

T.C.
BALIKESİR ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TURİZM İŞLETMECİLİĞİ VE OTELCİLİK ANABİLİM DALI

TÜRK TURİZMİ AÇISINDAN YAT LİMANLARININ YERİ VE ÖNEMİ,
BURHANIYE / İSKELE YAT LİMANI ÖRNEK ÇALIŞMASI

YÜKSEK LİSANS TEZİ

98765

Hazırlayan

Meziyet NARİN

~~98765~~

Danışman

Yrd.Doç.Dr.Muzaffer KADIOĞLU

Yrd. Doç. Dr. Muzaffer KADIOĞLU
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

Balıkesir 2000

Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü...Tuzen İşletmeciliği ve Otelcilik
Anabilim Dalında hazırlanan Yüksek Lisans./Doktora tezi jürimiz tarafından
incelenerek, adayMezzyet NARİN....., 06.03/2000
tarihinde tez savunması alınmış ve yapılan sınav sonucunda sunulan tezin ..başarılı...
olduğuna oybirliği..... ile karar verilmiştir.

ÜYE
Doç.Dr. Bedriye TUNÇSİPER

ÜYE
Yrd. Doç. Dr. Mustafa KADIOĞLU

ÜYE
Yrd. Doç. Dr. Engin TAŞKIN

Ö Z E T

Yat turizm potansiyelinin değerlendirilmesinde etkili olan arz faktörlerinin belirlenerek, elde edilen sonuçlara göre, Burhaniye/İskele Yat Limanı konusunda yapılması gerekenlerin somut verilerle ortaya konulması araştırmanın amacını oluşturmaktadır.

Tez çalışması üç bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde, turistik ürün, çeşitleri ve yat turizmi hakkında temel kavramlar ile dünyadaki gelişimine değinilmiştir.

İkinci bölümde, Türkiye’de yat turizminin gelişmesi ve mevcut yat turizm arz-talebi ile gelişimini etkileyen faktörler incelenmiştir.

Üçüncü bölümde, öncelikle Burhaniye/İskele Yat Limanı, yat turizm arz faktörleri açısından değerlendirilmiştir. Daha sonra ise, Park Kemer Marina ve Ayvalık Setur Marina ile Matematiksel Model Uygulamasına göre karşılaştırılan, Burhaniye/İskele Yat Limanı için durum değerlendirmesi yapılmıştır.

Çalışmanın sonuç kısmında ise, elde edilen bilgiler ışığında yat turizm potansiyelinin geliştirilmesi için yapılması gerekenler üzerinde durulmuştur.

SUMMARY

The aim of this research is to determine the effective factors in evaluating the potential of yacht tourism and in conjunction with the results obtained to decide as to the course of regional action to be taken utilising the accumulated data.

This thesis is consisted of three parts. The initial part assesses the types and services of tourism, yacht tourism, basic concepts as well as the development of tourism in the world.

The second part deals with the factors affecting the development of yacht tourism in Turkey. Also, the current supply and demand that exists within our country is examined.

The third part consists of the facts in evaluating The Burhaniye Yacht Marina from the point of its potential in Turkish yacht tourism. For this reason the supply factors effecting yacht tourism as a whole is examined. Later, comparison between Park Kemer Marina, Ayvalık Setur Marina and the new potential site, using mathematical models made to evaluate the geographical location of the Burhaniye Yacht Marina.

In concluding part, the proposals in how to improve the potential of yacht tourism in the local area are put forward in light of the data and information gathered.

Ö N S Ö Z

Denize, kuma ve güneşe endekslenmiş Türkiye turizmin zamanda ve mekanda yaptığı olumsuz etkilerinin azaltılması amacıyla turistik ürün çeşitlendirilmesine gidilmektedir. Bu çeşitlendirmede üç tarafı denizlerle çevrili, 8333 km kıyı uzunluğuna sahip Türkiye’de; özelliği olan bir müşteri grubuna hitap eden yat turizminin önemi büyüktür.

Bu turizm çeşidi, özellikle mitolojide rüzgarların hiç dinmediği bir yer olarak bilinen Burhaniye-İskele Plajı’nda yapımı devam eden Yat Limanı açısından değerlendirmeye tabi tutulmuştur. Henüz işletmeye geçmese de Yat Limanı’nın gelecekte talep edilme oranı yüksek bir marina işletmesi özelliği kazanabilme şansı bugünden tespit edilmeye çalışılmıştır.

Burada amaç; İskele Yat Limanı, ideal bir marina işletmesi için faktör özelliklerinin arz ettiği önem derecesine göre rakamsal olarak değerlendirilmeye çalışılmıştır. Böylelikle yat turizmi için o yörede eksikliklerin tespiti ve neler yapılabileceği net bir şekilde ortaya çıkarılmıştır.

Bu çalışmamda bilgi ve tecrübesi ile her konuda destek veren başta değerli hocam sayın Yrd. Doç. Dr. Muzaffer KADIOĞLU’na ve marina işletmeleri için faktör değerlerinin tespitinde, sektör birikimlerini paylaşan Marina Yatırımcıları ve İşletmecileri Derneği Başkanı Sayın Hasan KAÇMAZ’a teşekkür ediyorum.

İÇİNDEKİLER

Sayfa No

TABLO VE ŞEKİLLER LİSTESİ
GİRİŞ

ix
1

BÖLÜM I

1. TURİSTİK ÜRÜN ÇEŞİTLENDİRMESİ VE YAT TURİZMİ

1.1 Turistik Ürün	3
1.1.1 Turistik Ürünün Tanımı	3
1.1.2 Turistik Ürünü Oluşturan Faktörler	4
1.2 Turistik Ürün Çeşitlendirmesi	6
1.3 Turistik Ürün Türleri	8
1.3.1 Sağlık Turizmi	8
1.3.2 Kongre Turizmi	9
1.3.3 Dini Turizm	10
1.3.4 Kültürel Turizm	11
1.3.5 Yayla Turizmi	12
1.3.6 Golf Turizmi	13
1.3.7 Av Turizmi	13
1.3.8 Kırsal Turizm	14
1.3.9 Ulaşım Araçlarına Göre Turizm Türleri	15
1.3.9.1 Kamp - Karavan Turizmi	17
1.3.9.2 Gemi Turizmi	18
1.3.9.3 Yat Turizmi	19
1.3.9.3.1 Yat Turizmi İle İlgili Temel Kavramlar	20
1.3.9.3.2 Dünyada Yat Turizminin Gelişimi	25

BÖLÜM II

2. TÜRKİYE’DE YAT TURİZMİ

2.1 Türkiye’de Yat Turizminin Gelişimi	29
2.1.1 2634 Sayılı Yasadan Önceki Durum	30
2.1.2 2634 Sayılı Yasadan Sonraki Durum	31
2.2 Yat Turizm Arzı	33
2.2.1 Türkiye Yat Limanları ve Yat İşletmeleri	34
2.2.2 Bakanlık Çalışmalarında Yer Alan Yat Limanları	38
2.3 Türkiye’de Yat Turizm Talebi	40
2.4 Türkiye’de Yat Turizminin Gelişimini Etkileyen Faktörler	44
2.4.1 Akdeniz-Ege Turizm Altyapısı Kıyı Yönetimi (ATAK) Projesi	46
2.4.2 Mavi Bayrak Projesi	50
2.4.2.1 Park Kemer Marina	54
2.4.2.2 Setur Ayvalık Marina	56

BÖLÜM III

3.BURHANIYE / İSKELE YAT LİMANI’NIN YAT TURİZM POTANSİYELİ AÇISINDAN DEĞERLENDİRİLMESİ

3.1 Yat Turizm Arz Kaynakları	59
3.1.1 Coğrafi Konum	59
3.1.2 Tarihi Çekicilikler	62
3.1.3 Hizmet Merkezleri (Marina ve Çevresi)	65
3.1.4 Fauna - Flora ve Doğal Yaşam Çekicilik Alanları	71
3.1.5 İklim	75
3.1.6 Deniz Suyunun Özellikleri	78
3.1.7 Sosyal Kültürel Çekicilikler	82
3.1.8 Estetik	83
3.1.9 Ulaşım	85
3.2 Yat Turizm Potansiyelinin Değerlendirilmesinde Matematiksel Bir Model Uygulaması	87
3.2.1 Araştırmanın Amacı	87

3.2.2 Araştırmanın Kapsamı	87
3.2.3 Araştırmanın Yöntemi	88
3.3 Araştırma Kapsamındaki İşletmelerin Matematiksel Model Uygulamasına Göre Durumu	91
3.4 Burhaniye /İskele Yat Limanı İçin Yapılması Gerekenler	104

SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

EKLER

Ek. 1 : Türkiye Yat Limanları, Çekek ve Yanaşma Yerleri	112
Ek. 2 : Yap İşlet Devret Modeli İle Yaptırılacak Olan Yat Limanları	113
Ek. 3 : Atak Projesi Kapsamındaki Yerleşimler	115
Ek. 4 : Türkiye’de 1999 Yılı Mavi Bayraklı Plajlar	116
Ek. 5 : Balıkesir İli Deniz Yapıları Haritası	118
Ek. 6 : Burhaniye Yat Limanı Projesi	119
Ek. 7: Edremit Körfezinde Mavi Bayrak Ölçüm Noktaları	120
Ek. 8: Burhaniye/ İskele Yeşil Alan Düzenleme Çalışması	121

KAYNAKLAR

TABLO ve GRAFİKLERİN LİSTESİ

		Sayfa No
Tablo 1	1990-1997 Yılları Arasında Dünya Turizm Gelirlerinde Türkiye'nin Payı	7
Tablo2	Türkiye'ye Gelen Yabancıların Aylara ve Taşıt Araçlarına Göre Dağılımı(1998)	16
Tablo 3	Akdeniz Ülkeleri Marinaları	26
Tablo 4	İstanbul – Marmaris Kıyıları Marinaları	34
Tablo 5	Antalya – Mersin Kıyıları Marinaları	35
Tablo 6	Turizm Bakanlığı Yat Yatırım Belgeli İşletmelerin 1989-1998 Yılları Arasında İşletme ve Yat Sayıları Dağılımı	36
Tablo 7	Turizm Bakanlığı Yat İşletme Belgeli Türk İşletmelerinin 1989-1998 Yılları Arasında İşletme ve Yat Sayıları Dağılımı	36
Tablo 8	Yat İşletme Belgeli Yabancı İşletmelerinin 1989-1998 Yılları Arasında İşletme ve Yat Sayıları Dağılımı	37
Tablo 9	İnşaatı Devam Eden Yat Limanları	39
Tablo 10	Türkiye'de 1991- 1998 Türkiye'de Yat Turizminin Arz Talep Karşılaştırması	41
Tablo 11	Ege ve Akdeniz Bandında Arazi Kullanım Oranları (1998)	48
Tablo 12	Türkiye'de Mavi Bayrak Ödüllü Marinalar (1998)	52
Tablo 13	Yaş Gruplarına Göre Yatçıların Çevre Sorunu Şikayet Unsurları	53
Tablo 14	1994-1999 Yılları Arasında Türkiye'de Marina ve Plajların Mavi Bayrak Sayıları	54
Tablo 15	Balıkesir İli'nin Plaj Dağılımı	60
Tablo 16	Ayvalık ve Burhaniye Deniz Suyu Sıcaklık Ortalamaları	79

Tablo 17	Ayvalık Ortunç Mevki Mavi Bayrak Projesi “Deniz Suyu Analiz Sonuçları” (1992-1999)	80
Tablo 18	Burhaniye Keskin Motel Önü Mavi Bayrak Projesi “Deniz Suyu Analiz Sonuçları”(1992-1999)	81
Tablo 19	Yat Turizmi İçin Faktör Ağırlıkları	89
Tablo 20	Yat Turizmi Faktör Kalite Değerleri	90
Tablo 21	Burhaniye/İskele Yat Limanı Faktör Kalite Değerleri	92
Tablo 22	Ayvalık Setur Marina Faktör Kalite Değerleri	93
Tablo 23	Park Kemer Marina Faktör Kalite Değerleri	94
Tablo 24	Setur Ayvalık ve Park Kemer Marina İle Burhaniye/İskele Yat Limanı'nın Matematiksel Model Sonuçları	103
Tablo 25	Yat Turizmi Faktör Değerleme Tablosu	104
Grafik 1	Yatların 1991-1998 Yılları Arasında Kışlama Oranları	42
Grafik 2	Türkiye'ye Gelen Yatların 1991-1998 Yılları Arasında Milliyetlerine Göre Dağılımı	43

GİRİŞ

Turizm olayının hızla yaygınlaştığı günümüzde doğal kaynaklar bilinçsizce kullanılarak tükenme noktasına ulaşmıştır. Bu olumsuzluklar bütün turizm yörelerinde kendini göstermesine rağmen deniz ve kıyılara ilişkin sorunlar Türkiye genelinde daha belirgin bir hale gelmiştir.

Bu durum, Türkiye'nin mevcut kaynaklarından çevreye zarar vermeden iyileştirici çabalarla maksimum fayda edinilmesini zorunlu kılan bir yapıyı gerektirmektedir. Sürdürülebilir kalkınmayı sağlayacak turizm çeşitlerinin geliştirilmesiyle, doğal kaynaklar da sadece bir neslin kullanımıyla sınırlı kalmayacaktır.

Yat turizmi, turizm çeşitleri içinde doğal çevreden en fazla etkilenen turizm türüdür. Gerek yatırım gerekse işletme aşamasında bir marinanın sahip olduğu turistik potansiyelinin işletme için taşıdığı değerler ne kadar iyi bilinirse, korunması ve eksikliklerin giderilmesi için de alınacak önlemlerin ortaya konması o kadar kolaylaşacaktır.

Tez üç bölümden oluşmaktadır;

Birinci bölümde Turistik ürün, çeşitleri ve yat turizmi, yat turizminin dünyada gelişimi konusunda bilgiler verilmiştir.

İkinci bölümde, Türkiye'de yat turizminin gelişimi, yat turizm arzı, talebi ve yat turizminin gelişimini etkileyen faktörler hakkında bilgiler yer almaktadır.

Üçüncü bölümde, Burhaniye İskele Yat Limanının yat turizm potansiyeli açısından değerlendirilmesinde öncelikle yörenin yat turizm arzı, daha sonra ise bu potansiyel, Park Kemer Marina ve Ayvalık Setur Marina ile matematiksel model sonuçlarına göre değerlendirmeye tabi tutularak, bu konuda yapılması gerekenler tespit edilmeye çalışılmıştır.



BÖLÜM I

TURİSTİK ÜRÜN ÇEŞİTLENDİRMESİ VE YAT TURİZMİ

1.1 Turistik Ürün

1.1.1 Turistik Ürünün Tanımı

İnsanların gezme, görme, eğlenme, dinlenme, sağlık, kültür, iş, din, spor, macera, vb. nedenlerden dolayı devamlı yaşadıkları ortamlardan geçici süreler için ayrılarak seyahat etmeleri turizm olayının ortaya çıkmasına neden olmuştur. İhtiyaçların çeşitlilik arz etmesi, bu sektöre mal ve hizmet üreten turistik işletmelerin de farklılaşmasına neden olmaktadır.

Bileşik ürün niteliğinde olan turistik ürünün kendine özgü karmaşık bir yapısı vardır. Turizm sektöründe ürün müşteri kitlesine göre değişiklik gösterir. Turistik ürün; seyahat eden kişilerin seyahatleri boyunca yararlandıkları konaklama, yeme - içme, taşıma, eğlence ve gezi hizmetlerinin bileşiminden oluşan bir bileşik üründür.¹

Talep ve arz eden taraflar açısından olaya değişik açılardan yaklaşımlar getirebiliriz. Devamlı yaşadığı yerden ticaret amacı olmadan tatil, gezi vb. amaçlarla ayrılıp, geriye dönünceye kadar yararlandığı hizmetlerin tümü, ürünü talep eden turist açısından turistik bir üründür. Turistik ürünü arz eden üreticiler açısından; konferans salonunun koltukları, yat bağlama yerleri, konaklama ünitesinin yatakları, yiyecek-içecek ünitelerinin ürünleri, uçağın ve otobüsün koltukları turistik üründür.

¹ Necdet Hacıoğlu, Dış Tanıtım ve Örgütlenme Modeli 1.Tanıtım Şurası, (Ankara: Turizm Bakanlığı Yayınları, 1992), s.148.

Tüketicilerin isteklerine göre turistik ürün, çok basit veya çok kapsamlı bir özellik arz edecek paket bir hizmet şeklinde üretilebilmektedir.

Turizmde ürün iki şekilde ortaya çıkmaktadır. Bunlardan birincisi, bir ülke veya bir yörenin içinde bulunduğu bütün doğal, tarihi ve turistik kaynakların oluşturduğu turizm ürünüdür. İkincisi ise tüketicilerin yer değiştirmelerine ve tatil yapmalarına imkan sağlayan tüm hizmetler, yani bir paket turu oluşturan turistik hizmetlerin tümüdür.²

1.1.2 Turistik Ürünü Oluşturan Faktörler

Turizm sektöründe turistik ürünü meydana getiren, oluşturan elemanlar, ürünün özelliğine göre çeşitlilik gösterebilir. Bir turistik ürünün incelenmesinde çekicilik unsuru ilk kriterdir. Turistin bir bölgeyi, yeri başka bir yere tercih etmesini sağlayan bir kriterdir. Çekicilik faktörü, yer, olay çekiciliği şeklinde olabilir. Herhangi bir yörenin talep edilmesinde, tarihi ve turistik zenginlikleri bünyesinde bulunduran merkezler ön plandadır. Kapadokya, İstanbul, Trabzon gibi yerler; konferans, spor, vb. olaylar ise birer çekicilik unsuru olabilmektedir.

Bir turistik ürün, çekicilik, yaratıcılık ve kolay elde edilebilirlik etkenlerinin bileşimidir. Bir yörede sadece doğal ve kültürel verilerin “çekicilik” özelliği ile dünya turizmine entegre olunamayacağı bilinci ile; kalite, ulaşılabilirlik unsurunun çoğaltılması, yararlanılabilirlik özelliğinin orta gelir grubundaki turistlerin satın alma gücüne göre uydurulması gerekir.³

Yöredeki turizm işletmelerinin hizmet olanakları; turistin ulaşım, konaklama, yeme, içme gibi zorunlu ihtiyaçları başta olmak üzere, eğlence, spor, kültür, vb., hizmetleri karşılamak için kurulan alt yapı ve üst donanımlardan oluşmaktadır.

²Necdet Hacıoğlu, **Turizm Pazarlaması**, (Bursa: Uludağ Üniversitesi Basımevi,1991), s.39

³ Hasan Olal, Alp Timur, **Turizm Ekonomisi**, (İzmir: Ofis Ticareti Matbaacılık, 1988), s. 42.

Bir ürünün, turistik ürün özelliği kazanabilmesi için tercih edilmesi, gerekli işletmelerin o yörede hizmet vermek için kurulmuş olması yeterli değildir. Bu özelliklerin yanında en kısa zamanda en uygun şartlarda bu ürüne ulaşabilmek için alt ve üst yapı ulaşım koşullarının da iyileştirilmesi gerekmektedir.

Turistik ürünün yapısını oluşturan unsurlar:

- Birbirine bağlı elemanların karışımıdır.
- Bir veya birçok üniteden meydana gelmiştir.
- Rekreasyon, çekim unsurları, ağırlama kaynakları, fiziksel altyapı ulaşım ve kamu olanaklarını içerir.
- Tüketicinin talep ve isteklerine hizmet etmeyi hedefler.
- Ücretsiz unsurların yanında ödeme gerektiren hizmetleri de kapsamaktadır.⁴

Turizm sektörü, turistik ürünün özelliğinden dolayı, sezonluk hizmet verebilir. Talep dalgalanmaları nedeniyle mevsimler arasında büyük istikrarsızlıklar doğmaktadır. Kuzey Avrupa ve ABD'nin kuzeyinde yaşayan halk, kış ve sonbahar aylarının çok soğuk olması nedeniyle tatillerini yaz aylarında geçirmeyi tercih ederler. Fakat iklim değişiklikleri; Akdeniz, Orta Doğu, Pasifik Bölgelerinde daha azdır ve yılın büyük bölümünde bu bölgeler deniz turizmine açıktır. Bir yıl içerisinde özellikle yazın altı ayı doluluk bakımından en verimli dönemidir. Fakat diğer mevsimlerde ise doluluk oranı azdır. Bu durum haftalık ele alındığında; perşembe günleri %80'e ulaşan doluluk oranı, hafta sonu bitiminde %20'ye düşer. Günlük olarak yapılan incelemelerde, saat 08'deki uçuşlarda %95 kapasiteye ulaşılır. Fakat saat 10'daki uçuşlar ise %45 oranında doluluğa sahiptir. Bu oranlar da müşteri talebine göre olumlu veya olumsuz şekilde değişebilmektedir.⁵

Turistik ürünün stoklanamaz özelliğinden dolayı eksik kapasite ile çalışılması durumunda, sabit maliyetlerde de kısa süreli değişiklik yapılamaması işletmelerin kar marjlarını olumsuz yönde etkilemektedir. Bu nedenle turistik mal ve hizmet

⁴ Meral Korzay, Turizmde İstihdam ve Eğitim, 21.Yüzyıla Doğru Türkiye, (İzmir: 3.İzmir İktisat Kongresi, 1992), s.146

⁵ Victor T.C.Middleton,Marketing İn Travel Tourism,(Oxford:1990), s.28

üreten işletmeler için doluluk oranının yüksek tutulması yaşamsal önem arz etmektedir.

1.2 Turistik Ürün Çeşitlendirmesi

Çok çeşitli yaşam tarzlarından kişilerin turizm olayına katılmaları, değişik turistik ürünlerden yararlanmak isteyen talebi oluşturmuştur.

Doğal güzellikleri, tarihi ve mimari dokusu ile doğal bir turizm cenneti olan Türkiye’de, değişen tüketici tercihlerinin de göz önüne alınması ile turizm politikalarında, ciddi değişikliklerin yapılması kaçınılmaz olmuştur. Bu değişikliklerin başında da alternatif pazarlara yönelmek ve ürün çeşitlendirmesi gelmektedir.⁶

1982 Yılında yürürlüğe giren 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu’nun 8. Maddesine dayanılarak, çoğunluğu Ege ve Akdeniz kıyı şeridinde olmak üzere, yaklaşık 2000 hektar ormanlık alan Turizm Bakanlığı’na tahsis edilmiştir. Halen talepte bulunulan miktar ise bunun çok üstünde bulunmaktadır.⁷

Bu kadar bol alan kullanımı sonucunda, klasik konaklama işletmelerinin bilinçsizce kıyıları çevrelediği günümüzde; turizmden istenilen gelirin elde edilememesi ve istenilen turist sayısına ulaşamaması yanlış olan bir şeylerin varlığını gündeme getirmektedir. 1995 Yılında 561 milyon insanın seyahat ettiği uluslararası turizm alanında, en çok turist çeken ülkeler arasında % 1,3 ile 19. Sırada yer alırken, bu rakam 1985 yılında aynı sıralamada 28. olan Türkiye açısından olumlu görünmesine rağmen, düşük yüzde artışı bu gelişmeyi yeterli kılmamaktadır.⁸

⁶ Alp Timur, “Türk Turizminin Genel Değerlendirmesi”, II. Ulusal Turizm Kongresi, (Kuşadası: Kuşadası Belediye Yayınları, 1991), s.230

⁷ Mehmet Arslan, “Türkiye’de Turizm ile İlgili Yasaların Doğal Çevreye Etkileri”, *Anatolia Dergisi*, 3-4, 1995, s.74

⁸ Global Tourism Trends 1985-1995, (WTO) World Tourism Organisation, (Madrid: 1996), s.19

Tablo 1**Dünya Turizm Gelirlerinde Türkiye'nin Payı**

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
Türkiye'nin Turizm Geliri (Milyon \$)	3225,0	2654,0	3639,0	3959,0	4321,0	4959,0	5962,1	8088,5
Dünyanın Turizm Geliri (milyon \$)	268000,0	277000,0	314000,0	321000,0	353000,0	401000,0	434000,0	443000,0
Dünya Turizm Gelirlerinde Türkiye'nin Payı (%)	1,2	1,0	1,2	1,3	1,2	1,3	1,4	1,8

Kaynak: Dünya Turizm Örgütü, T.C. Turizm Bakanlığı, **Turizm'98**, S.49

Türkiye'de turizm yatırımlarının 1950 ile 1980 yılları arasında Ege ve Akdeniz Kıyılarında yoğunlaşmaya başlaması ile Dünya Turizm Örgütü verilerine göre turizm gelirleri, 1 milyon A.B.D. Dolarından 327 Milyon A.B.D. Dolarna; Turizm Bakanlığı belgeli yatak sayısı da 16.000.'den 56.000'e yükselmiştir. 1990-1997 yılları arasında ise 3.225,0 milyon dolardan 8.088,5 milyon dolara yükselmiştir. Tablo 1'de de görüldüğü gibi, 1990-1997 yılları arasında dünya turizm gelirleri içinde Türkiye'nin payı geçmiş yıllara göre son yılda %6'lık bir artış kaydedilmesine rağmen bu yeterli değildir.

1998 Yılında ise Türkiye'de elde edilen turizm gelirlerinin dağılımında, ocak ayında 261 milyon dolar olan turizm geliri, temmuz ayında 1.169 milyon doları bulmaktadır.⁹ Bu da göstermektedir ki; Türkiye'de denize, kuma ve güneşe endeksli turizm olayının belirli zamanlarında özellikle yaz aylarında gelir artışının dışında düşüşe neden olmaktadır. Turizmden elde edilen gelirlerin yükselmesi için, turistik ürün çeşitlendirmesine gidilmesini zorunlu hale getirmektedir.

⁹ Aylık Ekonomik Veriler, İstanbul Ticaret Odası, , Ağustos-1999

Turizmin dönemsellik arz etmesi, tüketicilerin de ürünü belirli dönemlerde tercih etmeleri, zaman içinde yoğunlaşmaya neden olmaktadır. Zamanda ve mekanda yoğunlaşmanın getirdiği olumsuz etkileri minimize etmek için; turistik ürünün, tüketiciye maksimum fayda sağladığı yoğun dönem dışında da çekici hale getirilme çabaları günümüz seyahat dünyasında üreticilerin en önemli çalışma alanına girmektedir.

1.3 Turistik Ürün Türleri

1.3.1 Sağlık Turizmi

Kişilerin tedavi olmak amacıyla yaptıkları seyahatlerin neden olduğu turizm çeşididir. Doğanın sağlık verici özelliklerinden yararlanmak isteyen insanların sıcak su, maden suyu, hamam, kaplıca ve bunları tamamlayan kür merkezlerini ve bazı tıbbi hizmetlerin sunulduğu sağlık merkezlerini ziyaret etmeleridir. Sağlık turizmi, deniz, iklim ve mağara tedavisini de kapsayan bir yapıya sahiptir.

Türkiye, termal kaynakları sayısı bini aşan ve 46 ilinde yer alan 190 civarında kaplıca işletmesi ile büyük bir potansiyele sahiptir. Kaynak zenginliği bakımından dünyada ilk 7 ülke içinde yer almaktadır.¹⁰ Bu duruma rağmen, sağlık kaynaklarının yeterince değerlendirilememesinin nedenleri, bürokratik engeller yanında, yatırım maliyetinin yüksek olması ve teşvik uygulamalarının da yetersizliği önemli bir yer tutmaktadır.

Termal kaynaklarının su verimleri, fiziksel ve kimyasal bileşimleri, kaplıca merkezlerindeki mevcut alt ve üst yapı yatırımları gibi eşik değerler ile “600 litre/ kişi / gün / banyo yöntemi” uygulanarak saptanmış olan öncelikli 30 adet kaplıca kaynağı yaklaşık 300.000 yatak arz kapasitesine sahip bulunmaktadır. En etkili kaplıca banyosu, termal suyun kaynağında ya da suyun akarında yapılan bilimsel ve geleneksel olarak genel kabul görmüş banyodur. Geçmiş yüzyıllarda, Avrupa’da bu olanak sadece krallara

¹⁰ “Çevre Tür ve Yörelere Çeşitlendirilmesi ve Çevre Projeleri”, Turizm’98, Turizm Bakanlığı, Ankara,1999, s.82

sağlanırken, Anadolu insanı yüzyıllardan beri bu tür doğa banyo olanaklarına sahip bulunmaktadır. Türkiye’de; yapımı ve işletmesi hem daha kolay ve ucuz, hem de halkın kaplıca ve banyo geleneğine daha uygun olan “Açık alan termal akvaryum” şeklindeki uygulama ortamlarının yaratılmasına ağırlık verilmesi gerekmektedir.¹¹

Gelişmişlik düzeyi yüksek, insan sağlığına ve sağlıklı yaşama değer veren ülkelerde; doktor kontrolünde, sosyo-kültürel çevre ile doğal çevre içinde, şifalı suların özellikleri ile diğer yan hizmetlerin tedavilerinden de yararlanılarak, dinlenme, rekreasyon, eğlence, spor amaçlı, insan sağlığını korumak ve hastalıkları tedavi etmek üzere termal tesisleri bulunmaktadır.¹²

1.3.2 Kongre Turizmi

Tarih boyunca dinlenmek, öğrenmek, tartışmak, oylamak ve karara varmak üzere binlerce toplantı düzenlemiş olan insanlar, bunları sınıflandırarak seminer, sempozyum, konferans, kongre gibi değişik isimler vermiştir.

Kongre turizmi ise “ Kişilerin sürekli yaşadıkları yer dışında uzmanlık gerektiren, bilimsel alanlarda veya meslek kollarında, belirli bir konuda bilgi alışverişi yapmak amacıyla bir araya gelmelerinden ortaya çıkan, seyahat, konaklama, olay ve ilişkilerin tümüdür ” şeklinde tanımlanabilir.¹³

“Uluslararası niteliğe sahip meslek kuruluşlarının belirli aralıklarla düzenledikleri, kongre, seminer, konferans, yuvarlak masa ve genel kurul benzeri faaliyetlere katılma olayı”¹⁴ olarak da tanımlanan bu turizm çeşidine, doğrudan katılan kişilerin yanında ailenin diğer fertleri de katılabilmektedir.

¹¹ İsmet Ülker, “Termal turizmi ve deniz kaplıcaları” , **TYD Dergisi**.1, 1998, s. 30

¹² Thermal Tourism in Turkey” **New Focus**, 29, 1996, s.25

¹³ Yusuf Aymankuy, “Kongre Turizminin Gelişimi ve Türkiye’de Kongre Turizmi”, **TUGEV-Turizmde Seçme Makaleler**: 24, 1996, s. 18

¹⁴ Tunçay Demir, “Çevre ve Turizm Etkileşimi,” **Çevre Yazıları** -11, (Ankara: T.C. Turizm Bakanlığı,1995), s.13

Çalışanların işlerinde, üretimlerinde sanayi, ticaret ve sosyal kuruluşları tarafından teşvik edilmesi, bilgi akımı ve yeni teknolojilerin tanıtımı nedeniyle globalleşen dünyanın vatandaşlarının birlikte kongre ve konferans düzenlemelerine neden olmaktadır. Kongre (incentive) turizminin gelişmesinde ise, ticari kuruluşların ürünlerini hedef pazardaki kilit kişilere ulaştırma isteği büyük önem taşımaktadır.¹⁵

Günümüzde genellikle her ülkede kongre düzenlenmesine rağmen, kongre sayısı açısından değerlendirildiğinde Avrupa ilk sırayı almaktadır. Kongre organizasyonu için gerekli altyapının gelişmiş olması bu yoğunluğun en büyük nedenidir. Özellikle 1993 yılından itibaren Avrupa’da bu alanda hızlı bir gelişme yaşanmış, mevcut tesisler kapasite ve donanım açısından iyileştirilerek modern kongre imkanları sağlanmıştır. Bu sıralamada ABD ikinci sırada yer almaktadır. Bu ülkelerde kongre organizasyonlarının yoğun olması hem seyahat eden insanların çokluğu, hem de teknoloji ve bilimin diğer kıtalara göre daha ileri olmasına bağlanabilir.

1.3.3 Dini Turizm

İnsanların bağlı oldukları dinleri ile ilgili kutsal yerleri ziyaret etmeleri bu turizm türünü meydana getirmiştir.

Din faktörü, eski çağlardan beri insanları seyahate yönlendiren bir etken olmuştur. Müslümanlar Mekke’ye, Hıristiyanlar’la Museviler Kudüs’e tarih boyunca hac amacı ile seyahat etmişlerdir.¹⁶

Tanınma Bakanlığı; tüm dünyada çeşitli etkinliklerle kutlanacak olan 2000 yılının, birçok uygarlığa ev sahipliği yapmış Anadolu’nun eşsiz kültür zenginliğini

¹⁵ Sebahattin Karaman, “Balıkesir Bölgesi Turizm Arz - Talep İncelemesi ve Turizm Geliştirilmesi İçin Bir Model Önerisi”, (Yayınlanmamış Doktora Tezi, Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 1998), s.184

¹⁶ Orhan İçöz, *Seyahat Acentaları ve Tur Operatörlüğü Yönetimi*, (Ankara:Turhan Kitabevi, 1998), s. 2

dünyaya tanıtmak için, önemli bir fırsat oluşturduğu görüşündedir. Bu fırsattan gerektiği şekilde yararlanabilmek için, Bakanlığın girişimi sonucu Başbakanlığın koordinasyonu ve ilgili kuruluşların katılımı ile “Anadolu 2000” adı altında devlet projesi niteliğinde bir proje gerçekleştirilmesi çalışmaları sürdürülmektedir. Söz konusu etkinlik ile ilgili olarak, başta İsrail olmak üzere rakip ülkelerce de 2000 yılı kutlamaları için yoğun hazırlıkların başlatılmış olduğu ve bu ülkelerin söz konusu tarihi fırsattan inanç turizmi pazarındaki paylarını büyütme için azami ölçüde yararlanacakları bilinmektedir.

1.3.4 Kültürel Turizm

Çeşitli ve değişik milli kültürleri ve ören yerleri, müzeler, savaş alanları, tarihi anıtlar vb. kültür eserlerini görmek için gerçekleştirilen seyahatler bu turizm türünü kapsamaktadır. İnsanların yaşanmış değişik yaşam tarzları hakkında bilgi sahibi olmak arzusu bu turizm türünün gelişmesinde büyük bir etken olmuştur.

Yeni bin yıl dönümü, yeryüzündeki bütün insan topluluklarına kendilerini geniş zamanın aynasında yeniden değerlendirme konusunda benzersiz fırsatlar sunmaktadır. Anadolu; insanlığın ortak kültür mirası açısından zengin bir potansiyele sahiptir. Türkiye Seyahat Acentaları Birliği (Türsab) Anadolu 2000 Komitesi, üçüncü bin yıla girerken, Anadolu'nun kültür mirasının, tüm insanlık için sahip olduğu anlamın bilinci içerisinde; “Anadolu'dan üçüncü bin yıla çok kültürlü miras” ile işbirliği çağrısında bulunmaktadır.¹⁷

Türkiye'nin kültür turizminin gelişmesine yeni bir boyut kazandıracak, olan kayıp kent Atlantis'in Truva'da olduğuna ilişkin bilimsel verilerin ortaya çıkarılması konusunda da, bu ve bunun gibi şansların kültürel turizmin gelişmesi açısından iyi kullanılması gerekmektedir.¹⁸

Kültür turizmi; Türkiye'de, turizm mevsiminin bütün yıla yaydırılması olanağı sağlayacak en iyi bir alternatiftir. Anadolu'nun sahip olduğu ve binlerce yıl öncesine

¹⁷ Ayla Gürsoy, “Anadolu 2000: üçüncü bin yıla miras”, *Türsab*, 175, Ağustos, 1998, s. 43

¹⁸ Elif Çorbacı, “Atlantis”, *Türsab*, 186, Temmuz'1999, s.48

dayanan zengin bir mirası olmasına karşılık, potansiyelin bugüne kadar göz ardı edilmesi nedeniyle, kültür turizmine yönelik turistik talepten yeterince yararlanılamamıştır. Dünyada arkeolojiye ilgi duyan Almanlar ve Japonlar'ın genellikle sonbahar aylarında Türkiye yerine Yunanistan'ı tercih etmeleri kaybedilmiş bir pazarın göstergesidir.

Özellikle bu turizm türünün geliştirilmesi için çalışmaların yoğunlaştırılması ile, Türk turizmi rekabet etmek zorunda kalmayacağı, çevreye saygılı, uzun vadeli bir ürüne kavuşacaktır.

1.3.5 Yayla Turizmi

Hızlı nüfus artışı ve sanayileşmenin getirdiği olumsuzluklar yanında kıyı turizmi gibi belirli turistik ürünlere olan talebin de artmasıyla, turizm olayına katılımda kişilerin yaylaları tercih etmesiyle gündeme gelen bir turistik ürün çeşididir.

