile kaydedilmiş ve bir araştırmacı tarafından kayıtların dökümü yapılmıştır. Diğer araştırmacı ses kayıtlarını yeniden dinleyip deşifrelerin kontrolünü gerçekleştirmiştir.
- Analiz sürecinde ortaya çıkan kodlama kümelerinin bir arada ve tüm veri seti ile ilişkili olarak karşılaştırılması ve sağlaması araştırmacılar tarafından yapılmış ve ortak karara varılmıştır.
- Geçerliliği sağlamak için bulgular doğrudan alıntılarla desteklenerek raporlanmıştır.

Anadolu Üniversitesi Sosyal ve Beşerî Bilimler Bilimsel Araştırma ve Yayın Etiği Kurulundan 02.05.2023 tarihli 506634 sayılı karar ile etik raporu alınmıştır.

Bulgular

Katılımcıların yaş, cinsiyet, meslek ve deniz/yat turizmine ilişkin deneyimlerini içeren bilgiler Tablo 3’de sunulmuştur.

Tablo 3. Katılımcıların Özellikleri

Katılımcılar	Cinsiyet	Yaş	Meslek	Deneyim
K1	Kadın	34	Yat Broker	25 Yıl
K2	Erkek	51	Danışman, Mentor	3 Yıl
K3	Erkek	68	Makine Mühendisi, Tekne Sahibi	54 Yıl
K4	Erkek	67	Donatan, Mavi Tur İşletmecisi	20 Yıl
K5	Erkek	68	Yat Kaptanı	50 Yıl
K6	Erkek	30	Yat Kaptanı /Amatör Denizci	3 Yıl
K7	Erkek	65	Denizci /Yazar	45 Yıl
K8	Erkek	57	Ekonomist /Amatör Denizci	35 Yıl
K9	Erkek	57	Turizm İşletmeci /Kılavuz Kaptan	35 Yıl
K10	Erkek	47	Yat Kaptanı	29 Yıl
K11	Erkek	38	Yat Kaptanı	7 Yıl
K12	Erkek	37	Tekne Acenta Yetkilisi	5 Yıl
K13	Erkek	60	Turizm İşletmeci /Yat Kaptan	40 Yıl
K14	Erkek	27	Yat Kaptanı	3 Yıl
K15	Kadın	46	Amatör Denizci	10 Yıl
K16	Erkek	60	Eğitmen Kaptan	40 Yıl
K17	Erkek	30	Gemici, Kaptan Adayı	5 Yıl
K18	Erkek	40	Donatan (Tekne Sahibi)	6 Yıl
K19	Erkek	46	Donatan (Tekne Sahibi)	5 Yıl
K20	Erkek	35	Gemici	6 Yıl
K21	Erkek	47	Emekli Polis /Amatör Denizci	5 Yıl
K22	Erkek	50	Mühendis /Lisanslı Yelkenci	20 Yıl
K23	Erkek	50	İşletme /Amatör Denizci	15 Yıl
K24	Erkek	46	Doktor /Amatör Denizci	6 Yıl
K25	Erkek	70	İş Adamı /Amatör Denizci	25 Yıl

Araştırma katılımcıları; donatan (tekne sahibi), yat broker, mavi tur işletmecileri, yat kaptanı, denizci, yazar, turizm işletmecileri, acenta yetkilileri, lisanslı yelkencilerden oluşmaktadır. Katılımcıların neredeyse tamamının erkeklerden oluştuğu, yalnızca iki katılımcının kadın olduğu görölmektedir. Yaş ortalamaları 49 olan katılımcıların en gencinin 27, en yaşlısının ise 70 yaşında olduğu gözlenmiştir. Deniz/yat turizmi deneyimleri 3 ile 54 yıl arasında değışen katılımcılardan ikisinin yelkenli ile dünya turu deneyimi bulunmaktadır (K7-K8).

Tablo 4’de GZFT analizi bulgularına yer verilmiştir.

Tablo 4. GZFT Analizi Bulguları

Temalar	Kodlar	Katılımcılar	Frekans
Güçlü Yönler	Doğal ve kültürel çekicilikler	K1,K2,K4,K5,K6,K7,K8,K11,K12, K13,K14,K22	12
	Yat turizmi olanakları	K3,K4,K5,K7,K9,K10,K12,K14, K22,K25	10
	Yeterli insan kaynağı	K1,K2,K5,K7,K9,K11,K12,K14	8
	Kaliteli hizmet	K2,K3,K12	3
	Teknik imkânlar	K3,K5	2
	Döviz geliri	K14	1
	Teşvikler	K7	1
	Kalifiye eleman eksikliği	K1,K3,K4,K5,K6,K7,K8,K9,K10, K12,K13,K14,K18,K19,K20	15
	Liman ve marina yetersizliği	K3,K4,K5,K6,K7,K8,K9,K10,K11, K12,K13,K14,K18,K22	14
	Yetersiz devlet teşviğı	K1,K2,K4,K5,K8,K9,K10,K11,	14

