T.C.
ULAŞTIRMA BAKANLIĞI
DEMİRYOLLAR LİMANLAR VE HAVA MEYDANLARI
İNŞAATI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

TURİZM KIYI YAPILARI
MASTER PLAN ÇALIŞMASI
SONUÇ RAPORU

YÜKSEL PROJE
ULUSLARARASI A.Ş.
&
BELDE PROJE VE DANIŞMANLIK TİC. LTD. ŞTİ.

ORTAK GİRİŞİMİ

Temmuz 2010

İÇİNDEKİLER

GİRİŞ 1

A. MEVCUT DURUM, GELİŞME EĞİLİMLERİ VE SEKTÖRE ÖZEL DEĞERLENDİRMELER 5

A.1. Günümüz Deniz Turizmi Tesislerine İlişkin Tanımlama ve Nitelikleri Hakkında Değerlendirme 5

A.2. Turizm Sektörüne İlişkin Yurtiçi Gelişmeler 5

A.2.1.Türkiye'de Turizm Sektörünün Gelişimi 5

A.2.2 Türkiye'de Ana Turizm Ürünleri ve Ülke Ölçeğinde Dağılım 8

A.2.3. Deniz Turizmi ve Turizm Kıyı Yapıları 16

A.2.4. Halen İşletilmekte ve Yatırım Aşamasında Olan Kamu ve Özel Sektöre Ait Turizm Kıyı Yapıları 29

A.2.5. Halen Yatırım Programları Kapsamında Gerçekleştirilmekte Olan Turizm Kıyı Yapıları ile Bağlantılı Altyapı Projeleri 30

A.2.6. Turizm Kıyı Yapıları İmar ve Çevresel Etki Değerlendirme Durumu 40

A.2.7. Master Plan Çalışması Kapsamında Turizm Kıyı Yapıları Anketlerinin ve Yat Limanları Ziyaretlerinin Değerlendirilmesi 44

A.3. Yurtdışı Gelişmelerin Değerlendirilmesi 45

A.3.1. Dış Ülkelerle Yürütülen Turizm Amaçlı Faaliyetler 45

A.3.2. Türkiye'yi Çevrelen Turizm Koridorları, Dış Ülkelerdeki Yat Limanları, Kruvaziyer Limanlar ve Bunlara Ait Gelişme Trendleri 46

A.3.3. Turizm Sektörü ile İlgili AB Boyutunun Değerlendirilmesi 77

B. GELECEĞİN KURGULANMASI İHTİYAÇ DUYULAN KAPASİTELERİN KARŞILANMASI MEVCUT TESİSLERİN GELİŞTİRİLMESİ VE/VEYA YENİ TESİSLERİN PLANLANMASI 80

B.1. Daha Önce Yapılmış Çalışmaların Değerlendirilmesi 80

B.1.1 "Türkiye Turizm Stratejisi 2023 ve Eylem Planı 2007 - 2013" Öneri Turizm Kıyı Yapılarının Konumları, Tipleri, Gerçekleşme Dönemleri 80

B.1.2. Türkiye'de Gelecek Dönemlerde Turizm Sektöründe Meydana Gelmesi Beklenen Gelişmeler 83

B.1.3. Türkiye'deki Turizm Kıyı Yapılarının Güçlü Zayıf Yönlerinin ve Bu Yapılar için Fırsat/Tehditlerin Analizi 87

B.2. Talep Tahmin Metodolojisi 96

B.3. 2030 Yılı İtibarıyla Deniz Turizmi Trafiği Tahminleri 103

B.3.1. Türkiye için Yat Limanlarının Kapasite ve Talep Tahminleri 103

B.3.2. Akdeniz'deki Olası Gelişmeler Altında Farklı Gelişim Senaryolarının İncelenmesi 113

B.3.3. Balıkçı Barınaklarının Yat Barınağı Olarak Kullanılması 113

B.3.4. Türkiye İçin Kruvaziyer Deniz Turizmi Kapasite ve Talep Tahminleri.....121

B.4. Ülkesel ve Bölgesel Bazda Yeni Yatırımların Planlanması 126

B.4.1 Turizm Kıyı Yapılarına İlişkin Mikro Talep Tahminleri - Kapasite Atamaları ve Turizm Kıyı Yapıları Hinterlantları.....126

B.4.2.Yer Seçimi Kriterleri 162

B.5. Yasal Düzenlemeler.....171

B.5.1. Planlama Çalışmaları ve Yatırımlar 174

B.5.2 Kıyı Alanları Planlaması Ve Kullanımı İle İlgili Mevcut Durum.....175

B.5.3. Kıyı Kanunu Ve İlgili Yönetmelikler.....178

B.5.4. Sektörde Yasal Düzenlemelerle İlgili Gündemde Olan Sorunlar ve Çözüm Önerileri 187

B.5.5. Kıyı Alanları için Yönetim Modeli Önerileri.....201

B.5.6.Sektörde Yaşanan Sorunların Temel Nedenlerinin Özeti.....204

SONUÇ RAPORU DEĞERLENDİRMESİ 206

KAYNAKÇA 216

EKLER 218

EK 1: Deniz Turizmi Yönetmeliği 219

Ek 2: Yat Limanlarının Altyapı ve Üstyapı Nitelikleri ve Planlama Kriterleri 245

EK 3: Yat ve Gezinti Tekneleri Sınıflandırmaları 257

EK 4: Kamu ve Özel Sektör Tarafından İşletilen ve Henüz İşletmeye Alınmamış Turizm Kıyı Yapıları.....259

EK 5: Turizm Kıyı Yapıları Master Plan Çalışmasında Yapılan Anketlerin ve Yat Limanı Ziyaretlerinin Değerlendirilmesi 303

EK 6: Daha Önce Yapılmış Çalışmaların Değerlendirilmesi.....325

EK 7 : Haritalar Seti.....348
EK 8: Çevresel Etkiler 357
EK 9: Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi.....363
EK 10: Türkiye'de Yapılan Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi İle İlgili Çalışmalar .378

TABLOLAR

Tablo A.2.1: Belli Yıllar İtibarıyla Türkiye'ye Gelen Yabancı Turist Sayıları ve Turizm Gelirleri 6

Tablo A.2.2: Yerli ve Yabancı Ziyaretçilerin Yıllara Göre Dağılımı 6

Tablo A.2.3: Turizm İşletme ve Yatırım Belgeli Tesislerin Sayıları ve Bu Tesislerin Oda ve Yatak Kapasitelerinin Yıllara Dağımı (1970-2007) 7

Tablo A.2.4: Kıyı Bölgesinde Yer Alan Turizm Merkezleri, Alanları ve Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Alanları Plan Durumları ve Yatak Kapasiteleri.....9

Tablo A.2.5: Türkiye'ye Gelen Yabancı Ziyaretçilerin Ulaşım Türlerine Göre Dağılımı 16

Tablo A.2.6: Yıllar İtibariyle Türkiye'deki Kültür ve Turizm Bakanlığı İşletme Belgeli Yat Limanlarının ve Bağlama Kapasitelerinin Değişimi 17

Tablo A.2.7: Türkiye'de Mevcut, İnşa Aşamasında, İhale Aşamasında ve Planlama Aşamasında Olan Yat Limanları Kapasitesi.....19

Tablo A.2.8: Türkiye'de İşletilen Yat Limanı, Çekek Yeri ve Yat Yanaşma Yeri Kapasiteleri .20

Tablo A.2.10: Yıllar İtibarıyla Türkiye'ye Gelen Yat Sayısı (sarı bayrak+transitlog alan) 22

Tablo A.2.11: Yıllar İtibari ile Tüm Yat Limanlarına Gelen Yerli ve Yabancı Yatların Niteliğine Göre Dağılımı 23

Tablo A.2.12: Tüm Yat Limanlarına Gelen Yatlardaki Yolcu Sayılarının Yıllara Göre Dağılımı 24

Tablo A.2.13: Tüm Yat Limanlarına Gelen Yatlardaki Mürettebat Sayılarının Yıllara Göre Dağılımı.....25

Tablo A.2.14: Kruvaziyer Yolcu Gemilerinin Uğrak Yaptığı Başlıca Türk Limanları 26

Tablo A.2.15: Türkiye'ye Gelen Kruvaziyer Gemi ve Yolcu Sayısının Yıllara Göre Değişimi .27

Tablo A.2.16: Kamu Kaynakları ile Gerçekleştirilerek İşletmeye Açılmış Yat Limanları 29

Tablo A.2.17: Özel Sektör Tarafından Gerçekleştirilerek İşletmeye Açılmış Yat Limanları....29

Tablo A.2.18: DLH İnşaatı Genel Müdürlüğü Tarafından Gerçekleştirilen Henüz İşletilmeye Alınmamış Yat Limanları 30

Tablo A.2.19: Yıllar İtibarıyla Hizmete Açılan Bölünmüş Yollar 31

Tablo A.2.20: Yatırım Programı Kapsamında Proje ve İnşaat Çalışmaları Sürdürülen Havaalanları 37

Tablo A.2.21: 2009 Yılı Yatırımlarının Sektörler Dağılımı (Bin TL) 39

Tablo A.2.22: 2009 Yılı Ulaştırma Yatırımlarının Kuruluşlara Dağılımı (Bin TL) 39

Tablo A.2.23: Yıllar İtibarıyla İmar Planı Teklifi Onaylanmış Turizm Kıyı Yapıları.....40

Tablo A.2.24: Yıllar İtibarıyla ÇED Kararı Olumlu Çıkan Turizm Kıyı Yapıları 44

Tablo A.3.1: Çeşitli Ülkelerdeki Yat Bağlama ve Yanaşma Yerleri.....49

Tablo A.3.2: Kruvaziyer Turizmi Bölgelerine Göre Yolcu Sayıları 51

Tablo A.3.3: Seferde Olan Kruvaziyer Gemileri 54

Tablo A.3.4: 2007 Yılında Denize İndirilmiş Kruvaziyer Gemiler 57
Tablo A.3.5: 2008 Yılında Denize İndirilmiş Kruvaziyer Gemiler 57
Tablo A.3.6: 2009 Yılında Denize İndirilmesi Planlanan Kruvaziyer Gemiler.....58
Tablo A.3.7: 2010 Yılında Denize İndirilmesi Planlanan Kruvaziyer Gemiler.....58
Tablo A.3.8: 2011 Yılında Denize İndirilmesi Planlanan Kruvaziyer Gemiler.....59
Tablo A.3.9: 2007 yılı Akdeniz limanları kruvaziyer gemi ve yolcu sayıları (MedCruise Association, 2008).....60
Tablo A.3.10: 2008 Yılı İtibarıyla Terminal Genişleme ve Rıhtım Yatırımı Yapan Kruvaziyer Limanları 64
Tablo A.3.11: Ülkemiz Limanlarına Kruvaziyer Yolcu ve Gemi Sayıları 2006 (DTO, 2008) ...65
Tablo A.3.12: Türkiye'ye Gelen Kruvaziyer Gemilerinin Limanlar Bazında Dağılımı (2002-2008).....68
Tablo A.3.13: Türkiye'ye Gelen Kruvaziyer Yolcularının Limanlar Bazında Dağılımı (2002-2008).....69
Tablo A.3.14: 2008 Yılı İtibariyle Limanların Kruvaziyer Gemi ve Yolcular Açısından Payları 70
Tablo A.3.15: 2008 Yılında İzmir Limanına Gelen Kruvaziyer Gemileri ve İşletmecileri.....70
Tablo A.3.16: Türkiye'den Geçen Kruvaziyer Gemi Güzargahlarının Başlangıç Limanları 73
Tablo B.1.1: Güçlü ve Zayıf Yanlar 89
Tablo B.1.2: Fırsatlar ve Tehditler.....90
Tablo B.1.3: Sorunlar ve Çözüm Önerileri 91
Tablo B.1.4: Kısa Dönem Yatırım ve Faaliyet Alanı Öncelikleri.....93
Tablo B.1.5: Orta Dönem Yatırım ve Faaliyet Alanı Öncelikleri 94
Tablo B.1.6: Uzun Dönem Yatırım ve Faaliyet Alanı Öncelikleri 95
Tablo B.3.1: Türkiye Geneli Yat Talep Tahmini (Mikro Projeksiyon) 104
Tablo B.3.2: Türkiye Geneli Yat Talep Tahmini (Makro Projeksiyon) 104
Tablo B.3.3: Yıllar İtibari ile Gerçekleşmesi Beklenen Yat Trafik Tahmini 105
Tablo B.3.4: 1.Bölgedeki (Bodrum-Kaş) Yat Limanları ve Kapasiteleri.....106
Tablo B.3.5: 1. Bölgede Yat Talep Tahmini 107
Tablo B.3.6: 2.Bölgedeki (Çeşme-Bodrum) Yat Limanları ve Kapasiteleri.....107
Tablo B.3.7: 2. Bölge Yat Talep Tahmini 108
Tablo B.3.8: 3.Bölgedeki (Kuzey Ege) Yat Limanları ve Kapasiteleri 108
Tablo B.3.9: 3. Bölge Yat Talep Tahmini 109
Tablo B.3.10: 4. Bölgedeki (Kaş - Gazipaşa) Yat Limanları ve Kapasiteleri 110
Tablo B.3.11: 4. Bölge Yat Talep Tahmini 110

Tablo B.3.12: 6.Bölgedeki (Marmara) Yat Limanları ve Kapasiteleri 111
Tablo B.3.13: 6. Bölge Yat Talep Tahmini 111
Tablo B.3.14: 8.Bölgedeki (İstanbul)Yat Limanları ve Kapasiteleri 112
Tablo B.3.15: 8. Bölge Yat Talep Tahmini 112
Tablo B.3.16: Balıkçı Kıyı Yapılarının Bölgesel Dağılımı 116
Tablo B.3.17: Balıkçı Kıyı Yapılarının Birbirlerine Olan Ortalama Uzaklıkları 116
Tablo B.3.18: Minimum İskele ve Parmak İskele Genişlikleri 119
Tablo B.3.19: Tekne Boyları ve Su Çekimleri 119
Tablo B.3.20: Türkiye'de Yolcu Trafiği Tahmini (Kişi).....121
Tablo B.3.21: Marmara Bölgesinde Yolcu Trafiği Tahmini (Kişi) 122
Tablo B.3.22: Ege Bölgesinde Yolcu Trafiği Tahmini (Kişi) 123
Tablo B.3.23: Akdeniz Bölgesinde Yolcu Trafiği Tahmini (Kişi).....124
Tablo B.3.24: Karadeniz Bölgesinde Yolcu Trafiği Tahmini (Kişi).....124
Tablo B.4.1: Kentsel Turizmi Geliştirme Stratejisine Göre Deniz Turizmi Kıyı Yapıları Yanaşma Yeri Kapasite Atamaları 130
Tablo B.4.2: Yapımı Devam Eden Turizm Kıyı Yapıları 132
Tablo B.4.3: İhale Süreci Devam Eden Turizm Kıyı Yapıları 133
Tablo B.4.4: İmar Planı Aşamasında Bulunan Turizm Kıyı Yapıları 134
Tablo B.4.5: Yat Turizmi Açısından Hizmet Alınabilecek Balıkçı Barınaklarının Dağılımı 135
Tablo B.4.6: Normalize Edilen Mikro Talep Tahmin Sonuçları 138
Tablo B.4.7: 1. Bölge (Bodrum-Kaş) Mikro Tahminler ile Çevresel Duyarlılık ve Statüler Gözetilerek Gözden Geçirilmiş Makro Tahminler 141
Tablo B.4.8: 2. Bölge (Çeşme-Bodrum) Mikro Tahminler ile Çevresel Duyarlılık ve Statüler Gözetilerek Gözden Geçirilmiş Makro Tahminler 142
Tablo B.4.9: 3. Bölge (Kuzey Ege) Mikro Tahminler ile Çevresel Duyarlılık ve Statüler Gözetilerek Gözden Geçirilmiş Makro Tahminler 143
Tablo B.4.10: 4. Bölge (Kaş-Gazipaşa) Mikro Tahminler ile Çevresel Duyarlılık ve Statüler Gözetilerek Gözden Geçirilmiş Makro Tahminler 144
Tablo B.4.11: 5. Bölge (Doğu Akdeniz) Mikro Tahminler ile Çevresel Duyarlılık ve Statüler Gözetilerek Gözden Geçirilmiş Makro Tahminler 145
Tablo B.4.12: 6. Bölge (Marmara) Mikro Tahminler ile Çevresel Duyarlılık ve Statüler Gözetilerek Gözden Geçirilmiş Makro Tahminler 146
Tablo B.4.13: 7. Bölge (Karadeniz) Mikro Tahminler ile Çevresel Duyarlılık ve Statüler Gözetilerek Gözden Geçirilmiş Makro Tahminler 147
Tablo B.4.14: 7. Bölge (İstanbul) Mikro Tahminler ile Çevresel Duyarlılık ve Statüler Gözetilerek Gözden Geçirilmiş Makro Tahminler 148
Tablo B.4.15: Normalize Edilmiş Makro Tahmine Göre Toplam Kapasite 148

Tablo B.4.16: Normalize Edilmiş Makro Tahmine Göre Toplam Kapasite – Alternatif 2 149

Tablo B.4.17: Normalize Edilmiş Makro, Mikro ve Mekansal Referanslı Tahminlerin Bölgelere Dağılımı.....159

Tablo B.4.18: Bölgelerde Yapılması Önerilen Yat Limanı ve Yat Barınağı Sayıları 159

Tablo B.5.1. Kıyı Alanlarının Tanımlanması ve Düzenlemesine İlişkin Yayınlanan Kanun ve Yönetmeliklerin Kronolojik Sıralaması (Bayındırılık ve İskan Bakanlığı).....172

Tablo B.5.2. Türkiye'de Kıyı Alanlarında Yetki ve Sorumluluğu Olan Kuruluşlar 175

Tablo S.1: Normalize Edilmiş Makro, Mikro ve Mekansal Referanslı Tahminlerin Bölgelere Dağılımı.....208

Tablo S.2: Bölgelerde Yapılması Önerilen Yat Limanı ve Yat Barınağı Sayıları 209

GRAFİKLER

Grafik A.2.1: Türkiye'ye Gelen Turist Sayısı ve Turizm Gelirlerinin Dönemler İtibari ile Artış Hızları (1963-2007) 6

Grafik A.2.2: Türkiye'ye gelen Yabancı Ziyaretçilerin Ulaşım Türlerine Göre Dağılımı 17

Grafik A.2.3: Turizm İşletme ve Yatırım Belgeli Yat Limanlarının Türlerine Göre Dağılımı 18

Grafik A.2.4: Türkiye'de Kültür ve Turizm Bakanlığı Belgeli Yat Limanlarının İllere Göre Dağılımı.....18

Grafik A.2.5: Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan İşletme ve Yatırım Belgeli Yat Limanlarının Bağlama Kapasitelerinin İllere Göre Dağılımı 19

Grafik A.2.6: Türkiye Yat Limanlarına Gelen Yat Sayıları (sarı bayrak + transitlog) 23

Grafik A.2.7: Yat Yoğunluğunun Aylara Dağılımı (%).....24

Grafik A.2.8: Yatların Mürettebat ve Yolcu Sayılarının Yıllara Göre Değişimi.....25

Grafik A.2.9: Türkiye'ye Gelen Kruvaziyer Gemi ve Yolcu Sayısının Yıllara Göre Değişimi ..28

Grafik A.2.10: 2006 Yılı Kruvaziyer Yolcu Sayılarının Limanlara Dağılımı.....28

Grafik A.3.1: Uluslararası Turist Sayısı Tahmini 47

Grafik A.3.2: Kruvaziyer Gemilerin Büyüklüğü ve Yolcu Kapasiteleri (2008-2012).....52

Grafik A.3.3: Avrupa Kruvaziyer Yolcu Sayısı Tahmini 52

Grafik A.3.4: Kruvaziyer Gemi Sayısı Değişimi.....59

Grafik A.3.5: Yatak sayısı değişimi 59

Grafik A.3.6: Akdeniz Limanlarına Giriş Yapan Kruvaziyer Yolcu Sayıları.....62

Grafik A.3.7: Akdeniz Limanlarından Çıkış Yapan Kruvaziyer Yolcu Sayıları.....62

Grafik A.3.8: Akdeniz Limanlarından Transit Geçen Kruvaziyer Yolcu Sayıları.....63

Grafik A.3.9: Akdeniz Limanlarına Giriş Yapan Kruvaziyer Gemi Sayıları 63

Grafik A.3.10: 2002-2008 Yılları Arasında Türkiye'ye Kruvaziyer Gemiler ile Gelen Toplam Yolcu Sayısı 66

Grafik A.3.11: 2002-2008 Yılları Arası Türkiye'ye Gelen Toplam Kruvaziyer Gemi Sayısı 67
Grafik B.3.1: Türkiye'deki Yat Talep Tahmini (Mikro Projeksiyon).....105
Grafik B.3.2: Türkiye'deki Yat Talep Tahmini (Makro Projeksiyon).....105
Grafik B.3.3: Transit Log ve Sarı Bayraklı Yatların Tahminlenmesi.....106
Grafik B.3.4: 1. Bölgedeki Yat Talep Tahmini 107
Grafik B.3.5: 2. Bölgedeki Yat Talep Tahmini 108
Grafik B.3.6: 3. Bölgedeki Yat Talep Tahmini 109
Grafik B.3.7: 4. Bölgedeki Yat Talep Tahmini 110
Grafik B.3.8: 6. Bölgedeki Yat Talep Tahmini 111
Grafik B.3.9: 8. Bölgedeki Yat Talep Tahmini 113
Grafik B.3.10: Balıkçı Teknesi Sayıları (Tarım ve Köyişleri Bakanlığı, 2008) 115
Grafik B.3.11: Türkiye'de 2009-2030 Yılları Arasında Yolcu Trafiği (Kişi).....122
Grafik B.3.12: Marmara Bölgesinde 2009-2030 Yılları Arasında Yolcu Trafiği (Kişi) 123
Grafik B.3.13: Ege Bölgesinde 2009-2030 Yılları Arasında Yolcu Trafiği (Kişi) 123
Grafik B.3.14: Akdeniz Bölgesinde 2009–2030 Yılları Arasında Yolcu Trafiği (Kişi) 124
Grafik B.3.15: Karadeniz Bölgesinde 2009-2030 Yılları Arasında Yolcu Trafiği (Kişi).....125
Grafik B.4.1: Yapımı Devam Eden Turizm Kıyı Yapıları 132
Grafik B.4.2: İhale Süreci Süren Turizm Kıyı Yapıları 133
Grafik B.4.3: İmar planı Aşamasında Bulunan Turizm Kıyı Yapıları 134
Grafik B.4.4: Turizm Kıyı Yapılarına Dönüşebilecek Balıkçı Barınaklarının Dağılımları 137
Grafik B.4.5: Turizm Kıyı Yapılarında Plan Dönemi Sonu Mevcut ve İlave Kapasiteler 161

ŞEKİLLER

Şekil A.2.1: Türkiye Turizm Bölge, Alan Merkezleri ve Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Bölgeleri 15
Şekil A.2.2: Türkiye'deki Yat Limanları, Çekek Yerleri ve Yat Yanaşma Yerleri 21
Şekil A.2.3: Akdeniz Çanağındaki Başlıca Kruvaziyer Limanları 26
Şekil A.2.4: Türkiye Kruvaziyer Gemi Limanları 27
Şekil A.2.5: Türkiye Karayolları Yolları Ağı 32
Şekil A.2.6: Türkiye Demir Yolları Ağı.....34
Şekil A.2.7: DLH Genel Müdürlüğü Tarafından Projelendirilen Demiryolu Güzergahları 36
Şekil A.2.8: Türkiye'de Ticari Sivil Uçuşlar Yapılan Hava Alanları.....38
Şekil A.3.1: Dünyadaki Kruvaziyer Turizmi Bölgeleri.....51
Şekil A.3.2: Akdeniz (Türkiye Hariç) kruvaziyer limanları (MedCruise Association, 2008).....53

Şekil A.3.3: Türk kruvaziyer limanları (Deniz Ticaret Odası, 2008) 71
Şekil A.3.4: Ege Kruvaziyer Gemi Güzergahı Örneği.....73
Şekil A.3.5: Akdeniz Kruvaziyer Gemi Güzergahı 74
Şekil A.3.6: Karadeniz Kruvaziyer Gemi Güzergahı Örneği 74
Şekil B.1.1: Turizm Stratejisi 2023 ve Eylem Planına Göre, Yat Limanları, Kruvaziyer Limanlar ve Balıkçı Barınakları 82
Şekil B.1.2: Türkiye Turizm Stratejisi Kavramsal Eylem Planı.....86
Şekil B.1.3: Çalıştay Süreci 88
Şekil B.2.1: Türkiye Geneli Toplam Yat / Kruvaziyer Yolcu Talep Tahmin Modeli 101
Şekil B.2.2: Bölgeler Bazında Yat / Kruvaziyer Yolcu Talep Tahmin Modeli.....102
Şekil B.3.1: Yat Kullanımına Yönelik Düzenlemelerin Yapılması Önerilen Balıkçı Barınakları 121
Şekil B.3.2: Türkiye'de Kruvaziyer Turizmin Geliştirileceği Noktalar ve Statüleri 125
Şekil B.4.1: 1. Bölge Bodrum-Kaş Alan Statüleri ve Sınırlar.....141
Şekil B.4.2: 2. Bölge Çeşme - Bodrum Alan Statüleri ve Sınırlar.....142
Şekil B.4.3: 3. Bölge Kuzey Ege Alan Statüleri ve Sınırlar 143
Şekil B.4.4: 4. Bölge Kaş - Gazipaşa Alan Statüleri ve Sınırlar 144
Şekil B.4.5: 5. Bölge Doğu Akdeniz Alan Statüleri ve Sınırlar 145
Şekil B.4.6: 6. Bölge Marmara Alan Statüleri ve Sınırlar 146
Şekil B.4.7: 7. Bölge Karadeniz Alan Statüleri ve Sınırlar 147
Şekil B.4.8: 8. Bölge İstanbul Alan Statüleri ve Sınırlar 148
Şekil B.4.9: 1. Bölge Öneri Kapasitelerin Mekansal Dağılımı 150
Şekil B.4.10: 2. Bölge Öneri Kapasitelerin Mekansal Dağılımı 151
Şekil B.4.11: 3. Bölge Öneri Kapasitelerin Mekansal Dağılım 152
Şekil B.4.12: 4. Bölge Öneri Kapasitelerin Mekansal Dağılımı 153
Şekil B.4.13: 5. Bölge Öneri Kapasitelerin Mekansal Dağılımı 155
Şekil B.4.14: 6. Bölge Öneri Kapasitelerin Mekansal Dağılımı 156
Şekil B.4.15: 7. Bölge Öneri Kapasitelerin Mekansal Dağılımı 157
Şekil B.4.16: 8. Bölge Öneri Kapasitelerin Mekansal Dağılımı 158
Şekil B.4.17: Güney Ege ve Batı Akdeniz Kıyı Bölgelerinde Yer Alan Özel Çevre Koruma Bölgeleri 160
Şekil B.5.1: Kıyı Bölgesinde Yapılacak İmar Planlarının Hazırlanma ve Onay Süreci 183
Şekil B.5.2: Kıyı Yapıları Proje ve Uygulama Süreci 186

GİRİŞ

Uzun deniz seferlerinin ilk olarak antik dönemlerde Mısırlıların, Akdenize ve Hint Okyanusuna yol almaları ile başladığı bilinmektedir. O dönemlerde Firavunların, hafif kalkık pruvası, ince ve uzun gövdesi, trapez biçimli yelkenleri, rüzgarsız günlerde görev yapan kürekçileri ve arka kısmında küpeşteden yana sarkık duran kuyruk küreği biçiminde dümenleri olan ahşap gemileri vardı. Mısırlıların yaşadığı döneme rastladığı düşünülen Giritlilerin Minos uygarlığında da uzun menzilli gemilerin yapıldığı bilinmektedir. Daha sonra uzun deniz seferleri yapan diğer bir uygarlık olarak Fenikeliler karşımıza çıkmaktadır. O dönemlerde tüm Akdeniz kıyılarında konumlanmış ve aralarındaki bağlantıları deniz yolu ile sağlanmış olan Fenike ticaret kolonileri, denizcilik tarihinin en önemli merkezlerini oluşturmaktaydılar. Girit, Mısır ve Fenikelilerden sonra deniz seferleri yapan diğer uygarlıklar olarak Vikingleri, Venediklileri, Cenevizlileri ve onların son dönemlerinde de Osmanlıları görmek mümkündür. Akdenizin bu geleneksel ulaşım sisteminin dışında kalan ve hızlı yelkenli tekneler yapma konusunda tarih boyunca ünlü olan bir başka medeniyet ise Hollanda'lılardır. Onlar, kendi ticaret yolarını korsanlardan temizlemek ve kendi karasularında devriye görevi yapmak amacı ile hızlı yelkenli teknelerini sürekli geliştirmek zorunda kalmışlardır. Geliştirdikleri bu devriye teknelerine Hollanda (Dutch) dilinde "avcı" anlamına gelen "Yaght" ve gemi anlamına gelen "chift" sözcüklerini birleştirip "avcı gemi" anlamında "yacht" ismini vermişlerdir. Denizlerin korsanlardan temizlenip, deniz ticaret yollarının açılmasının ardından, bu deniz araçları yani yacht'lar (dilimizde yatlar) 17. yüzyılın sonları ve 18. yüzyılın başlarında rekreasyonel amaçlar için kullanılmaya başlanmıştır.

Ülkemizde benzer amaçlı yat kullanımı ve yat yarışlarının yapılması, Büyükada Yat Klübü tarafından 1898 yılında 2 haftalık düzenlenen seri yarışlar olarak tarihimizde yer almaktadır. Ancak 20. yüzyılın ilk çeyreği rekreasyonel amaçlı denizciliğimizi, takaları, çektirmeleri ve benzeri tekneleri, savaşların içinde denizlerde özveri ile görev yapma durumunda bırakmıştır. 1930'lara gelindiğinde ise ülkemizin modernleşme hamlelelerinin bir devamı olarak yatçılıkta da hamle yapılmış ve ülkemizdeki ilk resmi yat yarışlarından biri, 1932 yılı Eylül ayında, üç yarış üzerinden yapılan "İlk İstanbul Birinciliği" olarak tarihteki yerini almıştır.

Akdenizin eski geleneği olan denizciliğin, günümüzde tekne ve gemi sayısı ve büyüklüğündeki gelişmeler, yanaşma yerleri sayısındaki artış, deniz araçları imalat malzemelerindeki yenilikler, seyrüsefer yoğunluğu ve kruvaziyer gemileri ile yolcu sayısında meydana gelen artışlar gibi değişikliklerin hızla devam etmesi, kıyıların rasyonel kullanımını zorlamakta ve gerek Akdeniz'de ve gerekse dünyada sağlıklı bir planlama ihtiyacını ortaya çıkarmaktadır.

Ülkemizin tanıtımında ve kültürlerin kaynaşmasında, ekonomik olarak da ülke kaynaklarına yapacağı katkı ile çok önemli bir işlev üstlenen deniz turizm sektörünün ülkemiz çıkarları doğrultusunda en iyi şekilde planlanması temel ilke olmalıdır. Bu doğrultuda yat turizmi amaçlı kıyı tesislerinin yolcu ve kruvaziyer hizmeti sunacak terminallerin planlanması ve hayata geçirilebilmesi için bölgesel potansiyelin ve ihtiyaçların tespiti, ulusal politikaların belirlenmesi için Turizm Kıyı Yapıları Master Plan Çalışmasına geçilmiş olup gerçekleştirilen çalışmalar, izlenen yöntemler ve ulaşılan sonuçlar bu raporda anlatılmıştır.

Bu çalışma amaç, yöntem ve stratejik hedeflerin tanımlanması ile irdelenmektedir.

Amaç

Ülkelerin turizm gelirlerinin artışı, turizm ile ilgili kara ve deniz yapılarının doğru planlanmasına bağlıdır. Ülkemizde de turizm kaynaklı döviz gelirlerinde sağlanacak artış için turizm kıyı yapılarının planlanması ve geliştirilmesi öncelikli durum olarak değerlendirilmelidir.

Turizm Kıyı Yapıları Master Planı Çalışması, turizmin önemli bir alt sektörü olan deniz turizmi ve yat turizminde, mevcut durumu, sorunları ve paydaşların beklentilerini değerlendirmek, bu alanda zamanla artan genel ve bölgesel talepleri tahmin etmek, bu talepleri yerinde ve zamanında karşılamak amacındadır. Ayrıca deniz turizmini ülkemiz kıyılarında yaygınlaştırmak üzere ihtiyaç duyulacak kıyı yapıları altyapısını, tip, işlev, kapasite ve konum olarak saptamak, bu sektörde istihdamı artırmak ve ülke ekonomisine artı değer katmak üzere stratejiler geliştirilmesini ve plan oluşturulmasını hedeflemektedir.

Bu çalışmada ülkenin turizm kaynaklı döviz gereksinimlerini karşılamada önem arz eden ve hızla gelişmekte olan bir hizmet sektörü olarak ülke ekonomisine katkıda bulunan "turizm" için değerlendirmeler yapılmaktır. Bu anlamda özellikle deniz turizminin önemli bir alt sektörü olan yat turizminin mevcut durumunun ve sorunlarının tespiti, çözüm yollarının ve gelişim yöntemlerinin araştırılması ve yapılan tahminlerle ileriye dönük ulusal planlama politikalarının üst ölçekte belirlenmesi genel amaç olarak belirlenmektedir.

Yöntem

Turizm Kıyı Yapıları Master Planı çalışmaları; ilke olarak, bu işe ilişkin Özel Teknik Şartnamede (İş Tanımı) sözü edilen sıralama ve süreçlere uygun olarak yapılmaya çalışılmıştır. Bununla birlikte, bazı aşamalarda ve teknik konularda ek ayrıntı ve süreçlere de girilmiştir. Bunlar aşağıda özetlenmiştir.

Çalışmanın **ilk aşamasını**, "*Mevcut Durumun Değerlendirmesi"* oluşturmaktadır. Bu aşamada birkaç farklı çalışma gerçekleştirilmeye çalışılmıştır. Bu bağlamda ilk olarak; verinin toplanması, depolanması ve değerlendirmesi tamamlanmış ve veri tabanı oluşturulmuştur. Bu aşamada ayrıca, daha önce yapılan master planların değerlendirilmesi de yapılmıştır.

İkinci aşama, "*İhtiyaç Duyulan Kapasitelerin Karşılanmasına Yönelik Olarak Mevcut Tesislerin Geliştirilmesi ve/veya Yeni Tesislerin Planlaması"* olarak tanımlanmıştır. Bu aşama talep tahmin modelinin kurulması ve işletilmesi, yat limanlarına olan talebin 2030 yılına kadar 5 yıl aralıklarla saptanması çalışmalarını içermektedir. Bu çalışmalara ek olarak, ülkesel ve bölgesel bazda belirlenen yatırım gereksinmelerinin, mevcut kapasitelerinde gözetilerek saptanması ve yeni yatırım gereksinimlerinin mekan ve zaman belirtilerek planlanmasıdır. Bunu takip eden çalışma ise liman hinterlantlarındaki diğer taşıma türleri itibarıyla entegrasyon olanaklarının araştırılmasıdır. Bu çalışmaların ışığında Master Plan, yasal ve yönetsel düzenleme önerileri ile sonuçlandırılmıştır.

Görüldüğü gibi Master Plan Çalışması farklı ve ardışık aşamalardan oluşan geleneksel planlama sürecinin yaşanması ile elde edilecektir. Plan kapsamında durum ve sorun tespiti bağlamında "Analiz ve Sentez" çalışmaları, geleceğin kurgulanması bağlamında da "Sayısal Tahminler", "Alınması Gerekli Fiziki ve Mali Önlemler ve Yatırımlar" ve nihayet "Yasal ve Yönetsel Düzenlemeler" çalışmaları yapılmıştır.

Master Plan Çalışmaları sürecinde **iki hususa** önem verilmiştir. Bunlardan **ilki "**katılımcılık"tır. Planlama sürecinde; Güçlü-Zayıf Yönler, Tehdit ve Fırsatlar (GZFT) analizlerinin yapılması amacıyla "Katılımcı Karar Toplantısı" düzenlenmiştir. Bunlara ek olarak "Bölge Toplantısı" ve yat limanları ile ilgili anketler yapılmıştır.

İkinci diğer husus ise "saydam olmak"tır. Tüm gelişmeler ve plan kararları tüm ortaklara ara raporlarla duyurulmaya çalışılmıştır.

Stratejik Hedefler

Günümüzde, yat limanları yalnızca yatçıların teknelerini barındırabildikleri, yakıt, gıda ve su gibi temel ihtiyaçlarını temin edebildikleri yerler olarak değil, bölgesel sosyo-ekonomik gelişmeninde odak noktası olarak tanımlanmaktadır. Yat limanları, yatçılık endüstrisinin temel altyapısını oluşturduğu gibi ulusal bölgesel ve yerel gelişim planlarında da farklı sektörlerin, sanayi dallarının gelişmelerinde çekici güç olarak planlanmaktadır. Yat limanlarının planlanmasındaki stratejik çalışmalar 3 aşamadan oluşmaktadır:

1. Ulusal: Bu aşama ulusal ve uluslararası gelişmeler göz önüne alınarak (arz-talep), ülke çıkarlarını koruyacak bir şekilde ülkenin ana kıyı bölgelerinine göre, üst düzey planlanma yapılmasıdır.

2. Bölgesel: Bölgesel ölçekli çalışmalar temelde, sosyo-ekonomik gelişmeler ve farklı ekonomik sektörler düşünülerek bütünleşik kıyı alanları planlanmasının yapılmasıdır. Bu planlama kapsamında deniz turizmi sektörü gelişmesi ve onun merkezi olan yat limanları gelişimi de yer almaktadır.

3. Yerel: Yerel ölçekli çalışmalarda ise yat limanının yer seçiminin mühendislik kriterleri, çevresel etkiler ve sosyo-ekonomik etkiler göz önüne alınarak saptanmasıdır.

Master Planın oluşmasında izlenecek olan stratejik hedefler aşağıda verilmiştir.

- Türkiye'nin Akdeniz ve Karadeniz havzasında gelişen yat turizmindeki payını arttırmak, ülke ekonomisine, denizciliğine, istihdam hacmine ve teknolojik gelişimine katkıda bulunmak,
- Yat turizmini tüm kıyılarımızda yaygınlaştırmak,
- Akdeniz, Ege ve Karadeniz'de sürdürülebilir kıyı kullanım çeşitliliğini arttırmak, yerel ekonomileri çok sektörlü hale getirmek,
- Turizm ürününü çeşitlendirmek ve yat turizmini desteklemek, bu bağlamda, turizmi yıl boyuna yaymak, farklı turizm ürünleri arasındaki bütünleşmeyi arttırmak,
- Metropollerin ve diğer yerleşmelerin turizm, spor ve dinlence (rekreasyon) gereksinmelerini karşılamak, bu bağlamda çağdaş kentli yaşamına ve toplumsal gelişmeye katkıda bulunmak,
- Kent turizminin gelişmesine katkıda bulunmak, eko-turizmi (yerel çekici özellikleri) deniz turizmiyle de desteklemek,

- Ülke tanıtımına etkin biçimde katkıda bulunmak,
- Komşu ülkelerle spor, kültürel ve sosyal etkinlikler yapılabilmesine olanak sağlamak,
- Toplumun ve özellikle genç neslin denizcilik, deniz turizmi ve deniz ve su sporlarına ilgisini arttırmak, bu bağlamda çevre bilincini ve farkındalığını sağlamak,
- Turizm sektöründe gerekli insan gücünü yetiştirecek eğitim vermek,
- En küçük ilde bile yaklaşık 50 teknelik bir bağlama ihtiyacı kabulüyle edilerek denizle bütünleşmeyi sağlamaktır.

Sonuç olarak, deniz turizmi, ekonomik olarak ülke kaynaklarına yaptığı katkı ile ülkemizin tanıtımında ve kültürlerin kaynaşmasında çok önemli bir görev üstlenmektedir. Bu nedenle, deniz turizm sektörünün ülkemiz çıkarları doğrultusunda ulusal ve bölgesel ölçeklerde en iyi şekilde planlanması gerekmektedir. 2030 yılına kadar 5 yıllık aralıklarla yapılacak olan talep tahmin çalışmalarıyla deniz turizm sektörü ve onun alt sektörü olan yat turizmi gelişme potansiyelinin ulusal ve uluslararası ölçekte tahmin edilmesi, ülkemizin ulusal politikalarının belirlenmesini ve bu politikaların Turizm Kıyı Yapıları Master Plan Çalışmasına temel teşkil etmesini sağlayacaktır.

A. MEVCUT DURUM, GELİŞME EĞİLİMLERİ VE SEKTÖRE ÖZEL DEĞERLENDİRMELER

A.1. Günümüz Deniz Turizmi Tesislerine İlişkin Tanımlama ve Nitelikleri Hakkında Değerlendirme

Deniz turizmi ile ilgili kullanılan tanımlar, sınıflandırmalar ve kriterler 24/07/2009 tarih ve 27298 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan "**Deniz Turizmi Yönetmeliği**"nden alınmıştır. Deniz Turizmi Yönetmeliği **Ek 1**'de verilmiştir.

A.2. Turizm Sektörüne İlişkin Yurtiçi Gelişmeler

Türkiye son yıllarda turizm sektöründe öncü atılımlar yapan ve ciddi gelişme kaydeden ülkelerin başında gelmektedir. 1990'lı yılların başından bu yana turizm sektörü, hem ziyaretçi ve konaklama olanaklarını arttırmış, hem de turizm ürününü çeşitlendirmiştir. Bu çeşitlilikler:

- Kitle turizmi (deniz, kış, kentsel turizm/yurt dışı örnekler – Londra, Paris, Prag, Viyana gibi)
- Kitle turizminin etkisi ile gelişen yarı kitlesel yarı alternatif turizm (kültür/arkeoloji, bazı özel turizm türleri – rafting, yamaç paraşütü vb.)
- Alternatif turizm (doğa tanıma, eko-turizm, çiftlik/tarım, sağlık/termal, etnografik)
- Deniz (yat ve kruvaziyer) turizmi

Türkiye en büyük başarıyı kitle turizminde elde etmiştir. Konaklama tesisleri ile oda ve yatak sayılarındaki artış bu hipotezi kanıtlamaktadır. Bu tesisler deniz, kum ve güneş olarak simgeleştirilen Güney Ege ve Batı Akdeniz Bölgesi'nde yoğunlaşmıştır.

Bu bölümde, Turizm Kıyı Yapıları Master Plan Çalışması çerçevesinde Türkiye'deki turizm sektörünün ve hareketliğinin gelişimi ve rakamsal değerleri üzerinde durulmuş ve Master Plan kapsamında yer alan yat ve kruvaziyer turizmi ile ilgili detaylı çalışmalar yapılmıştır.

A.2.1.Türkiye'de Turizm Sektörünün Gelişimi

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

Tablo A.2.1'de görüleceği üzere Türkiye'ye gelen turist sayısı 1963 yılında 198,000 kişi iken, bu sayı 2007 yılında 23 milyonu geçmiştir. Aynı dönemde turizmden elde edilen gelir 7 milyon Amerikan dolarından yaklaşık 14 milyar USD'ye yükselmiştir.

Grafik A.2.1 ve **Tablo A.2.2**'de görüleceği üzere onar yıllık dönemler itibarıyla artış hızları incelendiğinde, sürekli artan bir eğilim ortaya çıkmaktadır. 2007 döneminde turist sayısının

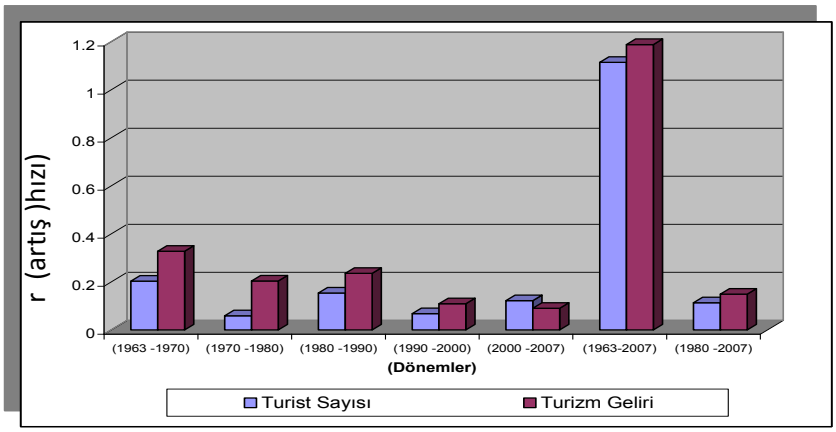
artış hızı turizm gelirinin artış hızından daha yüksektedir. Bu durum, turist başına düşen harcamanın azaldığını göstermektedir.

Tablo A.2.1: Belli Yıllar İtibarıyla Türkiye'ye Gelen Yabancı Turist Sayıları ve Turizm Gelirleri

Yıllar	Yabancı Ziyaretçi Sayısı (1000 kişi)	Yabancı Ziyaretçi Harcaması (Milyon $)
1963	198	7
1970	724	51
1980	1,288	326
1990	5,389	2,705
2000	10,412	7,636
2007	23,341	13,990

Kaynak: www.tursab.org.tr

Grafik A.2.1: Türkiye'ye Gelen Turist Sayısı ve Turizm Gelirlerinin Dönemler İtibari ile Artış Hızları (1963-2007)



Kaynak: www.tursab.org.tr

Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın turizm istatistiklerine göre yıllar itibarıyla yerli ve yabancı ziyaretçi sayıları, turizm geliri ve ziyaretçi başına düşen harcama değerleri **Tablo A.2.2**'de görülmektedir. Buna göre ziyaretçi sayıları ve turizm gelirleri artış gösterirken, ziyaretçi başına düşen harcama değerlerinde azalma görülmektedir.

Tablo A.2.2: Yerli ve Yabancı Ziyaretçilerin Yıllara Göre Dağılımı

	Yabancı Ziyaretçi			Yerli Ziyaretçi		
	Turizm Geliri	Ziyaretçi Sayısı	Ortalama Harcama ($)	Turizm Geliri	Ziyaretçi Sayısı	Ortalama Harcama ($)
2001	7,386,246	11,276,532	655	2,680,908	2,173,589	1,233
2002	9,009,677	12,921,981	697	2,891,247	2,292,535	1,261
2003	9,676,623	13,701,418	706	3,526,520	2,600,632	1,356
2004	12,124,059	17,202,996	705	3,763,639	3,059,644	1,230
2005	13,929,300	20,522,621	679	4,224,203	3,601,880	1,173
2006	12,556,829	19,275,948	651	4,294,117	3,872,721	1,109
2007	13,989,952	23,017,081	608	4,497,055	4,197,907	1,071
2008	16,761,182	26,379,845	635	5,149,782	4,549,347	1,132
Artış Hızı (2001 - 2008)	0.124	0.129	-0.004	0.098	0.111	-0.012

Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2009

Türkiye'de turizm sektöründe yaşanan gelişmelere bağlı olarak tesis sayısı ve yatak sayısında ciddi artış görülmektedir. **Tablo A.2.3**'de 1970'den 2007'e kadar olan dönemdeki turizm işletme ve yatırım belgeli tesislerdeki oda ve yatak kapasitesi görülmektedir. 1970 yılında 28,354 olan işletme belgeli yatak sayısı 2007 yılında 532,262'ye çıkmıştır.

Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın verilerine göre belediye belgeli turizm tesislerinde de yatak sayısında artış görülmektedir. Öyle ki, Türkiye'de 1987 yılında 5,536 tesis ve 188,491 yatak sayısı 2006 yılında 7,033 tesis ve 395,671 yatak sayısına çıkmıştır.

Artık doyma noktasına gelen deniz–kum–güneş temalı kitle turizminin çeşitlendirilerek turizm faaliyetlerinin geliştirilmesi, ziyaretçi sayılarının ve elde edilen gelirin arttırılması gerekmektedir. Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından 2007 yılında hazırlanan "Türkiye Turizm Stratejisi 2023" planında da bu olguya vurgu yapılmaktadır. Turizmin çeşitlendirilmesi, turist sayılarının arttırılması, ortalama harcama değerinin yükseltilerek turizm gelirlerinin arttırılması hedeflenmektedir.

Tablo A.2.3: Turizm İşletme ve Yatırım Belgeli Tesislerin Sayıları ve Bu Tesislerin Oda ve Yatak Kapasitelerinin Yıllara Dağımı (1970-2007)

Yıl	Turizm Yatırımı Belgeli			Turizm İşletmesi Belgeli		
	Tesis Sayısı	Oda Sayısı	Yatak Sayısı	Tesis Sayısı	Oda Sayısı	Yatak Sayısı
1970	301	13,372	25,872	292	15,243	28,354
1971	259	13,116	25,619	337	17,282	32,114
1972	157	10,400	19,874	363	18,578	34,628
1973	180	12,564	24,605	388	20,517	38,528
1974	185	13,232	25,739	400	21,699	40,895
1975	202	12,846	25,956	421	23,860	44,957
1976	227	12,802	26,068	439	24,983	47,307
1977	261	14,359	28,230	446	26,496	50,379
1978	261	13,127	26,190	473	27,233	52,385
1979	265	12,803	25,727	494	28,013	53,956
1980	267	13,019	26,288	511	28,992	56,044
1981	278	15,159	30,291	529	30,050	58,242
1982	339	18,172	36,332	569	32,011	62,372
1983	376	21,410	43,425	611	33,694	65,934
1984	412	26,372	53,615	642	34,666	68,266
1985	501	34,251	71,521	689	41,351	85,995
1986	638	48,615	101,383	731	44,342	92,129
1987	892	73,537	153,786	834	51,040	106,214
1988	1,268	105,736	218,445	957	58,914	122,306
1989	1,662	139,497	288,896	1,102	70,603	146,086
1990	1,921	156,702	325,515	1,260	83,953	173,227
1991	1,987	158,379	331,711	1,404	97,260	200,678
1992	1,938	148,017	309,139	1,498	106,476	219,940
1993	1,788	132,395	276,037	1,581	113,995	235,238
1994	1,578	114,913	240,932	1,729	128,065	265,136
1995	1,334	96,517	202,483	1,793	135,436	280,463
1996	1,309	96,592	202,631	1,866	145,493	301,524
1997	1,402	110,866	236,632	1,933	151,055	313,298
1998	1,365	116,286	249,125	1,954	151,397	314,215
1999	1,311	114,840	245,543	1,907	153,749	319,313
2000	1,300	113,452	243,794	1,824	156,367	325,168

2001	1,237	106,683	229,047	1,998	177,371	368,819
2002	1,138	102,972	222,876	2,124	190,327	396,148
2003	1,130	111,894	242,603	2,240	202,339	420,697
2004	1,151	118,883	259,424	2,357	217,664	454,290
2005	1,039	128,005	278,255	2,412	231,123	483,330
2006	869	123,326	274,687	2,475	241,702	508,632
2007	776	112,541	254,191	2,514	251,987	532,262
1970-2007 Artış Hızı	0.026	0.059	0.064	0.060	0.079	0.082
1985-2007 Artış Hızı	0.020	0.056	0.059	0.061	0.086	0.086
1990 - 2007 Artış Hızı	- 0.052	- 0.019	- 0.014	0.041	0.067	0.068
2000-2007 Artış Hızı	- 0.071	- 0.001	0.006	0.047	0.071	0.073

Kaynak: Turizm İstatistikleri, Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2009

A.2.2 Türkiye'de Ana Turizm Ürünleri ve Ülke Ölçeğinde Dağılım

Türkiye'de 56 ilde 232 adet fiilen yürürlükte olan Turizm Merkezi, Turizm Alanı ve Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Bölgesi yer almaktadır. Bu bölgeler incelendiğinde 5 başlık altında toplanabilecek turizm çeşidi öne çıkmaktadır. Bunlar;

a. Deniz – kıyı bölgesi turizmi
b. Dağ – kış sporları turizmi
c. Termal Turizm
d. Yayla Turizmi
e. Kültür Turizmi

Akdeniz ve Ege bölgelerinde yer alan turizm merkezleri, alanları ve kültür ve turizm koruma geliştirme bölgeleri incelendiği zaman ağırlıklı olarak deniz – kıyı bölgesi turizmi ve termal turizm ağırlıklıdır.

Marmara bölgesinde termal turizm ve kültür turizmi ağırlıklıdır.

Karadeniz bölgesinde yer alan alanlarda ise baskın turizm türü yayla turizmidir.

Tüm Türkiye'deki Turizm Merkezi, Turizm Alanı ve Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Bölgelerinde Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından, planlama çalışmaları ile öngörülen yatak sayısı 1,791,840 adettir.

Kıyı bölgesinde bulunan 15 ilde yer alan 114 Turizm Merkezi, Turizm Alanı ve Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Bölgesinin toplam öngörülen yatak sayısı 1,160,104'dür. Kısacası, öngörülen yatak tahminlerinin yaklaşık %65'i kıyı kesiminde yer alan Turizm Merkezi, Turizm alanı ve Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Bölgelerinde yer almaktadır (**Tablo A.2.4 ve Şekil A.2.1**).

Tablo A.2.4: Kıyı Bölgesinde Yer Alan Turizm Merkezleri, Alanları ve Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Alanları Plan Durumları ve Yatak Kapasiteleri

İLİ	TM, TA VE KTKGB ADI	PLAN DURUMU	ONAY TARİHİ	Plan Yatak Kapasitesi
ADANA	Yumurtalık TM (20.09.1991-20997)	Adana Karataş Yumurtalık KTKGB içerisinde kalıyor ÇDP Onaylı	27.09.2005	0
	ADANA KARATAŞ YUMURTALIK KTKGB SINIR DARALTMASI (13.03.2008-26815 RG)	ÇDP Onaylı	20.12.1996, 30.07.2003, 27.09.2005	20,000
ANTALYA	ALANYA ALARA ÇAYI GÜNEYİ TM (06.01.2005 - 25692)	ÇDP Onaylı Okurcalar NİP ve UİP Onaylı	26.10.2004 05.10.2005 17.08.2007	15,000
	ALANYA BATISI TM (13.09.1989 -20281)	Doğu Antalya ÇDP Konaklı NİP ve UİP; Türkler NİP ve UİP Onaylı Avsallar NİP ve UİP Payallar NİP Payallar UİP Alanya Akhan NİP UİP	21.05.2007 09.09.2005 19.08.2005 26.10.2006 04.02.1997 16.07.1998 28.12.2007	60,000
	ALANYA ÇENGER TM (06.01.2005 - 25692)	ÇDP, NİP Mevzii UİP	21.05.2007 02.02.1990 18.02.2005	3,000
	ALANYA İNCEKUM TM (06.01.2005 -25692)	ÇDP, Mevzii NİP ve UİP	07.03.2008	7,500
	ARAPSUYU TM (20.05.1991 - 20876)	ÇDP Onaylı	08.11.1996	0
	BELEK TM (08.12.2006 - 26370)	Doğu Antalya ÇDP Değ. Serik-Belek Kadriye NİP ve UİP Belek Yerleşimi NİP ve UİP	25.11.2002 28.01.2004 (YD) 04.09.2006 15.06.2006	53,000
	DEMRE-KALE KIYI BANDI TM SINIR DARALTMASI (07.10.1997 - 19.10.2006 26324)	Kaş Finike Kumluca ÇDP D. Antalya Demre Kıyı Bandı NİP ve UİP NİP UİP REVİZYONU	07.10.2005 28.02.2006 Ekim 2008	16,769
	GAZİPAŞA TM (13.09.1989 -20281)	NİP ve UİP	23.05.2006, 28.06.2007	10,000
	İBRADI MAŞATA YAYLASI TM (11.01.1998 - 23227)	İbradı NİP ve UİP	12.05.2003	0
	KALEİÇİ TM (06.09.1982 -)	Kaleiçi Kor. İm Pl. Rev. Onaylı	13.05.1992	0
	KAŞ - KALKAN KIYI BANDI TA(05.03.1990 - 20452)	Antalya Kaş-Finike-Kumluca ÇDP Onaylı	09.10.1992	5,000
	KEMERAĞZI KUNDU KTKGB (06.09.2004 - 25575)	Antalya (Düden - Aksu Arası) ÇDP, Antalya NİP Onaylı ÇDP ve NİP Değ. Kemerağzı-Kundu KTKGB ÇDP NİP, UİP REVİZYON	27.09.2002 30.07.1998 08.05.2006, 12.06.2007, 09.11.2007	30,000
	KONYAALTI TM (06.09.2004 - 25575)	Antalya Konyaaltı TM NİP Onaylı UİP ONAYLI	01.08.2002 NİSAN 2008	1,700
	MERKEZ KTKGB (31.12.2004 - 25687)	Antalya B.B. Tarafından onaylı Mevzii planlar bulunmaktadır.	-	0
	PERGE KONGRE VE FUAR MERKEZİ TM (09.04.1997 - 22959)	ÇDP ONAMA AŞAMASINDADIR	-	0
	SERİK ÇOLAKLI TM (07.12.1985 - 18951)	ÇDP, NİP ve UİP Değişiklikleri	27.02.2004	1,800
	SERİK MANAVGAT KIYI KESİMİ TM (05.08.1986 - 19186)	ÇDP Onaylı	29.05.2007	1,600
		Silkar Golf NİP ve UİP	26.02.2007	
	SİDE II NOLU TM (06.01.2005 - 25692)	ÇDP, Kızılağaç Yerleşimi ve KUM MEVKİİ NİP ve UİP	29.05.2007 18.10.2006 20.11.2007 10.10.2008	50,000
	SİDE TA (20.09.1991 - 20997)	Manavgat ÇDP Rev. Manavgat NİP UİP Side NİP UİP	29.05.2007 20.02.2007 07.11.2006	80,000

		Ilıca NİP UİP	24.07.2008	
	GÜNEY ANTALYA TA (05.03.1990 - 20452)	Güneybatı Antalya ÇDP Mahkeme Kararı ile İptal Edildi ÇDP Çalışmaları Devam Etmektedir. Adrasan NİP ve UİP; Beldibi NİP ve UİP; Çamyuva NİP ve UİP+Kısmi Rev.; Kemer NİP ve UİP; Kemer NİP ve UİP Tekirova UİP+İlave UİP Onaylı **Göynük ÇDP DEĞ.** **KİRİŞ ÇDP DEĞ.**	09.11.2005 09.11.2005 05.08.2002 28.06.2004 26.08.1998, 28.12.1998 10.05.2005 15.04.2004 20.05.2005 19.09.2002 19.11.2003 **08.08.2008** **08.08.2008**	70,000
	KUZEY ANTALYA KTKGB (06.01.2005 - 25692)	Plan çalışmaları devam etmekte olup kadastro sorunları sebebiyle sonuçlandırılamamıştır. (Çevre ve Orman Bakanlığından tasarruf hakkı istenmiştir.)		50,000
	OYMAPINAR KTKGB (06.01.2005 - 25692)	ÇDP ONAYLI	17.07.2008	30,000
	BOĞAÇAY ÇANDIR ÇAYI GÖKSU ÇAYI TM (05.05.2007 - 26513)	PLANLAMA ÇALIŞMALARINA BAŞLANILMIŞTIR.		0
	ALANYA AKSEKİ TM (01.09.2005 - 25923)	Mera Alanı Olması Dolayısıyla Plan Çalışmasına Başlanamamıştır.		0
AYDIN	AKBÜK TM (20.09.1991 - 20997)	Yenihisar Akbük ÇDP; Aydın Akbük ÇDP Değişiklikleri; Akbük NİP ve UİP Değişiklikleri; Yenihisar NİP; Milas Akbük Saplıada 2. Kısım NİP; Didim Akbük TM NİP Onaylı, **AKBÜK I. KISIM NİP UİP REVİZYONU**	07.02.1983 20.03.2006 25.10.1989 25.03.1994 13.04.1992 21.01.2003 23.11.1989 21.01.2003 **06.02.2008**	6,600
	DİDİM KTKGB (06.01.2005 - 25692)	ÇDP Onaylı	20.07.2006	70,000
	KUŞADASI I NOLU TM (09.04.1987 - 18475)	KUŞADASI ÇDP ONAYLI NİP, UİP ve Değişiklikleri Onaylı	OCAK 2008 07.06.1991 12.02.1993	150
	KUŞADASI ÇAMLİMANI TM TEVSİİ (07.12.1985 - 18951 , 06.01.2005-25692)	Kuşadası ÇDP Onaylı, ÇDP D.	06.03.1990 21.03.2006	1,000
	KUŞADASI YAT LİMANI TM (06.01.2005 - 25692)	Kuşadası ÇDP ONAYLI, NİP ve UİP	MAYIS 2007 07.06.1991 12.02.1993	1,000
	AYDIN-BUHARKENT TERMAL TM (13.03.2008 - 26815)	UİP ONAYLI	27.11.1997	0
	AYDIN - TRALLEİS TERMAL TM (16.12.2006 - 26378)	NİP,UİP ONAYLI	14.11.2007	2,000
BALIKESİR	MARMARA GÜNEYİ ADALAR KTKGB (26.01.2008 - 26768)	ÇDP İHALESİ YAPILDI ÇALIŞMALAR DEVAM EDİYOR	-	0
ÇANAKKALE	BEHRAMKALE KADIRGA KOYU TM (20.09.1991 - 20997)	Güney Çanakkale Kıyı Kesimi ÇDP	18.12.1992	2,000
		Çanakkale Behramkale Kadırga Koyu TM KISMİ NİP	11.06.1997	
		Ayvacık Behramkale Kadırga Koyu NİP	20.03.2006	
		Çanakkale Kadırga Koyu TM Merkezi UİP	16.12.1997	
	SAROZ KÖRFEZİ KTKGB (08.12.2006 - 26370)	PLANLAMA ÇALIŞMALARI DEVAM ETMEKTEDİR.	-	0
	KÜÇÜKKUYU TM (20.09.1991 - 20997)	Güney Çanakkale Kıyı	18.12.1992	0

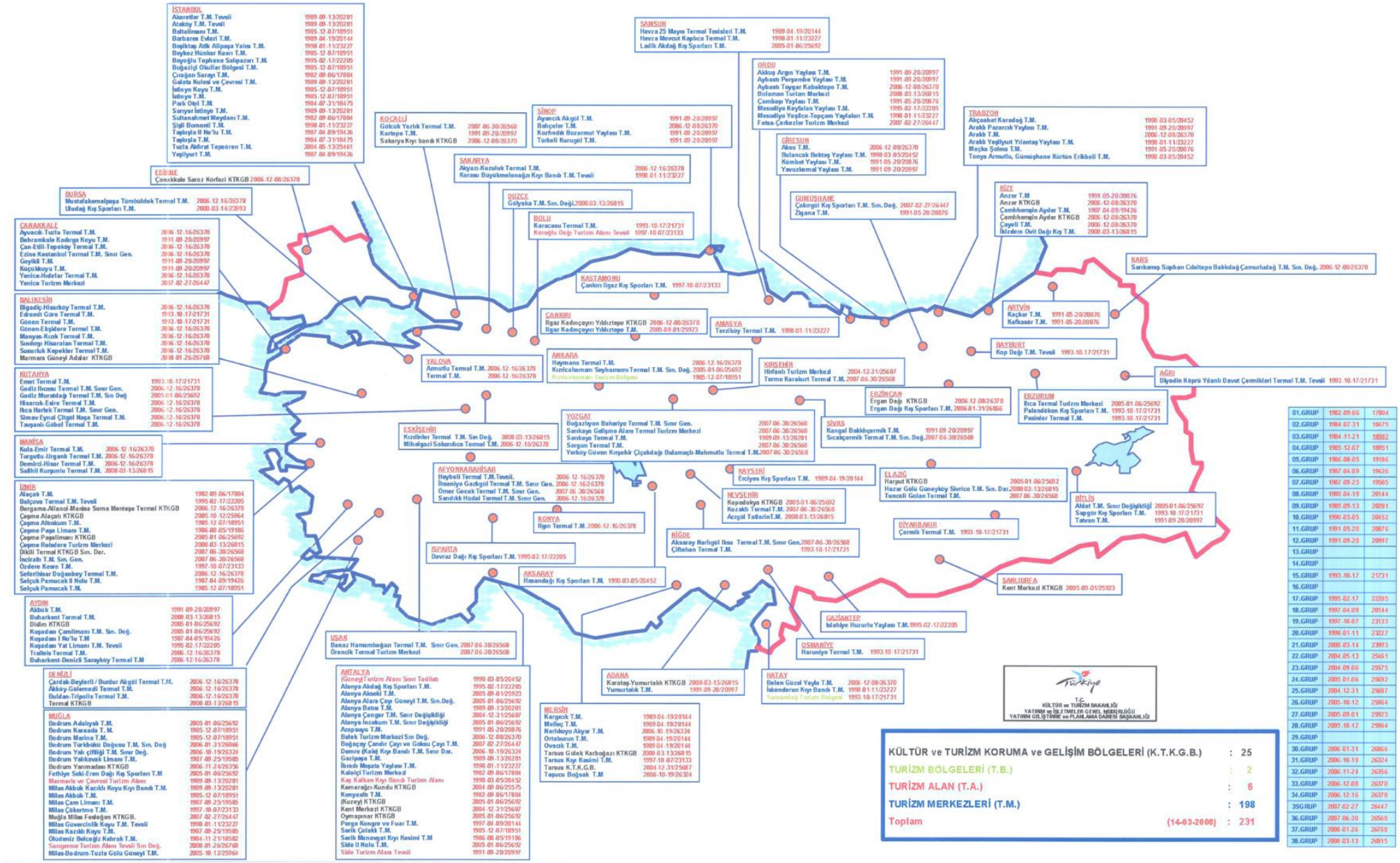
		Kesimi ÇDP,		
EDİRNE	SAROZ KÖRFEZİ KTKGB (08.12.2006 - 26370)	PLANLAMA ÇALIŞMALARI DEVAM ETMEKTEDİR.	-	0
GİRESUN	AKSU TM (12.08.2006 - 26370)	NİP,UİP ONAYLI	14.05.2007	500
HATAY	İSKENDERUN KIYI BANDI TM (11.01.1998 - 23227)	ÇDP Onaylı	14.09.1994 10.10.2005	5,000
	SAMANDAĞ TURİZM BÖLGESİ (17.10.1993 - 21731)	ÇDP Onaylı, ÇDP REVİZYONU	14.09.1994 2007	0
MERSİN	TARSUS KTKGB (31.12.2004)	Mersin Tarsus Kıyı Kesimi ÇDP	06.02.2004	0
	MERSİN TARSUS KIYI KESİMİ T.M. (07.10.1997)	Mersin Tarsus Kıyı Kesimi NİP	06.02.2004	
	KARGICIK TM (19.04.1989)	Batı İçel 1/25000 Ölçekli Kıyı Kes. ÇDP	26.12.1988	0
	MELLEÇ TM (19.04.1989)	Batı İçel 1/25000 Ölçekli Kıyı Kes. ÇDP	26.12.1988	0
	ORTABURUN TM (19.04.1989)	Batı İçel 1/25000 Ölçekli Kıyı Kes. ÇDP	26.12.1988	0
	OVACIK TM (19.04.1989)	Batı İçel 1/25000 Ölçekli Kıyı Kes. ÇDP	26.12.1988	0
	MERSİN NARLIKUYU AKYAR T.M. (19.10.2006)	Batı İçel 1/25000 Ölçekli Kıyı Kes. ÇDP	26.12.1988	0
	MERSİN TAŞUCU BOĞSAK T.M (19.10.2006)	Batı İçel 1/25000 Ölçekli Kıyı Kes. ÇDP	26.12.1988	0
	TARSUS KTKGB (31.12.2004 - 25687)	Mersin Tarsus Kıyı Kesimi ÇDP ÇDP DEĞ.	06.02.2004 27.09.2005	11,500
	MERSİN TARSUS KIYI KESİMİ T.M. (07.10.1997 - 23133)	Mersin Tarsus Kıyı Kesimi NİP	06.02.2004	0
	KARGICIK TM (19.04.1989 - 20144)	Batı İçel 1/25000 Ölçekli Kıyı Kes. ÇDP	26.12.1988	900
	MELLEÇ TM (19.04.1989 - 20144)	Batı İçel 1/25000 Ölçekli Kıyı Kes. ÇDP	26.12.1988	1,000
	ORTABURUN TM (19.04.1989 - 20144)	Batı İçel 1/25000 Ölçekli Kıyı Kes. ÇDP	26.12.1988	2,500
	OVACIK TM (19.04.1989 - 20144)	Batı İçel 1/25000 Ölçekli Kıyı Kes. ÇDP	26.12.1988	0
	MERSİN NARLIKUYU AKYAR T.M. (19.10.2006 - 26324)	Batı İçel 1/25000 Ölçekli Kıyı Kes. ÇDP	26.12.1988	0
	GÜLEK KARBOĞAZI KTKGB (31.12.2004 - 25687)	-	-	0
	MERSİN TAŞUCU BOĞSAK T.M (19.10.2006 - 26324)	Batı İçel 1/25000 Ölçekli Kıyı Kes. ÇDP	26.12.1988	0
İSTANBUL	AKARETLER TM (13.09.1989 - 20281)	NİP ve UİP	03.08.1998 27.03.2001	0
	ATAKÖY TM (11.01.1998 - 23227)	NİP ve UİP	30.09.2004 13.04.2006 15.06.2007	20,000
	BALTALİMANI TM (07.12.1985 - 18951)	Boğaziçi NİP	22.07.1983	0
	BARBAROS EVLERİ TM (19.04.1989 - 20144)	NİP,UİP ONAYLI	22.09.2005	500
	BEŞİKTAŞ ATİK ALİ PAŞA YALISI TM (17.12.1995-22205)	NİP ve UİP	29.08.2001, 29.11.2001	200
	BEYKOZ HÜNKAR KASRI TM (07.12.1985)	Boğaziçi NİP	22.07.1983	
	BEYOĞLU TOPHANE SALIPAZARI TM (17.12.1995 - 22205)	NİP ve UİP Özelleştirme İdaresince Hazırlanmaktadır.	-	0
	BOĞAZİÇİ OKULLAR BÖLGESİ TM (07.12.1985 - 18951)	NİP ve UİP	20.11.2000, 10.05.2001	616
	ÇIRAĞAN SARAYI TM (06.09.1982 - 17804)	NİP ve UİP	22.07.1983, 02.04.1986	530
	GALATA KULESİ VE ÇEVRESİ TM (13.09.1989 - 20281)	NİP ve UİP, İstanbul B.B. Tarafından hazırlanmaktadır.	-	0
	İSTİNYE TM (07.12.1985 - 18951)	NİP ve UİP	09.05.2006	0
	İSTİNYE KOYU TM (07.12.1985 - 18951)	Boğaziçi NİP	22.07.1983	0
	PARK OTEL TM (31.07.1984 - 18475)	NİP ve UİP	08.09.2006	700
	SARIYER İSTİNYE TM (13.09.1989 - 20281)	Uran Holding A.Ş. Mahkeme Kararı Bekleniyor. Vakıflar + Şahıs	-	0

		Çalışmaları Devam Ediyor.		
	SULTANAHMET MEYDANI TM (06.09.1982 - 17804)	NİP ve UİP	22.09.2005	1,000
	ŞİŞLİ BOMONTİ TM (11.01.1998 - 23227)	NİP UİP	05.12.2007 12.11.2007	1,800
	TAŞKIŞLA TM (31.07.1984 - 18474)	NİP, UİP	14.07.1998 10.09.1998	800
	TAŞKIŞLA II NOLU TM (09.04.1987 - 19426)	NİP, UİP	11.12.1995 27.03.2001	0
	TUZLA AKFIRAT TEPEÖREN TM (13.05.2004 - 25461)	NİP ve UİP	09.09.2003	0
	YEŞİLYURT TM (09.04.1987 - 19426))	NİP ve UİP	10.09.1998	0
İZMİR	ALAÇATI TM (06.09.1982 - 17804)	İzmir Çeşme-Alaçatı-Paşalimanı KTKGB ÇDP (YÜRÜTMEYİ DURDURMA)	25.04.2006	7,060
	ÇEŞME-ALAÇATI KTKGB (12.10.2005)	Alaçatı Koruma Amaçlı NİP + İLAVE-REVİZYON NİP	28.03.2000	
		Alaçatı Koruma Amaçlı UİP	15.03.2002	
	BALÇOVA TERMAL TM (17.02.1995 - 22205)	UİP	30.12.1982	1,100
	ÇEŞME ALTINKUM TM (07.12.1985 - 18951)	İzmir Çeşme-Alaçatı-Paşalimanı KTKGB ÇDP (YÜRÜTMEYİ DURDURMA)	25.04.2006	18,300
		Altınkum UİP (Ödenek aktarılmış olup İzmir Çeşme-Alaçatı-Paşalimanı KTKGB ÇDP'ye uygun revizyon çalışmaları harita alımını takiben başlatılacaktır.)	13.02.1986	
	ÇEŞME PAŞALİMANI TM (05.08.1986 - 19186)	İzmir Çeşme-Alaçatı-Paşalimanı KTKGB ÇDP (YÜRÜTMEYİ DURDURMA)	25.04.2006	2,000
	ÇEŞME PAŞALİMANI KTKGB (06.01.2005 - 25692)	İzmir Çeşme-Alaçatı-Paşalimanı KTKGB ÇDP (YÜRÜTMEYİ DURDURMA)	25.04.2006	50,000
	İNCİRALTI TM (20.09.1991 - 20997)	Mevzii İmar Planı (1/1000 ve 1/5000) Tarım alanlarına ilişkin görüş beklenmektedir. ÇDP ONAYLI	01.01.2005 16.05.2007	500
	ÖZDERE KESRE TM (07.10.1997 - 23133)	Seferhisar Dilek Yarımadası ÇDP	01.05.1985	9,730
		Özdere Turizm Yerleşme Alanı UİP	07.01.1998	
	SEFERİHİSAR DOĞANBEY TERMALTM (07.12.1985 - 18951, 16.12.2006 - 26378)	ÇDP, NİP, UİP ONAYLI	18.02.2005, 15.03.2006	25,000
	REİSDERE TM (13.03.2008 - 26815)	I. DERECE DOĞAL SİT ALANI OLDUĞUNDAN PLAN ÇALIŞMASI YAPILAMAMAKTADIR.	-	0
	BERGAMA ALLİANOİ - MANİSA SOMA MENTEŞE TERMAL KTKGB (16.12.2006 - 26378)	ÇDP ÇALIŞMALARI DEVAM ETMEKTEDİR.	-	30,000
	DİKİLİ TERMAL KTKGB (30.06.2007 - 26568)	ÇDP ÇALIŞMALARI DEVAM ETMEKTEDİR.	-	50,000
	SELÇUK PAMUCAK TM (07.12.1985 - 18951)	ÇDP ONAYLI (YÜRÜTMEYİ DURDURMA)	14.06.2002	12,790
KOCAELİ	KOCAELİ-SAKARYA KIYI BANDI KTKGB (08.12.2006-26370)	ÇDP ONAYLI	14.07.2006	0
MUĞLA	BODRUM YARIMADASI KTKGB (24.11.2006 - 26356 - YD)	BODRUM YARIMADASI ÇDP	10.10.2007	100,000
	MİLAS BODRUM FESLEĞEN KTKGB (27.02.2007 - 26447)	ÇDP ÇALIŞMALARI DEVAM ETMEKTEDİR.	-	0
	BODRUM ADALIYALI TM (06.01.2005 - 25692)	ÇDP Değ. BODRUM YARIMADASI ÇDP	25.08.2005 10.10.2007	0

	KARAADA TM (07.12.1985 - 18951)	Bodrum Karaada NİP BODRUM YARIMADASI ÇDP	26.03.1982 10.10.2007	0
	MARİNA TM (07.12.1985 - 18951)	Bodrum Marina NİP Değ.	22.12.2000	0
		Bodrum UİP - Karada Marina UİP Değ. BODRUM YARIMADASI ÇDP	1982 - 2001 10.10.2007	
	BODRUM TÜRKBÜKÜ DOĞUSU TM (31.01.2006 - 26066)	Türkbükü Doğusu NİP	10.06.1999	0
		Gölköy UİP	04.08.1989	
		Türkbükü ÇDP Rev. Gölköy Mevzii İm. Planları BODRUM YARIMADASI ÇDP	17.02.20061990-1991-1993-1998-2001-2004 10.10.2007	
		Göltürkbükü Kor. Am. UİP.	10.02.2004	
	BODRUM YALIÇİFTLİĞİ TM (19.10.2006 - 26324)	Bodrum Yarımadası ÇDP Değ., Yalıçiftliği ÇDP Rev. Planı Yapılmaktadır	27.07.1989	0
		Bodrum Yarımadası NİP	27.07.1989	
		Yalıçiftlik TM NİP	30.05.2000	
		Yalıçiftlik TM NİP Değ.	07.08.2001	
		Yalıçiflik UİP - Rev. BODRUM YARIMADASI ÇDP	1996 - 1997 10.10.2007	
	BODRUM YALIKAVAK LİMANI TM (25.09.1987 - 19585)	Bodrum Yalıkavak Limanı TM NİP, Küdür Mevkii Koruma Amaçlı İmar Planları	10.06.1999 22.05.2006	0
		Bodrum Yalıkavak Dolgu İm. Pl - İlave Rev. İm Pl. BODRUM YARIMADASI ÇDP	1993 - 1997 10.10.2007	
	DALAMAN KTKGB SINIR TEVSİİ (31.01.2006 - 26066-YD)	Dalaman KTKGB ÇDP	25.04.2006	70,000
	FETHİYE SEKİ-EREN DAĞI KIŞ SPORLARI TM (06.01.2005 - 25692)	Muğla Valiliğine Halihazır Harita Alımı ve Plan yapımı için ödenek gönderilmiştir.	-	1,500
	MARMARİS VE ÇEVRESİ TA (13.09.1989-21281)	Marmaris NİP,UİP	25.07.2006	39,507
		Beldibi UİP	11.05.1998	
		İçmeler NİP,UİP	15.07.2005	
		İçmeler Dogu ve İskele UİP	13.10.2004	
		Armutalan NİP ve UİP İlave Rev. Planlar	14.06.2005	
		Marmaris Kumlubük Kıyı Kesimi TM NİP	23.08.1990	
		Turunç NİP D.	17.06.2005	
		Turunç UİP	01.10.2002	
		Turunç UİP D.	17.06.2005	
		Kumlubük UİP	01.06.2000	
		Aktaş Güneydoğusu ile Adaağzı TM NİP	13.05.1988	
	MİLAS KAZIKLI KOYU KIYI BANDI TM (13.09.1989 - 20281)	Milas Akbük Kazıklıkoyu Kıyıbandı ÇDP	25.10.1991	15,000
		Milas Akbük Kazıklıkoyu ÇDP Değişiklikleri	1991-1993	
		Milas Kazıklı Mavisu NİP	19.01.1994	
		Milas Kazıklıkoyu NİP Değişiklikleri Milas Kazıklı Bucak NİP ve UİP	04.07.1989 15.05.2006 10.11.2006	
		Kazıklıbucak-Bozbük NİP	18.11.2002	
		Yenihisar - Güllük - Akbük Kıyı Kesim ÇDP	08.04.2003	
		Kazıklıbucak UİP ve Revizyonları	1990-1991-1993-1995-1998-2004	
	MİLAS ÇAMLİMANI TM (25.09.1987 - 19585)	Yenihisar - Güllük - Akbük TM ÇDP	13.09.1989	5,000
		Çamlimanı TM NİP ve Revizyonları		

	MİLAS GÜVERCİNLİK TM (11.01.1998 - 23227)	Güvercinlik NİP	01.07.1999	0
		Güvercinlik UİP	04.01.2000	
	MİLAS KAZIKLI KOYU TM (25.09.1987 - 19585)	ÇDP	13.09.1989	4,500
	MİLAS ÇÖKERTME TM (07.10.1997 -23133)	ÇDP	06.01.1994	28,000
	SARIGERME TA SINIR TEVSİİ (26.01.2008 - 26768)	DALAMAN-ORTACA ÇDP	25.04.2006	22,390
		Sarıgerme I. Kısım NİP (1,2 ve 3 no.lu parseller)	1988 - 1995	
		Sarıgerme I. Kısım Mev. İmar Planları SARIGERME II.KISIM NİP, UİP	1986 - 1988 06.05.2004	
	TUZLA GÖLÜ GÜNEYİ TM (12.10.2005 - 25964)	ÇDP Çalışmaları Devam Etmektedir. UİP (GÜVERCİNLİK)	04.01.2000	5,000
	MUĞLA ÖLÜDENİZ BELCEĞİZ KIDIRAK T.M. (21.11.1984 - 18582)	ÇDP	19.09.1989	2,062
RİZE	ÇAYELİ TM (12.08.2006 - 26370)	-	-	0
YALOVA	YALOVA ARMUTLU TERMAL TM (16.12.2006 - 26378)	ÇDP	25.12.2006	10,000
	YALOVA TERMAL TM (16.12.2006 - 26378)	ÇDP	25.12.2006	15,000
TOPLAM YATAK SAYISI				**1,160,104**

Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2009



Şekil A.2.1: Türkiye Turizm Bölge, Alan Merkezleri ve Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Bölgeleri

A.2.3. Deniz Turizmi ve Turizm Kıyı Yapıları

Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafında hazırlanan "Deniz Turizmi Master Planı Ön Çalışma Raporu (2008)"'de deniz turizminin gelişme süreci, 1960'lı yıllardan itibaren değerlendirilmektedir.

1960'lı yıllarda turist taşıyan teknelerin Türkiye kıyılarına gelmeye başlaması, 1970'li yıllarda Avrupa ve Amerika'dan Türkiye'ye gelen yatçılara barınma, tamir, kışlama, alışveriş vb. hizmet verecek tesislere ihtiyaç duyulmasına neden olmuştur. 1970'li yılların sonunda Turizm Bakanlığı'nın bünyesinde çeşitli yat limanları belirlenmiş ve bunların gelişme planları DPT tarafından hazırlanmıştır. Turizmi Teşvik Kanunu'ndan sonra, 1980'li yıllarda, Çeşme'den Antalya'ya kadar genellikle yat turizminin canlı olduğu bölgelerde, daha çok doğal koylar içerisinde çeşitli nitelik ve statülerde yat limanları kurulmuştur.

Ülkemizde deniz turizmi alanındaki düzenlemeler ilk defa 1982 yılında yayımlanan 2634 Sayılı Turizmi Teşvik Kanununun yürürlüğe girmesi ile yasallık kazanmış olup, yat limanı yatırım ve işletmeciliği ve buna ilişkin düzenlemeler ise bu kanuna bağlı olarak yayımlanan bir yönetmelik ile yapılmıştır.

Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan alınan sınır istatistiklerine göre 2000 – 2008 döneminde Türkiye'ye gelen yabancı ziyaretçilerin yaklaşık %70'lik kısmı Havayolunu tercih etmektedir. Bunu yaklaşık %20'lik bir oranla karayolu takip etmektedir. Türkiye'ye deniz yolu ile gelenlerin sayısı ise yaklaşık %8'lik bir dilimi kapsamaktadır. **Tablo A.2.5** ve **Grafik A.2.2**'de bu durum görülmektedir.

Tablo A.2.5: Türkiye'ye Gelen Yabancı Ziyaretçilerin Ulaşım Türlerine Göre Dağılımı

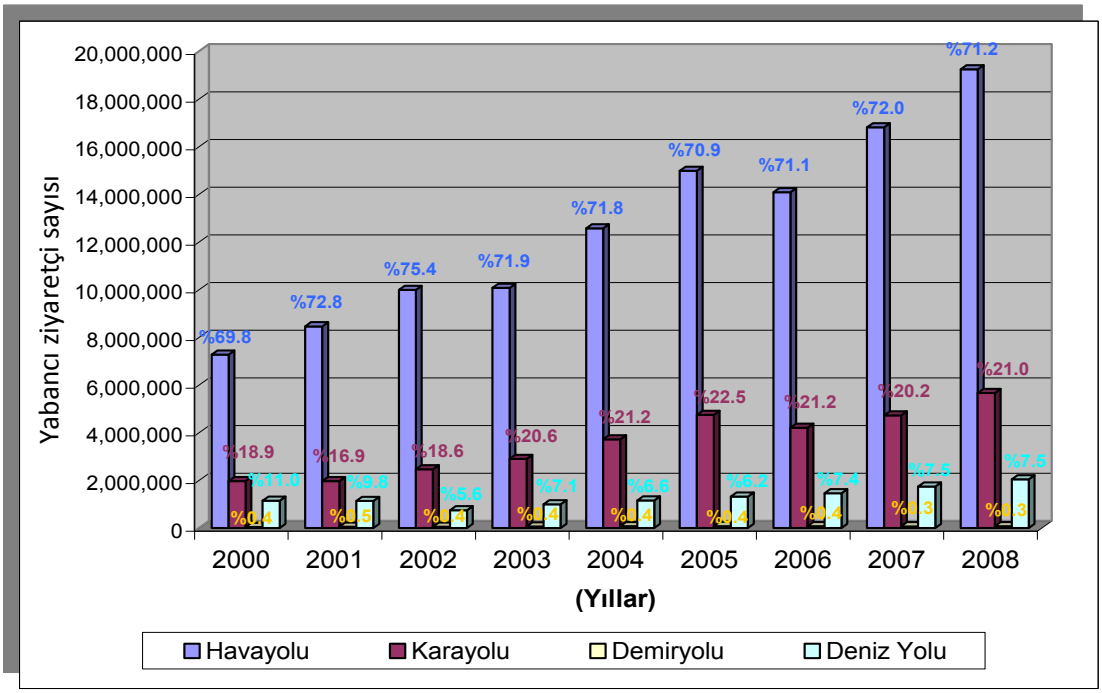
	Havayolu	Karayolu	Demiryolu	Denizyolu	TOPLAM
2000	7,274,062	1,969,579	39,667	1,144,845	10,428,153
2001	8,459,592	1,965,698	55,814	1,137,865	11,618,969
2002	9,990,454	2,465,104	55,494	744,976	13,256,028
2003	10,080,256	2,893,868	63,104	992,330	14,029,558
2004	12,574,731	3,716,796	73,211	1,152,170	17,516,908
2005	14,979,702	4,744,819	80,301	1,320,064	21,124,886
2006	14,084,727	4,206,198	71,707	1,457,201	19,819,833
2007	16,807,681	4,721,569	68,755	1,742,906	23,340,911
2008	19,243,533	5,667,103	73,831	2,040,155	27,024,622

Kaynak: Sınır İstatistikleri, Kültür ve Turizm Bakanlığı (2000-2008)

Grafik A.2.2'de görüldüğü gibi havayolu ve karayolunda sürekli artış eğilimi görülmektedir. Türkiye'ye deniz yolu ile gelen kişi sayısındada bir artış gözlemlemek mümkündür. Ancak bu durum diğer iki ulaşım türünde oluşan artış kadar belirgin değildir.

Deniz turizmi ile ilgili değerlendirmeler yat ve kruvaziyer turizmi olarak iki ayrı başlık altında incelenmektedir.

Grafik A.2.2: Türkiye'ye gelen Yabancı Ziyaretçilerin Ulaşım Türlerine Göre Dağılımı



A.2.3.1. Yat Turizminin Gelişimi

Türkiye'de yat turizmi hareketleri, 1980'li yılların ikinci yarısından sonra iç ve özelliklede dış talebin uyanışı ile gündeme gelmiştir. Ege ve Akdeniz kıyılarının yat turizmine çok uygun zeminler oluşturması, ayrıca dünya yatçılarının temizlik, yoğunluk ve alışkanlık bakımlarından diğer yatçılık bölgelerinden kaçmaları, Türkiye'de yatçılık hareketlerine ilk ivmeyi kazandırmıştır (**Tablo A.2.6**).

Tablo A.2.6: Yıllar İtibariyle Türkiye'deki Kültür ve Turizm Bakanlığı İşletme Belgeli Yat Limanlarının ve Bağlama Kapasitelerinin Değişimi

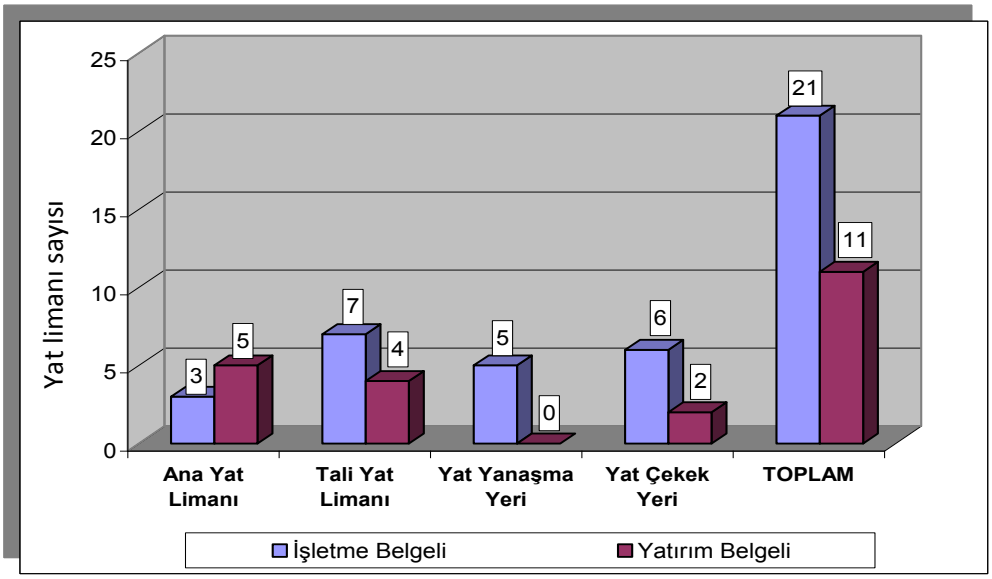
Yıllar	Bakanlık İşletme Belgeli Yat Limanı Sayısı	Bağlama Kapasitesi
1984	2	435
1989	6	1,035
1994	12	3,611
2001	15	4,024
2003	16	4,579
2005	19	5,607
2007	21	5,870

Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2009

Tablo A.2.6'da, 1980'li yılların ortasından itibaren Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan işletme belgeli yat limanları sayısında ve bağlama kapasitesinde ciddi bir artış gözlemlenmektedir. İşletme belgeli tesislerin sayısı, Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın belirlediği kriterlere göre değişmekte ve bu değişimler sonucunda bazı tesisler işletme belgelerini kaybetmektedirler.

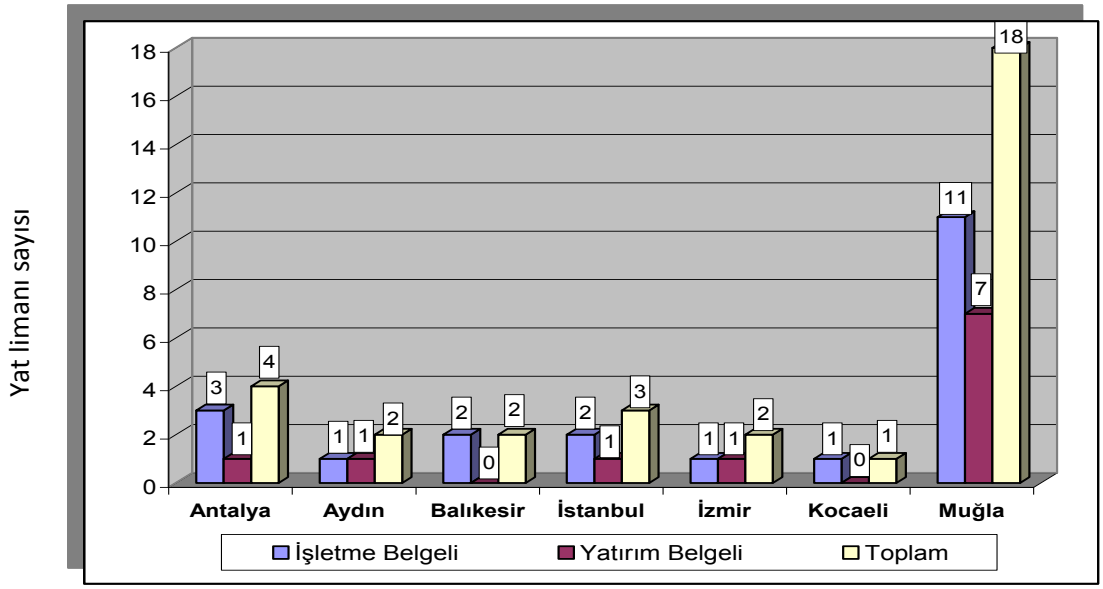
İşletme Belgeli yat limanlarının niteliklerine göre dağılımı **Grafik A.2.3**'de görülmektedir. İşletme belgeli yat limanlarının 3 tanesi ana yat limanı iken yatırım belgeli yat limanlarının 5 tanesi ana yat limanı statüsündedir. Benzer şekilde, işletme belgeli yat limanlarının 7 tanesi tali yat limanıyken, yatırım belgeli yat limanı sayısı 4'dür.

Grafik A.2.3: Turizm İşletme ve Yatırım Belgeli Yat Limanlarının Türlerine Göre Dağılımı



İşletme belgesine sahip olan yat limanlarının yarısından fazlası (%52) Muğla ili sınırları içinde yer almaktadır. Yatırım belgelilerde bu durum daha da baskın bir oranda (%64) görülmektedir. Diğer iller birbirine yakın değerler göstermekle beraber, Muğladan sonra ikinci sırada Antalya, üçüncü sırada ise İstanbul yer almaktadır. Bakanlık belgeli yat limanlarının illere göre dağılımı **Grafik A.2.4**'de görülmektedir.

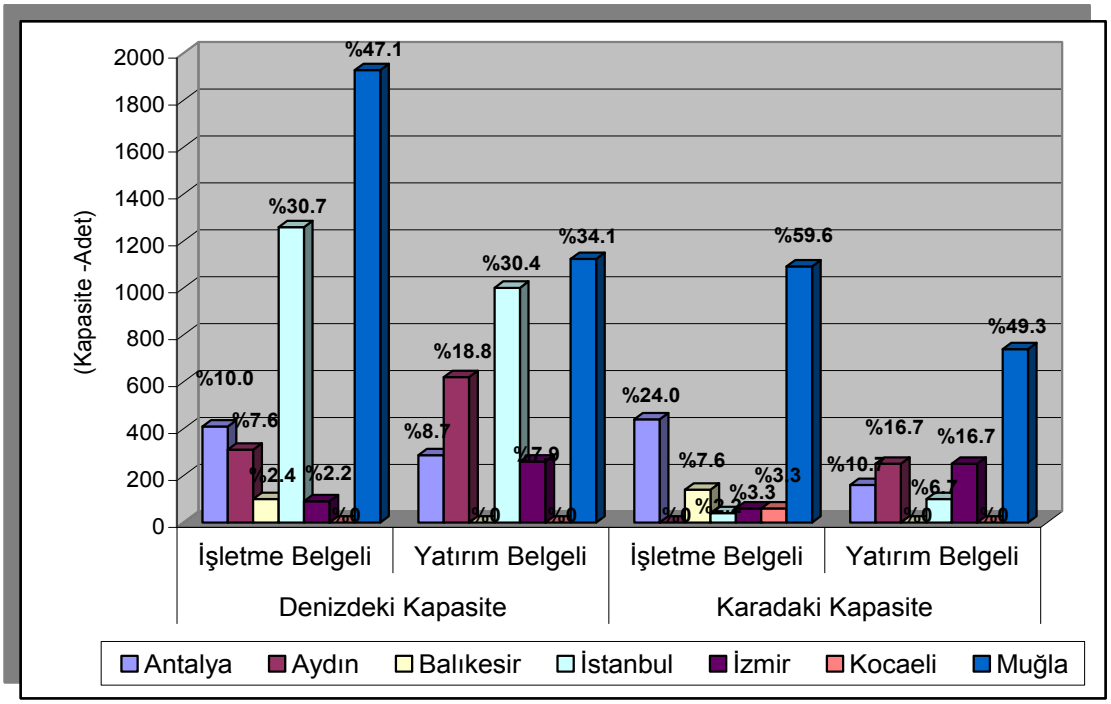
Grafik A.2.4: Türkiye'de Kültür ve Turizm Bakanlığı Belgeli Yat Limanlarının İllere Göre Dağılımı



Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan belgeli tesislerin bağlama kapasitelerinin illere göre dağılımında Muğla ilinin baskınlığı devam etmektedir. Ancak, İstanbul'da sayıca az tesis

olmasına rağmen, özellikle denizde bağlama kapasitesi yüksek tesislerin var olması İstanbul'u önemli yat merkezlerinden biri yapmaktadır (**Grafik A.2.5**).

Grafik A.2.5: Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan İşletme ve Yatırım Belgeli Yat Limanlarının Bağlama Kapasitelerinin İllere Göre Dağılımı



Türkiye'de mevcut, inşa aşamasında, ihale aşamasında ve planlama aşamasında olan yat limanları kapasitesi **Tablo A.2.7**'de gösterilmektedir. Bu tabloda DLHİ Genel Müdürlüğü'nden alınan 2009 yılı verilerine göre; halihazırda işletilmekte olan yat limanlarının kapasitesi denizde 9,345 adet, karada 4,664 adettir.

Tablo A.2.7: Türkiye'de Mevcut, İnşa Aşamasında, İhale Aşamasında ve Planlama Aşamasında Olan Yat Limanları Kapasitesi

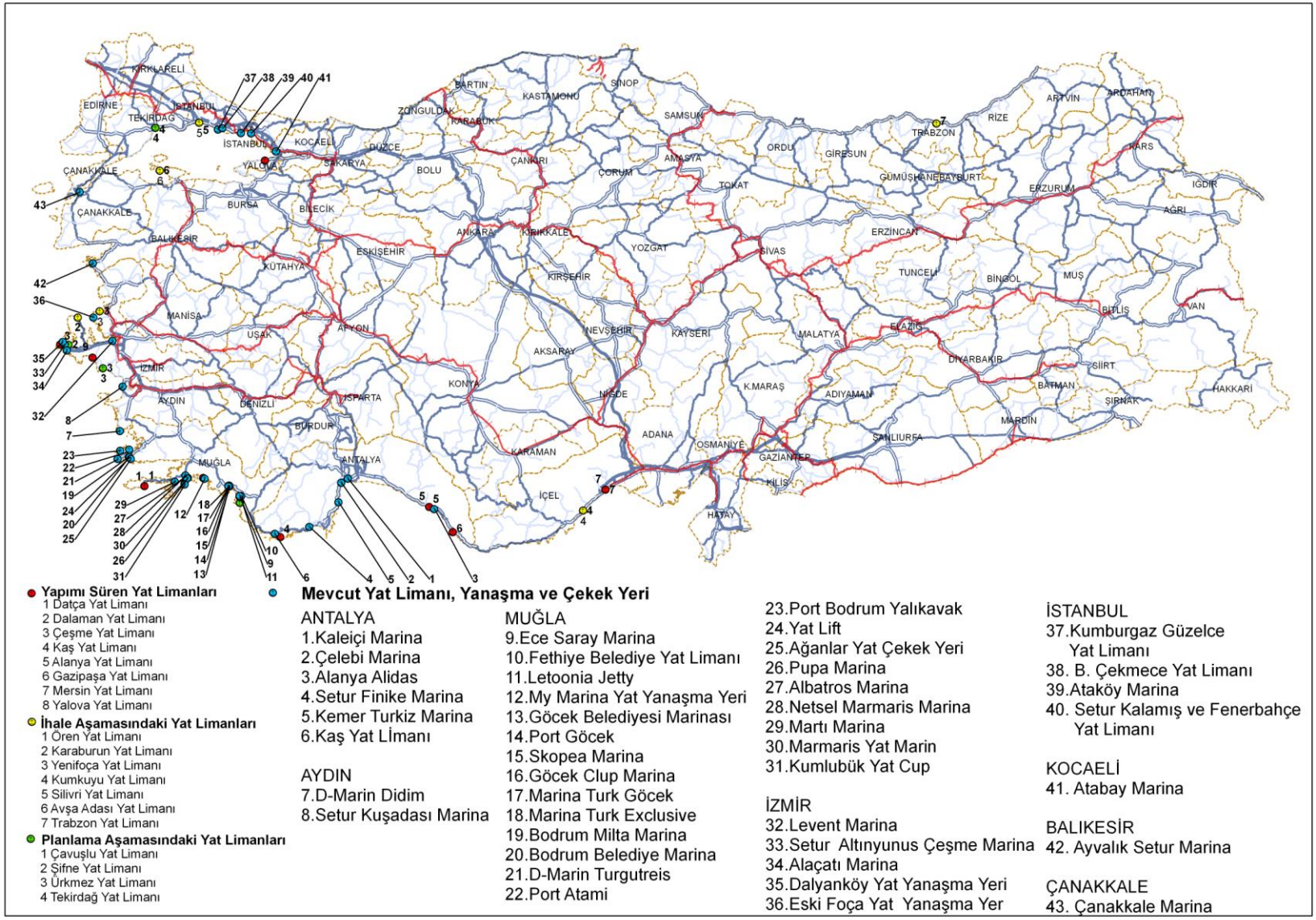
	Denizdeki Kapasite	Karadaki Kapasite	Toplam
Halihazırda İşletilmekte Olan Yat Limanları	9,345	4,664	**14,009**
Yapımı Devam Eden Yat Limanları	3,890	1,860	**5,840**
İhale İlanında Olan Yat Limanları	1,675	800	**2,475**
İmar Planı Sürecinde Olan Yat Limanları	2,375	500	**2,875**
GENEL TOPLAM	**17,375**	**7,824**	**25,199**

Kaynak: DLH Genel Müdürlüğü, 2009

Türkiye'de işletilen yat limanı, çekek yeri ve yat yanaşma yeri kapasiteleri listesi **Tablo A.2.8**'de görülmektedir. Yat limanlarının kapasiteleri çeşitli kaynaklarda farklılık göstermesine rağmen, kaynaklar birbirine yakın değerler vermektedir. Yat limanlarının konumları ise **Şekil A.2.2**'de görülmektedir.

