

T.C.
DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ÇALIŞMA EKONOMİSİ VE ENDÜSTRİ İLİŞKİLERİ ANABİLİM DALI
İNSAN KAYNAKLARI PROGRAMI
YÜKSEK LİSANS TEZİ

MARİNA İŞLETMECİLİĞİNİN BÖLGESEL EKONOMİ VE
İSTİHDAM ÜZERİNDEKİ ETKİLERİ
SEFERİHİSAR TEOS MARİNA ÖRNEĞİ

Ömer Faruk OKTAR

Danışman
Prof. Dr. Mustafa Yaşar TINAR

İZMİR - 2013

YÜKSEK LİSANS
TEZ/ PROJE ONAY SAYFASI

2009801207

Üniversite : Dokuz Eylül Üniversitesi
Enstitü : Sosyal Bilimler Enstitüsü
Adı ve Soyadı : Ömer Faruk OKTAR
Tez Başlığı : Marina İşletmeciliğinin Bölgesel Ekonomi ve İstihdam Üzerindeki Etkileri:
Seferihisar Teos Marina Örneği

Savunma Tarihi : 16.12.2013
Danışmanı : Prof.Dr.Mustafa Yaşar TINAR

JÜRİ ÜYELERİ

Ünvanı, Adı, Soyadı

Üniversitesi

Prof.Dr.Mustafa Yaşar TINAR

DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ

Doç.Dr.Özlem ÇAKIR

DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ

Yrd.Doç.Dr.Serim PAKER

DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ

Oybirliği ☒

Oy Çokluğu ()

Ömer Faruk OKTAR tarafından hazırlanmış ve sunulmuş "Marina İşletmeciliğinin Bölgesel Ekonomi ve İstihdam Üzerindeki Etkileri: Seferihisar Teos Marina Örneği" başlıklı Tezi / Projesi () kabul edilmiştir.

Prof.Dr. Utku UTKULU
Enstitü Müdürü

YEMİN METNİ

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum “ Marina İşletmeciliğinin Bölgesel Ekonomi ve İstihdam Üzerindeki Etkileri Seferihisar Teos Marina Örneği “ adlı çalışmanın, tarafımdan akademik kurallara ve etik değerlere uygun olarak yazıldığını ve yararlandığım eserlerin kaynakçada gösterilenlerden oluştuğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanılmış olduğunu belirtir ve bunu onurumla doğrularım.

Tarih

20 / 09 / 2013

Ömer Faruk OKTAR

ÖZET

Yüksek Lisans Tezi

Marina İşletmeciliğinin Bölgesel Ekonomi ve İstihdam Üzerindeki Etkileri

Seferihisar Teos Marina Örneği

Ömer Faruk OKTAR

Dokuz Eylül Üniversitesi

Sosyal Bilimler Enstitüsü

Çalışma Ekonomisi ve Endüstri İlişkileri Anabilim Dalı

İnsan Kaynakları Programı

Günümüzde ekonomik ve kitlesel bir olgu haline gelen turizmin ülke ekonomileri üzerindeki olumlu etkileri onun ekonomik yönünü daha da ön plana çıkarmıştır. Türkiye Turizminin en dezavantajlı olduğu konuların başında düşük gelirli turist gruplarına hizmet verilmesi bulunmaktadır. Ancak yat turizminde özel yatçılar ve bu yatlarla gelen turistler diğer turistlere göre daha üst gelir düzeyindeki turist grupları olmaktadır. Bu durumda yat turizmi ve yatların ihtiyaçlarının karşılandığı yat limanları önemli bir konuma gelmektedir. Deniz turizminin alt yapısını oluşturan yat limanları, diğer bir tabirle marinalar yatırım aşamasında sermaye yoğun, işletme aşamasında emek yoğun işletmelerdir. Verilen hizmetlerde insan emeğine ihtiyaç vardır. Dolayısıyla marina işletmelerinin kuruldukları yerdeki istihdama olumlu katkılarının olması doğaldır. Ayrıca o bölgeye ve genel ekonomiye de getiri sağlarlar. Marinaların ekonomik açıdan etkileri üç kısımda incelenebilir. Yatırım aşamasındaki etkileri araştırma ve projeler, ön izin, şantiye kurulumu ve personel ücretleri, yapı denetim giderlerinden oluşmaktadır. İnşa aşamasındaki etkileri her türlü bina ve mendirek imalatı akaryakıt ve atık istasyonları, hareketli vinç, elektrik su gibi alt yapı tesisat giderleridir. İşletme aşamasındaki etkileri ise personel ücretleri, tanıtım ve reklam giderleri, yasal harçlar, bakım onarım giderleri ve akaryakıt masraflarıdır. Marinaların işletme olarak doğrudan ekonomiye katkıları tekne bağlama gelirleri, karaya

çekme ve teknik servis gelirleri, kira ve dalgıç hizmetlerinden elde edilen gelirlerden oluşur.

Konu yatlar ve marina olduğunda çeşitli aşamalarda istihdam da söz konusudur. Bunlar yatların imalatı için gerekli istihdam, marinaların yatlara hizmet gerçekleştirmek için oluşturduğu istihdam, yatların marinalarda bekleme zamanında gerekli olan istihdam, yatların seyir sırasında gerekli olan istihdam ve yatların marinalarda bakım sırasında gerekli olan istihdamdır. Bununla beraber turizm sektöründe istihdam edilen işgücünün ne kadarının doğrudan turizm sektörüne ne kadarının bölge halkına hizmet sunduğunu saptamak güçtür. Turizm işletmelerinin kuruldukları bölge halkı ile iyi ilişkiler kurması onların ekonomi ve istihdama kazandıracaklarını destekleyecektir. Bu bağlamda marina işletmeleri genel ekonomiye katkı sağlarken turizm gelirlerinin yayılma özelliği sayesinde bölge halkının ekonomisine de katkı sağlayacaktır. Ancak marinaların kuruldukları bölgedeki istihdama katkıları bölge halkının beklentilerini karşılayacak seviyede olmayıp daha genel bir faydadan söz edilebilecektir.

Anahtar Kelimeler: Marina, Yat Limanı, Marina İşletmeciliği, Marina İşletmeciliğinin Etkileri, Bölge Ekonomisi, Marina ve İstihdam.

ABSTRACT

Master's Thesis

The impacts of Marina Business on Local Economy and Employment

The Case of Seferihisar Teos Marina

Ömer Faruk OKTAR

Dokuz Eylul University

Graduate School of Social Sciences

Department of Labour Economics and Industrial Relations

Human Resources Program

In today's world, the tourism sector has become a phenomenon in the economic field. Its positive effects on the economies of many countries highlight its importance, in general. In Turkey, tourism creates one of the most disadvantaged issues which are related with providing services to low-income groups among tourists. However, there are also higher-income groups such as private yachtsmen and tourists who prefer yacht tourism. In this way, yacht tourism and marinas where the needs of yachts are met gain a substantial position. Marinas can be counted as the infrastructure of the marine tourism. These enterprises are both capital-intensive in the investment phase and labor-intensive in the operational phase. There is a need of human labor in the services which are provided. Therefore, it is natural that marinas contribute to the employment rate in the areas they are settled. Also, they provide with serious acquisition to the region the overall economy. It can be said that the effects of economic marinas can be examined in three parts. The effects in the investment stage can be counted as researches and projects, the preliminary permit, site installation and staff wages, and the building audit expenses. The effects in the building stage are all kinds of manufacture of buildings and breakwater being constructed, fuel and waste stations, mobile crane, and installation of infrastructure, such as electricity and water costs. The effects of the operational phase are the staff wages, promotion and advertising expenses, legal fees, maintenance costs and fuel costs. Directly, economic contributions of

the marinas as being enterprises are the boat mooring income, the revenue from the haul and the technical service, the revenue from the rental income and diving services.

When it is mentioned about the marinas and yachts, in different phases, the employment becomes an issue that is widely talked about. There are necessary employment types for the opportunities provided to perform the marina service for yachts that are required for waiting time, for the care which is required while cruising yachts. However, it is very difficult to determine whether how much of the labor force that is employed serves to the tourism industry in general or directly serves to the people of the region. If the tourism enterprises establish the good relationships with the local people, this situation will support the economic gains and will increase the employment rate. Therefore, while marina enterprises contribute to the general economy, it also contributes to the economy of the local regions. However, marinas, according to the area they are founded, are not at the level that can be met the local people's expectations. On the other hand, it can be talked about their general benefits of the marinas as we discussed.

Keywords: Marina, Yacht Harbour, Marina Business, The Impacts of Marina Business, Local Economy, Marina and Employment.

MARİNA İŞLETMECİLİĞİNİN BÖLGESEL EKONOMİ VE İSTİHDAM ÜZERİNDEKİ ETKİLERİ SEFERİHİSAR TEOS MARİNA ÖRNEĞİ

İÇİNDEKİLER

TEZ ONAY SAYFASI	ii
YEMİN METNİ	iii
ÖZET	iv
ABSTRACT	vi
İÇİNDEKİLER	viii
TABLolar LİSTESİ	xiii
ŞEKİLLER LİSTESİ	xiv
EKLER LİSTESİ	xv
 GİRİŞ	 1

BİRİNCİ BÖLÜM

MARİNA (YAT LİMANI) İŞLETMECİLİĞİ VE TÜRKİYE’DE MARİNACILIK

1.1.	MARİNA (YAT LİMANI) KAVRAMI	4
1.2.	MARİNA İŞLETMECİLİĞİNE GENEL BAKIŞ	6
1.3.	MARİNA İŞLETMELERİNİN GENEL ÖZELLİKLERİ	7
1.4.	MARİNALARIN SINIFLANDIRILMASI	8
	1.4.1. Üç Çıpalı Yat Limanları	9
	1.4.2. Dört Çıpalı Yat Limanları	9
	1.4.3. Beş Çıpalı Yat Limanları	9
	1.4.4. Diğer Tesisler	10
1.5.	MARİNALARIN SAHİP OLMASI GEREKEN NİTELİKLER	12
	1.5.1. Alt Yapı Nitelikleri	12
	1.5.2. Üst Yapı Nitelikleri	13
1.6.	MARİNALARIN İŞLETME OLARAK SAĞLADIĞI TEMEL HİZMETLER ve ORGANİZASYON	14
	1.6.1. Ofis Hizmetleri	15

1.6.2. Liman ve Genel Hizmetler	15
1.6.3. Sağlık Hizmetleri	15
1.6.4. Güvenlik Hizmetleri	15
1.6.5. Akaryakıt Hizmetleri	16
1.6.6. Teknik Servis Hizmetleri	16
1.6.7. Çevresel Temizlik ve Atık Hizmetleri	16
1.6.8. Marina İşletmesi Organizasyon Yapısı	16
1.6.8.1. Genel Müdürün Görevleri	17
1.6.8.2. Genel Sekreterin Görevleri	17
1.6.8.3. Mali ve İdari İşleri Bölümü	18
1.6.8.3.1. Mali İşler Müdürünün Görevleri	18
1.6.8.3.2. Muhasebe Kısmı	20
1.6.8.3.3. Personel Kısmı	20
1.6.8.3.4. Satın Alma Kısmı	21
1.6.8.4. Liman Hizmetleri Bölümü	21
1.6.8.4.1. Liman Hizmetleri Müdürünün Görevleri	21
1.6.8.4.2. Gemiciler	22
1.6.8.4.3. Dalgıçlar	23
1.6.8.4.4. Resepsiyon Görevlileri	24
1.6.8.4.5. Ön Büro Görevlileri	24
1.6.8.5. Teknik Servis Bölümü	25
1.6.8.5.1. Teknik Müdürünün Görevleri	26
1.6.8.5.2. Tekne Bakım Kısmı	26
1.6.8.5.3. Tesis Bakım Kısmı	27
1.6.8.5.4. Temizlik Kısmı	27
1.6.8.5.5. Marangozluk ve Elektrik Kısmı	28
1.6.8.5.6. Lift Operatörlüğü, Tesisat ve Bahçıvan Kısmı	28
1.6.8.6. Müşteri İlişkileri Bölümü	29
1.7. TÜRKİYE’DE MARİNACILIK	30
1.7.1. Marinacılığın Ülkemizdeki Tarihsel Süreci	31
1.7.2. Marinaların Turizmle ilişkisi ve Yat Turizmi Kavramı	36
1.7.3. Türkiye’ de Yat Turizmi	37

1.7.4. Türk Marinalarından Beklentiler	38
1.7.5. Türk Marinalarının Tercih Sebepleri	40

İKİNCİ BÖLÜM

MARİNALARIN GENEL OLARAK EKONOMİ VE İSTİHDAMA ETKİLERİ

2.1. MARİNALARIN DOLAYLI OLARAK EKONOMİYE ETKİSİ	43
2.1.1. Yatırım Aşamasındaki Etkisi	44
2.1.1.1. Araştırmalar ve Projeler	44
2.1.1.2. Ön İzin ve Kullanma İzni(kira)	44
2.1.1.3. Personel Ücretleri ve Şantiye Kurulması	45
2.1.1.4. Yapı Denetim ve Yatırım Dönemi Giderleri	45
2.1.2. İnşa Aşamasındaki Etkisi	45
2.1.2.1. Mendirek İmalatı	46
2.1.2.2. İskele İnşası	46
2.1.2.3. Saha Betonu	47
2.1.2.4. Elektrik, Su Tesisatı, Yeşil Alan ve Otopark	47
2.1.2.5. Bina inşaları	47
2.1.2.6. Akaryakıt İstasyonu İnşası	48
2.1.2.7. Katı ve Sıvı Atık Toplama	48
2.1.2.8. Deniz ve Kara Vasıtaları	48
2.1.2.9. Travel Lift	49
2.1.2.10. Jeneratör, Kompresör, Pompalar	49
2.1.3. İşletme Aşamasındaki Etkisi	50
2.1.3.1. Yıllık Kullanma Bedeli	50
2.1.3.2. Personel Ücretleri	50
2.1.3.3. Reklam, Tanıtım ve Sosyal Etkinlik Giderleri	50
2.1.3.4. Yemek, Seyahat ve Ağırlama Giderleri	51
2.1.3.5. Mali, Hukuki Denetim Danışmanlık Giderleri	51
2.1.3.6. Yasal Harçlar, Ofis ve Bakım Onarım Giderleri	51
2.1.3.7. Katı ve Sıvı Atık Toplama Giderleri	52
2.1.3.8. Akaryakıt Giderleri	52

2.2.	MARİNALARIN DOĞRUDAN (İŞLETME OLARAK) EKONOMİYE KATKILARI	52
2.2.1.	Tekne Bağlama Gelirleri	53
2.2.2.	Karada Sürekli Bağlama Gelirleri	53
2.2.3.	Teknik Servis Hizmetleri Gelirleri	53
2.2.4.	Kira Gelirleri	54
2.2.5.	Dalgıç ve Demirleme Hizmet Gelirleri	54
2.3.	DOLAYLI VE DOĞRUDAN KATKILARIN İSTİHDAMA ETKİSİ	54

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

SEFERİHİSAR İLÇESİNİN SOSYO KÜLTÜREL VE EKONOMİK YAPISI

3.1.	SEFERİHİSAR İLÇESİNİN SOSYO KÜLTÜREL YAPISI	56
3.1.1.	Coğrafi Konum	56
3.1.2.	Nüfus Yapısı	57
3.1.3.	Eğitim	58
3.2.	SEFERİHİSAR İLÇESİNİN EKONOMİK YAPISI	58
3.2.1.	Tarım	59
3.2.2.	Hayvancılık	59
3.2.3.	Sanayi	60
3.2.4.	Turizm	60
3.3.	SEFERİHİSAR ve CITTASLOW (SAKİN ŞEHİR)	61
3.3.1.	Seferihisar da Cittaslow çalışmaları ve Teos Marina	62
3.3.2.	Sakin Şehir Genel Kurulu	63

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

TEOS MARİNA ve TEOS MARİNANIN BÖLGEYE ETKİLERİ

4.1.	TEOS MARİNA	64
4.1.1.	Marina Yer Seçim Kriterleri ve Teos Marinanın Sığacıkta Kurulma Nedenleri	64
4.1.2.	Teos Marinanın Özellikleri ve Kapasitesi	66

4.1.3. Teos Marina Sonrasında Bölgedeki Değişiklikler	70
4.2. TEOS MARİNA'NIN BÖLGEYE ETKİLERİ	71
4.2.1. Ekonomi ve Gelir Etkisi	72
4.2.2. Yat Turizmi ve İstihdam Etkisi	74
4.2.2.1. Yat İmalat Aşamasındaki İstihdam	75
4.2.2.2. Marinaların Yatlara Hizmet Gerçekleştirmek İçin Oluşturduğu İstihdam	75
4.2.2.3. Yatların Marinalarda Bekleme Zamanında Gerekli Olan İstihdam	76
4.2.2.4. Yatların Seyir Sırasında Gerekli Olan İstihdam	76
4.2.2.5. Yatların Bakımı Sırasında Gerekli Olan İstihdam	76
4.2.3. Teos Marina ve İstihdam Rakamları	77
4.2.4. Diğer Sektörlere Etkisi	79
4.2.5. Deniz Turizmine Etkisi	81
4.2.6. Sosyal Etkisi	83
4.2.6.1. Teos Marina Tarafından Düzenlenen Etkinlikler	83
4.2.6.2. Sosyal Sorumluluk ve Sponsorluk	85

BEŞİNCİ BÖLÜM

ALAN ÇALIŞMASI

5.1. AMAÇ ve YÖNTEM	87
5.2. BULGULAR	88
5.3. ELDE EDİLEN VERİLERİN DEĞERLENDİRİLMESİ	89
5.3.1. Yerel Makamların Yorumları	90
5.3.2. Bölge Halkının Teos Marina İşletmesine Bakışı	91
SONUÇ	93
KAYNAKÇA	99
EKLER	

TABLÖLER LİSTESİ

Tablo 1: Belli Yıllar İtibariyle Türkiye'ye Gelen Yabancı Turist Sayıları Ve Turizm Gelirleri	s.31
Tablo 2: Yerli ve Yabancı Ziyaretçilerin Yıllara Göre Dağılımı	s.33
Tablo 3: Türkiye de Faaliyette Bulunan Marinalar	s.34
Tablo 4: Yıllar İtibariyle Kültür ve Turizm Bakanlığı İşletme Belgeli Yat Limanları Bağlama Kapasitelerinin Değişimi	s.35
Tablo 5: Marina Müşterilerinin Beklentileri	s.39
Tablo 6: Seferihisar Nüfus Durumu	s.57
Tablo 7: Seferihisar'daki Turistik Tesisleri	s.60
Tablo 8: Turizm Gelirlerinin Yayılma Özelliği	s.81
Tablo 9: Teos Marinada Yapılan Etkinlikler	s.84

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1: Seferihisar İlçesinin Konumu	s.57
Şekil 2: Teos Marinanın Yapım Aşaması	s.67
Şekil 3: Teos Marina Planı	s.68
Şekil 4: Teos Marina Genel Görünüş	s.69

EKLER LİSTESİ

EK 1: Yelken Turizmi Mevcut Durum Belirleme Anketi	ek s.1
EK 2: Turizm Kıyı Yapıları Master Planı Türkiye Çalıştayı Önerileri	ek s.4
EK 3: Deniz Turizmi Yönetmeliği	ek s.6
EK 4: Bölge Halkına Yönelik Marina Görüşme Formu	ek s.27

GİRİŞ

Denizcilik sektörü sağladığı ekonomik getiriler nedeniyle tarihsel süreç içinde önemli bir gelişimi yakalamış ve yükseliş eğilimini devam ettiren bir konumdadır. Denizcilik Müsteşarlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü'nün 2010 yılında yayımlanmış olduğu “Deniz Ticareti İstatistiklerinde” dünya ticaretinin yaklaşık % 90'nın deniz yoluyla gerçekleştirildiği belirtilmektedir.

Dünya deniz ticaretinden de yılda yaklaşık 400 milyar \$ gelir elde edildiği değerlendirildiğinde, ülkemizin de bu büyüklükteki pastadan daha fazla pay alması kaçınılmaz hale gelmiştir. Ancak sektör taşımacılığın dışında su ürünleri avcılığı ve yetiştiriciliği, turizm, tekne üretimi, tersane ve bakım gibi ekonomi içinde önemli yer tutan birçok alanı da kapsamaktadır.

Deniz Turizmi içinde insanların dinlenme, eğlence ve spor amacıyla yatlarla doğal, tarihi, turistik değer ve yerleri içine alan bir rota boyunca yaptıkları gezi olan Yat Turizmi aynı zamanda özgürce hareket etmek isteyen yüksek gelirli grupların tercih ettiği farklı bir boyut taşımaktadır. Türkiye mevcut coğrafi yapısı ve kıyı şeridindeki koy ve körfezleriyle özelleştirmeyi de arkasına alarak Akdeniz de yat turizminin başını çeken İspanya, Fransa, İtalya, Hırvatistan ve Yunanistan'ın arkasından uluslararası platformlarda boy göstermeye başlamıştır. Hiç şüphesiz bu boy göstermede en büyük pay, yıllardır değer verilmeyen marina işletmelerine yapılan yatırımların artması ve rekabete ortak olunmasındadır.

Yat turizminin deniz ayağını deniz vasıtaları oluştururken kara ayağını deniz vasıtalarının yanaşıp barındığı, bu süre içinde çeşitli hizmetler aldığı, liman, çekek yeri ve tersane gibi tesisler oluşturur. Kara ayağını oluşturan yat limanları, diğer bir ifadeyle marinalar denizde dolaşan yatların konaklama, bakım, teknik servis, kumanya ve yakıt ihtiyaçlarının giderildiği işletmelerdir. Ancak kıyılara kurulan tesislerin çevreyi korumaya yönelik kaygılar nedeniyle baskı altında bulunması ve bu nedenle oluşan bürokratik yapı marina yatırımlarını etkilemektedir. Ülkemizde halen sayı ve kapasite olarak beklenenin altında kalan marina işletmelerinin kuruldukları bölgelere ne tür bir katkı sağladığı bu çalışmanın temelini oluşturmaktadır.

Kıyı yerleşim bölgelerinde tarıma elverişli toprakların yetersizliği varsayıldığında en büyük geçim kaynaklarının deniz ve denize bağlı ekonomiler

olduğu kabul edilir. Böyle bir coğrafyada bölgeye yapılan lüks oteller ve marinalar gibi kıyı tesislerinin ekonomiyi canlandırdığı, buna bağlı olarak farklı hizmet sektörleri ve istihdam olanakları oluşturduğu görülmektedir.

Kuruluş amacının varlığını sürdürerek kazanmak olduğu küresel işletmeler dünyaya ayak uydurmak adına hem işletme içinde hem de dışında değişim çabaları içine girmişlerdir. Değişimin ilk unsuru ise, bir vizyon oluşturmaktır. Bu açıdan bakıldığında marina işletmelerinin yeni fakat teknolojik yapısı gözlemlenmektedir. Gerek hizmete bakış açısı, gerekse hizmetin geliştirilmesine yönelik amaçlardaki istikrar marinaların kısa sürede ekonominin kalıcı yapı taşlarından biri olmasını sağlamıştır.

Liman yapılarından olan marinalar, yat ve gezinti teknesi olarak nitelenen özel tekneler ve bu teknelerin taşıdıkları yatçı veya turistlere yönelik tesislerdir. Ana hedef kitlesi olan yatçı ve turistlerin taleplerini ortaya koyan genel eğilimler ve bu eğilimlere göre şekillenen yatlar marinaların temelini oluşturur. Diğer bir ifadeyle yatçı, turist, yat ve yat limanı birbirleriyle çok sıkı ilişki içinde olup, yat limanlarındaki gelişmeler yatçıların genel eğilimlerinden sürekli etkilenecek şekilde şekillenmektedir. Bu sebeptendir ki yatlar taşımacılık işine değil gezinti, eğlence ve spor faaliyetlerine yönelik teknelerdir. Dolayısıyla yat limanlarının taşınması gereken fiziki koşullar ve bulunması gereken imkân ve tesisler de buna göre oluşturulmaktadır.

Turistik işletmelerin Türkiye ekonomisi ve bölgesel ekonomiye olan etki ve katkıları akademisyenlerce birçok kez ele alınmıştır. Bu çalışmada alan daraltılmış, bir marinanın yapılış aşamasından hizmete girişine ve hizmet süresince yerel ekonomi ve istihdama yaptığı katkıları ortaya koyabilme hedeflenmiştir. Bu noktada İzmir'e 45 km. uzaklıkta kuruluşu tamamlanan Teos Marina örneği tezin ilgi alanını oluşturmaktadır.

Çalışmamızın konusu olan Seferihisar (Sığacık) Teos Marina, 2010 yılından itibaren sektöre katkı sağlamaya başlayan en genç marina olarak dikkat çekmektedir. Teos Marina AŞ. olarak Kolin Şirketler grubu tarafından ortak işletilen marina tesisi, aynı zamanda birçok sosyal aktiviteye de imza atarak kurumsal sorumluluğunu da yerine getirmeye gayret etmektedir.

Tez beş bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde; marina ve yat limanı kavramları ile marina işletmeciliğinin genel özelliklerinden bahsedilmiştir. Marinaların sınıflandırılması, sahip olması gereken nitelikler, sağladığı temel hizmetler ve organizasyon yapısı anlatılarak bir marina hakkında fikir verilmeye çalışılmıştır. Ayrıca Türkiye’de marinacılığın nasıl başladığı ve yat turizmiyle Türk marinalarından beklentiler de birinci bölümde dikkate alınmıştır.

İkinci Bölümde; marinaların genel görüntüsüyle Türk ekonomisine ve istihdama katkısı araştırılmış, marinaların hem dolaylı hem de işletme olarak ekonomiye etkileri açıklanmıştır.

Üçüncü bölümde; marinanın kurulduğu bölgenin ekonomik ve sosyokültürel yapısına değinilmiştir. Seferihisar ilçesinin gelir kaynakları, sanayi ve turizmdeki yeri, coğrafi konumu, nüfus yapısı gibi bilgiler bu bölümde yer almıştır.

Dördüncü bölümde; tezimizin merkezindeki Teos Marinanın özellikleri ve kapasitesi detaylı olarak verilerek bölge ekonomisine ve istihdamına ne şekilde katkı sağladığı anlatılmıştır. Teos marinanın diğer sektörlerle ve deniz turizmine etkileri de bu bölümde incelenmiştir.

Son bölümde; Bölge esnafı ve yerel yetkililerden edilen bilgilerle alan çalışması yapılmış, sonuç bölümüne katkı sağlayacak tezlere yer verilmiştir.

BİRİNCİ BÖLÜM

MARİNA (YAT LİMANI) İŞLETMECİLİĞİ VE TÜRKİYE’DE MARİNACILIK

1.1. MARİNA (YAT LİMANI) KAVRAMI

En basit anlamıyla “marina”, her boyda teknelerin ve yatların barınmaları için özel bir mendirekle çevrilen veya bir liman içinde ayrılan su alanıdır. Günümüzde modern bir marinanın en önemli görevi, genç nesillere denizi sevdirmek, ikinci kuşaklar için emeklilik süresini zevkli, sağlıklı bir meşgale haline getirmek, iş hayatının stresi altında ezilenlere nefes aldırarak, eğlence, spor ve sosyal aktiviteler gerçekleştirebileceği bir ortam oluşturmaktır.¹

Marina kelimesinin Türkçe karşılığı Türk Dil Kurumu’na göre “Yat limanı “dır.² Buna uygun olarak çalışma içerisinde marina kelimesi yerine, zaman zaman yat limanı ifadesi de kullanılmıştır.

Marinalar suyun kıyısında, hem su üzerine, hem de kara üzerine yerleşmiş tesislerin bir bütünü halinde inşa edilirler. Bir marinanın kara üzerinde kalacak tesisleri için yeterli alan olup olmadığı önemli bir konudur. Uluslararası genel kabul bir marinanın karadaki alanının denizdeki alanına eşit olması yönündedir.

Marinalar denizden karaya-karadan denize geçişi sağlayan, her iki yön için de belli başlı özellikleri barındırması gereken tesisler olarak karşımıza çıkmaktadır. Marinalar bulundukları konum ve işlevleri düşünüldüğünde bir ara noktadır, ancak bulunduğu bu ara noktada; kıyıda, tüm kamuya hizmet ederek, toplumun denizle ilişki kurması konusunda aracı olması da beklenmektedir. Günümüzde

¹ Deniz Ticaret Odası, **Sektör Raporu 2004**, İstanbul, 2005, ss.1-5.

² Türk Dil Kurumu, **Büyük Türkçe Sözlük**, <http://tdkterim.gov.tr/bts/?kategori&kelime=marina&ayn=tam>, (20.10.2011), s.1.

getirileri her geçen gün daha iyi kavranan marinaların sayısında ülkemizde gelecekte çok büyük bir artışın olacağı öngörülmektedir.³

Marina kelimesi etimolojik olarak deniz ve denizcilikle anlamına gelen Latince marinus' dan türeyen İtalyanca ve İspanyolcadaki marino' nun dişil halidir ve motorlu tekneler ile yatların güvenli bir şekilde demirleyebilecekleri dok veya havza anlamındadır.⁴

Amfibi⁵ mekânlar olarak tanımlanabilecek marinalar hem karada hem de denizde mekânsal düzenlemeler gerektirmeleri nedeniyle, kıyının topografik ve oşinografik yapısına ek olarak kıyı çizgisinin değişim periyotlarını belirleyen deniz ve dalga durumuna göre biçimlenmektedir. Marinalar, deniz kıyısında (coastal marina) ve denizden içeride yapılan marinalar (inland marinas and inland waterways) olmak üzere ikiye ayrılabilirler. Denizden içerden yapılan marinalar genellikle göl gibi kapalı su havuzlarında, nehirler üzerinde veya nehirlerin denizlere ulaştığı alanlarda yapılmaktadır. Bu tip marinalarda mevsime bağlı olarak kapak gibi ekstra kontrol mekanizmalarına gerek duyulur.⁶ Ülkemizde yapılmasına gerek duyulmayan Hidrolik Kapaklı Sistemler, çoğunlukla okyanus kıyısında bulunan marinalarda veya su debisinde hızlı değişimlerin görüldüğü büyük nehirlerde tercih edilen maliyeti yüksek yapılardır.

Mendirekli sistemler ile kurulan marinalar ise, karadan denize doğru uzanan bir mendireğin sağladığı dalgalardan akıntı ve soluğanlardan (deniz çalkantılarından) korunmuş bir alan içinde

³ Özgür Özkan ve Nezih Ayran, "Marinaların Kamusal Kullanıma Etkileri ve Öneriler", **İstanbul Teknik Üniversitesi Dergisi**, Cilt:7, Sayı: 2, Eylül 2008, s.78.

⁴ Anon (2000), **Merriam Websters Unabridged Dictionary**, Marina Maddesi.

⁵ Latinceye eski Yunancadan geçen amfi (her iki) bios (yaşam) kelimelerinin birleşmesinden doğan Amfibi kavramı günümüzde kara ve su gibi iki farklı ortamda yaşanabilirliği ifade etmektedir.

⁶ Adie W. Donald , "Marinas a Working Guide to Their Development and Design", The Architectural Design Pub., London,1977, s.114, aktaran Deniz Güner, "Egede Marinalar", **Ege Mimarlık Dergisi**, Cilt: 4, Sayı:52, s.5.

kurulurlar. Ülkemizde tüm marinalar bu sistemle kurulmuş olup, mendireğin formu, kesit yapısı ve malzeme çeşitliliğine göre farklılıklar bulunabilmektedir. Bir marina inşaatının neredeyse %70 lik kısmını tutan mendirek ve kıyı duvarlarının tasarımı ve inşası gibi alt yapı tesislerini mühendisler yapmaktadır.

Ekonomik sektörler içerisindeki yeri bakımından marinalar, verdikleri hizmetler de göz önüne alındığında konaklama sektörü altında bulunmaktadır. Marinalara sosyo ekonomik açıdan bakıldığında, hem hizmeti satın alan, hem bir işletme, hem de kuruldukları yerde yaşayan insanlar için pek çok yarar sağlayan bir konumda bulunmaktadırlar. Marina sözcüğünün anlamından yola çıkıldığında, bir marinadan hizmet talep eden birincil kitlenin yatçılar olacağı görülmektedir. Ancak marinadan hizmet alan tek grup yatçılar değildir. Marinada sunulan hizmetleri talep eden ve yat sahibi olmayan bir kitle de mevcuttur. Marinalar asıl olarak açık denizde demirlemeye alternatif olarak sunulacak üç temel gerekçe ile inşa edilmektedirler. Bunlar, kolaylık ve rahatlık sağlamaları, emniyetli ve korunaklı olmaları, güvenlik sağlamaları olarak sıralanabilir.⁷

1.2. MARİNA İŞLETMECİLİĞİNE GENEL BAKIŞ

Ülkemizde son yıllarda turizm alanındaki gelişmeler marinacılık sektörünü de etkilemiştir. Marinalar turizm sektörünün bir parçası olmakla beraber, deniz üzerinde sunulan bir hizmet olması yönü ile denizcilik sektörünün de bir parçasıdır. Turizm ve denizcilik başlı başına büyük ve ciddi sektörler olup, bu alanda faaliyet gösteren işletmelerin büyük riskler ve zor şartlar altında çalıştığı bilinmektedir. Marina

⁷ Ferika Özer Sarı, **Marina İşletmelerinde Hizmet Yönetimi: Yatçıların Hizmet Kalitesi Algılamaları ile Marinadan Tatminleri, Tekrar Tercih ve Tavsiye Eğilimleri Arasındaki İlişkinin Analitik İncelenmesi**, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir, 2011, s.17.

işletmelerinin bu iki sektöşün kesişim kümesi olduğu düşünölürse ne kadar girift ve işletilmesi ciddiye gerektiren bir yapıya sahip olduğu anlaşılır. Bir marina kendi ürün ve pazarıyla, teknoloji ve yöntemleriyle özel bir işletme türüdür. Bu sebeple ayrı bir konumda değeriendirilmelidir.⁸

Marinaların gelişmesi deniz seyahatlerinin bir fonksiyonudur. Deniz, tarih boyunca insanlar için öncelikle bir geçim kaynağı olmuştur. Denizden geçim amacıyla yararlanmanın ilk şekli balıkçılıktı. İnsanlar deniz ürünleri avlayarak hem kendi ihtiyaçlarını karşılıyorlar hem de satmak suretiyle geçiniyorlardı. Daha sonraları deniz araçları ile taşımacılık faaliyetleri başladı. Ayrıca deniz bu gelişmelerin paralelinde uygarlığın gelişmesine koştur olarak medeniyetler ve ülkeler arasındaki kutuplaşmaların sonucunda meydana gelen savaşların yürütüldüğü uçsuz bucaksız ve zorlu bir savaş alanı niteliği de kazanmıştır.

Fakat bunların yanında deniz, aynı zamanda insanların kendilerini dinlendirmek, doğa ile baş başa kalmak isteyenler için bir alternatif hatta tutku haline gelmiştir. Balıkçılık, ticari ve askeri denizcilik için gerekli olan deniz araçlarının sığınmaları ve barınmaları için genel tanımıyla liman şeklinde adlandırılan korunakların oluşması da tarih sürecinde gerçekleşmiştir. Denize kıyısı olan şehirler için limanların önemi çok büyüktür. Tarih sahnesinde limanların gelişimine ve denize gerekli önemi veren ülkeler kalkınmada önemli mesafeler kat etmişlerdir.

Teknelerle seyahat ederek tatil yapan gruba giren insanlar da önceleri limanlarda konaklıyorlardı. Ancak seyahat amacıyla imal edilen deniz araçları ve sahipleri diğer amaçlarla kullanılan deniz araçlarından ve sahiplerinden farklıydı. Bu farklılığın doğal sonucu olarak “yat” olarak tanımlanan bu deniz araçlarının ve sahiplerinin sığınma, barınma ihtiyaçlarının yanı sıra sosyal ihtiyaçlarını da karşılamak üzere marina olarak tabir edilen işletmeler doğmuştur.⁹

1.3. MARİNA İşLETMELERİNİN GENEL ÖZELLİKLERİ

Marina işletmelerinin genel özelliklerini analiz etmek için konunun denizcilik ve turizm açısından ayrı ayrı ele alınıp incelenmesinde fayda vardır. Çünkü teknenin

⁸ Arcan Camgöz ” Marina İşletmeciliği ve Yönetimi”, <http://www.denizhaber.com/HABER/28998/1/marina-isletmeciligi-ve-yonetimi.html>, (12.09.2011), s.1.

⁹ Camgöz, s.1.

marina ile irtibata geçmesinden itibaren başlayan hizmetler zincirinin teknenin marina içinde uygun bir yere güvenli bir şekilde yerleştirilmesi ve konaklama süresince doğal tehlikelerden korunması, denizcilik kapsamındaki hizmetleri, tekne içinde bulunan insanların talep edeceği diğer hizmetler (elektrik, su, iletişim, vb.) de turizm kapsamındaki hizmetler şeklinde ifade edilebilir. Marinaların bulundukları konum önemli olmakla birlikte, tekneler için öncelikle sığınma ve barınma yerleridir. Tekne sahiplerinin marinaları tercih etmelerinde rol oynayan öncelikli sebep de teknesinin güvenliğini en iyi sağlayacak bu özelliği taşımalarıdır. Diğer sebepler ise işletmenin kalitesiyle doğru orantılı olmak üzere fiziksel ve sosyal imkânların, varlığıdır.

Marinalar, birçok alanda harcama gücünü kendilerine çeken ve ziyaretçiler için harcama eğilimi veren önemli hizmet işletmeleridir. Bu nedenle ziyaretçilerin yaptığı giderlerle doğrudan, harcamaların bölgedeki diğer sektörlerle sonradan yayılmasıyla da dolaylı olarak bölge ekonomisine katkıda bulunurlar. Marinalar yabancı ziyaretçileri kabul etmeleri yönüyle önemli bir döviz getirisi sağlarlar. İhracat imkânlarının sınırlı olduğu ülkelerde, denizcilik ve turizm aracılığıyla döviz kazandıran sınırlı kaynaklardan biri olabilmektedir. Ayrıca marinalar bulundukları yörede istihdam oluştururlar. Faaliyet sürdürdükleri yöredeki istihdam gücüyle o yörenin kalkınmasına katkıda bulunurlar. Aynı zamanda marinalar, diğer endüstri ürünlerinin de önemli bir pazarı durumundadırlar. Marina bünyesinde sürdürülen her türlü faaliyet, gerekli malzeme, araç-gereç, elektrik, su, yakıt ve diğer satın almalar o bölgedeki diğer işletmelerinde satış hacmini genişletecektir.

Marinalar o yörede oturanlar için de önemli bir çekiciliğe sahiptir. İçinde bulundurdıkları restoranları, barları, alış-veriş mağazaları ve diğer üniteleriyle oldukça fazla bir şekilde yerel müşteri çekmekte, kendi çevrelerinin sosyal merkezi olabilmektedirler.¹⁰

1.4. MARİNALARIN SINIFLANDIRILMASI

Dünya literatüründe marinalar çeşitli açılardan sınıflandırılmaktadır. Türkiye’de Deniz Turizmi Yönetmeliğinde ifade edilen ayrımlandırma dışında,

¹⁰Camgöz, s.2.

belgelerine, kapasitelerine ve farklı kriterlere göre sınıflandırma yapılmaktadır. Ülkemizde, 24.07.2009 tarih ve 27298 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren Deniz Turizmi Yönetmeliği daha önce yürürlükte olan Yat Turizmi Yönetmeliği'nin yerini almıştır. Buna göre Yat Limanları, yönetmeliğin 5.maddesindeki niteliklere sahip, yatların bağlanabilecekleri ve yatçıların yatlarından yürüyerek çıkabilmelerine olanak sağlayan iskelelere, dinlenme, konaklama ve alışveriş gibi sosyal tesisler ile yatlara bakım, onarım, karaya çekme ve teknik hizmet sunan birimlere sahip deniz turizmi tesisleridir. Yat Limanları; üç çıpalı yat limanları, dört çıpalı yat limanları, beş çıpalı yat limanları olarak üçe ayrılmaktadır.¹¹ Marina müşterilerine denizde ve karada sunulan hizmetler çeşitli standartlarla düzene koyulmuştur. Yat limanı işletmesinin sahip olacağı nitelikler, coğrafi konum ve alanla da ilişkilidir. Birçok yapı uygun yer bulunamadığı için inşa edilememektedir.

1.4.1. Üç Çıpalı Yat Limanları

Bu tip yat limanları en az standardı üzerinde taşıyan işletmeler olarak dikkati çekmektedir. Yönetmeliğin alt ve üst yapı niteliklerine sahip olmaları şartıyla aşağıda belirtilen yapı ve düzenlemeler mevcuttur.

- 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 tesisler.
- 5- Bedensel engelliler için tuvalet ve özel düzenlemeler.

¹¹Kültür ve Turizm Bakanlığı, Deniz Turizmi Yönetmeliği, [www.kulturturizm.gov.tr.http://teftis.kulturturizm.gov.tr/TR,14610/deniz-turizmi-yonetmeli.html](http://www.kulturturizm.gov.tr/http://teftis.kulturturizm.gov.tr/TR,14610/deniz-turizmi-yonetmeli.html), (12.12.2012), s.1.

1.4.2. Dört Çıpalı Yat Limanları

Üç Çıpalı Yat Limanları için aranan şartların yanı sıra aşağıda belirtilen nitelikleri taşıyan marinalardır.

- 1- Lokanta ve kafeteryalar.
- 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 veya ambarlar.
- 7- Bağlama kapasitesinin en az %20' si kadar otopark alanı veya otopark hizmeti.
- 8- Yüzme Havuzu veya plaj yeri.

1.4.3. Beş Çıpalı Yat Limanları

Dört çıpalı yat limanları için aranan şartların yanı sıra aşağıda belirtilen nitelikleri taşıyan marinalardır.

- 1- Helikopter pisti.
- 2- Banka hizmet ünitesi.
- 3- Revir.
- 4- Toplantı Salonu.
- 5- En az iki tenis kortu.
- 6- Bağlama Kapasitesinin en az %30'u kadar otopark.

1.4.4. Diğer Tesisler

Diğer tesisler kruvaziyer limanlar ve yat limanları dışında gezi, spor ve eğlence amaçlı deniz turizmi araçlarını güvenli bir şekilde karaya çekme, bakım onarım hizmetleri ile denize indirme hizmetleri sunan yerlerdir. Diğer tesisler, rıhtım ve iskeleler ile çekek yerleri olmak üzere ikiye ayrılırlar.

A-Rıhtım ve iskeleler aşağıda belirtilen özellikleri taşır.

- 1- Korunmuş su alanında deniz araçlarının güvenli yanaşabilmesi ve bağlanması imkânı.
- 2- İdare ofisi.
- 3- Rıhtım, sabit veya sökülebilir iskele.
- 4- Deniz araçlarından tahliye edilen atıkların çevreye zarar vermeyecek şekilde toplandığı ünite.
- 5- Yakın çevrede bulunmaması halinde temel ihtiyaçların karşılanabileceği satış ünitesi.
- 6- Kadın ve Erkek Yatçılar için duş ve tuvalet.
- 7- Deniz araçlarının giriş ve çıkışı, kontrolü, yangın ve hırsızlık yönünden emniyetini sağlayıcı tedbirler.
- 8- Tesis bünyesinde bulunmaması halinde tuvalet, duş, yeme, içme hizmetleri için dışarıdan hizmet alımı.

B-Çekek yerleri teknelerin karaya çıkarılarak çeşitli bakım ve onarımlarının yapıldığı alanlar olup aşağıda belirtilen standartları taşımalıdır.

- 1- Yönetim binası ve ilk yardım hizmeti.
- 2- Deniz turizmi aracı niteliğine uygun çekek teçhizatları.
- 3- Çekek teçhizatına uygun parmak iskele, rıhtım, eğimli rıhtım, çekme havuzu gibi deniz yapısı.
- 4- Uygun büyüklükte çekek alanı.
- 5- Çalışanlar için duş, tuvalet, ortak yeme, içme mahalli ve dinlenme yeri.
- 6- Katı ve sıvı atıkların 2872 sayılı çevre kanunu ve ilgili yönetmeliklerine uygun şekilde alınması, hizmete uygun kapalı depolama ve arıtma tesisatı.
- 7- Malzeme deposu.
- 8- Palamar hizmeti ve yangın söndürme botu.
- 9- Sahanın sağlıklı ve emniyetli aydınlatılmasını sağlayan sistem ve jeneratör.