Zayıf Yönler		K12,K13,K14,K22,K24,K25	
	Mevsimsellik	K4,K10,K13,K18,K20,K22,K23, K24, K25	9
	Planlama, organizasyon, koordinasyon, denetim eksikliği	K2,K3,K4,K5,K6,K11,K14, K18,K22	9
	Yabancı dil yetersizliği	K9,K10,K16	3
	Tanıtım yetersizliği	K3,K10,K11,K14	4
	Marmara Denizde yat turizminin gelişmemesi	K22,K23,K24,K25	4
	Çalışan ücretlerinin yetersizliği	K10,K17	2
	Yat ve tekne sayısının yetersizliği	K10	1
Fırsatlar	Yatçılığa olan talep artışı	K1,K2,K4,K5,K6,K7,K8,K9,K10,K 11,K12,K14	12
	Turist talebi artışı	K1,K2,K4,K5,K6,K7,K8,K9,K10,K 11,K12,K13,K14	13
	Tekne alımlarında artış	K1,K3,K4,K9,K11,K12	6
	Yeni girişimlerin pazara girmesi	K1,K2,K3,K4,K11,K12	6
	Teknolojik gelişmeler	K10,K12	2
	Türk bayraklı tekne sayısında artış	K1,K9	2
	Dalmaçya'dan getirilen Motorbotların kaptan ihtiyacını artırması	K3	1
	Pazar olanakları	K1	1
Tehditler	Artan maliyetler ve fiyatlar	K1,K2,K3,K4,K7,K8,K9,K10,K12, K19,K23,K25	12
	Sektördeki olumsuz tutum ve davranışlar	K10,K14,K14,K17,K15,K19,K20, K21	8
	Kıyı ve denizlerdeki gürültü, kirlilik ve yapılaşma	K1,K2,K3,K5,K8,K10,K14	7
	Marinalarındaki konaklama kısıtları	K2,K3,K7,K9,K12,K13	6
	Yüksek vergiler (KDV, Özel Tüketim Vergisi)	K3,K10	2
	Denizcilik eğitimindeki sorunlar	K15,K16	2
	Cezalar	K10	1
	Turist kalitesinin düşmesi	K10	1
	Döviz kurundaki dalgalanmalar	K12	1

Katılımcılardan elde edilen veriler incelendiğinde, yat turizminin en güçlü yönleri; yat turizmi destinasyonlarının turistleri cezbeden doğal ve kültürel çekicilikler ile (f: 12) tekne, mavi tur, günlük tur imkânları, liman, iç deniz gibi yat turizmi olanaklarına sahip olması (f:10) ayrıca yat turizminde çalışacak yeterli insan kaynağının bulunabilmesidir (f:8).

'Türkiye yat turizmi açısından bir cennet olarak görülebilir. Gerek geleneksel Mavi Yolculuk gerek günlük turlar gerekse de Edremit'ten Antalya'ya kadar limanlardan tekne kiralayıp vakit geçirmek için iyi imkânlar var.' (K3)

'Yeterli iş gücü var ve her geçen gün de artmaktadır. Son yaşanan depremlerle de deniz kenarı olan il ve ilçelerimize de yerleşen sayısı çok fazla. Bu da ilerleyen yıllarda sektördeki iş gücü ve insan kaynağını besleyen faktörlerden biri olabileceğini tahmin ediyorum.' (K14)

Katılımcılardan biri yat turizmi olanakları ile zenginleştirilmiş bir paket tur uygulamasını aşağıdaki gibi aktarmaktadır:

'Çin, Japonya ve özellikle Avrupa ülkelerinden paket tur olarak Türkiye'ye gelen turist kabileleri var. Örneğin Alanya'ya geldiklerinde ortak hareket ettiğimiz firmadan satın aldıkları pakete ekstra ücret vererek Çeşme'ye günübirlik yat turizmi ekliyorlar. Böylelikle İzmir'den ülkelerine gidiş imkânı da doğmuş oluyor.' (K13)

Katılımcıların özellikle vurguladığı nokta, yat turizminde genç ve çalışmaya hevesli bir kitlenin var olduğu ancak bu insan kaynağının yat turizmi konusunda yeterli bilgi ve beceriye sahip olmadığıdır. Nitekim kalifiye eleman eksikliği (f:15), yat turizminin en zayıf yönü olarak da dikkat çekmektedir. Katılımcılar bunun sebebini; yabancı dil eksikliğine, deniz okullarında verilen eğitimlerin teorik düzeyde kalmasına, yat turizminin sezonluk bir iş olarak görülmesi sebebiyle nitelikli elemanın farklı alanlara kaymasına bağlamaktadır.

‘Yat turizminde en çok talep gören “gemici” ehliyetli ve tecrübeli olan kişilerdir. Sektördeki eğitimli ve yetişmiş eleman sıkıntısının en büyük sebebi sezonluk iş olarak görülmesidir.’ (K4)

Yat turizmi ile ilgili diğer bir zayıf nokta liman ve marina sayısının az olması ya da kapasitelerinin yetersiz olmasıdır (f:14). Katılımcılar bu durumun son yıllarda pandemiyle yat turizmine olan talebin artması sonucu ortaya çıktığını belirtmektedir.