Tablo A.2.8: Türkiye'de İşletilen Yat Limanı, Çekek Yeri ve Yat Yanaşma Yeri Kapasiteleri

İli	İlçesi	No	Yat Limanı	Denizdeki Kapasite	Karadaki Kapasite
Antalya	Merkez	1	Kaleiçi Marina	65	0
		2	Çelebi Marina	235	300
	Finike	3	Setur Finike Marina	300	150
	Kemer	4	Kemer Türkiz Marina	240	140
	Kaş	5	Kaş Yat Limanı	450	150
Aydın	Didim	6	D-Marin Didim	580	600
	Kuşadası	7	Setur Kuşadası Marina	350	175
Muğla	Fethiye	8	Ece Saray Marina	400	0
		9	Fethiye Belediye Yat Limanı	120	0
		10	Letoonia Jetty	30	0
		11	My Marina Yat Yanaşma Yeri	68	0
	Göcek	12	Göcek Belediyesi Marinası	150	0
		13	Port Göcek	385	150
		14	Skopea Marina	48	0
		15	Göcek Club Marina	205	0
		16	Marina Turk Göcek Village Port	185	240
		17	Marina Turk Exclusive	96	0
	Bodrum	18	Bodrum Milta Marina	425	50
		19	Bodrum Belediye Marina	300	0
		20	D-Marin Turgutreis	550	100
		21	Port Atami	30	0
		22	Port Bodrum Yalıkavak	336	100
		23	Yat Lift	0	100
		24	Ağanlar Yat Çekek Yeri	0	200
	Marmaris	25	Pupa Marina	30	0
		26	Albatros Marina	150	240
		27	Netsel Marmaris Marina	676	120
		28	Martı Marina	350	100
		29	Marmaris Yat Marin	460	575
		30	Kumlubükü Yat Club	35	0
İzmir	Merkez	31	Levent İzmir Marina	70	60
	Çeşme	32	Setur Altınyunus Çeşme Marina	180	60
		33	Alaçatı Marina	250	70
		34	Dalyanköy Yat Yanaşma Yeri	100	0
		35	IC Çeşme Marina	400	100
		36	Sığacık Yat Limanı	400	200
	Foça	37	Eski Foça Yat Yanaşma Yeri	75	0
İstanbul	B.Çekmece	38	Kumburgaz Güzelce Yat Limanı	250	100
	B.Çekmece	39	B. Çekmece Yat Limanı	150	0
	Bakırköy	40	Ataköy Marina	700	100
	Kadıköy	41	Setur Kalamış ve Fenerbahçe Yat Limanı	1,010	220
	İzmit	42	Atabay Marina	0	100
Balıkesir	Ayvalık	43	Ayvalık Setur Marina	200	150
Çanakkale	Merkez	44	Çanakkale Marina	65	0
TOPLAM				**11,099**	**4,650**



Yapımı Süren Yat Limanları
1 Datça Yat Limanı
2 Dalaman Yat Limanı
3 Çeşme Yat Limanı
4 Kaş Yat Limanı
5 Alanya Yat Limanı
6 Gazipaşa Yat Limanı
7 Mersin Yat Limanı
8 Yalova Yat Limanı

İhale Aşamasındaki Yat Limanları
1 Ören Yat Limanı
2 Karaburun Yat Limanı
3 Yenifoça Yat Limanı
4 Kumkuyu Yat Limanı
5 Silivri Yat Limanı
6 Avşa Adası Yat Limanı
7 Trabzon Yat Limanı

Planlama Aşamasındaki Yat Limanları
1 Çavuşlu Yat Limanı
2 Şifne Yat Limanı
3 Ürkmez Yat Limanı
4 Tekirdağ Yat Limanı

Mevcut Yat Limanı, Yanaşma ve Çekek Yeri

ANTALYA
1.Kaleiçi Marina
2.Çelebi Marina
3.Alanya Alidas
4.Setur Finike Marina
5.Kemer Turkiz Marina
6.Kaş Yat Limanı

AYDIN
7.D-Marin Didim
8.Setur Kuşadası Marina

MUĞLA
9.Ece Saray Marina
10.Fethiye Belediye Yat Limanı
11.Letoonia Jetty
12.My Marina Yat Yanaşma Yeri
13.Göcek Belediyesi Marinası
14.Port Göcek
15.Skopea Marina
16.Göcek Clup Marina
17.Marina Turk Göcek
18.Marina Turk Exclusive
19.Bodrum Milta Marina
20.Bodrum Belediye Marina
21.D-Marin Turgutreis
22.Port Atami
23.Port Bodrum Yalıkavak
24.Yat Lift
25.Ağanlar Yat Çekek Yeri
26.Pupa Marina
27.Albatros Marina
28.Netsel Marmaris Marina
29.Martı Marina
30.Marmaris Yat Marin
31.Kumlubük Yat Cup

İZMİR
32.Levent Marina
33.Setur Altınyunus Çeşme Marina
34.Alaçatı Marina
35.Dalyanköy Yat Yanaşma Yeri
36.Eski Foça Yat Yanaşma Yer

İSTANBUL
37.Kumburgaz Güzelce Yat Limanı
38. B. Çekmece Yat Limanı
39.Ataköy Marina
40. Setur Kalamış ve Fenerbahçe Yat Limanı

KOCAELİ
41. Atabay Marina

BALIKESİR
42. Ayvalık Setur Marina

ÇANAKKALE
43. Çanakkale Marina

Şekil A.2.2: Türkiye'deki Yat Limanları, Çekek Yerleri ve Yat Yanaşma Yerleri

Tablo A.2.9 ve **Şekil A.2.2**'de görüleceği üzere Türkiye'deki yat limanları, yanaşma yerleri ve çekek yerleri Batı Akdeniz ve Güney Ege Bölgelerine yığılmış durumdadır (özellikle Muğla ili). Doğu Akdeniz ve Karadeniz kıyılarında ise işletmeye alınmış herhangi bir yat limanı ve ilgili tesis bulunmamaktadır. Ancak inşaatı tamamlanarak ihale aşamasına gelmiş ve inşaat faaliyetleri devam eden tesisler bulunmaktadır. **Şekil A.2.2**'de DLHİ Genel Müdürlüğü tarafından inşaatı tamamlanarak ihale aşamasına getirilmiş, inşaat faaliyetleri devam eden ve planlama aşamasındaki yat limanları görülmektedir. Kısa ve orta vadede işletmeye alınacak bu tesislerle Türkiye'deki yat limanlarının kapasitesi yaklaşık 25,000'i bulacaktır.

Kültür ve Turizm Bakanlığı, ülkemiz yat limanlarına giriş-çıkış yapan yatlara ilişkin verileri (Transitlog), Denizcilik Müsteşarlığının Bölge Müdürlükleri ve Liman Başkanlıklarından, Gümrük Müsteşarlığının Gümrükler Muhafaza Başmüdürlüklerinden, Gümrük Muhafaza Müdürlüklerinden ve Kısım Amirliklerinden İl Kültür ve Turizm Müdürlükleri aracılığıyla temin ederek 1986 yılından itibaren, her yıl yat istatistiklerini hazırlamaktadır (**Tablo A.2.10**).

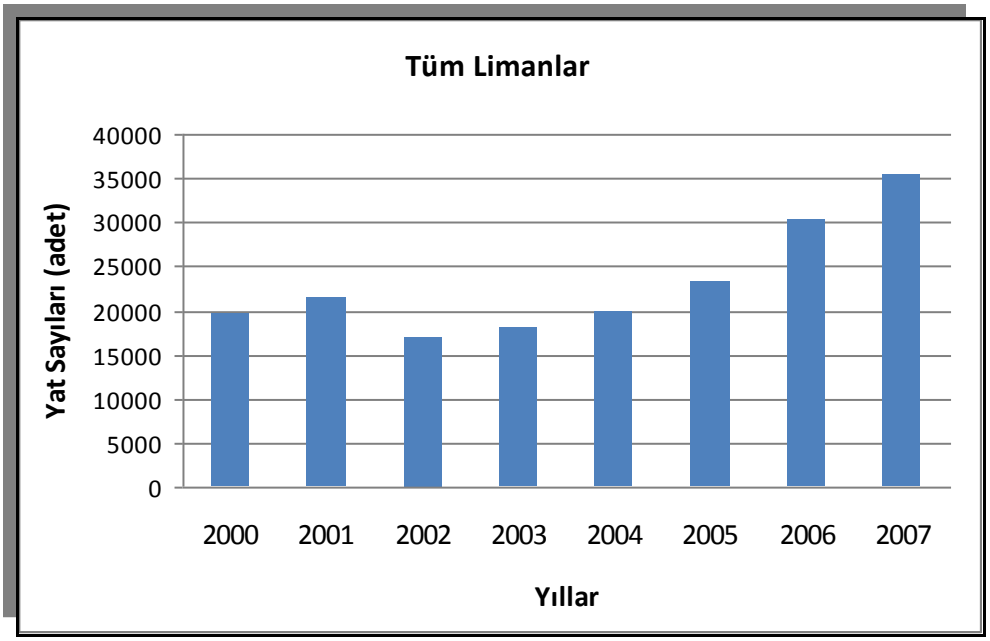
Tablo A.2.10: Yıllar İtibarıyla Türkiye'ye Gelen Yat Sayısı (sarı bayrak+transitlog alan)

Yat Limanı	Milliyet	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Artış Hızı (2000-2007)
Finike	Yabancı	129	560	405	576	185	355	549	722	0,279
	Yerli	14	109	85	60	72	127	71	65	0,025
	Toplam	143	669	490	636	257	482	620	787	0,276
Kaş	Yabancı	122	90	66	79	118	114	99	118	-0,005
	Yerli	1177	595	502	596	1073	1388	1557	1753	0,059
	Toplam	1299	685	568	675	1191	1502	1656	1871	0,054
Kemer	Yabancı	251	347	230	227	236	241	264	315	0,033
	Yerli	193	380	346	420	449	696	346	300	0,065
	Toplam	444	727	576	647	685	937	610	615	0,048
Antalya	Yabancı	157	174	130	124	104	163	225	200	0,035
	Yerli	1200	1473	1415	1081	1165	968	745	728	-0,069
	Toplam	1357	1647	1545	1205	1269	1131	970	928	-0,053
Bodrum	Yabancı	868	854	659	1022	1147	1353	1763	2233	0,145
	Yerli	2849	3222	773	839	1082	1075	3189	3504	0,030
	Toplam	3717	4076	1432	1861	2229	2428	4952	5737	0,064
Datça	Yabancı	166	202	274	361	351	440	450	648	0,215
	Yerli	213	426	432	435	481	621	587	746	0,196
	Toplam	379	628	706	796	832	1061	1037	1394	0,204
Fethiye	Yabancı	571	2786	2944	373	881	1177	1273	1868	0,184
	Yerli	1232	2871	3318	1580	1706	1718	1582	1882	0,062
	Toplam	1803	5657	6262	1953	2587	2895	2855	3750	0,110
Marmaris	Yabancı	1933	2354	984	2762	2058	2627	5866	6820	0,197
	Yerli	3272	3274	3147	2787	2652	3077	2810	3060	-0,010
	Toplam	5205	5628	4131	5549	4710	5704	8676	9880	0,096
Kuşadası	Yabancı	505	462	379	452	512	479	505	628	0,032
	Yerli	68	35	20	102	75	55	44	62	-0,013
	Toplam	573	497	399	554	587	534	549	690	0,027
Çeşme	Yabancı	260	291	121	109	195	271	346	478	0,091
	Yerli	90	108	28	19	37	53	46	66	-0,043
	Toplam	350	399	149	128	232	324	392	544	0,065
İstanbul	Yabancı	279	297	159	371	503	806	1251	1708	0,295
	Yerli	191	145	69	224	199	263	248	163	-0,022
	Toplam	470	442	228	595	702	1069	1499	1871	0,218
Diğer	Yabancı	2165	392	322	2122	442	492	460	589	-0,170
	Yerli	1717	128	61	1300	53	82	58	82	-0,352
	Toplam	3882	520	383	3422	495	574	518	671	-0,222
TOPLAM	Yabancı	7,406	8,809	6,673	8,578	9,442	11,653	17,124	21,027	0,161
	Yerli	12,216	12,766	10,196	9,443	10,372	11,587	13,122	14,551	0,025
	Toplam	19,622	21,,575	16,869	18,021	19,814	23,240	30,246	35,578	0,089

Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı, Yat İstatistikleri (2000 – 2007 Dönemi)

Tablo A.2.10 ve **Grafik A.2.6**'da 2000 – 2007 döneminde Türkiye'ye gelen yerli ve yabancı yat sayılarının dağılımı görülmektedir. Özellikle son beş yılda Türkiye kıyılarına gelen yat sayısı ve Türkiye kıyılarındaki yat hareketliliğinde düzenli bir büyüme görülmektedir.

Grafik A.2.6: Türkiye Yat Limanlarına Gelen Yat Sayıları (sarı bayrak + transitlog)



Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı, Yat İstatistikleri (2000 – 2007 Dönemi)

Kısaca değerlendirmek gerekirse sarı bayraklı yat ister yerli isterse de yabancı olsun dış ülke karasularından Türk karasularına ilk giriş yapan yatların sayısını göstermektedir. Transitlog ise, Türkiye karasularındaki yatların hareketliliğini ve yoğunluğunu göstermektedir. **Tablo A.2.11**'de sarı bayrak ve transitlog alan yatların yıllara göre dağılımları görülmektedir.

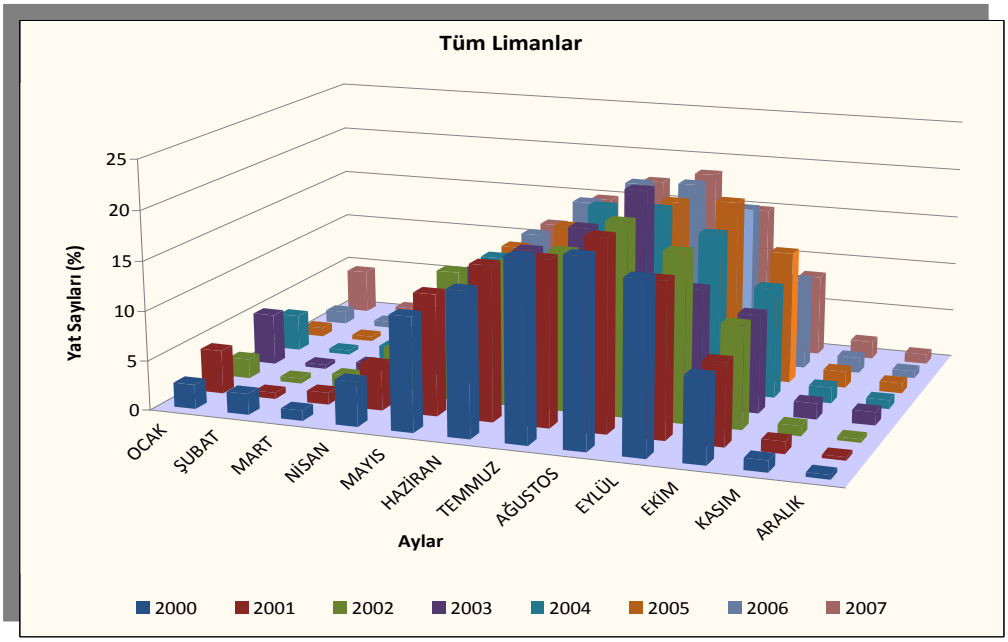
Tablo A.2.11: Yıllar İtibari ile Tüm Yat Limanlarına Gelen Yerli ve Yabancı Yatların Niteliğine Göre Dağılımı

Tüm Yat Limanları	Yat Sayısı						
	Yabancı		Yerli		Toplam		
	Transitlog Alan (Ticari+Özel) Yatların Sayısı	Sarı Bayrak Alan (Ticari+Özel) Yatların Sayısı	Transitlog Alan (Ticari+Özel) Yatların Sayısı	Sarı Bayrak Alan (Ticari+Özel) Yatların Sayısı	Transitlog Alan (Ticari+Özel) Yatların Sayısı	Sarı Bayrak Alan (Ticari+Özel) Yatların Sayısı	Toplam
2000	5,924	1,203	11,361	664	17,285	1,867	19,152
2001	6,114	2,398	11,818	803	17,932	3,201	21,133
2002	4,230	2,284	9,092	1,035	13,322	3,319	16,641
2003	4,213	3,994	8,136	1,083	12,349	5,077	17,426
2004	5,800	3,642	8,823	1,549	14,623	5,191	19,814
2005	7,422	4,231	9,608	1,979	17,030	6,210	23,240
2006	11,023	6,101	10,718	2,404	21,741	8,505	30,246
2007	13,309	7,718	11,736	2,815	25,045	10,533	35,578

Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı, Yat İstatistikleri (2000 – 2007 Dönemi)

Grafik A.2.7'de yıllar itibariyle tüm yatların aylara göre dağılımını göstermektedir. Grafikten de anlaşılacağı üzere yat hareketliliğinin en yoğun olduğu dönem Mayıs – Ekim dönemidir özellikle Temmuz ve Ağustos ayları bu yoğunluğun zirve yaptığı aylardır. Ocak ayında da yılbaşı ve özellikle yabancı yatların Noel tatili dolayısı ile hareketlendiği bir dönem olarak göze çarpmaktadır.

Grafik A.2.7: Yat Yoğunluğunun Aylara Dağılımı (%)



Yat istatistiklerinde yatların taşıdığı yolcu ve mürettebat sayılarının dağılımı **Tablo A.2.12** ve **Tablo A.2.13**'de görülmektedir. 2007 yılında Türkiye karasularına giren veya seyahat eden yatların yolcu ve mürettebat sayılarının toplamı yaklaşık 250,000 kişidir. Bu rakam Türkiye'ye gelen toplam yerli ve yabancı ziyaretçi sayısının yaklaşık %1'ini oluşturmaktadır.

Tablo A.2.12: Tüm Yat Limanlarına Gelen Yatlardaki Yolcu Sayılarının Yıllara Göre Dağılımı

Tüm Yat Limanları	Yolcu Sayısı										
	Yabancı				Yerli				Toplam		
	Transitlog Alan Yatların Sayısı		Sarı Bayrak Alan Yatların Sayısı		Transitlog Alan Yatların Sayısı		Sarı Bayrak Alan Yatların Sayısı		Transitlog Alan (Ticari+Özel) Yat Sayısı	Sarı Bayrak Alan (Ticari+Özel) Yat Sayısı	Toplam
	Özel	Ticari	Özel	Ticari	Özel	Ticari	Özel	Ticari	Özel	Ticari	
2000	7,047	72,607	2,397	4,150	996	18,196	217	527	98,846	7,291	106,137
2001	5,188	85,974	4,202	6,281	613	16,132	242	826	107,907	11,551	119,458
2002	4,968	72,526	4,712	7,681	1,404	12,168	303	957	91,066	13,653	104,719
2003	1,736	52,823	2,617	6,835	514	12,982	480	1,028	68,055	10,960	79,015
2004	1,813	63,028	3,528	9,932	1,351	12,757	605	1,307	78,949	15,372	94,321
2005	3,489	68,197	3,660	13,574	2,025	24,196	675	1,511	97,907	19,420	117,327
2006	8,019	72,155	5,984	16,649	4,363	20,439	1,152	1,859	104,976	25,644	130,620
2007	16,053	71,148	10,627	15,456	6,721	25,551	2,159	2,155	119,473	30,397	149,870

Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı, Yat İstatistikleri (2000 – 2007 Dönemi)

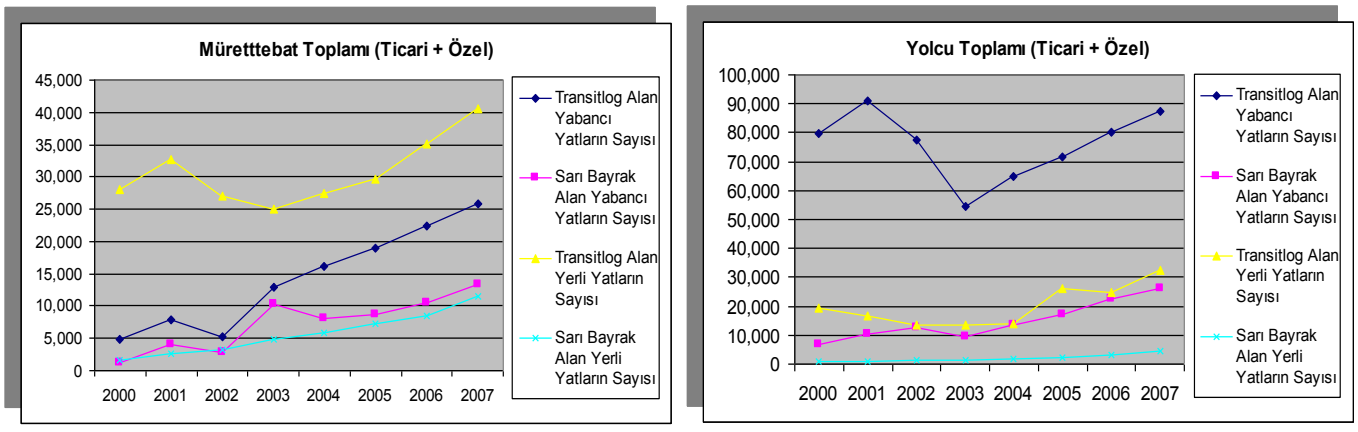
Tablo A.2.13: Tüm Yat Limanlarına Gelen Yatlardaki Mürettebat Sayılarının Yıllara Göre Dağılımı

Tüm Yat Limanları	Mürettebat Sayısı										
	Yabancı				Yerli				Toplam		
	Transitlog Alan Yatların Sayısı		Sarı Bayrak Alan Yatların Sayısı		Transitlog Alan Yatların Sayısı		Sarı Bayrak Alan Yatların Sayısı		Transitlog Alan (Ticari+Özel) Yatların Sayısı	Sarı Bayrak Alan (Ticari+Özel) Yatların Sayısı	Toplam
	Özel	Ticari	Özel	Ticari	Özel	Ticari	Özel	Ticari	Özel	Ticari	
2000	2,059	2,726	1,116	187	816	27,165	134	1,497	32,766	2,934	35,700
2001	4,218	3,576	3,483	547	527	32,239	206	2,423	40,560	6,659	47,219
2002	2,241	3,031	2,583	329	1,182	25,765	281	3,008	32,219	6,201	38,420
2003	5,063	7,835	7,921	2,466	1,236	23,783	1,108	3,671	37,917	15,166	53,083
2004	5,731	10,372	7,162	886	1,778	25,599	1,048	4,709	43,480	13,805	57,285
2005	5,637	13,367	7,421	1,349	2,626	26,965	1,563	5,667	48,595	16,000	64,595
2006	8,451	13,866	7,670	2,825	5,615	29,505	2,316	6,130	57,437	18,941	76,378
2007	12,586	13,207	10,562	2,771	10,494	30,164	5,142	6,453	66,451	24,928	91,379

Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı, Yat İstatistikleri (2000 – 2007 Dönemi)

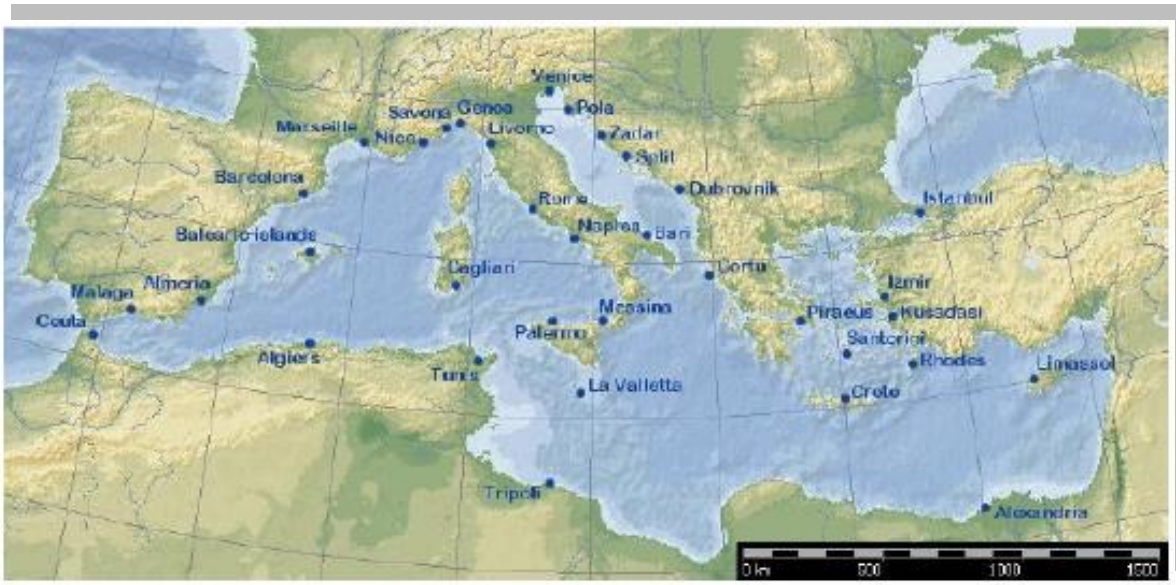
Grafik A.2.8'de yatların mürettebat ve yolcu sayılarının yıllara göre değişimi görülmektedir.

Grafik A.2.8: Yatların Mürettebat ve Yolcu Sayılarının Yıllara Göre Değişimi



A.2.3.2. Kruvaziyer Turizminin Gelişimi

Tüm dünyada son yıllarda artış gösteren kruvaziyer gemi turizmi Akdeniz çanağında ve dolayısı ile Türkiye'de de önem kazanmaktadır (**Şekil A.2.3**). Ülkemizde son yıllarda kruvaziyer gemiler ile yapılan seyahatler artmakta ve deniz hudut kapılarında yoğun yolcu trafiği yaşanmaktadır. Kruvaziyer gemilerinin Türkiye'de en çok uğradığı limanlar Kuşadası, İstanbul, İzmir, Bodrum, Marmaris, Antalya Limanları'dır. Bu limanlar içinde Kuşadası, İstanbul ve İzmir Limanları toplam gemi ve yolcu sayılarının %80'inden fazlasına ev sahipliliği yapmaktadır.



Kaynak: Piri, Taner, Kruvaziyer ve Yat Turizmi Kuşadası İnceleme Alanı, Uzmanlık Tezi, Kültür ve Turizm Bakanlığı Yatırım ve İşletmeler Genel Müdürlüğü, 2008

Şekil A.2.3: Akdeniz Çanağındaki Başlıca Kruvaziyer Limanları

Tablo A.2.14'de Türkiye'ye gelen Kruvaziyer yolcu gemilerinin uğradığı başlıca limanlar ve bunların özellikleri gösterilmektedir. Ayrıca **Şekil A.2.4**'de Türkiye kruvaziyer gemi limanları gösterilmektedir.

Tablo A.2.14: Kruvaziyer Yolcu Gemilerinin Uğrak Yaptığı Başlıca Türk Limanları

Liman	Konum	Rıhtım uzunluğu (m)	Mak. rıhtım derinliği (m)
Salıpazarı TDİ	İstanbul	600	10.0
Karaköy TDİ		520	6.0
Alsancak İzmir Limanı	İzmir	330	10.5
Çeşme Ulusoy Liman İşlet.		480	10.0
Dikili Liman ve Turizm İşlet.		124	8.0
Kuşadası Ege Liman İşlet.	Aydın	920	10.0
Alidaş Alanya Liman İşlet.	Alanya	560	10.0
Bodrum Belediyesi Tic. Tur. A.Ş.	Muğla	90	5.5
Marmaris Turizm Yanaşma Yeri		60	5.0
Trabzon Limanı	Trabzon	400	11.0

Kaynak: Çayır, Alper Sami, "Kruvaziyer Turizm: İstanbul Galataport Örneği", Uzmanlık Tezi, Kültür ve Turizm Bakanlığı Yatırım ve İşletmeler Genel Müdürlüğü, 2008, İzmir Ticaret Odası, 2008



Kaynak: İzmir Ticaret Odası, 2008'den uyarlanmıştır.

Şekil A.2.4: Türkiye Kruvaziyer Gemi Limanları

Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan alınan verilere göre Türkiye'ye gelen kruvaziyer gemi ve yolcu sayısında istikrarlı bir büyüme görülmektedir (**Tablo A.2.15**). Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan alınan değerlere göre 2007 yılında 1.2 milyondan fazla ziyaretçi Türkiye'ye bu gemiler ile gelmiştir. 2006 yılından itibaren özellikle büyük yolcu kapasiteli yolcu gemilerinin Türkiye'ye gelmeye başlamaları ile yolcu sayısında ciddi artışlar gerçekleşmiştir. **Grafik A.2.9**'da Türkiye'ye gelen kruvaziyer gemi ve yolcu sayısının yıllara göre değişimi gösterilmektedir.

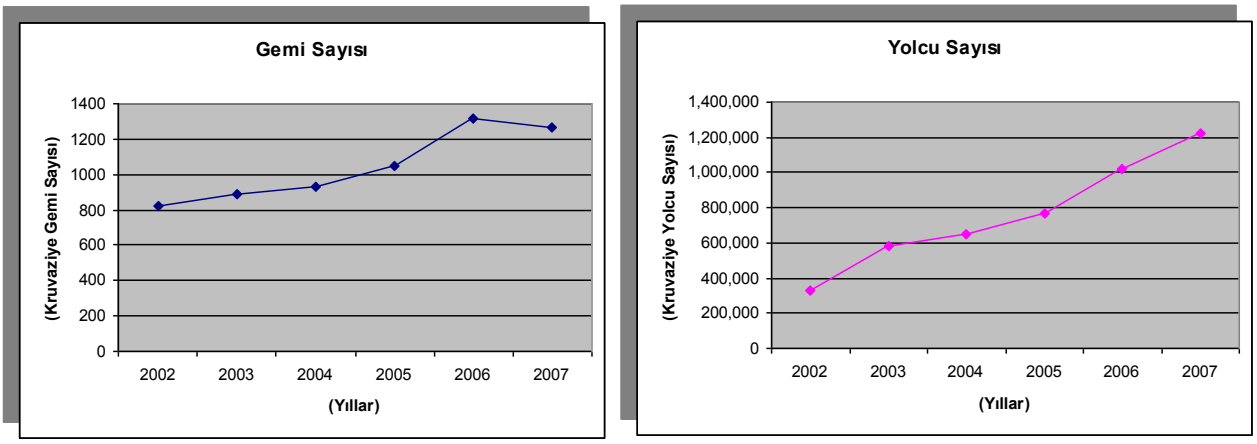
Tablo A.2.15: Türkiye'ye Gelen Kruvaziyer Gemi ve Yolcu Sayısının Yıllara Göre Değişimi

Yıllar	Gemi Sayısı (Adet)	Yolcu Sayısı (Kişi)
2002	821	332,700
2003	887	581,840
2004	927	645,264
2005	1048	767,565
2006	1317	1,016,314
2007	1267	1,225,275
2008*	-	1,500,000

* 2008 yılı değerleri kesinleşmemiştir, yolcu sayısı tahmin edilmektedir.

Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı, Yatırım ve İşletmeler Genel Müdürlüğü, Deniz Turizmi Daire Başkanlığı, 2009

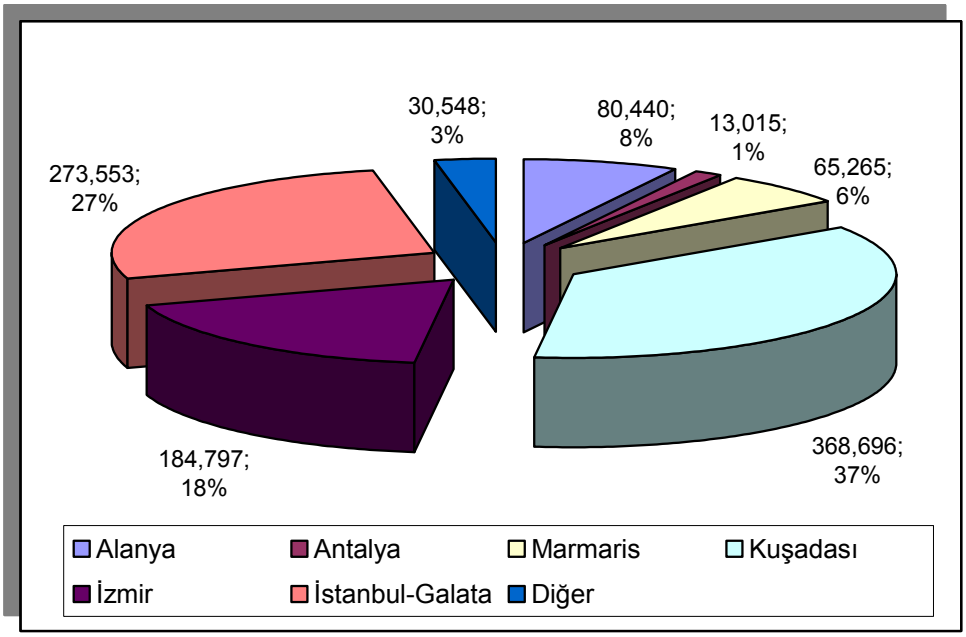
Grafik A.2.9: Türkiye'ye Gelen Kruvaziyer Gemi ve Yolcu Sayısının Yıllara Göre Değişimi



Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı, Yatırım ve İşletmeler Genel Müdürlüğü, Deniz Turizmi Daire Başkanlığı, 2009

Türkiye'de yer alan kruvaziyer gemi limanlarının tamamı uğrak liman kapsamındadır. **Grafik A.2.10**'da Türkiye'deki başlıca kruvaziyer limanlarına gelen yolcuların limanlara dağılımı görülmektedir. Grafikten de görüleceği üzere en büyük payı Kuşadası Limanı almakta bunu İstanbul ve İzmir Limanlar'ı izlemektedir. Kuşadası, kruvaziyer gemi turları ile gelen ziyaretçilerin Efes Antik Kentine yaptıkları gezilerin kapı noktası olması dolayısı ile en yoğun liman konumundadır. Bu üç liman Türkiye'de kruvaziyer yolcu sayılarının limanlara göre dağılımında %80'in üzerinde bir paya sahiptir.

Grafik A.2.10: 2006 Yılı Kruvaziyer Yolcu Sayılarının Limanlara Dağılımı



Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2008

A.2.4. Halen İşletilmekte ve Yatırım Aşamasında Olan Kamu ve Özel Sektöre Ait Turizm Kıyı Yapıları

Türkiye kıyılarında kamu ve özel sektöre ait turizm kıyı yapıları **Tablo A.2.16**, **Tablo A.2.17** ve **Tablo A.2.18**'de özetlenmiştir. Kıyı yapıları ile ilgili detaylı teknik bilgiler, **Ek 4**'de yer almaktadır. Kıyı yapıları ile ilgili ekte verilen bilgiler saha çalışmaları sonucunda güncellenmiştir.

Tablo A.2.16: Kamu Kaynakları ile Gerçekleştirilerek İşletmeye Açılmış Yat Limanları

No	Adı	İli
1	Kaleiçi Yat Limanı	Antalya
2	Kaş Yat Limanı	Antalya
3	Ayvalık Tali Turizm Limanı	Balıkesir
4	Kuşadası Yat Limanı	Aydın
5	Bodrum Milta Yat Limanı	Muğla
6	Marmaris Yat Limanı	Muğla
7	Fethiye Turizm Yat Yanaşma Yeri	Muğla
8	Datça Gerince Tali Turizm Limanı	Muğla
9	Çanakkale Yat Limanı	Çanakkale
10	Eskifoça Yat Limanı	İzmir
11	Çeşme Dalyanköy Yat Yanaşma Yeri	İzmir
12	Büyükçekmece Yat Limanı*	İstanbul
13	İzmit Yat Barınağı*	İzmit
14	Kumburgaz Güzelce Yat Limanı*	İstanbul
15	Didim Yat Limanı	Aydın

* Ulaştırma Bakanlığı İstanbul Ulaştırma Bölge Müdürlüğü'nün yazısı ile güncellenmiştir.

Tablo A.2.17: Özel Sektör Tarafından Gerçekleştirilerek İşletmeye Açılmış Yat Limanları

No	Adı	İli
1	Ataköy Yat Limanı	İstanbul
2	Kalamış Yat Limanı	İstanbul
3	Fenerbahçe Yat Limanı	İstanbul
4	Kemer Yat Limanı	Antalya
5	Göcek Yat Yanaşma Yeri	Muğla
6	Letonya Yat Yanaşma Yeri	Muğla
7	Bay-Marina Yat Yanaşma Yeri	Muğla
8	Albatros Yat Yanaşma Yeri	Muğla
9	Ekincik Yat Yanaşma Yeri	Muğla
10	Kormen Yat Limanı	Muğla
11	Göcek Yat Limanı	Muğla
12	Çeşme Altınyunus Yat Limanı	İzmir
13	Levent Yat Limanı	İzmir
14	Setur Finike Yat Limanı	Antalya
15	Bodrum Milta Marina	Muğla
16	Marmaris Netsel Yat Limanı	Muğla
17	Yat Marin Yat Limanı	Muğla

Tablo A.2.18: DLH İnşaatı Genel Müdürlüğü Tarafından Gerçekleştirilen Henüz İşletilmeye Alınmamış Yat Limanları

Mevcut Durum	No	Adı	Denizdeki Kapasite	Karadaki Kapasite	Toplam Kapasite	İli
	1	Kaş Yat Limanı	400	100	500	Antalya
	2	Alanya Yat Limanı	290	160	450	Antalya
	3	Mersin Yat Limanı	500	300	800	Mersin
	4	Yalova Yat Limanı	240	100	340	Yalova
	5	Gazipaşa Yat Limanı	250	100	350	Antalya
	6	Datça Yat Limanı	250	100	350	Muğla
	7	Dalaman Yat Limanı	650	300	950	Muğla
	TOPLAM		**3,380**	**1,460**	**4,840**	
İhale İlanında Olan Yat Limanı	1	Karaburun Yat Limanı	200	100	300	İzmir
	2	Kumkuyu Yat Limanı	200	100	300	Mersin
	3	Yenifoça Yat Limanı	225	100	325	İzmir
	4	Trabzon Yat Limanı	175	50	225	Trabzon
	5	Muğla Ören Yat Limanı	250	100	350	Muğla
	6	Silivri Yat Limanı	450	200	650	İstanbul
	7	Avşa Adası Türkeli Yat Limanı	175	150	325	Balıkesir
	TOPLAM		**1,675**	**800**	**2,475**	
İmar Planı Sürecinde Olan Yat Limanları	1	Fethiye Çavuşlu Yat Limanı	1,000	200	1,200	Muğla
	2	Çeşme Şifne Yat Limanı	700	100	800	İzmir
	3	Seferihisar Ürkmez Yat Limanı	475	150	625	İzmir
	4	Tekirdağ Yat Limanı	200	50	250	Tekirdağ
	TOPLAM		**2,375**	**500**	**2,875**	
GENEL TOPLAM			**7,430**	**2,760**	**10,190**	

Kaynak: DHL Genel Müdürlüğü, 2009

A.2.5. Halen Yatırım Programları Kapsamında Gerçekleştirilmekte Olan Turizm Kıyı Yapıları ile Bağlantılı Altyapı Projeleri

Turizm Kıyı Yapıları ile ilişkili altyapı ve ulaşım bağlantıları üç başlık altında irdelenmektedir. Bu başlıklar karayolu, demiryolu ve havayoludur.

A. Karayolu:

Türkiye'de yolcu ve yük taşımacılığının temelini karayolu oluşturmaktadır. 2008 yılı itibarı ile devlet ve il yollarının uzunluğu 62,023 km'ye erişmiştir.

Türkiye'de yolcu ve yük taşımacılığının temelini karayolu oluşturmaktadır. Türkiye'de taşınan yük ve yolcunun %90'ından fazlası karayolları ile taşınmaktadır. 2002 yılında çıkarılan Acil Eylem Planı ile bölünmüş yol çalışmalarına başlanmıştır. Yapılması aciliyet arz eden yollar üç ana kategoriye ayrılmıştır.

a) Kapasite yetersizliğinden dolayı bölünmüş yol olarak yapılması gereken kesimler 5,600 km,

b) Uluslararası ağ bütünlüğünün sağlanabilmesi için yapılması gereken kesimler 4,000 km,

c) Ulusal ağ bütünlüğünün sağlanabilmesi için yapılması gereken kesimler 5,400 km olarak belirlenmiştir.

Bu kesimlerin toplamı 15,000 km'dir.

Çalışmaların daha süratli ve kamu imkânlarının daha koordineli olarak kullanılabilmesi maksadıyla 5003 sayılı "Karayolları Genel Müdürlüğünce Yapılacak Bölünmüş Yol İnşasında Uygulanacak Usul ve Esaslar Hakkındaki Kanun" çıkartılmış ve 22 Kasım 2003 tarihli Resmi Gazetede yayımlanmıştır. Tüm ana karayolu akslarının bölünmüş yol olarak hizmete açılması hedeflenmektedir (**Tablo A.2.19**). Ayrıca tüm Türkiye karayolları **Şekil A.2.5**'de gösterilmektedir.

Tablo A.2.19: Yıllar İtibarıyla Hizmete Açılan Bölünmüş Yollar

Yıllar	Hizmete Açılan Bölünmüş Yol (km)
2002 Sonu	4,326
2003	1,305
2004	1,765
2005	2,045
2006	1,240
2007	1,082
2003-2007 Toplamı	7,437
Genel Toplam	**11,763**

Kaynak: www.kgm.gov.tr

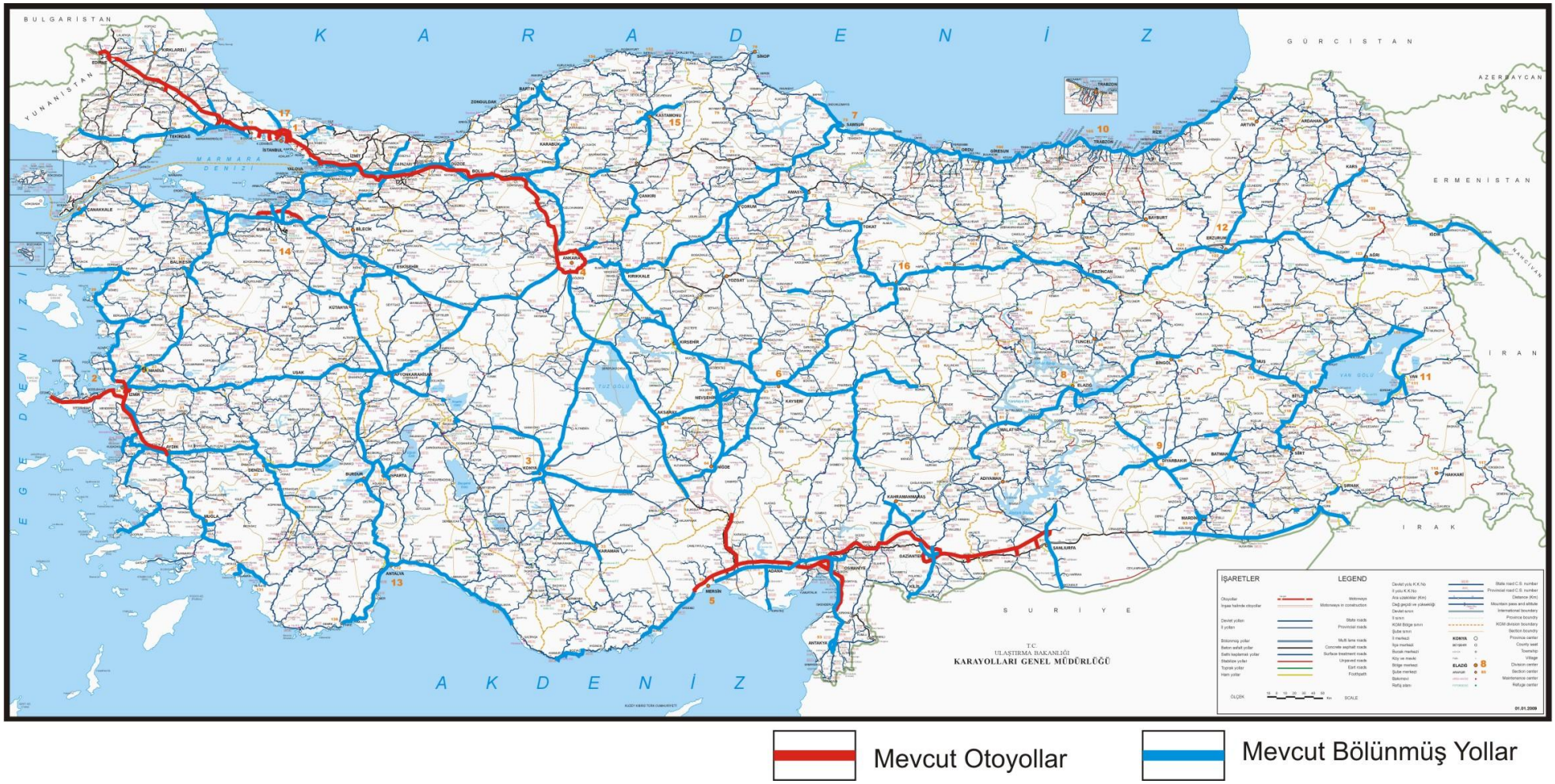
1980'li yılların ortalarından itibaren başlayan otoyol inşaatları da devam etmektedir. Hizmette olan otoyol güzergâhları;

- Edirne-İstanbul-Kocaeli-Sakarya-Düzce-Bolu-Ankara aksı
- Mersin-Adana-Osmaniye-Hatay-Gaziantep aksı
- İzmir-Aydın aksıdır.

Halen inşaat çalışmaları devam eden otoyollar;

- Adana-Niğde
- Gaziantep-Şanlıurfa
- İzmir Çevreyolu
- Bursa Çevreyolu'dur.

Adana-Niğde bağlantısının, Nevşehir ve Aksaray güzergahı ile Ankara'ya, dolayısı ile Marmara'ya kadar ulaştırılması planlanmıştır. Yine İzmir-Manisa-Balıkesir-Bursa-Yalova-Kocaeli bağlantısı, Aydın-Denizli bağlantısı da planlanmış durumdadır.



Şekil A.2.5: Türkiye Karayolları Yolları Ağı

B. Demiryolu:

Türkiye'de demiryolu yapımı 1850'li yıllarda başlamıştır ve Cumhuriyet'in ilk yıllarından, 1950'li yılların ortasına kadar hızlanarak devam etmiştir. Bu tarihten itibaren karayollarına önem verilmesi ile yeni güzergâhların inşaatı yavaşlamıştır. Halen kullanılan demiryolu güzergâhlarının çok büyük bir bölümü 1950'li yıllara kadar yapılan güzergâhlar olmak üzere 10,991 km. demiryolu ağı bulunmaktadır (**Şekil A.2.6**).

2000'li yıllara kadar mevcut hatların düzenlenmesi ve iyileştirilmesi çalışmaları ağırlıklı olarak yapılmıştır. Bu dönemde şehirler arasında özellikle yolcu taşımacılığına yönelik Yüksek Hızlı Tren projeleri geliştirilmiş ve Ankara-Eskişehir-İstanbul Yüksek Hızlı Tren güzergâhının inşaatına başlanmıştır. Bu güzergâhın Ankara – Eskişehir kesimi tamamlanarak hizmete açılmıştır. Eskişehir – İstanbul arasında da inşaat çalışmaları devam etmektedir.

TCDD tarafından yayımlanan "T.C. Devlet Demir Yolları İstatistik Yıllığı 2003-2007"ye göre inşaat çalışmaları devam eden diğer Yüksek Hızlı Tren güzergâhları şunlardır.

- Ankara – Konya
- Ankara – Yerköy – Sivas
- Bursa – Osmaneli (Bilecik)
- Eskişehir – İstanbul

Mevcut inşaat çalışmalarına ek olarak planlanan hızlı tren güzergâhları;

- İzmir – Uşak – Afyon – Polatlı (Ankara)
- İstanbul– Edirne'dir.

Hızlı tren çalışmalarına ek olarak Kars – Tiflis (Gürcistan) arasında da yük taşımacılığına yönelik demiryolu inşaatı devam etmektedir. İnşaat çalışmaları haricinde TCDD mevcut hatlarını iyileştirme çalışmalarına devam etmektedir. 2010 yılına kadar mevcut hatların büyük bir kısmının elektrifikasyon ve sinyalizasyon alt yapısını tamamlamayı hedeflemektedir.

DLH Genel Müdürlüğü'nden Şubat 2010 tarihi ile alınan bilgilere göre projelendirme çalışması yapılan ve proje aşamasındaki demiryolu güzergahları ile ilgili bilgiler aşağıda yer almaktadır. Genel Müdürlükten alınan bilgilere göre 12 adet demiryolu güzergahının projesi tamamlanmıştır. 13 adet güzergahla ilgilili de proje çalışmaları devam etmektedir. Tüm bu güzergahlar, mevcut hatların iyileştirilmesi ve yeni hatları kapsamaktadır.

Projesi Tamamlanmış Demiryolu Güzergahları

1. Ankara – Sivas
2. Ankara – İzmir
3. Halkalı – Kapıkule
4. Sivas – Erzincan – Erzurum – Kars
5. Van Gölü Kuzey Geçişi
6. Mürşitpınarı – Şanlıurfa
7. Samsun – Çarşamba – Terme – Ünye – Fatsa
8. Yerköy – Kırşehir
9. Tokat – Turhal
10. Kars – Tiflis
11. Tekirdağ – Muratlı
12. Kemalpaşa – Organize Sanayi



Kaynak: TCDD İstatistik Yıllığı, 2003–2007

Şekil A.2.6: Türkiye Demir Yolları Ağı

Proje Aşamasındaki Demiryolu Güzergahları

1. Bandırma – Bursa – Ayazma; Osmaneli; Ayazma – İnönü
2. Eskişehir – Antalya
3. Dinar – Denizli – Aydın
4. Aydın – Çine – Yatağan – Güllük Limanı
5. Bandırma – İzmir
6. Konya – Karaman – Ulukışla – Mersin
7. Yerköy – Şefaatli – Kayseri
8. Adapazarı – Karasu – Bartın Limanı
9. Toprakkale – Habur
10. Çıldır – Ardahan
11. Kars – Iğdır – Aralık – Dilucu
12. Trabzon – Erzincan
13. Sabiha Gökçen + Atatürk Havalimanı Bağlantısı

Proje aşamasında olan demiryolu güzergahları ile ilgili çalışmalar devam etmekte olup çalışmaların 2010 yılı içinde bitirilmesi beklenmektedir. DLH Genel Müdürlüğü tarafından proje çalışması yapılan demiryolu hatları **Şekil A.2.7**'de gösterilmektedir.

C. Havayolu:

Türkiye'de sivil ticari uçuşlara açık 44 hava alanı yer almaktadır. Bu hava alanlarından 40 tanesi Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü (DHMİ) tarafından işletilmektedir. Kalan 4 hava alanı özel ve diğer kamu kuruluşları tarafından işletilmektedir. DHMİ listesinde yer almayan Gazipaşa (Antalya) hava alanı, özel bir şirkete işletilmesi için verilmiştir. Henüz işletilmeyen hava alanında çalışmalar sürdürülmekte; kısa süre içinde işletilmeye geçmesi beklenmektedir.

44 havaalanından 12 tanesi uluslararası uçuşların yapıldığı hava limanı statüsünde 32 tanesi ülke içi uçuşların yapıldığı hava meydanıdır.

Muğla'da yer alan 2 adet uluslararası hava alanı (Bodrum-Milas ve Dalaman), Antalya Hava Alanı, İzmir Adnan Menderes Hava Alanı ve İstanbul Atatürk Hava Alanı, Ülkemize gelen yabancı ziyaretçilerin ana kapısı durumundadır.

Halen İstanbul'da yer alan Sabiha Gökçen Hava Alanı'nda dış hatlar terminal binasının yapımı bitmiştir. DPT'nin 2009 yılı yatırım programı incelendiği zaman yapılan çalışmaların çok büyük bir kısmı, mevcut hava alanlarının iyileştirilmesi ve geliştirilmesi projelerini kapsamaktadır. Bunların dışında Çukurova Bölgesel Havaalanı yapımı etütleri ve İstanbul'a 3. bir havaalanı yapımı ile ilgili etütler 2009 sonrasına bırakılmıştır.



Kaynak: DLH Genel Müdürlüğü, 2010

Şekil A.2.7: DLH Genel Müdürlüğü Tarafından Projelendirilen Demiryolu Güzergahları

2009 Yılı Yatırım Programında yer alan yeni havaalanı inşaatlarının başlangıç ve bitiş tarihleri **Tablo A.2.20**'de yer almaktadır.

Tablo A.2.20: Yatırım Programı Kapsamında Proje ve İnşaat Çalışmaları Sürdürülen Havaalanları

Havaalanı Adı	Proje Başlangıç ve Bitiş Tarihleri
Iğdır Havaalanı inşaatı	2008-2011
Kütahya-Afyon-Uşak Bölgesel Havaalanı Projesi	2006-2013
Hakkari (Yüksekova) Havaalanı İnşaatı	2008-2011
Şırnak Havaalanı İnşaatı	2008-2011
Bingöl Havaalanı İnşaatı	2008-2011

Kaynak, 2009 Yılı Yatırım Programı, DPT

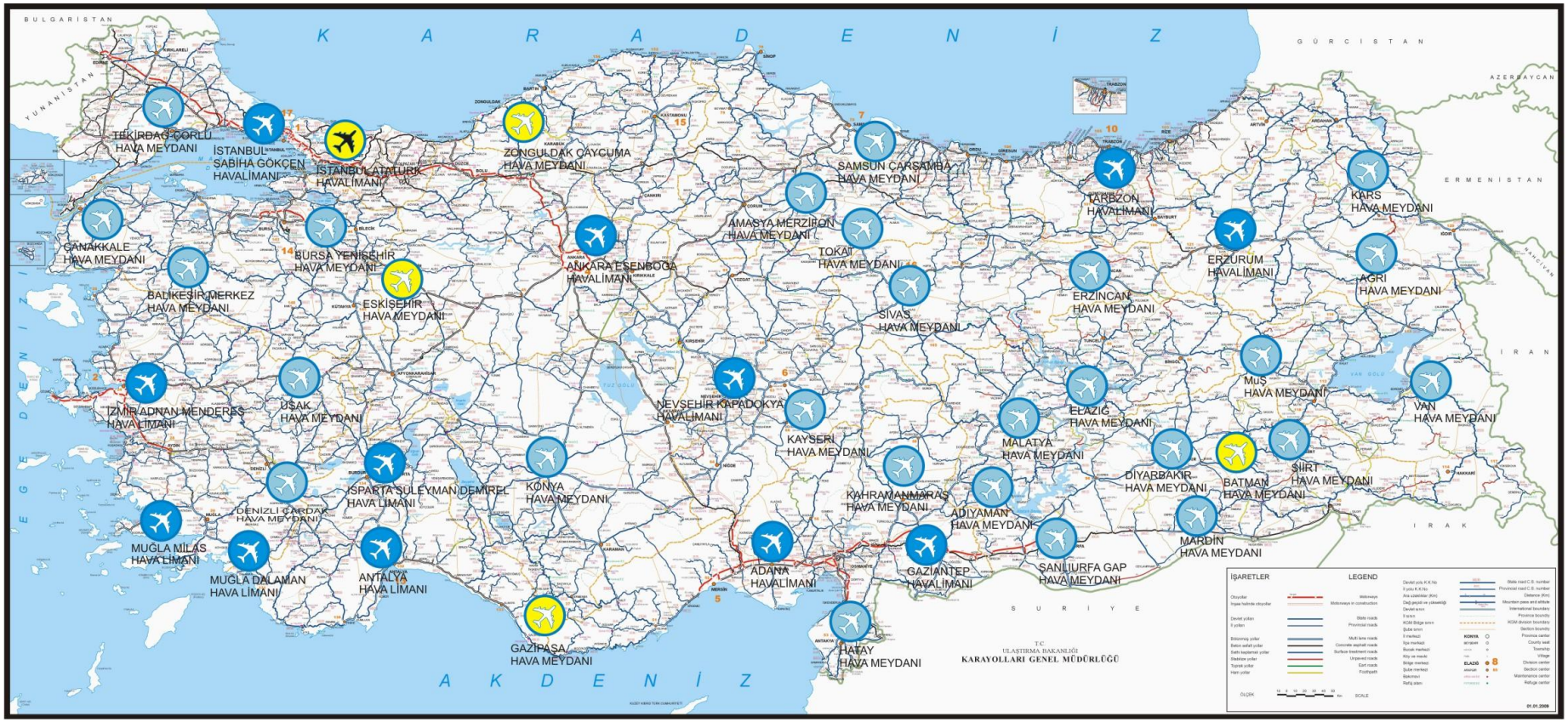
Ülkemizde yer alan ve halen işletilen ve işletme aşamasına gelmiş hava alanlarının konumları ve statüleri **Şekil A.2.8**'de görülmektedir.

Devlet Planlama Teşkilatı tarafından hazırlanan 2009 Yılı Yatırım Programı'nın sektörlere dağılımı incelendiği zaman sektör bazında en büyük yatırım payı ulaştırma sektörüne ait olduğu görülmektedir. Toplam planlanan yatırımlar içinde ulaştırma sektörü %24'lük bir paya sahiptir. Bunu %19 ile diğer kamu hizmetleri, %16 ile eğitim sektörü, %13'erlik payla da tarım ve enerji sektörleri takip etmektedir.

2009 Yılı Yatırım Programı'na göre ulaştırma sektörü yatırımlarının kuruluşlara ve türlere göre dağılımı incelendiği zaman; en büyük paya %47 ile karayolu ulaştırması sahiptir. Karayolu ulaştırmasını %37 ile demiryolu ulaştırması, %8 ile boru hattı ve %6 ile havayolu ulaştırması takip etmektedir. Deniz yolu ulaştırması ise tüm ulaşım sektörü içindeki %2'lik payı ile en düşük orana sahiptir.

Bu değerler, Türkiye'de ulaşım sektörüne yönelik kamu yatırımlarının öncelikli olduğunu göstermektedir. Karayolu ve demiryolu yatırımlarının baskın rolü de son dönemlerde öncelik verilen duble karayolu uygulamaları ve hızlı tren yatırımlarına verilen önemi göstermektedir. Boru hatları ile ilgili hızlı gelişmelerde uluslararası platformda Türkiye'nin enerji politikalarının bir sonucudur.

2009 Yılı Yatırım Programı'na göre sektör bazında kamu yatırımları **Tablo A.2.21**'de, ulaştırma sektöründe bu yatırımların dağılımı **Tablo A.2.22**'de gösterilmektedir.



DHMİ TARAFINDAN İŞLETİLEN HAVA LİMANI

DİĞER İŞLETMECİLER TARAFINDAN İŞLETİLEN HAVA LİMANI

DHMİ TARAFINDAN İŞLETİLEN HAVA MEYDANI

DİĞER İŞLETMECİLER TARAFINDAN İŞLETİLEN HAVA MEYDANI

Şekil A.2.8: Türkiye'de Ticari Sivil Uçuşlar Yapılan Hava Alanları

Tablo A.2.21: 2009 Yılı Yatırımlarının Sektörler Dağılımı (Bin TL)

KURULUŞLAR	PRJ. SAY.	PROJE TUTARI		2008 SONU HARCAMA			ETÜD–PROJE			DEVAM EDEN PROJELER			YENİ PROJELER			2009 YATIRIMI		
		DIŞ	TOPLAM	DIŞ		TOPLAM	DIŞ		TOPLAM	DIŞ		TOPLAM	DIŞ		TOPLAM	DIŞ		TOPLAM
				KREDİ	ÖZKAYNAK		KREDİ	ÖZKAYNAK		KREDİ	ÖZKAYNAK		KREDİ	ÖZKAYNAK		KREDİ	ÖZKAYNAK	
TARIM	282	4 345 204	61 585 154	2 328 328	3 387	27 368 117	-	-	51 670	127 681	-	2 182 638	-	1 490	536 840	127 681	1 490	2 771 148
MADENCİLİK	44	544 657	1 374 953	-	13 880	63 921	-	180	6 500	-	18 125	100 921	-	382 058	823 579	-	400 363	931 000
İMALAT	80	277 410	1 371 057	-	97 799	434 164	-	4 950	10 050	-	56 946	169 901	-	6 550	121 839	-	68 446	301 790
ENERJİ	116	15 663 234	40 668 995	5 029 860	81 359	18 392 744	-	-	24 334	888 948	18 155	2 738 524	-	600	52 291	888 948	18 755	2 815 149
ULAŞTIRMA	364	33 811 141	88 182 658	17 575 911	2 100 935	44 228 869	-	1 723	96 285	1 880 329	306 223	4 309 148	-	42 361	685 893	1 880 329	350 307	5 091 326
TURİZM	49	-	1 197 441	-	-	322 451	-	-	1 825	-	-	117 077	-	-	29 024	-	-	147 926
HABERLEŞME	13	58 643	486 328	-	1 961	201 749	-	-	1 000	-	7 307	39 058	-	41 485	80 075	-	48 792	120 133
KONUT	37	-	343 135	-	-	60 081	-	-	550	-	-	78 050	-	-	59 162	-	-	137 762
EĞİTİM	645	446 766	18 101 462	135 750	-	8 011 032	-	-	58 009	112 725	-	2 334 206	-	-	1 021 314	112 725	-	3 413 529
SAĞLIK	128	520 748	7 039 628	359 158	-	2 937 358	-	-	43 400	46 642	-	982 661	1 216	-	611 346	47 858	-	1 637 407
DİĞER KAMU HİZMETLERİ	574	3 629 542	25 415 180	1 674 922	-	8 876 466	-	-	43 944	170 625	-	2 809 620	1 500	-	1 313 419	172 125	-	4 166 983
-DKH-İKTİSADİ	171	1 381 294	10 355 792	384 481	-	3 145 590	-	-	11 287	52 300	-	1 383 659	-	-	601 773	52 300	-	1 996 719
-DKH-SOSYAL	403	2 248 248	15 059 388	1 290 441	-	5 730 876	-	-	32 657	118 325	-	1 425 961	1 500	-	711 646	119 825	-	2 170 264
TOPLAM	2 332	59 297 345	245 765 991	27 103 929	2 299 321	110 896 952	-	6 853	337 567	3 226 950	406 756	15 861 804	2 716	474 544	5 334 782	3 229 666	888 153	21 534 153

Kaynak: Devlet Planlama Teşkilatı, 2009

Tablo A.2.22: 2009 Yılı Ulaştırma Yatırımlarının Kuruluşlara Dağılımı (Bin TL)

KURULUŞLAR	PRJ. SAY.	PROJE TUTARI		2008 SONU HARCAMA			ETÜD–PROJE			DEVAM EDEN PROJELER			YENİ PROJELER			2009 YATIRIMI		
		DIŞ	TOPLAM	DIŞ		TOPLAM	DIŞ		TOPLAM	DIŞ		TOPLAM	DIŞ		TOPLAM	DIŞ		TOPLAM
				KREDİ	ÖZKAYNAK		KREDİ	ÖZKAYNAK		KREDİ	ÖZKAYNAK		KREDİ	ÖZKAYNAK		KREDİ	ÖZKAYNAK	
DEMİRYOLU ULAŞTIRMASI	41	12 563 537	26 831 515	3 203 943	226 833	5 829 307	-	-	11 300	864 668	48 958	1 710 628	-	-	140 822	864 668	48 958	1 862 750
TCDD GN.MD.	23	6 280 764	13 891 198	2 111 603	226 833	3 463 471	-	-	-	530 000	48 958	1 184 020	-	-	135 980	530 000	48 958	1 320 000
ULAŞ.BAK.DLH İNŞAATI GN.MD.	18	6 282 773	12 940 317	1 092 340	-	2 365 836	-	-	11 300	334 668	-	526 608	-	-	4 842	334 668	-	542 750
DENİZYOLU ULAŞTIRMASI	31	135 123	1 017 873	-	50 823	341 496	-	-	2 000	-	4 760	74 062	-	9 000	33 538	-	13 760	109 600
DENİZCİLİK MÜSTEŞARLIĞI	4	61 941	208 472	-	23 941	115 171	-	-	-	-	3 800	22 600	-	-	900	-	3 800	23 500
ULAŞ.BAK.DLH İNŞAATI GN.MD.	10	-	598 365	-	-	128 709	-	-	2 000	-	-	37 012	-	-	11 088	-	-	50 100
KIYI EMNİYETİ GN.MD.	9	46 300	105 540	-	-	42 320	-	-	-	-	960	7 150	-	9 000	10 850	-	9 960	18 000
TCDD GN.MD.	2	-	10 000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10 000	-	-	10 000
T.DENİZCİLİK İŞL.GN.MD.(1)	6	26 882	95 496	-	26 882	55 296	-	-	-	-	-	7 300	-	-	700	-	-	8 000
HAVAYOLU ULAŞTIRMASI	49	461 909	1 357 799	-	182 191	232 676	-	-	4 652	-	48 572	237 888	-	31 540	79 661	-	80 112	322 201
DHMİ GN.MD.	22	405 123	789 262	-	168 301	179 541	-	-	2 000	-	37 950	202 950	-	31 540	70 050	-	69 490	275 000
ULAŞ.BAK.DLH İNŞAATI GN.MD.	15	-	493 029	-	-	36 895	-	-	2 402	-	-	23 216	-	-	267	-	-	25 885
UB SİVİL HAVACILIK GN.MD.	1	-	644	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	644	-	-	644
D.METEOROLOJİ İŞL.GN.MD.	4	56 786	60 966	-	13 890	15 040	-	-	250	-	10 622	11 422	-	-	-	-	10 622	11 672
D.METEOROLOJİ İŞL.GN.MD.(DS)	7	-	13 898	-	-	1 200	-	-	-	-	-	300	-	-	8 700	-	-	9 000
KARAYOLU ULAŞTIRMASI	229	16 774 524	53 493 896	13 028 914	-	33 436 791	-	-	74 055	899 083	-	1 886 941	-	-	408 779	899 083	-	2 369 775
TCK GN.MD.	198	7 905 758	39 101 031	5 870 994	-	21 888 568	-	-	52 520	455 238	-	1 226 249	-	-	365 900	455 238	-	1 644 669
TCK GN.MD.(OTOYOLLAR)	23	8 868 766	14 294 406	7 157 920	-	11 535 096	-	-	20 110	443 845	-	646 189	-	-	1 701	443 845	-	668 000
EMNİYET GN.MD.	5	-	43 059	-	-	577	-	-	50	-	-	503	-	-	40 578	-	-	41 131
ULAŞTIRMA BAKANLIĞI	1	-	4 800	-	-	-	-	-	1 375	-	-	-	-	-	-	-	-	1 375
UB KARA ULAŞTIRMASI GN.MD.(DS)	2	-	50 600	-	-	12 550	-	-	-	-	-	14 000	-	-	600	-	-	14 600
BORU HATTI	14	3 876 048	5 481 575	1 343 054	1 641 088	4 388 599	-	1 723	4 278	116 578	203 933	399 629	-	1 821	23 093	116 578	207 477	427 000
BOTAŞ GN.MD.	14	3 876 048	5 481 575	1 343 054	1 641 088	4 388 599	-	1 723	4 278	116 578	203 933	399 629	-	1 821	23 093	116 578	207 477	427 000
TOPLAM	364	33 811 141	88 182 658	17 575 911	2 100 935	44 228 869	-	1 723	96 285	1 880 329	306 223	4 309 148	-	42 361	685 893	1 880 329	350 307	5 091 326

(1) Özelleştirme kapsamına alınan kuruluşlar.

Kaynak: Devlet Planlama Teşkilatı, 2009

A.2.6. Turizm Kıyı Yapıları İmar ve Çevresel Etki Değerlendirme Durumu

Bayındırlık ve İskan Bakanlığı ve DLH İnşaatı Genel Müdürlüğü'nün kayıtlarının incelenmesi sonucunda 1992 yılından 2008 yılı sonuna kadar 133 adet turizm kıyı yapıları ile ilgili imar planının onaylandığı tespit edilmiştir. Bu planlar içinde, yat limanı, yat yanaşma yeri, kruvaziyer liman, kıyı düzenlemesi + yat limanı, turizm amaçlı onaylanmış kıyı kesimi planı vb. bulunmaktadır. **Tablo A.2.23**'de DLH Genel Müdürlüğü ve ilgili diğer kuruluşların arşivlerinin taranmasıyla ortaya çıkan yıllar itibarıyla onaylanan turizm kıyı yapıları imar planları listesi görülmektedir.

Tablo A.2.23: Yıllar İtibarıyla İmar Planı Teklifi Onaylanmış Turizm Kıyı Yapıları

Yıllar	Sıra No	Yıl Sıra No	Plan Tekfinin Adı	Mevkii	Plan Onayını Yapan Kurum	Tarih-Sayı No	Plan Onay Tarihi
2008	1	1	Antalya-Kemerağzı-Kundu İskele İmar Planları	Kemerağzı	Kültür ve Turizm Bak.	10.01.2008/5146	04.01.2008
	2	2	Muğla İli, Fethiye İlçesi, Sahil Dolgu Alanı	Babataşı Mah.	Çevre ve Orman Bakanlığı	14.04.2008/800-2110	14.04.2008
	3	3	Muğla Milas (Ören) Dolgu Alanı Uyg. İmar Planı	Türkevleri Köyü Kerestebaşı Mevkii	Bay. ve İsk.Bak.	05.03.2008/1894	05.03.2008
	4	4	Muğla-Bozburun Beldesi Bük Mevkii Yat İmal ve Çekek Yeri	Bük Mevkii	Bay. ve İsk.Bak.	27.02.2008/423	27.02.2008
	5	5	Antalya İli, Demre İlçesi, Üçağız Köyü mevcut Dolgu Ali Yüzer İskele	Demre Üçağız	Çevre ve Orman Bak.	10.01.2008/53-170	10.01.2008
	6	6	İzmir Karaburun Yat Limanı Dolgu İmar Pl. Notu Değişikliği	Karaburun	Bay. ve İsk.Bak.	28.11.2008/9767	28.11.2008
	7	7	Muğla, Bodrum, Bitez Kıyı Düzenlemesi	Bitez Yalı Mevkii	Bay. ve İsk.Bak.	25.11.2008/9692	25.11.2008
	8	8	Muğla-Marmaris Yalancıboğaz Yat.Yan. ve Çek. Yeri İm.Pl. Değişikliği	Yalancıboğaz Mevkii	Kültür ve Turizm Bak.	05.08.2008/144505	05.08.2008
	9	9	Muğla Datça Meersa Tur. Tali Yat Lim.Uyg.İm. Planı	Karaköy Gerince	Çevre ve Orman Bak.	24.09.2008/2016	24.09.2008
	10	10	İstanbul-Kadıköy-Fenerbahçe Dolgu İm.Pl.	Fenerbahçe	Bay. ve İsk.Bak.	26.08.2008/7421	26.08.2008
	11	11	Muğla Göl-Türkbükü, Türkkbükü-Menemen Dolgu Alanı	Bodrum	Bay. ve İsk.Bak.	20.10.2008/8810	20.10.2008
	12	12	Kadıköy-Fenerbahçe Dolgu İmar Planı Hk. İSTANBUL	Fenerbahçe	Bay. ve İsk.Bak.	20.08.2008/7155	20.08.2008
	13	13	Muğla, Bodrum (İçmeler) Revizyon Dolgu Alanı	İçmeler Mevkii	Bay. ve İsk.Bak.	09.10.2008/8511	09.10.2008
	14	14	Muğla-Göltürkbükü, Hebil Mevkii, İskele Uyg.İm.Pl.	Hebil	Bay. ve İsk.Bak.	16.10.2008/8736	16.10.2008
	15	15	Antalya, Manavgat, gündoğdu İskele İm.Pl.	Gündoğdu	Çevre ve Orman Bak.	21.07.2008/1535-3799	21.07.2008
	16	16	Antalya Kemerağzı-Kundu İskele İmar Planları	Kundu	Kültür ve Turizm Bak.	18.07.2008/131768	17.07.2008
	17	17	Belek Turizm Merkezi, İskele ve İleribaşı Mevkii, İskele İmar Planları	İleribaşı Mevkii	Kültür ve Turizm Bak.	04.11.2008/199671	04.11.2008
2007	18	1	Muğla-Marmaris Selimiye Köyünde Yüzer İskele Uyg. İmar Planı	Muğla-Marmaris Selimiye Köyü	Çevre ve Orman Bak.	05.10.2007/1962-21264	05.10.2007
	19	2	Çevre Düzeni Revizyon Planı	Serik-Çolaklı Side, Çenger, Side II	Kültür ve Turizm Bak.	29.05.2007/94237-13080	29.05.2007
	20	3	Muğla İli, Datça İlçesi, İskele Mahallesi Azganlı Mevkii Yat Limanı	Azganlı Mevkii	Çevre ve Orman Bak.	31.05.2007/1041-3172-12874	31.05.2007
	21	4	Aksu Çayı Mendirek (ANTALYA-Kemerağzı)	Antalya Kemerağzı Kundu	Kültür ve Turizm Bak.	18.07.2007/125355-16504	18.07.2007
	22	5	Muğla İli, Fethiye İlçesi, Göcek Beldesi Eski Tigem Tesislerine ait imar planı	Poruklu Koyu Mevkii	Çevre ve Orman Bar.	19.07.2007/1432-4144-16604	19.07.2007
	23	6	Balıkesir-Ayvalık-Altınova Yat Limanı ve Kıyı Düzenlemesi Amaçlı Dolgu İmar Planı	Balıkesir-Ayvalık Altınova	Bay. ve İsk.Bak.	19.07.2007/5321-16762	19.07.2007
	24	7	Muğla İli, Fethiye İlçesi, Göcek Beldesi Eski Etibank tesislerine ait Yat Bağlama İskelesi	Muğla -Fethiye-Göcek	Çevre ve Orman Bak.	22.05.2007/952-2918-12434	22.05.2007
	25	8	Muğla İli, Bodrum İlçesi, Gündoğan Dalgakıran Uyg. İmar Planı	Muğla-Bodrum Gündoğan Mezgit Mevkii	Bay. ve İsk.Bak.	09.01.2007/50-93-616	09.01.2007
	26	9	Antalya, Manavgat Side Belediyesi 656 Adı 1 kapselde yer alan Side Perisse Otel İskele Planı	Antalya-Manavgat-Side	Kültür ve Turizm Bak.	16.05.2007/84985-11368	14.05.2007
	27	10	Balıkesir-Edremit-Akçay İskele Yapımı Dolgu İmar Planı.	Balıkesir İli, Edremit İlçesi Akçay Belediyesi	Bay. ve İsk.Bak	5.11.2007/8289	05.11.2007
	28	11	Güllük (Milas) Muğla İskele	Muğla-Milas Güllük	Bay. ve İsk.Bak	15.11.2007/860	15.11.2007

				Belediyesi			
	29	12	Zonguldak Yat Limanı ve Kıyı Dolgu Alanı İmar Planı.	Zonguldak-Merkez İlçe Zonguldak Belediyesi.	Bay. ve İsk.Bak	21.11.2007/8721	21.11.2007
2006	30	1	İSTANBUL-Pendik Sahil Dolgu Alanı Değişikliği İmar Planı	Pendik	Bay. ve İsk.Bak.	05.01.2006/126-33	05.01.2006
	31	2	MUĞLA-Fethiye Karagözler Yat Yanaşma Yeri Revizyonu	Karagözler	Bay. ve İsk.Bak.	1801-2006/262-102	18.01.2006
	32	3	Kumbahçe (Bodrum) Muğla yeri Yat Yanaşma iskelesi	Paşatarlası Mevkii	Bay. ve İsk.Bak.	18.01.2006/261-103	18.01.2006
	33	4	MUĞLA-Marmaris Orhaniye Köyü Keçibükü Mevki Yat Lim. Revizyonu	Keçibükü Mevkii	Bay. ve İsk.Bak.	21.02.2006/385-1029	21.02.2006
	34	5	MUĞLA-Bodrum Yolcu İskelesi	Kumbahçe-Mantar Burnu Mevkii	Bay. ve İsk.Bak.	01.03.2006/477-1247	01.03.2006
	35	6	İSTANBUL-Büyükçekmece Yat Lim.Dolgu İmar Planı Değişiklik Teklifi	Büyükçekmece	Bay. ve İsk.Bak.	08.03.2006/523-1412	08.03.2006
	36	7	MUĞLA-Milas-Ören İskele Teklifi	Çökertme Mevkii	Kültür ve Turizm Bak.	31.03.2006/46769	30.03.2006
	37	8	İZMİR-Karaburun Yat Limanı Bal.Bar. amaçlı Uygulama İmar Planı	Karaburun	Bay. ve İsk.Bak.	03.04.2006/750-2101	03.04.2006
	38	9	İSTANBUL-Büyükçekmece-Mimar-Sinan Yat Limanı Dolgu Alanı Uyg. İmar Planı	Büyükçekmece	Bay. ve İsk.Bak.	19.04.2006/925-2579	19.04.2006
	39	10	AYDIN-Kuşadası Kruvaziyer Lim. Uyg. İmar Planı iptali	Kuşadası	Bay. ve İsk.Bak.	31.05.2006/1311-3620	31.05.2006
	40	11	AYDIN-Kuşadası Limanı Uyg. İmar Planı	Kuşadası	Bay. ve İsk.Bak.	01.06.2006/1326-3665	01.06.2006
	41	12	İSTANBUL-Kadıköy-Çiftehavuzlar Dolgu Al. Ve Yat Lim. İm. Planı	Çiftehavuzlar Mevkii	Bay. ve İsk.Bak.	14.06.2006/1467-4037	14.06.2006
	42	13	MUĞLA-Marmaris, Adaköy Kirlik Mev.Yat Yan.Çek.Ye.İm.Pl.Değ.	Kirlik Mevkii	Bay. ve İsk.Bak.	26.06.2006/1656-4374	26.06.2006
	43	14	Marmaris-Sögüt Yat İmal ve Çekek Yeri	Muğla-Marmaris Söğüt Köyü Germe Mevkii	Çevre ve Orman Bak.	10.10.2006/2055-5201	10.10.2006
	44	15	Yalıkavak (Bodrum) Muğla, Mendirek Dolgu	Giriş altı Mevkii	Bay ve İsk.Bak.	18.10.2006/2775-7498	18.10.2006
	45	16	Fethiye İskele Dolgu Alanı+İskeleye ilişkin Plan Teklifi	Muğla-Fethiye Karagözler Mah. Çuhalar Mevkii	Çevre ve Orman Bak.	20.10.2006/2181-5448	10.10.2006
	46	17	Muğla İli, Datça İlçesi, İsk. Mah. Lim.Mev.GemYan. yer ve ek bar. Hk.	Muğla Liman Mevkii	Çevre ve Orman Bak.	18.07.2006/1445-3703	14.07.2006
	47	18	İzmir-Aliağa-Çaltıdere Yat İnşa Bakım Onarım ve Çekek Yeri	Çaltıdere Köyü	Bay. ve İsk.Bak.	02.08.2006/2156-5700	08.08.2006
	48	19	Muğla-Bodru-Yalıkavak Yat Limanı Revizyonu	Çökertme Mevkii	Bay. ve İsk.Bak.	08.08.2006/2156-5700	
	49	20	Muğla Marmaris,Orhaniye köyü Keçibükü Mevkii Tali Yat Limanı Teklifi	Keçibükü Mevkii	Bay. ve İsk.Bak.	19.12.2006/3350-8984	19.12.2006
2005	50	1	İZMİR-Çeşme Yat Limanı	Musalla Mah.	Bay. ve İsk.Bak.	07.03.2005/523-1823	07.03.2005
	51	2	ANTALYA-Merkez Çevre Düzeni Planı	Merkez	Bay. ve İsk.Bak.	03.03.2005/812-1744	03.03.2005
	52	3	MERSİN-Taşucu Bal.Bar ve Yat Limanı Dolgu Alanı	Taşucu	Bay. ve İsk.Bak.	16.03.2005/646-2169	16.03.2005
	53	4	ANTALYA-Alanya Sabit İskele Uzatımı Talebi	Alanya	Bay. ve İsk.Bak.	09.05.2005/1147-3980	09.05.2005
	54	5	YALOVA-Dolgu Alanı Uygulama İmar Planı	Samanlıderesi ile Dev.Ürt.Çift. arasında	Bay. ve İsk.Bak.	17.05.2005	17.05.2005
	55	6	TEKİRDAĞ-Merkez-Çekek Yeri Dolgu İmar Planı	Merkez	Bay. ve İsk.Bak.	22.09.2005/9840-2507	22.09.2005
	56	7	ANTALYA-Alanya-Akhan Yat Limanı Dolgu Alanı İmar Planı	Alanya Akhan Mevkii	Bay. ve İsk.Bak.	20.06.2005/1467-5965	20.06.2005
	57	8	MUĞLA-Bodrum-Yalıkavak Tekne Sahası (ilave çekek yeri) Dolgu Al.Uyg.İmar Planı	Yalıkavak	Bay. ve İsk.Bak.	06.12.2006/3118-11810	06.12.2005
2004	58	1	MUĞLA-Marmaris İskele Yapımına İlişkin Uygulama İmar Planı Değişikliği	Kemeraltı Mahallesi	Kültür ve Turizm.Bak.	12.05.2004/707-3148-12101	06.05.2004
	59	2	MUGLA-Milas Kayık Atım-Çekim Yeri	Güllük Yenimahalle Manastır Mevkii	Bay. ve İsk.Bak.	06.07.2004/1621-7751	06.07.2004
	60	3	İZMİR-Yenifoça Yat Limanı Uygulama İmar Planı	Yenifoça	Bay. ve İsk.Bak.	28.06.2004/1537-7478	28.06.2004
	61	4	MUĞLA-Bodrum (Yalıkavak) Tekne Sahası Çekek Yeri Uygulama İmar Planı	Çökertme Mevkii	Bay. ve İsk.Bak.	04.06.2004/1326-6214	04.06.2004
	62	5	İSTANBUL-Ataköy Nazım ve Uygulama İmar Planı	Ataköy	Kültür ve Turizm Bak.	01.10.2004/1577-8069-26904	30.09.2004
	63	6	İZMİR-Alaçatı Yat Limanı ve Bal.Bar. Planları	Çeşme Alaçatı	Kültür ve Turizm Bak.	17.09.2004/1482-7575-24451	10.09.2004
	64	7	AYDIN-Kuşadası Kruvaziyer Limanı Uygulama İmar Planı	Kuşadası	Bay. ve İsk.Bak.	03.09.2004/2139-10557	03.09.2004
	65	8	BARTIN-Kuruçaşile-Tekkeönü Tekne İnşa ve Çekek Yeri Dolgu İmar Planı	Tekkeönü	Bay. ve İsk.Bak.	20.08.2004/2017-10010	20.08.2004
	66	9	MUĞLA-Marmaris (İçmeler) Dolgu ve İskele Plan Değişikliği	İçmeler	Bay. ve İsk.Bak.	16.07.2004/1700-8344	16.07.2004
	67	10	MERSİN-Yenişehir Kıyı Dolgu Alanı	Yenişehir	Bay. ve İsk.Bak.	23.11.2004/2666-14608	23.11.2004
	68	11	MUĞLA-Fethiye Yat Yanaşma İskelesi Uyg. İmar Planı	Göcek	Bay. ve İsk.Bak.	18.11.2004/2648-14403	18.11.2004
	69	12	İSTANBUL-Beyoğlu Tophane Salıpazarı Kruvaziyet Yat Limanına ait İmar Planları	İstanbul	Kültür ve Turizm Bak.	18.10.2004/1651-8521-28433	30.09.2004

2003	70	1	Muğla-Bodrum (Yalıkavak) Yat Lim. Ve Yolcu Gemisi Yan. Yeri Uygu. İmar Planı Değişikliği	Yalıkavak	Bay. ve İsk.Bak.	22.10.2003/2643-10985	22.10.2003
	71	2	MUĞLA-Bodrum Yat Lift İskele Dolgu Alanı İmar Planı	Kumbahçe Mah. İçmeler Mevkii	Bay. ve İsk.Bak.	01.07.2003/1544-7366	01.07.2003
	72	3	İZMİR-Urla Yat Limanı ve Turizm Kompleksi İmar Planı	Kalabak Mevkii	Bay. ve İsk.Bak.	25.06.2003/1481-7238	25.06.2003
	73	4	MUĞLA-Köyceğiz Yat Yanaşma Yeri Uygulama İmar Planı	Ekincik Köyü Maden İsk. Mevkii	Bay. ve İsk.Bak.	16.04.2003/855-4456	16.04.2003
	74	5	MERSİN-Yenişehir Kıyı Dolgu Alanı ve İç Düzenlemesi ve KKÇ Değişikliği İmar Planı	Yenişehir	Bay. ve İsk.Bak.	06.06.2003/1272-6375	13.06.2003
	75	6	SAMSUN-Batıpark Dolgu Alanı İmar Planı	SAMSUN	Bay. ve İsk.Bak.	24.02.2003/422-2237	05.02.2003
	76	7	MUĞLA-Köyceğiz Yat Yanaşma Yeri İmar Planı	Ekincik Köyü Maden İskelesi Mevkii	Çevre Bakanlığı	16.01.2003/249	
2002	77	1	BALIKESİR-Altınoluk Dolgu Alanı Uygulama İmar Planı	Edremit	Bay. ve İsk.Bak.	14.06.2002/1217-11944	14.06.2002
	78	2	KOCAELİ-Gebze (Tavşancıl) İskele ve Rıhtım Dolgu İmar Planı	Gebze	Bay. ve İsk.Bak.	12.06.2002/1193-11896	12.06.2002
	79	3	İSTANBUL-Kumburgaz Yat Limanı Uygulama İmar Planı	Büyükçekmece	Bay. ve İsk.Bak.	30.04.2002/846-7979	30.04.2002
	80	4	KOCAELİ-İzmit Dolgu İmar Planı Değişikliği	İzmit	Bay. ve İsk.Bak.	26.04.2002/831-7923	26.04.2002
	81	5	MERSİN-Yenişehir Kıyı Dolgu Alanı Nazım İmar Planı	Yenişehir	Bay. ve İsk.Bak.	19.09.2002/1996-18971	19.09.2002
	82	6	İZMİR-Aliağa İskele Dolgu Alanı imar Planı	Arapçiftliği	Bay. ve İsk.Bak.	15.07.2002/1474-14496	15.07.2002
	83	7	İZMİR-Alaçatı Turizm Merkezi Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı Revizyonu	Alaçatı	Kültür ve Turizm Bak.	19.03.2002/527-1000-8080	15.03.2002
	84	8	MUĞLA-Bodrum-Mumcular İskele ve Dolgu Alanı İmar Planı	Güvercinlik Köyü Gökçeler Mevkii	Bay. ve İsk.Bak.	12.04.2002/746-7227	12.04.2002
	85	9	İSTANBUL-Büyükçekmece Gürpınar Yat Limanı Dolgu Alanı İmar Planı	Gürpınar	Bay. ve İsk.Bak.	29.03.2002/626-5781	30.01.2002
2001	86	1	MUĞLA-Marmaris İçmeler Yat Yanaşma Yeri İmar Planı	İçmeler	Turizm Bakanlığı	27.06.2001/1166-3338-20763	27.04.2001
	87	2	MUĞLA-Bodrum Yalıkavak Dolgu Alanı İmar Planı	Çökertme Mev.	Bay. ve İsk.Bak.	08.06.2001/1322-14589	31.05.2001
	88	3	ANTALYA-Gazipaşa Yat Limanı İmar Planı	Kızılın Mevkii	Bay ve İsk.Bak.	12.01.2001/88-597	12.01.2001
	89	4	MUĞLA-Marmaris İçmeler Yat Yanaşma Yeri İmar Planı	İçmeler	Bay. ve İsk.Bak.	12.01.2001/89-594	15.01.2001
	90	5	MUĞLA-Bodrum Karada Marina İmar Planı	Karada	Turizm Bak.	18.09.2001/1734-4995-30002	17.09.2001
	91	6	İSTANBUL-Büyükçekmece Kumburgaz Dolgu Alanı İmar Planı	Kumburgaz	Bay. ve İsk.Bak.	10.10.2001/2415-23366	10.10.2001
2000	92	1	MUĞLA-Marmaris Yüzer İskele Uyg. İmar Planı	Adaköy-Adaağzı Mevkii	Kültür ve Turizm Bak..	25.08.2000/1717-4268-24042	23.11.2000
	93	2	MUĞLA-Bodrum-Karada Marina İskele Dolgu Alanı İmar Planı	Eski Çeşme Mahallesi	Bay. ve İsk.Bak.	22.12.2000/2543-30287	10.11.2000
	94	3	MUĞLA-Göcek Yat Çekek Yeri İmar Planı	Göcek	Bay. ve İsk.Bak.	22.03.2000/419-4863	09.05.2000
	95	4	ÇANAKKALE-Kepez Yat Limanı İmar Planı	Kepez	Bay.ve İsk.Bak.	02.03.2000/330-4223	02.03.2000
	96	5	MUĞLA-Güllük Gemi Yanaşma İskelesi	Güllük	Bay. ve İsk.Bak.	01.03.2000/326-4198	01.03.2000
	97	6	MUĞLA-Marmaris Bozburun Yat Çekek Yeri İmar Planı	Bozburun Belediyesi Bük Mevkii	Bay. ve İsk.Bak.	19.01.2000/68-622	18.01.2000
1999	98	1	BALIKESİR-Ayvalık Sakarya Yat Limanı Dolgu Alanı İmar Planı	Sakarya Mevkii	Bay. ve İsk.Bak.	03.03.1999/334-2731	26.02.1999
	99	2	MUĞLA-Marmaris Adaköy Adaağzı Yüzer İskele Talebi	Adaağzı Mevkii	Bay. ve İsk.Bak.	22.11.1999/1703-19029	03.11.1999
1998	100	1	İÇEL-Silifke Taşucu Liman ve Yol Plan Değişikliği	Taşucu	Bay. ve İsk.Bak.	18.11.1998/1847-16167	16.09.1998
	101	2	MUĞLA-Marmaris Orhaniye (Bay Marina) Tali Yat Limanı	Keçibükü Mevkii	Çevre ve Orm. Bak.	22.01.1998/224	20.04.1998
	102	3	MUĞLA-Bodrum Yalıkavak Yat Limanı ve Konaklama Tes.	Yalıkavak	Kültür ve Turizm Bak.	09.01.1998/31-89-830	15.12.1997
	103	4	MUĞLA-Marmaris Datça Yat Limanı Dolgu Alanı İmar Planı	Orhaniye Köyü Keçibükü Mevkii	Bay. ve İsk.Bak.	27.11.1998/1929-16721	27.11.1998
	104	5	İSTANBUL-Ataköy Zeytinburnu İmar Planı	Zeytinburnu	Bay. ve İsk.Bak.	24.11.1998/1894-16531	20.11.1998
	105	6	İSTANBUL-Yakuplu Yat Limanı Dolgu Alanı İmar Planı	Büyükçekmece Yakuplu	Bay. ve İsk.Bak.	27.10.1998/1748-14679	08.10.1998
	106	7	RİZE Yat Limanı Dolgu Alanı	Merkez	Bay. ve İsk.Bak.	08.07.1998-25.02.1998/1133-7427- 301-2186 (Revize edildi)	06.07.1998 13.02.1998
	107	8	MUĞLA-Göcek Fethiye Yat Limanı Dolgu Alanı İmar Planı	Göcek Fethiye	Bay. ve İsk.Bak.	03.06.1998/920-6028	17.11.1998
	108	9	MUĞLA-Bodrum Yalıkavak Yat Limanı Dolgu Alanı İmar Planı	Yalıkavak	Bay. ve İsk.Bak.		13.05.1998
1997	109	1	İSTANBUL-Ataköy Zeytinburnu Turizm Merkezi Nazım İmar Planı	Zeytinburnu	Bay. ve İsk.Bak.	22.12.1997/2151-18316	27.03.1998
	110	2	ANTALYA-Merkez Hurmaköy Akaryakıt Depolama ve Dağıtım Sistemleri	Hurmaköy	Bay. ve İsk.Bak.	22.12.1997/2135-18221	12.01.1998
	111	3	İSTANBUL-Ataköy Yat Limanı Plan	Ataköy	Bay. ve İsk.Bak.	23.10.1997/1760-	15.10.1997

			Değişikliği			15408	
	112	4	İSTANBUL-Kadıköy Fener bahçe Caddebostan Dolgu Alanı	Kadıköy	Bay. ve İsk.Bak.	13.01.1997/120-547	19.11.1997
	113	5	İSTANBUL-Büyükçekmece Gürpınar Bel. Yat Lim. Ve Dolgu Alanı	Gürpınar	Bay. ve İsk.Bak.	14.03.1997/484-3101	10.10.1997
	114	6	MUĞLA-Milas-Güllük Yat Limanı İmar Planı	Güllük	Bay. ve İsk.Bak.	25.04.1997/688-5639	23.06.1997
1996 ve Öncesi	115	1	MUĞLA-Bodrum Yat Limanı	Kızılağaç Köyü Gerenkuyu Mevkii	Bay. ve İsk.Bak.	07.10.1996/1541-12926	31.01.1997
	116	2	İZMİR-Çeşme-Ilıca Yat Limanı Dol.Alanı İmar Planı	Yıldız Burnu Mevkii	Bay. ve İsk.Bak.	23.10.1996/1732-14133	09.12.1996
	117	3	ANTALYA-Kalkan Dolgu Alanı İmar Planı	Karşıyaka Mevkii	Bay. ve İsk.Bak.	22.01.1996/91-1139	29.01.1996
	118	4	MUĞLA-Bodrum-Yalıkavak Marina Dolgu Alanı İmar Planı	Yalıkavak	Bay. ve İsk.Bak.	24.04.1996/606-5311	12.06.l996
	119	5	MUĞLA-Bodrum-Yalıkavak İskele Yerinin Değiştirilmesi	Yalı Mevkii	Bay. ve İsk.Bak.	26.06.1995/857-08583	07.12.1995
	120	6	KOCAELİ-İzmit Marina Çekek Yeri ve Yeşil Alan	İzmit	Bay. ve İsk.Bak.	29.03.1995/436-03977	06.06.1995
	121	7	MUĞLA-Bodrum-Turgutreis İskele Dolgu Alanı İmar Planı	Bağla Mevkii	Bay. ve İsk.Bak.	30.12.1994/2426-21393	13.03.1995
	122	8	MUĞLA-Bodrum-Yalıkavak Deniz Dolgusu ve Müzesi İmar Planı	Gökçebel Mevkii	Bay. ve İsk.Bak.	15.07.1994/969-12539	26.09.1994
	123	9	İSTANBUL-Eminönü Yolcu İskelesi Dolgu Alanı İmar Planı	Eminönü	Bay. ve İsk.Bak.	25.01.1994/90-01.571	24.06.1994
	124	10	MUĞLA-Marmaris Tersane ve Yat Çekek Yeri Dolgu Alanı İmar Planı	Adaağzı Yalancı Boğaz Mevkii	Bay. ve İsk.Bak.	25.01.1994/96-01564	03.05.1994
	125	11	MUĞLA-Bodrum-Yalıkavak Sahil Düzenlemesi-İskele Yapımı	Yalı Mevkii	Bay. ve İsk.Bak.	31.12.1993/2053-26806	26.04.1994
	126	12	MUĞLA-Bodrum-Yalıkavak Dalgakıran ve İskele	Tilkicik Mevkii	Bay. ve İsk.Bak.	21.06.1993/1019-11723	20.04.1994
	127	13	MUĞLA-Marmaris Albatros Yat Çekek Yeri Planı	Adaköy Kirlik Mevkii	Kültür ve Turizm Bak.	16.07.1993/1192-14320	17.06.1993
	128	14	AYDIN-Kuşadası İskele Dolgu Alanı İmar Planı	Türkmen Mah. Akyar Mekii	Kültür ve Turizm Bak.	09.08.1993/1327-16099	12.11.1993
	129	15	MUĞLA-Marmaris Rıhtım Dolgu Alanı İmar Planı	Kemeraltı Mah.	Bay. ve İsk.Bak.	18.05.1993/827-9867	29.12.1993
	130	16	MUĞLA-Marmaris İskele Dolgu Alanı İmar Planı	Adaağzı Yalancı Boğaz	Bay. ve İsk.Bak.	25.06.1993/1057-12505	11.06.1993
	131	17	MUĞLA-Bodrum İskele ve Rıhtım Dolgu Alanı İmar Planı	Bodrum	Bay. ve İsk.Bak.	03.04.1992/601-5593	23.06.1993
	132	18	İZMİR-İnciraltı Yüzer Dalgakıran imar Planı	İnciraltı	Bay. ve İsk.Bak.	06.07.1992/1055-11744	-

Kaynak: Ulaştırma Bakanlığı, DLH İnşaatı Genel Müdürlüğü ve Bayındırlık ve İskan Bakanlığı, TAU Genel Müdürlüğü verileri

Yukarıdaki tablo incelendiği zaman özellikle 2004 yılı sonrasında plan tekliflerinin ve onaylanan planlarda bir artış görülmektedir. Son beş yıl içinde onaylanan planların toplamı 69 adettir (%52). Son üç yılda onaylanan plan sayısı ise 49 adettir (%37) bu veriler, artan turizm hareketliliğine bağlı olarak turizm kıyı yapılarında da bir artış trendi olduğunu göstermektedir.

Kıyı bölgelerinde yapılacak plan tekliflerini onama yetkisi Kıyı Yasasına bağlı olarak Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'ndadır ancak özel statüsü bulunan alanlarda diğer bakanlıkların yetkisine girmektedir. Turizm Alanları, Turizm Merkezleri ve Kültür ve Turizm Koruma Gelişim Bölgeleri'nde onama yetkisi Kültür ve Turizm Bakanlığı; Özel Çevre Koruma Alanlarında Çevre ve Orman Bakanlığı plan onama yetkisine sahiptir (**Tablo A.2.24**).

Tablo A.2.24: Yıllar İtibarıyla ÇED Kararı Olumlu Çıkan Turizm Kıyı Yapıları

No	Karar Tarihi	Şube Müd.	Projenin Adı	Proje Sahibi	İli	Proje Yeri	ÇED Kararı
1	03.10.1996	Ulaşım ve Kıyı Yatırımları	Yalova Yat Limanı	DLHİ Gen. Müd.	Yalova	Merkez	Olumlu
2	08.11.1996	Ulaşım ve Kıyı Yatırımları	Sahil Düzenlemesi Ve Yat Limanı	Gürpınar Bld.	İstanbul	Gürpınar	Olumlu
3	30.04.1998	Ulaşım ve Kıyı Yatırımları	Marina,Konut, Arıtma Tesisi	Enelka Ltd.Şti	İstanbul	Yakuplu	Olumlu
4	03.06.1998	Turizm-Konut	Konut-Marina	Enelka İnş.A.Ş.	İstanbul	B.Çekmece	Olumlu
5	28.07.1998	Turizm-Konut	Göcek Turizm .Komp.	Anadolu Yat.A.Ş.	Muğla	Muğla-Fethiye	Olumlu
6	11.09.1998	Ulaşım ve Kıyı Yatırımları	Rize Yat Limanı	Rize Belediyesi	Rize	Merkez	Olumlu
7	13.08.1999	Ulaşım ve Kıyı Yatırımları	Yat Limanı	Doğuş İnş.	Muğla	Bodrum	Olumlu
8	02.08.2000	Ulaşım ve Kıyı Yatırımları	Yalıkavak	Bod.Y.Kavak Turizm A.Ş..	Muğla	Bodrum	Olumlu
9	21.05.2001	Ulaşım ve Kıyı Yatırımları	Kumburgaz Yat Limanı	DLHİ 4. Bölge md.	İstanbul	Bçekmece	Olumlu
10	08.07.2002	Ulaşım ve Kıyı Yatırımları	Tekirdağ Yat Limanı	DLHİ Genel Müdürlüğü	Tekirdağ	Merkez	Olumlu
11	13.01.2003	Ulaşım ve Kıyı Yatırımları	Urla Yat Limanı Ve Tur. Komp.	Atlas Marina İnt. Holding	İzmir	Urla	Olumlu
12	13.03.2003	Ulaşım ve Kıyı Yatırımları	Alanya Yat Limanı	DLHİ Genel Müdürlüğü	Antalya	Alanya	Olumlu
13	03.11.2003	Ulaşım ve Kıyı Yatırımları	Çanakkale Yat Limanı	İstanbul Turz.Otelcilik A.Ş	Çanakkale	Merkez	Olumlu
14	23.02.2004	Ulaşım ve Kıyı Yatırımları	Trabzon Yat Limanı	DLHİ 1.Bölge Müd.	Trabzon	Merkez İlçe Konaklar Mah.	Olumlu
15	10.03.2004	Ulaşım ve Kıyı Yatırımları	Yenifoça Yat Limanı	DLH İ 6. Bölge Müdürlüğü	İzmir	Yenifoça Beldesi	Olumlu
16	10.09.2004	Ulaşım ve Kıyı Yatırımları	Kumkuyu Yat Limanı	DLHİ 1.Bölge Müd.	Mersin	Erdemli İlçesi, Kumkuyu Beldesi	Olumlu
17	15.04.2005	Ulaşım ve Kıyı Yatırımları	Karaburun Yat Limanı	DLHİ 6.Bölge Müdürlüğü	İzmir	Karaburun, İskele Mevkiii	Olumlu
18	21.04.2005	Ulaşım ve Kıyı Yatırımları	Çeşme-Şifne Yat Limanı	DLHİ 6.Bölge Müdürlüğü	İzmir	Çeşme,Şifne Körfezi	Olumlu
19	27.12.2005	Ulaşım ve Kıyı Yatırımları	Kartal Yat Limanı	Kartal Belediye Başkanlığı	İstanbul	Kartal	Olumlu
20	30.12.2005	Ulaşım ve Kıyı Yatırımları	Büyükçekmece Yat Limanı Projesi	Büyükçekmece Belediye Başkanlğı	İstanbul	B.Çekmece	Olumlu
21	01.02.2006	Ulaşım ve Kıyı Yatırımları	Pendik Marina Alanı Projesi	Pendik Belediye Başkanlığı	İstanbul	Batı Mah. Sahil Dolgu Alanı	Olumlu
22	23.05.2007	Ulaşım ve Kıyı Yatırımları	Yat Limanı ve Yanaşma Rıhtımı	Nehirli Turizm ve Seyehat A.Ş.	İstanbul	Mimar Sinan	Olumlu
23	17.07.2007	Ulaşım ve Kıyı Yatırımları	Zeytinburnu Deniz Turizmi Tesisleri	Rönesans-Koçhan	İstanbul	Zeryinburnu	Olumlu
24	18.10.2007	Ulaşım ve Kıyı Yatırımları	Yat Limanı Ve Sahil Düz. Çalışması	Beylikdüzü Belediye Başkanlığı	İstanbul	B.Çekmece	Olumlu
25	01.11.2007	Ulaşım ve Kıyı Yatırımları	Ataköy Mega Yat Limanı	Ataköy Marina Ve Yat İşletmeleri A.Ş.	İstanbul	Bakırköy	Olumlu
26	06.12.2007	Ulaşım ve Kıyı Yatırımları	Yat Limanı Ve Fuar Eğlance Alanı	Demir Madencilik A.Ş.	Zongulda k	Merkez	Olumlu
27	13.12.2007	Ulaşım ve Kıyı Yatırımları	Yat Limanı Feribot İskelesi Uzatımı Projesi	Marmaris Liman İşletmeciliği A.Ş.	Muğla	Marmaris	Olumlu
28	18.12.2007	Ulaşım ve Kıyı Yatırımları	Yat Limanı Projesi	DLH Gen.Müd.	Balıkesir	Marmara	Olumlu
29	20.05.2008	Ulaşım ve Kıyı Yatırımları	Yat Limanı Ve Kıyı Rekreasyonu	Altınova Belediye Başkanlığı	Balıkesir	Ayvalık	Olumlu
30	17.07.2008	Ulaşım ve Kıyı Yatırımları	Feribot Yanaşma Yeri,Yat Limani,Balikçi Barinağı	Güzelçamli Belediye Başkanliği	Aydin	Kuşadası	Olumlu

Kaynak: Çevre ve Orman Bak., Çevresel Etki Değerlendirmesi ve Planlama Gen. Müd.,2009

A.2.7. Master Plan Çalışması Kapsamında Turizm Kıyı Yapıları Anketlerinin ve Yat Limanları Ziyaretlerinin Değerlendirilmesi

Bu bölümde; turizm kıyı yapıları anketlerinin ve yat limanları ziyaretlerinin değerlendirmeleri **Ek 5**'de verilmektedir.

A.3. Yurtdışı Gelişmelerin Değerlendirilmesi

1960'lı yıllardan bugüne; bazı yıllarda azalma görülsede Türkiye'ye gelen turist sayısı sürekli artmış (2008 verilerine göre yaklaşık 26 milyondur) ve elde edilen gelir 22 milyar USD'ye ulaşmıştır. 1980-1990 arasında turist sayısı yaklaşık 5 kat artarken buna karşılık elde edilen gelir 9 kat artmıştır. Daha sonraki onar yıllık dönemlerde ise gelen turist sayısı ve elde edilen gelir 2 kat civarında artış göstermiştir. 2007 verilerine göre Türkiye, gelen turist sayısı yönünden dünyada 11. sırada, elde edilen gelir yönünden ise dünyada 9. sırada yer almaktadır.