10-Tesiste yangın ihbar ve ikaz sistemleri ile yangın söndürme cihazlarından oluşan yangın önleme istasyonları.

Günümüzde ulusal ve uluslar arası kalite standartlarıyla belirlenen uygulamalar her sektör için verimliliği artırıcı faktör olarak görülmeye başlanmıştır. Verimlilik faktörleri dış faktörler (denetlenemeyen) ve iç faktörler (denetlenebilen) olmak üzere iki temel gruba ayrılırlar. Dış faktörler bir işletmenin dışında, iç faktörler ise işletmenin denetiminde olan faktörlerdir.¹²

Yat limanlarının yat ve deniz turizminin bir parçası olarak kendilerini geliştirmesi Mavi Bayrak¹³ ve Altın Çıpa ödülleriyle farklı bir boyut kazanmıştır. Altın Çıpa¹⁴ ve Mavi Bayrak kalite sembolü olmuş ve bu kapsamda hizmet standartları artarak daha farklı sunumlarla müşterinin karşısına çıkılmaya başlanmıştır.

1.5. MARİNALARIN SAHİP OLMASI GEREKEN NİTELİKLER

Deniz Turizmi Yönetmeliğinde tesislerin genel nitelikleri açıklanarak sahip olunacak hususlar detaylıca belirtilmiştir. Buna göre yerleşim özellikleri açısından deniz turizmi tesisleri; deniz araçlarına seyir, manevra, yanaşma, bağlanma, barınma, karaya çekilme hizmetleri sunan ve bu hizmetleri ilgili mevzuat hükümleri uyarınca yeterli emniyet düzeyini sağlayacak şekilde fiziki özelliklere göre tasarlanmış alt

¹²Joseph Prokopenko, **Verimlilik Yönetimi Uygulamalı El Kitabı**, çev. Olcay Baykal, Nevda Atalay, Erdemir Fidan, 6.basım, Milli Prodüktivite Merkezi Yayınları, No:476, Ankara, 2005.

¹³ Mavi Bayrak: Avrupa Topluluğu, kendi ülkelerinde yüzme amacı ile kullanılacak göl ve deniz suları için gerekli su kalitelerini belirleyen mikrobiyolojik parametreleri, yol gösterici ve uyulması zorunlu hükümler olarak ortaya koymuştur. Bu çalışmalar 1987 yılında Avrupa Çevre Eğitim Vakfı(FEEE) tarafından yürütülen Mavi Bayrak Kampanyası adı altında birleştirilmiş önce 11 AT ülkesi daha sonra 22 ülkede başarı ile uygulanmıştır. 2001 Yılında ise Avrupa'nın dışında yer alan ülkelerden gelen talepler doğrultusunda kampanyanın kapsamı genişletilmiş olup Avrupa Çevre Eğitim Vakfının adı Uluslar arası Eğitim Vakfı olarak değiştirilmiştir. Mavi Bayrak Kampanyasında dört temel konu üzerinde durulmuştur. Bunlar: yüzme amacıyla kullanılan suyun niteliği, çevresel eğitim ve bilgilendirme çalışmalarının yönlendirilmesi, plaj düzeni ve emniyetinin sağlanması çevre yönetimidir. Türkiye 1991 yılından itibaren Mavi Bayrak Kampanyasına yönelik çalışmalara katılmıştır.

¹⁴ Altın Çıpa Ödülü marina işletmelerinin standartlarını yükseltmek için geliştirilmiştir. Uluslar arası kalite ve hizmet kriterlerine göre marinaların standartlarını belgelemek için verilir. Bu belgelendirme merkezi İngiltere'de bulunan Yat Limanları Birliği (TYHA The Yacht Harbour Association) tarafından yapılmaktadır. Yat Limanları Birliği değerlendirme sürecinde; çevre ve deniz temizliğinden, teknik donanıma, müşteri hizmetlerinden alışveriş ve eğlence alanlarına kadar pek çok kriteri incelemek ve dikkate almaktadır. Yat Limanları Birliğine üye olan bütün marina işletmeleri sınıflandırmaya tabi olmak için değerlendirmeye girebilir. Ödülün dereceleri Üç Altın Çıpa'dan Beş Altın Çıpa'ya kadar çıkmaktadır. 5 altın çıpa uluslar arası derecelendirmeye göre en üst kalite düzeyidir.

yapıya sahip tesisten beklenen turizm hizmetinin en iyi biçimde verilmesini sağlayacak niteliklere sahip olması gerekmektedir.

1.5.1. Alt Yapı Nitelikleri

Deniz Turizmi yönetmeliğine göre, deniz turizmi tesislerinde aşağıda belirtilen alt yapı nitelikleri aranır.

- 1- Deniz araçlarının düzenli ve emniyetli bir şekilde yanaşabileceği ve bağlanabileceği, işletme niteliğine uygun rıhtım ve iskeleler.
- 2- Denizcilik mevzuatına uygun denizden emniyetli yaklaşma ve girişi sağlayacak fenerler ve her türlü işaretler.
- 3- Deniz turizmi tesislerinin tüm üniteleri ile çevre, iskele, rıhtım dâhil sahanın sağlıklı ve emniyetli aydınlatılmasını sağlayan sistem ve jeneratör.
- 4- Tesis kapasitesi ile orantılı temiz su deposu, araç bağlama yerlerine de hizmet veren sağlığa uygun kullanma suyu ve devamlı sıcak su hizmeti sağlayan tesisat.
- 5- Tesisin tüm sahası içinde yangın ihbar ve ikaz sistemleri ile yangın istasyonu ve yangın söndürme cihazlarından oluşan yangın önleme istasyonları.
- 6- Atık kabul lisans belgesi olmayan tesislerde, sintine suyu, atık yağ, çöp ve pis su gibi katı ve sıvı atıkların 2872 sayılı Çevre Kanunu ve ilgili yönetmeliklerine uygun şekilde kaldırılması, hizmete uygun kapalı depolama ve arıtma tesisatı.
- 7- Kara park sahası, iskele, rıhtım ve yüzer iskeleler üzerinde, uygun mesafelere konan, deniz turizmi araçlarının içme ve kullanma suyu, televizyon, telefon, elektrik ihtiyacını karşılayan deniz araçlarına doğrudan hizmet sağlayan kutular.
- 8- Bedensel engellilere de hizmet verecek şekilde bağlama kapasitesinin %10'u kadar otopark.
- 9- Dâhili ve harici telefon, faks, post cihazı, veri, internet, haberleşme sistemleri, denizde seyreden araçlar ile haberleşme ve arama kurtarma için uygun frekanslarda çalışabilecek çok kanallı VHF bantlarına haiz telsiz alıcı verici cihazlar.

- 10- Bağlama yerlerine de hizmet verecek şekilde düzenlenen ambulans, itfaiye araçları, çöp kamyonu ve genel araçların geçmesine uygun tesis içi araç yolları.
- 11- Gürültü azaltılmasına ilişkin yapı ve sistemler.

1.5.2. Üst Yapı Nitelikleri

Deniz turizmi tesislerinde aşağıda belirtilen üst yapı nitelikleri aranır.

- 1- Deniz turizmi tesislerine emniyetli ve kontrollü giriş sistemi.
- 2- Ön büro ve yönetim ünitesi.
- 3- Dinlenme ihtiyaçlarının karşılandığı bir salon.
- 4- Yeme içme ünitesi.
- 5- Kadın ve erkekler için yeterli sayıda duş ve tuvalet.
- 6- Gümrüklü ve gümrüksüz satış ünitesi.
- 7- İlk yardım malzeme ve gereçleri bulunan dolap.
- 8- Deniz turizm tesisi ve deniz turizmi araçlarında çalışan personel için yeme, içme, duş, tuvalet ve dinlenme yeri.
- 9- Akaryakıt ikmal imkânı veren sistem veya ünite.
- 10- Deniz araçları için emanet ve malzeme depoları.
- 11- Spor tesisleri.
- 12- Limana emniyetli giriş ve çıkışları sağlayan ve kılavuzluk hizmeti verebilen palamar botu.
- 13- Denizde yangına ilk müdahaleyi yapabilen yangın söndürme botu veya yangın söndürme sistemi.
- 14- Bakanlar kurulu kararı ile deniz hudut kapısı olarak belirlenen deniz turizmi tesislerinde, hudut giriş ve çıkış işlemlerini yapmaya yetkili kamu birimleri için hizmet binası.

1.6. MARİNALARIN İŞLETME OLARAK SAĞLADIĞI TEMEL HİZMETLER ve ORGANİZASYON

Marina işletmelerinde de diğer turizm işletmelerinde olduğu gibi hizmetin sunulabilmesi için insan emeğine duyulan gereksinim ağırlıklı olarak kendini hissettirmektedir. Ancak marina işletmelerinin turizmin diğer dallarından ayrı olarak deniz üzerinde ve deniz araçlarıyla ilgili operasyonlarının da varlığı, gereksinim duyduğu işgücünün çeşitliliğini artırmaktadır. İşgücünün çeşitliliği yönetimin de konusuna göre çeşitli ve yeterli olmasını gerektirmektedir.

Bir hizmet endüstrisi olarak yatçılara en iyi hizmeti verebilme amacıyla olan marina işletmelerinin hizmet kalitesini en yüksek düzeye çıkarabilmesi için her biri kendi dalında bilgi, beceri ve deneyim sahibi olan bir kadro ile çalışılması kaçınılmaz zorunluluktur. Marinalardaki organizasyon da bu ihtiyacı karşılayabilecek bir yapıda planlanmalıdır.¹⁵

Kavram olarak marinaların sundukları hizmetler temel, yüzeysel, ana ve tamamlayıcı hizmetler olarak sınıflandırılabilir. Temel hizmetler yatların yanaşmasına uygun liman ve iskeleleri oluştururken, yüzeysel hizmetler wc-banyo, telefon, internet, su, elektrik, atık yağ, çöp, araç park vb. oluşturmaktadırlar. Ana hizmetlerin altında yat kulüp, bakım onarım hizmetleri, akaryakıt sağlama, yelken kulübü yer alırken tamamlayıcı hizmetlerin içinde çamaşırhane, yat malzemeleri satışı, alışveriş merkezleri, süpermarketler bulunabilmektedir.¹⁶

Marinalar yatçıların ihtiyaçlarını karşılayacak bazı hizmetler sunmaktadırlar. Konum ve kapasiteye göre bazı farklılıklara sahip olsa da genel anlamıyla aşağıda belirtilen hizmetler verilmekte olup bu hizmetlerin verilebilmesi için de bir organizasyon yapısı kurulmaktadır.

1.6.1. Ofis Hizmetleri

Hudut kapısı giriş çıkış işlemlerinde yardımcı olmak, genel bilgilendirme hizmeti vermek, günlük meteoroloji hakkında bilgi vermek, haberleşme ile deniz telsizi dinleme hizmetlerini vermektir.

1.6.2. Liman ve Genel Hizmetler

¹⁵ Mandalya Marina İşletme ve Pazarlama, <http://www.mandalya.de/tur/sonst.html>, (05.01.2012), s.1.

¹⁶ W.R. Blain, **Third International Conference On The Planing and Operation Of Marinas (III)**, Computational Mechanics Publications, Southampton-Boston, 1995, s.66.

Palamar (bağlama) botu, dalgıçlık, dalgıç tüpü doldurma, elektrik-su temini, tuvalet ve duşlar, bedensel engelliler için tuvalet ve duş, çamaşır ve bulaşık yıkama yerleri, telefon hizmeti, televizyon yayınları ve kablolu sistem, kiralık depo, otopark hizmetleridir. Avrupa’da en iyi hizmetlerin Türk marinaları tarafından verildiğini söyleyen Kuşadası ve Çeşme marina yetkilileri, hizmet kalitesinin aynı zamanda doluluğu etkilediğini ifade etmektedirler.¹⁷

1.6.3. Sağlık Hizmetleri

Marinalar ilk yardım, doktor ve ambulans hizmetleri sağlarlar. Ancak bünyesinde bu imkânlara sahip olamayan kuruluşlar en yakın sağlık kuruluşları ile protokol yaparak hizmeti dışarıdan alabilmektedirler. Bazı marinalarda deniz ambulansı niteliğinde tekneler mevcut olup talebe göre denizde müdahaleler yapılabilmektedir.¹⁸

1.6.4. Güvenlik Hizmetleri

Teknelerin emniyetli bir şekilde bağlanması, gözetleme kulesi ve kameralı kontrol, yangın ikaz ve söndürme sistemi ile güvenlik elemanlarıyla 24 saat koruma gibi hizmetleri kapsamaktadır. Teknelerin bağlanmasında parmak iskele adı verilen kısımlar olduğu gibi tonoz denilen sabit demir sistemiyle kıçtankara bağlaması da vardır.

1.6.5. Akaryakıt Hizmetleri

Teknelerin ihtiyaçlarına göre motorin, benzin, motor yağı gibi ihtiyaçların karşılanması hizmetidir. Küçük marinalar dışında bu hizmetler için özel bir iskele vardır ve akaryakıt istasyonu burada hizmet verir. Yakıt iskeleleri, vidanjör pompası, atık yağ için donanımlara sahiptir. Yakıtın denize taşma ihtimaline göre temizlik kitleri bulundurulurken deniz kirliliği ile mücadele tedbirleri uygulanır.

¹⁷ www.denizgazete.com/haber/8317-denizhaber-denizcilik, (08.08.2012).

¹⁸ Bodrum Milta Marina Yetkilileri, 10.08.2012.

1.6.6. Teknik Servis Hizmetleri

Teknik servis hizmetleri; tekneleri karaya çıkarma ve indirmede kullanılan travel lift, karada park imkânı, çekek rampası, hangar içinde bakım onarım, alt yıkama ve temizlik, boya ve polyester işleri, motor ve makine bakım ve onarımı, yelken-branda, arma ve donanım işleri, şişme bot ve cansalı, akü kontrol ve şarj, havalandırma- soğutma, kışlık bakım hizmetlerini kapsamaktadır.

1.6.7. Çevresel Temizlik ve Atık Hizmetleri

Liman içi su dolaşımı, atık su toplama ve arıtma tesisi, katı atık toplama istasyonları, sintine suyu alma hizmeti, atık motor yağları toplama istasyonu gibi hizmetlerden oluşmaktadır.

Marinalar yukarıda belirtilen hizmetleri yerine getirebilmesi ve yürütebilmesi için bir organizasyon yapısı içinde bölümlere ayrılmıştır. Genel olarak bir marina işletmesi aşağıdaki gibi şekillenmiş olup bu şekillenmeye göre görev ve sorumluluklar belirlenmiştir.¹⁹

1.6.8. Marina İşletmesi Organizasyon Yapısı

Marinalar genellikle bir genel müdür ve buna bağlı olarak çalışan sekreter, mali/idari işler, liman hizmetleri, teknik hizmetler ve müşteri ilişkileri, bölümlerinden oluşmaktadır. Marinanın gelişmesi ve buna bağlı olarak işleyişi ile yönetim kuruluyla işbirliği içinde olan Marina genel müdürünün görevlerini aşağıdaki gibi sıralayabiliriz.²⁰

1.6.8.1. Genel Müdürün Görevleri

¹⁹ Teos Marina Yetkilileri, 19.08.2011.

²⁰ Bodrum Milta Marina Müdürü Ömer Karacalar İle Yapılan Görüşmeler, 10.08.2012.

İşletmelerin önemli görevlerini üstlenen genel müdürler marinaların büyüklüklerine göre kadro ve kuruluştta yer almaktadırlar. Bazı marinaların birkaç marinadan sorumlu olacak şekilde atayabildikleri genel müdür'ün görevleri:

- Marina'nın Yıllık Bütçesini hazırlayarak Yönetim Kurulu onayına sunmak ve uygulamak,
- Marina ile ilgili Finansla raporları hazırlamak ve üstlerine sunmak,
- Marinada uzun vadeli planlar yaparak hedefleri sürekli yenilemek ve Yönetim Kuruluna sunmak,
- Şirketin resmi veya özel kişi ve kuruluşlarla temaslarının koordinasyonunu sağlamak,
- Yurtiçi ve yurtdışında marinacılık alanında büyüyen rekabette, marinanın yerini belirlemek ve daima ileriye taşımak üzere astları ile birlikte çalışmalar yapmak ve takip etmek,
- Kendisine bağlı olan müdürlüklerin görevlerini, iş tanımlarında belirtilen şekliyle yönetmelikler çerçevesinde denetlemek ve koordine etmek,
- Finansal ihtiyaçlarına yönelik çalışmalar yaparak, astlarına alanları ile ilgili görev ve sorumluluklar vermek, düzenlemek, uygulama kontrolü ve gerektiğinde denetim yaparak sorunlara çözüm önerileri getirmek,
- İletişim ve iç koordinasyonu kuvvetlendirmek amacıyla astları ile düzenli olarak haftalık toplantılar uygulamaktır.

1.6.8.2. Genel Sekreterin Görevleri

Genel sekreter, genel müdürün yardımcısı gibi çalışan ve organizasyonları düzenleyen kurum temsilcisidir.

Marina büyüklüğüne göre kadro kuruluşunda olup olmamasına karar verilen genel sekreterin görevleri aşağıda olduğu gibi sıralanabilir.

- Bağlı bulunduğu Genel Müdürünün vermiş oldukları talimatları uygulamak,
- Gizlilik gerektiren konularda, Genel Müdür'ün verdiği talimatlar doğrultusunda hareket etmek,
- Gerektiğinde sorumluluk alarak (üstleri olmadığında) dışarıya karşı şirketi temsil etmek,

- Yönetim ofisine gelen misafir ve müşterileri ağırlamak,
- Görüşmeler için randevuları ayarlamak ve takip etmek,
- Üst düzey görüşme taktikleri ile müşteri ve personel ilişkilerini, ofis düzeni ve sistemlerini sürekli geliştirmek ve yenilemek,
- Haftalık toplantılarda alınan kararları dikte etmek, gerekli yerlere iletmek,
- Üstlerine ait rutin yazışmaları yapmak, gerekli yerlere ulaşımı ve dağılımı sağlamak ve dosyalamak,
- Etkin bir dosyalama sistemi kurmak, şirketin çalışma esaslarına göre ve üstlerine kısa sürede ulaşabilecek şekilde sistemi yürütmek,
- Çalışma arkadaşları ile üstleri arasında iletişimi sağlamak,
- Marina bünyesinde iç iletişimin açık ve net olmasına ve sürekliliğine destek vermektir.

1.6.8.3. Mali ve İdari İşler Bölümü

Mali ve idari işler bölümü, genellikle bir müdür altında oluşturulmuş parasal işlerin yürütüldüğü bir bölümdür. Farklı organizasyonlarla karşılaşılabilecek bu bölümde, genellikle aşağıda verilen kısım yapıları dikkati çekmektedir.

1.6.8.3.1. Mali İşler Müdürünün Görevleri

Mali işlerin tepe noktasında bulunan mali işler müdürünün görev ve sorumlulukları şu şekilde özetlenebilir.

- Kanunlar çerçevesinde şirketin mali ve idari konularda düzenleme, uygulama ve denetimini sağlamak,
- Mali ve idari konularda vergi daireleri, sosyal sigortalar diğer kamu kurum ve kuruluşları ile üçüncü şahıslarla olan ilişkileri düzenlemek ve takip etmek,
- Şirket ile holding arasındaki bilgi alışverişini ve diğer mali işleri takip ve kontrol etmek,
- Muhasebe bölümündeki işlemlerin uygulama, kontrol ve koordinasyonunu sağlamak,
- Genel müdüre mali ve finansal konularda görüş bildirmek,

- Holding, yönetim kurulu ve genel müdürün istekleri doğrultusunda günlük, aylık, yıllık, planlı ve rutin dışı raporları hazırlamak, hazırlatmak, uygunluğunu kontrol etmek ve yönetime sunmak,
- Departman yöneticilerinin sağladıkları verileri koordine ederek, yıllık bütçeyi düzenlemek, kontrol etmek ve genel müdür onayına sunmak,
- Yıllık bütçenin gerçekleşmesini ve karşılaştırılmasını yaparak görüşlerini Genel Müdüre sunmak,
- Kanuni defterlerin tasdikli yazılımını ve denetimini yaparak Mali Müşavir onayında yıllık bilanço, mali bilanço ve mali tabloları hazırlamak ve gerekli yerlere sunmak,
- Kanunen verilmesi mecburi aylık, yıllık, planlı ya da rutin dışı bütün bildirge ve beyannameleri hazırlattırmak, kontrol etmek ve ilgili makamlara verilmesini sağlamak,
- Şirketin alacak işlerini takip etmek ve tahsilât konusunda genel müdüre bilgi aktarmak,
- Şirketin borç ilişkilerini takip etmek ve genel müdür onayı ile ödeme emirlerini hazırlamak,
- Personel girişlerini, çıkışlarını ve bordrolarını düzenlemek, genel müdür onayına sunmak,

Mali ve İdari işler Müdürüne bağlı olarak ihtiyaca göre muhasebe, personel, satın alma gibi kısımların oluşturulması söz konusudur. Bazı marinalar da farklılıklar gösterse de (örneğin, personel kısmı bazı yapılarda insan kaynakları müdürünün altında çalışmaktadır), oluşturulan bu kısımların görevleri kısaca aşağıda belirtilmiştir.

1.6.8.3.2. Muhasebe Kısmı

Muhasebe kısmı mali işler müdür'üne bağlı olarak çalışan, ödemelerle ilgili takiplerin yapıldığı önemli kısımlardan biridir. Görevleri;

- Ödeme, alacak planı ve takibini yapmak,
- Muhasebe işlerinin, muhasebe yöntem ve prensiplerine uygun olarak kesilmesini sağlamak, muhasebe defterlerinin vergi kanunlarına ve hesap planına

uygun olarak tutulmasını, muhasebe evraklarının dosyalanmasını ve muhafaza edilmesini sağlamak,

- Bankalar, şahıs, şirket ve kuruluşlarla olan cari hesap ilişkilerini, hiçbir ihtilafa yer vermeyecek şekilde izlemek ve kontrol etmek, tahsilât ve tediyeleeri yakından takip ve kontrol etmek,
- Şirketin finansmanııla ilgili muhasebe ve mali işler müdürü ile koordineli bir şekilde çalışmak,
- Ödeme planı çıkarmak,
- Muhasebe tablolarını ve yardımcı tabloları hazırlamaktır.

1.6.8.3.3. Personel Kısmı

Çalışanların hukuksal ve özlük haklarının yürütüldüğü bu kısım bazı marinalarda farklı bölümlerin altında yar almaktadır. Personel kısmının görevleri aşağıda özetlenmiştir.

- Personel kayıt ve işlerinin usulünce yürütölüp korunmasını sağlamak,
- Personelin bordrolarını düzenlemek,
- Personel ile ilgili üst yönetime gerekli bilgi ve doküman akışını temin etmek,
- Personele ait iş ve özel bilgileri kaydetmek,
- Personelin yıllık izinlerini, tatil günlerini ve mesailerini hesaplamak,
- Tüm personelin SGK işlemlerini yapmak,
- Sosyal Güvenlik Kurumu ve Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı ile ilgili yükümlölükleri yerine getirmektir. Günümüzde marina personelinı eğİtmele maksadıyla çeşİtli kurslar ve sertifika programları düzenlenmeye başlamıştıır.²¹

1.6.8.3.4. Satın Alma Kısmı

- Bu kısım, satın alma işlemlerini düzenlemek ve gerçekleştİrmek,
- Stoklara göre satın almaları programlamak ve uygulamayı temin etmek,
- Piyasa araştırmaları yaparak satıcılarını saptamak, fiyat teklİflerİ almak ve değerlendİrmek,
- Siparişlerİ vermek, malın kontrolölünü yapmak veya yaptırmak,

²¹ <http://www.denizticaretenstitusu.com/marinamufredat.php>, (01.02.2012).

- Siparişı verilen malzemelerin faturalarını kontrol etmek, eksiklikler varsa düzeltirmek ve doğru bilgilerle muhasebeye vermekten sorumludur.

1.6.8.4. Liman Hizmetleri Bölümü

Liman hizmetleri müdürü, gemiciler, dalgıçlar, resepsiyon ve ön büro görevlilerden oluşturulan bir bölümdür. Teknelerin emniyetli yanaştırma ve ayrılma hizmetleri bu bölümün öncelikli sorumlulukları arasındadır. Özellikle kötü hava şartlarında personeli olmayan yatların emniyetini alarak mal güvenliğini sağlayan liman hizmetleri, yat sahipleri ve yat kaptanlarıyla sıkça karşı karşıya gelen bir yapıdadır. Ayrıca giren çıkan teknelerin kontrolü, ücretlendirilmesi, uygun iskelelere tahsis edilmelerini de sağlamaktadırlar.

1.6.8.4.1. Liman Hizmetleri Müdürünün görevleri

- Marina dâhilinde verilen hizmetleri sağlıklı bir biçimde yatçıya ulaştırmak,
- Marinaya bağlama yapacak yatların yerleşim organizasyonunu yapmak,
- Marinaya bağlama yapan teknenin güvenliği ve tekne personelinin problemleriyle ilgilenmek,
- Yatların güvenli bir şekilde bağlama ve avara işlemlerini yaptırmak,
- Teknik Müdür ile birlikte liman deniz alt yapısından sorumlu olmak,
- Yatlara istekleri doğrultusunda havalandırma, temizlik, motor çalıştırma gibi hizmetlerin verilmesini organize etmek,
- Rehberlik ve acil durumlarda kurtarma faaliyetlerinde bulunmak,
- Liman Hizmetleri bölümünün çalışma saatlerini düzenlemek,
- Denizde ve karada kullanılan demirbaş eşyaların, bakım, onarım ve temizliğinden sorumlu olmak,
- Marina içinde tekne hareketlerini düzenlemek,
- Yatçıyı ihtiyaçları doğrultusunda, yetkili bölümlere yönlendirmek,
- Gelen talep doğrultusunda, yatçıların gümrük işlemlerine ve diğer otoritelerle olan problemlerine yardımcı olmak ve çözüm üretmek, bu konularla ilgili gümrük elemanını yönlendirmek,

- Marinaya bağlama yapan bütün yatların kayıtlarının tutulmasından sorumlu olmak,
- Kendi bölüm bütçesini hazırlamaktır.²²

1.6.8.4.2. Gemiciler

- Marinaya giren bir teknenin emniyetli bir şekilde bağlanması ve avara yapmasını sağlamak,
- Manevrası kısıtlı olan teknelere marina palamar botuyla yardımcı olmak,
- Marinaya giriş yapan yatçılara marina hakkında ön bilgiler vermek, ihtiyaçları doğrultusunda ilgili bölümlere yönlendirmek,
- Ön büro kısmı ile işbirliği içerisinde günlük tekne hareketlerini karşılıklı olarak takip etmek,
- Marinada meydana gelebilecek yangın, çalınma ve bunun gibi normal dışı olaylara ilk müdahaleyi yapmak, güvenliğe ve tüm bölümlere haber vermek,
- Marina İşletme yönetmeliklerine aykırı davranışlarda bulunan yat sahibi ve personeli uyararak, bu konuyla ilgili liman hizmetleri müdürünü bilgilendirmek,
- Bağlama yapan tekneleri 24 saat kontrol altında tutmak,
- İskelede meydana gelen önemli arızaları liman hizmetleri müdürüne bildirmek,
- Deniz sahası, ponton ve rıhtımlarda meydana gelen kirliliği temizlemek,
- Deniz araçlarının işletme kurallarına göre seyrini kontrol etmek,
- Günlük işletme jurnali tutmak, işletmede meydana gelen kayda değer olayları jurnale kaydetmek,
- İskelede gördüğü şüpheli kişileri güvenlik şefine bildirmek, müşteri olmayan teknelerin marina girişlerini kontrol altında tutmak, gerekirse marinaya girişlerini engellemek,
- Vardiya devir teslim işlemlerini görev sahasında yapmak,
- Liman hizmetlerinde kullanılan malzemelerin temiz ve arızasız olmasını sağlamak, meydana gelen arızaları liman hizmetleri şefine bildirmek (bot, bisiklet, v.s)

²² Teos Marina Yetkilileri, 19.08.2011.

- Bağlama yapan yatlara verilen formun doğru olarak doldurulmasını kontrol etmek, iskele numaralarını forma yazarak en kısa süre içerisinde ön büroya ulaştırmak,
- Ön bürodan gelen saha ile ilgili hususlarda bilgi vermek,
- Arızalı tekneleri, palamar botuyla liman dışından veya içinden çekmek ve uygun yere yanaşmasını sağlamak,
- Yurt dışından gelen yatlarla görüşüp, yatı gümrük işlemlerini yapması için yönlendirmektir.

1.6.8.4.3. Dalgıçlar

- Limandaki gemicilerle dalış olmadığı zaman aynı görevi üstlenmek,
- Teknenin bağlı olduğu tonozları ve buna bağlı olan dip zincirlerinin bakımı, değiştirilmesi ve onarılmasını sağlamak,
- Karaya alınacak olan teknenin lift bağlantı kuşaklarının sağlam olarak bağlandığını kontrol etmek,
- Tekne, pervane, şaft söküm ve takım, ayrıca pervane ve tekne altı temizliğinden sorumlu olmak,
- Seyir sırasında hasar gören teknenin kontrolünü yapmak ve rapor vermek,
- Denize düşen işletmeye ve müşteriye ait malzemeyi çıkarmak,
- Haftalık yapılan dalış işlerini ayrıntılı olarak kayıt etmek, rapor tutmak ve liman hizmetleri müdürüne yazılı olarak bildirmektir.

Limandaki tüm su altı işlerinden doğrudan sorumlu olan dalgıçlar, zaman, yer ve hava şartları gözetmeksizin görev yapmaktadırlar.²³

1.6.8.4.4. Resepsiyon Görevlileri

- Yatçıların doğru olarak yurt dışı giriş ve çıkış işlemlerini yapmaktan sorumlu olmak,
- Yatın marina sorumluluğuna alınması ve çıkması işlemlerini yapmak,
- Gümrük İşlemlerini tamamlamamış yatçıların işlemlerini liman hizmetleri müdürüne bilgi vererek tamamlamak,

²³ Bodrum Milta Marina Yetkilileri, 10.08.2012.

- Transitlogların (teknede bulunan yolcu, gemi adamı, misafir statüsündeki kişilerin isimleri olan resmi evrak) doğru olarak doldurulmasından sorumlu olmak,
- Yatçıların pasaportlarındaki yat kayıtlarını kontrol etmek,
- Yatçının her türlü gümrük ve diğer kamu otoriterleri ile ilgili problemlerini, Liman Hizmetleri Müdürünün talimatıyla çözmeye çalışmaktır.

1.6.8.4.5. Ön Büro Görevlileri

- Marinaya gelen yatçıyı güler yüzle karşılayarak, her ihtiyacına cevap vermeye çalışmak, gelen yatçıların kendilerini evlerinde hissetmelerini sağlamak,
- Müşteri ile doğrudan ilişkiye girerek marinayı temsil etmek,
- Yatçı ile sözleşme yapmak ve sözleşmeden doğan tahsilâtı gerçekleştirmek,
- Marina hizmetlerinden doğan alacakları faturalandırmak ve tahsil etmek,
- Kasasını tam olarak teslim etmek,
- Döviz bozmak ve döviz kurlarını günlük olarak kaydını tutmak,
- Deniz Ticaret Odası namına transitlog satışı gerçekleştirmek,
- Diğer bölümlere müşteri ve tekne kayıtları ile ilgili bilgi ve raporları vermek,
- Gümrük işlemleri ile ilgili olarak yatçıyı yönlendirmek ve gerekli evrakları düzenlemek,
- Yeddi emin listesi tutmak, yeddi emindeki teknelerin Marinadan ayrılmamasını temin etmek,
- Ofis dâhilinde faks, fotokopi, harita, elektrik fişi temini gibi hizmetleri faturalandırmak ve tahsil etmek,
- Marinada oluşabilecek kaza, yangın, çalıntı, kayıp gibi olayları tutanak düzenleyerek belgelendirmek ve güvenlik bölümünü bilgi vermek,
- Otopark kartı satmak, kart süresini tekne sözleşmesine göre uzatmak ve kayıtlarını tutmak,
- Hava raporunu günlük olarak almak, tercüme ederek bilgi panosuna asmak,
- Marina adına gelen elektronik postayı takip etmek, gerekli bölümlere kopyasını verip cevaplandırmak, müşterilere gelen postaları kutulara yerleştirmek,
- Müşteri adına gelen faksı saklamak ve müşteriye bilgilendirmek,

- Santral kapalı olduğunda telefonlara cevap vermek, dâhili raporlanmasını ve faturalandırılmasını yapmak,
- Tekne personeline ve girmeye yetkili kişilere yönelik dosya tutmak ve güvenliğe personel listesi vermek,
- Tekne anahtarlarını acil durumlarda kullanılmak üzere saklamak, anahtarların her hareketini kişiye bakmaksızın kaydetmek,
- Marinaya gelen yatçıları şehir hakkında bilgilendirmek, teknelere gelen ziyaretçileri yönlendirmek,
- Müşteri yazışmalarını, şirket yazışma kural ve şekline uygun olarak yapmak,
- Teknelerin geçerli sigorta sahibi olmalarını kontrol etmek, süresi dolan poliçelerin yenilenmesi için yatçıyı uyarmak,
- Sözleşme süresi dolmadan yazılı olarak yatçıları bilgilendirmek ve sözleşmesini yenilemesi için gerekli evrakı düzenlemek,
- Tekne dosyalarının Marina şartnamesine uygunluğunu kontrol etmek ve eksik evrakı tamamlamak,
- Marina yönetimine düzenli olarak rapor vermek,
- Marina haricindeki acentelerden satın alınan servisleri faturalandırmak ve marinanın komisyon alacaklarını takip etmek,
- Liman hizmetlerine her akşam sözleşmesi bitmiş, sözleşmesiz ve yeddi emindeki teknelerin listesini vermektir.

1.6.8.5. Teknik Servis Bölümü

Bu bölüm marina bünyesinde gerek teknelerin gerekse kara tesislerinin bakım ve onarımından sorumludur. Bir müdür altında tekne bakım, tesis bakım, temizlik, marangoz, elektrik, lift operatörlüğü, tesisat ve bahçıvan kısımlarından oluşur.

Karaya çekilecek teknelerin kaldırılıp indirilmesi özen gerektiren bir faaliyet olup, dikkat edilmediği takdirde kazalara ve yüksek miktarda tazminat ödemeye sebep olabilmektedir. Bu nedenle teknik servis bölümünün tecrübeli çalışanlardan tercih edilmesi gerekmektedir.

1.6.8.5.1. Teknik Müdürünün Görevleri

- Kara tesislerinin bakım prosedürleri çerçevesinde periyodik kontrollerinin yapılmasından sorumlu olmak,
- Makine parkının devamlı faal tutulması için bölüm sorumlularını organize etmek,
- Teknik müdürlüğün senelik ihtiyaçlarını tespit ederek genel müdür onayına sunmak,
- Bakım/ Onarım için müracaat eden yat sahiplerinin ihtiyaçlarını tespit etmek, fiyatlandırmak ve ilgili bölüm şefine gereği için talimat vermek,
- Planlama, araştırma ve geliştirme çalışmalarını yürütmek, program hedeflerini, faaliyet sonuçlarını değerlendirip periyodik olarak genel müdürü bilgilendirmek
- Marina Teknik Personelinin uzmanlık ve beceri alanı dışında kalan işler için dışarıdan iş gücü temin etmek,
- Departman bütçesini hazırlamak,
- Taşeron kontratlarını hazırlayarak genel müdür onayına sunmaktır.

1.6.8.5.2. Tekne Bakım Kısım

- Lift yönetiminden, kullanılmasından ve bakımından sorumlu olmak, karaya alınacak teknelerin programını yapmak ve çekek sözleşmelerini hazırlamak,
- Müşteriler ile teknelerin teknik problemleri hakkında görüşerek gereken bakım onarım planlamasını yapmak ve bakım sözleşmelerini hazırlamak,
- İş emirlerini hazırlayarak ilgili teknik servislere veya taşeronlara görev taksimi yapmak,
- İş bitiminde teslim öncesi son kontrolü yapmak, dosyasını hazırlayarak ödeme için ön büroya sunmaktır.

1.6.8.5.3. Tesis Bakım Kısım

- Marina bünyesindeki elektrik şebekesinin sürekli faal bulunmasından sorumlu olmak,
- Marina sur devrelerinin faal tutulmasını sağlamak, ihtiyaca göre gerekli önlemleri almak,

- Deniz suyu arıtma tesisinin bakım onarım ve su kalitesinden sorumlu olmak,
- Jeneratör hattının faal tutulmasını sağlamak,
- Tüm sistemlerin bakım ve onarımlarını programlamak ve takip etmek,
- Yangın sistemi ve teçhizatının bakımlı ve kullanıma hazır tutulmasını sağlamak,
- Marina bulunan dükkânların teknik sorunlarını çözecek uygulamalardan sorumlu olmak,
- Marina bünyesinde bulunan deniz suyu arıtma tesisinin yönetiminden sorumlu olmak,
- Yangın sistemi ve teçhizatının yönetimini sağlamak,
- Marinadaki deniz yapılarının kontrolü, bakımı ve onarımından sorumlu olmak,
- Marinadaki kara yapılarının kontrolü, bakımı ve onarımından sorumlu olmak, söz konusu işler marina personelinin uzmanlık ve beceri alanı dışında ise, dışarıdan gerekli işgücünü temin etmek,
- Karadaki ve denizdeki müşterilere sunulan telefon, su, elektrik, vs. gibi hizmetlerin ölçümlerini ve fatura ön hazırlık çalışmasının yapılmasını sağlamak,
- TV, uydu anten ve telefon santralinin düzenli çalışmasından sorumlu olmak,
- Marina dâhilindeki peyzaj işlerinden sorumlu olmak,
- Marina hizmetlerinin pazarlanmasına katılmaktır.

1.6.8.5.4.Temizlik Kısım

- Günlük periyodik temizlik yapmak,
- Duş ve tuvaletlerin sağlığa uygun temizliğini sağlamak,
- Çöp konteynırlarını kontrol ederek, dolu olanları boş olanlarla değiştirmek,
- Meydanın ve ofislerin temizliğinden sorumlu olmak,
- Eksik olan malzemeleri bakım, onarım şefine bildirerek satın alımını sağlamak,
- Günlük kullanılan malzemeleri temin etmek,
- Çevre temizliğinden sorumlu olmaktır.

1.6.8.5.5. Marangozluk ve Elektrik Kısımı

- Marina bünyesindeki bulunan teknelere marangozluk hizmeti vermek,
- Karaya alınan teknelerin karada sağlam koşullarda durabilmesi için konulacak payandaların ölçümelerini yapmak ve tedarik etmek,
- Marina içerisinde kapı, pencere arızalarının giderilmesini sağlamak,
- Karaya alınan teknelerin payandaları ve çapraz olan ağaçların kontrollerini yapmak,
- Marinanın günlük ve aylık elektrik tüketimini takip etmek,
- Teknelere elektrik hizmetini sağlamak, akü şarj vermek,
- Marina bünyesindeki elektrik panolarının periyodik kontrolünü ve bakımını yapmak, sürekli çalışır durumda tutmak,
- Hidrofor ve yangın pompasını devamlı çalışır durumda tutmak,
- Tuvalet ve duşlardaki sıcak su ve havalandırma sisteminin kontrollerini yapmak,
- Marina saha ve iskelelerinin aydınlatmasını sağlamak,
- Marina içindeki bütün dâhili ve harici telefon hatlarının kontrollerini ve bağlantılarını sağlamak,
- Karada ve denizde bulunup elektrik ücreti ödeyen teknelerin tüketimlerini hesaplamak,
- Taşeron firmaların ve çarşı mağazalarının elektrik tüketimlerini kontrol etmektir.

1.6.8.5.6. Lift Operatörlüğü, Tesisat ve Bahçıvan Kısımı

- Liftin Marina kurallarına uygun bir şekilde kullanılmasından sorumlu olmak,
- Liftin günlük, haftalık ve aylık bakımından sorumlu olmak,
- Teknelerin sağlam çekilme ve atılmalarını sağlamak,
- Karadaki teknelerin güvende olmalarına dikkat etmek,
- Marina bünyesinde bulunan deniz suyu arıtma tesisinin bakımını yapmak,
- Marinadaki su dağıtım sisteminin bakım ve onarımını yapmak,
- Tuvalet ve duşlardaki su tesisatlarının bakım ve onarımlarını yapmak,

- Marina bünyesinde verilen sıcak su ve havalandırma sisteminin bakım ve onarımı, yangın pompası ve hidroforun bakım onarımını yapmak,
- Marinanın günlük ve aylık su tüketiminin raporlarını tutmak,
- Su depolarının doluluk oranlarını takip etmek,
- Bahçe ve çevre düzenlemesi yapmak,
- Günlük sulama yapmak,
- Çiçeklendirme için gerekli malzemeyi temin etmek,
- Gerektiğinde meydancılara yardımcı olmak,
- Seranın bakımından ve düzenlenmesinden sorumlu olmak,
- Bitkilerin periyodik ilaçlanmasından sorumlu olmaktır.²⁴

1.6.8.6. Müşteri İlişkileri Bölümü

- Marinanın müşteri, basın, yatçılık çevreleri ile ilişkilerini düzenlemek,
- Marinanın katılacağı aktiviteleri araştırmak ve genel müdüre danışarak belirlemek, bu aktiviteler doğrultusunda gerekli hazırlıkları yapmak (sergi, konser, fuar, v.s)
- Marina Müşteri Anket sistemini yönetmek, aylık raporlar hazırlayarak yönetim kadrosuna sunmak,
- Müşteri şikâyet, talep ve isteklerini marina bünyesinde oluşan sistem dâhilinde takibinden, değerlendirilmesinden ve ilgili departmanlar ile koordinasyonundan sorumlu olmak, yazılı olarak dosyalamak ve aylık rapor hazırlamak,
- Marina çalışanları için iç iletişimi desteklemek üzere personelden gelen öneri ve bilgiler doğrultusunda aylık bülten hazırlamak,
- Marinadaki etkinlik ve yeniliklerin müşterilere güncel bir şekilde iletilmesi için 3 aylık dönemde Marina Bülteni hazırlamak,
- Müşterilerin özel günlerini tebrik etmek (mektup, faks, çiçek, vb.)
- Marina bünyesinde bulunan kiralık mağazalardan sorumlu olmak,
- Basında Marina hakkında çıkan yazıları takip etmek,

²⁴ Teos Marina Yetkilileri, 19.08.2011.

- İlçe ve çevresinde sanatsal etkinlikler takip etmek ve müşterileri bilgilendirmek,
- Müşterilere istekleri doğrultusunda turistik bilgi vermek ve rezervasyonlarını yapmak,
- Marinanın tanıtımı için çalışmalar yapmaktır.

1.7. TÜRKİYE'DE MARINACILIK

Türkiye, 8333 km (Anadolu 6480 km, Trakya 786 km, adalar 1067km) ile Avrupa'nın en uzun kıyı çizgisine sahiptir ve 75 milyona yaklaşan nüfusun yarısı kıyı alanlardaki kentlerde, ilçelerde ve köylerde yaşamaktadır. Türkiye İstatistikî Kurumunun nüfus sayım sistemine göre 31 Aralık 2012 tarihi itibarıyla açıklamış olduğu Türkiye nüfusu 75.627.384 kişi olmuştur. Türkiye de ikamet eden nüfus 2012 yılında bir önceki yıla göre 903.115 kişi artmıştır. Erkek nüfus oranı % 50.2 (37.956.168), kadın nüfus oranı % 49.8 (37.671.216) olarak gerçekleşmiştir.²⁵ Nüfusun yaklaşık yarısının kıyı alanlarında yaşaması, genel nüfus yoğunluğu km²' de 73 kişi olmasına karşılık kıyı illerinde bu yoğunluğun km²' de 127 kişiye ulaşması, tüm sanayi ürünlerinin %70-80' inin kıyı bölgelerinden sağlanması kıyı alanlarının önemini vurgulamaktadır.

Küresel ekonomilerdeki rekabet ülkemizdeki kıyı alanlarının da yeniden ele alınmasını zorunlu kılmış ve deniz turizminin getirisinin, dönemsel olarak farkına varıldığında bu bölgelere yatırımlar artmaya başlamıştır. Bu düşünceyle birlikte marinacılık sektörü de Avrupa' daki pazar payına ortak olmayı hedefleyerek bu platformda boy göstermeye başlamıştır.²⁶

²⁵ Türkiye İstatistikî Kurumu, www.tuik.gov.tr/PreHaberBultenleri.do?id=13425, (05.02.2013).