Yaylaların turizme kazandırılması amacıyla, 1990 yılında Turizm Bakanlığı'nın başlattığı "Yayla Turizmi Projesi" çerçevesindeki araştırma, planlama ve altyapı uygulamaları meydana getirilmektedir. Yaylaların doğal güzellikleri, etnolojik ve diğer çekicilik oluşturan özellikleri ile, ekolojik turizme yönelik sundukları çok çeşitli ve zengin olanakların; turizm amaçlı kullanımı esnasında korumayı da hedeflemek bu proje kapsamına girmektedir. Yapılan çalışmalar, geleneksel yayla yaşam şekline bağlı birçok sosyal etkinliğin yoğunlaştığı, çeşitli yayla şenliklerinin düzenlendiği Doğu Karadeniz, Yaylaları'nda başlatılmış olup, Batı Karadeniz, Orta Anadolu Bölgeleri ile Batı, Orta ve Doğu Toroslar'da belirgin özellikleri olan, 26 adet turizm merkezi ilan edilen yaylalarda sürdürülmektedir.¹⁹

Bu turizm türü, aynı zamanda kayak merkezlerinin bulunduğu mekanlarda kayak sporu ve dağcılık meraklılarının ilgi duyduğu seyahatleri de kapsamaktadır. Dağ turizmi açısından da zengin bir potansiyele sahip olan Türkiye'de, profesyonel dağcılık sporu yanında, dağ-orman ortamına ilgi duyan amatör turistlerin, kır ve orman koşularının bir

¹⁹ a.g.e., s.90

pikniğe, eğlenceye, çevre bilincinin sağlanmasına yönelik birçok doğa sporları geliştirilebilir.

1.3.6 Golf Turizmi

Dünyanın çeşitli ülkelerinde altyapısı özel olarak hazırlanmış golf alanlarında, golf oynamak veya seyretmek isteyen kişilerin seyahat etme isteklerinin karşılandığı bir turizm türüdür. Golf, küçük bir topu golf sopalarıyla ve en az sayıda vuruşla küçük deliklere sokulması uğraşına dayanan bir açık hava oyunudur.

Gün geçtikçe golf oynayan kişilerin sayısında artış görülmektedir. Özellikle 40-45 yaş üzerindeki gruplar sadece bu amaçla seyahatlere katılmaktadırlar. Önceliğini Japonların çektiği bu grupları Amerikalılar ve İngilizler izlemektedir. Sadece Avrupa'da kışı Akdeniz Ülkelerinde geçiren 200 bin golfçü olduğu bilinmektedir.

Türkiye'de dünya standartlarında golf alanlarına yönelik tesislere yatırım yapılması, ülke turizminin mevsimlik özelliğine belli bir oranda da olsa çözüm getirilebilecektir. Gelir düzeyi yüksek kişilerin tercih ettiği golf sporunun; yapılan araştırmalar sonucunda çevreye en az zarar veren, yöre mimarisi ile uyumlu olan, bu yatırım türü, diğer turistik yatırımlara oranla daha avantajlı görülmektedir.²⁰

1.3.7 Av Turizmi

Belirli güzergahlarda özel kulüpler aracılığı ile av meraklıları için düzenlenen programlara katılan kişilerin oluşturduğu bir seyahat çeşididir.

Av turizmi, gerek teçhizat bakımından, gerekse personel ihtiyacı bakımından

²⁰ Ayhan Gökdeniz, "Türkiye'nin Yeni Turizm Potansiyeli; Golf Turizmi", *Anatolia*, 2, Haziran'1995, s.43

pahalı bir turizm türüdür. Bu nedenle de av turizmi talebini oluşturan kitle de belirli bir ekonomik seviyenin üzerinde olan kişilerdir. Dağda gerekli konaklama tesislerinin yapılması, avlanılacak alanda avlık denen birimlerin oluşturulması vb., sıradan sahil otel işletmelerine göre yüksek maliyetler gerektirir. Türkiye’de bu ve bunun gibi nedenlerden, özellikle de av turizmi konusunda yöre halkının, işletmecilerin yerel yönetimlerin de bilinçsiz olmalarından dolayı, avcılık konusunda, iç turizmin küçük bir kesimine hitap etmekten öteye gidilememiştir.

Lisanslı olsun veya olmasın bilinçsizce yapılan avlanma yörede yaban hayvanlarının sayısının azalması yanında bazı hayvanların da neslinin tükenmesine neden olmaktadır. Planlı bir şekilde yapılan avlanmalar yaban hayatını yok etmemektedir. Özellikle sayıları artan yaban hayvanlarının, av turizmi açısından değerlendirilmesi doğal dengeyi de korumada yardımcı olacaktır.²¹

1.3.8 Kırsal Turizm

Bugünün insanları, yoğun çalışma şartları ve çarpık kentleşmenin olumsuz etkilerinden kurtulmak için, tatil yaparken eğlenmenin yanısıra doğayı keşfetmeyi, yerel kültürleri tanımayı, kırsal kesim insanları ile bütünleşmeyi de “turistik amaçları” içerisinde düşünmektedir. Gelişmiş ülkelerde önemli tarihsel ve sanatsal değerlere sahip kentler üzerindeki turizm yükünün hafifletilmesinde kır turizmi iyi bir alternatif olarak görülmektedir.

Kırsal turizm, deniz ve dağ gibi yörelerin dışındaki bir coğrafyada gerçekleştirilen turistik etkinlikler bütünü olarak da tanımlanabilir. Bu turizm çeşidi, çiftlik turizmi, yeşil turizm, tarım turizmi gibi türlerin hepsini kapsamına almaktadır. Özellikle tarımda bir beklentisi kalmamış yöreler için kırsal turizm tek alternatif veya belki de son şans olacaktır.

²¹ Sebahattin Karaman, a.g.e., s.183

Gelişmekte olan ülkeler bile, iş imkanları yaratmak ve köyden kente göçü azaltmak amacıyla kırsal alan ve küçük köylere turist çekmeye çalışmaktadırlar. Turizm Avrupa Alpleri'nde ekonomik büyüme ve istihdam imkanı yaratarak dış göçe yönelik itme faktörlerini azaltmış olsa da daha elverişli kaynak tabanı olan birçok kırsal alanda, şimdiki haliyle, ek bir gelir kaynağı teşkil etmektedir.²²

Bu turizm türünde konaklama biçimlerini, bu turizme olan talep kesimlerine göre, kamping alanları çiftlik evleri, kırsal yöre otel ve motelleri olarak çeşitlendirmemiz söz konusudur. Bu konaklama türlerinden hangisinin uygun olacağı, yörenin ve müşterinin özellikleri ile, örgütlenme biçimine bağlıdır.

Yapılan araştırmalar kırsal turizm için tatil taleplerinin, ortalamanın üzerinde gelir gruplarından geldiğini göstermektedir. Kırsal turizmi çekici kılan etkilerden biri de ulaşım, beslenme ve eğlence gibi giderlerin düşük altyapı harcamalarıdır. Bunun gibi olumlu etkenleri bünyesinde taşıyan bu turizm türü, tatil yapma olanakları sınırlı, çalışan kimselerin tatil yapabilmelerine (devlet desteğiyle) uygun olduğundan, sosyal turizm olayının da geliştirilebileceği potansiyele sahiptir.

Yoğun çalışma temposundan bunalmış özellikle orta yaşın üzerindeki insanlar için, kırsal turizm vazgeçilmez çekicilikler oluşturmaktadır. Bu turizm sayesinde, turizm sektörü tarım sektörünün bir alternatifi değil, tamamlayıcısı olarak değerlendirilebilir. Burada temel amaç, tarım üreticisine turizm olayı sayesinde bir ek gelir sağlanabilmesidir.²³

1.3.9 Ulaşım Araçlarına Göre Turizm Türleri

Turistlerin seyahat etmek amacıyla, seyahat türüne göre değişik ulaşım araçlarından yararlanmasıyla oluşan turizm çeşitleridir. Turistlerin seyahat

²² Martin Opperman, "Çiftlik Tatilleri", TUGEV Turizmde Seçme Makaleler, s.41

²³ "Kırsal Turizm", Türsab, 161, Haziran-1997, s.38

edebilmelerinde en önemli unsur olan ulaştırma araçları, seyahat amaçlarına, gidilen yerin mesafesine göre tercih edilebilmektedir.

Tablo 2

Türkiye'ye Gelen Yabancıların Aylara ve Taşıt Araçlarına Göre Dağılımı (1998)

TAŞIT ARACI						
AYLAR	HAVA	KARA	TREN	DENİZ	TOPLAM	% ORANI
OCAK	187 871	83 077	12 059	17 865	300 872	3,11
ŞUBAT	213 784	75 184	9 436	15 902	314 306	3,24
MART	409 563	114 063	10 134	21 444	55 204	5,73
NİSAN	461 988	116 284	8 759	52 788	639 819	6,60
MAYIS	776 401	125 696	12 651	106 146	1 020 894	10,54
HAZİRAN	793 329	126 838	9 735	116 085	1 045 987	10,80
TEMMUZ	903 599	159 340	12 649	130 638	1 206 226	12,45
AĞUSTOS	1 052 187	195 858	14 163	142 668	1 404 876	14,50
EYLÜL	975 543	151 305	13 773	156 833	1 297 455	13,39
EKİM	646 495	157 706	14 346	128 915	947 462	9,78
KASIM	336 350	152 705	11 798	37 515	538 368	5,56
ARALIK	262 619	117 981	10 569	26 366	417 535	4,31
TOPLAM	7 019 729	1 576 038	140 072	953 165	9 689 004	100,00
% ORANI	72,45	16,27 *	1,45	9,84	100,00	

KAYNAK: Turizm İstatistikleri Bülteni 1999,T.C.Turizm Bakanlığı Yatırımlar Genel Müdürlüğü Araştırma ve Değerlendirme Dairesi Başkanlığı, 1999/4, s. 32

Tablo 2'nin rakamlarını turistlerin seyahat ederken seçmiş olduğu ulaşım araçları açısından irdelersek; 1998 yılı itibarı ile ülkemize gelen turistlerin çoğunluğunun (% 72,45) havayolunu tercih ettiğini görebiliriz. Karayolunu tercih eden turistler ikinci sırada (%16,27), denizyolunu tercih edenler ise üçüncü sırada (%9,84) yer almaktadır. Demiryolu ile seyahat edenler ise dördüncü sırada (%1,45) yer almaktadır. Ulaşım araçlarıyla en fazla seyahat ise Ağustos ayında (%14,50) gerçekleştiği görülmektedir.

1.3.9.1 Kamp - Karavan Turizmi

İnsanların, seyahat ve ulaşım aracı olarak karavanları tercih ederek, aynı zamanda konaklama, yeme-içme ihtiyaçlarını da kendileri karşıladıkları turizm türüdür. Bu tür seyahat eden turistlerin ihtiyaçlarının karşılanmasında az bir yatırımla gerçekleştirilecek kampinglerin bölgenin gelişmesine katkıda bulunmalarının yanında, yörenin tanınması ve turistlerin bölgeye daha sık gelmelerine neden olacaktır.²⁴

İnsanların, özel bir merak ve bazen de hobiye dönüşen gereksinmelerinin sonucunda, deniz, kum, güneşe endeksli klasik sahil otellerinde konaklama yapmak yerine, daha çok tercih edilir duruma gelen bir turizm türü konumuna gelmiştir.

Özel ilgi turizmi de dediğimiz bu turizm çeşidinde gezen insanların gezme tecrübeleri arttıkça, davranışlarında farklılıklar gözlemlenmektedir. Genel amaçlı gezilerin yerini; özel amaçlı gezilere bırakması şeklinde değişen davranışlar ortaya çıkmaktadır.²⁵

1.3.9.2 Gemi Turizmi

Toplumların sosyal, ticari, ekonomik, kültürel ve turistik olarak etkileşim içinde olmalarında denizyolu ulaşımının önemi büyüktür. Denizyolu ulaşımında kullanılan gemiler toplu taşımacılıkta ve özellikle de turizm amaçlı taşımacılıkta etkinliğini arttırmaktadır.

Eski zamanların liman mühendisliği, daima zamanın teknolojisi ile uyumlu olmuştur. Bu amaçla limanlar genellikle doğal olarak sahile gelen dalgalardan korunabilecekleri alanlara kurulmuştur.²⁶ Deniz ulaşımı sadece teknelerin barınması için değil aynı zamanda yükleme ve boşaltma işlemleri için de liman olanaklarını gerektirmektedir.

²⁴ M.Özer ALPAR, "Eğirdir ve Yöresinde Alternatif Turizm Çeşitlerinin Geliştirilmesi", TUGEV Turizmde Seçme Makaleler-30, Eylül'1998, s.15

²⁵ Bülent A. Himmetoğlu/Robert Brotherton, "Turizmin Geliştirilmesi İçin Bir Alternatif: Özel İlgi Turizmi", TUGEV, Turizmde Seçme Makaleler: 19, Mayıs-1994, s.22

²⁶ "An Example Mediterranean Marina Design", Marine Pollution Bulletin, .23, 1991, s.405

Avrupalıların, 19.yüzyılda Atlantik Okyanusu üzerinden denizyolu ile Amerika Birleşik Devletlerine olan göç sayısının artması gemi ile yapılan taşımacılığın önem kazanmasına yol açmıştır.²⁷

Bu turizm çeşidinin Türkiye’de gelişimi ve yaygınlaşması diğer Akdeniz Ülkelerine göre daha geç ve yavaş ilerlemektedir. 1995 yılında yapılan bir araştırmaya göre Akdeniz’de en pahalı limanların Türkiye’de bulunması kruvaziyer turizmini olumsuz yönde etkilemektedir.

Türk limanları ile yabancı limanların masraflarının (1995 Haziran Maliyetleri) karşılaştırması:²⁸

Gemi: Yabancı kruvaziyer

Transit, Net ton: 5.000, Gross ton: 15.000

LİMAN	LİMAN MASRAFLARI* YEKÜNÜ
Pire	\$ 3.500
Diğer Yunan Limanları	\$ 2.500
Hayfa / Ashod	\$ 5.500
Marsilya	\$ 5.600
P.Said / İskenderiye	\$ 5.800
Barcelona	\$ 5.000
İtalyan Limanları	\$ 4.500
Kuşadası	\$ 9.670
Antalya	\$ 11.621
İstanbul	\$ 14.708

(*Liman Masrafları, fener, kılavuzluk, römorkör, barınma, sağlık resmi, deniz ticaret odası payı, atık, acenta ücretlerini kapsamaktadır.)

²⁷ Orhan İçöz, a.g.e., s.14

²⁸ Ahmet Kiremitçigil, “Kruvaziyer Turizm”, *Türsab*, 140, Temmuz‘1995, s. 27

Bu kıyaslamaya göre, Türk Limanlarının diğer Akdeniz limanlarından en az iki misli daha pahalı olduğu ortaya çıkmaktadır.

Günümüzde ise, uluslararası toplu deniz seyahatlerinin gelişmesinde büyük etken olan kruvaziyer turizmi, büyük donanımlı, lüks gemilerin önemini gündeme getirmiştir. Beş yıldızlı bir otel konforundaki 15 katlı bu gemilerden yararlanan, yüksek gelir düzeyinde olan turistlere seyahatleri boyunca çok çeşitli ve kaliteli hizmet verilebilmektedir.²⁹

Türkiye’de turizm hareketlerinin genelde kıyı şeritlerinde yoğunlaşmasına rağmen denizyolu ile gelenlerin payı düşük olmaktadır. Uluslararası nitelikte modern gemilerin sayısının az olmasının yolculukların genelde yabancı gemilerle yapılmasına neden olduğu, doğal olarak ihtiyaçların bu gemilerden karşılandığı ve bunun da Türkiye açısından döviz kaybına neden olduğu bilinmektedir.³⁰

Üç tarafı denizlerle çevrili ve özellikle de Marmara gibi bir iç denizi de bulunan Türkiye’nin uzun yıllar deniz turizminden gereken payı elde edememesi büyük bir gelir kaybına neden olmuştur. Bir Akdeniz ülkesi olarak, turizm potansiyelinin, özellikle deniz kıyısındaki turistik merkezlerde yoğunlaşması, denizyollarının önemini daha çok ön plana çıkartmaktadır.

1.3.9.3 Yat Turizmi

Günümüzde müşteri istekleri doğrultusunda çeşitlilik gösteren turizm sektöründe, tercih oranı yüksek olan yat turizmi son yıllarda büyük gelişme kaydetmiştir. Bu konuyu daha iyi kavrayabilmek amacıyla bu alandaki kavramları tanımlamakta fayda vardır.

²⁹ “Kruvaziyer Turizmi” , *Türsab*, 174, Temmuz-1998, s.58

³⁰ Bedriye Tunçsiper, “Türk Turizminde Ulaştırma Sorunları”, *Anatolia* , 2 , Haziran-1995, s.58

1.3.9.3.1 Yat Turizmi İle İlgili Temel Kavramlar

- Yat

Değişik , fakat aynı amaç çerçevesinde yat kavramının çeşitli tanımları yapılabilir. Kullanım bakımından yat, insanların gezme, görme, macera, spor, vb. nedenlerle yararlandıkları bir deniz aracı çeşididir.

Bir başka tanımda ise yat "Konaklama, mutfak, banyo (duş-wc), gibi yaşam bölümlerinden oluşan, suda yüzen, seyahat ve turizm amaçlı kullanılan deniz aracıdır".

2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu'nun 37.maddesine dayanılarak yürürlüğe giren Yat Turizminin Geliştirilmesi Hakkındaki Yönetmelikte yat; "ölçü belgesinde (Tonilato Belgesi) yat şeklinde tescil edilen gemilerle, ölçü belgesinin bulunmaması halinde gezi ve spor amacıyla yararlanılan, ancak yük ve yolcu gemisi niteliğinde olmayan teknil deniz araçları"³¹ diye belirtilmiştir. Bu yönetmelik, 23 Haziran 1991 tarihinde "Yat Turizmi Yönetmeliği" olarak değiştirilmiştir. Yapılan bu değişikliğe göre yatın tanımı ise şöyle olmuştur; Yat tipinde inşa edilmiş, gezi ve spor amacıyla yararlanılan, taşıyacakları yolcu sayısı 36'yı geçmeyen, yük ve yolcu gemisi niteliğinde olmayan, tonilato belgelerinde "Ticari Yat" veya "Özel Yat" olarak belirtilen deniz araçlarıdır.

Söz konusu yatların macera, spor, vb. nedenlerle turizm amaçlı kullanılması "yatçılık" kavramını ortaya çıkarmaktadır. Yat seyahatlerine bizzat katılan veya yatı kullanan kişilere ise "yatçı" denilmektedir.

- Yat Turizmi

İnsanların gezi, dinlenme-eğlence ve spor amacıyla ve yatla doğal, tarihi , turistik değer ve yöreleri içine alan bir rota boyunca yaptıkları geziye "yat turizmi" adı verilmektedir.³²

³¹ Resmi Gazete, Yat Turizminin Geliştirilmesi Hakkında Yönetmelik, Ankara, Sayı:18125, 04.04.1983.

³² Artun Çağlayan, "Deniz Turizmi" , 3'üncü İzmir İktisat Kongresi 21. Yüzyıla Doğru Türkiye, Marina Yatırım ve İşletmecileri Derneği, Turizm Çalışma Grubu Bildirileri, Cilt 9, S.256, 1992

Yat turizmi; psikolojik ve fiziki açıdan sağlık, spor, macera, değişik yerler görme imkanı sağlamanın yanında özgürce hareket etmek isteyenlerin tercih ettiği bir turizm türüdür.

- Yat İşletmeleri

Sahip oldukları veya kiraladıkları yerli ve yabancı yatları mürettebatlı veya mürettebatsız olarak Yat Turizmi Yönetmeliğinde belirlenen şartlarla gezi, eğlence, ve spor amaçlı kullanımları için yatçıların geçici kullanımına vererek faaliyette bulunan, Turizm Bakanlığında belgeli yatırım ve işletmelerdir.

Günümüzde müşteri istekleri doğrultusunda çeşitlilik gösteren turizm sektöründe, tercih oranı yüksek olan yat turizmi son yıllarda büyük gelişme kaydetmiştir. Konuyu daha iyi kavrayabilmek amacıyla bu alanda faaliyet gösteren işletmeleri; yat kiralama işletmeciliği, çekek yerleri, marinalar (yat limanları) şeklinde üç grupta incelememiz söz konusu olabilir.

İlk grupta yer alan yat kiralama işletmeciliği (charter firmaları); çok yüksek gelir seviyesinde bulunmayan ama yat turizminden yararlanmak isteyen turistlerin artmasıyla bu işletme çeşidi gündeme gelmiştir. Bu işletmecilik ise, mürettebatsız kiralama (bareboat charter), mürettebatlı kiralama (crewed charter) filotilla uygulaması şeklinde yapılmaktadır.

Mürettebatsız kiralama işletmelerinde; belirli bir güzergah içerisinde, çeşitli büyüklükteki teknelerin müşteri tarafından kiralanarak, kendisinin ya da yat ehliyetine sahip yanındakilerin kullanımı sonucu seyahat olayının gerçekleşmesidir. Mürettebatsız yani “bareboat” yat işletmeciliğinde yurtdışında imal edilen, bütün dünyanın marka olarak tanıdığı, standart özelliklere sahip teknelerin kiraya verilmesi bir gelenektir. Bu tip yatların müşterilerinin büyük çoğunluğu, amatör denizcilerdir. Fakat, denizi ve tekne kullanmayı az çok bilen ve yelkenle seyahat etmekten hoşlanan kişilerdir. Bu işletmecilik türü “rent a car” işletmeciliğiyle benzer yönler içermektedir. Bareboat müşterisi, sadece

Türkiye için değil; Karayipler, Yunanistan, İtalya gibi bu tür sportif yatçılığa elverişli tüm pazarlarda uzman bir tüketici profili ortaya koyan özel bir kitledir.³³

Mürettebatlı tekne kiralama hizmeti veren işletmelerin kullandıkları teknelerin büyüklüğü ihtiyaca göre değişebilir (iki kamara ile dokuz-on kamara arası). Bu tür yatlarda müşterinin seyahat esnasında hizmetlerini karşılayan kaptan ve denizcilerden oluşan mürettebat bulunmaktadır. Yolculuklarda teknenin yakıtı, bağlaması, yiyecek, içecek, vb. bütün giderler işletme tarafından karşılanmaktadır.

- Yat Limanı

Yat Turizminin Geliştirilmesi Hakkında 4.8.1983 yılında çıkarılan 18125 no'lu yönetmeliğin 4.bendinde, Ana Yat Limanı, Tali Yat Limanı ve Yat Yanaşma Yerleri ile Çekek Yerleri olarak belirlenen mahaller “Yat Limanı” olarak tanımlanmıştır.³⁴

Yat Limanı teriminin yabancı dildeki karşılığı olan “Marina” İngiltere’de, özellikle denizden yararlanma imkanlarını tanımlamak için kullanılmaktadır. A.B.D.’deki National Association of Boat and Engine Manufactures (Ulusal Makine ve Gemi Yapımcıları Derneği) toprak, su ve özel servis kolaylıklarının gelişimini içeren bir yat limanı tanımı verilmiştir. Söz konusu derneğe göre marina; geminin uyuyabileceği, yemek yiyebileceği, tamir yapabileceği, gemisinin gıda ve yakıt taleplerini karşılayabileceği, haberleşmesinin, teçhizatının ile ulaşımının sağlanabileceği yerlerdir.³⁵

Yat Yanaşma Yeri; küçük çapta kısa süreli yanaşmalara olanak tanıyan yat limanlarıdır. Bu işletmelerde bakım, onarım, ikmal ve kışlama tesisleri ile jeneratör bulundurulması zorunludur.

Tali Yat Limanı; tabi veya yapılmış bir su alanına sahip olan, daha uzun zaman kalış ve onarım imkanlarına sahip yat limanlarıdır.

³³Galip B.İsen, “Mavi Yolculuktan Yat Turizmine”, **Deniz Ticareti Dergisi**, Eylül’1996, s.23.

³⁴Resmi Gazete, 29.6.1991 tarih ve 20914 sayısındaki değişiklik.

³⁵Zeki Dinçer, “Türkiye’de Yat Turizmi”, **Türkiye Kalkınma Bankası Turizm Yıllığı 1987**, (Ankara:1989), s. 20

Ana Yat Limanı; dalga etkisinden uzak kapalı bir alanı kapsayan, büyük çapta kışlama ve bakım-onarım olanakları ile, tali yat limanı özelliklerini de taşıyan yat limanlarıdır.

Yat Çekek Yeri; deniz üzerinde yapılaşma zorunluluğu olmayan ve yatlara kışlama, karada muhafaza, bakım ve küçük onarım (tersane ve büyük onarım tesisleri hariç) hizmetlerini verebilecek niteliklere, Turizm Bakanlığı'nca belirlenecek tesis ve teçhizata sahip yerlerdir. Buralarda giriş ve çıkış kontrolü ile teknelerin güvenliğinin sağlanması, karada ve denizde çevre kirliliğini önleyici tedbirlerin alınmış olması gerekmektedir.

- Yat Kayıt Belgesi

Yat Turizm Yönetmeliğinde, Türk Bayraklı yatlar ile, yabancı limanlardan gelen veya Türkiye'de kışlayan yabancı bayraklı yatların vardıkları ilk Türk Limanında veya kışlamak üzere kaldıkları son bağlama yerinde yapacakları beyan ve işlemlerin yer aldığı, Türk Limanları Yat Kayıt Belgesi (Transit) (Log) şeklinde yer almaktadır.

- Gros Ton

Geminin brüt tüm, geminin bir bütün olarak taşıdığı su hacmidir.

- Net Ton

Yük ve yolcu taşımaya müsait olmayan bölümlerin (makine, gemi adamlarına ayrılan kamaralar vs.) gros tondan çıkarılmasıyla hesaplanan tonajdır.

- Yatçılık Bölgesi

Askeri güvenlik ve özel güvenlik bölgeleri, askeriye tarafından yasaklanan bölgeler ile Genel Kurmay Başkanlığı'nca yat turizmi yapılması sakıncalı görülen bölgeler dışında kalan Türkiye sahillerinin tamamını içine almaktadır.

Yatçılık, birçok unsurun biraraya gelerek bir deniz gezisi hizmetinin sunulmasıyla sonuçlanan ekonomik faaliyettir. Limanlar, barınaklar gibi altyapı hizmetleri,

inşa sanayi, idari hizmetler gibi boyutlarıyla geniş ölçüde istihdam yaratan bir sektör olarak tanımlanabilir. İstihdam edilen personelin sınırlı da olsa, beceriler kazanmış olması gerekliliği kalifiye eleman yetiştirilmesi bakımından bir başka altyapı baskısı oluşturmaktadır.³⁶

- Yat turizmine iştirak eden turistler

Kendi yatları ile seyahat edenler ve kiralık yatlarla bu olaya katılanlar şeklinde bir ayırma tabi tutabiliriz. Birinci grupta yer alan kişiler kendi mülkiyetlerinde olan yatlarla seyahat etmelerine rağmen bu grubu iki şekilde ayırma tabi tutmamız söz konusudur. Bunlardan ilki: özellikle refah seviyesi yüksek, gelişmiş ülkelerde yaşayan, zamanı kısıtlı olan, yakın mesafede, marinalarda barınan, küçük tekneleri ile genellikle kısa süreli ve mesafeli seyahat eden yatçılardır. İkincisi ise, gezici yatçılar dediğimiz yatlarında zamanlarının tümünü ya da yılın en az birkaç ayını teknelerinde geçirecek kadar bol zamana sahip olanlardır.

Özellikle belirli bir yaşın üstünde, emekli olmuş bu tür insanlar, planlarını belli bir kalıp içine oturtanlardan değildir. Merak ettikleri yere gidecek zamanları ve özgürlükleri bulunmaktadır. Yılın birkaç ayını yatlarıyla değişik güzellik ve macera yaşayarak geçiren bu gruptaki yatçılar, belirli marina veya çekek yerlerinde emniyet içinde yatlarını bırakarak iş hayatlarını sürdürmektedirler.

İkinci grupta yer alan kişilerin bu turizm çeşidinden yararlanmaları; “yacht charter” işletmelerinden rezervasyonla kamara ya da yat kiralayarak gerçekleşmektedir. Son yıllarda özellikle denizyolu ile seyahat etmek isteyen bu tip turistlerin, yat turizmi içinde önemli bir yeri bulunmaktadır.

Başka bir ülkenin limanına yabancı bir ülkenin karasularından giren sarı bayrak (Q Flag) çekmek zorunda olan yatlar “Sarı Bayraklı Yat” adını almaktadır. Özel veya ticari olarak gezi, eğlence ve spor amacıyla kullanılan boyca ve gros ton olarak diğer yatlardan büyük olan lüks deniz aracına ise “Mega Yat” denilmektedir

³⁶ a.g.e., s.85

Bunun çeşitlemelere ek olarak, yatları çift gövde üzerine oturtulmuş tekne olan “Katamaran”, üç gövde üzerine oturtulmuş olan “Trimaron” adları ile yapım özelliklerine göre de bir sınıflandırmaya tabi tutabiliriz.

Yat turizminde yatçıların hizmetinde kullanılan yatlar; genellikle yelkenli ve motor yatlardır. Turistlere ve yatlarına gereken her türlü hizmet marinalar ve çekek yerleri tarafından verilmektedir. Bu işletmelerde kalifiye ve tecrübeli personel çalışmaktadır.

Turizm sektöründe herhangi bir turizm çeşidinin geliştirilebilmesinde olduğu gibi; yat turizminde de yukarıda sıralamaya çalıştığımız yat, yatçı, marina hizmet personelinin önemi büyüktür. Ama bunların yanında uygun iklim şartları, ulaşım olanakları, doğa ve deniz yapısının da uygun olması gerekliliğinden dolayı, yat turizmi yerkürede ancak belirli bölgelerde yaygınlaşma olanağı bulmuştur.

1.3.9.3.2 Dünyada Yat Turizminin Gelişimi

Yatların ilk kullanım amaçları arasında yer alan, insanların zorunlu ihtiyaçları için taşıma yapmak ve savaşlarda bir ulaşım aracı olarak faaliyet göstermeleridir.

İlk yelkenli tekne M.Ö. 4000’ yıllarda Nil Nehrinde Firavunların zevk amaçlı gezintilerinde kullanılmıştır. M.S. 1400 yılında da üç direkli yelkenli tekneler görülmeye başlamıştır. 1660 Yılında Flemenklilerin İngiltere Kralına Mary adlı bir tekne hediye etmeleriyle birlikte “Jaght” (avcı) kelimesi “yacht” a dönüşmüştür.

Tarihte ilk yat kulübü 1720 yılında İrlanda’da oluşturulmuş, bunu 1770’lerde İngiltere izlemiştir. Yat yapımındaki gelişme hızı ülkeden ülkeye değişmiştir. Denge, hız ve güvenlik unsuru ön plana alınarak 1890 yılında ilk alüminyum yat gövdesi yapılmıştır. Daha sonra yat yapım eksperlerinin ortaya çıkmalarıyla birlikte bugünün modern yatlarının ilk prototipleri yapılmaya, 1950’li yıllarda da ilk polyester ve fiber tekneler inşa edilmeye başlanmıştır. Okyanus ötesi adalar Avrupa ve Amerika’nın ilk gezi noktalarını oluşturmuş, 20. Yüzyılın başından itibaren turizm mevsiminin uzun olduğu Akdeniz

kıyılarına ilgi artmış ve ilk önce Fransa, daha sonra İtalya ve İspanya yat turizmi alanında önde gelen ülkeler olmuşlardır.³⁷

Akdeniz Bölgesi'ndeki antik limanların, mimari ve kültürel özellikleri teknoloji tarihinin temelidir. Zamanın denizcilik gereksinimleri konusunda, Romalıların deniz taşımacılığı trafiğine yönelik bize kadar gelen işlevsel ve etkili yönleri antik dönemdeki kullanılan boyutlarına, çağdaş turistik limanların tasarımıyla bugün bile uyumludur. Geçmişe yönelik bu bilgiler, dalga hareketinden, dolgudan, kirlenmeden, harekete ve hoş yönlere sahip tasarımı aracılığıyla, çevrenin görünümünün ve yapısının içi içe girmesini önlemekte, aynı zamanda, Akdeniz'deki yeni turistik limanların tasarımındaki yenilikçi çözümleri arttıran önemli turistik ve kültürel çekicilikleri bölgeye çekmektedir

Tablo 3
Akdeniz Ülkeleri Marinaları

ÜLKE ADI	KAPASİTESİ	%	Marina Sayısı	%
İSPANYA	61.641	0,27	159	0,30
İTALYA	60.000	0,26	125	0,24
FRANSA	69.838	0,31	111	0,21
HİRVATİSTAN	5.464	0,07	43	0,08
TUNUS	1.521	0,01	28	0,05
YUNANİSTAN	4.932	0,02	12	0,02
MALTA	920	0,00	3	0,01
G.KIBRIS	900	0,00	2	0,00
K.KIBRIS	200	0,00	2	0,00
İSRAİL	2.670	0,01	7	0,01
TÜRKİYE	9.956	0,04	34	0,06
TOPLAM	228.042	1,00	526	1,00

Kaynak: Hasan Kaçmaz, Türkiye Marina Yatırım ve İşletmecileri Derneği, 1999 Yılı Verileri

³⁷ Zeki Dinçer.a.g.e., s. 19

Fransa'da yat turizmine yönelik olarak yatırımcılar ve yat işletmelerinin teşvik edilmesinin yanı sıra yabancı işletmelere de yat işletme ve charter izni verilmiştir. Charter olayına ilgi arttıkça yatçılar, İtalya, İspanya, Yugoslavya ve Yunanistan kıyılarını charter kapsamına almışlardır. Yat turizmi konusunda yeterli bilgiye sahip olmayan bazı ülkeler, geçici bir süre için Avrupa modelini uygulayarak altyapı çalışmalarını tamamlamışlar ve kendi ulusal yat turizmi politikalarını oluşturmuşlardır.³⁸

1998 yılında Tablo 3'de görüldüğü gibi Akdeniz havzasında kapasite olarak Fransa'nın (69.838) ilk sırada yer alması; kırsal turizm gibi alternatif turistik ürünlerin gelişmişlik ve çeşitliliği ülkeye yönelik yat turizminin gelişiminde etkili olmaktadır. Akdeniz'in en eski deniz kültürlerinin izlerini barındıran İspanya ise 159 marina ile ilk sırada yer almasına karşılık, kapasite açısından ikinci sırada yer almaktadır. Türkiye ise toplam 228.042'lik toplam kapasite içinde 34 adet işletmesi ile 9.956 kapasiteye sahip bulunmaktadır.

Ekonomik yönden gelişmiş ülkelerin vatandaşlarının yat sahibi olmaları refah seviyelerinin bir göstergesi olarak gösterilmekte iken, normal gelir grubunda yer alan kişilerin de yat turizmine katılmalarına olanak tanıyan kiralık yat işletmeciliğinin de yaygınlaşması ile bu turizm çeşidi günümüzde; sualtı fotoğrafçılığı, sualtı avcılığı ve dalış turizmi gibi turizm çeşitlerinin de gelişmesinde etkili olmuştur.

Dünya Yatçılık Bölgeleri;³⁹

Akdeniz : En önemli yatçılık merkezidir. Orta ve Kuzey Avrupa ülkeleri yatçılarına hizmet vermektedir.

Karayip Adaları : Atlantik Okyanusunda bulunan bu adalar topluluğu genel olarak Amerikan Yatçılarına hizmet vermektedir. Aynı zamanda Avrupalı yatçıların önemli toplanma merkezlerindedir.

³⁸. Meral Özer, "Türkiye'de Yat Turizmi", T.C.Kalkınma Bankası Uzmanlık Tezi, (Ankara:1990), s.21

³⁹ Hasan Kaçmaz , Marina Yatırım ve İşletmecileri Derneği Verileri, 1999.

Karayip Adaları : Atlantik Okyanusunda bulunan bu adalar topluluğu genel olarak Amerikan Yatçılarına hizmet vermektedir. Aynı zamanda Avrupalı yatçıların önemli toplanma merkezlerindedir.

Florida : Amerikan yatçılığının merkezlerindedir. Aynı zamanda uluslararası yatçılık için cazip bir bölgedir.

Rhode Island : New York yakınlarındaki bu merkez daha çok Amerikalı yelkenli yatların toplandığı bölgedir.

Saint Diego – San Fransisko : Amerikan yatçılığının Batı kıyılarındaki önemli merkezidir.

Pasifik Adaları : Dünya çevresi turu yapan yatçıların uğrak noktalarındandır.

Puket Lagonları – Tayland : Uluslararası Yatçılığın merkezlerindedir.