Bu çerçevede duruma bakıldığında; alternatif imkanların (termal, kış sporları, doğa, eko, kongre-fuar, golf, kruvaziyer ve yat vb.) bulunmasına rağmen, kıyı kullanımı (kum-deniz) ağırlıklı 'kitle turizminin' sektörün neredeyse tamamını oluşturduğu görülmektedir. Son yıllardaki uygulamalar (herşey dahil sistemi) ve turist başına elde edilen gelir (yaklaşık 600 USD) dikkate alındığında; global arenada son yıllarda gelişen gelir arttırıcı alternatiflerin (kruvaziyer, yat, golf vb.) öne çıkarılması gerektiği anlaşılmaktadır. Ayrıca, kıyı kesimlerinde ki, özellikle Muğla-Antalya ekseninde ki, mekansal yığılma son limitlerine ulaşmış ve yeni arayışlar başlamıştır. Türkiye'nin cazibesinin arttırılması ve/veya durumunun korunması için yeni pazarlama imkanlarının (kıyı kullanımında marka olmaya, alternatiflerde de marka olmayı eklemenin) yaratılması gerekmektedir.

A.3.1. Dış Ülkelerle Yürütülen Turizm Amaçlı Faaliyetler

Dünyada yaşanan ekonomik krizin, turizm trendlerini iç turizm, inanç turizmi (2009 'İnanç Turizmi Yılı' ilan edilmiştir) ve yakın ülke seyahatlerine yönlendireceği tahmin edilmektedir. AB pazarına yakınlığı ve turizm altyapısındaki göreli gelişmişliği nedenleriyle, Türkiye kriz ortamında da avantajlı bir konumdadır. Ayrıca, düşük maliyetli kamp ve doğa turizminin de öne çıkacağı düşünülmektedir.

Yeni gelişmeler çerçevesinde, ürün çeşitliliği arttırılarak yıl boyu turizmin geliştirilmesine çalışılmaktadır. Turizmin tüm yıla yayılması, başka bir deyişle "turizm sezonu" kavramının ortadan kaldırılmasının, ürün yelpazesinin genişliğine bağlı olduğu tüm dünyada anlaşılmıştır. Diğer niteliklerinin yanısıra iklimsel olarakta avantajlara sahip olan Türkiye'nin, turizm ürünleri çeşitliliğini arttırmasının önünde herhangi bir engel bulunmamaktadır. Uluslararası gelişmeler ve yaklaşımlar çerçevesinde, turizmde ürün çeşitliliğinin öne çıktığı üst başlıklar aşağıda verilmektedir.

Şehir Turizmi:

Turizm potansiyeline sahip metropol ve büyük şehirlerin varış noktası olduğu şehir turizmi, tüm dünyada hızla gelişmektedir. Şehir turizminin en fazla izlendiği coğrafya tarihsel süreçte gelişmiş kentlerin yoğun olarak yer aldığı Avrupa'dır. Şehir turizminin gelişmesinde; düşük maliyetli uçuş imkanı sağlayan havayolu şirketlerinin katkısı (havayolunun payı % 51), yeni destinasyonların oluşturulması ve kısa hafta sonu paketlerinin (1-3 gece) sunulması şehir turizmini geliştirmiştir. "Şehir - Kültür Turizmi" şehir turizmi üst başlığı altında gelişen diğer bir turizm türüdür.

Düşük maliyetli şehir turizmi İngiltere, Fransa, İtalya, İspanya, Avusturya, Hollanda ve İskandinav ülkelerinin yanısıra, Kuzey Amerika, Asya, Latin Amerika ve Avustralya'da da öne çıkmaya başlamıştır. Avrupa'da öne çıkan şehir turizmi destinasyonları; Paris, Londra, Roma, Viyana, Amsterdam, Venedik ve Prag'dır. Türkiye'de ise, Kültür ve Turizm Bakanlığı; İstanbul, İzmir, Ankara ve Antalya'yı "şehir turizmi geliştirilecek marka kentler"; Amasya, Bursa, Edirne, Konya, Kütahya, Manisa, Nevşehir, Trabzon, Sivas, Mardin, Şanlıurfa, Gaziantep, Hatay ve Kars "kültür turizmi (şehir-kültür turizmi) geliştirilecek marka kentler" olarak ilan edilmiştir.

Deniz Turizmi

Son yıllarda; "deniz turizmi"; kum-deniz-güneş üçlemesinden çok yat-kruvaziyer-günübirlik tur-turizm amaçlı su sporları ekseninde gelişmeye başlamıştır. Bu dörtlü içinde özellikle "kruvaziyer"lerle yapılan turizm ön plana çıkmıştır. Kruvaziyer turları ağırlıklı olarak Karayipler ve Akdeniz'de yapılmaktadır. Kruvaziyer gemiler iklimsel koşullara bağlı olarak; Karayipler, Akdeniz, Güney Amerika, Hawai, Kuzey Amerika (doğusu ve batısı), Alaska, Güney Pasifik, Hint Okyanusu (Maldiv ve Seyşeller), Kuzey Avrupa, İskandinavya ve Baltık'ta yer almaktadır. Son yıllarda Türkiye'de (başta Kuşadası, İstanbul, İzmir olmak üzere Alanya, Antalya, Marmaris) rotalara dahil edilmeye başlanmıştır.

Son yıllarda Akdeniz çanağının öne çıkmasının temel nedeni kültürel, tarihi ve iklimsel avantajların yanısıra, Avrupa, Asya ve Afrika kıtalarının aynı anda gezilebilirliliğidir. Sektörün önemli yatırımcılarından "Royal Carribean International" bir ayağının Türkiye olduğu Ege Limanlarını geliştirme projesini açıklamıştır. Aynı yatırımcı, St Petersburg (1.7 milyar USD lik yatırım başlamıştır), Napoli ve İstanbul'u başlangıç ve bitiş limanı olarak programına almıştır.

Bu gelişmeler çerçevesinde, İstanbul, İzmir ve Antalya'nın; tarihi ve kültürel değerleri, ulaşım altyapısı (havayolu öncelikli) da dikkate alınarak; Karadeniz, Akdeniz; hatta, Ortadoğu rotalarının kruvaziyer başlangıç ve bitiş limanları olmaması için herhangi bir engel yoktur.

Kongre-Fuar Turizmi

Kongre ve Fuar Turizmi son yıllarda dünyada öne çıkan turizm çeşitlerindendir. Toplam sektör cirosunun % 20 sini oluşturan kongre ve fuar turizmi; mevsimsel turizm sezonundan bağımsız tüm yıla yayılabilme özelliği nedeni ile ciddi bir alternatif oluşturmuştur. Başta Avrupa ülkeleri olmak üzere; Hong Kong, Tayland ve Singapur'un ana turizm kaynağı olmaya başlamıştır. Bu alt sektör itibariyle; uluslararası ve yerel düzeyde Türkiye'nin aldığı pay henüz önemli oranlara ulaşamamıştır. Bununla beraber İstanbul'un yanısıra; İzmir, Antalya ve Ankara'nın isminden uluslararası kongre pazarında söz edilmeye başlanmıştır.

A.3.2. Türkiye'yi Çevrelen Turizm Koridorları, Dış Ülkelerdeki Yat Limanları, Kruvaziyer Limanlar ve Bunlara Ait Gelişme Trendleri

Türkiye'yi çevreleyen turizm koridorlarını belirleyebilmek için ülkemizdeki ve dış ülkelerdeki yat limanlarını, yat turizminin gelişme trendlerini, deniz turizmindeki yeni gelişmeleri (kruvaziyer ve mega yat gibi) bütünleşik olarak ele almak gerekmektedir. Turizmin gelişmiş ve gelişmekte olan ülkeler üzerinde ekonomik, sosyal, kültürel ve politik açılardan çok önemli bir olgu olduğu bilinmektedir. Genel turizm aktiviteleri arasında en önemli paya ise deniz turizmi sahiptir. Deniz turizmi Türkiye'de önemi giderek kavranan ve geliştirilebilecek bir

turizm alternatifi olarak ortaya çıkmaktadır. Turizm geliri ve turist sayısı açısından dünya ülkeleri arasında ilk on içinde (Piri, 2008) yer alan ülkemiz bu konumunu koruyabilmesi ve daha üst sıralara gelebilme hedefini gerçekleştirebilmesi açısından, Türkiye'yi çevreleyen turizm koridorlarının yeni gelişmekte olan kruvaziyer, mega yat turizminin ülkemize kazandırılması ve dünya deniz turizminden alınan payın arttırılması gerekmektedir. Bu nedenle yat turizminde dünyada hızla artan mega yat talebi göz önüne alınarak ve gene dünya turizmi içerisinde dikkat çekici bir şekilde artan kruvaziyer turizminin trendleri doğrultusunda gelişim stratejisinin saptanması gerekmektedir.

A.Dünya'da Turizm:

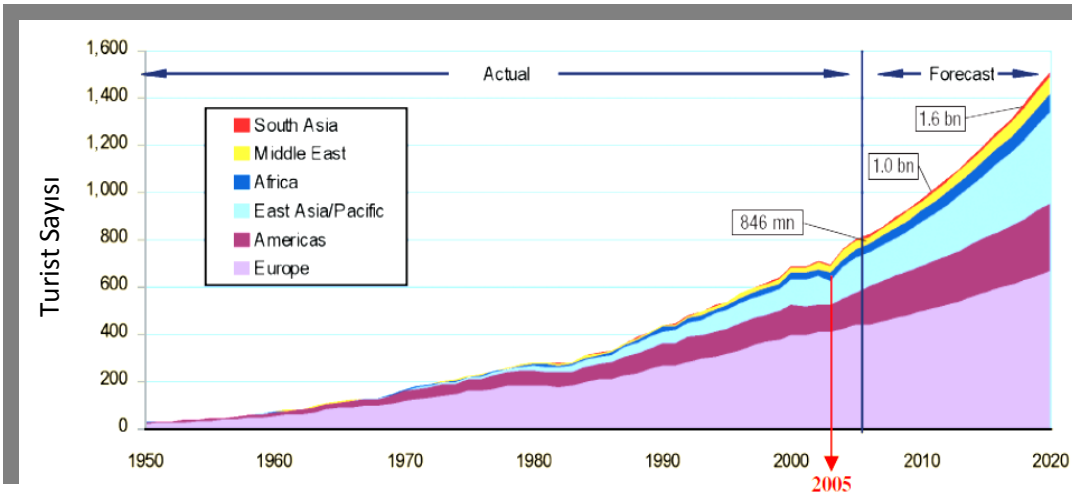
2020 yılına yönelik tahminlerde uluslararası turizm faaliyetine katılan kişi sayısının 1.6 milyara, turizm gelirlerinin de 2 trilyon USD'ye ulaşması beklenmektedir. Dünya Turizm Örgütü'nün (WTO) Türkiye'ye ilişkin yaptığı tahminlere göre, Türkiye 2010 yılında 17.1 ve 2020 yılında 27 milyon turist çekecek, turizm geliri ve turist sayısı arasındaki oran aynı düzeyini korursa Türkiye 2010 yılında 12.5, 2020 yılında ise 19.8 milyar dolar turizm geliri elde edebilecektir (WTO).

(http://www.ekodialog.com/Makaleler/turizm_ekonomisi.html/31.03.2009)

Dünya turizm trendlerini veren Grafik A.3.1'e bakıldığı zaman 1990 yıllardan sonra yıllık ortalama %9 luk büyümeyle turist sayısında yaşanan hızlı yükseliş, 2000-2005 yılları arası dönemde yaşanan doğal afetler, terör saldırıları ile gerileme yaşamış ancak 2005 yılından sonra yeniden artışa geçmiştir (UNWTO,2001:3).

Turist sayısında 2006 yılında bir önceki yıla oranla %5.4 lük artış oranı, 850 milyonluk uluslararası turist sayısıyla beklentileri aşmıştır. Dünya Turizm Örgütü'nün (WTO) 2020 vizyonu tahminleri uluslararası turist sayısının 1.6 milyara ulaşacağını öngörmektedir (**Grafik A.3.1**). 2007 tarihindeki mevcut verilere göre hazırlanmış olan **Grafik A.3.1**'de verilen turizm göstergelerine 2009 dünya ekonomik krizi etkileri doğal olarak yansıtılmamıştır. Yapılacak tahminlerde ekonomik krizin etkilerinin uzun yıllar sürebileceği göz önüne alınmalıdır.

Grafik A.3.1: Uluslararası Turist Sayısı Tahmini



Kaynak: İzmir Ticaret Odası, 2008'den Terzibaşoğlu 2005

Bölgelere ve ülkelere göre uluslararası turist sayısı ve pazar paylarına bakacak olursak 2020 yılında Avrupa için 717 milyon turist öngörülmektedir. Bu sayı Ortadoğu ülkeleri için ise 69

milyon olarak öngörülmüştür (WTO). Buna göre Avrupa 2020 yılında %46 oranında Ortadoğu ise %4.4 oranında bir paya sahip olacaktır. 2007 yılında uluslararası turizmde en çok kullanılan ulaştırma şekli %46 ile havayolu, %43 ile karayolu, %7 denizyolu ve %4 demir yolu taşımacılığıdır (UNWTO, 2007). Kullanılan ulaşım şekli, deniz turizmi için hazırlanacak altyapıda göz önüne alınması gereken başka bir husustur.

B.Türkiye'de Turizm

Turizm sektörü, Türkiye ekonomisinde artan büyüme oranı ile çok önemli bir rol oynamaktadır. Bu amaçla "Türkiye Turizm Stratejisi 2023 ve Eylem Planı " çalışması hazırlanmıştır (T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2007). Turizm sektörünün 1980-2002 yılları arasında yıllık ortalama büyüme hızı, turist sayısında %10, turizm geliri sıralamasında ise %11 dir. Bu nedenle Türk ekonomisinin en hızlı büyüyen sektörüdür. Özet olarak 1980-2000 yılları arasında Türk turizminin gelişimi aşağıda verilmiştir (DPT 2007:12).

a- 1980 yılından 2005 yılına kadar ülkeye gelen yabancı turist sayısı 17.6 kat artarak 21 milyon 123 bin kişiye ulaşmıştır.

b- 1980 yılından 2005 yılına kadar turizm geliri 45 kat artarak $18 milyara erişmiştir. Turizm gelirlerinin GSMH içerisindeki payı 1980 de %7 iken 2005 yılında %5.5'e yükselmiştir.

c-Turizm gelirlerinin ihracat içerisindeki payı 1980 de %13.8 iken 2005 yılında % 24.5'e ulaşmıştır.

Türk turizminin 2006 yılı gelişimi dünya rakamlarıyla karşılaştırıldığında, 16.9 milyar dolarlık geliriyle 9. sırada yer aldığı ve dünya üzerinde %2.23 lük bir paya sahip olduğu görülmektedir (UNWTO, 2004).

C. Dünya ve Akdeniz Yat Turizmi

Önemi hızla artan yat turizminin, dünyadaki bazı ülkelerde yat bağlama ve yanaşma yerleri ve tekne sayıları **Tablo A.3.1**'de verilmiştir.

Dünya yatçılığı özellikle Akdeniz ve Karayipler'de öne çıkmakta ve gelişimini sürdürmektedir. Yaz mevsiminde Akdeniz de 600 bin, kış mevsiminde ise Karayipler'de 600 bin civarında teknenin buradaki ülkeleri ziyaret ettiği görülmektedir. Akdeniz'de mevcut 718 marinada yaklaşık 315 bin yat bağlama kapasitesi (Turizm Review, 2007), büyük bir çoğunluğu Fransa, İtalya, İspanya gibi Batı Akdeniz kıyılarında yer alan marinaların, bu ülkelerin yat turizminde öncü olmalarına temel teşkil etmektedir. Tüm Avrupa'da 800 bin adet özel ve ticari yat bulunmaktadır (Turizm Review 2007). Akdeniz çanağında ise 2008 yılı istatistiklerine göre yıllık ortalama 600 bin adet yat bulunmaktadır. Bu sayının %85 i Fransa, İspanya ve İtalya tarafından ağırlanmaktadır.

Tablo A.3.1: Çeşitli Ülkelerdeki Yat Bağlama ve Yanaşma Yerleri

	Yat bağlama ve yanaşma yerleri	Rekreasyonel Tekne Sayısı
Avustralya	43,800	-
Hırvatistan	13,878	-
Finlandiya	80,900	110,700
Fransa	227,700	240,113
Almanya	-	209,407
Yunanistan	7,000	19,620
Irlanda	3,300	19,600
Italya	128,042	846,720
Japonya		268,000
Hollanda	177,000	219,474
Yeni Zelanda	21,000	55,500
Norveç	-	362,000
Polonya	-	32,520
Portekiz	10,516	-
Güney Afrika	2,500	-
İspanya	106,795	47,318
İsveç	200,000	170,000
Türkiye	19,301	13,670
İngiltere	225,000	160,742
Amerika	874,100	5,190,000

Kaynak: UNICOM, 2005

2007 yılı itibariyle Türkiye'nin yat bağlama kapasitesi 9 bini marinalarda olmak üzere 16 bin civarındayken bu rakam Fransa, İspanya ve İtalya'da sırasıyla 227 bin, 107 bin ve 128 bin civarındadır. Akdeniz çanağındaki marinalar ve yat bağlama yerlerinin toplam kapasitesi ise yaklaşık 500 bini bulmaktadır. Türkiye'nin yat bağlama kapasitesi Akdeniz çanağındaki toplam kapasitenin yaklaşık %4 ünü oluşturmaktadır (TÜSİYAB).

Akdeniz çanağında bulunan ve yat turizminde önde gelen ülkeler incelenmiştir. Buna göre;

İtalya: 85 bin yat bağlama kapasitesine sahip marinalarıyla, Akdeniz çanağında yat bağlama kapasitesi bakımından 4. konumda olmayı bir eksiklik olarak gören İtalya, yerel yönetimlerin marina projelerinde merkezi hükümetle işbirliği yapabilmelerine olanak sağlayan yeni bir yasa çıkarmıştır. Yeni marina projeleri için ayrıca "Italia Navigando" adında bir şirket kurulmuştur. İtalya yeni düzenlemeleriyle 2014 yılına kadar, mevcut yat bağlama kapasitesine 200 bin yat bağlama kapasiteli 60 marina daha eklemeyi hedeflemektedir. Yeni marinaların büyük bölümü marina sayısı daha az olan Güney İtalya'da yapılması planlamıştır. Venedik'te 900 yat bağlama kapasiteli Marine de Varazze açılmıştır.

Hırvatistan: Hırvatistan mevcut 50 marinada bulunan 16 bin yat bağlama kapasitesini 10 yıl içinde 31 bine yükseltmeyi hedefleyen bir planı yürürlüğe sokmuştur. Ülke, Losinj adasında mega yat bağlama imkanlarına sahip Cyristal Seas Marinayı 2008 yılında devreye sokmaya hazırlanırken, 400 yat bağlama kapasiteli bir marinayı da Adriyatik kıyısındaki Sibenic kentinde 2006 yılında kullanıma açmıştır.

Bulgaristan: Karadeniz kıyılarını yat turizmine açmak için inşaasını başlattığı St. Vlast'daki 300 tekne bağlama kapasitesine sahip Marina Dinevi'yi işletmeye sokmaya hazırlanmaktadır. Türkiye'de öngörülen Kuzey Ege-Marmara-Karadeniz yat turizm koridoru kapsamında Karadenizde bulunan Bulgaristan'ın yat turizm planlamaları ve gelişmeleri önem kazanmaktadır.

Fransa: Fransa'da yat turizm gelişmelerine ilişkin olarak hükümete yatırımcılar tarafından 72 adet proje sunulmuştur. Palma Mallorca Marinalarının Americas Cup ziyaretinden iyi bir iş hacmi ve gelir elde edeceği öngörülmektedir.

Türkiye : Son yıllarda Batı Akdeniz meydana gelen deniz kirlenmesi ve fiyatlardaki artışlardan dolayı, Doğu Akdeniz yatçılar için vazgeçilmez hale gelmiştir. Son yıllarda Avrupa Birliği ülkelerinde yatlar için ortaya konan vergiler yatçıların Doğu Akdeniz'e yönelmelerine neden olmuş ve bu durum Türkiye de yat turizmi için önemli bir fırsat ortaya çıkarmıştır. Yatçıların yeni yerler keşfetme arzusu ise Doğu Akdeniz bölgelerini yeni yatçılık olanakları olarak ortaya çıkarmaktadır. Ayrıca doğal ve tarihi zenginlikleri, coğrafi özellikleri uygun iklim koşulları nedeniyle ülkemiz özellikle Akdeniz, Ege Denizi ve Marmara yat turizmi açısından büyük bir ekonomik potansiyele sahiptir.

Karadeniz'de yatçıların yatlarının demirleyebilecekleri pek çok koy ve körfez mevcuttur. Bu oluşum ise tüm Akdeniz Çanağında batıdan başlayıp doğuya devam eden Türkiye özelinde ise Ege boyunca devam ederek İstanbul'a oradan da Karadeniz'e ulaşan yeni bir yat güzergâhını ülkemize kazandırmış olacaktır.

Yat turizminde ülkelerin sahip olduğu yelkenli yat ve diğer tekne sayıları yat turizmi sektöründe önemli bir girdi olmaktadır. 2006 yılına göre (Kaynak TENDUR, 2008) Avrupa ülkelerinde Norveç, Finlandiya, İsveç'de yaklaşık 2 kişiye bir tekne düşerken, Türkiye'de 2000 kişiye bir tekne düşmektedir.

Türk denizlerine ilişkin vizyon, planlama ve hedef tespitlerinde yatçılığın gelişme trendleri kapsamındaki mega yat artışına ayrıca kruvaziyer turizminde de ağırlık verilmesi gerekmektedir.

D. Kruvaziyer Turizmi:

Kruvaziyer Gemi Uluslararası Kruvaziyer Hatları Birliği (CLIA)'nin tanımına göre: "Seyahati programlanmış, derin sularında iki gün ya da daha fazla kalan, en az 100 yolcu kapasiteli gemidir."

Kruvaziyer turizmi 1996-2005 yılları arasında yolcu sayısında % 10 luk büyüme kaydetmiştir (Kaynak: Los Angeles Kruvaziyer Raporu, 2007:7). ABD nüfusunun yaklaşık % 15'i, Avrupalıların % 10'u gemi turlarına katılmaktadır. Türkiye'de bu turlara katılan kişi sayısı ise 10 bin (yaklaşık % 0.01) olarak tahmin edilmektedir. Gemi turlarının en gözde olduğu bölgeler Karayipler, Akdeniz, Avrupa, Alaska, Meksika, Havai ve Güney Amerika şeklinde sıralanmaktadır (**Şekil A.3.1**). **Tablo A.3.2**'de ise kruvaziyer turizmi bölgelerine göre yolcu sayıları verilmektedir (http://www.tuyed.org.tr/contdetail.asp?id=16 /01.04.2009).



1- Uzak Doğu (Hong Kong, Vietnam, Singapur)
2- Avustralya ve Yeni Zelanda
3- Alaska
4- Pasifik (Hawaii ve Tahiti
5- Meksika ve Çevresi
6- Karayipler
7- Panama Kanalı
8- Güney Amerika
9- Kanarya Adaları
10- Batı Akdeniz
11- Doğu Akdeniz
12- Baltık, İskandinavya, Fiyortlar, Rusya
13- Cape Town - Mombasa
14- Hindistan, Maldivler, Seyşeller

Şekil A.3.1: Dünyadaki Kruvaziyer Turizmi Bölgeleri

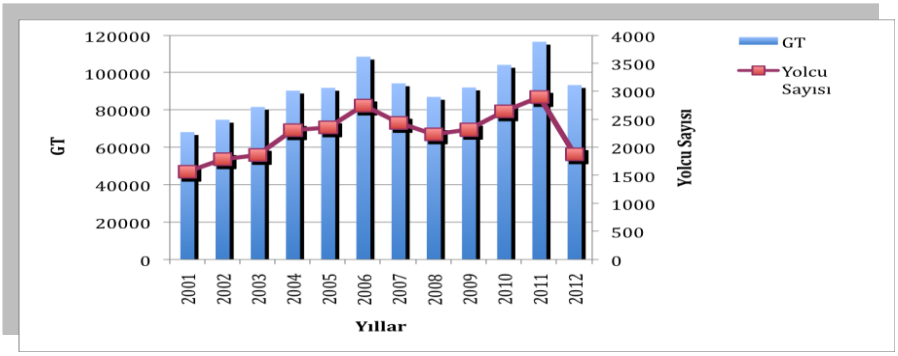
Tablo A.3.2: Kruvaziyer Turizmi Bölgelerine Göre Yolcu Sayıları

Dönem	K. Amerika	Avrupa**	Asya	Toplam	% Artış
1990	3,640,000	620,000	162,000	4,422,000	
1991	3,979,000	700,000	170,000	4,849,000	9.7%
1992	4,136,000	777,500	178,000	5,091,500	5.0%
1993	4,480,000	779,231	194,000	5,453,231	7.1%
1994	4,448,000	822,854	240,000	5,510,854	1.1%
1995	4,378,000	995,812	298,000	5,671,812	2.9%
1996	4,656,000	1,204,529	359,000	6,219,529	9.7%
1997	5,051,000	1,460,361	421,000	6,932,361	11.5%
1998	5,428,000	1,715,075	572,000	7,715,075	11.3%
1999	5,894,000	1,885,898	730,000	8,509,898	10.3%
2000	6,882,000	2,058,964	643,800	9,584,764	12.6%
2001	6,906,000	2,144,034	726,787	9,776,821	2.0%
2002	7,640,000	2,397,876	852,377	10,890,253	11.4%
2003	8,189,750	2,700,374	894,956	11,785,080	8.2%
2004	9,310,250	2,958,260	940,003	13,208,513	12.1%
2005*	10,210,000	3,400,000	1,150,000	14,760,000	11.7%
Notlar: * Tahmini Değer, ** Doğu Avrupa, Rusya Kıbrıs Dahil					

Kaynak; Los Angeles Kruvaziyer Raporu, 2007:7

Kruvaziyer gemilerin büyüklüğü ve tahmini yolcu kapasiteleri **Grafik A.3.2**'de verilmektedir. Bu grafikte gemilerin ve taşıdıkları yolcu sayılarının hızla arttığı görülmektedir.

Grafik A.3.2: Kruvaziyer Gemilerin Büyüklüğü ve Yolcu Kapasiteleri (2008-2012)



D1: Akdeniz Kruvaziyer Turizmi

Akdeniz Çanağında 2006 yılı itibariyle kruvaziyer firmalara ait 50'ye yakın gemi dolaşmaktayken bu rakamın 2008-2010 yılları arasında yeni inşa edilen gemilerle 80'e çıkacağı tahmin edilmektedir (Canevello**,** 2007). Akdeniz kruvaziyer turları Doğu Akdeniz ve Batı Akdeniz bölgeleri için ayrı ayrı verilmiştir.

Doğu Akdeniz kruvaziyer turları; Hırvatistan (Dubrovnik, Split, Pola, Zadar, Rovmj, Kotor,vb..), Yunanistan ve Yunan Adaları (Mykonos, Santorini. Rhodes, Corfu, Crete, Katakolon, Piraeus, vb..) Türkiye, (İstanbul, Kuşadası. İzmir,) Kıbrıs (Limassol), Malta (La Valletta), Mısır (Alexandria) ve Libya (Tripoli) limanlarını kapsamaktadır.

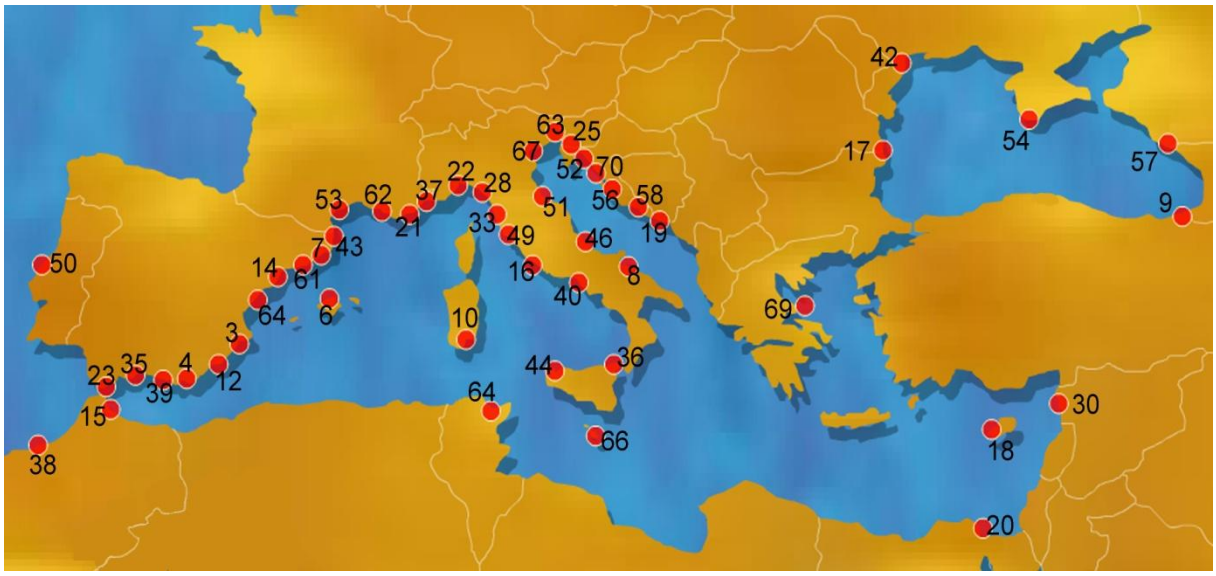
Batı Akdeniz kruvaziyer turları; İspanya (Barcelona, Alrnena, Malaga, Alicante, Balearic Islands), Fransa, (Marseille, Nice, St. Tropez. Cannes), İtalya (Genoa, Savona. Rome (Civitavecchia), Naples, Venice, Leghorn, Bari, Palermo, Messina) Tunus (La Goulette - Tunis), Cezayir (Algiers) limanlarını kapsamaktadır (Canevello,2007).

2015 yılına kadar dünya kruvaziyer turizminde, Avrupalı turistlerin tüm dünyadaki tahmini artış oranı **Grafik A.3.3**'de verilmiştir (Piri, 2008).

Grafik A.3.3: Avrupa Kruvaziyer Yolcu Sayısı Tahmini



Kruvaziyer gemilerinin kullanıldığı suların yaklaşık % 90'ı sadece 6 altı bölgededir: Karayipler (%50), Akdeniz (%15), Alaska (%6.7), Meksika Riviera (%6.6), Batı ve Kuzey Avrupa (%5) ve Pasifik/Asya (%5) (TIES, 2004). Kruvaziyer gemilerinin çoğu Karayipler'de seyretmektedir. Bunun yanı sıra son yıllarda, Avrupa limanlarından hareket eden gemilerde ciddi bir artış gözlenmektedir. Bu artışın sebebi Akdeniz Çanağı'nın aynı anda üç kıtanın gezilip görülebileceği tek bölge olmasından kaynaklanmaktadır. Ayrıca Akdeniz'in uygun iklim şartları, zengin tarihi ve kültürel değerleri bu bölgenin cazibesini daha da arttırmaktadır. 2005 yılında Akdeniz'de 118 adet kruvaziyer gemisi hizmet vermiştir. Akdeniz'de yılın 12 ayı boyunca hizmet veren kruvaziyer limanları **Şekil A.3.2**'de; bu limanlara gelen yolcu ve gemi sayıları ise **Tablo A.3.3**'de gösterilmiştir.



1	Alcudia	16	Civitavecchia	31	Limassol	46	Pescara	61	Tarragona
2	Alexandria	17	Constantza	32	Lisbon	47	Port Said	62	Toulon St. Trop.
3	Alicante	18	Cyprus Ports	33	Livorno	48	Portimao	63	Trieste
4	Almeria	19	Dubrovnik	34	Mahon	49	Portoferraio	64	Tunisian Ports
5	Azores	20	Egyptian Ports	35	Malaga	50	Portuguese Ports	65	Valencia
6	Balearic Islands	21	Fr. Riviera P.	36	Messina	51	Ravenna	66	Valletta
7	Barcelona	22	Genoa	37	Monaco	52	Rijeka	67	Venice
8	Bari	23	Gibraltar	38	Moroccan Ports	53	Sète	68	Villefranche
9	Batumi	24	Ibiza	39	Motril	54	Sevastopol	69	Volos
10	Cagliari	25	Koper	40	Naples	55	Sharm El Sheik	70	Zadar
11	Cannes	26	Korcula	41	Nice	56	Sibenik		
12	Cartagena	27	La Savina	42	Odessa	57	Sochi		
13	Casablanca	28	La Spezia	43	Palamos	58	Split		
14	Castellon	29	Larnaca	44	Palermo	59	Suez		
15	Ceuta	30	Lattakia	45	Mallarca	60	Tanger		

Şekil A.3.2: Akdeniz (Türkiye Hariç) kruvaziyer limanları (MedCruise Association, 2008)

Tablo A.3.3: Seferde Olan Kruvaziyer Gemileri

İşletmeci Firma	Gemi Adı	Yolcu Sayısı	Boy (m)	Draft (m)
AIDA Carnival Corporation	Aidabella	2,050	252 m	N/A
Birka Line	Birka Paradise	1,800	177 m	6.5 m
Birka Line	Birka Princess	1,100		N/A
Canodros S.A	Galapagos Explorer II	100	88 m	4.2 m
Captain Cook Cruises	Reef Escape	120	68 m	1.8 m
Captain Cook Cruises	Reef Endeavour	150	73 m	3.6 m
Carnival – Aida Cruises	AIDAaura	1,266	203 m	6.2 m
Carnival – Aida Cruises	AIDAblu	1,596	252 m	7.3 m
Carnival – Aida Cruises	AIDAcara	1,186	193 m	6 m
Carnival – Aida Cruises	AIDAvita	1,266	203m	6.2 m
Carnival – Aida Cruises	AIDAluna	1,596	252 m	7.3 m
Carnival – Aida Cruises	AIDAbella	1,596	252 m	7.3 m
Carnival – Aida Cruises	AIDAdiva	1,596	252 m	7.3 m
Carnival Cruise Line	Carnival Freedom	3,734	295m	N/A
Carnival Cruise Line	Holiday	1,452	222 m	N/A
Carnival Cruise Line	Carnival Fantasy	2,056	261 m	N/A
Carnival Cruise Line	Carnival Ecstasy	2,056	261 m	N/A
Carnival Cruise Line	Carnival Sensation	2,056	261 m	N/A
Carnival Cruise Line	Carnival Fascination	2,056	261 m	N/A
Carnival Cruise Line	Carnival Imagination	2,056	261 m	N/A
Carnival Cruise Line	Carnival Inspiraiton	2,056	261 m	N/A
Carnival Cruise Line	Carnival Elation	2,056	261 m	N/A
Carnival Cruise Line	Carnival Paradise	2,056	261 m	N/A
Carnival Cruise Line	Carnival Destiny	3,360	272 m	N/A
Carnival Cruise Line	Carnival Triumoh	2,758	272 m	N/A
Carnival Cruise Line	Carnival Victory	2,758	272 m	N/A
Carnival Cruise Line	Carnival Conquest	2,974	290 m	N/A
Carnival Cruise Line	Carnival Glory	2,974	290 m	N/A
Carnival Cruise Line	Carnival Valor	2,974	290 m	N/A
Carnival Cruise Line	Carnival Liberty	2,974	290 m	N/A
Carnival Cruise Line	Carnival Freedom	2,974	290 m	N/A
Carnival Cruise Line	Carnival Splendor	3,006	290 m	N/A
Carnival Cruise Line	Carnival Pride	2,124	294 m	N/A
Carnival Cruise Line	Carnival Legend	2,124	294 m	N/A
Carnival Cruise Line	Carnival Miracle	2,124	294 m	N/A
Celebrity Cruises	Celebrity Solstice	2,850	315 m	8.2 m
Celebrity Cruises	Celebrity Century	1,814	248 m	7.6 m
Celebrity Cruises	Celebrity Mercury	1,886	264 m	7.8 m
Celebrity Cruises	Celebrity Constellation	2,034	294 m	7.9 m
Celebrity Cruises	Celebrity Infinity	2,046	294 m	7.9 m
Celebrity Cruises	Celebrity Millennium	2,034	294 m	7.9 m
Celebrity Cruises	Celebrity Summit	2,034	294 m	7.9 m
Celebrity Cruises	Celebrity Xpedition	2,842	90 m	7.6 m
Celebrity Cruises	Celebrity Eclipse	2,850	315 m	8.2 m
Celebrity Cruises	Celebrity Equinox	2,850	315 m	8.2 m
Costa Cruise	Costa Luminosa	3,780	292 m	N/A
Costa Cruise	Costa Deliziosa	3,780	292 m	N/A

Costa Cruise	Costa Pacifica	3,780	290 m	N/A
Costa Cruise	Costa Serena	2,930	290 m	N/A
Costa Cruise	Costa Concordia	3,780	290 m	N/A
Costa Cruises	Costa Allegra	1,000	188 m	N/A
Costa Cruises	Costa Atlantica	2,680	292 m	N/A
Costa Cruises	Costa Fortuna	2,716	271 m	N/A
Costa Cruises	Costa Magica	2,702	271 m	N/A
Costa Cruises	Costa Mediterranea	2,680	292 m	N/A
Costa Cruises	Costa Victoria	2,394	252 m	N/A
Costa Cruises	Costa Marina	763	176 m	N/A
Costa Cruises	Costa Europa	1,494	243 m	N/A
Costa Cruises	Cosya Classica	1,350	220 m	N/A
Costa Cruises	Costa Romantica	1,350	220 m	N/A
Crystal Cruises	Crystal Serenity	1,080	250 m	N/A
Crystal Cruises	Crystal Symphony	940	292 m	N/A
Cunard	Queen Mary 2	3,056	345 m	9.94 m
Cunard	Queen Victoria	2,000	294 m	8 m
Cunard	Queen Elizabeth	2,058	294 m	7.9 m
Cunard	Queen Elizabeth 2	1,700	293 m	9.87 m
Fred Olsen Cruise Lines	Balmoral	1,400	218 m	7.25 m
Fred Olsen Cruise Lines	Boudicca	839	205 m	7.5 m
Fred Olsen Cruise Lines	Black Prince	412	143 m	6.4 m
Fred Olsen Cruise Lines	Black Watch	807	205 m	7.5 m
Fred Olsen Cruise Lines	Braemar	987	196 m	5.41 m
Holland America Line	Holland America Line	2,100	285 m	N/A
Holland America Line	MS Amsterdam	1,380	238 m	N/A
Holland America Line	MS Eurodam	2,104	285 m	N/A
Holland America Line	MS Maasdam	1,258	219 m	N/A
Holland America Line	MS Nieuw Amsterdam	2,104	285 m	N/A
Holland America Line	MS Prinsendam	794	294 m	N/A
Holland America Line	MS Volendam	1,440	238 m	N/A
Holland America Line	MS Noordam	1,918	285 m	N/A
Holland America Line	MS Oosterdam	1,916	285 m	N/A
Holland America Line	MS Westerdam	1,916	285 m	N/A
Holland America Line	MS Statendam	1,266	219 m	N/A
Holland America Line	MS Ryndam	1,266	219 m	N/A
Holland America Line	MS Veendam	1,350	219 m	N/A
Holland America Line	MS Rotterdam	1,320	238 m	N/A
Holland America Line	MS Zaandam	1,434	238 m	N/A
Holland America Line	MS Zuiderdam	1,916	285 m	N/A
MSC Cruises	MSC Armonia	1,566	251 m	N/A
MSC Cruises	MSC Magnificia	3,274	333 m	8.5 m
MSC Cruises	MSC Lirica	1,560	253 m	N/A
MSC Cruises	MSC Melody	1,064	N/A	N/A
MSC Cruises	MSC Musica	2,550	294 m	N/A
MSC Cruises	MSC Opera	1,756	252 m	N/A
MSC Cruises	MSC Orchestra	2,550	294 m	N/A
MSC Cruises	MSC Poesia	2,550	293 m	N/A
MSC Cruises	MSC Sinfonia	1,566	251 m	N/A
MSC Cruises	MSC Splendida	3,274	333 m	8.5 m

MSC Cruises	MSC Fantasia	3,900	333 m	8.5 m
MSC Cruises	MSC Serenata	3,300	333 m	N/A
NCL America	Pride of Hawaii	2,224	294 m	N/A
Norwegian Cruise Line	Norwegian Dawn	2,224	294 m	8.5 m
Norwegian Cruise Line	Norwegian Dream	2,156	230 m	7 m
Norwegian Cruise Line	Norwegian Gem	2,384	294 m	8.5 m
Norwegian Cruise Line	Norwegian Jade	2,224	294 m	8.6 m
Norwegian Cruise Line	Norwegian Jewel	2,376	294 m	8.6 m
Norwegian Cruise Line	Norwegian Majesty	1,970	207 m	6.2 m
Norwegian Cruise Line	Norwegian Pearl	2,394	294 m	8.3 m
Norwegian Cruise Line	Norwegian Sky	2,450	257 m	8 m
Norwegian Cruise Line	Norwegian Spirit	1,996	269 m	8.4 m
Norwegian Cruise Line	Norwegian Star	2,240	294 m	8.2 m
Norwegian Cruise Line	Norwegian Sun	2,400	258 m	8 m
Norwegian Cruise Line	Norwegian Gem	2,400	294 m	8.3 m
Ocenia Cruises	Regatta	684	180 m	5.95 m
P&O Cruises	Arcadia	2,016	294 m	N/A
P&O Cruises	Aurora	1,870	N/A	N/A
P&O Cruises	Ventura	3,600	290 m	N/A
Peter Deilmann River & Ocean Cruises	Deutschland	513	174 m	N/A
Princess Cruises	Dawn Princess	1,950	266 m	N/A
Princess Cruises	Diamond Princess	2,670	288 m	N/A
Princess Cruises	Grand Princess	2,600	290 m	N/A
Princess Cruises	Pacific Princess	684	181 m	N/A
Princess Cruises	Star Princess	2,600	290 m	N/A
Princess Cruises	Tahitian Princess	684	180 m	5.95 m
Regent Seven Seas Cruises	Seven Seas Mariner	708	215 m	N/A
Regent Seven Seas Cruises	Seven Seas Voyager	706	205 m	7 m
Royal Caribbean	Freedom of The Seas	3,634	339m	8.8 m
Royal Caribbean International	Liberty of the Seas	4,370	339m	8.5m
Royal Caribbean International	Legend of the Seas	1,804	242 m	7.8 m
Saga Holidays	Saga Ruby	655	190 m	8.2 m
Silversea Cruises	Silver Spirit	N/A	106 m	N/A
Star Cruises	Superstar Virgo	1,804	268 m	7.9 m
Star Cruises	Superstar Libra	1,472	216 m	7 m
Star Cruises	Superstar Aquarius	1,529	230m	7 m
Star Cruises	Star Pisces	1,168	177 m	6.2 m
Star Cruises	Megastar Aries	66	85 m	3.7 m
Swan Hellenic Cruises	Minerva	352	133 m	5.75 m
Yachts of Seabourn	Seabourn Legend	204	135 m	N/A
Yachts of Seabourn	Seabourn Legend	204	133 m	N/A
Yachts of Seabourn	Seabourn Odyssey	450	198 m	N/A
Yachts of Seabourn	Seabourn Sojourn	450	198 m	N/A
Yachts of Seabourn	Seabourn Spirit	204	133 m	N/A
		Toplam : 269,359		

Günümüzde yaygın olarak kullanılan kruvaziyer gemilerinin ortalama yolcu sayısı 1,900'dür. Ancak planlama çalışmasında yeni nesil gemilerde dikkate alınarak 5,000 yolcu alınmalıdır.

Kruvaziyer gemilerinin sayıları ve kapasiteleri hızlı bir şekilde artmaktadır. 1980'lerde yaklaşık 40 yeni gemi, 1990'larda 44 yeni gemi yapılmıştır. 2000 yılından 2007 yılının sonlarına kadar geçen sürede ise 88 yeni gemi piyasaya sürülmüştür. Böylece halihazırda toplam 200 tane büyük ölçekli kruvaziyer gemi hizmette bulunmaktadır (CLIA, 2006). Gemi kapasiteleri 1970'lerde 500-800 yolcudan, yeni gemilerde yüzer şehirlere doğru katlanarak büyümekte, 1,000 veya daha fazla mürettebatla birlikte 2,600-3,800 yolcuyu barındırabilmektedir. Bugüne kadarki en büyük kruvaziyer gemisi, Royal Caribbean işletmesinin son zamanlarda denize indirdiği 160,000 gros tonluk 3,674 yolcu için mevcut odaları ve ilaveten 1,500 mürettebat için odaları bulunan Freedom of Seas gemisidir.

Tablo A.3.4 – Tablo A.3.8 arasında yer alan tablolarda, 2007 yılından 2011 yılına kadar denize indirilen kruvaziyer gemilerin brüt ağırlık, yatak kapasitesi ve teslimat tarihleri verilmiştir.

Tablo A.3.4: 2007 Yılında Denize İndirilmiş Kruvaziyer Gemiler

Yıl	Gemi Hattı	Gemi Adı	Brüt ağırlık	Yatak kapasitesi	Teslimat
2007	AIDA	AIDA diva	68,500	2,030	Nisan
	Carnival	Carnival Freedom	110,000	2,974	Şubat
	Costa	Costa Serena	112,000	3,004	Mayıs
	Cunard	Queen Victoria	90,000	2,014	Aralık
	MSC	MSC Orchestra	90,000	2,568	Nisan
	NCL	Norwegian Gem	93,000	2,384	Ekim
	Princess	Emerald Princess	116,000	3,100	İlkbahar
	RCI	Liberty of the Seas	158,000	3,643	İlkbahar

Kaynak: www.cruise-community.com

Tablo A.3.5: 2008 Yılında Denize İndirilmiş Kruvaziyer Gemiler

Yıl	Gemi Hattı	Gemi Adı	Brüt ağırlık	Yatak kapasitesi	Teslimat
2008	AIDA	İsimsiz	68,500	2,030	Nisan
	Carnival	Carnival Splendor	112,000	2,974	İlkbahar
	Celebrity	Celebrity Solstice	118,000	2,850	Sonbahar
	HAL	Eurodam	86,000	2,044	Yaz
	MSC	MSC Poesia	90,000	2,568	Mart
	MSC	MSC Fantasia	133,500	3,300	Mayıs
	P&O	Ventura	116,000	3,100	ilkbahar
	Pearl Seas	İsimsiz	7,600	166	Temmuz
	Princess	İsimsiz	116,000	3,100	Sonbahar
	RCI	Freedom Class 3	158,000	3,643	İlkbahar

Kaynak: www.cruise-community.com

Tablo A.3.6: 2009 Yılında Denize İndirilmesi Planlanan Kruvaziyer Gemiler

Yıl	Gemi Hattı	Gemi Adı	Brüt Ağırlık (GT)	Yatak Kapasitesi	Teslimat
2009	AIDA	İsimsiz	68,500	2,030	Nisan
	Carnival	İsimsiz	130,000	3,608	Sonbahar
	Celebrity	Celebrity Equinox	118,000	2,850	Yaz
	Costa	İsimsiz	92,700	2,260	İlkbahar
	Costa	İsimsiz	112,000	3,004	Yaz
	MSC	MSC Serenata	133,500	3,300	Mart
	NCL	F3	150,000	4,200	Kasım
	Pearl Seas	İsimsiz	8,700	214	Haziran
	RCI	Project Genesis	220,000	5,400	Sonbahar
	Seabourn	İsimsiz	32,000	4,500	İlkbahar

Kaynak: www.cruise-community.com

Tablo A.3.7: 2010 Yılında Denize İndirilmesi Planlanan Kruvaziyer Gemiler

Yıl	Gemi Hattı	Gemi Adı	Brüt Ağırlık (GT)	Yatak Kapasitesi	Teslimat
2010	AIDA Cruises	AIDAblu	71,000	2,174	Ocak
	Costa Cruises	Costa Deliziosa	92,700	2,260	Ocak
	MSC Cruises	MSC Magnifica	93,000	2,550	Mart
	Celebrity Cruises	Celebrity Eclipse	122,000	2,850	Nisan
	P&O Cruises	Azura	116,000	3,076	Nisan
	NCL	Norwegian Epic	150,000	4,200	Mayıs
	American Cruise Lines	Independence	3,000	104	Mayıs
	Ponant Cruises	Le Boreal	10600	264	Mayıs
	Seabourn Cruise Line	Seabourn Sojourn	32,000	450	Haziran
	Sea Cloud	Sea Cloud Hussar	-	136	Haziran
	Holland America Line	Nieuw Amsterdam	86,000	2,100	Temmuz
	RCI	Allure of the Seas	225,000	5,400	Ağustos
	Oceania Cruises	Marina	65,000	1,260	Eylül
	Cunard Line	Queen Elizabeth	92,000	2,092	Ekim

Kaynak: www.cruise-community.com

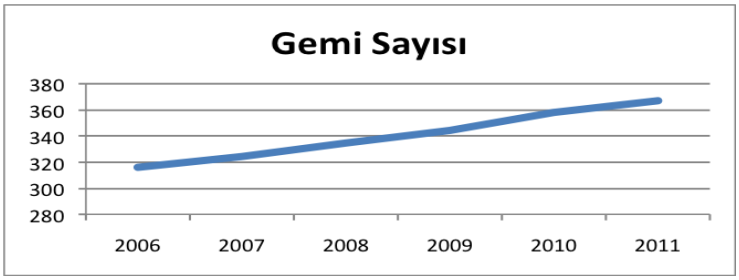
2011 yılı itibariyle denize indirilecek kruvaziyer gemileri ve yatak sayısının yıllara göre değişimi **Grafik A.3.4** ve **Grafik A.3.5**'de verilmiştir.

Tablo A.3.8: 2011 Yılında Denize İndirilmesi Planlanan Kruvaziyer Gemiler

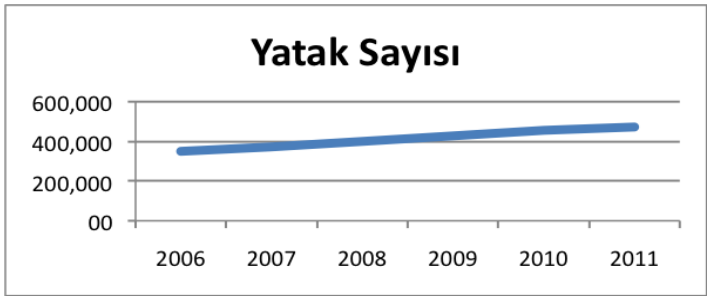
Yıl	Gemi Hattı	Gemi Adı	Brüt Ağırlık (GT)	Yatak Kapasitesi	Teslimat
2011	Carnival Cruise Lines	Carnival Magic	130,000	3,652	Bahar
	Disney Cruise Line	Disney Dream	124,000	2,500	Bahar
	Costa Cruises	İsimsiz	114,200	3,012	Bahar
	AIDA Cruises	İsimsiz	71,000	2,174	Nisan
	Ponant Cruises	L'Austral	10,600	264	Bahar
	Seabourn Cruise Line	İsimsiz	32,000	450	Yaz
	MSC Cruises	MSC Meraviglia	93,000	2,550	Haziran
	Oceania Cruises	İsimsiz	65,000	1,260	Temmuz
	Celebrity Cruises	İsimsiz	122,000	2,850	Sonbahar

Kaynak: www.cruise-community.com

Grafik A.3.4: Kruvaziyer Gemi Sayısı Değişimi



Grafik A.3.5: Yatak sayısı değişimi



Günümüzde yaygın olarak kullanılan kruvaziyer gemilerinin ortalama yolcu sayısı yaklaşık 1,900'dür. Yukarıda verilen tablolar incelendiğinde planlama çalışmasında yeni nesil gemiler dikkate alınması durumunda kruvaziyer gemilerinin 3000 üstünde yolcu taşıdığı kabulu yapılması önerilmektedir. **Grafik A.3.5** ve **Grafik A.3.6** incelendiğinde gemi sayısı ve yatak sayısının yaklaşık olarak ortalama %5 arttığı görülmektedir.

Akdeniz'deki limanlarda 2007 yılında kruvaziyer gemi ve yolcu sayıları **Tablo A.3.9**'da verilmiştir.

Tablo A.3.9: 2007 yılı Akdeniz limanları kruvaziyer gemi ve yolcu sayıları (MedCruise Association, 2008)

	Liman Adı	Gelen Yolcu	Giden Yolcu	Transit Yolcu	Sefer Sayısı
1	Alicante	6,516	6,516	59,031	71
2	Almeria	-	-	36,439	53
3	Balearic Islands	276,202	276,101	667,583	708
4	Barcelona	486,994	489,435	789,409	817
5	Bari	62,430	67,304	222,163	120
6	Batumi	-	-	1,454	3
7	Cagliari	-	-	63,638	65
8	Cartagena	39	60	39,799	43
9	Ceuta	-	-	6,654	20
10	Civitavecchia	349,954	335,834	900,313	856
11	Constantza	162	108	15,896	43
12	Cyprus	86,978	86,308	254,122	428
13	Dubrovnik	4,000	4,000	678,000	607
14	Egypt	-	-	155,700	140
15	French Riviera	52,064	52,064	455,283	514
16	Genova	163,928	166,181	190,088	240
17	Gibraltar	-	-	275,993	227
18	Koper	-	-	1,614	18
19	La Spezia	-	-	79,355	63
20	Livorno	12,144	12,056	688,914	510
21	Malaga	8,008	4,834	277,716	240
22	Messina	3,040	2,895	287,361	238
23	Monaco	13,391	13,578	157,148	194
24	Morocco	-	-	148,377	175
25	Motril	-	-	5,495	31
26	Napoli	68,669	65,246	1,017,430	643
27	Odessa	-	-	105,200	157
28	Palamos	-	-	22,184	30
29	Palermo	33,901	33,420	404,074	214
30	Pescara	-	-	30	1
31	Portoferraio	-	-	25,976	94
32	Portuguese	16,043	16,523	344,026	353
33	Ravenna	-	-	7,000	16
34	Rijeka	6,947	6,947	782	261
35	Sète	-	-	7,371	14
36	Sevastapol	-	-	33,166	107
37	Sibenik	-	-	5,253	53
38	Sochi	-	-	17,832	28
39	Split	-	-	46,999	162
40	Trieste	24,596	22,393	7,766	72
41	Tunis	-	-	721,592	459
42	Valencia	54,180	31,691	93,338	155
43	Valletta	9,413	8,820	469,480	368
44	Venice	411,121	410,699	181,709	510
45	Volos	-	-	25,351	38
46	Zadar	-	-	24,813	88
Toplam		**2,150,720**	**2,113,013**	**10,018,917**	**10,247**

Ayrıca bu veriler işlenerek gelen yolcu (**Grafik A.3.6**), giden yolcu (**Grafik A.3.7**), transit yolcu (**Grafik A.3.8**) ve gemi sefer sayıları (**Grafik A.3.9**) grafikleri oluşturulmuş ve bu grafikler yorumlanarak aşağıdaki sonuçlara ulaşılmıştır:

Grafik A.3.6 ve **Grafik A.3.7**'de görüldüğü üzere; Akdeniz limanlarına giriş-çıkış yapan toplam kruvaziyer yolcu trafiğinin %80'ini, % 23'le Barselona ve onu %19'la izleyen Venedik, ardından Civitavecchia, Balear Adaları ve Cenova limanları karşılamaktadır.

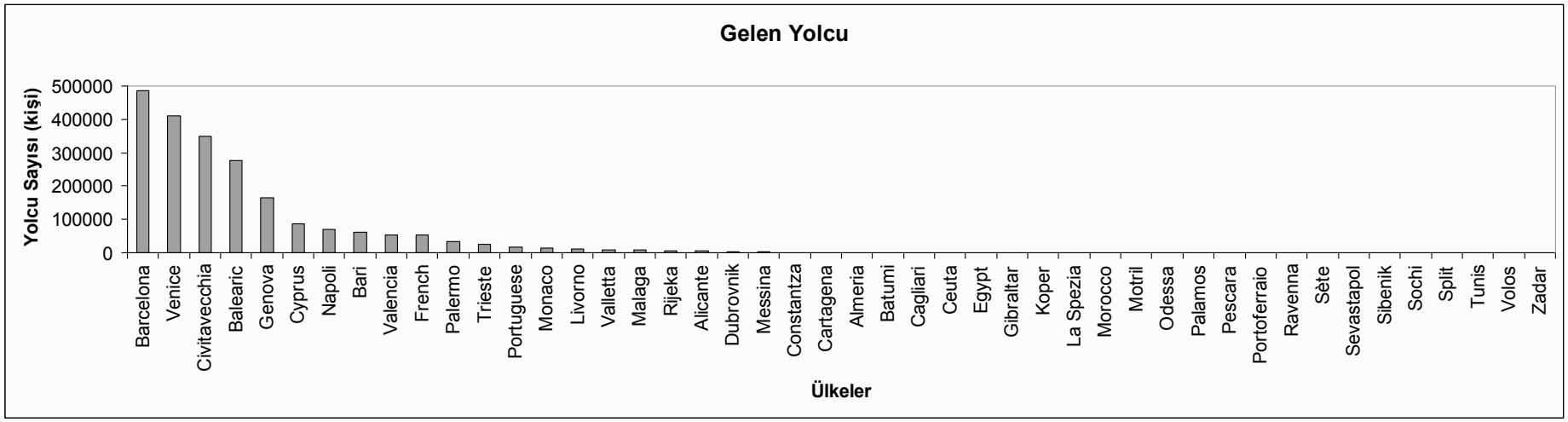
Grafik A.3.6 ve **Grafik A.3.7**'de görülen, gelen ve giden yolcu trafiğinin büyük bölümünü karşılayan ana limanların dışında kalan limanlar kruvaziyer tur rotaları üzerinde bulunan transit limanlardır. Yolcular bu limanlarda belirli bir süre konaklayarak turlarına devam etmektedirler. **Şekil A.3.8'**de görüldüğü üzere transit yolcu trafiği bakımından en büyük liman şehri Akdeniz'de hareket eden toplam transit yolcu trafiğinin % 10'unu karşılayan Napoli limanıdır. Napoli'nin ardından sırasıyla Civitavecchia, Barselona, Tunus, Livorno, Dubrovnik ve Balear Adaları gelmekte ve Akdeniz toplam transit yolcu trafiğinin % 55'ini karşılamaktadırlar.

Akdeniz toplamı içinde transit yolcu trafiğinin % 10'unu karşılamasına rağmen, gelen-giden yolcu trafiğine (**Grafik A.3.7** ve **Grafik A.3.8**'de) bakıldığında % 3'lük bir orana sahip olan Napoli tam anlamıyla bir transit limandır.

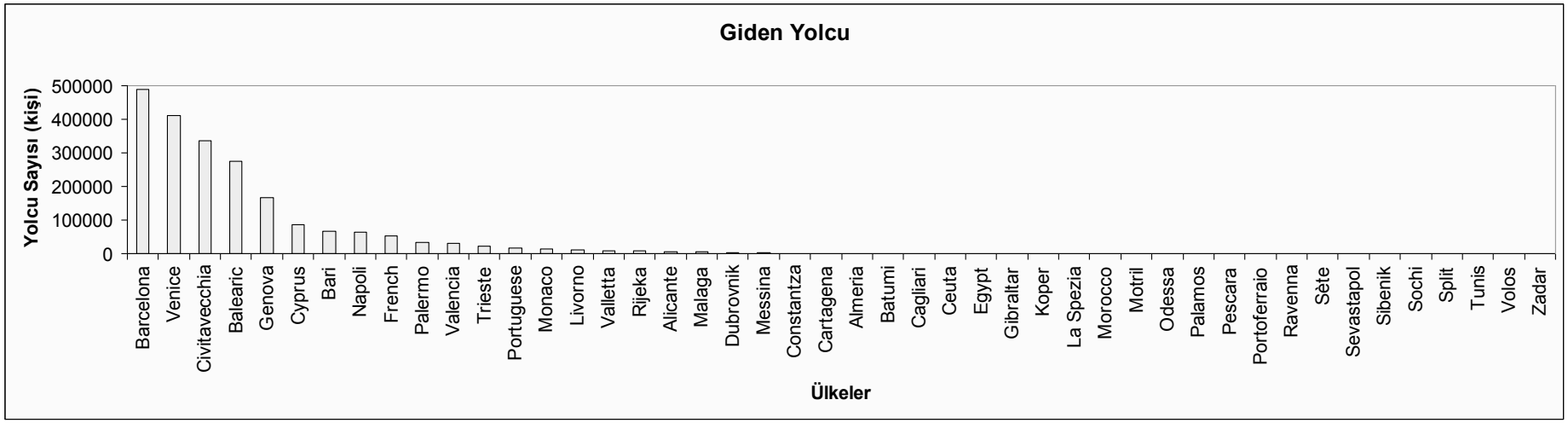
Akdeniz limanlarına yapılan kruvaziyer gemi sefer sayılarını gösteren **Grafik A.3.9**'da; Akdeniz'de gerçekleşen sefer toplamının % 6'sını karşılayan Dubrovnik limanı, gelen-giden yolcu sayıları (**Grafik A.3.6** ve **Grafik A.3.7**'de) bakımından sadece % 0.2'lik bir orana sahiptir.

Bu yaklaşım çok sayıda gemi gelmesine rağmen az yolcu karşılayan Dubrovnik limanının sadece küçük gemilere hizmet verebildiğini göstermektedir.

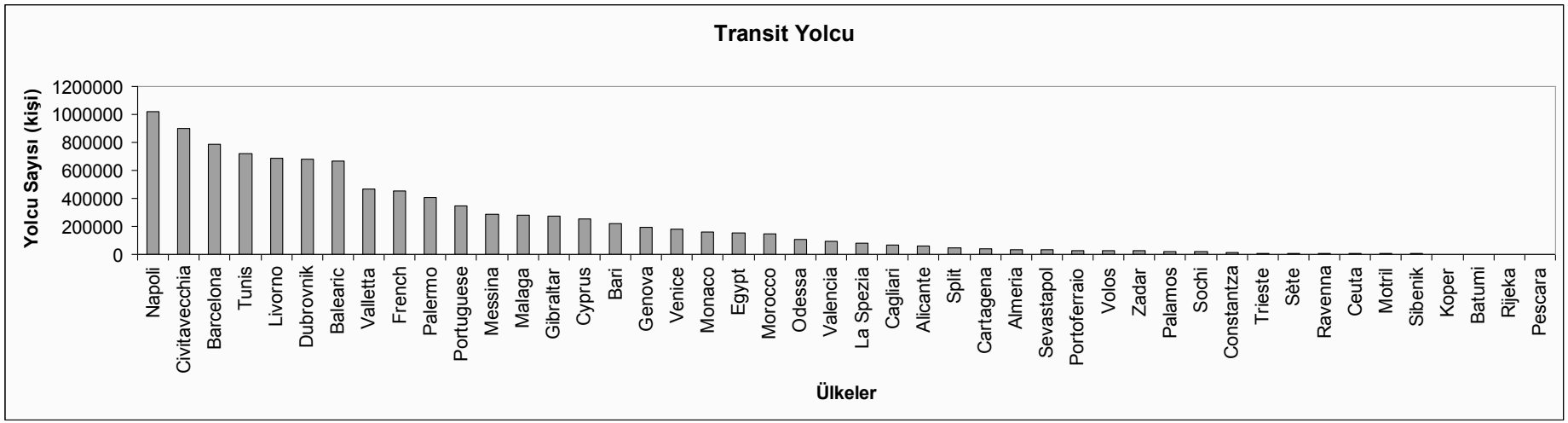
Benzer şekilde; gelen-giden yolcu sayıları bakımından ikinci büyük liman olan Venedik (**Grafik A.3.6** ve **Grafik A.3.7**'de), gemi sefer sayısı bakımından Akdeniz toplamı içerisinde % 0.5 ile 8. sırada gelmektedir (**Grafik A.3.9**). Bu da Venedik limanın gelen gemilerin Barselona ve Civitavecchia limanlarına gelenlerden daha büyük kapasitelerde olduğunu göstermektedir.



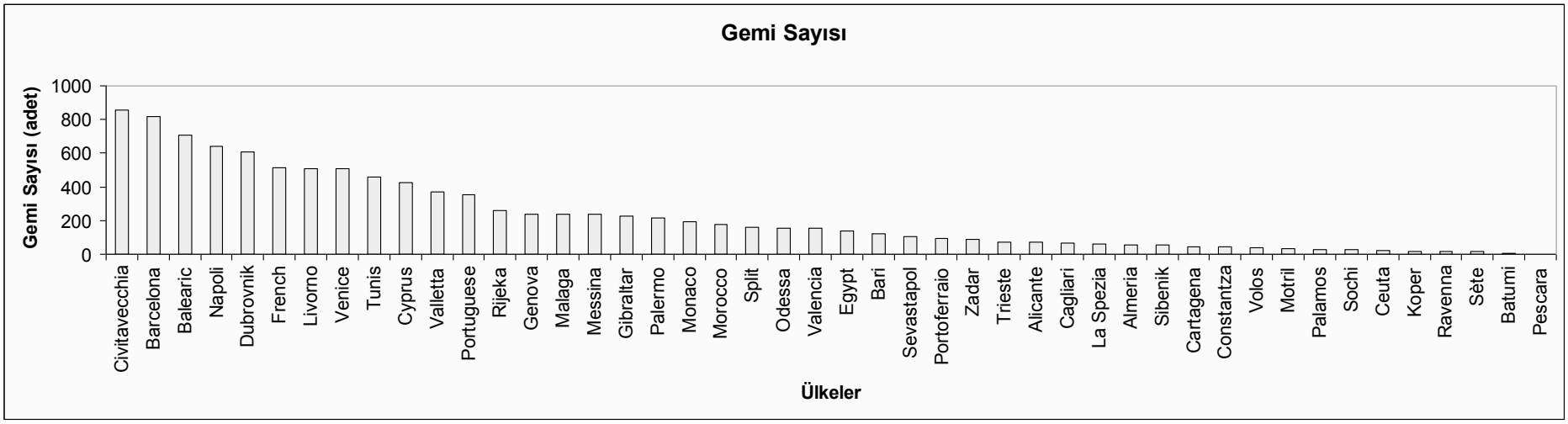
Grafik A.3.6: Akdeniz Limanlarına Giriş Yapan Kruvaziyer Yolcu Sayıları



Grafik A.3.7: Akdeniz Limanlarından Çıkış Yapan Kruvaziyer Yolcu Sayıları



Grafik A.3.8: Akdeniz Limanlarından Transit Geçen Kruvaziyer Yolcu Sayıları



Grafik A.3.9: Akdeniz Limanlarına Giriş Yapan Kruvaziyer Gemi Sayıları

Bir limanın kruvaziyer taşımacılık için 'Ana Liman' (Home Port) sınıfında yer alabilmesi için şu özellikleri taşıması gerekmektedir:

- Dünya kenti olması,
- Uluslararası hava limanına sahip olması,
- Modern konaklama tesislerinin olması,
- Ulaşım ağının geniş ve yeterli olması,
- Tarihi ve turistik zenginliğinin olması,
- 2500-5500 yolcu kapasiteli kruvaziyer gemilerine uygun yanaşma yapılarının ve modern yolcu terminalinin bulunması.

Bu özellikleri elde edebilmek ve Akdeniz limanları arasında rekabetin yaşanmakta olduğu ana liman (home port) konumuna gelebilmek için, Akdeniz'deki limanların genişleme ve yatırımlar yapmakta olduğu görülmektedir. 2008 yılında Akdeniz'de genişleme çalışmalarına başlayan veya kruvaziyer turizmine yönelik terminal ve rıhtım yatırımı yapan limanların sayısı 11'dir (**Tablo A.3.10**). Bu limanlar Olbia, Marina di Carrara, St Petersburg, Port la Goulette, Ajaccio, Bodrum, Rjeka, Cagliari, Valletta ve Barselona'dır

Tablo A.3.10: 2008 Yılı İtibarıyla Terminal Genişleme ve Rıhtım Yatırımı Yapan Kruvaziyer Limanları

Kruvaziyer Limanı	Ülke/Yer	Yatırım konusu	Yatırım Miktarı
Olbia	Sardenya Adası	275 m'lik 2 yeni rıhtım inşaatı	17 milyon avro
Marina di Carrara	İtalya	Mevcut rıhtımda düzenleme ve genişletme	Bilinmiyor
Malaga	İspanya	300 m.'lik kruvaziyer rıhtımı inşaatı	15 milyon avro terminal için 2 milyon avro rıhtım için
St.Petersburg	Rusya	300 m.'lik kruvaziyer turizmine yönelik 2 rıhtım inşaatı	
Port la Goulette	Tunus	25 km'lik kanal ve havza taraması. Ayrıca 1 terminal binası inşaatı	500 milyon avro
Ajaccio	Orsika Adası	300 m.'lik kruvaziyer turizmine yönelik 2 rıhtım inşaatı	28 milyon avro
Bodrum	Türkiye	260 m.'lik kruvaziyer turizmine yönelik bir rıhtım inşaatı.	15 milyon avro
Rjeka	Hırvatistan	260 m.'lik kruvaziyer turizmine yönelik bir rıhtım inşaatı.	15 milyon avro
Cagliari	Sardenya	300 m.'lik kruvaziyer turizmine yönelik 2 rıhtım inşaatı. Terminal ve hizmet binası	22 milyon avro
Valletta	Malta	320 m'lik rıhtım inşaatı ve var olan limanda düzeltme ve genişletme	2 milyon avro
Barselona	İspanya	Rıhtımda düzeltme ve genişletme. Terminal ve yol düzeltme.	21 milyon avro

Kaynak: Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Verileri

D2. Türkiye Kruvaziyer Turizmi:

Türkiye'de kruvaziyer turizmi Doğu Akdeniz güzergahı içinde yer alan Kuşadası, İstanbul, Marmaris, Fethiye, İzmir, Alanya, Antalya, Dikili, Samsun, Çanakkale ve Trabzon Limanları'dır. Bu limanlardan yalnızca bir tanesi, Kuşadası (Efes) Limanı, sadece kruvaziyer gemilere hizmet vermek için kruvaziyer yanaşma yeri olarak planlanmış, inşa edilmiş ve işletime açılmıştır. Buna ek olarak Bodrum'da da bir kruvaziyer yanaşma yeri tamamlanarak hizmete girmiştir. Ülkemiz limanlarına gelen kruvaziyer yolcu ve gemi sayıları yıllara bağlı olarak **Tablo A.3.11**'de verilmiştir.

Tablo A.3.11: Ülkemiz Limanlarına Kruvaziyer Yolcu ve Gemi Sayıları 2006 (DTO, 2008)

	2002		2003		2004		2005		2006		2007		2002-2007 Artış %	
Liman Adı	**Gemi**	**Yolcu**	**Gemi**	**Yolcu**	**Gemi**	**Yolcu**	**Gemi**	**Yolcu**	**Gemi**	**Yolcu**	**Gemi**	**Yolcu**	**Gemi**	**Yolcu**
Alanya	70	36,845	63	30,737	106	56,139	100	70,190	114	80,440	124	93,937	77.14	154.95
Antalya	56	18,617	92	48,012	63	51,049	40	30,424	32	13,015	34	15,680	-39.29	-15.78
Fethiye	21	1,300	22	2,532	21	3,682	7	3,157	67	3,566	4	948	-80.95	-27.08
Marmaris	23	20,774	51	32,977	74	74,753	97	83,094	83	65,265	64	60,039	178.26	189.01
Bodrum	71	16,540	63	15,416	79	33,231	55	8,921	66	10,478	-	-	-0.07	-0.37
Kuşadası	336	119,782	337	225,330	348	221,417	441	301,105	471	368,696	613	466,677	82.44	289.61
İzmir	18	2,081	5	3,271	33	75,934	39	66,285	105	184,797	122	287,350	577.78	13,708
Dikili	23	12,518	25	16,661	23	6,405	19	4,444	23	3,990	13	2,631	-43.48	-78.98
İstanbul	179	97,461	199	200,079	141	114,390	202	176,768	306	273,553	340	422,896	89.94	333.91
Samsun	0	0	0	0	1	257	3	1,364	9	2,661	8	186	-	-
Trabzon	9	2,533	7	3,204	13	3,816	12	4,351	17	4,845	13	2,950	44.44	16.46
Çanakkale	15	4,251	23	3,629	25	4,191	33	7,460	24	5,008	23	5,207	53.33	22.49
Toplam	**821**	**332,702**	**887**	**581,848**	**927**	**645,264**	**1,048**	**757,563**	**1,317**	**1,016,314**	**1,358**	**1,358,501**	**3.11**	**33.67**

Türkiye'deki kruvaziyer pazarın büyüklüğü 2005 yılında 17 milyon USD seviyelerine ulaşmıştır. 85 milyar USD'lik dünya turizm pastasından ülkemiz 17 milyon USD ile sadece % 0.2'lik bir pay alabilirken, ABD kruvaziyer turizmi endüstrisinden yılda 20 milyar USD gelir elde edebilmektedir (Dologh, 2006).

Amerika'nın sadece kruvaziyer turizminden elde ettiği gelirin ülkemiz 2006 yılı turizm gelirinden (16.9 milyar USD) daha fazla olduğu düşünüldüğünde kruvaziyer turizminin ülkemiz açısından ne kadar önemli bir sektör olduğu ortaya çıkmaktadır.

Turizm açısından kruvaziyer turizmi, Türkiye'de de gelişme gösteren turizm türlerinden biri olarak değerlendirilmektedir. Gerek Türkiye'ye uğrayan kruvaziyer gemileri ve bu gemilerle gelen turistlerin sayısının yıldan yıla artması, gerekse Türkiye'den kruvaziyer turizmine ilgi gösteren kişilerin çoğalması bu alternatif turizm alanının önümüzdeki yıllarda daha çok gelişeceğini göstermektedir.

Dünyada, yolcu gemileri sayılarının ve kapasitelerinin hızla büyümekte olduğu bir dönemden geçildiği düşünüldüğünde Türkiye'nin, Akdeniz ve dünya kruvaziyer destinasyonlarında önemli bir yere sahip olduğu gerçeği ortaya çıkmaktadır. Bu gerçekten hareketle, Türkiye'de kruvaziyer liman hizmetleri taleplerinin gelecekte artacağı ve Türkiye'nin bu talepleri karşılayacak liman kapasitelerine sahip olması gerekliliği söz konusudur.

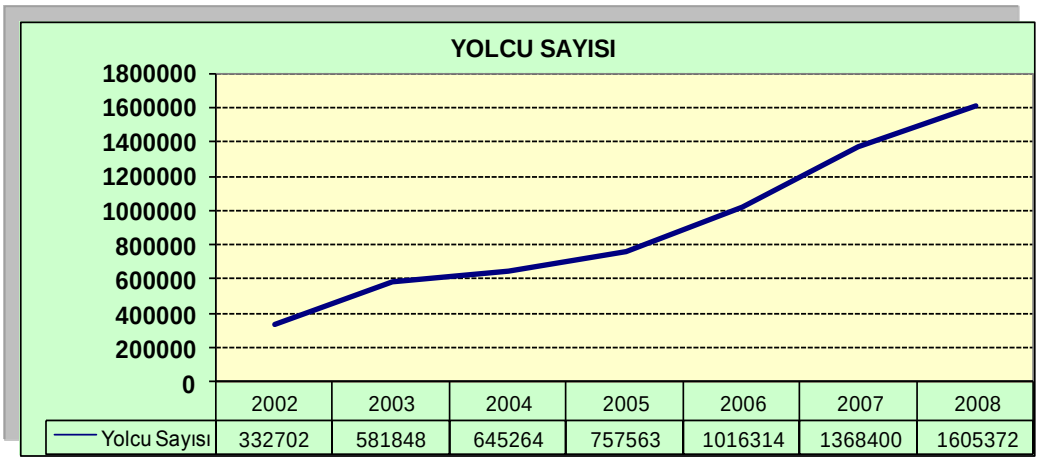
Ülkemizin üç tarafının denizlerle çevrili olması, sahip olduğu tarihi ve kültürel değerlerin çokluğu kruvaziyer turizmi açısından çok önemli avantajlara sahip olduğunun göstergeleridir. Ülkemize gelen turist sayısı her yıl artış göstermektedir ancak gelen turistlerin sadece %15'lik bir kısmı yüksek gelir grubuna mensuptur. Bu oranı arttıracak en önemli alternatiflerden biri kuşkusuz kruvaziyer turizmidir. Türkiye halen dünya kruvaziyer turizm talebinin % 0.5'ini karşılamaktadır. Türk deniz ticaret filosunun günümüzde modern anlamda bir kruvaziyer gemisini bünyesinde bulunduramaması büyük bir eksiklik olarak görülmektedir.

Dünyada en çok kruvaziyer gezisi yapan ABD'nin 11 Eylül'den sonra doğuya yönelik bütün kruvaziyer seferlerini iptal ettiği ve bu bölgelerdeki ülkelerin durumdan olumsuz etkilendiğini belirten sektör uzmanları, Türkiye'nin de yükselen destinasyonlar arasında olduğunu belirtilmektedirler.

Akdeniz'de kruvaziyer yolculuğu güzergahında Fransa, İspanya, İtalya, Yunanistan, Türkiye, İsrail ve Mısır bulunmaktadır. Türkiye'de kruvaziyer turizminin İspanya, İtalya ve Yunanistan çıkışlı, paket turların uzantısı olarak ve çoğunlukla günübirlik uğrak şekilde gerçekleştiği gözlemlenmektedir. Türkiye'nin özellikle kıyı bakımından sahip olduğu eşsiz doğası, tarihi güzellikleri ve deniz turizmi nedeniyle kruvaziyer turizmde önemli paya sahip olabileceği değerlendirilmektedir. Kruvaziyer turizminin Türkiye'nin ekonomisine katkıda bulunabilmesi için kruvaziyer turizminden pay alan ülkelerle rekabet edebilecek konuma getirilmesi için, kruvaziyer yolcu taşımacılığı konusunda ulusal stratejinin belirlenmesi gerektiği belirtilmektedir. Türkiye'de kruvaziyer turizmi halihazırda yabancı firmaların tercihine bağlı gelişmekte ve Türkiye belirli limanlarda günübirlik gezilere katılan gemi yolcularının yaptığı alışverişten gelir elde etmektedir.

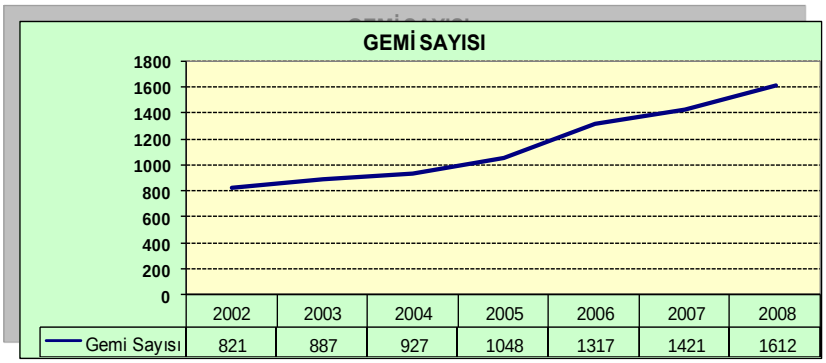
Limanlarımıza gelen hem kruvaziyer gemi hem de yolcu trafiğinde ciddi artışlar yaşandığı ve deniz sınır kapıları yolcu trafiğinde geçmiş yıllara göre yoğunluk yaşandığı görülmektedir. 2002 yılında kruvaziyer gemileri ile limanlarımıza gelen yolcu sayısı 332,702 iken 2008 yılında bu sayı 1.6 milyonu aşmış, böylece yaklaşık 4 katlık bir artış göstermiştir (**Grafik A.3.10**).

Grafik A.3.10: 2002-2008 Yılları Arasında Türkiye'ye Kruvaziyer Gemiler ile Gelen Toplam Yolcu Sayısı



Türkiye'ye gelen kruvaziyer gemi sayısı açısından ise; 2002 yılında ülkemize 821 gemi gelmiş iken, 2008 yılında bu sayı 1,612 olmuştur. Böylece 6 yıl içerisinde Türkiye'ye gelen kruvaziyer gemi sayısı % 96 oranında artış göstermiştir (**Grafik A.3.11**). Buradan çıkan sonuç, Türkiye'ye gelen kruvaziyer gemilerin kapasitelerinde bir artış olduğu, dolayısıyla bu tür gemilere hizmet verecek limanların da gelecekte bu kapasite artışlarını karşılayacak büyüklükte olması gerektiğidir.

Grafik A.3.11: 2002-2008 Yılları Arası Türkiye'ye Gelen Toplam Kruvaziyer Gemi Sayısı



Tablo A.3.12, 2002-2008 yılları arasında Türkiye'ye gelen kruvaziyer gemilerinin limanlarımız bazında dağılımını göstermektedir. Bu dağılıma ve % değişimlere bakıldığında, 2002-2008 yılları arasında en fazla gemi artışının yaklaşık % 639 ile İzmir Limanı'nda olduğu, bunu % 204 ile Marmaris ve %126 ile İstanbul Limanı'nın izlediği görülmektedir. 2002-2008 yılları arasında toplam limanlarımızdaki kruvaziyer yolcu sayısında ise yaklaşık % 97'lik bir artış olduğu tespit edilmiştir. 2008 yılında daha önce kruvaziyer gemi gelmeyen Güllük, Göcek, Kaş, Çeşme, Datça, Kemer, Mersin, İskenderun, Samsun, Mudanya, Taşucu, Bartın, Sinop ve Tuzla Limanlarına kruvaziyer gemilerin gelmeye başladığı görülmektedir (**Tablo A.3.12**).

Son yıllarda Türkiye'de kruvaziyer gemileri ile yapılan seyahatlere olan taleplerde de kayda değer bir artış gözlenmektedir. **Tablo A.3.13**'de yer alan 2002-2008 yılları arasında Türk limanlarına gelen kruvaziyer yolcu sayılarında ise en büyük artış İzmir Limanı'nda görülmüş, bunu % 402 artış ile İstanbul Limanı, % 390 artış ile Marmaris Limanı ve % 33'lük bir artış ile Kuşadası Limanı izlemiştir. Antalya'ya gelen kruvaziyer gemi sayısındaki azalma kruvaziyer gemilerinin büyüklüklerindeki artıştan kaynaklanmaktadır. **Tablo A.3.13**'den görülebileceği gibi gemi sayısı azalmış olsada Antalya'ya gelen kruvaziyer gemi yolcu sayısında artış gözlemlenmiştir.

Tablo A.3.14. Türkiye'deki kruvaziyer limanlarının gelen gemi ve yolcular itibariyle 2008 yılındaki pazar paylarını göstermektedir. Buna göre, Türkiye'de en büyük yolcu trafiği yoğunluğuna sahip kruvaziyer limanlar, toplam kruvaziyer yolcu trafiğinin % 32'sini (518,872) oluşturan Kuşadası ve onun ardından % 30'unu (489,544) tutan İstanbul Limanlarıdır. İzmir Limanı ise, yolcu trafiği açısından % 19.84'lük bir pazar payı ile 318,451 yolcu gelmiş ve üçüncü sırada yer almıştır. Gemi sayıları açısından bakıldığında ise; 2008 yılında Kuşadası 601 gemi ile % 37'lik pay almış, İstanbul Limanı 404 gemi ile % 25'lik bir oran, İzmir Limanı ise 133 gemi ile % 8.25'lik bir pay almıştır. Kuşadası ve İstanbul Limanları arasında yolcu sayısı bakımından sadece % 2'lik, gemi sayısı açısından ise %12'lik fark olması, İstanbul limanının Kuşadası limanına göre çok daha büyük gemileri ağırladığını göstermektedir.

Tablo A.3.12: Türkiye'ye Gelen Kruvaziyer Gemilerinin Limanlar Bazında Dağılımı (2002-2008)

LİMAN ADI	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2002/2008 % Değişim
Alanya	70	63	106	100	114	124	84	**20.00%**
Antalya	56	92	63	40	32	34	41	**-26.79%**
Bartın	0	0	0	0	0	0	8	
Bodrum	71	63	79	55	66	63	126	**77.46%**
Çanakkale	15	23	25	33	24	23	31	**106.67%**
Çeşme	0	0	0	0	0	0	3	
Datca	0	0	0	0	0	0	1	
Dikili	23	25	23	19	23	13	29	**26.09%**
Fethiye	21	22	21	7	67	4	13	**-38.10%**
Göcek	0	0	0	0	0	0	6	
Güllük	0	0	0	0	0	0	19	
İskenderun	0	0	0	0	0	0	3	
İstanbul	179	199	141	202	306	340	404	**125.70%**
İzmir	18	5	33	39	105	122	133	**638.89%**
Kaş	0	0	0	0	0	0	6	
Kemer	0	0	0	0	0	0	1	
Kuşadası	336	337	348	441	471	613	601	**78,87%**
Marmaris	23	51	74	97	83	64	70	**204.35%**
Mersin	0	0	0	0	0	0	4	
Mudanya	0	0	0	0	0	0	1	
Samsun	0	0	1	3	9	8	5	
Sinop	0	0	0	0	0	0	6	
Taşucu	0	0	0	0	0	0	1	
Trabzon	9	7	13	12	17	13	15	**66.67%**
Tuzla	0	0	0	0	0	0	1	
TOPLAM	**821**	**887**	**927**	**1,048**	**1,317**	**1,421**	**1,612**	**96.35%**

Kaynak: Denizcilik Müsteşarlığı, 2008'den yararlanılarak oluşturulmuştur

Tablo A.3.13: Türkiye'ye Gelen Kruvaziyer Yolcularının Limanlar Bazında Dağılımı (2002-2008)

LİMAN ADI	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2002/2008 % Değişim
Alanya	36,845	30,737	56,139	70,190	80,440	93,937	57,000	54.70%
Antalya	18,617	48,012	51,049	30,424	13,015	15,680	25,057	34.59%
Bartın	0	0	0	0	0	0	957	
Bodrum	16,540	15,416	33,231	8,921	10,478	9,892	52,862	219.60%
Çanakkale	4,251	3,629	4,191	7,460	5,008	5,207	8,776	106.45%
Çeşme	0	0	0	0	0	0	1,819	
Datca	0	0	0	0	0	0	207	
Dikili	12,518	16,661	6,405	4,444	3,990	2,631	10,424	-16.73%
Fethiye	1,300	2,532	3,682	3,157	3,566	948	4,217	224.38%
Göcek	0	0	0	0	0	0	1,121	
Güllük	0	0	0	0	0	0	2,747	
İskenderun	0	0	0	0	0	0	819	
İstanbul	97,461	200,079	114,390	176,768	273,553	422,896	489,544	402.30%
İzmir	2,081	3,271	75,934	66,285	184,797	287,357	318,451	15202.79%
Kaş	0	0	0	0	0	0	600	
Kemer	0	0	0	0	0	0	37	
Kuşadası	119,782	225,330	221,417	301,105	368,696	466,677	518,872	333.18%
Marmaris	20,774	32,977	74,753	83,094	65,265	60,039	101,874	390.39%
Mersin	0	0	0	0	0	0	941	
Mudanya	0	0	0	0	0	0	482	
Samsun	0	0	257	1,364	2,661	186	596	
Sinop	0	0	0	0	0	0	3,136	
Taşucu	0	0	0	0	0	0	18	
Trabzon	2,533	3,204	3,816	4,351	4,845	2,950	4,813	90.01%
Tuzla	0	0	0	0	0	0	2	
TOPLAM	**332,702**	**581,848**	**645,264**	**757,563**	**1,016,314**	**1,368,400**	**1,605,372**	382.53%

Kaynak: Denizcilik Müsteşarlığı, 2008'den yararlanılarak oluşturulmuştur

Tablo A.3.14: 2008 Yılı İtibariyle Limanların Kruvaziyer Gemi ve Yolcular Açısından Payları

LİMAN ADI	GEMİ	%	YOLCU	%
Alanya	84	5.21%	57,000	3.55%
Antalya	41	2.54%	25,057	1.56%
Bartın	8	0.50%	957	0.06%
Bodrum	126	7.82%	52,862	3.29%
Çanakkale	31	1.92%	8,776	0.55%
Çeşme	3	0.19%	1,819	0.11%
Datca	1	0.06%	207	0.01%
Dikili	29	1.80%	10,424	0.65%
Fethiye	13	0.81%	4,217	0.26%
Göcek	6	0.37%	1,121	0.07%
Güllük	19	1.18%	2,747	0.17%
İskenderun	3	0.19%	819	0.05%
İstanbul	404	25.06%	489,544	30.49%
İzmir	133	8.25%	318,451	19.84%
Kaş	6	0.37%	600	0.04%
Kemer	1	0.06%	37	0.00%
Kuşadası	601	37.28%	518,872	32.32%
Marmaris	70	4.34%	101,874	6.35%
Mersin	4	0.25%	941	0.06%
Mudanya	1	0.06%	482	0.03%
Samsun	5	0.31%	596	0.04%
Sinop	6	0.37%	3,136	0.20%
Taşucu	1	0.06%	18	0.00%
Trabzon	15	0.93%	4,813	0.30%
Tuzla	1	0.06%	2	0.00%
TOPLAM	**1,612**	**100.00%**	**1,605,372**	**100.00%**

Kaynak: Denizcilik Müsteşarlığı, 2008'den yararlanılarak oluşturulmuştur

Tablo A.3.15'den görülebileceği üzere, İzmir Limanı'na dünyanın önde gelen kruvaziyer gemi işletmelerinden Costa, MSC, Cunard gibi işletmecilerinin gemilerini gönderdikleri görülmektedir. İzmir limanı son 6 yılda, daha önce değinildiği gibi, hem gelen yolcu hem de kruvaziyer gemi sayısı açısından önemli artışlar göstermiştir.

Tablo A.3.15: 2008 Yılında İzmir Limanına Gelen Kruvaziyer Gemileri ve İşletmecileri

Gemi Adı	İşletmecisi	Gemi Adı	İşletmecisi
Costa Concordia	Costa Grociere	Grand Voyager	Ibenet-Iber Cruceros
Costa Romantica	Costa Grociere	AidaVita	Aida Cruises
Costa Serena	Costa Grociere	Corinthian II	Corinthian II Owner Ltd
Curnival Freedom	Carnival Cruise Line	The Iris	Mano Maritime
Curnival Splendor	Carnival Cruise Line	Royal Iris	Mano maritime
MSC Sinfonia	MSC Crociere	The Crystal	Louis Cruise Line
MSC Poesia	MSC Crociere	Deuchland	Peter Deilmann Rederrei
Norvegian Jade	NCL	Ocean Countess	European Classical Cruises
Queen Victoria	Cunard	Costa Marina	Costa Crociere
To Callisto	Travel Dynamic	Clipper Pasific	Pearl Owen Ltd
Sky Wonder	Pullmanntur Cruises		

Kaynak: Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Verileri

Kruvaziyer gemilerinin ana limanlarından birinin Türkiye olması, ülkeye hava yolu ile giriş yapacak olan turistlerin konaklaması ve daha fazla döviz bırakması anlamına gelmektedir. Bu nedenle modern hava limanları ve tesislerle bütünleşmiş, **Şekil A.3.3**'de gösterilen İstanbul, Antalya, Alanya, İzmir ve Kuşadası Limanları'nda kruvaziyer turizmi açısından büyük bir potansiyel mevcuttur.

Türkiye'de kamu ve özel sektör gemi sahiplerinin Türk ve yabancı Bayrak altında çalışan kruvaziyer gemisi yok denecek kadar azdır. Ülkemiz coğrafi konumu, doğası, iklim koşulları, tarihi ve kültürel zenginlikleriyle kruvaziyer turizm için ideal bir ülkedir. Bu nedenle özel sektör gemi sahiplerinin bu alana yatırım yapmaları ve desteklenmeleri önerilmektedir (DPT, 2007). DPT'nin "IX.Kalkınma Planı, Denizyolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu" nda Türk limanlarının kruvaziyer gemi trafiği açısından altyapılarının yetersiz olduğu, kruvaziyer ve yat limanı sayısının arttırılması gerekliliğine değinilmiş, Ege ve Akdeniz Bölgeleri'nde böyle bir potansiyelin var olduğuna vurgu yapılmıştır.

Şekil A.3.3'de gösterilen ve kruvaziyer turizmi ile birlikte anılan Türk Limanlarının tamamı uluslararası anlamda kabul gören 'ISPS Kod' güvenlik sistemi ile donatılmıştır. Bu sayede ülkemiz limanlarına uğrayan kruvaziyer gemilerinin ve yolcularının güvenliği uluslararası kurallara bağlı olarak sağlanabilmektedir.



1 İstanbul **3** Çeşme **5** Bodrum **7** Antalya
2 İzmir **4** Kuşadası **6** Marmaris **8** Alanya

Şekil A.3.3: Türk kruvaziyer limanları (Deniz Ticaret Odası, 2008)

Geçmişte atıl olarak değerlendirilen bu limanlar, ziyaretçi sayıları bakımından Akdeniz limanlarıyla rekabet edebilecek duruma gelmiştir. Akdeniz çanağındaki tüm ülkeler liman yatırımlarını hızlandırarak rekabet güçlerini arttırmak gayreti içerisindedirler. Dünya çapında bu denli hızlı büyüyen deniz turizmi sektöründe, ülkemizde yerini almaktadır.

Denizcilik ile ilgili sektör raporları ve sektör profesyonelleri tarafından Türkiye'de kruvaziyer turizminin gelişmemesinin en önemli sebepleri arasında, yeterli sayıda ve kapasitede liman olanaklarının olmamasının olduğu şeklinde bir değerlendirme yapılmaktadır (DPT, 2007; Ulaştırma Ana Planı Stratejisi III Rapor). Barselona Limanı'na aynı anda 8 adet, Pireye Limanı'na 6 adet kruvaziyer gemisi yanaşabilmekte iken, İstanbul'a ise sadece bir gemi yanaşabilmektedir. Çünkü bu gemiler büyük ölçekli gemiler olup, uygun yanaşma yerlerine gereksinimleri vardır. Ulaştırma Ana Planı Stratejisi Raporu'nda (2005) ileriki dönemlerde

kent içi trafik düzenine getirdiği sıkıntılar nedeniyle Haydarpaşa Limanı'nın kruvaziyer yolcu gemileri terminaline dönüşmesi gerekeceğine değinilmiştir.

2000 yılından beri uygulanan geliştirme projeleri sonucunda; İzmir Liman'ı özelleştirilmiş, Bodrum kruvaziyer terminali projesi 2003 yılında yap işlet devret sistemiyle DLH Genel Müdürlüğü tarafından ihale edilerek 2008 yılında faaliyete geçirilmiştir. Böylelikle, 200 metre uzunluğunda ana iskele ve yanaşma yapılarından oluşmuş Bodrum Terminali, Türkiye'nin ilk tam kapsamlı ve modern kruvaziyer terminali olmuştur. Bodrum'un turizm potansiyelinde önemli bir sıçrama yaratması beklenen terminalin, günümüz şartlarına uygun boyut ve kapasiteye ulaşabilmesi için çalışmalar sürdürülmektedir. Marmaris'te hizmet vermekte olan kruvaziyer limanı her yıl artan yolcu trafiğiyle büyük ve modern yolcu gemilerinin gözdesi olmuş ve 2008 yılında Türk Limanları'na gelen kruvaziyer gemilerinin %4.34'ünü ağırlamıştır.

Ayrıca Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın hazırladığı Türkiye Turizm Stratejisi 2023'de ülkemize gelen turistlerin daha uzun süre konaklamalarını sağlamak ve gelen nitelikli turist sayısını arttırabilmek için turizm potansiyeli yüksek bölgelerde kruvaziyer yolcu taşımacılığına yönelik gereken alt ve üstyapının hızla tamamlanması ve kruvaziyer limanlarının turizme açılması planlanmıştır. Bu çerçevede, aşağıda verilen kruvaziyer limanı fizibilite ve uygulama projeleri gerçekleştirilecektir:

- Samandağı kruvaziyer limanı,
- Antalya kruvaziyer limanı,
- Kuşadası kruvaziyer limanı,
- Çeşme kruvaziyer limanı,
- Çanakkale kruvaziyer limanı,
- İstanbul Galata kruvaziyer limanı,
- İstanbul Haydarpaşa kruvaziyer limanı,
- İstanbul Ataköy kruvaziyer limanı,
- İstanbul Zeytinburnu kruvaziyer limanı,
- Samsun kruvaziyer limanı,
- Trabzon kruvaziyer limanı.

Türkiye Kruvaziyer Turizm Güzergahları

Kruvaziyer turizm için yapılacak planlamalarda, potansiyelin verimli ve doğru olarak kullanılabilmesi için kruvaziyer hatları tarafından tercih edilen güzergahların göz önünde bulundurulması gerekmektedir. Kruvaziyer hatlarının güzergahlarını belirlerken dikkat edilmesi gereken hususlar aşağıda sıralanmıştır:

- Uğrak yerleri arasındaki mesafe

- Uğrak yerinin arka alanının kültürel, tarihi ve doğal cazibesi

- Uğrak yerinin ulaşılabilirliği

- Limanın altyapı özellikleri

- Yolcu talepleri

Kruvaziyer gemi seyahatleri çoğunlukla 3-14 gün arası planlanan gezilerdir. Uğrak limanların arasındaki mesafenin ne çok uzak ne de çok yakın olması gerekmektedir. Türkiye'nin

konumu özellikle Karadeniz ve Akdeniz'de planlanan güzergahlar için büyük potansiyel teşkil etmektedir.

Türkiye limanlarına gelen kruvaziyer gemi güzergahları incelendiğinde, güzergahların yaklaşık % 72'sinde Kuşadası, % 63'ünde İstanbul ve % 15'inde İzmir bulunmaktadır. Kuşadası'na olan talebin büyüklüğü, uğrak yerlerinin tarihi ve kültürel özelliklerinin önemini vurgulamaktadır. Kuşadası'ndaki talebin karşılanabilmesi ve potansiyelin tam olarak değerlendirilebilmesi için Kuşadası'nın kruvaziyer gemi kapasitesinin arttırılması gerekmektedir.

Türkiye'ye uğrayan kruvaziyer gemilerin çıkış noktalarına baktığımızda ise güzergahların büyük bir bölümünün Atina ve Roma çıkışlı olduğu görülmektedir. Güzergahlardaki çıkış limanları **Tablo A.3.16**'da verilmiştir.

Tablo A.3.16: Türkiye'den Geçen Kruvaziyer Gemi Güzargahlarının Başlangıç Limanları

Ülke	Şehir	Yüzde
Yunanistan	Atina	31%
İtalya	Roma	23%
Türkiye	İstanbul	19%
İtalya	Venedik	13%
İspanya	Barselona	6%
Diğerleri		8%

İstanbul'un ana liman olmadığı halde güzergahların %19'unun başlangıç noktası olması, İstanbul'un kruvaziyer turizm potansiyelini ortaya koymaktadır. Bu potansiyelin değerlendirilebilmesi için talebin değişkenliği ve komşu ülkelerle rekabet de göz önünde bulundurulduruarak İstanbul'da acilen ana liman yatırımına ihtiyaç olduğu görülmektedir.

Türkiye limanlarından geçen en fazla tercih edilen kruvaziyer gemi güzergahlarına örnekler **Şekil A.3.4**, **Şekil A.3.5** ve **Şekil A.3.6**'da verilmiştir.



Şekil A.3.4: Ege Kruvaziyer Gemi Güzergahı Örneği



Şekil A.3.5: Akdeniz Kruvaziyer Gemi Güzergahı



Şekil A.3.6: Karadeniz Kruvaziyer Gemi Güzergahı Örneği

Tüm bu gelişmeler, hızla büyüyen dünya kruvaziyer turizmine yeterli arzı sağlamak adına olumludur. Ancak rakip ülkeler de liman işletmelerine yönelik ciddi yatırımlar yapmaktadır. Bu durum Türkiye'nin yakaladığı vizyon ve tempoyu geliştirerek bir istikrar yakalamasını zorunlu kılmaktadır.

E. Dünyada ve Türkiye'de Mega Yat Turizmi:

Mega yatlar üst gelir grubu tarafından tercih edilen 25-30 metre ve üzerinde büyüklüğe sahip olan yatlardır. Dünyanın gelişmiş ülkelerinde yapılan ve yapımı devam eden mega yat marina ve limanlarının sayısının artması da, mega yat imalatını olumlu yönde etkilemektedir.

Dünyada 2007 yılında 777 yat denizlere inerken 2008 yılında mega yat siparişlerinde % 17.9 oranında artış görülmektedir. Bu durum ise 1997 yılından 241 olan yat siparişinin günümüzde yaklaşık 4 kat artış sağladığını göstermektedir (ShowBoats International, 2006).

Uluslararası Lüks Yatçılık Ekonomik Raporu'nda açıklanan verilere göre mega yatlar olarak adlandırılan 25 m.'nin üzerindeki tekne siparişleri 2003 yılından 2006 yılına kadar % 28 oranında artış göstermiştir. Siparişlerin geçmişe doğru 5 yıllık gelişimleri incelendiğinde ise yelkenli yat siparişlerinde durgun bir seyir gözlenirken, motorlu yat siparişlerinde 2001 yılından 2006 yılına kadar % 75 oranında artış gözlemlenmiştir.

Mega yatları artık Akdeniz'in her köşesinde görmek mümkündür. Gelişmeleri yakından takip eden İtalyanlar, La Spezia'nın kuzeyinde kapanmasına karar verilen bir NATO deniz üssünü satın almış ve mega yat boyama onarım bakım tersanesi olarak hizmete sokmak için çalışmalara başlamıştır.

Ülkemiz sahillerine ve marinalarına gelen mega yatlar, boylarından dolayı yer sıkıntısı çekmektedir ve her limana bağlanamayan bu yatlar için yeni yanaşma yerleri yapılması gerekliliği ortaya çıkmaktadır.

Ayrıca, son on yıl içerisinde tekne boylarının ve miktarlarının artması ile mega yat sahiplerinin günümüz marinalarında 25 m.'den büyük teknelerini bağlayacak yer bulmakta sıkıntı yaşaması bir çok yat sahibinin yatlarını bağlayabileceği özel mülk edinmesine neden olmuştur.

Şu anda tersanelerimiz, mega yat yapımında dünya üçüncülüğünü elde etmiş konumdadırlar. Her bakımdan dünyanın en cazip noktalarından biri olan İstanbul'un ilk fırsatta, örneğin Haliç veya İstinye'de bir mega yat marinasına kavuşması, yat turizmimize inanılmaz bir ivme kazandıracak, ülkemiz için bir kazanç ve prestij kaynağı olacaktır (DTO,2005:219).

Türkiye, sahip olduğu kıyıları, yat turizm olanakları, kültür ve tarihi zenginliği ile mega yatlar için önemli bir uluslararası pazar imkanı sağlamaktadır. Dünyanın en cazip turistik ve tarihi noktalarından biri olan İstanbul Ataköy ve Zeytinburnu'ndaki yapımı planlanan yeni tesisler ve limanlar içinde mega yat bağlama imkanlarının da yer alması, ileriye dönük olarak ülkemizin mega-yat turizm gelirlerinin de artmasını sağlayacak ve bu yatırımlar ülkemiz için bir kazanç ve prestij kaynağı olacaktır.

F. Türkiye'yi Çevreleyen Turizm Koridorları:

Kültür ve Turizm Bakanlığı yat turizmi envanterinde yer alan bilgiler aşağıda özetlenmiştir.