²⁶ Devlet Planlama Teşkilatı, **Türkiye Ulusal Çevre Stratejisi ve Eylem Planı**, Dpt Ankara,1999, s.56.

1.7.1. Marinacılığın Ülkemizdeki Tarihsel Süreci

1970’li yıllardan sonra özel sektör tarafından yapılan birkaç kıyı tesisi dışındaki tüm barınak, balıkçı barınağı, marina, rıhtım ve iskeleler kamu tarafından yapılmıştır. 1980’li yıllarda özel sektörün sınırlı fakat Turizm Bankası (Turban) kanalıyla devletin girişimleri sayesinde marinacılık sektörü giderek gelişmiş ve özelleştirmeler yolu ile Turban Marinalarının özel sektöre geçmesi ve yeni özel sektör marinalarının devreye girmesiyle, Türkiye’de marinacılık uluslar arası düzeye çıkmıştır.

1982’ de Turizm Teşvik Kanunu ve 1983’ te buna bağlı olarak Yat Turizmini Geliştirme Yönetmeliği’ nin çıkması, Turizmi Teşvik Kanunu’ nun Kabotaj Kanunu’ nu değiştirerek, yatçılığı yolcu taşıma kapsamı dışında bırakmasıyla, yat işletmelerimiz modern yatları da bayrağına bakmaksızın bünyelerinde toplayabilme olanağına kavuşmuşlardır.²⁷

Türkiye de, 1982 yılında çıkarılan Turizm Teşvik Kanunu ile turizm sektörü ile ilgili yatırımlar arttırılmış ve Türkiye’ye gelen yabancı ziyaretçi sayısında da sürekli bir

Yıllar	Yabancı Ziyaretçi Sayısı (1000 kişi)	Yabancı Ziyaretçi Harcaması (Milyon \$)
1963	198	7
1970	724	51
1980	1,288	326

gözlemlenmiştir.

Tablo 1: Belli Yıllar İtibariyle Türkiye’ye Gelen Yabancı Turist Sayıları ve Turizm Gelirleri.

²⁷ Ali Erkan Bezirgân, "Marina Yatırımlarına Sektörel Yaklaşım Ege de ve Ülkemizdeki Son Durum," Deniz Ticaret Odası, **II. Ulusal Denizcilik Kongresi**, İstanbul, 1990, s.118.

1990	5,389	2,705
2000	10,412	7,636
2010	23,341	13,990

Kaynak: www.tursab.org. 23.11.2012.

Tablo 1 de görüleceği üzere Türkiye' ye gelen turist sayısı 1963 yılında 198.000 kişi iken, bu sayı 2010 yılında 23 milyonu geçmiştir. Aynı dönemde turizmde elde edilen gelir 7 milyon Amerikan dolarından yaklaşık 14 milyar dolara yükselmiştir.

Yabancı yatlar, Yat Turizmi Geliştirme Yönetmeliği' nin verdiği izinle 1984 yılından itibaren Türk karasularında faaliyet göstermeye başlamıştır. Tröstleşme²⁸ eğilimi yabancı yat işletmelerinde, yerli yat işletmelerine göre daha fazla olduğu için yabancı yat işletmeleri şirket bazında daha organize ve kapasiteleri yerli yat işletmelerine göre daha yüksektir. Ayrıca; Türk mevzuatına bağlı olmayan yabancı işletmeler kapsamındaki yatlar önemli maliyet kalemlerinden biri olan personel sayısında da kısıntıya giderek, ortaya çıkan farkın bir bölümünü müşteriye indirim olarak sunmakta, böylece kendisine fiyat avantajı da yaratmış olmaktadır.

Genel olarak bakıldığında, ülkemizdeki marinaların ve kapasitelerinin zamanla arttığı görülmektedir. Ancak marina yatırımlarını etkileyen en önemli hususlardan birisinin çevre korumaya yönelik kaygılar olduğu görülmektedir. Çağımızın teknolojisi ile çevre korumaya azami dikkat gösteren ve çevre

²⁸ Tröstleşme: Aynı alanda iş yapan çeşitli ortakların hisse senetlerinin bir denetim teşkilatına teslim edilmesi ve yönetimin bir teşkilatı yöneten gruba aktarılmasıyla oluşan, tekeli sermayedarlığa dayanan ortaklıklar birliğidir. <http://www.nedirnedemek.com/tr%C3%B6st-nedir-tr%C3%B6st-nedemek>, (15.07.2012).

kirliliği açısından kabul edilebilir standartları sağlayan marinaların yapımı mümkün iken, özellikle çevre ve kamuoyunun yanlış bilgilendirilmesi ve aşırı duyarlılık, marina yatırımlarına karşı tepkilerin doğmasına neden olabilmektedir.

Mevcut bürokratik yapıyı da dikkate aldığımızda marinacılığa uzun vadede güçlü yatırımlar gerektiği görülmektedir. Bu da günümüz koşullarında potansiyel yatırımcılara cazip gelmemektedir. Yatırımın çok uzun vadede geri döneceğini gösteren fizibiliteler yatırımcıları farklı alanlara yönlendirmektedir.²⁹

Yapılan her türlü yatırım ve projeler zaman içinde turizme katkı sağlamış ve elde edilen gelirleri de dolayısıyla artırmıştır. Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın turizm istatistiklerine göre yıllar itibarıyla yerli ve yabancı ziyaretçi sayıları, turizm geliri ve ziyaretçi başına düşen harcama değerleri tablo 2 de görülmektedir. Buna göre ziyaretçi sayıları ve turizm gelirleri artış gösterirken, ziyaretçi başına düşen harcama değerlerinde azalma görülmektedir. Marinalar, tablo 2 de verilen rakamlara katkıda bulunan ve deniz turizminin alt yapısını oluşturan işletmeler arasında yer almaktadır. Dolayısıyla yatırım süreci ve prosedürlerinin kısaltılması, devlet kurumları arasındaki bürokrasinin kaldırılması, verilebilecek teşviklerle marinaların genel ekonomiye katkısı devam edecektir.

Tablo 2: Yerli ve Yabancı Ziyaretçilerin Yıllara Göre Dağılımı

	Yabancı Ziyaretçi			Yerli Ziyaretçi		
	Turizm Geliri	Ziyaretçi Sayısı	Ortalama Harcama (\$)	Turizm Geliri	Ziyaretçi Sayısı	Ortalama Harcama (\$)
2001	7,386,246	11,276,532	655	2,680,908	2,173,589	1,233
2002	9,009,677	12,921,981	697	2,891,247	2,292,535	1,261
2003	9,676,623	13,701,418	706	3,526,520	2,600,632	1,356
2004	12,124,059	17,202,996	705	3,763,639	3,059,644	1,230
2005	13,929,300	20,522,621	679	4,224,203	3,601,880	1,173
2006	12,556,829	19,275,948	651	4,294,117	3,872,721	1,109
2007	13,989,952	23,017,081	608	4,497,055	4,197,907	1,071

²⁹ Bezirgân, s.119.

2008	16,761,182	26,379,845	635	5,149,782	4,549,347	1,132
Artış Hızı	0.124	0.129	-0.004	0.098	0.111	-0.012

Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı 2009.

Ülkemizde her geçen gün sayı ve kapasitelerini artıran marinalar, mevcut konumlarıyla değerlendirildiğinde, İzmir bölgesinden güneye doğru yoğunlaştığı dikkati çekmektedir. Çeşme, Kuşadası, Didim, Turgutreis, Bodrum, Marmaris ve Göcek hattındaki bu tip işletmeler bölge coğrafyasını arkasına alma avantajıyla hizmetlerini sürdürmektedirler. Kültür ve Turizm Bakanlığı, dönem dönem marina işletmelerinin istatistiklerini yayımlamakta ve genel olarak bir değerlendirme yapılabilmektedir. Türkiye Marina Kapasiteleri tablo 3 de verilmiştir.

Türkiye, marinacılıkta uluslararası pazarlarda şu anda ortalama 2,000 euro aylık kazancı olan kişilere (yabancı uyruklu) hizmet sunmaktadır. Sunulmakta olan marinacılık hizmeti üst kalitede de olsa, üst gelir düzey grubundaki yabancı müşteriler için cazibe yaratılması henüz tam anlamıyla gerçekleşmemiştir. Yerli müşteriler, Türkiye demografisi içinde üst kesimi temsil ederken, Türkiye'ye gelen yabancı yatçılar ülkelerinin demografik yapısı içinde alt ve orta kesimde yer almaktadırlar. Hizmet sektörünün bir parçası olan marinacılık, ülkemizde özellikli, ayrıcalıklı ve lüks bir hizmet olarak algılanmakta ve bu algı, fiyatlamayı pazarlama açısından önemli bir parametre olarak öne çıkartmaktadır. Teknelerini, prestij marinalarda bağlamak, yat sahipleri için sosyal bir statü unsuru oluşturacağı için yüksek fiyat politikası kabul görmekte, diğer taraftan ise kışlama ve tamir - bakım gibi hizmetler için uygulanan düşük fiyat politikaları gizli bir cazibe ve indirim unsuru oluşturmaktadır.³⁰

Tablo 3: Türkiye' de Faaliyette Olan Marinalar

MARİNA	DENİZ	KARA	KAPASİTE
D MARİN DİDİM	576	600	1176
D MARİN T. REİS	550	100	650

³⁰Deniz Turizmi Birliği, www.denizturizmibirligi.com/yat_limanlari.php, (20.12.2012).

PORT GÖCEK	374	160	534
PORT PENDİK	752	280	1032
GÖCEK VİLLAGE	140	0	140
GÖCEK EXCLUSIVE	80	0	80
SETUR FENERBAHÇE	1070	220	1290
SETUR MARMARİS	720	100	820
SETUR KUŞADASI	380	220	600
SETUR FİNİKE	350	150	500
ÇEŞME	190	90	280
SETUR AYVALIK	50	150	200
YAT MARİN MARMARİS	650	1000	1650
ATAKÖY İSTANBUL	700	100	800
YALIKAVAK PORT	450	100	550
ÇELEBİ ANTALYA	169	290	459
MİLT A BODRUM	375	40	415
ECE SARAY FETHİYE	400	0	400
MARTI MARMARİS	250	100	350
ALAÇATI MARİNA ÇEŞME	260	80	340
ALBATROS MARMARİS	150	220	370
KEMER TÜRKİZ	235	140	375
İLTUR CLUB GÖCEK	195	0	195
LEVENT MARİNA İZMİR	70	20	90
SKOPEA GÖCEK	85	0	85
TEOS MARİNA SIĞACIK	480	80	560
TOPLAM	9701	4240	13.941

Kaynak: Kùltür ve Turizm Bakanlığı 2010.

Değişen ekonomik yapı ve oluşturulan ortaklıklar marinacılık sektöründe de dikkati çekmektedir. Örneğin Doğuş grubu hem yurt içi hem de yurt dışında çeşitli yatırımlarla marina sayılarını artıran

şirketler içinde yer almaktadır. Çalışmanın yapıldığı süreç içerisinde Bodrum Yalıkavak Port marina el değiştirerek yeni bir kimliğe bürünmüş ve hali hazırdaki hizmetini Palmali Holding bünyesinde Palmarina adında sürdürmektedir. Palmarina, önceki marinanın kapasitesini artırarak çevre düzenlemesiyle iddialı bir şekilde sektöre adım atmıştır. Kara ve deniz alanında 710 kapasiteyle büyük ölçekli bir marina konumundadır.

Marina işletmelerinin her şeye rağmen genel anlamda kapasiteyi karşılayamamaları sebeplerinden biri de her geçen gün sayıları artan tersanelerin olmasıdır. Spor amaçlı gerçekleştirilen yatçılığın üst gelir grubu arasında yükselen bir eğilim olması siparişlere yansımaktadır. Yükselen tekne satışlarından üreticilerde payını almakta tekne ihracatında da artışlar görülmektedir. Deniz turizminin, Türkiye turizm gelirlerinin yüzde 25' ini oluşturduğunu söyleyen Milta Bodrum Marina Genel Müdürü Ömer Karacalar, bu oranın Akdeniz havuzunda dolaşan tekne sayısının ancak yüzde 0,7'sine yanıt verebilen marina kapasiteleri ile mevcut potansiyelin çok altında olduğunu vurgulamıştır.³¹

1980'li yılların ortasından itibaren Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan işletme belgeli yat limanları sayısında ve bağlama kapasitesinde ciddi bir artış gözlemlenmektedir. İşletme belgeli tesislerin sayısı, Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın belirlediği kriterlere göre değişmekte ve bu değişimler sonucunda bazı tesisler işletme belgelerini kaybetmektedirler. Tablo 4 de işletme belgeli yat limanlarının yıllar içindeki artışları ve bağlama kapasitelerine ait bilgiler görülmektedir. İşletme belgeleri için müracaat etmiş marinaların çeşitli denetimler sonunda bu belgelere kavuşarak daha resmi bir konum kazanması da söz konusudur.

Tablo 4: Yıllar İtibariyle Türkiye deki Kültür ve Turizm Bakanlığı İşletme Belgeli Yat Limanlarının Bağlama Kapasitelerinin Değişimi.

³¹ Milta Marina Genel Müdürü Ömer Karacalar ile yapılan görüşmeler, 10.08.2012.

Yıllar	Bakanlık İşletme Belgeli Yat Limanı Sayısı	Bağlama Kapasitesi
1984	2	435
1989	6	1,035
1994	12	3,611
2001	15	4,024
2003	16	4,579
2005	19	5,607
2007	21	5,870

Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı 2009.

1.7.2. Marinaların Turizmle İlişkisi ve Yat Turizmi Kavramı

Genel anlamda turizm, insanların devamlı ikamet ettikleri, çalıştıkları ve her zamanki olağan ihtiyaçlarını karşıladıkları yerlerin dışında 24 saati geçen, seyahatlerinde genellikle turizm işletmelerinin ürettiği mal ve hizmetleri talep ederek, geçici konaklamalarından doğan olaylar ve ilişkiler bütünüdür.³²

Yat turizmi ve yatçı profiline ilişkin genel kavramlar ve tanımların açıklanması, konunun anlaşılması açısından gerekli görülmektedir. Tezin kapsamı çerçevesinde genel tanımlar aşağıda belirtilmiştir.

Yat Turizmi Yönetmeliği' ne göre “yat” deyimi, yat tipinde inşa edilmiş, gezi ve spor amacı ile yararlanılan, taşıyacakları yatçı sayısı 36’ yı geçmeyen, yük veya yolcu gemisi niteliği olmayan, tonilato belgelerinde (ölçü belgesi) “Ticari Yat” veya “Özel Yat” olarak belirtilen deniz araçlarını ifade etmektedir³³. Bir başka tanımla yatlar; konaklama-mutfak-banyo (duş-WC) gibi yaşama bölümlerinden oluşan, suda yüzen, seyahat ve turizm amaçlı kullanılan deniz araçlarıdır.³⁴

³² Orhan İçöz ve Diğerleri, **Turizm Planlaması**, Turhan Kitapevi, Ankara, 2002, s. 2.

³³ Yat Turizmi Yönetmeliği. (Bu yönetmelik 24.07.2009 tarihinde yürürlükten kaldırılmış ve yerine Deniz Turizmi Yönetmeliği getirilmiştir). www.teftis.kulturturizm.gov.tr/TR.14972/yat-turizmi-yonetmeligi.html, (12.12.2012).

³⁴ Meral Özer, **Türkiye de Yat Turizmi**, Kalkınma Bankası Turizm Proje Değerlendirme Müdürlüğü, Ankara, 1990, s.17-23.

Yatlar hareket yeteneklerini ya yelken kullanarak rüzgârdan, ya da motor gücünden elde ederler. Yatlar kullanım amaçlarına göre özel ve ticari, kullanım şekillerine göre yelkenli, motorlu ve karma, yapımlar türlerine göre ahşap, fiberglas ve sac yatlar olarak sınıflandırılırlar. Birçok yatta hem yelken hem de motor bulunmaktadır. “Klasik” olarak adlandırılan yatlar ise, ahşap imal edilmektedir. Bu tip teknelere, Bodrum yöresi ile özdeşleşmiş olan ve ahşaptan imal edilen “gulet” stili tekneler örnek verilebilir. Yabancı bir ülkenin karasularından, başka bir limana giriş yapan yatlar, sarı bayrak³⁵ (Q flag) çekmek zorundadırlar. Bu yatlara “Sarı Bayraklı Yat” adı verilir. Bir geminin kayıtlı olduğu ülkenin bayrağı ise “bandıra” olarak tanımlanır.³⁶

Yatçı, yat seyahatine fiilen katılarak yat kullanan insanlara denirken, **yatçılık** yatların eğlence, spor ve turizm amaçlı kullanılması anlamına gelmektedir³⁷. Diğer bir ifadeyle; gezi ve spor amacıyla geçici bir süre mürettebatlı yat kiralayan veya yeterli ehliyeti olduğu takdirde kendine ait veya kiraladığı yatı kullanabilen kişiler yatçı, bu kişilerin yaptıkları faaliyetler de yatçılık olarak tanımlanır.³⁸

Yat Turizmi; yatçı, deniz yolculuğu ve yat limanı unsurlarından oluşan, turistin yat’ a ulaşması ve belirli bir gezinti sonunda yat’ ı terk etmesi arasında gerçekleşen tüm turistik faaliyetlerdir. Yat turizmine katılım iki şekilde gerçekleşmektedir. Birincisi özel yatlarla ticari bir amaç olmaksızın gezerek turizme katılım,

³⁵ Uluslararası İşaret Kod Kitabı’na göre tek sancaklı kodlar olarak geçen **Q (Quebeck)** o teknede sağlık durumunun iyi olduğunu ve serbest geçiş isteme anlamına gelmektedir.

³⁶ Kültür ve Turizm Bakanlığı, **Yat Turizmi Master Planı**, 1992, s.13.

³⁷ Özer, ss. 27-28.

³⁸ Artun Çağlayan, **Yat Turizmi ve Eğitimi**, Deniz Turizmi Birliği Yayınları, Ankara, 1992, s.227.

ikincisi ticari bir amaçla charter yapma veya yatların charter firmalarına kiralanması yoluyla katılımdır.³⁹

Yatçılık Bölgesi; “Yat Turizmi Yönetmeliği’ ne” göre, yat turizminin ülke içinde geliştirilmesi için, yat turizmi açısından potansiyel oluşturan, Bakanlar Kurulu ve Genel Kurmay Başkanlığının uygun görüşü ile ilan edilen alanlardır.

Marina ve Yat Limanı, çoğu kez aynı anlama sahip olan dilimizde kavram kargaşası içindedir. Marina terimi 1928’ lerden beri ABD’ de kullanılmaya başlanmıştır. Ulusal Makine ve gemi Yapımcıları Derneği (National Association of Boat and Engine Manufacturers) toprak, su ve özel servis kolaylıklarının gelişimini kapsayan bir liman tanımı vermeye çalışmıştır. Söz konusu derneğe göre; marina gemicinin uyuma, yemek yeme, tatil yapma ve gemisinin yakıt ve gıda talebini karşılayan, yelkenini gerebileceği, duş yapabileceği, kıyıda akşam yemeği yiyebileceği, haberleşmenin, teçhizatın ve ulaşımın sağlanabildiği bir faaliyet alanı yaratan yerdir” .⁴⁰

1.7.3. Türkiye’de Yat Turizmi

Türkiye’de yat turizminin ve işletmeciliğinin başlangıcını” Halıkarnas Balıkçısı” olarak bilenen ünlü yazar ve araştırmacı Cevat Şakir Kabaağaçlı ve arkadaşlarının 1960’lı yıllarda balıkçı tekneleri ile düzenledikleri ilk mavi yolculuklar oluşturmuştur.⁴¹

1960’lı yıllardan itibaren turizm ağırlıklı deniz taşımacılığı kendini hissettirmiş ve gemi işletmeciliğinde “yüzen otel” prensibi hâkim olmaya başlamıştır. 1975 Yılından itibaren de klasik yolcu gemisi işletmeciliğinin modern

³⁹ Kültür ve Turizm Bakanlığı, **Yat Turizmi Master Planı**, 1992,s.19.

⁴⁰ İ.Can. Aykut, **Türkiye de Yat Turizmi ve Örnek Bir Marina Organizasyonu İncelenmesi**, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 1993, s.6.

⁴¹ V.Uğur Tandoğan, **Turizm İşletmelerinde Hizmet Kalitesi Semineri**, Nevşehir, 1996, s.149.

turizm işletmeciliği ile birleşmesinden doğan kruvaziyer gemi işletmeciliğine geçilmiştir.⁴²

Yat Turizminin Geliştirilmesi Hakkında Yönetmeliğin⁴³ yürürlüğe girmesi, yat limanı yatırım ve işletmeciliğini, yatların Türk karasularında seyir yapmalarını ve yabancı yatların Türkiye’de kalış esaslarını düzenlenmiştir. Bu yeniliklerin etkisinde yat turizminde hissedilir bir artış başlamıştır.⁴⁴

Çok kapsamlı alt ve üst yapı yatırımı gerektiren yat limanlarının yatırım, işletmecilik ve sınıflandırma gibi konularla ilgili bilgiler söz konusu yönetmelikte genişçe yer almaktadır. Yatçılıkla ilgilenen insanlar için deniz ve yatın bir tutku niteliği taşıması nedeniyle bu turizm çeşidi özel ilgi turizmi grubunda yer almaktadır. Bu nedenle yat turizm talebinin ikamesi ancak başka bir bölge veya ülke olacağı sonucunu doğurmaktadır. Türkiye’ye denizyolu ulaşım araçları ile gelip değişik turizm aktiviteleri yanında, yat turlarına olan katılım talebi genel turistik talebiyle benzerlikler göstermektedir.⁴⁵

1.7.4. Türk Marinalarından Beklentiler

Türkiye’nin, hem bulunduğu Akdeniz havzasındaki rakipleri ile hem de genel olarak dünyadaki diğer ülkelerle kıyaslandığında, marinacılık hizmetini en iyi ve en ucuz bir şekilde sunabildiği gözlenmektedir. Bunun altında yatan önemli sebeplerden biri, genel olarak otel işletmeciliğinin deki, Türk misafirperverliği anlayışının ağırlama endüstrisinde de görülebilmesidir. Eve gelen misafirlerin en iyi şekilde ağırlanması geleneği, gerek otel işletmeciliğinde ve gerekse marinacılıkta çok baskın bir öğe olarak hizmet anlayışını ve kalitesini doğrudan şekillendirmektedir. Ticari yatçılar ve bireysel yatçılar bir marina seçerek ülkeye gelmemektedirler. Önemli olan o kıyıların çekiciliği ve beklentilerin karşılanmasıdır. Marinalarda müşteri beklentileri farklılık göstermektedir. Bundaki etken ise yatların farklı türlerinin bulunması ve her yat

⁴²Kenan Öner, “Türkiye Deniz Ulaşımının Turizme Etkileri”, **Turizm Yatırımcıları Derneği Dergisi**, Mayıs-Temmuz 1993, s.15.

⁴³ Bu yönetmeliğin adı 4.6.1991 tarih ve 91/1933 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile Yat Turizmi Yönetmeliği olarak değiştirilmiştir.

⁴⁴Cem A. Tarhan, Devletin Turizmin Gelişimine Etkisi ve Türk Turizminin Hukuki Sorunları, **T.C. Turizm Bakanlığı I.Turizm Şurası**, Bilkent Üniversitesi, Ankara, 20-22 Ekim 1998, s.27.

⁴⁵V.Üğur Tandoğan, ”Dünya Turizm Talebi Eğilimleri Işığında Türkiye’ye Yönelik Yat Turizmi Talebinin Değerlendirilmesi”, **B.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, Cilt:1,Sayı:1, Ocak 1998, s.146.

türüne göre farklı ihtiyaçların belirmesidir. Ancak müşterileri genel olarak yat sahibi ve yat kaptanı olarak düşündüğümüzde, bu iki grubun da beklentilerinin farklı olabileceğini görmekteyiz.⁴⁶ Tablo 5 de marina yetkililerinin görüşlerinden derlenen müşteri beklentileri genel olarak sıralanmış, hem yat sahipleri hem de yat çalışanlarının fikirlerine yer verilmiştir.

Tablo 5: Marina Müşterilerinin Beklentileri

Kriter	Yat Sahibinin Beklentisi	Yat Kaptanının Beklentisi
Yerleşim	Marinanın doğal güzelliğe ve turistik özelliğe sahip yerlere Yakınlığı.-Marinanın şehir merkezine yakınlığı - Marinanın sessiz ama aynı zamanda eğlence yerine de yakınlığı.	Marinaya yanaşma ve bağlamanın rahat olması.
Konum	Marinanın bulunduğu bölgedeki iklimin iyi olması- Marinanın bulunduğu yerdeki denizin sakin olması- Marinaya yanaşmanın kolay olması.	Marinanın bulunduğu yerdeki denizin sakin olması.
Olanaklar	Marina içinde ve çevresinde yemek, dinlenme alış veriş yerleri, sportif ve sosyal ihtiyaçları karşılayabilecek tesislerin olması- Marinaya giriş çıkış işlemlerinin kolay olması.	Yolcuların rahat edebileceği, ihtiyaçlarını karşılayabileceği tesisler olması- Marinada her türlü ikmal desteğinin olması.
Sosyal İlişkiler	Marina içinde tekne komşularının iyi olması.	Kaptanlara yönelik sosyal tesisler olması.

Kaynak: Bodrum Milta Marina Yetkilileri, 10.08.2012.

Marina yetkilileri marinalardaki yabancı müşterilerin genelde belli bir yaşın üstünde olması ve kültür farklılıkları nedeniyle kısa sürede samimiyet kurulamadığı bilgisini vermektedirler. Fakat belli bir süre geçtikten sonra bu çekincenin ortadan kalktığını ve yerli müşterilere göre daha iyi ilişki kurarak marinaya bağlandıklarını ifade etmektedirler. Bu veriler dikkate alındığında, Türk misafirperverliğinin

⁴⁶ Engin Deniz Eriş, "Uluslararası Pazarlarda Türk Marinalarının Çekiciliği ve Pazarlama Stratejileri", **Ege Akademik Bakış**, Cilt:7, Sayı.1, 2007, ss.44-45.

kurumsal bir zihniyetle uygulanmasının önemi ortaya çıkmakta ve Avrupa’da bulunan marinalara göre bir avantaj olduğu değerlendirilmektedir.

Marinalarda yat ve yelken kulüplerinin varlığı, hareketliliği artırdığı gibi düzenledikleri çeşitli uluslararası organizasyonlarla, bölge tanıtımında rol oynayabilmektedirler. Bu kadar beklentileri ve hizmetleri bir arada bulundurduğundan dolayı marinalar kendi içinde bir kent havasına bürünmektedirler. Bazı marina tasarım ve uygulamalarında bu kentsel atmosferin otel motel ve park alanlarıyla güçlendirildiği görülmektedir.⁴⁷

1.7.5. Türk Marinalarının Tercih Sebepleri

Batı Akdeniz’de yüksek fiyatlar, arz-talep dengesinde talep yönündeki artış ve yeni doğal güzelliklerin aranması Doğu Akdeniz’i cazibe noktası haline getirmektedir. Doğu Akdeniz’de de konumu, sahip olduğu coğrafyası, iklimi ve ekolojisi ile Türkiye, diğer Doğu Akdeniz ülkelerine göre çok daha avantajlı durumdadır. Eriş’in yaptığı yönetici görüşmeleri ve yapılan gözlemler sonunda tespit edilen başlıca çekicilik unsurları aşağıda özetlenmiştir.⁴⁸

-Türkiye’ de birçok marinanın doğal liman konumunda olması nedeniyle deniz emniyeti ve deniz güvenliği üst düzeydedir.

-Zengin coğrafik yapılanma beraberinde birçok doğal güzelliği getirmektedir.

-Yönetimin kâr amaçlı değil hizmet amaçlı bakış açısı müşteri memnuniyetini arttırmaktadır.

-Marina içinde ve özel olarak konumlandırılmış gümrük bölgesi ile marinaya giriş ve çıkış işlemleri kolaylaştırılmaktadır.

-Marinalarda yatçıların, müşterinin ötesinde konuk olarak algılanması ve insani değerlerin ön planda tutulması önem arz etmektedir.

-Güler yüzlü ve yardımsever hizmet anlayışı hâkimdir.

-Marinacılıkta yeni mimari ve hizmet kavramları gelişmiştir.

- Marinacılara her türlü iletişim altyapısı ve olanağı sunulmaktadır.

⁴⁷ Özgür Özkan ve Nezih Ayran, "Marinaların Kamusal Kullanıma Etkileri ve Öneriler", **İstanbul Teknik Üniversitesi Dergisi**, Cilt: 7, Sayı: 2, Eylül 2008, s.78.

⁴⁸ Eriş, s.46.

-Marina içinde konumlandırılan sanat galerileri ve düzenlenen sanat aktiviteleri ile deniz severlere aynı zamanda sanatın da sunulması sağlanmaktadır.

-Hem şehir merkezinde hareketin içinde hem de gürültüden uzak bir tatil atmosferi bulunabilmektedir.

-Denizin temizliği ve marina sahası içinde yüzebiliyor olmak çekicilik unsurları arasında yer almaktadır.

-Çekek yerlerinde birden fazla bakım onarım hizmeti veren işletmenin olması, marina müşterilerine hizmet alma alternatifleri oluşturmaktadır.

-Kütüphane hizmetleri verilmektedir.

-Marina içindeki sosyal ve sportif tesisler ile marınacıların deniz harici ihtiyaçlarını da tatmin edebilme olanağı sunulmaktadır.

-Butik hizmet anlayışı ile kişiye özel yaşama yerleri ve VIP olanaklar söz konusudur (Göcek İltur Club Marine).

-Marina bina ve donanımları doğa ile uyumlu inşa edilmeye başlanmıştır. Hatta doğal materyallerden üretilen malzemelerle yapılmış marina tesisi mevcuttur (Göcek İltur Club Marine).

-Tekneye kahvaltı ve benzeri hizmetler verilebilmektedir (Türkiye’ de ilk defa Port Göcek).

-Çamaşır yıkama ve ütöleme hizmetleri yatçıların işlerini kolaylaştırmaktadır.

-Gönüllülerden oluşan deniz kurtarma ekiplerinin varlığı yatçılara güven vermektedir (Bodrum bölgesi).

-Mobil kuaförlük hizmeti, marina içinde ve çevresine sağlanan ulaşım hizmetleri, tuvalet ve duşlarda kullanılan kartlı sistem ile yatçılara temiz ve özenli hizmetler birçok ülkede bulunmamaktadır.

-24 saat yayın yapan marina radyosu ile marınacılar bilgilendirilmektedir.

-330 ton kapasite ile Akdeniz havzasındaki en büyük lift ile devasa yatlara sunulan bakım onarım hizmetleri (Marmaris Yacht Marine) özellikle büyük yatların kazanılmasını sağlamaktadır.

Bu çekicilik unsurlarına yönelik pazarlama çalışmaları henüz yetersiz olmakla birlikte, doğru stratejilerin uygulanması ile Türkiye, marınacılıkta uluslar arası boyutta sahip olduğu potansiyeli en iyi şekilde kullanabileceği bir konuma gelecektir. Marınacılıkta uluslararası standartlar henüz oluşmamıştır. Standartlar

yerine yatçıların, marinacıların, yat üreticilerinin ve ilgili örgütlerin ortaya koyduğu değerler ağırlık kazanmaktadır. Bu anlamdaki uluslararası değerlerin oluşmasında her yıl düzenlenen Permanent International Association of Navigation Congress PIANC (Uluslar arası daimi seyir derneği kongresi) in payı büyüktür. Adı geçen kongrede ileri sürülen ve tartışılan görüşler ve çeşitli marinacılık ölçütleri, birer uluslararası standart olarak kabul edilmekte ve uygulanmaktadır. Ancak mevcut durumda, hiçbir ölçüt çok kesin ve sabit bir değer sunmamaktadır.⁴⁹

Elde edilen bilgiler ve değerlendirmeler neticesinde Kültür ve Turizm Bakanlığı 24.07.2009 tarih ve 2298 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe giren Deniz Turizmi Yönetmeliğini çıkarmıştır (**bakınız Ek 3**). Bu yönetmelikle birlikte Yat Turizmi Yönetmeliği yürürlükten kaldırılmış ve marina işletmelerine uluslararası standartlar getirilmiştir.

İKİNCİ BÖLÜM

MARİNALARIN GENEL OLARAK EKONOMİ VE İSTİHDAMA ETKİLERİ

2.1. MARİNALARIN DOLAYLI OLARAK EKONOMİYE ETKİSİ

Marinalar, çoğu turizm işletmesinde olduğu gibi yatırım aşamasında sermaye yoğun, işletme aşamasında ise emek yoğun işletmelerdir. Sunulan hizmetin büyük bir

⁴⁹ Eriş, s.48.

kısmında insan emeğine ihtiyaç vardır. Bu yönleriyle marina işletmelerinin kuruldukları yerdeki istihdama olumlu katkılarının olması doğaldır. Marinaların kuruldukları yere ekonomik açıdan getirilerini incelemek üzere çeşitli araştırmalar yapılmıştır. Güney Fransa’da Cote d’Azur ve Amerika Birleşik Devletleri’nde Florida, yatçılık faaliyetleri ve marinalarıyla dünya çapında bilinen yerlerdir. Her ikisinde ekonomik gelişmişlikleri ağırlıklı olarak tekne ve marina endüstrisine bağlıdır. Monaco Arrow Services’den Paul Arrow Güney Fransa’da 1998’de yapılmış bir araştırmanın ortaya koyduğu bazı gerçekleri şöyle sıralamaktadır:⁵⁰

-Tekne ve marina endüstrisi doğrudan 16 bin kişilik istihdam sağlamaktadır ve dolaylı olarak oluşturduğu bu sayıdan kat ve kat daha fazladır.

-Bu endüstrinin ekonomiye 200 milyon Fransız Frangı katkısı söz konusudur.

-Bölge ekonomisi ile bu endüstrinin sağlığı arasında doğrudan bir inilti bulunmaktadır.

2004 yılında ABD’nin ‘‘Büyük Göller’’ (Michigan, Erie, Ontario, Huron ve Superior Gölleri) bölgesinde yapılan bir araştırmaya göre, büyük göller bölgesindeki marinalarda konaklayan tekneler için yıllık 529 milyon ABD doları bakım ve onarım harcaması yapılmıştır. Gezi ve ulaşım amaçlı tekne kullanımları için yapılan toplam harcamaların bölge ekonomisi üzerine etkisi hemen hemen 14.500 kişinin istihdamı ve 240 milyon ABD doları değerinde kişisel gelir şeklinde gerçekleşmiştir.⁵¹

İşletmeler yatırım aşamasından işletim aşamasına gelene kadar ekonomiye çeşitli katkılar sağlamaktadır. Bunlar yatırım sürecinde gider olarak işletme sürecinde de gelir olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu bölümünde Sabri Burgaz’ın Haziran 2008 de Yat Limanı Yatırım İnşa ve İşletme Kalemleri Karşılaştırmalı Ekonomik Analizi konulu tezinden yararlanarak marinaların genel olarak ekonomiye dolaylı ve doğrudan katkılarına yer verilmiştir.

2.1.1. Yatırım Aşamasındaki Etkileri

⁵⁰ Sarı, s.23, Paul J. Robinson, Marinas and Social Demands, Icomia Online Library, 2002, <http://www.icomia.com/library/Default.aspx?LibraryDocumentId=114>.(10.10.2011).

⁵¹ Sarı, s.23, Ed Mahoney ve Dan Stynes, Determining The Value of Marinas, Icomia Online Library, 2005, <http://www.icomia.com/library/Default.aspx?LibraryDocumentId=1228>.(10.10.2011).

Yatırım aşamasındaki ekonomiye etkiler genel olarak araştırmalar ve projeler, ön izin ve kullanma izni, personel ücretleri ve şantiye kurulması ile yapı denetim giderlerini kapsamaktadır. Bu etkilerin büyük ölçekli ve küçük ölçekli marinalardaki maliyet değerleri aşağıda açıklanmıştır.

2.1.1.1. Araştırmalar ve Projeler

Marina kurulacak bölgenin araştırılmasının yapılması, marina projesine uygunluğunun belirlenmesi, zemin etütlerinin yapılması için öncelikli olarak bir danışmanlık hizmeti alınması söz konusudur. Bölge tüm detaylarıyla incelenir ve daha sonra söz konusu bölgeye en uygun proje şekillendirilir. Yapılan örnek marina planları üzerinde değerlendirmeler yapılarak proje son halini alır.

Büyük bir marina için (yüzölçümü ve şartlar göz önünde bulundurulduğunda) bu maliyetin 250.000 \$ olduğu kabul edilebilmektedir.⁵²

2.1.1.2. Ön İzin ve Kullanma İzni (Kira)

Maliye ve Ulaştırma Bakanlıkları tarafından 04 Eylül 2004 Tarihli Resmi Gazetede yayımlanan “Hazine Arazilerinin Tersane Yatırımlarına Tahsisinde Uygulanacak Esas ve Usuller” tebliğince bu tip işletmeler için belli bir ön izin bedeli ve takip eden yıllarda kullanma izni (kira) ödemeleri yapılmaktadır.

Yatırıma başlanılan ilk senede ödenen paraya 1 yıllık ön izin adı verilmektedir. Yatırım süresince 2. yılın başından itibaren ve işletmeye başladıktan sonra da sürecek olan yıllık kira ve ön izin bedeli Toplam alan (m²)= Deniz Alanı + Kara Alanının birim fiyat ile çarpılmasından elde edilmektedir. Bu durumda,

1 Yıllık Ön İzin Bedeli = Toplam Alan (m²) x M² birim fiyatı,

Yıllık Kira Bedeli = Toplam Alan (m²) x M² birim fiyatı olarak hesap edilir.

Büyük bir marina için 1 yıllık ön izin bedeli 1.150.000 \$ iken küçük bir marina da bu bedel 264.000 \$ olduğu kabul edilmektedir.⁵³

⁵² Sabri Burgaz, **Yat Limanı Yatırım İnşa ve İşletme Kalemleri Karşılaştırmalı Ekonomik Analizi**, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, 2008, S.66.

⁵³ Burgaz, s.67.

2.1.1.3. Personel Ücretleri ve Şantiye Kurulması

Yatırım süresince marina inşa öncesi ve sonrası dönemlerde personel giderleri ve kurulan şantiyenin idamesi ile ilgili giderleri kapsamaktadır. Büyük bir marina⁵⁴ için bu değerler ilk yatırım yılı için 40.000 \$ (iki yıl için 80.000\$) toplam 12 ay yatırım süresi öngörülen küçük bir marina için ise 40.000 \$ olarak değerlendirilmektedir.⁵⁵

2.1.1.4. Yapı Denetim ve Yatırım Dönemi Giderleri

İnşa süresince proje ve şantiyeyi yürütecek personel istihdam edilmektedir. Bunlar, proje mühendisleri, saha mühendisleri, idari personel, ulaştırma görevlileri, temizlik görevlileri olarak sıralanabilir. Ayrıca ofis giderleri ve elektrik, su, seyahat gibi yatırım giderine eklenecek kalemler mevcuttur. Tüm bu giderler alt alta toplandığında 1 yıllık yatırım dönemi olan küçük bir marina için 150.000 \$, iki yıllık yatırım dönemi olan büyük bir marina için ise 500.000 \$ varsayılmaktadır.⁵⁶

2.1.2. İnşa Aşamasındaki Etkisi

Bu etki marinanın inşası sırasında mendirek ve iskeleler, saha betonu, elektrik/su tesisatları, otopark, bina ve akaryakıt istasyonu, katı/sıvı atık toplama merkezleri gibi yapılar ile hizmette kullanılacak deniz vasıtaları, hareketli vinç (travel lift) jeneratör ve pompalar gibi materyal giderlerini kapsar. Marina inşası sırasındaki giderler, masraf kalemi olarak yüksek meblağlara ulaşan giderler olarak dikkat çekmektedir.

2.1.2.1. Mendirek İmalatı

⁵⁴ Büyük bir marina için yatırım süresi 24 ay olarak düşünülürken küçük bir marina için bu süre 12 ay varsayılmaktadır. Deniz alanlarının kiralama süresi ise 49 yıl olarak belirlenmiştir.

⁵⁵ Bodrum Milta Marina yetkilileri, 10.08.2012.

⁵⁶ Bodrum Milta Marina yetkilileri, 10.08.2012.

Mendirek, marinaları bölgesel rüzgâr ve deniz etkisinden koruyan kara ve deniz arasındaki dolgu ve beton korunaklardır. Bir marinanın tekne emniyeti açısından en önemli inşalarının başında gelen mendireklerin doğru konumlandırılması özellikle kış aylarındaki fırtınalarda koruma görevini verimli yapmasını sağlayacaktır. Marina yerleşim planı projelendirilir ve çizildikten sonra mendirek boyu belirlenir.

Mendirek imalatı kesonların⁵⁷ denize dizilip kayalarla desteklenmesi ile yapılır. Tüm bu işlemler keson, kayalar, işçilik vb. dâhil 15.000 \$/m birim fiyatı ile fiyatlandırılmaktadır. Buna göre yerleşim planında çizilen mendirek uzunluklarına göre toplam mendirek boyu 800 m olan büyük bir marina ile 250 m olan küçük bir marinanın mendirek maliyeti hesaplanabilir. Büyük bir marina için toplam 12.000.000 \$ iki yıllık yatırım sürecinde 1.yıl için 8.000.000 \$, 2. yıl için 4.000.000 \$ olarak uygulanırken, küçük bir marina için 3.750.000 \$ uygulandığı varsayılmaktadır.⁵⁸

2.1.2.2. İskele İnşası

Kazıklı rıhtım inşası (kazık ve beton dâhil) 4m. genişliğinde olduğu kabul edilirse; Maliyet iskele boyu ile yaklaşık 2.300 \$/m çarpılmasıyla bulunur. Büyük bir marina için iskele uzunluğu toplam 1840 m alındığında maliyet 4.232.000 \$ varsayılmaktadır. Bununla beraber inşa yoğunluğunun 2.yıl artacağı değerlendirildiğinde bu rakamın 1/3ü yatırımın 1. yılı 2/3 ü 2.yıl giderlerine dâhil edilecektir. Daha küçük bir marina 40 metrelik iskele geri kalan kısımlar için 100'er \$ olacağı öngörülmektedir. Bu kapsamda birçok sabit iskele tipi vardır. Bunlar ahşap, çelik, taş, alüminyum ve plastik malzeme türlerinden yapılmaktadır.⁵⁹

2.1.2.3. Saha Betonu

⁵⁷ Keson bir temel biçimidir. Sağlam zeminin derinde olduğu durumlarda, daha geniş ve sağlam temel yapmak için zemin üzerinde içi boş olarak inşa edilir ve ağırlığından da yararlanılarak istenilen derinliğe indirilir. Genellikle üç tipte yapılırlar. Açık Kesonlar, Pnomatik Kesonlar, Yüzen Kesonlar (yüzen sandıklar)

⁵⁸ Gerek yat limanları, gerekse balıkçı barınaklarında yanaşma yerleri, limanı kullanacak tekne sayısına ve bunların büyüklüklerine göre planlanmaktadır. Tekneler doğal tehlikelerden mendirekler sayesinde korunduğundan, mendirek inşası dikkatle yapılması gerekmektedir.

⁵⁹ Ata Topçuoğlu, **Yat Limanlarında İnşaat Tekniklerinin Karşılaştırılması**, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Dokuz Eylül Üniversitesi Deniz Bilimleri Enstitüsü, İzmir, 2006, s.40.