‘Yeterince liman ve marina yok ve son 2 yılda marinalara bağlanma bedelleri %300 mertebesinde arttı ve yeni marinalara ihtiyaç olduğu aşikârdır.’ (K3)

‘Bundan 20-30 sene önce yeterli liman vardı hatta limanlar, marinalar ve balıkçı barınakları yarı yarıya boştu. Tekne boyları küçüktü, müsait yer vardı. Ancak son yıllarda düzensiz tekne yapımı sebebiyle teknelerin boyu hem büyümüş hem yerli ve yabancı çok tekne imal edilince tüm limanlar ve marinalar küçük ve yetersiz kaldı.’ (K10)

Katılımcılar, Türkiye’de yat turizminin istenilen düzeyde gelişmemesinin en önemli nedenlerinden birini de yetersiz devlet teşviği (f:14) ile kamu ve özel işletmecilik kapsamında planlama, organizasyon, koordinasyon ve denetim eksikliğine (f:9) bağlamaktadır. Ayrıca katılımcılar Türkiye’deki mevsimsellik sorununu (f:9), hem çalışacak personel bulmada hem de turizm talebi açısından önemli bir engel olarak görmektedir.

‘Akdeniz bölgesinde sahip olduğumuz doğal limanları başka bir yerde bulamazsınız. Ancak plansızlık, programsızlık ve organizasyon eksikliği, başıboşluk dünya yatçıları tarafından da fark edilmiştir.’ (K5)

Katılımcılara göre yat turizmi için en önemli fırsat; arz (f:12), talep (f:13) ve tekne alımlarındaki artıştır (f:6). Yeni girişimlerin pazara girmesi, Dalmaçya’dan getirilen motorbotların kaptan ihtiyacını artırması, pazar olanakları ve teknolojik gelişmeler diğer fırsatlar arasında yer almaktadır. Yat turizmi kapsamında en fazla dile getirilen konu tehditler ile ilgilidir. Bunlar içinde liman ve marina işletmecilik, personel, mazot, yemek, bağlanma, yedek parça maliyeti gibi artan maliyetler ve bunların pazara yansımaları (f:12) ilk sırada gelmektedir. Bir katılımcı sanılanın aksine yatçılığa talebin yüksek kesimden ziyade orta gelir düzeyine sahip kişilerden geldiğini belirtmektedir. Katılımcılara göre sektördeki olumsuz tutum ve davranışlar (f:8) da yat turizminin karşısındaki önemli bir tehdittir. Bu tutum ve davranışlar; çevreye ve insana saygısızlık, ego sorunları, kayırmacılık, güç savaşları, yat kaptanlarının ve işletmecilerin çalışanlara olumsuz tutumlarıdır. Katılımcılardan biri müşterilerin yat güvenliğini sarsan özel isteklerinden birini şu şekilde aktarmaktadır:

‘Bazı turistler gemide kadın kaptan ve gemici istiyorlar. Ancak bulmak çok zor. Gece olduğunda erkek kaptan ve gemicinin tekneden ayrılmasını istiyorlar. Bu istek deniz ve tekne güvenliği için tehlike yaratıyor.’ (K20)

‘Denizlerdeki çöpler ve atıklar, denizlerimizi ve doğamızı olumsuz yönde etkiliyor. Ayrıca, yatların denizde yaydığı gürültü ve emisyonlar da deniz ekosistemine zarar verebiliyor.’ (K14).

‘Çok dalgalı denizde güvenlik için turistlerin teknede ya da teknedeki havuzlukta ortak alanda toplanması gerekiyor. Ancak bazı turistler kendi güvenliğini hiçe sayarak kenarda, teknenin pruvasında ya da tam pupa kısmında fotoğraf çekmeye veya zaman geçirmeye çalışıyor. Bu tehlikeli. Denizde güvenlik kurallarına uyulması gerekiyor.’ (K21)

GZFT analiziyle yat turizminin güçlü ve zayıf yönleri ile fırsatlar ve tehditler ortaya konduktan sonra TFZG matrisi oluşturulmuştur (Tablo 5). TFZG matrisinin oluşturulmasında ilk aşamadaki analiz sonuçlarından yararlanılmış, stratejiler içerik analiziyle katılımcıların görüşleri doğrultusunda oluşturulmuştur.