Yat Master Planı'nda 8 bölge tanımlanmıştır.

I.Bölge - Bodrum-Kaş arası (Bodrum kent merkezinden, Kaş kent merkezine (dahil) kadar olan kıyı bandı)

II. Bölge - Çesme-Bodrum arası (Ilıca Körfezinden güneyde I.Bölge sınırına kadar olan kıyı bandı)

III. Bölge - Kuzey Ege (Enezden II.Bölge sınırına kadar yer alan kıyı bandı)

IV. Bölge - Kaş-Gazipaşa arası (Kaş'tan itibaren Gazipaşa kent merkezine kadar olan kıyı bandı)

V. Bölge - Doğu Akdeniz Bölgesi (Gazipaşa kent merkezinden Suriye sınırına kadar olan kıyı bandı)

VI. Bölge - Marmara Bölgesi (Anadolu kesiminde Gebze-Çanakkale arasında Avrupa kesiminde Seddülbahir-Büyükçekmece arasında yer alan kıyı bantları)

VII. Bölge - Karadeniz (Bulgaristan sınırından Gürcistan sınırına kadar tüm Karadeniz sahilleri)

VIII. Bölge - İstanbul (Avrupa kesiminde Büyükçekmece' den Türkeli fenerine kadar, Anadolu yakasında Anadolu Fenerinden Gebze'ye kadar olan kıyı bandı) yer almaktadır.

I ,II ,III , IV ve VIII nolu bölgeler gerek Doğu Akdeniz yat limanları zinciri içindeki konumları, gerekse doğal , tarihi, kültürel zenginlikleri ve uygun iklim koşulları ile yat turizmi açısından en gelişmiş bölgelerdir. Bu gelişmenin Akdeniz'de yat turizminde önde gelen Batı Akdeniz ülkelerinin gelişmelerine paralel olacak şekilde devam etmesi gereklidir.

Bölge V (Doğu Akdeniz) ise Akdeniz yat turizminde özellikle yeni yerler olarak ve Doğu Akdeniz yat zinciri içinde yer alması nedeni ile doğal, kültürel, tarihi yapısı ve uygun iklim koşulları ile ortaya çıkmaktadır. Bölge V, bu nedenlerle yatırım önceliğinde Türkiye Batı Akdeniz- Doğu Akdeniz turizm koridorunu tamamlanması doğrultusunda ağırlıklı olarak değerlendirilmelidir.

Marmara Bölgesi, mevcut durumu ile yatçıların güzergahında yer almamaktadır. Marmara Denizi, kendisini çevreleyen alan (İzmit körfezi gibi), sanayi tesisleri ve büyük ticari limanlar nedeniyle büyük ölçüde kirlenmiştir. Diğer taraftan Boğazlar trafiğinin geçiş yeri olması nedeniyle her zaman yoğun bir deniz trafiğine sahne olmaktadır. Bu durumda Marmara Denizi yalnız İstanbul-Ege yat geçişleri için kullanılmaktadır. Ancak İstanbul'un başlı başına Türkiye'nin en büyük çekim merkezi olması, Marmara Bölgesi'nin sahip olduğu nüfus yoğunluğu, Türkiye'nin sosyo-ekonomik olarak en gelişmiş bölgesi olması gibi unsurlar, Marmara Bölgesi'nin de önemli bir potansiyele sahip olduğunu göstermektedir. İstanbul ve yakın çevresinde yer alan tesislerin sayıca az olmasına rağmen yüksek sayılı yat bağlama kapasiteleri ve yatçılığın geliştirilmesine yönelik devam eden projeler; bu önemli potansiyeli destekler konumdadır.

Karadeniz Ekonomik İşbirliği (KEİ) ile Karadeniz Deniz Turizmi Birliği Karadeniz'in deniz turizmine açılması gerektiğini bu açılımında Karadeniz kıyılarımızda ve kıyı kentlerimizde önemli bir istihdam ve ekonomik potansiyel yaratacağını ifade etmiştir (Piri, 2007). 50 yat ile sınırlanan, 50 yat ve 16 bayrağın katıldığı Karadeniz Yat Rallileri (KARYA), Karadeniz'i bir bütün olarak dünya yatçılarına tanıtmış ve Karadeniz'de de yat turizminin gerçekleşebileceğini göstermiştir.

Karadeniz Bölgesinde dış talebe bağlı bir gelişme ancak komşu ülkelerdeki gelişmelere bağlıdır. Karadeniz'i, İngiltere-Hollanda-Danimarka'ya bağlayan Ren-Tuna hattı (Orta Avrupa Su Yolu) günümüzde ticari taşımacılık amacıyla kullanılmaktadır. Ayrıca ortalama yat süratinin 7-8 mil ve Ren-Tuna hattının 1900 mil olduğu dikkate alındığında bu hattan Karadeniz'e önemli bir yabancı talep olacağı düşünülmektedir.

Karadeniz bölgesini Doğu ve Batı Karadeniz Bölgeleri olarak ikiye ayırmak yatırım önceliği açısından yararlı olabilir. Genelde Karadeniz Bölgesinde talep yetersizliği dikkate alınarak sırf yatçılar tarafından kullanılacak yatırımlara yer vermek yerine yaklaşık 30-40 deniz mili aralıkta genellikle büyük yerleşmeler kıyılarında yer alan mevcut balıkçı barınaklarının uygun olanlarının yatların kullanımına elverişli olarak geliştirilmesi öngörülmektedir. Ancak Karadeniz'de havaalanı bağlantılı charter firmalarının oluşturacağı kısıtlı talebin, ilk aşamada öncellikle Batı Karadeniz'deki mevcut balıkçı barınaklarının iyileştirilmesi ile çözülmesi düşünülebilir.

Eski Sovyet Bloğu ülkelerinin mevcut durumda bir talep yaratması çok zor görülmektedir. Rusya 2009 yılında Doğu Karadeniz yat turizmini geliştirmek için Soçi'de yatırım yapmaya başlamıştır. Bu gelişme göz önüne alınarak Doğu Karadeniz'deki mevcut balıkçı barınaklarından uygun olanlarının yat barınağı olarak uzun dönemde geliştirilebilir.

A.3.3. Turizm Sektörü ile İlgili AB Boyutunun Değerlendirilmesi

Temeli Roma Antlaşması ile atılan Avrupa Birliği'nde farklı tarihlerde yapılan ek antlaşma ve düzenlemelerde turizm sektörüne yeterince ağırlık verilmemiş, öncelikler ekonomik sektörlerdeki politikalar ve düzenlemelerle ilgili olmuştur. Turizm sektörü ile ilgili politikalar ve düzenlemeler farklı tarihlerdeki çalışmalarla gündeme alınmıştır. Bu çalışmalar;

1. AB Komisyonu 1 Haziran 1982 de "Topluluk Turizm Politikası Başlangıç Çerçevesi" raporunu Konsey'e sunmuştur.
2. Avrupa Komisyonu 1986 da hazırladığı "Aksiyon Planı" ile turizm sektörü ile ilgili 6 temel konuyu gündeme taşımıştır.
    1. Turizm Faaliyetlerinin geliştirilmesi,
    2. Turizmin iklimsel ve coğrafi dağılımının geliştirilmesi,
    3. Turistlerin daha iyi bilgilendirilmeleri ve tüketici olarak korunmaları,
    4. Turizm sektörünün çalışma şartlarının iyileştirilmesi
    5. Turizmle ilgili sorunların çözümü için bir danışma ve işbirliği mekanizması geliştirilmesi,
    6. Mali araçların ve yapısal fonların daha etkin kullanılması.
3. Avrupa Parlamentosu 1988 yılında aldığı bir kararla 1990 yılını "Avrupa Turizm Yılı" ilan etmiştir. Turizm yılı amaçları çerçevesinde, ilk kez turizm sektörünün AB kaynaklarından desteklenmesi kararı alınmıştır.

4. Maastrich Antlaşması'nın (7 şubat 1992) 3. maddesinde turizm sektörü ile ilgili ortak politikanın 1996 yılındaki "Hükümetlerarası Konferansta" geliştirilmesi için çalışmaların başlatılması öngörülmüştür.

5. "Paket Seyahat Kararnamesi" ile turizm broşürlerinde; sağlık, sigorta, ulaşım, transfer, konaklama tesisleriyle ilgili her türlü bilginin doğru olarak belirtilmesi uygulaması başlatılmıştır.

6. "Aksiyon Planı" (1993-1996) ile sektöre destekler sağlanmıştır.

7. AB Komisyonu; hazırladığı "Yeşil Kitap" isimli raporuyla turizm sektöründe teşviklerin başlatılmasını sağlamayı amaçlamıştır. Ancak, görüşlerin kapsandığı bu rapor bağlayıcı nitelikte değildir.

8. AB Komisyonu kararı ile 1997 de yürürlüğe giren ve dört yıllık süreyi kapsayan "PHILOXENIA Programı" ile turizmin geliştirilmesi amaçlanmıştır. AB'nin turizmle ilgili temel hedefleri;

    - Daha önce geliştirilen politikalara ivme kazandırmak,
    - Üyeler arası bilgi alışverişini ve istatistik standardizasyonunu sağlamak,
    - Sektörler ve çeşitli alanlardaki politikalar arasında uyum sağlamak,
    - Turizm için uygun yasal ve finansman çerçevesi hazırlamak,
    - Turizmin kalitesini ve rekabet gücünü; çevre, doğal ve kültürel kalite de dikkate alınarak geliştirilmesi,
    - Turizmde çalışanların çalışma koşullarının düzenlenmesi,
    - Tüketicinin korunması,
    - Özürlülerin turizme erişebilirliliğini artırmak,
    - Çevrenin korunması,
    - Turizm ve kültür arasındaki işbirliğinin artırılması,
    - Topluluk dışı ülkelerden talep yaratmak ve topluluk içi talebi geliştirmek.

Bugüne kadar AB bünyesinde alınan kararlar "Topluluk Turizm Politikası" oluşturmaktan çok "Topluluk Tedbirler Yelpazesi" ni ortaya koymuştur. Gelinen noktada Avrupa, kültürel ve tarihi zenginliğinin yanı sıra pazarın % 53 üne sahip olmasıyla da dünyanın en büyük turizm bölgesi olmuştur. Avrupa'da GSYH'nin % 5.5'i turizmden elde edilmektedir. Ayrıca, istihdamın % 6'sı da turizm sektöründedir. Ulaşılan bu veriler AB içindeki turizmin rolünü belirginleştirmektedir. Dolayısıyla, son yıllarda turizm politikası ve istihdam politikasının eşgüdüm içinde yürütülmesi gereği öne çıkmıştır.

AB ve Türkiye arasında turizm sektöründe işbirliği geliştirilmesi 1995 Barcelona Bildirgesi'ne dayanmaktadır. Aralarında Türkiye'nin de bulunduğu on iki Akdeniz ülkesi ile Avrupa-Akdeniz Ortaklığı çerçevesinde işbirliği geliştirilmesi hedeflenmiştir. Bu ortaklığın üç hedefi;

- Ekonomik ve mali işbirliğinin geliştirilmesi,
- Siyasi diyalog ve güvenliğin güçlendirilmesi,
- Sosyal, kültürel ve beşeri boyutun ön plana çıkarılması,

olarak belirlenmiştir. Bu çerçevede aynı yıl Kazablanca da toplanan turizm bakanları "Akdeniz Turizm Şartı" nı kabul etmişleridir.

Avrupa-Akdeniz Ortaklığı finansman aracı MEDA 1997'de kabul edilerek turizmle ilgili projeler (ör: MEDTOUR) buradan desteklenmeye başlanmıştır. 2000 yılına kadar devam eden bu programa bağlı olarak; Türkiye'de, "mesleki eğitim programı" finanse (2.4 milyon euro) edilmiştir.

Türkiye'nin turizm politikası ve AB de geliştirilen topluluk turizm politikaları arasında "Topluluk Müktesebatı" çerçevesinde paralellikler bulunmaktadır.

- Turizmin çeşitlendirilmesi,
- Turizmin ekonomik ve sosyal yararlarının dengeli dağılımı,
- Turizmin insanları ve kültürleri yakınlaştırmak için araç olarak kullanılması,

hem AB'nin hem de Türkiye'nin önceliklerdir.

Sonuç olarak; Komisyon tarafından 2003 yılında yayımlanan, "Avrupa Turizminin Sürdürülebilirliği İçin Temel Uyum Prensipleri" başlıklı raporda, turizmi ve gelişmesini etkileyen Topluluk politikalarının ve düzenlemelerinin uyumu ve birbiriyle tutarlılığı ile rekabetin artırılması gerekliliği üzerinde yoğunlaşılmıştır. Ancak, temel prensip **sürdürülebilirlilik** olarak öne çıkmıştır. Avrupa Komisyonu tarafından hazırlanan rapordaki diğer önemli prensipler ise;

- Daha iyi düzenlemeler benimsenerek, politikalar arası koordinasyonu sağlayarak ve Avrupa Birliği'nden gerekli finansal yardım alınarak turizmi etkileyen önlemleri belirlemektir.
- Turizm alanlarını genişletip, görünürlüklerini artırmaktır.

B. GELECEĞİN KURGULANMASI İHTİYAÇ DUYULAN KAPASİTELERİN KARŞILANMASI MEVCUT TESİSLERİN GELİŞTİRİLMESİ VE/VEYA YENİ TESİSLERİN PLANLANMASI

B.1. Daha Önce Yapılmış Çalışmaların Değerlendirilmesi

Turizm kıyı yapıları ile ilgili olarak daha önceden çeşitli kurumlar tarafından yapılan çalışmalar ve elde edilen planlar **EK 6**'da "Yat Turizmi Master Planı (1992)", "Yat Turizmi Master Planı (1997)", "Türkiye Turizm Stratejisi 2023 ve Eylem Planı 2007 – 2013", "TINA Türkiye Çalışması" başlıkları altında sunulmaktadır.

B.1.1 "Türkiye Turizm Stratejisi 2023 ve Eylem Planı 2007 - 2013" Öneri Turizm Kıyı Yapılarının Konumları, Tipleri, Gerçekleşme Dönemleri

Türkiye Turizm Stratejisi 2023 raporu 2007-2013 Eylem Planına göre "Ülkemizin Deniz Turizminden Hak Ettiği Payı Alması" başlığı altında 2009 yılından başlayarak 2 yıl içinde aşağıda isimleri verilen yat limanlarının fizibilite ve uygulama projelerinin hazırlanması öngörülmektedir.

1. Samandağ Yat Limanı
2. Anamur Yat Limanı
3. Dalaman Yat Limanı
4. Ören Yat Limanı
5. Datça Yat Limanı
6. Geyikli Yat Limanı
7. Bozcaada Yat Limanı
8. Gökçeada Yat Limanı
9. Saros Körfezi Yat Limanı

Eylem planında öngörülen yeni yat limanlarında Doğu Akdeniz, ve Kuzey Ege bölgesine önem verildiği görülmektedir.

Eylem planında kruvaziyer gemi turizmi ile ilgili olarak; 2007 yılından başlayarak 2 yıl içinde fizibilite ve uygulama projelerinin hazırlanması öngörülen limanlar şunlardır.

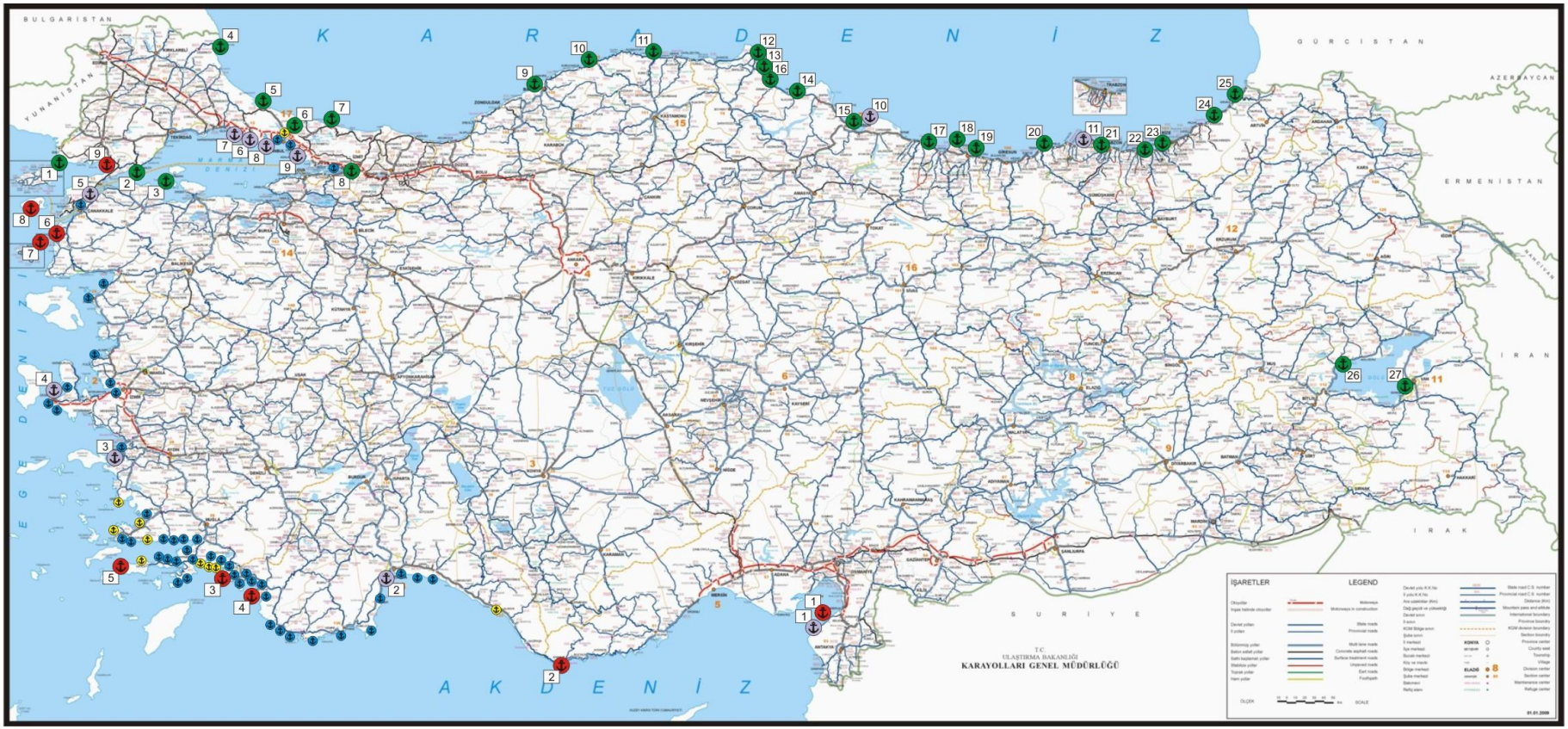
1. Samandağı Kruvaziyer Limanı
2. Antalya Kruvaziyer Limanı
3. Kuşadası Kruvaziyer Limanı
4. Çeşme Kruvaziyer Limanı
5. Çanakkale Kruvaziyer Limanı
6. İstanbul Galata Kruvaziyer Limanı
7. İstanbul Haydarpaşa Kruvaziyer Limanı
8. İstanbul Ataköy Kruvaziyer Limanı
9. İstanbul Zeytinburnu Kruvaziyer Limanı
10. Samsun Kruvaziyer Limanı
11. Trabzon Kruvaziyer Limanı

Eylem planında özellikle Karadeniz'de yer alan balıkçı barınaklarının da Yat Turizmine kazandırılması amaçlanmaktadır. Bu amaçla yat turizmine yönelik fizibilite ve uygulama

projeleri hazırlanacak balıkçı barınakları aşağıda listelenmektedir. Balıkçı barınakları ile ilgili fizibilite ve uygulama projelerinin 2009'dan başlanarak 2 yıllık bir süreç içerisinde tamamlanması hedeflenmektedir.

1. Enez Balıkçı Barınağı+Yat Limanı
2. Şarköy Balıkçı Barınağı+Yat Limanı
3. Avşa Balıkçı Barınağı+Yat Limanı
4. İğneada Balıkçı Barınağı+Yat Limanı
5. Kıyıköy Balıkçı Barınağı+Yat Limanı
6. Kilyos Balıkçı Barınağı+Yat Limanı
7. Şile Balıkçı Barınağı+Yat Limanı
8. Akçakoca Balıkçı Barınağı+Yat Limanı
9. Amasra Balıkçı Barınağı+Yat Limanı
10. Cide Balıkçı Barınağı+Yat Limanı
11. İnebolu Balıkçı Barınağı+Yat Limanı
12. Sinop Balıkçı Barınağı+Yat Limanı
13. Gerze Balıkçı Barınağı+Yat Limanı
14. Yakakent Balıkçı Barınağı+Yat Limanı
15. Samsun Balıkçı Barınağı+Yat Limanı
16. Yalıköy Balıkçı Barınağı+Yat Limanı
17. Fatsa Balıkçı Barınağı+Yat Limanı
18. Efirli Balıkçı Barınağı+Yat Limanı
19. Giresun Balıkçı Barınağı+Yat Limanı
20. Görele Balıkçı Barınağı+Yat Limanı
21. Trabzon Balıkçı Barınağı+Yat Limanı
22. Of Balıkçı Barınağı+Yat Limanı
23. Rize Balıkçı Barınağı+Yat Limanı
24. Fındıklı Balıkçı Barınağı+Yat Limanı
25. Hopa Balıkçı Barınağı+Yat Limanı
26. Ahlat Balıkçı Barınağı+Yat Limanı
27. Van Balıkçı Barınağı+Yat Limanı

Şekil B.1.1'de Turizm Stratejisi 2023 ve Eylem Planı 2007-2013'e göre önerilen ve geliştirilecek yat limanları, yanaşma yerleri, kruvaziyer limanlar ve balıkçı barınakları görülmektedir.



TURİZM STRATEJİSİ 2023 TURİZME KAZANDIRILACAK MEVCUT BALIK BARINAKLARI

1. Enez Balıkçı Barınağı+Yat Limanı
2. Şarköy Balıkçı Barınağı+Yat Limanı
3. Avşa Balıkçı Barınağı+Yat Limanı
4. İğneada Balıkçı Barınağı+Yat Limanı
5. Kıyıköy Balıkçı Barınağı+Yat Limanı
6. Kilyos Balıkçı Barınağı+Yat Limanı
7. Şile Balıkçı Barınağı+Yat Limanı
8. Akçakoca Balıkçı Barınağı+Yat Limanı
9. Amasra Balıkçı Barınağı+Yat Limanı
10. Cide Balıkçı Barınağı+Yat Limanı
11. İnebolu Balıkçı Barınağı+Yat Limanı
12. Sinop Balıkçı Barınağı+Yat Limanı
13. Gerze Balıkçı Barınağı+Yat Limanı
14. Yakakent Balıkçı Barınağı+Yat LimanI
15. Samsun Balıkçı Barınağı+Yat Limanı
16. Yalıköy Balıkçı Barınağı+Yat Limanı
17. Fatsa Balıkçı Barınağı+Yat Limanı
18. Efirli Balıkçı Barınağı+Yat Limanı
19. Giresun Balıkçı Barınağı+Yat Limanı
20. Görele Balıkçı Barınağı+Yat Limanı
21. Trabzon Balıkçı Barınağı+Yat Limanı
22. Of Balıkçı Barınağı+Yat Limanı
23. Rize Balıkçı Barınağı+Yat Limanı
24. Fındıklı Balıkçı Barınağı+Yat Limanı
25. Hopa Balıkçı Barınağı+Yat Limanı
26. Ahlat Balıkçı Barınağı+Yat Limanı
27. Van Balıkçı Barınağı+Yat Limanı

TURİZM STRATEJİSİ 2023 ÖNERİ YAT LİMANLAR

1. Samandağ Yat Limanı
2. Anamur Yat Limanı
3. Dalaman Yat Limanı
4. Ören Yat Limanı
5. Datça Yat Limanı
6. Geyikli Yat Limanı
7. Bozcaada Yat Limanı
8. Gökçeada Yat Limanı
9. Saros Körfezi Yat Limanı

MEVCUT YAT LİMANLARI

TURİZM YATIRIM BEDELLİ YAT LİMANLARI

TURİZM STRATEJİSİ 2023 GELİŞTİRİLECEK VE ÖNERİ KRUVAZİYER LİMANLAR

1. Samandağ Kruvaziyer Limanı
2. Antalya Kruvaziyer Limanı
3. Kuşadası Kruvaziyer Limanı
4. Çeşme Kruvaziyer Limanı
5. Çanakkale Kruvaziyer Limanı
6. İstanbul Galata Kruvaziyer Limanı
7. İstanbul Haydarpaşa Kruvaziyer Limanı
8. İstanbul Ataköy Kruvaziyer Limanı
9. İztanbul Zeytinburnu Kruvaziyer Limanı
10. Samsun Kruvaziyer Limanı
11. Trabzon Kruvaziyer Limanı

Şekil B.1.1: Turizm Stratejisi 2023 ve Eylem Planına Göre, Yat Limanları, Kruvaziyer Limanlar ve Balıkçı Barınakları

B.1.2. Türkiye'de Gelecek Dönemlerde Turizm Sektöründe Meydana Gelmesi Beklenen Gelişmeler

Kültür ve Turizm Bakanlığı "Türkiye Turizm Stratejisi 2023" (2007) planı ile gelecek dönemlerdeki öngörülerini, kararlarını ve stratejilerini belirtmektedir. "Türkiye Turizm Stratejisi Eylem Planı 2013", turizm sektörüne uzun erimli bir vizyon kazandırmak üzere hazırlanan Türkiye Turizm Stratejisi 2023'ün önemli bir bileşeni olarak hazırlanmıştır.

Türkiye Turizm Stratejisi 2023 yılını hedeflerken Eylem Planı 2013 yılını hedeflemektedir. Bunun nedeni ise uygulamaya konulacak hedeflerin ölçülebilir ve izlenebilir olmasını sağlamaktır. Eylem Planı 2007-2013 yılları itibarı ile kısa ve orta vade için 6 yıllık bir dönemi kapsamaktadır.

Eylem planına göre "Türkiye Turizm Stratejisi'nin öngördüğü gelişmelere paralel olarak eylem planında 9 kültür ve turizm gelişim bölgesi, 7 turizm gelişim koridoru, 10 turizm kenti, 11 kruvaziyer limanı, 9 yat limanı, 27 Balıkçı Barınağı + Yat Limanı ile 1 yeni havaalanı, yeni demiryolu ve karayolu hatları yer almaktadır. Marka kentler ve ekoturizm bölgeleri de Türkiye Turizm Stratejisinin güçlü önerileri arasındadır. Turizmin çeşitlenmesi hiç şüphesiz ulaşımında çeşitlenmesini gerekli kılmaktadır.

Bir yarımada şeklindeki ülkemizin deniz turizminden yeterince faydalanamadığı bir gerçektir. Bu çerçevede, çalışma kapsamında ülkemizde kruvaziyer gemileri kabul edecek limanlar ve yat limanları da önerilmektedir. İlk defa Türkiye Turizm Stratejisi-2023 Belgesi ile yat turizminin Karadeniz kıyılarında İğneada'dan Hopa'ya kadar geliştirilmesi öngörülmektedir. Bu noktada ilk etapta balıkçı barınaklarının bir kısmının yatlara da hizmet edecek şekilde yenilenmesi öngörülmektedir. Yapısı nedeniyle Karadeniz'in yat turizmine açılması ancak yaz aylarında mümkündür. Av yasağının uygulandığı bu dönemler balıkçı teknelerinin hareketinin oldukça az olduğu dönemlerdir. Bu nedenle yaz aylarında bazı balıkçı barınaklarının yenilenerek kısmen yat turizmine açılması önünde yasal ve pratik bir engel bulunmamaktadır.

Türkiye Turizm Stratejisi 2023 planına göre turizmin çeşitlendirilmesi başlığı altında sıralanan alt başlıklar şunlardır;

- Sağlık turizmi ve termal turizmi
- Kış turizmini
- Golf turizmi
- Deniz turizmi
- Eko turizm
- Kongre ve fuar turizmi

Deniz turizminin geliştirilmesi ile ilgili üretilen strateji hedefleri;

- *"Ülkemizde önümüzdeki dönemde nitelikli ve sürdürülebilir deniz turizmi geliştirilecektir,*
- *Hâlihazırda Trabzon, Kuşadası, Samsun, İzmir, Antalya ve Mersin'de bulunan ve Kruvaziyer gemi kabul eden limanlar yenilenerek genişletilecektir,*
- *İstanbul'daki liman kapasitesi hızla geliştirilecektir,*
- *İstanbul, Antalya ve İzmir'de bulunan yat limanlarının mega yatları kabul edecek şekilde yenilenmesi sağlanacaktır,*
- *Özellikle Karadeniz'deki balıkçı barınaklarının yatları da kabul edecek hale getirilmesini sağlanacaktır."*

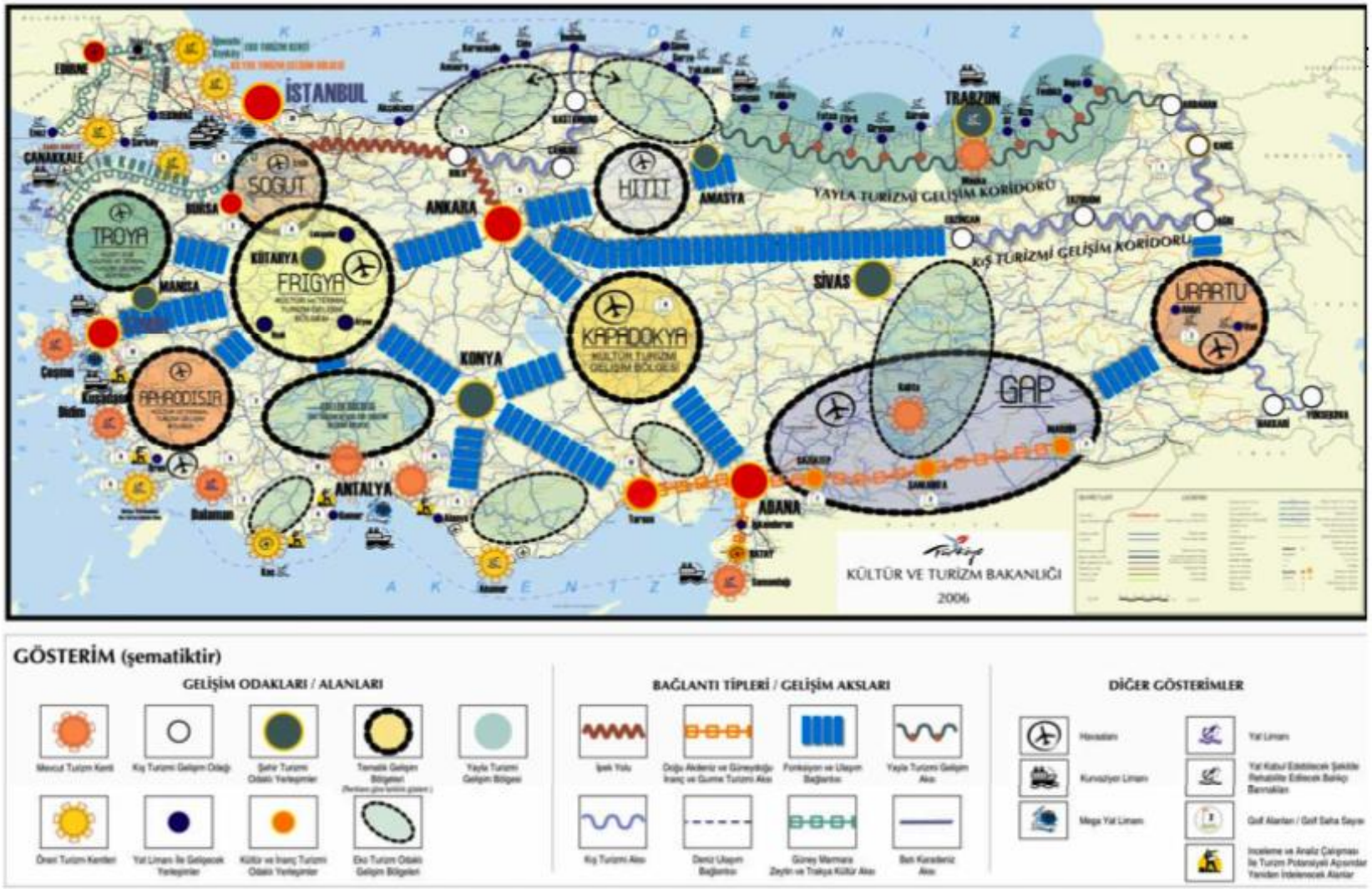
Deniz turizmi ile ilgili belirlenen strateji hedeflerine ulaşılabilmesi için ön görülen düzenlemeler maddeler halinde aşağıda yer almaktadır.

- *"Halen Gümrük Muhafaza, Pasaport Polisi, Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü, Liman Başkanlığı tarafından yürütülen yabancı bayraklı yatlara liman giriş izni işlemlerinin tek otorite tarafından yürütülmesi sağlanacaktır.*
- *Yat Turizmi Yönetmeliği'nce sektörden tahsil edilen gelirlerin sektörün altyapısını geliştirmek ve fuarlarda kullanılmak üzere sektöre aktarılması hedeflenecektir.*
- *Yat Turizmi Yönetmeliği Deniz Turizmi Yönetmeliği olarak adlandırılarak, sektörün tüm bileşenlerini (kruvaziyer gemiler, su sporları, günübirlik yatlar ve dalış turizmi, v.b.) kapsayacak ve günün ihtiyaçlarını karşılayacak şekilde düzenlenecektir.*
- *Yat kulüplerinin gelişmesi teşvik edilerek devre mülk yat sisteminin (çok sahipli yatlar) kurulabilmesine olanak sağlanacaktır.*
- *Denizde hareket kabiliyetleri ağırlıklı olarak yelkene bağlı ve spor amaçlı yatların vergiden muaf tutulması, motorlu yatlardan ise sigorta poliçelerindeki değer üzerinden vergi alınması yönünde düzenlemelere gidilecektir.*
- *Yatların pis suları, sintine suları ve katı atıklarının verileceği kabul tesisleri ve yüzer toplama sistemlerine yönelik teknik standartlar ve ölçütler belirlenecektir.*
- *Deniz turizmi potansiyelinin yüksek olduğu yörelerde deniz turizminin gelişimini olumsuz yönde etkileyen koruma statüleri yeniden gözden geçirilecektir.*
- *Avrupa ve Amerika'ya yat ihraç eden bir ülke konumundaki ülkemizdeki bankaların, geleneksel tersanelerin sipariş sırasında peşin ödenen meblağ için teminat vermelerine yönelik düzenlemeler yapılacaktır.*
- *Yat turizmi alanında ihtiyaç duyulan veya çalışan personelin eğitilmesi, bu amaçla kıyı bölgelerimizde deniz turizmi dalında meslek edinmeyi olanaklı kılacak kısa süreli kursların açılması sağlanacaktır. Turizm meslek liseleri ve yüksek okullarda deniz turizmine yönelik derslerin okutulması, öğrencilere yat limanları ve yat işletme*

*şirketlerinde staj olanağının sağlanması, staj ve eğitim alanlara **gemi adamı** belgesinin verilmesi sağlanacaktır.*

- *Mevcut balıkçı barınaklarının yatlara hizmet verebilmesi amacıyla yasal ve idari önlemler alınacaktır.*
- *Tanıtım faaliyetleri geliştirilerek, Akdeniz çanağındaki yat ve kruvaziyer turizminden daha yüksek pay alınması sağlanacak ve deniz turizmi ile ilgili yatırımların daha çekici hale getirilmesi sağlanacaktır."*

Türkiye Turizm Stratejisi 2023 Planı'na göre 2023 yılında 63 milyon turist, 86 milyar USD doları dış turizm geliri ve turist başına yaklaşık 1350 USD doları harcamaya ulaşılması beklenmektedir. Eylem planı ise 2013 yılında 40 milyonun üzerinde turist, 50 milyar USD doları dış turizm geliri ve turist başına yaklaşık 1000 USD dolarlık bir harcamayı öngörmektedir. **Şekil B.1.2'**de Türkiye turizm stratejisi kavramsal eylem planı görülmektedir.



Kaynak: Türkiye Turizm Stratejisi 2023, Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2007

Şekil B.1.2: Türkiye Turizm Stratejisi Kavramsal Eylem Planı

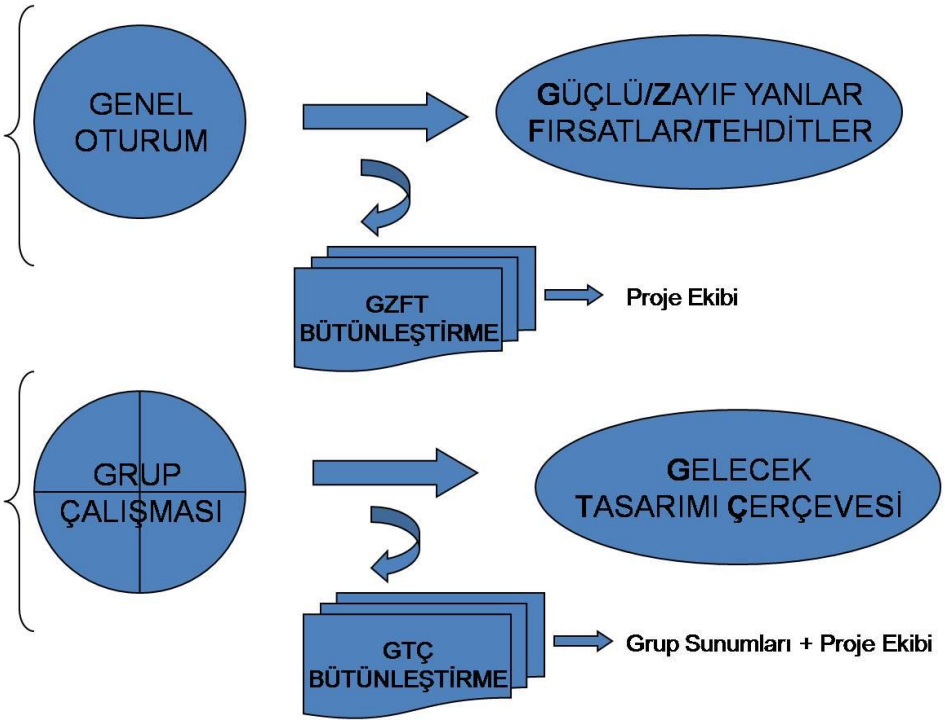
B.1.3. Türkiye'deki Turizm Kıyı Yapılarının Güçlü Zayıf Yönlerinin ve Bu Yapılar için Fırsat/Tehditlerin Analizi

Turizm Kıyı Yapıları Master Plan çalışması kapsamında yat limanı ziyaretleri ve yetkilileri ile görüşme, sektör temsilcileri ile bölge toplantıları yapılmış ve Ankara'da kamu ve özel sektörün katılımı ile geniş kapsamlı bir çalıştay düzenlenmiştir. Yat limanların ve kruvaziyer limanların mevcut durumunun yerinde görülmesi, sorun ve ihtiyaçlarının bölgesel bazda tespit edilmesi ve geleceğe ilişkin gelişme stratejilerinin belirlenmesi bu çalışmaların genel amacını oluşturmuştur.

Turizm Kıyı Yapıları Master Planı Türkiye Çalıştayı, 10 Haziran 2009 tarihinde. 0930-1630 saatleri arasında Ankara 84 katılımcı ile gerçekleştirilmiştir. İki aşamalı gerçekleştirilen çalıştayın ilk bölümünde katılımcıların beyin fırtınası yöntemi kullanılarak serbest bir ortamda fikirlerini söylemesi sağlanmıştır. Tüm katkılar hem görsel hem de yazılı olarak kayda alınmıştır. Beyin fırtınasında katılımcılara sırası ile dört soru sorulmuştur. Bu sorular;

1. "Önümüzdeki **20 yıl itibari** ile turizm kıyı yapıları alanında sektöre üstünlük sağlayacak gelişmeler nelerdir? Ekonomik, teknolojik, politik, yasal, sosyal, uluslar arası / global çevresel faktörler itibarı ile turizm kıyı yapılarımızın önündeki **fırsatla**r nelerdir?" Sorusuna 50 adet limancılık sektörü için fırsat içeren durum tespiti belirlenmiştir.
2. "Önümüzdeki **20 yıl itibari** ile turizm kıyı yapıları alanında sektörün önündeki tehditler nelerdir? Ekonomik, teknolojik, politik, yasal, sosyal, uluslar arası / global çevresel faktörler itibarı ile turizm kıyı yapılarımızın önündeki **riskler / tehditler** nelerdir?" Sorusuna 47 adet deniz turizmi sektörü için risk ve tehdit oluşturan durum tespit edilmiştir.
3. "Mevcut coğrafi konum, operasyonel, finansal, rekabet ve pazarlama, örgütsel yapı, insan kaynakları, teknoloji, teknik bilgi birikimi, idari yapı faktörleri itibarı ile turizm kıyı yapılarımızın **güçlü yönleri** nelerdir?" Sorusuna 22 adet durum veya gelişme deniz turizmi sektörünün güçlü yönü olarak belirlenmiştir.
4. "Günümüzde mevcut turizm kıyı yapıları faaliyetlerinin önündeki sorun alanları nelerdir? Operasyonel, finansal, örgütsel, kurumsal, yasal, teknolojik faktörler, idari yapı itibarı ile turizm kıyı yapıları faaliyetlerinin **zayıf yönleri** nelerdir?" Sorusuna 39 adet deniz turizmi sektörü için zayıf yön tespit edilmiştir.

Grup çalışmaları tamamlandığında her grubun sözcüsü belirledikleri **üç tane tehdit / zayıflık unsurunu (sorun)** ve her biri için **somut çözüm önerileri** ile belirledikleri kısa / orta ve uzun dönem **yatırım ve faaliyet alanı geliştirme öncelikleri** ve **somut yapılanma önerilerini** katılımcılara sunmuşlardır. Ayrıca her grup yazılı çıktılarını çalışma ekibine teslim etmiştir. Çalışma ekibi çıktıların bütünleştirilmesini gerçekleştirmiş ve gelecek tasarımına ilişkin sonuçları ortaya çıkarmıştır (**Şekil B.1.3**).



Şekil B.1.3: Çalıştay Süreci

Beyin fırtınası sonucunda elde edilen sonuçlar sektör temsilcilerinden homojen olarak oluşturulan gruplara iki temel faaliyet olarak dağıtılmıştır.

- İlk faaliyette "Bütünleştirilmiş GZFT Analizi" göz önüne alınarak her grubun seçeceği en önemli **üç tane tehdit / zayıflık unsurunun (sorun)** belirlenmesi ve her biri için **somut çözüm önerilerinin** geliştirilmesi istenmiştir.

- İkinci faaliyette ise aynı gruplardan Türk Turizm Kıyı Yapıları genelinde grupları için önemli olduğunu düşündükleri **yatırım ve faaliyet alanı geliştirme önceliklerini dönemler** itibariyle ortaya koymaları ve **somut yapılanma önerileri** geliştirmeleri istenmiştir. Kısa / orta ve uzun dönem yatırım ve faaliyet alanı önceliklerini her grubun ayrı ayrı belirlemesi ve benzer şekilde kısa / orta ve uzun dönem somut yapılanma önerileri geliştirmeleri her gruptan talep edilmiştir.

Güçlü ve zayıf yanlar **Tablo B.1.1**'de, fırsat ve tehditler **Tablo B.1.2**'de, sorunlar ve çözüm önerileri **Tablo B.1.3**'de, kısa dönem yatırım ve faaliyet alanı öncelikleri **Tablo B.1.4**'de, orta dönem yatırım ve faaliyet alanı öncelikleri **Tablo B.1.5**'de ve uzun dönem yatırım ve faaliyet alanı öncelikleri **Tablo B.1.6**'da gösterilmiştir.

Tablo B.1.1: Güçlü ve Zayıf Yanlar

Güçlü +	Zayıf -
• Deniz turizmi tesislerimizin güçlü altyapısı • Yunan adalarına yakın olmamız • Ahşap tekne yapımında ve geleneksel teknelerde dünyanın en buyuk filosuna sahip olmamız • Mavi yolculuk • Zengin kıyı çeşitliliği ve kıyı şeridimizin uzunluğu • Kültürel yapı, fiyat-hizmet kalitesi dengesi • Bölgesel ölçekte fiziki planların yapılıyor olması • Bürokraside kıyı yapıları ile ilgili yetenekli personel sayısının artması • Duygusal hareket eden yatırımcıların olması • Yat bakim-onarım-tamirat islerinde Türk insaninin becerisi ve uygun fiyat • Turizm Bakanlığı tarafından hazırlanan 2023 Türkiye turizm stratejisi • Mavi yolculuk sektöründe gemi adamlarının becerikli olması • Misafirperverlik • Sektörün dünya gelişimini takip etmesi ve öğrenilenlerin harekete geçirilme enerjisi • Türkiye'nin yatçılık merkezi olması • Mavi bayraklı ve altın çıpalı marinaların Akdeniz çanağında yer alması • Düzgün işleyen bir ÇED yönetmeliği ve prosedürünün olması • Sektöre hizmet eden aktörlerin sektörü geliştirme arzusu • İklim şartlarının uygunluğu • Ucuz hizmet sunumu • Deniz ve deniz sektörüne duyarlı insanların ve yatırımcıların artıyor olması • Atık kabul merkezlerinin olması • Yap-islet-devret modeli ile yapılan yat limanları • Türkiye'nin kültürel ve inanç turizmi zenginlikleri	• Balıkçı barınaklarının yat hizmeti vereceği düşüncesi • Veri yetersizliği ve tutarsızlığı • Yeterli tanıtım ve enformasyonun olmaması • Kıyı şeridimizde deniz turizmine uygun çok sayıda yasaklı bölge olması • Denizcilik kültürünün gelişmemişliği • Deniz turizmi tesislerinin hinterland planlarının olmaması • Deniz turizmi sektör birliği yasa tasarısının çıkmamış olması • Belediyelerin Kruvaziyer turizmine ilişkin planların önünün açılmaması • Yat bağlama yeri ve çekek yeri kapasite yetersizliği • Kruvaziyer gemimizin olmaması • Sivil Toplum Kurumlarının duyarlılığını çevresel bir tehdit olarak gören kesimlerin varlığı • Uzun vadeli tevsi planlarının olmaması • Kıyı turizmi yapılarının uygulanmasındaki teknik süreçlerin siyasi yönlendirmeye açık olması • Kıyı uygulama yönetmeliği nedeniyle özellikle kruvaziyer ve yat limanlarında kaliteyi artırıcı tesislerin yapılamaması • Koylarda demirleyen yatların denetimini yapacak kuruluşların yeterli araç-gerecinin olmaması • Deniz turizmi konusunda eğitim eksikliği • Kıyılardaki bazı yapılaşmaların yanlış arazi kullanım kararları ya da plansız olarak gelişiyor olması • Çoğu kurumun sektörel master planlarının olmaması • Kamu ve özel sektörde uzman kişilerin çalıştırılmaması(Örn. Kıyı ve Deniz Mühendisliği) • Denizcilikle ilgili bilgi değil fikir sahibi olmamız • Uygulama projelerinin uzman kişilere yaptırılmaması • Bazı yat limanlarının uzman olmayan kişiler tarafından işletilmesi • Amatör denizciliğin Avrupa ülkelerine kıyasla oldukça geri kalmış olması • Yat ve kruvaziyer tesislerinde pis su ve sintine arıtma tesislerinin yetersizliği ve denetim eksikliği • Mevzuat eksikliği ve kurumsal tutuculuk • Empati yeteneğinden yoksun oluşumuz • Sivil denizcilik müzelerimizin olmaması • Marinalarda yeni teknolojilerin geri dönüşüm projeleri olarak uygulanmaması • Koruma ve kullanma dengesinin politik nedenlerle bozulabilmesi • Milli gelirimizin düşük olması • Kıyılarımızın uzun olmasına rağmen denizci bir toplum olmamamız • Bölgesel talebin az olması • Kıyı alanlarımızdaki çevre kirliliği

Tablo B.1.2: Fırsatlar ve Tehditler

Fırsat +	Tehdit/Risk-
• Avrupa ve Amerika'daki marinaların pahalı olması ve aynı zamanda yatırımların kesilmesi • Karadeniz kıyılarındaki potansiyel • Gürcistan ve Rusya'daki ekonomik gelişmeler, buradaki yat sahiplerinin artması • Deniz turizminin yasal bir meslek grubu olarak tanımlanması • Mesleki faaliyet olarak yönetmeliğin yayınlanması • Ozel teknelerden alınan vergilerin kaldırılması • Römorkla tekne çekme sisteminin artma potansiyeli • Günübirlik tekne kullanımının yasallaşması • Yatçılığın önemli bir endüstri olması, tüm dünyada bu sektörün hızlanması • Batı Akdeniz'de yatçılıkta doygunluğa ulaşılması, Doğu Akdeniz'de yatçılık talebinin artması • Kıyılarımızdaki otel kapasitelerinin artması • Karadeniz'deki mega yatların 2015 itibari ile deniz turizmine açılacak olması • 2010 yılına kadar kruvaziyer sektöründe 31 gemi siparişinin verilmesi ve bu gemilerin pek çoğunun faaliyette olması • Kruvaziyer gemilerin destinasyon kısıtlılığı • Karadeniz'de kruvaziyer turizminin başlaması • Marmara denizinin iç deniz olması ve duraklama imkanı sağlaması • Yat sektörünün diğer pek çok sektörü destekliyor olması • Özellikle Ege Yunanistan'da hizmet ve marina yetersizliği • Yabancı yatçının Türkiye'de barınıp Yunanistan'da da gezebilme imkanı • Dünya deniz turizminden pay alma potansiyeli • Kar marjının yüksekliği • Keşfedilmemiş sahiller (örn. Karadeniz) • Ülke tanıtımı • Kıyı yapılaşmalarının denizi kullanılanların ihtiyaçlarıyla örtüşmesi • Küresel kriz, Batıdaki yatçıların Türkiye'ye gelmesi • Özerk tatil ihtiyacı • Türkiye'nin turizmde Avrupa'nın 4. büyük destinasyonu olması • Turizm artış hızının yüksek olması	• Kıyı yapıları uygulama prosedürü • Yatırım sürecinde kamu kurumların sayısının fazla olması ve girişimcinin kamu kurumlarında geçirdiği uzun sure • Deprem riski • Koruma-kullanım dengesinin sağlanmaması • Her kurumun kendi master planını yapıp, uygulayamaması • Kıyı mevzuatımızın yetersiz olması • Kruvaziyer turizmin şehir merkezine getirilmesinde yerel yönetimlerle yaşanan sorunlar • Deniz turizminde paydaşlar arasındaki koordinasyon eksikliği • Kıyılardaki sanayileşme (özellikle Gökova termik santrali) • Turizm beldelerindeki yük iskelelerinin kaldırılarak ihtisas limanlarına dönüştürülmesi • Denizden güvenlik eksikliği, kaçakçılık ve terörizm • Seyir halindeki teknelerin deniz güvenliği • Çevresel kirlenme • Kaçak yapılaşma • Tanıtım eksikliği • Planlama bazında bakanlıklar arasında yetki karmaşası • Salgın hastalık • Balık çiftlikleri • Master planların yapılması surecinde yasal hükümlerin acık ve net olmaması, özellikle uygulama boyutunda eksikler ve bürokratik engeller olması • Balıkçı barınaklarında yeterli çekek yeri olmaması • Koruma-kullanma dengesi çizgisinin net çizilmemesi • Çevresel duyarlılığın olmaması • Kapalı koyların tamamında hiçbir şekilde yapılaşmaya izin verilmesi • Terör ve savaş • Yat ekipmanlarının yurtdışından temini • Ülkemizdeki Siyasi istikrarsızlık • Kruvaziyer liman oluşumunda özel sektörün tepkileri • Balık çiftliklerinde kurallara uyulmaması • Sayısal hedeflerin niteliğin önüne geçmesi • Kıyılardaki yapılaşmada kurallara uyulmaması • Koruma kurullarının tehdit altında olması • Koruma kurullarının belirli sınırların dışına çıkması • Avrupa Birliğindeki olumsuz siyasi ve ekonomik oluşumlar • Ro-Ro ve feribotların yetersizliği

Tablo B.1.3: Sorunlar ve Çözüm Önerileri

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

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

Tablo B.1.4: Kısa Dönem Yatırım ve Faaliyet Alanı Öncelikleri

Kısa dönem yatırım ve faaliyet alanı öncelikleri	Kısa dönem somut yapılanma önerileri
1. Mevcutta bulunan ancak kapasitesinin altında kullanılan tesislerin yeniden planlarının gözden geçirilip düzenlemelerinin yapılarak deniz turizmi sektöründe hizmet vermesinin sağlanması. 2. Mevcut balıkçı barınaklarının marina olarak kullanılabileceklerinin tespit edilmesi. 3. Arıtma tesislerinin kurulması. 4. Sanayi tesislerinin kıyılardan kaldırılması. 5. Mevcut tesislerin iyileştirilmesi 6. Çekek yerlerine yönelik ihtiyaç duyulan noktalarda yatırım yapılması. 7. Kruvaziyer turizminin şehir planına uygun hale getirilmesi ve bu konuda revizyon imar planlarının yapılması 8. Günlük tur teknelerinin liman içerisine alınması ve bağlama sorunlarına ilişkin yatırımların yapılması. 9. Kruvaziyer turizmine hizmet veren limanların rehabilitasyonu ve yenilerinin yapılması. 10. Liman olmayan bölgelere kruvaziyer seferlerinin organizasyonunun sağlanması 11. Balıkçı barınaklarının rehabilitasyonu ve yat bağlama imkanlarının sağlanması. 12. Karadeniz-Akdeniz'de liman sayısının arttırılması. 13. İstanbul'da liman yatırımı yapılması. 14. Marmaris''de kapasite artırımına ilişkin yatırımların yapılması. 15. Datça limanı yatırımının yapılması. 16. Antalya ve Çanakkale illerine yeni liman yatırımlarının yapılması. 17. Mevcut balıkçı barınaklarının bir bölümünün yatçı bağlama şeklinde değerlendirilmesi. **18.** Kemer Belde'sine iskele yapılması.	1. İhtiyaç duyulan mevzuat düzenlemelerinin yapılması ve kolaylaştırılması 2. Yatırım aşamasındaki bürokratik engellerin azaltılması. 3. Araç-gereç alımında öncelikle ulusal kaynaklardan yararlanma, personel yetiştirilmesi ve işe alımı ile mevcut uzmanlardan verimli bir şekilde faydalanılması. 4. Örgütlenme ve idarenin güçlendirilmesi. 5. Bakanlıklar ve kurumlar arasında yetkilendirilmiş temcilerden oluşan ihtisas komisyonunun oluşturulması. 6. Çöp ve atıkların denize dökülmesinin engellenmesi için cezai yaptırımların uygulanması. 7. Gezi gemisi terminalleri işletmeciliğinin geri alan planlama ve organizasyonunda yerel yönetim ve Ticaret odaları gibi Sivil Toplum Kurumlarının katkısının sağlanması. 8. ISPS uygulamalarının demirci gemilere uyarlanması. 9. Deniz turizmi yönetmeliğinin yürürlüğe girmesi. 10. Yerel yönetimlerce bağlama işlemlerinin yapılması 11. Karadeniz ülkeleri ile Karadeniz'de kurvaziyer turizmin gelişmesi için uluslar arası konferans düzenlenmesi

Tablo B.1.5: Orta Dönem Yatırım ve Faaliyet Alanı Öncelikleri

Orta dönem yatırım ve faaliyet alanı öncelikleri	Orta dönem somut yapılanma önerileri
1. İhtiyaç duyulan yeni yat limanlarının ve kruvaziyer tesislerinin yapılması. 2. Çevresel kirlenmenin engellenmesi için yatırımların yapılması. 3. Bütünleşik planların uzman kuruluşların katılımıyla yapılması. 4. Kıyılarda demiryolu yatırımlarının yapılması. 5. Günübirlik güzergahların belirlenmesi, çöp ve atıkların toplanması. 6. Liman Yönetmeliği ve Deniz Yönetim Planlarının hazırlanması 7. Daha etkin çevre kontrol, araç-gereç ve ekipmanların sağlanması 8. Kıyı mevzuatının gözden gerilerek, sorunların göz önüne alınacak şekilde düzenlenmesi. 9. Özel sektör yatırımlarının planlara uyması koşuluyla teşvik edilmesi. 10. Yat limanlarının bağlama kapasitelerinin arttırılması. 11. Yat imal ve çekek yerlerinin planlanması 12. Kruvaziyer turizminde Home-Port sayısının artırılması. 13. Sektörün ihtiyacı olan yat limanı, marina, balıkçı barınağı , iskele ve kara hizmet tesislerinin proje inşa, yatırım süresinin sınırlandırılması. 14. Yatırımlarda hava ulaşımının kolay olduğu noktalara öncelik verilmesi. 15. Mevcut yat limanı kapasitelerinin arttırılması. **16.** Ana hava destinasyonlarından biri olan Dalaman Hava Alanına yakın olan Dalaman sahiline marina yapılması.	1. Eğitim verilmesi amacıyla ilgili Bakanlıklar, Üniversiteler yerel yönetimler gibi kuruluşlarla çalışmalar yapılarak gerekli altyapının oluşturulması. 2. Personel eğitiminin ve halkın bilinçlendirilmesine önem verilmesi. 3. Yerel ihtiyaçlar ve bölgesel öncelikler göz önünde bulundurularak, envanter yer tespiti ve potansiyel belirleme çalışmalarının tamamlanması. 4. Belirlenen kıyı yatırım yerlerine ilişkin tanıtım faaliyetlerinin yapılması. 5. Yat ve kruvaziyer turizminin geliştirilmesi için gerekli pazarlama ve gerekli tanıtımın yapılması. 6. Denizcilik sektöründe hizmet verecek işgücünün ve yararlanıcıların eğitilmesi. 7. Sektörde çalışan nitelikli insan kaynağının yetiştirilmesi. 8. Orta öğretimde deniz turizmi bölümünün kurulması 9. Deniz turizmi bölümünün müfredatlarının çağa uygun bir şekilde ve sektörle birlikte hazırlanması. 10. Amatör denizcilik faaliyetlerinin teşvik edilmesi 11. Türkiye kıyılarının bugünkü oluşumunu gösterir biçimde koruma, kullanma ve mülkiyet (kamu-özel) durumunu gösterir haritalarının hazırlanması

Tablo B.1.6: Uzun Dönem Yatırım ve Faaliyet Alanı Öncelikleri

Uzun dönem yatırım ve faaliyet alanı öncelikleri	Uzun dönem somut yapılanma önerileri
• Yatırımcıların yönlendirilmesi için farklı mevzuatlar uyarınca belirlenmiş koruma alanlarının yatırımcının önüne tek bir döküm olarak sunulması • Yönetmeliğin uygulanması ve donanımın sağlanması • Kıyıların kullanımının planlanması • Tüm yetki karmaşasının çözümlenerek konuya ilişkin planlama yetkilerinin tek bir kurum altında koordine edilmesi. • Yat bağlama ve özellikle Mega-yatların kışlama kapasitesinin arttırılması • Deniz turizmi limanlarının planlanması ve kapasitelerinin tespiti • Karadeniz'in master plan çerçevesinde turizme açılması • Karadeniz ve Akdeniz kıyılarında liman kapasitelerinin arttırılması	• Eğitim konusuna ağırlık verilmesi • Mevsimsel analizlerin yapılması • Denetimlerde belediyelere sorumluluk yüklenmesi • İlköğretim düzeyinden başlayarak çocuklara deniz sevgisinin, gerek denizcilik müzeciliği ve gerekse eğitim programlarına yelkencilik ve diğer su sporlarının sokulması sureti ile aşılanması. • Deniz kültürünün oluşturulması ve eğitim mevzuatına alınması • Çevresel bilincin arttırılması ve çevresel kriterlerin izlenmesi • Denizcilik alanındaki kamu otoritelerinin bir bakanlık çatısı altında toplanması. • "Denizcilik ve Kıyı Bakanlığı" kurulması ve kıyı yapılarına ilişkin tüm yetkinin bu bakanlığı verilmesi.

Çalışmanın bundan sonraki bölümlerinde turizm kıyı yapıları gelişiminin **zamansal ve mekansal olarak planlanlaması** çalışmaları yapılarak anlatılmış ve gelişim stratejileri belirtilmiştir.

B.2. Talep Tahmin Metodolojisi

Deniz turizminin en önemli iki bileşeni kruvaziyer turizmi ve yat turizmidir. Kruvaziyer turizminin en önemli alt yapısını kruvaziyer limanları, yat turizminin ise yat limanları oluşturmaktadır. Turizm sektöründe sektörel büyümeyi sağlayan en önemli etken bölgenin yeterli turizm altyapısına sahip olmasıdır. Talebin yoğun olduğu bölgelerde her yeni yatırım aynı zamanda talepteki büyümeyi de hızlandırmaktadır.

"Turizm Kıyı Yapıları Master Plan" çalışmasının en önemli kısmı tahmin aşamasıdır. Zira geleceğe ilişkin doğru yatırım kararlarının alınması ancak doğru bir talep tahmini ile mümkün olabilmektedir. Yat ve yolcu artışının tahmin edilenin altında kalması durumunda limanlarda atıl kapasite oluşmakta, yatırımların boyutları gelecek gemi ve yat trafik hacmine göre projelendirildiği için yatırım finansmanının geri dönüşü sağlanamamaktadır. Benzer şekilde gemi ve yat artışının mevcut kapasiteye ulaşması durumunda bölgedeki deniz turizmi gelişimi durmaktadır. Buna bağlı olarak, liman ve yat limanı yatırımlarının uzun zaman alması nedeniyle, ihtiyacı karşılayacak yeni limanlarda zamanında hizmete girememektedir.

Talep tahmin çalışmalarında uzun yıllara dayanan geniş bir veri setine ihtiyaç duyulmaktadır. Ülkemizde özellikle yat turizmine ait geçmişe ilişkin uzun dönemleri kapsayan sağlıklı veri bulunmamaktadır. Ayrıca turizmdeki dalgalanmalar uzun vadeli tahminleri olumsuz etkilemektedir.

Talep tahmin çalışması belli koşullar ve varsayımlar altında gelecekteki muhtemel yolcu, kruvaziyer gemisi ve yat sayısının belirlenmesidir. Bu açıdan talep tahmini değerlendirildiğinde devlet tarafından verilen teşvikler, belli bölgelere yatırım önceliği verilmesi, komşu ülkelerdeki siyasi ve ekonomik gelişmeler gibi önceden tahmin edilemeyen ve sayısallaştıramayan verilerde bir bölgedeki tahmin sonuçlarını etkileyecektir. Yasal, yönetimsel ve idaresel değişkenler bölgedeki turizm hacmini ve mozaiğini doğrudan etkilemesine rağmen talep tahmininde kullanılması ulaşılacak sonuçlar açısından risklidir. Yinede olası değişimlerin tahmin sonuçlarına etkisi değerlendirilmelidir.

Master plan çalışmasında temel girdi verileri olarak kabul edilen ve toplanması, değerlendirilmesi, yorumlanması Kültür ve Turizm Bakanlığı, DPT, TÜİK, Denizcilik Müsteşarlığı, Hazine ve Dış Ticaret Müsteşarlığı vb. kamu kurumlarının sorumluluğunda olan mevcut durum ve gelecek on yıllardaki sektörel ve bölgeler bazındaki büyümeler, kapasite kullanımı, nüfus artışı, yolcu, gemi ve yat trafiği, bölgeler bazında GSMH gibi veriler ne kadar sağlıklı ise master plan çalışması da o kadar sağlıklı olacaktır.

Deniz turizminde noktasal talep tahmini yapılması mümkün değildir. Bunun ilk nedeni *talebin bölgesel gelişimidir*. Kruvaziyer turizminde talebi belirleyen iki önemli unsurdan ilki, bölgenin sahip olduğu turizm cazibe merkezlerinin sayısıdır. Zira kruvaziyer turizmi her ne kadar gemi odaklı görünse de aslında pazarlamaya konu olan turizm ürünü geminin, ziyaret ettiği ülkelerdeki ören yerleri, tarihi ve doğal güzellikleri, kültürel zenginlikleri, alışveriş imkanları ve turistik değere sahip alanları odaklıdır. Gemiler ancak uğradıkları limanlarda sattıkları turlar ile işletmecilik faaliyetlerini sürdürebilmektedir. Kruvaziyer turizmde **talebi belirleyen** ikinci husus ise ***gemi hatlarının stratejik kararlarıdır.*** Az sayıda gemi hattı neredeyse pazarın tamamını kontrol altında tutmaktadır. Yat turizminde ise talebin noktasal olmamasının en önemli nedeni yatın her ne kadar bir yat limanını bağlama limanı olarak seçilmesine rağmen, yatın gezinti amaçlı kullanılması, yat limanı zinciri içerisinde bulunan limanlar arasında

dolaşmasıdır. Yatların teknolojik olarak gelişmesi, meteorolojik bilgi sistemlerinin gelişmesi, yatçıların denizcilik bilgi ve becerisinin artması yatların hareketliliğini artırmakta, daha uzun mesafeli seyahati mümkün kılmaktadır.

Sektörel olarak küçük farklılıklar olmasına rağmen genel olarak "tahminleme teknikleri" üç kategoride incelenir. Bunlar;

1. Zaman bazlı ve projeksiyonlar,
2. Modelleme ve simülasyon,
3. Niceliksel tahminleme

Trend analizi (eğillim belirleme), ve olasılıksal tahminleme ilk kategoriye aittir. Bu yöntemlerde geleceği tahmin etmek için geçmiş veriler ve çeşitli istatistiksel araçlar kullanılır. Bu tür teknikler en sık kullanılan ve anlaşılması en kolay olan tekniklerdir.

İkinci grubun içerisinde dinamik modelleme, çapraz - etki analizi, simülasyon projeksiyonları, girdi-çıktı analizi yer almaktadır. Bunlar, tahmin edilmesi istenen ortamı, modelleme veya simüle etme yöntemlerini kullanarak tahmin etmektedirler. Bir sistemin farklı elemanlarının genel etkisinin yanında, kendi aralarındada etkileşim gösterdikleri için yapısal model olarak adlandırılırlar. Bu modeller geniş bir bakış açısı elde edilmesini sağlayarak sorunların toplamının daha iyi anlaşılmasına yardımcı olurlar.

Son tahminleme grubunda ise senaryo, uzman görüşü yöntemi, alternatif gelecek ve değerler tahminlemesi yer almaktadır. Bu tür tahminlemeler daha küresel, daha niceliksel ve diğer yaklaşımlardan daha yumuşak olurlar. Bunlar en az gelişmiş tahminleme modelleridir. Bu metotların beraber veya üst üste kullanılması genelde avantaj sağlamaktadır (Ernest, F., 1987).

Bilindiği gibi, ileriyi tahmin teknikleri içinde "kalitatif" ya da "teknolojik" (kantitatif) tahmin teknikleri adı altında toplanan tahmin yaklaşımları, çoğunlukla uzun dönem tahminleri için kullanılırlar. Kısa dönemde "geçmişin gelecekte de tekrar edeceği" prensibinin doğruluğu daha kolay savunulabilirken, orta ve uzun döneme geçtikçe, bu prensibin korunması imkânsızlaşmaktadır. Sayısal tahmin teknikleri, geçmiş verilerdeki ilişkileri ve dinamiği yakalayıp kısa dönemde bunların değişmeyeceği kabulü ile ileriyi tahmin eder. Teknolojik (kantitatif) tahminlerde ise, geçmiş veriler önemli rol oynamakla birlikte, bunlara ek olarak, tahmine katılanların hayal güçleri, yetenekleri ve uzmanlıkları da tahminlerin etkinliğinde büyük önem taşır. Teknolojik tahminlerde sayısal tahmin yöntemlerinde olduğu gibi kesin olarak adım adım ne yapılacağına ilişkin bir bilgi olmadığı gibi, yapılan tahminler tek bir sayısal değer şeklinde de değildir. Kısa dönemlerde tahminler matematiksel ve istatistiksel modellere dayanırken, uzun dönemli tahminler uzman bilgi, deneyim ve görüşlerine dayanır (Anonim, 2005).

Talep tahmin çalışması turizm ve ulaştırma sektörü dışında da pek çok farklı sektördede kullanılmaktadır ve çalışmanın amacına ve özelliğine bağlı olarak farklı talep tahmin yöntemleri kullanılmaktadır. Günümüzde sektörel faaliyetler birbirine geçmiş durumdadır. Bir sektördeki büyüme veya küçülme diğer sektörde çarpan etkisi ile değişime neden olmaktadır. Sayısallaştırılamayan veriler ise uzman görüşlerinin alınması, geleceğe ilişkin beklenti anketleri, odak grup çalışması ve Dephi tekniği gibi kalitatif yöntemler ile

değerlendirilmektedir. Sorunların ve uzmanların doğru belirlenmesi durumunda geleceğe ilişkin yük trafiğindeki değişim konusunda bilgi sahibi olunabilmektedir. Ancak söz konusu yöntem öncelikle geçmişe ilişkin sağlıklı veri bulunmaması durumunda tercih edilmektedir. Diğer bir tercih sebebi ise kantitatif yöntemler ile elde edilen sonuçların değerlendirilmesidir.

Siyasal, yasal, teknolojik, değişimlerin hesaplanan trafik hacmi üzerindeki muhtemel etkilerinin tartışılması için kalitatif yöntemler kullanılmalıdır. Üçüncü grup tahmin teknikleri içerisinde yer alan gemi, yat ve yolcu talep tahminlerinde yol gösterici olarak kullanılabilecek diğer bir yöntem ise hazırlanacak geniş kapsamlı bir veri seti ile mevcut kruvaziyer limanları, yat limanları, gemi yolcuları ve yatçılara uygulanan anket çalışmasıdır.

Böylece gemi ve yat trafiğinin ve sayısının gelecekte ne kadar değişeceği, yolcu ve yatçı sayısı, sektörün büyüme ve gelişme dinamiği gibi geniş kapsamda hazırlanan soruşturma formu değerlendirilerek, bu gün için geleceğe yönelik sayısal olarak tahmin edilemeyen durumlarda veya kalitatif yöntemler ile gerçekleştirilen tahminlerin geliştirilmesinde kullanılır.

Talep tahmin çalışmalarında kullanılan en önemli veri, elde edilmek istenen bilginin tarihçesidir. Kruvaziyer gemi sayısının, yolcu sayısının, yat sayısının, yat trafiğinin yıllar itibarı ile düzenli artış gösterdiği, beklenmeyen ve keskin değişmelerin yaşanmadığı durumlarda sadece verinin tarihçesinin kullanıldığı kısa süreli tahminlemeler için "Zaman Serileri" kullanılmaktadır. Ayrıca zaman serileri değişimini etkileyen bileşenlerin bilinmediği veya bilinmesine rağmen elde sağlıklı istatistik verilerin bulunmadığı durumlarda kullanılan bir yöntemdir. Yöntemin temel felsefesi geçmişteki değişim trendinin gelecekte de kısa bir sürede olsa devam edeceğidir. Zaman serileri yalnızca verinin tarihçesini göz önüne aldığından üç yıllık bir veri seti ile on beş yıllık bir talep tahmini haliyle gerçekçi görülmemektedir. Özellikle gelişmekte olan ülkelerdeki istikrarsızlıklar, turizmdeki dalgalanmalar bu yöntemin başarısını olumsuz yönde etkilemektedir. Zaman serileri dört temel bileşenden oluşmaktadır. Bunlar;

- trend (genel eğilim) bileşeni, zamana bağlı düzgün değişen her sayısal parametrenin genel bir eğilimi mevcuttur;
- çevrimsel bileşen, bu bileşen periyodik olmayan değişimi ifade etmektedir;
- periyodik değişim bileşeni,
- hata bileşeni, belirsizliğin oluşturduğu hata bileşeni.

Tipik bir zaman bazlı model aşağıdaki formdadır:

$$f(t) = a_0 + a_1 t + a_2 t^2 + ... + a_n t^n$$

Yumuşatma teknikleri ile zaman serilerindeki kısa vadeli ani değişimleri azaltmak veya kaldırmak mümkündür. Yumuşatma tekniklerine örnek olarak hareketli ortalama ve otoregresyon modeller gösterilebilir.

Son yıllarda en yaygın kullanılan yöntem lineer veya logaritmik regresyondur. Regresyon yönteminin en önemli avantajı bir veya birden fazla bağımsız değişkenin tahminde kullanılabilmesidir. Regresyon yöntemi hem tanımlayıcı hem de çıkarımsal istatistik sağlamaktadır ve iki veya daha fazla değişken arasındaki ilişkileri ölçmek için kullanılmaktadır. Gerçekleştirilen çalışmada korelasyon katsayısına bakılarak seçilen

bağımsız değişkenlerin süreç üzerinde etkisi olup olmadığı belirlenebilmektedir. Bu sayede doğru bağımsız değişkenler seçmek mümkün olmaktadır.

Regresyon yöntemi biri bağımlı olmak üzere iki veya daha fazla değişken arasındaki ilişkinin matematiksel bir fonksiyon yardımıyla ifade edilmesi ve fonksiyonun verilere uyumunun belirlenmesi işlemlerinden oluşmaktadır. Bu yoldan elde edilen fonksiyon regresyon eğrisi ya da doğrusu olarak tanımlanmaktadır.

İki ya da daha çok ilişki temeline dayanan regresyon analizinde bilinen değişkene (X) bağımsız, tahminlenmeye çalışılan değişkene (Y) ise bağımlı değişken adı verilmektedir. Sayısal değişkenlerin söz konusu olduğu tüm durumlara başarıyla uygulanan regresyon analizi, ileriye dönük tahminlerede yardımcı olmaktadır. Sadece iki değişkenin ele alındığı durum basit regresyon analizi (doğrusal regresyon) olarak tanımlanmakta, birden fazla bağımsız değişkenle ilgili analizler ise çoklu (katlı) regresyon analizi kapsamına girmektedir. Çoklu regresyonun matematiksel ifadesi:

$$y_i = \alpha + \beta_1 x_{1i} + \beta_2 x_{2i} + \beta_3 x_{3i} + u_i$$

şeklindedir.

Bölgesel talebin belirlenmesine yönelik gerçekleştirilecek regresyon analizi tahmin yöntemi, ele alınan bölgelerin geçmişten bugüne ortaya koyduğu yat trafiği istatistik verileri ile regresyon analizi yapılarak uygun trafik tahmini belirlemesine yönelik bir yöntemdir.

Bu çalışma kapsamında yapılan tahminlerde kullanılan regresyon denkleminde ($y=a+bx_1+cx_2\ldots.$) bağımlı değişken (y) gelecekteki yat veya kruvaziyer yolcu trafiği, bağımsız değişken (x) ise liman hinterlandına ait sosyo-ekonomik verileri, turizm istatistiklerini, dünya turizm göstergelerini oluşturmaktadır.

Genelde çalışılan değişken bir veya daha fazla açıklayıcı değişkenlerin bir fonksiyonu olarak tanımlanır. Fonksiyon genelde zaman fonksiyonudur, dolayısı ile bir veya daha fazla açıklayıcı değişkenlerin değişimi ile çalışılan değişkenin zaman içerisinde tepkisini tahmin edebiliriz.

Tek fonksiyonlu regresyon modeli için bir örnek yük trafiğinin iskele sayısı, kullanılan forklift sayısı ve taşınan kargonun fiziki özellikleri gibi çeşitli açıklayıcı değişkenlerin üretime etkisini gösterir.

Tipik bir formülasyon aşağıda verilmiştir:

$y_i = a_0 + a_1x_{1i} + \ldots + a_nx_{ni}$ + hata tanımı

Bu tür formülasyonların çözümü için çoklu-değişkenli linear regresyon analizi kullanılır.

Biraz önce açıklanan tek formüllü model, açıklayıcı değişkenler arasında oluşabilecek bağımlılıkları veya bu açıklayıcı değişkenlerin diğer değişkenlerle arasındaki ilişkiyi açıklamaz. Ayrıca, tek formüllü model açıklayıcı değişkenler bağımlı bir değişkeni belirlerler fakat bu bağımlı değişkenden açıklayıcı değişkenlere geri besleme olmaz. Çok formüllü regresyon analizi çeşitli değişkenler arasındaki ilişkiyi hesaba katmamıza imkan sağlar.

Örnek:

y_1 = Yat trafik hacmi

y_2 = Turizm gelirleri

y_3 = Turist sayısı

y_4 = Kişi başına turizm harcamaları

Z_1 = Limanlar arası rekabet etki değişkeni

Z_2 = Turizm giderleri

Z_3 = GDP

Z_4 = GDI (gayri safi yurtiçi yatırım)

Yat trafik hacmi aşağıdaki formüllerle modellenebilir:

$$y_1 = a_0 + a_1(y_2 + y_3) + a_2Z_1 + u$$

$$y_2 = b_0 + b_1y_4$$

$$y_3 = c_0 + c_1Z_2$$

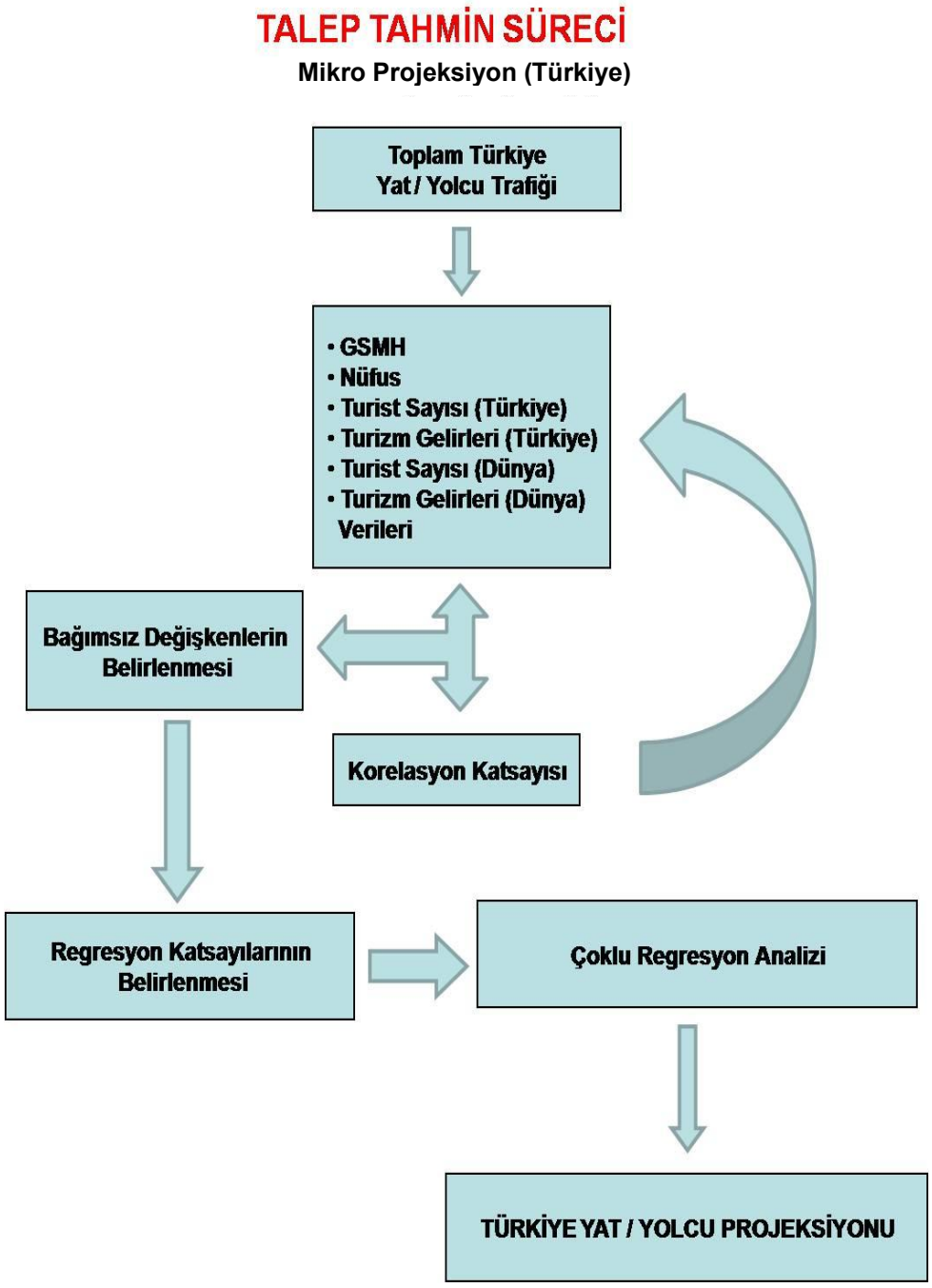
$$y_4 = Z_3 + y_2 – y_3 – Z_4$$

Bu formüllerdeki katsayılar geçmiş verilerden tahmin edilir. Gelecekteki liman trafiğini elde etmek için, Z_i değişkenlerinin projeksiyonlarını kullanarak formüller çözülmeye çalışılır. İlk önce "y_3" değeri hesaplanır, ondan sonra aynı anda "y_2" ve "y_4" ü bulmak için formüller bir arada çözülür. "y_2" ve "y_3" değerlerini ilk formüle koyarak, liman trafiğinin tahminini belirlemek mümkündür.

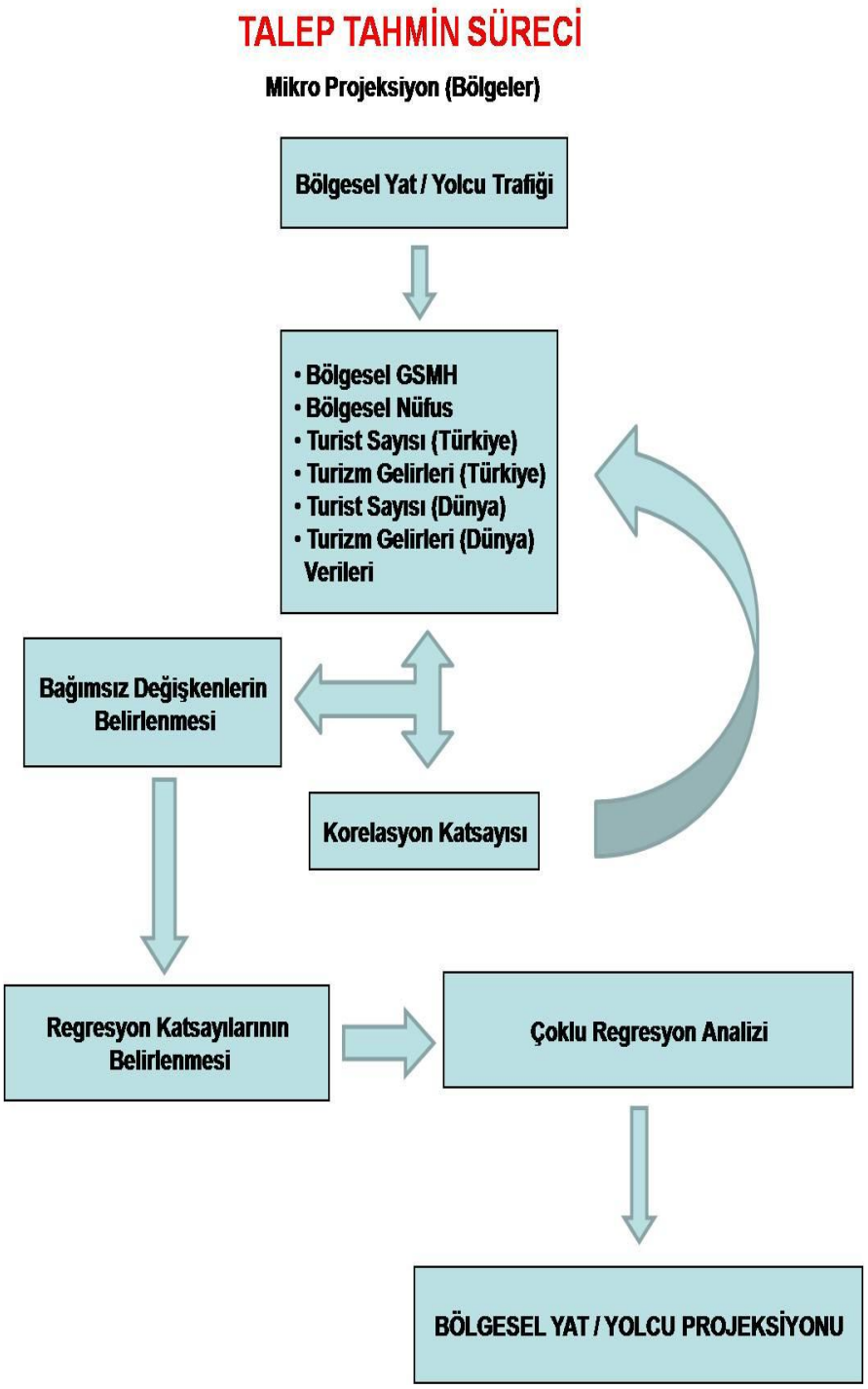
Çok formüllü regresyon modelleri çalışan sürecin yapısı hakkında çok bilgi verir. Yalnızca bireysel ilişkiler belirtilmez, ayrıca model aynı anda tüm bu ilişkilerin etkileşimlerini de belirtir. Böylece beş fonksiyonlu bir model, beş bireysel regresyon formülasyonun toplamından daha fazla bilgi içerir, çünkü bu beş bireysel ilişkiyi açıklamanın yanında bu ilişkilerin aynı anda uygulanması ile ortaya çıkan yapıyı da tarif eder (Ernest, F., 1987).

Talep tahminlemelerinden elde edilen sonuçları kontrol etmek amacı ile iki değişik yol izlenmektedir. Bunlardan ilki Türkiye genelinde (makro) tahminleme diğeri ise bölgesel bazda (mikro) tahminlemelerdir. Makro tahminleme gerçekleşen toplam yat sayısı üzerinden hesaplanırken mikro tahminlemede bölgesel bazda gerçekleşen gemi, yolcu ve yat hesaplamaları üzerinden gerçekleştirilir. Yapılan önceki master plan çalışmalarında gemi, yolcu ve yat sayısını belirlemeye yönelik metodolojik bir yaklaşım olan kapsamlı projeksiyon yapılmamıştır.

Turizm Kıyı Yapıları Master Plan çalışması kapsamında Türkiye geneli ve Bölgeler itibarı ile gelecekte oluşacak kruvaziyer yolcu ve gemi ile yat talep tahmini çalışmasında çoklu regresyon kullanılmıştır. Proje kapsamında makro ve mikro talep tahmini gerçekleştirilmiştir. Talep tahmininde kullanılan modelin akış şeması **Şekil B.2.1** ve **Şekil B.2.2**'de verilmiştir.



Şekil B.2.1: Türkiye Geneli Toplam Yat / Kruvaziyer Yolcu Talep Tahmin Modeli



Şekil B.2.2: Bölgeler Bazında Yat / Kruvaziyer Yolcu Talep Tahmin Modeli

B.3. 2030 Yılı İtibarıyla Deniz Turizmi Trafiği Tahminleri

Çalışmanın bu bölümünde yat turizmi ve kruvaziyer turizmi 2 ayrı başlık altında irdelenecektir. Öncelikli olarak ülkesel kapasite ve projeksiyonlara bağlı talep tahminleri ortaya konulacaktır. Daha sonra her iki turizm türü için bölgesel değerlendirmeler yapılacaktır.

B.3.1. Türkiye için Yat Limanlarının Kapasite ve Talep Tahminleri

Türkiye'deki yat limanlarının kapasiteleri gelecekte doğacak yeni yat limanı ihtiyacının belirlenmesi için tespit edilmiştir. Sonuçlar gerçekleştirilen yat tahminleri ile karşılaştırmış gerek Türkiye geneli için gerekse bölgeler bazında yapılması gereken yat limanları belirlenmeye çalışılmıştır. **Çalışmada daha önceki master plan çalışmasında ön görülen turizm bölgeleri esas alınmıştır**. Yat limanlarının kara ve deniz bağlama kapasitesi her bir limana gönderilen soru formları ile belirlenmiş, ayrıca bağlama yeri uzunluğu, su derinliği, bölgedeki yat boyutlarının oransal dağılımı ve çekek yeri büyüklüğüne göre yat limanlarından gelen veriler kontrol edilmiştir.

Türkiye'deki yat limanların toplam (kara + deniz) yat kapasitesi değişik boy ve büyüklükte 15,526 yat olarak belirlenmiştir. Hesaplanan kapasite statik kapasite olup aynı anda hizmet verilebilen yat sayısını göstermektedir. Çalışma kapsamında ayrıca Türkiye'deki yat sayısındaki artış tahminlenmiş ve tahmin sonuçları belirlenen kapasitelerle karşılaştırılmıştır.

Türkiye'deki toplam (Türk ve Yabancı Bayraklı) yat sayısının belirlenmesinde regresyon analizinden yararlanılmıştır. Analizlerde bağımlı değişken olarak yat sayısı, bağımsız değişken olarak en yüksek korelasyon sayısını veren **turizm gelirleri, toplam turist sayısı (Türkiye ve Dünya)** kullanılmıştır. GSMH ve nüfus ile yat sayısı arasındaki ilişki düşük seviyede bulunmuş bu nedenle kullanılmamıştır. Gerek Türkiye geneli gerekse bölgeler bazında tüm tahmin analizleri kötümser, ortalama ve iyimser senaryolar altında incelenmiştir. İlk aşamada yat sayısı tüm Türkiye üzerinden tahminlemiş, daha sonra bölgeler bazında hesaplanan yıllara göre yat talep tahmininden tekrar Türkiye genel yat talep tahminine ulaşılmıştır.

Türkiye geneli için yapılan yat tahminleme mikro ve makro projeksiyonları, talep tahmini gerçekleştirilen yirmi yıl içersinde önemli bir artış olacağını göstermektedir. Yat sayısındaki artışın en önemli bileşeni yat limanlarındaki kapasitedir. Tahmin edilen tüm değerler yeterli yat bağlama kapasitesinin zamanında arzı ile mümkün olabilecektir. Zira yat turizminde gelişimin önündeki en önemli sınırlayıcı parametre liman kapasiteleridir. Gelişme ancak liman kapasitelerinin yat artışına paralel arttırılması ile mümkün olabilecektir.

Gerçekleştirilen makro ve mikro projeksiyonlar birbiri ile uyum göstermektedir. Makro ve mikro projeksiyonlarda hesaplanan yat sayıları arasındaki farkın nedeni Turizm ve Kültür Bakanlığının 1991 ve 1997 yılında hazırladığı Master Planlar çerçevesinde belirlenen ve bu çalışmanın daha önceki master planlar ile uyumlu olması için aynen seçilen bölgeler dışında oluşan yat sayısı ve yat trafiğidir. Farklılığın bir ikinci ve en önemli nedeni ise Türkiye genelindeki artışın bölgeler bazındaki artıştan daha yüksek olmasıdır. Projeksiyonlar arasındaki fark iyimser senaryoda azalmaktadır. Bunun başlıca sebebi her iki projeksiyonda da zamana bağlı olarak gelişim hızının doğal olarak yavaşlamasıdır.

Türkiye geneli için en düşük talep tahmini 14,646 yat, en yüksek talep tahmini ise 66,843 yat olarak bulunmuştur (**Tablo B.3.1 ve Tablo B.3.2**). Mevcut yat limanlarının toplam kapasitesi 15,526 adet değişik boy ve özellikte yattır. En kötü senaryo göz önüne alınsa bile Türkiye'deki yat bağlama kapasitesinin iki katına çıkarılması gerekmektedir. Ülkemizde bir kısım balıkçı barınağı hali hazırda yatlara barınma hizmeti vermektedir. Bir bölüm yat ise belediye iskelelerinde, çekek yerlerinde veya korunumlu koylarda barınmaktadır. Yat limanı sayısının artması ile söz konusu yatlarında yat limanlarına geleceği öngörülmektedir.

Tablo B.3.1: Türkiye Geneli Yat Talep Tahmini (Mikro Projeksiyon)

Yıllar	Kötümser	Ortalama	İyimser
2015	18,008	19,911	21,944
2020	22,022	26,816	32,043
2025	26,828	36,197	46,441
2030	32,631	48,890	66,843

Tablo B.3.2: Türkiye Geneli Yat Talep Tahmini (Makro Projeksiyon)

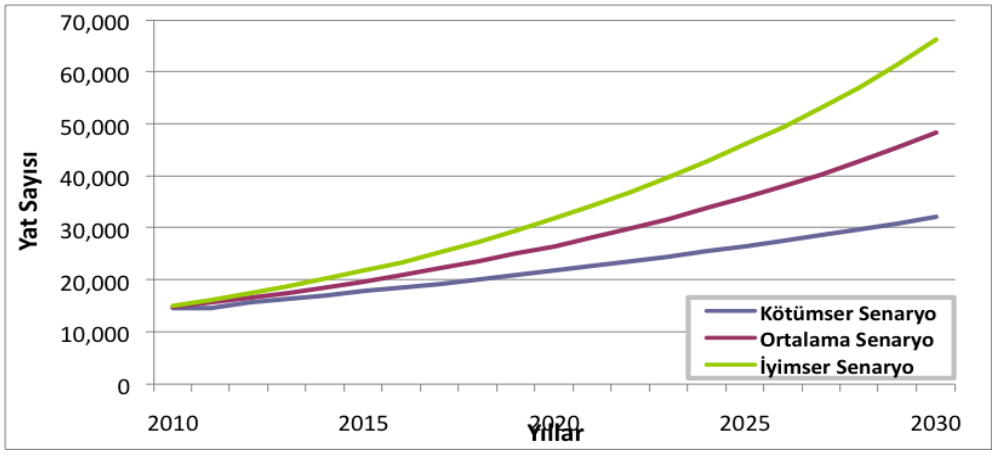
Yıllar	Kötümser	Ortalama	İyimser
2015	17,648	20,467	23,281
2020	20,791	27,277	34,114
2025	23,880	35,442	48,144
2030	26,811	45,012	65,768

Türkiye geneli için gerçekleştirilen yat talep tahmininde 2030 yılı dikkate alındığında kötümser ve iyimser senaryolar arasında iki katın üzerinde fark (32,631 ve 66,843 – 26,811 ve 65,768) gözlenmektedir (**Tablo B.3.1** ve **Tablo B.3.2**). İyimser ve kötümser talep tahminleri arasındaki farkın büyük olması bağımsız değişken olarak seçilen parametrelerdeki istikrarsızlıktan kaynaklanmaktadır. Zira turist sayısındaki değişime rağmen turizm gelirleri benzer değişimler göstermemektedir. Bağımsız değişkenlerdeki büyüme tahminleri arasındaki farklılık yat talep tahminlerindeki farkı da büyütmektedir. İyimser ve kötümser senaryoların güven aralığı büyük çıkmaktadır. Türkiye de önümüzdeki yirmi yıl içerisinde yat sayısındaki artışın grafiksel gösterimi **Grafik B.3.1** ve **Grafik B.3.2**'de verilmiştir.

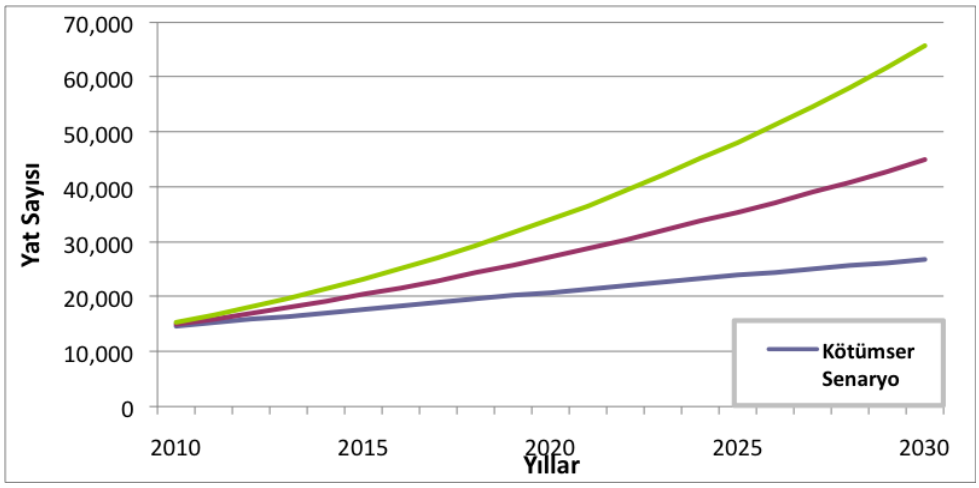
Türkiye geneli toplam yat verileri üzerinden gerçekleştirilen makro projeksiyonlarda yat trafiğinin yirmi yıl içersinde üç katına çıkacağı tahminlenmiştir (**Tablo B.3.2 ve Grafik B.3.2**). Bunun başlıca nedeni kapasite artışının talep artışını tetikleyecek olmasıdır.

Yat limanlarımızda oluşacak yat trafiğinin bir göstergesi olarak yıllar itibarı ile Transit Log ve Sarı Bayraklı yat sayısı analliz edilmiştir. Gelecekte gerçekleşecek Transit Log ve Sarı Bayraklı yatlar regresyon metodu ile tahminlenmiştir. 2030 yılında ortalama bir tahmin ile Transit Log alacak ve Sarı Bayrak çekerek limanlarımıza giriş yapacak yatların toplam sayısının 200 bine yaklaşması beklenmektedir (**Tablo B.3.3**).

Grafik B.3.1: Türkiye'deki Yat Talep Tahmini (Mikro Projeksiyon)



Grafik B.3.2: Türkiye'deki Yat Talep Tahmini (Makro Projeksiyon)

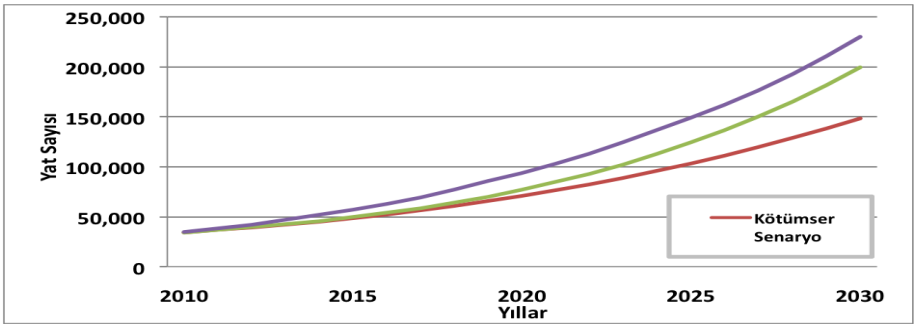


Tablo B.3.3: Yıllar İtibari ile Gerçekleşmesi Beklenen Yat Trafik Tahmini (Transit log + Sarı Bayraklı)

Yat Hareketliliği			
Yıllar	**Kötümser**	**Ortalama**	**İyimser**
2015	48,209	48,819	56,594
2020	70,343	76,274	93,400
2025	102,890	123,391	148,398
2030	148,284	199,456	230,003

Yıllar itibarı ile limanlarımıza yurtdışından giriş yapacak ve transit log alacak yatların sayısal değişimi **Grafik B.3.3**'de verilmiştir. Özellikle Ege Adaları ile Türkiye yat limanları arasında önemli bir trafik artışı beklenmektedir.

Grafik B.3.3: Transit Log ve Sarı Bayraklı Yatların Tahminlenmesi



B.3.1.1. Bölgelere Göre Yat Limanlarının Kapasitelerinin Belirlenmesi ve Tahminler

Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın 1992 ve 1997 yılında hazırladığı Master Planlar çerçevesinde 8 bölge belirlenmiştir. Daha önceki çalışmalar ile uyum sağlanması açısından aynı bölgeler kapasite ve talep tahminlerinde aynen kullanılmıştır. 1. Bölgede (Bodrum – Kaş) bulunan 21 adet yat limanının toplam kapasitesi 7,974 yattır (**Tablo B.3.4**).

Tablo B.3.4: 1.Bölgedeki (Bodrum-Kaş) Yat Limanları ve Kapasiteleri

No	Yat Limanı	Kapasite
1	Port Göcek	535
2	Ece Marina	400
3	Skopea	48
4	Milta Marina	475
5	Bodrum Belediye	300
6	Albatros Yat Limanı	390
7	Martı Marina	450
8	Marmaris Yat Marin	1,035
9	Fethiye Belediye Yat Limanı	120
10	Ağanlar Çekek Yeri	200
11	Göcek Club Marina	205
12	Kumlubükü Yat Club	35
13	Letoonia	30
14	My Marina	68
15	Netsel Marina	796
16	Yatlift	100
17	Marine Turk Gocek	425
18	Marine Turk Exclusive	96
19	Göcek Belediye Marina	150
20	D-Marın Turgutreis	650
21	Pupa Marina	30
Toplam		**7,974**

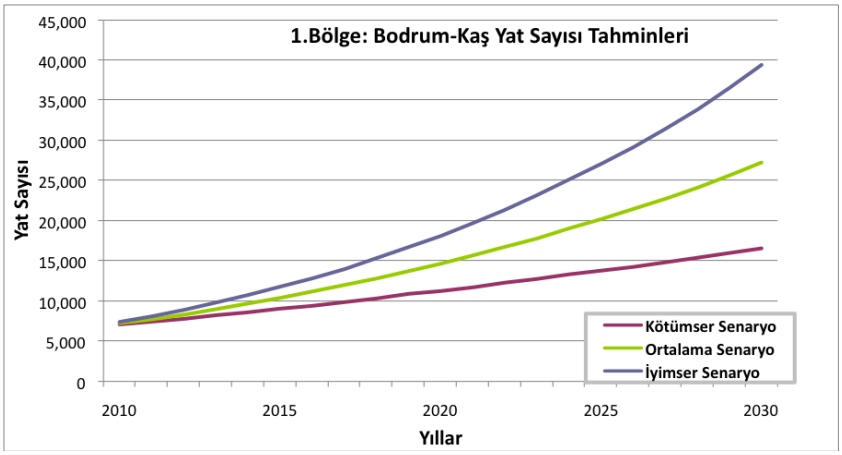
1. Bölge gerek yat bağlama kapasitesi gerekse yat trafiği açısından en yüksek değerlere sahip bölgedir. Talep tahminlerinde ortalama gelişme senaryosu ile 2030 yılında yat sayısının 27 bini aşması beklenmektedir **(Tablo B.3.5).**

Tablo B.3.5: 1. Bölgede Yat Talep Tahmini

1.Bölge (Bodrum-Kaş			
Yıllar	**Kötümser**	**Ortalama**	**İyimser**
2015	9,077	10,479	11,790
2020	11,327	14,746	18,169
2025	13,808	20,241	27,091
2030	16,574	27,273	39,430

1. Bölgedeki yat sayısındaki gelişme **Grafik B.3.4**'de olarak gösterilmiştir. Bölge talebini karşılayacak yatırımların gerçekleştirilmesi durumunda Türkiye deki yat sayısının %56'sına tek başına sahip olacaktır.

Grafik B.3.4: 1. Bölgedeki Yat Talep Tahmini



2. Bölge Çeşme – Bodrum arasını kapsamaktadır. Söz konusu bölgede bulunan 7 adet yat limanının toplam kapasitesi 2,831 yattır (**Tablo B.3.6**). Bölgede 500 yat kapasitesinin üzerinde iki adet yat limanı bulunmakta olup (D-Marin Didim ve SETUR Kuşadası) ve yapım faaliyeti devam eden Çeşme Yat Limanı'nın hizmete girmesi ile 400'ü denizde ve 100 tanesi de karada olmak üzere 500 yatlık bir kapasite artışı gerçekleşecektir.