Seyşel Adaları ve Maldiv Adaları : Uluslararası yatçılığın merkezlerindedir.

BÖLÜM II

TÜRKİYE'DE YAT TURİZMİ

2.1 Türkiye'de Yat Turizminin Gelişimi

Alt ve üst yapı yatırımlarının yetersizliği yanında, bu konuda mevzuat ve yönetmeliklerin çıkarılmasında geç kalınmasından dolayı da, Türkiye'de yat turizmi konusunda gelişmeler, dünya geneline göre önemi geç kavranan bir sektör olmuştur.

Türkiye'de yat turizminin ve işletmeciliğinin başlangıcı “Halikarnas Balıkçısı” olarak bilinen ünlü yazar ve araştırmacı Cevat Şakir Kabaağaçlı ve arkadaşlarının 1960'lı yıllarda balıkçı tekneleri ile düzenledikleri ilk mavi yolculuklar oluşturmuştur.⁴⁰

Yunanistan'dan günübürlük geziler için gelen ilk turist teknelerinin Çeşme, Datça, Marmaris, Bodrum ve Ege'deki diğer yerleşim merkezlerini ziyaret etmeleri 1965 yıllarına rastlamaktadır. Yunanistan'da bulunan tur operatörleri daha sonraları bu olayı tur programlarına katarak Türkiye'de değişik ve yeni bir alanda turizm çeşidinin doğmasına neden olmuşlardır. Dünyayı kendi tekneleriyle dolaşan ilk Türk ünvanına sahip olan, Sadun-Oda Bora çiftinin “Kısmet” adlı tekneleriyle 3 yıl süren gezilerinde yaklaşık 30.000 millik yol alarak, bu alanda öncülük yapmışlardır.⁴¹

Yat Turizminin Türkiye'deki geçmişini, 1982'de yayımlanan 2634 Sayılı Yasa öncesi ve sonrası olarak iki bölümde inceleyebiliriz.

⁴⁰ V.Uğur Tandoğan, “Turizm İşletmelerinde Hizmet Kalitesi”, Hafta Sonu Semineri, 13-15/ 12/ 1996, Nevşehir, s.149

⁴¹ Muharrem Canik, “Türkiye'de Yat Turizminin Genel Durumu, Sorunları ve Çözüm Önerileri- Uygulamaya Ait Bir Örnek Olay-, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul-1994, s.35

2.1.1 2634 Sayılı Yasadan Önceki Durum

Yunanistan'ın Ege ve Anadolu kıyılarını kapsayan yat turlarının satılmaya başlanmasıyla 1960'lı yıllarda Türkiye'de yatçılık konusu gündeme gelmiştir. İlk kez 1967 yılında "Bakanlıklararası Yat Limanlarını Planlama Teknik Komisyonu" kurulmuştur. Sözü edilen organizasyon çalışmaları sonucunda, Türkiye'de -herhangi bir talep ve güzergah analizi temeli olmadan- II. Beş Yıllık Kalkınma Planı döneminde (1968-1972) yat limanlarının inşa edilmesi planlanmıştır. Bu plan döneminde, 1971 yılında Türkiye'de ilk olarak yat limanları ve yat yanaşma yerlerinin hizmet vermesi beklenmiş ve bu tesislerin en verimli şekilde işletilmesinin de Ulaştırma Bakanlığı tarafından gerçekleştirileceği düşünülmüş, Bodrum Yat Limanı'nın 1971'de, Kuşadası Yat Limanının ise 1972'de açılması öngörülmüştür.⁴² Fakat Bodrum Marinası Ekim 1976'da, Kuşadası Marinası da Ocak 1977'de T.C. Turizm Bankası tarafından işletilmeye başlanmıştır. Ayrıca 1970'li yıllarda faaliyete başlayan çeşme yat limanı da iç ve dış turizme hizmet vermek amacıyla açılmıştır. Varolan marinaların kapasitelerinin artması ile diğer marinaların hizmete girmesi ise, 1980'li yıllardan sonra gerçekleşmiştir. III. Beş yıllık Kalkınma Planı döneminde (1973-1977), 1973 yılı programı ve icra planında, Turizm ve Tanıtma Bakanlığı ile Ulaştırma Bakanlığı tarafından yat limanı ve yanaşma yerlerinin birlikte işletilmesi kararı alınmıştır.⁴³

1960'lı Yıllardan itibaren turizm ağırlıklı deniz taşımacılığı kendini hissettirmiş ve gemi işletmeciliğinde "yüzen otel" prensibi hakim olmaya başlamıştır. 1975 Yılından itibaren de klasik yolcu gemisi işletmeciliğinin modern turizm işletmeciliği ile birleşiminden doğan "Kruvaziyer" gemi işletmeciliğine geçilmiştir.⁴⁴

⁴² Kalkınma Planları, Yıllık Programlar ve İcra Planlarında Turizm, Kültür ve Turizm Bakanlığı Araştırma, Planlama ve Koordinasyon Kurulu Başkanlığı, Ankara, 1985, s. 94-95

⁴³ Mustafa Nazmi Doğan, "Yat Turizminde Birer Altyapı Olarak Marinalar İle Yönetim ve Organizasyonunun Önemi" Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Haziran, 1990, s.14

⁴⁴ Kenan Öner, "Türkiye Deniz Ulaşımının Turizme Etkileri", TYD Dergisi, , 15, Mayıs-Temmuz'1993, s.15

1980 Yılında Turizmi Teşvik Çerçeve Kararında, genel esasları içeren 2. Maddenin 1.fikrasında “krvaziyer turizmi, yat turizmi ve liman işletmeciliğinin geliştirilmesi ulaşım sistemlerinin turizm mevsimi boyunca en yüksek kapasitede hizmet verebilecek seviyede tutulması için tedbirler alınır ve en kısa zamanda sonuçlandırılır” şeklinde belirtilmiştir.⁴⁵

1981 Yılı programı ve icra planında yat turizminin gelişmesini sağlayacak yeni bir kanun tasarısı hazırlanıp karar merciine sunulması 1978 – 1983 dönemi IV. Beş Yıllık Kalkınma Planı’nda kabul edilmiştir.

2.1.2 2634 Sayılı Yasa Sonrası Durum

Turizm ve yat turizmi 1980’li yıllarda yurdumuzda hızlı bir gelişme göstermiştir. Yat turizminin gelişmesinde sorun oluşturan yasal engeller, 12.03.1982’de kabul edilen, 16.03.1982 tarihli resmi gazetede yayımlanan 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu ile ortadan kaldırılmaya çalışılmıştır. Yatçılık sektörüne ilişkin genel hükümler içeren bu yasa, yat limanı ve ticari yat işletmesi hakkını özel sektöre de tanımıştır. Ayrıca yasa; yabancı yatların Türkiye’de kalış sürelerini ve Türk karasularında seyir esaslarını belirli usullere bağlamıştır.

Uzun yıllar yük ve yolcu gemileri için, 1930’lu yıllarda düzenlenmiş mevzuatı uygulamaya çalışmak, yat turizminin gelişimini engellemiştir. Bu konuda sürekli bir büyüme olanağı ise, 1982 yılında düzenlenen yatlara özgü kurallar sayesinde sağlanmıştır.⁴⁶ 4 Ağustos 1983 tarihli Resmi Gazetede yayımlanan “Yat Turizminin Geliştirilmesi Hakkında Yönetmelik”in genel olarak düzenlemesi de; yat limanı yatırım ve işletmeciliği, yat işletmeciliği, yatların Türk karasularında seyir ve yabancı yatların Türkiye’de kalış esasları konularında olmaktadır.

⁴⁵ 27.06.1980 gün ve 17030 sayılı Turizmi Teşvik Çerçeve Kararı

⁴⁶ Cem A. Tarhan , “Devletin Turizmin Gelişimine Etkisi ve Türk Turizminin Hukuki Sorunları”, Bilkent Üniversitesi, T.C. Turizm Bakanlığı, I.Turizm Şurası, Ankara:20-22 Ekim 1998, s.27

Çok kapsamlı alt ve üst yapı yatırımı gerektiren yat limanlarının yatırım ve işletmeciliği hakkında sınıflama ve gerekli şartlar konusunda söz konusu yönetmelikte tatmin edici bilgiler bulunmaktadır. Fakat, yollardan pis su ve yağ çekecek araç gereç bulundurulması zorunluluğu aranmaması çevrede telafisi zor, çok yönlü kirlenmelere neden olacaktır. Yatların ürettiği sintine suyu genelde temiz olmasına rağmen sintine suyuna karışacak az miktarda yağ bile suyun kirliliğinde etkilidir. Sintine suyunu çekebilecek seyyar dalgıç pompalarının ve en az 50 litrelik seyyar tankların her yat limanında en az iki, yat yanaşma yerlerinde ise en az bir adet olmak üzere bulundurulması zorunluluk arz etmektedir.⁴⁷

Dünyada, yatların ürettikleri pis sular bir sorun olmaya devam etmektedir. Bu sorunun giderilmesine, son yıllarda motor yatların çoğunluğunda bulunan güverte üstü pis su çekme düzenlerinin yaygınlaşması ve çevre bilincinin de baskı unsuru olarak kullanılması çözüm yolu getirebilecektir.

Yat turizmindeki gelişmenin bir başka ilgi çekici boyutu da yat inşa sektöründe yaşanmaktadır. Bodrum, Bozburun ve Karadeniz kıyılarında geleneksel biçimde inşa edilen ahşap tekneler ile İstanbul Tuzla Tersanelerinde yapılan metal ve fiber yatların yanı sıra son yıllarda bu tersanelerde inşa edilen süper yatlar Türkiye için yeni bir ihracat portföyü oluşturmaya başlamıştır. Turizm sektörünün bu dalını daha canlı ve verimli hale getirmek, gelişmesini önleyici bürokratik engelleri azaltmak amacıyla kamu otoriteleri ile yapılan çalışmalara ağırlık verilmektedir. Bu konuda; Turizm Bakanlığı'nın Türk Yat turizminin Doğu Akdeniz'e yönelen uluslararası yat turizminden hakettiği payı alabilmesi, Türkiye'nin arz değerleri ile talep boyutlarının ve yat güzergahlarının saptanması amacıyla 1991 yılında hazırladığı "Yat Turizmi Master Planı" en önemli gelişmelerden birisidir.⁴⁸

⁴⁷ Yat Limanları Master Planları, Turizm Bakanlığı, Ankara, 1995, s. 251

⁴⁸ Yat Turizmimiz Dünyaya Açılıyor", İpek Yolu, 6, 1994, s.10

Hava ve kara ulaşımındaki kolaylıklar, kültür çeşitliliği, yeterli ve korunaklı marinalar, destek turizm işletmelerinin çeşitli ve çok sayıda olması, deniz suyunun temizliği gibi faktörler yat turizmi için Türkiye'yi cazip bir merkez haline getirmiştir. Bu gelişmede, son yıllarda özellikle Yugoslavya'da yaşanan iç savaş ve 1990'lı yıllardan sonra AB'nin kendi karasularına bağlı yatlara yeni vergiler uygulaması da etkili olmuştur.

2.2 Yat Turizm Arzı

Belli şartlar altında belirli bir fiyattan bir ülkenin veya bir bölgenin turistlere satmaya ya da turistlerin faydalanmasına sunmaya hazır oldukları turistik zenginliklerin bütünü genel olarak turizm arzını ifade etmektedir.⁴⁹ Yat turizminin gerçekleştirilmesine olanak sağlayacak gerekli altyapı ve çekiciliklerin durumu ise, yat turizm arzını oluşturmaktadır.

Türkiye, %87.19'u ana kara parçalarının ve %121.8'i de adalar kıyılarının olmak üzere toplam 8333 km kıyı şeridinde sahiptir. Karadeniz ile Marmara Denizi, Marmara Denizi ile Ege Denizi dar ve sığ olan boğazlarla birbirine bağlantılıdır. Akdeniz ise dar ve sığ olan Cebelitarık Boğazı ile Atlas Okyanusuna ve daha sonra dan açılan Süveyş Kanalı ile de Hint Okyanusu'na bağlıdır. Bu durum, Türkiye'yi çevreleyen denizlerin ekolojik yapısında da farklılıklar oluşturmuştur.⁵⁰

Deniz ve kıyılarında Türkiye'de yapılacak yatırımlar için, uygun altyapının zenginliği ve çeşitliliği; yat turizm arzı bakımından büyük bir avantaj olarak kabul edilmektedir. Bu avantaj bugüne kadar yeterince değerlendirilememiş olmasına rağmen, mevcut yatırımların maksimum verimliliğinin sağlanması yönünde pazarlama çalışmalarına hız kazandırılması gerekmektedir.

⁴⁹ Hasan Olalı- Alp Timur, **Turizm Ekonomisi**, (İzmir: Ofis Ticaret Matbaacılık Şirketi, 1998), s. 171

⁵⁰ "Türkiye Su Ürünleri Sektörü", İstanbul Ticaret Odası Yayın No= 1999-2, s.31

2.2.1 Türkiye Yat Limanları ve Yat İşletmeleri

Türkiye’de yat turizmine hizmet veren yat limanlarının sayısında geçmiş yıllara oranla büyük artışlar kaydedilmiştir. İşletmelerin büyük çoğunluğunun Ege ve Akdeniz Kıyılarında yer alması, yat turizminin de bu bölgelerde gelişmesinde etken olmuştur. Özellikle, yoğunlaşma İstanbul ile Antalya arasında görülmektedir.

Tablo 4
İstanbul-Marmaris Kıyıları Marinaları

LİMAN ADI	DENİZ	KARA	TOPLAM KAPASİTE
Ataköy Marina	700	100	800
Setur Kalamış Marinası	1,145	200	1345
Atabay Yat Çekek Yeri	-	60	60
Çanakkale Marinası	60		60
Setur Ayvalık Marina	120	150	270
Setur Çeşme Marina	180	90	270
Yeni Çeşme Marinası	350	-	350
SığacıkBelediye Marinası	400	-	400
Setur Kuşadası Marinası	360	175	535
Karada Marina Bodrum	375	40	415
Yat Lift	-	100	100
Gündüz Çekek	-	85	85
Dağca Belediye Marinası	50	-	50
Martı Marina	260	40	300
Marmaris Netsel Marina	720	200	920
Albatros Marina-Marmaris	40	280	320
Sun Marina Yat Çekek Yeri –Marmaris	-	100	100
Marmarin Yat Çekek Yeri – Marmaris	-	200	200
Yat Marin Yat Çekek Yeri	-	100	100
Kumlubük Yat Clup – Marmaris	10	-	10
TOPLAM	4770	1920	6690

Kaynak:Hasan Kaçmaz, Marina Yatırım Ve İşletmeleri Derneği, 1999 Verileri

En fazla yoğunluk ise, Bodrum ile Fethiye arasında dikkati çekmektedir. (Bkz.Ek.1) İstanbul ile Marmaris arasında yer alan Yat Limanlarının yat kapasiteleri Tablo 4’te denizde bağlama 4770 ve karada park ise 1920 olmak üzere toplam 6690’dır

Tablo 5**Antalya – Mersin Bölgesi Marinaları**

LİMAN ADI	DENİZ	KARA	TOPLAM KAPASİTE
İltur Göcek Marina	160	-	160
Scopea Marina	85	-	85
Göcek Çekerek Yeri- (Yeni)	-	156	156
Göcek Belediye Marinası	170	-	170
Yeni Göcek Marinası	400	-	400
Fethiye Belediye Marinası	120	-	120
Kalkan Belediye Marinası	40	-	40
Kaş Belediye Marinası	80	-	80
Setur Finike Marina	350	150	500
Park Kemer Marina	220	100	320
Setur Antalya Marina	250	350	600
Turban Kaleiçi Marina	65	-	65
Bozyazı Belediye Marinası	300	150	450
Mersin Belediye Marinası	120	-	120
TOPLAM	2.360	906	3.266

Kaynak:Hasan Kaçmaz, Marina Yatırım ve İşletmecileri Derneği, 1999 Yılı Verileri

Tablo 5’te Antalya – Mersin arasında yer alan marinaların yat kapasiteleri ise, denizde bağlama 2360, karada park ise 906 olmak üzere toplam 3266’dır. Türkiye’de yat turizminin gelişmesinde, yat limanlarının sayı olarak fazla olmasının yanında, işletmelerde uluslar arası standartlarda hizmet verilmesinin de önemi büyüktür. Günümüzde bu sektörde de pazarlama çalışmalarına daha fazla ağırlık verilmesi gerekmektedir.

Yat turizminin gelişiminde mürettebatlı veya mürettebatsız olarak kiraya verilerek işletilen yat işletmeleri de etkili olmaktadır. Bu sektörde de geçmiş yıllara oranla olumlu gelişmeler kaydedilmektedir.

Turizm Bakanlığı Yat istatistiklerine göre Tablo 6’da; Yatırım Belgeli Yat İşletme sayısında 1989 ile 1998 yılları arasında yatırımcı sayısında %24 oranında azalma görülmektedir. Bunun nedenleri ise aşağıdaki şekilde özetlenebilir;

Tablo 6
Yat Yatırım Belgeli İşletmelerin 1989-1998 Yıllarında İşletme, Yat
ve Yatak Sayıları

YILLAR	İŞLEME SAYISI	YAT SAYISI	YATAK SAYISI
1989	93	510	4900
1990	79	378	3986
1991	83	397	4281
1992	80	390	4121
1993	81	400	4253
1994	73	328	3565
1995	72	336	3655
1996	71	324	3628
1997	71	321	3605
1998	70	320	3593

Kaynak: a.g.e., s.123

Tablo 7
Yat İşletmesi Belgeli Türk İşletmelerin 1989-1998 Yılları Arasında İşletme,
Yat ve Yatak Sayıları

YILLAR	İŞLEME SAYISI	YAT SAYISI	YATAK SAYISI
1989	83	544	4964
1990	84	441	4365
1991	88	460	4559
1992	93	481	4971
1993	95	474	5034
1994	99	524	5401
1995	98	547	5667
1996	98	585	5905
1997	99	606	6071
1998	101	625	6196

Kaynak: a.g.e., s.123

•Yat İşletme Belgeli Türk İşletmelerin sözkonusu yıllar arasında işletme yat sayılarındaki gözlenen artışa oranla, Yat İşletme Belgeli Yabancı İşletmelerin sayısında azalma görülmektedir. Türk Yat İşletmelerindeki İşletme başına yat adedi 6.5'ten 6'ya gerilemiştir. Yabancı işletmelerdeki kuruluşa isabet yat sayısı ise 26'dan 39'a yükselmiştir. Bu filolar Türk İşletmelerine kıyasla yüksek kapasiteyle daha verimli işletilebilmekte ve aynı zamanda da pazarlanabilmektedir.

Tablo 8

Yat İşletme Belgeli Yabancı İşletmelerin 1989-1998 Yıllarında İşletme,Yat ve Yatak Sayıları

YILLAR	İŞLEME SAYISI	YAT SAYISI	YATAK SAYISI
1989	24	623	4394
1990	24	583	4102
1991	19	403	2846
1992	18	525	3609
1993	18	553	3732
1994	15	498	3243
1995	11	412	2616
1996	10	398	2542
1997	7	393	2479
1998	8	413	2551

Kaynak: a.g.e.s.123

•Yabancı yat işletmeleri 1991 Körfez krizinden ve 1993'ten sonra ise terörden olumsuz yönde etkilenerek Malta ve Karayipler gibi diğer yörelere kaymışlardır.

•Yugoslavya'nın dağılma sürecinde buradaki yatların bir bölümü Türkiye'ye gelmiş iken, bölgedeki barışın kısmen sağlanması üzerine Avusturya ve Alman bayraklı bazı firmalar Slovenya ve Hırvatistan kıyılarına geri dönüş yapmaktadırlar.

Yabancı yat işletmelerinin Türkiye'deki çok olumlu çalışma koşullarına rağmen (yatak başına yıllık 200 \$ ödeme, KDV ödememe, fiyatlarda KDV sebebiyle indirim) işletme sayısındaki azalmanın önemle üstünde durulmalı ve kapasite açığının nasıl doldurulacağı özellikle Türk Yat İşletmelerinden bu konuda yararlanma biçimi düşünülmelidir.

- Yabancı bayraklı tekne kiralayan işletmeler filolarındaki pek az teknenin mülkiyetine sahiptir. Yatlarının çoğunluğunun münferit sahipleri bulunmakla birlikte, çalıştırılmaları işletmeciler kuruluşa bırakılmaktadır.

- Avrupa Birliği'ne üye ülkelerdeki tekne sahipleri genellikle, kendi ülkelerinden %18,5 KDV ödemeksizin ihraç kaydıyla satın aldıkları yatları, Avrupa Birliği bünyesinde olmayan ülkelere işletmek üzere göndermektedir.⁵¹

2.2.2. Bakanlık Çalışmalarında Yer Alan Yat Limanları

Turizm yatırımcıları tarafından, Türkiye'nin Akdeniz çanağında toplam yat limanı kapasitesinin sadece % 5'ine sahip olduğu vurgulanmaktadır. Mevcut potansiyel ile karşılaştırıldığında bu orandaki kapasitenin çok yetersiz kalması nedeni ile, Ulaştırma Bakanlığı'nın bu alandaki açığı kapatmak için çareyi Yap-İşlet-Devret modelinde bulduğu gözlenmektedir.

Ulaştırma Bakanlığı'na bağlı Demiryollar, Limanlar ve Havameydanları Genel Müdürlüğü (DLH), son dört yıl içinde, 25 adedini genel bütçe imkanlarıyla, 25 adedini de Yap-İşlet-Devret modeli ile gerçekleştirerek, toplam 50 adet yat limanını yatırım programına almıştır.(Bkz.Ek.2)

⁵¹ Engin Türker, "Mürettebatsız Yat İşletmeciliğinin 13. Yılında Gelişim Doğruları", 1.Bilkent Turizm Forumu'96, 29-30 Kasım, s.90

2000 Yılında tamamlanması hedeflenen 14.500 yatlık proje kapsamındaki yat limanları bittiğinde Türkiye'nin yat kapasitesi 25.000'e ulaşacaktır. Böylece Akdeniz ülkeleri arasındaki halen yüzde 5 olan yat bağlama kapasitesi yüzde 12 olacaktır.

Tablo 9'da görülen ve yapımı devam eden yat limanlarının inşaatının gecikmesi ise sektörü olumsuz yönde etkilemektedir.

Tablo 9

İnşaatı Devam Eden Yat Limanları

Liman Adı	Kapasite
Antalya Kaş Yat Limanı I.Kısım	400
İzmir Çeşme Bal. Bar. Yat Limanı Ol.Geliş.	400
İzmir Çeşme Dalyanköy Yat Yanaşma Yeri	400
Balıkesir Burhaniye Yat Limanı	100
Antalya Finike Bal. Bar. Yat Lim. Ol. Geliş.	400
Antalya Gazi Paşa Yat Limanı	250
Antalya Manavgat Irmakağzı Yat Limanı	100
Antalya Alanya Yat Limanı	425
Mersin Yat Limanı	500
İstanbul Kumburgaz Yat Limanı	100
Tekirdağ Marmara Ereğlisi Yat Limanı	100
Yalova Yat Limanı	200
Trabzon Yat Limanı	275
İzmir Sığacık Yat Limanı	150
İçel Kumkuyu Yat Limanı	200
Çanakkale Bozcaada Yat Yanaşma Yeri	30
İzmir Alaçatı Yat Limanı	400
Toplam	4430

Kaynak: "Yat Turizmi", **Türsab**,188, Eylül-1999, s.26

2.3 Türkiye’de Yat Turizm Talebi

Belirli bir ekonomik güce sahip olan günümüz çalışan insanların, çalışma şartlarının da iyileştirilmesiyle turizm olayından yararlanma istekleri daha zorunlu ihtiyaçlar arasında yer almaya başlamıştır. Belirli bir piyasada, belirli bir zamanda, diğer faktörler değişmemek üzere, çeşitli fiyatlardan tüketicilerin satın almak istedikleri miktarı⁵² ifade eden genel anlamda talep; insan ihtiyaçları doğrultusunda çeşitlilik göstermektedir.

Türkiye’de genel turizm talebiyle yat turizm talebi arasında seyahat nedeni ve zaman kullanımı açısından benzerlikler bulunmaktadır. Özellikle yat turizminin deniz ve meteorolojik koşullarla yakın ilişkisi göz önüne alınarak, Sözkonusu turizm faaliyetinin mevsimlere daha çok bağlı olduğu söylenebilir. Bu nedenle yat turizminde en yoğun talep yaz aylarında görülmektedir. Haziran ve Eylül ayları arasında Türk Yat Limanlarından yararlanan yabancı yat sayısı, yurda gelen yabancı yat sayısının %70’ini oluşturmaktadır.

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 ile olacağı sonucunu doğurmaktadır. Türkiye’ye denizyolu ulaşım araçları ile gelip değişik turizm aktiviteleri yanında yat turlarına da katılan talep ise genel turistik taleple benzerlikler göstermektedir.⁵³

⁵² Zeynel Dinler, *İktisada Giriş*, (Bursa: Ekin Yayınları, :1995), S. 44

⁵³ V. Uğur Tandoğan “Dünya Turizm Talebi Eğilimleri Işığında Türkiye’ye Yönelik Yat Turizm Talebinin Değerlendirilmesi”, Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Cilt : 1, Sayı:1, Ocak-1998, s.146

TABLO 4 TÜRKİYE'DE YAT TURİZMİNİN 1991-1998 YILLARI ARZ-TALEP KARŞILAŞTIRMASI

MARINA	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1991-1998 FARK	%	1991-1998 FARK	%
T.KAPASİTE	5010	4910	5759	5233	5575	5976	6570	6980	410	%39	1970	%66
KARA	1520	1420	1525	2054	1580	1817	1735	1925	150	%27	405	%11
DENİZ	3490	3490	4234	3179	3995	4159	4835	5055	220	%45	1565	%5
T.KIŞLAMA	2957	3564	3737	3478	3738	4337	4757	4851	91	%64	1894	%2
YERLİ	1456	1831	1891	1642	1903	2261	2916	2810	-108	%93	1354	%4
YABANCI	1501	1733	1846	1836	1835	2076	1839	2041	202	%36	540	%11
DOLULUK%	%59	%73	%65	%66	%67	%73	%72	%69	0	%16	0.10	%4
TİP DAĞILIMI	2957	3838	3726	3496	3736	3877	4757	4851	94	%64	1894	%2
SY	1876	1999	2272	2105	2153	2260	2457	2724	848	%45	267	%11
MY	777	1244	933	1003	900	1060	1209	1166	389	%50	-43	%4
GULET	161	311	346	270	463	280	352	392	231	%143	40	%11
MULTIHULL	15	13	41	16	41	48	203	82	67	%447	-121	%60
DİĞER	128	271	134	102	179	229	536	487	359	%280	49	%9
ÖZEL	2086	2970	2941	2427	3026	2899	3637	3725	88	%79	1539	%2
TİCARİ	871	829	786	770	711	894	1120	1126	6	%29	255	%1
MİL.DAĞILIMI	1501	1733	1846	1836	1834	2076	1839	2041	202	%36	540	%11
ALMAN	398	567	547	558	607	591	579	677	98	%70	279	%17
İNGİLİZ	416	580	499	456	475	590	510	559	49	%34	141	%10
FRANSIZ	113	108	110	136	132	124	121	185	64	%64	72	%53
İTALYAN	54	62	65	78	63	63	49	47	-7	%13	-7	%4
AVUSTURYA	189	106	169	158	125	137	105	81	-108	%57	-24	%23
NORV-İSV-FİN	58	39	64	39	53	60	47	73	15	%26	76	%55
USA	32	53	62	78	71	101	87	109	77	%241	22	%25
HOLLAND	23	27	40	68	52	72	72	114	91	%396	42	%58
DANMARK	38	41	23	9	17	30	12	8	-30	%179	-4	%33
İSVİÇRE	53	20	54	68	59	57	86	28	-25	%47	-58	%87
DİĞER	125	130	213	188	180	251	171	160	35	%28	-11	%6
BOY DAĞILIMI	2957	3563	3727	3501	3721	4301	4757	4651	94	%64	1894	%2
06-09,99 m.	816	968	1070	882	689	948	1251	1426	175	%75	610	%14
10-11,99 m.	901	892	1009	978	936	1124	1126	1137	11	%26	11	%1
12-14,99 m.	756	1115	993	958	1011	1203	1318	1114	358	%47	204	%15
15-17,99 m.	287	341	385	398	428	587	532	523	236	%82	5	%2
18-OVER	197	247	270	285	657	439	530	651	454	%230	121	%23

KAYNAK: Türkiye Marina Yatırımcıları ve İşletmecileri Derneği Başkanı Hasan KAÇMAZ'ın 1999 Yılı sektör incelemesi verileri

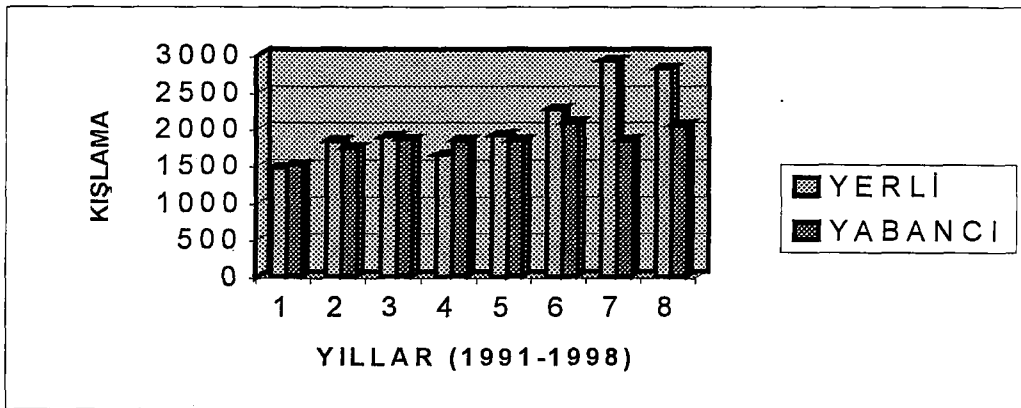
Tablo 10'da görüldüğü gibi, yat turizm arzında meydana gelen gelişmelerle doğru orantılı olarak talepte de artışlar gözlenmektedir. 1991 Yılında 1520 karada ve 3490 denizde olmak üzere 5010 olan toplam marina kapasitesi 1998 yılı itibarıyla 1925 kara, 5055 ise deniz olmak üzere toplam %39 artışla 6980 kapasiteye ulaşmıştır.

Yat turizmine katılan yatların bu marinalarda kışlamaları aynı yıllar arasında 2957'den %64'lük artışla 4851'e yükselmiştir (Grafik.1) Bu artışta yerli yatçıların kışlama sayısında sekiz yıllık artış toplamı %93 olmasına rağmen son yılda -%4'lük düşüş kaydedilmiştir. Neden olarak; ülke genelinde yaşanan ekonomik kriz ve turizm hareketlerinin yavaşlaması durumu gösterilebilir. Aynı yıl yabancı kışlama oranında %11'lik bir artış ise geçmiş altı yılın %36'lık artışına oranla çok fazla bir çıkış olarak değerlendirilebilir. Bunun nedenleri olarak; Türkiye'deki Turban Turizm A.Ş tarafından işletilen marinaların özel sektörün işletmeciliğinde faaliyet göstermeye başlaması ve çıplak yelkenli yat kiralamalarında Akdeniz Bölgesi'nde her üç yılda bir üst düzeye çıkan talebin 1998 yılında da yaşanmasıdır.⁵⁴

Sözkonusu yıllar itibarıyla toplam kapasiteye göre doluluk oranı; %59 ile % 69 arası değişiklik göstererek % 18'lik bir artış kaydedilmiştir.

Grafik 1

Yatların 1991-1998 Yıllarında Kışlama Oranları



Marinalardan yararlanan yatların tip dağılımlarında ise sekiz yıllık süreç içerisinde %64 ile %447 'lik bir artış olmuştur. Bu yatları özel ve ticari kullanım

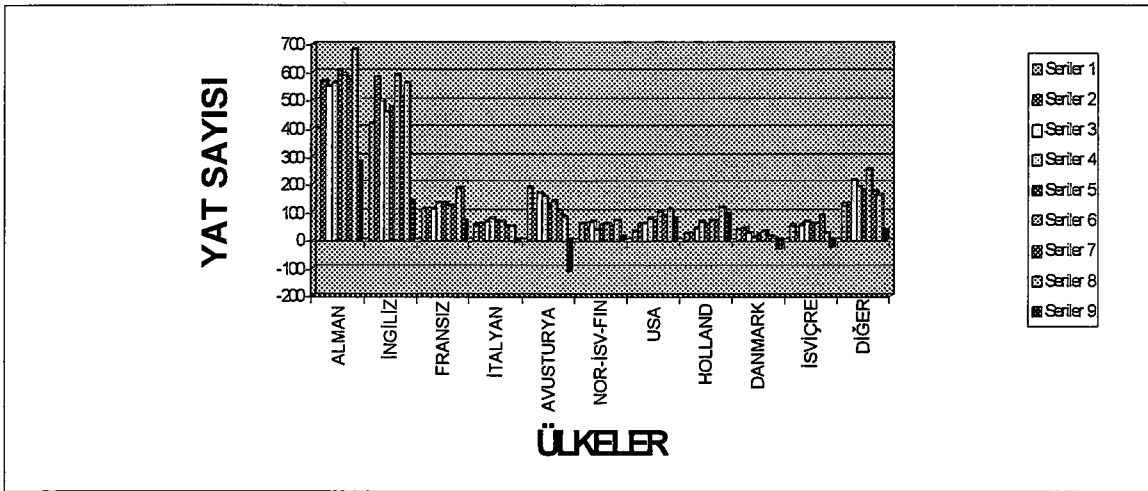
⁵⁴V.Uğur Tandoğan, a.g.m., s.146

açısından değerlendirmek gerekirse ticari yatların sayısında % 29, özel yatlar da %79 artış kaydedilmiştir.

Yat turizm talebini milliyetlere göre gruplandırmak gerekirse (Grafik 2); 677 yat sayısı ile (% 70 artışla) Almanlar ilk sıralarda, İngilizler 559 yat sayısı ile(%34'lük artışla) ikinci sırada, Fransızlar 185 yat kapasitesi ile (%64 artışla) üçüncü sırada yer almaktadır. İtalyanların 1995'den bu yana hissedilen duraklaması -% 4 ile sürmektedir. Bu durumda, Türkiye aleyhine yapılan siyasi propogandalar, sektörü olumsuz etkilemektedir. Hollanda, Amerika, Avusturya, Norveç-İsveç-Finlandiya, İtalya, İsviçre, Danimarka ve diğer ülkeler bu sırayı takip etmektedir. Genel anlamda, Türkiye'de yaşanan terör olayları, dünya ekonomik krizi özellikle Avrupa piyasasındaki Türkiye'ye yönelik yat talebinin düşmesine neden olmaktadır. Hollanda gibi son yıllarda hızlı bir artış gözlenen pazarların, en azından aynı seviyede tutulmasına yönelik çabaların güçlendirilmesi gerekmektedir. Pazarlama çalışmalarının eksik yapılması durumunda ve özellikle de 1999'da yaşanan deprem felaketi bu düşüşü gelecek dönemlerde hızlandıracaktır.

Grafik 2

1991-1998 Arası Türkiye'ye Gelen Yatların Milliyetlere Göre Dağılımı



Marinaları ziyaret eden yatları boy dağılımlarına göre sınıflandırdığımızda, sekiz yıl içinde marinaları ziyaret eden, 06 - 09,99 m. boyutlarında bulunan yatlar 610 yat artışı ile birinci sırada yer alırken, 18m ve üzeri olan yatların 454 yat sayısı ile ikinci sırada yer aldığı görülmektedir.

Yat turizm talebinin ortalama kalış süresi 3 gündür. Turistler limanları ihtiyaçlarını gidermek ve yakın çevredeki gezilecek yerleri görmek için gelmekte, bunun dışında da deniz de dolaşmaktadırlar.⁵⁵ Yat turizm talebinin demografik özelliklerinin incelenmesi ile yat turizmine bağlı alternatif turizm çeşitlerinin (sağlık, kültür turizmi gibi) geliştirilerek çekicilik unsurlarının sağlanabilecektir.