Tablo 5. TFZG Matrisi

Türkiye’de Yat Turizmi	Güçlü Yönler 1.Doğal ve kültürel çekicilikler 2.Yat turizmi olanakları 3.Yeterli insan kaynağı	Zayıf Yönler 1.Kalifiye eleman eksikliği 2.Liman ve marina yetersizliği 3.Yetersiz devlet teşviği 4.Planlama, organizasyon, koordinasyon, denetim eksikliği 5.Mevsimsellik
Fırsatlar 1.Yatçılığa olan talep artışı 2.Turist talebi artışı 3.Tekne alımlarında artış 4.Yeni girişimlerin pazara girmesi	GF Stratejileri Yeni girişimcilere ve turistlere doğaya ve kaynaklara sahip çıkacakları bir kültür aşlamak (G1+G2-F1+F2+F3+F4) Türkiye'nin yurt dışı pazarlarda tanıtımını etkin bir şekilde yapmak için bu alanda yetişmiş insan kaynağından yararlanmak (G3-F2) Marmara Denizi'nin iç deniz olmasından yararlanarak potansiyele sahip bölgelerin belirlenip yat turizmine açılması (G1+G2-F1+F2+F3+F4) Karadeniz Bölgesi'nde özellikle Trakya Bölgesi'nin Karadeniz kıyıları, İstanbul'un Şile ve Ağva bölgesinin yat turizmi için kullanılması (G1+G2-F1+F2+F3+F4)	ZF Stratejileri Yatçılık sektöründe kalifiyeli eleman (kaptan, gemici, teknisyen vb.) yetiştirilmesi için turizm ve denizcilik eğitimi veren mesleki kursların iş birliği içinde çalışmasını sağlamak (Z1+Z4-F1+F3+F4) Yat tasarımı ve üretim sektörü için çırak, ara eleman ve mühendis yetiştirilmesi (Z1+Z4-F1+F3+F4) Yabancı dil bilen denizci personel sayısının artırılması (Z1-F2) Yeni liman ve marinaların açılması ve mevcut limanların kapasitelerinin artırılması (Z2+Z3+Z4-F1+F2+F3+F4) Amatör denizciler için marina, liman ve yat bağlama yerlerinin sayısının artırılması (Z2+Z3+Z4-F1+F3+F4) Yabancıların küçük teknelerle ulaşması için devletin global acenteler kurması ve bütün teknelerin kooperatif gibi acentalara üye olmalarının sağlanması (Z4-F1+F2+F3+F4) Tekne bakım, onarım ve tadilat merkezlerinin kapasitesinin artırılması (Z4-F1+F3+F4) Marmara ve Karadeniz kıyılarındaki potansiyel yerlerin yat turizmi için kullanılması (Z5-F1+F3+F4) Turizm mevsimini uzatacak yeni tur paketlerinin geliştirilmesi (Z5-F2)
Tehditler 1.Artan maliyetler ve fiyatlar 2.Sektördeki olumsuz tutum ve davranışlar 3.Kıyı ve denizlerdeki gürültü, kirlilik ve yapılaşma 4.Marinalardaki konaklama kısıtları	GT Stratejileri Doğal ve kültürel kaynakların (deniz ve koyların) korunmasına destek olacak denizciler yetiştirmek (G1+G3-T2+T3) Yabancı teknelerin Türk marinalarında konaklama kısıtlarını kaldırmak (G2-T4) Turizmcilere çevre bilinci yaratacak eğitimler vermek (G3-T2++T3) Kıyı kanunun uygulanması (G1+G2-T1+T3) İnsan kaynağının tekne yapımı, tamir, malzeme üretimi gibi alanlara teşvik edilmesi (G3-T1) Donanımlı, duyarlı ve profesyonel hizmet verebilecek vasıflı personel yetiştirmek (G3-T2+T3)	ZT Stratejileri Yatçılık eğitim kriterlerini arttırarak çevreye ve insana duyarlı insan kapasitesini genişletmek (Z1-T2+T3) Denizde güvenlik ve denizde çatışmayı önleme eğitimlerine öncelik verilerek amatör denizcilerin denizcilik ile ilgili bilinçlendirilmesi (Z1-T2+T3) Amatör ve orta halli denizcilere hitap edecek basit ve ucuz bağlama yerlerinin yapılması (Z2+Z4-T1) Kıyılarda çevreyi olumsuz etkileyecek yapılaşmaları engellemek (Z2+Z4-T3) Ege ve Karadeniz'deki balıkçı limanlarında yatlar için uygun fiyatlı yataşma yerleri tahsis edilmesi (Z2-T1) Turizm Teşvik Kanunu yeniden revize edilerek teşvik maddelerinin içeriğinin genişletilmesi (Z3+Z4-T1+T4) Yatlar için mazot teşviğinin uygulanması (Z3-T1)

Çöp ve atıkların denize dökülmesinin engellenmesi için cezai yaptırımların uygulanması (Z4 -T3)
Yurtdışından gelen yabancı bayraklı teknelerin marina ve limanlarında konaklama kısıtlarının kaldırılması (Z4 -T4)

‘Yatçılık sektöründe kalifiyeli eleman yetiştirilmesi için turizm ve denizcilik eğitimi veren mesleki kursların iş birliği içinde çalışması ve bu sektöre yetkin elemanlar yetiştirmesi sektöre ivme kazandıracaktır. Yat limanların kapasitesinin artması ve standart hizmet anlayışına uyumlandırılması sektörün hak ettiği noktaya ulaşmasını sağlayacaktır.’ (K1)

‘Marmara Denizi iç deniz olması bir avantaj bu nedenle potansiyele sahip bölgelerin belirlenip yat turizmine açılmasının iyi olacağını düşünüyorum. Karadeniz Bölgesinde de özellikle Trakya Bölgesinin Karadeniz kıyıları, İstanbul’un Şile ve Ağva bölgesi iç turizm açısından zaten kullanılıyor. Neden Yat Turizmi içinde kullanılsın.’ (K22)

‘Ticari işletmeler için global acenteliklerin artması... Acente karı %20 ile %30 arası bunun maliyeti çok şişirdiğine inanıyorum. Benim tavsiyem: Yabancıların küçük teknelere ulaşması için devletin global acenteleri kurması ve bütün teknelerin korporatif gibi, buraya üye olmalarının sağlanmasıdır.’ (K4)