Tablo B.3.6: 2.Bölgedeki (Çeşme-Bodrum) Yat Limanları ve Kapasiteleri

	Yat Limanı	**Kapasite**
1	Setur Altınyunus	240
2	Dalyanköy	100
3	Alaçatı Marina	320
4	Setur Kuşadası	525
5	Atami Jetty	30
6	Yalıkavak Marina	436
7	D-Marın Didim	1,180
Toplam		2,831

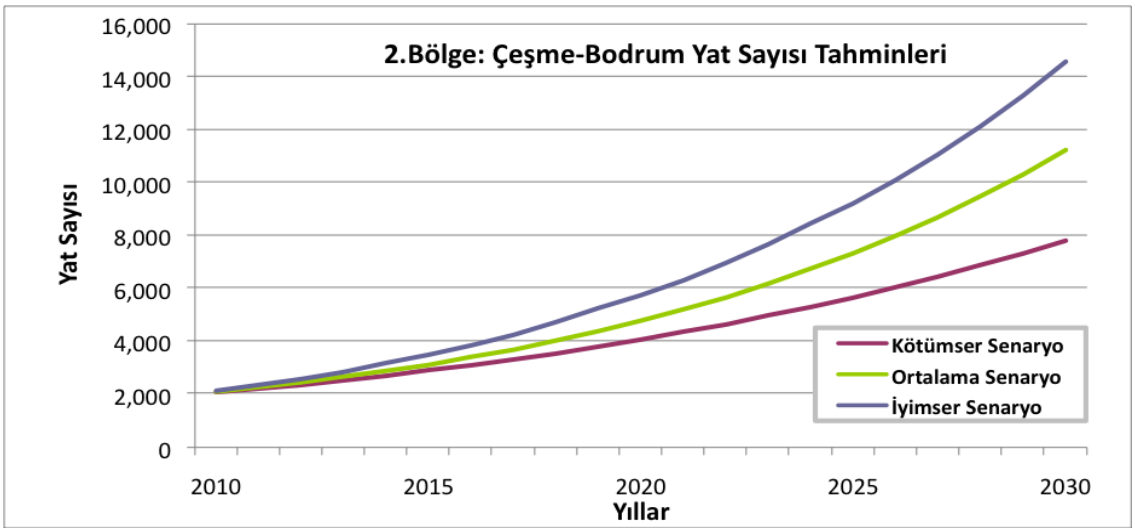
2. Bölgedeki yat sayısında düzenli bir artış beklenmektedir. Talep tahminlerinde ortalama gelişme senaryosu ile kapasitenin 2030 yılında yat sayısının 11 bini aşması beklenmektedir (**Tablo B.3.7**). Söz konusu değer şimdiki kapasitenin beş katı olup kısa vadede devreye girecek olan Çeşme Yat Limanı kısmen kısa vadeli olarak talebi karşılayabilecektir.

Tablo B.3.7: 2. Bölge Yat Talep Tahmini

2.Bölge (Çeşme-Bodrum)			
Yıllar	**Kötümser**	**Ortalama**	**İyimser**
2015	2,920	3,132	3,507
2020	4,087	4,782	5,761
2025	5,679	7,348	9,241
2030	7,813	11,239	14,577

2. Bölgedeki yat sayısındaki gelişme **Grafik B.3.5**'de gösterilmiştir. Bölge talebi karşılayacak yatırımların gerçekleştirilmesi durumunda Türkiye'deki yat sayısının %23'üne sahip olacaktır.

Grafik B.3.5: 2. Bölgedeki Yat Talep Tahmini



3. Bölge Kuzey Ege bölgesini kapsamaktadır. Söz konusu bölgede bulunan 3 adet yat limanının toplam kapasitesi 555 yattır (**Tablo B.3.8**). Üçüncü bölgede yer alan yat limanlarının kapasiteleri düşük olup söz konusu limanlardaki yat trafiği bölgeseldir.

Tablo B.3.8: 3.Bölgedeki (Kuzey Ege) Yat Limanları ve Kapasiteleri

	Yat Limanı	**Kapasite**
1	SETUR Ayvalık	350
2	Eski Foça Yat Limanı	75
3	Levent İzmir	130
Toplam		555

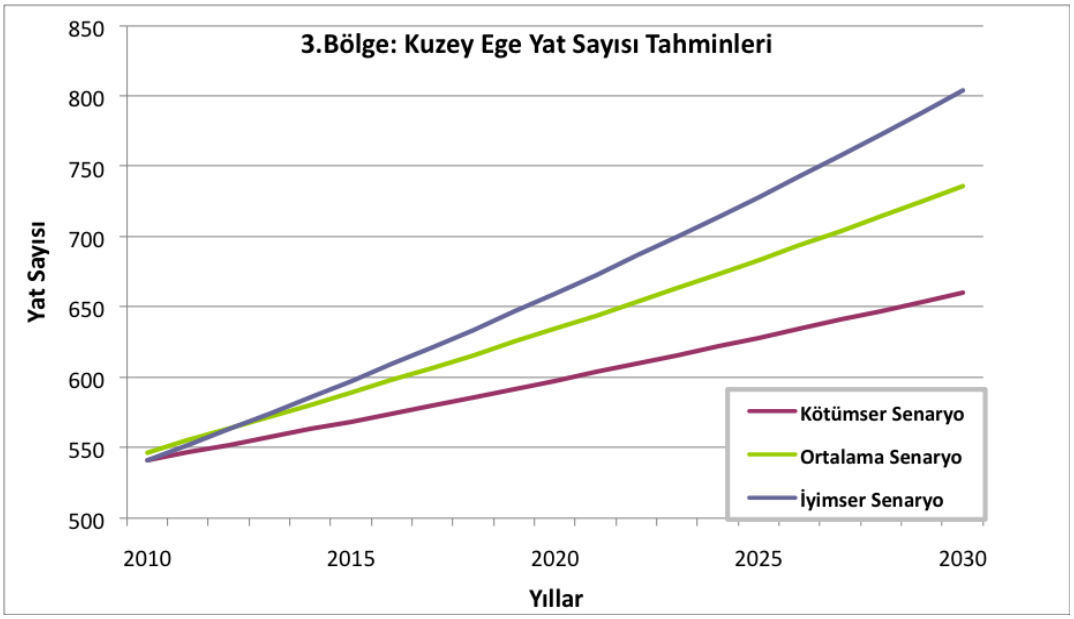
3. Bölge yat trafiği açısından Marmara bölgesinden sonra en düşük değere sahip bölgedir. Bunun başlıca nedeni bölgede yeterli sayıda yat limanın bulunmamasıdır. Mevcut veriler ışığında kuzey – güney akslı önemli bir yat trafiğinin oluşmaması, coğrafi konumu itibarı ile Ege adaları ile olan yat trafiğinin artmaması, güney Ege ve Batı Akdeniz'de var olan yoğun yat trafiğinin Kuzey Ege'ye kaymaması durumunda 3. bölge yat talebinin en düşük artacağı bölgelerden birisi olacaktır. Bölgedeki yat trafiği 2030 yılı için ortalama bir senaryo ile 736 yat olarak hesaplanmıştır (**Tablo B.3.9**). Orta ve küçük ölçekli yat limanı yatırımları ve ulusal ve uluslar arası düzeyde yürütülecek pazarlama faaliyetleri ile bölgedeki yat turizmi bölgenin sahip olduğu turistik değerler nedeniyle geliştirilebilecek konumdadır.

Tablo B.3.9: 3. Bölge Yat Talep Tahmini

3.Bölge (Kuzey Ege)			
Yıllar	**Kötümser**	**Ortalama**	**İyimser**
2015	569	589	598
2020	598	634	660
2025	628	683	728
2030	660	736	804

3. Bölgedeki yat sayısındaki gelişme **Grafik B.3.6**'da grafiksel olarak gösterilmiştir. Geçmiş yıllardaki yat sayısındaki düzensizlikler ve istikrarsızlıklar Kuzey Ege bölgesindeki yat talebinin düşük çıkmasına neden olmuştur. Bu nedenle bölgedeki yat talebinin neredeyse doğrusal olarak yavaş bir gelişme göstereceği analiz sonuçlarından çıkarılmıştır.

Grafik B.3.6: 3. Bölgedeki Yat Talep Tahmini



4. Bölge Kaş – Gazipaşa arasını kapsamaktadır. Söz konusu bölgede bulunan 6 adet yat limanının toplam kapasitesi 2,005 yattır (**Tablo B.3.10**). Bölgede Kaleiçi marina dışında büyüklük olarak orta ölçekli marinalar hizmettedir.

Tablo B.3.10: 4. Bölgedeki (Kaş - Gazipaşa) Yat Limanları ve Kapasiteleri

	Yat Limanı	Kapasite
1	Kemer Türkiz	480
2	SETUR Finike Marina	450
3	Alanya Marina	475
4	Çelebi Marina	535
5	Kaleiçi	65
Toplam		2,005

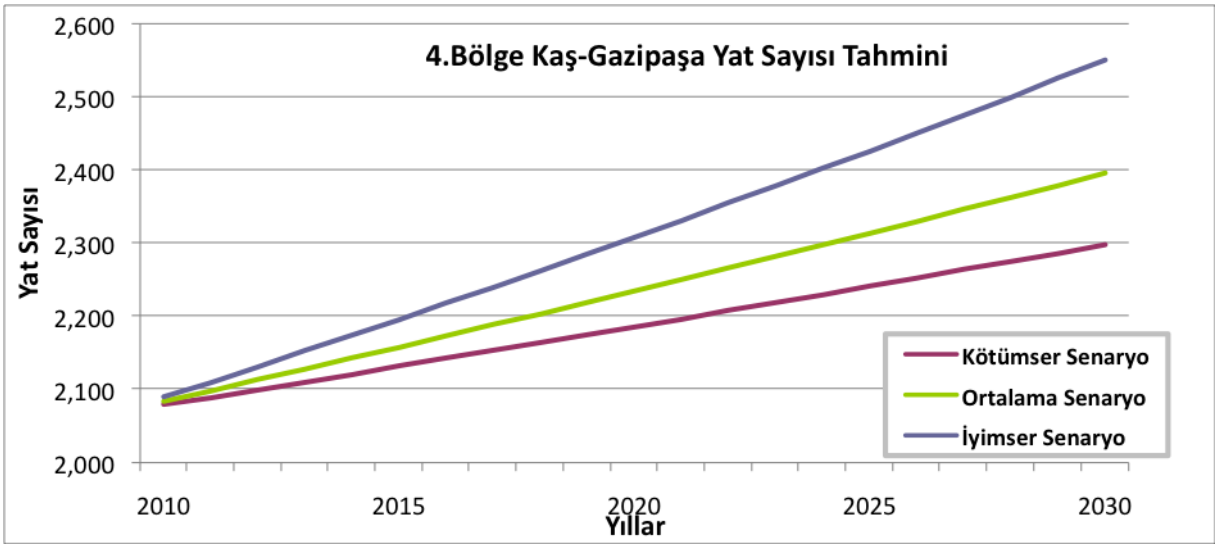
Bölgedeki yat limanlarında geçmişteki yat sayısı ve yat trafiğindeki düşük artış ve istikrarsızlıklar geleceğe ilişkin talepte önemli bir artışı işaret etmemektedir. 2030 yılı için ortalama bir senaryo ile bölgedeki yat sayısı 2,396 yat olarak hesaplanmıştır (**Tablo B.3.11**).

Tablo B.3.11: 4. Bölge Yat Talep Tahmini

4.Bölge (Kaş-Gazipaşa)			
Yıllar	**Kötümser**	**Ortalama**	**İyimser**
2015	2,132	2,158	2,197
2020	2,186	2,234	2,309
2025	2,241	2,314	2,427
2030	2,298	2,396	2,550

4. Bölgedeki yat sayısındaki gelişme **Grafik B.3.7**'de grafiksel olarak gösterilmiştir. Gelişmeyi hızlandırıcı dış etmenlerin önemli rol oynamaması durumunda bölgedeki yat talebinin neredeyse doğrusal olarak yavaş bir gelişme göstereceği analiz sonuçlarından çıkarılmıştır.

Grafik B.3.7: 4. Bölgedeki Yat Talep Tahmini



5. Bölge Doğu Akdeniz Gazipaşa Merkezden Suriye'ye kadar olan bölümü kapsamakta olup, Gazipaşa Yat Limanı hizmete açılmadığı için dahil edilmemiştir.

6. Bölge Marmara ve Çanakkale bölgesini kapsamakta olup bölgede sadece 165 yat kapasitesine sahip Çanakkale Yat limanı bulunmaktadır. Kuzey güney aksında geçiş bölgesi özelliğinde olan alan yapılan tahminlemelerde en düşük yat sayısına sahip bölge olarak analiz edilmiştir (**Tablo B.3.12)**.

Tablo B.3.12: 6.Bölgedeki (Marmara) Yat Limanları ve Kapasiteleri

	Yat Limanı	Kapasite
1	Çanakkale	65
2	Atabay Marina	100
Toplam		165

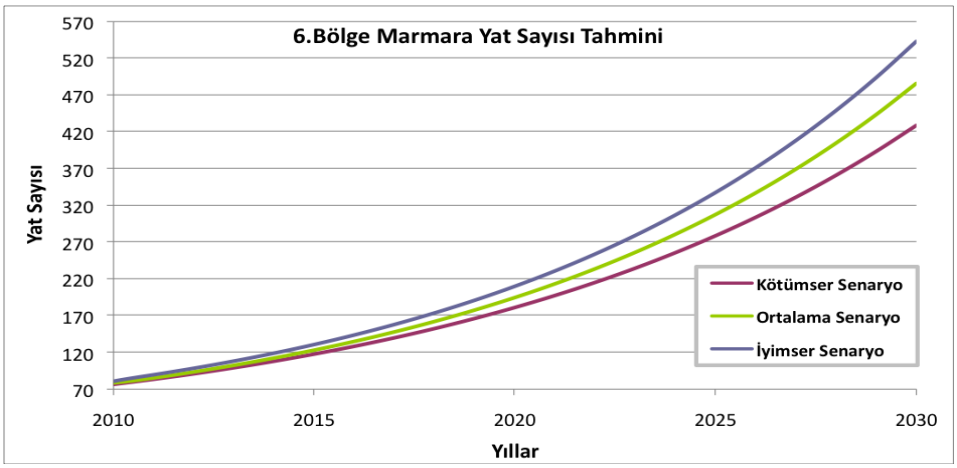
Bölgedeki yat sayısını ve trafiğini arttıracak liman bulunmaması nedeniyle talebi körükleyecek bir etmen bu güne kadar oluşmamıştır. Bu nedenle gelecekteki yat sayısı düşük seviyede tahminlenmiştir. 2030 yılı için ortalama bir senaryo ile bölgedeki yat sayısı 486 yat olarak hesaplanmıştır (**Tablo B.3.13**).

Tablo B.3.13: 6. Bölge Yat Talep Tahmini

6.Bölge (Marmara)			
Yıllar	**Kötümser**	**Ortalama**	**İyimser**
2015	118	124	130
2020	181	195	209
2025	279	308	337
2030	429	486	543

6. Bölgedeki yat sayısındaki gelişme **Grafik B.3.8**'de gösterilmiştir. Doğal, tarihsel ve arkelojik değerlere sahip bölge bugüne kadar kullanılamayan önemli bir turizm potansiyeline sahiptir. Söz konusu potansiyelin kullanılabilmesi durumunda turizmdeki gelişmeye paralel olarak bölgedeki yat sayısı ve trafiği de analiz sonuçlarının üzerinde artış gösterebilecektir.

Grafik B.3.8: 6. Bölgedeki Yat Talep Tahmini



7. Bölge Karadeniz'i kapsamakta olup, bölgede turizm hızlı bir gelişme göstermektedir. Bölgedeki yat turizmini geliştirmek amacı ile Trabzon yat limanının altyapı inşaatı geçekleştirilmiştir. Ancak bölgedeki yat sayısı çok düşük olup, sayısal tahminleme çalışmalarında bu bölge dikkate alınmamıştır.

8. Bölge İstanbul ve çevresini kapsamaktadır. Söz konusu bölgede bulunan 4 adet yat limanının toplam kapasitesi 2,530 yattır (**Tablo B.3.14**). Bölgede Ataköy Marina (800 yat) ve Kalamış Marina (1,230 yat) olmak üzere iki adet büyük ölçekli yat limanı bulunmaktadır.

Tablo B.3.14: 8.Bölgedeki (İstanbul)Yat Limanları ve Kapasiteleri

	Yat Limanı	Kapasite
1	Ataköy Marina	800
2	SETUR Kalamış	1,230
3	Büyükçekmece Marina	150
4	Kumburgaz Marina	350
Toplam		2,530

Bölge yat turizmi açısından en önemli bölgelerden birisi olup 2030 yılı için ortalama bir senaryo ile bölgedeki yat sayısı 6,760 yat olarak hesaplanmıştır (**Tablo B.3.15**).

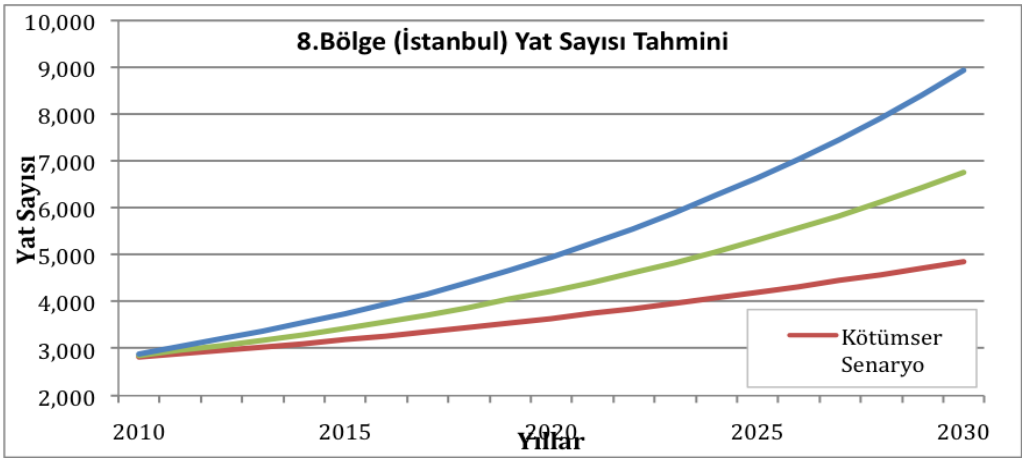
Tablo B.3.15: 8. Bölge Yat Talep Tahmini

8.Bölge (İstanbul - Marmara)			
Yıllar	**Kötümser**	**Ortalama**	**İyimser**
2015	3,191	3,430	3,723
2020	3,644	4,223	4,934
2025	4,193	5,302	6,618
2030	4,857	6,760	8,938

8. Bölgedeki yat sayısındaki gelişme **Grafik B.3.9**'da gösterilmiştir. İstanbul bölgesi dünya turizm kentlerinden birisidir. Sahip olduğu turistik değerler ile bu özelliğini gelecekte de devam ettirecektir. Bölgedeki yat sayısını artıracak önemli bir hususta Türkiye'nin en yüksek nüfusa sahip ili olması ve sosyo-ekonomik özellikleri nedeniyle yat sahipliği oranının gelecekte yükselebilecek olmasıdır. Kapasite artışını karşılayacak yatırımlar gerçekleştirilmesi durumunda bölgenin önemli bir atılım göstermesi beklenmektedir.

Akdeniz'de toplam bağlama kapasitesi 500 bin teknenin üzerindedir. Aynı bölgedeki yat sayısı ise 700 bin yatı aşmış durumdadır. Toplam yat bağlama kapasitesi için Türkiye'nin oranı %5'in altındadır. Toplam yat sayısı dikkate alındığında ise Türkiye'de yerli ve yabancı bayraklı yat sayısının Akdeniz'deki toplam yat sayısına oranı %2.5'dir. Doğu Akdeniz'i göz önüne aldığımızda söz konusu değer %5'i biraz aşmaktadır.

Grafik B.3.9: 8. Bölgedeki Yat Talep Tahmini



B.3.2. Akdeniz'deki Olası Gelişmeler Altında Farklı Gelişim Senaryolarının İncelenmesi

Akdeniz'deki yat sayısı yılda ortalama 50 bin kadar artmaktadır. Söz konusu artışın önümüzdeki yıllarda da devam etmesi beklenmektedir. Ortalama bir projeksiyon ile 2015 yılına kadar Akdeniz'deki yat sayısının 1 milyonu aşması beklenmektedir. Türkiye'nin mevcut %2.5 lik pazar payını devam ettirmesi durumundan 2015 yılı için ulaşılacak yat sayısı ancak 25 binin biraz üzerine çıkabilecektir. %5'e çıkması durumunda 50 bin, %7'ye çıkması durumunda ise 70 bine çıkması beklenmektedir. Ancak yaratılacak ilave kapasite ile söz konusu talebe ulaşmak mümkün olabilecektir. Bölgedeki yat sayısındaki doğrusal artışın Türkiye'ye aynı oranda yansıması, yat limanı bağlama kapasite artışı kadar turizm cazibe merkezlerinin artması, doğal, tarihi ve kültürel zenginliklerin korunması ile mümkündür.

Günümüzde deniz teknolojisindeki gelişme, denizcilik bilgi ve becerisinin artması yat hareketliliğini arttırmıştır. Artık günümüzde amatör yatçılar bile uzun mesafeli seyirleri gerçekleştirebilmektedir. Bu sayede coğrafi olarak birbirine yakın olmayan yat limanları arasında bile yat trafiği oluşmaya başlamış, bu sayede Akdeniz tek bir pazar haline gelmiştir. Daha önceki yıllarda Batı Akdeniz yat hacmi Ege ve Doğu Akdeniz'den ayrı olarak değerlendirilirken günümüzde birlikte değerlendirilmektedir. Dolayısı ile gelecekte Akdeniz yat turizmi pazar payımızın her %1'lik artışı 10 bin yatlık bir artışa karşılık gelmektedir. Söz konusu artış ile en iyimser yaklaşım kapsamında, 500 yatlık 20 adet yat limanına karşılık gelmektedir. Dolayısı ile gelecekte yeni yat limanlarının yapımı kadar mevcut yat limanlarımızın da kapasitesinin arttırılmasını zorunlu kılmaktadır.

Kıyılarımızın kullanım şekilleri göz önüne alındığında, yoğun yapılaşma ve farklı kullanım şekilleri, çok sayıda yat limanının gerçekleştirilmesini mümkün kılmamaktadır. Genel bir strateji olarak mevcut yat limanlarımızın altyapı imkânlarının arttırılarak, hizmet kalitesinin arttırılması yolu ile yat turizmi gelirlerimizin arttırılması hedeflenmelidir.

B.3.3. Balıkçı Barınaklarının Yat Barınağı Olarak Kullanılması

Kıyı balıkçılığı karakterini taşıyan ülkemizin, deniz ürünleri sektöründe üretimi etkileyen alt yapılarının başında balıkçı barınakları, barınma yerleri ve çekek yerleri gelmektedir. Bu yapılar, denizlerimizde kısa ve uzun süreli avcılık yaparak su ürünleri artışını sağlayan, her

büyüklükteki balıkçı teknelerinin ihtiyaçlarına cevap veren, av araç ve gereçlerinin geliştirilmesine, üretim artışı ile pazarlamanın bir bütünlük içinde yürütülmesine imkân veren alt yapı tesisleridir. Bu tesislerin detaylı tanımlamaları şöyledir:

Balıkçı barınağı veya balıkçı limanı; her boy ve her su kesimindeki balıkçı teknelerine hizmet vermek amacı ile dalgakıranlarla korunmuş, yöre balıkçılarına yetebilecek büyüklükte basen ve kara alanına sahip, yükleme, boşaltma, bağlama rıhtımları ile içme suyu, elektriği, saha aydınlatması, ağ kurutma sahası, tekne bakım ve onarım tesisi, balıkçı lokali, soğuk hava deposu, buz üretim tesisi ve deniz ürünleri pazarlama ve satış yerleri bulunan kıyı yapılarıdır.

Barınma yeri; çeşitli boy ve su kesimindeki balıkçı teknelerinin kötü hava şartlarında veya ihtiyaç duydukları zaman barınmaları amacı ile dalgakıranlarla çevrilmiş, teknelerin manevra yapabilecekleri kadar su alanı ve derinliğe sahip, faydalanan teknelerin bağlanarak belli zamanlarda konakladıkları, balıkçı barınaklarında görülen önemli alt ve üst yapı tesisleri bulunmayan kıyı yapılarıdır.

Çekek yeri; balıkçı barınakları veya limanlarının içinde veya küçük bir kıyı tesisini koruma amacıyla mahmuzun koruduğu kıyıda veya dalga tesiri olmayan koy, göl ve nehirlerde inşa edilen, balıkçı teknelerinin bakım-onarım işleri için karaya alınmasına imkân sağlayacak kumsal veya betonlanmış eğimli alanlara ve donanıma sahip kıyı yapılarıdır (Acara, 1997).

Balıkçı barınakları; ticari limanlardan farklı olarak çabuk bozulabilen ürünlerin çıkarıldığı, bu ürünlerin çabuk değerlendirilmesinin ve pazarlanmasının gerekli olduğu, av bölgesinin balıkçılık karakteri ile uyumlu limanlar olup, kapasiteleri mevcut ve gelecek yılların talepleri ile dengelenen, balıkçılık faaliyetlerinin odak noktalarıdır. Avcı gemileri, balıkçı barınaklarından av bölgelerine giderek avlanır ve elde edilen ürünler söz konusu odak noktalarından pazarlama kanallarına ve oradan da tüketicilere ulaştırılır.

Balıkçı barınaklarının, yanaşma yerlerinin ve üst yapı imkânlarının; balıkçı teknelerinin üretim, değerlendirme ve pazarlama faaliyetlerini süratle yapmasına imkân sağlayacak düzeyde olması gerekmektedir. Bu nedenlerle balıkçı barınaklarının planlanmasında yer seçimi, yanaşma yeri büyüklüğü ve basen genişliği gibi ölçütlerin bu faaliyetlerle uyumlu olması gerekmektedir. Balıkçı barınaklarının etkili ve yeterli olabilmesi için bölgede 24 saat hizmet vermesi gereklidir. Ticari baskı ve ürünün çabuk bozulabilir olması, ürünün açık arttırmaya bir kaç saat gibi kısa bir sürede sunulmasını ve pazarlanmasını gerektirmektedir.

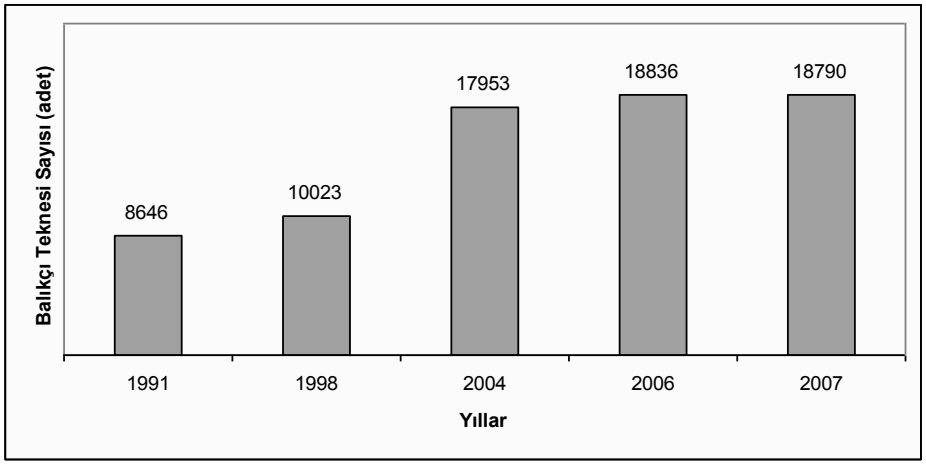
Bu tesislerin yapılacağı yerin seçiminde dikkate alınacak ölçütler ve yer seçimi öncelikleri şunlardır:

- Elde edilecek su ürünlerinin değerlendirilmesini ve pazarlanmasını bütünlük içinde sağlayacak nitelikte olması,
- Balıkçı nüfusunun çoğunlukta bulunduğu yerleşim merkezine yakın mesafede bulunması,
- Avlanma alanlarına yakın olması ve dolayısı ile üretim artışını sağlayabilmesi,
- Yöredeki mevcut av araç ve gereçlerin iyi durumda ve yeterli düzeyde bulunması,

- Pazarlama ve üretim giderlerinde ürünlerin taşıma giderlerinin en düşük düzeyde olmasının sağlanması,
- Çevresel etkileşim bakımından olumsuz bir durum yaratmaması,
- Su ürünleri kaynaklarının koruma, kontrol ve muhafaza hizmetlerinin etkinlikle yürütülmesini temin etmesi,
- Aynı amaçla inşa edilmiş mevcut bir kıyı tesisine gerekli uzaklıkta olup azami kullanımının sağlanması,
- Yol, su ve elektrik gibi altyapı ihtiyacının tesise ekonomik olarak sağlanması,
- İnşaatın yapılacağı kara ve su alanının topoğrafik durumunun uygun ve maliyetinin ekonomik olması,
- Projenin sosyal ve ekonomik yönden su ürünleri sektöründeki gelişmeye katkıda bulunması,
- Projenin o bölgedeki balıkçılık faaliyetleri için bir odak noktası niteliğinde olması (Acara, 1997).

1980 yılından sonra, balıkçı teknelerinin sayı, boy ve motor güçlerinde önemli artışlar görülmüştür. Türkiye'de 1991 yılında 8,646 olan tekne sayısı, yıllık ortalama %2'lik bir artışla 1998 yılında 10,023'e ulaşmıştır. 2007 yılındaki toplam tekne sayısı ise 18,790 adettir (**Grafik B.3.10**).

Grafik B.3.10: Balıkçı Teknesi Sayıları (Tarım ve Köyişleri Bakanlığı, 2008)



Balıkçı teknelerinin %83'ü kıyı balıkçılığı yapan 5-12 metre boy aralığındaki teknelerden oluşur. Bu teknelerin üretimdeki payı %10 civarındadır. %90'lık üretimi sağlayan teknelerin boyları ise 18-65 metre boy aralığındaki gırgır ve trol tekneleridir. Boyu 20 metrenin üzerinde olan balıkçı gemilerinin %50'sinden fazlası Karadeniz'de avlanan gırgır ve trol teknelerinden oluşmaktadır.

2006 yılı verilerine göre balıkçılık faaliyetlerindeki en önemli alt yapı olan 170 adet balıkçı barınağının %35'i Karadeniz bölgesinde bulunmaktadır. Türkiye'de toplam 279 adet olan

balıkçı yapıları; Karadeniz'de 142, Marmara'da 53, Ege'de 56, Akdeniz'de 21, Göller Bölgesi'nde 2 ve Adalar'da 5 adet olmak üzere dağılmıştır (**Tablo B.3.16**)

Tablo B.3.16: Balıkçı Kıyı Yapılarının Bölgesel Dağılımı

Bölge	Balıkçı Barınağı (adet)	Barınma Yeri (adet)	Çekek Yeri (adet)	Toplam
Doğu Karadeniz	28	11	64	103
Batı Karadeniz	30	4	5	39
Marmara	43	9	1	53
Kuzey Ege	21	3	-	24
Güney Ege	24	8	-	32
Batı Akdeniz	7	3	-	10
Doğu Akdeniz	10	1	-	11
Göller Bölgesi	2	-	-	2
Adalar	5	-	-	5
Toplam	**170**	**39**	**70**	**279**

Kaynak: Tarım ve Köyişleri Bakanlığı, 2008

Ülkemiz denizlerinde kıyı uzunlukları Karadeniz'de 1,695, Marmara'da 927, Ege'de 2,805 ve Akdeniz'de 1,839 olmak üzere toplam 7,266 km'dir. Buna adaların kıyı uzunlukları olan 1,067 kilometre de eklenirse kıyılarımızın toplam uzunluğu 8,333 km'ye ulaşır.

Bu bilgilere dâhilinde; denizlerimizde ortalama olarak balıkçı yapılarının birbirine uzaklığı Karadeniz'de 12 km, Marmara'da 17 km, Ege'de 50 km, Akdeniz'de 88 km ve adalarda 213 km olmak üzere genel ortalama 30 km olarak bulunur (**Tablo B.3.17**).

Tablo B.3.17: Balıkçı Kıyı Yapılarının Birbirlerine Olan Ortalama Uzaklıkları

Bölge	Kıyı Uzunluğu (km)	Balıkçı Barınağı (adet)	Barınma Yeri (adet)	Çekek Yeri (adet)	Toplam	Ortalama Uzaklık (km)
Karadeniz	1,695	58	15	69	142	12
Marmara	927	43	9	1	53	17
Ege	2,805	45	11	-	56	50
Akdeniz	1,839	17	4	-	21	88
Adalar	1,067	5	-	-	5	213
Toplam	8,333	168	39	70	277	30

Türkiye Turizm Stratejisi 2023'de; mevcut ve projelendirilen yat limanlarına ilave olarak ülkemizde bulunan 200'ü aşkın balıkçı barınağı potansiyelinden faydalanılması ve her 30~35 deniz milinde bir olmak üzere yat turizmine hizmet verebilecek şekilde düzenlenmeleri önerilmektedir. Bu çerçevede Marmara ve Karadeniz'de bulunan balıkçı barınaklarının yat turizmine kazandırılmasına yönelik yasal düzenlemeler gerçekleştirilebilir. Yat turizmine yönelik fizibilite ve uygulama projeleri hazırlanacak balıkçı barınakları şunlardır:

1. Enez balıkçı barınağı + yat limanı,
2. Şarköy balıkçı barınağı + yat limanı,
3. Avşa balıkçı barınağı + yat limanı,
4. İğneada balıkçı barınağı + yat limanı,
5. Kıyıköy balıkçı barınağı + yat limanı,
6. Şile balıkçı barınağı + yat limanı,
7. Akçakoca balıkçı barınağı + yat limanı,
8. Amasra balıkçı barınağı + yat limanı,
9. Cide balıkçı barınağı + yat limanı,
10. İnebolu balıkçı barınağı + yat limanı,
11. Sinop balıkçı barınağı + yat limanı,
12. Gerze balıkçı barınağı + yat limanı,
13. Yakakent balıkçı barınağı+yat limanı,
14. Samsun balıkçı barınağı + yat limanı,
15. Yalıköy balıkçı barınağı + yat limanı,
16. Fatsa balıkçı barınağı + yat limanı,
17. Efirli balıkçı barınağı + yat limanı,
18. Giresun balıkçı barınağı + yat limanı,
19. Görele balıkçı barınağı + yat limanı,
20. Trabzon balıkçı barınağı + yat limanı,
21. Of balıkçı barınağı + yat limanı,
22. Rize balıkçı barınağı + yat limanı,
23. Fındıklı balıkçı barınağı + yat limanı,
24. Hopa balıkçı barınağı + yat limanı

B.3.3.1. Balıkçı Barınaklarının Yat Barınağı Olarak Kullanılması İçin Asgari Koşullar

Yat turizminde, devamlı yer değiştiren, hemen her gece bir başka limanda veya koyda kalmak isteyen yatçıların sayısı yüksektir. Yatçılar kısa süreli bağlanmak durumunda bile, ücretlerin fazla olması nedeniyle yat limanlarına girmekten çoğunlukla kaçınmakta ve koylarda gecelemeyi yeğlemektedirler.

Bu koşullarda balıkçı barınakları, marinalar yanında yerli ve yabancı yatçılara alternatif bağlanma olanakları ile hizmet verebilmeli, “Yat Barınağı (3 Çıpalı) ” veya “Yat ve Balıkçı Barınağı” olarak planlanmalıdır. Fiziksel olarak yat limanlarına dönüştürülme olanağı olan bazı balıkçı barınakları ise sadece yat limanı olarak işletmelidir.

Balıkçı barınaklarının yat barınağı olarak kullanılmasının planlanması sürecinde sabit bina yerine daha basit ve taşınabilir binalar yapılması işletme özellikleri değişkenliğine koşut olarak hareket etme olanağını sağlayacaktır.

Balıkçı barınaklarından yatların da yararlanabilmesi için bazı temel ve asgari şartların yerine getirilmesi gerekmektedir. Bunlar;

- Uygun boy ve genişlikte rıhtım
- Su musluğu
- Elektrik panosu
- Telefon
- Temizlik
- Koruma (güvenlik)

Barınak veya yat limanları arasında günlük seyir mesafesi ortalama **30~35 mil** (~55~65km) civarındadır ancak ilk aşamada denenmek üzere Karadeniz'de seyir mesafesi **60 mil** (~111 km) civarında kabul edilebilir.

Karadeniz ve Doğu Akdeniz kıyılarımızda yat turizmi ile ilgili olarak kayıtlara geçmiş veri bulunmamaktadır. Veri yokluğu nedeni ile bu bölgelerimiz için tahmin yapılması olasılığı düşüktür. Ancak bu bölgelerin coğrafi, doğal ve tarihi zenginliklerini değerlendirmek ve yat turizmi açısından çekici hale getirmek gerekmektedir. Bu nedenle bu aşamada yatların kullanabileceği fiziksel olarak uygun balıkçı barınaklarının değerlendirilmesi gerekmektedir.

Ülkemizde özellikle Karadeniz kıyılarında çok sayıda balıkçı barınağı bulunmaktadır. Ülkemizin deniz turizminden gerekli payı alması için Karadeniz, Marmara ve Akdeniz'de bulunan balıkçı barınaklarının yat turizmine kazandırılması planlanmalıdır. Mevcut balıkçı barınaklarının yat barınağı olarak kullanılabilmesi için yatların yanaşmasına olanak verecek fiziki boyutlarının ve geri saha hizmetlerinin asgari koşulları sağlaması gerekmektedir. Bu koşullar;

Fiziki boyutlar;

Liman Girişi: Tüm liman girişleri rüzgar, dalga ve akıntı etkisi altındadır. Limana giriş yapan tekneler bu doğal olaylardan en az şekilde etkilenmelidir. Bu nedenle yat limanları için liman giriş kanalı genişliği en az 30 m olmalıdır.

İç Kanal Genişliği: İç Kanal Genişliği en az 20 m veya 1.5 L olarak önerilmektedir. **L en büyük teknenin boyudur.**

Seyir Kanalı: Seyir kanalı genişliği en az 1.5 L olmalıdır. Seyir kanal genişliği; karşılıklı iskelelere bağlanmış teknelerin iskeleye en uzak noktaları arasındaki temiz açıklık olarak seçilmelidir.

Minimum İskele ve Parmak İskele Genişlikleri: Yüzer iskele için iskele üst kotu 50 cm olabilir. Emniyetli bağlanma için koç boynuzu, baba ya da halkalar yerleştirilmelidir. Minimum iskele genişlikleri Tablo B.3.18'de gösterilmektedir.

Tablo B.3.18: Minimum İskele ve Parmak İskele Genişlikleri

Tekne Uzunluğu (m)	Parmak İskele Genişliği (m)
9 metreye kadar	0.65
10-12	1.0
13-15	1.4
16-20	2.0
20 metreden uzun	2.5

Liman İçi Dalga Koşulları: Liman içinde dalga yüksekliği 30 cm olmalı; 50 yıllık yinelenme dönemi için dalga yüksekliği 40 cm'i aşmamalıdır.

Su derinlikleri: Teknelerin emniyetli yanaşabilmesi için liman içi su derinliği en az; tekne su çekimi+ 0.5 m olmalıdır. Tekne boyları **Tablo B.3.19'**da verilmiştir.

Tablo B.3.19: Tekne Boyları ve Su Çekimleri

Tekne Boyu L (m)	Tekne Su çekimi (m)	
	Motor yat	Yat
8	1.2	1.8
10	1.3	2.1
12	1.4	2.4
15	1.5	2.5
20	2.0	2.8
25	2.5	3.0

Su Temini: Her palamar bağlama yerine 20 m için sağlığa uygun ve yeterli içme suyu için hortum bağlama ucu yahut musluk bulundurulmalıdır.

Elektrik Temini: Tüm palamar yerlerinde elektrik çıkış prizleri olmalıdır. Genellikle Uluslararası Elektrik komisyonu (I.E.C.) gereksinimleri ve BS4343 çıkış prizleri 16 amp 220/240 volt versiyonu ile uyumlu olarak kullanılmalıdır.

Özellikle yeni marina inşa edilirken farklı büyüklükte olan bütün botlar için bir elektrik prizi çıkışının sağlanması tavsiye edilir.

Marina Işıklandırması: Aydınlatılması Gereken Alanlar

- Yol şeritleri, yollar ve pontonlar gibi trafik rotası
- Depo arazi bölgeleri
- Bütün geçit yokuşları, köprüler, rıhtımlar aydınlatılmalıdır.

B.3.3.2. Balıkçı Barınaklarında Teorik Yat Kapasitesi Hesap Yöntemi

Bir yat limanında yat kapasitesi (C), aşağıda verilen bağıntı ile hesaplanır:

C = Np + Nt + Nr

Burada;

Np : limanda sürekli kalan yat sayısı

Nt : limanda kısa süre kalan yat sayısı

Nr : bakım onarımda olan yat sayısı

Su alanı:

Gerekli olan su alanı, SB, ise

SB = 110 Np veya SB = 80 C

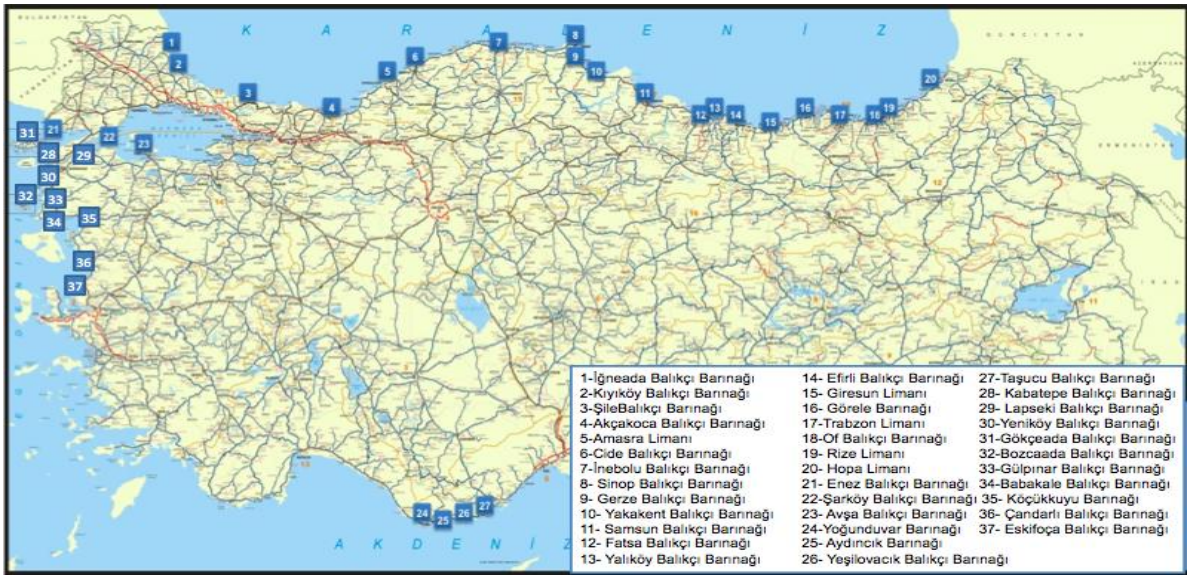
hesaplanır. SB su yüzeyi alanı ve C yat limanında yat kapasitesi olarak tanımlanır.

Gerekli olan su alanı ise büyük yatlar için yaklaşık yat başına, 130 m^2, ortalama ve küçük yatlar için ise yat başına, 80m^2, alınabilir.

Mevcut balıkçı barınakları için teorik yat kapasitesi hesabı yapılırken bir yat için gerekli alan 130 m^2 kabul edilmiştir. Teorik yat kapasitesi hesaplanırken balıkçı barınaklarının su yüzeyleri hesaplanmış ve teorik yat kapasitesi hesabı için hesaplanan su yüzey alanının yarısı kullanılmıştır. Geri alan veya ardalan ise su alanının yarısı kabul edilmiştir.

Yat Barınağı olarak kullanılacak balıkçı barınaklarının bir bölümü başlangıçta yat yanaşma yeri olarak düzenlenebilir. Bu alanda yatçıların ihtiyacı olan su, elektrik ve güvenlik ile ilgili altyapı çalışmalarının yapılması önerilmektedir.

Ülkemizin Karadeniz kıyılarında yat turizmiyle ilgili önceki yıllara dayanan veri bulunmadığı için talep tahmini yapılamamıştır. Yat turizmi talebinin hareketliliğinin sağlanması için Karadeniz'de hâlihazırda bulunan balıkçı barınaklarının bu aşamada yat barınağı olarak kullanılması önerilmektedir. Türkiye Kıylarında yat barınması için önerilen balıkçı barınakları haritada gösterilmiş, bu barınakların fiziksel özellikleri EK-6'da verilmiştir. Bu tablolarda ayrıca barınağın önerilen barınaklar zinciri içindeki en yakın barınağa uzaklığı da verilmiştir. Yat kullanımına yönelik düzenlemelerin yapılması önerilen balıkçı barınakları **Şekil B.3.1**'de gösterilmiştir.



Şekil B.3.1: Yat Kullanımına Yönelik Düzenlemelerin Yapılması Önerilen Balıkçı Barınakları

B.3.4. Türkiye İçin Kruvaziyer Deniz Turizmi Kapasite ve Talep Tahminleri

B.3.4.1. Türkiye'de Kruvaziyer Taşımacılığının Tahmini ve Kapasite Analizi

Türkiye'deki kruvaziyer turizminin olduğu limanların kapasiteleri tespit edilmiş ve bulunan değerler yapılan yük tahminleri ile karşılaştırılmıştır. Elde edilen sonuçlara göre Türkiye'nin 4 coğrafi bölgesine yayılmış limanların yolcu elleçlemelerine ait 2009 yılı kapasiteleri toplamı 2.4 milyon yolcudur (**B.3.1**).

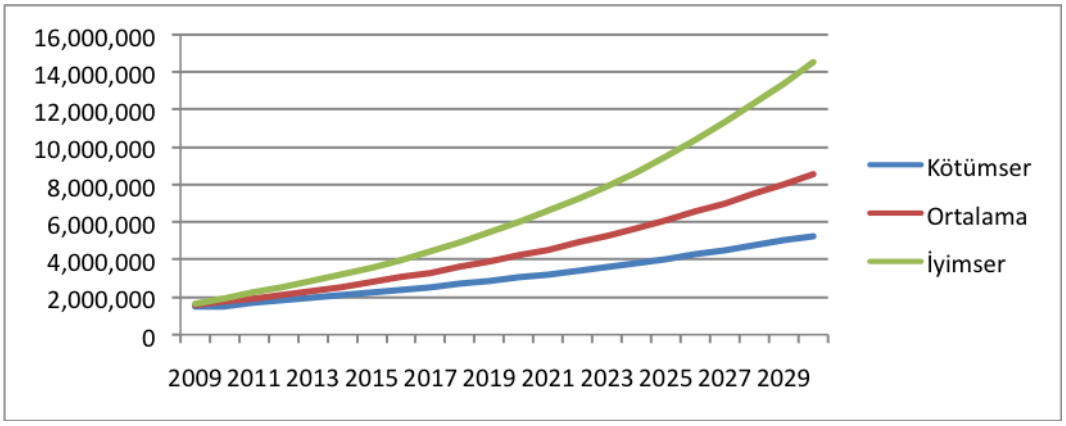
Türkiye'deki limanların yolcu kapasitelerinin hesaplanmasında 2009 yılına ait, limanlar tarafından açıklanan veriler kullanılmıştır. Yolcu elleçleme kapasitesinin tespitinde ise 17 limanın verilerinden yararlanılmıştır. Çalışma kapsamında ayrıca Türkiye limanlarının geleceğe yönelik yolcu tahminleri yapılmış ve tahmin sonuçları belirlenen kapasitelerle karşılaştırılmıştır.

Türkiye'de kruvaziyer turizmine yönelik limanların hizmet verdikleri hinterlantın sosyo-ekonomik göstergeleri ve geçmiş yıllara ait yük trafikleri kullanılarak tahminleri yapılmıştır. **Tablo B.3.20**'de tüm kruvaziyer limanlarının yolcu trafikleri kötümser, ortalama ve iyimser tahminlerle verilmektedir ayrıca **Grafik B.3.11**'de Türkiye'de 2009-2030 yılları arasında yolcu trafiği (kişi) gösterilmiştir.

Tablo B.3.20: Türkiye'de Yolcu Trafiği Tahmini (Kişi)

Yıllar	Kötümser	Ortalama	İyimser
2015	2,201,427	2,765,865	3,514,521
2020	3,004,176	4,179,947	5,934,888
2025	4,008,767	6,069,006	9,461,881
2030	5,245,765	8,559,081	14,539,562

Grafik B.3.11: Türkiye'de 2009-2030 Yılları Arasında Yolcu Trafiği (Kişi)



Tablo B.3.20'ye göre Türkiye'de yolcu miktarı ortalama tahminle 2020 yılında 4,1 milyon, 2030 yılında ise 8,5 milyona ulaşacaktır. Türkiye'nin toplam yolcu kapasitesi incelendiğinde yıllık mevcut yaklaşık 2,4 milyon yolcu kapasitesinin 2014 yılına kadar yeterli olduğu görülmektedir.

B.3.4.2. Türkiye'de Kruvaziyer Taşımacılığının Bölgesel Tahmini ve Kapasite Analizi

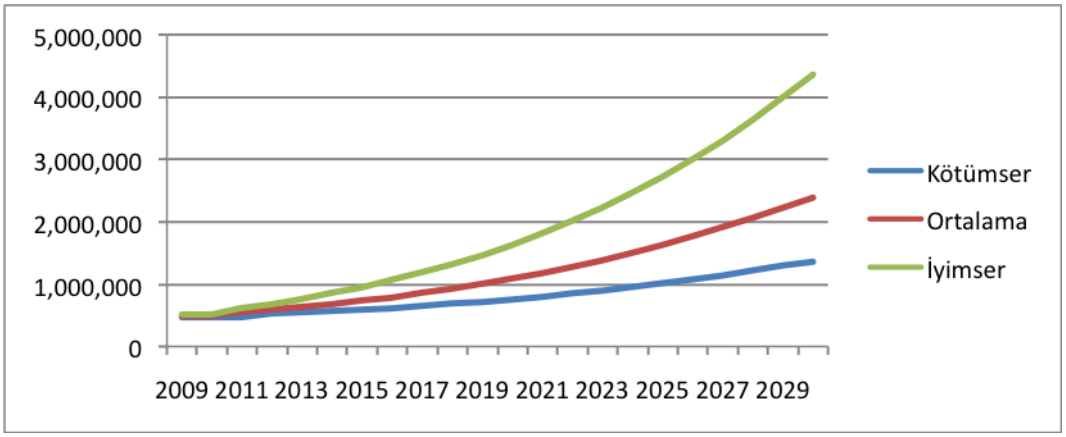
Türkiye'de kruvaziyer turizmine yönelik yolcu taşımalarının geleceğe yönelik tahmini miktarları bölgesele olarak tespit edilmiştir. Marmara bölgesi **Tablo B.3.21**'de, Ege bölgesi **Tablo B.3.22**'de, Akdeniz bölgesi **Tablo B.3.23**'de ve Karadeniz bölgesi **Tablo B.3.24**'de verilmiştir. Buna paralel olarak belirtilen her bölge için sırasıyla 2009-2030 yılları arasında yolcu trafiği (kişi) **Grafik B.3.12**, **Grafik B.3.13**, **Grafik B.3.14** ve **Grafik B.3.15**'de gösterilmiştir.

Tablo B.3.21'e göre Marmara bölgesinde yolcu miktarı ortalama tahminle 2020 yılında 1 milyon, 2030 yılında ise 2,3 milyona ulaşacaktır. Marmara bölgesi kapasitesi incelendiğinde yıllık mevcut yaklaşık 900 bin yolcu kapasitenin 2017 yılına kadar yeterli olduğu görülmektedir.

Tablo B.3.21: Marmara Bölgesinde Yolcu Trafiği Tahmini (Kişi)

Yıllar	Kötümser	Ortalama	İyimser
2015	566,643	723,777	946,125
2020	738,421	1,078,898	1,624,328
2025	999,444	1,618,626	2,709,662
2030	1,358,310	2,386.027	4,359,028

Grafik B.3.12: Marmara Bölgesinde 2009-2030 Yılları Arasında Yolcu Trafiği (Kişi)

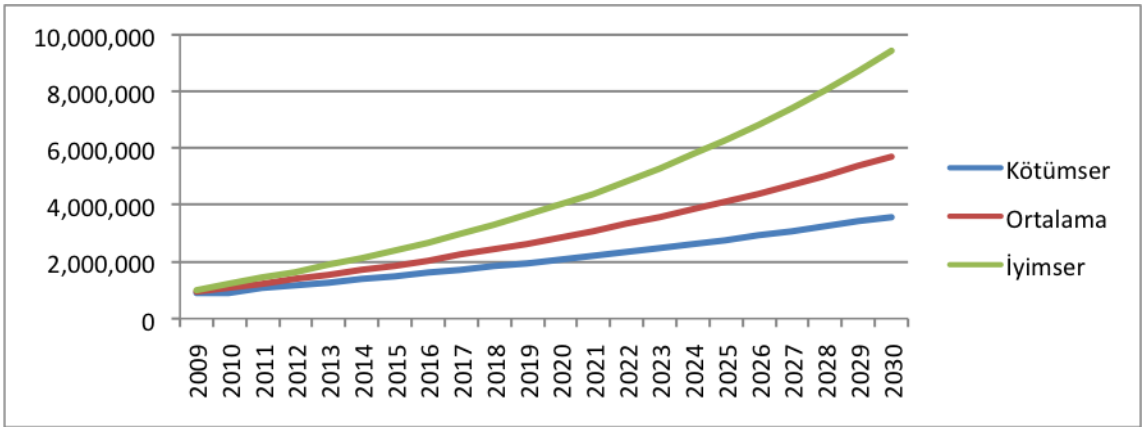


Tablo B.3.22'ye göre Ege bölgesinde yolcu miktarı ortalama tahminle 2020 yılında 2,8 milyon, 2030 yılında ise 5,7 milyona ulaşacaktır. Ege bölgesi kapasitesi incelendiğinde yıllık mevcut yaklaşık 1,3 milyon yolcu kapasitenin acilen geliştirilmesi gerçeği ortaya çıkmaktadır.

Tablo B.3.22: Ege Bölgesinde Yolcu Trafiği Tahmini (Kişi)

Yıllar	Kötümser	Ortalama	İyimser
2015	1,468,234	1,848,310	2,339,185
2020	2,057,948	2,837,166	3,964,805
2025	2,752,141	4,096,046	6,241,388
2030	3,571,309	5,702,232	9,436,306

Grafik B.3.13: Ege Bölgesinde 2009-2030 Yılları Arasında Yolcu Trafiği (Kişi)

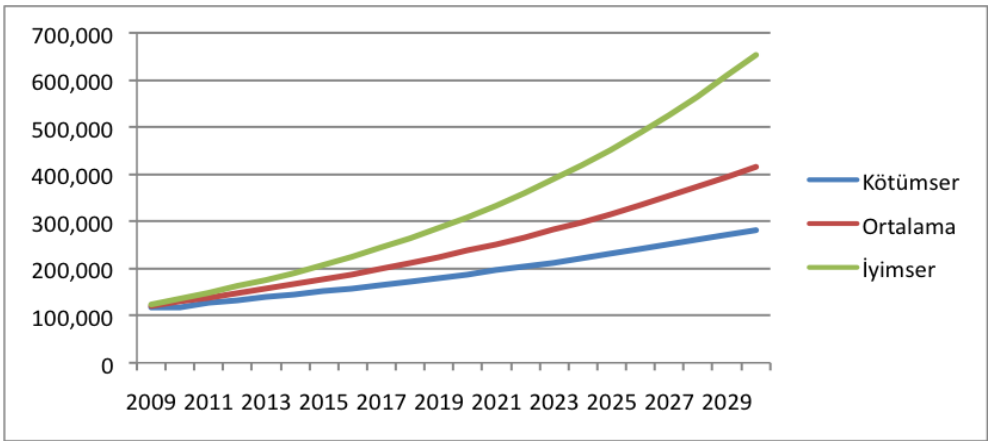


Tablo B.3.23'e göre Akdeniz bölgesinde yolcu miktarı ortalama tahminle 2020 yılında 235 bin, 2030 yılında ise 415 bine ulaşacaktır. Akdeniz bölgesi kapasitesi incelendiğinde yıllık mevcut yaklaşık 200 bin yolcu kapasitenin 2017 yılına kadar yeterli olduğu görülmektedir (**Grafik B.3.14**).

Tablo B.3.23: Akdeniz Bölgesinde Yolcu Trafiği Tahmini (Kişi)

	Kötümser	Ortalama	İyimser
2015	151.274	174.935	205.716
2020	187.161	235.880	306.986
2025	230.080	314.470	450.361
2030	281.307	415.644	653.015

Grafik B.3.14: Akdeniz Bölgesinde 2009–2030 Yılları Arasında Yolcu Trafiği (Kişi)

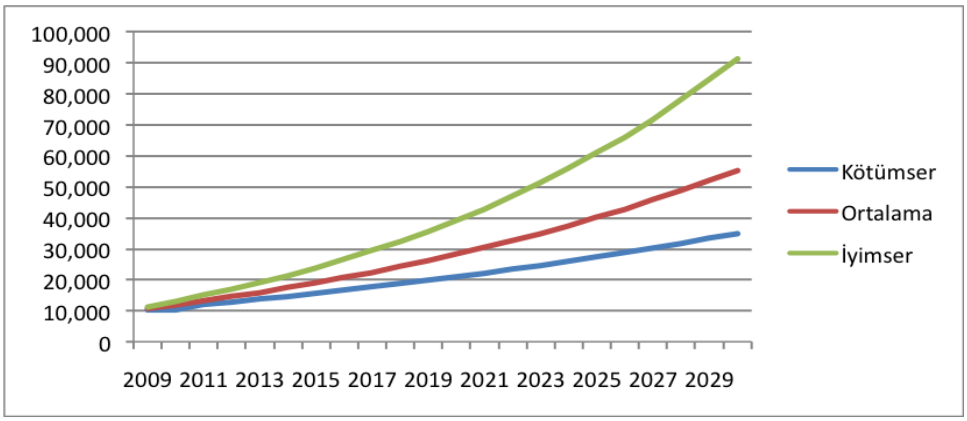


Tablo B.3.24'e göre Karadeniz bölgesinde yolcu miktarı ortalama tahminle 2020 yılında 28 bin, 2030 yılında ise 55 bine ulaşacaktır. Karadeniz bölgesi kapasitesi incelendiğinde yıllık mevcut yaklaşık 30 bin yolcu kapasitenin 2021 yılına kadar yeterli olduğu görülmektedir(**Grafik B.3.15**).

Tablo B.3.24: Karadeniz Bölgesinde Yolcu Trafiği Tahmini (Kişi)

	Kötümser	Ortalama	İyimser
2015	15.276	18.844	23.496
2020	20.646	28.002	38.769
2025	27.103	39.864	60.470
2030	34.838	55.178	91.214

Grafik B.3.15: Karadeniz Bölgesinde 2009-2030 Yılları Arasında Yolcu Trafiği (Kişi)



Bir kruvaziyer limanının ana kruvaziyer limanı olabilmesi için bulunduğu şehrin uluslararası havalimanına sahip olması, şehirde beş yıldızlı oteller bulunması, limanın gelişmiş yolcu terminallerine sahip olması, bölgede yanaşma yerlerinin geliştirilebilmesi için uygun alan bulunması gerekmektedir. Bu koşullar değerlendirildiğinde plan perspektifinde Ana kruvaziyer limanları olarak İstanbul, İzmir ve Antalya ortaya çıkmaktadır. Uğrak limanlar olarak da; Kuşadası, Alanya, Marmaris, Fethiye, Samandağ, Sinop ve Trabzon olarak önerilmektedir. Uğrak limanlar arasında Kuşdası Ana liman olma kategorine yakın durmaktadır.

Tüm kıyılarımızda kruvaziyer liman olabilecek diğer yerler, özellikle "Türkiye Turizm Stratejisi 2023 – Eylem Planı 2007-2013" çalışmasında belirlenenler, 2009-2030 döneminin ileriki yıllarında ortaya çıkacak gelişmelere göre değerlendirilmelidir (**Şekil B.3.2**).



Şekil B.3.2: Türkiye'de Kruvaziyer Turizmin Geliştirileceği Noktalar ve Statüleri

B.4. Ülkesel ve Bölgesel Bazda Yeni Yatırımların Planlanması

B.4.1 Turizm Kıyı Yapılarına İlişkin Mikro Talep Tahminleri - Kapasite Atamaları ve Turizm Kıyı Yapıları Hinterlantları

Turizm Kıyı Yapıları için 2030 yılına kadar yapılacak olan talep tahmini ve bunun yöntemi B.2 ve B.3 bölümleri kapsamında sunulmuştur.

Bu bölümde söz konusu tahminler ayrıntılı bir şekilde anlatılmakta ve tahminlerin mekansal içeriği arttırılarak sunulmaktadır.

Mikro tahminlerin elde edilmesinde izlenen yol aşağıda belirtilen şekildedir.

a. Mikro tahminlerin proje paydaşlarınca benimsenen ve ifade edilen Master Planın "Stratejik Hedefleri"ne uygun olmasına özen gösterilmiştir.

b. Mevcut plan ve projelerden yararlanılması ilke olarak benimsenmiştir. Bu bağlamda; günümüze dek yapılan çalışmalardan yararlanılmış ve bu çalışmaların gerçekleşme düzeyleri araştırılmıştır. Gerçekleşmeyen sayısal ve mekansal hedeflerin ardındaki nedenler ayrıca değerlendirilmiştir. Bu yaklaşımla Master Plana gerçekçilik kazandırılması hedeflenmiştir.

Daha önceki bölümlerde açıklandığı gibi mikro tahminler geleceği açıklamada belirgin özellikler taşıyan farklı bağımsız değişkenlerin kullanımı ile yapılmıştır. Bu bağlamda; mikro tahminler aşağıdakilerin yapılmasına olanak sağlamıştır;

a. Makro tahminler tekrar değerlendirilmiştir. Farklı kısıt faktörlerine göre; makro tahminlerin kötümser, ortalama ve iyimser seçenekleri gözden geçirilmiş, farklı bölgeler için bunların hangilerinin tercih edilebileceği rasyonel şekilde belirlenmiştir.

b. Bölgeler bazında yapılan değerlendirmelerde; gerektiğinde bölgeler arası kaydırmalar yapılmıştır.

c. Mikro tahminlerde dış veri niteliği taşıyan kısıt faktörler göz önüne alınmıştır. Bunlar yasal koruma statülerinden, fiziki gelişme kısıtlarına kadar çeşitlenmektedir.

Mikro tahminler için kıyı bölgelerinin mekansal ayrıntıları değerlendirilirken bazı problemlerle karşılaşılmıştır. Örneğin her bir alt bölge ya da mekansal birimler için istatistiki yöntemler kullanılarak değerlendirme yapılabilecek bir veri tabanı bulunmamaktadır. Bazı bölgelerde, yat kapasiteleri, yanaşan tekne sayısı ve türü, gelen yolcu ve mürettebat sayılarına ilişkin zaman serileri oluşturulamamıştır. Bu durumda, mikro tahminler atama yöntemi ile yapılmıştır.

B.4.1.1 Mikro Tahminlerin Teknik Ayrıntıları ve Varsayımları

Mikro Tahmin Girdileri

Mikro tahmin sürecinde kullanılan belirleyici faktörler, aşağıda maddeler halinde sıralanmaktadır.

a. Turizm ve yat turizmine ilişkin faktörler, liman bazında tekne yanaşma yerleri, iller itibarı ile Kültür ve Turizm Bakanlığı belgeli yatak sayıları, Turizm Alan ve Merkezleri, Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Bölgelerinin yatak kapasiteleri. [1]
b. Demografik faktörler, yerleşmelerin nüfus büyüklüğü.
c. Ekonomik faktörler; örneğin; iller itibarı ile kişi başına düşen GSYH, İstihdam vb.
d. Sosyo-ekonomik faktörler, iller itibarı ile sosyo-ekonomik gelişmişlik endeksi ve sıralaması.[2]

Atama Varsayımları

Mikro Tahminlerde kullanılan varsayımlar stratejik ve teknik varsayımlar olarak ayrıştırılabilir. Bunların ayrıntıları aşağıda sunulmaktadır.

Stratejik Hedeflerin Varsayımlara Yansıması

Master Planın Stratejik Hedefleri, tahminlerin yapılmasında belirleyici olmuştur. Bunlar aşağıdaki gibi özetlenebilir.

a. Türkiye'nin Akdeniz ve Karadeniz havzasında cereyan eden yat turizmindeki payını artırmak, ülke ekonomisine, denizciliğine, istihdam hacmine ve teknolojik gelişimine katkıda bulunmak,
b. Yat Turizmini tüm kıyılarımızda yaygınlaştırmak; bu hedef deniz turizmi ile ilgili hemen hemen tüm çalışma ve planlamalarda yer almaktadır.
c. Akdeniz, Ege ve Karadeniz'de sürdürülebilir kıyı kullanım çeşitliliğini artırmak, yerel ekonomileri çok sektörlü hale getirmek,
d. Turizm ürününü çeşitlendirmek ve yat turizmini desteklemek, bu bağlamda, turizmi yıl boyuna yaymak, farklı turizm ürünleri arasındaki bütünleşmeyi arttırmak,
e. Metropollerin ve diğer yerleşmelerin; turizm, spor ve dinlence (rekreasyon) gereksinmelerini karşılamak; çağdaş kentli yaşamına ve toplumsal gelişmeye katkıda bulunmak,
f. Kent turizminin gelişmesine katkıda bulunmak, yerel çekici özellikleri deniz turizmiyle de desteklemek,
g. Ülke tanıtımına etkin biçimde katkıda bulunmak,
h. Kamuoyunun ve özellikle genç neslin denizcilik, deniz turizmi ve deniz ve su sporlarına ilgisini artırmak; çevre bilinci ve farkındalık sağlamak.

---

[1] Raporun ekinde yer alan Haritalar setinde Harita 1: Türkiye Kıyı Bölgesi Turizm Merkezleri, Alanları ve Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Bölgeleri "nde kıyılarımızda bulunan Bu statüdeki alanlar gösterilmiştir. Ayrıca; Harita 2: "İl Bazında Kıyı Kesimlerinde Yer Alan Turizm Merkezleri, Alanları ve Kültür ve Turizm Koruma Gelişme Bölgelerinde Planlanan ve Mevcut Yatak Kapasiteleri" ve Harita 3'de Öngörülen Turizm Alan ve Merkezlerinin onay tarihlerini ve iller İtibarı ile dağılımı sunulmaktadır.

[2] Devlet Planlama Teşkilatı tarafından yapılan İller itibarı ile Sosyo-ekonomik Gelişmişlik Endeksi Harita: 4'de sunulmuştur.

Yukarıda bir kısmı özetlenen hedef cümleleri, tüm Türkiye kıyılarında yatçılığın ve deniz turizminin, özellikle yat turizminin geliştirilmesini ön plana çıkarmaktadır.

Günümüzdekinden farklı olarak tüm denizlerimize ve boğazlarımıza kıyısı olan illerimizin; türü, niteliği, büyüklük ve kapasiteleri farklı olmakla birlikte, yat turizmine hizmet sunacak biçimde en az bir kıyı yapısına kavuşturulması ilke olarak kabul edilmiştir.

Teknik Ayrıntı ve Varsayımlar

Teknik yaklaşımın başında, bu atama yoluyla kapasite tayinlerinin kuramsal olarak bir uyarlama olduğunun ve öznel değerler taşıyabileceğinin altı çizilmektedir. Bununla birlikte; bu çalışmada gerek varsayımlar ve gerekse hesaplamalar olabildiğince nesnel ölçütlerle yapılmıştır.

Teknik varsayımlar aşağıda açıklanmıştır.

a. Deniz Turizmi Tesisine olan gereksinme, o yerin turizme konu olabilecek doğal ve kültürel envanterinin bir işlevidir. Bu bağlamda;

    a.1. Mevcut belgeli yatak sayıları,

    a.2. İlan edilmiş bulunan Turizm Alan ve Merkezleri ile Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Bölgelerindeki yatak kapasiteleri tekne bağlama yeri talebi ile doğru orantılıdır.

b. Bağlama yer kapasitesi, ekonomik ve toplumsal gelişmişlik düzeyi ile doğru orantılıdır. Bu bağlamda kapasite;

    b.1. İlin sosyo-ekonomik gelişmişlik düzeyi ile doğru orantılıdır. İlin sosyo-ekonomik gelişmişlik endeksi ve ilin sıralaması belirleyicidir.

    b.2. İstihdam büyüklüğü, ekonomik eylemlere katılma oranı, örneğin, işgücü/nüfus değerleri ile tekne adedi ve yanaşma yeri arasında doğru ilişki bulunmaktadır.

    b.3. İlde kişi başına düşen milli gelir ile yanaşma yeri talebi arasında doğru ilişki bulunmaktadır.

c. Bağlama yeri başına düşen kişi sayısı bir diğer etmendir. Gelecekte ekonomik kalkınmaya ve talep büyümesi ve çeşitlenmesine da bağlı olarak, kişi başına düşen bağlama yeri adedi artacaktır.

d. En küçük ilde bile yat yanaşma yeri olmasa da, yaklaşık 50 teknelik bir bağlama ihtiyacı veya potansiyeli bulunmaktadır.

Bu varsayımlarla yapılan hesaplamalar, yanaşma yer tahminlerini belirleyici parametreler kullanarak kestirimlerde bulunmak ve sonra da bunları normalize etmek biçimindedir. Yukarıdaki varsayımlarda açıklanan bazı parametreler referans olarak alınmış, hesaplamalara dahil edilmemiştir.

B.4.1.2 Mikro Tahmin Sonuçları

Deniz turizminin geliştiği ve turizm kıyı yapılarının yoğunlaştığı Muğla ve Aydın illerimizin dışında kalan illerde; yaklaşık 20,000 yanaşma tekne yerinin yukarıda açıklanan stratejiler doğrultusunda tesis edilebileceği ortaya çıkmaktadır. Bunlar, metropollerde (örneğin; büyükşehir statüsüne sahip; İstanbul, İzmir, Kocaeli, Antalya, Mersin ve Samsun anakentlerinde) ve kıyı kentlerinde, hem yerel gereksinmeleri karşılamak ve hem de kent turizmine katkıda bulunmak stratejileridir.

Mikro tahminlerin girdileri ve elde edilen sonuçları **Tablo B.4.1**'de sunulmaktadır. Bu hesaplamalar ilerde makro tahmin verileri olarak kullanılarak gözden geçirilecek ve normalize sonuçlara ulaşılacaktır. Ancak bu süreçte değişikliklerin minimal olacağı ve sayısal mertebesinde bir değişiklik görülmeyeceği sanılmaktadır. Bu hesaplamalara göre iller itibarı ile en büyük kapasiteler Antalya, İstanbul ve İzmir'de ortaya çıkacaktır.

Bu illerden Antalya'nın Türkiye'nin en önemli turizm destinasyonu olduğu göz önünde tutulursa yatçılar için de bir tercih yeri olacağı açıktır. Antalya, sahip olduğu Uluslararası Havalimanı ve ayrıca uluslararası trafiğe açılması için çalışmalar yapılan Gazipaşa Havaalanı ile üstünlüğünü artırmaktadır.

İstanbul'un tüm Akdeniz ve Karadeniz havzalarının en büyük yerleşmesi, daha doğru bir deyimle kentsel bölgesidir. İstanbul, turizm hareketliliği açısından başlı başına bir varış noktasıdır. Ayrıca, Karadeniz'de beklenen yat turizmi gelişimi İstanbul'u olumlu yönde etkileyecektir.

İzmir ise Türkiye'nin 3. büyük metropolüdür ve tüm Akdeniz havzasının en büyük yerleşmelerinden birisidir. İzmir giderek kentsel bölge niteliği kazanma durumundadır. Yakın çevresinde özellikle Manisa ili ile ekonomik ve fiziki bütenleşme içindedir. Bu bütünleşme güneyde Aydın ve giderek Denizli illeriyle de tesis edilmektedir.

Ayrıcalıklı üstünlükleri bulunan yukarıdaki yerleşmeler dışında, anakent niteliği taşıyan ve statü olarak da büyükşehir belediyesine sahip yerleşmelerinde denizlerimizde kıyısı bulunmaktadır. Bunlar; Karadeniz'de Samsun, Marmara'da Bursa ve Kocaeli, Akdeniz'de Mersin büyükşehir belediyeleridir. Ayrıca, kıyısı olmamasına karşın, kıyıya çok yakın olarak konumlanmış diğer anakentler de dikkate alınmıştır. Bunlar Adana ve Sakarya'dır.

Tablo B.4.1: Kentsel Turizmi Geliştirme Stratejisine Göre Deniz Turizmi Kıyı Yapıları Yanaşma Yeri Kapasite Atamaları

İler	2008 Nüfusu Kentsel Nüfus	Mevcut Bağlama Kapasitesi/ Gereksinimi	Yanaşma Yeri Başına Düşen Kişi Sayısı (2008)	2030 Nüfus Tahminleri	Yanaşma Yeri Başına Düşen Kişi Sayısı (2030)	Yat Bağlama Yerine Düşen Nüfus (kişi) (2030)	İşletme ve Yatırım Belgeli Yatak Sayısı	Oran	Turizm Alan ve Merkezleri ile Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Bölgesi Yatak Kapasitesi	Oran	Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Endeksi	Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Sırası
İstanbul	12.569.041	2.519	4.990	17.000.000	**6.814**	2.495	57.123	20,5 %	26.146	4,4%	4,80772	1
Kocaeli	1.392.733	140	9.948	2.153.137	**433**	4.974	2.092	0,8%	750	0,1%	1,94329	4
İzmir	3.206.958	765	4.192	4.957.892	**2.365**	2.096	26.191	9,4%	206.480	34,9%	2,52410	3
Antalya	911.497	1.441	633	1.700.000	**5.375**	316	235.382	84,4 %	378.479	63,9%	0,91480	10
Mersin	807.694	500	1.615	1.248.679	**773**	1.615	5.719	2,1%	15.900	2,7%	0,51934	17
Trabzon	220.860	175	1.262	306.457	**175**	1.751	2.307	0,8%	1.250	0,2%	- 0,19	38
Yalova	91.047	240	379	126.334	**240**	526	194	0,1%	25.000	4,2%	0,93541	9
Diğer İller (*)								0,0%		0,0%		
İller (**)	2008 Nüfusu Kentsel Nüfus	Mevcut Bağlama Kapasitesi/ Gereksinimi	Yanaşma Yeri Başına Düşen Kişi Sayısı (2008)	2030 Nüfus Tahminleri	Yanaşma Yeri Başına Düşen Kişi Sayısı (2030)	Yat Bağlama Yerine Düşen Nüfus (kişi) (2030)	Belgeli Yatak Sayısı	Oran	Turizm Alan ve Merkezleri ile Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Bölgesi Yatak Kapasitesi	Oran	Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Endeksi	Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Sırası
Bursa (Mudanya ve Diğerleri)	994.546	150	6.630	1.537.548	**464**	3.315	6.334	2,3%	19.000	3,2%	1,67890	5
Kırklareli (İğneada ve Diğerleri)	61.880	50	1.238	85.862	**139**	619	532	0,2%	-	0,0%	0,86287	15
Edirne (Enez)	138.222	50	2.764	191.792	**139**	1.382	1.420	0,5%	-	0,0%	0,56234	11
Hatay (İskenderun, Arsuz Samandağ ve Diğerleri)	176.374	150	1.176	244.730	**416**	588	2.050	0,7%	5.000	0,8%	0,19613	16
Samsun	498.365	150	3.322	691.513	**312**	2.215	1.066	0,4%	4.060	0,7%	0,09	29
Adana (Karataş ve Diğerleri)	1.525.115	150	10.167	2.116.194	**416**	5.084	3.402	1,2%	20.000	3,4%	0,94901	32
Tekirdağ	137.962	100	1.380	213.286	**309**	690	694	0,2%	-	0,0%	1,05893	8
Zonguldak	105.979	50	2.120	147.053	**139**	1.060	770	0,3%	-	0,0%	0,45	21
Ordu	132.280	50	2.646	183.547	**104**	1.764	1.008	0,4%	1.400	0,2%	- 0,64	62
Çanakkale	90.653	50	1.813	125.787	**139**	907	4.082	1,5%	49.000	8,3%	0,36924	24
Kastamonu (İnebolu ve Diğerleri)	80.946	50	1.619	112.318	**104**	1.079	717	0,3%	1.300	0,2%	- 0,38	51
Balıkesir/Körfez	111.494	50	2.230	154.705	**139**	1.115	9.584	3,4%	55.886	9,4%	0,56540	15
Rize	91.904	50	1.838	127.523	**104**	1.225	1.009	0,4%	2.000	0,3%	- 0,18	37
Sinop	35.393	50	708	49.110	**104**	472	112	0,0%	450	0,1%	- 0,49	57
Artvin (Hopa ve Diğerleri)	23.527	50	471	32.645	**104**	314	837	0,3%	800	0,1%	- 0,26	43
Giresun	90.034	50	1.801	124.928	**104**	1.200	911	0,3%	500	0,1%	- 0,37	50
Sakarya (Karasu, Kocaali ve Diğerleri)	537.313	100	5.373	1.100.000	**409**	2.687	784	0,3%	12.000	2,0%	0,40404	23
Düzce (Akçakoca, Melen Ağzı ve Diğerleri)	47.999	50	960	66.602	**104**	640				0,0%	-0,27995	45
Bartın (Amasra ve Diğerleri)	47.999	50	960	66.602	**104**	640				0,0%	- 0,42	55
TOPLAM	**24.127.815**	**7.230**	**3.337**	**34.864.243**	**20.029**	**1.741**	**278.914**	100,0 %	**592.025**	100,0%		

(*) Resmi bir Yat Limanı Bulunmayan İllerdir.
(**) Parantez içindekiler muhtemel Turizm Kıyı Yapısına sahip olacak kıyı yerleşmeleridir.

Yukarıda sıralanan illerde yaşayanların 2030 yılına kadar, denizle daha fazla ilişki içinde olacakları, kentsel turizmde atılım yapacakları ve turizm kıyı yapısına gereksinme duyacakları varsayılmıştır.

Tahmin Metodolojisinde belirlenen bölgeler daha önceden Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından yaptırılan Master Planları göz önüne alınarak belirlenmiştir. Bu yöntem, daha önceden hazırlanan Master Planların öngörülerinin gerçekleşme düzeylerinin tespit edilmesinde ve geçmiş çalışmalarla bütünlük sunması açısından önemlidir.

Belirlenen Bölgeler;

1. Bölge: Bodrum-Kaş,
2. Bölge: Çeşme-Bodrum,
3. Bölge: Kuzey Ege,
4. Bölge: Kaş-Gazipaşa,
5. Bölge: Doğu Akdeniz,
6. Bölge: Marmara,
7. Bölge: Karadeniz,
8. Bölge: İstanbul'dur.

B.4.1.3 Diğer Değerlendirmeler Ve Yanaşma Yeri Tahminlerinin Nihai Biçime Sokulması

Mevcut Deniz Turizmi Yapılarına ek olarak Demiryolları, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü (DLH) tarafından hazırlanan projeler bulunmaktadır ve bunlar farklı gelişme aşamalarındadır. Söz konusu projeler, bölgeler ve ulaştıkları aşamalar itibarı ile aşağıda açıklanmıştır.

Devam Eden ve Planlanan Yatırımlar

Yapımı devam eden, ihale aşamasında bulunan ya da planlama süreci devam eden turizm kıyı yapıları aşağıda yer aldıkları yer itibarı ile tablolar halinde sunulmaktadır.

Yapımı Devam Eden Turizm Kıyı Yapıları

Türkiye'de önemli ölçüde kapasite artışı sağlayacak yat limanlarının yapımı devam etmektedir. Bu çalışmalar DLH Genel Müdürlüğü denetiminde sürdürülmektedir Bu yatırımlarla elde edilecek kapasite denizde ve karada 4,840 teknedir (**Tablo B.4.2**).

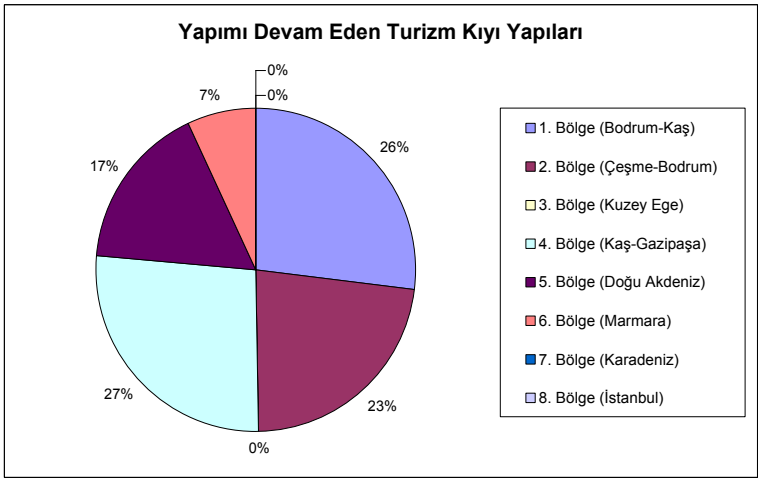
Tablo B.4.2: Yapımı Devam Eden Turizm Kıyı Yapıları

1. Bölgede (Bodrum-Kaş)	Kapasite (Denizde ve Karada)
Datça	350
Dalaman	950
1. Bölge (Bodrum-Kaş) Ara-Toplam	1,300
2. Bölge (Çeşme-Bodrum)	Kapasite (Denizde ve Karada)
2. Bölge (Çeşme-Bodrum) Ara-Toplam	0
3. Bölge (Kuzey Ege)	Kapasite (Denizde ve Karada)
3. Bölge (Kuzey Ege) Ara-Toplam	0
4. Bölge (Kaş-Gazipaşa)	Kapasite (Denizde ve Karada)
Kaş	500
Alanya	450
Gazipaşa	350
4. Bölge (Kaş-Gazipaşa) Ara-Toplam	1,300
5. Bölge (Doğu Akdeniz)	Kapasite (Denizde ve Karada)
Mersin	800
5. Bölge (Doğu Akdeniz) Ara-Toplam	800
6. Bölge (Marmara)	Bağlama Kapasitesi
Yalova	340
6. Bölge (Marmara)	340
7. Bölge (Karadeniz)	Bağlama Kapasitesi
7. Bölge (Karadeniz) Ara-Toplam	-
8. Bölge (İstanbul)	Bağlama Kapasitesi
8. Bölge (İstanbul)Ara-Toplam	-
Genel Toplam	**4,840**

Kaynak: Demiryollar Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü (DLH), 2009, (*) Temmuz 2010 işletmeye alınacaklar

1.Bölge Çeşme-Bodrum ve 2. Bölge Bodrum-Kaş arası, bir diğer anlatımla Güney Ege ve Batı Akdeniz kıyıları yatçılık faaliyetlerinin geliştiği ve ilgili tesislerin yoğunlaştığı kesimlerdir (**Grafik B.4.1**).

Grafik B.4.1: Yapımı Devam Eden Turizm Kıyı Yapıları



Kaynak: Demiryollar Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü (DLH), 2009

İhale Süreci Devam Eden Turizm Kıyı Yapıları

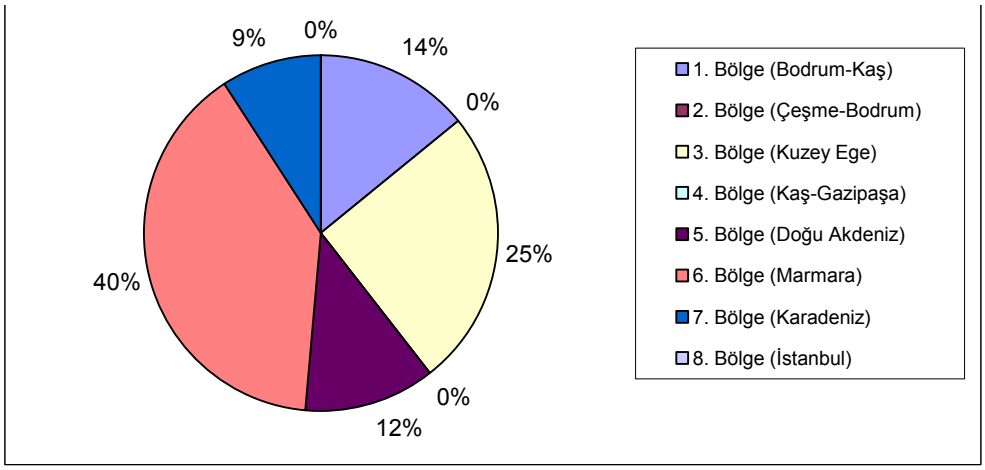
Turizm Kıyı Yapılarının bir kısmı ihale aşamasındadır. Bu yapılar da Ege ve Akdeniz kıyılarında yoğunlaşmışlardır (**Tablo B.4.3 ve Grafik B.4.2**).

Tablo B.4.3: İhale Süreci Devam Eden Turizm Kıyı Yapıları

1. Bölge (Bodrum-Kaş)	Kapasite (Denizde ve Karada)
Ören	350
1. Bölge (Bodrum-Kaş) Ara-Toplam	**350**
2. Bölge (Çeşme-Bodrum)	Kapasite (Denizde ve Karada)
2. Bölge (Çeşme-Bodrum) Ara-Toplam	**0**
3. Bölge (Kuzey Ege)	Kapasite (Denizde ve Karada)
Karaburun	300
Yenifoça	325
3. Bölgede (Kuzey Ege) Ara-Toplam	**625**
4. Bölge (Kaş-Gazipaşa)	Kapasite (Denizde ve Karada)
4. Bölge (Kaş-Gazipaşa) Ara-Toplam	**0**
5. Bölge (Doğu Akdeniz)	Kapasite (Denizde ve Karada)
Kumkuyu	300
5. Bölge (Doğu Akdeniz) Ara-Toplam	**300**
6. Bölge (Marmara)	Bağlama Kapasitesi
Silivri	650
Avşa Adası	325
6. Bölge (Marmara) Ara Toplam	**975**
7. Bölge (Karadeniz)	Bağlama Kapasitesi
Trabzon	225
7. Bölge (Karadeniz) Ara-Toplam	**225**
8. Bölge (İstanbul)	Bağlama Kapasitesi
8. Bölge (İstanbul)Ara-Toplam	**-**
Genel Toplam	**2,475**

Kaynak: Demiryollar Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü (DLH), 2009

Grafik B.4.2: İhale Süreci Süren Turizm Kıyı Yapıları



İmar Planı Aşamasında Bulunan Turizm Kıyı Yapıları

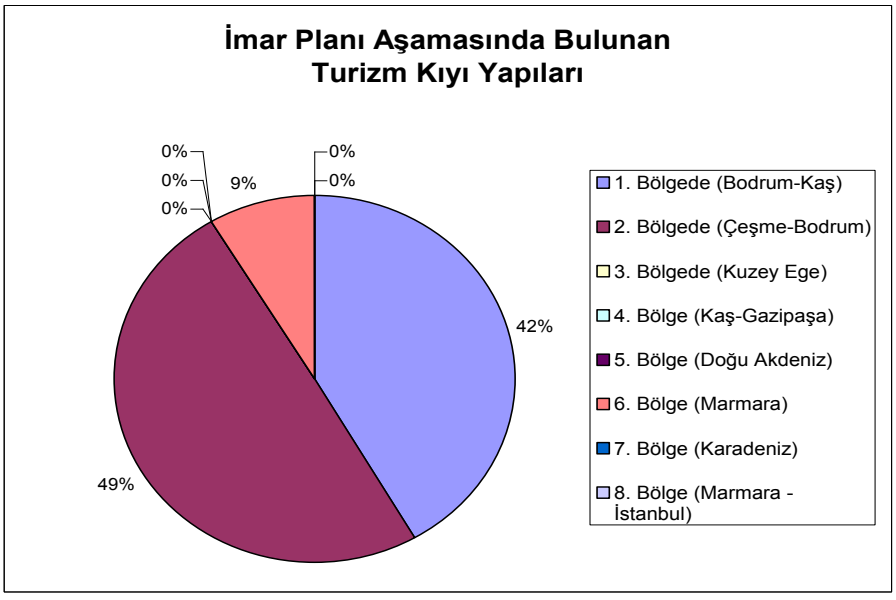
İhale aşamasına henüz gelmemiş, ancak imar planı hazırlıkları süren yapılarda, Güney Ege ve 1. Bölge'de (Bodrum-Kaş) yoğunlaşmıştır. Bu iki bölge bu grupta yer alanların % 91'ini oluşturmaktadır. İmar planı hazırlığı süren diğer yat limanı ise 6. Bölgede yer alan Tekirdağ'da yer almaktadır (**Tablo B.4.4 ve Grafik B.4.3**).

Tablo B.4.4: İmar Planı Aşamasında Bulunan Turizm Kıyı Yapıları

1. Bölgede (Bodrum-Kaş)	Kapasite (Denizde ve Karada)
Fethiye Çavuşlu	1200
1. Bölgede (Bodrum-Kaş) Ara-Toplam	**1200**
2. Bölge (Çeşme-Bodrum)	Kapasite (Denizde ve Karada)
Çeşme/Şifne	800
Seferihisar Ürkmez Yat Limanı	625
2. Bölgede (Çeşme-Bodrum) Ara-Toplam	**1425**
3. Bölge (Kuzey Ege)	Kapasite (Denizde ve Karada)
3. Bölgede (Kuzey Ege) Ara-Toplam	**0**
4. Bölge (Kaş-Gazipaşa)	Kapasite (Denizde ve Karada)
4. Bölge (Kaş-Gazipaşa) Ara-Toplam	0
5. Bölge (Doğu Akdeniz)	Kapasite (Denizde ve Karada)
5. Bölge (Doğu Akdeniz) Ara-Toplam	0
6. Bölge (Marmara)	Kapasite (Denizde ve Karada)
Tekirdağ	250
6. Bölge (Marmara) Ara Toplamı	250
7. Bölge (Karadeniz)	Kapasite (Denizde ve Karada)
7. Bölge (Karadeniz) Ara-Toplam	0
8. Bölgede İhalesi (Marmara - İstanbul)	Kapasite (Denizde ve Karada)
8. Bölge (Marmara - İstanbul) Ara-Toplam	0
Genel Toplam	**2,875**

Kaynak: Demiryollar Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü (DLH), 2009

Grafik B.4.3: İmar planı Aşamasında Bulunan Turizm Kıyı Yapıları



Yat Turizmi Açısından Hizmet Alınabilecek Balıkçı Barınakları

Kıyılarımızda turizm kıyı yapısı olarak da hizmet alınabilecek balıkçı barınağı bulunmaktadır. Bunların önemli kısmı Karadeniz'de yer almaktadır. Bunun nedeni oşinografik koşullar olduğu kadar, Karadeniz'de balıkçılığın geleneksel olarak temel sektörlerden birini teşkil etmesidir.

Kıyılarımızda Kültür ve Turizm Bakanlığı'nca hazırlanan "Türkiye Turizm Stratejisi 2023 ve Eylem Planı 2007-2013" başta olmak üzere pek çok kuruluş tarafından, balıkçı barınaklarının turizm amaçlı değerlendirilmesi üzerine çalışmalar yapılmıştır.

Master Plan kapsamında da bu durum değerlendirilmiştir. Mevcut balıkçı barınaklarının, kuruluş, amaç, işlev ve tarımsal kıyı yapısı olma niteliğini bozmadan; bunların ne kadarlık bir kısmının hangi kapasite ile turizm kıyı yapısı olarak kullanılabileceği hesaplanmıştır. Bu bağlamdaki Turizm Kıyı Yapıları; tekne yanaşma yeri ve çekek yeri, limanın büyüklüğüne göre tekne yapım alanı olarak anlaşılmalıdır. Sonuçta, mevcut balıkçı barınaklarında 3,747 teknenin barınabileceği bir kapasitenin yaratılabileceği ortaya çıkmıştır (**Tablo B.4.5**).

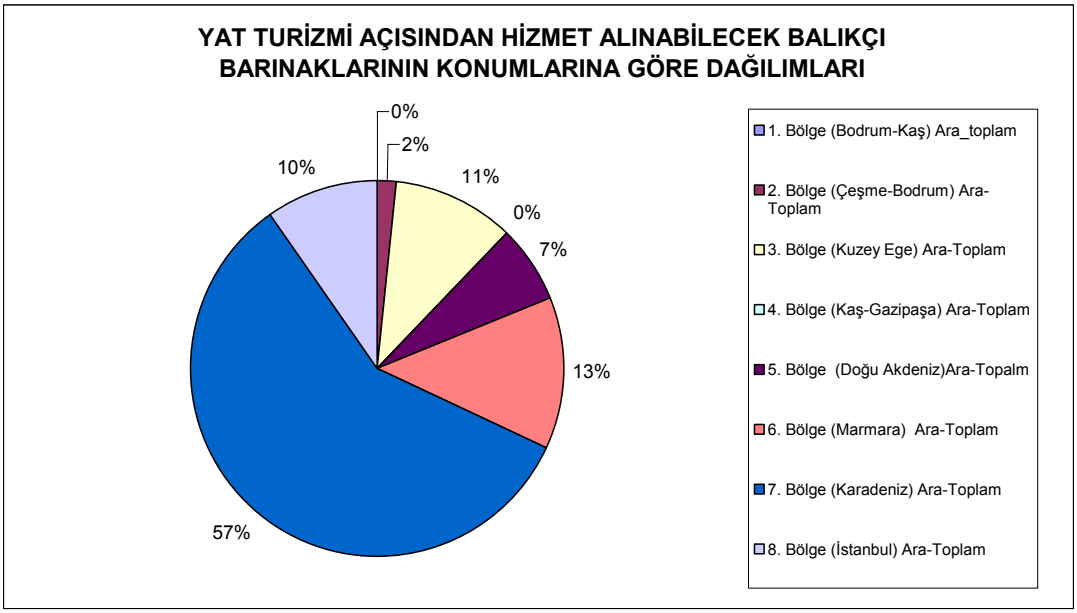
Tablo B.4.5: Yat Turizmi Açısından Hizmet Alınabilecek Balıkçı Barınaklarının Dağılımı

Bölge	Kapasite (Deniz ve Karada)
1. Bölge (Bodrum-Kaş)	
Mesudiye (Hayıtbükü) Muğla Balıkçı Barınağı + Tekne Yapım Alanı	2
1. Bölge (Bodrum-Kaş) Ara-Toplam	**2**
2. Bölge (Çeşme-Bodrum)	
Akköy (Aydın) Balıkçı Barınağı + Tekne Yapım Alanı	59
2. Bölge (Çeşme-Bodrum) Ara-Toplam	**59**
3. Bölge (Kuzey Ege)	
Mesudiye Balıkçı Barınağı	2
Közmen (Muğla) Balıkçı Barınağı + Tekne Yapım Alanı	-
Balıklıova (İzmir) Balıkçı Barınağı + Tekne Yapım Alanı	9
Mordoğan (İzmir) Balıkçı Barınağı + Tekne Yapım Alan	79
Enez (Edirne) Balıkçı Barınağı	94
Küçükuyu (Çanakkal) Balıkçı Barınağı	40
Gülpınar Balıkçı Barınağı	25
Bozcaada (Çanakkale) Balıkçı Barınağı	28
Kabatepe (Çanakkale) Balıkçı Barınağı	67
Lapseki (Çanakkale) Balıkçı Barınağı	51
3. Bölge (Kuzey Ege) Ara-Toplam	**395**
4. Bölge (Kaş-Gazipaşa)	
4. Bölge (Kaş-Gazipaşa) Ara-Toplam	**0**
5. Bölge (Doğu Akdeniz)	
Samandağ (Hatay) Balıkçı Barınağı + Tekne Yapım Alanı	43
Konacık (Hatay) Balıkçı Barınağı + Tekne Yapım Alanı	32
Dörtyol (Hatay) Balıkçı Barınağı + Tekne Yapım Alanı	101
Yeşilovacık Mersin) Balıkçı Barınağı + Tekne Yapım Alanı	0
Aydıncık (Mersin) Balıkçı Barınağı	16
Taşucu (Mersin) Balıkçı Barınağı	64
5. Bölge (Doğu Akdeniz) Ara-Toplam	**256**
6. Bölgede (Marmara)	
Hoşköy (Tekirdağ) Balıkçı Barınağı + Tekne Yapım Alanı	9

Mürefte (Tekirdağ) Balıkçı Barınağı Tekne Yapım Alanı	-
Armutlu (Yalova) Balıkçı Barınağı + Tekne Yapım Alanı	105
Babakale (Mudanya/Bursa) Balıkçı Barınağı,	38
Yeniköy (Bursa) Balıkçı Barınağı + Tekne Yapım Alanı	27
Kurşunlu (Bursa)	12
Zeytinbağı Balıkçı Barınağı (Bursa)	20
Alibey Adası (Balıkesir) Balıkçı Barınağı + Tekne Yapım Alanı	84
Şahinburgaz Balıkçı Barınağı + Tekne Yapım Alanı (Balıkesir)	29
Şarköy (Tekirdağ) Balıkçı Barınağı + yat limanı,	85
Avşa (Balıkesir) balıkçı barınağı + yat limanı,	75
6. Bölgede (Marmara) Alt-Toplamı	**484**
7. Bölge (Karadeniz)	
Kefken (Kocaeli) Balıkçı Barınağı + Yat Limanı	25
Alaplı (Zonguldak) Balıkçı Barınağı	41
Kilimli (Zonguldak) Balıkçı Barınağı	112
Kıyıköy (Kırklareli) Balıkçı Barınağı	67
İğneada (Kırklareli) Balıkçı Barınağı	175
Rize Merkez Balıkçı Barınağı	0
Vakfıkebir Balıkçı Barınağı	55
Bulancak (Kovanlık)	50
Samsun Merkez (Liman) Balıkçı Barınağı	136
Yakakent (Samsun) Balıkçı Barınağı	141
Amasra Tarlaağzı (Bartın) Balıkçı Barınağı+ Çekek Yeri	50
Doğanyurt (Kastamonu) Balıkçı Barınağı+ Çekek Yeri	22
Gemiciler (Kasatamonu) Balıkçı Barınağı + Çekek Yeri	28
İnebolu Özlüce (Kastamonu) Balıkçı Barınağı + Çekek Yeri	37
Çatalzeytin (Kastamonu) Balıkçı Barınağı + Çekek Yeri	88
Gerze (Sinop) Balıkçı Barınağı + Çekek Yeri	124
Türkeli (Sinop) Balıkçı Barınağı + Çekek Yeri	42
Ustaburnu (Sinop) Balıkçı Barınağı + Çekek Yeri	90
Akçakoca balıkçı barınağı + yat limanı,	21
Amasra balıkçı barınağı + yat limanı,	37
Cide balıkçı barınağı + yat limanı,	162
Sinop balıkçı barınağı + yat limanı,	57
Yalıköy balıkçı barınağı + yat limanı,	34
Fatsa balıkçı barınağı + yat limanı,	162
Efirli balıkçı barınağı + yat limanı,	188
Giresun balıkçı barınağı + yat limanı,	22
Görele balıkçı barınağı + yat limanı,	86
Of balıkçı barınağı + yat limanı,	84
Fındıklı balıkçı barınağı + yat limanı,	50
Hopa balıkçı barınağı + yat limanı,	0
7. Bölge (Karadeniz) Ara-Toplam	**2,186**
8. Bölge (İstanbul)	
Poyrazköy (İstanbul) Balıkçı Barınağı	81
Rumeli Feneri (İstanbul) Balıkçı Barınağı	43
Tuzla Balıkçı Barınağı + Tekne Üretim Alanı	0
Şile (İstanbul) Balıkçı Barınağı + Çekek Yeri + Tekne Üretim Alanı	215
Bağırganlı (İstanbul) Balıkçı Barınağı	26
8. Bölge (İstanbul) Ara-Toplam	**365**
Genel Toplam	**3,747**

Tablodan görüleceği gibi en fazla kapasitenin yaklaşık 2,186 tekne yanaşma ve bakım yeri ile Karadeniz'de olduğu görülmektedir. Bunu Marmara kıyıları ve İstanbul Bölgesinde yer alan tesisler izlemektedir (**Grafik B.4.4**) [3]

Grafik B.4.4: Turizm Kıyı Yapılarına Dönüşebilecek Balıkçı Barınaklarının Dağılımları



Mikro Tahminlerin Normalize Edilmesi

Yukarıdaki değerler kullanılarak, mikro tahminler il bazında gözden geçirilmiş ve bazı değerler normalize edilmiştir. Örneğin, kentsel turizmi geliştirme ve yat turizmini yaygınlaştırma stratejisine bağlı olarak demografik ve sosyo-ekonomik değişkenlerin kullanımı ile talep değerleri, ilde bulunan balıkçı barınaklarının bir kısmının yat limanına dönüştürülmesi ile bulunan değerlerde dikkate alınarak gözden geçirilmiştir. Elde edilen sonuçlar **Tablo B.4.6**'da sunulmaktadır.

[3] Haritalar Setinde yer alan Harita 7: Mevcut Turizm Kıyı Yapıları ve Harita 8: Yapım, İhale ve Planlama aşamasındaki Turizm Kıyı Yapıları ve Yat Turizmi Açısından Hizmet Alınabilecek Balıkçı Barınakları'nda anılan yapıların kıyılar itibarı ile dağılımını göstermektedir.