Saha betonu büyük bir marina için toplam kara yüzölçümü 250.000m² olarak alındığında 4.200.000 \$, küçük bir marina için toplam kara yüzölçümü 60.000m² alındığında 1.100.000 \$ civarında olduğu varsayılmaktadır.⁶⁰

2.1.2.4. Elektrik, Su Tesisatı, Yeşil Alan ve Otopark

Marina inşası sırasında tüm elektrik kabloları, dağıtım panoları ve aydınlatmalar olmak üzere denizde barınacak teknelerin elektrik bağlantıları yapılır. Bu işlemler Büyük bir marina için 1.000.000 \$, küçük bir marina için 350.000 \$ olarak saptanmıştır. Bunun yanında su dağıtım sistemleri, atık su toplama ve arıtma sistemleri dâhil büyük bir marinateda tesisat işleri için 200.000 \$, küçük bir marina için 40.000 \$ ayrılmaktadır. Arazi düzenleme çalışmaları için marina inşasının bitmeye yakın döneminde tüm yeşil alanların yeşillendirilmesine başlanabilir. Ayrıca otopark için de bir düzenleme söz konusu olacaktır.⁶¹

2.1.2.5. Bina İnşaları

Marina içinde kullanılacak idari binalar, sosyal birimler, atölyeler gibi yapıların toplam kullanım alanları belirlenir. Bu alan büyük bir marina için yaklaşık 2.500 m² dir. 500 \$/m² birim fiyat ile bütçelendirdiğimizde gereken miktarın 1.250.000 \$ olduğu saptanır. Marina sınırlarına dâhil marinanın sahip olduğu kiralık işyerleri de bulunmaktadır. Dükân, mağaza, market, lokanta, depo gibi kiralık mekânların toplam alanı büyük bir marina için 12.500m² olduğu kabul edildiğinde 400 \$ /m² inşa birim fiyatı üzerinden kiralık alanlara 5.000.000 \$ gerekmektedir. Küçük bir marinateda binalar için toplam alan 1.500 m² olup gerekli bütçe 750.000 \$ hesaplanmaktadır.

⁶⁰ Teos Marina Yetkilileri, 19.08.2011.

⁶¹ Marina içi ve iskele bölgesindeki aydınlatma sistemlerinin gece seyirlerini engellemeyecek şekilde tasarlanması gerekmektedir. Marina yetkilileri bu işler için kullanılan demir aksamaların korozyona karşı dayanıklı olmasını ya da benzer malzemelerden imal edilmesi gerektiğini ifade etmişlerdir.

Kiralık mekânlara ayrılan alan ise 8.000m² olduğu öngörülmüş ve bu kısımların inşası için gerekli finansın 3.200.000 \$ olacağı öngörülmektedir.⁶²

2.1.2.6. Akaryakıt İstasyonu İnşası

Büyük ve küçük bir marina modelinde 4 ayrı pompadan oluşan bir akaryakıt istasyonu inşası için 80.000 \$ ayrılarak bütçelenmektedir. Bu istasyonlar istenirse marina yönetimi tarafından işletilip gelir kaynağı olarak kullanılabileceği gibi istenirse başka kurum, kuruluş ve kişilere kiralanabilir.⁶³

2.1.2.7. Katı ve Sıvı Atık Toplama

Marinalar barındırdığı teknelere hizmet vermek üzere en az bir adet katı atık deposu, bir adet de sıvı atık deposu bulundurmalıdır. Büyük bir marina için ortalama 50-70 metreküplük bir depolar için yatırım maliyeti 100.000 \$ iken, küçük bir marinateda 30-30 metreküplük depolar için yatırım maliyeti 60.000 \$ olarak hesaplanmaktadır. Marina işletmeleri için kanuni yükümlülük olan bu depoların denetimleri de yapılarak jurnallerinin tutulması gerekmektedir.⁶⁴

2.1.2.8. Deniz ve Kara Vasıtaları

Deniz araçları marinalarda palamar botu hizmeti, karşılama ve yerleştirme hizmeti gibi su üstünde yapılacak işler için gerekli olan en temel donanımlardandır. İlk yıl 2 şişme bot, ikinci yıl 4 şişme bot ve palamar botu alınarak yatırıma dâhil edilebilir. Her işletmede olduğu gibi marinanın kara hizmetlerinin görülebilmesi için kara araçlarına da ihtiyaç duyulacaktır. Otomobil, kamyonet gibi yatırım süresi içinde kullanılacak araçlar için ilk yıl 80.000 \$ ikinci yıl 80.000 \$ olmak üzere toplam 160.000 \$ bir maliyet öngörülürken bu miktar küçük bir marina için yarısı olarak alınabilecektir.⁶⁵

⁶² Marina inşasında alan özellikleri belirlenirken doğal durumun değerlendirilmesi gerekmektedir. Bunun için topografik, batı metrik, oşinografik, meteorolojik ve geoteknik araştırmalar yapılmaktadır.

⁶³ Bodrum Milta Marina Yetkilileri, 10.08.2012.

⁶⁴ Teos Marina Yetkilileri, 19.08.2011.

⁶⁵ Burgaz, s.74.

2.1.2.9. Travel Lift (Hareketli Kaldırıcı Vinç)

Travel liftler teknelerin karaya çekilmeleri sırasında kaldırılıp indirilmesi maksadıyla kullanılan çeşitli taşıma kapasitelerine sahip önemli donanımlardandır. Tam hidrolik güç ile çalışıp uzaktan kumanda ile idare edilebilen, manevra kabiliyetleri yüksek, tüm eksenlerde mikro metrik hareket edebilen liftler 90 derece dönebilen teker sistemleri sayesinde tekneleri istenilen alanlara (çekme yerlerine) götürebilmektedirler.⁶⁶

Büyük bir marina modelinin gelir tablosunun % 4-5'ini tekne atma, çekme hizmetleri kapsamaktadır. Yılda yaklaşık 400.000 \$ gelir elde edilen 100 tonluk taşıma kapasitesine sahip bir travel liftin değeri 850.000 \$ olarak hesaplanmaktadır. Daha küçük bir marinada 60 tonluk bir liftin değeri ise 450.000 \$ olarak saptanmıştır.

2.1.2.10. Jeneratör, Kompresör, Pompalar

Marinaların gerektiğinde devreye sokacakları jeneratörleri olmak zorundadır. Bu sayede hiçbir zaman elektrik kesintisine maruz kalmayarak ihtiyaçların sürdürülebilirliği sağlanır. Bunun yanında marinaların soğutma ve çeşitli işlerde gerekecek hava sistemlerini temin edebilecek kompresörlere, arıtma transferleri, tatlı su emiş ve basırları gibi işler için de hidrofor ünitesi ve pompalara ihtiyacı vardır. Bu tip sistemler yatırım kalemi olarak düşünüldüğünde büyük bir marina için 240.000 \$, küçük bir marina için ise 180.000 \$ öngörülmektedir. Ayrıca yangın durumunda deniz suyundan istifade etmek maksadıyla su çekme işlemini yapan tulumbarın da bulundurulması gerekmektedir.

2.1.3. İşletme Aşamasındaki Etkisi

İşletme aşamasındaki genel etkiler yıllık kullanma bedeli, personel ücretleri, reklam, tanıtım ve sosyal etkinlik giderleri, seyahat ve ağırlama giderleri, mali ve

⁶⁶ Genellikle bakım onarım veya uzun süreli park etmek üzere kıyaklar yoluyla karaya alınan teknelerin ahşap ayaklar üzerinde kalabilecek geniş alanlara ihtiyacı vardır. Uzun dönem karada konaklayacak tekneler için en önemli kriter olan giriş-çıkış kontrolü ile yangın, hırsızlık ve bunlara yönelik emniyetin sağlanması, çevre kirliliğini önleyici tedbirlerin alınması gerekmektedir.

hukuki danışmanlık giderleri, yasal harçlar, atık toplama giderleri ve akaryakıt giderleri başlıkları altında incelenebilir. Büyük ve küçük marina karşılaştırılması yapılarak öngörülen miktarlar aşağıdaki maddelerde verilmeye çalışılmıştır.

2.1.3.1. Yıllık Kullanım Bedeli

Toplam kullanım hakkı bedeli m² üzerinden hesap edilmektedir. Toplam kullanım alanı 500.000 m² olan büyük bir marina için bu değer 1.150.000 \$ olarak hesaplanırken daha küçük bir marina için 270.000 \$ öngörülebilmektedir.

2.1.3.2. Personel Ücretleri

Marina personelinin sayıları dikkate alındığında büyük bir marina için üst yönetim dâhil 50 civarında bir ekip oluşturulurken daha küçük bir marina da bu sayı 30 olarak ele alınabilecektir. Çalışan bir kişinin ortalama yıllık maliyeti büyük bir marinateda 15.000 \$ olurken diğer marinateda 9.000 \$ civarında olması tahmin edilmektedir. Hesaplamalarda Güvenlik görevlileri, teknik ekip, deniz ekibi, ofis elemanları, yardımcı hizmetler ile yönetici kadrolarının ortalama maaşları referans alınmıştır. İşletmeler genelde iki tip personel ücret politikası belirlemektedir. Bunlardan birincisi personel ücretlerini sabit maliyet haline getirmek diğeri de üretim ve verime bağlı olarak değişken ücret ödemektir. Sabit bölüm yaz ve kış arasındaki bağlama farklılıkları nedeniyle düşük düzeyde tutulmak istenmektedir.⁶⁷

2.1.3.3. Reklam, Tanıtım ve Sosyal Etkinlikler

Tüm işletmelerin kendini ayakta tutması adına reklama ihtiyacı olduğu günümüzde marinalarda rekabet ortamında bu tip uygulamalara başvurmak durumundadır. Bu konuda yat yarışları ve halk konserleri gibi çeşitli sosyal etkinlikler düzenleyebilecekleri gibi, dergi ve gazetelerde de boy gösterilmesi söz konusudur. Bu kapsamda büyük bir marinanın yıllık 180.000 \$ alınabilecek

⁶⁷ Sedat Ağraz, **Havayolu İşletmelerinin İstihdama Katkısı**, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2006, s.113.

maliyetlerine karşılık daha küçük bir marina bu rakam 60.000 \$ olarak kabul edilebilir.⁶⁸

2.1.3.4. Yemek Seyahat ve Ağırlama Giderleri

Bir marinanın hizmete girmesiyle birlikte yemek gibi sürekli bir giderinin olması ve bazı personelinin ziyaret, kurs, fuar gibi faaliyetlere katılmasından dolayı seyahat ve konaklama masraflarını karşılaması gerekecektir. Bu konuda büyük bir marina modelinde aylık 25.000 \$ kabul edilebilirken daha küçük bir marina 10.000\$ yeterli olabilecektir.

2.1.3.5. Mali, Hukuki Denetim ve Danışmanlık Giderleri

Marinaların mali işlerini takip ederek devlete ve çalışanlarına karşı yaptırımlarında bir kusurun olmamasına sağlayacak müşavirlik ve bağımsız denetleme kurumlarıyla, hukuki haklarını savunup yasal yükümlülüklerini yerine getirmesine yardımcı olacak mevzuata hâkim hukuk bürolarıyla çalışmaları söz konusudur. Bu alanda bazı işletmeler bünyelerinde mali müşavir ve avukat istihdam edebilecekleri gibi dışarıdan bu hizmetleri anlaşma karşılığı da alabilmektedirler. Büyük bir marina için bu masrafların yıllık 20.000 \$, küçük bir marina içinde 10.000 \$ olabileceği düşünülebilir.⁶⁹

2.1.3.6. Yasal Harçlar, Ofis ve Bakım Onarım Giderleri

Ödenmesi zorunlu yasal harçlar, ofis giderleri, telefon, faks, internet gibi haberleşme masrafları ve kırtasiye giderleri bu madde içinde düşünülebilecektir. Personel sayısı ve müşteri potansiyeline göre farklılık oluşturabilecek bu değerler büyük bir marina için yıllık 35.000 \$ öngörülürken diğer marinalar için 20.000 \$ öngörülmektedir.

2.1.3.7. Katı ve Sıvı Atık Toplama Giderleri

⁶⁸ Bodrum Milta Marina Yetkilileri, 10.08.2012.

⁶⁹ Teos Marina Yetkilileri, 19.08.2011.

Marinalarda özellikle çevre kanunu gereğince oluşturulan katı ve sıvı atık toplama merkezlerinin önemli bir maliyeti vardır. Bu hizmetlerin yerine getirilmesiyle birlikte toplanan atıkların aldırılması ve istenilen yerlere nakledilmesi gerekmektedir. Hali hazırda bir sektör haline gelen ve bazı kurumların marinalardan bu katı ve sıvı atıkları bir bedel karşılığı olarak geri dönüşümde kullanmalarını dikkate almayarak sadece gider olarak düşünülen bu kalemlerin yıllık masraflarının belirlenmesi gerekecektir. Bu giderler büyük bir marina için yıllık 120.000 \$ olarak hesaplanırken, küçük bir marina için bu değer yıllık 40.000 \$'dır.⁷⁰

2.1.3.8. Akaryakıt Giderleri

Marinalarda tekne karşılama ve bağlama hizmetlerinde kullanılacak deniz vasıtalarının akaryakıt giderleri ile işletme bünyesindeki kara araçlarının ihtiyacı olan akaryakıt giderleri sayıya göre farklılık gösterebilecektir. Ancak büyük bir marina için bu değer yıllık 150.000 \$ olarak düşünülürken daha küçük bir marina için 100.000 \$ olabilecektir.

2.2. MARİNALARIN DOĞRUDAN (İŞLETME OLARAK) EKONOMİYE KATKILARI

Marinalardan beklenen hizmetlerin bir bölümü marina gelirlerini oluşturacak girdi sağlarken, bazıları da kar amacı hedeflenmeden yapılmaktadır. Marina gelirlerini oluşturabilecek girdilerin içinde tekne bağlama gelirleri, karada sürekli bağlama hizmetleri ve teknik servis gelirleri, kira gelirleriyle dalgıçlık hizmeti gelirleri sıralanabilir.

2.2.1. Tekne Bağlama Gelirleri

⁷⁰ Konu ile ilgili müracaat edilebilecek yasal mevzuatlar: Çevre Kanunuca Alınması Gerekli İzin ve Lisanslar Hakkında Yönetmelik, Çevre Görevlisi ve Çevre Danışmanlık Firmaları Hakkında Yönetmelik, Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği, Atık Yönetimi Genel Esaslarına İlişkin Yönetmelik, Atık Yağların Kontrolü Yönetmeliği, Tehlikeli Atıkların Kontrolü Yönetmeliği, Katı Atıkların Kontrolü Yönetmeliği, Su Kirliliğinin Kontrolü Yönetmeliğidir. http://www.mavibayrak.org.tr/userfiles/file/Sinci_Marina_Egt_Cev_Yon_Sunumu.pdf. (15.04.2013).

Denizde bağlama gelirlerinde marinaların kapasiteleri önemli bir ölçüttür. Her marina tekninin boy ve eni üzerinden yapmış oldukları hesaplamalara göre bir bağlama ücreti çıkartarak hizmetlerinin bedelini müşterilerinden talep etmektedirler. Denizde bağlama, tekninin marina ağzında karşılanmasıyla başlayıp, palamar botunun tonoz demirini tekneye vermesiyle devam eden ve mevcut iskele veya sahile kıçtanka olmasıyla tamamlanan bir süreçtir. Yanaştırılan tekninin elektrik, su, atık hizmetleriyle telefon ve internet imkânlarının sağlanması da mevcut ücretin içinde ya da haricinde olabilmektedir.

2.2.2. Karada Sürekli Bağlama Gelirleri

Marinaların tekneler için tahsis edilmiş kara alanlarına çekek yeri adı verilmektedir. Bu alanlarda alınacak hizmetler tekninin lift vasıtasıyla kaldırılmasından başlayarak mevcut alandaki kızakların üstüne yerleştirilmesiyle devam eder. Teknenin tonajı, boy ve eniyle kaplayacağı alan ile burada kalış süreleri giderlerinin hesaplanmasında belirleyici faktörlerdendir. Bazı marinaların uzun süreli kışlama sözleşmeleri yapılması şartıyla karada konaklama faaliyetlerini ücretsiz yapma gibi kampanyalarının olduğunu hatırlatmakta fayda olacaktır. Özetle çekek yerinde bulundurulacak tekne alanı, deniz için yapılan hesaba aynı nitelikte olacak ve büyük bir marinanın daha büyük bir sahaya sahip olması onu avantajlı hale getirecektir.⁷¹

2.2.3. Teknik Servis Hizmetleri Gelirleri

Teknik servis hizmetleri marina içinde konuşlandırılmış bazı firmaların ofisleri aracılığıyla yapılmakta, dışarıdan gelenler ise marinalara bir komisyon ödemektedirler. Teknelerin altlarının yıkanması, boyama hizmetleri, arıza onarımları, dümen ve pervane bakımları gibi birçok hizmet ya marinaya bağlı teknik birim tarafınca karşılanmakta ya da marina haricindeki servislerin marinalara kira ve komisyon ödemeleri şartıyla yapılabilir. Bu tip gelirler düşünüldüğünde müşteriler servis hizmet kalitesi ve karada barınma ücretleriyle ilişkili bir değerlendirme yaparak, marina tercihinde bulunması söz konusu olacaktır.

⁷¹Teos Marina Yetkilileri, 19.08.2011.

2.2.4. Kira Gelirleri

Marinaların gelirlerinden birisi de bünyesindeki işyeri ve dükkân kiralardan elde ettiği gelirdir. Ünlü markaların bayilikleri ile market ve teknik servis maksadıyla kiralanmış yerlerden elde edilen girdilerde, marinanın konumu, sunduğu alt yapı ve temizlik hizmetleriyle, çevre düzenlemesi adına yaptıkları etkili olmaktadır. Özellikle şehir merkezinde bulunan marinalardaki kiralık alanlar sadece tekne personeline değil yöre halkı ve diğer turistlere de hizmet verme şansı bulduklarından tercih edilmektedirler.

2.2.5. Dalgıç ve Demirleme Hizmet Gelirleri

Su da bulunan bir teknenin karaya çıkmadan da bazı işlemlerinin yapılabilmesi söz konusudur. Bir marinanın dalgıçlık gibi bir hizmeti verebilmesi hem tekne sahipleri, hem de marina için bir ayrıcalık olmaktadır. Dalgıçlığın dışında demirleme faaliyetleri de önem arz etmekte, bu tip hizmetler her marina da bulunmaması nedeniyle ek bir girdi özelliği taşımaktadır.⁷²

2.3. DOLAYLI VE DOĞRUDAN KATKILARIN İSTİHDAMA ETKİLERİ

Marinaların inşaa aşamasında yapmış olduğu harcamalar genel ekonomiye bir katkı sağlarken, işletmeye geçişten sonra elde ettikleri gelirler bölge ekonomisine katkı sağlamaktadır. Yatırım aşamasından inşaa aşamasına ve işletmeye geçişten hizmetlerin sunulmasına kadar ki süreçlerde bölge halkından işgücü olarak yararlanılmaktadır. Marinalar, özellikle yapım sırasında teknik elaman ihtiyacını bölgeden karşılayarak dışarıdan getirilecek kişilere barınma imkânları sağlamakla oluşabilecek giderlerin önüne geçmektedirler. Yapılan marina organizasyonu içinde ihtiyaç duyulan personelden özellikle gemiciler, dalgıçlar, ön büro görevlileri ve genel hizmetlerde çalıştırılacak kişiler, bölgede deniz tecrübesine sahip kişilerden tercih edilmek suretiyle kadroların oluşturulması sağlanmaktadır. Teknelerin her

⁷² Bodrum Milta Marina Yetkilileri, 10.08.2012.

türlü bakım ve onarımının marina içindeki sertifikalı teknik servis tarafından yapıldığı kabul edilse de, anlık gelişebilecek ihtiyaçlar için bölgedeki küçük ölçekli atölyelerden tedarikçi olarak yararlanılmaktadır. Bu taleplerin oluşması istihdam da bir hareketliliğe neden olmaktadır. Yeme, içme gibi hizmetler için aşçı, temizlikçi ve arka planda çalışabilecek elamanlar da bölge halkından karşılanarak istihdam oluşturulmaktadır.

Uluslar arası rakamlara göre bir marina bir kişiye istihdam sağladığında, dışarıdan 11 kişiye istihdam sağlamaktadır.⁷³

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

SEFERİHİSAR İLÇESİNİN SOSYO KÜLTÜREL VE EKONOMİK YAPISI

3.1. SEFERİHİSAR İLÇESİNİN SOSYO KÜLTÜREL YAPISI

⁷³ <http://www.istanbulhaber.com.tr/haber/marinalarin-istihdama-buyuk-katkisi-var-83999.htm> (08.06.2012).

Seferihisar'ın sosyo kültürel yapısı içinde coğrafi konumu, nüfus yapısı ve eğitimi ile ilgili genel bilgiler verilmiştir. İzmir'e yakınlığı ilçe'nin önemini artırmış, bu kapsamda tarım ve turizm her geçen gün bölgeye katkılar sağlamaya başlamıştır. Gelişime açık olan ilçe deki yatırımlardan biri de çalışmamızın konusu olan marınadır.

3.1.1. Coğrafi Konum

Seferihisar ilçesi (şekil 1) doğuda Menderes, kuzeyde Urla ve Güzelbahçe, batıda ve güneyde Ege Denizi ile çevrilidir. İlçe Güzelbahçe'ye 23 km, Urla'ya 30 km, İzmir Merkeze 45 km (Adnan Menderes Havalimanı'na 40 km) ve Çeşme'ye 85 km uzaklıktadır. Yüzölçümü 386 km² olup ilçe merkezinin deniz seviyesinden yüksekliği 18 m.dir. Ege Denizi'ne kıyısı olmakla birlikte ilçe merkezi denizden 5 km içeride bulunmaktadır (şekil 1) . Seferihisar'ın matematiksel konumu 26°45'00"-27°01'30" doğu boylamları ile 38°17'00" - 38°02'00" kuzey enlemleridir. İlçenin deniz kıyısında yolcu ve yük taşımacılığına ait bir limanı bulunmamaktadır.⁷⁴

Merkezden çıkıldığında yaklaşık 3 km sonra eski sığacık yolu gelmektedir. Sığacık Seferihisar'ın 5 km. batısında sığacık körfezinde kuruludur. Doğal bir liman konumundadır. İsmi İyon uygarlığına başkentlik yaptığı dönemde sığınak olarak kullanıldığı zamanlardan kalmadır. Kanuni Sultan Süleyman zamanından kalma kalesi, birçok denizciye kucak açmış limanı ve sörf yapılabilen doğal koylarıyla Ege'nin tatil beldelerinden birisi olma özelliğini de taşımaktadır. Araştırmaya konu olan Teos Marina da Sığacıkta bulunmaktadır.⁷⁵

Şekil 1: Seferihisar İlçesinin Konumu.

⁷⁴ <http://www.webilgi.com/izmir/26923-seferihisar-cografi-konumu-izmir-seferihisar.html#ixzz2e0r5TXKV> 15.05.2012.

⁷⁵ Seferihisar Belediyesi Tanıtım Serisi No:4, **Seferihisar'ın Yavaş Yolları**, 2012, s.8.



Kaynak: İzmir Ticaret Odası Bülteni <http://www.izto.org.tr/e-oda/e-bulten>, s.852 (10.10.2012).

3.1.2. Nüfus Yapısı

İlçenin TÜİK 2006 yılı projeksiyonuna göre nüfusu 44.000 dir. Tablo 6 da kadın ve erkek oranları verilmiştir. İlçe nüfusunun özellikle yaz aylarında 150 bin kişiye ulaştığı tahmin edilmektedir. Hafta sonları günü birlik gelen ziyaretçiler, bu sayıyı artırmakta ve bölgeye canlılık katmaktadır.

Tablo 6: Nüfus Durumu

		2000 YILI		2006 YILI
	ERKEK	KADIN	TOPLAM	TOPLAM
ŞEHİR	9.287	8.239	17.526	22.196
KÖY	9.032	8.203	17.235	21.165
TOPLAM	18.319	16.442	34.761	43.361

Kaynak: İlçe Kaymakamlığı, TÜİK, 2007.

3.1.3. Eğitim

İlçenin okuryazar oranı %95 dir. İlçenin büyüme ve gelişmesine bağlı olarak eğitim kurumlarının da sayısı giderek artmıştır. İlçe Kaymaklığının 2007 verilerine göre 12 ilköğretim okulu, 1 yatılı ilköğretim bölge okulu, 2 lise, 1 meslek lisesi, 1 endüstri meslek lisesi, 1 Anadolu lisesi, 1 çıraklık eğitim merkezi, 1 halk eğitim merkezi, 1 özel motorlu taşıtlar sürücü kursu, 1 eğitim merkezi ve sosyal tesisler mevcuttur. İlçe merkezinde Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Meslek Yüksek Okulu bulunmaktadır. Öğretmen sayısı 298 olup öğrenci sayısı 4699 olan ilçede öğretmen başına 15.7 öğrenci düşmektedir.⁷⁶

3.2. SEFERİHİSAR İLÇESİNİN EKONOMİK YAPISI

Seferihisar yeşil ve mavinin doğal uyumu içerisinde tarihi M.Ö. 4000 yıllarına dayanan İzmir'in önemli ilçelerinden birisidir. İlçenin kuruluşu hakkında farklı bilgiler bulunmaktadır. Adının Romalı General Tysaferin'den geldiği, Selçuklulara kadar Tysaferin veya Tysaferinopolis olarak anıldığı, Anadolu'nun Türkleşmesi sırasında adına eklenen hisar kelimesiyle Tysaferinhisar'a dönüştüğü sanılmaktadır. Yüzyıllar boyu kullanılan bu ad günümüzde Seferihisar olarak kullanılmaktadır. Seferihisar, Türklerin eline geçtikten sonra M.S. 12-13. yüzyıllarda Selçukluların, 14. yüzyılda Aydınoğulları ve Osmanlıların, 15. yüzyılda Timur İmparatorluğu'nun sonra tekrar Osmanlıların yönetiminde olmuştur. 1919-1922 döneminde Yunanlıların işgalinde tutulan Seferihisar, 11 Eylül 1922 de kurtarılmıştır⁷⁷. Seferihisar denince ilk akla gelenler mandalina, Teos antik kenti ve Sığacık limanıdır.

İnsan kaynağı açısından İzmir'e bağlı bulunan ilçeler arasında işgücünün aktif olduğu ilçeler sıralamasında üstlerde yer almaktadır. İşgücünün önemli bir kısmı üretici konumuyla ailesini üretim sürecine dâhil etmiş veya istihdam olanağı sağlamıştır. Tarımla uğraşan ilçe nüfusunun kullandığı arazilerin her biri eko turizm alanı olma açısından gelişme potansiyeline sahiptir. Eğitim düzeyi açısından da eko

⁷⁶ İzmir Ticaret Odası Bülteni, <http://www.izto.org.tr/e-oda/e-bulten> , (10.10.2012), s.852.

⁷⁷ İzmir Ticaret Odası Bülteni, <http://www.izto.org.tr/e-oda/e-bulten> , (10.11.2012), s.847.

turizm prensiplerini benimseyebilecek ve çevreyle ilgili turizm faaliyetlerine aktif katılım gösterebilecek bir kitle bulunmaktadır.⁷⁸

Sanayi ve turizm sektörü pek gelişmemiştir. Ancak turizm potansiyeli dikkate alındığında ilçe ekonomisinde turizm sektörünün ağırlığı giderek artmaktadır.⁷⁹

TÜİK verilerine göre ilçe kişi başı geliri ile il genelinde 21.sırada yer almakta olup il nüfusunun yüzde 1,2 sine sahiptir.

3.2.1. Tarım

İlçe ekonomisi önemli ölçüde satsuma mandalina, sebzeçilik ve zeytinciliğe dayalıdır. Son yıllarda süs bitkileri ağırlıklı olmak üzere seracılık faaliyeti ve şaraba yönelik üzüm üretimi artmaktadır. Halkın %80'i çiftçilikle uğraşmaktadır. Tarım İl Müdürlüğünün 2007 yılı verilerine göre Seferihisar'da 89.301 dekar (%23.1) tarım alanı, 194.510 dekar (%50.4) ormanlık ve fundalık alan ve 3580 dekar (%0.9) mera alanı bulunmaktadır. Diğer alanlar olarak değerlendirilen arazi 98.609 dekar (%25.5) olarak belirtilmektedir. İlçenin tarım alanının %11.8'i tarla, %4.6'sı sebze, %0.5'i meyve, %0.2'si süs bitkileri, %2.9'u bağ, %14.2'si narenciye, %56.6'sı zeytin alanıdır. İlçede 2006 yılında 11.240 dekarlık alanda 7284 ton tarla bitkileri üretimi gerçekleşmiştir. Meyve üretimi açısından ise, Seferihisar'ın potansiyeli dikkat çekicidir. İlçenin meyve veren yaştaki ağaç sayısı 600 bine yakındır⁸⁰.

3.2.2. Hayvancılık

İlçe de büyük baş hayvancılıkta artış olmasına karşılık koyun varlığında düşüş görülmektedir. Arıcılık yapılan köyler bulunmakta ve kovan adetleri artmaktadır. Su ürünlerine yönelik kooperatifler olmasına rağmen ilçede balık hali bulunmamaktadır. 2006 yılı itibariyle tarımsal üretimden elde ettiği gelir yaklaşık 560 milyon TL seviyesindedir.⁸¹

⁷⁸ Seferihisar Belediyesi Turizm Altyapı Hizmet Birliği yayını, **Seferihisar Eko turizm ve Markalaşma Sektör Analizi**, Mart 2012, s.23.

⁷⁹ İzmir Ticaret Odası Bülteni, <http://www.izto.org.tr/e-oda/e-bulten> , (10.10.2012), s.852.

⁸⁰ Tarım İl Müdürlüğü ve İlçe Kaymakamlığından Alınan Bilgiler 2007, 18.06.2012.

⁸¹ Tarım İl Müdürlüğü ve İlçe Kaymakamlığından Alınan Bilgiler 2007, 18.06.2012.

3.2.3. Sanayi

İlçede sanayi sektörü gelişmemiştir. İlçenin adıyla özdeşleşen ürünü olan satsuma mandalınayı paketlemek için narenciye paketleme tesisleri, zeytinyağı fabrikaları, mandıra ve ambalaj fabrikaları bulunmaktadır. Ege ihracatçı Birlikleri kayıtlarına göre 2006 itibarıyla 7 firmanın ihracat yaptığı bilinmektedir.⁸²

3.2.4. Turizm

İlçenin İzmir'e yakın oluşu, düzenli ve sık ulaşım imkânı, özellikle yaz aylarında denize girme amaçlı günübirlik ziyaretleri yoğunlaştırmaktadır. Turizm iç turizm ağırlıklı olup yabancı konaklamalarına oranla düşüktür. Dış turizm, ilçe kıyalarındaki tesislerin tur bağlantıları kapsamında yürütülmektedir. İlçede 60 km.lik sahil şeridi ve doğal plajlar bulunmaktadır. Bölgede mevcut turistik tesislerin yatak ve oda sayıları tablo 7 de verilmiştir.

Seferihisar ilçesi Ege Bölgesi'nin doğal açıdan en iyi korunmuş ve en zengin yerlerinden biridir. Seferihisar deniz ekosistemi, deniz kuşları ve Akdeniz foku gibi türleri barındırması nedeniyle dünya ölçeğinde öneme sahiptir.

Tablo 7: Turistik Tesisler

TÜRÜ	TESİS SAYISI	ODA SAYISI	YATAK SAYISI
BEŞ YILDIZ	1	303	850
DÖRT YILDIZ	1	148	304
ÜÇ YILDIZ	1	44	110
TATİL KÖYÜ	3	-	
MOTEL	11	-	900
PANSİYON	24	-	400
KAMP	4	-	1975
TOPLAM	45	495	4539

Kaynak: İzmir Ticaret Odası Bülteni, <http://www.izto.org.tr/e-oda/e-bulten>. s.863, (10.10.2012).

⁸² Tarım İl Müdürlüğü ve İlçe Kaymakamlığından Alınan Bilgiler, 18.06.2012.

3.3. SEFERİHİSAR ve CITTASLOW (SAKİN ŞEHİR)

İtalyanca Citta (şehir) ve İngilizce Slow (yavaş) kelimelerinden oluşan Cittaslow terimi sakin şehir anlamında kullanılmaktadır. 20 ülkede 134 üyeye sahip Cittaslow ağı; küreselleşmenin şehirlerin dokusunu, sakinlerini ve yaşam tarzını standartlaşmasını ve yerel özelliklerini ortadan kaldırılmasını engellemek için Slow Food hareketinden ortaya çıkmış bir kentler birliğidir. Küreselleşmenin oluşturduğu homojen mekânlardan bir olmak istemeyen, yerel kimliğini ve özelliklerini koruyarak dünya sahnesinde yer almak isteyen kasabaların ve kentlerin katıldığı bir birliktir. Cittaslow, şehirlerin hangi alanlarda önemli ve özel olduklarını düşünmeleri ve bu özelliklerini korumak için strateji geliştirmeleridir. Şehrin dokusunun, renginin, müziğinin ve hikâyesinin uyum içinde, şehir sakinlerinin ve şehri ziyaret edenlerin zevk alabilecekleri bir hızda yaşanmasıdır. Yerel zanaatları, tatları ve sanatları sadece eskilerin hatırlayabildiği kavramlar olmaktan çıkarmak için bunları çocuklarla ve misafirlerle paylaşmaktır. Cittaslow birliğine üye olan kentlerde çevreye ve insana zararlı olmayan temiz ve yenilenebilir enerji kaynaklarının kullanımı teşvik edilmektedir. Cittaslow kavramı Türkiye’de, kentlerin geleceklerini güvence altına alabilmelerine imkân sağlamış ve bazı yerel yönetimler için bir yol haritası olmuştur. Cittaslow, çarpık yapılaşmaya, küreselleşme ve para kazanma adına kentin bütün değerlerinin hiçe sayılmasına, hızlı ve modern yaşama adına bireyin kendi gelenek, göreneklerine ve toplumun diğer bireylerinden giderek uzaklaşmasına karşı olan bir kavramdır.⁸³

Cittaslow hareketi 1999 yılında Greve in Chianti'nin eski belediye başkanı Paolo Saturnini'nin vizyonu doğrultusunda ortaya çıkmıştır. Paolo Saturnini, yaşam kalitesini yükseltmek amacıyla kentlerin kendilerini değerlendirmelerini ve farklı bir kalkınma modeli ortaya koymaları fikrini ulusal boyuta taşımıştır. İdealleri kısa zamanda Bra (Francesco Guida), Orvieto (Stefano Cimicchi) ve Positano (Domenico Marrone) belediye başkanları ve Slow Food başkanı Carlo Petrini tarafından benimsenmiştir. Günümüzde 20 ülkede 134 üyeye yayılan Cittaslow hareketinin amacı Slow Food felsefesini kentsel boyuta taşımaktır. Bazı çevre politikaları aşağıda özetlenmiştir.

⁸³ Seferihisar Belediyesi Tanıtım Serisi No:3, **Sakin Şehir Seferihisar**, 2012, s.2.

1. Hava, su ve toprağın kalitesinin, yasa tarafından belirtilen parametrelerde olduğunun belgelenmesi.
2. Kentsel çöp ve özel atıkların ayrıştırılarak toplanmasının teşvik edilmesi ve yaygınlaştırılmasına yönelik projeler.
3. Endüstriyel ve evsel kompostlamanın yaygınlaştırılması ve teşvik edilmesi.
4. Kentsel ya da toplu kanalizasyon için, atık su arıtma tesisinin bulunması.
5. Özellikle alternatif enerji kaynaklarının kullanılması ve biokütlelerden ısı üretilmesi yoluyla; enerji tasarrufu ile ilgili belediye projesi.
6. Genetiği değiştirilmiş ürünlerin (GDO) tarımda kullanılmasının yasaklanması.
7. Reklam grafikleri, panolar ve trafik işaretlerinin düzenlenmesine dair belediye planı.
8. Elektromanyetik kirliliği kontrol eden sistemler.
9. Gürültü kirliliğini kontrol etmek ve azaltmak için bir program.
10. Işık kirliliğini kontrol etmek için sistem ve programlar.
11. Çevre yönetimi sistemlerinin benimsenmesi (EMAS ve ECOLABEL ya da ISO 9001; ISO 14000, SA 8000 ve Gündem 21 projelerine katılım).

3.3.1. Seferihisar’da Cittaslow Çalışmaları ve Teos Marina

Cittaslow politikalarının yerine getirilmesi amacıyla Seferihisar Belediyesinin yapmış olduğu çalışmalarından bazıları: Temiz ve yenilenebilir enerji kaynaklarının kullanılmasına ve enerji tasarrufuna yönelik projeler hazırlanması, tarihi merkezlerin ve kültürel aynı zamanda tarihi değer çalışmalarının geliştirilmesi ve ıslah edilmesi için planlar, güvenli ulaşım ve trafik için planlar, yavaş felsefesini kazanmada sosyal yapıların dâhil edilmesi vb. programlar sayılabilir. Ayrıca reklam grafikleri, panolar ve trafik işaretlerinin düzenlenmesine dair belediye planları, ticari malların dağıtım ve “doğal ürünler için ticari merkezler” oluşturulması için planlar yapılmıştır. Okulları ve kamusal binaları bağlayan bisiklet yolları, bozulmakta olan kentsel alanların ve şehrin yeniden kullanılmasına yönelik projeler, yerel üretimi koruma çalışmaları, kent tarzının yeniden yapılandırılması ve iyileştirilmesi için programlar da cittaslow kapsamındaki projelerdendir. Teos Marinanın kuruluşu Seferihisar’ın sakin şehir çalışmalarıyla aynı zamana denk gelmesi, marinacılığın cittaslow

standartlarından biri olduğu izlenimini vermektedir. Fakat sakin şehir standartlarının içinde böyle bir zorunluluk olmayıp marinanın kurulması bölgeye sakin şehir dışında bir anlam katmaktadır.

3.3.2. Sakin Şehir Genel Kurulu

2009 yılında Cittaslow uluslararası ağının bir parçası olmayı başaran Seferihisar gerçekleştirdiği projelerle bu açıdan sadece Türkiye’deki değil bütün dünyada 130’dan fazla sakin şehir için referans olmuştur. Üretici pazarları, kadın emeği evleri, peyzaj projeleri, e-belediye hizmetleri ve yerel yemekleriyle Seferihisar, cittaslow üyeliğiyle isminden söz ettirmeyi başarmıştır. Seferihisar, her sene bir kez düzenlenen ve dünyadaki bütün cittaslow’ların belediye başkanlarının ve teknik personelinin katılacağı sakin şehir genel kurulunun 2013’de düzenlenmesine talip olup bu hakkı kazanmıştır. Sakin şehir genel kurulunun Seferihisar’da düzenlenmesi Seferihisar’ın ulusal ve uluslar arası boyutta adının duyurulması için önemli bir olanak sağlayacaktır. Meydana gelebilecek aksaklıkların giderilmesi adına öneriler getiren kurul, aynı zamanda diğer sakin şehirlerde uygulanıp sonuç veren yöntemleri inceleyip süreçleri kısaltma adına araştırmalar da yapmaktadır. Çok renkli bu kültürlerin buluşması, Seferihisarlıların ufkunun genişlemesine, farklılıkları keşfederek zenginleşmesine ve dünya vatandaşı olmak hedefine yaklaşmasına yol açabilecektir.⁸⁴

⁸⁴ Seferihisar Belediyesi tanıtım serisi, **Geleceğin Türkiye’si Seferihisar**, 2012, s.46.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

TEOS MARİNA ve TEOS MARİNANIN BÖLGEYE ETKİLERİ

4.1. TEOS MARİNA

Adını 12 İyon şehrinden biri olan Teos antik kentinden alan ve Kolin Grubu tarafından 2006 yılında 25 yıl süreyle Sığacık Yat Limanını işletmek üzere kurulan Teos Marina, 2010 yılı Haziran ayında hizmete açılmıştır. 480 yatı aynı anda barındırabilen marina, bölgenin tarihi ve doğal yapısını bozmadan 12 milyon dolarlık yatırımla tamamlanmıştır.

Teos marinaya ismini veren ve Sığacık köyünün 1 km güneyinde deniz kenarında bulunan Teos Antik Kenti M.Ö. 1000 yıllarında bir İyon kolonisi olarak kurulmuştur. Kurucusu Dionysos'un oğlu Athames olarak bilinir. Teos önce Pers yönetiminde kalmış, sonra Lidya, ardından tekrar Pers yönetimine geçmiştir. İyonlarla bağımsızlığını kazanan Teos, mimaride ve ticarete önemli bir merkez haline gelmiştir. 12 İyon kentinin en önemlilerinden biri olan Teos antik kentinde Helenistik ve Roma kalıntıları bulunmaktadır. Günümüzde ziyarete sürekli açık olan Teos antik kenti kalıntıları arasında önde gelen eser Dionysos tapınağıdır. Agora, tiyatro, odeon surları ve liman kalıntıları diğer önemli yapılardır.⁸⁵

4.1.1. Marina Yer Seçim Kriterleri ve Teos Marinanın Sığacıkta Kurulma Nedenleri

Her kıyının kendine özgü topografik, kültürel, fiziksel özellikleri olduğu bir gerçektir. Bu özellikler ve kendisine ait sorunları da bölgelere göre farklılıklar gösterir. Bu nedenle yer seçimini etkileyen kesin bir kuralın varlığı söylenemez. Ancak çevre (kültürel açıdan etkileyen halk kitlesi), yatçıların beklentileri,

⁸⁵ Seferihisar Belediyesi Yetkilileri, 19.08.2011.

genel planlama ilkelerinin yönlendirilmesi ve teknik veriler bir bütün içinde değerlendirilir.⁸⁶

Marinaların yer seçimini belirleyecek öğeler aşağıdaki şekilde özetlenebilir;

1.Arazinin Uygunluğu: Yer seçimi ölçütlerini değerlendirirken konumun niteliği ile birlikte bu niteliğin işletmeye nasıl yansıtacağı da göz önüne alınmalıdır. Örneğin kıyıları oldukça düz olan Amerika Birleşik Devletleri'nde marinalar çoğunlukla görece düz bir kıyı bandına göre planlanırlar. Buna karşılık denizin kara içlerine sokulduğu oymalı Akdeniz kıyılarında, marinalar daha çok doğal olarak iyi korunmuş koylarda, küçük körfezlerde ya da küçük yarımadalar çevresindedirler. Fiziksel koşullara göre her iki tasarım da elverişli olabilir ama her iki planlama kararının verilmesi sürecinde, gerek işletmecilik ve denetim gerekse tekne sahiplerinin tesislerden en iyi biçimde yararlanma olanakları değerlendirilmelidir. Arazi değerlendirilmesinde dikkat edilecek bir başka nokta da tasarlanan tesisler için arazinin yeterli büyüklükte olup olmadığıdır.

2.Fiziksel Koşullar: Fiziksel koşulların değerlendirilmesi rüzgâr, akıntı, gel-git, dalga, balçık ve çamur birikimi ya da aşınma gibi fiziksel oluşumların incelenmesi, toprak özelliklerinin cinslerinin deneylerle saptanmasıdır. Dalgaların özelliği, yüksekliği, yönü ve sert dalgaların titreşme sayısı saptanmalıdır.⁸⁷

Bu kapsamda Teos Marinasının Sığacıkta Kurulma Nedenleri:

-Doğal bir liman olması,

⁸⁶ Mehmet Eren Topanoğlu, **Turizme Genel Yaklaşım, Türkiye’de Yat Turizmi ve Marinaların Geliştirilmesi**, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Mimar Sinan Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, 1986, s.22.

⁸⁷ Canan Önem Açıkbaş, **Kıyı Alanları Kullanımı Kapsamında Yat Turizmi ve Marinalar, Bodrum Yarımadası ve Bodrum Marina Örneği**, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara, 2006, ss.57-58.