‘DTO Yönetim Kurulu Başkanlığı yat turizmi ile ilgili etkili çalışmalar yapmaktadır. Kuruluşun Bakanlıkla yaptığı görüşmeler sonucu, 2018 yılında KDV yüzde 1’e, ÖTV ise yüzde 0’a indirilmişti. Yaklaşık 6000 Yabancı Bayraklı Yat, Türk Bayrağı’na geçişi sağlanarak Türk bayraklı tekne sayısı artırıldı. Turizm Teşvik Kanunu yeniden revize edilerek teşvik maddelerinin içeriğinin genişletilmesinin iyi olacağını düşünüyorum.’ (K1)

‘Yeni limanların açılması, Ege ve Karadeniz’deki balıkçı limanlarında yatlar için uygun fiyatlı yanaşma yerleri tahsis edilmesi gerekir.’ (K7)

Katılımcıların görüşlerine dayalı olarak geliştirilen stratejilerin literatürle tartışmasına; sonuç, tartışma ve öneriler kısmında ayrıntılı olarak yer verilmiştir.

Sonuç, Tartışma ve Öneriler

Bu araştırmada Türkiye’de yat turizminin mevcut durumu ortaya konmuş, ayrıca yat turizmiyle ilgili geleceğe yönelik stratejiler ve öneriler geliştirilmiştir. Bu kapsamda Türkiye’deki yat turizminin en güçlü yönleri, Türkiye’nin sahip olduğu doğal ve kültürel çekicilikler; tekne, mavi tur, günlük tur imkânları, liman, iç deniz gibi yat turizmi olanakları ve çalışacak yeterli insan kaynağıdır. Bunların yanı sıra doğal koy ve körfezler, deniz suyu sıcaklığının tüm mevsim istenen düzeyde olması, tarihi antik liman kentlere sahip olması çok önemli değerlerdir. Benzer şekilde Sariisik vd. (2011) da yat turizmi yönetimi konusunda yaptıkları araştırmada; doğal kaynakları, geleneksel Türk yapımı guletleri, yat turizminin güçlü yönleri olarak belirlemişlerdir. Ayrıca çalışmalarında devlet desteği ve yat turizmine yönelik yatırımlara devlet desteğinin artırılması güçlü yönler ve fırsatlar arasında ele alınırken, bu araştırmada yetersiz devlet teşviki, yat turizminin zayıf yönleri arasında yer almaktadır. Bu durum geçen 12 yılda yat turizmine yönelik destek ve teşvikin azaldığını göstermektedir.

Gerek mavi yolculuk ve günübirlik turlar gerek Edremit’ten Antalya’ya kadar var olan limanlarda tekne kiralayarak vakit geçirmek, turizm için iyi imkânlardır. Ancak araştırmada, Türkiye’de genç insan sayısı fazla olduğu halde yat turizmi alanında çalışacak gerekli bilgi ve beceriye sahip diğer bir ifadeyle tecrübeli ve yetkin insan kaynağının yetersiz olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Bu durum ise araştırmada yat turizminin zayıf yönlerinden biri olarak değerlendirilmiş ve bunun başlıca nedenlerinden birinin mevsimsellik sorunu olduğu belirtilmiştir. Yine bulgulardan yola çıkıldığında yat sezonunun kısa olması, çalışacak tecrübeli insan kaynağının farklı alanlara yönelmesine neden olmaktadır. Turizm Zirvesi Çalıştay Raporunda (2023) da Türkiye’de turizmi mevsimsellikten ve bölgesellikten kurtararak altyapısını rahatlatarak, sürdürülebilirlik çerçevesinde alternatif turizm çeşitlerinin tanımlandığı, standartlarının belli olduğu bir mevzuatın önemli olduğu vurgulanmaktadır. Bu konudaki diğer bir sorun, denizcilik okulunda verilen eğitimlerin teorik düzeyde kalması ve eğitim hizmetlerinin sektörün ihtiyaçlarını karşılayamamasıdır. 2010 yılı Turizm Kıyı Yapıları Master Plan Çalışmasında yat limanlarındaki en önemli sorunlarından birinin kaptanlardaki eğitimsizlik ve iletişim sorunu olduğu belirtilmektedir (Master Plan, 2010). Ayrıca personelin yabancı dil sorunu da yat turizmini olumsuz etkilemektedir. Dolayısıyla yatçılık sektöründe kalifiyeli eleman yetiştirilmesi için turizm

ve denizcilik eğitimi veren okulların iş birliği içinde ve sektörün ihtiyaçlarını karşılayacak uygulamalı eğitim içerikleriyle çalışması önem taşımaktadır.

Türkiye, gerek tekne/yat ve personel kapasitesiyle gerek doğal limanları ve güzellikleriyle gerekse iç ve dış turizm talebini karşılayan mavi tur ve günlük tur imkânlarıyla yat turizmi için önemli kaynaklara sahiptir (Polat, Bitiktas ve Açık, 2022; Narin, 2023; DTO, 2024). Türkiye'nin sahip olduğu kaynak ve değerleri kullanarak daha verimli bir şekilde geliştirilecek turistik ürün paketleri, mevsimsellik sorununa çözüm üretirken aynı zamanda çalışanların sektörde kalmalarını sağlayabilir. Türkiye'de yat turizminin gelişmiş olduğu bölgelerin Akdeniz ve Ege kıyıları olduğu göz önüne alındığında, Marmara'nın da bir iç deniz olma avantajından ya da Karadeniz'in uygun balıkçı limanlarından yararlanılarak çeşitli turistik ürünler geliştirilebilir. Bu şekilde mevcut potansiyelin değerlendirilmesi, zayıf yönler kapsamında belirtilen teknelerin bağlanması için liman ve marinaların yetersizliği sorununa da bir çözüm getirebilir.