Tablo B.4.6: Normalize Edilen Mikro Talep Tahmin Sonuçları

Yapımı Süren Yat Limanları		**İhale Aşamasında**		**Planlama Aşamasında**		**Yat Turizmi Açısından Hizmet Alınabilecek Balıkçı Barınakları**		Bölgede 2030 Yılında Kentsel Gereksinmelere Göre Oluşan Kapasite	Kapasite (Denizde ve Karada)	Toplam Kapasite (Denizde ve Karada)
Ad	Kapasite (Denizde ve Karada)	Ad	Kapasite (Denizde ve Karada)	Ad	Kapasite (Denizde ve Karada)	Ad	Kapasite (Denizde ve Karada)			
1. Bölge (Bodrum-Kaş)										
Dalaman	950	Ören	350	Fethiye Çavuşlu	1.200	Mesudiye (Hayıtbükü) Muğla Balıkçı Barınağı + Tekne Yapım Alanı	2			
Datça	350									
1. Bölge (Bodrum-Kaş) Ara-Toplam	**1,300**		**350**		**1,200**		**2**		**-**	**2,852**
2. Bölge (Çeşme-Bodrum)										
Çeşme	500			Çeşme/Şifne	800					
Sığacık Yat Limanı	600			Seferihisar/Ürkmez	625	Akköy (Aydın) Balıkçı Barınağı + Tekne Yapım Alanı	59			
2. Bölge (Çeşme-Bodrum) Ara-Toplam	**1,100**		**-**		**1,425**		**59**			**2,584**
3. Bölge (Kuzey Ege)										
		Karaburun	300							
		Yenifoça	325			Mesudiye Balıkçı Barınağı	2	İzmir	2.365	
						Közmen (Muğla) Balıkçı Barınağı + Tekne Yapım Alanı	-	Balıkesir/Körfez	139	
						Balıklıova (İzmir) Balıkçı Barınağı + Tekne Yapım Alanı	9	Edirne/Enez	139	
						Mordoğan (İzmir) Balıkçı Barınağı + Tekne Yapım Alan	79		94	
						Enez (Edirne) Balıkçı Barınağı	94			
						Küçükuyu (Çanakkal) Balıkçı Barınağı	40			
						Gülpınar Balıkçı Barınağı	25			
						Bozcaada (Çanakkale) Balıkçı Barınağı	28			
						Kabatepe (Çanakkale) Balıkçı Barınağı	67			
						Lapseki (Çanakkale) Balıkçı Barınağı	51			
3. Bölgede (Kuzey Ege) Ara-Toplam	**-**		**625**		**-**		**396**		**2,737**	**3,758**
4. Bölge (Kaş-Gazipaşa)										
Kaş	500							Antalya	5.375	
Alanya	450									
Gazipaşa	350									
4. Bölge (Kaş-Gazipaşa) Ara Toplam	**1,300**		**-**		**-**		**-**		**5,375**	**6,675**
5. Bölge (Doğu Akdeniz)										
Mersin	800	Kumkuyu	300							
						Samandağ (Hatay) Balıkçı Barınağı + Tekne Yapım Alanı	43			
						Konacık (Hatay) Balıkçı Barınağı + Tekne Yapım Alanı	32	Mersin	1.237	

						Dörtyol (Hatay) Balıkçı Barınağı + Tekne Yapım Alanı	101	Hatay/iskenderun/ Samandağ	416	
						Yeşilovacık Mersin) Balıkçı Barınağı + Tekne Yapım Alanı	0	Adana/Karataş/ Yumurtalık	416	
						Aydıncık (Mersin) Balıkçı Barınağı	16			
						Taşucu (Mersin) Balıkçı Barınağı	64			
5. Bölge (Doğu Akdeniz) Ara-Toplam	**800**		**300**		**-**		**256**		**2,069**	**3,425**
6. Bölgede (Marmara)										
Yalova	340	Silivri	650	Tekirdağ	250	Hoşköy (Tekirdağ) Balıkçı Barınağı + Tekne Yapım Alanı	9			
		Avşa Adası	325			Mürefte (Tekirdağ) Balıkçı Barınağı Tekne Yapım Alanı	-	Kocaeli	433	
						Armutlu (Yalova) Balıkçı Barınağı + Tekne Yapım Alanı	105	Yalova	240	
						Babakale (Mudanya/Bursa) Balıkçı Barınağı,	38	Bursa/Mudanya	464	
						Yeniköy (Bursa) Balıkçı Barınağı + Tekne Yapım Alanı	27	Tekirdağ	309	
						Kurşunlu (Bursa)	12	Çanakkale	139	
						Zeytinbağı Balıkçı Barınağı (Bursa)	20			
						Alibey Adası (Balıkesir) Balıkçı Barınağı + Tekne Yapım Alanı	84			
						Şahinburgaz Balıkçı Barınağı + Tekne Yapım Alanı (Balıkesir)	29			
						Şarköy (Tekirdağ) Balıkçı Barınağı + yat limanı,	85			
						Avşa (Balıkesir) balıkçı barınağı + yat limanı,	75			
6. Bölgede (Marmara) Ara Toplam	**340**		**975**		**250**		**483**		**1,585**	**3,632**
7. Bölge (Karadeniz)										
		Trabzon	225			Kefken (Kocaeli) Balıkçı Barınağı + Yat Limanı	25	Trabzon	225	
						Alaplı (Zonguldak) Balıkçı Barınağı	41	Kırklareli/İğneada	139	
						Kilimli (Zonguldak) Balıkçı Barınağı	112	Samsun	312	
						Kıyıköy (Kırklareli) Balıkçı Barınağı	67	Zonguldak	139	
						İğneada (Kırklareli) Balıkçı Barınağı	175	Ordu	104	
						Rize Merkez Balıkçı Barınağı	0	Kastamonu/İnebolu	104	
						Vakfıkebir Balıkçı Barınağı	55	Rize	139	
						Bulancak (Kovanlık)	50	Sinop	104	
						Samsun Merkez (Liman) Balıkçı Barınağı	136	Artvin/Hopa	139	
						Yakakent (Samsun) Balıkçı Barınağı	141	Giresun	104	
						Amasra Tarlaağzı (Bartın) Balıkçı Barınağı+ Çekek Yeri	50	Sakarya/Karasu/ Kocaali	139	
						Doğanyurt (Kastamonu) Balıkçı Barınağı+ Çekek Yeri	22	Düzce/Akçakoca	104	
						Gemiciler (Kasatamonu) Balıkçı Barınağı + Çekek Yeri	28	Bartın/Amasra	104	
						İnebolu Özlüce (Kastamonu) Balıkçı Barınağı + Çekek Yeri	37			
						Çatalzeytin (Kastamonu) Balıkçı Barınağı + Çekek Yeri	88			
						Gerze (Sinop) Balıkçı Barınağı + Çekek Yeri	124			
						Türkeli (Sinop) Balıkçı Barınağı + Çekek Yeri	42			
						Ustaburnu (Sinop) Balıkçı Barınağı + Çekek Yeri	90			
						Akçakoca balıkçı barınağı + yat limanı,	21			

						Amasra balıkçı barınağı + yat limanı,	37			
						Cide balıkçı barınağı + yat limanı,	162			
						Sinop balıkçı barınağı + yat limanı,	57			
						Yalıköy balıkçı barınağı + yat limanı,	34			
						Fatsa balıkçı barınağı + yat limanı,	162			
						Efirli balıkçı barınağı + yat limanı,	188			
						Giresun balıkçı barınağı + yat limanı,	22			
						Görele balıkçı barınağı + yat limanı,	86			
						Of balıkçı barınağı + yat limanı,	84			
						Fındıklı balıkçı barınağı + yat limanı,	50			
						Hopa balıkçı barınağı + yat limanı,	0			
7. Bölge (Karadeniz) Ara-Toplam	**-**		**225**		**-**		**2,186**		**1,855**	**4,266**
8. Bölge (İstanbul)										
						Poyrazköy (İstanbul) Balıkçı Barınağı	81	İstanbul	6.814	
						Rumeli Feneri (İstanbul) Balıkçı Barınağı	43			
						Tuzla Balıkçı Barınağı + Tekne Üretim Alanı	0			
						Şile (İstanbul) Balıkçı Barınağı + Çekek Yeri + Tekne Üretim Alanı	215			
						Bağırganlı (İstanbul) Balıkçı Barınağı	26			
8. Bölge (İstanbul) Ara-Toplam	Kapasite (Denizde ve Karada)		**-**		**-**		**365**		**6,814**	**7,179**
Genel Toplam	**4,840**		**2,475**		**2,875**		**3,747**		**20,436**	**34,373**

Makro Tahminlerin Mikro Tahminler Bağlamında Gözden Geçirilmesi

Mikro Tahminlerde ortaya çıkan özellik ve bulgular esas alınarak Makro Tahminler de gözden geçirilmiştir. Bu süreç içinde her bir bölge ayrı ayrı ele alınmış, kötümser, ortalama ve iyimser alternatifler ayrıntıda değerlendirilmiş ve tercihler belirlenmiştir.

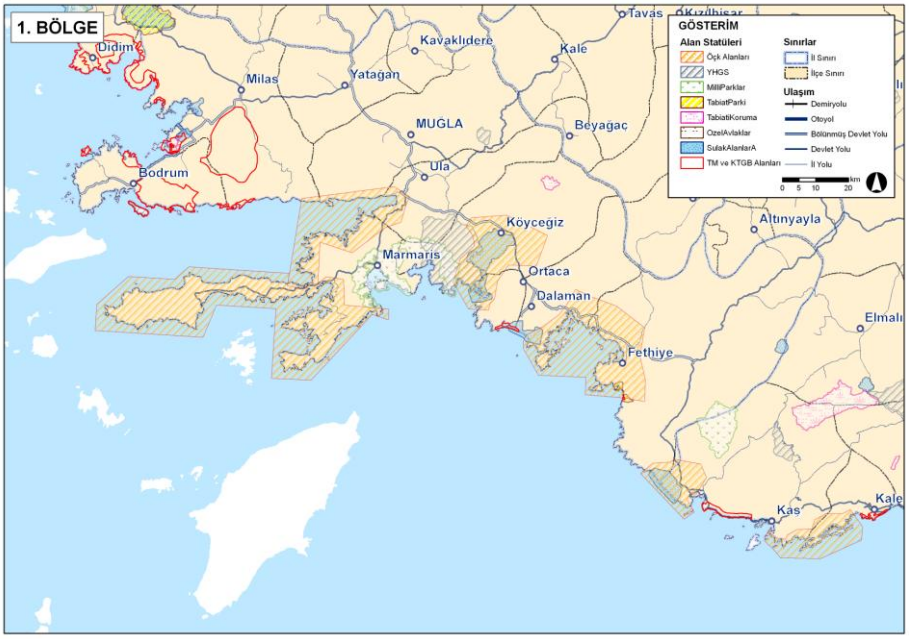
Ayrıca, gerektiğinde mikro değerler gözetilerek, bölgeler arası aktarmalar da yapılmıştır. Örneğin, çok sayıda korunmuş alan statüsüne sahip 1. Bölge ve 2. Bölgede makro tahminlerin kötümser alternatifleri tercih edilmiş, buna karşılık, diğer bölgelerde mikro tahminler gözetilerek, gerektiğinde iyimser alternatiflerin üzerinde de atamalar yapılmıştır. Ancak, toplam kapasite; Makro Tahmin İyimser Alternatifinin üzerine çıkarılmamıştır. Bunlar Aşağıda her bir bölge için gösterilmiştir.

1. Bölge'de (Bodrum-Kaş): 5 adet Özel Çevre Koruma Bölgesi (ÖÇKB) bulunmaktadır. Bu bölge çekici olmakla birlikte, yasal düzenlemeler ve çevresel duyarlılık gözetildiğinde büyük ölçüde kapasite artışına uygun değildir (**Tablo B.4.7**) [4] (**Şekil B.4.1**)

Tablo B.4.7: 1. Bölge (Bodrum-Kaş) Mikro Tahminler ile Çevresel Duyarlılık ve Statüler Gözetilerek Gözden Geçirilmiş Makro Tahminler

Yıllar	Kötümser (1)	Ortalama	İyimser
2015	9,077	10,479	11,790
2020	11,327	14,746	18,169
2025	13,808	20,241	27,091
2030	16,574	27,273	39,430

(1) Yıllık Ortalama Artış Hızı r: 0.0433



Şekil B.4.1: 1. Bölge Bodrum-Kaş Alan Statüleri ve Sınırlar

[4] Koruma Statüsünde bulunan alanlar ve bunların türleri "Harita 6: Kıyı Kesiminde Yer alan Farklı Statüdeki Korunmuş Alanlar"da göstermektedir.

2. Bölge (Çeşme-Bodrum): 1. Bölgeye benzer özellikler sergilemektedir. Çevresel duyarlılığı yüksek alanlar fazladır. Ayrıca, bir Milli Park bulunmaktadır. Askeri Alanlar da bölgede önemli yer tutmaktadır. Bu statüler yapılanma kısıtlamaları getirmektedir. Bu nedenle daha az kapasiteyi veren kötümser alternatif tercih edilmiştir (**Tablo B.4.8**).

Tablo B.4.8: 2. Bölge (Çeşme-Bodrum) Mikro Tahminler ile Çevresel Duyarlılık ve Statüler Gözetilerek Gözden Geçirilmiş Makro Tahminler

Yıllar	Kötümser (1)	Ortalama	İyimser
2015	3,896	4,285	4,611
2020	4,913	5,909	6,768
2025	6,196	8,150	9,932
2030	7,813	11,239	14,577

(1) Yıllık Ortalama Artış Hızı r: 0.0475'dir.
* 2009'da İşletmeye açılan D-Marin Didim Yat Limanı göz önüne alınarak güncellenmiştir.



Şekil B.4.2: 2. Bölge Çeşme - Bodrum Alan Statüleri ve Sınırlar

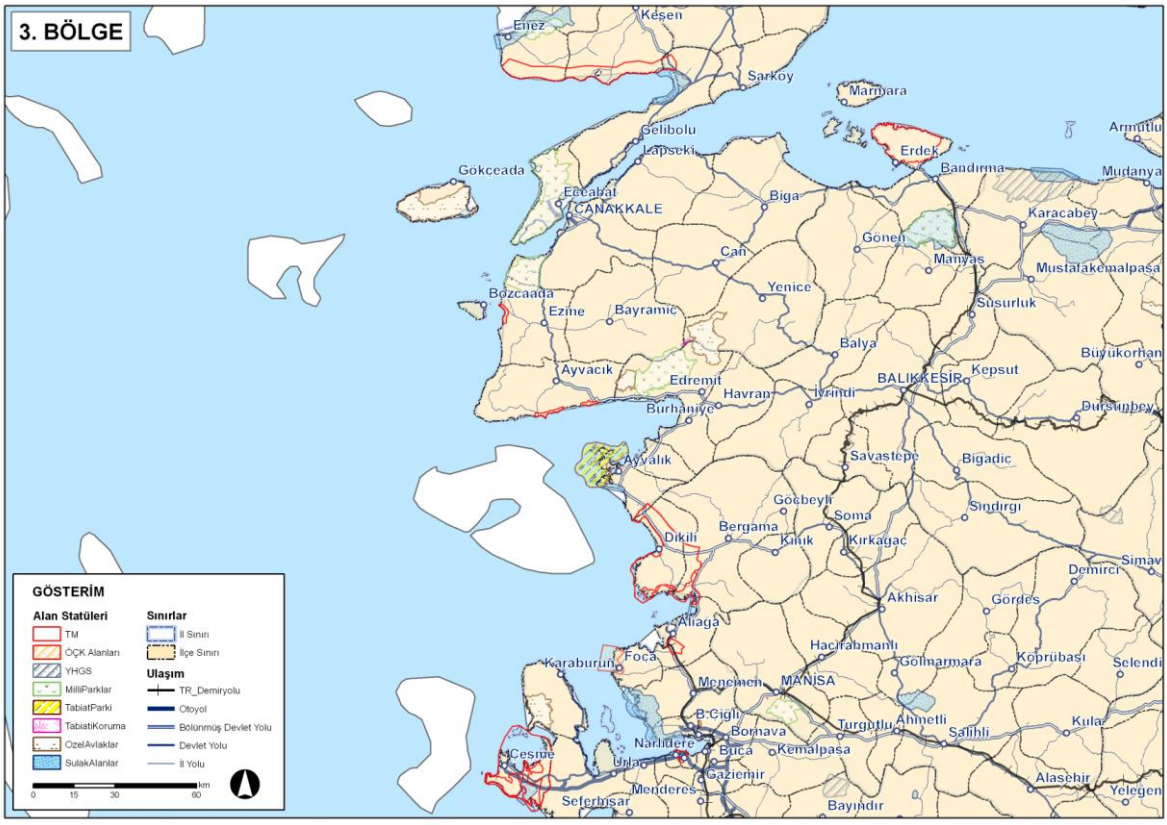
3. Bölge (Kuzey Ege): 3. Bölge deniz ve yat turizmi açısından önemli bir potansiyeli barındırmaktadır. İzmir kent merkezini de içine alan bölgede; Foça ve Dikili Çevresi, Ayvalık ve Edremit Körfezi, Körfezin Kuzey kıyıları (Altınoluk ve diğerleri) bölgenin çekici alanlarındandır. Bu kesim; doğal kaynak değerleri (Kaz Dağları ve diğerleri) ve kültürel değerleri (Bergema, Truva, Assos ve diğerleri) birlikte barındırmaktadır. Bu nedenle, iyimser alternatifin de ötesinde gelişme göstereceği tahmin edilmektedir (**Tablo B.4.9**)(**Şekil B.4.3**).

Tablo B.4.9: 3. Bölge (Kuzey Ege) Mikro Tahminler ile Çevresel Duyarlılık ve Statüler Gözetilerek Gözden Geçirilmiş Makro Tahminler

Yıllar	Kötümser	Ortalama	Tercih Edilen (1) ve (2)
2015	569	589	1,130
2020	598	634	1,779
2025	628	683	2,802
2030	660	736	4,413

(1) Yıllık Ortalama Artış Hızı r :0.0950'dir.

(2) Tahmin Edilen İyimser Alternatifin Üzerindedir.



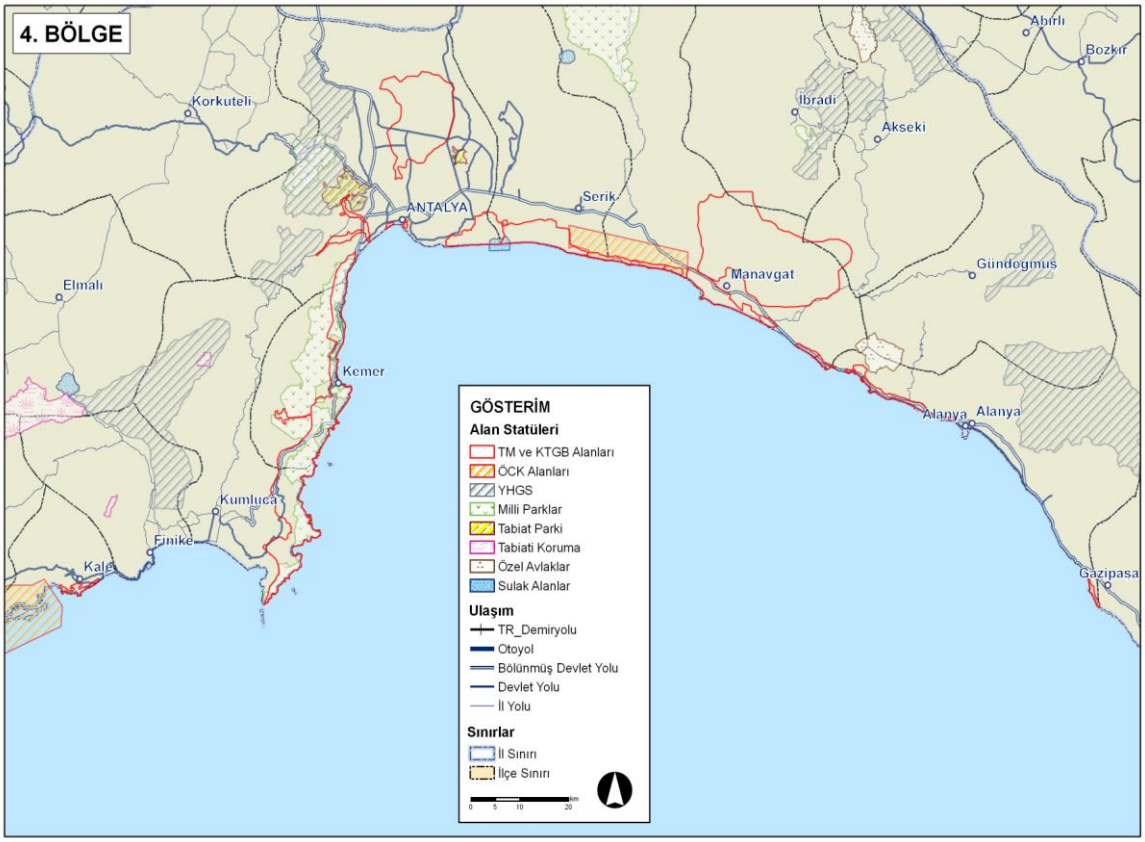
Şekil B.4.3: 3. Bölge Kuzey Ege Alan Statüleri ve Sınırlar

4. Bölge (Kaş – Gazipaşa): Bu bölge Antalya ilinde Kaş-Gazipaşa arasındaki kesimi kapsamaktadır. Antalya, Türkiye'nin en önemli uluslararası ve ulusal turizm varış noktasıdır (destinasyondur). Konaklama tesisi ve yatak kapasitesi açısından kayda değer turizm yığılmalarına sahiptir. Kültürel ve arkeolojik değerlerle ve doğal değerlerle iç içedir. Bölgede, yat turizminin gelişmesi için uygun olanaklar bulunmaktadır. Bununla birlikte; kıyıda çok sayıda farklı statüde korunmuş alan ve doğal duyarlılığı yüksek kesimler (lagünler, göller, orman alanları ve benzerleri) yer almaktadır. Mikro tahminler, makro tahminlerin iyimser alternatifinin de çok üzerinde sonuç vermesinden dolayı bu kesime önemli kapasite atamaları yapılmıştır (**Tablo B.4.10**) (**Şekil B.4.4**).

Tablo B.4.10: 4. Bölge (Kaş-Gazipaşa) Mikro Tahminler ile Çevresel Duyarlılık ve Statüler Gözetilerek Gözden Geçirilmiş Makro Tahminler

Yıllar	Kötümser	Ortalama	Tercih Edilen (1) ve (2)
2015	2,132	2,158	3,315
2020	2,186	2,234	4,608
2025	2,241	2,314	6,407
2030	2,298	2,396	8,907

(1) Yıllık Ortalama Artış Hızı r : 0.068' dir.
(2) Tahmin Edilen İyimser Alternatifin Üzerindedir.



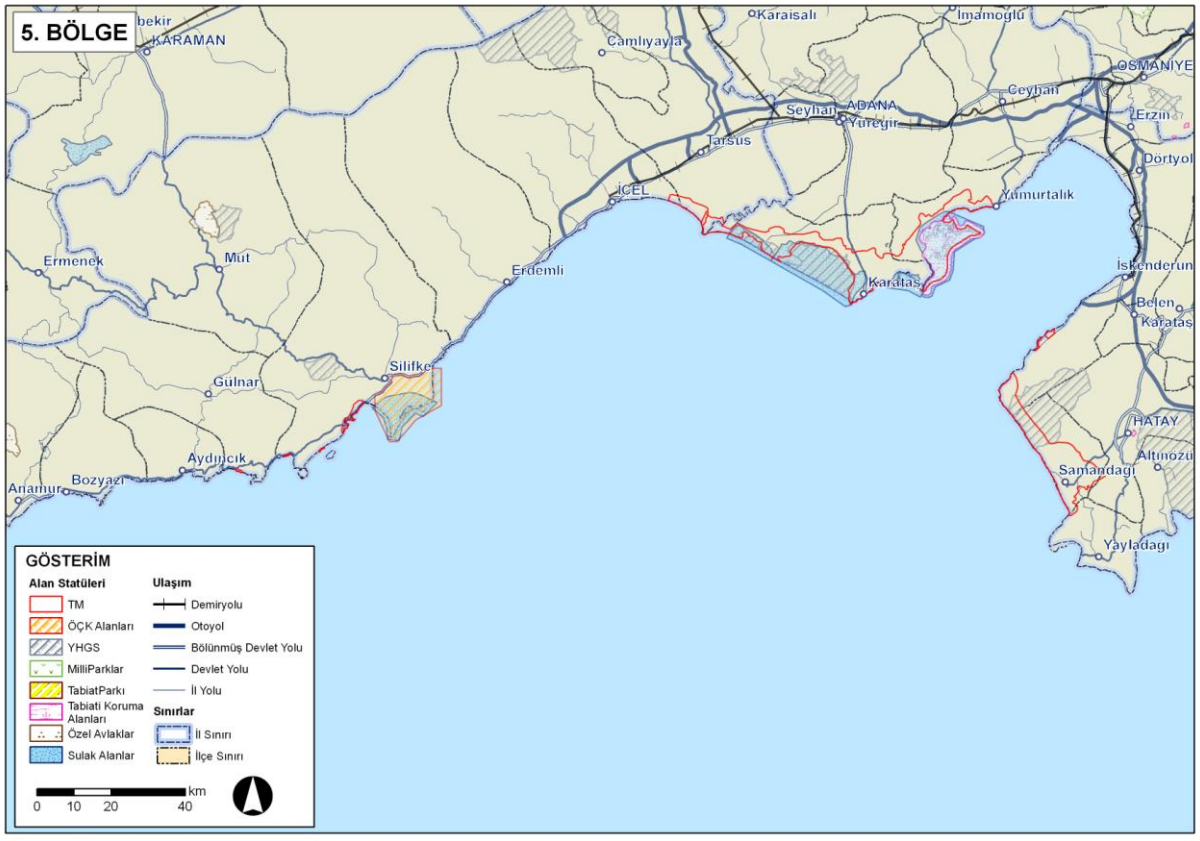
Şekil B.4.4: 4. Bölge Kaş - Gazipaşa Alan Statüleri ve Sınırlar

5. Bölge (Doğu Akdeniz): Bu bölge ümit veren bir diğer kesimdir. Doğu Akdeniz'de Mersin, turizm sektöründe gelişmeyi stratejik bir hedef olarak ortaya koymuştur. Mersin, turizm sektörü bağlamında Antalya ile bütünleşmek istemektedir. Hatay bir diğer potansiyel alandır. Ancak, Adana kıyısında doğal duyarlılığı yüksek alanlar ve sanayi/petrol depolama alanları, Mersin-Silifke arasında çok katlı ikinci konut gelişmesi ve Hatay'da Dörtyol-Payas arası sanayi gelişmesi bir kısıt faktörleri olarak belirmektedir (**Tablo B.4.11**) (**Şekil B.4.5**).

Tablo B.4.11: 5. Bölge (Doğu Akdeniz) Mikro Tahminler ile Çevresel Duyarlılık ve Statüler Gözetilerek Gözden Geçirilmiş Makro Tahminler

Yıllar	Kötümser	Ortalama	Tercih Edilen (1) ve (2)
2015	-	-	1,500
2020	-	-	2,000
2025	-	-	2,500
2030	-	-	3,425

(1) Yıllık Ortalama Artış Hızı r :0.0754'dür.
(2) Makro Tahmin Veri Tabanı Olmadığından Yoktur. Tercih Atama ile Yapılmıştır.



Şekil B.4.5: 5. Bölge Doğu Akdeniz Alan Statüleri ve Sınırlar

6. Bölge (Marmara): Marmara kıyıları turizm kıyı yapılarının; hem doğal güzellik potansiyeli hem de plan perspektifinde Bursa ve Kocaeli ana kentleri ile Tekirdağ, Yalova ve Bandırma gibi hızlı gelişen yerleşmelerin yaratacağı talep ile gelişeceği öngörülmektedir. Marmara denizi kıyıları Türkiye'nin en fazla kentleşen kesimidir. Öngörülen gelişmeler bu çerçevede ve özellikle kentsel turizm, büyük yerleşmelerin sportif ve rekreatif gereksinmeleri doğrultusunda ele alınmıştır (**Tablo B.4.12**) (**Şekil B.4.6**).

.

Tablo B.4.12: 6. Bölge (Marmara) Mikro Tahminler ile Çevresel Duyarlılık ve Statüler Gözetilerek Gözden Geçirilmiş Makro Tahminler

Yıllar	Kötümser	Ortalama	Tercih Edilen (1) ve (2)
2015	118	124	205
2020	181	195	536
2025	279	308	1,398
2030	429	486	3,647

(1) Yıllık Ortalama Artış Hızı r: 0.2114' dür.
(2) Tahmin Edilen İyimser Alternatifin Üzerindedir.



Şekil B.4.6: 6. Bölge Marmara Alan Statüleri ve Sınırlar

7. Bölge (Karadeniz): Karadeniz kıyılarının en büyük avantajı, olağanüstü güzelliğine ek olarak, turizm kıyı yapılarına dönüşebilecek balıkçı barınaklarıdır. Yaratılan kapasitenin yaklaşık %50'sini oluşturan 2000 fazlası balıkçı barınakları dönüşümünden elde edilecektir. Karadeniz İşbirliği Teşkilatı Üyesi ülkelerin gelişen ekonomileri, Avrupa Birliği Üyesi Bulgaristan ve Romanya'nın yat turizminde yaptığı atılımlar, Ren-Tuna su yolunun sağladığı olanaklar, Karadeniz insanının denizle barışıklığı gelişmeleri tetikleyecek ümitvar faktörlerdir (**Tablo B.4.13**) (**Şekil B.4.7**).

Tablo B.4.13: 7. Bölge (Karadeniz) Mikro Tahminler ile Çevresel Duyarlılık ve Statüler Gözetilerek Gözden Geçirilmiş Makro Tahminler

Yıllar	Kötümser	Ortalama	Tercih Edilen (1) ve (2)
2015	-	-	451
2020	-	-	954
2025	-	-	2,017
2030	-	-	4,266

(1) Yıllık Ortalama Artış Hızı r :0,1616 dır.
(2) Makro Tahmin, Veri Tabanı Olmadığından Yoktur. Tercih Atama ile Yapılmıştır.



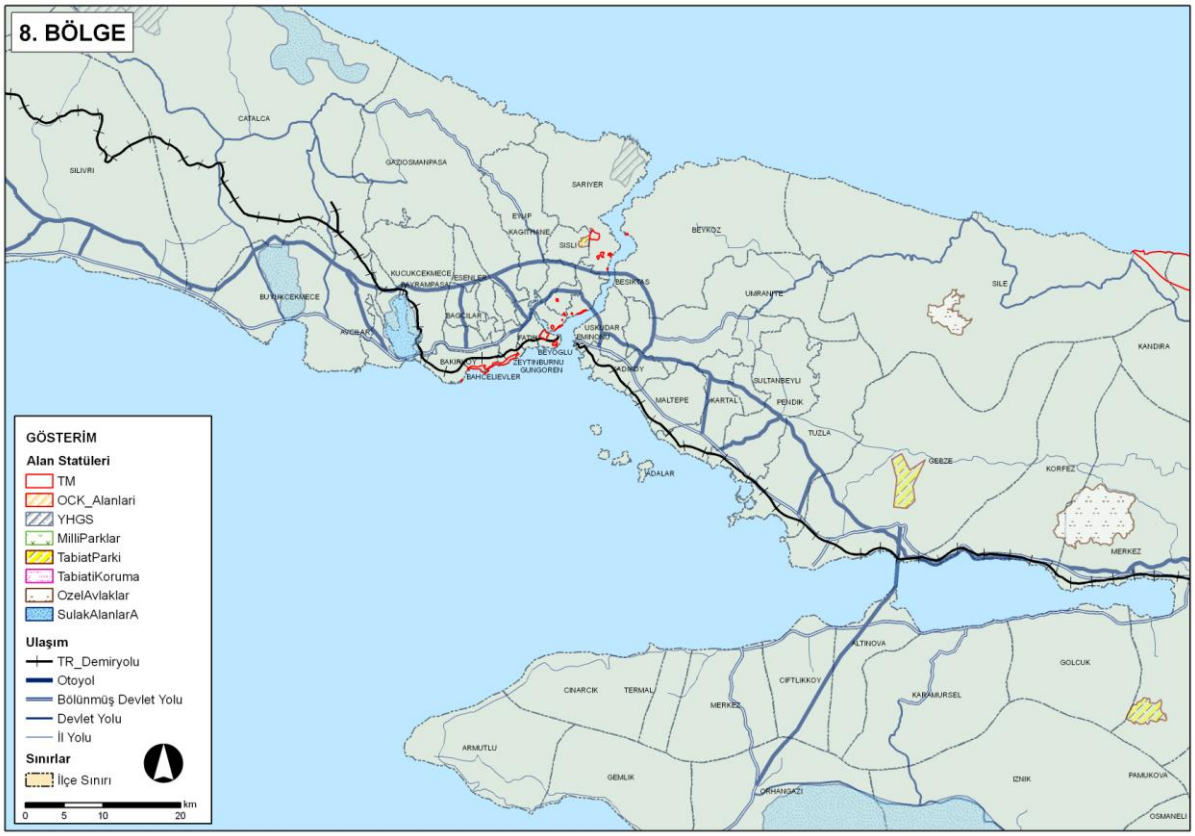
Şekil B.4.7: 7. Bölge Karadeniz Alan Statüleri ve Sınırlar

8. Bölge (İstanbul): İstanbul'da turizmin ve yat turizminin geliştirilmesi, İstanbul Büyükşehir Belediyesinin benimsediği stratejik bir hedeftir. İstanbul Metropoliten Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi'nin (İMP) hazırlamış bulunduğu İstanbul Çevre Düzeni Planı'nda bu hedef net olarak ifade edilmektedir. İstanbul'un, kentsel turizmi geliştirmek ve çeşitlendirmek, sportif ve rekreatif amaçlı kullanımları artırmak açısından turizm kıyı yapılarına gereksinimi bulunmaktadır. İki denize kıyısı olma özelliği, Ren-Tuna su yolunun olanakları, Boğaza ve Prens adalarına sahip olunması, kültürel ve arkeolojik değerler 2 uluslararası havalimanının varlığı İstanbul'un sahip olduğu üstünlükleridir (**Tablo B.4.14**) (**Şekil B.4.8**).

Tablo B.4.14: 7. Bölge (İstanbul) Mikro Tahminler ile Çevresel Duyarlılık ve Statüler Gözetilerek Gözden Geçirilmiş Makro Tahminler

Yıllar	Kötümser	Ortalama	Tercih Edilen (1) ve (2)
2015	3,191	3,430	3,723
2020	3,644	4,223	4,934
2025	4,193	5,302	6,618
2030	4,857	6,760	7,179

(1) Yıllık Ortalama Artış Hızı r :0,0466 dır.
(2) Tahmin Edilen İyimser Alternatifin Üzerindedir.



Şekil B.4.8: 8. Bölge İstanbul Alan Statüleri ve Sınırlar

Yukarıdaki bölgelerin toplamı olarak elde edilen "Normalize Makro Tahminler**" Tablo B.4.15**'de sunulmaktadır. Bunlar, mikro tahminlerle bütünleştirilmiş değerlerdir. Tercih edilen alternatifin sayısal öngörüleri ortalama ve iyimser alternatifler arasındadır.

Tablo B.4.15: Normalize Edilmiş Makro Tahmine Göre Toplam Kapasite

Yıllar	Kötümser	Ortalama	Tercih Edilen (1)	İyimser
2015	18,983	21,065	22,300	21,944
2020	22,849	27,941	30,395	32,043
2025	27,345	36,998	41,646	46,441
2030	32,631	48,890	58,743	66,843

(1) Yıllık Ortalama Artış Hızı r :0,0620

Farklı bir Opsiyon

Çalışmanın bu aşamasında bir diğer opsiyon üzerinde durulmuştur. Bu bağlamda, 1. Bölge (Bodrum-Kaş) ve 2. Bölgede (Çeşme-Bodrum) makro tahminlerin kötümser alternatifi yerine mikro tahminlerin ek kapasite tahminlerinin kullanımı gündeme getirilmiştir. Bunun nedeni 1. ve 2. Bölgedeki koruma statüleri nedeni ile Makro Tahminlerin kötümser alternatifinin bile gerçekleşememesi endişesidir. Bu durumda toplam kapasite **Tablo B.4.16**'daki gibi ortaya çıkmaktadır.

Tablo B.4.16: Normalize Edilmiş Makro Tahmine Göre Toplam Kapasite – Alternatif 2

Yıllar	Kötümser	Ortalama	Tercih Edilen
2015	16,669	19,912	20,962
2020	18,119	26,814	26,491
2025	19,770	36,196	34,588
2030	22,800	48,890	48,913

Görüldüğü gibi bu durumda 1. ve 2. Bölgelerdeki kısıtlardan dolayı 2030 yılı toplam kapasite yaklaşık 48,913 düzeyinde kalmaktadır. Özetle plan dönemi sonu turizm kıyı yapılarında yaklaşık 50 - 60 bin arasında bir kapasite elde edilmiş olacaktır. Önümüzdeki 20 yıllık süre, Türkiye gibi hızla gelişen bir ülkede noktasal tahmin yapabilmek adına hayli uzun bir süredir ve belirsizlikler taşımaktadır. Buna bağlı olarak özellikle 1. ve 2. Bölgelerde ve kapasitenin alt ve üst limitler arasında gerçekleşebileceği düşünülmeli ve gelişmeler yakından izlenmelidir.

B.4.1.4 Bölgeler İtibatıyla Mekansal Değerlendirme ve Tahminler

Makro ve Mikro Tahmin çalışmalarına ilave olarak bölgeler itibarıyla noktasal değerlendirme ve tahminler yapılmıştır. Değerlendirmeler, bölgelerde yer alan koy, liman ve yerleşimler göz önüne alınarak yapılmış ve kapasiteler belirlenmiştir.

Mekansal değerlendirmelerde, yürürlükteki planlar ve raporlar, uydu görüntüleri, çeşitli sivil toplum örgütlerinin görüşleri (Bodrum DTO'nun çalışmaları), mevcut durumu, eğilimler, stratejiler vb. unsurlar dikkate alınmıştır.

Mekansal değerlendirmeler sonucunda matematiksel modellerle yapılan tahmin ve atamaların bölgelerde hangi lokasyonlarda olabileceği incelenmiştir.

Noktasal tahmin ve atamalar kuşkusuz seçilecek alanlarda yapılacak jeolojik, hidrolojik, oşinografik, meteorolojik değerlendirmeler; yasal statü ve kısıtlar; sosyo-ekonomik durum, yakın çevre ilişkileri ve ulaşım bağlantıları göz önüne alınarak değerlendirilmelidir. Yasal prosedürler, statüler ve teknik değerlendirmelerin sonucuna bağlı olarak; noktasal önerilerin hepsi gerçekleşemeyebilir.

Bölgelere göre yapılan noktasal değerlendirmelerde DLH Genel Müdürlüğü tarafından yürütülen inşaat, planlama ve tamamlanarak ihale aşamasına getirilen yat limanları göz önüne alınmış ve bölgesel kapasitelerde önerilere eklenmiştir. Bunların dışında kullanılabilecek mevcut liman, barınak ve koylar değerlendirilmiştir.

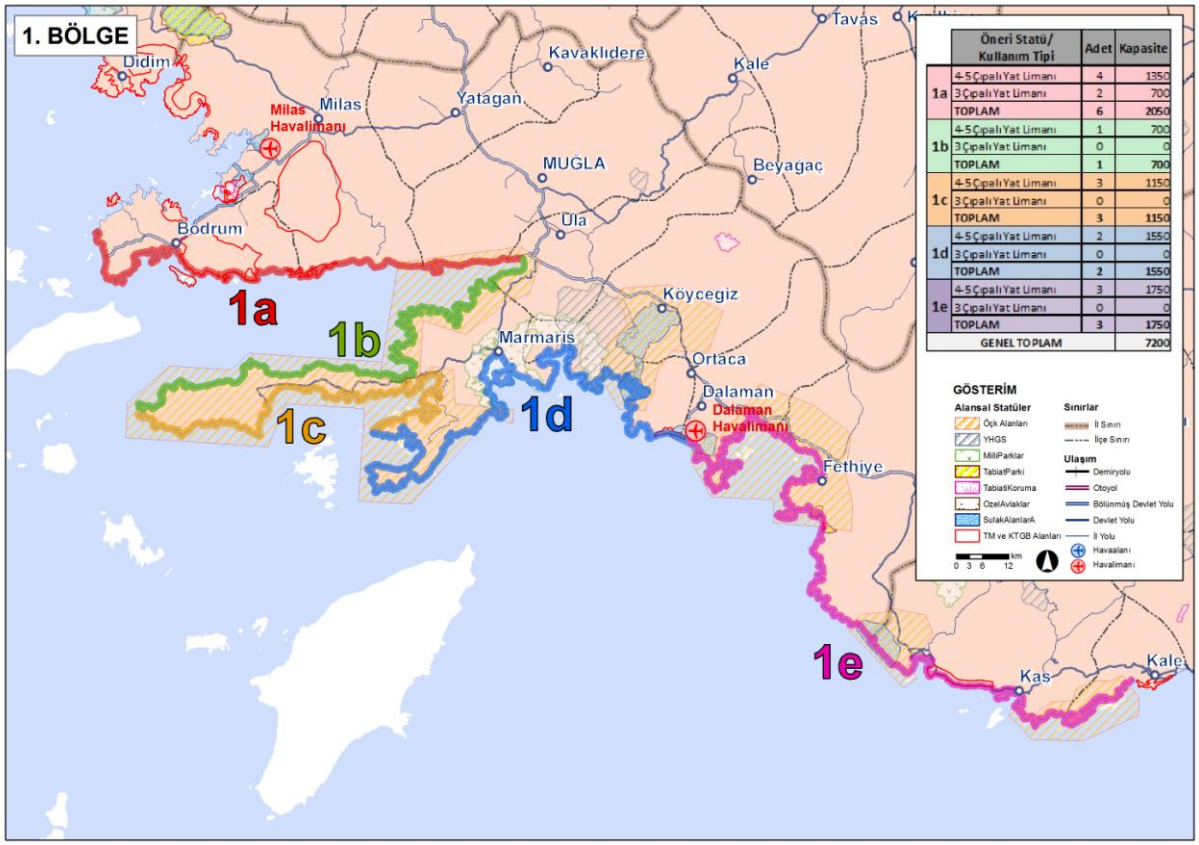
1. Bölge: Bodrum – Kaş

1. Bölgede 211 adet koy ve liman yat turizmi için irdelenmiştir. Yapılan çalışmalar sonucunda 1. bölgede yer alan tüm koy ve limanların Yat limanı, yat yanaşma yeri ve demirleme amacıyla kullanılabilir kapasitesi 10,062 adet olarak hesaplanmıştır.

211 adet koy veya limanın 15 adedi yat turizmi açısından yat limanı olarak kullanılabileceği görülmüştür. Bunların toplam kapasitesi 7,650 adettir.

196 adet doğal koy ve/veya liman sadece demirleme ve yanaşma amacı ile kullanılmalıdır. Yanaşma ve demirleme amacıyla kullanılabilecek koy ve limanların toplam kapasitesi 2,862'dir (**Şekil B.4.1**).

1. Bölge beş alt bölgede irdelenmiştir. Bodrum Gümüşlükten başlayarak Akyaka'ya kadar uzanan kesimde 4 adet yeni 4 veya 5 çıpalı yat limanının yapılabileceği 2 adet mevcut koy veya limanın barınma amacıyla kullanılanileceği önerilmektedir. Akyaka'dan Knidos'a uzanan kesimde ise 1 adet 4 veya 5 çıpalı yat limanının yapılması önerilmektedir. Knidos-Datça-Bozburun kesiminde 3 adet 4 veya 5 çıpalı yat limanı önerilmektedir. Bozburun – Dalaman arasında 2 adet; Dalaman Kaş arasında ise 3 adet yat limanının yapılması öngörülmektedir. Öneriler ve mekansal dağılım **Şekil B.4.9**.'da gösterilmektedir.



Şekil B.4.9: 1. Bölge Öneri Kapasitelerin Mekansal Dağılımı

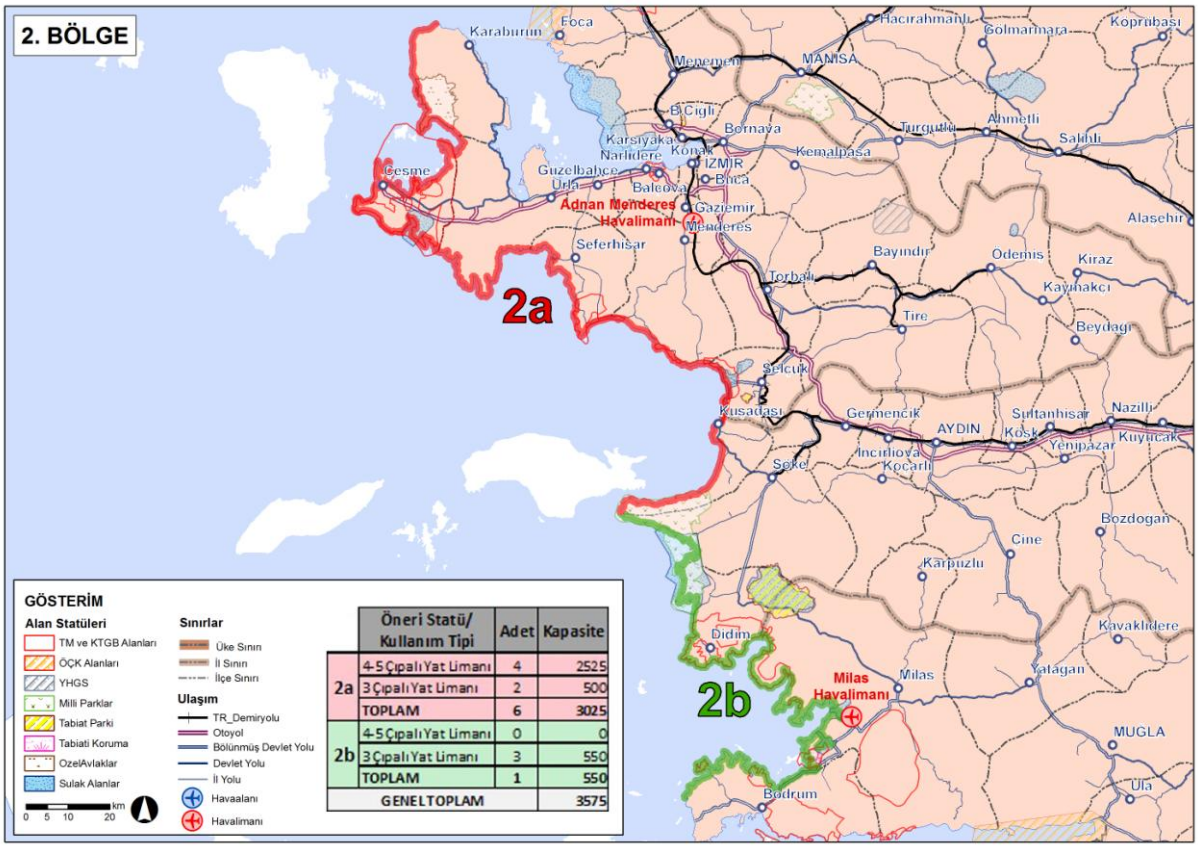
2. Bölge: Çeşme – Bodrum

Bu Bölgede 27 adet koy ve liman yat turizmi için irdelenmiştir. Yapılan çalışmalar sonucunda 2. bölgede yer alan tüm koy ve limanların yat limanı, yat yanaşma yeri ve demirleme amacıyla kullanılabilir kapasitesi 4,128 adet olarak hesaplanmıştır.

27 adet koy veya limanın 9 adedinin yat limanı olarak kullanılabileceği şeklinde bir değerlendirme yapılmıştır. Bunların toplam kapasitesi 3,575 adettir.

8 adet doğal koy ve/veya liman sadece demirleme ve yanaşma amacı ile kullanılmalıdır. Yanaşma ve demirleme amacıyla kullanılabilecek koy ve limanların toplam kapasitesi 553 adettir.

2. Bölge iki alt bölge halinde değerlendirilmiştir. birinci alt bölge Çeşme Karaburundan başlayarak Çeşme ve Kuşadası, yerleşim merkezlerini de içine alacak şekilde Dilek Yarımadasına kadar uzanan kesimdir. Bu bölgede 4 adet 4 veya 5 çıpalı yat limanı ve 2 adet 3 çıpalı yat limanı önerilmektedir. Dilek Yarım Adasından Bodrum Gümüşlük'e kadar uzanan ve içinde Didim merkezin yer aldığı diğer alt bölgede 3 adet mevcut liman veya koyun düzenlenerek yatlara barınma hizmeti verebileceği öngörülmüştür **(Şekil B.4.10)**.



	Öneri Statü/ Kullanım Tipi	Adet	Kapasite
2a	4-5 Çıpalı Yat Limanı	4	2525
	3 Çıpalı Yat Limanı	2	500
	TOPLAM	6	3025
2b	4-5 Çıpalı Yat Limanı	0	0
	3 Çıpalı Yat Limanı	3	550
	TOPLAM	1	550
GENEL TOPLAM			3575

Şekil B.4.10: 2. Bölge Öneri Kapasitelerin Mekansal Dağılımı

3. Bölge: Kuzey Ege

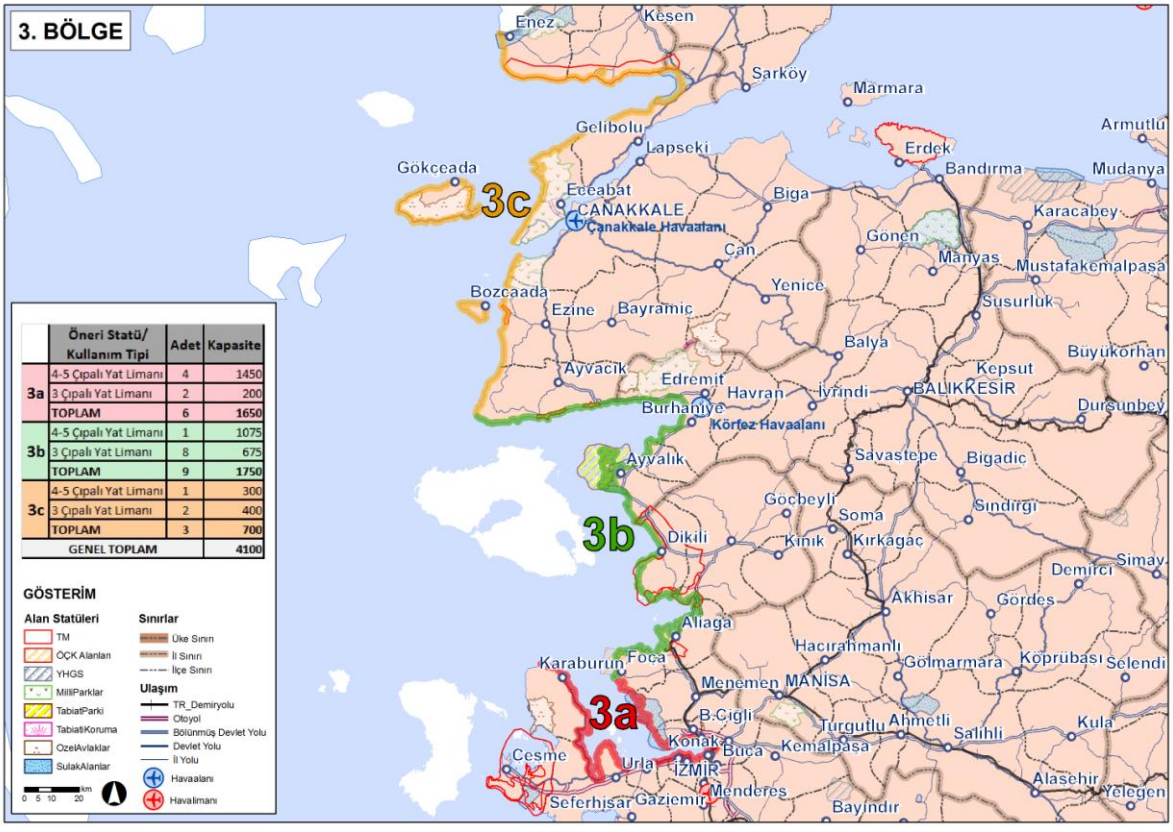
3. Bölgede 32 adet koy ve liman yat turizmi için irdelenmiştir. 2 adet koy/liman yat turizmi için uygun bulunmamıştır. Toplam 30 adet koy/liman değerlendirilmiştir. 3. bölgede yer alan tüm koy ve limanların yat limanı ve demirleme amacıyla kullanılabilir kapasitesi 4,428 adettir.

21 adet koy ve limanın yat limanı olarak kullanılabileceği görülmektedir. Bunların toplam kapasitesi 4,100 adettir.

9 adet doğal koy ve/veya liman sadece demirleme amacı ile kullanılmalıdır. Demirleme amacıyla kullanılabilecek koy ve limanların toplam kapasitesi 328 adettir .Kuzey Ege Bölgesi 3 alt bölgede değerlendirilmiştir.

- Karaburun – Foça
- Foça – Bababurnu
- Bababurnu – Adalar – Enez

Karaburun – Foça Kesimi İzmir Kent merkezini içine alan bir alt bölgedir. Bu bölgede Deniz turizminin geliştirilmesi çeşitli platformlarda da dile getirilen öncelikli stratejilerdendir. 4 adet yeni 4 veya 5 çıpalı yat limanı ve 2 adet 3 çıpalı yat limanı ile 1,650 yatlık bir kapasiteye ulaşılması öngörülmektedir. Foça'dan Bababurnu'na kadar uzanan kıyı şeridinde ise 4 adet 4 veya 5 çıpalı yat limanı ve 8 adet 3 çıpalı yat limanı ile bu alt bölgede 1,750 yatlık bir kapasiteye ulaşılacağı tahmin edilmektedir. Bababurnu'ndan Yunanistan sınırına kadar uzanan ve Gökçeada ile Bozcaada'yı da içine alan üçüncü alt bölgede 1 adet 4 veya 5 çıpalı yat limanı ve 2 adet 3 çıpalı yat limanı önerilmektedir. 3. bölge kapasite dağılımları **Şekil B.4.11**'de gösterilmektedir.



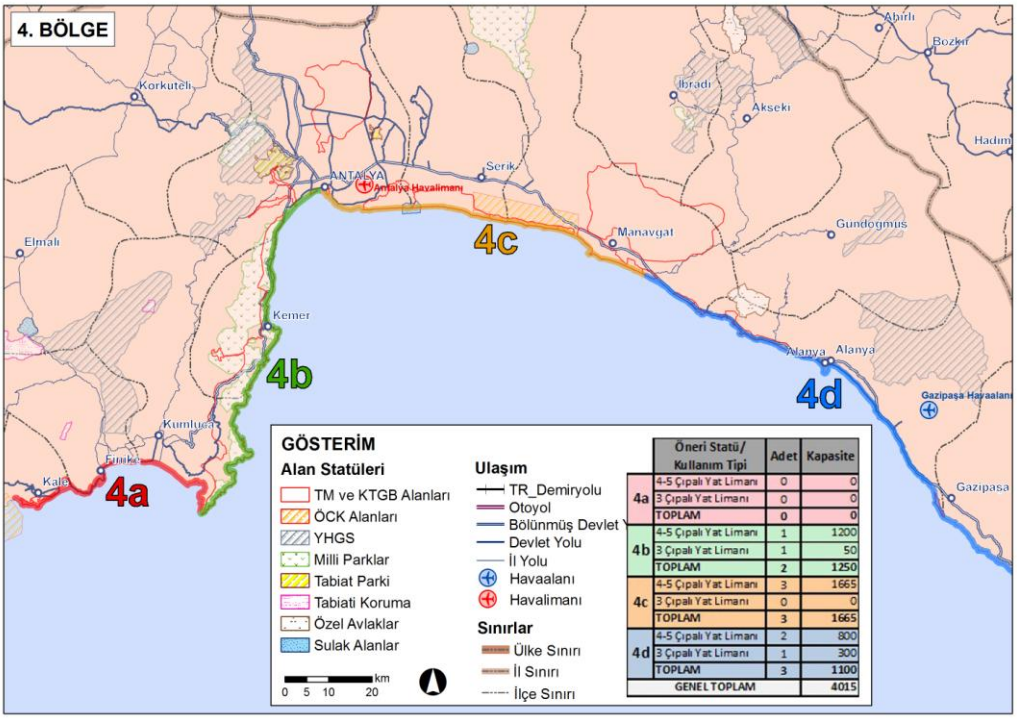
Şekil B.4.11: 3. Bölge Öneri Kapasitelerin Mekansal Dağılım

4. Bölge: Kaş – Gazipaşa

4. Bölgede 18 adet koy, liman ve nehir ağzı yat turizmi için irdelenmiştir. 4. Bölgedeki koy, liman ve nehir ağızlarının yat limanı ve demirleme amacıyla kullanılabilir kapasitesi 4,082'dir.

18 adet koy veya limanın 8 tanesi yat limanı olarak kullanılabilir. Bunların toplam kapasitesi 4,015 adettir.

10 adet doğal koy ve/veya liman sadece demirleme ve yanaşma amacı ile kullanılmalıdır. Yanaşma ve demirleme amacıyla kullanılabilecek koy ve limanların toplam kapasitesi 67 adettir. Türkiye'nin en önemli turizm merkezlerinden olan Antalya kıyı kesimini içine alan 4. bölge, 4 alt bölgede irdelenmiştir. ***1. alt bölge,*** Kaş'dan başlayarak Kale (Demre) ve Finike yerleşmelerini de içine alan ve Kilidonya Burnu'na kadar uzanan kesimdir. Bu alt bölgede yeni bir yat limanı önerilmemektedir. ***2. alt bölge***, Kilidonya Burnu'ndan başlayarak Antalya Kent Merkezine kadar uzanan kesimdir. Bu bölgede bir adet 4 veya 5 çıpalı yat limanı ve bir adet 3 çıpalı yat limanı önerilmektedir. ***3. alt bölge,*** Antalya Kent merkezinden Alanya ilçe sınırına kadar uzanan kesimi kapsamaktadır. Bu bölgede 3 adet 4 veya 5 çıpalı yat limanının yapılması önerilmektedir. ***4. alt bölge,*** Alanya'dan başlayarak Gazipaşaya kadar uzanan kesimdir. 4. alt bölgede DLH Müdürlüğü tarafından yaptırılan ve inşaat aşamasındaki yat limanları da dahil olmak üzere 2 adet 4 veya 5 çıpalı yat limanının ve bir adet 3 çıpalı yat limanının gelişebileceği öngörülmektedir. 4. Bölge'de mekansal öneri ve kapasite dağılımları **Şekil B.4.12**'de görülmektedir.



	Öneri Statü/ Kullanım Tipi	Adet	Kapasite
4a	4-5 Çıpalı Yat Limanı	0	0
	3 Çıpalı Yat Limanı	0	0
	TOPLAM	0	0
4b	4-5 Çıpalı Yat Limanı	1	1200
	3 Çıpalı Yat Limanı	1	50
	TOPLAM	2	1250
4c	4-5 Çıpalı Yat Limanı	3	1665
	3 Çıpalı Yat Limanı	0	0
	TOPLAM	3	1665
4d	4-5 Çıpalı Yat Limanı	2	800
	3 Çıpalı Yat Limanı	1	300
	TOPLAM	3	1100
	GENEL TOPLAM		4015

Şekil B.4.12: 4. Bölge Öneri Kapasitelerin Mekansal Dağılımı

4. Bölge (Kaş – Gazipaşa) arasındaki kıyı kesimi Türkiye'nin turizm bakımından en önemli bölgelerinden birisidir. Kıyı bölgesi ağırlıklı yoğun bir tesisleşme görülmektedir. Tüm Türkiye'deki turizm belgeli yatak sayısının %45'i Antalya'da yer almaktadır. Bu tesislerin büyük bir kısmı kıyı bölgesinde yer almaktadır. Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın 2008 yılı sınır

istatistiklerine göre Türkiye'ye giriş yapan yabancıların %33'ü Antalya'dan giriş yapmaktadır. Giriş yapan yabancı ziyaretçilerin neredeyse tamamı deniz-kum-güneş odaklı turizm faaliyetleri için Antalya ve yakın çevresine gelmektedir.

4. Bölge kıyı kesimi, aynı zamanda oldukça hassas eko sistemlere de ev sahipliliği yapmaktadır. Bölgede 2 adet Özel Çevre Koruma Alanı (Kaş – Kekova, Belek), 1 Milli Park (Beydağları – Olimpos Sahil Milli Parkı) bulunmaktadır ve kültürel açıdan da son derece zengindir. Phaselis Antik Kenti, Side Antik Kenti, Kaleiçi ve pek çok arkeolojik, tarihi eser ve alan kıyı ve hemen geri bölgesinde yer almaktadır. Uluslararası bir turizm kenti ve marka değeri olan Antalya'da deniz turizmi sahip olduğu potansiyellere göre oldukça az gelişmiştir. Yerel idarelerin, meslek örgütlerinin ve ilgili kişi ve kuruluşların yat turizmi ve kruvaziyer turizmin geliştirilmesi ve turizmin çeşitlendirilmesi amaçlı talep ve çalışmaları bulunmaktadır.

4. bölgenin özellikle Kemer-Antalya-Gazipaşa kesimi kıyı bölgesi yoğun yapılaşma ve tesisleşme, hassas alanlar, kıyı bölgesindeki yerleşim alanların rekreatif kullanım ihtiyacı ve doğal kumsalları ile turizm kıyı yapılarının gelişmesini sınırlandırmaktadır. Ayrıca 4. bölgenin batı kesimi hariç doğal koy ve liman pek bulunmamaktadır.

Bayındırlık ve İskan Bakanlığı tarafından yürütülen "Antalya Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetim Planı" çevresinde yapılan değerlendirme ve öneriler dikkate alınarak, bu bölge ile ilgili öngörüler şu şekilde sıralanabilir:

- Kemer kesiminde yoğun turizm gelişimine bağlı olarak özellikle ticari yatların bağlanabileceği bir liman ihtiyacı bulunmaktadır. Kiriş koyunda; jeolojik, hidrolojik, biyolojik ve oşinografik araştırmalar ve ilgili kuruluşların onayı ile yalnızca bağlama amaçlı yat limanı yapılabilir.
- Antalya büyük bir kıyı ve turizm kenti olmasına rağmen kruvaziyer turizmden aldığı pay oldukça düşüktür. Ayrıca bir balıkçı barınağı ihtiyacı da bulunmaktadır. Mevcut yat limanı kapasitesi de sahip olduğu turizm potansiyelinin yanında oldukça düşüktür. Yakın çevre illerinin liman ihtiyaçları da Antalya'dan karşılanmaktadır. Bütün bu veriler göz önüne alındığı zaman pek çok kıyı yapısı ihtiyacı ortaya çıkmaktadır. Antalya Liman'ı günümüze üç işlevi olan (yük limanı, kruvaziyer liman, yat limanı) bir yapıdadır ve konumu itibarı ile oldukça avantajlıdır. 3. bölgede yeni kıyı yapılarının yapılması için farklı alanlar aramak yerine mevcut limanın büyütülerek içinde pek çok fonksiyonu barındırabilecek (yük Limanı, yat limanı, kruvaziyer limanı, çekek yeri ve balıkçı barınağı) çok işlevli bir yapıya dönüştürülmesi daha uygundur. Liman zaten günümüzde de bu yapıdadır. Mevcut limanın büyütülmesi; gerekli jeolojik, hidrolojik, oşinografik araştırmalar yapılması şartı ile mümkündür. Mevcut limanın mendireğinin uzatılması, yeni alanların düzenlenmesi, fonksiyonların özelliklerine göre planlamanın yapılması gerekmektedir. Ayrıca limanda yapılacak düzenlemelere bağlı olarak geri bölgesinde yer alan arazi kullanımlarının gözden geçirilmesi, ulaşım bağlantılarının düzenlenmesi gerekmektedir. Tüm bu düzenlemeler için Bayındırlık ve İskan Bakanlığı, Ulaştırma Bakanlığı (DLH İnşaatı Genel Müdürlüğü), Denizcilik Müsteşarlığı ve Büyükşehir Belediyesinin ortaklaşa hareket etmesi ve eşgüdüm sağlaması gerekmektedir.
- 4. bölge orta ve doğu kesiminde gerektiğinde yatların sığınabilecekleri koy ve liman açısından yetersizdir. Bu bölgede Akdeniz'e dökülen akarsu ağızlarının gerekli teknik

çalışma ve izinleri sonucunda yat turizmi düzenlemeleri yapılabilir. Nehir ağızlarında kurulacak "inland" marinalar bölgenin önemli bir ihtiyacını karşılayacaktır.

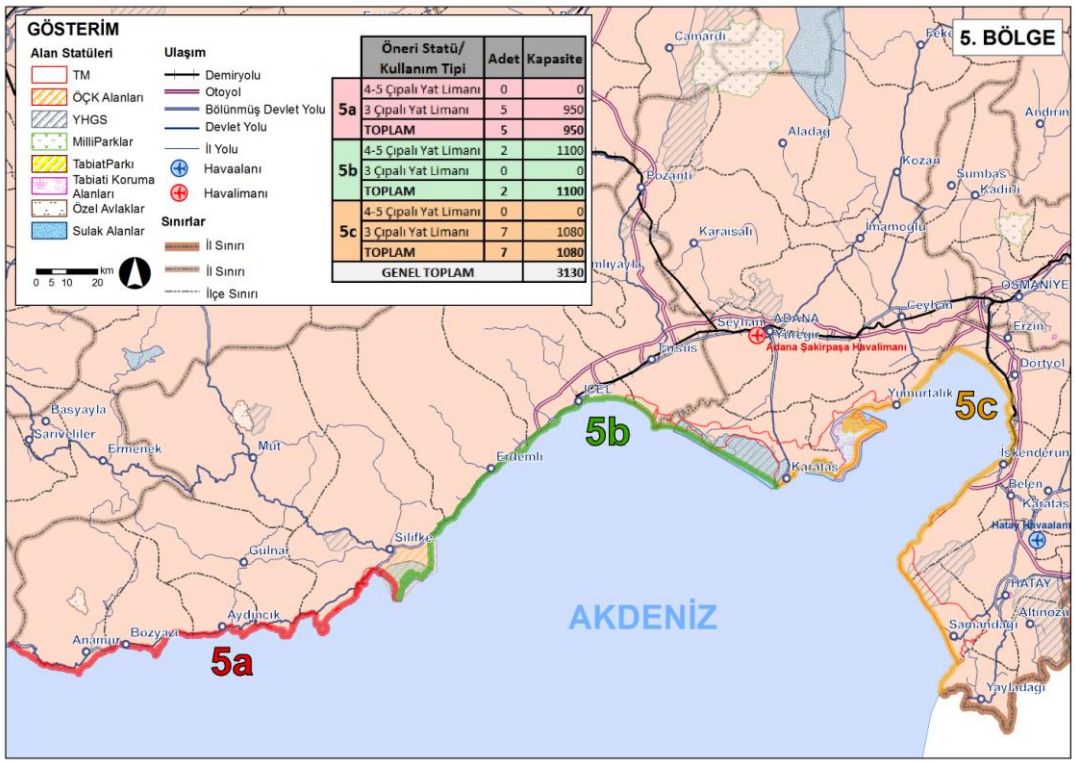
- Alanya ve Gazipaşa'daki DLH Genel Müdürlüğü tarafından yaptırılan yat limanı inşaatlarının bir an önce tamamlanması gerekmektedir.
- Alanya Limanı'nın belli bir kesiminin yatların yanaşması ve barınabilmesi amacıyla düzenlenmesi deniz turizmi gelişimine olumlu bir şekilde etki edecektir.

5. Bölge: Doğu Akdeniz

5. Bölgede 17 adet koy ve liman yat turizmi için incelenerek değelendirilmiştir. Bölgedeki tüm koy ve limanların yat limanı ve demirleme amacıyla kullanılabilir kapasitesi 3,150 adettir.

Bu koy veya limanlardan 14 tanesinin yat limanı olarak kullanılabileceği görülmüştür. Bu amaçla kullanılabilecek toplam kapasite 3,130 adettir.

3 adet doğal koy ve/veya liman sadece demirleme ve yanaşma amacı ile kullanılabilir. Yanaşma ve demirleme amacıyla kullanılabilecek koy ve limanların toplam kapasitesi 20'dir. Doğu Akdeniz Bölgesi 3 alt bölge halinde değerlendirilmiştir. Birinci alt bölge Gazipaşadan başlayarak Silifkeye kadar uzanan kıyı şeridir. Bu alt bölgede mevcut liman ve koyların değerlendirilmesine yönelik 5 adet 3 çıpalı yat limanı önerilmektedir. Silifke ile Karataş arasında kalan ve Mersin kent merkezinin bulunduğu kesimde ise 2 adet 4 veya 5 çıpalı yat limanı önerilmektedir. Karataş'dan Suriye sınırına kadar uzanan kıyı şeridinde 7 adet 3 çıpalı yat limanı önerilmektedir. 5. Bölge Doğu Akdeniz'de alt bölgeler itibarıyla mekansal değerlendirmeler **Şekil B.4.13**'de görülmektedir.



Şekil B.4.13: 5. Bölge Öneri Kapasitelerin Mekansal Dağılımı

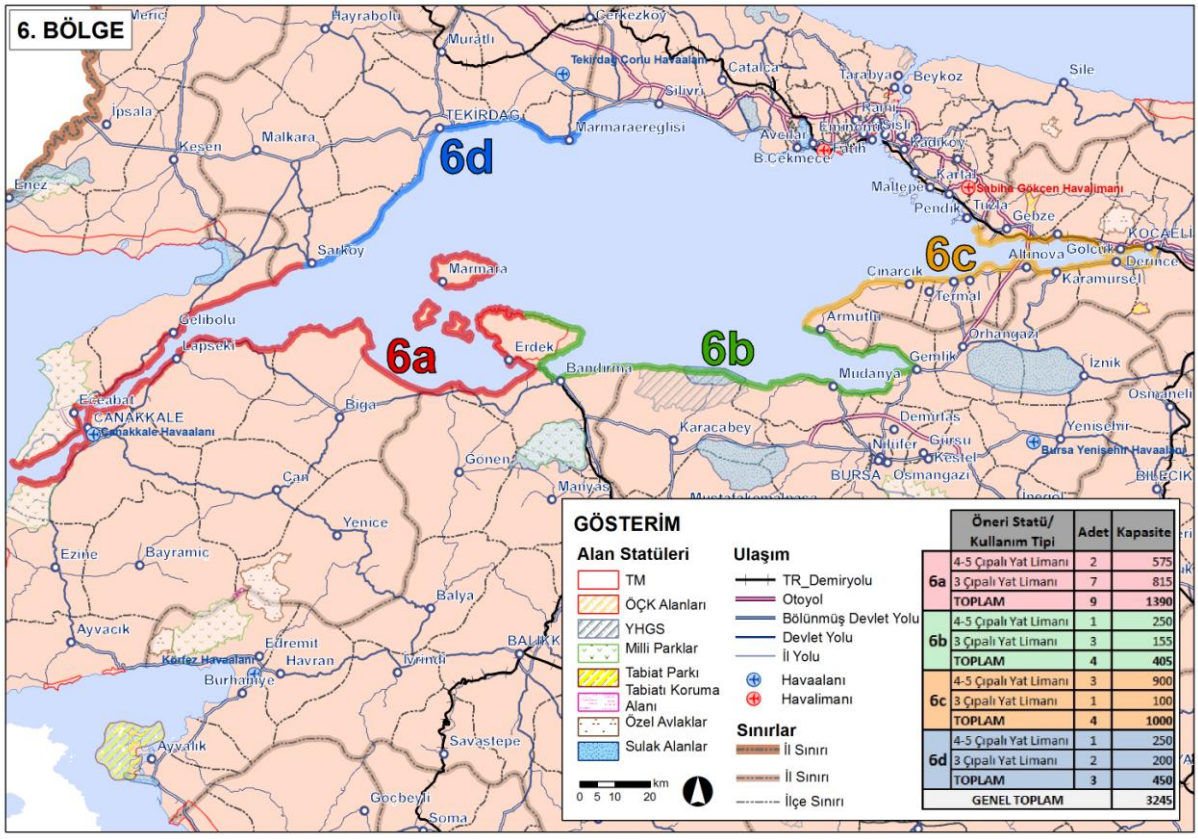
6. Bölge: Marmara

Marmara bölgesinde 23 adet koy, liman ve yerleşim alanı yat turizmi için irdelenmiştir. 2 yerleşim alanı yat turizmi gelişimi için uygun bulunmamıştır. Bölgede yer alan tüm koy ve limanların yat limanı ve demirleme amacıyla kullanılabilir kapasitesi 3,270 adettir.

20 noktada, balıkçı barınakları da dahil olmak üzere yapılacak düzenlemelerle, yat limanı olarak hizmet alınabileceği görülmektedir. Bunların toplam kapasitesi 3,245 adettir.

1 adet doğal koy ve/veya liman sadece yanaşma amacı ile kullanılmalıdır. Yanaşma amacıyla kullanılabilecek bu alanın kapasitesi 25 adettir (**Şekil B.4.6**).

Marmara bölgesi 4 alt bölgede değerlendirilmiştir. Tekirdağ Şarköy'den başlayarak Çanakkale Boğazı ve Marmara adalarınını da içene alarak Kapıdağı Yarımadasına kadar olan kıyı kesimi birinci alt bölgedir. Bu bölgede 2 adet 4 veya 5 çıpalı yat limanı ve 7 adet 3 çıpalı yat limanının gelişebileceği öngörülmüştür. Kapıdağı Yarımdasından başlayarak Yalova Armutlu'ya kadar uzanan kıyı şerdinde 1 adet 4 veya 5 çıpalı yat limanı ve 3 adet 3 çıpalı yat limanının gelişebileceği görülmüştür. Armutludan başlayarak, Yalova ve Kocaeli il merkezlerini içine alan ve İstanbul sınırına kadar uzanan kesimde 3 adet 4 veya 5 çıpalı yat limanının ve 1 adet 3 çıpalı yat limanının gelişeceği öngörülmektedir. Marmara Denizi'nin Tekirdağ ili içinde kalan Gümüşyaka – Şarköy arasındaki kıyı kesimi bir diğer alt bölgedir. Bu alt bölgede 1 adet 4 veya 5 çıpalı yat limanı ve 2 adet 3 çıpalı yat limanı önerilmektedir. Marmara Bölgesi alt bölgeleri ve önerilerin mekansal dağılımı **Şekil B.4.14**'de gösterilmektedir.



	Öneri Statü/ Kullanım Tipi	Adet	Kapasite
6a	4-5 Çıpalı Yat Limanı	2	575
	3 Çıpalı Yat Limanı	7	815
	TOPLAM	9	1390
6b	4-5 Çıpalı Yat Limanı	1	250
	3 Çıpalı Yat Limanı	3	155
	TOPLAM	4	405
6c	4-5 Çıpalı Yat Limanı	3	900
	3 Çıpalı Yat Limanı	1	100
	TOPLAM	4	1000
6d	4-5 Çıpalı Yat Limanı	1	250
	3 Çıpalı Yat Limanı	2	200
	TOPLAM	3	450
	GENEL TOPLAM		3245

Şekil B.4.14: 6. Bölge Öneri Kapasitelerin Mekansal Dağılımı

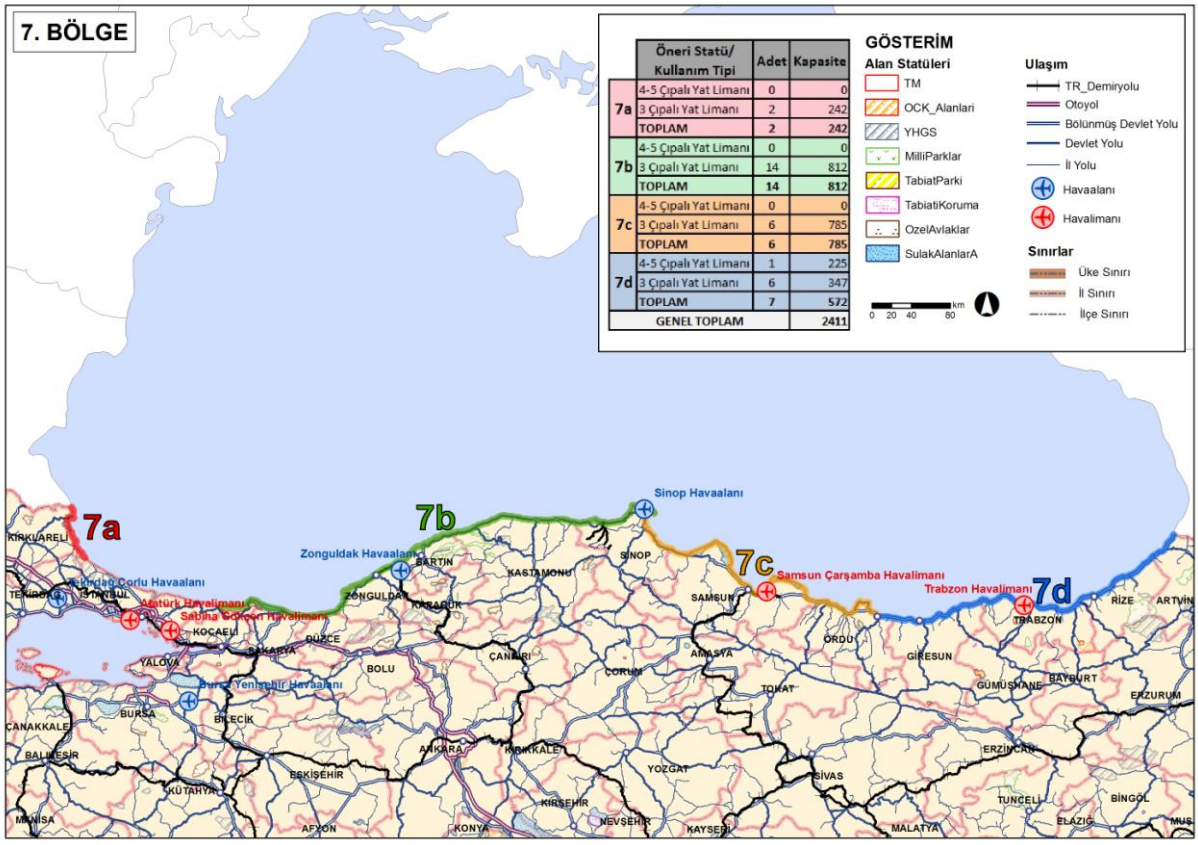
7. Bölge: Karadeniz

Karadeniz kıyısında yer alan 29 adet mevcut liman yat turizmi için değerlendirilmiştir. 29 adet limanın 28 tanesi balıkçı barınağıdır. Bir tanesi ise henüz işletilmeye alınmayan Trabzon Yat Limanı'dır.

7. bölgede yer alan tüm limanların yat limanı amacıyla kullanılabilir kapasitesi 2,414 adettir.

28 adet balıkçı barınağının yat turizmi için kullanılabilir kapasite toplamı 2,186'dır. Trabzon'daki yat limanının kapasitesi 225 adettir.

Karadeniz Bölgesi 4 alt bölgede değerlendirilmektedir. Bulgaristan sınırından başlayarak İstanbul'a kadar uzanan birinci alt bölgede 2 adet 3 çıpalı yat limanı önerilmektedir. Kocaeli'inin Karadeniz kıyısından başlayarak Sinop'a kadar uzanan kesim bir diğer alt bölgedir. Bu alt bölgede 14 adet mevcut tesisin 3 çıpalı yat limanı olarak düzenlenebileceği önerilmektedir. Sinop – Ordu kesiminde 7 adet balıkçı barınağının 3 çıpalı yat limanı olarak değerlendirilebileceği ön görülmektedir. Ordu'dan Sarp sınır kapısına kadar uzanan tüm Doğu Karadeniz sahil şeridinde 6 adet 3 çıpalı yat limanı ve 1 adet 4 veya 5 çıpalı yat limanı yat turizminin hizmetine sunulabilir. Karadeniz Bölgesi alt bölgeleri ve önerilerin mekansal dağılımı **Şekil B.4.15**'de gösterilmektedir.

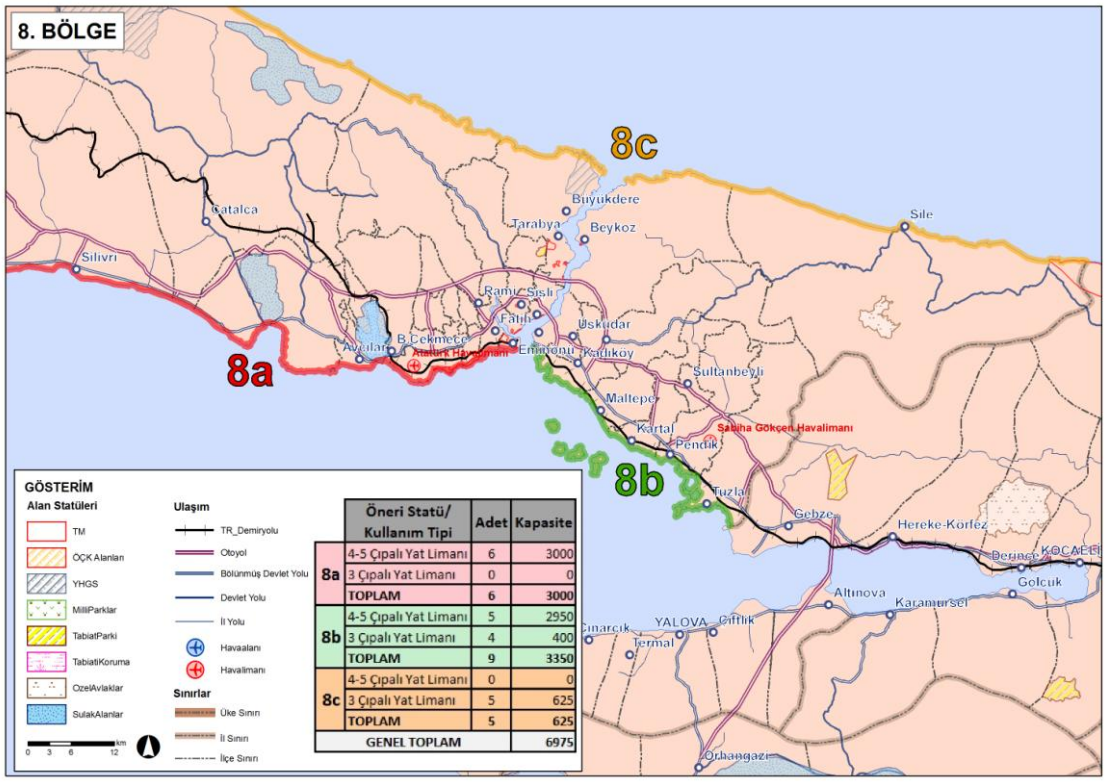


Şekil B.4.15: 7. Bölge Öneri Kapasitelerin Mekansal Dağılımı

8. Bölge: İstanbul

İstanbul'da 20 adet liman ve merkez yat turizmi için değerlendirilmiştir. Değerlendirmelerde inşaa aşamasında olan tesisler ve düzenleme yapılacak tesisler dikkate alınmıştır. İstanbul'da yer alan tüm limanların yat limanı amacıyla kullanılabilir kapasitesi 7,295 adettir (**Şekil B.4.8**).

İstanbul bölgesi üç alt bölgede değerlendirilmiştir. İstanbul'un Marmara'daki Asya kesimi birinci alt bölgedir. Bu alt bölgede, yapım aşamasındakiler de dahil 6 adet 4 veya 5 çıpalı yat limanı önerilmektedir. Marmara denizinin Avrupa kısmı ve Silivriye kadar uzanan kesimi ikinci alt bölgedir. Bu alt bölgede 5 adet 4 veya 5 çıpalı yat limanı ve 4 adet 3 çıpalı yat limanı önerilmektedir. İstanbul'un Karadeniz kıyı şeridi üçüncü alt bölgedir. Üçüncü alt bölgede 5 adet mevcut tesisin 3 çıpalı yat limanı olarak düzenlenmesi önerilmektedir. İstanbul bölgesi mekansal referanslı kapasite dağılımı **Şekil B.4.16**'da görülmektedir. Boğaz da ise ayrı bir çalışma yapılması önerilmektedir.



	Öneri Statü/ Kullanım Tipi	Adet	Kapasite
8a	4-5 Çıpalı Yat Limanı	6	3000
	3 Çıpalı Yat Limanı	0	0
	TOPLAM	6	3000
8b	4-5 Çıpalı Yat Limanı	5	2950
	3 Çıpalı Yat Limanı	4	400
	TOPLAM	9	3350
8c	4-5 Çıpalı Yat Limanı	0	0
	3 Çıpalı Yat Limanı	5	625
	TOPLAM	5	625
GENEL TOPLAM			6975

Şekil B.4.16: 8. Bölge Öneri Kapasitelerin Mekansal Dağılımı

Planlama Hedef Yılı Değerlerinin Bölgeler İtibarı ile Yorumlanması

Yukarıdaki çalışmaların sonunda, Master Plan temel stratejik hedef cümlelerine uygun bir dağılım deseni ortaya çıkmaktadır. Makro, mikro ve mekansal tahminler sonucunda plan hedef yılı 2030'da kapasitenin dağılım öngörüleri **Tablo B.4.17**'de gösterilmektedir. Bu dağılım ve büyüklüklerin ardındaki rasyonel ve hangi gelişme stratejilerine uygun oldukları yine **Tablo B.4.17**'de anlatılmaktadır.

Yapılan mikro tahmin çalışmaları sonucunda bölgelerde yapılması önerilen yat limanı ve yat barınağı sayıları **Tablo B.4.18**'de özetlenmiştir.

Tablo B.4.17: Normalize Edilmiş Makro, Mikro ve Mekansal Referanslı Tahminlerin Bölgelere Dağılımı

	Mevcut Kapasite	Mikro Tahmin Modeline Göre Yaratılan Ek Kapasite	Mikro Tahmin Modeline Göre Toplam Kapasite	Mekansal Referanslı Yaratılan Ek Kapasite	Mekansal Referanslı Toplam Kapasite	Makro Tahmin Modelinde Tercih Edilen Büyüklük
1. Bölge (Bodrum - Kaş)	7,974	2,852	10,146	7,200	15,174	16,574
2. Bölge (Çeşme - Bodrum)	2,651	1,984	5,215	3,575	6,226	7,813
3. Bölge (Kuzey Ege)	555	3,758	4,413	4,100	4,655	4,413
4. Bölge (Kaş - Gazipaşa)	1,762	6,675	8,437	4,015	5,777	8,907
5. Bölge (Doğu Akdeniz)	0	3,425	3,425	3,130	3,130	3,425
6. Bölge (Marmara)	165	3,582	3,747	3,245	3,410	3,647
7. bölge (Karadeniz)	0	4,266	4,266	2,411	2,411	4,266
8. Bölge (İstanbul)	2,419	7,179	9,598	7,295	9,714	9,698
Genel Toplam	**15,526**	**33,721**	**49,247**	**34,971**	**50,497**	**58,743**

Tablo B.4.18: Bölgelerde Yapılması Önerilen Yat Limanı ve Yat Barınağı Sayıları

Bölge	Yapılması Önerilen Yat Limanı Sayısı	Yapılması Önerilen 3 veya 4 Çıpalı Yat Limanı (Yat Barınağı Sayısı)
1. Bölge (Bodrum-Kaş)	13	2
2. Bölge (Çeşme-Bodrum)	4	5
3. Bölge (Kuzey Ege)	9	12
4. Bölge (Kaş-Gazipaşa)	6	2
5. Bölge (Doğu Akdeniz)	2	12
6. Bölge (Marmara)	7	13
7. Bölge (Karadeniz)	1	28
8. Bölge (İstanbul)	11	9
Toplam	**53**	**83**

Türkiye'nin Akdeniz Çanağı Yat Turizminden Pay Çıkarması Stratejisine Uygunluk

Bu strateji bağlamında söylenebilecekler aşağıdaki gibidir.

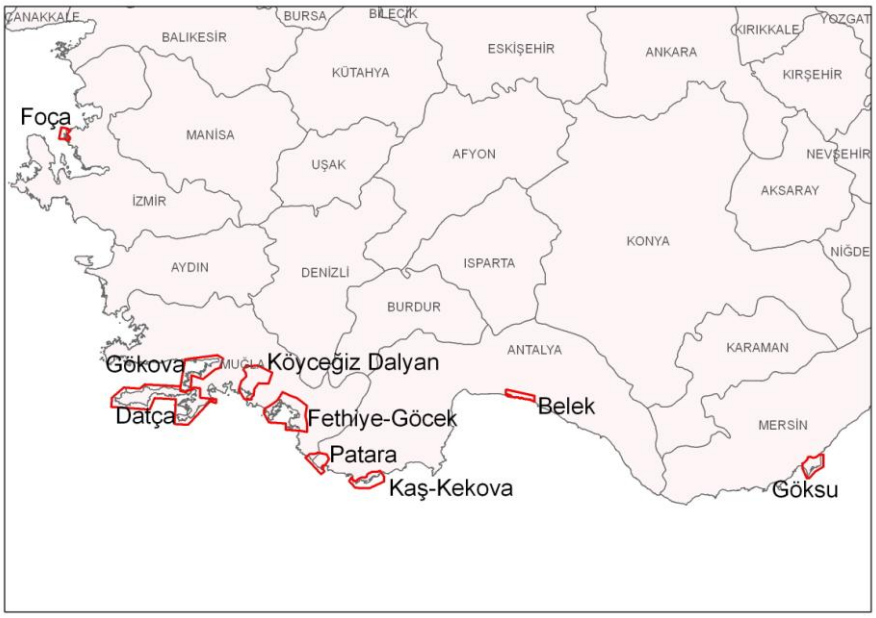
- Her şeyden önce, Türkiye'nin Akdeniz Çanağı yat turizminden pay çıkarması stratejisine uygun olarak; tekne yanaşma kapasitesinin yaklaşık 58 binden fazla olması öngörülmüştür. Bu değer, tüm Akdeniz çanağında yer alan ülkeler itibarı ile dördüncülüğü ifade etmektedir
- Sayısal büyüklük, Ulaştırma Şurası hazırlıkları aşamasında tüm proje ortaklarınca kabul gören 50 bin kapasiteli turizm kıyı yapıları hedefine de uygundur.
- Yukarıdaki tabloda yer alan tercih edilen değer; makro tahminlerin ortalama opsiyonu ile yakın, ancak ondan fazla bir değerdir.

Yat Turizminin Karşılaştırmalı Üstünlüğü Fazla Olan Kesimlere Önem Verilmesi Stratejisine Uygunluk

Bu bağlamda; konumsal üstünlüğü bulunan bölgelere önem verilmiş, bu kesimlere önemli kapasite atamaları yapılmıştır.

a. Günümüzde olduğu gibi, Plan perspektifinde de en büyük kapasitenin 1. Bölge (Bodrum-Kaş) arasında ortaya çıkacağı görülmektedir. Ancak, bu bölgenin toplam kapasite içindeki payı; diğer bölgelerdeki gelişmeye paralel olarak azalacaktır. Bodrum Kaş arası kıyı kesimi, yatçılık açısından olağanüstü değerler taşıdığı gibi, doğal kaynak değerleri açısından da son derece hassastır. Bu kesimde; "Gökova Özel Çevre Koruma Bölgesi", "Datça/Bozburun Özel Çevre Koruma Bölgesi", "Köyceğiz/Dalyan Özel Çevre Koruma Bölgesi, "Fethiye/Göcek Özel Çevre Koruma Bölgesi" ve "Patara Özel Çevre Koruma Bölgesi" bulunmaktadır. Bir diğer stratejik hedef ise bu değerlerin korunmasını öngörmektedir. Bu nedenle 1. Bölge'nin aşırı kapasiteye sahip olması çevresel ve yasal açıdan olanaklı değildir. Bu Bölgede ve benzer özellikler taşıyan 2 Bölgede kapasiteler alt ve üst limitler dahilinde olmalıdır. 1. ve 2. Bölge için 2030 yılı alt kapasiteler sırası ile 10,146 ve 5,215 (**Tablo B.4.17**) yanaşma yeridir. Üst kapasiteler ise 1. Bölge için 16,574 (**Tablo B.4.7**) ve 2. Bölge için 7,813 (**Tablo B.4.8**) yanaşma yeridir. **Şekil B.4.17**'de Güney Ege ve Batı Akdeniz kıyı bölgelerinde yer alan özel çevre koruma bölgeleri gösterilmektedir.

b. İkinci ve üçüncü büyük kapasiteler Antalya'nın da dahil olduğu 4. Bölge (Kaş-Gazipaşa) ve 8. Bölgede (İstanbul) ortaya çıkmıştır. Bunlardan, Antalya; Türkiye'nin en önemli uluslar arası turizm destinasyonudur. İstanbul ise bir dünya kenti ve her türlü turizm çeşidinin gelişebileceği bir taç şehirdir. Bunlara bağlı olarak, bu iki bölgede yat turizminin atılım yapması doğaldır.



Şekil B.4.17: Güney Ege ve Batı Akdeniz Kıyı Bölgelerinde Yer Alan Özel Çevre Koruma Bölgeleri

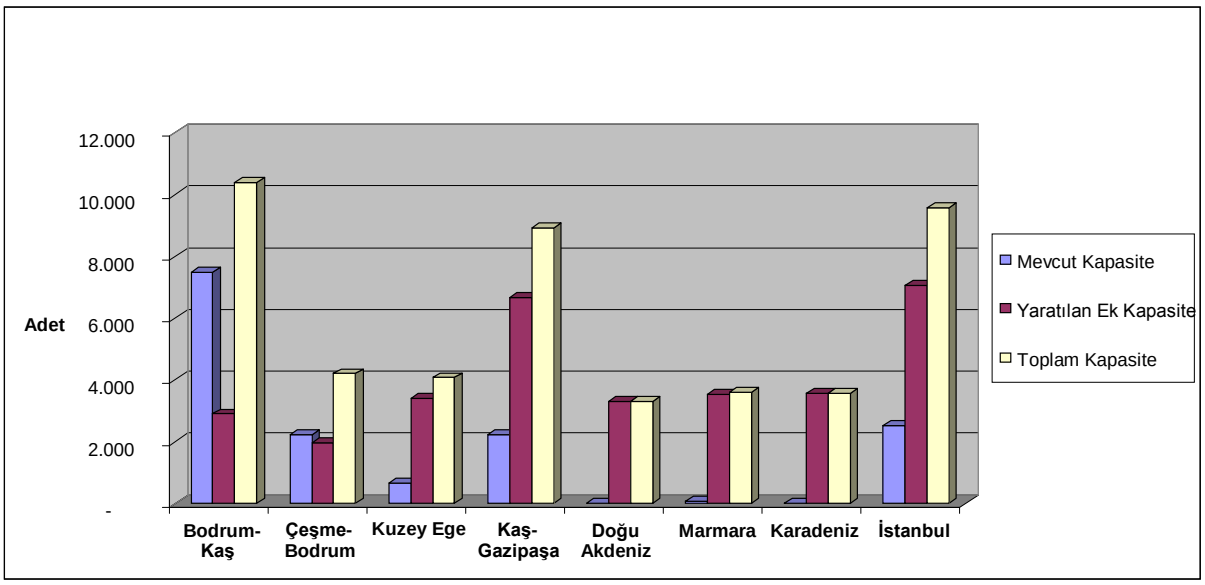
Yat Deniz Turizmi Altyapısını Genel Turizm Geliştirme Politikaları ve İlkeleri ile Uyumlu Olarak Geliştirmek Stratejine Uygunluk

Master Plan ile elde edilen değerler, büyüme hızları ve turizm kıyı yapılarının konumu Kültür ve Turizm Bakanlığı'nca hazırlanan Turizm Stratejisi 2023 adlı çalışmada ifadesini bulan temel politika ve ilkeleri ile uyumludur. 2009-2030 döneminde turizm kıyı yapılarında yaratılan tekne yanaşma yeri sayısı yılda ortalama % 6 artış hızı göstermektedir. Bu değer adı geçen strateji dokümanında öngörülen hız değeri ile aynıdır.

Yat Turizmini Olanaklar ve Potansiyeller Ölçüsünde Tüm Türkiye Kıyılarına Yaymak Stratejine Uygunluk

Bu strateji bağlamında Türk Boğazları dahil tüm kıyılarımızda turizm kıyı yapılarının gelişmesine olanak tanınmıştır. Bu bağlamda; günümüzde resmi bir yat limanı işletmeciliği yapılan ve kıyı tesisi bulanmayan Doğu Akdeniz ve Karadeniz'de yeni kapasiteler yaratılmıştır. Böylece tüm kıyılarımızda ve kıyısı olan tüm illerimizde kapasiteleri farklı en az bir turizm kıyı yapısı öngörülmüştür (**Grafik B.4.5**).

Grafik B.4.5: Turizm Kıyı Yapılarında Plan Dönemi Sonu Mevcut ve İlave Kapasiteler



Kentsel Bölgeler, Metropoller ve Önemli Kıyı Kentlerinde Yat Turizmi ve Kentsel Turizmi Özendirmek Stratejine Uygunluk

Kentsel bölgeler, metropoller ve yakın çevrelerinde önemli kapasite artışları sağlanmıştır. Önemli yığılmalar sırası ile İstanbul, Antalya ve İzmir'de görülecektir. Bu tür turizmin geliştiği kesimlerde yaratılan kapasite artışlarının diğer bazı stratejik hedeflere de uygun olduğu düşünülmektedir. Örneğin, "Ülkenin Tanıtımına Katkıda Bulunmak ve Ülke İmajını Yükseltmek" ve "Önemli Merkezlerin Sportif ve Rekreatif (dinlence) Amaçlı Gereksinmelerini Karşılamak" gibi hedeflere de uygun gelişmeler öngörülmektedir.

Bu stratejinin yansıma biçiminde; Mersin, Kocaeli ve Samsun anakentleri ile Adana anakenti yakınlarında, mevcut kapasite ve çekicilikler göz önünde tutularak yeni olanaklar yaratılmıştır.

B.4.1.5 Kruvaziyer Limanlar için Mikro Talep Tahminleri

"Türkiye'de Kruvaziyer Taşımacılığının Tahmini ve Kapasite Analizi" başlığı altında sunulan makro tahminler değiştirilmemiştir. 17 Liman verileri kullanılarak yapılan tahminlerde; 2030 yılı itibarı kötümser alternatif 5,245,765, ortalama 8,559,081 ve iyimser alternatif 14,539,562 kişinin kruvaziyer gemilerle Türk limanların ziyaret edeceğini ortaya koymaktadır.

Bölgeler itibarı ile yapılan analizlerde en fazla tercih edilecek limanların Ege Bölgesinde yer aldığı ve bu bölgedeki limanlara 2030 yılında ortalama tahminle 5.7 milyon ziyaretçinin geleceği, buna bağlı olarak da 2030 yılına dek yeni kapasitelerin yaratılması gerektiği ortaya çıkmıştır.

Marmara bölgesinde yolcu miktarı ortalama tahminle 2020 yılında 1 milyon, 2030 yılında ise 2,3 milyona ulaşacaktır. Marmara bölgesi kapasitesi incelendiğinde yıllık mevcut yaklaşık 900 bin yolcu kapasitenin 2017 yılına kadar yeterli olacağı saptanmıştır.

Akdeniz bölgesinde yolcu miktarı ortalama tahminle 2020 yılında 235 bin, 2030 yılında ise 415 bine ulaşacaktır. Akdeniz bölgesinde de yıllık mevcut yaklaşık 200 bin yolcu kapasitenin 2017 yılına kadar yeterli olduğu görülmektedir.

En az talep Karadeniz bölgesinde ortaya çıkmaktadır. Makro tahminlere göre; ziyaretçi sayısı ortalama opsiyona göre 2020 yılında 28 bin, 2030 yılında ise 55 bine çıkacaktır. Karadeniz bölgesi kapasitesi incelendiğinde yıllık mevcut yaklaşık 30 bin yolcu kapasitenin 2021 yılına kadar yeterli olduğu hesaplanmaktadır.

Özetlenecek olursa; Plan perspektifinde Ana kruvaziyer Limanlar olarak İstanbul, İzmir ve Antalya, ortaya çıkmaktadır. Uğrak limanlar olarak da Kuşadası, Alanya, Marmaris, Fethiye, Samandağ, Sinop ve Trabzon olarak belirmektedir.

Tüm kıyılarımızda kruvaziyer liman olabilecek diğer yerler, özellikle "Türkiye Turizm Stratejisi 2023 – Eylem Planı 2007-2013" çalışmasında belirlenenler, 2009-2030 döneminin ileriki yıllarında ortaya çıkacak gelişmelere göre değerlendirilmelidir.

B.4.2.Yer Seçimi Kriterleri

Yatırım ihtiyaçlarının belirlenmesi sonrasında mekansal olarak her tür deniz turizmi için liman yer seçimi yapılması söz konusudur. Liman yer seçimi için noktasal bazda seçim yapılması ilkesel olarak tercih edilmemiştir. Liman seçimi için bölge sınırlarının belirlenmesi tercih edilmiştir. Önerilen bölge sınırları içinde bir sonraki aşamada noktasal liman seçimi için aşağıda belirtilen çalışmaların yapılması gereklidir. Bu çalışmaların yapılmasından sonra noktasal olarak liman yeri netleştirilmelidir.

Seçilecek liman yeri için yapılması gereken çalışmalar;

- Hidrografik ve Hidrolojik Özellikler
  - Rüzgar Özellikleri
  - Yağış
  - Sis

- Dalga İklimi
    - AkıntılarGel-git
    - Su seviyesi Değişimleri
    - Tsunami
- Kum taşınımı
    - Akıntılar
    - Dere ve Nehirler
    - Malzeme taşınımı
    - Erozyon
    - Birikim
- Jeomorfolojik ve fiziksel özellikler
    - Kıyının jeolojik özellikleri
        - Kum
        - Kayalık
        - Koy - Burun
    - Deniz Tabanı Topografyası
    - Depremsellik
    - Zemin Koşulları
    - Arazi Koşulları
- Çevre Koşulları
    - Biyolojik Koşullar
    - Su Kalitesi
    - Ekoloji
- Arazi Sahipliliği
    - Sit Alanı
    - Arkeolojik Alan
    - Özel Çevre Koruma Bölgesi
    - Kirlenme Koşulları, Çevresel Koşullar, Taşıma Kapasitesi ("*Turizm ve Gezi Amaçlı Deniz Araçlarının Barınma Korunma ve Seyirlerine İlişkin Doğal Deniz Alanlarında Fiziksel Taşıma Kapasitesinin Değerlendirilmesi"* **EK 7**'de *verilmiştir.)*
- Sosyo-ekonomik Faktörler
- Art Alan Bağlantıları
- Mevcut Kıyı ve Deniz Yapıları
- Enerji tedarik şartları

B.4.3 Yat Limanı Hinterlantında Yer Alan Kara Ve Demir Yolları Bağlantılarının Ayrıntılı Değerlendirilmesi

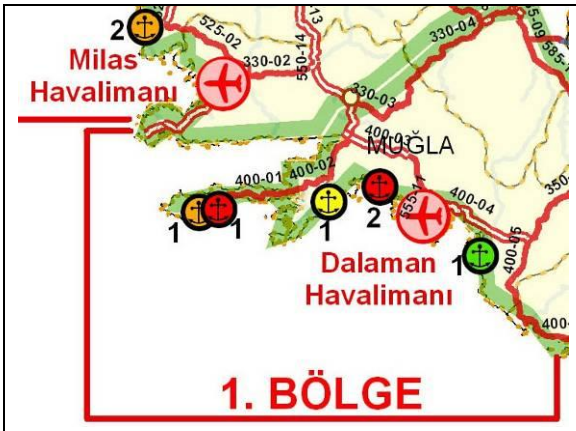
Turizm Kıyı Yapılarının kolay erişebilir olması ve art alanda yer alan ulaşım sistemlerinin gelişmişliği deniz ve yat turizmi açısından çok önemlidir.

Yat turizminin yüksek gelir gruplarının tercihi olduğu, hava taşımacılığının zaman ve emniyet açısından üstünlükleri gözetildiğinde; havayolu ulaşımı yat turizmini destekleyen en önemli ulaşım türüdür. Bu nedenle yat limanları art alanında uluslararası trafiğe açık hava limanı bulunması son derece önemlidir.

Bunun yanında yat limanlarına yeterli düzeyde karayolu bağlantısının da olması gereklidir.

Gelişmiş ülkelerde, demiryolu taşımacılığı, art alan tanımlamalarında ve yat limanlarına olan talebin belirlenmesinde önemli bir rol oynamaktadır. Ancak, Türkiye'de demiryollarında hız ve konfor yeni gelişmeye başlamıştır. Bu nedenle, yapımı ve projelendirmesi devam eden, hızlı tren hatlarının dışında demiryolları sisteminin art alan tanımlamalarındaki önemi fazla değildir. Bu bağlamda, sadece Haydarpaşa (İstanbul)-Ankara ve Ankara-İzmir hızlı tren hatları analizlerde kullanılmış, art alan tanımları büyük ölçüde hava limanı ve karayolları ile yapılmıştır. Bunlardan uluslar arası hava limanları daha da önemlidir.