2.4 Türkiye’de Yat Turizminin Gelişimini Etkileyen Faktörler

Bugünün turizm sektörü içinde özel bir yeri bulunan yat turizminin gelişmesinde, hukuki alanda yapılan değişikliklerin önemi büyüktür. Çünkü özellikle yabancı yatçılar için bürokratik işlemler yönünden Türkiye; Mısır’dan sonra dünyadaki en güç ülke olarak belinmekteydi.⁵⁶ Geçmiş dönemlerdeki karmaşık bürokratik işlemler ve gümrük mevzuatında yapılan çok önemli değişiklikler, sektörün önündeki engellerin bir kısmını kaldırılmıştır. Bu değişiklikleri özetlemek gerekirse;⁵⁷

- 2634 Sayılı Turizmi Teşvik Yasasına bağlı Yat Yönetmeliği yabancı bayraklı yatların Türkiye karasularında 5 yıla kadar kalabilmesini sağlarken Gümrük Mevzuatı bu süreyi 3 ayla sınırlandırmaktaydı. Gümrük Yönetmeliğinde 19.08.1994 tarihinde yapılan bir değişiklikle kalış süresinin Turizm Mevzuatındaki esaslara göre belirleneceği hükmü getirilerek bu yasal engel ortadan kaldırılmıştır.

⁵⁵ Datça Limanı Fizibilite Çalışması, DLH Genel Müdürlüğü, 1997,s. 11

⁵⁶ Hasan KAÇMAZ, “Yat Turizminde Bürokratik Engeller Kalkmadıkça!”, *Yelken Dünyası Dergisi*, Kasım’1993, s. 58

⁵⁷ Medet Yolal, “Türkiye’nin Yat Turizm Potansiyeli”, *Anadolu Üniversitesi*,1997,s.4

- Gümrük Mevzuatında Ağustos 1994 tarihinde yapılan bir değişiklik ile yabancı bayraklı özel yatların Türk Limanlarından transit yakıt alması hakkı tanınarak bu alanda Yunanistan ile rekabet olanağı sağlanmıştır. Gümrük Müsteşarlığı aynı yıl yayınladığı bir genelge ile yatların hudut giriş ve çıkışları ile Türk Limanları arasındaki seyirlerinde mevcut olan birçok bürokratik işlemi de kaldırmıştır.

- Yabancı bayraklı yatlarda meydana gelen arızalar için gerekli yedek parçaların yurtdışından getirilmesindeki bürokratik işlemlerin, gerekli kontrolü de sağlayacak biçimde asgariye indirilmesi ve yatçılığın yoğun olduğu bölgelerdeki PTT idarelerine bu malları posta ile gönderme ve kabul etme olanağının sağlanması, sektörün Yunan Adaları'na gitme zorunluluğunu ortadan kaldırmıştır.

Avrupa Birliği'nin altı yıl önce aldığı karara göre, Avrupa Birliği üyesi ülkelerdeki gümrüksüz satış mağazalarındaki satışların 1999 yılının haziran ayında kalkmasından en çok etkilenecek ülkeler arasında %75'lik düşüşle Yunanistan da yer almaktadır. Free shopların kapanmasıyla Türkiye'nin rakibi Yunanistan'a karşı gümrüksüz satışların devam edeceği bir destinasyon olarak önemli bir avantaj kazanacağı belirtilmektedir. Deniz yolu ve havayolu ulaşımında da bu üstünlüğün devam etmesi sözkonusu olabilecektir.⁵⁸

Türkiye'de yat turizmi konusunda, başlangıçta amatörce başlayıp daha sonra ise uluslararası boyut kazanan faaliyetlerde önemli gelişmeler kaydedilmektedir. Organizasyonlarını, Ataköy Marina'nın üstlendiği, ilk olarak 1990 yılında EMYR (Doğu Akdeniz Yat Rallisi), 1997'de Karadeniz Yat Rallisi (KAYRA), 1998'de ise Marmara Yat Rallisi (MAYRA) her yıl yapılmaya devam ederek gelenekselleşmiştir. Türkiye'nin Doğu Akdeniz'de, Karadeniz kıyılarında ve Marmara Denizi'nde yat turizminin geliştirilebilmesini sağlamak, deneyim sahibi olmak, bilgi toplayarak düşünceler üretmek, bu organizasyonların temel amacını oluşturmaktadır.⁵⁹

⁵⁸ "Free shopların Kapanması; Avrupa Seyahat Endüstrisinde Derin Yaralar Açacak", **Türsab**, 1999,s.45

⁵⁹ Yalçın Dülger, "Kayra'99" **Marine Actüel**, 22, Temmuz-Ağustos, 1999, s.35

Bu gelişmede yat turizm potansiyelinin iyileştirilmesinde turizm alanında gerçekleştirilen projelerin de önemi büyüktür.

2.4.1. Akdeniz - Ege Turizm Altyapısı Kıyı Yönetimi (ATAK) Projesi

Türkiye'nin turizm politikaları çerçevesinde, turizm çeşitlendirilmesi amaçlansa da, özellikle Çanakkale – Balıkesir il sınırı ile Antalya – İçel il sınırı arasındaki Ege ve Akdeniz kıyılarında olan “Deniz Turizmi”, turizm sektörünün temelini oluşturmaktadır. 1997 yılı sonunda büyük bir bölümü deniz aktiviteleri sonucu oluşan, 8 milyar doları geçen döviz girdisinin 2000’li yıllarda 10 milyar dolara çıkarılabilmesi için gün geçtikçe artan turistik talebe cevap verebilecek altyapı sistemlerinin gerçekleştirilmesi gerekmektedir.

Akdeniz’e kıyısı olan İspanya gibi ülkelerin geçmişte çevreye karşı duyarlı önlemlerin zamanında alınmaması sonucu düzensiz ve aşırı yapılaşma ile deniz ve kıyı kirliliği nedeniyle turistik talep başka ülkelere kaymıştır. Ülkemizde henüz bu derece olumsuzluklar yaşanmamasına rağmen, özellikle Akdeniz ve Ege Bölgesi kıyıları hızlı iç ve dış turizm talebinin tercih yoğunluğunun yanı sıra büyük kentlerde yaşayanların sahip oldukları ikinci konutların da bu bölgede yoğunlaşması sonucu, bölge tehlikeli bir düzeyde tehdit altında bulunmaktadır.

Deniz ve kıyılarına ilişkin sorunları ülkemiz turizmi açısından aşağıdaki şekilde gruplandırabiliriz;⁶⁰

⁶⁰ Bülent Özkan, “Türk Turizminin Önemli Kaynağı Deniz ve Kıyılarına İlişkin Sorunlar”, Türkiye Kalkınma Bankası , Turizm Yıllığı, 1987, s. 81

- Kirlenme ; bu faktörün nedeni deniz kaynaklı ve kara kaynaklıdır. Denetimlerin yetersiz yapılması nedeniyle denizde değişik amaçlarla bulunan gemi ve yatların atık suların (sintine) denize boşaltması sonucunda su ve kıyı kirlenmeleri yaşanmaktadır.

Dünya nüfusunun beslenmesinde çok önemli rol oynayan mercanlar, dünya okyanuslarının %2'sinden daha küçük bir alanı işgal etmelerine rağmen, kendilerine sınır olan ülkelerin balık ürünlerinin yaklaşık dörtte birini sağlamaktadırlar. Turizm olayının meydana getirdiği kirlenme nedeniyle, Maldiv Adaları'nda mercanların %90'nın, Seyşel Adaları'nda % 95 ve yeryüzünün en büyük resifine sahip olan Fransız Polinezyası (5.000 km.) yok olma durumuna gelmiştir. Ayrıca dalgıçların paletlerle ritmik bir şekilde ve sürekli olarak ayak çırpmaları da resiflerin direncini azaltmaktadırlar.⁶¹

Petrol vb. maddeler taşıyan deniz araçlarından, kaza veya doğal afetler yüzünden denize karışan sızıntılar, su ve kıyılarda yaşayan canlılar için hayati tehlike arz etmektedir.

- Kara kaynaklı kirleticilerin başında konuksal atıklar gelmektedir. Özellikle ayrıştırılmayan ev çöpleri, kanalizasyon suları gerek görüntü gerekse denizi kirlenmeleri açısından denizde yaşayan canlıları ve insan sağlığını tehdit eder durumdadır. Deniz kıyısında tesis edilmiş endüstriyel işletmelerin atıklarını arıtmaya tabi tutmadan denize boşaltmaları katı, sıvı ve gaz atıklarıyla kirlenmeye neden olmaktadır.

Tarım zararlılarını yok etmek amacıyla pestisit adı verilen kimyasal zehirli maddelerin kullanımı Türkiye'de kontrolsüz bir biçimde yaygınlaşmaktadır. 1970'li Yılların başında Amerika'da yasaklandığı halde bu tür maddenin kullanımı 1960'lı yıllarda Güneydoğu Anadolu'daki kelaynakların soyunun tükenmesindeki en büyük etken olarak

⁶¹ Mercanlar Ölüyor”, Focus, 8, Ağustos'1999, S.40

kabul edilmektedir.⁶²

Kara kaynaklı kirleticilerden olan erozyonla, Dünya üzerinde insanların beslenmesinin temel şartı olan tarım alanlarından her yıl 24 milyon ton verimli toprak yok olup gitmektedir.⁶³ Denizlere taşınan erozyon ürünü organik ve inorganik maddeler deniz kirlenmesinde etkili olmaktadır.

- Betonlaşma; Gerek kırsal gerekse kentsel alanlarda başlıca; ikinci konut yapılaşmaları, kamu kuruluşlarına ait dinlenme amaçlı eğitim tesis ve merkezleri, düşük kaliteli konaklama tesisleri, denize çok yakın hatta doğal deniz çizgisi bozularak denizin içinde inşa edilen karayolları ile kentsel ve endüstriyel yapılaşmalar deniz kıyı sorunlarının ikincisi olarak karşımıza çıkmaktadır.

Tablo 11

Ege ve Akdeniz Bandında Arazi Kullanım Oranları (1998)

Kıyı İller	Yerleşim Alanı		Kentsel alan		İkinci Konut Aln.		Turizm Alanı	
	Hektar		Hektar	%	Hektar	%	Hektar	%
Balıkesir	2596		720	27,7	1695	65,3	181	7,0
İzmir	4675		1271	27,2	3199	68,4	205	4,4
Aydın	1414		383	27,1	911	64,4	120	8,5
Muğla	6423		2819	43,9	2548	39,7	1056	16,4
Antalya	13143		10067	76,6	595	4,5	2481	18,9
TOPLAM	28251		15260	54,0	8948	31,7	4043	14,3

Kaynak: "ATAK Projesi", **Turizm'98**, T.C. Turizm Bakanlığı Yayını, s.65

Ege kıyısındaki yerleşimler ve özellikle de İzmir'in çevresi ve kuzeyindeki kentlerde bu yapılaşma biçiminin örnekleri görülmektedir. Altınoluk, Edremit, Burhaniye, Armutova, Ayvalık, Dikili, Çandarlı, Foça, Urla, Karaburun, Seferihisar bu

⁶² Orhan Atakol, "Kimyasal Sessizlik", **Yeşil Atlas**, 1, Kasım' 1998, s.36

⁶³ Hayrettin Karaca, **Yeşil Atlas**, 1, Kasım' 1998, s. 12

gruptaki kentlere örnektir. Bu yerlerde, son derece yoğun ve düşük kaliteli, görsel çekicilikten uzak, enerji, su ve kanalizasyon gibi temel hizmetlerden yoksun tatil siteleri ortaya çıkmıştır.

- Deniz ve kıyılarına ilişkin sorunlardan biri de, yanında kıyılardan kum ve çakıl alınmasıyla rekreasyonel kullanıma açılması başlangıçta dikkat çekici olamamasına rağmen, doğal bitki örtüsü üzerinde uzun vadede turizm arz kaynaklarının yok olmasını etkileyecek kadar tahribatlara yol açabilecektir.

Yukarıda saymaya çalıştığımız nedenlerden dolayı ve özellikle de ülke turizminin yaklaşık %75'inin Akdeniz ve Ege kıyılarına yönelik olarak gerçekleşmesi nedeniyle çevre korumalı bir alt yapı sistemi olan ATAK projesinin gerekliliğini zorunlu kılmaktadır.⁶⁴ Proje Çanakkale - Balıkesir il sınırından Antalya - İçel sınırları içerisinde Ege ve Akdeniz sahil şeridindeki 100'e yakın yerleşim birimini kapsamaktadır. Proje alanı bu sınırlar içerisinde karadan 2.000 km., kıyıdan ise 4.000 km.'lik bir alanı kapsamaktadır. (Bkz.Ek.3)⁶⁵

Özellikle yat turizmi açısından, kıyı ve deniz kirliliğinin önlenmesinde hayati bir önem arz eden ATAK projesi, kamu finansman kaynaklarının sınırlı olması ve altyapı finansmanına mahalli idarelerin ve kullanıcıların etkin olarak katılımının sağlanamaması nedeniyle programlanan şekilde çalışmalar yürütülememektedir.⁶⁶

⁶⁴ ATAK Projesi,a.g.e. , s.6

⁶⁵ a.g.e. s. 59)

⁶⁶ Devlet Planlama Teşkilatı(DPT), Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1996 - 2000), Ankara,1995, s.162

2.4.2 Mavi Bayrak Projesi

Turizm arzı için etkili bir çekicilik unsuru olan temiz bir çevre faktörü; dünya nüfusunun hızla arttığı günümüzde bilinçsiz ve aşırı kullanım sonucu olumsuz yönde talebi etkilemektedir.

Uluslararası bir standart sembolü olan “Mavi Bayrak” plaj ve marinalara bir yıl süre ile verilen bu ödül, standartları koruyan plaj ve marinalarda takip edilen yılda da geçerli olabilmektedir.

Avrupa Topluluğu ülkeleri tarafından 1987, ülkemizde 1992 yılından bu yana Mavi Bayrak Kampanyası çalışmaları aralıksız olarak sürdürülmektedir.⁶⁷

Sözkonusu ödüle aday yörelerin seçimi Türkiye Çevre Eğitim Vakfı tarafından yapılmaktadır. Seçim sırasında, Avrupa Çevre Eğitim Vakfı (FEEEE)’nin 18 genel kurul üye ülkesi tarafından toplantılarında belirlenmiş olan kriterler dikkate alınmaktadır. Ülkemizi temsilen 1993 yılından bu yana FEEEE’nin üyesi olarak faaliyetlerini sürdüren Türkiye Çevre Eğitim Vakfı, Kasım 1996 yılından bu yana ise tam üye olarak genel kurul toplantılarına katılmaktadır.

Aday plajlar tespit edilirken 26, marinalar için ise 15 olan bu kriterleri;

- Deniz suyu niteliği,
- Emniyet ve Donanım (servis imkanları)
- Çevre eğitimi ve yönetim olarak, gruplandırılmak mümkündür.

Deniz suyu niteliği kapsamında turizm sezonu boyunca 15 gün ara ile önceden belirlenmiş olan noktalardan su numunesi alınarak, analizlerinin yapılması

⁶⁷ T.C.Turizm Bakanlığı Aylık Haber Bülteni, Ankara,Kasım 1996, s.8

öngörülmektedir. Analiz raporlarının değerlendirilmesi sırasında kirliliğin tespitinde kullanılan üst limit konusunda, Avrupa Birliği (AB) normları ile Dünya Sağlık Örgütü'nün (WHO) kabul ettiği normlar geçerli olmaktadır.

Emniyet ve donanım açısından ise, plajda duş-WC-telefon, özürülüler için rampa, ilk yardım ünitesi, cankurtaran kule ve donanımı, otopark ve tehlike halinde kullanılacak uygulama planları istenmektedir. Eğitim açısından ise plajı kullanan ziyaretçiler ve yöre halkının çevreye duyarlılıklarını artıran, çevre korumanın önemini vurgulayan afiş, kitap, broşür, sergi, konferans, seminer ve uygulamalı aktiviteler yapılması öngörülmektedir.

Marinalar için deniz suyu analizi ve eğitim faaliyetleri yanında, marinada bulunması gereken donanım ve yağ, boya ve benzeri riskli maddeler için de özel atık mekanları istenmektedir.⁶⁸

Avrupanın bir numaralı tur operatörü TUI kataloglarında yer alan destinasyonları tanıtırken “Doğa ve Çevre” başlığı altında yayınlanan bölümünde, eğer o yörede Mavi Bayrak var ise özellikle vurgulanmaktadır. Plaj ve marinalarında 1997 yılı itibarıyla 193 adet Mavi Bayrak bulunan Yunanistan bu niteliğini pazarlamada “ayrıcalık” olarak kullanmaktadır. Akdeniz'in “En temiz denizlerine, kıyılarına” sahip Türkiye ise, bu niteliğin Avrupa çapında sembolü olan Mavi Bayrak sayısında maalesef rakiplerinin gerisinde bulunmaktadır.⁶⁹ Türkiye’de ise bu rakam 1999 yılı verilerine göre 45’i Antalya İlinde olmak üzere toplam 64 plaj Mavi Bayraklıdır.⁷⁰ (Bkz. Ek.4) Buna göre, Ege Denizi Kıyıları'nın azınlıkta kalması, Marmara Denizi kıyıları'nın hiç yer almaması, ülke genelinde turist dağılımında “ Mavi Bayraklı” olma imajının etkisi ortaya çıkmaktadır. Tablo 12’de görüldüğü gibi marinalarda bu rakam sadece 11’dir.

⁶⁸ “Mavi Bayrak’da 1997 Hazırlıkları”, **TYD Dergisi**, Ocak-Mart’1997, s.32

⁶⁹ “Mavi Bayrak Turizmi Etkiliyor”, **TYD Dergisi**, Ocak-Şubat’98, Sayı: 33, s.26

⁷⁰ **Türkiye’de Mavi Bayraklı Plajlar**, Avrupa Çevre Eğitim Vakfı, (www.fecce.com), 1999

Tablo 12**Türkiye’de 1999 Yılı Mavi Bayrak Ödüllü Marinalar**

İSTANBUL	ATAKÖY	1	Ataköy Marina
İZMİR	ÇEŞME	2	Setur Çeşme Marina
BALIKESİR	AYVALIK	3	SeturAyvalık Marina
AYDIN	KUŞADASI	4	Setur KuşadasıMarina
MUĞLA	BODRUM	5	Karada Marina
	MARMARİS	6	Netsel Marina
	“ •	7	Albatros Marina
	HİSARÖNÜ	8	Martı Marina
ANTALYA	FİNİKE	9	Setur Finike Marina
	KEMER	10	KemerAntalya Marina
	MERKEZ	11	Setur Antalya Marina

Kaynak: Türkiye’de Mavi Bayraklı Marinalar, Dünya Çevre Eğitim Vakfı (www.feee.com),1999

Marinalarda Mavi Bayrak dağılımı ise Bodrum - Antalya arası marina yoğunluğu ile doğru orantılıdır. Yat turizmine katılan turistlerin hoşnut olmadıkları kriterler de bu sayının yetersizliğini doğrulamaktadır.

Yatçılara göre Kuşadası’nda yapılan bir araştırmada Tablo 13’te görüldüğü gibi, en önemli çevre sorunu %32’lik bir yanıt oranı ile koy ve plajlardaki kirlenmedir. Gürültü kirliliği ise %26’lık bir oran ile ikinci sırada yer almaktadır.

Tablo 13

Yaş Gruplarına Göre Yatçıların Çevre Sorunu Şikayet Unsuru

Çevre Sorunu	20 – 39 %	40 – 59 %	60 + %	Toplam %
Plajlar – Koylar	5	17	10	32
Gürültü	1	20	5	26
Açık Alan	6	6	5	17
Hepsi	7	15	3	25
Toplam	19	58	23	100

Kaynak: Orhan İçöz, “Kuşadası’nın Yat Turizm Talebi”, *Anatolia*, Yıl:9, Mart-Haziran’1998, s.14

Türkiye Çevre Eğitim Vakfı’nın koordinatörlüğünde, Antalya’da 20 Eylül 1998 tarihinde yapılan toplantıda “Mavi Bayrak” kampanyasının ülke sorunlarını oluşturan gündeminde, 2000 yılından başlayarak uygulanması öngörülen “Mavi Bayrak Kriterleri” belirlenmiştir. Göller için hazırlanan kriterler ve yatlara da mavi bayrak kazandırılması konuları, konuları yanında, mavi bayrak önerilerinde belediyelerin de taraf olarak dikkate alınması önemli gelişmelerdendir.⁷¹

Turizm Bakanlığı da bu amaçla, “Çevreye Duyarlılık Kampanyası” başlatmıştır. Çevreye duyarlı konaklama tesislerinde “ÇAM”, Yat limanlarında “ÇAPA”, Yatlarda da “YUNUS” sembolleriyle belgelendirilecektir.⁷² Bu alanda gösterilen çabalar plajlarda olumlu bir Mavi Bayrak artışı ile ürünlerini vermektedir. Plajlarda ise 1994’den bu yana uzun bir durgunluk döneminden sonra Tablo.14’de görüldüğü gibi 1999 yılında artış kaydedilebilmiştir.

⁷¹ “1998 Yılı Mavi Bayrak Operatörleri Toplantısı Türkiye’de Yapıldı”, *TYD Dergisi*, 36, Eylül-Ekim 1998, s.36

⁷² Turizm Bülteni, Turizm Bakanlığı, Mayıs 1993, sayfa.3

Tablo 14**1994 - 1999 Yılları İtibarıyla Türkiye'deki Mavi Bayrak Sayıları**

YIL	PLAJ	MARİNA
1994	12	9
1995	5	9
1996	15	8
1997	25	6
1998	46	6
1999	64	11

Kaynak: Türkiye'de Mavi Bayrak Sayıları, Dünya Çevre Eğitim Vakfı (www.feee.com),1999

Genellikle Mavi Bayraklı marinalarda konum, kapasite gibi farklılıklar dışında, verilen hizmetler benzerlikler göstermektedir. Bu nedenle aynı zamanda araştırma kapsamına dahil olan Park Kemer Marina ve Ayvalık Setur Marina hakkında bilgi detayları aşağıdaki gibidir;

2.4.2.1 Park Kemer Marina⁷³

Konumu: Antalya İli'ne 43 km. mesafede, batı Toros dağlarının eteklerinde kıyı boyunca uzanan şirin bir tatil beldesidir. Yıllar önce İtalyan Tatil Köyü ile başlayıp, Fransız tatil Köyü Clup Mediterranee olarak sonuçlanan ilk turizm yatırımının ardından 1980'li yıllarda başlayan yoğun bir turizm yatırımıyla Türkiye'nin önemli turizm merkezlerinden biri olmuştur.

Denizde bağlama yat kapasitesi 200, karada park ise 100 olan marinanın, derinliği 2 m. ile 5 m. arasında değişmektedir. Tüm hava koşullarına karşı mendirekleri ile

⁷³ Park Kemer Marina 1999 Yılı Tanıtım Broşürü

mükemmel bir şekilde korunan işletmenin Telsiz Çağrı Kodu: “Kemer Marina”dır. Antalya Uluslararası Havaalanına 50 km. uzaklıkta bulunmaktadır.

52 Km.’lik uzun bir kıyı şeridine, kıyı boyunca tarihle doğayı beraberce yaşatan bir çok irili ufaklı koya, deniz orman ve dağların renk uyumu ile eşsiz bir doğal güzelliğe sahiptir. Ayrıca yakın çevrede kayak, binicilik, dalış ve golf gibi spor aktiviteleri gerçekleştirilebilecek turistik merkezler bulunmaktadır.

Perge, Aspendos, Side, Thermessos, Phaselis, gibi antik kentler günlük olarak ziyaret edilebilecek mesafededir. Birinci sınıf otelleri, ulusal ve uluslararası menüye sahip ve güzel kumsalları ile Kemer, Türkiye’nin en önemli turizm merkezlerindedir. Kıbrıs, Suriye, Lübnan, İsrail ve Mısır ziyaretleri için ideal bir başlangıç limanıdır.

Marina Hizmetleri

- Bağlama manevralarında yardımcı olan marina palamar botunun bağlama ve zincir sistemi mevcuttur.
- Marina içerisinde tüm bağlama yerlerinde elektrik, su, telefon bağlantısı bulunmaktadır.
- Marina ofisi 08:30-24:00 saatleri arasında kesintisiz olarak haberleşme ve bilgi verme konularında hizmet sunmaktadır.
- Günlük hava durumu raporu ve haritası panolarda ilan edilmektedir.
- Marina güvenliği, 24 saat özel eğitimli personel tarafından sağlanmaktadır..
- Navigatör restorantı, özel dekoru ve servis ile deniz ürünlerinden Türk mutfağından örnekler sunmaktadır.
- Marinada bulunan otel, müşterilere konaklama hizmeti olanağı vermektedir.
- Akaryakıt ve benzin ikmali mümkündür.
- Marinada oto kiralama hizmeti verilmektedir.
- Yat malzeme mağazası bölgenin en kapsamlı malzeme stoğuna sahip bulunmaktadır.
- Şehir suyu ve deniz suyu bağlantılı olan Yangın Hidrant sistemi, marinanın her köşesine hizmet verebilecek konum ve donanımdadır.
- Marinada yat kiralama hizmeti verilmektedir.

- Yat bakım-onarım ünitesi Volvo, Penta, MTU, Yamaha motorları için lisanslı olup, aynı zamanda her marka ana makine, jenaratör ve dıştan takma motorların bakım, onarım ve revizyonu yapılmaktadır.

- International Paint lisanslı Osmosis bakım merkezi ve Interspray boya merkezi olup, her türlü karina, borda ve güverte boya hizmetleri verilmektedir.

- Her türlü paslanmaz çelik donanım imalatı ve tamiri Argon Gazaltı Kaynağı kullanılarak yapılan torna-kaynak atölyesinde, aynı zamanda özel çalışmalar yapabilecek makine donanımı ile tecrübeli teknisyen personel görev yapmaktadır.

-Branda atölyesinde, yelken, branda tamir ve imali ile muhtelif döşeme işçiliği yapılmaktadır.

- Yeterli donanıma sahip Ahşap atölyesinde, çam, irokko, maun, tik vb. malzeme ile gövde onarımı, güverte imal ve onarımı, ayrıca iç mobilya imali yapılır.

-60 Ton travel lift ve 20 ton kapasiteli teleskobik vinç ile deneyimli lift ekibi yıl boyunca kesintisiz olarak hizmet vermektedir.

2.4.2.2 Setur Ayvalık Marina ⁷⁴

Konumu: Ayvalık Setur Marina Ağustos 1997 yılında Koç Holding tarafından işletilmeye başlanmıştır. Marina, Balıkesir iline bağlı, Ayvalık İlçesinde, Kuzey Ege ile Güney Marmara Bölgesinin kesiştiği kıyı şeridinde bulunmaktadır. Tarihi ve doğal güzellikler açısından zengin olan bölge, yerli ve yabancı turistik talebin çekim merkezlerindedir.

Uluslararası İzmir Adnan Menderes Havalimanına 154 km, Edremit Havaalanına ise sadece 40 km. uzaklıkta bulunan, denizde 120 yat kapasitesi ve arttırılması düşünülen marinanın kara yat kapasitesi ise 150'dir.

⁷⁴ Ayvalık Setur Marina (setay α superonline.com.tr), "Setur Ayvalık Marina Hakkında 1999 Yılı Genel Bilgiler" konusunda Gülizar Alkan'a elektronik posta ile 30 Ocak 1999 tarihinde gönderdiği belge.

Marina'da Verilen Hizmetler

Yurtdışından Türkiye'ye giriş, Yatın kışlamaya bırakılması, Kışlama çözümü ve yurtdışına çıkış ile ilgili tüm işlemler marina personeli tarafından yapılmaktadır.

- Marinada 24 saat iç ve dış güvenliği sağlayan özel ve eğitilmiş güvenlik birimleri görev yapmaktadır.

- Marina ofisi 8:00 ile 20:30 arası açıktır.

- Günlük hava durum raporu her gün internetten alınmaktadır.

- Marinanın merkezi bir noktasında 24 saat açık, temizlik ve bakımı marina personeli tarafından sağlanan sürekli sıcak sulu kadın - erkek duş/tuvalet ünitesi vardır.

- Marinada çamaşır yıkama hizmetleri için, kullanımı yat sahiplerine tahsis edilmiş bir çamaşırhane mevcuttur.

- Rent a car hizmeti verilmektedir.

- Her türlü danışma hizmeti önbüro tarafından sağlanmaktadır.

- Marinada 24 saat kesintisiz palamar botu hizmeti vardır. 1 Adet şişme bot marinaya giriş ve çıkış yapan teknelere eşlik etmekte ve palamar alıp vermede yardımcı olmaktadır.

- Her bağlama yerinde tatlı su, 220 Wact (16 A) MF ya da isteğe bağlı olarak 380 Wact (100 A) TF elektrik ve telefon bağlantıları mevcuttur. Bu hizmetlerin bağlantıları teknenin bağlanmasını takiben marina personeli tarafından yapılmaktadır.

- Marina yakıt istasyonu kara araçlarına da hizmet vermenin yanısıra aynı anda birden fazla tekneye de yakıt ikmali yapma olanağı tanımaktadır.

- Yatçılarının tamir-bakımı ile ilgili hertürlü malzeme, hırdavat, yedek parça, nalburiye ve alet edavatı bulabilecekleri bir Marina Yat Market mevcuttur.

- Marinada birçok teknik servis hizmeti verilmektedir.

- Deneyimli Ayvalık Setur kızak ekibi 150 tona kadar olan tekneleri iki değişik yöntemle karaya alabilmektedir.

- Denize sıfır mesafedeki nefis manzarası ve ortamı ile, en seçkin dünya içkilerinin sunulduğu marina bar mevcuttur.

- Önbüro içerisinde yabancı ve Türk kitap / dergilerin bulunduğu, yatçıların yararlanabileceği bir kütüphane mevcuttur.

- İçerisinde demir atmanın yasak olduğu marinanın denizdeki bağlama yerlerinin tümünde tonoz mevcuttur.



BÖLÜM III

BURHANIYE / İSKELE YAT LİMANI'NIN YAT TURİZM POTANSİYELİ AÇISINDAN DEĞERLENDİRMESİ

3.1 Yat Turizm Arz Kaynakları

Burhaniye/İskele Yat Limanı yat turizm arz Potansiyeli açısından değerlendirilmesinde etkili olan faktör özellikleri dikkate alınarak incelenecektir.

3.1.1 Coğrafi Konumu

Deniz turizmi açısından Ege Denizi ve Akdeniz kıyılarına yakın adalara seyir mesafesinin kısalığı ile uygun coğrafi yapısı sayesinde, Karadeniz kıyılarının doğal koylarının olanak sağlamayan morfolojik yapısının yanında kısa mevsim özelliklerine göre daha fazla çekicilik arz etmektedir.

Özellikle Edremit körfezi; yatların uzun süre kalmalarına uygun mevsim özelliklerine sahip korunaklı koyları, gerek fauna-flora açısından, gerekse tarihi, turistik açıdan zengin kıyı şeridi ile güney Marmara ile kuzey Ege kıyı şeridinin birleşim noktasında yer almaktadır. Yunan adalarına yakınlığı dolayısıyla stratejik bir önem arz eden bu körfezde, değişik turizm çeşitlerinin uygulanabilme olanağı vardır.

Balıkesir kıyılarında genellikle denize, kuma ve güneşe endekslenmiş turizm olayına hizmet veren çeşitli turizm işletmeleri bulunmaktadır. Son yıllarda ikinci

konutların da bu kıyılarda fazla yer alması, kıyı şeridinin taşıma kapasitelerini zorlayıcı olumsuz gelişmeler meydana getirmektedir.

Balıkesir ve çevresinin Marmara Deniziyle olan kıyı şeridi 175,25 km (Gönen 8 km, Erdek 34.75 km, Marmara 72.5 km, Bandırma 60 km), Ege Denizi ile kıyıların uzunluğu ise 115.5 km dir. (Ayvalık 54 km., Gömeç 17.5 km., Burhaniye 12 km., Edremit 32 km) dir.⁷⁵

Rakamsal olarak kıyı uzunluğu verilen Balıkesir ilinin bulunduğu mevkiilere göre plaj isimleri Tablo.15’de görülmektedir;

Tablo 15 . Balıkesir İlinin Plaj Dağılımı

Plaj Adı	Bulunduğu İlçe	Plaj Adı	Bulunduğu İlçe
Akçay	Edremit	Altınoluk	Edremit
Ören	Burhaniye	Sarımsaklı	Ayvalık
Şahinkaya	Ayvalık	Altınova	Altınova
Aliçetinkaya	Armutçuk	Denizkent	Gönen
Marmara	Marmara Adası	Avşa	Avşa Adası
Ekinlik	Ekinlik Adası	Duba	Alibey Adası Yolu
Cunda	Alibey Adası	Kapıday Yarımada-	Bandırma
Mermerler Köyü	Saraylar Köyü	dası	

Kaynak: Balıkesir Guide, Balıkesir Valiliği, Görkem Reklam Ltd. Balıkesir 1997

Burhaniye, Balıkesir’in Kuzey Ege Bölgesi sınırları içinde kalan bir ilçedir. Doğusunda Havran, güney doğusunda Bergama (İzmir), batısında Edremit Körfezi, kuzeyinde Edremit, güneyinde de Gömeç ve Ayvalık ile komşudur.

⁷⁵ Bir Kentin Kimliği , Balıkesir Rotary Yayını, Ankara 1997, s. 74.

Balıkesir ilinin toplam 1.429.200 hektarlık yüzölçümü içinde 42.600 hektarlık bir alana sahip olan ilçe merkezin denizden 4 km içinde, deniz seviyesinden ise 10 m yüksekliktedir. Çanakkale - İzmir karayolu üzerinde, Havran ve Karınca Çayı arasında kalan verimli düzlükte kurulmuştur.

- **Yatçılık Merkezlerine Uzaklığı**

Edremit Körfezi diğer önemli yatçılık merkezlerine oldukça uzak bir mesafede bulunmasına rağmen, Orta ve Kuzey Avrupa ülkelerine hizmet veren dünyanın en önemli yatçılık merkezlerinden olan Akdeniz Yatçılık merkezine oldukça yakın bir mesafededir. İstanbul'dan Güney Ege ve Akdeniz Bölgesi'ne geçiş yolu üzerinde bulunan İskele Yat Limanıyla birlikte aynı körfezde değişik amaçlı deniz yapıları da bulunmaktadır. (Bkz.Ek.5)

- **Turizm Merkezlerine Uzaklığı**

Coğrafi konum itibarıyla Ege ve Marmara Bölgelerinin birleştiği noktada yer alan, Edremit Körfezinde yer alan Burhaniye/İskele Yat Limanı turizm merkezlerine yakınlık bakımından oldukça avantajlı bir konumdadır. Ören Tepesi; gerek arkeolojik gerekse doğal bitki örtüsü ve estetikliği açısından Limana en yakın turistik çekicilik merkezidir.

Aynı körfezde bulunan turistik açıdan özellikle yoğun bir merkez olan Akçaya 30 km uzaklıkta Küçükkuşu Nahiyesinden 3km'lik dağ yolu ile ulaşılabilen, Roma Devrine ait olduğu sanılan Altar, 250 metre yüksekliğinde bir tepe üzerinde bulunmaktadır.

Edremit Altınoluk civarında Kaz Dağlarının güneyinde, deniz seviyesinden 215 m. Yükseklikte, M.Ö. 6.yy'dan sonra Klasik-Hellenistik Pers Roma dönemlerinin izlerini taşıyan Pelegaslar tarafından inşa edilen Antandros antik kenti de yörede kültürel turizm ağırlıklı çekim merkezlerinden birisidir.

Çanakkale sınırları içinde yer alan Assos (Behramkale); M.Ö. 530 yılında Akropolis tepesindeki Athena Tapınağı M.Ö. 4.yy.'a tarihlenen 3km uzunluğundaki sur kalıntıları ile antik çağdan kalma küçük liman ile orta çağdan kalma büyük liman kalıntılara sahip olan Assos, dünyanın bilinen en eski liman şehri ve en önemli antik yerleşim yerlerindedir.⁷⁶

Ayvalık ise aynı körfezde bulunan gerek doğal yapısı gerekse tarihi ve kültürü ile Burhaniye -İskele Yat Limanı'na 35 km mesafede gerek ulusal gerekse uluslararası turizm pazarında yeterince tanınan ünlü bir turistik merkezdir.

3.1.2 Tarihi Çekicilikler

- **Antik Kent Kalıntıları**

Burhaniye'nin tarihçesi Ören ve İskele Mahalleleri olmak üzere iki yerleşim yerini de kapsamaktadır. Latince Adramytteion olarak gösterilen Ören (eski Edremit) sahildeki Karakaş mevkiinden başlayarak 8 km'lik bir daireyi kaplayan alanda kurulmuştur. Şehir Mysie bölgesinin Edremit Körfezi'nde bulunan en eski Anadolu Şehridir. Ören civarındaki o dönemin önemli şehirleri olan Troya, Pergamon (Bergama), Tep şehirleriyle aynı zamanda kurulmuştur. (M.Ö.422) Ören, Truva ve Bergama yolu üzerinde olması nedeniyle sık sık istilalara uğradığından bugün çok az tarihi eser kalıntısına rastlanması da buna bağlanmaktadır.