- Marina çevresinde birçok temiz koy olması (azmak, çamcaz, akvaryum, demirciler papaz boğazı, taş ada, aktaşlı),
- Tarihi bir kent olması (Sığacık kalesi ve antik iyon şehri),
- Havaalanına ve İzmir merkeze yakınlığı,
- Hızlı esen rüzgâr yönü lodos, hâkim rüzgâr yönü poyraz olup marina içinin rüzgâr tutmaması,
- Çevre güzelliği ve Sığacık halkının insanlara yakın olması,
- Cittaslow etkisi, sakin ve gürültüsüz bir yer olması olarak sıralanmıştır.⁸⁸

4.1.2. Teos Marinanın Özellikleri ve Kapasitesi

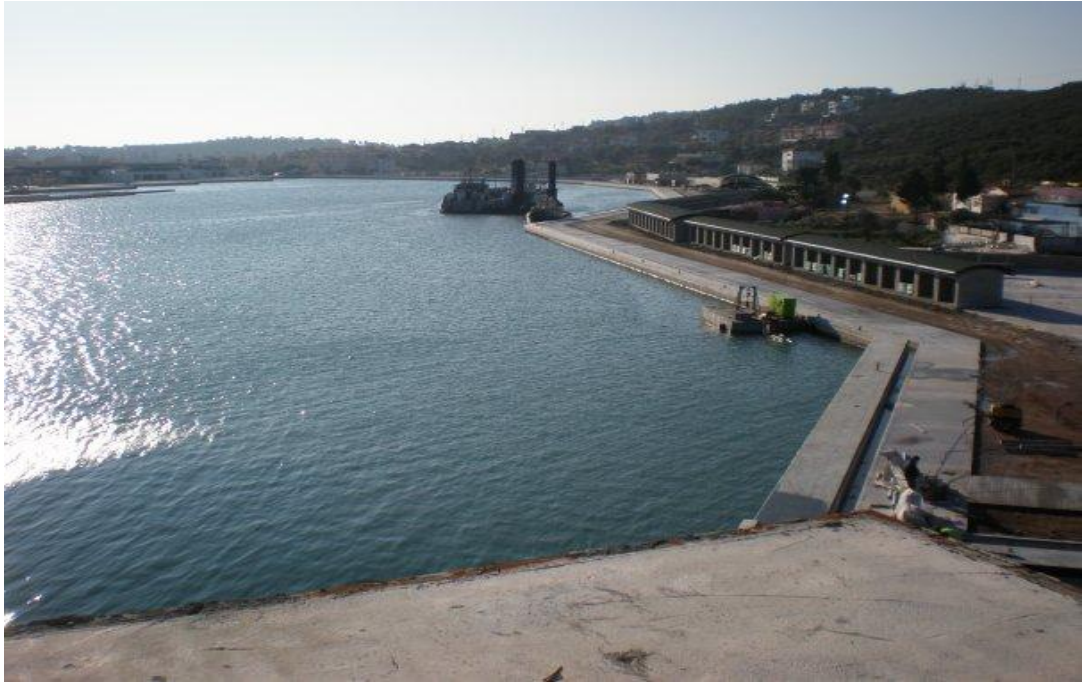
Teos Marina Seferihisar'a bağlı (5 km uzaklıkta) Sığacık köyünde inşa edilmiş ve 2010 yılında hizmete girmiş genç bir marina olarak hizmetini sürdürmektedir. Kurulduğu bölgeye doğrudan ve dolaylı olarak ekonomik getiri sağlayan diğer marinalar gibi, Teos Marina da konumu gereği Ege Bölgesinde deniz turizmine katkı sağlayan modern bir yapıya sahiptir. 2006 Yılında özelleştirilerek devralınan marina 25 yıl boyunca işletilecek olup 480 irili ufaklı tekneye hizmet verebilecek donanımdadır.

Teknelerin bağlandığı ve kamuya açık alanlar, peyzajla ayrılmış iskeleler, rıhtımlar, mendirekler, dolgu alanları, otoparklar, yakıt istasyonu, çekek yeri marina güvenlik sahasının içinde yer almaktadır. Böylece müşterilerine her alanda emniyetli bir hizmet sunacak bir organizasyon oluşturulmuştur.

Teos Marina, 27298 sayılı ve 24 Temmuz 2009 tarihli resmi gazetede yayınlanarak yürürlüğe giren Deniz Turizmi Yönetmeliğinin 13. maddesi gereği (**bakınız EK 3**) İşletme Yönetmeliğini hazırlayarak tüm tanımlamaları profesyonel olarak hayata geçirmiştir. Yapım aşamasındaki fotoğraflar ve fiziksel özellikleri aşağıda belirtilmiştir.

Şekil 2: Teos Marina Yapılış Aşamaları.

⁸⁸ Teos Marina Yetkilileri, 19.08.2011.





Kaynak: Teos Marina Yetkilileri 19.08.2011.

Fiziksel özellikleri:

8000 metre karelik yat çekme alanı ve toplam 642,5 metre uzunluğunda 6 yüzer iskeleye sahip marina;

-158 metre uzunluğunda, 5 metre derinliğinde 1 rıhtım/iskele

-40 metre uzunluğunda, 3 metre derinliğinde 1 rıhtım/iskele

-503 metre uzunluğunda, 3 metre derinliğinde 1 rıhtım/iskele

-403 metre uzunluğunda, 3 metre derinliğinde 1 rıhtım/iskele 223 metre uzunluğunda dalga kıran ile hizmet vermektedir.⁸⁹

Şekil 3: Marina Planı.



Kaynak: Teos Marina Broşürü 19.08.2011.

01	Akaryakıt İstasyonu	02	Gümrük Binası
03	Kule	04	Su Arıtma Tesisi
05	Bakım Atölyeleri	06	Marina Depo ve Atölyeleri

⁸⁹ Teos Marina Yetkilileri, 19.08.2011.

07	Teknik Yönetim Binası	08	Yatçı Deposu
09	Yatçı Deposu	10	Yatçı Deposu
11	Büyük Depo	12	Büyük Depo
13	Sanitary	14	Yatçı Kafe ve Havuz
15	Trafo ve Temiz Su Deposu	16	Yat Kabul
17	Sanitary	18	Süper market
19	Sağlık Merkezi	20	Spor Merkezi
21	Dükkân Grubu	22	Lokanta
23	Dükkân Grubu	24	Butik Dükkân Grubu
25	Yat Yelken Grubu	26	Kafeterya
27	Kafeterya	28	Sanitary
29	Festival Alanı	30	Küçük Tekne Bağlama Yeri
31	Teknik Servis Giriş Kapısı	32	Revir

Şekil 4: Teos Marina Genel Görünümü.



Kaynak: Teos Marina Yetkilileri, 19.08.2011.

4.1.3. Teos Marina Sonrasında Bölgedeki Değişiklikler.

Bir bölgeye kurulan işletmelerin çeşitli şekillerde yöreye katkı sağlayabilmesi söz konusudur. Seferihisar bölgesine konuşlandırılan Teos marinayla birlikte nasıl bir değişimin olduğu bu bölümde açıklanmaya çalışılacaktır.

Bir önceki bölümde bölgenin ekonomik ve sosyokültürel yapısı açıklanarak ilçe hakkında bir fikir verilmiştir. Hem vasat nitelikteki gelir dağılımı, hem de kısıtlı zirai ve tarımsal konumunun yanında turizmin de yerli turistlere yönelik olması, ilçenin rekabette geri kalmış olduğu şeklinde yorumlanabilir.

Ancak cittaslow ile birlikte farklı bir değişimin içine giren ilçe ve civarında pazarlama stratejilerine hâkim olmayan halk yönlendirilmeye başlanmış ve özellikle kadın nüfus, aktif olarak ekonomiye dâhil olmuştur. Belediyenin katkılarıyla birçok kooperatif ve üretim dernekleri kurularak bu alanda gelişmeler yaşanmış, tarımsal alanda sunuş ve pazarlama teknikleri gelişmeye başlamıştır. Örneğin enginar üretiminde konserve ve cam kavanozla sunumların yapılması gelirleri ikiye katlamıştır.⁹⁰

Teos marinanın yapılmaya başlamasıyla birlikte ilçede yeni bir hareketlilik boy göstermiştir. Aslında marina için daha önce de çeşitli firmaların yatırım girişimlerinin olduğu bilinmektedir. Çeşme ve Kuşadası gibi turizmde önde gelen bölgelerin çok yakın olması bu tip yatırımlardan vazgeçilmesine sebebiyet vermiştir. Ancak Teos Marina kurucuları, Seferihisar'ın cittaslow ile yakaladığı değişimi bir yönüyle değerlendirmiş ve ara bölgede bu tip bir marinanın faaliyete geçebileceğini düşünmüştür.

Marinanın kurulacağı bölgenin Sığacık beldesinin merkezinde bulunması, ek bir yatırıma gerek kalmadan mevcut şehirleşme imkânlarından faydalanılması anlamına gelmektedir. İnşanın başlamasıyla birlikte çevre yolların genişletilmesi, belediyenin sunduğu park ve mesire yerlerinin düzenlenmesi, esnafın bir şekilde dükkânlarını yeniden tasarlaması yörenin ilk kazanımları olmuştur.

Teos marinayla birlikte bölgedeki en önemli kalkınma daha önce başlatılmak istenip de gümrük mevzuatından dolayı başlatılamayan Yunan adalarıyla Sığacık arasındaki feribot seferlerinin başlaması olmuştur. Marinanın faaliyete girmesiyle birlikte kurulan deniz gümrük sahasıyla yasal yükümlülükler yerine getirilmiş ve

⁹⁰ Seferihisar Belediyesi Yetkilileriyle Yapılan Görüşmelerden Elde Edilen Bilgileri Kapsamaktadır, 21.05.2013.

haftanın belirli günlerinde Sisam Adasıyla karşılıklı seferler başlatılmıştır. Özellikle ada halkının Seferihisar bölgesinde kurulan semt pazarlarına ilgisi, bölge esnafı için bir hareketliliğe neden olmuştur.

Feribot seferleriyle sosyolojik açıdan Sisam Adası halkı ile kurulan bu ilişkiler her iki tarafın ticarete sıcak bakmasını sağlamıştır. Günü birlik gidip gelmelerin oluşturduğu hareketlilik bürokrasiye de yansımış ve mülki makamların karşılıklı ziyaretleri de söz konusu olmuştur.

4.2. TEOS MARİNA’NIN BÖLGEYE ETKİLERİ

Marinaların bir turizm işletmesi olduğunu yukarıdaki bölümlerde belirterek katkı ve etkilerinin bu merkezde yorumlanabileceğinden bahsedilmiştir. Aslında genel anlamıyla turizm en çok ekonomik yönüyle ele alınmış toplumsal bir etkinliktir. Turizmin ülkelere önemli ölçüde gelir getirici ve döviz kazandırıcı özelliği yaygınlaşmıştır. Günümüzde ekonomik ve kitlesel bir olgu haline gelen turizmin ülke üzerindeki olumlu etkileri onun finansal yönünü daha da ön plana çıkarmıştır. 20. yüzyılın sonlarında ülke ekonomilerinin karşılaştığı ulusal ve uluslararası ekonomik sorunların çözümünde ve darboğazların aşılmasında turizm, dinamik ve ekonomik özelliği ile adeta çıkış noktasını oluşturmaktadır. Bu gelişmelere bağlı olarak, ulusal ve uluslararası turizm hareketlerine kaç kişinin katılacağını, kaç geceleme yapacağını, hangi mal ve hizmetleri talep edeceğini, harcamaların hangi bölgelere yöneleceğini, ne kadar turizm geliri elde edileceğini ve kişilerin turizm hareketlerine katılmalarında hangi ekonomik unsurların etkili olacağını araştıran Turizm Ekonomisi adı altında bir alt disiplin oluşturulmuştur.⁹¹

Deniz turizminin bir parçası olan Teos Marina’nın bölgeye ne türde etkiler sağladığı, istihdama nasıl katkılar yaptığı aşağıdaki bölümlerde açıklanmıştır.

4.2.1. Ekonomi ve Gelir Etkisi

⁹¹ Nazmi Kozak, Meryem Akoğlan Kozak ve Metin Kozak, **Genel Turizm İlkeler-Kavramlar**, 6.Basım, Detay Yayıncılık, Ankara, Eylül 2006, s.77.

Turizm sektörü birleştirici bir özelliğe sahiptir. Bir bölgeye gelen turist sadece konaklama ve yeme içme için değil; alışveriş, ulaştırma, eğlence, müze, sanat galerileri, spor merkezleri, tarihi eserler için de para harcayacaktır. Yapılan bütün bu harcamalar turizm gelirlerini oluşturmaktadır. Turizm endüstrisinin oluşturduğu gelir miktarını ölçebilmek için, turizmle ilgili faaliyet alanlarında, toplam üretimde bulunan ve turizme aktarılan payın bilinmesi gerekir. Diğer endüstrilerden bir kısmı, turizm endüstrisine aktarılan mal ve hizmetleri belirli bir fiyat düzeyinde ürettiğine ve aynı zamanda bu mal ve hizmet üretimini tamamlayabilmek için diğer endüstrilerden girdi elde etmek için harcama yapmak durumunda olduğuna göre, ortaya gelir oluşturma süreci çıkmaktadır. Örneğin; marina işletmelerinin ve lokantaların, yiyecek- içecek hammadde gereksinimlerini iç piyasadan karşıladıkları varsayıldığında, toptancı ve imalatçıların da bu ürünleri çiftçilerden satın alması gerekecek ve böylece turizm endüstrisinde oluşturulan bir birimlik gelirin bir kısmı, tarım kesimine kadar uzanmış olacaktır. Görüldüğü gibi, turizmden belirli bir dönemde elde edilen gelir miktarındaki artış, ülkeye ya da bölgeye giren ilk gelir miktarını aşmış ve ulusal gelirin genel düzeyi yükselmiş olmaktadır. Bu nedenle gelişmekte olan ülkelerde turizmin gelişmesinden yana olanlar, söz konusu başlangıç harcamalarının çoğaltan etkisi üzerinde önemle durmaktadır.

Turizm gelirlerinin etkisi üç şekilde ele alınabilir. 1- Turistlerin doğrudan harcama yapmaları sonucunda elde edilen gelir; 2- Birinci aşamaya bağlı olarak işletmeler arası işlemler için yapılan harcamalardan elde edilen gelir; 3- Turizmden elde edilen gelirin, istihdam edilen ya da turizmden kazanç sağlayan diğer kişiler tarafından harcanması sonucu elde edilen gelir.⁹²

Gelirin her el değiştirmesi yeni vergi, tasarruf ve harcama anlamına gelir. Örneğin; bir marina işletmesinin elde etmiş olduğu 1000 dolar tutarındaki tekne bağlama gelirlerinin bir kısmı vergi olarak merkezi ya da yerel yönetimlere, bir kısmı hammadde alımı için toptancı ve perakendeci olan işletmelere ve işletmede çalışan personele maaş olarak ödenirken, kalan kısmı da işletme tarafından tasarruf olarak alıkonabilmektedir. Toptancı ve perakendeci işletmeler tekrar vergi ödeyerek, tasarruf yapar ve kalan miktarı yine harcarlar. Personel ise, aldığı ücretinin bir

⁹² Kozak ve diğerleri, s.81.

kısmını zorunlu gereksinimler için, bir kısmını vergi olarak öderken kalan kısmını da tasarruf etmek isteyecektir. Görüldüğü gibi paranın her el değiştirmesi yeni vergi, tasarruf ve harcama eğilimi demektir. Dolayısıyla bir kısım gelir dolaşımından çıkarken, kalan miktar işleme devam etmektedir. İşleme devam eden miktar, çoğalan katsayısının yükselmesine katkıda bulunmaktadır. Dolanımdan çıkan miktar sızıntıyı oluşturmaktadır. (Sızıntı paranın dolanımdan çıkarak başka bölgelere gitmesi şeklinde tanımlanmaktadır).

Uzmanlar Türkiye turizminin en dezavantajlı olduğu konuların başında düşük gelirli turist gruplarına hizmet verilmesini görmektedirler. Bu durum turizmden beklenen gelirin sağlanamaması ile sonuçlanmaktadır. Ancak yat turizminde, ağırlıklı olarak ticari yatların dışındaki yatçılıkta durum tamamen değişmekte, özel yatçılar ve bu yatlarla gelen turistler diğer turistlere göre daha üst gelir düzeyindeki turist gruplarını oluşturmaktadır. Türkiye'nin turizmden yeterli gelir sağlayabilmesinin yollarından biri belki de en önemlisi, yat turizmine ve marinacılığa gereken önemin verilmesi ve Türkiye'nin Fransa, İtalya ve İspanya gibi marinacılıkta ön plana çıkmasıdır.⁹³

Bu kapsamda Teos marinanın gelir etkisinin bölgedeki 5 yıldızlı nadir otellere göre daha fazla olabileceği ve dolaşımdaki gelir sayesinde bu döngüye katkı sağlayacağı düşünülebilir. Ekonomik etki analizinde bir sınıflandırma yaptığımızda, marinaların yerel ekonomilere katkıları şu şekilde olabilecektir.

-Doğrudan Etkiler: Yatçı harcamalarının doğrudan hizmet sunuculara, acente ve birimleri ulaşmasıdır.

-İkincil Etkiler: Acente ve hizmet sağlayıcı birimlerin kazandıkları parayı tekrar harcayarak ekonomiyi canlandırmasıdır.

-Dolaylı Etki: Marinanın sunduğu ana hizmetlerin yatçılara satışından oluşan ekonomidir. Restoran ihtiyaçlarını tedarik edenlerin restoranın kullanılmasından tekrar fayda sağlaması örnek verilebilir.

-Teşvik Etkisi: Çalışanların elde ettikleri kazançları bölge ekonomisine kazandırıcı harcamalar yapmasıdır. Ev kiralamaları, market, giyim, eğitim ve diğer hizmetlere yaptıkları harcamalar teşvik etkisi altına sokulabilecektir.

⁹³ Mehmet Gedik, "Türkiye'de Yatçılık ve Marina Sektöründe Durum", **Deniz Ticaret Odası, İzmir Şubesi Makaleler**, 2009, <http://www.dtoizmir.org/T.C.turkiy.pdf>, (03.10.2011), s.1.

Toplam Etki: Doğrudan, dolaylı, teşvik edici etkilerin toplamından oluşan ekonomik etkilerdir.⁹⁴

4.2.2. Yat Turizmi ve İstihdam Etkisi

Turizm Kıyı Yapıları Master Plan Çalışması Sonuç Raporu'na göre, yat turizminin sağladığı istihdam olanaklarını hesaplamak için, bir yatın üretiminden başlayarak denizde veya karada geçirdiği süreler boyunca aldığı hizmetlerin ayrıntılı olarak değerlendirilmesi gerekmektedir. Tüm deniz araçları üretim ve denize indirildikten sonraki sürelerde düzenli kullanılması için çeşitli zamanlarda hizmet alımına ihtiyaçları olduğundan, istihdam oluşturmaktadır. Özellikle turizm amaçlı kullanılan yatların istihdam gerektiren süreleri aşağıdaki biçimde sınıflandırılabilir.

- 1- Yat Üretim Süreleri: Yatların üretimleri için geçen zamandır.
- 2- Marinada Bekleme Süreleri: Yatların denizde yanaşma yerinde beklerken geçirdikleri zamandır. İki kısma ayrılır. A- Marina Hizmetleri: Marinaların hizmetlerini gerçekleştirmek üzere yararlandığı personel istihdamı. B. Mürettebat Hizmetleri: Personeli olmayan teknelere verilen hizmetler için istihdam.
- 3- Seyir Süreleri: Yatların seyir sırasında (liman dışında denizde iken) geçirdikleri zamandır.
- 4- Bakım Süreleri: Yatların bakım için çekek yerinde geçirdikleri zamandır. Yatların ahşap veya fiber olması, büyüklüklerinin değişiklik göstermesi nedeni ile yukarıda verilen dört ayrı zamandaki hizmet gereksinimleri ve istihdam yaratma durumları da farklıdır. Bunun ayrıntıları için öncelikle yatları kategoriye ayırmak gereklidir. Master Plan çalışmasında üç ayrı yat kategorisi düşünülerek oluşacak istihdam hesaplanmaya çalışılmıştır. Bu kategoriler:

1. Kategori A: 15 Metre uzunluktan daha küçük olan fiber veya ahşap yatlar.
2. Kategori B: 15 ile 25 metre arası uzunlukta olan fiber veya ahşap yatlar.
3. Kategori C: 25 Metre uzunluktan daha büyük olan fiber veya ahşap yatlar.

Ülkemizdeki yatların yukarıdaki belirtilen kategorileri göre, marinalardaki yat çeşitleri dağılımı dikkate alınarak sınıflandırılması yapıldığında aşağıdaki yüzdelerde

⁹⁴ Ed Mahoney ve Dan Stynes, **Economic Impact Analysis , 31St. Street Marina, 760 Slip Configuration**, Recreation Marine Research Center, Michigan State University, january 16, 2008, s.Sup. Terms Used In This Economic Impact Analysis.

dağılım söz konusu olmaktadır. Buna göre A kategorisi toplam yat sayısının %66'sını, kategori B tipi yatlar %24'ünü, kategori C tipi yatlar ise %10'unu oluşturmaktadır.⁹⁵ Yukarıda gösterilen dört ayrı sürede, üç ayrı yat kategorisi için gerekli olan ortalama istihdam değerleri aşağıda anlatılmaktadır.

4.2.2.1. Yat İmalat Aşamasındaki İstihdam

Her bir yatın üretimi için önemli düzeyde istihdama gerek duyulmaktadır. Yatların üretim maliyeti ve oluşturdukları istihdam, yatların boyları artıkça doğal olarak artmaktadır. Boyu uzun yatlarda ayrıca mimari ve iç tasarımların gerekliliği de ortaya çıkmakta ve ihtiyaç duyulan istihdam da fazlaşmaktadır.

4.2.2.2. Marinaların Yatlara Hizmet Gerçekleştirmek İçin Oluşturduğu İstihdam

Yatlar, marinalarda veya yaşama yerlerinde beklerken, bağlı oldukları marina işletmesi tarafından görevliler çalıştırılması yolu ile, ayrıca yatın kendi ihtiyaçları için kaptan ve personel bulundurması gerektiğinden, ek istihdam oluşturlar. Bu istihdam yatların özellikleri, marina yönetimlerinin uygulamaları ve yaşama yerlerinin özelliklerine göre değişkenlik göstermektedir. Turizm Kıyı Yapıları Master Planı Çalışması sırasında ülkemizde bulunan marinalardan 24 adedi ile görüşme yoluyla yapılan anketlerden elde edilen veriler kullanılarak, marinadaki yat sayısı ve çalışan görevli sayısı arasındaki oran incelenmiştir. Buna göre her 5 ile 27 yat için bir marina personeli istihdam edilmektedir. Bu değerler dikkate alınarak, ülkemizde bir marinada her 10 yat için ortalama bir marina görevlisi istihdam edildiği varsayılabilir.

⁹⁵ T.C. Ulaştırma Bakanlığı Demiryolları Limanlar ve Hava meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü, **Turizm Kıyı Yapıları Master Planı Çalışması Sonuç Raporu**, Temmuz 2010, Ek 11, ss.389-390.

4.2.2.3. Yatların Marinalarda Bekleme Zamanında Gerekli Olan İstihdam

Her bir yat kategorisi için marinalarda beklerken yat içinde görev yapmak üzere maaşlı çalışan kaptan ve tayfa sayısı yatın büyüklüğü ile bağlantılıdır. Örneğin, kategori A içinde yer alan yatlar için, yatın marinalarda beklediği dönemde yat içinde görevli bulundurulmaz. Kategori B içinde yer alan yatlar için en az bir kaptan ve genellikle bir tayfa bulundurulur. Kategori C içinde yer alan yatlar için, ise, bir kaptan ve en az bir tayfa bulundurulması gereklidir. Özetle A tipi yatlarda personel bulunmaz iken B ve C tipi yatlar için yat başına ortalama 1.5 ve 2.5 adet eleman istihdam edilmektedir.

4.2.2.4. Yatların Seyir Sırasında Gerekli Olan İstihdam

Kategori A tipi yatların bir kısmında ve kategori B ve C tipi yatların tümünde kaptan ve yat personeli bulundurulması gerekmektedir. Yatların seyir süreleri değişkenlik göstermesine karşın, kategori A için yılda 12 hafta, Kategori B için yılda 10 hafta ve Kategori C için yılda 8 hafta seyir süresi kabul edilebilir. Seyir halindeki yatların, seyir için gerekli kaptan ve gemi adamı sayısı için aşağıdaki değerler söz konusudur. Kategori A tipi yatların seyri için seyir süresince yat başına ortalama 1 istihdam, kategori B tipi yatlarda yat başına 3 istihdam ve kategori C tipi yatlarda yat başına ortalama 4 istihdam gerekecektir.

4.2.2.5. Yatların Bakımı Sırasında Gerekli Olan İstihdam

Bir yatın normal bakımının ortalama iki hafta süreceği varsayılabilir. Kategori A tipi yatların normal bakımı için ortalama 1,5 hafta ve 3 bakım elemanı, Kategori B tipi yatlarını normal bakımı için ortalama 2,5 hafta ve 5 bakım elemanı gerektiği varsayılabilir. Bu iki kategori yatların ahşap veya fiber olmasının hizmet süreleri ve ihtiyaç duyulan bakım elemanı sayısını değiştireceği de dikkate alınarak

ortalama değerler varsayılmıştır. Kategori C tipi yatların ise normal bakım için ortalama 4 hafta ve 8 bakım elemanına ihtiyaç duyacağı kabul edilebilir.⁹⁶

4.2.3. Teos Marina ve İstihdam Rakamları

Turizm sektöru emek-yoğun bir özelliğe sahiptir. Bu nedenle turistik tüketim harcamaları turizm sektörüne doğrudan ve dolaylı istihdam olanakları sağlamaktadır. Turizmin oluşturduğu genel istihdam etkisi ile de ölkedeki toplam istihdam hacmi etkilenmektedir. Bir ölkede turizm sayesinde artırılan üç tür istihdam örneği olabilir bunlar;

1- Turizm sektöründe faaliyet gösteren işletmelerdeki turistik harcamalar nedeniyle gerçekleşen arz içinde yer alan doğrudan istihdam türü: Otel ve restoran gibi turizmin birincil unsurlarını oluşturan işletmelerde çalışanların sayısının artması örnek olarak verilebilir.

2- Turistik harcamalar sonucu gerçekleşmeyen, ancak turizmle ilgili olduğundan turistik arz içerisinde yer alan ve diğer sektörde oluşan dolaylı istihdam türü: Bölgedeki turizm hareketlerindeki değişmeye bağlı olarak ulaştırma, eğlence ve alışveriş merkezlerinde istihdam edilen personel sayısındaki değişme bu kapsamda incelenebilir.

3- Bölge halkının tesislerden elde ettikleri geliri yeniden harcamaları sonucunda elde edilen ek istihdam türü: Market ve kuyumcu gibi işyerlerinde meydana gelen istihdam artışı bu kapsamda ele alınabilir.

Turizm sektöründe istihdam edilen işgücünün miktarı ile bölgelerin gelişmişlik düzeyi arasında bir ilişki kurulmaktadır. Gelişmiş ölkelerde işgücü maliyeti yüksek olduğundan turizm ve özellikle konaklama alt sektöründeki işlemler teknolojik araçlar ile yapılırken, gelişmekte olan ölkelerde işgücünün ucuz olma özelliği nedeniyle işlemler mekanik araç ya da teknolojiden daha çok emek ile yapılması tercih edilmektedir. Dolayısıyla bu tip yerlerde turizm sektörünün istihdam oranı artmaktadır. Bununla beraber turizm sektöründe istihdam edilen işgücünün ne

⁹⁶ Sarı, s.164.

kadarının doğrudan turizm sektörüne, ne kadarının bölge halkına hizmet sunduğunu saptamak güçtür.

Turizm sektörü içindeki birçok alt meslek grupları yüksek düzeyde beceri gerektirmemektedir. Örneğin; bahçıvanlık, temizlik işleri, satın alma ve depolama vb. Bu nedenle öğrenci ve niteliksiz personelin bu alanda iş bulma şansı yüksektir. Turizm ayrıca tarım kesiminde çalışan ve turizmle ilgili bir biçimlenmeye sahip olmayan nüfusun tarım sektörü dışında iş bulmasını sağlayarak tarım sezonu dışında veya bu alanda iş bulamayan yerleşik nüfusun başka bölgelere göç etmesini önleyerek istihdamı düzenleyici bir rol de oynamaktadır.⁹⁷

Marina yetkililerinden alınan listede hali hazırda marina bünyesinde doğrudan istihdam sayıları aşağıda olduğu gibidir.

Teos Marina Bünyesinde Çalışanlar: Marina Çalışanları 26 kişi

Taşeron Özel Güvenlik Çalışanları 8 kişi

Taşeron Temizlik Çalışanları 4 kişi

Kiralık Birimlerde Çalışanlar : Migros 15 kişi

Kumrucu Şevki 3 kişi

Teos Spor 3 kişi

Sen Vitamin Cafe 3 kişi

Ayaküstü Biraz 1 kişi

Salyangoz 1 kişi

Pier One 5 kişi

Liman Et& Kebap 20 kişi

Cafe Ciocolata 3 kişi

Piex Rent a Car 2 kişi

Poseidon Cafe 1 kişi

Yukarıdaki açıklamalar doğrultusunda Teos Marina işletmesinin istihdam açısından bölge halkına sayısal açıdan çok büyük bir katkı sağlamadığı görülecektir. Marinanın küçük bir yapıda bulunması ve ekonomik olarak personel kısıtlama politikaları istihdamı kısıtlayıcı sebepler olarak göze çarpmaktadır. Kaldı ki istihdam edilen kişilerde aranan nitelik ve tecrübe, daha çok yabancı dil bilen ve bu sahada

⁹⁷ Kozak ve diğerleri, s.81.

önceden çalışmış kişilerden oluşturulmasını gerekli kılmaktadır. Bu tip personelin bir kısmının benzer işletmelerden transfer yoluyla getirilmesi ya da marinalarda çalışmış olma şartları bölgedeki doğrudan istihdama etkiyi azaltmaktadır. Buna karşılık marina içindeki birimlerin istihdam boyutu dikkat çekicidir.

4.2.4. Diğer Sektörlere Etkisi

Ekonomide benzer üretim alanları sektör olarak kabul edilmiştir. Turizm sektörü, kendi alt sektörleri olan konaklama işletmeciliği, seyahat işletmeciliği, yiyecek-içecek işletmeciliği gibi alanların yanı sıra tarım ve sanayi gibi diğer sektörler ile de yakın girdi- çıktı ilişkisi içindedir. Türkiye de yapılan bir çalışmada, turizm sektörünün 35 alt sektör ile yakın ilişki içerisinde olduğu ve onların gelişmelerine doğrudan katkıda bulunduğu saptanmıştır.

Turizmin tarım sektörü üzerinde olan etkileri gelir ve istihdam üzerinde görülmektedir. Turistik bölgelerde artan turizm talebine paralel olarak turistlerin yeme-içme gereksinimlerini karşılayan tarım ürünlerine talep artmaktadır. Bu durum tarım sektöründe gelirlerin artmasına ve tarım ürünlerinin daha kaliteli hale gelmesine de neden olmaktadır. Turizmin, sanayi sektörü üzerindeki etkisi, tüketim ara malı ve yatırım malı üreten tüm sanayi dallarında canlandırıcı yöndedir. Örneğin, inşaat malzemeleri, mobilya, dokuma, kimyasal maddeler üreten işkollarında, işletmelerin talepleri ile bir iş kapasitesi artışı olmaktadır.

Turizm içinde bulunduğu hizmetler sektöründe de önemli gelişmelere neden olmaktadır. Turizme bağlı olarak ulaştırma, el sanatları, sağlık, güvenlik, haberleşme konularındaki hizmet dallarında da artışlar söz konusudur.⁹⁸

Diğer sektörlerle etki adına Teos marinanın bölgeye katkıda bulunduğu, tekne hizmetleri ve marinanın bireylere sunduğu hizmetleri en yakın yerden sağlama noktasında yöreye canlılık getirdiği değerlendirilmektedir. Aynı zamanda turizm taleplerinin karşılanması alt yapı, ulaştırma ve çeşitli yerel hizmetler bakımından hazır olmayı gerektirir. Bu yönüyle Teos marina sayesinde devletin görünmeyen hizmetler olarak ele alınan altyapı yatırımları da bölgeye gelmiş ve turistik gereksinimi karşılayacak üst yapı yatırımları da artmaya başlamıştır.

⁹⁸ Kozak ve diğerleri, ss.84-85.

Bölgesel kalkınmayı destekleyen en önemli unsurlardan birisi o bölgede bulunan yüksek öğretim kurumları ve bağlı birimlerdir. Bu tip kurumlar bölgenin gerek sosyokültürel gerekse ekonomik gelişiminde önemli bir rol oynarken, sağladığı katkıların uzun süreli olması sürdürülebilir bir kalkınmanın gerçekleştirilmesine de fırsat sağlamaktadır.⁹⁹

Bölgeye kurulan marinayla birlikte Dokuz Eylül Üniversitesi bünyesinde faaliyet gösteren Sosyal Bilimler Meslek Yüksek Okuluna, Marina İşletmeciliği Bölümü ilave edilmiştir. Bu şekilde öğrenci hareketliliği sağlanırken hemen yakınlarında uygulama alanı bulunması, nazari ve pratiğin birlikte yapılmasına olanak sağlamaktadır. Bunun yanı sıra, sayıları hızla artan Denizcilik Meslek Liseleri için de marina işletmeciliği bölümü lise sonrası yeni bir hedef olabilecektir.

Bu kapsamda İzmir Nevvar Salih İşören Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi son sınıf öğrencileriyle birebir görüşmeler yapılmış, gemi yönetimi bölümü 12. sınıf öğrencilerinin ders aralarında fikirleri alınmıştır. Hâlihazırda okuyan yaklaşık 110 öğrenciden 30'u marina işletmeciliği bölümünü tercih edebileceğini ifade etmiştir.¹⁰⁰ Birçok öğrencinin İzmir il sınırları ve yakın çevrede okumayı istemesinin bu tercihlerde rol oynadığı değerlendirilmektedir. Bununla beraber, unvanları gereği ticari gemilerde çalışmak istemeyi düşünmeyen öğrenciler, denizle bağlantılı bu bölümü seçebileceklerini belirtmişlerdir.

Turizm gelirlerinin yayılma özelliğini bir arada incelediğimizde turizmin diğer sektörlerle etkileri daha farklı yorumlanabilecektir. Turistlerin harcama yaptıkları yerler, turizm sektörünün yaptığı harcamalar ve en son yarar sağlayanlar tablo 8 de gösterilmiştir.

⁹⁹Tahsin Akçakanat, İlker Çarıkçı ve Murat Ali Dulupçu, “Üniversite Öğrencilerinin Bulundukları İl Merkezine Ekonomik Katkıları ve Harcama Eğilimleri”, **S.D.Ü. Sosyal Bilimler Dergisi**, Sayı: 22, Isparta, 2010, ss. 165-178.

¹⁰⁰ Görüşmeler 2012-2013 eğitim öğretim yılında Ekim- Kasım ve Aralık ayları içerisinde 12A-B-C-D-E sınıflarında denizcilik alan dersleri içerisinde yapılmıştır.

Tablo 8: Turizm Gelirlerinin Yayılma Özelliği

Turistlerin Harcama Yaptıkları Yerler	Turizm Sektörünün Yaptığı Harcamalar	En Son Yarar Sağlayanlar
1- Konaklama 2- Yiyecek 3- İçecek 4- Uluslar arası Ulaşım 5- Gezi ve Turlar 6- Eğlence 7-Hatıra ve Hediyelik Eşya 8- Fotoğraf ve bant 9- Kişisel Bakım, ilaç vb. 10- Giyim 11- Diğer	Maaşlar ve ücretler Bahşışler, ikramiyeler Yerel vergiler, gelir vergileri Komisyonlar Yönetimsel ve Genel Harcamalar Yiyecek-içecek satın alınması Malzeme ve üretim maddeleri alımı Tamir, bakım, onarım, koruma Reklam, tanıtım, yayın iyileştirme çalışmaları Toplu hizmetler: su, gaz, elektrik çevre vb. Ulaştırma Lisanslar: izin belgeleri Sigorta primleri Gayrimenkul, araç-gereç kiralama Mobilya ve demirbaş eşyalar Borçların ana para ve faiz geri ödemeleri Kurumlar ve gelir vergileri Amortisman Yatırımcılara ve yabancı sermayeye geri dönüş(kar payı)	Muhasebeciler Reklamcılar Nalbur iye dükkânları Mimarlar, avukatlar, bankalar Esnaf ve zanaatkârlar Otomobil acenteleri Fırınlr bakkallar Plaj yardımcıları Kasaplar Kasiyerler, veznedarlar Hayır kurumları Eczaneler, baharatçılar Tezgâhtarlar, sekreterler Giyim mağazaları Kulüpler Konfeksiyoncular Müteahhitler Yemekçiler Rehberler Mandıracılar, sütçüler Doktorlar, dişçiler Büyük mağazalar, toptancılar Kuru temizlikçiler Elektrikçiler Mühendisler ve uzmanlar Çiftçiler, balıkçılar Hamallar, taşıyıcılar Oto tamir ve bakımıcılar Teknik servisçiler Bahçıvanlar Hediyelik eşya dükkânları Yönetim(eğitim, sağlık, kara deniz demiryolları)

Kaynak: Aysu Uğurlar, **Turizmin Yerel Ekonomiye Etkileri ve Sürdürülebilirliği; Van Örneği**, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara, 2006 s.18.

4.2.5. Deniz Turizmine Etkisi

Denizde deniz araçları ile yapılan, turizm amaçlı meslek faaliyetleri ile onu doğrudan destekleyen diğer meslek dalları, deniz turizmi olarak tanımlanmaktadır.

Deniz turizmini; yat yatırım ve işletmeciliği ki bunların içinde mavi yolculuk, bareboat (mürettebatsız kiralık tekneler), günü birlik gezilere ait büyük ve küçük

ölçekli işletmeler vardır, marina işletmeciliği, kruvaziyer turizm işletmeciliği, su sporları ve dalış turizm işletmeciliği oluşturur.

Bu alanların tümünün turizm döviz gelirleri içindeki paylarının giderek arttığı değerlendirildiğinde, özellikle bölge kalkınmasında da rol oynaması söz konusudur.

Teos marinanın inşası ile birlikte uzun zamandır Yunanistan'ın Sisam (Samos) adası arasında yapılması düşünülen feribot seferleri de başlamıştır. Gümrüklü saha prosedürüne takılan proje marina içindeki hudut sahasıyla sorunu aşmış ve seferler karşılıklı olarak düzenlenebilmiştir. İlk Yunan turist kafilesi geldiğinde kafileye güzel bir karşılama töreni hazırlanmış, Esnaf ve Sanatkarlar Odası Başkanı ile Seferihisar Belediye Başkanı eşliğinde Sığacık ve Seferihisar gezdirilmiştir.¹⁰¹ Teos marina sayesinde başlatılan bu seferler hali hazırda çok sık yapılmasa da bölge halkına ekonomik anlamda katkı sağlamaya devam etmektedir. Günü birlik gelen kişiler için kalmalı düzenlemelerin yapılması düşünülmektedir. Yerel pazara çok ilgi gösteren Yunanlı turistler sadece giyim değil, sebze ve meyve tercihlerini de bu pazardan ucuza ve kaliteli olarak temin etmektedirler. Yetkililerin “Yerelde Hareket, Esnafta Bereket” sloganıyla başlattığı projeyle, hem çevre düzenlemesi, hem de peyzaj çalışmalarıyla gelen turistlere daha güzel bir ortam sunma hedefi, bölgenin güzelleşmesine katkıda bulunmuştur.

Marinanın kurulması ile hayat bulan adalar arası seferler sosyolojik olarak birbirine yakın olan ve senelerce aynı çatı altında yaşamış iki ülke vatandaşlarının yakınlaşmasını sağlamakta ve ortak noktalarda buluşmasına vesile olmaktadır. Bu yönüyle değerlendirildiğinde, Sığacık Teos Marina iki bölge arasında köprü vaziyetini sağlayarak arka plandaki varlığıyla bu projenin mimarı olmuştur.

Bölge esnafı ve marina yetkilileriyle yapılan görüşmelerde kanundan kaynaklanan uygulamaların yatırım ve karşılıklı ticaretleri etkilediğini, bu yüzden istenen ekonomik düzeye gelineemediği vurgulanmaktadır. Örneğin kurumlar vergisini ülkemiz % 20 olarak uygularken, Yunanistan'ın % 0 uyguladığı; KDV oranı ülkemizde %18 iken, Yunanistan da % 4 olduğu; dizel yakıtı tonunun Yunanistan'a göre 3 katı pahalı satıldığı ve sıkıntı yaşandığı belirtilmektedir.

¹⁰¹İzmir Esnaf ve Sanatkarlar Odası Resmi Web Sitesi, [http://www.iesob.org.tr /content/archivecategory/3/126/](http://www.iesob.org.tr/content/archivecategory/3/126/), (16.10.2011), s.1.

Seferihisar Belediyesi istatistiklerinden alınan bilgilere göre Samos Adasına toplamda 200 Türk gitmiş, ancak feribot firmasının hizmeti durdurmasıyla daha sonraki seferler düzenli olarak yapılamamıştır.

4.2.6. Sosyal Etkisi

Marinalar deniz turizminin en önemli bileşenlerinden olması onun sadece yat limanı özelliğinden kaynaklanmamaktadır. Kurulduğu yerlere getirdiği hizmetler ve varlığı sayesinde yapılan yatırımlar dikkate alındığında, bir bölgede bulunuşu doğrudan ve dolaylı etkileriyle ekonomik bir kazançtır. Ancak şirketlerin sosyal sorumluluklarının olduğu günümüzde, marinaların uluslararası ve ulusal bazı etkinliklere ev sahipliği yapması, ekonomik canlılığın yanında, bölge halkının moral ve motivasyonunu artırmaktadır.

Kurulan diyaloglarla farklı sektörlerdeki kişilerin ticarete sıcak bakmalarına sebep olması, marinanın sağladığı hizmetlerden biri olarak değerlendirilmektedir.

4.2.6.1. Teos Marina Tarafından Düzenlenen Etkinlikler

Marinaların bulunduğu konum, halkla ilişkilerdeki becerisi, bölgeye bakış açısı, sektöre katkıdaki ağırlıkları ölçüsünde düzenlemiş oldukları etkinlikler vardır. Bu kapsamda Teos Marina yetkililerinden alınan bazı etkinlikler aşağıda sıralanmıştır.

- Turizm haftası için düzenlenen kokteyl.
- Sn. Kültür ve Turizm Bakanının da katıldığı Cafe Cicolata ve Kumrucu Şevkinin açılışı.
- Kuruluş yıl dönümü kutlama etkinlikleri (joker bot, tavla, kâğıttan kayık yarışmaları ve Murat Dalkılıç konseri).
- Ramazan eğlenceleri.
- Dünya çocuk korosu gösterileri.
- Kimsesiz çocuklar için düzenlenen kokteyl.
- Sığıcıkta çekilen “Kavak Yelleri” dizisi için düzenlenen veda yemeği ve Pinhani konseri.

Bu ve benzeri etkinliklerin yanında sektörle ilgili toplantılar da bölgedeki marina yöneticilerinin bir araya gelmesiyle yapılmaktadır. Toplantılarla hem marinalar isimlerini duyurmakta, hem de fikir alışverişlerinde bulunarak tecrübelerini paylaşmaktadırlar. İzmir sınırları içerisinde önce Çeşme Marina daha sonra da Teos

Marinanın devreye girmesi, organizasyonlarda ulaşım kolaylığı ve ortak nokta olması sebebiyle, diğer marinaların buralardaki toplantılara katılımını artırmıştır. Bu tip görüşmelerde, yatırım yapılabilecek bölgeler, istihdamda aranan şartlar ve değişen müşteri taleplerine uyum, bot showların düzenlenmesi, geleneksel yarışların yapılması gibi konular ön plana çıkmaktadır. Ancak küresel krizlerin etkisi göz önüne alındığında son zamanlarda bu tür faaliyetlerin azaldığı veya birleştirilerek biraz daha tasarrufu düşünme eğilimi görülmektedir. Gene yöreye özgü adetler içinde yer alan ve her yıl 14 Ağustosta yapılan deniz bayramı kutlaması da marinayla birlikte farklı bir boyut kazanmıştır. Yaz hasadının bitişini ailecek kutlama anlamına gelen deniz bayramında çeşitli faaliyetler yapılarak toplu eğlenceler düzenlenmektedir.¹⁰²Yukarıda sayılanların dışında marina bünyesinde faaliyet gösteren yelken kulüplerinin düzenlemiş olduğu yarış ve etkinlikler de Teos Marina idareciliğinde yapılmaktadır. 2011 yılı içinde düzenlenen yarışmaların bazıları tablo 9 da verilmiştir.