Milas/Bodrum Havalimanı ve Dalaman Havalimanı bu bölgeye hizmet edebilecek uluslar arası trafiğe açık hava limanlarıdır. 1. Bölgenin bir çekici özelliği de bu limanlardır. 1. Bölgenin bir çekici özelliği de bu limanlardır. 1.Bölgedeki ulaşım sistemleri **Şekil B.4.18**'de verilmiştir.



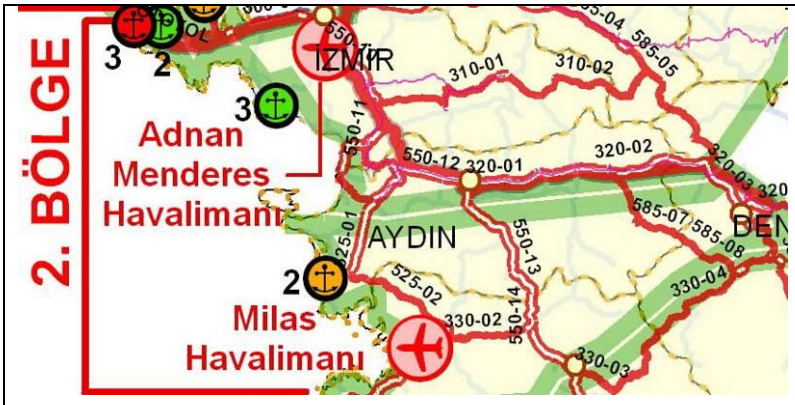
Havaalanları:	Karayolları:
• Milas Havalimanı • Dalaman Havalimanı	• D330 • D350 • D400 • D525 • D550 • D555 • D585

Şekil B.4.18: 1.Bölgedeki ulaşım sistemleri

Bölge ulaşım ağına D330, D350, D400, D525, D550, D555, D585 karayolları üzerinden bağlanmaktadır. Antalya-Denizli-Salihli güzergâhı üzerinde yer alan D585 karayolu TINA kapsamında öncelikli olarak geliştirilecek karayolları arasında yer almaktadır. Bölgedeki

önemli yolların hemen hepsinin 2x2 bölünmüş yol olmasına bağlı olarak kapasiteler yüksektir. Bu nedenle karayolu ulaşımı açısından bölgede sorun yaşanmayacaktır.

İzmir Adnan Menderes Havalimanı ve Milas/Bodrum Havalimanı bu bölgenin havayolu ulaşımındaki taleplerini karşılayacak hava limanlarıdır. 2.Bölge de, 1.Bölge gibi bu üstünlüğünü değerlendirmektedir. 2.Bölgedeki ulaşım sistemleri **Şekil B.4.19**'da verilmiştir.



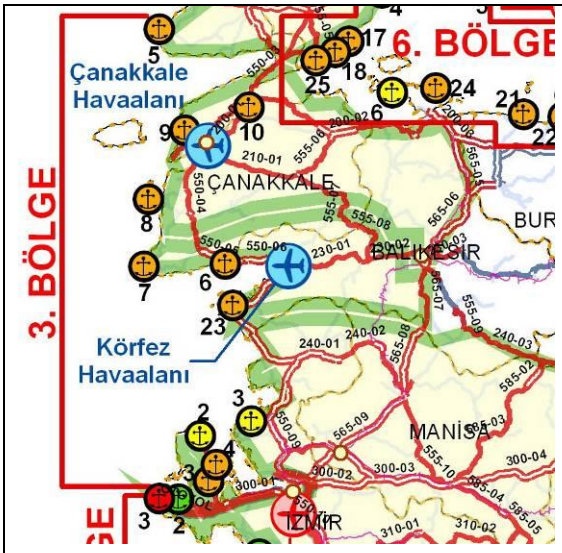
Havaalanları	Karayolları
• Milas Havalimanı • Adnan Menderes Havalimanı	• Otoyol • D300 • D310 • D320 • D330 • D525 • D550 • D565 • D585

Şekil B.4.19: 2.Bölgedeki ulaşım sistemleri

Bölgede Ege Otoyolu, D300, D310, D320, D330, D525, D550, D585 yolları karayolları ulaşımını sağlayan yollardır. Bunlardan Çanakkale-İzmir güzergâhında yer alan D550, Balıkesir-Akhisar-Manisa güzergâhında yer alan D565, Antalya-Denizli-Salihli güzergâhı üzerinde yer alan D585 ve D320 karayolları TINA kapsamında öncelikli olarak geliştirilecek yollar arasında yer almaktadır. Bölgede Ege otoyolunun ve TINA kapsamında geliştirilecek yolların bulunması sebebiyle karayolu ulaşımı yeterli şekilde sağlanabilecektir.

Bölge yakın gelecekte ayrıca Ankara-İzmir hızlı tren hattıyla da hizmet alacaktır.

Adnan Menderes Uluslar arası Havalimanı, Körfez Havalimanı, Çanakkale Havalimanı bu bölgenin havayolu ulaşımındaki ihtiyaçlarını karşılayan havaalanlarıdır. Bunlar charter seferlerine de açıktır. Bu durum 3. Bölgeye üstünlük sağlamaktadır. 3.Bölgedeki ulaşım sistemleri **Şekil B.4.20**'de verilmiştir.

	**Havaalanları**	**Karayolları**
	• Adnan Menderes Havalimanı • Körfez Havaalanı • Çanakkale Havaalanı	• Otoyol • D210 • D230 • D240 • D550 • D555 • D565 • D585

Şekil B.4.20: 3.Bölgedeki ulaşım sistemleri

Ege Otoyolu, D210, D230, D240, D550, D555, D565, D585 karayolları karayolu ulaşımında bölgenin taleplerini karşılamakta olan karayollarıdır. Çanakkale-İzmir güzergâhında yer alan D550, Balıkesir-Akhisar-Manisa güzergâhında yer alan D565, Antalya-Denizli-Salihli güzergâhı üzerinde yer alan D585 karayolları TINA kapsamında öncelikli olarak geliştirilecek yollar arasında yer almaktadır. Diğer yollar da bölünmüş devlet yolu niteliğindedir. Bu bağlamda, karayollarında bir sorun ortaya çıkmayacaktır.

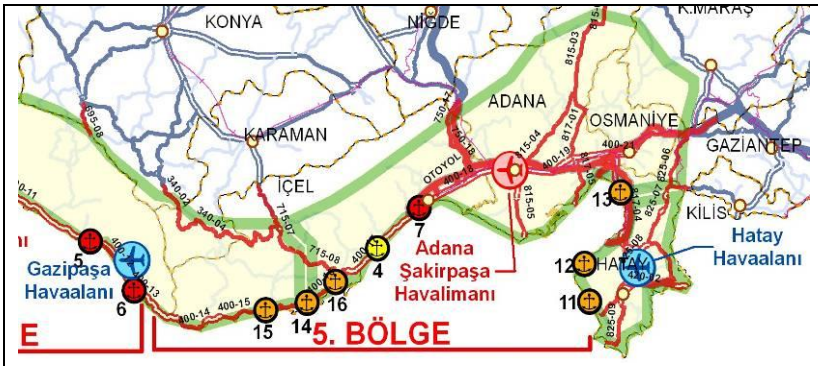
Antalya Hava limanı ile yeni açılan ve yakında uluslararası hava trafiğine de hizmet sunacak olan Gazipaşa Havaalanı bu bölgede havayolu ulaşımını sağlamaktadır. Bu durum bu bölge için çok önemli bir olanaktır. 4.Bölgedeki ulaşım sistemleri **Şekil B.4.21**'de verilmiştir.

	**Havaalanları**	**Karayolları**
	• Antalya Havalimanı • Gazipaşa Havaalanı	• D400 • D350 • D650 • D685 • D687 • D695

Şekil B.4.21: 4.Bölgedeki ulaşım sistemleri

Bölgede karayolu ulaşımı D400, D350, D650, D685, D687 ve D695 karayolları bölgenin karayolu ulaşımını sağlayan yollardır. D350 karayolu TINA kapsamında öncelikli olarak geliştirilecek güzergâhlar arasında yer alan Antalya-Denizli-Salihli güzergâhı üzerinde yer almaktadır. Bölgeyi besleyen karayolu kapasitesinin yeterli düzeyde ve 2x2 devlet yolu niteliğinde olması nedeniyle karayolu ulaşımı sorunsuz olarak sağlanabilecektir.

Adana Şakirpaşa Havalimanı, Hatay Havaalanı ve kısman Gazipaşa Havaalanı, bu bölgedeki havayolu ulaşımındaki taleplere cevap verecektir. Bunlar uluslararası hava trafiğine de açıktır. 5.Bölgedeki ulaşım sistemleri **Şekil B.4.22**'de verilmiştir.

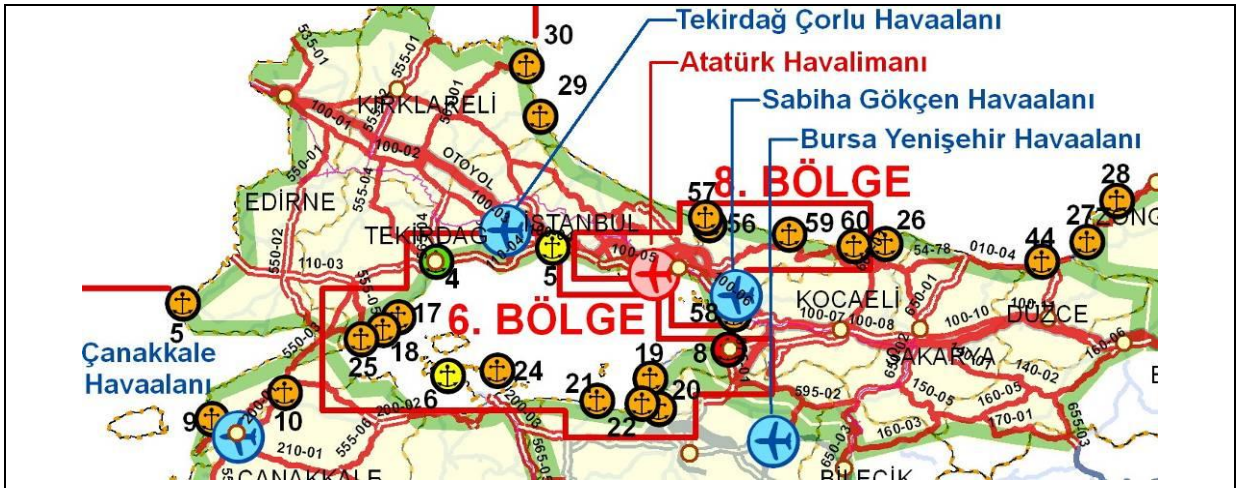


Havaalanları	Karayolları
• Gazipaşa Havaalanı • Adana Şakirpaşa Havalimanı • Hatay Havaalanı	• Otoyol • D400 • D340 • D715 • D750 • D815 • D817 • D825

Şekil B.4.22: 5.Bölgedeki ulaşım sistemleri

Bölgede karayolu ulaşımı Otoyol, D400, D340, D715, D750, D815, D817, D825 karayolları üzerinden sağlanmaktadır. D750 karayolu TINA Kapsamında öncelikli olarak geliştirilecek olan Bala Ayrımı-Aksaray-(Ereğli/Ulukışla) ayrımı ve Afyonkarahisar-Konya-Ereğli/Ulukışla ayrımı hatlarına bağlanmaktadır. Bölgedeki karayollarının yeterli kapasitedir. Ayrıca, Ulukışla – Adana ve Mersin-Adana-Gaziantep-Şanılıurfa otoyolu bu bölgeye hizmet sunmaktadır. Bunlara bağlı olarak karayolu ulaşımında herhangi bir darboğaz yaşanmayacaktır.

6. Bölge hava limanları ve havaalanları açısından en şanslı konumdadır. Atatürk Uluslar arası Havalimanı, Sabiha Gökçen Uluslar arası Havaalanı, Bursa Yenişehir Havaalanı, Tekirdağ Çorlu Havaalanı ve Çanakkale Havaalanı bölgede havayolu ulaşımını sağlamaktadır. Bölgenin ilerde yapacağı atılım bunlara da bağlı olacaktır. 6.Bölgedeki ulaşım sistemleri **Şekil B.4.23**'de verilmiştir.

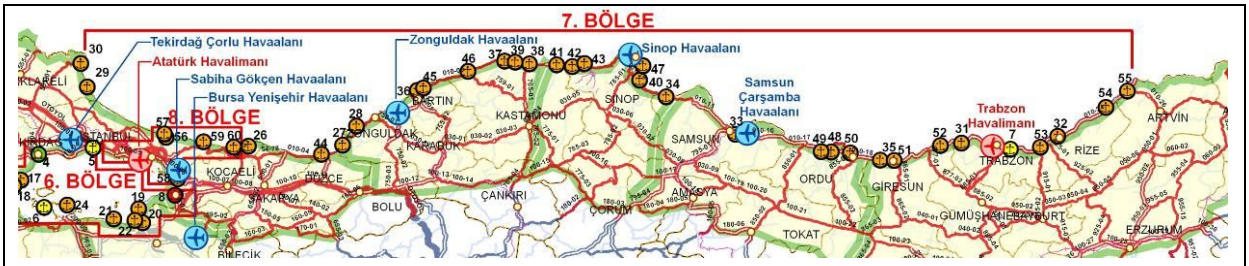


Havaalanları	Karayolları	
• Tekirdağ Çorlu Havaalanı	• TEM	• D550
• Atatürk Uluslar arası Havalimanı	• D100	• D555
• Sabiha Gökçen Uluslar arası Havalimanı	• D110	• D565
• Bursa Yenişehir Havaalanı	• D160	• D575
• Çanakkale Havaalanı	• D200	• D590

Şekil B.4.23: 6.Bölgedeki ulaşım sistemleri

TEM, D100, D110, D160, D200, D550, D555, D565, D575, D590 karayolları bölgede karayolu ulaşımını sağlamaktadır. TINA kapsamında geliştirilmesi ön görülen Hadımköy-Kınalı kesimi TEM Otoyolu üzerinde yer almakta ve yine TINA kapsamında geliştirilmesi ön görülen Kınalı Ayrımı-Yunanistan sınırı güzergâhı D110 karayolu üzerinde yer almaktadır. Bu yolların kapasitelerini yeterli düzeyde olması sebebiyle bölgede karayollarında kapasite sorunu oluşmayacaktır.

Tekirdağ Çorlu Havaalanı Atatürk Havalimanı, Sabiha Gökçen Havaalanı, Zonguldak Havaalanı, Sinop Havaalanı, Samsun Çarşamba Havaalanı ve Trabzon Havalimanı Karadeniz kıyısı boyunca İstanbul dışında geniş bir alanı kapsayan 7. bölgeye hizmet vermektedir. 7.Bölgedeki ulaşım sistemleri **Şekil B.4.24**'de verilmiştir.



Havaalanları	Karayolları			
• Tekirdağ Çorlu Havaalanı	• D10	• D180	• D775	• D885
• Atatürk Havalimanı	• D20	• D200	• D785	• D915
• Sabiha Gökçen Havaalanı	• D30	• D565	• D795	• D925
• Zonguldak Havaalanı	• D40	• D655	• D850	• D950
• Sinop Havaalanı	• D50	• D750	• D855	• D955
• Samsun Çarşamba Havaalanı	• D60	• D759	• D865	
• Trabzon Havalimanı	• D100	• D765	• D877	

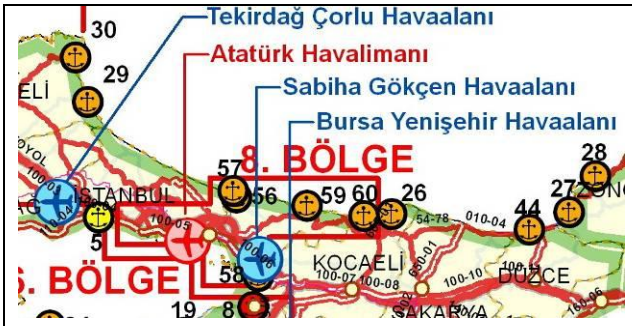
Şekil B.4.24: 7.Bölgedeki ulaşım sistemleri

Karadeniz kıyısı boyunca uzanan D10, D20, D30, D40, D50, D60, D100, D180, D200, D565, D655, D750, D759, D765, D775, D785, D795, D850, D855, D865, D877, D885, D915, D925, D950, D955 bölgedeki karayolu ulaşımını sağlamak için kullanılmaktadır.

Bölge boyunca uzanan ve bölgenin omurgasını oluşturan D100 Karayolu TINA kapsamında öncelikli olarak geliştirilmesi öngörülen Gerede-Merzifon, Merzifon-Refahiye ayrımı, Refahiye ayrımı-Erzurum-Gürbulak-İran sınırı segmentlerinden oluşan Gerede'den İran kadar uzanan öncelikli gelişme hattında yer almaktadır.

D100 karayolunun geliştirilecek olması ve mevcut diğer tüm önemli yolların kapasitelerinin 2x2 bölünmüş yollar nedeni ile artmasına bağlı olarak karayolu ulaşımında bir dar boğazla karşılanmayacaktır.

6. Bölgede olduğu gibi; Atatürk Uluslar arası Havalimanı ve Sabiha Gökçen Uluslar arası Havaalanı ile yakında bulunan Bursa Yenişehir Havaalanı ve Tekirdağ Çorlu Havaalanı İstanbul ve yakın çevresine bölgede havayolu ulaşımını sağlamaktadır. 8.Bölgedeki ulaşım sistemleri **Şekil B.4.25**'de verilmiştir.

	Havaalanları	Karayolları
	• Atatürk Havalimanı • Sabiha Gökçen Havaalanı	• TEM • D100 • D20 • D567 • D569

Şekil B.4.25: 8.Bölgedeki ulaşım sistemleri

TEM, D100, D565, D567, D569 karayolları bölgede karayolu ulaşımını sağlamaktadır. TINA kapsamında geliştirilmesi ön görülen Hadımköy-Kınalı kesimi TEM Otoyolu üzerinde yer almaktadır. Gerek TINA kapsamında yolların geliştirilecek olması gerekse bölgedeki karayollarının kapasitelerinin yüksek olması bölgede karayolu ulaşımının yeterli düzeyde sağlanmasına olanak verecektir.

İstanbul ve yakın çevresi ayrıca çok yakında Haydarpaşa – Ankara hızlı tren hattına kavuşacak, erişilebilirliği ve taşıma kapasitesi önemli ölçüde artıracaktır.

B.5. Yasal Düzenlemeler

Türk hukuk sisteminde kıyının ilk yasal tanımı ve korunması ilkesi 1926 yılında kabul edilen Medeni kanunda yer almıştır. Kıyılarla ilgili kapsamlı düzenlemeler ise 1970'li yıllarda hazırlanmaya başlanmıştır. 12.01.1970 tarih ve 7/52 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile deniz ve göl kıyılarında kamuya ait arazi ve arsaların satılması, kamp yeri olarak tahsis edilmesi, irtifak hakkı tesisi ile gerçek ve tüzel kişilere devredilmesi yasaklanmıştır. Sahil bandında yapılanma ve planlamaya ilişkin imar mevzuatı kapsamında ilk yasal düzenleme ise 11.07.1972 tarih ve 1605 sayılı Kanuna ek 7'inci madde ile yapılmış ve kıyı bölgelerimiz de imar düzenine tabii kılınmıştır. Bu düzenleme ile deniz, göl ve nehir kenarlarına 10 metreden az olmamak şartıyla İmar ve İskan Bakanlığı'nca tespit edilecek mesafe içerisinde halka açık olmayan bina inşaa edilemeyeceği ve mevcut yapılara ilave yapılamayacağı, şerit içerisindeki arazi ve arsaların özel mülkiyete konu edilecek şekilde kullanılamayacağı hükümleri getirilmiştir. 18.01.1975 tarih ve 15122 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan Uygulama Yönetmeliğinde kıyıların herkesin eşitlik ve serbestlikle yararlanmasına açık olduğu, kıyının korunması ve kamu yararına kullanılmasının sağlanmasına yönelik olarak liman, iskele, dalgakıran, rıhtım gibi yapı ve tesislerin dışında yapı yapılamayacağı hükümleri yer almıştır. 1982 Anayasası'nın 43'üncü maddesindeki:

"Kıyılar Devletin hüküm ve tasarrufu altındadır. Deniz, göl ve akarsu kıyıları ile deniz ve göllerin kıyılarını çevreleyen sahil şertlerinden yararlanmada öncelikle kamu yararı gözetilir. Kıyılarda sahil şeritlerinden yararlanmada öncelikle kamu yararı gözetilir. Kıyılarda sahil şeritlerinin kullanım amaçlarına göre derinliği ve kişilerin bu yerlerden yararlanma imkan ve şartları kanunla düzenlenir."

hükmü çerçevesinde kıyıların korunması ve kullanımı anayasal güvenceye bağlanmıştır.

01.12.1984 tarihli ve 18592 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren 3086 sayılı Kıyı Kanunu, kıyılarda planlara dayanarak kıyıyı korumaya ve kıyıların kamu yararına kullanımını kolaylaştırmaya yönelik yapı ve tesisler ile faaliyetlerin özelliği gereği kıyıda yapılması zorunlu tesisler ile eğitim, spor amaçlı tesisler de yapılabileceğini hükme bağlamıştır. Kıyı Kanunu ayrıca Bakanlar Kurulunca onaylanacak plan kararları ile özel yapılanmalara olanak tanımıştır. Ancak bu yasanın birçok önemli maddesi Anayasa Mahkemesi'nce iptal edilmiş ve iptal kararları 10.07.1986 gün ve 19160 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanmıştır. 17.04.1990 tarihinde 3621 sayılı yeni Kıyı Kanunu kabul edilene kadar geçen sürede, kıyılara ilişkin uygulamalar, Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'nın 15.07.1987 tarih ve 110 sayılı genelgesi ile sürdürülmeye çalışılmıştır.

Kıyı alanlarının düzenlemesine ait Kanun ve Yönetmelikler **Tablo B.5.1**' de verilmiştir.

Tablo B.5.1. Kıyı Alanlarının Tanımlanması ve Düzenlemesine İlişkin Yayınlanan Kanun ve Yönetmeliklerin Kronolojik Sıralaması (Bayındırlık ve İskan Bakanlığı)

No	Kanun, Yönetmelik, Genelge	Açıklama
1	1926 743 Sayılı Medeni Kanun	Kanunun 641. maddesinde kıyıların kamuya ait yerlerden olduğu ve bu yerlerin tescil dışı bırakılması gerektiği belirtilmiştir
2	11.07.1972 tarihli 6785 sayılı İmar Yasası'na EK-7-8. Maddeler	Kıyıda 10 m ve 30 m. uygulamaları
3	1982 Anayasası'nın 43.Maddesi	Kıyıların Devletin Hüküm ve Tasarrufu altında olduğu ve kıyıda kamu yararı ilkesinin gözetilmesi gerektiği
4	01.07.1984 tarihli 3086 sayılı Kıyı Yasası	
	03.05.1985 tarihli 3194 sayılı İmar Kanunu	
5	10.07.1986 tarih ve 19160 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Anayasa Mahkemesinin 3086 sayılı Kıyı Kanunu'nun 4,5,6,9,12,13,17 ve Geçici 2.Maddelerini iptal etmesi	
6	15.07.1987 tarihli Bayındırlık ve İskan Bakanlığı 110 sayılı Genelgesi	10 ve 30 m.'ye ek olarak planı olmayan yerlerde 100 m. uygulamasının getirilmesi
7	15.07.1989 tarihli Bayındırlık İskan Bakanlığı 199-2169 sayılı Genelgesi	Yeni Kıyı Yasasının Başbakanlığa sunulması ile 15.07.1987 tarihli Bayındırlık ve İskan Bakanlığı 110 sayılı Genelgesi iptal edilmiştir.
8	04.04.1990 tarihinde kabul edilen ve 17.04.1990 tarih ve 20495 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan 3621 sayılı Kıyı Kanunu	
9	03.08.1990 tarih ve 20594 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren 3621 sayılı Kıyı Kanunu'nun Uygulama Yönetmeliği	Kısmi yapılaşma ve günübirlik turizm
10	18.08.1991 tarihli Anayasa Mahkemesinin 3621 sayılı Kıyı Yasasının 3,4,5,9,10,11 maddelerini iptal etmesi	
11	01.07.1992 tarihinde kabul edilen ve 11.07.1992 gün ve 21281 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren 3621 sayılı Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun (3830)	3621'in 4.ve 5.maddelerinin değişmesi, Turizm Amaçlı tesislerin yapılması sahil şeridinin iki kısma ayrılması
12	13.10.1992 tarih ve 21374 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren 3830 sayılı Kıyı Kanununun Uygulama Yönetmeliği	
13	30.03.1994 tarih ve 21890 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren 3830 sayılı Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmeliğin Bazı Maddelerinin Değiştirilmesi Hakkında Yönetmelik	▪ Kıyı tanımı ve KKÇ değişlikleri, Dar-Yüksek ve Alçak-Basık kıyı tanımı getirilmesi ▪ Günübirlik turizmin çeşitlenmesi. ▪ Kısmi yapılaşma tanımı getirilmesi.

		▪ Dolgu ve kurutma yolu ile elde edilen alanlarda kullanımlarda çeşitlenme.
14	28.11.1994 tarih ve 19946 Bakanlık Genelgesi	
15	27.07.1996 ve 22709 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmeliğin Bazı Maddelerinin Değiştirilmesi Hakkında Yönetmelik	▪ 10 yeni tanım getiriliyor: • Su Ürünleri Üretim ve Yetiştirme Alanları • Çekek Yeri • Tersane • Liman • Yat Limanı • Balıkçı Barınağı • Yat Çekek Yeri • Yönetim ve Destek Birimleri • Teknik ve Sosyal Altyapı • Bakım-Onarım Birimleri ▪ Yat limanı ile ilgili değişiklik gündeme gelmiştir.
16	14.08.1996 tarih ve 1189/10163 sayılı Bakanlık Genelgesi	
17	15.08.2003 tarih ve 25200 sayılı Gazetede Yayımlanarak Yürürlüğe giren, Kıyı Kanununa ek madde eklenmesine ilişkin kanun.	
18	30.03.2004 tarih ve 2541 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren Kıyı Kanunun Uygulanmasına Dair Yönetmelikte Değişiklik yapılmasına ilişkin Yönetmelik.	
19	26.04.2007 tarih ve 2007/2 sayılı Bayındırlık ve İskan Bakanlığının Genelgesi ile "Kıyı Yapılarında Uygulanacak İş ve İşlemler" belirleniyor.	Deniz,tabii ve suni göl ve akarsu kıyıları ile bu yerlerin etkisinde kalan ve devamı niteliğinde bulunan sahil şeritlerinin doğal ve kültürel özelliklerini gözeterek koruma ve toplum yararlanmasına açık, kamu yararı doğrultusunda kullanma esaslarını tespit etmek amacıyla son olarak halen yürürlükte bulunan 2007/2 sayılı Kıyı Kanunu ve Bu Kanunun Uygulanmasına Dair Yönetmelik yürürlüğe konulmuştur.

Türkiye'de sık olarak değişen kıyı yönetmelikleri, çok sayıda kurumun çeşitli açılardan kıyıdaki uygulamalarla ilgili söz sahibi olmasına yol açmış, bütüncül bir kıyı yönetimi oluşturulmasını engellemiştir.

Ülkemizde kıyıları ilgilendiren konular geniş kapsamlı bir düzenleme yerine çok sayıda yasada yer almakta, kıyı yönetimine ilişkin özel bir kurumsal yapı bulunmamaktadır.

B.5.1. Planlama Çalışmaları ve Yatırımlar

Kıyı alanlarına ile ilgili diğer yasalar düzenlemeler

Kıyıya ilişkin maddedeler içeren ve dolaylıda olsa kıyı düzenlemelerini etkileyen yasal düzenlemeler aşağıda verilmektedir.

- 4 Ekim 1926 tarihli 743 sayılı Türk Medeni Kanunu
- 1930 tarihli 1580 sayılı Belediyeler Kanunu
- 1933 tarihli 2290 sayılı Belediyeler Yapı ve Yollar Kanunu
- 1956 tarihli 6785 sayılı İmar Kanunu
- 1956 tarihli 6831 sayılı Orman Kanunu
- 1971 tarihli 1380 sayılı Su Ürünleri Kanunu
- 1973 tarihli 1738 sayılı Seyir Hidrografi Hizmetleri Kanunu
- 1982 tarihli 2634 sayılı Turizmi Teşvik Yasası
- 1982 tarihli 2692 sayılı Sahil Güvenlik Komutanlığı Kanunu
- 1983 tarihli 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarının Korunması Hakkında Kanun
- 1983 tarihli 2873 sayılı Milli Parklar Kanunu
- 1983 tarihli 2960 sayılı Boğaziçi Yasası
- 1983 tarihli 2872 sayılı Çevre Kanunu
- 1985 tarihli 3194 sayılı İmar Kanunu
- 1987 tarihli Kadastro Kanunu
- 1987 tarihli 3348 sayılı Ulaştırma Bakanlığı Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun
- 1988 tarihli Su Kirliliği Kontrolü Yönetmeliği
- 1986 tarihli Akdeniz'de Özel Koruma Alanlarına İlişkin Uluslararası Protokol
- 1989 tarihli 383 sayılı Başbakanlık Özel Çevre Koruma Kurumu Başkanlığı Hakkında KHK
- 1993 tarihli 491 sayılı Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri hakkında KHK
- 2000 tarihli 4562 sayılı Organize Sanayi Bölgeleri Kanununu
- 2004 tarihli 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu
- 2005 tarihli 5302 sayılı İl Özel İdaresi Kanunu
- 2005 tarihli 5393 sayılı Belediye Kanunu
- 2006 tarihli 5312 sayılı Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini esaslarına Dair Kanun

Kıyı alanlarının kullanımı ile ilgili bakanlık ve kuruluşlar

- Bayındırlık ve İskân Bakanlığı
- Denizcilik Müsteşarlığı
- Çevre ve Orman Bakanlığı
- Tarım ve Köy İşleri Bakanlığı

- Kültür ve Turizm Bakanlığı
- Ulaştırma Bakanlığı
- Milli Savunma Bakanlığı
- Sağlık Bakanlığı
- Sanayi ve Ticaret Bakanlığı
- Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı
- Belediyeler
- Özel İdareler
- Devlet Planlama Teşkilatı
- Genel Kurmay Başkanlığı
- Sahil Güvenlik Komutanlığı
- Karayolları Genel Müdürlüğü
- Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü

Kıyı alanlarının kullanımı ile ilgili kuruluşlara bakıldığında ülkemizde, kıyı alanlarına özgü ayrı bir yönetim modeli oluşturulamadığı görülmektedir. Bu alanlardaki kullanımın planlama, planları onaylama ve görüş bildirme yetki ve görevleri değişik kurumlar arasında dağılmıştır. Farklı yasal düzenlemeler kurumlar arasında iletişim ve koordinasyon eksikliği gibi sorunlara neden olmaktadır. Kurumların bağlı olduğu farklı yasal düzenlemelerin birbiri ile çelişmesi ve kurumlar arası koordinasyon eksikliği nedeniyle uzlaşma sağlanamaması, yetki karmaşası ve kurumlar arası yazışmaların uzun sürmesi gibi nedenlerden dolayı kıyı alanlarında yasal olmayan uygulamalar ortaya çıkmakta ve etkin bir denetim sağlanamamaktadır.

B.5.2 Kıyı Alanları Planlaması Ve Kullanımı İle İlgili Mevcut Durum

Kıyı alanlarıyla ilgili açıklanan yetki ve sorumluluk dağılımı, bir diğer deyimle kurumsal sahiplilik, yasal düzenlemeler aşağıda verilen **Tablo B.5.2**'de açıklanmaya çalışılmıştır. Tabloda ayrıca planlama ve uygulama aşamalarındaki ilgili kurum ve kuruluşlar listelenmeye çalışılmış, kurumların yasal dayanakları belirtilmiştir.

Tablo B.5.2. Türkiye'de Kıyı Alanlarında Yetki ve Sorumluluğu Olan Kuruluşlar

Kurum Adı	Planlama ve Uygulama İle İlgili Görevleri	Yasal Dayanak
Bayındırlık ve İskân Bakanlığı	• Kıyı Kanunu ile belirlenen alanlarda ilgili kurumlardan görüşleri alarak; Kıyı Kanununun 7. maddesinde belirtilen koşullara göre hazırlamak ve onaylamak, • Belediye sınırları ve mücavir alanları içerisinde ve dışında kalan, kıyı kenar çizgisinin kara tarafındaki nazım imar planları ve uygulama imar planlarını hazırlamak ve onamak;	• 3621 Sayılı Kıyı Kanunu • 3194 Sayılı İmar Kanunu • Kıyı Kanunu Uygulamasına Dair Yönetmelik • 180 Sayılı BİB Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname • 4708 Sayılı Yapı Denetimi Kanunu
Çevre ve Orman	• Kıyı alanlarını ve sulak alanları korumak planlarını hazırlamak ve onaylamak • Özel Çevre Koruma Bölgeleri ile ilgili her türlü	• 383 Sayılı ÖÇKK Başkanlığı'nın Kurulmasına Dair KHK

Bakanlığı	planı hazırlamak ve onaylamak • Milli Park ve Tabiat Parklarındaki planları hazırlamak ve onaylamak. • Çevreyi ve ekolojik yapıyı korumak • Çevre düzeni planlarını hazırlamak, • Deniz kirliliğine hazır olmak ve müdahale kapsamında kıyı tesisi risk değerlendirmesi ve acil müdahale planları hazırlamak ve onaylamak • Gemi atıklarının alınmasına yönelik limanlarda atık kabul tesisi kurdurmak ve lisanslandırmak	• 2872 Sayılı Çevre Kanunu • 4856 Sayılı Çevre ve Orman Bakanlığı Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun • ÇED Yönetmeliği • Su Kirliliği Kontrolü Yönetmeliği • Sulak Alanların Korunması Yönetmeliği • Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği • 5312 sayılı Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini esaslarına Dair Kanun
Kültür ve Turizm Bakanlığı	• Kültür ve turizm koruma ve gelişim bölgeleri ve turizm merkezleri içinde her ölçekteki plânları yapmak, yaptırmak re'sen onaylamak ve tadil etmek • Kültür ve turizm koruma ve gelişim bölgeleri ve turizm merkezlerinde Bakanlıkça yapılacak alt yapı ve plânlama işlemlerine esas olmak üzere diğer kamu kurum ve kuruluşlarından istenilen bilgi, belge ve görüş 3 ay içinde verilir. Bu süre sonunda istenilen bilgi, belge ve görüşün verilmemesi durumunda ilgili iş ve işlemler Bakanlıkça re'sen tesis edilebilir. • Kültür ve turizm koruma ve gelişim bölgeleri ve turizm merkezlerinde diğer kamu kurum ve kuruluşlarınca yapılacak satış, tahsis, kiralama, sınır ilânı ve değişikliği işlemleri ile çevresel etki yaratacak alt yapı ve üst yapı projelerinden önce Bakanlığın olumlu görüşünün alınması gereklidir. Yat limanı işletmeciliği ile ilgili düzenlemeleri yapmak • Sit alanlarındaki uygulamaları denetlemek ve korumak ve planlara uygun görüşü vermek	• 4657/2634 Sayılı Turizm Teşvik Kanunu • 3386/2863 Sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu
Ulaştırma Bakanlığı	• DLH Genel Müdürlüğü kanalı ile limanlar, barınaklar ve ilgili tesislerin inşaatını yapmak ve yaptırmak, hazırlanan projeleri inceleyerek onaylamak.	• 3348 Sayılı Ulaştırma Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun
Tarım ve Köy İşleri Bakanlığı	• Deniz ve iç sulardaki; su ürünlerinin korunması, kontrolü ve yetiştirilmesine yönelik uygulama ve düzenlemeleri yapmak.	• 1380 Sayılı Su Ürünleri Kanunu
Sanayi ve Ticaret Bakanlığı	• Sanayi ve Ticaret Bakanlığı koordinatörlüğünde ilgili kurum ve kuruluş temsilcilerinin oy birliği kararı ile Organize Sanayi Bölgelerinin yer seçimini yapmak; 1/5000 ölçekli nazım ve 1/1000 ölçekli uygulama imar planlarını onaylamak • Endüstri Bölgelerinin yer seçimini yapmak; 1/5000 ölçekli nazım ve 1/1000 ölçekli uygulama imar planlarını onaylamak	• 4562 sayılı Organize Sanayi Bölgeleri Kanunu • 4737 sayılı Endüstri Bölgeleri Kanunu (5195 sayılı Endüstri Bölgelerinde Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun)
Sağlık Bakanlığı	• İl Müdürlüleri ve Refik saydam İl Hıfzıssıhha Enstitüsü aracılığıyla; Mavi Bayrak Projesi kapsamında Deniz suyunda analiz, danışmanlık ve eğitim hizmetleri vermek.	• Sağlık Bakanlığının öncülüğünde kurulan Türkiye Çevre Eğitim Vakfı (TÜRÇEV) tarafından yürütülen; TÜRÇEV'in Türkiye

		temsilciliğinde 25 Avrupa ülkesi ve Güney Afrika Cumhuriyetinde uygulanan uluslararası sivil bir denetim mekanizmasıdır.
Denizcilik Müsteşarlığı	• Deniz ticareti, deniz ticaret filosu ve gemi sanayini teşvik ederek; deniz ve iç suların potansiyelini geliştirilerek işletmesini yapmak. • Liman hizmetlerini sağlamak ve deniz kirliliğini önlemek • Denizcilikle ilgili ihtiyaç ve talepleri tespit etmek	• 491 Sayılı Denizcilik Müsteşarlığının Kuruş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname
Özelleştirme İdaresi Başkanlığı	• Özelleştirme programındaki kıyı bölgesinde yer alan tesislere yönelik (yat limanı ve kruvaziyer yolcu gemisi limanı) olarak ilgili kurum ve kuruluşlardan görüş alarak her türlü imar planını hazırlamak ve onaylamak.	• 5398 Özelleştirme Uygulamalarının Düzenlenmesine ve Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanunda ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun • 3621 Sayılı Kıyı Kanunu ile ilgili 5398 Sayılı kanunda yapılan değişiklik (03.07.2005 RG. No: 25882)
Büyükşehir Belediyeleri	• Büyükşehir belediyesi sınırları içerisindeki ilçe belediye sınırı ve mücavir alanı içinde kıyı kenar çizgisinin kara tarafında yer alan ve Kıyı yasası ile tanımlanan alanlara komşu kesimlerin nazım imar planlarını hazırlamak ve onamak; mücavir alan içinde yapı ruhsatlarını vermek	• 5216 Sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu • 4708 Sayılı Yapı Denetimi Hakkında Kanun
Belediyeler	• Belediye sınırları ve mücavir alanları içerisinde kıyı kenar çizgisinin kara tarafındaki nazım imar planları ve uygulama imar planlarını hazırlamak ve onamak; yapı ruhsatlarını vermek	• 5393 Sayılı Belediye Kanunu • 4708 Sayılı Yapı Denetimi Hakkında Kanun • 4708 Sayılı Yapı Denetimi Hakkında Kanun
İl Özel İdareleri	• Belediye sınırları ve mücavir alanları dışında kalan alanlarda kıyı kenar çizgisinin kara tarafındaki nazım imar planları uygulama imar planlarını hazırlamak ve onamak; yapı ruhsatlarını vermek • İl Bütünü çevre düzeni planlarını hazırlamak ve onaylamak,	• 5302 Sayılı İl Özel İdaresi Kanunu • 4708 Sayılı Yapı Denetimi Hakkında Kanun
Maliye Bakanlığı	• Milli Emlak Genel Müdürlüğü aracılıyla; Hazine özel mülkiyetinde bulunan ve devletin hüküm ve tasarrufu altındaki taşınmazların yönetimine ilişkin hizmetleri sağlamak.	• 178 Sayılı Maliye Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname
Milli Savunma Bakanlığı Genelkurmay Başkanlığı ve Kuvvet Komutanlıkları, Sahil Güvenlik Komutanlığı	• Askeri yasak ve güvenlik bölgelerinde; ülke güvenliği ile ilgili bölgelerde ve askeri harekat bölgelerindeki her türlü plan, proje ve uygulamayı incelemek ve onay vermek	• 2565 Sayılı Askeri Yasak Bölgeler Kanunu • 1738 Sayılı Oşinografi Kanunu

B.5.3. Kıyı Kanunu Ve İlgili Yönetmelikler

Kıyılara ilişkin planları yapma yetkisinin hangi kurumlara ait olduğu, kurumlar arası yetki dağılımının kıyılardaki planlama ve yatırımları ne şekilde etkilediği, kurumlar arasındaki yetki anlaşmazlıklarının nelere dayandığı, yapılan plan ve yatırımların güncel verilerle desteklenip desteklenmediği veya planların uygulama sorunları olup olmadığı ve planların kıyının doğal yapısını korumaya yönelik standarların gözönüne alınıp alınmadığı önemli sorunlar olarak ortaya çıkmaktadır.

Planlama çalışmaları ve imar izni sürecinde Kıyı Kanunu ve Uygulamasına Ait Yönetmelik ile İmar Kanunları birincil öncelikli kanun ve yönetmeliklerdir.

Kıyı Kanunu ve Uygulamasına Ait Yönetmelik'lere ilişkin olarak devam eden satırlarda kısa bir değerlendirme yapılmıştır.

Anayasa, bu raporun giriş kısmında da belirtildiği gibi, kıyının kullanımı konusunda dikkati **"kamu yararı"** konusuna çekmektedir. Anayasa'nın 43. maddesi şöyledir: "Kıyılar, Devletin hüküm ve tasarrufu altındadır. Deniz, göl ve akarsu kıyılarıyla, deniz ve göllerin kıyılarını çevreleyen sahil şeritlerinden yararlanmada öncelikle kamu yararı gözetilir. Kıyılarla sahil şeritlerinin, kullanılış amaçlarına göre derinliği ve kişilerin bu yerlerden yararlanma imkân ve şartları kanunla düzenlenir."

Yukarıda da belirtildiği gibi 1982 Anayasası 3621 sayılı Kıyı Kanunu ve ilgili yönetmelikte kıyı ile ilgili özel kavramlar kullanılmıştır. Kıyı kanununda kıyı çizgisi ve kıyı kenar çizgisi kavramları kullanılmıştır.

Kıyı Kanununun Genel Esaslar bölümünde ise *(Madde 5)*: "Kıyılar, Devletin hüküm vetasarrufu altındadır. Kıyılar, herkesin eşit ve serbest olarak yararlanmasına açıktır. Kıyı ve sahil şeritlerinden yararlanmada öncelikle kamu yararı gözetilir. Kıyıda ve sahil şeridinde planlama ve uygulama yapılabilmesi için kıyı kenar çizgisinin tespiti zorunludur." denilmektedir.

6.maddede ise kıyının korunması, yapı yasağı ve kıyıda yapılacak yapılar hakkında hükümler getirilmiştir: "*Kıyı, herkesin eşitlik ve serbestlikle yararlanmasına açık olup, buralarda hiçbir yapı yapılamaz; duvar, çit, parmaklık, tel örgü, hendek, kazık ve benzeri engeller oluşturulamaz.*

Kıyılarda, kıyıyı değiştirecek boyutta kazı yapılamaz; kum, çakıl vesaire alınamaz veya çekilemez. Kıyılara moloz, toprak, cüruf, çöp gibi kirletici etkisi olan atık ve artıklar dökülemez."

Kıyıda, uygulama imar planı kararı ile;

a) İskele, liman, barınak, yanaşma yeri, rıhtım, dalgakıran, köprü, menfez, istinat duvarı, fener, çekek yeri, kayıkhane, tuzla, dalyan, tasfiye ve pompaj istasyonları gibi, kıyının kamu yararına kullanımı ve kıyıyı korumak amacına yönelik alt yapı ve tesisler,

b) Faaliyetlerinin özellikleri gereği kıyıdan başka yerde yapılmaları mümkün olmayan tersane, gemi söküm yeri ve su ürünlerini üretim ve yetiştirme tesisleri gibi, özelliği olan yapı ve tesisler,

c) (Ek: 3/7/2005 – 5398/13 md.) Organize turlar ile seyahat eden kişilerin taşındığı yolcu gemilerinin (kruvaziyer gemilerin) bağlandığı, günün teknolojisine uygun yolcu gemisine hizmet vermek amacıyla liman hizmetlerinin (elektrik, jeneratör, su, telefon, internet ve benzeri teknik bağlantı noktaları ve hatlarının) sağlandığı, yolcularla ilgili gümrüklü alan hizmetlerinin görüldüğü, ülke tanıtımı ve imajını üst seviyeye çıkaracak turizm amaçlı (yeme-içme tesisleri, alışveriş merkezleri, haberleşme ve ulaştırmaya yönelik üniteler, danışma, enformasyon ve banka hizmetleri, konaklama üniteleri, ofis binalar) fonksiyonlara sahip olup, kruvaziyer gemilerin yanaşmasına ve yolcuları indirmeye müsait deniz yapıları ve yan tesislerinin yer aldığı kruvaziyer ve yat limanları yapılabilir.

d) (Ek bent: 31/07/2008-5801 S.K./3.mad) Uluslararası spor otoritelerinin, Türkiye'de spor faaliyetlerinin düzenleneceğine dair kararı gereğince Gençlik ve Spor Genel Müdürlüğünün bağlı olduğu spordan sorumlu Bakanlığın izni doğrultusunda, 10/12/2003 tarihli ve 5018 sayılı Kamu Mali Yönetimi ve Kontrol Kanununun (I) sayılı Cetvelinde düzenlenen genel bütçe kapsamındaki kamu idareleri, aynı Kanunun (II) sayılı Cetvelinde düzenlenen özel bütçeli idareler, belediyeler ile il özel idareleri tarafından her türlü spor aktiviteleri ve organizasyonların yapılmasına/yaptırılmasına yönelik spor tesisleri ve zorunluluk arz eden durumlarda bunların tamamlayıcı konaklama tesisleri yapılabilir.

(Ek fıkra: 3/7/2005 – 5398/13 md.) Özelleştirme kapsam ve programına alınan ve sahil şeridi belirlenen veya belirlenecek olan alanlar ile kıyı ve dolgu alanlarında yapılacak yat ve kruvaziyer limanlarının ihtiyacı olan yönetim birimleri, destek birimleri, bakım ve onarım birimleri, teknik ve sosyal altyapı ve konaklama birimleri ile ilgili kullanım kararları ve yapılanma şartları imar plânı ile belirlenir.

Bu yapı ve tesisler, yapım amaçları dışında kullanılamazlar.

7. maddede ise Doldurma ve Kurutma Yoluyla Arazi Kazanma ve Bu Araziler Üzerinde Yapılabilecek Yapılar açıklanmaktadır:

"Kamu yararının gerektirdiği hallerde, uygulama imar planı kararı ile deniz, göl ve akarsularda ekolojik özellikler dikkate alınarak doldurma ve kurutma suretiyle arazi elde edilebilir.

Bu gibi yerlerde doldurma veya kurutmayı yapacak ilgili idarenin valiliğe iletilenteklifi, valilik görüşü ile birlikte Bayındırlık ve İskân Bakanlığına gönderilir. Bakanlık, konusuna göre ilgili kuruluşların görüşünü de almak suretiyle teklifi inceler. Uygun bulunması halinde ilgili idare tarafından uygulama imar planı hazırlanır. Bu yerler için yapılacak planlar hakkında İmar Kanunu hükümleri uygulanır. Ancak, bu planlar Bayındırlık ve İskân Bakanlığı tarafından, 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu kapsamında kalan alanlardaki planlar ise, anılan Kanunun 7'nci maddesine göre Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından tasdik edilir. Doldurma ve kurutma işlemleri yürürlükteki mevzuat hükümlerine göre yapılır. Bu araziler Devletin hüküm ve tasarrufu altındadır, özel mülkiyet konusu olamaz.

Bu alanlar üzerinde 6'ncı maddede belirtilen yapılar ile yol, açık otopark, park, yeşil alan ve çocuk bahçeleri gibi teknik ve sosyal altyapı alanları düzenlenebilir."

Sahil şeridinde yapılabilecek yapılar *8.madde*de belirtilmektedir: *"Uygulama imar planı bulunmayan alanlardaki sahil şeritlerinde, 4 üncü maddede belirtilen mesafeler içinde hiç bir yapı ve tesis yapılamaz.*

Uygulama imar planı bulunan yerlerde duvar, çit, parmaklık, tel örgü, hendek, kazık ve benzeri engeller oluşturulamaz. Moloz, toprak, cüruf, çöp gibi kirletici ve çevreyi bozucu etkisi olan atık ve artıklar dökülemez, kazı yapılamaz.

Ancak bu alanlarda; uygulama imar planı kararıyla altı ve yedinci maddede belirtilen yapı ve tesislerle birlikte toplum yararına açık olmak şartıyla konaklama hariç günübirlik turizm yapı ve tesisleri yapılabilir."

"Kıyıdaki uygulamalarda yetki ve sorumluluk ise *13.maddede* tanımlanmaktadır: "Bu Kanun kapsamında kalan alanlardaki uygulamaların kontrolü; belediye ve mücavir alan sınırları içinde belediye, dışında ise özel idareler tarafından yürütülür. İlgili bakanlıkların teftiş ve kontrol yetkileri saklıdır. "

Kıyılarımızın kullanımı ve temel olarak **Kıyı Kanunu**, **İmar Kanunu** ve **Çevre Kanunu** ile yapılandırılmaktadır.

6785 sayılı İmar Kanunu 1956 tarihinde, 3194 sayılı İmar Kanunu ise 1985'te yürürlüğe girmiştir. 6785 sayılı İmar Kanunu öncesinde yapı düzeni İmar Nizamnamesi ile yönetilmiştir. Kıyı Kanununun nüvesi 1605 sayılı kanundur. Bu kanunla İmar Kanununa Ek 7. ve 8. maddeler eklenerek kıyı ve belediye-mücavir alan sınırları dışında yapılaşmaya düzenleme getirilmiştir.

Çevre Kanunu ise hukukumuza 1983 yılında girmiştir. Ancak bu hukuki düzenlemeler kıyılarımızdaki sorunları tamamen çözememiştir.

Kıyı alanlarında faaliyet gösteren çok sayıda sektör bulunmaktadır. Ulaşım ve liman faaliyetleri bu sektörlerin başında gelmektedir. Ortaçağdan bu yana deniz ulaşımı, dünya ticareti için önemli olmuştur. 2000'li yıllarda, dünya ticaretinin hacmi artık 10 yılda bir kat artan bir hacimde büyümektedir. Bu çerçevede kıyı alanlarının hayati bir doğal kaynak olarak korunması yanında; bu alanları kullanan sektörlerin bu alanlardan daha verimli bir şekilde faydalanması önem kazanmaktadır.

Kıyı Yapılarında Uygulanacak İş ve İşlemler

Kıyı alanlarının kullanıma açılması ve yapı yapılabilmesi için çok sayıda işlem yapılmaktadır.

Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Teknik Araştırma ve Uygulama Genel Müdürlüğü 26.04.2007 tarih B.09.0.TAU.0.17.00.00-1086/3115 sayılı yazısı ve 17.04.2008 tarih B.09.0.TAU.0.17.00.00- 3243 sayılı yazısı ile kıyı yapılarında uygulanacak iş ve işlemler ile ilgili yöntemler belirlenmiştir.

1. Başvuru Aşaması

Yatırımcının, yatırım ve dolgu yapılacak alanı 1/1000–1/5000; yoksa 1/25000 haritalara işleyerek ilgili Valiliğe (Bayındırlık ve İskan Bakanlığı) başvurması gerekmektedir. Valilik başvuruyu Defterdarlık kanalıyla Milli Emlak Genel Müdürlüğü'ne göndermektedir. Milli Emlak'ın görüşü olumsuz ise ön izin verilmeden prosedür sona erer. Olumlu ise yatırım yapılacak alana ilişkin ön izin işlemleri ilgili mevzuata göre MEGM tarafından yapılacaktır. Ancak verilen ön izin imar planlarının mutlaka onaylanacağı anlamına gelmemektedir.

"Ön izin" alındıktan sonra "Dolgu İmar Planı Teklifi" hazırlanmaktadır. Plan teklifi onaylı Kıyı Kenar Çizgisini gösterir 1/1000 ölçekli halihazır harita veya varsa onaylı imar planı üzerine çizilir. Kıyı yapısının deniz ve kara tarafındaki koordinatlarının gösterilmesi gerekmektedir. Plan Raporu, Jeolojik Etüt ve Fizibilite Raporu ile Milli Emlak'dan alınan ön izin belgesi eklenerek valiliğe (Bayındırlık ve İskân Müdürlüğü) verilir.

2. Uygulama İmar Planı Onayı

Valilik, teklifi ve yatırım talebini inceleyerek 15 gün içinde gerekçeli görüşü ile birlikte teklif dosyasını Bayındırlık ve İskân Bakanlığına gönderir. Bakanlık yatırım teklifini inceler ve teklifin uygun görülmesi halinde yatırım teklif dosyasını 15 gün içinde ilgili kurum ve kuruluşlara görüşe gönderir. Çevre ve Orman Bakanlığı, Kültür ve Turizm Bakanlığı, Ulaştırma Bakanlığı, Tarım ve Köyişleri Bakanlığı, Denizcilik Müsteşarlığı, Genelkurmay Başkanlığı, Belediye sınırları içinde ise Belediye Meclis Kararı, belediye sınırları dışında ise il genel meclisi kararı ve gerekiyorsa diğer kurumlardan alınan görüşlerin tamamlanmasıyla birlikte teklifi değerlendirir.

Proje alanı; turizm alanı, turizm merkezi, kültür ve turizm koruma-gelişme bölgesi, özel çevre koruma alanı, özelleştirme kapsamında olan tesis gibi özel statülü bir alan ise; ilgisine göre Kültür ve Turizm Bakanlığı, Çevre ve Orman Bakanlığı ve Özelleştirme İdaresi Başkanlığına gönderilir. Plan onaması bu kurumlar tarafından yapılır.

Bu kurumlardan görüş gelme süresi 45 gün ile sınırlandırılmıştır.

Dolgu imar planı teklifinin Bayındırlık Bakanlığı tarafından uygun bulunup onaylanması onaylanması (süresi 15 gün ile sınırlandırılmıştır) ile ilgili kurumlara (Valilik, belediye, İller Bankası Genel Müdürlüğü, Ulaştırma Bakanlığı – DLH İnşaatı Genel Müdürlüğü, Denizcilik Müsteşarlığı, Kültür ve Turizm Bakanlığı, Çevre ve Orman Bakanlığı, Maliye Bakanlığı, Sanayi ve Ticaret Bakanlığı) ve başvuru sahibine dağıtımı yapılır. Maliye Bakanlığı plan ve proje onayının kendisine ulaşmasıyla "Kesin Tahsis" işlemini başlatır (26.04.2009 Milli Emlak Genel Tebliği sayı 27211).

Türkiye'de kıyı bölgesinde yapılacak imar planlarının hazırlanma süreci ana hatları ile **Şekil.B.5.1**'de gösterilmektedir.

3. Uygulama Projelerinin Onayı

Yatırımcının "Onaylı Uygulama İmar Planı" ve bu plana uygun olarak hazırlayacağı kıyı kenar çizgisinin deniz tarafında yapılacak altyapı tesislerine ait projeler hazırlaması gerekmektedir;

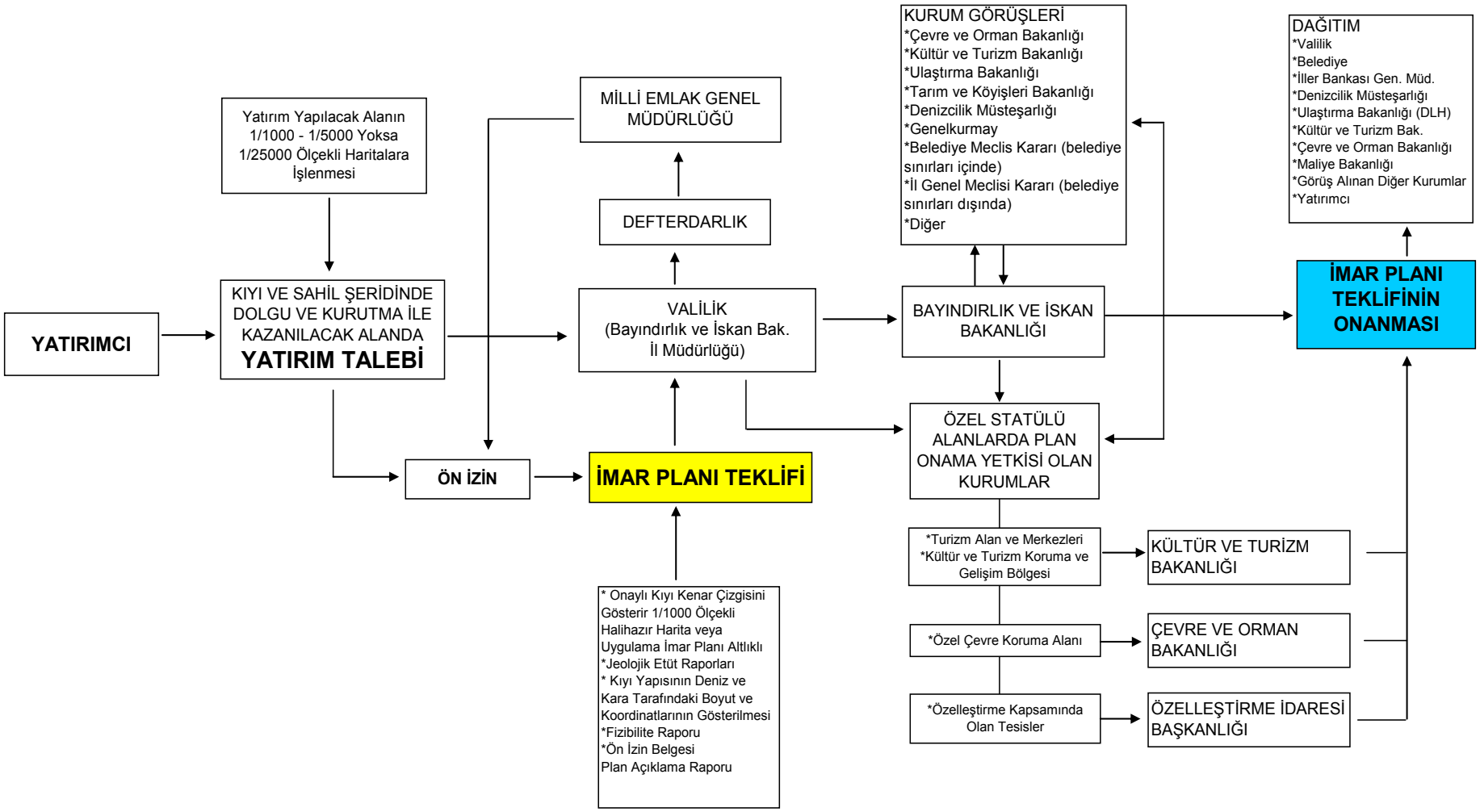
a. Ayrıntılı Jeolojik Etüt Raporu (bölgenin özelliğine göre Afet İşleri Genel Müdürlüğü veya Valilik onaylı),
b. Mühendislik Uygulama Projeleri,
c. Deniz hareketlerini irdeleyen kıyı mühendisliği Model Deney Raporu ve
d. Çevresel Etki Değerlendirmesi Raporu*
e. MEGM'den alınan Ön İzin Belgesi

Bu proje ve raporlar hazırlandıktan sonra DLH İnşaatı Genel Müdürlüğü'ne gönderilir.

---

* ***ÇED**: Çevresel Etki Değerlendirmesi Yönetmeliğine göre kıyıda yapılacak;*

- *1350 DWT ve üzeri ağırlıktaki deniz araçlarının geçişine izin veren kıta içi su yollarının yapımı ve kıta içi su trafiği için yapılacak limanlar.*
- *1350 DWT ve üzeri ağırlıktaki deniz araçlarının yanaşabileceği ticari amaçlı Liman, iskele ve rıhtımlar.*
- *Yük ve yolcu gemilerinin yapım, bakım, söküm ve onarımı amaçlı tersaneler ile 24 m üzerinde yat imalatı yapan tesisler,*
- *Yat Limanları, ÇED Uygulanacak Projeler Listesi'nde (Ek-1) yer almakta olup <u>ÇED Raporu Hazırlanacaktır.</u>*
- *Akarsu havzalarında su aktarma projeleri (Ek-1'de yer almayanlar)*
- *Kıta içi su yollarının yapımı (Ek-1'de yer almayanlar)*
- *Akarsu yataklarının düzenlenmesi*
- *Limanlar, iskeleler, rıhtımlar (Ek-1'de yer almayanlar)*
- *Balıkçı barınakları, römorkör barınakları.*
- *Denizden 10.000 m^2 ve üzerinde alan kazanılması projeleri,*
- *Erozyonla mücadele etmek için kıyılarda yapılan çalışmalar ve kıyının değişimine neden olabilecek deniz kenarında yapılan çalışmalar; dalgakıran, mahmuz, mendirek, set vb. (bunların bakımı onarımı hariç),*
- *Çekek Yerlerinde (Yat ve teknelere karaya çekme, bakım, onarım, konaklama, denize indirme hizmetleri sunan ve/veya tekne imalatı yapan tesisler)*
- *Derin deniz deşarjı projeleri, Seçme – Eleme Kriterleri Uygulanacak Projeler Listesi'nde (Ek-2) yer almakta olup <u>Proje Tanıtım Dosyası Hazırlanacaktır.</u>*



Şekil B.5.1: Kıyı Bölgesinde Yapılacak İmar Planlarının Hazırlanma ve Onay Süreci

4.Kullanma İzni ve/veya İrtifak Hakkı

Yatırımcı kullanma izni ve/veya irtifak hakkı için;

- Onaylı imar planı,
- DLHİGM'nce onaylı uygulama mühendislik projesi,

ile MEGM'ne müracaat etmelidir.

Proje alanı; turizm alanı, turizm merkezi, kültür ve turizm koruma-gelişme bölgesi, mevcut turizm tesisinin devamı ve tamamlayıcısı niteliğinde ise Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan alınacak "turizm yatırım belgesi" de eklenir.

Milli Emlak Genel Müdürlüğü ön izin koşullarının yerine getirilmesi halinde **"kullanma izni"** veya "**irtifak hakkı**" sözleşmelerini tesis eder ve dosyayı ilgisine göre valilik veya belediyeye gönderir.

5.Yapı Ruhsatı

Yatırımcı **yapı ruhsatı** için;

- Onaylı imar planı,
- DLHİGM'nce onaylı uygulama mühendislik projesi,
- MEGM'den kıyı tesisi ile ilgili "irtifak hakkı", "kullanma izni" verildiğine dair belge,

ile Valilik veya belediyeye başvuracaktır.

Proje alanı; turizm alanı, turizm merkezi, kültür ve turizm koruma-gelişme bölgesi, mevcut turizm tesisinin devamı ve tamamlayıcısı niteliğinde ise Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan alınacak "turizm yatırım belgesi" de eklenir.

6.Yapı Kullanma İzni

Valilik veya belediye yapımın projesine uygun olarak tamamlanmasını takiben yapı kullanma izni verilir.

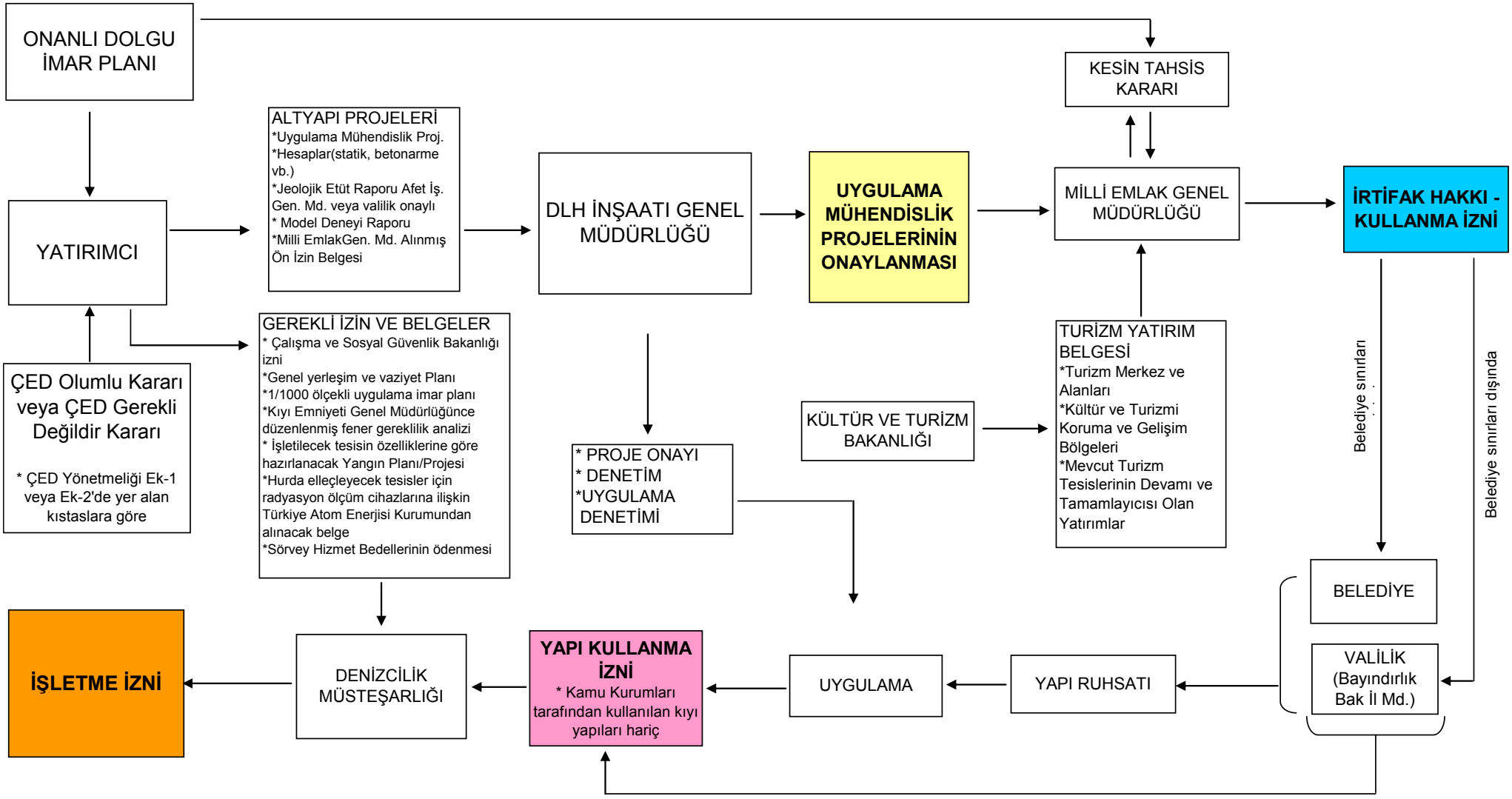
7.İşletme İzni

Yapı kullanma izni ile Denizcilik Müsteşarlığına başvurularak Denizcilik Müsteşarlığı 18/02/2007 tarihli ve 26438 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan "Kıyı Tesislerine İşletme İzni verilmesine İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik" ve bu yönetmeliğe bağlı 14.07.2008 tarih ve 24474 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan Kıyı Tesisleri İşletme İzinleri Genelgesi çerçevesinde "**işletme izni**" alınır. İşletme izninin alınabilmesi için Kamu kurumları tarafından kullanılan kıyı tesisleri hariç, tüm kıyı tesislerinde Yapı Kullanma İzin Belgesi istenmektedir.

Yönetmelik kapsamında işletme iznine veya geçici işletme iznine başvuru belgeleri:

- Gerçek veya tüzel kişiler için bu yönetmelik kapsamında faaliyet konusunu içeren ticaret sicil gazetesi aslı veya noter onaylı sureti.
- Gerçek veya özel tüzel kişiler için işyeri açma ve çalışma ruhsatı veya gayri sıhhi müessese ruhsatı veya Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığınca çalışmaya yönelik verilen iznin aslı veya ruhsatı veren kurumdan tasdikli sureti ya da noter onaylı sureti.
- Geçici işletme izni verilecek tesislerde, Yönetmeliğin 11 inci maddesinin ikinci fıkrası göz önünde bulundurularak İdarece değerlendirilir.
- Tesisin büyüklüğü ile orantılı uygun ölçekte hazırlanmış genel yerleşim planı (ölçekli, lejant gösterimi yapılmış, tesis üniteleri, baba, anele, aydınlatma yerlerini ve yangın hidrant ve dolaplarını içeren söz konusu genel yerleşim planı, TMMOB Mühendis odalarına kayıtlı_mühendis veya mimar tarafından imzalı olacaktır).
- İlgili kurum yazısı veya kullanma izni, irtifak hakkı ya da işletme hakkı devir sözleşmesinin (geçici işletme izni için ön izin) aslı veya ilgili kurumdan tasdikli sureti ya da noter onaylı sureti.
- Kıyı tesisine ait Kıyı Kanunu kapsamında onaylı 1/1000 ölçekli uygulama imar planı veya onay işlemine ait ilgili yazı örneği (Geçici işletme izin talepleri, bu Yönetmeliğin 11 inci maddesinin ikinci fıkrası göz önünde bulundurularak İdarece değerlendirilir).
- Kıyı tesisine ilişkin Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğünce (KEGM) düzenlenmiş fener gereklilik analizi, fener gerekli ise fenerin uygunluğu ve yeterliliğine ilişkin KEGM'den alınmış yazı.
- Gerçek veya özel tüzel kişilerin işleteceği kıyı tesislerinde, tesis tipi, yanaşacak deniz aracının özellikleri / sayısı, yolcu durumu, tahmil/tahliye edilecek ve/veya depolanacak yükün cinsi, tesisin kapasitesi/özellikleri göz önüne alınmak ve öngörülen standartlar doğrultusunda ekipman/donanım seçimi yapılmak suretiyle boru hattı ve şamandıra/platform ile kıyıdan uzak depolama tesisleri hariç, TMMOB Makine Mühendisleri Odasına kayıtlı mühendis tarafından hazırlanan yangın planı/projesi (KKÇ'nin kara tarafındaki tesisler ile ortak yangın planı ibraz edilmesi halinde bu plan kabul edilecektir).
- Hurda elleçleyecek tesisler için radyasyon ölçüm cihazlarına ilişkin Türkiye Atom Enerjisi Kurumundan alınmış belgenin aslı veya belgeyi veren kurumca tasdikli sureti ya da noter onaylı sureti.
- Tesisin işletme izni veya geçici işletme izni talebine ilişkin yapılacak sörvey hizmeti bedellerinin ödendiğini gösterir ücret makbuzu.

Kıyı yapıları proje ve uygulama aşaması **Şekil B.5.2**'de gösterilmektedir.



Şekil B.5.2: Kıyı Yapıları Proje ve Uygulama Süreci

B.5.4. Sektörde Yasal Düzenlemelerle İlgili Gündemde Olan Sorunlar ve Çözüm Önerileri

Bu bölümde kamu –özel sektör ilişkilerinde yasa ve yönetmeliklerden kaynaklanan sorunlar üzerinde durulacaktır. Bu sorunlar; Yatırımlarla ilgili sorunlar, İşletme ile ilgili sorunlar, başlıkları altında incelenecektir.

B.5.4.1. Yatırımlarla İlgili Sorunlar

Yatırım Talebi
Yatırım teklif dosyasında; yatırımın yapılacağı alanın yakın çevresine ilişkin mevcut ve/veya imar planı onaylanmış ancak henüz inşaatına başlanılmamış kıyı yapılarının işlenmiş olduğu 1/5000 ölçekli Bilgi Paftası istenmektedir. İmar planı onaylanmış ancak henüz inşaatına başlanmamış yapıları yatırımcının bilmesi mümkün değildir.
Öneri: Sürecin hızlandırılması için planlar onaylama yetkisi olan kurumda dijital olarak bulundurulmalıdır.

Ön izin Süreci
26.04.2007 tarih B.09.0.TAU.0.17.00.00-1086/3115 sayılı yazısı ile Kıyı yapılarında uygulanacak iş ve işlemler ile ilgili yöntemler belirtilmiştir. Genelge ile yayınlanan yöntemlere göre yatırımcı Milli Emlak Genel Müdürlüğü'ne müracat ederek ön izin almakta ve yatırım dosyasını hazırlayıp Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'na göndermektedir. Bakanlık tarafından Uygulama imar planının onayından sonra "Kullanım İzin Sözleşmesi" için Milli Emlak Genel Müdürlüğü'ne başvurması gerekmektedir. Maliye Bakanlığı'nın 14.03.2009 Tarih ve 27169 sayılı Resmi Gazete Yayınlanan " Hazine Taşınmazlarının İdaresi Hakkında Yönetmelikte Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik" değişikliği ile önce Kullanma İzni ihalesi yapılmakta, daha sonra ise yatırımcı isterse 1 yıla kadar "Ön İzin" verilmektedir (Madde 2, Madde 9, Madde 10) denilmektedir. Bu maddelere göre ön izin süreci 4 yıla kadar uzatılmaktadır . Yatırım için başvurunun ilk adımı Valilik'lere bağlı Bayındırlık ve İskan Müdürlüğü ve Deftarlıklar olmaktadır. Ön izin sürecinde Valilik tarafından İmar planı onayı aşamasında istenecek belgeler (örneğin SİT Kurulu, Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından istenecek belgeler) talep edilmektedir. Ön izin aşamasındaki beklenen çalışma yatırımcının o bölgedeki teknik araştırmaları yasal zemine oturtulması çalışmalarını yapmasını sağlamak içindir. Ön izin verilmesi İmar Planlarının mutlaka onaylanması anlamına gelmemektedir.
Öneri: Yaşanan zaman kayıplarının önlenmesi için yatırım sürecinin ilk aşamaları olan İl Bayındırlık ve İskan Müdürlüğünün başvuruyu Defterdarlığa göndermesi, Defterdarlığın başvuruyu Milli Emlak Genel Müdürlüğüne göndermesi, kullanma izni onayının Maliye Bakanı tarafından onaylanarak Defterdarlığa bildirilmesi ve Defterdarlığını yatırımcı ile ön izin sözleşmesi yapması süreci makul seviyede azami sürelere bağlanmalıdır. Ayrıca belirtilen süreler içerisinde işlemin sonuçlandırılamaması durumunda yetkili amirlere gecikmenin incelenmesi ve yatırımcıya bilgi verilmesi görevi verilmelidir.

İmar Planlarının Hazırlaması

Yatırımcı ancak ön izin alındıktan sonra İmar planı hazırlayabilmekte ve başvurusunu yapabilİmektedir. Bu ön koşul yatırım sürecini uzatmaktadır.

Öneri: Süreçteki zaman kaybının önlenebilmesi için yatırımcı başvurusunu yaptıktan sonra zaman kazanmak isterse uygulama imar planı onay sürecine de başlayabilmelidir. Milli Emlaktan alınan ön izin sürecin en sonunda Bayındırlık ve İskan Bakanlığı tarafından görüşler alındıktan sonra onay aşamasında sorgulanmalıdır. Yani yatırım teklif dosyası ön izin olmaksızın verilmeli, planın onay aşamasında tamamlanmalıdır. Uygulamada ön izin olmaksızın plan onay başvurusu yapılamamaktadır. Prosedürdeki bu değişiklik yatırımları hızlandıracaktır.

Deniz içindeki alanlarda imar planları sınırları ile ilgili Bayındırlık Bakanlığı, Ulaştırma Bakanlığı DLHİ Genel Müdürlüğü ve Milli Emlak Genel Müdürlüğü tarafından farklı uygulamalar yapılmaktadır. İmar planının sınırı belirlenirken, Maliye Bakanlığı tarafından kiraya esas olan dolgu şevlerinin su ile kesiştiği yer sınır olarak kabul etmekte, DLHİ genel Müdürlüğü tarafından ise dolgu şevinin deniz tabanına birleştiği yer sınır olarak kabul edilmektedir. Bayındırlık Bakanlığı ise görüşünü 2009 yılı içerisinde DLHİ Genel Müdürlüğü doğrultusunda değiştirmiştir.

Bu durum yatırımcının imar planı hazırlama aşamasında uygulama projelerinin de hazırlamasını da gündeme getirmektedir. İmar planı hazırlama sürecinde uygulama projeleri yapılmadığından yatırımcı revize imar plan müracatlarını uygulama projeleri sonucunda tekrar yapmak zorunda kalmaktadır.

Öneri: Yatırımcı, İmar planları hazırlama aşamasında uygulamaya dönük avan veya ön proje çalışmalarını yaparak proje alanının sınırlarını detaylı olarak belirlemeli ve imar izni başvurularını bu sınırlar üzerinden yapmalıdır. Bu durum revize imar plan müracatlarının kısmen azalmasını sağlayacaktır.

ÇED Süreci

ÇED süreci, dolgu imar planlarının hazırlanması ve onaylanmasıdan bağımsız bir süreci takip etmektedir. 17.07.2008 tarih ve 26939 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren ÇED yönetmeliğinin 6. maddesi 3. bendinde "Bu yönetmeliğe tabi projeler için ÇED Olumlu Kararı veya ÇED Gerekli Değildir Kararı alınmadıkça bu projelere hiçbir teşvik, onay, izin, yapı ve kullanma ruhsatı verilemez, proje için yatırıma başlanamaz ve ihale edilemez" hükmü yer almaktadır. Dolayısı ile kıyı yapılarına ilişkin projelerde dolgu imar planı onaylanma şartı aranmamaktadır. Teklif projeleri ile de ÇED süreci yürütülebilir. DLH onayladığı projeleri Milli Emlak Genel Müdürlüğü'ne göndermektedir.

Öneri: Yatırım sürecini hızlandırmak için yatırımcı başvurusunu yaptıktan sonra zaman kazanmak isterse ÇED sürecini de başlatabilmelidir.

Ayrıca bir yatırım için ÇED uygunluk belgesi alınması yatırımcıya bir hak sağlamadığı için ÇED sürecinde yatırımın mülkiyet durumu ve imar planları ve üst planlar sorgulanmamalıdır.

Limanların Üst Yapılarının İmar Durumları

Liman imar planlarında dolgu alanları üzerinde yapılacak liman yapıları fizik boyutlarını belirleyen blok düzenleme yapılmamaktadır. Bayındırlık Bakanlığı sadece deniz yapılarını onaylamakta limanın ayrılmaz parçaları olan depo, idari bina ve benzeri gibi yat limanı ve kruvaziyer liman tesisi yapıların onayı için diğer kurumlar devreye girmektedir.

Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Teknik Araştırma ve Uygulama Genel Müdürlüğü'nün 26.04.2007 tarih ve B.09.0.TAU.0.17.00.00-1086/3115 sayılı Kıyı Yapılarında Uygulanacak İş ve İşlemler ile İlgili Genelgesinin 15. maddesine göre ;

" Kıyı ve sahil şeridi, doldurma ve kurutma yoluyla kazanılan arazi üzerinde yapılacak yapılarda (3621 Sayılı Kıyı Kanunu'nun Uygulanmasına Dair Yönetmeliğin 15. maddesinde belirtildiği üzere) yatırımcı, yapı ruhsatı almak için Belediye veya Valiliğe (Bayındırlık ve İskân Bakanlığı) başvurarak; 3194 sayılı İmar Kanunu ve ilgili Yönetmelikleri gereğince Yapı Ruhsatı alacaktır." denilmektedir.

İmar Planlarında gösterilmeyen yat limanının ve kruvaziyer gemi terminallerinin ayrılmaz parçası olan üst yapılar için belediyeler diğer kurumlara görüş sormaktadır. İlgili kurumlardan görüş gelmemesi durumunda belediyeler kendilerine tanınmış yasal haklara göre yorum yaparak sürece dahil olmakta ve imar planın tekrar onaylanması ile ilgili ayrı bir süre gündeme gelmektedir.

Öneri : Bayındırlık ve İskan Bakanlığı, Belediyelerle birlikte bir protokol hazırlayarak üst yapıların imar planlarının onaylanmasının tek elden yapılmasını sağlayan uygulamalar geliştirmelidir.

Ek olarak mevcut Kruvaziyer limanların büyüme projeleri veya proje aşamasında olan kruvaziyer limanlara ilişkin hazırlanan imar planları, kıyı Kanunu'nda yer alan kruvaziyer limandaki diğer unitelerin yapılaşma yoğunluğu yaratmasının önüne geçilmesi için ortak görüş oluşturulması önerilmektedir.

Tevsii Amaçlı İmar Planı Değişikliklerinin Yeni Plan Başvurusu Olarak Kabul Edilmesi

Bayındırlık İskan Bakanlığı'nın yayımladığı Kıyı Yapılarında Uygulanacak İş ve İşlemler Hakkındaki Genelge Madde C/ 7'de;

"*Ayrıca onaylı imar alanı mevcut kıyı yapılarına yapılacak olan ilave ve dolgu kullanımları niteliğini değiştirmeyecek nitelikte ise, bu tür konulara ilişkin imar plan teklifleri, MEGM'den ön izin alındıktan sonra yalnızca DLHİGM ve Denizcilik Müsteşarlığının görüşleri alınarak Bakanlıkca onanır*" önergesi yer almaktadır. Ancak bu tür tevsii işlemleri yeni yatırım olarak kabul edilmekte, tüm kurum ve kuruluşlardan görüş alınmakta süreler uzamaktadır.

Öneri : ilave ve revizyon uygulama imar planı için tüm kuruş ve kuruluşlardan görüş almak yerine sadece DLHİ ve Denizcilik Müsteşarlığı'ndan görüş alınması veya Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'nın görüş oluşturması yeterli olacağı düşünülmektedir.

Uygulama imar planlarına denizdeki boru hatlarının çapları da yazılmaktadır. Yatırımcılar plan onayından sonra ihtiyaçlarını tekrar gözden geçirerek daha küçük çapta boru hattı tesis etmekte, bu durumda Denizcilik Müsteşarlığı işletme izni vermemektedir. Plan sınırlarının değişmemesi şartıyla boru hattı çaplarında olabilecek değişiklikler plan değişikliği gerektirmemelidir.

Dolgu ve İskele Alanlarından Ruhsat Harç Talebi

3621 sayılı Kıyı Kanunu'na ve ilgili bakanlıklarca onaylanan imar planlarına göre yapımı gerçekleşen dolgu ve iskele alanlarının ruhsatlandırılması ile ilgili olarak belediyeler 3194 sayılı imar kanununa göre ruhsat vermektedirler. Limanlar ve limanlardaki binalar, belediyeler tarafından sanayi ve ticaret tesisleri kapsamında değerlendirilmekte bu doğrultuda belirlenmiş bulunan inşaat harcı tahakkuk ettirilmektedir. Dolayısıyla dolgu ve iskele alanları için çok yüksek harç ücretleri ortaya çıkmakta ve yatırımcı zorlanmaktadır.

Öneri: Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'nın limanlarda bulunan bina inşaat harçları için belirli kriterler belirlemesi ve belirlenen bu kriterler doğrultusunda belediyelerle protokol imzalanarak sorunun çözülmesi önerilmektedir.

Ticari Liman Projeleri veya Mevcut Limanların Tevsii Projelerinde Planlama ve İnşaat Süreci

Liman yatırımlarında planlama ve izin süreçleri ile başlayıp, inşaatın başlamasına kadar geçen süreler, Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'nın Kıyı yapılarında uygulanacak İş ve İşlemler Hakkında Genelgesi (2007/2) ile İmar Planı Onaylanması süreci için 90 gün, DLH'nın Proje onayı süreci 45 gün ve Denizcilik Müsteşarlığının işletme izni vermesi süreci 45 gün olarak belirlenmiştir.

Kıyı Yapılarında Uygulanacak İş ve İşlemler Hakkında Genelge ekine göre teklif imar planına görüş veren kurumların görüşlerini en geç 45 gün içinde iletme zorunluluğu bulunmaktadır. Ancak bu sürenin kurumların imar planına görüş vermek için istemiş oldukları ilave bilgi ve belgelerle uzamakta olduğu dile getirilen sorunlardandır.

Denizcilik Müsteşarlığı tarafından 15.03.2009 tarihli Resmi Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe giren Kıyı Tesisi Yapım Taleplerinin Değerlendirilmesine Dair Tebliğ'de teklif imar planlarının onaylanmasına yönelik olarak Denizcilik Müsteşarlığı tarafından verilecek görüşte dayanak teşkil edecek teknik raporları hazırlayacak kurum ve kuruluşların uyması gereken usul ve esaslar belirtilmektedir.

Söz konusu Tebliğ 'de Teklif dosyasında bulunması gereken bilgi ve belgeler aşağıda belirtilmiştir.

" *MADDE 5 –(1) Teklif imar planı/planları ile birlikte idareye;*

a) Plan açıklama raporu,

b) Teklif imar planında yer alan kıyı tesisi ile çevresine ilişkin, imar planı onaylı mevcut, imar planı onaylı ancak mevcut olmayan ve imar planı bulunmayan ancak mevcut olan kıyı tesislerinin işlenmiş olduğu 1/5000 ölçekli pafta,

c) Fizibilite raporu

ç) Modelleme raporu

sunulur.

(2) Fizibilite raporu, imar planı onaylı kıyı tesisinde yapılacak ilave, revizyon,

değişiklik vb. gibi teklif planlar ile halihazırda mevcut olan kıyı tesislerine yönelik teklif imar planları için istenmez. Kamu yatırımı olan projelerde, plan açıklama raporu yeterli kabul edilecek olup İdare tarafından istenilmesi durumunda Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı'na sunulan veya İdare tarafından yetkilendirilmiş kuruluşlarca hazırlanmış olan fizibilite raporu üzerinden değerlendirme yapılacaktır.

(3) Modelleme raporu, teklif imar planında yer alan kıyı tesisinin; şekil ve konumu, yakın çevresinde imar planı onaylı/onaysız mevcut kıyı tesis/tesisleri ile imar planı onaylı henüz yapımı gerçekleşmemiş kıyı tesis/tesislerinin bulunması, gerek yapımı planlanan tesise, gerekse diğer tesis/tesislere yanaşıp ayrılacak gemilerin manevrası açısından birbirlerine çapariz verme olasılığının İdarece değerlendirilmesi halinde istenir. Modelleme raporunda kullanılmak üzere yatırımcı tarafından Ek-1'de yer alan Modelleme Raporu İlave Bilgi Formunun ilgili liman başkanlığı'na onaylatıldıktan sonra yetkilendirilmiş kuruluşa verilmesi zorunludur.

(4) Kıyı tesisleri dışındaki kullanım vasıflarını içeren teklif imar planlarında bu maddenin b, c ve ç bentleri aranmaz. "

Fizibilite raporunun hazırlanması için Madde 6, 1. fıkra'da belirtilen uzman kişilerin sürekli olarak istihdam edilmeleri ve gemi manevrası ile ilgili simulasyon ve modelleme raporunun istenmesinin planlama ve teklif imar planı aşamasında gerekli olmadığı mütaala edilmektedir.

Tebliğde belirtilen çalışmaların yukarıda belirtilen bazı madde ve fıkraları planlama aşamasında yapılması zorunlu olmayan konuları kapsamaktadır.

Öneri: Denizcilik Müsteşarlığının kıyı tesisi yapım taleplerinin değerlendirilmesine ilişkin tebliği yürürlükten yeniden düzenlemeli, her tesisi için modelleme istenmemeli madde 5'in 3. Fıkrasında bahsedilen modelleme raporu istenecek tesisler önceden kıyı yapım prosedürü ile belirlenmelidir.

Yatırım teklif dosyasında yatırıma ilişkin fizibilite raporu talep edilmektedir. Yatırımın ekonomik açıdan uygunluğunu yatırımcı zaten değerlendirmektedir. Bu nedenle fizibilite raporuna ihtiyaç olmadığı düşünülmektedir.

B.5.4.2 İşletme İle İlgili Sorunlar

1983 yılından 2005 yıllarına kadar işletmeye başlamak için bir yat limanın sahip olmak zorunda olduğu belgeler;

1) Yat limanı turizm yatırım belgesi,

2) Yatırım teşvik belgesi,

3) İnşaat ruhsatı,

4) İskan ruhsatı,

5) Yat limanı turizm işletme belgesi,

belgeleridir.

2005 yıllından sonra ise işletmeye başlamak için bir yat limanın sahip olmak zorunda olduğu belgeler;

1) Yat limanı turizm yatırım belgesi,

2) Yatırım teşvik belgesi,

3) ÇED belgesi,

4) İnşaat ruhsatı,

5) İskan ruhsatı,

6) İş yeri açma ve çalıştırma ruhsatı,

7) Yat limanı alışveriş merkezindeki tüm dükkanlar için ayrı ayrı işyeri açma ve çalıştırma ruhsatı (örnek: bir yat limamızda 43 adet ruhsat gerekmektedir.),

8) Gayri sıhhi müessese belgesi,

9) Akaryakıt satış lisansı,

10) Gemi atık toplama belgesi,

11) Gemi acenta belgesi,

12) İşletmeye açılabilir belgesi,

13) Yat limanı turizm işletme belgesi,

olarak yeniden düzenlenmiştir.

Turizm Kıyı Yapısı ve Ticari Liman Farkı

Deniz Turizmi ile ilgili kanunlara bakıldığında (Türk Ticaret Kanunu, Dördüncü Kitap, Deniz Ticareti, Birinci Fasıl, Gemi, Birinci Kısım Umumi Hükümlere vb.) Gemi ve Ticaret gemisi tarifi aşağıdaki gibi verilmiştir.

*"Tahsis edildiği gayeye uygun olarak kullanılması, denizde hareket etmesi imkanına bağlı bulunan ve pek küçük olmayan her türlü tekne **gemi** sayılır.*

*Denizde kazanç elde etme maksadına tahsis edilen veya fiilen böyle bir maksat için kullanılan her gemi, kimin tarafından ve kimin nam ve hesabına kullanılırsa kullanılsın **Ticaret Gemisi** sayılır."*

2634 Sayılı Turizmi Teşvik Kanunu ve 13 Ocak 2007 Tarih ve 26402 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren 5571 sayılı "Fikir Ve Sanat Eserleri Kanunu, Seyahat Acentaları Ve Seyahat Acentaları Birliği Kanunu İle Turizmi Teşvik Kanunu Ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun" ile deniz turizmi araçları ile ilgili tanımlar yapılmıştır. Gezi, spor, eğlence ve turizm amaçlı olarak, denize elverişlilik belgesine sahip gerçek ve tüzel kişilere ait özel ve ticarî yatlar, kruvaziyer gemiler, dalabilir deniz araçları ve günübirlik gezi tekneleri sırasıyla;

- **Yat:** Kamarası, tuvaleti, lavabosu, mutfağı olan, ticarî olarak veya ticarî olmadan gezi ve spor amacıyla kullanılan, yük, yolcu ve balıkçı gemisi niteliğinde olmayan, taşıdığı yolcu sayısı on ikiyi geçmeyen veya kabotaj seferinde yüz mille sınırlı, en yakın

karadan yirmi milden fazla uzaklaşmamak şartıyla taşıdığı yolcu sayısı otuzaltıyı geçmeyen ve tonilato belgesinde yat olduğu belirtilen gemiyi,

- **Kruvaziyer Gemi:** Gezi, eğlence ve spor amacı ile önceden belirlenmiş program ve rotada seyreden, deniz turizmi ticaretinde kullanılmaya uygun, içerisinde lüks kamaralar, yüzme havuzları bulunan, kıtalararası seyahate elverişli, yüksek yolcu kapasitesine sahip ve denize elverişli olan gemiyi,
- **Dalabilir Deniz Aracı:** İnsan taşıyan, fiziksel olarak su altında ve su üstünde seyir esnasında bir desteğe bağlı olmadan hareket edebilen veya her durumda su üstü desteği ile su altında çalışan deniz aracını,
- **Günübirlik Gezi Teknesi:** Gezi, spor, eğlence ve turizm amacı ile limandan aldığı yolcuyu aynı gün aynı limanda indiren Denize Elverişlilik Belgesine sahip tekneleri,"

şeklinde tanımlanmıştır.

618 Sayılı Limanlar Kanunu'nda ise aşağıda belirtilen maddelerle devletin görevleri tanımlamıştır.

Madde 1 - Limanların idare ve temizlenme ve derinlenme, genişleme, taranmasına, şamandıraların konma ve iyi halde tutulmasına ve bu hususlara müteferri bütün liman işlerinin yapılmasına Hükümet mecburdur.

Madde 2 - Türkiye limanlarına girip çıkan bütün gemiler işbu kanun ahkamiyle beraber her limanın icabına ve tahakkuk edecek fenni lüzuma göre demir mevkilerini, rıhtımlara yanaşma, ticaret eşyasının boşaltma ve yükleme usullerini ve mevaddı müştailenin çıkarılacağı ve yükletileceği yerleri ve zamanları ve gemilerin limanlarda kalabilecekleri müddetleri velhasıl limanlarda umumi emniyet ve inzıbatın teminine ait tedbirleri havi Hükümetçe tanzim ve neşredilecek nizamnameler ahkamına tebaiyete mecburdur.

2634 Sayılı Turizmi Teşvik Yasası 'nda ise deniz turizmi tesisleri;

> *"Münhasıran deniz turizmi araçlarına güvenli bağlama, karaya çekme, bakım, onarım ve sosyal hizmetlerden birkaçını veya tamamını sunan **turizm tesisleri,"***

olarak tanımlanmıştır.

Kanun koyucu bu hükmü ile deniz turizmi araçlarına hizmet edecek bu tesislerde yat limanı, kruvaziyer liman gibi ayrım yapmamış ve tesisleri liman olarak değil turizm limanı olarak belirlemiştir.

20.04.1341 tarihli Limanlar Kanunu ve 29.06.1956 tarihli Türk Ticaret kanunu öncelikle limanlar ve ticari hayatı düzenleyen genel kanunlardır.

Deniz turizmi tesisleri ve araçlarını düzenleyen 2007 tarih ve 2634 sayılı Turizm teşvik Kanunu ise bu iki kanuna göre özel ve tarih bakımından yeni kanundur.

Kanun koyucu 2634 sayılı yasanın 29/son fıkrası "**Türk ve yabancı bayraklı deniz turizmi araçlarının gezi, spor ve eğlence amacıyla kullanılması yolcu taşımacılığı sayılmaz."** emredici hükmünü ile **"deniz turizmi araçlarını genel anlamıyla GEMİ'den, DENİZ TURİZMİ TESİSLERİNİ ise genel anlamı ile LİMAN'dan ayırmıştır.**

Aynı anda; aynı olayı düzenleyen biri **genel** diğeri **özel** iki ayrı kanun yürürlükte bulunduğu takdirde eğer önceki kanun genel yeni kanun özel ise, bu takdirde olaya özel olan yeni kanun hükümleri uygulanması söz konusudur.

Öneri: Uygulamadaki sıkıntıları ortadan kaldırmak için Danıştay ve Anayasa mahkemesi kararlarına bakılması, tanımlardan kaynaklanan sıkıntıların giderilmesi yoluna gidilmesi gereklidir.

İşyeri Açma ve Çalıştırma Ruhsatı

03.07.2005 tarihli 5393 sayılı Belediye Kanunu'nun 15.maddesine göre belediyenin sorumlulukları ;

- Gerçek ve tüzel kişilerin faaliyetleri ile ilgili olarak kanunlarda belirtilen izin veya ruhsat vermek,
- Gayri sıhhî müesseseler ile umuma açık istirahat ve eğlence yerlerini ruhsatlandırmak ve denetlemek,

olarak tanımlanmıştır.

İşyeri Açma ve Çalışma Ruhsatılarına Dair Kanun hükmünde kararnamenin değiştirilerek kabulüne dair kanunda(Kanun no:3572 kabul tarihi 14.06.1989);

"Bu Kanunun amacı, sanayi, tarım ve diğer işyerleri ile her türlü işletmeleri, işyeri açma ve çalışma ruhsatlarının verilmesi işlerinin basitleştirilmesi ve kolaylaştırılmasıdır."

ibaresi yer almıştır.

Deniz Turizmi Tesislerinde ise (Yat Limanı, Kruvaziyer Limanı) 2634 sayılı Turizmi Teşvik yasasında 28.12.2006 tarihinde yapılan değişiklik ve özel bir yasa ile Turizm tesisilerini düzenleyen kanun koyucu, **bu tesislerin liman değil turizm tesisi olarak tanımlamış** ve yasanın 26.ıncı maddesi ile;

"*Gerçek ve tüzel kişiler, Denizcilik Müsteşarlığından işletme izni ve Bakanlıktan belge almak koşulu ile deniz turizmi tesisleri yatırım ve işletmeciliği yapabilirler*."

hükmü getirilmiştir.

5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu, 5393 sayılı Belediye Kanunu, 5302 sayılı İl Özel İdaresi Kanunu, 3572 sayılı İşyeri Açma ve Çalışma Ruhsatlarına Dair Kanun Hükmünde Kararnamenin Değiştirilerek Kabulime Dair Kanun, İşyeri Açma ve Çalışma Ruhsatlarına İlişkin Yönetmelik, Gayri Sıhhı Müesseseler Yönetmeliği ve diğerler kanun ve yönetmeliklerde yat limanı yada yeni düzenlemeye göre deniz turizmi tesislerinin, İşyeri Açma ve Çalıştırma veya Gayri Sıhhi Müesseseler ruhsatlarının nasıl düzenleneceğine dair diğer tesisler kriteri dışında hiç bir açık hüküm ve hiç bir kriter yoktur.

Deniz Turizmi Tesisleri, Deniz Turizmi Yönetmeliği'nde olmazsa olmaz olarak belirlenen alt ve üst yapıları ile bir bütündür. Deniz turizmi tesislerinden ve içerisinde yer alan tüm ünitelerden ayrı ayrı işyeri açma ve çalıştırma ve gayri sıhhı müessese ruhsatları istenmesi durumunda; çok başlı bir denetim mekanizması oluşmaktadır. Bu durum deniz turizmi tesisinin işletilmesinde engeller ortaya çıkmasına neden olmaktadır.

Eğer, yat limanının işyeri açma ve çalıştırma ruhsatı yoksa, Denizcilik Müsteşarlığı tarafından İşletme İzni, Kültür ve Turizm Bakanlığı Tarafından İşletme belgesi, EPDK tarafından akaryakıt satış izni verilmez.

Bu durumda Deniz Turizmi Tesisleri sadece Belediyeden aldığı işyeri açma ve işletme belgesi ile ancak kaçak olarak çalışabilmektedir.

Öneri: Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın yat limanın içinde yer alan tüm üniteleri için ayrı ayrı işyeri açma ve çalıştırma ruhsatını tek elden (örneğin Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından) verilmesi ile ilgili çalışma yapması önerilmektedir.

Kıyı Tesislerine İşletme İzni Verilmesi

Kıyı tesislerine işletme izin verilmesine ilişkin usul ve esaslar hakkında yönetmelik (Değişik:RG-1/7/2009-27275) EK-5 "Genel Kargo, Konteyner, Ro-Ro Limanları için kriterler, Yat limanları, Marinalar, kruvaziyer limanlar ve yolcu limanları için kriterler"de;

" Karadaki faaliyet alanı en az 240 cm yüksekliğinde tel örgü, duvar ve benzeri koruma sistemi ile çevrilerek giriş-çıkışlar kontrol altına alınır"

hükmü bulunmaktadır.

Deniz Turizmi Tesislerinin alt ve üst yapıları 2634 sayılı Turizmi Teşvik Yasası ve Bakanlar Kurulunca Yürürlüğe Konulan ve Yürütülen Deniz Turizmi Yönetmeliği hükümlerince belirlenir. DLHİ Genel Müdürlüğü'nce Yap-İşlet-Devret modelinde yapılan ihale şartnameleri bu tesislerin 2634 sayılı yasa ve Deniz Turizmi Yönetmeliğine uygun olarak yapılması şartını içerir.

Yat limanlarının karadaki faaliyet alanlarının Deniz Turizmi Yönetmeliği doğrultusunda uygulanması sıkıntılara yol açmaktadır.

Öneri: Karadaki faaliyet alanlarının Deniz Turizmi Yönetmeliği doğrultusunda yürütülmesi için gerekli çalışmaların Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından koordine edilmesi önerilmektedir.

İşletme Belgesi

Yatırımların işletmeye geçmesi sürecini hızlandırma amacıyla Başbakanlık tarafından yapılan çalışmalarda gerekli sadeleştirme yapılmış ve "İşyeri açma ve çalışma ruhsatı" nihai ve en üst seviye izin olarak kabul edilmiştir. Daha sonraki süreçte Denizcilik Müsteşarlığı tarafından çıkarılan "Kıyı Tesislerine İşletme İzni Verilmesine İlişkin Usul ve Esaslar Yönetmeliği" ile getirilen prosedür ve istenen belgeler Başbakanlık tarafından yapılan çalışmaları etkisiz hale getirerek işyeri açma ve çalışma ruhsatının üstünde bir işletme izni yaratmıştır. Yönetmelik gereklerine, mevcut tesislerin uyamamaları nedeniyle Yönetmelik üç defa değiştirilmiş olmakla birlikte uyum sorunları devam etmektedir.

Öneri: Yönetmelik yürürlükten kaldırılmalı, işyeri açma ve çalışma ruhsatı verilmesi kapsamında liman başkanlığının kıyı tesisine emniyetli gemi yanaşmasına ilişkin görüşü yeterli olmalıdır.

Belediyeler Tarafından Dolgu Alanlarından Emlak Vergisi Talep Edilmesi

3621 sayılı Kıyı Kanunu 5.maddesinde belirtildiği üzere limanlar ve iskele dolgu alanları devletin hüküm ve tassarrufu altındadır. Limanlar kullanım sözleşmelerine göre özel sektör tarafından devletten kiralanarak işletilmektedirler. Belediyeler, limanlar ve iskeleler için de emlak vergisi talep etmeye başlamışlardır. 1319 Sayılı Emlak Vergisi Kanunu'na göre emlak vergisinin tanımı;

"Madde 3 - Bina Vergisini, binanın maliki, varsa intifa hakkı sahibi, her ikisi de yoksa binaya malik gibi tasarruf edenler öder. Bir binaya paylı mülkiyet halinde malik olanlar, hisseleri oranında mükelleftirler. Elbirliği mülkiyette malikler vergiden müteselsilen sorumlu olurlar." şeklinde verilmektir.

Emlak vergisi beyannamesi vermeyen limanlar gerekli izinleri (ruhsat ve işletme için gerekli

belgeleri) alamamaktadırlar. Çünkü, belediyeler, emlak vergi beyannamesi istemekte ve emlak vergisi vermeyen limanlarla ilgili diğer konularda işlem yapmamaktadırlar. Bu ve benzeri konular belediye ve limanlar arasında hukuki sorunlar oluşturmaktadır. Bu durum liman ve iskelelerin kapanma riskini ortaya çıkarmaktadır.

Öneri : Bakanlık Emlak vergisi ile ilgili yönetmelikleri göz önüne alarak işletmecilerle yapılmış kullanım sözleşme içeriklerini değerlendirerek çözümler üretebilir. Yeni yapılacak kullanım sözleşme içerikleri de bu konular gözetilerek yapılmalıdır.