Araştırma sonuçlarına göre kalifiye eleman eksikliği, liman ve marina yetersizliğinin yanı sıra yönetim sorunları ile devlet desteğinin yeterli olmaması da yat turizminin başlıca zayıf yönleri arasında yer almaktadır. Örneğın İspanya'nın 4.964 km uzunluğundaki kıyılarında 356 yat bağlama yeri mevcutken, Türkiye'nin hemen hemen iki kat uzunluğa sahip kıyılarında (8.333 km) yalnızca 83 adet yat bağlama yeri mevcut olması düşündürücüdür (DTO, 2022). Narin (2023) de bu araştırma sonuçlarına paralel olarak yat limanlarının sayısının yetersizliğini vurgulamaktadır. Araştırmasında bunun sebeplerini, yat limanlarının maliyetlerinin çok yüksek olması bununla birlikte yatırımların geriye dönüş oranının da çok uzun sürede gerçekleşmesi olarak göstermektedir. Bunların yanı sıra bürokratik işlemlerin yoğunluğu da yatırımlar için caydırıcı unsurlar olarak değerlendirilmektedir. Dolayısıyla bu konuda devletin kolaylaştırıcı uygulamaları harekete geçirerek teşvik sağlamanın önemli olduğu düşünülmektedir. Bu araştırma kapsamında geliştirilen stratejiler incelendiğinde, Turizm Teşvik Kanunu yeniden revize edilerek teşvik maddelerinin içeriğinin genişletilmesi, yabancıların küçük teknelere ulaşması için devletin global acenteler kurması, denizcilik kooperatifinin kurulması, mazot teşviğinin sağlanması, liman sayısının artırılması, mevcut limanların kapasitelerinin ve bağlama yerlerinin artırılması, marinalardaki konaklama kısıtlarının kaldırılması ve hizmet kalitesinin artırılması, devletten beklenen bazı teşvik ve uygulamalar arasında yer almaktadır. 2022 yılı Denizcilik Sektör Raporunda benzer sorunların gündemi oluşturduğu, deniz turizminin sürdürülebilirliği için günöbirlik gezi teknesi işletmeciliği hizmet kalitesinin artırılması, denizcilikte haksız rekabetin önlenmesi, yeni çekek yerlerinin açılması gibi maddelerin deniz turizmi stratejik hedefleri arasında olduğu dikkat çekmektedir (DTO, 2022). Polat vd. (2022) Antalya'da yat ve kruvaziyer turizmini inceledikleri araştırmalarında, yat turizmine yönelik önemli alt yapı eksikliklerinin olduğu sonucuna ulaşmışlardır. Araştırmalarında yat turizmi açısından en önemli sorunlar arasında, yeterli iskele/ çekek yeri olmaması, bürokratik engeller ve markalaşma gösterilmektedir. Alt yapı eksikliklerine ilişkin bu bulgular, araştırma sonuçlarıyla da benzerlik göstermektedir.

Araştırmada elde edilen bulgulara dayanarak marina, liman ve çekek yerlerinin, tekneler için yedek parça fiyatlarının yüksek olması ve personel maaşlarının artması sektörün önündeki tehditlerden en önemlileri olarak görölmektedir. Muslu (2020: 45) da benzer şekilde rekabet ve yat sayısının çoğalması ile personel maliyetlerinde kısıtlamaya gidildiğinden bu durumun çalışanların motivasyonunu düşürdüğünü ve böylece kalitenin düşmesine neden olduğunu belirtmektedir. Devletin teşvik politikalarını genişletmesi, bu sorunları tamamen ortadan kaldıramasa da ekonomik yönden sektörü destekleyecek bir uygulama olarak görölebilir. Araştırma bulgularına göre artan maliyetler ve fiyatlar yat turizmine yönelik tehditlerin başında gelmektedir. Liman ve marina işletmecilik, personel, mazot, yemek, bağlama, yedek parça maliyeti, işçilik gibi artan maliyetler ve bunların pazara yansımaları orta halli amatör denizciler için yatçılığı imkânsız hale getirmektedir. Bu kapsamda amatör denizcileri de düşünerek tekneler için basit ve ucuz bağlama yerleri gibi teşvik edici düzenlemelerin yapılması önerilmektedir.

Sektördeki olumsuz tutum ve davranışlar, kıyı ve denizlerdeki güröltü, kirlilik ve yapılaşma da Türkiye'de yat turizmine yönelik tehditler arasında yer almaktadır. Muslu (2022) araştırmasında bağlama yeri, çekek yeri, atık yönetimi, deniz kirliliği konusunda sorunların geçmişe oranla azalmış olsa bile günümüzde hala devam etmekte olduğunu belirtmektedir. Bu kapsamda denizcilik eğitimlerinde denizde güvenlik ve çatışmayı önleme eğitimlerine öncelik verilerek amatör denizcilerin denizcilik ile ilgili bilinçlendirilmesi önerilmektedir. Ayrıca özellikle kıyı bölgelerinde yaşayan yerel halkın, yat turizminden faydalanan turistlerin, çocuk ve gençlerin, deniz ve yat turizmi ile bağlantılı diğerk sektör çalışanlarının denizcilik ve çevre konusunda bilinçlendirilmesi önemlidir.