Eski Edremit (Adramytteion) M.Ö. 1124 - M.Ö. 1000 yılına kadar Eüliyen'lerin sömürgesi olmuştur. Truva Savaşlarından sonra bütün bu çevre Lidya'lıların eline geçmiş, daha sonra Büyük İskender şehri ele geçirmiştir. Büyük İskender'in ölümünden

⁷⁶ Balıkesir İl Durum Raporu, 1997, s. 134

sonra Bergama Karallığı'na bağlanan şehir, M.Ö. 241 yılından itibaren 109 yıl körfezin en önemli şehri olup; Bergama'ya dahi rakip gösterilmiştir. M. Ö. 132 yılında Bergama Krallığı ile birlikte eski Edremit'te Romalılar'ın eline geçmiştir. Romalılar Devrinde kültür bakımından önemli bir yerde bulunan şehir, Aristo, Politeiai adlı eserinde Eski Edremit'in Anayasasından bahsetmektedir. Bu tarihlerde bütün Truva-Edremit Yüksek Mahkeme'sinin idaresi altında bulunuyordu.

Şehrin adı Lidya Kırallığı Krezüs'ün kardeşi Adramys'den gelir. Adramys savaşlarda harap olan şehri yeniden inşa etmiş ve kendi adını şehre vermiştir. Edremit körfezinde o dönem şehirleri şunlar'dır:

<u>Eski Adı</u>	<u>Yeni Adı</u>
Gargar	Assos-Behram
Antandros	Altınoluk
Taip	Şekveren-Havran
Adramytteion	Burhaniye

Başlangıçta yerlilerin oturduğu bir merkez olan Antik Adramyttion bir tepe üzerine kurulmuştur. Aynı adla körfezde bir limanı vardı. Burada para basılmış olması ve ünlü felsefeci Diedon ve ünlü katip Ksonokles'in yurdu olması şehrin kültürel önemini arttırmaktadır.⁷⁷

Şimdiki Burhaniye'nin bulunduğu yer Selçuklular dönemine kadar boş, kullanışsız bir mera olarak kalmıştır. Şehrin tarihçesi bugünkü İskele yakınlarında Lidya Kralı Krezüs'ten çok önce kurulan Anahor veya Pidasus adıyla büyük bir şehir olarak başlar. Şehir sırayla Lidyalılar, Büyük İskender ve Romalıların eline geçer. Romalıların istila devrinde gerek eski Edremit, gerekse Anahor ve çevresi Romalıların eline geçmiş, daha sonra Selçuklu Devletinin yükselme zamanına kadar Bizans İmparatorluğunun idaresi altında kalmıştır. Sonuçta Selçuklular burayı almışlarsa da bir süre daha

⁷⁷ Dr. H. BEİSTER, Münih Lüdviğ Phximilians Üniversitesi, Eski Çağ Tarihi Enstitüsü Akademik Direktörü, 12.12.1988 Tarihli Raporu

Bizanslılar burada yaşamışlardır. Daha sonra Selçukluların, Karesioğullarının ve miladi 1323 yılında ise Osmanlıların eline geçer. Selçuklular zamanında Taylı Baba tarafından Memiş Mahallesi'ne yerleşilen yer; 1483 yılında merkez Taylıeli'nden taşınarak Kemer adıyla anılmaya başlamıştır. Kemer adını almasının nedeni Hanay Camii altındaki Kemer ve şehrin altındaki kemerler gösterilmektedir. 1866 Yılına kadar Edremit'e bağlı belde, 1867 yılında bağımsız ilçe olmuştur. 19.yüzyılda da Sultan Abdülhamit'in oğlu Burhanettin adına hitaben Kemer, Burhaniye olarak değiştirilmiştir.⁷⁸

- **Müzeler**

Burhaniye İlçesi değişik dönemlerde yaşayan uygarlıkların izlerini taşımasına rağmen, gerek etnografik, gerekse arkeolojik açıdan bu zenginliğinin sergilenmesine olanak sağlayacak müze kurulamamıştır.

Ancak Burhaniye'ye 25 km, Akçay'a ise 3 km uzaklıkta Edremit Tahtakuşlar Köyü'nde 10.6.1991'de ziyarete açılan, 1992 de ise Selim Turan Sanat Galerisi ile genişletilen Tahtakuşlar Köyü Özel Etnografya Müzesi UNESCO tarafından evrensel olarak tanıtılmaktadır.⁷⁹

Bu müzede göçer olarak yaşamış olan Türkmenlerin yaşam kültürünü yansıtan eşyaların yanı sıra Selim Turan Sanat Galerisi'nde ünlü ressamların resimleri de sergilenmektedir. Geçmişte yaşanan kültürlerin gelecek nesillere taşınmasında önemli bir görevi üstlenen bu yapı kültür turizmi açısından yöreye farklı bir çekicilik kazandırmaktadır.

⁷⁸ Kamile Saygılı, Sanat Tarihi Ders Notları, Burhaniye, 1995

⁷⁹ Gündüz Mutluay, "Köy Müzesi", *Türsab*, 125, 1994, s. 64

3.1.3 Hizmet Merkezleri (Marina ve Çevresi)

Balıkesir İli Deniz Yapıları Listesinde de yer alan Burhaniye / İskele Yat Limanı (Bkz. Ek.5) 1.Kısım 01.09.1993 tarihinde 25.000.000.000.- TL keşif bedeli üzerinden Ulaştırma Bakanlığı Demiryollar, Limanlar ve Havameydanları (DLH) İnşaatı Genel Müdürlüğünce Limak İnş. San.ve Tic.Ltd.Şti.ne ihale edilmiştir. Birinci kısım inşaatı 31.07.1996'da tamamlanan liman 250 yat kapasiteli ve Burhaniye Belediyesi'ne geçici mülkiyeti DLH İnşaatı Genel Müdürlüğünün 23.07.1997 günlü onayıyla kesinleşmiştir.

Limanın projesine göre (Bkz.Ek.6) çeşitli derinliklerde rıhtımlar vardır. Bunlar; - 6 m'lik feribot rampası; burası limanın en derin yeri olup, feribotların yanaşması için planlanmıştır. Bu rıhtımın boyu 140 m.'dir.

Bundan başka;	Boyu	Derinliği
	663m.,	- 4 m.
	140 m.,	- 2,5 m.
	140 m.,	- 6 m.
	140 m.,	- 3 m.

ebatlarında rıhtımlar vardır. Yatlar için olan en derin rıhtım derinliği - 4 metrelik olan rıhtımdır. Kapasitesi, en çok bu derinliği kaldırabilecek olan yatlar limana girebileceklerdir.

Liman girişinin genişliği 139 m. Ve derinliği - 6 m.'dir. Ana ve Tali olmak üzere iki mendere vardır. Ana mendereğin boyu, 537 metre, tali mendereğin boyu, 217 metredir.

Son yıllarda yapılan araştırmaların ışığı altında, liman, dalga yüksekliğinin 4 metre ve rüzgar hızının 20m/sn'lik şiddetine göre yapılmaktadır. Emniyetli giriş sağlamak amacıyla fenerler bulunmaktadır. Bu fenerlerin DLH'nın bildirisine göre su seviyesinden yüksekliği 10 metredir. Küçük tekneler için de gerekli hizmetin verilebilmesi için çekek yeri bulunmaktadır.

165 Metre boyunda ve - 3 metre derinliğinde kazıklı iskele vardır. Bunun yanında yatın bağlanması için rüzgara göre ayarlanmış tonozlar mevcuttur. Denizin doldurulması suretiyle 20 metrelik beton bir geri saha oluşturulmuştur. Geri sahada seklikler ve aydınlatma direkleri vardır.

Elektrik, su telefon hizmetleri henüz sağlanamamıştır. Kara sahanlığı kısıtlı olduğundan Travellift ve sekron lift denilen hareketli, yat çekme ve kaldırma araçları projede yoktur. Ayrıca proje dahilinde WC, duş, çamaşır yıkama ve kurutma üniteleri, tamir - bakım servisleri (akü şarjı), tatlı su gereksinimi, idari büro binası, kullanılmış yağ depolama yeri, sosyal tesisler, alışveriş üniteleri, vb. henüz yapılamamıştır.

İskele Yat Limanı'nın 1. Kısım ikmal inşaatı kapsamında Feribot yanaşma yeri ve rıhtım tamamlanması işleri bulunmaktadır. 1997 Yılı birim fiyatlarına göre 400.000.000.000 .-TL. Keşif bedelli Yat limanı ikmal inşaatı işi Resmi Gazetede 1998 yılı yatırım programında çıkmıştır. Ödeneğin 30 milyarı bütçeden, 50 milyarı özelleştirmeden olup, 80 milyar TL 1998 yılı bütçesinden pay ayrılmış fakat ihalesi henüz gerçekleştirilememiştir.⁸⁰

Burhaniye Yat Limanı projesinde "Feribot Rampası ve rıhtımı" Liman içerisinde görünmektedir. Projenin bu şekilde gerçekleşmesi halinde, içeride bulunan yatlarla feribotun trafik sıkışıklığına sebebiyet verebileceği düşünülerek, teknik bir sakıncası olmadığı takdirde projede tadilat yapılarak Feribot rampası ve rıhtımının liman dışına yapılması düşünülmektedir.⁸¹

Turizm sektöründe; yat turizmine iştirak eden turistlerin kendilerinin ve yatlarının her çeşit ihtiyacının karşılanmasında hizmet verebilecek işletmeler yer almaktadır. Bunlar, konum itibarıyla marina ve yakın çevresinde bulunan işletmelerdir.

⁸⁰ Burhaniye Belediyesi Arşivi 1999 Yılı verileri

⁸¹ DLH İzmir Arşivi 1999 verileri

- **Konaklama Hizmetleri**

Denizde seyahat eden turistlerin çeşitli nedenlerle karaya çıktıklarında kısa veya uzun süreli olarak konaklama ihtiyacını karşılayan işletmelerdir.

Bu işletmeler 1999 verilerine göre Türkiye genelinde Turizm İşletme Belgeli yatak sayısı 313.298, Balıkesir genelinde ise 8.325'dir. Türkiye genelinde Yatırım Belgeli yatak sayısı 236.632, Balıkesir için ise bu rakam 5.449'dur.

Konaklama hizmet işletmeleri açısından Körfez Bölgesi yatak kapasiteleri 4885 İşletme Belgeli, 2081'i Yatırım Belgeli, 12689'u Belediye Belgeli olmak üzere toplam 19655'dir. Ayvalık; Körfezin yatak kapasitesinin % 50'sini elinde bulundurarak lider konumdadır. Edremit ise %30'luk bir payla ikinci sırayı takip etmektedir. Burhaniye; Ayvalık ve Edremit'le kıyaslandığında toplam rakamın ancak %20'sine sahip olduğunu görmekteyiz

Burhaniye İlçesi'nde bir adet üç yıldızlı, bir adet iki yıldızlı, bir adet de bir yıldızlı otel, iki adet 2.sınıf tatil köyü, bir adet Kamp deneme işletmesi 2.sınıf motel olmak üzere 6 tesis, 1.223 yatak kapasitesiyle Turizm İşletme Belgeli olarak hizmet vermektedir. Yatırım Belgeli üç otel de 528 yatak kapasitesine sahiptir. 2082 yatak kapasitesi ile 44 adet de Belediye Belgeli İşletme hizmet vermektedir.⁸² Yat Limanının bulunduğu Burhaniye - Öğretmenler Mahallesi mevkiinde ise sadece 23 odalı 52 yatak kapasiteli Belediye Denetimli bir otel bulunmaktadır.⁸³

- **Eğlence Hizmet Merkezleri**

Seyahat eden insanların gerek sportif amaçlı, gerekse boş vakitlerinde hoşça vakit geçirebilmelerine olanak sağlayan hizmet merkezleri turistik işletmelerin kendi bünyelerinde veya bağımsız olarak hizmet vermektedirler.

⁸² T.C. Turizm Bakanlığı, Balıkesir İl Müdürlüğü verileri, 1999

Bu amaçlarla hizmet veren işletmeler Burhaniye merkezinde, Öğretmen Evleri, İskele ve Ören Mahallesi'nde Ticaret Odasına kayıtlı 9'u Gerçek, 32'si de Tüzel Kişilik şeklinde işletilen toplam 41 adet otel, motel, bar turistik tesis işletmesi bulunmaktadır.⁸⁴ Bunların çoğu sadece kısa yaz sezonunda açık olarak hizmet vermekle birlikte İskele Yat Limanı sahilinde 12 ay hizmet veren iki adet lokanta bulunmaktadır.

Özellikle Ören Plajı; "Plaj Voleybolu" müsabakalarına , yelken ve kano yarışlarına kumsal ve rüzgarıyla uygun şartlara sahip olmasına rağmen organize edilmeyi beklemektedir.

- **Finansal Hizmet Merkezleri**

Burhaniye merkezinde müşterilerin finansal olarak gerekli hizmetlerin karşılanmasında 8 adet özel ve resmi banka bulunmaktadır.⁸⁵

- **Güvenlik Hizmetleri**

İskele Yat Limanı'nın güvenliği açısından gerekli olan donanım ve personel ancak işletmeye geçildikten sonra verilecek hizmet birimlerindedir.

- **Haberleşme Hizmetleri**

Yat Limanı işletmeye geçtikten sonra turistlerin dünyanın her yeriyle iletişiminin sağlanmasına olanak sağlayacak haberleşme üniteleri ile hizmet verilecektir. Bununla birlikte Burhaniye merkezinde, Ören ve İskele Mahallesinde PTT hizmet birimleri mevcuttur. Bu kurumlarda her türlü iletişim kolaylığı sağlanmaktadır.

⁸³ Burhaniye Kaymakamlığı Haber Bülteni, 6, 16 Mart 1999, s.2

⁸⁴ Burhaniye Ticaret Odası Verileri,1999

⁸⁵ Burhaniye Ticaret Odası Verileri,1999

T.C.Posta idaresi birçok Avrupa ülkesinin üye olduğu Eurogiro Bilgisayar sistemine bağlanarak, uluslararası On-Line posta havalesi uygulamasını başlatmıştır. 2000 yılında uygulamaya geçilecek olan bu hizmetle yurtdışına gönderilen paralar en geç 3 gün içinde alıcısına ulaştırılabilecektir.

- **Yat Bakım Onarım Hizmetleri**

Burhaniye/İskele Yat Limanı henüz işletmeye geçmediği için bu birimler yer almamaktadır. Ama proje kapsamında bu hizmetlerin yerine getirilmesine olanak sağlayacak alt yapı, proje kapsamındadır.

- **Sağlık Hizmetleri**

Hangi turizm türü olursa olsun, turistik merkezlerin müşterilerine sunduğu sağlık hizmetleri en önemli ihtiyaçların başında gelmektedir. Burhaniye / İskele Mahallesi'nde yapımı devam etmekte olan Yat Limanına 5 km uzaklıkta Burhaniye İlçe merkezinde 1954 yılında iki katlı bir Sağlık Merkezi olarak inşa edilen Devlet Hastanesi bugün ikisi 5 katlı olmak üzere birbirine ekli toplam üç bloktan oluşan modern bir hastane olarak hizmet vermektedir.

175 Yatak kapasitesi ve % 50 doluluk oranı ile yılda ortalama 5100 yatan hastaya, 75.000 poliklinik hastasına modern sağlık hizmeti sunan hastanede, 4 adet tam donanımlı ameliyathane, 6 yataklı yoğun bakım ünitesi, teknolojik imkanlarla donatılmış ultrasonografi, röntgen, biyokimya laboratuvarları, tam donanımlı fizik tedavi ve rehabilitasyon servisi tamamen bilgisayarlı göz, kulak, burun ve boğaz cihazları, 8 üniteli hemodiyaliz merkezi bulunmaktadır. Hastanede 17 uzman hekim, 12 pratisyen, 4 diş hekimi, 146 diğer sağlık ve yardımcı sağlık personeli ile idari personel olmak üzere toplam 179 kadrolu memur, 40 sigortalı işçi görev yapmaktadır.

Genel temizlik, çamaşır, yemek pişirme ve dağıtım hizmetleri özel firmalarca yapılan hastanede ayrıca modern mutfak, yemekhane ve çamaşırhane üniteleri tamamen

yenilenmiş, modern bir otel şeklinde hizmet verilmektedir. Hastanede bilgisayar altyapısı oluşturulmuş olup, tam otomasyon için çalışmalar sürdürülmektedir.

Yeni kurulan acil serviste acil müdahaleler için gerekli her türlü cihaz ve malzeme mevcut olup, bu ünite içerisinde ayrıca acil durumlar için bir adet röntgen laboratuvarı ile bir adet biyokimya laboratuvarı bulunmaktadır. Üç adet ambulans, geniş bir otopark ve helikopter pisti için uygun alan mevcuttur. Devlet Hastanesi son şekliyle Edremit Körfezi bölgesinin tamamına hitap edebilecek bir konuma kavuşmuştur.⁸⁶

İlçede diğer sağlık kurumları ise, merkez sağlık ocağı, Pelitköy Sağlık Ocağı, Ana Çocuk Sağlığı Merkezi, Verem Savaş Dispanseri, Belediye Sağlık Ocağı, SSK. Sağlık İstasyonu ve 17 adet eczane de başarıyla sağlık hizmetlerini yürütmektedirler.

Ayrıca, 1999 yılında ise, UNICEF ve WHO (Dünya Sağlık Örgütü) işbirliğiyle yürütülmekte olan “Anne Sütünün Teşviki ve Bebek Dostu Anneler” Programı kapsamında, Sağlık Bakanlığı’na yapılan titiz değerlendirmeler sonucunda Burhaniye Devlet Hastanesi, arandığı tüm kriterleri taşıması dolayısıyla “Bebek Dostu Hastane” Plaketini almıştır.⁸⁷ Bu durum, Bebek Ölümleri İstatistikleri açısından olumsuz bir imaja sahip Türkiye’de, Burhaniye için çok olumlu bir gelişmedir.

- **Yiyecek İçecek Hizmetleri**

Gerek turistlerin, gerekse yerli halkın yiyecek içecek ihtiyaçlarının karşılanmasında 166 adet lokanta ve büfe işletmesi, 292 adet kahve ve kafeterya işletmesi bulunmaktadır.⁸⁸ Bu birimlerden Burhaniye merkez dışındakilerin büyük çoğunluğunun yıllık hizmet süresi yaz sezonu ile sınırlı kalmaktadır. Bunun yanında İskele Yat Limanı sahilinde Turizm İşletme Belgeli olmamakla birlikte zengin çeşitleriyle iki adet turistik lokanta yer almaktadır.

⁸⁶ Burhaniye Devlet Hastanesi Arşivi, 1999

⁸⁷ Burhaniye Kaymakamlığı, Aylık Haber Bülteni, 13, 15 Ağustos 1999, s.1

⁸⁸ Esnaf Sanatkarlar Odası Verileri, 24.8.1999

- **Alışveriş Hizmet Merkezleri**

Burhaniye’de temel ihtiyaçların karşılanmasından lüks tüketim ihtiyaçlarına kadar zengin çeşitleriyle hizmet veren 4 adet büyük market, 410 adet bakkal, 34 adet hediyelik eşya dükkanı, 39 adet konfeksiyoncu, 28 adet kuyumcu, 46 adet tuhafiyeci, 10 adet çerezci, 22 adet ayakkabıcı, 23 adet zeytinyağı ticareti, 11 adet ev cihazları satışı, 33 adet kasap, 9 adet halı ve mobilyacı, 12 adet saatçi, 17 adet kırtasiye-gazeteci, 9 adet av malzeme satıcısı bulunmaktadır. Özellikle Ören ve İskele Mahalleleri’nde Alışveriş Hizmet Merkezlerinin çoğunluğu sadece yaz sezonunda açık bulunmaktadır.

Bir kaç yer dışında sezonluk olarak hizmet veren turistik ürünlerin satışının yapıldığı dükkanlarda veya sergilerde yöreye özgü Yağcıbedir Halıları dikkati çekmektedir. Balıkesir İli Anadolu’nun en eski çağlarında tarihin en önemli olaylarına sahne olan “Mizya” adını alan bölgeye dahildir.⁸⁹ Bu kültür birikiminin ve zenginliğinin izleri Sındırgı ve Bigadiç’in köylerinde el tezgahlarında doğal kök boyalarla dokunan yün halılarında kendini göstermektedir. Turistler için alışverişlerinde yöreye özgü ürünleri birinci elden daha ucuza temin edebilme olanağı yaratılmaktadır.

3.1.4 Fauna- Flora ve Doğal Yaşam Çekicilik Alanları

İnsanlar hayatlarını kolaylaştırabilmek için doğada birçok değişiklikler yapmaktadırlar. Arazi şekli yani doğal yeryüzü şekilleri konusunda ise yapılabilecek fazla bir şey yoktur. Dünyanın oluşumunda şekillenmiş tepeler, dağlar, ovalar, kıyıları, denizler, akarsular, göller, şelaleler o yörenin arazi şekli ve bitki örtüsünün oluşumunda büyük etkindir. Bu doğal kaynakların varlığı bulunan yöreye eğer doğru ve bilinçli bir değerlendirme yapılırsa zengin bir yaşam standardı getirir.

⁸⁹ Öznur Aydın, Gonca Karavar, “Kültür ve Sanat”, Standart, 418, ekim’1996, s. 99

- **Doğal Yaşam Çeşitliliği**

Anadolu iklimi insan sağlığı açısından uzun bir kür mevsimine sahiptir. Bazı yörelerimizde güneşli günlerin sayısı yıl içerisinde 210 güne kadar çıkmaktadır. Yapılan araştırmalarda, Türkiye'deki termal su kaynaklarının %3'ü kullanılabilen olup, mevcut termal tesislerin pek çoğu niteliksiz ve çağdaş işletmecilikten yoksun olduğu tespit edilmiştir.⁹⁰

Balıkesir sağlık turizmi açısından da zengin bir potansiyele sahiptir. Bu turizm çeşidini değişik amaçlara hizmet verme durumlarına göre çeşitlendirebiliriz.

Termalizm, mineralize termal sular ile çamurların, kaynağın yöresindeki çevre ve iklim faktörleri bileşiminde, insan sağlığına olumlu katkı sağlamak üzere uzman hekim denetim ve programında fizik tedavi, rehabilitasyon, egzersiz, psikoterapi, diyet gibi destek tedavilerle koordineli kür uygulamaları için yapılan turizm hareketine denir.⁹¹

Balıkesir'de termalizm potansiyeline baktığımızda oldukça zengin kaynaklara sahip olduğunu görmekteyiz. En önemlileri ise; Gönen Kaplıcası, Pamukçu Kaplıcası, Balya-İlica Kaplıcası, Hisaralan Kaplıcası, Bigadiç – Asarköy Kaplıcası, Kepekler Kaplıcası, Emendere Sındırgı Kaplıcası, Edremit-Derman Kaplıcası, Edremit Güre Kaplıcası olmak üzere çeşitli iyileştirici özelliklere sahip toplam dokuz adet doğal şifalı kaynak bulunmaktadır.

Edremit Körfezi de bu zengin kaynaklar konusunda nasibini almış ve henüz profesyonel olarak işletilmemesi de gelecekte bu doğal rezervler turizm çeşitlendirilmesi konusunda büyük bir potansiyel teşkil etmektedir. Bu zenginliklerin yanında, deniz suyu ve güneşten yararlanılarak yapılan "Taslassoterapi" kür uygulamalarına olanak

⁹⁰ Turizm Bakanlığı, Türkiye'de Yatırım Olanakları ve Yatırım Süreci, Ankara, 1995, s.16

⁹¹ "Sağlık Turizmi ve Turizm Sağlığı", Turizm Bakanlığı, Yayın No: 1993-8, Ankara, s.13

sağlayacak doğal kıyı ve su özelliklerinin de incelenerek, bu konudaki potansiyelin verimli kılınması için çalışmaların yapılması gerekmektedir.

Fauna -Flora açısından da zengin olan yörede özellikle Kaz Dağları'nda av turizmi yapılabilecek potansiyel bulunmaktadır.

- **Milli Park Alanları**

Balıkesir İli'nde biri Kuş (Gölü) Cenneti Milli Parkı diğeri de Kazdağı Milli Parkı olmak üzere iki önemli alan bulunmaktadır. Kuş Cenneti Milli Parkı; Manyas İlçesi'nin kuzeyinde, 44 tanesi her yıl milli parkta kuluçka yapan, 21 tür kuşun bazı seneler, diğerlerinin ise genellikle uğrak yeri olan bu parkta 239 kuş türünün bulunduğu tespit edilmiştir.⁹²

Kazdağı Milli Parkı; Biga Yarımadası'nın güneyinde, Edremit Körfezi'nin kuzeyinde yer alan Kazdağları üzerinde 1993 yılı nisan ayında 21.300 Hektarlık bir alanda kurulmuştur. Milli Parkta değişik turizm çeşitlerine göre otel, motel, bungalov, kamping, ve restoran gibi tesislerin yapılması planlanmaktadır. 240 Hektarlık alan da tabiatı koruma alanı olarak tespit edilmiştir. Bu alanda Kazdağ Göknaar'ı diğere ağaçlarla karışık olarak değil; doğal bir biçimde dağılım göstermektedir.⁹³

Edremit Körfezi, aynı anda dört mevsimi yaşamaya olanak sağlayacak arazi şekline sahiptir. Düz Edremit ve Burhaniye ovaları ılıman iklimi sayesinde zengin bitki örtüsü ile kaplıdır. Özellikle Kazdağı Milli Parkı'nın arazi şekli ve bitki örtüsü dağ, yayla ve kış sporlarına olanak sağlayacak yapıdadır. Kaz Dağlarının eteklerinde bulunan Edremit- Pınarbaşı'nda doğal içme suyu özelliğine sahip asırlık çınar ağaçlarının altından eğimli bir şekilde akan şelalesi ile ve aynı yöredeki Sütüven Şelalesi piknik ve mesire yeri olarak kullanılmaktadır.

⁹² a.g.e, s.114

⁹³ a.g.e., s.116

⁹⁴ Mesut İnan, "Yok Edilen Güzelliklerimiz", *Türsab*, 175, Ağustos-1998, s.46

Kültür ve tabiat varlıklarının korunarak gelecek nesillere aktarılması ve turistik açıdan da çekiciliklerin uzun süreli olabilmesi amacıyla Balıkesir İli'nde çoğunluğu 1.derece arkeolojik sit alanı olarak belirlenen Burhaniye/Ören'in de yer aldığı toplam 40 adet sit alanı bulunmaktadır. Gerek doğal gerekse arkeolojik açıdan zengin bir potansiyele sahip bu yerlerin kültürel turizmin geliştirilmesinde ön plana çıkarılması turistik talebi arttırıcı bir unsur olacaktır. Kazdağı; mitolojik, arkeolojik geçmişi tarihte olduğu gibi bugün de barındırdığı kültürel zenginliğinin yanısıra doğal yapısı ve bitki örtüsünün zenginliği ile de birçok bilim adamının dikkatini çekmiştir.⁹⁴

- **Ormanlık Alanlar**

42.600 Hektarlık yüzölçümüne sahip Burhaniye İlçesi'nde %1,70 'i 24.350 hektar tarım alanı, %0,88 'i 12.549 hektar orman ve fundalık alan, 0,05'i 700 hektar çayır ve mera alanı, % 0,35'i 5.001 hektarlık alan ise tarım dışı arazi olarak kullanılmaktadır.⁹⁵

Edremit-Altınoluk Şahin Deresi'nde bulunan Avrupa'da Alp Dağları'ndan sonra %22'lik oksijen oranıyla ikinci sırada yer almaktadır. Bu özelliği dolayısıyla da yöre; sağlık ve spor amaçlı doğa yürüyüşleri (trekking), doğa fotoğrafçılığı,vb., alternatif turizm çeşitlerinin de yapılmasına olanak sağlamaktadır. 1998 Yılında Turizm Bakanlığı'nın bu konuda uzman personelin ve yetkili mercilerin katılımıyla, Türkiye'de dağ ve doğa yürüyüşüne elverişli yöreler arasında Kaz Dağlarını da proje kapsamına almıştır.⁹⁶

Bu etkenler sayesinde, aynı zamanda, çiftlik turizmi, yeşil turizm dağ turizmi, sağlık turizmi gibi turizm çeşitlerinin de yörede geliştirilmesine olanak sağlanabilecektir.

⁹⁵ a.g.e., s.150

⁹⁶ a.g.e, s. 99

Doğal bitki örtüsü ve arazi şeklinin uygunluğu sayesinde, bu yörede av turizminin de geliştirilmesine alt yapı oluşturacak zengin bir yaban hayatını da barındırmaktadır.

- **Akarsular**

Burhaniye; Havran Çayı ve Karınca Çayı arasında yer almaktadır. Çok hızlı bir akış hızı bulunmayan bu akarsular üzerinde baraj yapılması planlanmaktadır. Su sporları açısından, yararlanma olanağı bulunmayan bu akarsulardan Karınca Çayı İskele Yat Limanı için büyük bir tehlike arz etmektedir. Karınca Deresi çevresi ağaçlandırılarak büyük sel felaketlerinin olumsuz etkileri en aza indirgenmeye çalışılmaktadır. Çayın taşıdığı toprak birikintilerinin Yat Limanının girişini uzun vadede kapatmaması için ise kesin bir çözüm olarak baraj yapılması gerekmektedir.

3.1.5 İklim

Doğal kaynaklar içerisinde iklimin önemi çok büyüktür. Bir turistik bölgede, güneşli günler, karlı günler, ortalama günlük sıcaklık, yağış miktarı, havadaki nem oranı gibi iklimsel değerler dikkate alınarak çeşitli turizm yatırımları yapma kararı alınmakta, burada yatırımın yeri, çeşidi, işletmenin mimari yapısı belirlenmektedir.⁹⁷

Herhangi bir turistik yörede geliştirilebilecek turizm türlerinin hayata geçirilmesinde o yörenin diğer özelliklerinin yanında iklim faktörünün de çok belirgin bir yeri vardır. Özellikle deniz turizminin yaz turizmi, Kayak sporlarına yönelik merkezlerin de aynı zamanda kış turizmi olarak da bilinmesi iklimsel değişikliklerin turistik faaliyetlere adını vermesinden kaçınılmaz olduğunun göstergesidir.

⁹⁷ Sebahattin Karaman, a.g.e, s.18.

Bir yörenin hava basıncı, sıcaklık, yağış ve nemlilik durumları meteoroloji istasyonlarından öğrenilebilir. Bu özellikler değişik hava şartlarının etkisiyle, küçük sapmalarla genellikle her mevsim aynı özellikler bulunmaktadır.

Denizde can ve mal güvenliği için en gerekli destek olan meteorolojik bilgiler, 3254 Sayılı Yasa ile kurulmuş bulunan Devlet Meteoroloji İşleri Genel Müdürlüğü, Türkiye’de hava ve denizyolları ulaşımın meteorolojik desteğini sağlamakla görevlidir. Ayrıca uluslararası anlaşmalarla 15 E boylamının doğusunda kalan Akdeniz, Ege, Marmara ve Karadeniz’de seyreden gemilerin meteorolojik desteğini sağlama görevi de bu kuruluşa verilmiştir.⁹⁸

Ayvalık ile Ören (Burhaniye) arasında kalan saha Akdeniz ikliminin etkisi altındadır. Kış mevsimi Akdeniz iklim tipinde olduğu gibi, en çok yağışlı geçen mevsimdir ve ılık geçmektedir. Ancak tipik Akdeniz ikliminin bütün özellikleri burada görülmez. Yaz aylarına ait ortalama sıcaklıkların daha düşük olması ve yaz süresinin kısa olması, önemli farklardan birisini meydana getirmektedir.⁹⁹

• Ortalama Rüzgar Yönü ve Şiddeti

Yat turizmi açısından Ege Bölgesinin güneyi ve Akdeniz Bölgesi’nin kıyı şeridi fazla rüzgarı olmayan ılıman iklimiyle müşteriye memnun eden bir yapıya sahiptir. Bu durum özellikle Edremit Körfezini de içine alacak şekilde Ege Bölgesinin kuzeyi , Marmara Denizi ve büyük ölçüde de Karadeniz Bölgesinde olumsuz rüzgar, hava koşulları açısından tam tersi bir durum arz edebilmektedir.

Denizlere ilişkin meteorolojik tahminlerden yararlanmak isteyenler, bültenlerde tam olarak dikkate alınmayan bazı temel noktaları da bilmek zorundadırlar. Bu noktalar arasında “boğaz” ve “burun” etkileriyle, “kıyı yükselteleri” etkisi sayılabilir. Bunlar

⁹⁸ Cahit Üren, “Denizde Meteoroloji”, *Yachting World Türkiye*, 6, Mart-1998, s.91

⁹⁹ Abdullah SOYKAN, “Ayvalık ile Ören Arasının Kıyı Jeomorfolojisi”, *Türk Coğrafya Dergisi*, 1998, s.4

rüzgar alanını kesin bir şekilde değiştirebilir. Bu nedenden dolayı denizlerdeki hava durumunu bildiren bültenler, büyük deniz alanları göz önünde tutularak hazırlanır. Yelkenciler bu bültenlerdeki tahminleri ve bilgileri genel olarak değerlendirebilecek yeterlilikte olmanın yanında, bunların buldukları bölgeye göre gösterebilecekleri değişiklikleri de hesaplayabilmelidir.¹⁰⁰

Ayvalık Meteoroloji istasyonunda hakim rüzgar yönü(Kuzey)N31,5 (Doğu)'E , ikinci derece hakim rüzgar yönü ise (Güney) S27 (Doğu) E'dir.

• Hava Sıcaklığı

Özellikle deniz turizminin ön planda olduğu Balıkesir – Edremit Körfezi'nde güneş ışınlarının uzun süre varlığını hissettirmesinin önemi büyüktür. Bu açıdan baktığımızda ise Balıkesir iline güneş ışınları en düşük açı ile 22 aralık tarihinde 26' 16' Bandırma'ya gelmekte, en yüksek açı ile 21 haziran tarihinde 74' 08' ile Ayvalık yöresine gelmektedir.

Burhaniye'de yıllık ortalama sıcaklık 16,5 ' C'dir. En soğuk ay -4,2 ile Ocak ayıdır. En sıcak ay ise 39,1 ' C ile Ağustos ayıdır.¹⁰¹

• Güneşli Gün Sayısı

Burhaniye'de meteoroloji verilerine göre, 1998 yılı açık gün sayısı 155'dir. 31 Gün ile en fazla güneşli gün Ağustos ayı birinci sırada, 28 gün ile temmuz ayı ikinci sırada, 18 gün ile haziran ayı üçüncü sırada yer almaktadır. En kapalı aylar ise 3'er açık gün ile kasım ve aralık ile birinci sırada yer alırken, 5 gün ile ocak ayı bunu izlemektedir.

¹⁰⁰ "Denizde Hava Tahmini", **Türkiye Yachting World**, 6, Mart'1998, s.84

¹⁰¹ Meteoroloji İşleri Genel Müdürlüğü ,Ankara-1999, Rasat Verileri

Bu yörede güneşli gün sayısının azlığı ve buna bağlı olarak yıllık ortalama hava sıcaklıklarının düşüklüğü nedeniyle diğer iklim faktörleriyle benzerlikler gösteren tipik Akdeniz iklim özelliklerinden ayrılmaktadır.

- **Nem Oranı**

Burhaniye Meteoroloji İstasyonu verilerine göre, 1998 yılı nem oranı 59,6'dır. Bu oran 77,7 ile Ekim ayında en yüksek düzeye ulaşırken, en düşük nemlilik oranının görüldüğü ay ise 49,5 ile temmuz ayı olarak belirlenmiştir. Bu durumun nedeni ise sonbahar ve kış aylarında kuzey rüzgarlarının daha fazla olması nemlilik oranlarında bu mevsimlerde artışa neden olmaktadır.

- **Yağışlı Gün Sayısı ve Miktarı**

Burhaniye'de 1998 yılı meteoroloji verilerine göre yıllık yağışlı gün sayısı 84, ortalama yağış miktarı ise 64,4 m3.'tür. Yağış oranının en yoğun olduğu ay ise 189,8 m3 ile Kasım ve en düşük olduğu zaman ise 76-77 m3 ile haziran ve ağustos ayları arasındadır.

3.1.6 Deniz Suyunun Özellikleri

- **Sıcaklık**

Denize yönelik aktivitelerden insanların sağlıklı bir şekilde yararlanabilmesi için deniz suyu sıcaklığının ortalama 18-28 C, hava sıcaklıkları 20-34 C arasında bulunması gerekmektedir. Bu nedenlerden dolayı Akdeniz ve Ege Bölgelerinin kıyı kesimlerinde olumlu deniz suyu ve hava sıcaklıklarının etkisi yanında, meltem rüzgarları, çam ormanlarının da etkisiyle deniz turizmine dayalı turizm mevsimi daha uzundur. Marmara ve Karadeniz Bölgesine doğru çıkıldıkça bu süreler daha da kısalmaktadır.