Tablo 9: Yapılan Yarışlar

YARIŞ ADI	YERİ	YARIŞ TARİHİ	SPONSOR
EAYK - BEHÇET UZ ÇOCUK VAKFI KUPASI YARIŞI (KIŞ TROFESİ)	SIĞACIK	26 Şubat 2011 Cumartesi	BEHÇET UZ ÇOCUK VAKFI
EAYK - TEOS MARİNA KUPASI YARIŞI (KIŞ TROFESİ)	SIĞACIK	27 Şubat 2011 Pazar	TEOS MARİNA
EAYK - FOOTNOTES & KARETTA KUPASI YARIŞI (KIŞ TROFESİ)	SIĞACIK	19 Mart 2011 Cumartesi	KARETTA FOOTNOTES
EAYK - LASSA KUPASI YARIŞI (KIŞ TROFESİ)	SIĞACIK	20 Mart 2011 Pazar	LASSA
EAYK KUPASI YARIŞI (KIŞ TROFESİ)	SIĞACIK	09 Nisan 2011 Cumartesi	
EAYK - ARAS DENİZ KUPASI YARIŞI (KIŞ TROFESİ)	SIĞACIK	10 Nisan 2011 Pazar	ARAS DENİZ
MORDOĞAN FESTİVALİ KUPASI	MORDOĞAN	14 Mayıs 2011 Cumartesi	MORDOĞAN BELEDİYESİ
URİYAT -12.TANJU OKAN ve JIMMY KEY KUPASI YARIŞI	URLA	28-29 Mayıs 2011 Cumartesi - Pazar	JIMMY KEY
EAYK-SEPİCİLER DERİ KUPASI YELKEN YARIŞI	SIĞACIK	09 Temmuz 2011 Cumartesi	SEPİCİLER DERİ
EAYK YARIŞI	SIĞACIK	10 Temmuz 2011 Pazar	

Kaynak: Teos Marina Yetkilileri, 19.08.2011.

¹⁰² Seferihisar Belediyesi Turizm Altyapı Hizmet Birliği yayını, **Seferihisar Eko turizm ve Markalaşma Sektör Analizi**, Mart 2012, s.44.

Bu ve benzeri etkinlikler, bölgenin isminin duyulmasını sağlayarak farklı sektörlerdeki girişimcilerin bölgeye ilgisini çekmektedir. Ayrıca marina kendisinin düzenlemediği çeşitli faaliyetlere de ev sahipliği yaparak bölgenin bu tip ihtiyaçlarını bir şekilde gidermektedir.

4.2.6.2. Sosyal Sorumluluk ve Sponsorluk

Teos Marinanın destekleyici ve sosyal sorumluluk kapsamının “turizmin olumlu toplumsal etkileri” altında ele alınması konuyu daha net açıklayacaktır. Özellikle gelişmekte olan ülkelerin bireyleri, gelişmiş ülkelerde yapılan olumlu aktiviteleri örnek almaktadırlar. Bu kapsamda bir bölgede kurulu marina, hem çeşitli faaliyetlerin ekonomik destekçisi olarak yapılan işleri desteklemekte hem de varlığıyla sorumluluğunu yerine getirdiğini ispat etmektedir. Kozak bu tip desteklerin toplumsal etkilerini aşağıdaki şekilde sıralamaktadır.¹⁰³

-Hoşgörü Ortamı Oluşturur: Kişilerin birbirleriyle ticari ve bilgi alışverişleri, kültürel yapılarını yakından tanımaları kurulacak dostluk ve arkadaşlıklar hoşgörüyü artıracaktır.

-Boş Zaman Kullanma Alışkanlığını Kazandırır: Yapılan faaliyetler ve çeşitli etkinliklere destekleyicilik, bireyleri bir araya getirerek bir çatı altında toplamakta, dolayısıyla daha önce sahip olunmayan yeni eğlence, hobi, gönüllü katılımcılık ve boş zaman alışkanlıkları oluşturabilmektedir.

-Temizlik Bilincinin Artmasını Sağlar: Yapılacak kampanya ve projelerle, bölge insanın daha temiz ve düzenli bir çevreye sahip olması, hijyenik bilincin yaygınlaşması gerçekleştirilebilmektedir. Örneğin çimlere basmama, tuvaletleri temiz tutma, yerlere çöp atmamama kampanyaları gibi düzenlenecek genel projelere destek olan marina, yöre halkının bilinçlendirilmesine katkıda bulunmaktadır.

-Yerel Halkın Tarih ve Kültür Değerlerine Sahip Çıkma Bilinci Gelişir: Yapılabilecek sosyal sorumluluk projeleri ve sponsorluklar bölge halkının tarihini öğrenmesini sağlayabilmekte, çeşitli broşür ve ilanlarla kültürel değerlerin varlıklarının kıymeti öğretilmektedir.

¹⁰³Kozak ve diğerleri, ss. 93-95.

Günümüzde sıkça kullanılan sosyal medya ile özellikle facebook ve twitter gibi internet ortamında düzenlenen tanıtım ve projeler artık daha geniş kitlelere ulaştığından, bu tip etkinliklerin büyük bir kesime hitabı söz konusu olabilecektir.

BEŞİNCİ BÖLÜM

ALAN ÇALIŞMASI

5.1. AMAÇ ve YÖNTEM

“ Marina İşletmeciliğinin Bölgesel Ekonomi ve İstihdam Üzerindeki Etkileri, Seferihisar Teos Marina Örneği isimli yüksek lisans tezi çalışmasında araştırmmanın temel amacı: 1-Bir bölgede kurulan Marinanın bölgeye ekonomik ve istihdam açısından etkilerini tanımlamak. 2- Bu etkilerin bölge halkı (esnaf), belediye ve marina tarafından nasıl görüldüğünü belirlemek. 3- Bu etkilerin bölgenin gelişimine yaptığı katkıları ve önerileri ortaya çıkarmaktır.

Teos Marinanın bulunduğu Seferihisar Sığacık bölgesinde alan çalışmasını gerçekleştiren ekip bölge halkının nabzını tutan esnaf ve işletme sahipleriyle birebir mülakat yaparak nitel araştırma tekniklerinden biri olan “ görüşme ” yönteminin “yapılandırılmış” sorularını sormak suretiyle bilgi toplamıştır. Nitel araştırmalar genelleme yapma amacı taşımadığından incelenen olayı ölçmekten çok derinlemesine anlamaya çalışmak hedeflenmiştir. Bu nedenle geniş bir örneklem kitlesiyle çalışmak yerine, araştırmmanın amacına uygun küçük bir grupla çalışmak tercih edilmiştir. Araştırma, bölgedeki 20 işletme ve yerel esnafa uygulanmış, etkin dinlemenin yapılması, cevapların kaydedilmesi ve ilave sorularla konuşanın detaylı bir şekilde cevap vermesini mümkün kılan “ derinlemesine ” görüşmeler gerçekleştirilmiştir. Derinlemesine görüşme ile kişinin kendisini rahatça ifade edebildiği bir süreç yaşaması öngörülerek gözlem tekniğine de başvurulmuştur. Alan çalışması kişilerin çalışma ortamları olan işletmelerinde uygulanmış ve 20 ile 40 dakika arasında ortalama olarak 30 dakika sürmüştür. Araştırmada kullanılan “Yapılandırılmış Görüşme Formu” **Ek 4** de sunulmuştur.

Sorular kurgulanırken benzer çalışmalar taranarak alan çalışmaları incelenmiş, davranış soruları, görüş soruları, duygu soruları, bilgi soruları ve demografik soruları gibi soru türleri derlenerek, bireylerin konu ile ilgili algıları ortaya çıkarılmak istenmiştir. Bu uygulamalarda sosyal beceri mümkün olduğu kadar ön planda tutularak kişi ve işletme mahremiyetine dikkat edilmiştir. Uygulama metodu soru cevap şeklinde görüşme ekibinin görüşmeye katılan kişiler ile yüz yüze

yaptıkları mülakatlar ile gerçekleştirilmiştir. Görüşmede bireylerin ekonomik durumu, çalışma metodu ve satış konuları esas alınmıştır. Bireylerin seçiminde küçük büyük işletme sahibi olmalarına bakılmamış, ancak farklı türde hizmet veren işletme olmalarına dikkat edilmiştir.

5.2. BULGULAR

Ege Bölgesi marinaların son 10 yılda yatırımına sahne olan girintili çıkıntılı koylarıyla deniz turizminin önemli bir coğrafyasıdır. Ayvalık, Çeşme, Alaçatı, Sığacık, Kuşadası, Didim, Yalıkavak, Turgutreis ve Bodrum da bulunan modern marina ve yat limanları sektöre hizmet vererek varlıklarını sürdürmeye çalışmaktadırlar.

Adı geçen marinalara dâhil olarak en genç marina unvanına sahip Teos Marina, konum itibarıyla Kuşadası ve Çeşme arasında stratejik bir noktada değerlendirilebilir. Özellikle hareketli ortamlardan uzak durmak isteyen yat sahipleri Çeşme ve Kuşadası yerine Teos Marinayı tercih etmektedirler. Tabii ki hali hazırdaki mütevazı yapısı nedeniyle farklı tarzda düşünen müşteri profili içinde Teos Marina cazip olmaktan çıkmaktadır.

Rağbetin çok olduğu turizm bölgelerinde rekabetle birlikte fiyatların aşağıya çekildiği kabul edilse de aslında talebin arzı karşılayamaması dikkate alındığında fiyat artışları görülebilmektedir. Örneğin bir marinaya kapasitesinin üstünde yat bağlama talebinin olması yat sahiplerini uzun süreli kontrat yapmaya zorlayacaktır. Bu yüzden doluluğun sürekli sağlandığı yaz aylarında Çeşme ve Kuşadası gibi marinalarda müşteri sıkıntısı çekilmemektedir.

Bu marinalardan elde edilen istatistiklere göre, özellikle kabotaj seferi yaparak kısa süreli barınma maksatlı marinayı kullanmak isteyen müşterilerin Haziran, Temmuz, Ağustos ve Eylül aylarındaki talepleri genelde karşılanamamaktadır. Aktif bir ortamda birkaç gece dinlenme ve yatlarının ihtiyaçlarını giderme niyetinde olan müşterilerin, bahse konu marinalarda konaklayamamaları, onları farklı arayışlara sevk etmeye başlamıştır. İşte bu noktada ara marina olan Teos Marina iyi bir alternatif olmakta, dolayısıyla hem sakin bir ortamı arzulayan müşterilere hitap etmekte hem de daha hareketli bir ortamı tercih

eden yatçılar teknelerini burada emniyete aldıktan sonra kara yoluyla yaklaşık 30-45 dakika uzaklıktaki Çeşme, Kuşadası gibi ilçelere giderek istedikleri ortamda bulunabilmektedirler.

Gelen yatların bakım ve ihtiyaçlarının giderilmesi düşünüldüğünde özellikle Çeşme Marinanın yoğunluk nedeniyle talepleri sıraya sokarak müşterilerini zorunlu olarak bekletebilecekleri algısı, Teos Marinayı cazip hale getirebilecektir. Aynı şekilde Kuşadası Marina da transit geçiş açısından hem güneyden kuzeye hem de kuzeyden güneye geçiş yapacak tekneler için ara liman konumundayken, artık Teos Marina alternatifi söz konusu olacaktır.

Ekonomik anlamda rekabeti, sunulan hizmetlerin ve marina imkânlarının belirleyeceği düşünüldüğünde, özellikle tekne bakımlarında karaya alma işinde kullanılan travel liftlerin kapasiteleri seçicilik unsuru olmaktadır. Yüksek tonajdaki teknelerin karaya alınmaları için daha büyük kapasiteli liftler gerekmektedir. Bu maksatla bölgede Çeşme marinanın travel lift kapasitesi diğer marinalara göre daha büyük tonajdaki teknelere hizmet verecek durumdadır.

Ancak Kuşadası ve Çeşme bölgelerindeki yatçıları misafir eden bu marinalara katılan Teos Marina, özellikle yeni donanım ve mimarisiyle bölgeye yeni bir ivme kazandırmıştır. Kuruluş yeri seçimindeki kriterler düşünüldüğünde doğal bir liman olarak bölgedeki hâkim kuzey rüzgârlarına kapalı olması, civarında birçok bakır koyların bulunması ve il merkezine yakınlığı Teos Marinayı farklı kılmaktadır.

Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi'ne göre hali hazırdaki tekne giriş çıkışlarının Çeşme ve Kuşadası marinalar kadar olmadığı görülse de, Teos Marina zamanla sektör içinde adını duyurarak, konumunun avantajlarını kullanacaktır. Giderek artan bağlama talepleri, bahse konu marinalarla birlikte Teos Marinanın da tam doluluğa ulaşmasını sağlayacaktır. Konuyla ilgili Teos Marina tarafından doldurulan Yelken Turizmi Durum Belirleme Anketi **Ek 1** de sunulmuştur.¹⁰⁴

5.3. ELDE EDİLEN VERİLERİN DEĞERLENDİRİLMESİ

Elde edilen veriler görüşme bilgilerinin özgün biçimlerine sadık kalınarak bireylerin söylediklerinden doğrudan alıntı yapılarak sunulan “ betimsel “ yaklaşımla

¹⁰⁴ Ek 1: Yelken Turizmi Anketi.

analiz edilmiştir. Sonuçlar uygulayıcılar için daha çok deneyim ve bakış açısı niteliği taşıyacaktır. Görüşmeler İzmir ili Seferihisar ilçesi sınırları içinde Sığacık bölgesinde aktif olarak faaliyet gösteren yerel esnafı ve işletmecilerle gerçekleştirilmiştir. Bölgede faaliyette bulunan işletmeler genellikle 4-5 personelli, ortalama 20 senedir aynı işi yapmakta olan ve çalışanları genellikle aile bireylerinden oluşan esnaflardır. Sorulan sorulara içtenlikle cevap veren görüşmeciler, marinanın yerel dokuya uymadığı görüşünde fikir birliği içinde olup, marinanın konuşlandırıldığı yer nedeniyle memnuniyetsizliklerini ifade etmişlerdir. Elde edilen bilgilerin değerlendirmesi aşağıda yapılmıştır.

5.3.1. Yerel Makamların Yorumları

Sığacık Seferihisar'a yaklaşık 5 km uzaklıkta sahilde eski bir yerleşim alanıdır. Tarihe ev sahipliği yapması ve kalesiyle esas şehir unvanını yıllarca taşımıştır. Ancak zaman içerisinde Seferihisar ilçesi denizden içeride yer almış ve sahilden kopmuştur. Bu konum işletmeleri nispeten etkileyerek sığacıktakilerin merkezle, merkezin de sahille irtibatını kesmiştir.

Yerel yetkililer, Seferihisar merkezinin Sığacığın bulunduğu bölgede olmasını arzu ettiklerini ifade etmektedirler. Her ne kadar şirin bir sahil kasabası görünümünde olsa da deniz turizminin sönük kaldığı ilçe, cittaslow ile birlikte tarımı ön plana çıkarmaktadır.

Yetkililer özellikle markalaşma ve eko turizm projesiyle farklı sektörlerin hareketliliğini sağlasa da, marinaya yönelik yat turizminin küçük bir yüzdeyle sıralamadaki yerini aldığını belirtmektedirler. Marinanın doluluk oranının Sığacığın doğal yapısından kaynaklı bir avantaj olduğunu, ancak marinayla birlikte oluşturulan deniz hudut sahası sayesinde başlayan feribot seferlerinin devamının getirilemediğini ifade etmektedirler. Bu sebeple Sisam adası arasında kurulması hedeflenen köprünün maalesef yarım kaldığı ve ekonomik ve sosyal katkının sağlanamadığını söylemektedirler.

Marinanın varlığı nedeniyle organize edilen faaliyetlerle bölgenin prestiji kazandığı ve bu etkinliklerle sağlanan hareketliliğin yerel ekonomiyi nispeten canlandığı görüşünde olan yetkililer, istihdam açısından büyük bir değişikliğin

bulunmadığını da değerlendirmektedirler. Dolayısıyla marinanın kurumsal yapısı nedeniyle yerel yönetimlere ödemek zorunda olduğu yasal vergiler bir tarafa konulduğunda, marinanın bölge ekonomisine kayda değer bir etkisinin olmadığı, sosyal sorumluluk projeleriyle bölgedeki genç nüfusa yönelik aktivitelerle bu miktarın artabileceği yönünde tespitler yapılmıştır.

5.3.2. Bölge Halkının Teos Marina İşletmesine Bakışı

Görüşmelere katılan ve uzun yıllar Sığacık bölgesinde yaşayan yöre halkının Teos Marinaya bakışlarının genelde beklentileri karşılamama yönünde olduğu, ayrıca marinanın yerel ekonomiye ve istihdama katkı yapmadığını düşündükleri tespit edilmiştir.

Bu kapsamda, özellikle balıkçılık yapan bölge halkıyla yapılan görüşmelerde, en önemli problemin marinanın yeri ile ilgili olduğu belirtilmiştir. Balıkçılar mevcut balıkçı barınağının çıkışı ile yeni yapılan marinanın girişinin aynı yerde çakışmasını deniz trafiği açısından tehlikeli bulmaktadırlar. Liman hizmetleri ile ilgili sorunlar yaşadıklarını söyleyen balıkçılar, liman alanının darlığı, tekne bağlama yerlerinin azlığı, geri hizmet ve denetim ile ilgili sorunların ve yetersizliklerin olduğunu belirtmiş ve marinadan önceki düzenden memnun olduklarını, marinanın yapımı sonrası çeşitli sorunlar yaşadıklarını ifade etmişlerdir.

Marinanın sadece mendirek üzerine bir deniz feneri yaparak kendilerine bir katkı sağladığını, bununla beraber birçok balıkçının eskisi gibi işlerini istekli yapmadıkları ve bir kısmının bu sorunlar nedeniyle balıkçılığı bırakmayı düşündüğünü ifade etmişlerdir. Marinanın bulunduğu yerden farklı bir yerde inşa edilmesi gerektiğini vurgulayan balıkçılar kendilerinin de ihtiyaç duydukları liman alanı için teklifte bulunduklarını ancak dikkate alınmadığını beyan etmektedirler.

Bölgedeki esnaf ve işletmelerin hemen hemen tamamı marinanın mimarisi ve kapladığı alan ile denizi kapattığını, özellikle yağmurlu aylarda yüksek tepelerden inen suyun marinadaki mevcut kanal ve olukları aşarak dükkânlarına zarar verdiğini belirtmektedirler. Öncesinde sahilin bir cazibesi olduğunu fakat marinanın yapılmasıyla tüm bu görselliğin kaybolduğunu ifade eden esnaf ve yöre halkı, marina sınırları içindeki dükkânların yüksek ücretli kiralarından dolayı tutulmadığını,

aslında uygun olsa kendilerinin de orayı tercih edebileceklerini ifade etmektedirler. Öyle ki marina içinde kiralanan dükkânların, ikinci yıllarındaki kira artışıları nedeniyle maalesef boşaltıldığı, bu süreçte uzun süre gayri faal kalan yapıların, görüntü kirliliği oluşturduğu vurgulanmaktadır.

Marina çıkışına yakın restoran, kafeterya ve çay bahçelerinin ortak görüşü ise gelen yatçıların eğlence amacıyla İzmir'e gitmeyi tercih etmesi ve hiçbir şekilde bu mekânları kullanmaması yönündedir. Dolayısıyla marinanın müşteri profili olan kesim, ihtiyaçlarını bir şekilde marina içinden temin ederek bölge esnafına doğrudan bir kazanç sağlamamaktadır.

Görüşülen bölge halkının tamamı, ekonomik canlılığın daha çok kurulan organik pazarla oluştuğunu bu sayede evinde atıl olan bireylerin kendilerine yetecek kadar yaptıkları bazı ürünleri buralarda pazarlayarak bir gelir elde ettiklerini ifade etmişlerdir. Bu sayede dışarıdan gelen ve bu pazarlarda alış veriş yapan kişilerin artışı marinadan beklentileri de unutturmuştur. Yaptıkları doğal ürünleri satma imkânı bulan bölge halkı bu sayede öz güven sağlayarak para kazanmanın mutluluğunu yaşadıklarını belirtmektedirler.

Yerel yetkililer ve bölge esnafıyla yapılan görüşmelerden tespit edilen izlenimler değerlendirildiğinde, bölge halkının marinaya bakış açılarının olumlu olmadığı, yapılan yatırımların ekonomik bir canlılığı beraberinde getirmediği, bununla beraber istihdamın artırımında beklenen düzeyin oluşmadığı anlaşılmaktadır.

SONUÇ

Marinalar, diğ er bir tabirle yat limanları, verdikleri hizmetler göz önüne alındığında turizm içerisinde konaklama sektörü altında bulunmaktadır.  nceki bölümlerde belirtildiği üzere bir marinadan hizmet talep eden birincil kitle yat ırlardır. Ancak sunulan bu hizmetleri talep eden ve yat sahibi olmayan bir kitlede mevcuttur. Dışarıdan gelen yerli ve yabancı turistler ile yöre halkı bu grup içinde sayılabilir.

Marinaların bulunduğu konum önemli olmakla birlikte, tekneler için öncelikli misyonu, sı ınma ve barınma yerleri olmalarıdır. Dolayısıyla tekne sahiplerinin marinaları tercih etmelerinde rol oynayan birincil sebep, tekne güvenliğinin en iyi şekilde sağlanmasıdır. Diğer sebepler ise coğrafi özellikler, fiziksel ve sosyal imk nlardır. Konuya bu açıdan bakıldığında, bir marinanın varlık nedeninin her şeyden önce teknelere sunabildi i hizmetler olduğu ortaya çıkacaktır. Dolayısıyla bir marina i letmecili inin başarısında, yat ırların değerlendirmeleri esas alınacaktır.

Tezimizin merkezindeki Teos Marina, Seferihisar ilçesinin Sı acı  bölgesinde kurulmuştur. Sı acı , tarihi yapısı, doğal güzellikleri ve koylarıyla deniz co rafiyasında hatırı sayılır bir konumda eski bir yerleşim alanıdır. Bölgede sit alanı olarak korumaya alınmış kara ve uzantısı olan sahil şeritleri vardır. Bu vasıflar dikkate alındığında, hangi amaçla olursa olsun bölgeye yapılan ve yapılacak olan her türlü tesisin, kendi çevriminde yaşamaya alı mı  yöre halkı tarafından benimsenmesi kolay olmamakta, mevcut düzenlerinin bozulması algısıyla bireylerde bir direnç psikolojisi oluşmaktadır. Teos Marina, yasal olarak bir sit alanı içinde olmasa bile, yöre vicdanında pek kabullenilememi tir. Bölge halkıyla yapılan görüşmelerde, Teos Marinanın hali hazırdaki yerinin be enilmedi i yorumlarıyla kar ıla ılmı tır. Deniz alanının kapatılarak bölge halkı ve gelen ziyaretçilerin doğal ortamdan yeterince yararlanamaması, hem de Sı acı ın merkezindeki sahil şeridinin sadece marina içine girebilen kişilerce kullanılabılme durumu değerlendirildiğinde, Teos Marina lokasyonunun tartışmaya açık olduğu görülmektedir.

Bu konuda  e me Marina'da olduğu gibi tekne bölümlerine geçişin dışında marina tarafından inşa edilen ve marina sınırları içinde kalan, ancak halkın kullanımına sunulan gezinti yolu ve d kk nlardan kolayca istifade edilebilecek bir

planlamanın yapılmış olması, halkın Teos Marina hakkındaki olumsuz kanaatlerinin dağılması için yararlı olabilecektir.

Marinalar, ziyaretçilerinin yaptığı doğrudan ve diğer sektörlere sonradan yayılan dolaylı katkılarıyla bölge ekonomisini canlandırmaktadırlar. Bu bağlamda deniz turizminin bir parçası olarak düşünülen marinaların gelir etkisi turizm gelirlerinin etkileri içinde açıklanabilmektedir. Turizm gelirinin etkisi turistlerin doğrudan harcama yapmaları sonucu elde edilen gelir, birinci aşamaya bağlı olarak işletmeler arası işlemler için yapılan harcamalardan elde edilen gelir ve nihayetinde bu gelirin istihdam edilen ya da turizmden kazanç sağlayan diğer kişiler tarafından harcanması sonucu elde edilen gelir olarak sınıflandırılmaktadır. Bu açıdan bakıldığında, Teos Marina bir turizm işletmesi olarak bölge ekonomisine katkıda bulunan bir konumdur. Marinanın kurulmasıyla bölgede 480 yat kapasiteli bir yat trafiğinin sağlandığı düşünüldüğünde, kurulmadan önceki talep ve beklentilerin karşılandığı söylenebilecektir.

Ancak yapılan görüşmelerde, bölgedeki esnaf, marinanın kurulmasından itibaren geçen 3 yıl içerisinde, kendilerine yansıyan bir ekonomik etki görmediklerini belirtmişlerdir. Bunun sebepleri olarak da marina idarecilerinin halkla bütünleşmemesi ve halkın durumunu iyi analiz edememesini göstermektedirler. Marinanın inşasıyla birlikte marina içindeki dükkânlara geçiş yaparak orada bazı hizmet ve faaliyetlerine devam etme şansını yakalayan orta ölçekli esnafın büyük çoğunluğu, yüksek kira artışları nedeniyle ikinci yıl mekânlarını boşaltmak zorunda kaldıklarını ifade etmişlerdir. Konuyu bu açıdan ele aldığımızda, bölge halkının ortalama gelir seviyesiyle, turizm potansiyelinin iyi analiz edilmesinin önemi ortaya çıkmaktadır. Zira hareketli dönemi yaklaşık 3-4 ay gibi süreye sahip yörede yiyecek, giyecek ve hediyelik eşya ağırlıklı işletmelerin, yüksek maliyetlerle varlıklarını sürdürmeleri zor gözükmektedir. Marina içindeki kiralık alanların başlangıçtaki istihdam artııcı etkisi, zamanla istihdam azaltıcı etkiye dönüşme riski taşımaktadır. Buna benzer yoruma, balıkçılarla yapılan görüşmelerde de rastlanmıştır. Marinanın inşasıyla, hâlihazırdaki balıkçı barınağının küçüldüğü, küçülen bu alanda kapasiteyi kaldıramayan balıkçı teknelerinin bağlama sıkıntısı yaşadığı, dolayısıyla bir kısım balıkçının mevcut durum nedeniyle işlerini bırakmak istedikleri tespit edilmiştir.

Seferihisar ilçesi 2009 yılı itibariyle Cittaslow uluslararası ağının bir parçası olarak birçok projeye imza atmış, bölge halkı yerel yönetimin gayretleriyle özellikle tarım alanında istihdama kazandırılmıştır. Cittaslow’la birlikte özellikle bayanların evlerde yaptıkları doğal ürünleri satma adına organik pazarın kurulması, küçük atölyelerle paketlenme tesislerinin oluşturulması, bölgede önemli bir yere sahip mandalina, enginar gibi ürünlerin konserve niteliğinde kavanozlara girerek daha hijyenik bir şekilde kullanıcıya ulaştırılması sağlanmıştır. Bu şekilde bölgesel istihdam ve gelir artışı elde edilmiş, halkın kazancı büyüyerek yerel ekonomi canlandırılmıştır. Ününü kısa zamanda çevre ilçe ve illere duyuran Seferihisar’ın Cittaslow ile yakaladığı ivme hali hazırda devam etmektedir.

Teos marinanın Cittaslow’un en üretken projelerinin icra edildiği bir zaman diliminde faaliyete girmesi bölge halkının beklentilerini artırmıştır. Ancak bölge halkı marinanın cittaslow daki gibi bir canlandırma yapmadığını ve ekonomilerine doğrudan bir katkı getirmediğini vurgulamaktadırlar. Hatta görüşmecilerin bir kısmı marinanın sakin şehir kavramıyla bağdaşmadığını, marina bünyesindeki faaliyetlerin ilçe dokusuna uymadığını belirtmişlerdir. Bir yıl içinde iki kez Teos Marinadan start’ı verilen, gürültü ve egzoz dumanıyla özdeşleşen araba yarışlarının sakin şehirle uyuşmadığı örneğini veren bölge halkı, memnuniyetsizliklerini belirtmişlerdir. Doğallık, sadelik ve sessizlik referanslı sakin şehir içeriğinde, Teos Marinanın bu bütünleşmeye uymadığı bölge halkınca ifade edilse de, marina yetkilileri cittaslow’un kendileri için yer seçiminde önemli bir tercih sebebi olduğunu ifade ederek doğal yapıyı bozmadıklarını belirtmektedirler. Esnafın hemen hemen tamamı, marinadan fayda sağlamadıklarını, buna karşılık marinanın sakin şehir unvanını arkasına alarak, doluluk oranını artırdığını düşünmektedirler. Bu tespitlerle cittaslowun bölgeye ekonomi ve istihdam açısından katkısının marinanın doğrudan katkısından daha fazla olduğu söylenebilecektir.

Bir marinanın kuruluş amacı ve hizmetlerindeki kriterlere birinci bölümde yer verilmiştir. İkinci bölümde bu bilgiler dâhilinde bir marinanın genel ekonomi ve istihdama dolaylı katkıları büyük ve küçük ölçekli marina maliyetleri öngörülerıyla kıyaslanıp anlatılmıştır. Hem yatırım, hem inşa hem de işletme aşamalarındaki etkilerinden söz edilerek bilahare ekonomiye doğrudan katkıları ifade edilmiştir.

Büyük ölçekli bir marinayla küçük ölçekli bir marina arasında olan Teos Marina'nın genel ekonomiye katkılarının rakamsal ifadeleri de ikinci bölümde açıklanmıştır.

Bir marinayı başarılı kılan faktörlerin başında yüksek bir sınıflandırma, fiziksel alt ve üst yapı niteliklerine sahip olması gelmektedir. Bununla birlikte her işletme gibi profesyonel bir yönetim, deniz kültüründen anlayan personel istihdamı ve halkla bütünleşme o marinanın varlığını sürdürmesi ve rekabete ayak uydurması açısından önemlidir. Ayrıca sosyal sorumluluk açısından çocuklara ve gençlere yönelik aktiviteleri düzenleme, yine marinalar için gerekli kurumsal bir anlayıştır. Teos Marina fiziksel olarak modern bir yapıya sahiptir. Beş çıpalı yat limanı pozisyonundaki marina, sahip olduğu nitelikli alt ve üst yapı ile prestijli bir çizgide hizmetlerini sürdürmektedir.

Bu bağlamda maddi yeterliliklere sahip olan Teos Marina'nın, yöre halkıyla ilişkilerinin beklenen düzeyde olmaması söz konusudur. Görüşmelerde ki ortak düşünce, bölge insanının marinayı sahiplenmediğidir. İşletmenin bölge halkının malı olduğu izleniminin verilmesi, Teos marinanın, halkla olan mesafesinin kapanması adına yapabileceği en önemli hususların başında gelecektir. Marinaya rahat giriş çıkış düzenlemeleri, bölge insanını, buranın ulaşılamayacak bir protokol alanı olma düşüncesinden kurtarabilecektir. Uygun kira sözleşmeleri ve samimi yaklaşımlar sakin şehirle kendilerini önemli hisseden ve özgüven sağlayan halk ile marina arasındaki yakınlığı arttıracaktır. Ayrıca gelen tekneler, bölgeden yararlanabilmelerini teşvik edici yönlendirmeler ve reklam, marina idarecilerinin hedefleri arasında bulunmalıdır. Böylece bölgeye değer veren bir kurum olarak bölge insanın gönlünü kazanabileceklerdir.

Marinanın zaman zaman icra edilen faaliyet, konser ve yarışmalarla sosyal sorumluluk projelerine katkıda bulunduğu görülmektedir. Fakat deniz alanını kullanan bir işletme olarak bölgedeki genç ve çocuklar için yelken sporuna yönelik desteklemelerde zayıf kaldığı anlaşılmaktadır. Yıllar önce halk tarafından kurulan yelken kulübünün, bu ilgisizlik nedeniyle tüm donanım ve teknelerini bedelsiz olarak Foça Belediyesine bağışladığı öğrenilmiştir. Yelkencilik faaliyetlerinin belli bir tabakayla sınırlı kalmaması gerekmektedir. Teos Marinanın bölgeye katkı sağlaması açısından bu tip faaliyetler üzerinde durmasının faydalı olacağı değerlendirilmektedir.

2009 tarihinde Turizm Kıyı Yapıları Master Plan Türkiye Çalıştayı deniz turizminin sahip olduğu bir takım güçlü ve zayıf yönleri ortaya çıkarmıştır. Güçlü yanların bazıları deniz turizm tesislerinin iyi altyapısı, coğrafi olarak Yunan adalarına yakınlık, özellikle ahşap tekne yapımında önde olmak, mavi yolculukta gemi adamlarının tecrübeleri olarak sıralanmıştır. Ayrıca, yat bakım, onarım, tamirat işlerindeki beceri ve uygun fiyat, mavi bayraklı ve altın çıpalı marinalar, iklim şartlarının uygunluğu, yap-işlet-devret modeliyle yat limanlarının yaptırılması tespit edilen güçlü yanlardır. Buna karşılık zayıf yönler ise; yeterli tanıtımın olmaması, kıyı şeritlerince deniz turizmine uygun çok sayıda yasaklı bölgenin varlığı, yat bağlama ve çekek yeri kapasitesi ile yetersizliği, deniz turizmi konusunda eğitim eksikliği, bazı yat limanlarının uzman olmayan kişilerce işletilmesi, bölgesel taleplerin az olması ve bürokratik zorluklardır.

Bu alanda Avrupa marinalarının pahalı olması, Gürcistan ve Rusya'daki ekonomik gelişmelerle yat sahibi olanların artması, özel teknelerden alınan vergilerin kaldırılması, ülkemizin avantajları arasındadır. Batı Akdeniz'de yatçılığın doyuma ulaşması buna karşılık Doğu Akdeniz de yatçılık talebinin artması, yat sektörünün diğer pek çok sektörü destekliyor olması, yabancı yatçının Türkiye'de barınıp Yunanistan'da gezebilme imkânı fırsatlar arasında yer almaktadır. Deprem kuşağında olmak, deniz turizminde paydaşlar arasında koordinasyon eksikliği, kaçakçılık ve yasa dışı göçte zafiyet, seyir halinde teknelerin deniz güvenliği, çevresel kirlilik, yat donanımlarının yurt dışından temini, balık çiftliklerinin varlığı gibi unsurlar da risk ve tehditler arasında sıralanmaktadır.

Genel itibariyle tespit edilen bu sorunlar ve alınabilecek bazı tedbir ve öneriler **Ek 2** de tablo şeklinde verilmiştir. Marina işletmecilerinin kendileriyle alakalı olan bu tespitleri dikkate aldıklarında, bölgelerinde ve Türkiye ekonomisinde istenen yere gelmeleri kolaylaşacaktır.

Özetle; bir turizm elemanı olarak marina, hem genel ekonomiye hem de kurulduğu yere katkı sağladığı gibi istihdamı artırıcı bir etkiye de sahiptir. Bunun için öncelikle coğrafi konumunun iyi seçilmesi ve doğal ortamla entegrasi gerekmektedir. Bölgeyle bütünleşerek dokuya ayak uyduran bir marina, denizciliğin örf ve adetlerine hâkim bir ekip tarafından yönetilerek hem halkın hem de tekne sahiplerinin beklentilerini karşılayabilecektir.

Teos Marina Ege bölgesindeki diğer marinalardan farklı olarak (Çeşme, Kuşadası, Didim, Turgut Reis, Bodrum) sakinliğe sahip bir beldede yer almakta, yerli ve yabancı turist açısından genellendiğinde de sakinliği tercih eden turist kitlesine ev sahipliği yapmaktadır. Bu bakımdan, marina yatırımlarında her şeyden önce kamuoyunun doğru bilgilendirilmesi ve bu yatırımlara sahip çıkması sağlanmalıdır. Yöre halkını yatırıma sahip çıkarmanın en önemli yöntemi, marinanın bölge, belde veya şehir bütünleşmesinin sağlanmasıdır.

Marina Yöneticilerine; marinada bulunan modern teknoloji ve ekipmanların kullanımında istikrarlılık, kendi reklamlarında duyurduğu hizmetleri sunma konusunda kararlılık ve sosyal sorumluluk projeleriyle bölge halkına ağırlık vermeleri önerilebilir.

Marina hizmetleri olarak yatçıların memnuniyetini sağlamayı başaran, deniz turizmini geliştirme kapasitesi ile dikkat çekici bir yatırım olma özelliğini taşıyan Teos Marina, bu nitelikleri ve yapacağı hamlelerle, bölge ekonomisine ve istihdamına yeterli katkıyı sağlayacağı değerlendirilmektedir.

KAYNAKÇA

Açıkbaş, Canan Önem. **Kıyı Alanları Kullanımı Kapsamında Yat Turizmi ve Marinalar, Bodrum Yarımadası ve Bodrum Marina Örneği**, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara, 2006.

Ağraz, Sedat. **Havayolu İşletmelerinin İstihdama Katkısı**, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2006.

Akçakanat, Tahsin, İlker Çarıkçı ve Murat Ali Dulupçu. “Üniversite Öğrencilerinin Bulundukları İl Merkezine Ekonomik Katkıları ve Harcama Eğilimleri”, **S.D.Ü. Sosyal Bilimler Dergisi**, Cilt:1, Sayı: 22, Isparta, 2010, ss. 165-178.

Annon, 2000. **Merriam Websters Unbridged Dictionaray**.

Aykut, İ. Can, **Türkiye’de Yat Turizmi ve Örnek Bir Marina Organizasyonu İncelemesi**, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 1993.

Bezirgan, Ali Erkan. “ Marina Yatırımlarına Sektörsel Yaklaşım Ege de ve Ülkemizdeki Son Durum,” **Deniz Ticaret Odası, II. Ulusal Denizcilik Kongresi**, İstanbul, 1990.

Blain, W.R. **Third International Conferance On The Planing and Operation Of Marinas(III)**, Computational Mechanics Publications, Southampton-Boston, 1995.

Burgaz, Sabri. **Yat Limanı Yatırım İnşa ve İşletme Kalemleri Karşılaştırmalı Ekonomik Analizi**, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, 2008.

Camgöz, Arcan. “ Marina İşletmeciliği ve Yönetimi,” <http://www.denizhaber. com/HABER/28998/ 1/marina-isletmeciligi-ve-yonetimi.html>, (12.09.2011).

Çağlayan, Artun. **Yat Turizmi ve Eğitimi**, Deniz Turizmi Birliği Yayınları, Ankara, 1992.

Deniz Ticaret Odası. **Sektör Raporu 2004**, Deniz Ticaret Odası Yayınları, İstanbul, 2005.

Devlet Planlama Teşkilatı. **Türkiye Ulusal Çevre Stratejisi ve Eylem Planı**, Devlet Planlama Teşkilatı yayınları, Ankara, 1999.

Donald, Adie W.” Marinas a Working Guide to Their Development and Design,” The Architectural Design Pub, London, 1997, s.114, Aktaran Deniz Güner, “Ege’de Marinalar”, **Ege Mimarlık Dergisi**, Cilt:4, Sayı: 52, 2004, s.5.

Eriş, Engin Deniz. “ Uluslar arası Pazarlarda Türk Marinalarının Çekiciliği ve Pazarlama Stratejileri,” **Ege Akademik Bakış**, Cilt:7, Sayı:1, 2007, ss. 44-45.

Gedik, Mehmet. “ Türkiye’de Yatçılık ve Marina Sektöründe Durum”, **Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Makaleler, 2009**, <http://www.dtoizmir.org/T.C.turkiye.pdf>, (03.10.2011).

İçöz, Orhan, Turgut Var ve İbrahim İlhan. **Turizm Planlaması**, Turhan Kitapevi, Ankara, 2002.

İzmir Ticaret Odası Bülteni. <http://www.izto.org.tr/e-oda/e-bulten>, (10.10.2012).

Kozak, Nazmi, Meryem Akoğlan Kozak ve Metin Kozak. **Genel Turizm İlkeleri-Kavramlar**, Detay Yayıncılık, 6.Basım, Ankara, Eylül 2006.

Kültür ve Turizm Bakanlığı. **Deniz Turizm Yönetmeliği**, [www. kulturturizm.gov.tr. http://teftis,kulturturizm.gov.tr/TR,14610/deniz_turizmi-yonetmeli.html](http://teftis.kulturturizm.gov.tr/TR,14610/deniz_turizmi-yonetmeli.html), (12.12.2012).

Kültür ve Turizm Bakanlığı. **Yat Turizmi Master Planı**, 1992.

Mahoney, Ed ve Dan Stynes. **Determining The Value of Marinas**, Icomia Online Library, 2005. [http:// www.icomia.com/library/Default.aspx? Library DocumentId=1228](http://www.icomia.com/library/Default.aspx?LibraryDocumentId=1228), (10.10.2011).

Mahoney, Ed ve Dan Stynes. **Economic Impact Analysis , 31st Street Marina, 760 Slip Configuration**, Recreation Marine Research Center, Michigan State University, January 16, 2008.

Öner, Kenan. "Türkiye Deniz Ulaşımının Turizme Etkileri", **Turizm Yatırım Derneği Dergisi**, Cilt: 1, Sayı. 3, Mayıs-Temmuz 1993, s.15.

Özer, Meral. **Türkiye de Yat Turizmi**, Kalkınma Bankası Turizm Proje Değerlendirme Müdürlüğü, Ankara, 1990.

Özkan, Özgür ve Nezih Ayıran. " Marinaların Kurumsal Kullanma Etkileri ve Öneriler", **İstanbul Teknik Üniversitesi Dergisi**, Cilt 7, Sayı 2, Eylül 2008.

Prokopenko, Joseph. **Verimlilik Yönetimi Uygulamalı El Kitabı**, çev. Olcay Baykal, Nevda Atalay, Erdemir Fidan, 6.basım, Milli Prodüktivite Merkezi Yayınları, No:476, Ankara, 2005.

Robinson, J Paul. Marinas and Social Demands, Icomia Online Library, 2002. [http:// www.icomia.com/library/Default.aspx? LibraryDocumentId=114](http://www.icomia.com/library/Default.aspx?LibraryDocumentId=114). (10.10.2011).

Sarı, Ferika Özer. **Marina İşletmelerinde Hizmet Yönetimi: Yatçıların Hizmet Kalitesi Algılamaları ile Marinadan Tatminleri, Tekrar Tercih ve Tavsiye Etme Eğilimleri Arasındaki İlişkinin Analitik İncelenmesi**, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir, 2011.

Seferihisar Belediyesi, Turizm Altyapı Yayını. **Seferihisar Eko Turizm ve Markalaşma Sektör Analizi**, Mart 2012.

Seferihisar Belediyesi, Tanıtım Serisi No:3. **Sakin Şehir Seferihisar**, 2012.

Seferihisar Belediyesi, Tanıtım Serisi No:4. **Seferihisar'ın Yavaş Yolları**, 2012.

Seferihisar Belediyesi, Tanıtım Serisi. **Geleceğin Türkiye'si Seferihisar**, 2012.

Tandoğan, V. Uğur. **Turizm İşletmelerinde Hizmet Kalitesi Semineri**, Nevşehir, 1996.

Tandoğan, V Uğur. “ Dünya Turizm Talebi Eğilimleri Işığında Türkiye’ye Yönelik Yat Turizmi Talebinin Değerlendirilmesi “, **Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, Cilt: 1, Sayı.1, Ocak 1998.

Tarhan, A Cem. **Devletin Turizm Gelişimine Etkisi ve Türk Turizminin Hukuki Sorunları**, Bilkent Üniversitesi, T.C. Turizm Bakanlığı I. Turizm Şurası, Ankara, 20-22 Ekim 1998.

T.C. Ulaştırma Bakanlığı DLH Genel Müdürlüğü.” **Turizm Kıyı Yapıları Master Plan Çalışması Sonuç Raporu**”, Temmuz 2010, Ek11.

Topanoğlu, Mehmet Eren. **Turizme Genel Yaklaşım, Türkiye’de Yat Turizmi ve Marinaların Geliştirilmesi**, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Mimar Sinan Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, 1986.

Topçuoğlu, Ata. **Yat Limanlarında İnşaat Tekniklerinin Karşılaştırılması**, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Dokuz Eylül Üniversitesi Deniz Bilimleri Enstitüsü, İzmir, 2006.

Türk Dil Kurumu, **Büyük Türkçe Sözlük**.

<http://tdkterim.gov.tr/bts/?kategori&kelime=marina&ayn=tam>, (20.10.2011).

Uğurlar, Aysu. **Turizmin Yerel Ekonomiye Etkileri ve Sürdürülebilirliği; Van Örneği**, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara, 2006.

Uluslararası İşaret Kod Kitabı. Dz.K.K. Seyir Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığı Yayını, 8.Baskı, Çubuklu- İstanbul, Ocak 2006.

EKLER

EK 1: Yelken Turizmi Mevcut Durum Belirleme Anketi

Marinanın İsmi : Teos Marina İşletme Ve Tic. A.Ş.