Dünyada yat kiralama pazarının yarısının Akdeniz ölkelerini kapsıyor olması Türkiye'nin önündeki fırsatlardan biri olarak değerlendirilebilir. Bu kapsamda yatçılığa olan talep ile turist talebi her geçen gün

artmaktadır. Özellikle pandemiyle birlikte tekne alımlarının da arttığı belirtilmektedir. Dolayısıyla yeni girişimcilerin sayısı da artmaktadır. Bunların yanı sıra yat turizmi, döviz getirisi yüksek olan bir turizm türü olarak Türkiye ekonomisine katkının yanı sıra diğer sektörlerle de çarpan etkisi yaratmaktadır. Bu kapsamda Türkiye'nin yat turizmi potansiyelinden daha verimli ve sürdürülebilir şekilde yararlanabilmek için Yat Turizmi Yönetmeliği, Deniz Turizm Yönetmeliği, Liman Yönetmeliği, Deniz Yönetim Planlarının gözden geçirilmesi ve Sürdürülebilir Kıyı Alan Yönetim Sisteminin oluşturulması ile daha hızlı ve daha etkin çözümlere ulaşılabilmesi öngörülmektedir.

Kaynakça

- Agrawal, V. (2016). A review of Indian tourism industry with GZFT analysis. *Journal of Tourism and Hospitality*, 5(1), 196-200. <http://doi.org/10.4172/2167-0269.1000196>.
- Alparslan, A. (2023). *Türkiye'de yat turizmi: mevcut durum, sorunlar ve geleceğe yönelik tahminler*. (Yayımlanmamış Tezsiz Yüksek Lisans Dönem Projesi), Eskişehir: Anadolu Üniversitesi, Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, Eskişehir.
- Arıcan, O. H. (2024). Yat turizm şirketleri için yelkenli tekne seçimi kriterlerinin belirlenmesi. *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi*, 16(1), 22-50.
- Aytuğ, K., Eryılmaz, Ç., Uçar, S. ve Can, O. (2020). Sinop ilinin alternatif turizm çeşitleri açısından GZFT analizi. *Karadeniz Araştırmaları*, 17(67), 715-736.
- Barlas, B. (2019). *Yat turizmi*. Erişim tarihi: 20.05.2025, <https://turkiyeturizmansiklopedisi.com/yat-turizmi>.
- Büyüközkan, G., Mukul, E. ve Kongar, E. (2021). Health tourism strategy selection via GZFT analysis and integrated hesitant fuzzy linguistic AHP-MABAC approach. *Socio-Economic Planning Sciences*, 74, 100929. <http://doi.org/10.1016/j.seps.2020.100929>.
- Carenno, A. and Lloret, J. (2021). Environmental impacts of increasing leisure boating in the Mediterranean coastal waters. *Ocean and Coastal Management*, 209(1), 1-13.
- Çanak, Y. (2022). *Ege bölgesindeki yat limanı işletmecilerinin çevre yönetim uygulamaları*. (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İskenderun Teknik Üniversitesi, İskenderun, Hatay.
- Deniz Ticaret Odası (2025). *Deniz turizmi*. Erişim tarihi: 20.05.2025, <https://www.denizticaretodasi.org.tr/tr/sayfalar/deniz-turizmi-calisma-grubu>.
- Deniz Turizmi Yönetmeliği (2009). *Deniz turizmi yönetmeliği*. Erişim tarihi: 20.05.2025, <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2009/07/20090724-6.htm>.
- DTO (2019). *Deniz ticareti*. İMEAK Deniz Ticaret Odası yayını.
- DTO (2022). *Denizcilik sektörü raporu. İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası*. Erişim tarihi: 20.05.2025, www.denizticaretodasi.org.tr.
- DTO (2024). *Denizcilik sektörü raporu. İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası*. Erişim Tarihi: 19.03.2025, <https://www.denizticaretodasi.org.tr/tr/yayinlarimiz/sektorraporu>.
- Duran, T. (2002). *Türk denizciliği ve deniz ticareti kaynakları*. Araştırmalar Vakfı İstanbul Araştırma Merkezi. İstanbul.
- Emir, O. (2011). *Turizmde GZFT analizi: Afyonkarahisar örneği*. Ankara: Detay Yayıncılık.
- Global Yacht Industry Market (2025). *Global strategic business report*. Erişim Tarihi: 19.03.2025, <https://www.researchandmarkets.com/reports/2905656/yacht-industry-global-strategic-business-report?srsId=AfmBOoo0uiXmL8WU6sv3qk3a75kPipzikAPj5mVJU32eOQ0rbgeJRn>.
- Horak, S., Marusic, Z. and Favro, S. (2006). Competitiveness of Croatian nautical tourism. *Tourism in Marine Environments*, 3(2), 145–161. <http://doi.org/10.3727/154427306779435274>.
- Ioannidis, S. A. K. (2019). An overview of Yachting Tourism and its role in the development of coastal areas of Croatia. *Journal of Hospitality and Tourism Issues*, 1(1), 30-43.