Burhaniye / İskele'nin deniz suyu sıcaklığı verileri ölçülmediği için aynı körfezde yer alan Ayvalık Meteoroloji verileri ortalamaları baz alınmıştır. Buna göre; 1997-1998 yıllarında aylık ortalama deniz suyu sıcaklıkları ancak Mayıs ve Ekim ayları arasında bu ortalamanın altına düşülmemekle birlikte Tablo.16'da görüldüğü gibi yıllık ortalamalar 1997'de 16.8 C, 1998 yılında ise 17.7 C ile deniz aktiviteleri için uygun olan sıcaklığın altında kalmaktadır

Tablo 16

Ayvalık-Burhaniye Aylık Ortalama Deniz Suyu Sıcaklıkları

Aylar	1997	1998
1	10.4	10.4
2	9.4	9.6
3	10.3	11.2
4	11.8	14.1
5	17.8	18.1
6	24.1	22.7
7	26.7	26.6
8	26.3	25.1
9	22.8	22.4
10	18.0	20.8
11	12.9	18.1
12	10.7	13.1
ORT.	16.8	17.7

Kaynak: T.C. Başbakanlık Devlet Meteoroloji İşleri Genel Müdürlüğü, Rasat Bilgisi, Ankara-1999

- **Kirlilik**

Tüm çevre dengesinin bozulmasının doğal bir sonucu olarak ortaya çıkan denizlerin kirlenmesi, çeşitli etkinlikler sonucu ortaya çıkan atıkların nehirler yoluyla denizlere taşınması veya doğrudan denizlere bırakılmasıyla meydana gelmektedir. Doğal gengeyi bozan bu olay, deniz çevre sistemlerinin işleyişini yetersiz kılmaktadır. Türkiye'de sanayi, deniz taşımacılığı, kentleşme ve turizmin deniz kirlenmesini artırıcı

yönde gelişmesi nedeniyle, özellikle Akdeniz’de İskenderun Körfezi, Ege’de İzmir Körfezi, Marmara’daki bütün körfezler, Karadeniz’deki Trabzon Limanı ve çevresinde deniz ve kıyı kirlenmesinin olumsuz etkileri görülmektedir.¹⁰²

Temiz bir deniz ve sahile sahip olabilmek amacıyla Balıkesir İli’nde, 1992 yılında 27 Nisan İtibarıyla Altınoluk’tan başlayıp Altınova’ya kadar uzanan 27 noktada (Bkz.Ek.7) Mavi Bayrak Kampanyasına başlanılmıştır. Bu uygulama kış aylarında ayda bir, bahar aylarında ayda iki kez, Haziran-Eylül ayları arasında ise ayda üç kez olmak üzere belirlenen noktalarda numune çalışması şeklinde yapılmaktadır. Bu konuda Ayvalık ve Burhaniye’nin 1992 –1999 (ilk 6 ay) yılları arasında ayrıntılı olarak analiz sonuçlarına bakıldığında, Burhaniye kıyıları ve denizinin bu güne kadar Mavi Bayraklı olmaya yetmemektedir. Ayvalık ise bu konuda daha avantajlı konumdadır.

Tablo 17

Ayvalık İlçesi Ortunç Mevkii”10 AL 1”

NUMUNE YILLARI	ALINIŞ	NUMUNE SAYISI	UYGUN DEĞİL
	1992	15	1
	1993	19	1
	1994	18	1
	1995	18	3
	1996	19	3
	1997	20	5
	1998	20	4
	1999 (İLK 6 AYLIK)	8	0
	TOPLAM	137	18

Kaynak: Balıkesir İli “Mavi Bayrak Projesi”Deniz Suyu Analiz Sonuçları, T.C. Turizm Bakanlığı, Yatırımlar Genel Müdürlüğü, Altyapı Dairesi Başkanlığı Çevre Sorunları Önleme Şube Müdürlüğü, 1999, s.2

¹⁰² Hasan Ertürk, **Çevre Bilimlerine Giriş**, (Bursa:Uludağ Üniversitesi Basımevi, 1994), s.54

Bu değerlendirmeler sonucunda Balıkesir İli'nde ilk defa 1997 yılında Ayvalık İlçesi dahilinde Tablo.17'deki durumuna göre Ortunç Plajı (plaj kodu:10 AL 1) Mavi Bayrak Ödülü almıştır. 1998 Yılında, Grand Temizel önü plajı (plaj kodu: 10 KÜK 1), Ortunç Plajı (plaj kodu:10 AL 1) ile Ayvalık Setur Marina da bu ödülü almaya hak kazanmıştır.

Tablo 18

Burhaniye İlçesi Keskin Motel Önü "10 BU 1"

NUMUNEALINIŞ YILLARI	NUMUNE SAYISI	UYGUN DEĞİL
1992	15	0
1993	19	2
1994	18	1
1995	18	1
1996	19	2
1997	20	6
1998	20	6
1999 (İLK 6 AYLIK)	8	0
TOPLAM	137	18

Kaynak: a.g.e.,s. 2.

Aynı yıl Tabo18'de görülen Burhaniye İlçesi Keskin Motel Önü ve Halk Plajı'nda alınan 20 numune sayısından 6 tanesi uygun olmadığı için aradaki fark çok az olmasına karşın Mavi Bayrak'lı olamamıştır. 1999 Yılında ise, Balıkesir İli'nde hiçbir plaj ödüle layık görülmezken, Ayvalık Setur Marina Mavi Bayrak Ödülüne sahip olmuştur.

Son yıl itibarıyla Körfezde Mavi Bayraklı Plaj bulunmamasına rağmen Balıkesir İli'nde özellikle Burhaniye'de ve Ayvalık'ta 1992 yılından buyana yapılan analizlerde alınan numunelerden elde edilen olumlu sonuçlarda artış kaydedildiği gözlenmektedir. Bu da göstermektedir ki; deniz turizminde dünya standartlarını yakalamak için kirliliği

oluşturan etkenleri en aza indirmeye çalışmak için işbirliğine gitmek ve bilinçli olmak gerektiğidir.

3.1.7 Sosyal Kültürel Çekicilikler

- **Ulusal ve Uluslararası Festivaller**

1988'den bu yana gerçekleştirilen Burhaniye-Ören Turizm ve Zeytin Şenliği'nde; çocuk etkinlikleri, forum, panel ve söyleşiler, sergiler, spor etkinlikleri (beach volley, vb.), tiyatro ve konserlerle dolu zengin bir programla yörede sosyal ve kültürel hayata zenginlik kazandırılmaktadır.

- **Sosyal Aktiviteler**

İlçede turizm sezonunun da kısa olması nedeniyle, sosyal yaşamda da bir durağanlık gözlenmekle birlikte Kültür Sanat Derneği'nin çalışmaları ve Burhaniye Belediyesinin de desteği ile çok sık olmamakla birlikte müzik, tiyatro ve folklor gösterileri sergilenmektedir. Bu etkinlikler yılın belirli dönemlerinde olmakla birlikte; Milli Eğitim Bakanlığı Orta Öğretim öğrencileri ile Balıkesir Üniversitesi Burhaniye Meslek Yüksekokulu öğrencilerinin de başarılı çalışmaları sosyal yaşamı canlandırıcı niteliktedir.

- **Tiyatro, sinema gibi gösteri merkezleri**

Çok kapsamlı olmamakla birlikte ilçe merkezinde ancak belirli zamanlarda kaliteli filmlerin gösterildiği bir sinema ve Artur'da yazlık sineması mevcut olan Burhaniye İlçesi'nde, nadiren de olsa, çok sık olmasa da resmi ve özel tiyatro topluluklarının gelmesi ile, sanat yönünden halkın isteklerine cevap verilmeye çalışılmaktadır.

Bu alandaki açığı kapatabilmek için, aynı körfezde yer alan Altınoluk-Güre’de bulunan ulusal ve uluslararası gösteri ve organizasyonlara ev sahipliği yapan anfi tiyatro gibi bir kültürel ve sanatsal yapının en kısa sürede ilçeye kazandırılması gerekmektedir.

3.1.8 Estetik

- Çevre Yerleşim Mimari Özellikleri

Burhaniye İlçe merkezinde uzun vadeli bir yerleşim planı yapılmadığından, özellikle de bazı alanlarda gerek görüntü açısından, gerekse trafik yoğunluğu açısından büyük sıkıntılar yaşanmaktadır. Bu durum; özellikle 1980’li yılların sonlarına doğru, turizm olayının yöreye çarpık kentleşme ve betonlaşma unsurlarını da beraberinde getirmesinin olumsuz sonuçlarıdır.¹⁰³

Günümüzde yerleşmiş yapılaşmaların tamamı estetik açıdan düzeltilemese de, yeni yapılaşmakta olan mahallelerde daha çok yeşil alan içerisinde binaların yapılması çalışmalarına ağırlık verilmektedir. Ören Mahallesi’nde ise, sadece sit alanı olarak belirlenen Ören Tepe estetik olarak iyi bir konumdadır. Yat Limanının bulunduğu İskele Mahallesi’nde ise yeni düzenlemelere göre bütün binalar 2 katlı ve toplam arsanın ancak yarısını kaplayacak şekilde ayrık nizam olarak yapılması gerekmektedir. Eskiden yapılan binalar ise bu kuralın dışında kalmışlar ve özellikle yat limanı kıyı şeridi 0,40 yoğunluk ile hiç yeşil alan bırakılmadan, iki yanı komşu parsellerdeki binalara kısmen veya tamamen bitişik binaların oluşturduğu “bitişik nizam”¹⁰⁴ şeklinde bir durum arz etmektedir. Bu durum, yat limanı için yapılacak hizmet merkezlerinin alanlarını daraltmasının yanında, çevre yerleşim mimari özellikleri açısından da estetik yapıyı bozmaktadır.

¹⁰³ Ayhan Gökdeniz “1991 Yılı İçin Alternatif Politikalar”, 5.Turizm Sempozyumu, TebliğAydın, 2.4.1991.s.3

¹⁰⁴ 3194 Sayılı İmar Kanunu 2. Bölüm,4.Mad./12.Fıkrası.1985,s.63

Türkiye'deki bütün sahil yerleşim yerlerinde olduğu gibi, kıyı şeridi özellikle ikinci konutların da istilası olmasından dolayı, yaz sezonunda alt yapı sorunlarıyla birlikte hoş olmayan bir görünüm oluşturmaktadır.

- **Yeşil Saha Düzenlemeleri**

Burhaniye İlçesi Park ve Bahçeler Müdürlüğü'nden elde edilen verilere göre; İlçede çamlık alanların, refüjlerin (yerleşim yerleri içinde karayolu kavşaklarında yeşil saha düzenlemeleri), parkların ve belediyenin bakmakla yükümlü olduğu diğer yeşil alanların toplamı 225.000 m²'dir.

İlçede oluşturulmuş olan parklar, meydanlar aşağıdaki gibidir;

- Hürriyet Meydanı(Atatürk Heykeli çevresi)
- Şehit Turan Bayraktar Parkı
- Hıdırellez Parkı (Meteoroloji İstasyonu Yanı)
- Ayaklı Mesire Yeri
- Memiş Mahallesi'nde Dinlenme ve Çocuk Parkı
- Barış Manço Parkı
- Bahçeli Evler Mahallesi'nde 2 adet çocuk ve dinlenme parkı

Bunun yanında tarihsel zenginlikleriyle birlikte Kültür Park olarak bilinen Ören Mahallesi'nde 20.000 civarında çeşitli süs bitkisi (çalı, ağaç, ağaçcık) vardır.

İskele Mahallesi'nde; Yat Limanı'nın bulunduğu sahil şeridinde proje aşamasında olan, İskele Yat Limanı Çevre Düzenlemesi şeklinde uygulamaya konulacak olan yeşil alan Yat Limanı'na estetik açıdan güzel ve hoş bir görünüm kazandıracaktır. Ayrıca bu alanın içerisinde yapılması planlanan sosyal ve kültürel aktivitelerin gerçekleştirilmesine olanak sağlayacak birimleri de kapsamaktadır.150-200 Kişilik küçük bir anfi tiyatro alanı da bu amaçla kullanılacaktır. (Bkz.Ek.8)

Çevre düzenleme çalışmalarının yanında, ayrıca ilçede çeşitli zamanlarda oluşturulmuş toplamı 110.000 m² çamlık alanlar vardır. Burhaniye/İskele Yat Limanı'yla aynı kumsalda denize dökülerek sel sularıyla taşınan toprakların liman girişini doldurmaması için Karınca Deresi ıslah çalışmaları ile kazanılan alanlar her yıl düzenli olarak ağaçlandırılacaktır.

3.1.9 Ulaşım

- **Karayolu**

Burhaniye'nin içinden ve İskele Mahallesinden İzmir - Çanakkale arasında E-87 karayolu geçmektedir. İskele Yat Limanı yaklaşık olarak İzmir'e 180 km., Çanakkale'ye ise 130 km uzaklıkta, Ayvalık'a ise 35 km mesafede olduğundan çok avantajlı bir konumdadır. Fakat ana yoldan mahallenin içine doğru girilip Limana ulaşıncaya kadar, düzensiz yapılaşma nedeniyle zaman kaybedilmesi ve yolların bozuk oluşu da buna eklenince bu avantajlı durumdan yeterince yararlanılamaması gündeme gelmektedir.

- **Denizyolu**

İstanbul'dan - Marmara Denizi ve Güney kıyılarına Denizyolu ile geçiş noktasında bulunan İskele Yat Limanında düzenli deniz trafiğine açık olmamasına rağmen ileriki dönemlerde stratejik açıdan bu avantajını kullanarak gerek yat turizmi gerekse diğer turistik ulaşım hizmetlerine cevap verebilecektir.

- **Havayolu**

Burhaniye/İskele Yat Limanı'na 240 km uzaklıkta uluslararası standartlarda İzmir Adnan Menderes Havalimanı bulunmaktadır. Ayrıca Yat Limanı'na 7 km uzaklıkta, yapımına 16.09.1993'te başlanan Körfez Havaalanı ise Edremit yolu üzerindedir. Şu anda mevcut pist uzunluğu proje kapsamına göre 3000 m'ye ulaşmasına

rağmen pist genişliği 30 m olduğu için ancak 100 kişilik uçakların inmesine olanak sağlayan bir konumdadır. Ancak pist genişliği 45-60 m'ye çıkarıldığı zaman, havaalanına her tip uçak inip kalkabilecektir.

Havaalanı yanında ek tesisler olarak; 3000 metrekarelik bir otopark, 600 metrekarelik, üzerinde kulesi ile birlikte, bir terminal binası vardır. Terminal binasının içinde kafeterya, büfe, hediyelik eşya satış reyonu, gümrük, sağlık merkezi, PTT haberleşme birimi gibi çeşitli ihtiyaçlara cevap veren birimler bulunmaktadır.

Ege Bölgesini Marmara'ya bağlayan bu körfezde bulunan havaalanı için, karayolu bağlantısı çok önemli bir kriter olan E 87 karayolu kenarındadır.

- **Demiryolu**

Balıkesir İl merkezine kadar demiryolu hizmet vermesine rağmen İlçe'de demir yolu bulunmamaktadır.

3.2 Yat Turizm Potansiyelinin Değerlendirmesinde Matematiksel Bir Model Uygulaması

3.2.1 Araştırmanın Amacı

Turistik çekiciliği yüksek olan Burhaniye/İskele'de yapımı devam eden Yat Limanının henüz işletmeye geçmemesine rağmen, mevcut durum değerlendirmesine gidilerek, bu konuda yapılacak çalışmalar araştırmanın amacını meydana getirmektedir..

Türkiye'de çevresel ve doğal etkilerin önlenmesi açısından önemli bir teknik olan çevresel etki değerlendirmesi (ÇED) uygulaması olmasına rağmen, spesifik olarak turizm sektörüne yönelik uygulamalar yoktur. Bu durumda yerel yönetimler merkezi yönetimler ve ilgili kuruluşlarla işbirliğine gidilerek, kendi yörelerindeki turizm gelişme projelerini değerlendirmek için kontrol listesi oluşturabilirler.¹⁰⁵ Bu tür bir uygulama yat turizmi açısından yöresel bazda sıkı bir kontrolle problemlerin daha detaylı bir şekilde ortaya çıkarılmasını sağlayarak, uzun vadeli çözümler getirilebilecektir.

3.2.2 Araştırmanın Kapsamı

Bu çalışma, Burhaniye/İskele Yat Limanı'nın iyi bir marina işletmesi olarak turizm sektöründe yerini alabilmesi için şu anki durumuyla, marina işletmeciliğinin öncülerinden Park Kemer Marina ve geçmişte aynı kaderi paylaşmış Setur Ayvalık Marina ile mükemmel bir marina özelliklerine göre karşılaştırmasını kapsamaktadır.

¹⁰⁵ İsmet Kaya, "Sürdürülebilir Turizm Kalkınması ve Ülkemiz Açısından Bir Değerlendirme", (Yayınlanmamış Doktora Tezi, Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 1997), s. 158

3.2.3 Araştırmanın Yöntemi

Gelişime açılan herhangi bir turizm yöresinde diğerleri ile rekabet edebilecek turizm türlerinin belirlenmesinde yapılacak yatırımların genişliğinden dolayı matematiksel kesinliklere gerek duyulmaktadır. Bu modelde, her faktör bir çekicilik indeksinde özetlenmiş, ölçme ve indeks değerlerinin belirlenmesi de Delphi yöntemiyle çözümlenmiştir.

Araştırmanın aşamaları ise;

1- Belli bir beldenin ilgili alt faktörlerinin belirlenmesi,

2 - Her değişken alt faktörü için bir çekicilik fonksiyonu yardımıyla çekicilik değerinin hesaplanması,

3 - Çekicilik değerinin, bileşke indeks değeri ve ağırlık faktörü ile çarpılması

Buna benzer bir yöntem Gunn ve arkadaşları tarafından uygulanmıştır.¹⁰⁶

Sözkonusu model; uygulama çalışmamızda yat turizm potansiyeli açısından standart kaynak faktörleri farklı bölgelerin değerlendirilmesinde kullanıldığı için üçüncü bölümde sadece çekicilik değerlerinin toplamı üzerinden genel bir değerlendirme yapılmıştır. Değerlendirmede kullanılan Tablo.19'un değerleri bu alanda uzun yılların birikimini sergileyen "Marina Yatırım ve İşletmecileri Derneği" yetkililerinin bilgilerinden yararlanılarak oluşturulmuştur.

Bu modelin temelinde de olduğu gibi marina işletmeciliği için ideal olan faktör özellikleri maksimal puanlarda özetlenerek, ele alınan işletmelerin aldıkları puanlarla ideale ne kadar yaklaştığı araştırılacaktır. Alınan puanların belirlenmesinde etkili olan faktörlerin kalite değerlerinin sağlıklı tespit edilebilmesi gerekmektedir. Sözkonusu

¹⁰⁶ Güzin Demircioğlu, "Turizm Potansiyelinin Değerlendirilmesinde Matematiksel Bir Model ve Foça'ya uygulaması", TUGEV-Turizmde Seçme Makaleler,29, 1998, s.20

işletmelerin faktör ağırlıkları ancak alt faktör özelliklerine göre belirlenen kalite değerlerinin toplamı ile bulunabilmektedir.

Tablo 19

Yat Turizmi İçin Faktör Ağırlıkları

Sıra	FAKTÖR ÖZELLİKLERİ	ENDEX	ZAYIF	ORTA	İYİ	YÜKSEK
1	DENİZ SUYUNUN ÖZELLİKLERİ	12	3 - 0	6- 3	9-6	12-9
2	COĞRAFI KONUM	13	3,25-0	6,50-3,25	9,75-6,50	13-9,75
3	İKLİM	16	4-0	8-4	12-8	16-12
4	OSYAL KÜLTÜREL ÇEKİCİLİKLER	6	1,50-0	3-1,50	4,50-3	6- 4,50
5	TARİHİ ÇEKİCİLİKLER	6	1,50-0	3-1,50	4,50-3	6- 4,50
6	ESTETİK	6	1,50-0	3-1,50	4,50 -3	6- 4,50
7	DOĞAL KAYNAK ÇEKİCİLİKLERİ	6	1,50-0	3-1,50	4,50-3	6- 4,50
8	HİZMET MERKEZLERİ	18	4,50- 0	9 - 4,50	13,50-9	18-13,50
9	ULAŞIM	17	4,25- 0	8,50-4,25	12,75-8,50	17-12,75
	TOPLAM	100	25- 0	50-25	75- 50	100-75

Örnek bir marina işletmeciliği için gerekli olan faktör kalite değerleri Tablo 20’de matematiksel bir kesinlikle belirlenmeye çalışılmıştır.

Herhangi bir marina işletmeciliğinin bu modelle yat turizm potansiyeli açısından değerlemeye temel teşkil edecek olan ölçüleri kesinlik kazanmamasına rağmen, ana hatlarıyla ele alınarak belirlenen işletmelerde uygulanacaktır. Uygulama sonucunda olması gereken faktör indeksiyle üç işletmenin faktör özelliklerine göre aldıkları kalite değerleri bir tablo üzerinde belirtilerek, genel hatlarıyla işletmelerin hangisinin dahi iyi durumda olduğu görülebilecektir.

TABLO : 20 FAKTÖR KALİTE DEĞERLERİ

Faktör	Birincil alt faktör	Kalite değeri
Deniz suyunun özellikleri		12
	Kirlilik	8,4
	Sıcaklık	3,6
Coğrafi konum		13
	Yatçılık merkezlerine mesafe	9,1
	Turizm merkezlerine mesafe	3,9
İklim		16
	Hava sıcaklığı	3,2
	Güneşli gün sayısı	4
	Nem oranı	1,6
	Yağışlı gün sayısı ve miktar	2,4
	Ortalama rüzgar yönü ve şiddeti	4,8
Sosyal Kültürel Çekicilikler		6
	Ulusal ve Uluslararası festivaller	3
	Sosyal aktiviteler	1,8
	Tiyatro, sinema gibi gösteri merkezleri	1,2
Tarihi çekicilikler		6
	Antik kent kalıntıları	3,6
	Müzeler	2,4
Estetik		6
	Çevre yerleşim mimari özellikleri	3
	Yeşil saha düzenlemeleri	3
Fauna-Flora ve doğal çekicilik alanları		6
	Ormanlık alanlar	1,8
	Milli Park alanları	1,2
	Akarsular	1,8
	Doğal yaşam çeşitliliği	1,2
Hizmet merkezleri (Marina ve çevresi)		18
	Konaklama hizmetleri	0,7
	Eğlence hizmet merkezleri	1,8
	Finansal hizmet merkezleri	0,7
	Güvenlik hizmetleri	2,5
	Haberleşme hizmetleri	2,5
	Yat bakım onarım hizmetleri	3,6
	Sağlık hizmetleri	1,8
	Yiyecek-içecek hizmetleri	2,2
	Alışveriş hizmet merkezleri	2,2
Ulaşım		17
	Karayolu	5,1
	Denizyolu	1,7
	Havayolu	8,5
	Demiryolu	1,7

3.3 Araştırma Kapsamındaki İşletmelerin Matematiksel Model Uygulamasına Göre Durumu

Henüz işletmeye geçmemesine rağmen yapımı devam eden Burhaniye/İskele Yat Limanı'nın yat turizm potansiyeli açısından durumunu değerlendirebilmek amacıyla belirlenen araştırma yöntemi uygulanmıştır. Yat Limanının şu anki durumuyla eksi ve artıların ortaya çıkarılması ve yorumlanması açısından daha objektif hareket edebilmek amacıyla bu sektörde başarısını kanıtlamış Akdeniz Bölgesinden Park Kemer Marina ile Edremit Körfezi'nde bulunan, geçmişte aynı kaderi paylaşmış Setur Ayvalık Marina da genel olarak değerlendirilecektir.

Çalışmanın üçüncü bölümünün birinci kısmında Burhaniye/İskele Yat limanının faktör kalite değerleri detaylı bir şekilde belirlenmiştir. Park Kemer Marina ve Setur Ayvalık Marina hakkındaki yat turizm arz verileri ise çalışmanın ikinci bölümünde genel hatlarıyla yer almaktadır. Bu bilgiler ışığında üç işletme için de ayrı olarak faktör kalite değerleri tabloları oluşturulmuştur. Bu tablolarda yer alan verilerin puanlaması, faktör özelliklerinin olması gereken kalite değeri üzerinden alt faktör özelliklerine göre aşağıdaki ölçütlere göre yapılmıştır. (Tablo: 21,22,23)

Deniz suyunun özellikleri: Suyun kirlilik oranının ve sıcaklık değerinin marina için arz ettiği önem 12 puandır. Eğer deniz suyu temiz ise 8,4 ve sıcaksa 3,6 değerlerini almaktadır.

- Kirlilik alt faktörünün üç işletme için kalite değerleri; İskele Yat Limanı için, Mavi Bayrak numune tespit çalışmaları sonucunda uygun sonuçların yanında uygun olmayanların çoğunlukta bulunması nedeniyle kirlilik faktörü açısından tam puan almasına yetmemekte, ancak 6 puan alabilmektedir. Ayvalık Setur Marina ve Park Kemer Marina'ya ise 1999 yılında Mavi Bayrak verilmiştir.

Tablo,21 Burhaniye/İskele Yat Limanı Faktör Kalite Değerleri

Faktör	Birincil alt faktör	Kalite değeri
Deniz suyunun özellikleri	Kirlilik	6
	Sıcaklık	1,8
Coğrafi konum	Yatçılık merkezlerine mesafe	2,6
	Turizm merkezlerine mesafe	3,9
İklim	Hava sıcaklığı	2,7
	Güneşli gün sayısı	3,8
	Nem oranı	1
	Yağışlı gün sayısı ve miktar	2
	Ortalama rüzgar yönü ve şiddeti	3,2
Sosyal Kültürel Çekicilikler	Ulusal ve Uluslararası festivaller	1,2
	Sosyal aktiviteler	0,3
	Tiyatro, sinema gibi gösteri merkezleri	0,3
Tarihi çekicilikler	Antik kent kalıntıları	3
	Müzeler	0,3
Estetik	Çevre yerleşim mimari özellikleri	0,3
	Yeşil saha düzenlemeleri	0,9
Fauna-Flora ve doğal çekicilik alanları	Ormanlık alanlar	1,8
	Milli Park alanları	1,2
	Akarsular	1,2
	Doğal yaşam çeşitliliği	1,2
Hizmet merkezleri (Marina ve çevresi)	Konaklama hizmetleri	0,2
	Eğlence hizmet merkezleri	0,4
	Finansal hizmet merkezleri	0,4
	Güvenlik hizmetleri	0,3
	Haberleşme hizmetleri	1,5
	Yat bakım onarım hizmetleri	0
	Sağlık hizmetleri	1,8
	Yiyecek-içecek hizmetleri	0,5
	Alışveriş hizmet merkezleri	0,7
Ulaşım	Karayolu	2,6
	Denizyolu	0,3
	Havayolu	5,1
	Demiryolu	0

Tablo.22 Ayvalık Setur Marina Faktör Kalite Değerleri

Faktör	Birincil alt faktör	Kalite değeri
Deniz suyunun özellikleri	Kirlilik	10,2
	Sıcaklık	8,4 1,8
Coğrafi konum	Yatçılık merkezlerine mesafe	6,5
	Turizm merkezlerine mesafe	2,6 3,9
İklim	Hava sıcaklığı	12,5
	Güneşli gün sayısı	2,8
	Nem oranı	3,5
	Yağışlı gün sayısı ve miktar	1
	Ortalama rüzgar yönü ve şiddeti	2 3,2
Sosyal Kültürel Çekicilikler	Ulusal ve Uluslararası festivaller	1,6
	Sosyal aktiviteler	0,9
	Tiyatro, sinema gibi gösteri merkezleri	0,4 0,3
Tarihi çekicilikler	Antik kent kalıntıları	3
	Müzeler	2,4 0,6
Estetik	Çevre yerleşim mimari özellikleri	2,1
	Yeşil saha düzenlemeleri	1,2 0,9
Fauna-Flora ve doğal çekicilik alanları	Ormanlık alanlar	3,9
	Milli Park alanları	1,8
	Akarsular	1,2
	Doğal yaşam çeşitliliği	0,3 0,6
Hizmet merkezleri (Marina ve çevresi)	Konaklama hizmetleri	15,7
	Eğlence hizmet merkezleri	0,7
	Finansal hizmet merkezleri	0,9
	Güvenlik hizmetleri	0,7
	Haberleşme hizmetleri	2,5
	Yat bakım onarım hizmetleri	2,5
	Sağlık hizmetleri	3,6
	Yiyecek-içecek hizmetleri	0,4
	Alışveriş hizmet merkezleri	2,2 2,2
Ulaşım	Karayolu	9
	Denizyolu	5,1
	Havayolu	0,5
	Demiryolu	3,4 0

Tablo 23 Park Kemer Marina Faktör Kalite Değerleri

Faktör	Birincil alt faktör	Kalite değeri
Deniz suyunun özellikleri		12
	Kirlilik	8,4
	Sıcaklık	3,6
Coğrafi konum		9,1
	Yatçılık merkezlerine mesafe	5,2
	Turizm merkezlerine mesafe	3,9
İklim		12,9
	Hava sıcaklığı	3,2
	Güneşli gün sayısı	4
	Nem oranı	0,6
	Yağışlı gün sayısı ve miktar	1,9
	Ortalama rüzgar yönü ve şiddeti	3,2
Sosyal Kültürel Çekicilikler		2,7
	Ulusal ve Uluslararası festivaller	1,8
	Sosyal aktiviteler	0,6
	Tiyatro, sinema gibi gösteri merkezleri	0,3
Tarihi çekicilikler		6
	Antik kent kalıntıları	3,6
	Müzeler	2,4
Estetik		3,6
	Çevre yerleşim mimari özellikleri	1,8
	Yeşil saha düzenlemeleri	1,8
Fauna-Flora ve doğal çekicilik alanları		5,1
	Ormanlık alanlar	1,8
	Milli Park alanları	1,2
	Akarsular	1,5
	Doğal yaşam çeşitliliği	0,8
Hizmet merkezleri (Marina ve çevresi)		16,9
	Konaklama hizmetleri	0,7
	Eğlence hizmet merkezleri	1,4
	Finansal hizmet merkezleri	0,7
	Güvenlik hizmetleri	2,5
	Haberleşme hizmetleri	2,5
	Yat bakım onarım hizmetleri	2,9
	Sağlık hizmetleri	1,8
	Yiyecek-içecek hizmetleri	2,2
	Alışveriş hizmet merkezleri	2,2
Ulaşım		14,5
	Karayolu	5,1
	Denizyolu	0,9
	Havayolu	8,5
	Demiryolu	0

-Deniz suyu sıcaklıkları; Edremit Körfezi'nde deniz suyunun ölçümü sadece Ayvalık'ta yapılmakta olduğundan 1998 yılı meteoroloji verilerine göre İskele Yat Limanı ve Ayvalık Setur Marina için deniz suyu sıcaklık ortalaması 17,7 olduğu için 3,6 tam puan üzerinden 1,8'dir. Park Kemer Marina için ise yıllık ortalama 22,4 ile sıcaklık fazlalaştığı için 3,6 puan almıştır.¹⁰⁷

Coğrafi Konum; İşletmenin bulunduğu yerin dünya yatçılık merkezlerine olan mesafesi 9,1 puanında olması gerekmektedir birlikte turizm merkezlerine olan uzaklığın etkinlik derecesi ise 3,9 olan bu faktörün toplam olması gereken değer 13 olarak belirlenmiştir.

-Yatçılık merkezlerine mesafe ; Dünya yatçılık merkezlerinden sadece Akdeniz yatçılık merkezine olan konumu ile Park Kemer Marina bu kriterin değerlendirilmesinde 5,2 puan almıştır. Marinaların genellikle güney kıyılarımızda yoğunlaştığı Türkiye'de Ayvalık Setur Marina ve İskele Yat Limanı'nın özellikle İstanbul Ataköy Marina'dan başlayarak, Setur Kalamış, Atabay Yat Çekme Yeri, Çanakkale Marinası ile kuzeyden gelip güneye giden yatların yol güzergahında bulunması açısından büyük önem taşımaktadır. Bunun yanında Orta ve Kuzey Amerika yatçılara hizmet veren Dünyanın en önemli yatçılık merkezlerinden Akdeniz Yatçılık Bölgesine de yakın konumdadır. Dünyanın diğer yatçılık merkezlerine ise oldukça uzak konumdadır. Bu nedenlerden dolayı iki işletme de bu faktörde 2,6 puanla sınırlı kalmıştır.

-Turizm merkezlerine olan mesafe açısından Park Kemer Marina için, Dünyaca ünlü Antalya turizm merkezine yakınlığı dolayısıyla 3,9 tam puanı almasında en büyük etkendir. Setur Ayvalık Marina ve İskele Yat Limanı ise gerek tarihi açıdan, gerekse turistik zenginlikleri açısından Bergama ve Assos arasında yer almasının yanında, Ayvalık ve Ören gibi önemli turizm çekim merkezlerinde bulunmalarından dolayı 3,9 tam puanı almaktadır.

¹⁰⁷ Meteoroloji İşleri Genel Müdürlüğü, Ankara: 1998 Rasat Bilgisi

İklim; Marina işletmeciliği için hava sıcaklığının fazla olması 3,2 puan, güneşli gün sayısının fazlalığı 4 puan, nem oranının düşük olması ise 1,6 puan, yağışlı gün sayısı ve miktarının az olması 2,4 puan, genellikle doğu rüzgarlarının hakim olduğu 4,8 puan ile toplam 16 kalite puanı etkili olmaktadır.

-Hava sıcaklığı 1998 yıllık ortalaması İskele Yat Limanı için 16,5 C ile 2,7 puan; Ayvalık Setur Marina ise 17,1 C ile 2,8 puan; Park Kemer Marina ise 19,4 C ile 3,2 puan almaktadır.

-Güneşli gün sayısı 1998 yılında Park Kemer Marina için 163 gün ile 4 puan, Ayvalık Setur Marina 143 gün ile 3,5 puan, İskele Yat Limanı 155 gün ile 3,8 puan almaktadır.

-Nem oranı açısından mevsimlere göre nemlilik oranlarında değişiklik olmasına rağmen İskele Yat Limanı ve Ayvalık Setur Marina'nın nem oranı Park Kemer Marina'ya göre daha düşük orandadır. Bu nedenle 1998 yılı ortalamasına göre 66.11 olan nemlilik nedeniyle Ayvalık Setur Marina ve İskele Yat Limanı bu faktörden 1'er puan, Park Kemer Marina ise 0,6 puan ile değerlendirilmiştir.

-Yağışlı Gün sayısı Antalya, Ayvalık ve Burhaniye için 1998 meteoroloji verilerine göre yıllık 81 gün ile 85 gün arasında bulunmaktadır. Ayvalık'ta ortalama yağış miktarı 649,1 mm.dir. Yıllık ortalama yağışın mevsimlere göre dağılışında en fazla %52 ile kış ve en az %2,8 ile yaz mevsiminde düştüğü görülür. Toplam Yağış içinde ilkbaharda düşen yağış %21,7'lik Sonbaharda ise %23,5'lik bir paya sahiptir. Bu karakteri ile Akdeniz Rejimi tipine girmektedir.¹⁰⁸ Bu nedenden dolayı üç işletme için verilen değer 1,9 ile 2 puan arasındadır.

-Ortalama rüzgar yönü Ayvalık meteoroloji istasyonu verilerine göre Setur Ayvalık Marina için hakim rüzgar yönü N31,5 ' E, hakim rüzgar yönü ise S27 E

¹⁰⁸ Abdullah Soykan, a.g.m., s.4

olduğundan 3,2 puan almıştır.¹⁰⁹ Burhaniye/İskele Yat Limanı ve Park Kemer Marina için ise yaklaşık olarak aynı veriler elde edildiğinden iki işletmede 3,2 puan ile değerlendirilmiştir. Çünkü temmuz ve ağustos aylarında sert esen meltem ve sıcak hava bir kısım yatçı için halen caydırıcı vasfını korumaktadır.¹¹⁰

Sosyal Kültürel Çekicilikler; bu kriterin değerlendirilmesinde marina için tanıtım ve pazarlama çalışmalarında etkili olan ulusal ve uluslararası festivallere katılma oranı 3 puan olarak değerlendirilmiştir. Müşterilerin sosyal hayatlarını zenginleştirici aktivitelerin yeterliliği 1,8 değerindedir. Tiyatro sinema gibi gösteri merkezlerinin müşteriler için verdiği hizmetlerin kalitesi ve yeterliliği ise 1,2 puan üzerinden değerlendirilmiştir.