Marinanın Bağlı Bulunduğu İlçe : Seferihisar

Marinanın Bağlı Bulunduğu İl : İzmir

1. Marinanın yıllara göre toplam yat kapasitesi kaçtır?

2009	2010	2011
	480	480

2. Marinanın yıllara göre ortalama yat sayısı kaçtır?

2009	2010	2011
	557	

3. Marinanın yıllara göre ortalama yelkenli tekne sayısı kaçtır?

2009	2010	2011
	367	

4. Marinanın kuruluşundan 2011 yılına kadar yelkenli teknelerinin boy ortalamalarının yüzdesi kaçtır?

0-10 ft	10-20 ft	20-30 ft	30-40 ft	40-60 ft	60-100 ft	100 ft-
-	% 1	% 13	% 47	% 35	% 2	

5. Yıl boyunca konaklayan yelkenli tekne sayısı kaçtır? (12 ay)

2009	2010	2011
	134	+6

6. Sezonluk konaklayan yelkenli sayısı kaçtır? (3-6 ay)

2009	2010	2011
	12	

7. Kısa süreli konaklayan yelkenli sayısı kaçtır? (1-10 gün)

2009	2010	2011
	331	

8. Yıl boyunca konaklayan ve tekne sahibi Türk vatandaşı olan yelkenli tekne sayısı kaçtır? (12 ay)

2009	2010	2011
	134	+6

9. Sezonluk konaklayan ve tekne sahibi Türk vatandaşı olan yelkenli sayısı kaçtır? (3-6 ay)

2009	2010	2011
	11	

10. Kısa süreli konaklayan ve tekne sahibi Türk vatandaşı olan yelkenli sayısı kaçtır? (1-10 gün)

2009	2010	2011
	259	

11. Yıl boyunca konaklayan tekne sahibi yabancı ülke vatandaşı olan yelkenli tekne sayısı kaçtır? (12 ay)

2009	2010	2011
	6	

12. Sezonluk konaklayan ve tekne sahibi yabancı ülke vatandaşı olan yelkenli sayısı kaçtır? (3-6 ay)

2009	2010	2011
	1	

13. Kısa süreli konaklayan ve tekne sahibi yabancı ülke vatandaşı olan yelkenli sayısı kaçtır? (1-10 gün)

2009	2010	2011
	72	

14. Marinanızda herhangi bir yat/yelkenli charter kiralama şirketi var mı?

☐Hayır ☐Evet

15. Evetse; kaç adet şirket bulunmaktadır?

16. İzmir kıyılarının yelken turizmi açısından düşünüldüğünde potansiyelini nasıl değerlendiriyorsunuz? (**En fazla 1000 kelime**)

Ülkemizin başlıca 3 limanının (Kuşadası-Çeşme-Bodrum) bulunduğu ve turizm bakımından zengin doğal / kültürel yapısına sahip olan Ege Bölgesinde son yıllarda faaliyete geçen yeni yat limanları ile birlikte yat turizminin geliştiği gözlenmektedir.

Ülkemizin önemli yat güzergâhlarından biri olan Çeşme yarımadasındaki yat limanlarının kapasite yetersizliği nedeni ile Güney Ege ve/veya Güney kıyılarını tercih eden tekne sahipleri bölgede yeni açılan marinalar sayesinde İzmir şehir merkezine yakın bağlama imkânı bulmuşlardır. İzmir havalimanına yakın marinalar kolay ulaşım ile şehirdeki karmaşadan

uzaklaşmak isteyen Marmara bölgesindeki yat sahipleri tarafından da tercih edilmektedir.

Bölgeye olan talebin artması ile birlikte yelken sporu ve deniz kültürünün güvenli bir şekilde eğitimi veren yelken kulüpleri faaliyetlerini arttırmıştır. Yelkenli teknelerin bölgeyi tercih etmelerinin en önemli nedenlerinden biri de doğal şartlardır; Ege Bölgesinde dağlar kıyıya dik uzanırlar ve bölgede bu yüzden irili ufaklı birçok koy ve körfez bulunur. Yelken için en uygun hava koşulu, rüzgârın devamlı ve ani yön değiştirmedeği kuvvetli estiği sulardır. Bölgede Mart ayından Kasım ayına kadar mükemmel yelken koşulları ve aynı zamanda yılın neredeyse her günü güneş vardır.

Bölgeye olan talepler değerlendirildiğinde önümüzdeki yıllarda bölgede bağlama yeri kapasite problemi yaşanabileceği gözlenmektedir. Güney Ege marinalarının %100 doluluğa ulaşmış yeni açılan İzmir çevresindeki marinaların ise ilk yıllardan %50 dolulukta olduğu saptanmıştır.

EK 2: Turizm Kıyı Yapıları Master Plan Türkiye Çalıştayı Çözüm Önerileri

Sorunlar	Çözüm önerileri
Yat bağlama ve çekek Yerlerinin kapasite ve Donanım yetersizliği (Talebe göre marina ve Yatların sayısının azlığı)	1. Talebe göre marina ve kruvaziyer liman bölgeleri tespit edilmeli, yüksek maliyet içerdiğinden sektör teşviklerle desteklenmelidir. 2. Liman yönetmeliklerinin güncellenmesi ve Liman Başkanlıklarına gerekli donanımların sağlanması
Mevzuat ve veri yetersizliği ile bürokratik zorluklar.	1. Sektör için sağlıklı veri toplayacak ve bir veri bankası oluşturacak sorumlu kuruluş öncelikle belirlenmelidir. Bu kuruluş verileri sürekli güncellemeli ve bedelsiz yayımlamalıdır. 2. Yine sektörde gerek kuruluş ve gerekse işletmecilik aşamasında çok uzun zaman alan belge kabul ve onay makamı azaltılmalı ve basitleştirilmelidir. Yapının cins, kapasite ve özelliklerine göre mevzuat daraltılmalı ve basitleştirilmelidir. 3. Mevcut yetki bakanlıklar arasında dağılmış olduğundan yetkinin kurulacak olan tek bir Denizcilik Bakanlığına toplanması.
Çevresel kirlilik ile koruma-kullanma dengesinin oluşturulmaması	1. Gerek mevcut yapılaşma gerekse sanayi tesisleri gibi nedenlerden dolayı oluşabilecek kirlenme ve çevresel özelliklerdeki değişikliğin önüne geçilebilmesi için, denetimler önemli rol oynamaktadır. Denetimlerin sıklığı ve içeriği geliştirilmelidir. 2. İlgili kurumların yapacağı denetimler dışında, yat limanı işletmecilerinin yapacağı çevresel izlemeler (örn. mevsimsel deniz suyu analizleri) yat limanı işletmeye geçtikten sonra çevresel parametrelerdeki değişikliği, değişiklik olup olmadığını ortaya koyması ve bahsedilen önyargıların önüne geçilmesi için önemlidir. 3. İdarenin güçlendirilmesi konusunda AB ve Twinning projeleri ile destek sağlanması. 4. ÇED süreci sonrası işletme döneminde çevresel denetimlerin daha sık yapılması
Denizcilik kültürünün gelişmemişliği	1. İlköğretim düzeyinden başlamak üzere eğitim müfredatında gerekli düzenlemelerin yapılması 2. Batı-doğu arasında öğrenci değişimi yapılarak denizin tanıtılması ve sevdirmesi. 3. Denize yönelik faaliyet gösteren sivil toplum örgütlerinin yerel yönetimlerce desteklenmesi. 4. Yolcu ve yük taşımacılığında deniz ulaşımının kullanımını desteklemek amacıyla çeşitli teşviklerin verilmesi 5. Denize yönelik her türlü sporun yerel yönetimlerce desteklenmesi 6. Teknelerden alınan vergilerin kaldırılması.

Sorunlar	Çözüm önerileri
Deniz turizminde paydaşlar arasındaki koordinasyon eksikliği, planlamada ve uygulama aşamasında yetki karmaşası.	1.Kıyı mevzuatının revize edilmesi. 2.Kıyılarda planlama, yönetim yetkilerinin ve kurumlar arası koordinasyonun mevzuatta somut olarak belirlenmesi ve süreci kısaltıcı düzenlemeler yapılması. 3.Bütünleşik kıyı planlarının katılımcı bir süreçle hazırlanması.
Ülkemizde gezi gemisi (krvaziyer) işletmeciliğinin bütüncül bir organizasyonunun ve planlamasının bulunmaması.	1.Kıyılarımızdaki kruvaziyer liman potansiyel alanlarının geri sahası ve güzergâh üzerindeki konumları dikkate alınarak öncelikli olarak belirlenmesi ve bu envanterin tüm kıyı palanlarında temel olarak alınması. 2.Yerel yönetimlerin ve sivil toplum örgütlerinin katılımı ile gezi gemisi terminal işletmeciliği ve liman geri sahası organizasyonunun geliştirilmesi.
Çevresel kirlenme ve kıyılardaki sanayileşme.	1.Kentleşmenin yarattığı kirliliğin artırılarak denize aktarılması. 2.Sanayi tesislerinin kıyılarda yer almaması. 3.Termik santrallerin yapılmaması. 4.Balık çiftliklerinin açık denize götürülmesi. 5. Katı atıklara ilişkin düzensiz depolamadan kaynaklanan kirliliğin çözümü için düzenli depolama veya bertaraf tesisleri
Tanıtım ve Pazarlama Eksikliği	1.Mevcut deniz turizmi potansiyelinin pazarlanmasına koruma getirilmesi. 2.Tanıtım ve pazarlamaya yönelik broşür/harita/sevir yardımcıları gibi her çeşit görsel/işitsel malzemenin hazırlanması. 3.Turizm ve pazarlama şirketlerinin teşvik edilmesi.
Balık çiftliklerinin varlığı	1.Balık çiftlikleri master planlarının hazırlanması ve uygulamasının buna göre gerçekleştirilmesi. 2.Balık çiftliklerindeki üretimin çevreyi en az olumsuz etkileyecek şekilde kurallı bir biçimde yapılması ve bunun denetlenmesi. 3.Görsel anlamda da turizmin ve deniz trafiğinin olumsuz etkilenmeyeceği alanlarda balık üretim çiftlikleri kurulması. 4.Diğer ülke deneyimlerinden yararlanılması.
Koruma-kullanım dengesinin net sağlanmaması	1.Koruma alanı olarak belirlenen alanların koruma amacı ile yapılacak yatırımın, koruma amacına verebileceği zararlar genel konuma dayandırılarak değil, birebir yerinde inceleme yapılarak, konunun çözümüne ulaştırılması. 2.Gerektiği durumda tam olarak olayın geçtiği bölgede yer alan kuruluşlardan oluşturulacak bir komisyondan görüş alınarak çözüm yoluna gidilmesi. 3.Yatırımcıların işletme ve koruma konusunda bilinçlendirilerek, sorunun proje aşamasında çözülmesi ve yerel halkın bilinçlendirilmesi
Veri yetersizliği.	1,Merkezi otomasyon sisteminin kurulması ve ilgili kurumlardan online olarak veri tabanının oluşturulması ve karşılıklı bilgi akışının sağlanması. Bu sayede tekne hareketlerinden geleceğe yönelik veri elde edilmesi.

EK 3: Deniz Turizmi Yönetmeliği

***24/07/2009 tarih ve 27298 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.**

BİRİNCİ BÖLÜM

Amaç, Kapsam, Dayanak ve Tanımlar

Amaç

MADDE 1 – (1) Bu Yönetmeliğin amacı; denizcilik ve turizm hizmetleri açısından deniz turizmi tesisleri ve araçlarının yatırım ve işletmeciliğinin geliştirilmesi, teşviki, bunların güvenli bir biçimde kullanılması, bu işletmelerin ülke ekonomisine ve ülke turizmine yararlı olacak şekilde nitelik ve standartlarının belirlenmesi, bu alanda faaliyet gösteren yatırımcı ve işletmecilerin uyması gereken asgari kuralların belirlenerek deniz turizmi sektörünün uluslararası alanda rekabet gücünün artırılması ve kalitesinin yükseltilmesini sağlamaktır.

Kapsam

MADDE 2 – (1) Bu Yönetmelik; deniz turizmi tesisleri ile deniz turizminde çalışacak gezi, spor ve eğlence amaçlı Türk bayraklı ticari kayıtlı deniz araçları ve yabancı bayraklı deniz araçları işletmelerine turizm yatırımı ve turizm işletmesi belgelerinin verilmesini, bu işletmelerin yönetim, personel ve işletme özellikleri ile uymak zorunda oldukları fiziki şartları, Türk ve yabancı bayraklı deniz araçlarının karasularımızdaki seyir esasları, Türkiye’de kalış süreleri ve kabotaj hakları ile deniz turizminin geliştirilmesi amacıyla alınacak diğer tedbirleri kapsar.

(2) Turizm amacı dışında yük ve yolcu taşımacılığı yapan deniz araçları bu Yönetmelik kapsamı dışındadır.

Dayanak

MADDE 3 – (1) Bu Yönetmelik, 12/3/1982 tarihli ve 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanununun 37 nci maddesinin birinci fıkrasının (A) bendinin (4) numaralı alt bendine dayanılarak hazırlanmıştır.

Tanımlar

MADDE 4 – (1) Bu Yönetmeliğin uygulanmasında;

- a) Bakan: Kültür ve Turizm Bakanını,
- b) Bakanlık: Kültür ve Turizm Bakanlığını,
- c) Belgeli işletmeler: Bakanlıkça turizm yatırımı belgesi veya turizm işletmesi belgesi verilmiş deniz turizmi tesisleri veya araçlarını,
- ç) Deniz turizmi araçları: Deniz turizmi hizmetinde gezi, spor, eğlence amaçlı, denize elverişlilik belgesine sahip, gerçek ve tüzel kişilere ait özel ve ticari yatları, kruvaziyer gemileri, günübirlik gezi teknelerini, yüzer otel, yüzer lokanta,

su üstünde veya su altında hareket etme kabiliyetine sahip araçlar ile diğer deniz turizmi araçlarını,

- d) Deniz turizmi araçları yatırım ve işletmecisi: Bakanlıktan alınan turizm yatırım belgesi ile yatırımı yapan veya işletme belgesi almak suretiyle sahip oldukları veya kiraladıkları Türk veya yabancı bayraklı deniz turizmi araçlarını, mürettebatlı veya mürettebatsız olarak gezi, spor ve eğlence amacıyla geçici süreler ile kiraya veren, kendi ürünlerinin pazarlamasını yapan, gerçek veya tüzel

kişileri,

e) Deniz turizmi işletmeleri: Türk veya yabancı uyruklu gerçek veya tüzel kişilerce, birlikte veya ayrı ayrı gerçekleştirilen deniz turizmi tesisleri ve deniz turizmi araçlarını işleten ticari işletmeleri,

f) Deniz turizmi tesisleri: Turizm yatırımı kapsamında bulunan veya turizm işletmesi faaliyetinin yapıldığı, münhasıran deniz turizmi araçlarına güvenli bağlama, karaya çekme, bakım, onarım hizmetleri, bu araçlarla gelen yolculara yeme, içme, dinlenme, eğlence, konaklama gibi hizmetlerden bir kaçını veya tamamını sunan kruvaziyer gemi limanı, yat limanı, çekek yeri, rıhtım ve iskele gibi turizm tesislerini,

g) Deniz turizmi tesisleri yatırım veya işletmecisi: Bakanlıktan turizm yatırım veya turizm işletme belgesi almak suretiyle deniz turizmi tesisi yatırım ve işletmeciliği ile tesislerinin pazarlamasını yapan, faaliyet alanları Bakanlıkça belirlenen gerçek veya tüzel kişileri,

ğ) Deniz turizmi yatırımı: Türk veya yabancı uyruklu gerçek veya tüzel kişilerce, deniz turizmi tesislerine ve deniz turizmi araçlarına yapılan yatırımları,

h) Doğrudan turizm işletmesi belgesi: Bu Yönetmelikte nitelikleri belirtilen deniz turizmi tesisi ve deniz turizmi araçları işletmelerine turizm yatırımı belgesi almadan doğrudan turizm işletmesi belgesi taleplerinde verilen belgeyi,

ı) Kanun: 12/3/1982 tarihli ve 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanununu,

i) Kısmi turizm işletmesi belgesi: Bu Yönetmelikte nitelikleri belirtilen deniz turizmi tesis ve deniz turizmi araçları işletmelerine tür ve sınıfının gerektirdiği asgari nitelikleri sağlaması durumunda yapılacak olan diğer üniteleri yatırım kapsamında tutularak verilen belgeyi,

j) Seyir izin belgesi: Türk bayraklı deniz turizmi araçları ile yabancı limanlardan gelen veya Türkiye’de kışlayan yabancı bayraklı deniz araçlarının vardıkları ilk Türk limanında veya kışlamak üzere kaldıkları son bağlama yerinde yapacakları araç, personel, yolcu ve sefer ile ilgili beyan ve işlemlerin yer aldığı, ayrıca liman seferi dışında yapacakları yolculuğa müsaade edildiğini gösteren, liman çıkış belgesi yerine de geçen belgeyi,

k) Sınıflandırma: Bu Yönetmelikte yer alan turizm işletme belgeli deniz turizmi tesisleri ve araçlarının asgari nitelikler, kapasite, fiziki özellikler, kullanılan malzeme standardı, işletme ve hizmet kalitesiyle personelin nitelikleri ve eğitim düzeyi gibi ölçütlerin sınıflandırma komisyonunca değerlendirilerek sınıfının belirlenmesini,

l) Turizm işletmesi belgesi: Bu Yönetmelikte nitelikleri belirtilen deniz turizmi tesisleri ve deniz turizmi araçları işletmelerine işletme aşamasında verilen belgeyi,

m) Turizm yatırımı belgesi: Bu Yönetmelikte nitelikleri belirtilen deniz turizmi tesisleri ve deniz turizmi araçları işletmelerine yatırım aşamasında verilen belgeyi,

n) Yatçı: Mürettebat ve diğer hizmet personeli dışında gezi, spor, eğlence amacıyla yatta bulunan kişileri,

o) Yolcu: Ticari olarak kullanılan bir deniz turizmi aracında, gemi adamı ve görevli diğer personel ile sahibi, işletmecisi veya bunların temsilcileri dışında gezi, eğlence ve spor hizmetlerini belli bir ücret karşılığında alan kişileri, ifade eder.

İKİNCİ BÖLÜM

Deniz Turizmi Tesislerinin Genel Nitelikleri ve Türleri

Yerleşme özellikleri

MADDE 5 – (1) Deniz turizmi tesisleri; deniz araçlarına navigasyon, manevra, yanaşma, bağlanma, barınma, karaya çekilme hizmetleri sunan ve bu hizmetleri ilgili mevzuat hükümleri uyarınca yeterli emniyet düzeyini sağlayacak şekilde fiziki özelliklere göre tasarlanmış alt yapıya sahip ve tesisten beklenen turizm hizmetinin en iyi biçimde verilmesini sağlayacak nitelikleri taşıyan, gerekli donanım, tesisat ve üst yapı ile yeterli kara, deniz alanı ve kara ulaşım bağlantılarına sahip alanlarda kurulur.

(2) Deniz turizmi tesisleri gümrüklü saha sayılmaz. Ancak, hudut kapısı olarak ilan edilmiş deniz turizmi tesislerinde, yalnızca hudut giriş ve çıkış işlemlerinin yapılması için ayrılmış deniz turizmi aracının yolcusu, yolcu eşyası ve deniz turizmi aracına ilişkin giriş ve çıkış işlemlerinin yapıldığı bölge gümrüklü alandır.

(3) Kruvaziyer gemi limanları ile dört ve beş çıpalı yat limanlarında, imar planlarına uyulmak kaydıyla ve turizm hizmetini kolaylaştırmak ve kalitesini artırmak amacıyla, 10/5/2005 tarihli ve 2005/8948 sayılı Bakanlar Kurulu Kararıyla yürürlüğe konulan Turizm Tesislerinin Belgelendirilmesine ve Niteliklerine İlişkin Yönetmeliğe uygun konaklama, yeme, içme tesisleri ile yat limanlarında, bağlama kapasitesinin %30'u kadar yatçı konaklama tesisleri yapılabilir.

(4) Belgeli kruvaziyer limanlar ile beş çıpalı yat limanları bünyesinde konaklama, yeme, içme veya eğlence hizmeti verebilecek nitelikte ve kendiliğinden hareket etme kabiliyetine sahip olmayan, ancak bir römorkör vasıtasıyla çekilen en fazla on odalı yüzer otel, en fazla yüz kişilik yüzer lokanta yapılabilir.

Alt yapı nitelikleri

MADDE 6 – (1) Deniz turizmi tesislerinde aşağıda belirtilen alt yapı nitelikleri aranır:

- a) Deniz araçlarının düzenli ve emniyetli bir şekilde yanaşabileceği ve bağlanabileceği, işletme niteliğine uygun rıhtım ve iskeleler.
- b) Denizcilik mevzuatına uygun denizden emniyetli yaklaşma ve girişi sağlayacak fenerler ve her türlü işaretler.
- c) Deniz turizmi tesislerinin tüm üniteleri ile çevre, iskele, rıhtım dâhil sahanın sağlıklı ve emniyetli aydınlatılmasını sağlayan sistem ve jeneratör.
- ç) Tesis kapasitesi ile orantılı temiz su deposu, araç bağlama yerlerine de hizmet veren sağlığa uygun, kullanma suyu ve devamlı sıcak su hizmeti sağlayan tesisat.
- d) Tesisin tüm sahası içinde yangın ihbar ve ikaz sistemleri ile yangın istasyonu ve yangın söndürme cihazlarından oluşan yangın önleme istasyonları.
- e) Atık kabul lisans belgesi olmayan tesislerde, sintine suyu, slaç, atık yağ, çöp ve pis su gibi katı ve sıvı atıkların 2872 sayılı Çevre Kanunu ve ilgili yönetmeliklerine uygun şekilde bertarafı, hizmete uygun kapalı depolama ve arıtma tesisatı.
- f) Kara park sahası, iskele, rıhtım ve yüzer iskeleler üzerinde, uygun mesafelere konan, deniz turizmi araçlarının içme ve kullanma suyu, televizyon, telefon ve elektrik ihtiyacını karşılayan deniz araçlarına doğrudan hizmet sağlayan kutular.
- g) Bedensel engellilere de hizmet verecek şekilde bağlama kapasitesinin %10'u

kadar otopark.

ğ) Dahili ve harici telefon, faks, post cihazı, data, internet, haberleşme sistemleri, denizde seyreden araçlar ile haberleşme ve arama kurtarma için uygun frekanslarda çalışabilecek çok kanallı VHF bantlarına haiz telsiz alıcı verici cihazları.

h) Bağlama yerlerine de hizmet verecek şekilde düzenlenen ambulans, itfaiye araçları, çöp kamyonu ve genel araçların geçmesine uygun tesis içi araç yolları.

ı) Gürültü azaltılmasına ilişkin yapı ve sistem.

Üst yapı nitelikleri

MADDE 7 – (1) Deniz turizmi tesislerinde aşağıda belirtilen üst yapı nitelikleri aranır:

a) Deniz turizmi tesislerine emniyetli ve kontrollü giriş sistemi.

b) Ön büro ve yönetim ünitesi.

c) Dinlenme ihtiyaçlarının karşılandığı bir salon.

ç) Yeme, içme ünitesi.

d) Kadın ve erkekler için yeterli sayıda duş ve tuvalet.

e) Gümrüklü veya gümrüksüz satış ünitesi.

f) İlk yardım malzeme ve gereçleri bulunan dolap.

g) Deniz turizmi tesisi ve deniz turizmi araçlarında çalışan personel için yeme, içme, duş, tuvalet ve dinlenme yeri.

ğ) Akaryakıt ikmal imkânı veren sistem veya ünite.

h) Deniz araçları için emanet ve malzeme depoları.

ı) Spor tesisleri.

i) Limana emniyetli giriş ve çıkışları sağlayan ve kılavuzluk hizmeti verebilen palamar botu.

j) Denizden yangına ilk müdahaleyi yapabilen yangın söndürme botu veya yangın söndürme sistemi.

k) Bakanlar Kurulu kararı ile deniz hudut kapısı olarak belirlenen deniz turizmi tesislerinde, hudut giriş ve çıkış işlemlerini yapmaya yetkili kamu birimleri için kamu hizmet binası.

Kruvaziyer gemi limanları

MADDE 8 – (1) Kruvaziyer gemi limanları, 5 inci maddedeki niteliklere sahip, yerli ve yabancı ziyaretçilerin giriş ve çıkışlarında dinlenme, yeme, içme, konaklama ve alış veriş gibi sosyal ve ticari üniteleri bulunan deniz turizmi tesisleridir.

(2) Kruvaziyer gemi limanları; A ve B tipi kruvaziyer gemi limanları olmak üzere ikiye ayrılır.

a) B tipi kruvaziyer gemi limanları 6 ncı ve 7 nci maddelerde yer alan niteliklerin yanı sıra aşağıda belirtilen nitelikleri de taşır:

1) En az bir kruvaziyer geminin yanaşabileceği, yeterli uzunlukta güvenli fonksiyonel yolcu indirme yeri.

2) En az bir gemiden inen yolcunun hizmet alabileceği kruvaziyer terminali.

3) Tur otobüsleri için park yeri ve taksi durağı.

4) Personel, yolcu ve bagaj güvenlik kontrol ünitesi.

5) Danışma ünitesi.

6) Kamu hizmet binası.

7) Yeme, içme yerleri ve dinlenme salonları.

8) Kapalı devre güvenlik sistemleri.

- 9) Anons yayın sistemleri.
- 10) İlk yardım ünitesi.
- 11) Bedensel engelliler için tuvalet ve özel düzenlemeler.
- 12) Posta ve diğer iletişim hizmet ünitesi.
- 13) Gümrüklü ve gümrüksüz satış üniteleri.
- 14) Sergi ve gösteriler için uygun mahaller.
- 15) Yakın çevrede yoksa banka hizmet ünitesi.
- 16) Personel toplantı salonu.
- b) A tipi kruvaziyer gemi limanları, B tipi kruvaziyer gemi limanlarında aranan şartların yanısıra aşağıda belirtilen nitelikleri de taşır:
 - 1) Aynı zamanda dört adet kruvaziyer geminin yanaşabileceği, aynı anda birden fazla kruvaziyer geminin yolcularını indirebileceği güvenli fonksiyonel yolcu indirme yerleri.
 - 2) Birden fazla gemi yolcusunun hizmet alacağı, giriş ve çıkışın ayrı ayrı yapılacağı iki adet terminal binası.
 - 3) İşletme ve yönetim birimleri.
 - 4) Yolcu nakliyesi için körük sistemleri.
 - 5) Valiz nakliye alanı, yükleme ve boşaltma sistemi.
 - 6) Turizm seyahat acenteleri ve tur operatörleri işletme ofisleri.
 - 7) Konferans ve toplantı salonu.
 - 8) Eğlence mekânları.
 - 9) VIP hizmeti salonu.
 - 10) Yeme, içme tesisleri.
 - 11) Helikopter pisti.
 - 12) Revir.

Yat limanları

MADDE 9 – (1) Yat limanları; 5 inci maddedeki niteliklere sahip, yatların bağlanabilecekleri ve yatçıların yatlarından yürüyerek çıkabilmelerine olanak sağlayan iskelelere, dinlenme, konaklama ve alışveriş gibi sosyal tesisler ile yatlara bakım, onarım, karaya çekme ve teknik hizmet sunan birimlere sahip deniz turizmi tesisleridir.

(2) Yat limanları; üç çıpalı yat limanları, dört çıpalı yat limanları, beş çıpalı yat limanları olarak üçe ayrılırlar.

a) Üç çıpalı yat limanları; 6 ncı ve 7 nci maddelerde yer alan niteliklerin yanısıra 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.

b) Dört çıpalı yat limanları, üç çıpalı yat limanları için aranan şartların yanısıra 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.
- c) Beş çıpalı yat limanları, dört çıpalı yat limanları için aranan şartların yanısıra 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) Üç çıpalı yat limanlarında 6 ncı maddenin (h) bendi ile 7 nci maddenin (e) ve (i) bentlerinde yer alan nitelikler ihtiyaridir.

Diğer tesisler

MADDE 10 – (1) Diğer tesisler; işletmenin niteliğine göre 5 inci maddedeki niteliklere sahip, kruvaziyer limanlar ve yat limanları dışında, gezi, spor ve eğlence amaçlı deniz turizmi araçlarına güvenli bir şekilde karaya çekme, bakım ve onarım hizmetleri ile denize indirme hizmetleri sunan yerlerdir.

(2) Diğer tesisler, rıhtım ve iskeleler ile çekek yerleri olmak üzere ikiye ayrılır.

a) Rıhtım ve iskeleler aşağıda belirtilen nitelikleri taşır:

- 1) Korunmuş su alanında deniz araçlarının güvenli yanaşabilmesi ve bağlanması imkânı.
 - 2) İdare ofisi.
 - 3) Rıhtım, sabit veya sökülebilir iskele.
 - 4) Deniz araçlarından tahliye edilen atıkların çevreye zarar vermeyecek şekilde toplandığı ünite.
 - 5) Yakın çevrede bulunmaması halinde temel ihtiyaçların karşılanabileceği satış ünitesi.
 - 6) Kadın ve erkek yatçılar için duş ve tuvalet.
 - 7) Deniz araçlarının giriş ve çıkışı, kontrolü, yangın ve hırsızlık yönünden emniyetini sağlayıcı tedbirler.
 - 8) Tesis bünyesinde bulunmaması halinde tuvalet, duş ve yeme, içme hizmetleri için dışarıdan hizmet alımı.
- b) Çekek yerleri aşağıda belirtilen nitelikleri taşır:
- 1) Yönetim binası.
 - 2) İlk yardım hizmeti.
 - 3) Deniz turizmi aracı niteliğine uygun çekek teçhizatı.
 - 4) Çekek teçhizatına uygun parmak iskele, rıhtım, eğimli rıhtım, çekme havuzu gibi deniz yapısı.
 - 5) Uygun büyüklükte çekek alanı.
 - 6) Çalışanlar için duş, tuvalet, ortak yeme, içme mahalli ve dinlenme yeri.
 - 7) Katı ve sıvı atıkların 2872 sayılı Çevre Kanunu ve ilgili yönetmeliklerine uygun şekilde bertarafı, hizmete uygun kapalı depolama ve arıtma tesisatı.
 - 8) Malzeme deposu.

- 9) Palamar hizmeti ve yangın söndürme botu.
10) Sahanın sağlıklı ve emniyetli aydınlatılmasını sağlayan sistem ve jeneratör.
11) Tesiste yangın ihbar ve ikaz sistemleri ile yangın söndürme cihazlarından oluşan yangın önleme istasyonları.
(3) Birden fazla çekek yeri bulunan yerlerde ikinci fıkranın (b) bendinin (2), (6), (7) ve (11) numaralı alt bentlerinde yer alan hizmetler için merkezi ortak ünitelerden yararlanılabilir.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

Deniz Turizmi Tesislerinin Belgelendirme Şartları

Turizm yatırım belgesi başvurusu

MADDE 11 – (1) Gerçek ve tüzel kişiler, bu Yönetmelikte belirlenen nitelikleri taşımak kaydıyla turizm yatırımı belgesi olarak deniz turizmi tesisi yatırımı yapabilir. Bakanlıkça verilen turizm yatırımı belgesi, belgede isimleri yazılı gerçek ve tüzel kişilere ait olup, Bakanlığın izni olmadan üçüncü kişilere devredilemez. Tahsisli arazilerin belge devirlerinde ayrıca mal sahibinin de uygun görüşü aranır. Turizm yatırım belgesi taleplerinde, aşağıda belirtilen belgelerin aslı veya aslını vermeye yetkili merci tarafından veya aslı gibidir şeklinde noterce onaylanmış suretleri ile yazılı olarak Bakanlığa başvurulur. Bu belgelerin ve Bakanlıkça gerekli görülmesi halinde istenecek diğer bilgi, belge ve projelerin içeriği Bakanlıkça belirlenir.

- Başvuru dilekçesi.
- Yatırımın yeri, türü ve sınıfı, kapasitesi, finansmanı ve pazarlaması gibi bilgileri içeren rapor.
- Yatırıma ilişkin ilgili kurum görüşleri.
- Ortaklardan birinin veya birkaçının adına yatırımcı veya işletmeci olarak belge düzenlenmesinin talep edilmesi halinde bu hususta ortaklar arasında düzenlenen muvafakatname.
- Talebin şirket veya adi ortaklık adına yapılması halinde tescile ilişkin Türkiye Ticaret Sicili Gazetesi ile imza sirküleri, isim tescili yapılmış ise tescile ilişkin belge.
- Tesisin türü, yeri, büyüklüğü veya konumu gibi nedenlerle özellik arz eden yatırımların bu özelliklerini genel olarak yansıtan uygun ölçekte fikir projesi ve vaziyet planı.

(2) Tadilat yapılması durumunda, birinci fıkranın (b), (c) ve (e) bentlerinde belirtilen belgeler ile Bakanlığa yazılı olarak başvurulur.

Turizm işletmesi belgesi başvurusu

MADDE 12 – (1) Gerçek ve tüzel kişiler bu Yönetmelikte belirlenen nitelikleri taşımak kaydıyla turizm işletmesi belgesi olarak deniz turizmi tesisi işletmeciliği yapabilir. Bakanlıkça verilen turizm işletmesi belgesi, belgede isimleri yazılı gerçek ve tüzel kişilere ait olup, Bakanlığın izni olmadan üçüncü kişilere devredilemez.

(2) Belgeli turizm yatırımının tamamlanıp işletmeye hazır olması durumunda, belge sahibi tarafından aşağıda belirtilen belgelerin aslı veya aslını vermeye yetkili merci tarafından veya aslı gibidir şeklinde noterce onaylanmış suretleri ile birlikte Bakanlığa başvurulur. Bu belgelerin ve Bakanlıkça gerekli görülmesi halinde istenecek diğer bilgi, belge ve projelerin içeriği Bakanlıkça belirlenir.

- Başvuru dilekçesi.
- Denizcilik Müsteşarlığından alınacak işletme izni veya geçici işletme izni.

- c) İşyeri açma ve çalışma ruhsatı.
- ç) İşletme iç talimatı.
- d) Teminat.
- e) Sigorta.

Doğrudan turizm işletmesi belgesi başvurusu

MADDE 13 – (1) Gerçek ve tüzel kişiler, turizm yatırımı belgesi almadan doğrudan turizm işletmesi belgesi taleplerinde 11 inci ve 12 nci maddelerde belirtilen belgelerle birlikte Bakanlığa yazılı olarak başvurur.

Deniz turizmi tesislerinin belge devri

MADDE 14 – (1) Tahsisli yatırım ve işletmelerin tahsis koşulları saklı kalmak kaydıyla, turizm belgesinin devrine ilişkin taleplerde, deniz turizmi tesisinin yatırım ve işletme durumuna göre deniz turizmi tesisleri yatırım veya işletmecisi, 11 inci veya 12 nci maddelerde belirtilen belgelerin aslı veya aslını vermeye yetkili merci tarafından veya aslı gibidir şeklinde noterce onaylanmış suretleri ile yazılı olarak Bakanlığa başvurur.

Deniz turizmi yatırımı belgesinin süresi ve yatırımın izlenmesi

MADDE 15 – (1) İnşaata başlama süresi belge tarihinden itibaren iki yıla, işletmeye açılma süresi ise yatırım belgesi verilmesinden itibaren dört yıla kadar olmak üzere yatırımın özellikleri ve yatırıma başlama koşulları dikkate alınarak Bakanlıkça belirlenir. Ancak işletmeye açılma süresi, belge sahibinin talebi üzerine Bakanlıkça uygun görülmesi durumunda uzatılabilir. Tahsisli arazilerde bu süre tahsis koşullarına göre belirlenir. Kısmi turizm işletmesi belgesinde yatırım kapsamında kalan üniteler, yatırımın niteliğine göre Bakanlıkça belirlenen süreler içerisinde tamamlanmak zorundadır. Bu süre belge sahibinin talebi halinde ve Bakanlıkça uygun görülmesi durumunda uzatılabilir.

(2) Mücbir sebepler ile kamudan kaynaklanan ve Bakanlıkça kabul edilebilir hukuki ve idari uyumsuzlıklardan doğmuş sebeplerin devam ettiği sürece yatırım süreleri işletilmez.

Özel düzenlemeler

MADDE 16 – (1) Deniz turizmi tesisi yatırımı veya işletme belgesi; bu Yönetmelikte yer alan ve kendi tür ve sınıfı için gerekli asgari nitelikleri sağlayan birden fazla türün bir araya gelerek oluşturacakları tesislere de verilebilir. Bu tesislerin bünyesinde Turizm Tesislerinin Belgelendirilmesine ve Niteliklerine İlişkin Yönetmelikte yer alan türler bulunabilir, ancak bu tesis türleri deniz turizmi tesisinden önce işletmeye geçemez.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

Deniz Turizmi Tesislerinin İşletme Esasları

Deniz turizmi tesislerinin idaresi

MADDE 17 – (1) Deniz turizmi tesisleri, işletmeciler tarafından ikinci fıkrada belirtilen esaslar dahilinde hazırlanan ve Bakanlıkça onaylanan işletme iç talimatı uyarınca idare edilir.

(2) İşletme iç talimatında;

- a) İşletmenin niteliğine göre kapsamı farklılık gösterebilen nitelikte, turizm amaçlı deniz araçlarının limana girişi, bağlanması, kışlaması, karaya çekilmesi, bakım ve onarımı, denize indirilmesi ve limandan çıkışlarına,
- b) Donatan, malik, kaptan, amatör kullanım amacıyla deniz turizmi aracını kiralayan kişiler ile mürettebat ve turizm amaçlı deniz araçlarında bulunan kişilerin liman tesislerinde veya limandaki diğer deniz araçlarında meydana

getirebilecekleri hasar ve zararların tazmininden bizzat sorumlu olduklarına,

c) Deniz turizmi tesisi işletmesinin, işletme faaliyetlerinin yürütülmesi sırasında turizm amaçlı deniz araçlarında ve bunların sahip, mürettebat ve yerli veya yabancı yolcularında meydana gelebilecek hasar ve zararlardan sorumlu olduklarına,

ç) Deniz turizmi tesisinde bağlı deniz turizmi aracı sahibinin veya ekibinin değişmesi halinde, yeni sahibinin adı, soyadı ve açık adresi ile bu talimatta yer alan kurallara uyacağını bildiren bir belgeyi liman idaresine vermesinin zorunlu olduğuna, aksi halde bu kurallara uyulmamasından doğacak sonuçlardan eski sahibinin sorumlu tutulacağına,

d) Deniz turizmi tesisinde bağlı deniz araçlarının olağanüstü hallerde bağlama yerlerinin değiştirilebileceğine, gerekli acil tamiratın donatan veya kaptan adına yaptırılabilmesine ve buna ilişkin bedellerin kaptan veya donatandan tahsil edileceğine,

e) Deniz turizmi tesisinin huzur ve güvenini bozan ilgililerin uyarılacağına, gerekiyorsa anlaşmaların tek taraflı olarak feshedilebileceğine ve deniz araçları ile birlikte tesis sınırları dışına çıkartılabileceğine,

f) Kötü hava şartlarında ve irtifak hakkı ve kira sözleşmesi hükümleri saklı kalmak şartıyla deniz turizmi tesisine bağlanamayacak deniz araçlarına, ilişkin hükümler yer alır.

(3) Deniz turizmi tesisi işletme talimatı, Türkçe, İngilizce ve tesis yönetiminin uygun göreceği diğer dillerde yazılarak deniz turizmi liman tesislerinin idare binasının görünür bir yerinde ve okunacak şekilde devamlı bir biçimde bulundurulur.

(4) Deniz turizmi tesisleri, tesislerinden faydalanan deniz turizmi araçları ile ilgili çeşitli bilgileri, ilgili kamu idaresince istenildiğinde elektronik ortamda verebileceği sistemi tesis eder.

Bağlama sözleşmesi

MADDE 18 – (1) Deniz turizmi tesisleri ile deniz turizmi araçlarının donatan veya kaptanları arasında; tesislerine bağlanan veya karaya çekilen deniz araçları ile ilgili olarak bağlama sözleşmesi yapılması zorunludur. Yapılan bağlama sözleşmesinin bir sureti, donatan veya kaptana verilir.

(2) Deniz turizmi aracının bağlama sözleşmesi süresinin bitiminden itibaren beş yıl sonunda tesis işletmesine başvurmaması ve sözleşmesini yenilememesi halinde deniz turizmi aracı terk edilmiş sayılır. Bu durumda, deniz turizmi tesisi işletmesi durumu liman başkanlığına ve gümrük idaresine bildirir.

İşletme müdürünün nitelikleri

MADDE 19 – (1) Deniz turizmi tesisi işletmelerine işletme müdürü olarak atanacak kişilerde aşağıdaki nitelikler aranır:

a) Türk vatandaşı olmak.

b) En az lise mezunu olup denizcilik veya turizm sektöründe en az üç yıl çalışmış olmak veya yüksekokul mezunu olmak.

c) 5607 sayılı Kaçakçılıkla Mücadele Kanununa muhalefetten, 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanununun 36 ncı maddesi veya 1618 sayılı Seyahat Acentaları ve Seyahat Acentaları Birliği Kanununun 30 uncu maddesinde yer alan suçlardan ve organize suçlardan cezalandırılmamış olmak.

İşletme müdürünün yetki ve sorumlulukları

MADDE 20 – (1) Deniz turizmi tesisi işletmelerinde güvenlik, düzen, temizlik ve

çalışan personel arasındaki koordinasyon ile aşağıda belirtilen hizmetler işletme müdürü tarafından sağlanır:

- a) Bu Yönetmelik ve işletme iç talimatının öngördüğü görevleri yapmak ve gerekli tedbirleri almak.
- b) Turizm amaçlı deniz araçlarının limana giriş, bağlama, kalış, bakım, onarım ve çıkışlarını düzenlemek.
- c) Olağanüstü hallerde ve mücbir sebeplerle deniz turizmi tesisinde bulunan turizm amaçlı deniz araçlarının bağlama yerlerini değiştirmek, zorunlu tamiratları donatan veya kaptan adına yaptırıp bedellerini tahsil etmek.
- ç) Deniz turizmi tesislerinde huzur, güven ve düzeni bozanları uyarmak, bu konuda ilgili mercileri bilgilendirmek.
- d) Tesisin uygun olması halinde ve liman başkanının talebi üzerine, olağanüstü hallerde deniz araçlarının deniz turizmi tesislerinden yararlanmalarına izin vermek.
- e) Yabancı bayraklı turizm amaçlı deniz araçlarının 46 ncı maddeye göre Türkiye’de bırakılmaları halinde, bu araçların işletmenin sorumluluğu altına alındığını gösteren gümrük ve liman idaresine muhatap belge düzenlemek.
- f) Giriş ve çıkış işlemi yaptırmayan deniz araçlarının durumlarını derhal limanlardaki yetkili kurum temsilcilerine bildirmek.

Deniz turizmi tesisi işletmelerinin yetki ve sorumlulukları

MADDE 21 – (1) Deniz turizmi tesisi içinde terk edilen deniz araçları ile çalınan, batan veya kaza neticesi parçalanarak tekrar yurtdışına çıkarılması mümkün olmayan yabancı bayraklı deniz araçlarının gümrük vergilerinden deniz turizmi tesisi işletmeleri sorumlu tutulamaz ve yediemin olarak gösterilemez. Ancak bu durumdan gümrük idaresine bilgi verilir.

(2) Deniz turizmi tesisi işletmeleri; Bakanlıkça belirlenen miktar ve kurallara uygun teminat vermek ve sigorta güvenliğini sağlamak zorundadır.

(3) Sahil güvenlik botları, zorunlu ve başka imkân bulunmadığı hallerde, işletme müdürü ile koordineli ve geçici olarak işletmeye girebilir ve zorlayıcı neden halinin devamınca işletmede bağlanabilir.

(4) Deniz turizmi tesisi işletmeleri, tesislerinde bulunan ve tesislerine gelen deniz turizmi araçlarının katı ve sıvı atıklarını almakla sorumludur.

(5) Çeşitli suçlar nedeniyle el konulan deniz araçları ve mallar deniz turizmi tesislerine bırakılamaz.

BEŞİNCİ BÖLÜM

Deniz Turizmi Araçlarının Türleri

Kruvaziyer gemiler

MADDE 22 – (1) Kruvaziyer gemiler, gezi, eğlence ve spor amacıyla önceden belirlenmiş program ve rotada seyreden, deniz turizmi ticaretinde kullanılmaya uygun konaklama, yeme, içme, eğlence, dinlenme, spor etkinliklerine uygun üniteleri bulunan, denize elverişli olan deniz turizmi aracıdır.