- Kirk, J. and Miller, M. L. (1986). *Reliability and validity in qualitative research*. Beverly Hills, CA: Sage.
- Marczyk, G., DeMatteo, D. and Festinger, D. (2005). *Essentials of research design and methodology*. John Wiley, Sons Inc.
- Master Plan (2010). *Turizm kıyı yapıları master plan çalışması taslak sonuç raporu*. Erişim Tarihi: 27.04.2023, <https://www.denizticaretodasi.org.tr/tr/sayfalar/master-planlar>.
- Mikulić, J., Krešić, D. and Kožić, I. (2015). Critical factors of the maritime yachting tourism experience: an impact-asymmetry analysis of principal components. *Journal of Travel ve Tourism Marketing*, 32(1), 30-41. <http://doi.org/10.1080/10548408.2014.981628>.
- Mondal, M. and Haque, S. (2017). GZFT analysis and strategies to develop sustainable tourism in Bangladesh. *UTMS Journal of Economics*, 8(2), 159-167.
- Moreno, M. and Otamendi, F. J. (2017). Fostering nautical tourism in the Balearic Islands. *Sustainability*, 9(12), 2215. <https://doi.org/10.3390/su9122215>.
- Muslu, A. (2020). *Yatçılık ve yat işletmeciliği*. E. Sezgin (Ed), Deniz turizmi işletmeciliği (s. 31-63) Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayınları.
- Muslu, A. (2022). Yat kiralama çeşitleri ve yatçılık sektöründe dünden pandemi krizine yaşanan gelişmeler. *Ordu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi*, 12(3), 2929-2946.
- Narin, M. (2023). Burhaniye yat limanının turizm açısından değerlendirilmesi. *Paradoks Ekonomi Sosyoloji ve Politika Dergisi*, 19(2), 134-161.
- Polat, Ç., Bitiktas, F. ve Açık, A. (2022). Türkiye’de yat ve kruvaziyer turizmi gelirleri: Antalya Örneği. *Journal of Maritime Transport and Logistics*, 3(2), 76-89.
- Sariisik, M., Turkay, O. ve Akova, O. (2011). How to manage yacht tourism in Turkey: A GZFT analysis and related strategies. *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, 24, 1014-1025. <https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2011.09.041>.
- Sevinç, F. ve Güzel, T. (2016). *Yat turizmi*. F. Çakmak ve F. İstanbullu Dinçer (Ed.). Deniz turizmi (s. 89-155). Ankara: Detay Yayıncılık.
- Şavran, T. G. (2012). *Örneklem seçimi ve ölçüm*. T. Gönç Şavran (Ed.). Sosyolojide araştırma yöntem ve teknikleri. Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayını.
- Şimşek, A. ve Gültekin, P. (2022). *Türkiye’de yat turizmi faaliyetlerinde rol oynayan paydaşların belirlenmesi*. G. Ç. Demirkan ve S. Güngör (Ed.). (s.47-63). Mimarlık ve planlama ve tasarımda araştırma ve değerlendirmeler-II. Gece Kitaplığı.
- TRT Haber (2020). *Türkiye yat turizminde dünya üçüncüsü*. Erişim Tarihi: 27.04.2023, <https://www.trthaber.com/haber/ekonomi/turkiye-yat-uretiminde-dunya-ucuncusu-506327.html>.
- Turizm Zirvesi Çalıştay Raporu (2023). Türkiye turizm zirvesi çalıştay raporu. Anadolu Üniversitesi, Eskişehir.
- Ülgen, H. ve Mirze S. K. (2013). *İşletmelerde stratejik yönetim*. İstanbul: Beta Basım Yayın Dağıtım.
- Wang, H. C. ve Lirn, T. C. (2024). Enhancement of marina service quality of yacht tourism in Taiwan: A Euclidean Distance of Importance-Performance Analysis. *SAGE Open*, 14(4), 21582440241281634.
- Yao, Y., Liu, Y. and Huang, L. (2021). Motivation-based segmentation of yachting tourists in China. *Asia Pacific Journal of Tourism Research*, 26(3), 245-261. <https://doi.org/10.1080/10941665.2020.1851274>.
- Yat Turizm Derneği (2025). *Yat turizmi*. Erişim tarihi: 20.05.2025, <https://ytb.org.tr/>.
- Yetgin, D. ve Yılmaz, A. (2018). *İlk mavi yolculuklar*. N. Kozak (ed). (s. 829-845). Dünden bugüne Türkiye’de turizm: kurum, kuruluşlar, turizm bölgeleri, meslekler. Yıkılmazlar Basın Yayın.
- Yıldırım, A. ve Şimşek, H. (2011). *Sosyal bilimlerde nitel araştırma yöntemleri*. Ankara: Seçkin Yayıncılık.

Zubak, A., Jugovic, A. and Stumpf, G. (2014). Analysis and evaluation of the nautical tourism in the Republic of Croatia and its impact on destination development. International M-SPHERE 2014 Conference for Multidisciplinarity in Business and Science, Zadar.