-Ulusal ve uluslararası festivaller; Park Kemer Marina diğer Akdeniz ülkelerinde İspanya ve Fransa gibi festivaller konusunda çok şanslı olmadığından 1,8 puan, İskele Yat Limanı ise on yıllık ulusal bazda “Turizm ve Zeytin Festivali” nedeniyle 1,2, Ayvalık Setur Marina ise 0,9 puan almıştır.

-Sosyal aktiviteler açısından ise; Türkiye, Dünya Yatçılık Bölgelerinden sadece Akdeniz Yatçılık bölgesine yakın olması dolayısıyla ilki 1990 yılında başlatılan “Doğu Akdeniz Yat Rallisi “ EMYR, 1997’de başlatılan Karadeniz Yat Rallisi KAYRA, 1998’de başlatılan Marmara Yat Rallisi MAYRA gibi uluslararası yat rallileri’ne ev sahipliği yapmaktadır. Bu kriter için Park Kemer coğrafi konum itibarıyla Akdeniz kıyısında yer almasından dolayı ve Akdeniz çanağında yer alan İspanya gibi ülkelere oranla ise daha az sayıda bu tür etkinlikler kapsamında olmasına rağmen İskele Yat Limanı ile Ayvalık Setur Marina’ya oranla daha avantajlı bir durumda 0,6 değerini almıştır. İskele Yat Limanı ise bu konuda henüz işletmeye geçmemesine rağmen sosyal

¹⁰⁹ Abdullah Soykan, a.g.m., s.4

¹¹⁰ “Mürettebatsız Yat İşletmeciliğinin 13.Yılında Gelişim Doğruları”, Bilkent Turizm Forumu’96, Ankara 29-30 Kasım 1996, s.91

aktiviteleri geliştirmeye yönelik alt yapıya sahip olmasından dolayı 0,3 puan, Setur Ayvalık Marina ise müşteriler için boş vakitlerinde adalar turu vb, aktiviteler düzenlenmekte olduğundan 0,4 puan almaktadır.

-Tiyatro sinema gibi gösteri merkezlerinin yeterliliğı açısından üç işletme de yerel bazda yetersiz olduğundan dolayı 1,2 tam puan üzerinden 0,3'er puan almışlardır.

Tarihi Çekicilikler; marinanın yakın çevresinde antik kent kalıntılarının varlığı ve çeşitliliğı 3,6 puan üzerinden değerlendirilmektedir. Tarihi ve etnografik birikimlerin günümüz insanlarına müzelerde sergilenmesi ise 2,4 puan değerindedir.

-Antik kent kalıntıları; Park Kemer Marina Perge, Aspendos, Side, Thermessos, Phaselis gibi antik kentler günlük olarak ziyaret edilebilecek mesafede olduklarından 3,6 puan değerindedir. İskele Yat Limanı Bergama, Assos, Zeus Altarı, yanında henüz kazı çalışmaları başlatılamamasına rağmen Ören-Adremitteion antik kenti tarihi çekicilikler arasında ve 3 puandır. Ayvalık eski bir Rum yerleşim yeridir çok sayıda eski kiliseleriyle ve Bergama ile Assos arasında günlük gezilere olanak sağlayacak antik kent çekicilikleri açısından Ayvalık Setur Marina 2,4 puan ile değerlendirilmiştir.

-Müzeler; Park Kemer Marina tarihi çekicilikleri ile de bir açık hava müzesi konumunda olmasına rağmen bu birikimin sergilendiğı Antalya Müzesi ile 2,4 puan almaktadır. Ayvalık Setur Marina için bu kriterin değerlendirilmesinde ilçe merkezinde ve onun karşısında Cunda Adası'nda çok iyi korunamamasına rağmen eski Rum kiliselerinin varlığı 0,6 değerini kazandırmaktadır. İskele Yat Limanı açısından İlçede müze olmaması ve 30 km uzaklıkta Tahtakuşlar Özel Etnografya müzesi bulunması dolayısıyla 0,3 değerinde bir puanlamaya tabi tutulmuştur.

Estetik ; Marina işletmesinin çevre yerleşim mimari özellikleri 3, yeşil saha düzenlemeleri ise 3'er puan değerindedir.

- Çevre Yerleşim Mimari Özellikleri; Kemer'in turizme yönelik gelişme ve yapılaşması Türkiye'deki benzer yerlere kıyasla daha düzenli ve planlı gerçekleşmiştir. O nedenle de Park Kemer Marina'ya gelenler geniş ve bakımlı caddeler, düzgün yüzlü yapılarla karşılaşmaktadır. Eskiden portakal bahçeleri arasında olan Kemer, turizmin gelişmesiyle gerek beldenin içinde gerekse Beldibi, Çamyuva ve Tekirova gibi Kemerin çevresindeki yerleşim yerlerini çok yıldızlı tatil köyleri kaplamıştır.¹¹¹ Bu duruma göre, Park Kemer Marina tam puan almasa da 1,8 değerine sahip olmaktadır. Ayvalık da bütün kıyı yerleşim yerlerinde olduğu gibi aşırı betonlaşma ve düzensiz yapılaşmadan nasibini almış yerleşim yerlerinden olduğundan bu konuda yeni düzenleme çalışmalarıyla ancak Ayvalık Setur Marina için bu kriter 1,2 puan değerindedir. İskele Yat Limanı henüz işletmeye açılmamış olsa da şu anki durumuyla özellikle liman kıyı şeridi aşırı ve düzensiz bir yapılaşmaya maruz kalmıştır. Belediyenin yeni imar planları yeşil alan çoğunlukta ve ayrık nizam ağırlıklı olsa da bu kriterle ancak 0,9 puan verilebilmektedir.

-Yeşil saha düzenlemeleri; Park Kemer Marina çevresi turizmin getirdiği betonlaşmadan uzak kalmaya çalışmış olsa da yeterli düzeyde yeşil alan düzenlemesi olmaması nedeniyle 1.8 puan ile değerlendirilmiştir. Ayvalık Setur Marina ve İskele Yat Limanı ise bu konuda daha yetersiz olduğu için ancak 0,9 ile değerlendirilmiştir.

Fauna Flora ve Doğal Çekicilik Alanları; ormanlık alanların genişliği 1,8, milli park alanlarının çokluğu 1,2, yöredeki akarsuların durumu ise 1,8, doğal yaşam çeşitliliği ise 1,2 puan ile değerlendirilmektedir.

-Ormanlık alanlar; Söz konusu üç işletme de sahip oldukları ormanlık alanlar konusunda 1,8 ile tam puan ile değerlendirilmişlerdir.

-Milli Park Alanları; İskele Yat Limanı Kaz Dağı Milli Parkı'na olan yakınlığı nedeniyle 1,2 ile değerlendirilmektedir. Ayvalık Setur Marina ise Küçükköy ve Adaların

¹¹¹ Nadir Paksoy, Tatil Özel Sayısı **Atlas Yaz**, Nisan 1996, s.86

I. Derece Doğal Sit Alanı ilan edilmesiyle 1,2 ile değerlendirmeye tabi tutulmuştur. Par Kemer Marina ise Termesos Milli Parkı ile 1,2 tam puana layık görülmüştür.

-Akarsular; bu kriterin marina işletmeciliği açısından taşıdığı önem akarsu sporlarına yönelik aktivitelerden müşterilerin yararlanarak çekicilik unsurlarının artırılmasıdır. Bu konuda en avantajlı durumda olan Park Kemer Marina, çok yakınında olmamasına rağmen aynı bölgede bulunan dünyanın en uzun kanyonunun bulunduğu Manavgat Çayı rafting yapmaya çok uygun bir konumdadır. Ayrıca bu akarsu üzerinde alabalık çiftliklerinin de bulunmasından dolayı 1,5 puan ile değerlendirilmektedir. İskele Yat Limanının bulunduğu sahile dökülen Karınca Çayı ise şu anda taşıdığı alüvyonlarla olumsuzlukları olsa da ıslah çalışmaları ve barajın yapılmasıyla daha avantajlı bir konuma gelebileceğinden dolayı 1,2 ile değerlendirilmiştir. Setur Ayvalık Marina için ise bu kriter çevredeki birkaç akarsu dışında çok kayda değer olmadığından 0,3 puan değerindedir.

-Doğal Yaşam Çeşitliliği ; bu faktör açısından en zengin konumda olan İskele Yat Limanı ve çevresidir. Gerek fauna-flora, gerekse termal alanların yoğunluğu ile 1,2 değerini almaktadır. Park Kemer Marina için ise doğal alanlar turizmin aşırı gelişmişliği ile azalma gösterdiğinden 0,8 ile değerlendirilmiştir. Ayvalık Setur Marina için ise bu kriterin değerlendirilmesinde ilçenin Tımarhane yarımadasında Ayvalık Alageyik Üretim İstasyonu'nun bulunması 0,6 olarak etkili olmuştur.

Hizmet Merkezleri (Marina ve Çevresi); marina müşterilerinin kısa veya uzun süreli işletmenin bünyesinde veya yakın çevresinde konaklama hizmetlerinin karşılanmasında otel motel tatil köyü olanaklarının durumu 0,7 puan; bar, disco, vb. müzikli eğlence olanakları 1,8 puan; özel ve resmi olarak hizmet veren banka vb. finansal kurumlar 0,7 puan; marina içerisinde ve çevresinde müşterilerin can ve mal güvenliğinin korunmasını sağlayan güvenlik hizmetleri 2,5 puan; telefon, faks, internet, vb. her türlü iletişim olanaklarının durumu 2,5 puan; işletme içinde yatların bakım onarım ve yedek parça ihtiyacının karşılanma hizmetleri 3,6 puan; marinanın yakın çevresinde her türlü sağlık hizmetleri 1,8 puan; lokanta ve kafeteryaların yeteli sayıda kaliteli olması 2,2

puan; müşterilerin her türlü ihtiyacına yönelik alışveriş olanaklarının durumu ise 2,2 puan olarak değerlendirilmiştir.

- Konaklama hizmetlerinin sayı ve kalitesi açısından Burhaniye'den daha iyi durumda olan Park Kemer Marina ve Ayvalık Setur Marina 0,7 puan değerindedir. İskele Yat Limanı ise gerek sezonun kısılığı gerekse genellikle iç pazara yönelik çalışmalarından dolayı yörede kalite ve sayıca yeterli olmayan konaklama üniteleri nedeniyle 0,2 puan ile değerlendirilmiştir.

- Eğlence Hizmet Merkezleri Park Kemer Marina ve çevresinde mükemmele yakın 1,4 olarak puanlanmıştır. Ayvalık Setur Marina ise bu konuda Burhaniye'den daha iyi durumda olmasına rağmen ancak 0,9 puan alabilmektedir. İskele Yat Limanı'nın bulunduğu yer ve çevresinde sadece yaz aylarında birkaç ay açık küçük çaplı eğlence yerleri olmasına rağmen yılın diğer ayları hiçbir faaliyet olmadığı için 0,4 puan değeri verilmiştir.

-Finansal Hizmet Merkezleri Park Kemer Marina ve Ayvalık Setur Marina için yeterli sayı ve kalitede olduğu için her iki işletmede 0,7 puan ile değerlendirilmiştir. Burhaniye İskele Yat Limanı için ise verilen hizmetlerin kalitesi yeterli fakat sayıları az olduğu için 0,4 puan ile değerlendirmeye tabi tutulmuştur.

-Güvenlik hizmetleri açısından Park Kemer Marina ve Setur Ayvalık Marina'da verilen hizmetler yeterli olduğundan 2,5 puan ile değerlendirilmişlerdir. Burhaniye / İskele Yat Limanı ise henüz işletmeye açılmadığı için ancak ilçe kamu güvenlik birimleri bu konuda hizmet vermekte olduğundan 0,3 puan almıştır.

-Haberleşme Hizmetleri Park Kemer Marina ve Setur Ayvalık Marina için 2,5 puandır. İskele Yat Limanı ise işletmeye açılmadığı için ancak çevresinde bulunan PTT hizmetleri ile 1,5 puan ile değerlendirilmiştir.

-Yat bakım onarım hizmetleri açısından Ayvalık ve Kemer'de bulunan marinalar yeterli sayılabilecek donanım ve personele sahip olduğundan 2,9 ile 3,6 arasında bir puanlama ile değerlendirilmişlerdir. Bu konuda İskele Yat Limanı ise henüz değerlemeye tabi olabilecek bir birime sahip değildir.

-Sağlık Hizmetleri konusunda Park Kemer Marina ile İskele Yat Limanı 1,8 ile tam puan ile değerlendirilirken Ayvalık Setur Marina bu konuda yetersiz sağlık hizmetleriyle ancak 0,4 puan ile değerlendirilmiştir.

-Yiyecek içecek ve alışveriş hizmet merkezlerinin yeterliliği açısından Park Kemer Marina ve Ayvalık Setur Marina her iki kriter için 2,2 puan ile değerlendirmeye tabi tutulmuştur. İskele Yat Limanı ise Yiyecek içecek hizmetleri için 0,5, alışveriş hizmet merkezleri için 0,7 puan ile değerlendirmeye tabi tutulmuştur.

Ulaşım ; Marina işletmeciliği açısından özellikle uzak mesafelerdeki ulusal ve uluslararası müşterilerin ulaşım hizmetlerinin kısa sürede ve rahat bir şekilde karşılanmasında havayolu ulaşım olanakları 8,5 ile değerlendirilmiştir. Karayolu ile ulaşım olanakları ise 5,1 puanı ile ikinci önemli kriterdir. Denizyolu ve Demiryolu kullanım olanakları ise 1,7 kalite değerindedir.

- Karayolu ulaşım olanakları açısından Park Kemer Marina ve Ayvalık Setur Marina için yeterli ve kaliteli olduğundan dolayı 5,1 tam puan ile değerlendirilmiştir. Burhaniye İskele Yat Limanı İzmir - Çanakkale E - 87 karayolu üzerinde bulunmasına rağmen tali yolların yeterli ve iyi durumda olmamasından dolayı 2,6 ile değerlendirilmiştir.

-Denizyolu ulaşım olanakları açısından 0,9 ile Park Kemer Marina diğer iki işletmeye göre daha avantajlı bir konumdadır. Ayvalık Setur Marina ise 0,5 puan ile değerlendirilmektedir. İskele Yat Limanı ise coğrafi konum olarak bu ulaşım türüne uygun olmasına rağmen altyapı yetersizliğinden dolayı ancak 0,3 puan alabilmektedir.

- Demiryolu ulaşım olanakları üç işletmede de bulunmamaktadır

- Havayolu ulaşım olanakları bakımından Park Kemer Marina ulaşım bakımından yeterli olduğundan dolayı 8,5 tam puan ile değerlendirilmiştir. Burhaniye İskele Yat Limanı ise bu konuda 5,1 puan ile değerlendirmeye tabi tutulurken Ayvalık Setur Marina ise gerek İzmir Havalimanı gerekse Körfez Havaalanına olan uzaklığından dolayı ancak 3,4 puan alabilmiştir.

Tablo 24

Setur Ayvalık ve Park Kemer Marina İle Burhaniye/ İskele Yat Limanının Matematiksel Model Sonuçları

FAKTÖR	İNDEKS	İSKELE YAT LİMANI K D	SETUR AYVALIK MARİNA K D	PARK KEMER MARİNA K D
Deniz Suyunun Özellikleri	12	8	10	12
Coğrafi Konum	13	7	7	9
İklim	16	13	13	13
Sosyal Kültürel Çekicilikler	6	2	2	3
Tarihi Çekicilikler	6	3	3	6
Estetik	6	1	2	4
Fauna-Flora Doğal Çekicilik Alanları	6	5	4	5
Hizmet Merkezleri (Marina ve Çevresi)	18	6	16	17
Ulaşım	17	8	9	15
TOPLAM	100	53	66	84

Yapılan değerlendirmeler sonucunda Tablo.24'de kalite değerlerini (KD) oluşturan alt faktör özelliklerinin küsüratları yuvarlak rakamlar olarak alınmıştır. Buna göre Park Kemer Marina, 100 indeks puanı üzerinden toplam 84 kalite değeri, Setur Ayvalık Marina, 66 kalite değeri, Burhaniye/İskele Yat Limanı ise 53 kalite değeri almışlardır.

Tablo 25**Faktör Değerleme Tablosu**

FAKTÖR KALİTE DEĞERİ	DEĞERLEME
0 – 25 Arası	ZAYIF
15 – 50 Arası	ORTA
50 – 75 Arası	İYİ
75 – 100 Arası	YÜKSEK

Yat Turizmi İçin Faktör Ağırlıkları Tablosuna göre Park Kemer Marina “yüksek”, Ayvalık Setur Marina 66 kalite değeri ile “iyi”, Burhaniye/İskele Yat Limanı ise çok az bir farkla 53 kalite değerine sahip olarak, orta dereceden “iyi” kalite değerine ulaşmaktadır.

3.4 Burhaniye/İskele Yat Limanı İçin Yapılması Gerekenler

Yapılan araştırmalar da göstermektedir ki, henüz ikinci kısım inşaatı ihale aşamasında olan Burhaniye/İskele Yat Limanı marina işletmeciliği konusunda %53'lük bir başarı şansına sahiptir. Proje kapsamında yer alan hizmet birimlerinin inşaatını hızlandırıp işletmeye geçmesinde etkili olunamasa da, diğer faktörleri iyileştirici çabalarla ileriye dönük başarı grafiğinin yükseltilmesi mümkün olacaktır.

- Marina işletmeciliği için %8,4'lük bir öneme sahip deniz suyu kirliliğinin önlenmesi ileriye yönelik çalışmaların en önemlilerindedir. Bunun için Mavi Bayrak numune tespit çalışmaları sonucunda çıkan kriterlerden yeterli sayıda olmayan uygunluk derecesinin yükseltilerek mümkünse tamamının temiz sonuçlanmasını sağlayacak şekilde denizi kirleten etkenlerin ortadan kaldırılması gerekmektedir.

• Marinalar için zorlayıcı ve sınırlayıcı yasal düzenlemelerin tüm dünyayı etkisi altına almasını beklemeden bu günün çok daha serbest hareket edebilme koşullarında kendilerine ait çevre-yönetim-sistemleri kurulmalıdır. Toplumda gittikçe artan çevre bilinci turizmin maliyetleri oldukça hassaslaşmış kolu olan marinacılığı gelecekte ne şekilde etkileyeceği sorusu dünyada ve özellikle yat turizminin çok canlı olduğu Akdeniz çanağında son zamanlarda sıkça sorulur olmuştur. Avrupa Birliği, sadece kendi sınırları içinde değil çevresinde de başlattığı her alandaki standartlaştırma çalışmalarına marinacılık alanını da katmıştır. Çünkü yat turizminin kontrolsüz gelişmesinin yarattığı tehdit sadece çevreye büyük zarar vermekle kalmayacak, aynı zamanda sektörün kendine de ihanet ederek onu yok edebilecektir.¹¹²

Yörede biyolojik arıtma tesisinin faaliyete geçirilmesi, yerel yönetimlerin işletme sahiplerinin ve halkın bu konuda bilinçlendirilerek ortak hareket edilmesi gerekmektedir. Çünkü bu durum bütün turizm sektörünü yakından ilgilendirmektedir.

Dünya turizm piyasasında önemli bir yere sahip olan Alman Tur Operatörü TUI tur operasyonlarında Mavi Bayrak Ödülü sahibi yöreleri tercih etmesiyle 1997'de başlattığı uygulamaya diğer tur operatörleri de eşlik etmektedirler.¹¹³ Böylelikle bölgenin uluslararası turizm pazarına açılma şansı da artmış olacaktır.

• Çevre yerleşim mimari özellikleri açısından ve yeşil saha düzenlemeleri konusunda %6'lık bir pay alması gerekirken bu oran İskele Yat Limanı için ancak %1,2 olarak gerçekleşmiştir. Bu kriterin iyileştirilmesinde öncelikle Yat Limanı ve çevresinden başlanarak tüm ilçeyi kapsamalıdır.

• Yat limanı tasarımı sürekli olarak iyileştirilen hizmete yönelik olarak, dolaşımı, konaklamayı ve hizmetleri geliştirmeyi amaçlayan tamir alanları, park, ofisler, ticari alanlar, oteller restoranlar, spor ve boş zamanları değerlendirmek için yeşil alanlar

¹¹² Christian Brandt, *TYD Dergisi*, 30, Nisan-1997, s.8

¹¹³ Sunuk Pasiner, *TYD Dergisi*, 33, ocak-şubat '98, s.26

olmalıdır.¹¹⁴ Bu birimlerin oluşturulmasında kullanılan mimari yapı ve şeklinin de çevreye uyumlu olması; gerek karadan, gerekse denizden bakıldığında estetik olarak olumlu bir görünüm arzedecektir. Bu kurallara diğer yerleşim yerlerini de kapsayacak şekilde uymak bölgenin turistik çekicilik oranını arttıracaktır.

- Doğal Kaynak Çekiciliklerinin %6'lık bir oranla etkili olmasından İskele Yat Limanı %5,4 ile standarda yakın bir durumda olmasına rağmen ivedilikle yapılması gerekenler geciktirilirse telafisi olmayan sonuçlarla karşılaşılabilir. 1998 yılında körfezde yaşanan sel felaketi nedeni ile Karınca Deresi taşarak Burhaniye Öğretmenler Mahallesi sular altında kalmıştır. Erozyon ve su baskını nedeni ile Karınca Deresi'nin denizle birleşen alanı dolmaktadır. Ayrıca 1997 yılında birinci kısım inşaatı biten İskele Yat Limanı'nın girişi de çay rüsubatları nedeni ile bir miktar çamur ile dolmuş olabileceği tahmin edilmektedir. Sahilin 100 mt. İlerisinden içeriye doğru denizin temizlenmesi kısa vadede geçici bir çözüm getirecektir. Kesin çözüm ise; Karınca Çayı Üzerine Reşitköy Barajı Yapılması ve çevresinin ağaçlandırılarak ıslah edilmesi Yat Limanının girişini uzun vadede engelleyecek kumullardan kurtaracaktır.

- Denize, kuma ve güneşe endekslenmiş turizm olayı da doğal çekicilik alanlarının zenginliği sayesinde alternatif turizm çeşitlerinin geliştirilmesine olanak sağlayacak potansiyele sahiptir. Doğal şifalı suların varlığı altyapı olanaklarının iyileştirilmesiyle sağlık turizmüne elverişlidir.

- Özellikle Kaz Dağı Milli Parkı bitki örtüsü ve yaban hayvanlarının çeşitliliği ile zengin bir potansiyele sahiptir. Milli parkta henüz hiçbir tesisin bulunmamasından dolayı burada geliştirilebilecek turizm çeşitleri de göz ardı edilmektedir. Av turizminin gelişimi için mevcut altyapı bulunmasa da başlangıçta 5 Ekim 1999 Dünya Kuş Gözlem Günü nedeniyle, T.C. Orman Bakanlığı Milli Parklar Av ve Yaban Hayatı Genel Müdürlüğü tarafından 2-5 Ekimde Hatay-Belen'de "II. Süzülen Göçmen Kuşlar Gözlem Günü ve Rastgele II. Foto Safari" düzenlenmiştir. Meraklı olanların katılımının beklendiği

¹¹⁴ a.g.e,s.408

bu gibi etkinliklerin, Kaz Dağı Milli Parkı'nda organize edilmesi yöreye ücretsiz tanıtım ve reklam olanağı yanında Yat Limanı için de alternatif bir çekicilik unsuru oluşturacaktır.

- %6 Oranından tarihi çekicilikler konusunda Yat Limanı için %3,3'lük bir pay Bergama ile Assos arasında eski bir liman şehri olan Antik Adremitteion (Ören)'in tarihi çekiciliklerinin sergilenememesinden kaynaklanmaktadır. I. Derece Arkeolojik Sit Alanı İlan edilmesine rağmen kazı çalışmaları başlatılamamıştır. İnşaat temellerinden çıkan kalıntıların uygun olmayan yerlerden toplanıp, en kısa zamanda "Burhaniye Arkeoloji ve Etnografya Müzesi"nin açılması gerekmektedir.

- Marina ve çevresinde yer alan hizmet merkezleri %18'lik orandan İskele Yat Limanı'nın aldığı puan ancak %5,8 olmuştur. İşletme açıldıktan sonra hizmete girecek birimler konusunda yapılacak bir şey olmamasına rağmen, konaklama, eğlence, yiyecek-içecek, alışveriş hizmet merkezleri yapım çalışmalarının hızlandırılması gerekmektedir. Çünkü gelişimini tamamen iç dinamikleriyle sürdüren Türkiye turist sayısı bakımından 1990 yılında 24.ülke iken, bugün en çok turist çeken 19. Ülke konumundadır.¹¹⁵ Gün geçtikçe artan bir seyir gösteren turizm talebinden istenilen ekonomik girdilerin elde edilebilmesi ancak, yeterli ve kaliteli işletmelerin turizm sektöründe yaygınlaşması ile sağlanabilecektir. Zeytin yağının en kalitelisinin üretildiği yörede, Türk Mutfağının özgün yemeklerinin ağırlıklı olduğu yiyecek işletmelerinin yaygınlaştırılmasına çalışılmalıdır.

- Sosyal Kültürel Çekicilikler konusunda %6 bir değer alması gerektiği halde ancak bu oran %1,8 ile sınırlı kalması bu faktörün geliştirilmesi için öncelikle uluslararası standartlarda bir kongre sarayı ve anfi tiyatronun yapılması gerekliliğini ortaya çıkarmıştır. Ancak böylelikle sosyal ve kültürel hayat zenginleşecek ve yörede bütün turizm çeşitlerinin geliştirilmesinde bir çekicilik unsuru oluşturacaktır.

¹¹⁵ Turizm Özel Sayısı, Standart Dergisi Tüketici Bülteni, Mayıs 1999, s.2

- Turizm açısından önemi büyük olan ulaşım olanakları marina işletmeciliği için %17'lik bir oranla ağırlığını vurgulamaktadır. İskele Yat Limanının bu faktörden ancak %8'lik bir pay alması Körfez Havaalanı'nın uluslararası standartlarda her tip uçağın inip kalkabileceği bir alt yapıya kazandırılması gerekmektedir. Karayolunun bakım ve onarım çalışmaları yanında genişletilmesi de gerekmektedir.

Düzeltilmesi gereken bu olumsuzlukların yanında şu anki durumuyla Burhaniye/İskele Yat Limanı'nın Pazar avantajları da vardır. Edremit Körfezinde aynı anda birden fazla iklimsel özelliklerin yaşanabilmesi, turizm açısından çok çeşitli alternatifler yaratabilme olanağına alt yapı oluşturması açısından az rastlanabilecek bir iklim zenginliğine sahiptir.

Türkiye'de yat turizmi trafiği Marmaris - Bodrum kıyıları arasında yoğunluk göstermekle beraber, son yıllarda bu yoğunluk güney kıyıları ve kuzey Ege kıyılarına da yayılmaya başlamıştır. Özellikle Karadeniz ve boğazlardan geçerek Akdeniz'e ulaşmak isteyen yatların bu trafiğin geçiş noktasında bulunan Edremit Körfezinin en korunaklı limanı olmaya aday ve çevre çekicilik özellikleri zengin olan, Burhaniye/İskele Yat Limanı yeterli alt yapı olanaklarının sağlanmasıyla doluluk oranı yüksek limanların başında gelecektir.

SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Türkiye'deki turizmin gelişmişliğine paralel olarak gelişmesi de yeni ve az olan yat turizmi konusunda Akdeniz'deki rekabet halinde bulunduğumuz diğer ülkelere göre göreceli bir üstünlük söz konusudur. Doğal ve coğrafik birçok özelliği ile uzun kıyılara sahip olmasına rağmen ancak toplam turizm gelirlerinin yaklaşık olarak %20'si Yat turizminden sağlanmaktadır. Bunun nedeni yat turizminin ancak Bodrum Antalya arası belirli bir bölgede sıkışıp kalmasıdır. Yeni yatırımların yapılarak bu alanın genişletilmesi gerekmektedir. Çünkü Türkiye'deki yat güzergahları en fazla beş yıl içinde yabancı yatçılar için tekrarlayıcı hale gelecektir. Bu amaçla, Türkiye - İsrail, Türkiye Kuzey Kıbrıs gibi güzergah seçenekleri yanında Kuzey Ege ve diğer kıyılara yapılacak marina yatırımları da bu seçenekleri zenginleştirerek hareket serbestisi sağlayacaktır.

Maliyeti çok yüksek olan yat limanları konusunda yatırımlarında, yapılan yatırımların geriye dönüş oranı çok uzun sürelerde gerçekleşmektedir. Bu güne kadar yat limanı yatırımlarında istenilen seviyeye ulaşılamamasında bu etkenin yeri büyük olmasına rağmen yatırım için gerekli bürokratik işlemlerin yoğunluğu da caydırıcı bir unsur olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu yoğunluk nedeniyle projelerin onaylanıp inşaat kısmına başlayınca kadar iki yıldan fazla bir zaman kaybı yaşanmaktadır.

Bürokratik işlemler kolaylaştırılsa dahi sadece yatılara konaklama ve bakım onarım imkanlarının sağlanacağı bir işletme modeli yatırımı karşılayacak verimli ekonomik sonuçlar yaratmamaktadır. Yatırımın karlı hale getirilmesi için gerekli alışveriş merkezi, otel gibi konaklama birimi inşaatı mevcut Kıyı Kenar Kanunu'na göre kısıtlanmıştır. Bu nedenle bu günkü koşullarda marina yatırımları yatırımcı için cazip olmaktan uzaktır.

Arz koşullarında yaşanan bu sıkıntılara rağmen, ülkemiz kıyılarında bulunan mevcut marinalar için yerli ve yabancı yat talebinde istenilen düzeyde artış kaydedilememektedir. Özellikle bu konuda kıyılarımızın tanıtım yetersizliği ve yabancı yatçılara uygulanan bürokratik işlemlerin çok ve karışık olması talebi olumsuz yönde etkilemektedir.

Avrupa ülkeleriyle aynı fiyatla sunulan ürünlerimizin kalitesi yeterli düzeyde olmaması, batı, orta ve kuzey Avrupa ülkelerinden ulaşımın pahalıya mal olması gibi nedenler de yat turizm talebinin istenilen seviyede gelişmesini yavaşlatmaktadır. Ülkemizde sistemli ve bilimsel bir şekilde yapılan Mavi Bayrak sonuçlarına göre ortaya çıkan tablo Mavi Bayrak'lı olmanın getirdiği avantajlardan yararlanamadığımızın bir göstergesidir. Bu konuda Yunanistan gibi rakip ülkelerdeki uygulamaların yat sahipleri ve turistler açısından daha uygun şartlarda olması da Türkiye'ye yönelik talebi olumsuz yönde etkilemektedir.

Batı ve Orta Akdeniz ülkelerindeki mevcut marina kapasitesi ve yatçılık imkanları yat sahipleri kitlesinin ülkemiz kıyılarına gelmesini engellemektedir. Yat sahiplerinin ülkelerindeki, olumsuz propaganda özellikle son 5 yıl içinde ülkemiz yatçılığı aleyhinde sonuçlar vermiştir. Geleneklerimizdeki değişiklikler ve hatta misafirperverlik gibi bazı güzel geleneklerimizin neredeyse ortadan kalkması, ülkemizin cazibesini olumsuz yönde etkilemektedir.

Yat turizm sektöründe yaşanan büyük sorunlara rağmen yapımı devam eden Burhaniye Yat Limanı ve diğer işletmelerde alınacak önlemler konusunda zamanında hareket edilmesi durumunda umut verici gelişmeler kaydedilmesi sözkonusu olabilecektir. İstanbul - İzmir denizyolu ülkemizin en önemli ve yoğun güzergahlarından biridir. Bu güzergahta bulunan Burhaniye Yat Limanı feribot yanaşma iskeleti inşaatı tamamlandığında Kuzey Ege kıyı bandındaki en büyük limanlardan birisi ve aynı zamanda Körfez Bölgesindeki tek Yanaşma iskelesi olacaktır. Üç yanı denizlerle çevrili ülkemizde bu güne kadar ihmal edilmiş deniz yolu ulaşımının geliştirilmesi, hem aşırı yüklenmiş

sürekli can ve mal kaybına neden olan karayollarının yükünü hafifletecek, hem de ulaşım hizmetlerindeki yüksek maliyetleri makul hale getirecektir.

İskele Yat Limanı'nın şu andaki durumuna göre Belediyenin geçici mülkiyetinde olan ve bu durumda Belediye kanunlarına göre ancak 25 yıllığına özel sektöre kiraya verilmesi mümkün olacaktır. Yatırımın geriye dönüşü çok uzun zaman alan bu sektörde ancak 49 yıllığına kiraya verildiğinde özel sektör tarafından talep edileceğinden, DLH'ya devredilerek bu sorun çözümlenebilecektir.

Turizm sektöründe özellikle yat turizm talebinde caydırıcı etki yapan çevre ve deniz kirliliğinin önlenmesi gerekmektedir. Çözumsuzluk halinde olan deniz kirliliğinin giderilmesinde aynı zamanda ücretsiz pazarlama olanağı da doğuran Mavi Bayraklı plaj ve marinaların sayısının artırılması için çalışmalar hızlandırılmalıdır. Bu konuda bilimsel olarak hareket edilerek yerel yönetim, özel sektör, üniversiteler başta olmak üzere bütün eğitim kurumları ve halkın birlikte hareket etmeleri başarı şansını arttıracaktır. Çevre kirlilik haritalarının hazırlanarak görsel olarak kirliliğin bugünkü ve gelecekteki boyutları bütün kamuoyuna lanse edilmelidir. Böylelikle "kirleten öder" prensibinin uygulamaya konması kolaylaşacaktır.

Yat turizminin kontrolsüz gelişmesinin yarattığı tehdit sadece çevreye büyük zararlar vermekle kalmayacak, aynı zamanda sektörün kendini de yok edebilecek boyutlarda olduğu için Avrupa Birliği bünyesinde çalışmalar başlatılmıştır. Bu konuda ekonomik, yasal, politik, sosyal ve kültürel baskı unsurları, sürdürülebilir bir dünyada yaşamaya yönelik olarak değişimler göstererek "Çevre Yönetim Sistemi" ile yönetilmesi gerekmektedir. Bu uygulamanın hayata geçirilmesinde çevreye duyarlı talep çoğunluğu oluşturulması gerekmektedir.

Yat İşletmelerinde turizm potansiyelinin incelenerek faktör özelliklerinin değerleri ile ortaya çıkan sonuca göre işletmelerin olumlu ve olumsuz yönlerini daha net bir şekilde görmesini sağlayacak olan matematiksel model daha sık ve geniş bir alanda uygulanarak işletmelerin başarı grafikleri artırılabilir.

**YAP-IŞLET-DEVRET MODELİ İLE
YAPTIRILACAK OLAN YAT LİMANLARINA AİT TABLO**

EK. 2

113

PROJE ADI	YERİ	İHALEYİ ALAN FİRMA ADI	YATIRIM TUTARI	AÇIKLAMALAR	BEKLEDİĞİ KURULUŞ
DİDİM YAT LİMANI	AYDIN	Doğuş İnşaat A.Ş. Voyager A.Ş.	12 Milyon \$	400 yat kapasiteli olacaktır. 12,06,1997 tarihinde Danıştay'ca onaylandı. Sözleşme imzalanmış olup, bu yıl içerisinde inşaat başlanacaktır.	D.L.H.
DALAMAN YAT LİMANI VE DENİZ OTOBÜSÜ YANAŞMA YERİ	MUĞLA	Doğuş İnşaat A.Ş. Voyager A.Ş.	14,4 Milyon \$	2 adet deniz otobüsü, 650 yat kapasiteli olacaktır. 12,06,1997 tarihinde Danıştay'ca onaylandı. Sözleşmesi imzalanmış olup, bu yıl içerisinde inşaat fiilen başlanacaktır.	D.L.H.
ANTALYA BÜYÜK YAT LİMANI	ANTALYA	Doğuş İnşaat A.Ş. Voyager A.Ş.	15,5 Milyon \$	650 yat kapasiteli olacaktır. 12,06,1997 tarihinde Danıştay'ca onaylandı. Sözleşmesi imzalanmış olup, bu yıl içerisinde inşaat fiilen başlanacaktır.	D.L.H.
FETHİYE (ÇAVUŞLU) YAT LİMANI	MUĞLA	Vinsan A.Ş.	29,7 Milyon \$	1000 yat kapasiteli olacaktır. 12,06,1997 tarihinde Danıştay'ca onaylandı. Sözleşmesi imzalanmış olup, bu yıl içerisinde inşaat fiilen başlanacaktır.	D.L.H.
BODRUM YENİ YAT LİMANI	MUĞLA	Doğuş İnşaat A.Ş. Voyager A.Ş. Datmar Tur A.Ş. Antur Tur A.Ş. Garanti Tur A.Ş.	23,8 Milyon \$	500 yat kapasiteli olacaktır. 12,06,1997 tarihinde Danıştay'ca onaylandı. Sözleşmesi imzalanmış olup, bu yıl içerisinde inşaat fiilen başlanacaktır.	D.L.H.
MUĞLA- ÖREN YAT YAT LİMANI	MUĞLA		7 Milyon \$	250 yat kapasiteli olacaktır. YPK Kararı alınmıştır. İki kez ihaleye çıktı. Teklif veren olmadı.	D.L.H.
SİLİVRİ YAT LİMANI	İSTANBUL		10 Milyon \$	350 yat kapasiteli olacaktır. 15,12,1997'de ihalesi yapılmış, ancak teklif veren olmamıştır.	D.L.H.
BOZBURUN YAT YANAŞMA YERİ	MUĞLA	Aska İnşaat A.Ş.	3,5 Milyon \$	150 yat kapasiteli olacaktır. 24,12,1997'de ihalesi yapılmış olup, YPK'nın onayına sunuldu.	Y.P.K.
DATÇA YAT LİMANI	MUĞLA	Aska İnşaat A.Ş.	10,5 Milyon \$	250 yat kapasiteli olacaktır. YPK'dan ihale onayı alınmış olup, Danıştay'ca onaylanmıştır. Bu ay içerisinde sözleşmesi onaylanacaktır.	D.L.H.
TURGUTREİS YAT LİMANI	MUĞLA	Doğuş İnşaat A.Ş. Voyager A.Ş. Datma Tur A.Ş. Antur Tur A.Ş. Garanti Tur A.Ş.	12,46 Milyon \$	550 yat kapasiteli olacaktır. 30,04,1997'de ihalesi yapılmış olup, Danıştay'ca onaylanmıştır. Bu ay içerisinde sözleşme onaylanacaktır.	D.L.H.
KAŞ YAT LİMANI II. KISIM	ANTALYA	Metiş Ask İnşaat	7,75 Milyon \$	400 yat kapasiteli olacaktır. 19,12,1997'de ihalesi yapılmış olup, Danıştay'ca onaylanmıştır. Bu ay içerisinde sözleşme onaylanacaktır.	D.L.H.