(2) Kruvaziyer gemiler aşağıda belirtilen nitelikleri taşır:

- a) Danışma ve kabul holü.
- b) Yönetim birimleri.
- c) Bagaj taşıma hizmeti.
- ç) Telefon, faks ve internet hizmetleri.
- d) Revir.
- e) Kamaralar.

- f) Yüzme havuzu.
- g) Spor, eğlence, yeme, içme, dinlenme üniteleri.
- ğ) Oyun, televizyon, kütüphane ve okuma salonu.
- h) Çocuk oyun yerleri ve bu yerlerde çocuklar için özel tuvaletler.
- ı) Satış üniteleri.
- i) Çamaşır yıkama, ütöleme ve kuru temizleme üniteleri.
- j) Yolcu kapasitesi ile orantılı çok amaçlı salon.
- k) Müşteri ve servis asansörleri.
- l) Sinema.
- m) Kuaför ve güzellik salonu.

Yatlar

MADDE 23 – (1) Yatlar, gezi, spor ve eğlence amacıyla deniz turizmi ticaretinde kullanılmaya uygun, taşıdığı yolcu sayısı onikiyi geçmeyen, yük, yolcu ve balıkçı gemisi niteliğinde olmayan, kamarası, tuvaleti ve mutfağı olan deniz aracıdır. Kabotaj seferinde yüz mille sınırlı, en yakın karadan yirmi milden fazla uzaklaşmamak koşulu ile taşıdığı yolcu sayısı otuzaltıyı geçmeyen, tonilato belgesinde yat olduğu belirtilen deniz turizmi araçları da bu kapsamdadır.

(2) Oniki yatak kapasitesinden fazla, tonilato belgelerinde yolcu gemisi olarak nitelendirilmiş yat tipinde inşa edilmiş deniz araçları da bu kapsamda belgelendirilir.

(3) Deniz turizmi hizmetinde kullanılacak yatlar aşağıda belirtilen nitelikleri taşır:

- a) Yatçı sayısı ile uyumlu yemek masası, mini bar, oturma ve güneşlenme grupları.
- b) Kapasiteye uygun bulaşık makinesi, fırın, buzdolabı veya buz kutusu, kumanya için yeterli depo, yeterli hazırlık yerleri ve bulaşık yıkama yerini kapsayan mutfak.
- c) Teknik normlara uygun yatak, genel aydınlatma ve gece lambası, saç kurutma makinesi, tuvalet masası ve aynası, kişisel temizlik kiti, elbise dolabı, perde, kliması olan rahat kullanıma imkân verebilecek şekilde düzenlenmiş, suyun yayılımını engelleyici önlemler alınmış duşlu ve tuvaletli kamaralar.
- ç) Mürettebatsız kiralanan yatlar hariç personel için ayrı kabin, duş ve tuvalet.

Günübirlik gezi tekneleri

MADDE 24 – (1) Günübirlik gezi teknesi, gezi, spor, eğlence ve turizm amacıyla limandan aldığı yolcuları aynı gün aynı limanda indiren, denize elverişlilik belgesine sahip deniz turizmi aracıdır.

(2) Günübirlik teknelerin bu Yönetmeliğe göre tür ve kapasiteleri, çalışma usul ve esasları ile belgelendirilmesine ilişkin esaslar Bakanlıkça belirlenir.

Dalabilir deniz turizmi aracı

MADDE 25 – (1) Dalabilir deniz turizmi aracı, insan taşıyan, fiziksel olarak su altında ve su üstünde seyir esnasında bir desteğe bağlı olmaksızın hareket edebilen veya her durumda su üstü desteği ile su altında çalışan, denize elverişlilik belgesinde dalabilir deniz turizmi aracı olarak belirtilen araçtır.

(2) Dalabilir deniz turizmi araçları, Denizcilik Müsteşarlığından alınacak faaliyet iznine göre Bakanlıkça deniz turizmi araçları işletmeciliği kapsamında belgelendirilir.

Diğer deniz turizmi araçları

MADDE 26 – (1) Diğer deniz turizmi araçları; bu Yönetmelikte tanımlanan deniz turizmi araçları dışında, turizm amaçlı su altı ve su üstü faaliyetlerini yapan

deniz araçları ile teknolojik ve sektörel gelişmeye paralel olarak gelişen gezi, spor ve eğlence amacı ile faaliyette bulunan araçlardır. Diğer deniz turizmi araçları, yüzer deniz turizmi araçları, özel deniz turizmi araçları ve turizm amaçlı su altı ve su üstü faaliyet araçları olmak üzere üçe ayrılır.

(2) Yüzer deniz turizmi araçları; Türk karasularında veya limanlarında turizm amaçlı olarak konaklama, yeme, içme veya eğlence hizmeti verebilecek nitelikte ve kendiliğinden hareket etme kabiliyetine sahip veya bir römorkör vasıtasıyla çekilen, toplam kapasiteleri belirlenmiş ve kullanım amacı belirtilmiş, denize elverişlilik belgesi olan deniz aracıdır.

a) Kendiliğinden yüzer deniz turizmi araçları aşağıda belirtilen nitelikleri taşır:

1) Deniz aracının demirleme ve bağlama yerleri ile mola duraklarını ve dolaşacağı güzergahı belirten ilgili liman başkanlığınca onaylanmış harita.

2) En az yüz kişilik kapasite.

b) Kendiliğinden hareket etme kabiliyeti olmayan yüzer deniz turizmi araçları aşağıda belirtilen nitelikleri taşır:

1) Deniz aracı hakkında emniyet, denizde can ve mal güvenliği mevzuatı ile deniz mevzuatı yönünden yetkili kuruluşların uygun görüşünü gösterir belge.

2) Yüzer otel olarak işletilmeleri halinde en az yüzyirmi yatak, yüzer lokanta olarak işletilmeleri halinde en az yüz kişilik kapasite.

3) Valilikçe verilen işletme izni.

(3) Özel deniz turizmi araçları; bu Yönetmelikte belirlenmiş olan türleri veya nitelikleri sağlamayan ancak, özgünlük, üstün hizmet, ulusal veya uluslararası şöhret gibi nitelikleri nedeniyle işletme özelliği arz ettiği için veya kültürel, sanatsal veya tarihsel açıdan önem taşıdıkları için Bakanlıkça belgelendirilmeleri uygun görülen deniz turizmi araçlarıdır.

(4) Turizm amaçlı su altı ve su üstü faaliyet araçları; yolcularına dalma hizmeti ve eğitimi veren, yeterli ve gerekli ekipmana sahip deniz aracı ile gezi, spor ve eğlence amaçlı ticari deniz araçlarıdır.

ALTINCI BÖLÜM

Deniz Turizmi Araçlarının Belgelendirme Şartları

Deniz turizmi araçları yatırım ve işletmeciliği

MADDE 27 – (1) Deniz turizmi araçları işletmecileri, mülkiyetlerinde bulundurdıkları veya kiraladıkları deniz turizmi aracını, mürettebatlı veya mürettebatsız olarak gezi, spor, eğlence amacıyla kiralayan, pazarlamasını yapan, Bakanlıktan belgeli gerçek ve tüzel kişilerdir.

(2) Yabancı bayraklı deniz araçlarının kiralınması ve yabancı deniz araçları işletmelerinin Türkiye'deki temsilciliği, Türk bayraklı deniz araçlarına sahip Bakanlıktan belgeli işletmeler tarafından yapılır. Yabancı bayraklı yatları kiralayan veya yabancı yat işletmelerinin temsilciliğini yapan Bakanlıktan belgeli işletmelerin, yabancı işletme ve yabancı bayraklı yatın çalışma usul esasları, kapasitesi ve istenilen bilgi ve belgeler Bakanlıkça belirlenir.

(3) Bakanlıkça verilen yatırım ve işletme belgeleri, belgede isimleri yazılı gerçek veya tüzel kişilere ait olup, Bakanlığın izni alınmadan üçüncü kişilere devredilemez.

(4) Bakanlıktan belgeli deniz turizmi araçları işletmeleri münhasıran seyahat acenteleri tarafından yapılan faaliyetleri yapamaz, tur, paket tur ve transfer hizmetleri düzenleyemez. Düzenlemeleri halinde 1618 sayılı Seyahat Acentaları ve Seyahat Acentaları Birliği Kanunu kapsamında cezalandırılırlar. Deniz turizmi

araçları işletmelerinin kendi ürünlerini pazarlamaları, rezervasyon yapmaları ve satmaları, deniz turizmi araçlarının seyr-ü seferinde yolcu taşımaları seyahat acenteliği sayılmaz. Seyahat acentalığı faaliyeti yürütenlerin deniz turizm araçları işletme belgesi iptal edilir.

Turizm yatırımı belgesi başvurusu

MADDE 28 – (1) Gerçek ve tüzel kişiler, bu Yönetmelikle belirlenen nitelikleri taşımak kaydıyla turizm yatırım belgesi olarak deniz turizmi araçları işletmeciliği yatırımı yapabilirler. Turizm yatırım belgesi taleplerinde, Bakanlıkça gerekli görülecek belgeler ile aşağıda belirtilen belgelerin aslı veya aslını vermeye yetkili merci tarafından veya aslı gibidir şeklinde noterce onaylanmış sureti ile yazılı olarak Bakanlığa başvurulur:

- a) Başvuru dilekçesi.
- b) Ortaklardan birinin veya birkaçının adına yatırımcı veya işletmeci olarak belge düzenlenmesinin talep edilmesi halinde bu hususta ortaklar arasında düzenlenen muvafakatname.
- c) Talebin şirket veya adi ortaklık adına yapılması halinde tescile ilişkin Türkiye Ticaret Sicili Gazetesi ile imza sirküleri, isim tescili yapılmış ise tescile ilişkin belge.
- ç) Deniz turizmi aracı yapım sözleşmesi.
- d) Proje ve araç inşa izin belgesi.

Turizm işletmesi belgesi başvurusu

MADDE 29 – (1) Gerçek ve tüzel kişiler, bu Yönetmelikle belirlenen nitelikleri taşımak kaydıyla turizm işletmesi belgesi olarak deniz turizmi aracı işletmeciliği yapabilir.

(2) Belgeli turizm yatırımının tamamlanıp işletmeye hazır olması durumunda, belge sahibi tarafından Bakanlıkça gerekli görülecek belgeler ile aşağıda belirtilen belgelerin aslı veya aslını vermeye yetkili merci tarafından veya aslı gibidir şeklinde noterce onaylanmış sureti ile birlikte Bakanlığa başvurulur:

- a) Başvuru dilekçesi.
- b) Gemi tasdiknamesi veya tonilato belgesi.
- c) Denize elverişlilik belgesi.
- ç) Teminat.
- d) Ortaklardan birinin veya birkaçının adına yatırımcı veya işletmeci olarak belge düzenlenmesinin talep edilmesi halinde bu hususta ortaklar arasında düzenlenen muvafakatname.
- e) Sigorta poliçesi.

Doğrudan turizm işletmesi belgesi başvurusu

MADDE 30 – (1) Gerçek ve tüzel kişiler, turizm yatırımı belgesi almadan doğrudan turizm işletmesi belgesi taleplerinde 28 inci maddenin birinci fıkrasının (ç) ve (d) bentleri hariç, 28 inci ve 29 uncu maddelerde belirtilen belgelerle Bakanlığa yazılı olarak başvurur.

Deniz turizmi araçları işletmeleri belge devri başvurusu

MADDE 31 – (1) Deniz turizmi araçları yatırım ve işletmelerinin belge devrine ilişkin taleplerde, deniz turizmi araçları yatırımcısı veya işletmecisi, işletmenin durumuna göre, yatırım ve işletme belgesi başvurularında belirtilen belgelerin aslı veya aslını vermeye yetkili merci tarafından veya aslı gibidir şeklinde noterce onaylanmış sureti ile birlikte Bakanlığa yazılı olarak başvurur.

YEDİNCİ BÖLÜM

Deniz Turizmi Araçları İşletmelerinin Çalışma Esasları

İşletme adresi

MADDE 32 – (1) Kruvaziyer gemi ve kapasitesi otuz yatak ve üzerinde olan yat işletmelerinin müşterileri ile ilişkilerini düzenleyeceği bir büro kurmaları zorunludur.

(2) Kapasitesi otuz yatağın altında olan yat işletmesinin bir büro ile hizmet anlaşması düzenlemesi gerekir.

(3) Günübirlik gezi teknesi, dalabilir deniz aracı ve diğer deniz turizmi araçları işletmesi Bakanlığa irtibat adresi bildirir.

İşletme müdürünün nitelikleri

MADDE 33 – (1) Deniz turizmi araçları işletmelerine işletme müdürü olarak atanacak kişilerde aşağıdaki nitelikler aranır:

a) Türk vatandaşı olmak.

b) En az lise mezunu olup denizcilik veya turizm sektöründe en az üç yıl çalışmış olmak veya yüksekokul mezunu olmak.

c) 5607 sayılı Kaçakçılıkla Mücadele Kanununa muhalefetten, 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanununun 36 ncı maddesi veya 1618 sayılı Seyahat Acentaları ve Seyahat Acentaları Birliği Kanununun 30 uncu maddesinde yer alan suçlardan ve organize suçlardan cezalandırılmamış olmak.

Yatların kiralanmasında mürettebat

MADDE 34 – (1) Deniz turizmi araçları işletmeciliği bünyesindeki Türk ve yabancı bayraklı, yatçı sayısı onikiyi geçmeyen yatların mürettebatsız olarak kiraya verilebilmesi için, kiralayan yatçılardan en az birisinin yeterli nitelikte ehliyet sahibi olması gerekir.

Yabancı bayraklı deniz turizmi araçlarının kiralama esasları

MADDE 35 – (1) Bakanlıktan belgeli deniz turizmi araçları işletmeleri, yabancı bayraklı deniz turizmi araçlarını, turizm amaçlı ticari faaliyetlerde kullanılmak üzere Bakanlığın izniyle beş yıla kadar kiralayabilir. Bu izinler gerektiğinde Bakanlıkça uzatılabilir. Bu işletmelerden deniz turizminin geliştirilmesi için Bakanlıkça her yıl belirlenen miktarda altyapı hizmetlerine katkı payı alınır. Bu katkı payı Bakanlık Döner Sermaye İşletmesi Merkez Müdürlüğüne yatırılır.

(2) Yabancı bayraklı deniz turizmi araçları, yabancılara ve yurtdışında ikamet eden Türk vatandaşlarına kiralanır.

Bayrak çekme

MADDE 36 – (1) Kanunun 27 nci maddesinin üçüncü fıkrası uyarınca, 6762 sayılı Türk Ticaret Kanununun 823 üncü maddesine bağlı kalmaksızın, Bakanlıktan belgeli deniz turizmi araçları işletmelerinin 35 inci madde uyarınca kiralanmış yabancı bayraklı deniz turizmi araçlarına kira süresince Türk bayrağı çekilmesine izin vermeye Bakanlık yetkilidir. Bu şekilde Türk bayrağı çekilen deniz turizmi araçlarından deniz turizminin geliştirilmesi için Bakanlıkça her yıl belirlenen miktarda altyapı hizmetlerine katkı payı alınır. Bu katkı payı Bakanlık Döner Sermaye İşletmesi Merkez Müdürlüğüne yatırılır.

Yabancı işletmeler

MADDE 37 – (1) Kanunun 3 üncü maddesinin birinci fıkrasının (e) bendi ve 27 nci maddesi uyarınca, Türkiye dışında kurulu yabancı bayraklı deniz turizmi araçları işletmelerinin, bu araçlarını turizm amacıyla Türkiye’de işletmelerine Bakanlıkça beş yıla kadar izin verilebilir. Bu iznin verilebilmesi için yabancı

işletmenin en az bir kruvaziyer gemiyi veya altmış yatak kapasitesine sahip yabancı bayraklı yatlarını Türkiye’de bulundurarak yurtdışında pazarlamaları gerekir. Bu izinler gerektiğinde Bakanlıkça uzatılabilir. Bu işletmelerden deniz turizminin geliştirilmesi için Bakanlıkça her yıl belirlenen miktarda altyapı hizmetlerine katkı payı alınır. Bu katkı payı Bakanlık Döner Sermaye İşletmesi Merkez Müdürlüğüne yatırılır.

Muayene ve ölçüm

MADDE 38 – (1) Türk ve yabancı bayraklı deniz turizmi araçlarının muayene ve ölçümleri, ilgili ulusal ve uluslararası mevzuat hükümlerine göre yapılır.

(2) Yabancı bayraklı deniz turizmi araçlarının sahip oldukları aynı nitelikteki belgeler ve muayeneler geçerlidir.

(3) Yabancı bayraklı deniz turizmi araçlarının tonajlarını belirlemede kullanılacak usul ve esasları tespit etmeye Denizcilik Müsteşarlığı yetkilidir.

SEKİZİNCİ BÖLÜM

Türk Karasularında Seyir Esasları

Liman başkanlığı

MADDE 39 – (1) Liman başkanlığı, turizm amaçlı deniz araçlarının liman giriş ve çıkış işlemlerinde, mülki idare amirinin talimatlarına göre hudut kapılarında işlemleri yürüten yetkili kamu idaresidir.

Hudut giriş ve çıkış işlemleri

MADDE 40 – (1) Türkiye’ye deniz yoluyla giren veya Türkiye’den çıkan her türlü deniz aracı, deniz hudut kapılarından giriş ve çıkış yapmak zorundadır.

(2) Deniz araçlarının hudut giriş ve çıkış işlemleri; beyan esasına dayalı olarak seyir izin belgesi üzerinde, liman başkanı tarafından yapılır ve ilgili kamu kurumları liman başkanı tarafından bilgilendirilir. Söz konusu işlemler sırasında işbirliği yapılan ilgili kamu kurum ve kuruluşları tarafından gerekli görüldüğü hallerde, bu kurumların inceleme ve araştırması sonuçlanıncaya kadar deniz aracının limana girmesine veya limandan ayrılmasına izin verilmez.

(3) Deniz aracının hudut giriş ve çıkış işlemleri sırasında deniz aracı sahibinin veya kaptanının pasaportları üzerine deniz aracına ait herhangi bir kayıt düşülmez.

(4) Deniz seyri dışında herhangi bir nakliye vasıtasıyla Türkiye gümrük bölgesine getirilen deniz araçlarının hudut girişlerine ilişkin seyir izin belgesi işlemleri denize ilk indirildikleri yerde başlar.

Deniz turizmi araçlarının seyir izin belgesi

MADDE 41 – (1) Deniz turizmi araçlarının araç, gümrük, personel, yolcu, pasaport, sıhhi muamele, liman, eşya ve sefer ile ilgili diğer beyan ve işlemlerinin tamamı seyir izin belgesi üzerinde yapılır. Türk karasularında seyirde kullanılacak belgelerin ve bu belgelerin, biçim, basım, dağıtım ve kullanım şekline ilişkin esaslar ilgili kamu kurum ve kuruluşlarının görüşleri alınarak Bakanlıkça belirlenir.

(2) Bakanlıkça belirlenen esaslara uygun olarak hazırlanan seyir izin belgesinin basım ve dağıtımı, Bakanlıkça her yıl döviz ve Türk Lirası olarak belirlenecek miktarlar karşılığında Bakanlık Döner Sermaye Merkez İşletmesince yapılır. Döner Sermaye Merkez İşletmesi bu belgelerin dağıtımını meslek kuruluşları aracılığıyla da yapabilir. Bu durumda net hâsılatтан görevlendirilen kuruluşa idari ve genel giderler karşılığı % 10 pay ödenir ve kalanı Bakanlık Döner Sermaye İşletmesi Merkez Müdürlüğüne gelir kaydedilir.

Türk limanları arasında seyir esasları

MADDE 42 – (1) Hudut giriş işlemini tamamlamış Türk ve yabancı bayraklı deniz turizmi araçları, Türk karasuları ve limanları arasında liman başkanlığının onayı ile serbestçe dolaşabilir.

(2) Hudut giriş işlemini tamamlamış yabancı bayraklı özel deniz araçları Türkiye'ye girişte Türk liman ve karasularında yapacakları seyirleri, güzergâhlarını seyir izin belgesi üzerinde belirterek serbestçe seyredebilir. Türk bayraklı özel deniz araçları Türk limanları arasında yapacakları seferlerde seyir izin belgesi kullanmaz.

(3) Kruvaziyer gemiler dışında Bakanlıktan belgeli Türk ve yabancı bayraklı deniz turizmi araçları, Türk karasularında her ticari seferin sonuna kadar geçerli olmak üzere seyir izin belgesi ile seyreder. Kruvaziyer gemiler, seyir izin işlemleri açısından diğer gemilerin tabi oldukları işlemlere tabidir.

(4) Seyir izin belgesinin deniz turizmi araçları sahipleri veya kaptanları tarafından doğru ve noksansız bir biçimde doldurularak imzalanması ve süresi içerisinde deniz turizmi aracında bulundurulması zorunludur.

(5) Kaptanın, seyir izin belgesinin sefer süresince deniz turizmi aracında kalan nüshasını liman başkanlığına teslim etmesi ile sefer tamamlanmış olur.

(6) Türk Boğazlarından geçişler bakımından 1936 tarihli Montrö Boğazlar Rejimi Sözleşmesi ile 8/10/1998 tarihli ve 98/11860 sayılı Bakanlar Kurulu Kararıyla kabul edilen Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü hükümleri saklıdır.

(7) Seferini tamamlayan deniz turizmi araçları, sefer bittikten en geç oniki saat içinde liman başkanlığına bildirimde bulunurlar.

(8) Deniz turizmi tesislerinde kışlayan yabancı bayraklı deniz turizmi araçlarının seyir izin belgeleri kışlama süresince geçerlidir.

Sihhi muamele

MADDE 43 – (1) Deniz turizmi araçlarının seyir izin belgesi kapsamında yaptıkları vize, patente dâhil sihhi muamele, yabancı bir limana uğramadıkları ve Türkiye'de kaldıkları sürece ayrıca bir işleme gerek olmaksızın geçerlidir.

(2) Ancak, ölüm ve bulaşıcı hastalık halinin en yakın liman başkanlığına veya en yakın mülki idare amirliğine bildirilmesi zorunludur.

Deniz turizmi araçları seyir bölgeleri, kontrolü ve geliştirilmesi

MADDE 44 – (1) Türk ve yabancı bayraklı veya yabancıların kullandıkları deniz turizmi araçları; Türk karasularında Kanunun 28 inci maddesi uyarınca 2565 sayılı Askeri Yasak Bölgeler ve Güvenlik Bölgeleri Kanunu uyarınca belirlenen askeri yasak bölgeler, askeri güvenlik ve özel güvenlik bölgeleri dışında kalan Türk karasularında kıyı ve koylara başkaca bir tahdit bulunmaması kaydıyla yanaşabilir, geceleyebilir ve demirleyebilir.

(2) Seyir bölgelerinde deniz araçlarının seyretme, demirleme, durma ve dalmalarında sakınca görülen yerler, ilgili kamu idarelerince Bakanlık koordinatörlüğünde belirlenerek duyurulur. Denetim bu konuda görevli kurumlarca yapılır.

Mücbir sebepler ve olağanüstü haller

MADDE 45 – (1) Mücbir sebepler ve olağanüstü haller veya 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanunda öngörülen yükümlülükler nedeniyle gerekebilecek zorunlu liman giriş veya çıkış işlemlerinde, beyanı sonradan yapmak kaydıyla deniz turizmi araçlarına istisna tanınır.

DOKUZUNCU BÖLÜM

Yabancı Deniz Turizmi Araçlarının Kalış Süreleri ve Kabotaj Hakları

Deniz turizmi araçlarının Türkiye’de bırakılması ve kalış süreleri

MADDE 46 – (1) Yabancı bayraklı deniz turizmi araçları; Bakanlıktan belgeli deniz turizmi tesislerinde ayrıca bir izne gerek kalmaksızın beş yıla kadar denizde ve karada kışlama, bakım ve onarım amacıyla bırakılabilir. Belgeli deniz turizmi tesislerinde beş yıl kalan ve bu süre içerisinde sahipleri tarafından en az bir kez kullanılan yabancı bayraklı özel yatların kalış süresi Bakanlıkça beş yıl daha uzatılabilir.

(2) Yabancı bayraklı deniz turizmi araçlarının deniz turizmi tesislerine bırakılarak donatan, sahip ve kaptanının Türkiye dışına çıkmak istemesi halinde, deniz turizmi tesis işletmesi, deniz turizmi aracını sorumluluğu altına alarak durumu seyir izin belgesi üzerine işler ve bağlı bulunduğu gümrük idaresine ve liman başkanlığına bildirir.

(3) Bağlama sözleşmesi süresinin bitiminden itibaren beş yıl sonunda liman işletmesine başvurmayan veya sözleşmesini yenilemeyen deniz turizmi araçları ile ilgili olarak 4458 sayılı Gümrük Kanununun tasfiye hükümleri uyarınca işlem yapılır.

(4) Bu Yönetmeliğin 35 inci ve 37 nci maddeleri uyarınca ticari faaliyette bulunan yabancı bayraklı yatların Türkiye’de belgeli deniz turizmi tesisinde kışlamaları şarttır. Ticari faaliyette bulunan yabancı bayraklı yatlardan, kışlama yapılmaması halinde, deniz turizminin geliştirilmesi için Bakanlıkça her yıl belirlenen miktarda altyapı hizmetlerine katkı payı alınır. Bu katkı payı Bakanlık Döner Sermaye İşletmesi Merkez Müdürlüğüne yatırılır.

Kabotaj hakları

MADDE 47 – (1) Türkiye’ye hudut girişi yapan Türk karasuları ve limanları arasında seyreden veya Türkiye’de kışlayan yabancı bayraklı yatlar, sahipleri ve yat sahibince yazılı yetki verilmiş kişiler tarafından, ticari amaç taşımamak kaydıyla gezi, spor ve eğlence amacıyla seyir izin belgesi ile serbestçe kullanılabilir. Bu çeşit yatlara karşılığında hiçbir ücret alınmadan yalnızca gezi, spor ve eğlence amacıyla Türk veya yabancı ziyaretçi alınması mümkündür.

(2) Çok sahipli yabancı bayraklı özel yatlar ile yabancı kulüp, dernek ve birliklere ait yatlar bir yıl içerisinde gezi, eğlence ve spor amacıyla en fazla dört sahibi tarafından kullanılabilir. Bu yatların dört sahipten fazla kullanılması halinde, deniz turizminin geliştirilmesi için Bakanlıkça her yıl belirlenen miktarda altyapı hizmetlerine katkı payı, seyir izin belgesi ücretine eklenerek alınır.

(3) Türkiye’ye giriş yapan yabancı bayraklı özel yatların sahip veya sahibince yetkili kılınmış kişilerin talimatı üzerine, kaptan ve mürettebatı ile bulunduğu Türk limanından bir başka Türk limanına yatçı olmadan seyri sefer sayılmaz.

(4) Deniz turizmi araçları işletmesi belgesi bulunmayan yabancı bayraklı ticari yatların, belirli bir program dâhilinde veya programsız olarak ücret karşılığı yatçı olarak Türk limanları arasında gezi tertip etmeleri halinde 815 sayılı Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye (Kabotaj) ve Limanlarla Kara Suları Dahilinde İcrayı San’at ve Ticaret Hakkında Kanun hükümlerine göre işlem yapılır. Yurtdışından yatçısı ile gelen Bakanlıktan belgesiz yabancı bayraklı ticari yatların seyir esasları Bakanlıkça belirlenir. Bu yatlardan, deniz turizminin geliştirilmesi için Bakanlıkça her yıl belirlenen miktarda altyapı hizmetlerine katkı payı, seyir izin belgesi ücretine eklenerek alınır.

(5) Turizm ve tanıtma açısından önem taşıyan deniz turizmi faaliyetlerinin bu madde kapsamı dışında değerlendirilmesi Bakanlığın uygun görüşü ile mümkündür.

ONUNCU BÖLÜM

Ortak Hükümler

Başvuruların değerlendirilmesi

MADDE 48 – (1) Deniz turizmi tesisleri ve deniz turizmi araçlarına turizm yatırımı belgesi verilmesi, bu belgenin kısmi turizm işletmesi belgesi veya turizm işletmesi belgesine çevrilmesi, kapsamının değiştirilmesi, adres ve kapasite değişikliği, belge devri ve süre uzatımı konularına ilişkin talepler Bakanlıkça değerlendirilir.

(2) Deniz turizmi tesis ve araçlarının, turizm işletmesi belgesi veya kısmi turizm işletmesi belgesi taleplerinde, tesisin veya aracın türü, asgari nitelikleri, kapasitesi, fiziki özellikleri, kullanılan malzemelerin standardı, işletme ve hizmet kalitesi ile personelin nitelikleri bu Yönetmelik kapsamında denetlenerek değerlendirilir ve uygun görülenler Bakanlıkça belgelendirilir.

Değişikliklerin bildirilmesi

MADDE 49 – (1) Bu Yönetmelik kapsamında bulunan yatırım ve işletmeler, belge kapsamında değişiklik yapmak istedikleri takdirde, bu değişiklikleri yapmadan önce Bakanlığa bildirimde bulunur. Adres değişikliği Bakanlığa bildirilmediği takdirde, Bakanlıkta mevcut adrese yapılan tebligat, 7201 sayılı Tebligat Kanunu uyarınca kendilerine yapılmış sayılır.

Teminat

MADDE 50 – (1) Bu Yönetmelik kapsamında belgelendirilen deniz turizmi işletmeleri, müşterilerine sunacakları hizmetler ve faaliyetleri nedeniyle yapacakları işlemlerden doğacak yükümlülüklerine karşılık olmak üzere, işletme teminatını vermek zorundadır.

(2) Teminat, Bakanlık emrine kayıtsız, şartsız, kesin ve süresiz banka teminat mektubu olarak verilir.

(3) Alınacak teminatın miktarı, işletmenin türüne göre her yıl Bakanlıkça belirlenir. İşletme teminatı birinci fıkradaki yükümlülükler dışında başka bir alacak için temlik, rehin ve haciz edilemez. İşletme teminatında meydana gelen eksilme, Bakanlığın yazılı uyarısı üzerine ilgili işletme tarafından en geç otuz gün içinde tamamlanır.

(4) Faaliyetlerine son vermek isteyen işletmelerin işletme belgeleri Bakanlıkça geri alınır. İşletme teminatı belgenin geri alınmasından itibaren bir yıl süre ile birinci fıkradaki yükümlülükler için Bakanlık emrinde tutulur, bir yılın sonunda iade edilir.

(5) İşletme belgelerinin Bakanlıkça iptal edilmesi halinde işletme teminatı bir yıl süreyle birinci fıkradaki yükümlülükler için alıkonulur, bu sürenin sonunda işletmenin borcu çıkmadığı takdirde Hazineye gelir kaydedilir.

(6) Deniz turizmi tesisi işletmeleri ve deniz turizmi araçları işletmeleri taahhüt ettikleri hizmetleri aynen gerçekleştirmedikleri durumda, bundan doğan zararları tazmin etmekle yükümlüdür. Bu işletmelerin kusurları neticesinde meydana gelecek sigorta kapsamı dışındaki zararlar, Bakanlık emrindeki teminattan ödenir ve durum ilgili işletmeye bildirilir.

Sigorta

MADDE 51 – (1) Bu Yönetmelik kapsamında belgelendirilen deniz turizmi tesisi işletmelerinin, üçüncü şahıs mali mesuliyet veya marina sorumluluk veya liman sorumluluk sigortası yaptırmaları zorunludur.

(2) Bu Yönetmelik kapsamında belgelendirilen deniz turizmi araçları işletmelerinin, işletme belgelerinde belirtilen deniz turizmi araçlarının mürettebatına, ziyaretçilerine ve üçüncü kişilere verebileceği zararları kapsayan sigorta yaptırmaları zorunludur.

Faaliyet raporları

MADDE 52 – (1) Bu Yönetmelik kapsamında faaliyette bulunan deniz turizmi işletmeleri, her yıl Ocak ayı içinde, bir önceki yıl Türkiye’ye getirdiği turist sayısı ve işletmelerinde konaklayan ve kışlayan deniz araçlarına ilişkin bilgiler ile turizm değerlendirmelerine ilişkin görüşlerini Bakanlığa bir rapor halinde bildirir.

Tanıtım, bilgilendirme ve fiyat tarifeleri

MADDE 53 – (1) Deniz turizmi işletmelerinin tanıtımı Bakanlıktan alınan belgeye uygun olarak yapılır. Tanıtımında tüketici hakları açısından doğru bilgilere yer verilir, ülke turizmini zedeleyecek ya da yanıltıcı olabilecek tanıtımlarda bulunulamaz.

(2) Bakanlıktan belgeli deniz turizmi işletmeleri, Bakanlıkça istenen her tür bilgiyi ve belgeyi zamanında ibraz etmekle yükümlü olup belge kapsamındaki değişiklikleri Bakanlığa bildirmek zorundadır. Bu Yönetmelik uyarınca faaliyette bulunacak deniz turizmi işletmeleri fiyat tarifelerini Kanunun 10 uncu maddesi uyarınca hazırlayıp onaylatarak uygulayabilir. Onaylı fiyat tarifeleri, müşteri profiline göre belirlenecek dillerde, gerektiğinde müşteriye verilmek üzere hazır bulundurulur.

Personel nitelikleri

MADDE 54 – (1) Bu Yönetmelik kapsamında faaliyette bulunan deniz turizmi işletmelerinde denizcilikle ilgili tüm hizmetler gemi adamı belgesine, diğer hizmetler ise uygun sertifikaya sahip kişilerce yürütülür. Görevli personelin hizmet standardını yükseltmek amacıyla eğitim için gerekli önlemler işverenler tarafından alınır ve uygulanır. Çalışanlar işlerine ve görev mahallerine uygun, özel ve temiz kıyafet giyer. Her işletmede ilk yardım konusunda sertifikalı personel çalıştırılır.

Deniz turizmi işletmelerinin yetkileri

MADDE 55 – (1) Deniz turizmi tesisi ve araçları işletmeleri, tesislerine gelen ve tesislerinde bulunan turizm amaçlı deniz araçlarının hudut giriş ve çıkış işlemleri ile Türk karasuları ve limanları arasındaki seyirlerine ilişkin ilgili kamu kurumları nezdinde yapılması zorunlu işlemleri için aracılık yapabilir. Bu işletmelerden aracılık faaliyetleri için başka bir belge aranmaz. İşletme, bu işlemleri yürütecek personeli ilgili kamu kurumlarına bildirir.

Deniz turizmi işletmelerinin belgesinin iptali

MADDE 56 – (1) Kanunun 34 üncü maddesinde belirtilen nedenlerden en az birinin gerçekleştiğinin tespit edilmesi durumunda deniz turizmi işletme belgesi iptal edilir.

Sınıflandırma

MADDE 57 – (1) Deniz turizmi tesislerinin ve araçlarının fiziksel nitelikleri ile işletme ve hizmet kalitesinin sürekliliğinin değerlendirilmesi amacıyla turizm işletmesi belgeli tesislerde ve araçlarda talep üzerine veya Bakanlığın gerekli

gördüğü hallerde sınıflandırma çalışması yapılır. Sınıflandırma çalışmaları için deniz turizmi tesisinin ve aracının tür ve sınıfının nitelikleri, kapasitesi, fiziki özellikleri, kullanılan malzemenin standardı, işletme ve hizmet kalitesi ile personel nitelikleri ve eğitim düzeyi gibi kıstasların yer aldığı, puanlama sistemine dayalı, Bakanlıkça düzenlenen değerlendirme formları sınıflandırma komisyonunca değerlendirilir.

(2) Sınıflandırma komisyonu; bir Bakanlık kontrolörü başkanlığında bir Bakanlık temsilcisi ile turizm işletmesi belgeli tesis veya aracın bağlı olduğu odanın, derneğin ya da kooperatifin bir temsilcisinden oluşur. Sınıflandırma çalışmaları sonucunda; deniz turizmi tesisi veya aracının üst sınıf için belirlenen puan barajını aşan üstün hizmet düzeyindeki işletmelere yeni sınıfın gerektirdiği asgari fiziksel niteliklere bakılmaksızın bir üst sınıfı, nitelikleri düşük olanlara ise asgari fiziksel niteliklerini taşıdıkları sınıfın bir alt sınıfı verilebilir.

Mütekabiliyet ve yetki

MADDE 58 – (1) Türkiye’de kışlayan ve yabancı limanlardan gelen yabancı bayraklı deniz turizmi araçları için, yabancı ülkelerde Türk bayraklı deniz turizmi araçlarına yapılan uygulamalar dikkate alınarak Bakanlıkça mütekabiliyet esasına uygun gerekli tedbirler alınır.

(2) Kanun ve bu Yönetmeliğe göre yükümlülüklerini yerine getirmeyen yerli ve yabancı deniz araçlarının seyirleri, Bakanlığın teklifi üzerine ilgili mevzuata göre Denizcilik Müsteşarlığınca durdurulabilir.

Bakanlıkça düzenlenecek hususlar

MADDE 59 – (1) Bakanlıkça;

- a) Başvuruların değerlendirilmesine,
 - b) Belgelendirmeye,
 - c) Sınıflandırmaya,
 - ç) Yabancı bayraklı yatları kiralayan veya yabancı yat işletmelerinin temsilciliğini yapan işletmelere,
 - d) Türk karasularında faaliyette bulunan yabancı bayraklı deniz araçlarının ve yabancı işletmelerin çalışmasına ve bu yatların sahipleri tarafından kullanılmasına,
 - e) Günübirlik teknelerin, su altı ve su üstü deniz araçlarının tür, kapasite ve çalışmalarına,
 - f) Turizm belgesi ve plakete,
- ilişkin usul ve esaslar ile bu Yönetmeliğin uygulanmasında ihtiyaç duyulan diğer hususlar belirlenir.

Yürürlükten kaldırılan mevzuat

MADDE 60 – (1) 8/6/1983 tarihli ve 83/6708 sayılı Bakanlar Kurulu Kararıyla yürürlüğe konulan Yat Turizmi Yönetmeliği ile 10/5/2005 tarihli ve 2005/8948 sayılı Bakanlar Kurulu Kararıyla yürürlüğe konulan Turizm Tesislerinin Belgelendirilmesine ve Niteliklerine İlişkin Yönetmeliğin 50 nci maddesi yürürlükten kaldırılmıştır.

ONBİRİNCİ BÖLÜM

Geçici ve Son Hükümler

Yat limanları ve yat işletmeleri

GEÇİCİ MADDE 1 – (1) Bu Yönetmeliğin yürürlüğe girdiği tarihinden önce belgelendirilen yat limanları ve yat işletmelerinin, fiziki nitelikleri ve işletme

nitelikleri değiştirilmediği sürece, belgeleri geçerliliğini korur. Belgeli işletmeler, bu Yönetmelikte yer alan can ve mal güvenliği ile ilgili hükümler dışında fiziki niteliklerini değiştirmek zorunda değildir.

Deniz turizmi araçlarının belgelendirilmesinde süre

GEÇİCİ MADDE 2 – (1) Deniz turizmi araçları, bu Yönetmeliğin yayımından itibaren bir yıl içinde deniz turizmi araçları işletmeciliği belgesi almak zorundadır. Sresinde deniz turizmi araçları işletmeciliği belgesi almayan deniz turizmi araçlarının faaliyetlerine liman başkanlıklarınca izin verilmez. Bu süreyi bir defaya mahsus olmak üzere altı ay uzatmaya Bakanlık yetkilidir.

Mevcut başvurular

GEÇİCİ MADDE 3 – (1) Bu Yönetmeliğin yürürlüğe girdiği tarihten önce yapılan başvurular, başvuru tarihinde yürürlükte olan Yönetmelik hükümlerine göre sonuçlandırılır.

Yürürlük

MADDE 61 – (1) Bu Yönetmelik yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

Yürütme

MADDE 62 – (1) Bu Yönetmelik hükümlerini Bakanlar Kurulu yürütür.

EK 4: Bölge Halkına Yönelik Marina Görüşme Formu

ARAŞTIRMANIN AMAÇLARI

- 1- Bir bölgede kurulan Marinanın bölgeye ekonomi ve istihdam açısından etkilerini tanımlamak
- 2- Bu etkilerin bölge halkı, esnafı, belediye ve marina yetkilileri tarafından nasıl görüldüğünü ortaya çıkarmak
- 3- Marina işletmeciliğinin bölgeye katkısına yönelik önerileri ortaya koymak

GÖRÜŞME FORMU

Merhaba, ilçenizde kurulu marinanın bölge ekonomisine ve istihdamına etkileri üzerine bir araştırma yapıyorum. Bir marinanın bulunduğu bölgeye katkısını çıkarmayı ve bu konuda öneriler ortaya koymayı amaçlayan bu çalışmanın hem Seferihisar-Sığacık bölgesi hem de diğer bölgeler açısından yararlı olacağını ümit ediyorum. Bu araştırma kapsamında bölgedeki halk, esnaf, belediye ve marina yetkilileriyle görüşmeler yapıyorum. Yaptığım tüm görüşmelerde verilen bilgiler sadece bu araştırmada kullanılacak ve kişisel bilgiler kesinlikle gizli tutulacaktır. Görüşme yaklaşık 20 dakika sürecektir. Bu araştırmaya katılmayı kabul ettiğiniz için şimdiden teşekkür ederim. Sormak istediğiniz bir şey olursa, her an cevaplamaya hazırım.

Ö.Faruk OKTAR

A. İŞLETME İLE İLGİLİ KONULAR

- 1- İşletmenizin Adı :
- 2- İşletmenizin Kapasitesi :
- 3- İşletmenizin Yaşı :

B. PERSONEL İLE İLGİLİ KONULAR

- 1- İşletmenizin Çalışan Sayısı:
- 2- İşletmenizin Çalışanları Yaş Dağılımı: 15-18 // 19-25 // 26-35 // 36-45 // 46-55
//55 üstü //
- 3- Personeli Oluşturan Bireyler Aile İçimi Dışarıdan mı?
Aileden ☐ Aile dışı ☐ Karışık ☐
- 4- Personelin Çalışma Şeklini Belirtiniz.
Yarı zamanlı ☐ Tam zamanlı ☐

5- İşletmecinin Asıl Mesleği

Kendi işi ☐ Emekli ☐ Diğer ☐

6- İşletmecinin Farklı Bir İş Daha Var mı? Varsa Nedir.

7- İşletmecinin Yaşı : Doğum Yeri : Tecrübesi :

8- Eğitim Düzeyi :

9- Bakmakla Yükümlü Olduğu Birey Sayısı:

10- Medeni Hali

Evli ☐ Bekâr ☐

11- Eşiniz Çalışarak Aile Ekonomisine Katkıda Bulunuyor mu?

Evet ☐ Hayır ☐

12- İşletmenizin Faaliyetleri İçin Yılda Açık Olduğu Ay Sayısını Belirtiniz.

a) 2-5 Ay arası b) 6-8 Ay arası c) 10-12 Ay arası

C. Genel Sorular

1- Sizce iyi bir ilçenin temel özellikleri nelerdir? Ya da nitelikli bir ilçeyi nasıl tanımlarsınız.

2- Marinanın bölgede yapılmasının ilçeye sunulan hizmetlerde bir hareketliliğe neden olduğu söylenebilir mi?

3- Marinanın yapılmasıyla bölgeye getirilen hizmetlerde en çok beğendikleriniz hangileridir?

4- Marinanın kurulması dikkate alındığında işletmeniz açısından veya bireysel olarak sizin bir değişiminiz söz konusu oldu mu? (Farklı hizmet anlayışı, bireysel yeterlilikleri artırıcı kurs, temizlik anlayışı, dekor vb.)

5- Marinanın yapılmasından sonra buradaki ticari işletme sayısında artış oldu mu? Eğer bir artış olduysa bunlar hangi tip işletmelerdir.

6- Yaşadığınız alanlarda marinanın yapılmadan önceki eski durumuyla şimdiki durumu arasında bir farklılıktan bahsedebilir misiniz?

7- Marina bünyesindeki işletmelerin bölgedeki diğer benzer işletmelere olumlu veya olumsuz etkileri var mıdır?

Bana zaman ayırdığınız için çok teşekkür ederim. Sonrasında eklemek istediğiniz bir görüş/öneri olursa lütfen beni 0505 2598280 numaralı telefonumdan arayınız. İyi çalışmalar/iyi günler.