Günlük yat yanaşma yeri, Karacasöğüt Yat Limanı, Göcek Yat Limanı, Ekincik Yat Yanaşma Yeri, Kemer Yat Yanaşma Yeri, Ayvalık Yat Yanaşma Yeri, Y.P.K.'nın 28,03,1997 gün ve 97/71-11 Sayılı Kararıyla Turizm Bakanlığı Yatırım Programına alınmıştır.

AÇIKLAMALAR			
PROJE ADI	YERİ	İHALEYİ ALAN FİRMA ADI	YATIRIM TUTARI
MARMARİS ADAAĞZI (YALANCIBOGAZI) YAT LİMANI	MUĞLA		10 Milyon \$
TURUNÇ YAT LİMANI	MUĞLA		7 Milyon \$
BÜYÜKADA YAT YANAŞMA YERİ	İSTANBUL		4,5 Milyon \$
SEFERİHİSAR (ÜRKMEZ) YAT LİMANI İNŞAATI	İZMİR		7 Milyon \$
GÜNDOĞAN KOYU YAT LİMANI	Muğla		10 Milyon \$
YALIKAVAK YAT LİMANI	MUĞLA		10 Milyon \$
ÇEŞME-ŞİFNE YAT LİMANI	İZMİR		15 Milyon \$
KARADENİZ EREĞLİSİ YAT LİMANI	ZONGULDAK		7 Milyon \$
MARMARİS YAT LİMANI	MUĞLA		0,5 Milyon \$
HELİKOPTER PİSTİ VE ÇEKİK YERİ	ANTALYA		7 Milyon \$
KEMER ÇAMYUYVA BELDESİ	SINOP		7 Milyon \$
KEMER MARINA KÖYÜ	İZMİR		10 Milyon \$
ALACASU YAT LİMANI	İZMİR		8 Milyon \$
SINOP YAT LİMANI	MUĞLA		5 Milyon
KARABURUN YAT LİMANI			
İZMİR YENİFOÇA YAT LİMANI			
BODRUM YOLCU İSKELESİ			

500 yat kapasiteli olacaktır. 17,12,1997'de ihaleye çıkmış olup, geçerli teklif verilmemiştir.

200 yat kapasiteli olacaktır. YPK'dan ihale yetkisi alınmıştır. Ancak Turizm Bakanlığı'na yapımı şimdilik öngörülmüyor.

600 yat kapasiteli olacaktır. İsim değişikliği ve Yap-İşlet-Devret Modeli ile ihalesi için YPK'ya başvuruldu.

300 Yat kapasiteli olacaktır. 22,12,1997'de ihalesi yapılmış, teklif veren olmamıştır. Yeniden ihaleye çıkarılacaktır.

200 yat kapasiteli olacaktır. Yap-İşlet-Devret Modeli ile ihale edilmek üzere YPK'ya başvuruldu. YPK'dan ihale yetkisi alındı. İhale hazırlıkları devam ediyor.

200 Yat kapasiteli olacaktır. 1996 programında YİD olarak yer almaktadır. Özel sektöre yörede yat limanı yapım çalışmalarını sürdürdüğünden şimdilik ihalesi düşünülmemektedir.

500 yat kapasiteli olacaktır. Yap-İşlet-Devret modeli ile ihale edilmek üzere YPK'ya başvuruldu. YPK'dan ihale yetkisi alındı. İhale hazırlıkları devam ediyor.

200 yat kapasiteli olacaktır. Yap-İşlet-Devret Modeli ile ihale edilmek üzere YPK'ya başvuruldu. YPK'dan ihale yetkisi alındı. 20,04,1998 tarihinde ihalesi yapılacaktır.

3996 Sayılı Kanun'un 4.Maddesi ve 94/5907 Sayılı Kararname'nin 4 ve 13. Maddeleri'ne göre YİD Modeli ile ihale edilmesi için YPK'dan yetki istendi.

3996 Sayılı Kanun'un 4.Maddesi ve 94/5907 Sayılı Kararname'nin 4 ve 13. Maddeleri'ne göre YİD Modeli ile ihale edilmesi için YPK'dan yetki istendi.

300 yat kapasiteli olacaktır. YİD Modeli ile gerçekleştirilmek üzere programa alınması ve ihale yetkisi için YPK'dan yetki istenildi.

200 yat kapasiteli olacaktır. YİD Modeli ile gerçekleştirilmek üzere programa alınması ve ihale yetkisi için YPK'dan yetki alındı. İhale hazırlıkları devam ediyor.

350 yat kapasiteli olacaktır. YİD Modeli ile gerçekleştirilmek üzere programa alınması ve ihalesi için YPK'dan yetki alındı. İhale hazırlıkları devam ediyor.

2 Feribot yanaşma kapasitesi olacaktır. Genel Bütçeden çıkarılıp YİD Modeli ile gerçekleştirilmek üzere ihalesi için YPK'dan yetki istenildi.

KARA DENİZ

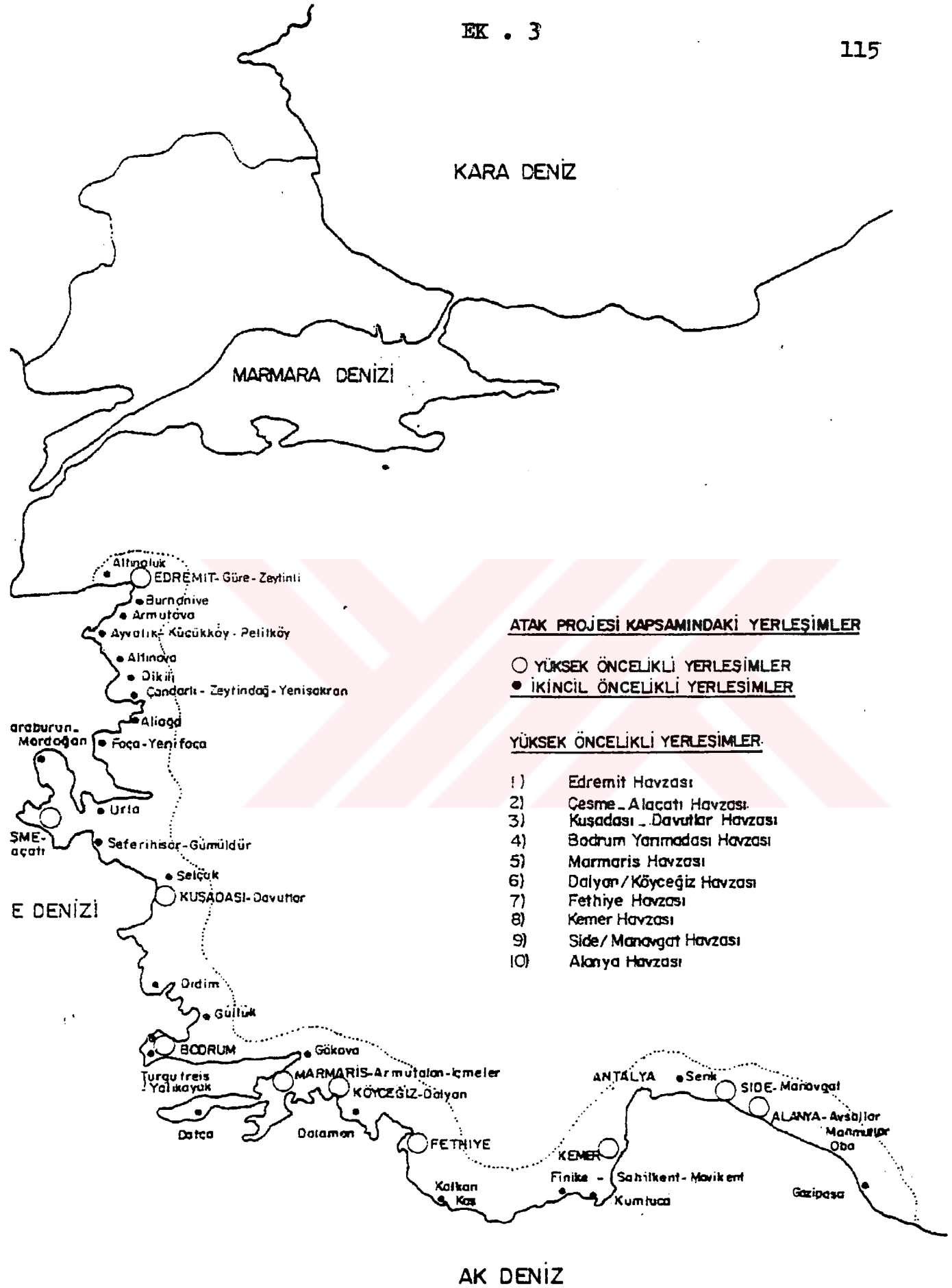
MARMARA DENİZİ

ATAK PROJESİ KAPSAMINDAKİ YERLEŞİMLER

- YÜKSEK ÖNCELİKLİ YERLEŞİMLER
- İKİNCİL ÖNCELİKLİ YERLEŞİMLER

YÜKSEK ÖNCELİKLİ YERLEŞİMLER

- 1) Edremit Havzası
- 2) Çesme - Alaçatı Havzası
- 3) Kuşadası - Davutlar Havzası
- 4) Bodrum Yarımadası Havzası
- 5) Marmaris Havzası
- 6) Dalyan / Köyceğiz Havzası
- 7) Fethiye Havzası
- 8) Kemer Havzası
- 9) Side / Manavgat Havzası
- 10) Alanya Havzası



AK DENİZ

1999 YILI MAVİ BAYRAK ÖDÜLLÜ PLAHLAR

İL	BELDE	SIRA NO	PLAJ ADI	
ANTALYA	ALANYA	1	Titan Plajı	
		2	Sun Shine Plajı	
		3	Alantur Plajı	
		4	Grand Kaptan Plajı	
		5	Keykubat Plajı	
		6	Damlataş Plajı	
		7	Kleopatra Batı Plajı	
		8	Fuğla - 1 Plajı	
		9	Fuğla - 2 Plajı	
		10	Jasmin Plajı	
		11	Köşdere Plajı	
		12	Botanik Plajı	
	MANAVGAT		13	Titreyengöl - 1 Plajı
			14	Titreyengöll - 2 Plajı
			15	Sorgun - 1 Plajı
			16	Sorgun - 2 Plajı
	SIDE		17	Köymeydanı Plajı
			18	Side - 1 Plajı
			19	Side - 2 Plajı
	BELEK		20	İskele Mevkii Plajı
			21	Taşlıburun Plajı
			22	Uçkum Tepesi - 1 Plajı
			23	Uçkum Tepesi - 2 Plajı
	MURATPAŞA		24	Lara Plajı
	KONYAALTI		25	Konyaaltı Plajı
			26	Topçam Plajı
			27	Küçük Çaltıcak Plajı
			28	Büyük Çaltıcak Plajı
	BELDİBİ		29	Beldibi Plajı
	GÖYNUK		30	Göynük - 1 Plajı
			31	Göynük - 2 Plajı
	KEMER		32	Palmiye Plajı
			33	Kemer Halk Plajı - 1
			34	Kemer Halk Plajı - 2
			35	Kemer Tatil Köyü
	KIRIŞ		36	Kiriş Plajı
	ÇAMYUVA		37	Çamyuva Plajı
	TEKİROVA		38	Tekirova - 1 Plajı
			39	Tekirova - 2 Plajı
			40	Tekirova Halk Plajı
	KALKAN		41	Clup Patara Plajı
	FINİKE		42	İncirağacı Plajı
	KAŞ		43	Küçük Çakıl Plajı
			44	Aqua Park Twins Plajı
	PATARA		45	Patara Plajı

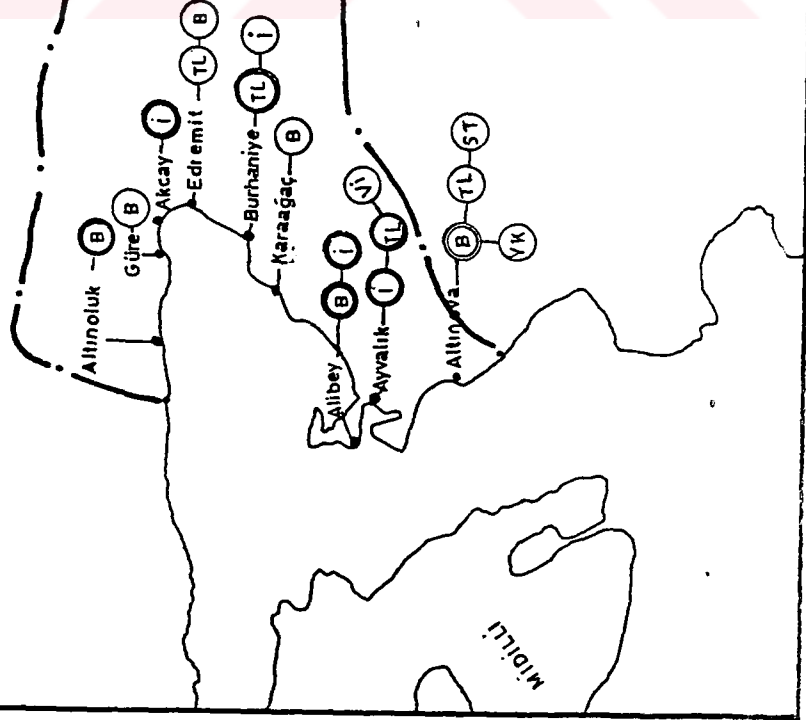
İZMİR	URLA	46	Sağlık Bakanlığı Plajı	
		47	Çeşmealtı Plajı	
SINOP		48	Kumsal Plajı	
		49	DSİ Plajı	
ELAZIG	SIVRICE	50	Turpol Plajı	
ISPARTA	EGİRDİR	51	Altinkum Halk Plajı	
MUGLA	FETHİYE	52	Belceğiz Plajı	
	DATÇA	53	Datça - Aktur Plajı	
	MARMARIS		54	Pamucak Plajı
			55	İçmeler Plajı
			56	Turunç Plajı
	BODRUM		57	Sea Garden Plajı
			58	Bardakçı Plajı
			59	Bitez Plajı
			60	Bodrum - Aktur Plajı
			61	Yahşi Plajı
			62	Akçabük Plajı
			63	Gümüşlük Plajı
		64	Torba Grand Plajı	

BALIKESİR İLİ DENİZ YAPILARI HARİTASI

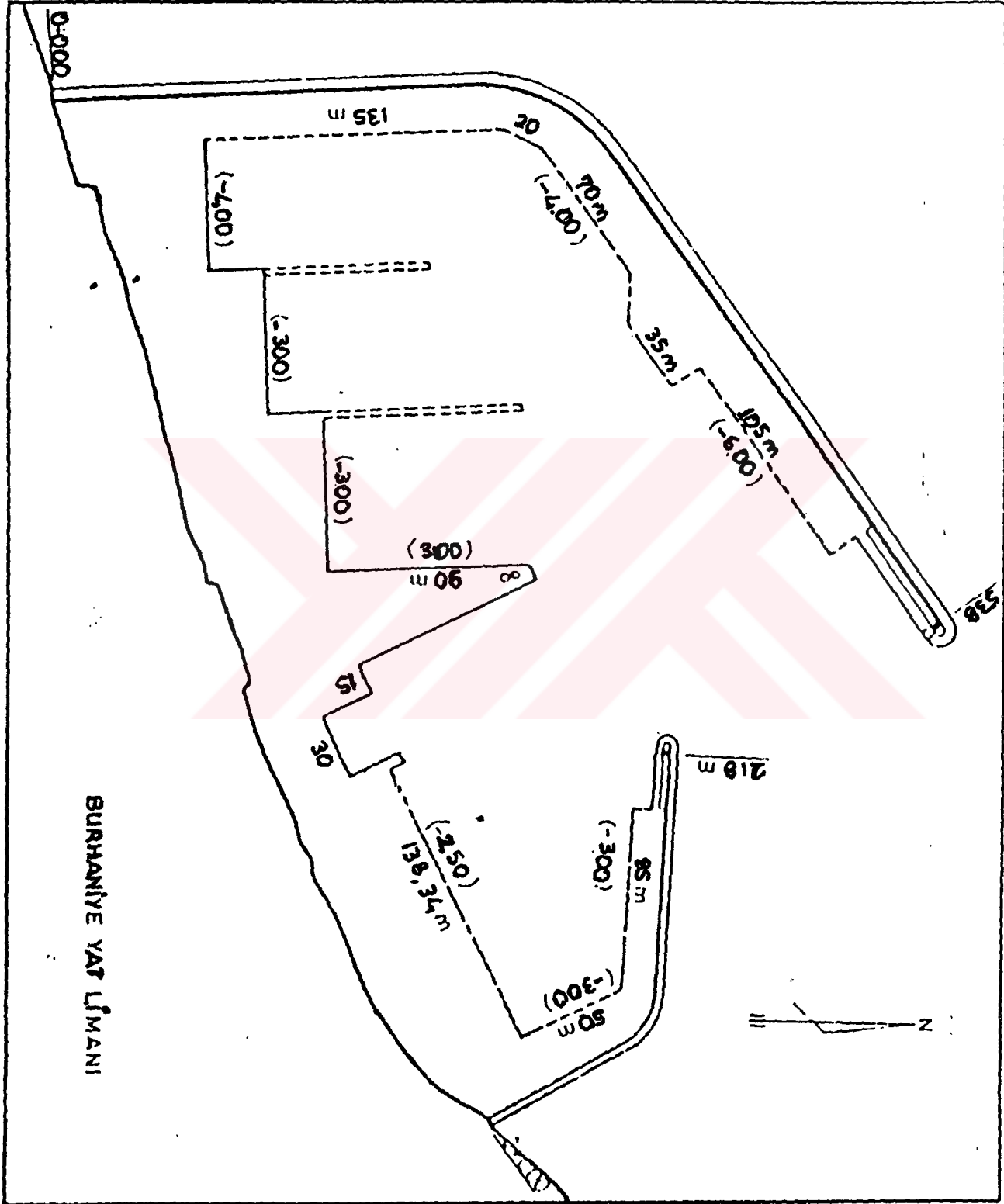
SK .5

118

BALIKESİR

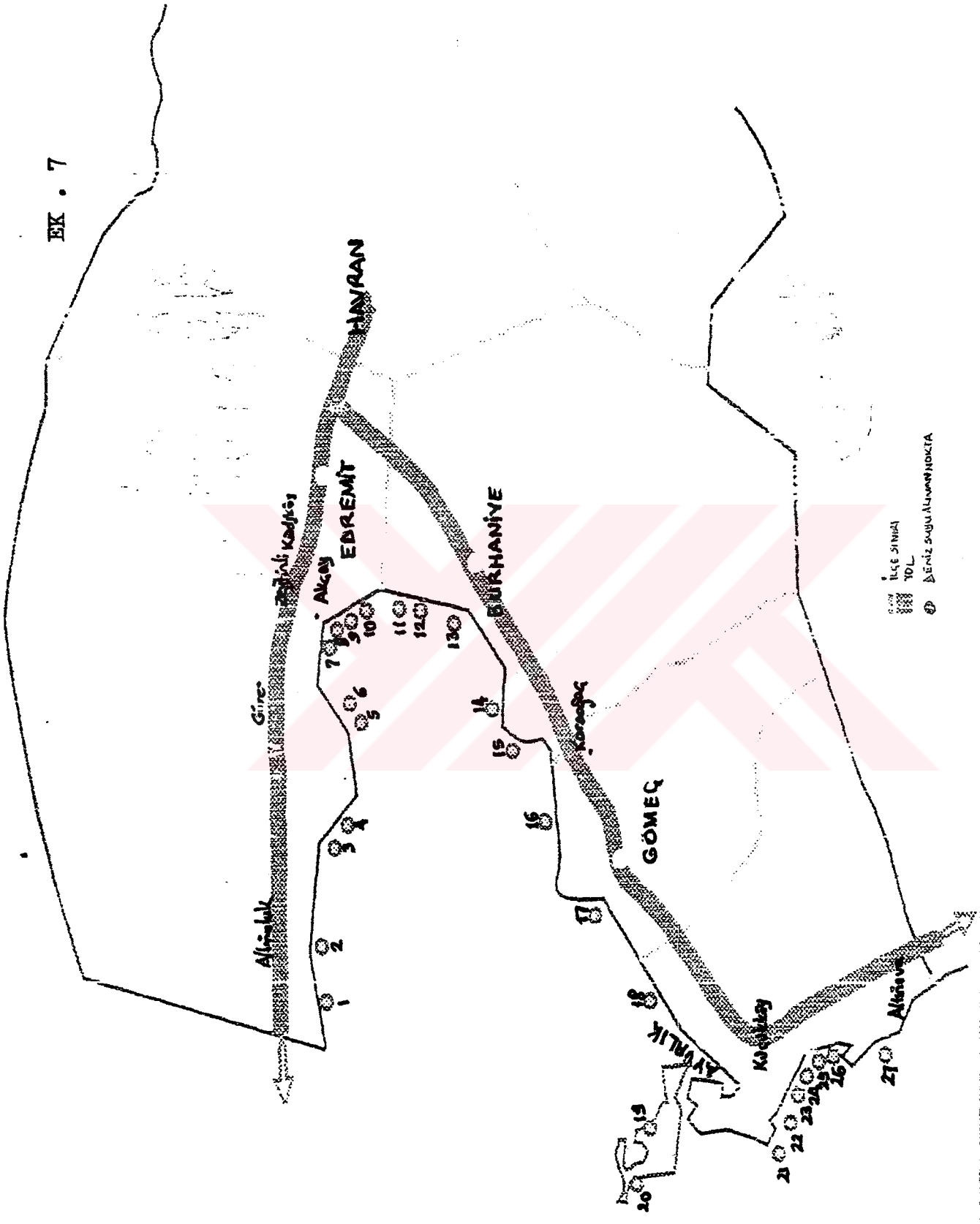


- BY BARINMA YERİ
B BALIKCI BARINAĞI
i İSKELE
L LİMAN
MB MOTOR BASENİ
TL TURİSTİK LİMAN
F FERİBOT İSKELESİ
MEVCUT DENİZ YAPILARI
İNŞAATI DEVAM EDEN YAPILAR
YAPIMI TASARLANAN
SAHİL TAHKİMAT
YK YAYA KÖPRÜSÜ



----- Yapılacak olan kısımlar

————— Biten Kısımlar



İÇİŞİ SINIRI
 DOLU
 DENİZ SUYU ALANINDAKİ

KAYNAKLAR

Kitaplar

Demir, Tuncay. **Çevre ve Turizm Etkileşimi**, Ankara: T.C. Turizm Bakanlığı, 1995.

Dinler, Zeynel. **İktisada Giriş**, Bursa: Ekin Yayınları, 1995.

Ertürk, Hasan. **Çevre Bilimine Giriş**, Bursa: Uludağ Üniversitesi Basımevi, 1994.

Hacıoğlu, Necdet. **Turizm Pazarlaması**, Bursa: Uludağ Üniversitesi Basımevi, 1991.

İçöz, Orhan. **Seyahat Acentaları ve Tur Operatörlüğü Yönetimi**, Ankara: Turhan Kitabevi, 1998.

Middleton, T.C. Victor. **Marketing in Travel Tourism**, Oxford, 1990.

Olalı, Hasan, Alp Timur. **Turizm Ekonomisi**, İzmir: Ofis Ticaret Matbaacılık, 1998.

Olalı, Hasan. **Turizm Ekonomisi**. Ankara: Ofis Ticaret Matbaacılık, 1988.

Yolal, Medet. **Türkiye'nin Yat Turizm Potansiyeli**, Eskişehir: Anadolu Üniversitesi, 1997.

Makaleler

Alpar, M.Özer. "Eğridir ve Yöresinde Alternatif Turizm Çeşitlerinin Geliştirilmesi", **Seçme Makaleler**, İstanbul: TUGEV, 30, 1998.

Atakol, Orhan. "Kimyasal Sessizlik", **Yeşil Atlas**, 1, Kasım'1998.

Arslan, Mehmet. Türkiye'de Turizm İle İlgili Yasaların Doğal Çevreye Etkileri, **Anatolia**, 3-4, 1995.

AYDIN, Öznur, Gonca Karavar. "Kültür ve Sanat", **Standart**, 418, Ekim'1996.

Aymankuy, Yusuf. "Kongre Turizminin Gelişimi ve Türkiye'de Kongre Turizmi", **Seçme Makaleler**, İstanbul: TUGEV, 2, 1996.

"An example Mediterranean Marina Design", **Marina Pullution Bülleten**, 23, 1991.

B. İsen, Galip. "Mavi Yolculuktan Yat Turizmine", **Deniz Ticareti Dergisi**, Eylül'1996.

Brandt, Christian. **TYD**, 30, Nisan'1997.

- Beister, H. Münih Lüdviq, Phximilians Üniversitesi, 12.2.1988.
- Cem , A.Tarhan, “Devletin Turizmin Gelişimine Etkisi, ve Türk Turizminin Hukuki Sorunları”, **1.Turizm Şurası**, Ankara: T.C.Turizm Bakanlığı, 1998.
- Çağlayan, Artun. “Deniz Turizmi”, **21. Yüzyıla Doğru Türkiye**, III. İzmir İktisat Kongresi, 256, 1992.
- Çorbacı, Elif. “Atlantis”, **Türsab**, 186, Temmuz’1999.
- Demircioğlu, Güzin. “Turizm Potansiyelinin Değerlen’dirilmesinde Matematiksel Bir Model ve Foça’ya Uygulaması”, **Seçme Makaleler**, İstanbul: TUGEV,29, 1998.
- Dinçer, Zeki. “Türkiye’de Yat Turizmi”, Türkiye Kalkınma Bankası, **Turizm Yıllığı-1987**, Ankara: Türkiye Kalkınma Bankası, 1989.
- Dülger, Yalçın. “Kayra’99”, **Marine Actuel**, 22, Temmuz-Ağustos’1999.
- “Free Shopların Kapanması Avrupa ve Seyahat Endüstrisinde Düşüş Yaratacak”, **Türsab**, 1999.
- Gökdeniz, Ayhan. “1991 Yılı İçin Alternatif Politikalar”, **5.Turizm Sempozyumu**, Aydın,1991.
- Gökdeniz, Ayhan. “Türkiye’nin Yeni Turizm Potansiyeli: Golf Turizmi”, **Anatolia**, 2. Haziran, 1998.
- Gürsoy, Ayla. “Anadolu 2000: Üçüncü Bin Yıla Miras”, **Türsab**, 175, Ağustos, 1998.
- Hacıoğlu, Necdet. “Dış Tanıtım ve Örgütlenme Modeli”, **I. Tanıtım Şurası**, Ankara: Turizm Bakanlığı Yayınları,1992.
- Hacıoğlu, Necdet. “Dış Tanıtım ve Örgütlenme Modeli”, **I. Tanıtım Şurası**, Ankara: Turizm Bakanlığı Yayınları,1992.
- Himmettoğlu, A. Bülent, Robert Brotherton. “Turizmin Geliştirilmesi için Bir Alternatif: Özel İlgi Turizmi”, **Seçme Makaleler**, İstanbul: TUGEV, 19, 1994.
- İnan, Mesut. “Yok Edilen Güzelliklerimiz”, **Türsab**, 175, 1998.
- Kaçmaz, Hasan. “Türk Turizminde Brokratik Engeller Kalkmadıkça”, **Yelken Dünyası Dergisi**, Kasım’1993.

“Kırsal Turizm”, **Türsab**, 161, Haziran, 1997.

Kiremitçigil, Ahmet. “Kruvaziyer Turizm”, **Türsab**, 140, Temmuz’1995.

Korzay, Meral. Turizmde İstihdam ve Eğitim, **21. Tüzyıla Doğru Türkiye**, İzmir: 3. İzmir İktisat Kongresi, 1992.

“Kruvaziyer Turizm”, **Türsab**, 174, Temmuz’1998.

“Mercanlar Ölüyor”, **Focus**, 8, Ağustos’1999.

“Mavi Bayrak’ta 1997 Hazırlıkları”, **TYD Dergisi**, Ocak-Mart’1997.

“Mavi Bayrak Turizmi Etkiliyor”, **TYD Dergisi**, 33, Ocak-Şubat’1998.

“1994 Yılı Mavi Bayrak Operatörleri Toplantısı Türkiye’de Yapıldı”, **TYD Dergisi**, 36, 1998.

Mutluay, Gündüz. “Köy Müzesi”, **Türsab**, 125, 1994.

Opperman, Martin, Çiftlik Tatilleri, TUGEV, **Seçme Makaleler**.

Öner, Kenan. “Türkiye’de Deniz Ulaşımının Turizmi Etkileri”, **TYD Dergisi**, 15, 1993.

Pasiner, Sunuk. **TYD Dergisi**, 33, Ocak-Şubat’1998.

Tunçsiper, Bedriye. “Türk Turizminde Ulaştırma Sorunları”, **Anatolia**, 2, Haziran’1998.

“Tüketici Bülteni”, **Standart Dergisi**-Mayıs-1999.

Tandoğan, V.Uğur, “Turizm İşletmelerinde Hizmet Kalitesi”, **Hafta Sonu Seminerleri**, Nevşehir: 1996.

Timur, Alp. “Türk Turizminin Genel Değerlendirmesi”, **II. Ulusal Turizm Kongresi**, Kuşadası: Belediye Yayınları, 1991.

Türker, Engin. “Yat İşletmeciliğinin Gelişim Doğruları” **1. Bilkent Turizm Forumu’96**, Ankara: Bilkent Üniversitesi, 1997.

Özkan, Bülent. “Türk Turizminin Önemli Kaynağı Deniz ve Kıyılara İlişkin Sorunlar”, **Turizm Yılığ**- 1987, Ankara: T.C. Kalkınma Bankası, 1989.

Paksoy, Nadir. **Atlas Yaz- Tatil Özel Sayısı**, Nisan, 1996.

Soykan, Abdullah. “Ayvalık İle Ören Arasında Kıyı Jeomorfolojisi”, **Türk Coğrafya Dergisi**, 1998.

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

Üren, Cahit. “Denizde Meteoroloji”, **Yachting World Türkiye**, 6, 1998.

Yat Limanları Master Planı, Ankara: T.C. Turizm Bakanlığı, 1995.

“Yat Turizmimiz Dünyaya Açılıyor”, **İpekyolu**, 6, 1994.

Ülker, İsmet. “Termal Turizmi ve Deniz Kaplıcaları”, **Turizm Yatırımcıları Derneği Dergisi**, 1, 1998.

“Termal Tourism in Turkey”, **New Focus**, 29,1996.

Sürelî Yayınlar

Aylık Ekonomik Veriler, İstanbul Ticaret Odası, Ağustos,1999.

“Balıkesir İli Mavi Bayrak Projesi Deniz Suyu Analiz Sonuçları”, T.C. Turizm Bakanlığı Yatırımlar Genel Müdürlüğü Altyapı Dairesi Başkanlığı Çevre Sorunları Önleme ŞubesiMüdürlüğü, Ankara: 1999

Burhaniye Kaymakamlığı Haber Bülteni,6, 1999.

Burhaniye Kaymakamlığı, Aylık Haber Bülteni, 13, Ağustos’ 1999.

“Global Tourism Trends”, WTO, Madrid, 1996.

Devlet Planlama TeşkilatıYedinci Beşyılılık Kalkınma Planı(1996-2000),Ankara,1995

Balıkesir Guide, Balıkesir Valiliği, 1997.

Bir Kentin Kimliği, Balıkesir Rotary Yayını, 1997.

Balıkesir İl Durum Raporu, Balıkesir Valiliği, 1997.

Burhaniye Ticaret Odası Verileri,1999.

Burhaniye Devlet Hastanesi Arşivi Verileri, 1999.

3194 Sayılı İmar Kanunu, 1985.

“Kalkınma Planları, Yıllık Programlar ve İcra Planlarında Turizm”, Kültür ve Turizm Bakanlığı Araştırma, Plan ve Koordinasyon Kurulu Başkanlığı, Ankara, 1985.

Meteoroloji Genel Müdürlüğü Rasat Verileri, Ankara:1999.

“Sağlık Turizmi ve Turizm Sağlığı”, Ankara: Turizm Bakanlığı Yayın No: 1993-8

The Super Ports, Edisea Ltd., a Subsidiary of Boat International Publications, England, 1999

Turizm Bakanlığı Aylık Haber Bülteni, Ankara, Kasım’1996.

Turizm’98, Ankara: T.C. Turizm Bakanlığı, 1999.

Turizm Bülteni Mayıs’1993.

Turizm İstatistikleri Bülteni 1999, T.C. Turizm Bakanlığı Yatırımlar Genel Müdürlüğü Araştırma ve Değerlendirme Dairesi Başkanlığı, 1999/4.

“Yat Turizminin Geliştirmesi Hakkında Yönetmelik” **Resmi Gazete**, Sayı: 18125, Ankara,4.4.1983

“Türkiye Turizm Sektörü”, İTO, Yayın No=1999-2

“Türkiye Yatırım Olanakları ve Yatırım Süreci” , T.C, Turizm Bakanlığı, Ankara, 1995.

Kaçmaz, Hasan. Marina Yatırım ve İşletmecileri Derneği Verileri, 1999.

Datça Limanı Fizibilite Çalışması, Demiryollar, Limanlar ve Havameydanları Genel Müdürlüğü, 1997.

Burhaniye Belediye Arşivi, 1999 Yılı Verileri

İzmir DLH Arşivi 1999 Yılı Verileri.

Balıkesir İl Turizm Müdürlüğü Verileri,1999

Burhaniye Esnaf ve Sanatkarlar Odası Verileri,1999.

İnternet

Ayvalık Setur Marina (Setay@Superonline.com) “Setur Ayvalık Marina Hakkında 1999 Yılı Genel Bilgiler Konusunda Gülizar Alkan’a elektronik posta ile 30.01.1999 tarihinde posta ile gönderdiği belge

Türkiye’de Mavi Bayraklı Plajlar, Avrupa Çevre Eğitim Vakfı,(www.feee.com)

Tezler

Canik, Muharrem. “Türkiye’de Yat Turizminin Genel Olarak Durumu, Sorunları ve Çözüm Önerileri- Uygulamaya Ait Örnek Olay”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 1994.

Doğan, Mustafa Nazmi. “Yat Turizmde Birer Altyapı Olarak Marinalar İle Yönetim ve Organizasyonunun Önemi”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Haziran-1990

Karaman, Sebahattin. “Balıkesir Bölgesi Turizm Arz-Talep İncelemesi ve Turizm Geliştirmesi İçin Bir Model Önerisi”, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 1998.

Kaya, İsmet. “Sürdürülebilir Turizm Kalkınması ve Ülkemiz Açısından Bir Değerlendirme”, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 1997.

Özer, Meral. “Türkiye’de Yat Turizmi” ,T.C. Kalkınma Bankası Uzmanlık Tezi, Ankara, 1990.