Rayiç Bedel

Maliye Bakanlığının yayımladığı 20.10.2005 tarihli 300 sıra numaralı Milli Emlak Genel Tebliği, 16.06.2007 tarih ve 26557 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan " Hazine Taşınmazlarının İdaresi hakkında Yönetmelik" ve 14.03.2009 tarih ve 27169 sayılı "Hazine Taşınmazların İdaresi hakkında Yönetmelikte Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik" gibi mevcut yönetmelikler ile ön izin ve kullanım izni bedellerinin tespitinde asgari değer tespitinin nasıl yapılacağı konusunda açıklayıcı hükümler getirilmiştir. Değer tespitinde yatırım toplam maliyeti ve emlak vergisine esas asgari metrekare birim değeri kıstasları esas alınmıştır. Yönetmeliklerde rayiç bedel ve ecrimisil tespiti konusunda yeterli kriterler bulunmaktadır. Madde 85'de "ecrimisil tespitinde, idarenin bu taşınmazdan işgalden önceki haliyle elde edebileceği muhtemel gelir esas alınır" hükmü de yer almaktadır. Açık hükümlerde bulunulmasına rağmen bedeller Bakanlık tarafından belirlenmektedir. 13.01.2010 Milli Emlak Genel Tebliği ,Sıra No:326 Ek Madde 1 'de bedellerin komisyon tarafından tespit edilmesi ifadesi bulunmaktadır. Bu komisyonun oluşumu ve kriterleri ilgili 19.06.2007 tarihli "Hazine Taşınmazlarının Idaresi Hakkında Yönetmelik" de görülmektedir. Komisyon sadece kamu çalışanlarından oluşturulmaktadır.

Öneri: Kullanım izni bedelinin belirlenmesi için kurulacak olan komisyon çalışmalarının sağlıklı yürütülmesi için kurumsal olarak kriterlerin net olarak belirlenmesi önerilmektedir.

Ayrıca yatırımcının teşviki amacıyla " Emlak vergisine esas asgari metrekare birim değeri ile ilgili düzenlemeler" yapılması önerilmektedir.

Gümrük ile İlgili Sorunlar

04.11.1999 tarihli 23866 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan Gümrük Kanunu'nun 218. maddesinde;

"***Türkiye ile diğer ülkeler arasında demiryolu dahil kara, deniz ve hava yoluyla yapılan eşya ve yolcu taşımalarında yararlanılan istasyon, deniz ve hava limanlarını işleten kuruluşlar*** *ile posta idareleri, bu Kanun hükümlerine göre gerekli gümrük gözetim ve denetim işlemlerinin yapılmasını sağlamak üzere; yolcu salonları, geçici depolama yerleri, antrepolar ile görevli gümrük ve gümrük muhafaza idarelerinin çalışmalarına elverişli ve yeterli bürolar ve gözetleme kuleleri tesis etmek; buraların aydınlatma, ısıtma ve temizlik ihtiyaçlarını karşılamak; demirbaş eşya ile telefon ve diğer teknik donanımlarını bedelsiz olarak sağlamak; limanlarda ve gümrük kapılarında gümrük gözetimine tabi eşya ve kişiler ile diğerlerinin birbirine karışmasını önlemeye yönelik her türlü fiziki yapıların sağlanması konusunda Gümrük Müsteşarlığının isteklerini yerine getirmek zorundadırlar*"

hükümleri yer almaktadır.

Gümrük Muhafaza Başmüdürlük ve Müdürlükleri tarafından, yat limanlarından insan, gümrüksüz akaryakıt, tarihi eser v.s. gibi kaçakçılık yapıldığı gerekçesi ile gümrük kanununun 218.maddesi uyarınca, yat limanlarının etrafının tel örgü içerisine alınarak giriş ve çıkışların denetlenebilmesi gerekçesiyle Gümrük Muhafaza Memurları için ofis yapılması talep edilmektedir.

Deniz Turizmi Yönetmeliği'nin 5 maddesinin 2. Bendi'nde;

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

denilmektedir. Deniz turizmi tesisleri işletilmesi sırasında gümrük ile ilgili sorunlar ve problemler yukarıda özetlenen nedenlerden dolayı ortaya çıkmaktadır.

Öneri: Yat limanı bir turizm tesisidir. Çevresinin tel örgü ile çevrilmesi turizm açısından sıkntılar ortaya çıkarmaktadır. Gümrüklü alan tanımlarında Kültür ve Turizm Bakanlığı ve Gümrük Müsteşarlığı ortaklaşa olarak hazırlayacakları protokolle net kriterler ortaya koyması önerilmektedir.

Deniz Tarama İşlemleri

Kıyı tesisleri yapımında karşılaşılan önemli sorunlardan bir tanesi tarama işlemleridir. Limanlar için gerekli su derinliğinin oluşturulması için yapılacak tarama sonucunda denizde veya karada döküm yerleri belirlenmemiştir. Döküm yerlerinin belirlenmemesi önemli bir sorun olarak ortaya çıkmaktadır.

Öneri: Çevre ve Orman Bakanlığı tarafından tüm bölgelerde deniz ve karada taranan malzemenin özelliğine göre döküm yerleri belirlenmeli ve döküm standartı oluşturulmalıdır.

Çevre Düzeni Planı

Çevre Düzeni Planları Türkiye'de sıklıkla kullanılan bir plan türüdür. Bu planlar, yapısal planlar olarak da nitelendirilebilecek yaklaşımlardır. Birden fazla yerleşmeyi içeren, ya da ülke ölçeğinde önem taşıyan; ulaşım, altyapı, sulama ve benzer fiziki yatırım alanlarını kapsayan bu planlar, farklı birimler tarafından elde edilmişlerdir.

Çevre Düzeni planları ile Türkiye'nin hemen bütün metropolleri, sanayileşmiş merkez ve aksları, kıyılarının çok büyük bir kısmı, turizm alanları, koruma alanları planlanmıştır.

Bu planların çıkış noktalarını, Nazım Plan Büroları'nın çalışmalarının teşkil ettiği söylenebilir. Gerçekten de 1/25 000 ve daha üst ölçekli planlar Çevre düzeni planlarının esin kaynağı olmuştur. Planlama ilgili ve çeşitli kurumların görev ve yetkilerinin belirtildiği pek çok kanun ve yönetmelikte Çevre düzeni Planı kavramı yer almaktadır.

3194 sayılı İmar Kanunun 5. maddesinde Çevre Düzeni Planı tanımı, "Ülke ve bölge plan kararlarına uygun olarak konut, sanayi, tarım, turizm, ulaşım gibi yerleşme ve arazi kullanılması kararlarını belirleyen plandır." olarak tanımlanmaktadır.

4856 Sayılı Çevre ve Orman Bakanlığı'nın Teşkilat ve Görevleri hakkındaki kanun uyarınca, Bakanlığın görevleri arasında; "Dengeli ve sürekli kalkınma amacına uygun olarak ekonomik kararlarla ekolojik kararların birarada düşünülmesine imkân veren rasyonel doğal kaynak kullanımını sağlamak üzere, kalkınma plânları ve bölge plânları temel alınarak çevre düzeni plânlarını hazırlamak veya hazırlatmak, onaylamak, uygulanmasını sağlamak." belirtilmektedir.

5302 sayılı İl Özel İdaresi Kanununa göre; "İl çevre düzeni plânı; valinin koordinasyonunda, büyükşehirlerde büyükşehir belediyeleri, diğer illerde il belediyesi ve il özel idaresi ile birlikte yapılır. İl çevre düzeni plânı belediye meclisi ile il genel meclisi tarafından onaylanır." İbaresi bulunmaktadır.

5393 Belediye Kanunun 18. maddesinde Belediye Meclisinin Görevleri tanımlanırken; c bendinde "Belediyenin imar plânlarını görüşmek ve onaylamak, büyükşehir ve il belediyelerinde il çevre düzeni plânını kabul etmek" belirtilmektedir. 5216 Sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanununun 7. Maddesinde Çevre düzeni plânına uygun olmak kaydıyla, büyükşehir belediye ve mücavir alan sınırları içinde 1/5 000 ile 1/25 000 arasındaki her ölçekte nazım imar plânını yapmak, yaptırmak ve onaylayarak uygulamak. Büyükşehir belediyelerin görevi olarak belirtilmektedir.

Çevre Düzeni Planlarına Dair Yönetmelik, Çevre ve Orman Bakanlığı tarafından hazırlanarak, 11.11.2008 tarih ve 27051 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe girmiştir. Yönetmeliğinin amacı; "ülkemizin sahip olduğu doğal, tarihi ve kültürel zenginliğin korunarak kalkınma planları ve varsa bölge planları temel alınarak, ekonomik kararlarla ekolojik kararların bir arada düşünülmesine imkan veren, genel arazi kullanım kararları ile bunlara ilişkin strateji ve politikaları oluşturmak ve çevre kirliliğini önlemek amacıyla nazım ve uygulama imar planlarına esas teşkil etmek üzere bölge ve havza bazında 1/50.000-1/100.000 ölçekteki çevre düzeni planlarının hazırlanmasına, hazırlattırılmasına, onaylanmasına, izlenmesine, denetlenmesine ve bu planlar üzerinde yapılacak değişikliklere ilişkin usul ve esasları düzenlemektir." Olarak belirtilmektedir. Yönetmelik, 1/5/2003 tarihli ve 4856 sayılı Çevre ve Orman Bakanlığı Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun'un 2 nci ve 10 uncu maddesi ile 9/8/1983 tarihli ve 2872 sayılı Çevre Kanunu'nun 9 uncu maddesine dayanılarak hazırlanmıştır.

Özellikle son yıllarda hazırlanan Çevre Düzeni Planları kavramında il ve bölge ölçeği ile alt bölge ölçeğinde farklılaşmalar bulunmaktadır. İl ve bölge ölçeğinde, 1/50 000 ve 1/100 000 ölçekli Çevre Düzeni Planları Türkiye İstatistik Kurumu tarafından belirlenen İktisadi Bölge Birimleri Sınıflamasında birkaç ili kapsayan İBB2 düzeyinde ve DSİ tarafından belirlenen havzalar bazında yapılmaktadır. Birkaç ili kapsayan bu planlar Çevre ve Orman Bakanlığı tarafından valiliklerle yapılan protokolle hazırlanmaktadır. Plan onamaları plan kapsamındaki illerin il genel meclisi ile büyükşehirlerde büyükşehir belediyesi diğer illerde il belediyesinin onayı ile yürürlüğe girmektedir.

Çevre ve Orman Bakanlığı tarafından planlama çalışmaları yaptırılan İBB2 veya Havza sınırlarına göre belirlenen planlama bölgeleri; büyüklükleri itibarıyla alt bölge planlama çalışmaları olarak değerlendirilebilir. Öyle ki DPT tarafından kalkınma planları yaptırılan bazı bölgeler, çevre düzeni planlarına da konu olmaktadır. 3194 Sayılı İmar Kanunu'nun 8. Maddesi a) bendine göre "Bölge Planlarını gerekli gördüğü hallerde Devlet Planlama Teşkilatı yapar veya yaptırır" demektedir. Çevre ve Orman Bakanlığının bazı planlama bölgelerinin kapsadığı alanlar bölge planı-kalkınma planı kapsamındadır. DPT tarafından 1997 yılında Zonguldak-Bartın-Karabük Bölgesel Gelişme Projesi yaptırılmıştır. Projenin sahibi ve kontrolörü DPT'dir. 2005 yılında da Çevre ve Orman Bakanlığı Zonguldak-Bartın-

Karabük 1/100 000 Çevre Düzeni Planı ihalesini yapmıştır. Bu plan 02.10.2009 tarihinde onaylanmıştır: DPT tarafından yaptırılan plan bölge planı kapsamındadır. Çevre ve Orman Bakanlığı tarafından yaptırılan plan ise Çevre Düzeni Planı olarak geçmekte ancak kapsadığı alan Bölge Planı kapsamındadır. Aynı şekilde yine DPT tarafından yaptırılan DOKAP (Doğu Karadeniz Bölgesel Gelişme Planı) kapsamındaki illerin tamamı, Bayburt ili hariç olmak üzere, bir planlama bölgesi olarak ele alınmış ve Ordu-Trabzon-Rize-Giresun-Gümüşhane-Artvin Planlama bölgesi olarak ele alınmıştır.

İl düzeyinde sadece tek bir ilin sınırları kapsayan İl Çevre Düzeni Planları, Valiliğin koordinatörlüğünde hazırlanmakta plan onaması il genel meclisi ve büyükşehirlerde büyükşehir belediyesi diğer illerde il belediyesinin onayı ile yürürlüğe girmektedir.

Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'nın 06.06.2008 tarihinde yayınlanan 2008/5 sayılı genelgesinde Çevre Düzeni Planları hakkında, Çevre ve Orman Bakanlığı ile İl Özel İdareleri tarafından hazırlanan Çevre Düzeni Planları kavramı ile 3194 Sayılı İmar Kanunundaki kavramın farklı olduğu belirtilerek Çevre Kanunu'nunda söz edilen planın; imara, yapılaşmaya ve yerleşmeye yönelik değil, imar, yapılaşma ve yerleşme sonucu ortaya çıkabilecek çevre kirliliğinin önlenmesine yönelik nitelik taşıyan ve mekansal kararlar içermeyen ekolojik planlar olduğunu belirtmektedir. Yine 5302 sayılı İl Özel İdaresi Kanunu'nda "il çevre düzeni planı" kavramına tanım getirilmemekle birlikte, madde hükmünden anlaşılacağı üzere bu planlar il bütününde yapılması zorunlu olan çevre düzeni planları olduğu belirtilmektedir. Genelge'de Yukarıda belirtilen 3194 Sayılı İmar Kanunundaki Çevre Düzeni Planı tanımı belirtilerek Çevre ve Orman Bakanlığı ile İl Özel İdareleri tarafından hazırlanan Çevre Düzeni Planlarının farklı planlar olduğu üzerinde durulmaktadır.

Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'nın Genelgesinde; 2872 sayılı Çevre Kanunu, 5302, 5216 ve 5393 sayılı Kanunlar ve 3194 sayılı İmar Kanunu birlikte değerlendirildiğinde; 2872 sayılı Çevre Kanunu hükümleri kapsamında bölge ve havza bazında kentsel ve kırsal nüfusun barınma, çalışma, dinlenme, ulaşım gibi ihtiyaçlarının karşılanması sonucu oluşabilecek çevre kirliliğini önleme amacıyla hazırlanan çevre düzeni planları ile 5302, 5216 ve 5393 sayılı Kanunlarla onaylanan çevre düzeni planlarının aynı planlar olmadığı açıktır. 2872 sayılı Çevre Kanunu kapsamında onaylanan planlar imara, yerleşme ve yapılaşmaya yönelik mekansal boyutlu, fiziksel planlar değildir. Bu durum Başbakanlıkça Çevre ve Orman Bakanlığına gönderilen hukuki değerlendirmelerde de belirtilmiştir. Bu çerçevede, İl bütününde 5302 sayılı Kanun uyarınca il çevre düzeni planı onaylanmamış ise, Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'nca ve mülga Çevre Bakanlığı'nca daha evvel ki tarihlerde 3194 sayılı İmar Kanunu'nun 5. maddesinde tanımlandığı şeklinde onaylanmış ve halen geçerliliğini koruyan çevre düzeni planlarının bulunması halinde, söz konusu çevre düzeni planlarında istenilebilecek değişiklik taleplerinin 3194 sayılı İmar Kanunu'nun 9. maddesi kapsamında Bayındırlık ve İskan Bakanlığı kapsamında değerlendirilmesinin gerektiği belirtilmiştir.

Görüldüğü üzere Çevre Düzeni Planının hazırlanması, onaylanması ve değişiklik yapılması ile ilgili olarak günümüzde halen bazı karışıklıklar bulunmaktadır. Çevre ve Orman Bakanlığı tarafından hazırlanan bölge düzeyindeki 1/100 000 ölçekli Çevre Düzeni Planları ve İl Özel İdareleri tarafından hazırlanan İl Ölçeğindeki Çevre Düzeni Planları, mekansal referansları olan ulaşım, altyapı, barınma, çalışma ve diğer arazi kullanım kararlarını içeren planlar olarak hazırlanmaktadır. Alt ölçekteki 1/25 000 ölçekli Çevre Düzeni Planları İl Ölçeğindeki planların tamamlanmasından sonra öncelikli olarak belirlenen alanlarda İl özel idareleri tarafından yapılmakta ve onaylanmaktadır. Birkaç ili kapsayan, havza bazındaki 1/25 000 ölçekli çevre düzeni planları Çevre ve Orman Bakanlığı tarafından hazırlanarak onaylanmaktadır.

Sektöre özel ve özel statülü alanlarda yapılan planlama çalışmalarında çeşitli kurum ve

kuruluşların çevre düzeni planı hazırlama yetkisi bulunmaktadır. 2634 Sayılı Turizm Teşvik Kanunu'nun 7. Maddesinde "Kültür ve turizm koruma ve gelişim bölgeleri ve turizm merkezleri içinde her ölçekteki plânları yapmak, yaptırmak re'sen onaylamak ve tadil etmek yetkisi Kültür ve Turizm Bakanlığı'na verilmiştir. 383 Sayılı Özel Çevre Koruma Kurulu (ÖÇKK) Başkanlığı'nın Kurulmasına Dair Kanun Hükmündeki Kararname ile Özel Çevre Koruma Bölgeleri ile ilgili her türlü planı hazırlamak ve onaylamak Çevre ve Orman Bakanlığına bağlı ÖÇKK Başkanlığı'nın yetki ve sorumluluğundadır.

Öneri : İlgili Bakanlıkların Öncelikle Kültür ve Turizm Bakanlığı, Çevre ve Orman Bakanlığı' nın ilgili birimlerinin bir araya gelerek sorunların çözümü için tam yetkili komisyon kurması ve çalışmaların sağlıklı yürütülmesi için bu yetkili komisyonların koordinasyonu sağlayarak çalışmalar yapılması

Gemilerden atık alınması ve atık kontrolü yönetmeliği taslağı

Çevre ve Orman Bakanlığı ve Denizcilik Müstaşarlığı " Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği Taslağı" hazırlamış ve ilgili kurumların görüşlerine sunmuştur.

Kıyı kentlerimizde kamu tarafından yapılmış, yat ve diğer deniz araçlarının pis suları ile tehlikeli atıklarını alacak toplama tesisi bulunmamaktadır.

Deniz araçları tarafından üretilen pis su ve atıkların toplanılabilmesi için alt yapının öncelikle yapılması zorunludur.

Deniz turizmi yönetmeliği deniz turizmi tesislerinde yatların pis sularını alacak sistemler bulundurulmasını şart koşmuştur. Ancak toplama sistemleri ile ilgili standartlar geliştirilmemiştir.

Deniz turizmi tesislerinde toplanacak pis su ve tehlikeli atıkları alabilecek belgeli tesisler kıyı kentlerinde bulunmamaktadır.

1990 lı yıllarda yatlar ve diğer deniz araçları için pis su tankı zorunluluğu getirilmiştir. Ancak Avrupa Birliği Ülkeleri, henüz yatlar için MARPOL ve REMPEC kapsamında pis su tankı zorunluluğu getirmemiştir. Dolayısıyla Avrupa Birliği ülkelerinden gelecek yatlar ile ilgili olarak bir çözüm şu aşamada geliştirilmemiştir. Bununla birlikte ülkemizde deniz araçları için pis su tankları ile ilgili olarak hiç bir standard bulunmamaktadır

Deniz Turizm İşletmecileri tarafından çevresel sorunlarla ilgili aşağıda sorulan sorular güncelliğini korumaktadır;

- Yatların tanklarında toplanan pis suları kim toplayacak?
- Marinalar pis suları toplarsa nereye ve nasıl toplayacak?
- Toplanan pis su ve diğer atıklar nasıl bertaraf edilecek? Çevre Bakanlığı'ndan belgeli bertaraf tesisi var mı?

Sonuç olarak kıyılarda deniz turizmi tesislerinin bulunduğu bölgelerde yatların tanklarında toplanan pis suları almak için kabul tesislerinin yapılmaması, toplanan pis su, katı atık ve diğer atıkların kabul tesislerinin olmaması deniz turizmi tesisleri işletmecilerinin en önemli sorunları olarak ortaya çıkmaktadır.

Öneri: Deniz araçlarının pis ve tehlikeli atıklarının toplamak ve yok etmek için ilgili bakanlıklar, denizcilik müsteşarlığı, belediyeler ve ilgili sektör kurum ve kuruluşları ile işbirliği yapılarak ivedilikle alt yapıların yapılması önerilmektedir

Sektörde Yaşanan Sorunların Temel Nedenlerinin Özeti

Turizm kıyı yapılarıyla ilgili mevcut kanun, tüzük, yönetmelik ve genelgeler incelenmiş, sektör içindeki kurum ve kuruluşlardan sorunlarla ilgili görüşler alınmıştır. Bu doğrultuda mevcut durum değerlendirilmiş turizm kıyı yapılarında verimliliğin arttırılması amacıyla aşağıda özetlenen değerlendirmeler yapılmıştır.

Kanun, tüzük, yönetmelik ve genelgeler tek tek incelenip değerlendirildiğinde genel bir sorununun olmadığı kanaati oluşmaktadır. Ancak;

1) İlgili kamu kurumlarının uygulamada sadece kendi kurumlarının adını taşıyan kanunları esas alması ve yasal sistemimizdeki normlar hiyerarşisine uyulmaması.

2) İş bölümü ve ihtisas gereğince oluşan kamu kurumları arasında koordinasyon ve işbirliğinin yasaların açık hükümlerine rağmen sağlanamaması ve ortak alınan kararların; kararı alan kurumlarca bile uygulanmaması.

3) Sektörle ilgili kamu kurumlarının, sektörle ilgili özel kanunları ve ülkenin turizm politikalarını ve sektörün uluslararası rekabet gücünü arttırması için gerekli yasal düzenlemelerin yapılmaması, işleyişlerin hızlandırılmaması.

4) Özel sektör tarafından yasaya ve mevzuata aykırı kaçak yapılan tesislere ilişkin kontrol, denetim ve yaptırımların kamu kurumlarınca uygulanmaması,

5) Gemilerde ve deniz araçlarında üretilen pis su, tehlikeli atıkların denize atılmaması veya dökülmemesi için gerekli alt yapıların zamanında işletmeye alınmaması

6) Limanlar genelde kıyı kenar çizgisinden denize doğru, deniz alanının doldurmak suretiyle inşa edildiği için bu alanlarda plan onama (Nazım ve Uygulama İmar Planı) yetkisi;

    - Turizm alanı ilan edilen bölgelerde, Turizm Bakanlığı,
    - Özel çevre koruma alanı olan yerlerde, Çevre ve Orman Bakanlığı
    - Diğer alanlarda 3621 sayılı Kıyı Kanunu kapsamında Bayındırlık Bakanlığı,
    - Özelleştirme programına alınan yerlerde de ÖYK Kurulu yetkilidir.
    - Kıyı kenar çizgisinin kara tarafında yapılacak veya kara tarafında kalan liman tesisleri içinde plan onama (İmar Planı) 3194 sayılı İmar Kanunu kapsamında Belediyeler yetkilendirilmiş durumdadır. Bu kurumların arasındaki koordinasyon eksikliği, sorunların ortaya çıkmasına neden olmaktadır.

B.5.5. Kıyı Alanları için Yönetim Modeli Önerileri

Kıyı alanları, deniz ve kara ekosistemlerinin buluştuğu ve her iki sistemin birbirini etkilediği, bu yüzden de çok zengin bir yaşam ortamı oluşturan coğrafi bölgelerdir. Kıyı alanlarını diğer bölgelerden ayıran özgün nitelikler, kıyıları kentleşme, sanayi, ulaştırma, turizm gibi ekonomik ve toplumsal ve birbirleriyle yarışan faaliyetler için çekici konuma getirmektedir. Duyarlı ekosistemlerin yer aldığı kıyılardaki yoğun gelişme baskısı, kaynakların aşırı kullanımı, doğal afetler, kıyı erozyonu ve benzeri nedenler bu alanlara özgü çevre sorunlarının ortaya çıkmasına neden olmaktadır.

Koruma kullanma dengesini sağlamak için kıyı alanlarının bir bütün olarak düşünülmesi ve planlaması gerekmektedir. Kıyı alanları için yapılacak olan planlarda bütünleşik kıyı alanları yönetiminin uygulanması gerekmektedir.

Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi Yaklaşımının Ana Hatları ve Amaçları

Bütünsel Kıyı Alanları Yönetimi (BKAY) kıyı alanlarında doğal kaynaklara olan talepleri gözetir. Kıyıda yoğunlaşan değişik eylemler arasındaki etkileşim üzerinde durur ve belirli bir coğrafi alanda sürdürülebilir ekolojik gelişmeyi başarmayı hedefler. BKAY ilgi alanları farklı olmakla birlikte, ortak hedeflerle hareket eden kurumlar, sektörler ve toplulukları içeren ve kıyıya yönelik bir kurumsal yapılanmayı amaçlayan, kıyının akılcı kullanımını hedefleyen eko-sistem temelli bir yaklaşımdır.

Ulaştırma ve turizm kıyı yapıları da bu bağlamda değerlendirilebilir. Aşağıda BKAY konusunda genel açıklamalar verilmekte ve Türkiye'nin bu konuda yaptığı çalışmalar yabancı kuruluşların değerlendirmeleri de eklenerek ele alınmaktadır. Bütünleşik kıyı alanları yönetimi ayrıntılı olarak **Ek 9**'da anlatılmıştır.

BKAY Yaklaşımında Kıyının Ele Alınma Biçimi, Bazı Temel Özellikler

BKAY'ın bazı temel özellikleri aşağıda özetlenmiştir.

- BKAY katılımcı yöntemlerle hazırlanmaktadır. Bu aşamada öncelikle ortakların tanımı yapılmaktadır. Daha sonra bu ortaklar bilgilendirilmeli, sorun tanımlamalarına ve gerekli stratejik önlem kararlarının alınmasına katılımları sağlanmalıdır.

- Planlama ve yönetim süreçleri ilgili tüm idareleri içermekte ve bu kurumların destekleri talep edilmektedir.

- Bütünsel kıyı alanları planlaması ve yönetimi araçları bütüncül bir biçimde kurgulanmalıdır. Planlama ve yönetim sürecinde; farklı yasal düzenlemeler dikkate alınarak, değişik ekonomik gelişme olanakları araştırılmakta, farklı teknik çözümlemelerin ve teknolojilerin birlikte kullanımını sağlanmalıdır. Planlama aşamasında tüm bunlar bir bütünlük içinde kullanılmalıdır.

- BKAY tematik ve coğrafik bakış açısıyla ele alınmaktadır. Yönetim planı çok sektörlü olarak ve alana ilişkin özgün yada özel yapılar ve süreçleri içerecek biçimde hazırlanmaktadır.

- BKAY eko-sistem temelli bir yaklaşımdır. Deniz, kara ve sucul eko-sistemler ayrıntısı ile ele alınmalıdır.
- Planlama uzun vadeli bir bakış açısı (stratejik bir yönelme) ile yapılmalıdır.
- Zaman içinde gelişebilecek süreçleri de kapsayacak uyumlu bir yaklaşım sergilenmelidir. Gelişmelerin yıllara yayılabileceği düşünülerek, plan ve kıyı yönetimi bu gelişmeleri öngörebilecek kapasite ve esnekliğe sahip olarak üretilmelidir.
- BKAY yerel özellikleri içermelidir.
- Planlamanın doğal yapı ve süreçleri kapsaması gerektiği unutulmamalıdır. Doğal ve biyolojik özelliklerde zamanla meydana gelen değişiklikler çalışmada gözetilmelidir.

Türkiye'nin BKAY Açısından Değerlendirilmesi

Türkiye'nin BKAY uygulamaları yabancı kuruluşlarca değerlendirilmektedir.[5] Bu değerlendirmeler BKAY kuramsal dayanakları ve Türkiye'nin halen uygulamakta olan pratikleri değerlendirilerek yapılmaktadır. Bunlar aşağıda özetlenmiştir.

- Türkiye; ekonomik gelişme ve çevre koruma arasındaki dengeyi sağlamayı ve bunu gerçekleştirmek için gerekli araçları/düzenlemeleri dikkate alan, sürdürülebilir gelişmeyi amaçlayan birtakım politikaları benimsemiş/kabul etmiştir. 1993 yılında "Kıyı Alanları Yönetimi Türkiye Milli Komitesi" kurulmuştur. Konuyla ilgili Dünya Bankası'na birkaç proje önerisi sunulmuştur. Bunlar uygulama açısından ve BKAY metodolojileriyle uyum açısından uygun görülmüştür.
- Sivil toplum katılımı düşüktür, ancak, STK'ları ve kamu bilinci gittikçe gelişmekte ve yaygın hale gelmektedir.Türkiye, konuyla ilgili herhangi bir rapor teslim etmemiştir. Ulusal bir BKAY stratejisi (veya eşdeğer/muadil) yoktur. Ancak, aday ülke olarak Türkiye'den bir rapor sunması veya teslim etmesi istenmemiştir.
- Türkiye'de Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi (BKAY)'ne ilişkin yasal çerçeve ve kurumsal mekanizma henüz kurulmamıştır. Ancak, Karadeniz kıyı bölgelerine yönelik Ulusal Kıyı Alanları Yönetimi İlkeleri/Uygulama Usullerinin hazırlanmasına ilişkin bir takım yol gösterici ilkeler oluşturulmuştur. BKAY'ne ilişkin kurumsal örgütlenme ve konuyla ilgili uzman kapasitesi oldukça sınırlıdır.
- Türkiye'nin büyük ölçüde merkezileşmiş bir yapısı vardır. Yerel örgüt veya kurumlar özellikle karar alma, bütçe yapma ve mali yardım alma konularında oldukça zayıftır.
- Yatay ve dikey eşgüdüm/koordinasyon konularında çok açık yetersizlik mevcuttur.

Bu değerlendirmeler 2006 yılında yapılmıştır. Ancak Türkiye BKAY konusunda son yıllarda öncü çalışmalar yapmaktadır. Bunlar aşağıda açıklanmaktadır.

[5] Evaluation of Integrated Coastal Zone Management (ICZM) in Europe, Final Report, 2006, s:154

Kıyılarda Yapılan Planlama Çalışmaları ve Türkiye'nin BKAY Uygulamaları

Türkiye'de kıyı alanlarına ilişkin pekçok çalışma yapılmıştır. Bunlar 1980'li yılların sonunda başlamış ve günümüze kadar ulaşmıştır. Bu çalışmalar arasında BKAY çalışmaları bulunmaktadır. Örneğin; Özel Çevre Koruma Kurumu Başkanlığı ve Muğla Üniversitesi başta olmak üzere kamu kurum ve kuruluşu ve Sivil Toplum Kurumlarının katkıları ile gerçekleştirilen Gökova Özel Çevre Koruma Bölgesi Bütünleşik Deniz ve Kıyı Alanları Yönetim Planlaması Projesi" bu konudaki ilkler arasındadır.

Son yıllarda ise Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Teknik Araştırma ve Uygulama Genel Müdürlüğü (TAU)'nün yürüttüğü Bütünsel Kıyı Alanları Yönetim plan ve projeleri gündeme gelmiştir. Bunlar; İzmit Körfezi (Kocaeli - Yalova), İskenderun Körfezi, Samsun ve Antalya Bölgeleri için hazırlanmışlardır. Bu çalışmaların ayrıntıları **EK 10**'da sunulmaktadır.

Tüm bu çalışmalara karşın Türkiye BKAY'ın kurumsal altyapısını henüz kurmamıştır. Pilot projeler yapılmaktadır. Bu projelerin çalışmaların kurumsallaşmaya büyük katkısı olacaktır.

B.5.6. Dinamik Ve Devingen Planlama Süreci ve Master Planların Yönetimi

Turizm Kıyı Yapıları Master Planı'nın dinamik bir uygulama ve gözden geçirme süreci yaşaması öngörülmektedir.

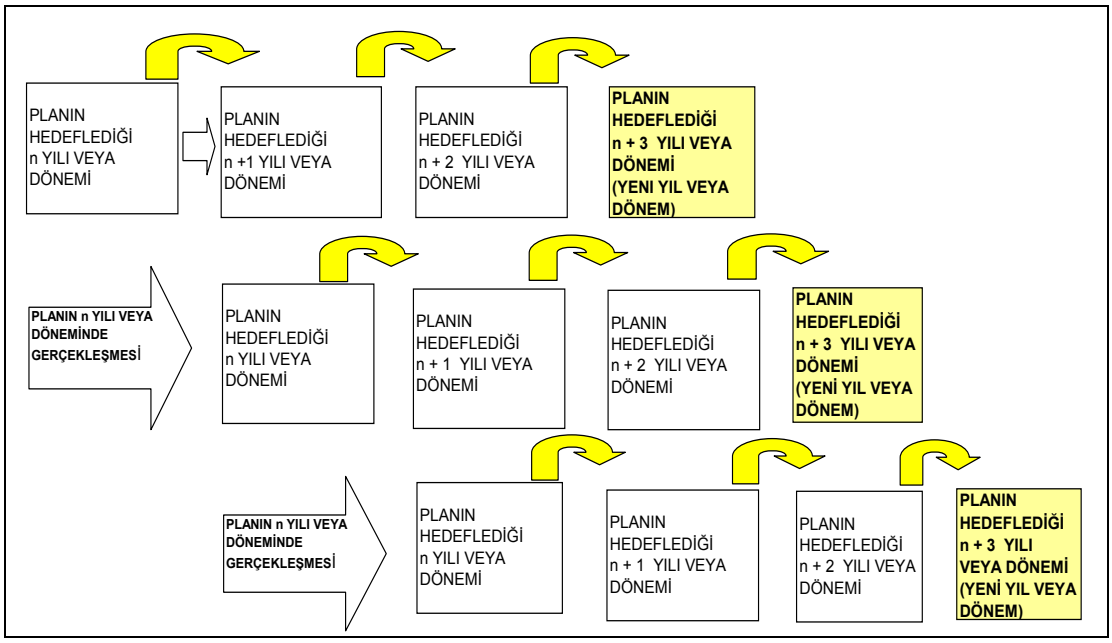
Türkiye ekonomik ve toplumsal olarak son derece hızlı değişimler göstermektedir. Bu değişimin planlama çalışmalarında da yakalanması gerekmektedir.

Bu tür dinamik ortamlarda uygulanan dinamik planlama yaklaşımlarının kuramsal dayanağı da bulunmaktadır. Dönen planlar (rolling plans) denilen kavram, planların yıllar yada dönemler itibarıyla, planın uygulanmaya başlamasından itibaren geride kalan yıl ya da dönem kadar plan hedef yılının uzatılması ve hedeflerin gözden geçirilmesi olarak tanımlanabilir.

Turizm Kıyı Yapıları Master Planı kapsamında, plan yönetiminin de bu anlayışla ele alınması önerilmektedir. Özellikle Master Planın sayısal boyutunun yenilenmesi ve uzatılmasının sağlanması ve Master Plana bağlı program ve eylem planlarının bu tür dinamik bir yaklaşımla ele alınması öngörülmektedir. Böyle bir anlayış ve sistemin teknik altyapısı kurulmuştur. Master Plan kapsamında elektronik ortamda sistematik bir veri tabanı oluşturulmuştur. Ayrıca, coğrafi referansı olan tüm veriler Coğrafi Bilgi Sisteminde (CBS) değerlendirilmiş ve depolanmıştır. Bu nedenle dinamik bir planlama için gerekli tüm teknik kolaylıklar sağlanmıştır. Bu noktada önemli olan, plan yönetme anlayışının sergilenmesi ve bunu gerçekleştirecek kurumsal altyapının kurulmasıdır.

Bu bağlamda DLH içinde yeni bir birimin kurulması önerilmektedir. Bu birim kıyı yapıları ile dolaysız ilişkisi bulunan Bayındırlık ve İskan Bakanlığı, Denizcilik Müsteşarlığı, Kültür ve Turizm Bakanlığı, Çevre ve Orman Bakanlığı, Tarım ve Köy İşleri Bakanlığı, Devlet Planlama Teşkilatı, Dış Ticaret Müsteşarlığı ve diğer kuruluşlarla düzenli ilişki kurarak gerekli verileri elde edecek, sayısal ortamda depolayacak ve işleyecektir. Bu eşgüdüm, görüş ve veri alışverişi ayrıca, Deniz Ticaret Odası, Türklim, Deniz Turizmi Birliği gibi oda, mesleki kuruluş ve sivil toplum kuruluşlarıyla da sağlanmalıdır.

Öngörülen yeni birim, DLH'nın çalışmalarını, planların uygulanma düzeylerini, ilgili kuruluşlardan gelecek görüş ve verileri, konjonktürel küresel gelişmeleri ve diğerlerini değerlendirecektir. Her bir dönemin sonunda, yeni hedef yılı veya dönemi için projeksiyonlar dahil tüm sayısal verileri güncelleyecektir. Gerekirse planın stratejilerini, amaç ve hedeflerini gözden geçirecektir. Böylece planın özellikle sayısal boyutu ve uygulama takvimi her bir gerçekleşme yılı yada dönemi sonunda yenilenecek ve güncel kalacaktır (**Şekil B.5.3**).



Şekil B.5.3: Dönen Planlama (Rolling Planning) Süreci Şematik Gösterimi

Böyle bir yaklaşımın başarısı için öngörülen birimin personel ve ekipman açısından son derece güçlü olması gerekmektedir. Bu birimde planlama uzmanları, mühendisler, CBS uzmanları, ekonomist ve istatistikçiler görev almalıdır. Bu birim planlamanın yönetimine katkıda bulunacak türde izleme-değerlendirme (monitoring) yapabilmeli ve kurumsal olarak bu yetkilerle donatılmalıdır.

Bu birimin kuruluşu ve ilk işleyiş yıllarında dışarıdan danışmanlık hizmeti alması; sistemin kurulması, verimli biçimde işletilmesi ve personelin eğitimi açısından bir diğer zorunluluk olarak ortaya çıkmaktadır.

SONUÇLAR ve DEĞERLENDİRMELER

Turizm Kıyı Yapıları Master Planı Çalışması, turizmin önemli bir alt sektörü olan deniz turizmi ve yat turizminde, mevcut durumu, sorunları ve paydaşların beklentilerini değerlendirmek, bu alanda zamanla artan genel ve bölgesel talepleri tahmin etmek, bu talepleri yerinde ve zamanında karşılamak ve deniz turizmini ülkemiz kıyılarında yaygınlaştırmak üzere ihtiyaç duyulacak kıyı yapıları altyapısını, tip, işlev, kapasite ve konum olarak saptamak, bu sektörde istihdamı artırmak ve ülke ekonomisine artı değer katmak üzere stratejiler geliştirilmesini ve plan oluşturulmasını amaçlayarak yapılmıştır.

Turizm Kıyı Yapıları Master Planı Çalışması kapsamında, ülkenin turizm kaynaklı döviz gereksinimlerini karşılamada önem arz eden ve hızla gelişmekte olan bir hizmet sektörü olarak ülke ekonomisine katkıda bulunan "turizm" için değerlendirmeler yapılmıştır. Özellikle deniz turizminin önemli bir alt sektörü olan yat turizminin mevcut durumunun ve sorunlarının tespiti, çözüm yollarının ve gelişim yöntemlerinin araştırılması ve yapılan tahminlerle ileriye dönük **ulusal planlama politikalarının üst ölçekte** belirlenmesi genel amaç olarak belirlenmiştir.

Çalışma süresince "**saydam"** olunmaya çalışılmıştır. Raporların her aşaması ve geliştirilen plan kararlarının alınması, sektörde yer alan ilgili kurum ve kuruluşlara duyurulmaya çalışılmış ve gelen görüşler doğrultusunda yapılan çalışmalar yeniden düzenlenmiştir.

Bilindiği gibi, limanlar, iskeleler ve diğer kıyı yapıları **kıyı alanlarının parçası** olan yapılardır. Bu yapılar planlanırken kıyı alanlarının, **sürdürülebilir bir yaklaşımla, koruma-kullanma dengesi gözetilerek kullanımına önem verilmesi gerekmektedir.** Bu çerçevede, ülkemiz kıyılarının yeni bir yaklaşım ve model çerçevesinde planlanması, kıyı alanlarının sadece kıyı ve sahil şeridinden oluşan bir mekan değil, etkileşim içinde bulunduğu alanları da kapsayan **bir bölge olarak ele alınmasını ve stratejik planlama anlayışı ile planlanmasını gerektirmektedir.** Bu durumda**,** liman planlamaları da dahil olmak üzere **kıyı ile ilgili herhangi bir yaptırım söz konusu olduğu durumlarda**, kıyı bölgesinin "**Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi Planlaması"** çerçevesinde ele alınması ve bu doğrultuda yönetim planlaması yapılması söz konusu olmalıdır. **Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi uygulanabilmesi için yasal ve yönetsel düzenlemelern yapılması gerekmektedir.**

Ulaştırma Kıyı Yapıları Master Planının dinamik bir uygulama ve gözden geçirme süreci yaşaması öngörülmektedir. Türkiye ekonomik ve toplumsal olarak son derece hızlı değimler göstermektedir. Bu değişimin planlama çalışmalarında yakalanması gerekmektedir. Bu kapsamda; DLH içinde bir birimin kurulması önerilmektedir. Bu birim kıyı yapıları ile dolaysız ilişkisi kurum ve kuruluşlarla düzenli ilişki kurarak gerekli verileri elde edecek, sayısal ortamda depolayacak ve işleyecektir. Öngörülen Yeni Birim, DLH'nın çalışmalarını, planların uygulanma düzeylerini, ilgili kuruluşlardan gelecek görüş ve verileri, konjonktürel küresel gelişmeleri değerlendirecektir. Her bir dönemin sonunda planın stratejilerini, amaç ve hedeflerini gözden geçirecek ve yeni hedef yılı veya dönemi için projeksiyonlar dahil tüm sayısal verileri güncelleyecektir. Böylece plan her bir gerçekleşme yılı yada dönemi sonunda yenilenecek ve güncel kalacaktır.

Turizm Kıyı Yapıları Master Planı Çalışması kapsamında, yapılan çalışmalar ve elde edilen sonuçlar maddeler halinde aşağıda özetlenmektedir.

- Master plan çalışmasının resmi verilere dayalı olması zorunluluğu dikkate alınarak ve plan konusuna ilişkin resmi kuruluşlar (Turizm Bakanlığı, Bayındırlık ve İskan Bakanlığı, Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı (DPT), Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı ve ilgili diğer kuruluşlarla doğrudan görüşmeler yapılarak bilgi edinilmiş, görüşler alınmış, bu kuruluşlar tarafından önceden yapılmış/yaptırılmış olan proje, araştırma ya da planlama raporları elde edilerek değerlendirilmiş, resmi verilerin hepsi kullanılarak gerekli olanlar sayısallaştırılmış, işlenmiş, derlenmiş ve depolanmıştır.

- Ülkemizde Turizm Bakanlığı bünyesinde turizm kıyı yapıları ile ilgili master plan çalışması 1992 ve 1997 yıllarında yapılmış ve konuyla ilgili diğer çalışmalar da yine aynı Bakanlık bünyesinde sürdürülmüştür. Yat Turizmi Master Planı, Türkiye Turizm Stratejisi 2023 ve Eylem Planı (2007-2013) ve TINA Çalışmaları turizmle ilgili genel bir çerçeve çizecek şekilde değerlendirilmiştir. Yapılan bu çalışmalar kapsamında turizm sektörüne bütünsel bir bakış açısıyla bakılması gerekliliği ortaya konulmuştur.

- Türkiye coğrafi konumu, kıyı uzunluğu, deniz turizmine uygun iklim koşulları, uygun yat güzergahları, mevcut yat limanları ve altyapısı, tarihi, doğal ve kültürel değerleri ile Doğu Akdeniz'in yat ve kruvaziyer turizmindeki çekim merkezlerindendir. Bu çalışma kapsamında söz konusu güçlü yönlerin yanında zayıf yanların da tespit edilmesi amacı ile tüm paydaşların katılımları sağlanarak fikir geliştirmeye yönelik tartışmalı çalıştaylar düzenlenmiş, böylece ülkemiz deniz turizminin uluslararası düzeyde çekim merkezi haline getirilmesi konusunda strateji geliştirme ve planlama çalışmalarına bir altyapı oluşturulmuştur.

- Kapasite analizi ve talep tahminleri sonucunda yat limanı ihtiyacı bulunan bölgeler ve bu bölgelerin hangi yıllarda kapasitesini aşarak yat limanına ya da yanaşma yerine ihtiyaç duyacağı belirlenmiştir. Eldeki istatistiki veriler kullanılarak belirlenen bölgelere göre kapasite atamaları yapılmıştır.

- Yapılan makro tahminler sonucunda yat limanı ihtiyacının en yüksek olduğu bölgenin 1. Bölge yani Bodrum – Kaş arasındaki kıyı şeridi olduğu ortaya çıkmaktadır. Bunu Çeşme – Bodrum arasında bulunan 2. Bölge takip etmektedir. Talebin kapasitenin üzerine çıkması beklenen üçüncü alan ise İstanbul ve çevresinin oluşturduğu 8. Bölgedir.

- Makro tahmin modeline göre ortaya çıkan Güney Ege ağırlıklı yüksek talep, bölgenin çevresel duyarlılığı, koruma statüsüne sahip alanlarının fazlalığı gözetildiğinde karşılanamayacak düzeydedir. Bu nedenle mikro tahmin modellemesi ile düşük kapasiteli bölgelere kapasite ataması yapılmıştır. Bunlar özel koşullarından ötürü Antalya, İzmir ve İstanbul'dur ayrıca Kuzey Ege ve Doğu Akdeniz'e atama yapılmıştır.

- Karadeniz Bölgesi'nde ise turizm kıyı yapılarının, mevcut balıkçı barınaklarının bir bölümünün geliştirilmesi ve atıl kapasitelerinin kullanılması yolu ile elde edilmesi öngörülmüştür.

- Bu çalışmada İstanbul bölgesinin Marmara ve Karadeniz Kıyılarında yat limanları planlanmış olup İstanbul Boğazı planlanması kapsam dışında bırakılmıştır. İstanbul Boğazı'nda yat yanaşma yerleri ile ilgili detaylı ve ayrı çalışma yapılması gerekmektedir.

- DLHİ Genel Müdürlüğü tarafından Türkiye Balıkçılık Kıyı Yapıları Master Planı kapsamında yaptırılan 07.06.2010 tarihli 'Türkiye Balıkçılık Kıyı Yapıları Durum ve Analizi' 2. Ara Raporda Türkiye'de atıl kapasiteye sahip olan balıkçı barınakları belirtilmiştir. Belirtilen barınaklar **Tablo S.1**'de sunulmuştur. **Tablo S.1**'de belirtilen balıkçılık kıyı yapıları ilk aşamada yat barınağı olarak kullanılması öngörülmektedir.

Tablo S.1: Atıl Kapasiteye Sahip Balıkçılık Kıyı Yapıları

BKY Adı	Plan Kapasitesi	Doluluk Oranı (%)
Trabzon Bölge Müdürlüğü Sınırları Dahilinde Atıl Kapasiteli Balıkçılık Kıyı Yapıları		
Vakfıkebir	65	40
Samsun Bölge Müdürlüğü Sınırları Dahilinde Atıl Kapasiteli Balıkçılık Kıyı Yapıları		
Fatsa	240	9
Helaldı (Güzelkent)	63	11
Türkeli	90	38
Bolu Bölge Müdürlüğü Sınırları Dahilinde Atıl Kapasiteli Balıkçılık Kıyı Yapıları		
Cide İlyasbey	95	42
İstanbul Bölge Müdürlüğü Sınırları Dahilinde Atıl Kapasiteli Balıkçılık Kıyı Yapıları		
Sivriada	65	15
Bursa Bölge Müdürlüğü Sınırları Dahilinde Atıl Kapasiteli Balıkçılık Kıyı Yapıları		
Esenköy	100	35
Kestanelik	140	11
Antalya Bölge Müdürlüğü Sınırları Dahilinde Atıl Kapasiteli Balıkçılık Kıyı Yapıları		
Eğirdir	120	23
Kestanelik	61	49

- Makro, mikro ve mekansal tahminler sonucunda plan hedef yılı 2030'da kapasitenin dağılım öngörüleri **Tablo S.2**'de gösterilmektedir.

Tablo S.2: Normalize Edilmiş Makro, Mikro ve Mekansal Referanslı Tahminlerin Bölgelere Dağılımı

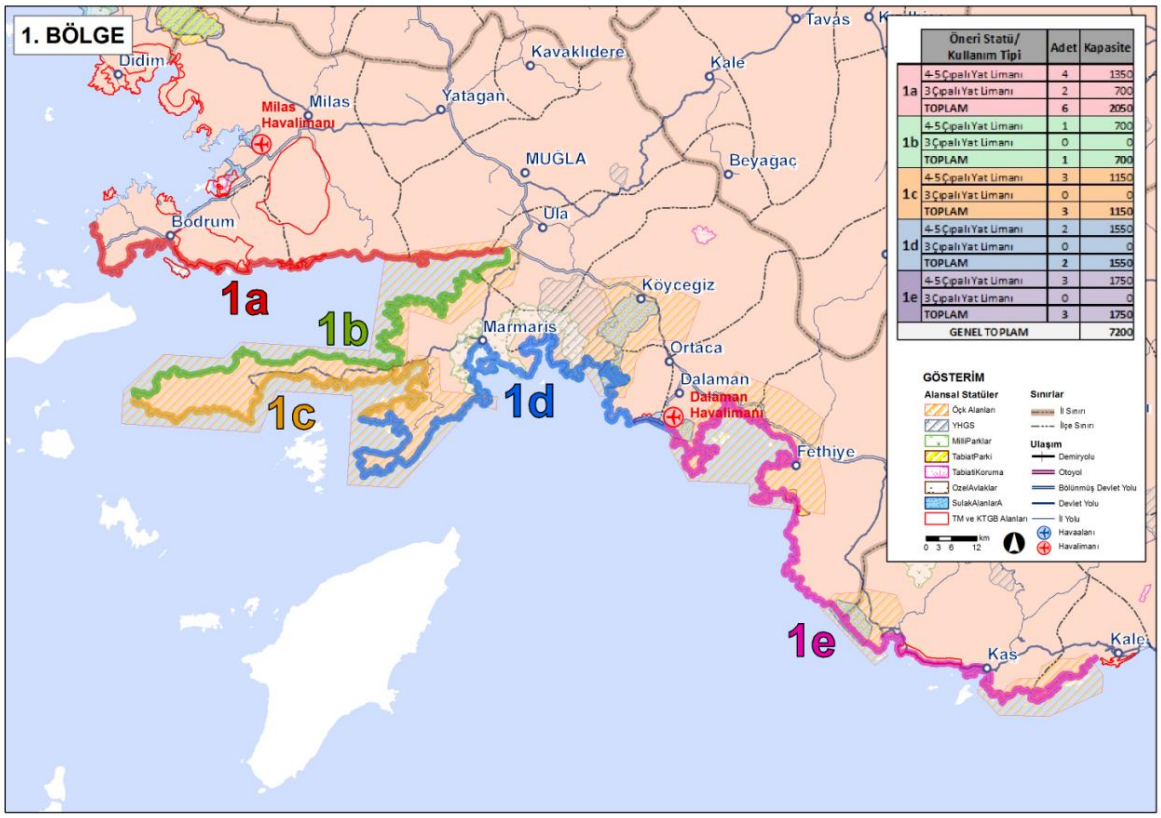
	Mevcut Kapasite	Mikro Tahmin Modeline Göre Yaratılan Ek Kapasite	Mikro Tahmin Modeline Göre Toplam Kapasite	Mekansal Referanslı Yaratılan Ek Kapasite	Mekansal Referanslı Toplam Kapasite	Makro Tahmin Modelinde Tercih Edilen Büyüklük
1. Bölge (Bodrum - Kaş)	7,974	2,852	10,146	7,200	15,174	16,574
2. Bölge (Çeşme-Bodrum)	2,651	1,984	5,215	3,575	6,226	7,813
3. Bölge (Kuzey Ege)	555	3,758	4,413	4,100	4,655	4,413
4. Bölge (Kaş - Gazipaşa)	1,762	6,675	8,437	4,015	5,777	8,907
5. Bölge (Doğu Akdeniz)	0	3,425	3,425	3,130	3,130	3,425
6. Bölge (Marmara)	165	3,582	3,747	3,245	3,410	3,647
7. bölge (Karadeniz)	0	4,266	4,266	2,411	2,411	4,266
8. Bölge (İstanbul)	2,419	7,179	9,598	7,295	9,714	9,698
Genel Toplam	**15,526**	**33,721**	**49,247**	**34,971**	**50,497**	**58,743**

- Yapılan mikro tahmin çalışmaları sonucunda bölgelerde yapılması önerilen yat limanı ve yat barınağı sayıları ise **Tablo S.3**'de özetlenmiştir.

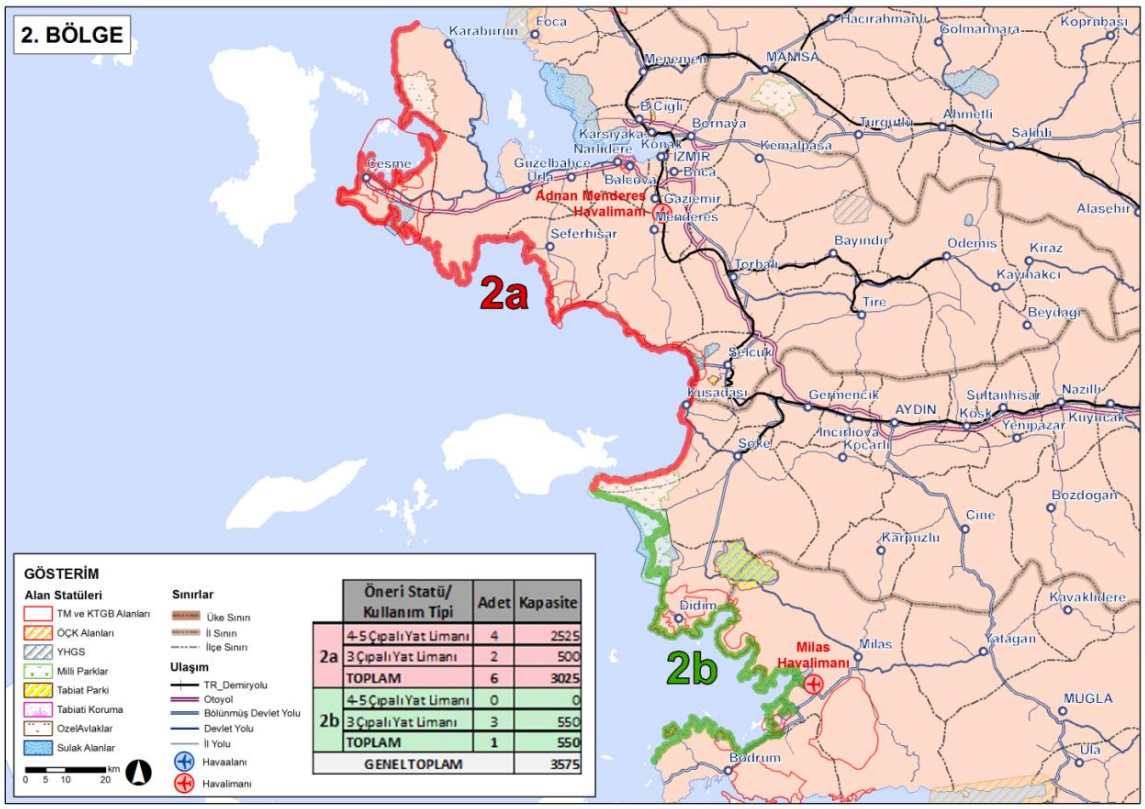
Tablo S.3: Bölgelerde Yapılması Önerilen Yat Limanı ve Yat Barınağı Sayıları

Bölge	Yapılması Önerilen Yat Limanı Sayısı	Yapılması Önerilen Yat Barınağı Sayısı
1. Bölge (Bodrum-Kaş)	13	2
2. Bölge (Çeşme-Bodrum)	4	5
3. Bölge (Kuzey Ege)	9	12
4. Bölge (Kaş-Gazipaşa)	6	2
5. Bölge (Doğu Akdeniz)	2	12
6. Bölge (Marmara)	7	13
7. Bölge (Karadeniz)	1	28
8. Bölge (İstanbul)	11	9
Toplam	**53**	**83**

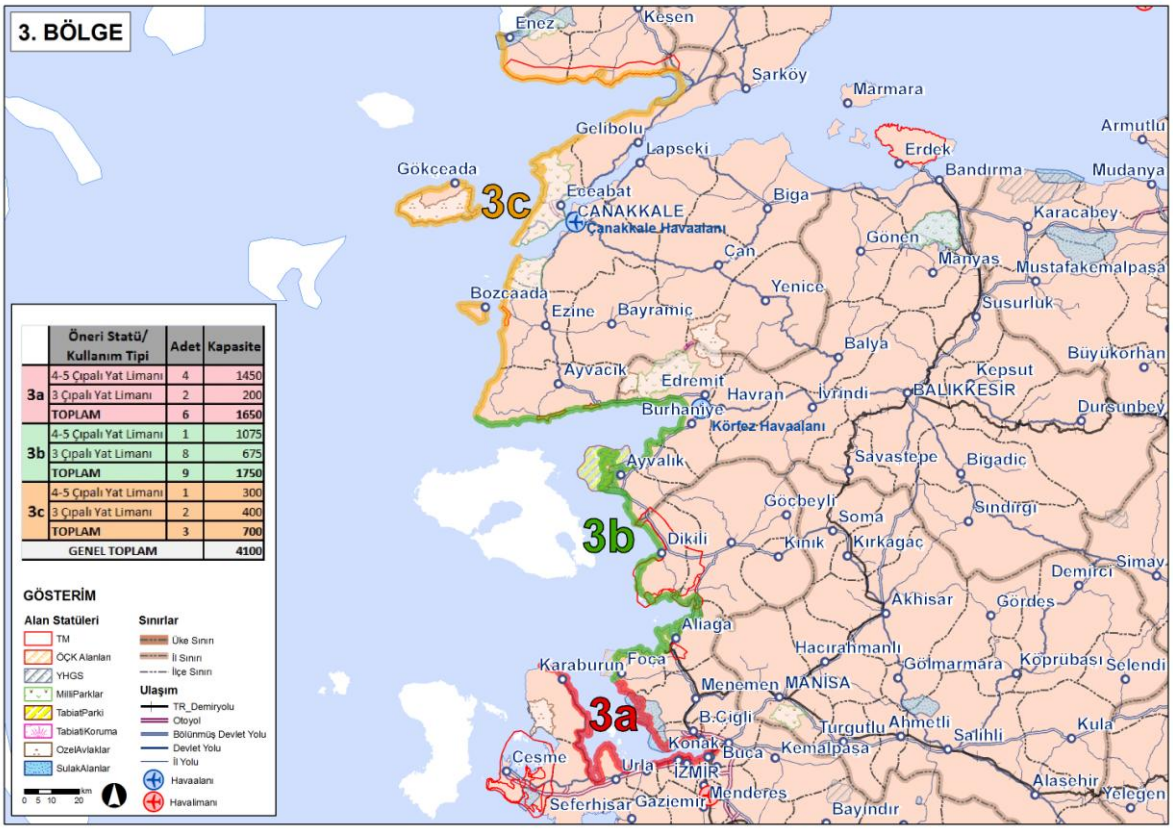
- Mevcut veriler ışığında diğer bölgelere olan talep düşük seyretmekte ise de, bu bölgelerde talebi güçlendirecek girişimlerin yapılması ve turizm yapılarının tüm kıyılarımızda yaygınlaştırılmasına çalışılması önemli ve gerekli görülmektedir. Planlama sistematiği içinde yapılan çalışmalar doğrultusunda bölgelere göre kapasite atamaları yapılarak turizmin yaygınlaştırılması planlanmış ve 2030 yılına kadar yapılması planlanan yat limanı ve barınakları **Şekil S.1-S.8**'de özetlenmiştir.



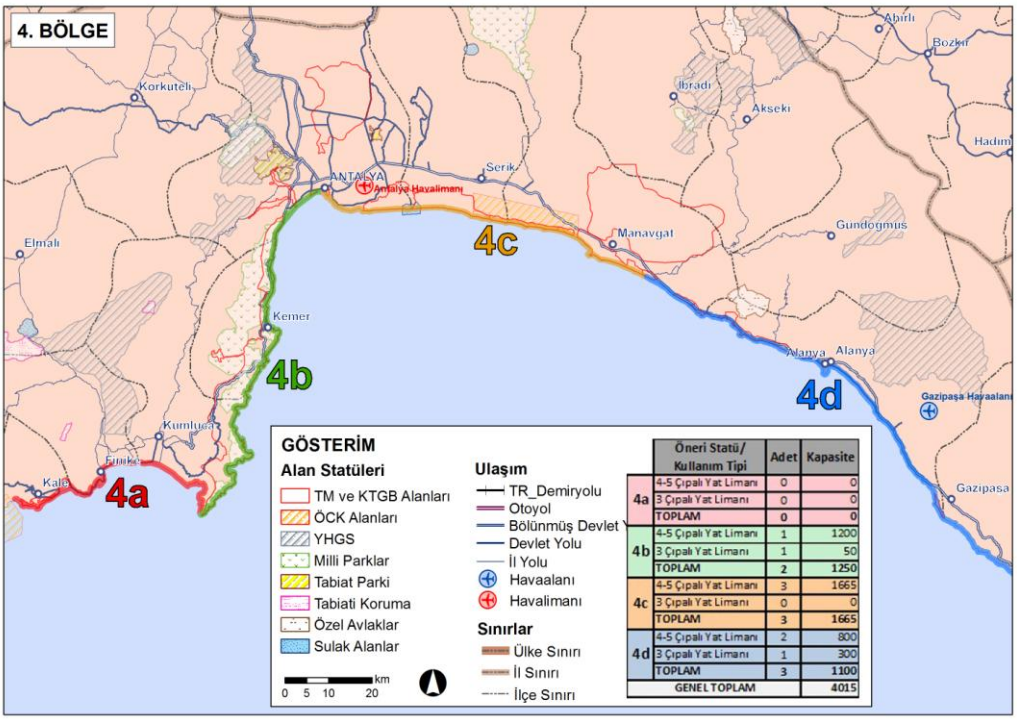
Şekil S.1: 1. Bölge (Bodrum-Kaş) Öneri Kapasitelerin Mekansal Dağılımı



Şekil S.2: 2. Bölge (Bodrum-Çeşme) Öneri Kapasitelerin Mekansal Dağılımı

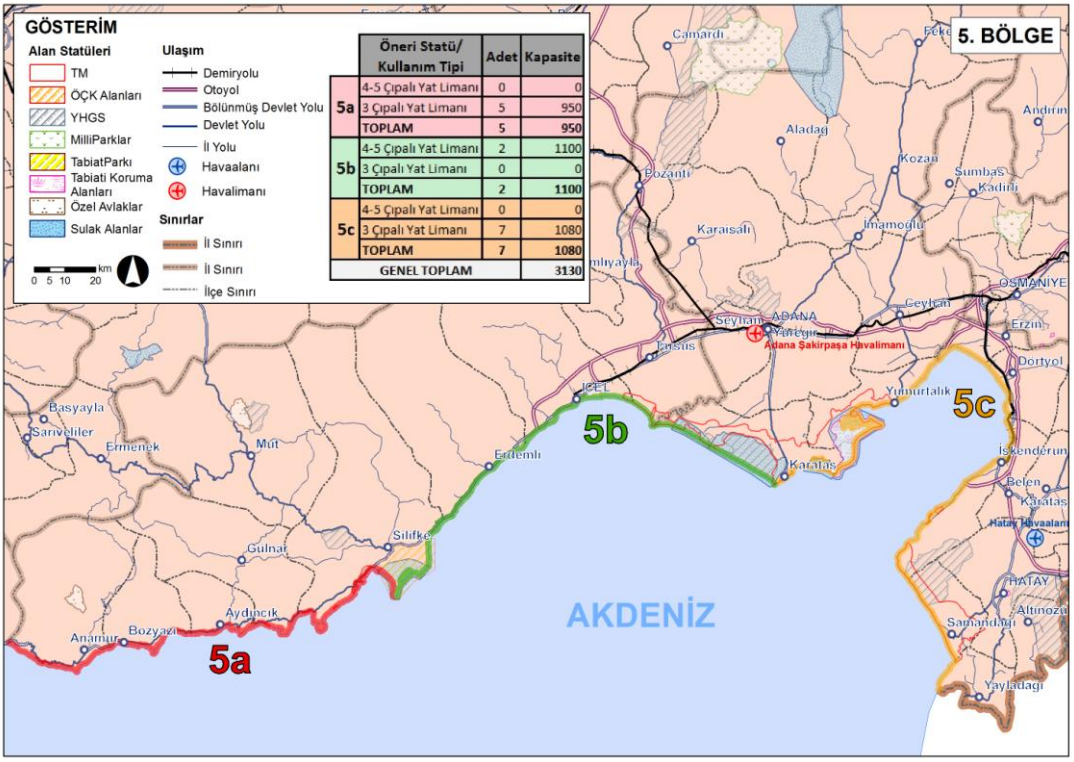


Şekil S.3: 3. Bölge (Kuzey Ege) Öneri Kapasitelerin Mekansal Dağılım



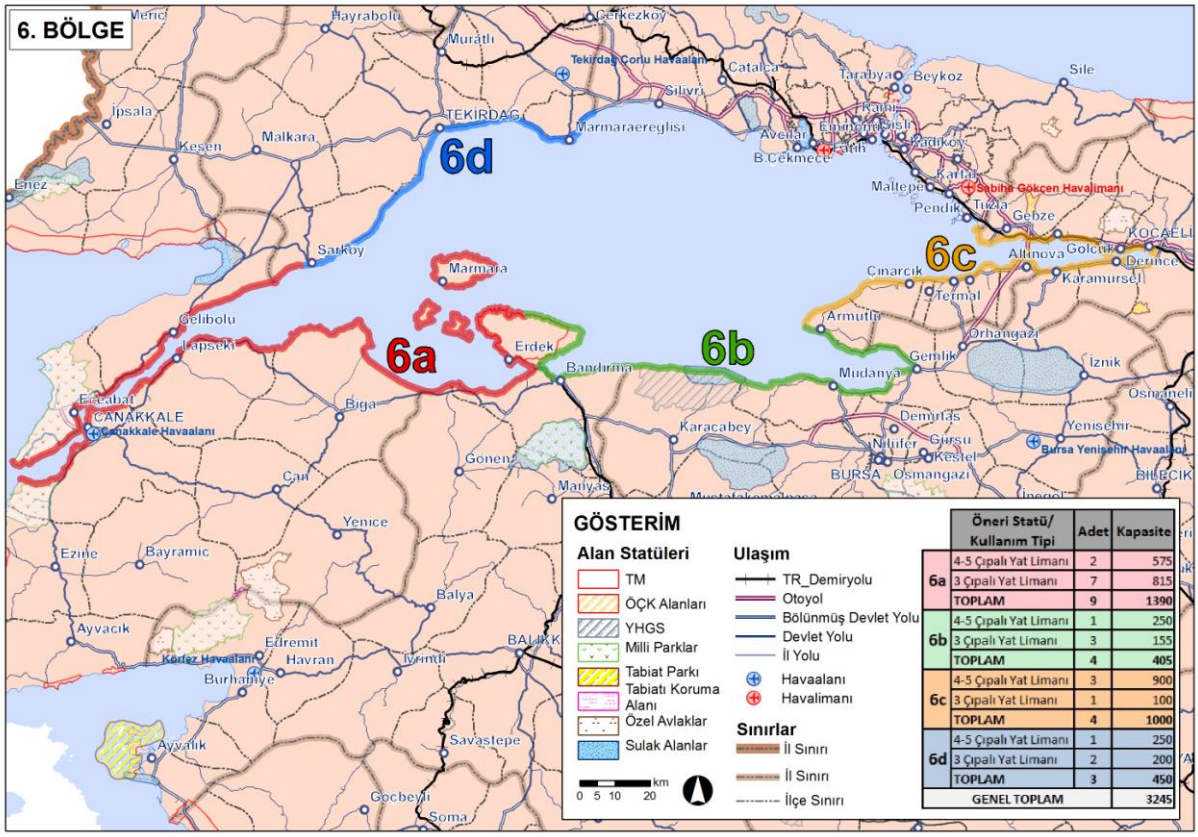
	Öneri Statü/ Kullanım Tipi	Adet	Kapasite
4a	4-5 Çıpalı Yat Limanı	0	0
	3 Çıpalı Yat Limanı	0	0
	TOPLAM	0	0
4b	4-5 Çıpalı Yat Limanı	1	1200
	3 Çıpalı Yat Limanı	1	50
	TOPLAM	2	1250
4c	4-5 Çıpalı Yat Limanı	3	1665
	3 Çıpalı Yat Limanı	0	0
	TOPLAM	3	1665
4d	4-5 Çıpalı Yat Limanı	2	800
	3 Çıpalı Yat Limanı	1	300
	TOPLAM	3	1100
GENEL TOPLAM			4015

Şekil S.4: 4. Bölge (Kaş-Gazipaşa) Öneri Kapasitelerin Mekansal Dağılımı



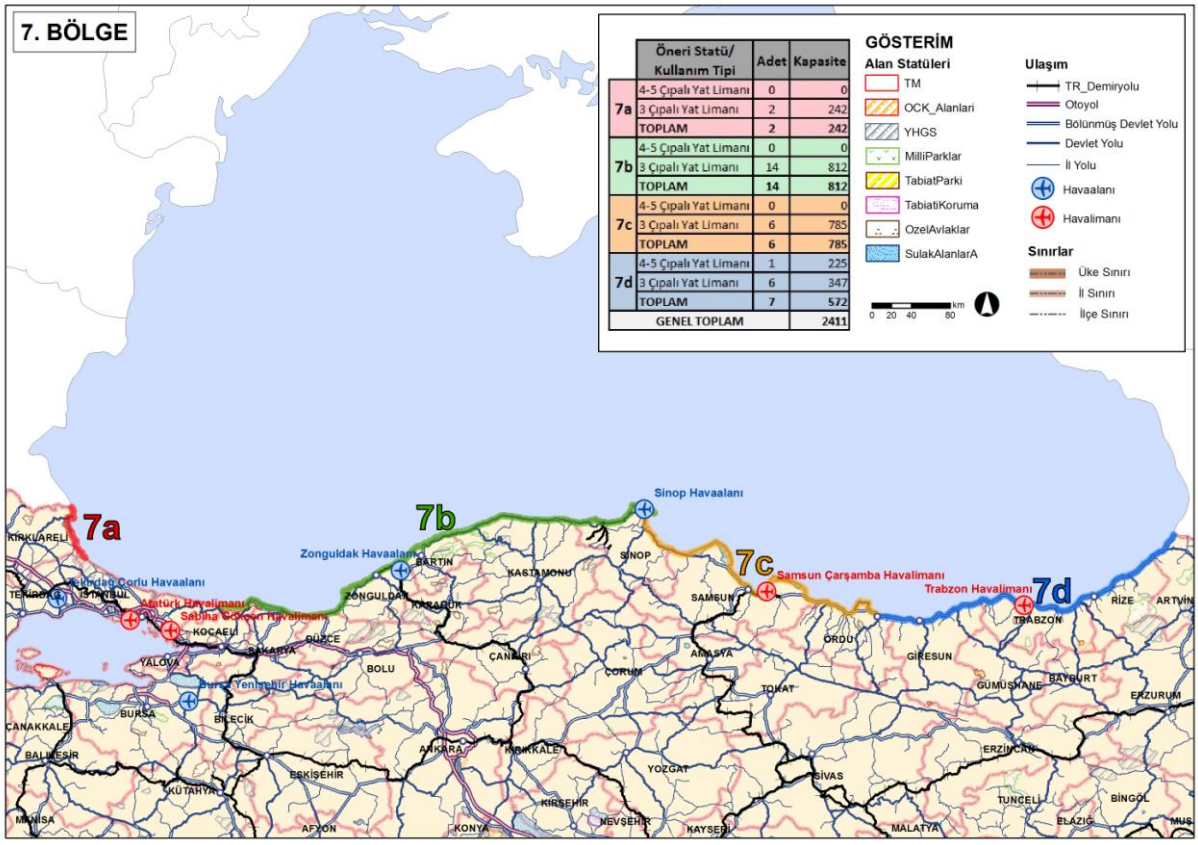
	Öneri Statü/ Kullanım Tipi	Adet	Kapasite
5a	4-5 Çıpalı Yat Limanı	0	0
	3 Çıpalı Yat Limanı	5	950
	TOPLAM	5	950
5b	4-5 Çıpalı Yat Limanı	2	1100
	3 Çıpalı Yat Limanı	0	0
	TOPLAM	2	1100
5c	4-5 Çıpalı Yat Limanı	0	0
	3 Çıpalı Yat Limanı	7	1080
	TOPLAM	7	1080
GENEL TOPLAM			3130

Şekil S.5: 5. Bölge (Doğu Akdeniz) Öneri Kapasitelerin Mekansal Dağılımı



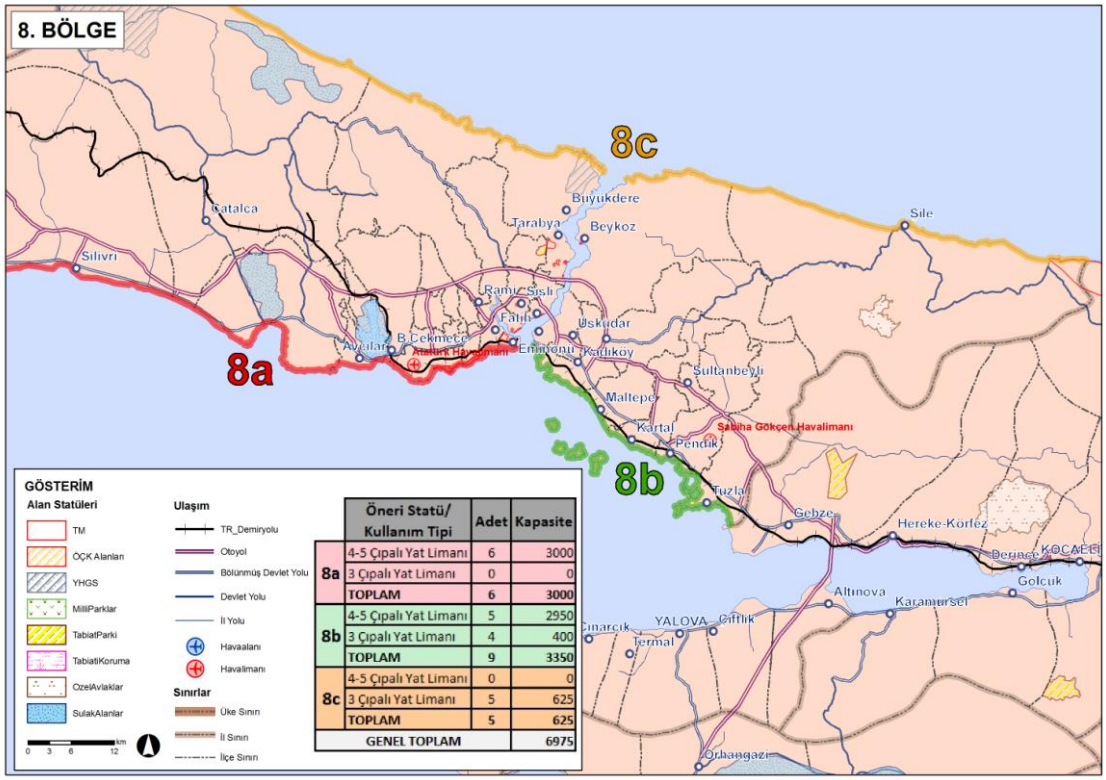
	Öneri Statü/ Kullanım Tipi	Adet	Kapasite
6a	4-5 Çıpalı Yat Limanı	2	575
	3 Çıpalı Yat Limanı	7	815
	TOPLAM	9	1390
6b	4-5 Çıpalı Yat Limanı	1	250
	3 Çıpalı Yat Limanı	3	155
	TOPLAM	4	405
6c	4-5 Çıpalı Yat Limanı	3	900
	3 Çıpalı Yat Limanı	1	100
	TOPLAM	4	1000
6d	4-5 Çıpalı Yat Limanı	1	250
	3 Çıpalı Yat Limanı	2	200
	TOPLAM	3	450
GENEL TOPLAM			3245

Şekil S.6: 6. Bölge Öneri Kapasitelerin Mekansal Dağılımı



	Öneri Statü/ Kullanım Tipi	Adet	Kapasite
7a	4-5 Çıpalı Yat Limanı	0	0
	3 Çıpalı Yat Limanı	2	242
	TOPLAM	2	242
7b	4-5 Çıpalı Yat Limanı	0	0
	3 Çıpalı Yat Limanı	14	812
	TOPLAM	14	812
7c	4-5 Çıpalı Yat Limanı	0	0
	3 Çıpalı Yat Limanı	6	785
	TOPLAM	6	785
7d	4-5 Çıpalı Yat Limanı	1	225
	3 Çıpalı Yat Limanı	6	347
	TOPLAM	7	572
GENEL TOPLAM			2411

Şekil S.7: 7. Bölge Öneri Kapasitelerin Mekansal Dağılımı



	Öneri Statü/ Kullanım Tipi	Adet	Kapasite
8a	4-5 Çıpalı Yat Limanı	6	3000
	3 Çıpalı Yat Limanı	0	0
	TOPLAM	6	3000
8b	4-5 Çıpalı Yat Limanı	5	2950
	3 Çıpalı Yat Limanı	4	400
	TOPLAM	9	3350
8c	4-5 Çıpalı Yat Limanı	0	0
	3 Çıpalı Yat Limanı	5	625
	TOPLAM	5	625
GENEL TOPLAM			6975

Şekil S.8: 8. Bölge Öneri Kapasitelerin Mekansal Dağılımı

- Ülkemizde tarihi, kültürel ve doğal çevrenin korunması amacı ile kıyılarımızın bazı bölgelerinde Özel Çevre Koruma Bölgeleri (ÖÇKB), doğal ya da arkeolojik sit alanları ve milli parklar bulunmaktadır. Bu bölgeler çekici olmakla birlikte, yasal düzenlemeler, koruma kontrol kuralları ve çevresel duyarlılığa özen gözetildiğinde büyük ölçüde kapasite artışına uygun değildir. Bu tür koruma alanları ya da benzer sınırlamalar bulunan bölgeler düşünülerek makro tahminlerin yanısıra mikro tahminler yapılmıştır.

- Mikro tahminler için kıyı bölgelerinin mekansal ayrıntıları değerlendirilirken özellikle alt bölgeler ve mekansal birimler için istatistiki çalışmalara kaynak olabilecek düzeyde yeterli veri olmadığı görülmüştür. Bazı bölgelerde, yat kapasiteleri, yanaşan tekne sayısı ve türü, gelen yolcu ve mürettebat sayılarına ilişkin zaman serileri oluşturulamamış olduğundan, bu tür alt bölgeler için yapılan mikro tahminlerde atama yöntemi kullanılması zorunlu olmuştur.

- İklim Değişikliğinin Akdeniz Havzasında Turizme Etkisi senaryalarına bakıldığında 2016 ile 2060 yılları arasında muhtemel olarak gerçekleşecek dünyanın ortalama sıcaklığındaki 2 derecelik bir artışın Akdeniz Havzasına mevsimsel ve yerel yansımaları olacağı beklenmektedir.

  Özellikle su sıkıntısının ve sıcak hava dalgalarının baskın olacağı yaz aylarının Akdeniz turizminde gerileme yaşatabileceği ancak uzayan yaz günleri nedeniyle turizmin ilkbahar ve son bahar olarak iki sezon olarak Akdeniz de yoğun olarak devam edeceği öngörülmektedir. Yıl içerisinde Akdeniz havzası favori turizm merkezlerinden olmaya devam ederken; yaz aylarında ise turizmin Kuzey Avrupa ile şartları daha da iyileşecek olan Kuzey Ege, Karadeniz kıyıları ve Adriyatik kıyılarına kayacağı tahmin edilmektedir.

Karadeniz kıyıları ile aynı paralel de bulunan Kuzey İspanya ve Adriyatik gibi bölgelerin plaj turizmine elverişliliğinin artacak olması, Karadeniz kıyıları için de turizm açısından iyileşme beklenebileceğinin göstergesi olarak kabul edilebilir. Bu beklentiler Karadeniz kıyılarında da yaz turizmi potansiyelinin artacağı, özellikle yeni destinasyonlar arayan yat turizmi için sıcak hava dalgaları ve susuzluğun yaşanacağı Akdeniz havzasına ek bir alternatif olarak çıkabileceği düşünülmektedir.

- Mevcut yat limanlarının kapasitelerinin arttırılması ve özellikle Karadeniz ve diğer deniz kıyılarındaki balıkçı barınaklarının belirli bir kısmının aynı anda yat turizmine de hizmet verebilecek şekilde altyapıya kavuşturulması ile artan talep karşılanabilecektir. Bu durumda **Karadeniz Bölgesi'ni** geliştirme olanağı ortaya çıkacaktır.

- Benzer durumda olan ülkemizin Doğu Akdeniz kıyılarında bulunan balıkçı barınaklarının atıl kapasitelerinin yat barınağı olarak geliştirilmesi yat turizminin tüm Türkiye kıyılarına yayılmasına olanak sağlayacaktır.

- Yatların demirleme ya da geceleme yapabilecekleri koyların, yat trafiği, seyir güvenliği, ve **her bir koyun fiziksel taşıma kapasitelerinin** (doğal kaynakların korunması açısından) birlikte değerlendirilerek, koyların çevresel koşullarının bozulmayacağı bir düzende saptanması, **geceleme sürelerinin sınırlandırılması**, (Tabana konacak tonoz ve su yüzeyine uzanan bağlama yerlerinin acilen tasarlanması her bağlama yapan yatın belli saat kalacağı konusunda uyarılması gibi), **katı ve sıvı atıkların toplanması için tesisler kurulması gereklidir**.

- Son yıllarda yatların boyutları artmakta ve mega veya super yat sayılarında artış olmaktadır. Ülke Kıyılarında planlanacak yeni yat limanlarında yat kapasitesinin yaklaşık %10'u mega veya super yatlar için planlanmalıdır.

- Çalışma kapsamında yapılan istihdam hesaplarına göre ülkemizde yat sayısındaki yaklaşık 35,000 adet artış göz önüne alındığında istihdam artışının yaklaşık 37,000 kişi olabileceği öngörülebilir. Yat turizmi için istihdam çalışması **EK 11**'de sunulmuştur.

- Akdeniz'deki önemli kruvaziyer işletmelerinin son yıllarda Türkiye kıyılarını sefer programlarına almasıyla birlikte gelen yolcu sayısında çok ciddi bir ivme yakalanmıştır. Ancak bu hızlı yükselişi karşılayacak kapasite sorunları Marmara ve Ege bölgesinde şimdiden yaşanmaya başlanmıştır. Karadeniz bölgesinde şimdilik bir sorun görülmemekle beraber yakın gelecekte bu bölgede de kapasite sorunu yaşanacaktır. Kruvaziyer gemileri için acil olarak **İstanbul'da Avrupa yakasında** bir ana liman yapılması gerekli görülmektedir. Ayrıca İzmir ve Antalya için ana liman planlamasının yapılmasına başlanması gerekmektedir. Uğrak limanlar ise gelişen gemi boyutlarına paralel olarak geliştirilmelidir. Kruvaziyer Turizmi aynı zamanda eko turizm ve inanç turizmi ile birlikte değerlendirilmelidir.

- İlgili kamu kurumlarının uygulamada sadece kendi kurumlarının adını taşıyan kanunları esas alması ve yasal sistemimizdeki normlar hiyerarşisine uyulmaması planların uygulanmasını zorlaştırmaktadır. Bu olumsuz durumun ortadan kaldırılması ve kurumlar arası uyumun pekiştirilmesi zorunlu görülmektedir. Bunun için, kamu kurumlarının, kurumlar arasında koordinasyon ve işbirliğini sağlayan yasaların açık

hükümlerine uymaları, ortak alınan kararların; kararı alan kurumlarca eksiksiz uygulanmasının sağlanması ve bu uygulamaya her kurumun yardımcı olması gerekmektedir.

- Sektörle ilgili kamu kurumlarının, sektörle ilgili özel kanunları ve ülkenin turizm politikalarını ve sektörün uluslararası rekabet gücünü arttırması için gerekli düzenlemelerin yapılarak işleyişlerinin hızlandırılması gerekmektedir.

KAYNAKÇA

"A Code of Practise for the Design, Construction and Operation of Coastal and Inland Marinas and Yacht Harbors", The Yacht Harbor Association Ltd, 2007.

Canevello S., "Cruise and Tourism in the Mediterranean Latest Developments", 2007.

"Deniz Sektörü Raporu", Deniz Ticaret Odası, DTO, 2008.

Dologh, G., "Kruvaziyer Turizminde Hedef Nedir?", 2006.

Ernst G. Frankel, "Port Planning and Development", Massachusetts Institude of Technology, A Wiley-Interscience Publication John Wiley & Sons, 1987, New York

"Global Forecasts and Profiles of Market Segments", World Tourism Organization, UNWTO, Madrid, 2001.

Piri T.,"Kruvaziyer ve Yat Turizmi Kuş Adası İnceleme Alanı Uzmanlık Tezi", 2008, T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Yatırım ve İşletmeler Genel Müdürlüğü.

"Recreational Boating Industry Statistics", ICOMIA, 2005.

"Technical Assistance to Infrastructure Assessment for Turkey" TINA, 2007.

"The Global Order Book 2008" , Show Boats International, 2008.

"Tourism Highlights 2007", World Tourism Organization, Canevello S., Cruise and Tourism in the Mediterranean Latest Developments", 2007, 2007.

"Turizm İşletmsi Belgeli Yat Limanları", T.C. Kültür Turizm Bakanlığı, 2009.

TUSIYAB
http://www.tuyed.org.tr/contdetail.asp?id=16, 01.04.2009

“Türkiye Turizm Stratejisi 2023 Eylem Planı 2007-2013”, T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, ANKARA, 2007.

“Türkiye Yat Limanı, Yanaşma Yeri ve Çekek Yerleri Fiziksel Planlaması, Mevcut Durum”, BPM Barlas İmar Planlama Müşavirlik Ltd. Şti., 1997.

Özer, M., “Türkiye’de Yat Turizmi”, Türkiye Kalkınma Bankası A.Ş. Proje Değerlendirme Müdürlüğü, Eylül 1990, ANKARA.

“Worldwide Cruise Ship Activity”, World Tourism Organization, UNWTO, 2003.

“World Turizm Organization” UNWTO, 31.03.09,
http://www.ekodialog.com/Makaleler/turizm_ekonomisi.html

“Yat Turizmi Master Planı”, Kültür ve Turizm Bakanlığı Yatırımlar Genel Müdürlüğü Araştırma ve Değerlendirme Dairesi Başkanlığı, Ocak 1992, ISBN: 975-7478-16-4.

“Yat İstatistikleri” Kültür ve Turizm Bakanlığı Yatırım ve İşletmeler Genel Müdürlüğü, 1987-2008.

EKLER

EK 1: Deniz Turizmi Yönetmeliği

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

BİRİNCİ BÖLÜM

Amaç, Kapsam, Dayanak ve Tanımlar

i) Amaç

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

ii) Kapsam

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

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

iii) Dayanak

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

iv) Tanımlar

MADDE 4 – (1) Bu Yönetmeliğin uygulanmasında;

a) Bakan: Kültür ve Turizm Bakanını,

b) Bakanlık: Kültür ve Turizm Bakanlığını,

c) Belgeli işletmeler: Bakanlıkça turizm yatırımı belgesi veya turizm işletmesi belgesi verilmiş deniz turizmi tesisleri veya araçlarını,

ç) Deniz turizmi araçları: Deniz turizmi hizmetinde gezi, spor, eğlence amaçlı, denize elverişlilik belgesine sahip, gerçek ve tüzel kişilere ait özel ve ticari yatları, kruvaziyer gemileri, günübirlik gezi teknelerini, yüzer otel, yüzer lokanta, su üstünde veya su altında hareket etme kabiliyetine sahip araçlar ile diğer deniz turizmi araçlarını,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

İKİNCİ BÖLÜM

Deniz Turizmi Tesislerinin Genel Nitelikleri ve Türleri

i) Yerleşme özellikleri

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

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

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

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

ii) Alt yapı nitelikleri

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

a) Deniz araçlarının düzenli ve emniyetli bir şekilde yanaşabileceği ve bağlanabileceği, işletme niteliğine uygun rıhtım ve iskeleler.

b) Denizcilik mevzuatına uygun denizden emniyetli yaklaşma ve girişi sağlayacak fenerler ve her türlü işaretler.

c) Deniz turizmi tesislerinin tüm üniteleri ile çevre, iskele, rıhtım dâhil sahanın sağlıklı ve emniyetli aydınlatılmasını sağlayan sistem ve jeneratör.

ç) Tesis kapasitesi ile orantılı temiz su deposu, araç bağlama yerlerine de hizmet veren sağlığa uygun, kullanma suyu ve devamlı sıcak su hizmeti sağlayan tesisat.

d) Tesisin tüm sahası içinde yangın ihbar ve ikaz sistemleri ile yangın istasyonu ve yangın söndürme cihazlarından oluşan yangın önleme istasyonları.

e) Atık kabul lisans belgesi olmayan tesislerde, sintine suyu, slaç, atık yağ, çöp ve pis su gibi katı ve sıvı atıkların 2872 sayılı Çevre Kanunu ve ilgili yönetmeliklerine uygun şekilde bertarafı, hizmete uygun kapalı depolama ve arıtma tesisatı.

f) Kara park sahası, iskele, rıhtım ve yüzer iskeleler üzerinde, uygun mesafelere konan, deniz turizmi araçlarının içme ve kullanma suyu, televizyon, telefon ve elektrik ihtiyacını karşılayan deniz araçlarına doğrudan hizmet sağlayan kutular.

g) Bedensel engellilere de hizmet verecek şekilde bağlama kapasitesinin %10'u kadar otopark.

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

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

ı) Gürültü azaltılmasına ilişkin yapı ve sistem.

iii) Üst yapı nitelikleri

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

a) Deniz turizmi tesislerine emniyetli ve kontrollü giriş sistemi.

b) Ön büro ve yönetim ünitesi.

c) Dinlenme ihtiyaçlarının karşılandığı bir salon.

ç) Yeme, içme ünitesi.

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

e) Gümrüklü veya gümrüksüz satış ünitesi.

f) İlk yardım malzeme ve gereçleri bulunan dolap.

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

ğ) Akaryakıt ikmal imkânı veren sistem veya ünite.

h) Deniz araçları için emanet ve malzeme depoları.

ı) Spor tesisleri.

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

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

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

iv) Kruvaziyer gemi limanları

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

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

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

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

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

3) Tur otobüsleri için park yeri ve taksi durağı.

4) Personel, yolcu ve bagaj güvenlik kontrol ünitesi.

5) Danışma ünitesi.

6) Kamu hizmet binası.

7) Yeme, içme yerleri ve dinlenme salonları.

8) Kapalı devre güvenlik sistemleri.

9) Anons yayın sistemleri.

10) İlk yardım ünitesi.

11) Bedensel engelliler için tuvalet ve özel düzenlemeler.

12) Posta ve diğer iletişim hizmet ünitesi.

13) Gümrüklü ve gümrüksüz satış üniteleri.

14) Sergi ve gösteriler için uygun mahaller.

15) Yakın çevrede yoksa banka hizmet ünitesi.

16) Personel toplantı salonu.

b) A tipi kruvaziyer gemi limanları, B tipi kruvaziyer gemi limanlarında aranan şartların yanısıra aşağıda belirtilen nitelikleri de taşır:

1) Aynı zamanda dört adet kruvaziyer geminin yanaşabileceği, aynı anda birden fazla kruvaziyer geminin yolcularını indirebileceği güvenli fonksiyonel yolcu indirme yerleri.

2) Birden fazla gemi yolcusunun hizmet alacağı, giriş ve çıkışın ayrı ayrı yapılacağı iki adet terminal binası.

3) İşletme ve yönetim birimleri.

4) Yolcu nakliyesi için körük sistemleri.

5) Valiz nakliye alanı, yükleme ve boşaltma sistemi.

6) Turizm seyahat acenteleri ve tur operatörleri işletme ofisleri.

7) Konferans ve toplantı salonu.

8) Eğlence mekânları.

9) VIP hizmeti salonu.

10) Yeme, içme tesisleri.

11) Helikopter pisti.

12) Revir.

v) Yat limanları

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

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

a) Üç çıpalı yat limanları; 6 ncı ve 7 nci maddelerde yer alan niteliklerin yanısıra aşağıda belirtilen nitelikleri de taşır:

1) Satış üniteleri.

2) Kadın ve erkek yatçılar için bağlama kapasitesinin en az % 5'i kadar duş ve tuvalet.

3) Çamaşır ve bulaşık yıkama yerleri.

4) Yatçıların dinlenmelerini ve bir arada bulunmalarını sağlayan sosyal tesis.

5) Bedensel engelliler için tuvalet ve özel düzenlemeler.

b) Dört çıpalı yat limanları, üç çıpalı yat limanları için aranan şartların yanısıra aşağıda belirtilen nitelikleri taşır:

1) Lokanta veya kafeterya.

2) Kadın ve erkek yatçılar için bağlama kapasitesinin en az %10'u kadar duş ve tuvalet.

3) Kuru temizleme hizmeti.

4) Yat çekek alanı ve vinç sistemleri.

5) Bakım onarım hizmeti.

6) Yatçı eşya depoları.

7) Bağlama kapasitesinin en az %20'si kadar otopark alanı veya otopark hizmeti.

8) Tenis kortu.

9) Yüzme havuzu veya plaj yeri.

10) Aletli jimnastik, masaj, sauna, hamam imkânlarının sağlandığı üniteler.

c) Beş çıpalı yat limanları, dört çıpalı yat limanları için aranan şartların yanısıra aşağıda belirtilen nitelikleri taşır:

1) Helikopter pisti.

2) Banka hizmetleri ünitesi.

3) Revir.

4) Sergi, konser, eğlence mekânları.

5) Toplantı salonu.

6) En az iki tenis kortu.

7) Bağlama kapasitesinin en az %30'u kadar otopark.

(3) Üç çıpalı yat limanlarında 6 ncı maddenin (h) bendi ile 7 nci maddenin (e) ve (ı) bentlerinde yer alan nitelikler ihtiyaridir.

vi) Diğer tesisler

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

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

a) Rıhtım ve iskeleler aşağıda belirtilen nitelikleri taşır:

1) Korunmuş su alanında deniz araçlarının güvenli yanaşabilmesi ve bağlanması imkânı.

2) İdare ofisi.

3) Rıhtım, sabit veya sökülebilir iskele.

4) Deniz araçlarından tahliye edilen atıkların çevreye zarar vermeyecek şekilde toplandığı ünite.

5) Yakın çevrede bulunmaması halinde temel ihtiyaçların karşılanabileceği satış ünitesi.

6) Kadın ve erkek yatçılar için duş ve tuvalet.

7) Deniz araçlarının giriş ve çıkışı, kontrolü, yangın ve hırsızlık yönünden emniyetini sağlayıcı tedbirler.

8) Tesis bünyesinde bulunmaması halinde tuvalet, duş ve yeme, içme hizmetleri için dışarıdan hizmet alımı.

b) Çekek yerleri aşağıda belirtilen nitelikleri taşır:

1) Yönetim binası.

2) İlk yardım hizmeti.

3) Deniz turizmi aracı niteliğine uygun çekek teçhizatı.

4) Çekek teçhizatına uygun parmak iskele, rıhtım, eğimli rıhtım, çekme havuzu gibi deniz yapısı.

5) Uygun büyüklükte çekek alanı.

6) Çalışanlar için duş, tuvalet, ortak yeme, içme mahalli ve dinlenme yeri.

7) Katı ve sıvı atıkların 2872 sayılı Çevre Kanunu ve ilgili yönetmeliklerine uygun şekilde bertarafı, hizmete uygun kapalı depolama ve arıtma tesisatı.

8) Malzeme deposu.

9) Palamar hizmeti ve yangın söndürme botu.

10) Sahanın sağlıklı ve emniyetli aydınlatılmasını sağlayan sistem ve jeneratör.

11) Tesiste yangın ihbar ve ikaz sistemleri ile yangın söndürme cihazlarından oluşan yangın önleme istasyonları.

(3) Birden fazla çekek yeri bulunan yerlerde ikinci fıkranın (b) bendinin (2), (6), (7) ve (11) numaralı alt bentlerinde yer alan hizmetler için merkezi ortak ünitelerden yararlanılabilir.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

Deniz Turizmi Tesislerinin Belgelendirme Şartları

i) Turizm yatırım belgesi başvurusu

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

a) Başvuru dilekçesi.

b) Yatırımın yeri, türü ve sınıfı, kapasitesi, finansmanı ve pazarlaması gibi bilgileri içeren rapor.

c) Yatırıma ilişkin ilgili kurum görüşleri.

ç) Ortaklardan birinin veya birkaçının adına yatırımcı veya işletmeci olarak belge düzenlenmesinin talep edilmesi halinde bu hususta ortaklar arasında düzenlenen muvafakatname.

d) Talebin şirket veya adi ortaklık adına yapılması halinde tescile ilişkin Türkiye Ticaret Sicili Gazetesi ile imza sirküleri, isim tescili yapılmış ise tescile ilişkin belge.

e) Tesisin türü, yeri, büyüklüğü veya konumu gibi nedenlerle özellik arz eden yatırımların bu özelliklerini genel olarak yansıtan uygun ölçekte fikir projesi ve vaziyet planı.

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

ii) Turizm işletmesi belgesi başvurusu

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

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

a) Başvuru dilekçesi.

b) Denizcilik Müsteşarlığından alınacak işletme izni veya geçici işletme izni.

c) İşyeri açma ve çalışma ruhsatı.

ç) İşletme iç talimatı.

d) Teminat.

e) Sigorta.

iii) Doğrudan turizm işletmesi belgesi başvurusu

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

iv) Deniz turizmi tesislerinin belge devri

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

v) Deniz turizmi yatırımı belgesinin süresi ve yatırımın izlenmesi

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

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

vi) Özel düzenlemeler

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

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

Deniz Turizmi Tesislerinin İşletme Esasları

i) Deniz turizmi tesislerinin idaresi

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

(2) İşletme iç talimatında;

a) İşletmenin niteliğine göre kapsamı farklılık gösterebilen nitelikte, turizm amaçlı deniz araçlarının limana girişi, bağlanması, kışlaması, karaya çekilmesi, bakım ve onarımı, denize indirilmesi ve limandan çıkışlarına,

b) Donatan, malik, kaptan, amatör kullanım amacıyla deniz turizmi aracını kiralayan kişiler ile mürettebat ve turizm amaçlı deniz araçlarında bulunan kişilerin liman tesislerinde veya limandaki diğer deniz araçlarında meydana getirebilecekleri hasar ve zararların tazmininden bizzat sorumlu olduklarına,

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

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

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

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

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

ilişkin hükümler yer alır.

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

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

ii) Bağlama sözleşmesi

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

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

iii) İşletme müdürünün nitelikleri

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

a) Türk vatandaşı olmak.

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

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

iv) İşletme müdürünün yetki ve sorumlulukları

MADDE 20 – (1) Deniz turizmi tesisi işletmelerinde güvenlik, düzen, temizlik ve çalışan personel arasındaki koordinasyon ile aşağıda belirtilen hizmetler işletme müdürü tarafından sağlanır:

a) Bu Yönetmelik ve işletme iç talimatının öngördüğü görevleri yapmak ve gerekli tedbirleri almak.

b) Turizm amaçlı deniz araçlarının limana giriş, bağlama, kalış, bakım, onarım ve çıkışlarını düzenlemek.

c) Olağanüstü hallerde ve mücbir sebeplerle deniz turizmi tesisinde bulunan turizm amaçlı deniz araçlarının bağlama yerlerini değiştirmek, zorunlu tamiratları donatan veya kaptan adına yaptırıp bedellerini tahsil etmek.

ç) Deniz turizmi tesislerinde huzur, güven ve düzeni bozanları uyarmak, bu konuda ilgili mercileri bilgilendirmek.

d) Tesisin uygun olması halinde ve liman başkanının talebi üzerine, olağanüstü hallerde deniz araçlarının deniz turizmi tesislerinden yararlanmalarına izin vermek.

e) Yabancı bayraklı turizm amaçlı deniz araçlarının 46 ncı maddeye göre Türkiye'de bırakılmaları halinde, bu araçların işletmenin sorumluluğu altına alındığını gösteren gümrük ve liman idaresine muhatap belge düzenlemek.

f) Giriş ve çıkış işlemi yaptırmayan deniz araçlarının durumlarını derhal limanlardaki yetkili kurum temsilcilerine bildirmek.

v) Deniz turizmi tesisi işletmelerinin yetki ve sorumlulukları

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

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

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

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

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

BEŞİNCİ BÖLÜM

Deniz Turizmi Araçlarının Türleri

i) Kruvaziyer gemiler

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

(2) Kruvaziyer gemiler aşağıda belirtilen nitelikleri taşır:

a) Danışma ve kabul holü.

b) Yönetim birimleri.

c) Bagaj taşıma hizmeti.

ç) Telefon, faks ve internet hizmetleri.

d) Revir.

e) Kamaralar.

f) Yüzme havuzu.

g) Spor, eğlence, yeme, içme, dinlenme üniteleri.

ğ) Oyun, televizyon, kütüphane ve okuma salonu.

h) Çocuk oyun yerleri ve bu yerlerde çocuklar için özel tuvaletler.

ı) Satış üniteleri.

i) Çamaşır yıkama, ütüleme ve kuru temizleme üniteleri.

j) Yolcu kapasitesi ile orantılı çok amaçlı salon.

k) Müşteri ve servis asansörleri.

l) Sinema.

m) Kuaför ve güzellik salonu.

ii) Yatlar

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

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

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

a) Yatçı sayısı ile uyumlu yemek masası, mini bar, oturma ve güneşlenme grupları.

b) Kapasiteye uygun bulaşık makinesi, fırın, buzdolabı veya buz kutusu, kumanya için yeterli depo, yeterli hazırlık yerleri ve bulaşık yıkama yerini kapsayan mutfak.

c) Teknik normlara uygun yatak, genel aydınlatma ve gece lambası, saç kurutma makinesi, tuvalet masası ve aynası, kişisel temizlik kiti, elbise dolabı, perde, kliması olan rahat kullanıma imkân verebilecek şekilde düzenlenmiş, suyun yayılımını engelleyici önlemler alınmış duşlu ve tuvaletli kamaralar.

ç) Mürettebatsız kiralanan yatlar hariç personel için ayrı kabin, duş ve tuvalet.

iii) Günübirlik gezi tekneleri

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

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

iv) Dalabilir deniz turizmi aracı

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

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

v) Diğer deniz turizmi araçları

MADDE 26 – (1) Diğer deniz turizmi araçları; bu Yönetmelikte tanımlanan deniz turizmi araçları dışında, turizm amaçlı su altı ve su üstü faaliyetlerini yapan deniz araçları ile teknolojik ve sektörel gelişmeye paralel olarak gelişen gezi, spor ve eğlence amacı ile faaliyette bulunan araçlardır. Diğer deniz turizmi araçları, yüzer deniz turizmi araçları, özel deniz turizmi araçları ve turizm amaçlı su altı ve su üstü faaliyet araçları olmak üzere üçe ayrılır.

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

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

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

2) En az yüz kişilik kapasite.

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

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

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

3) Valilikçe verilen işletme izni.

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

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

ALTINCI BÖLÜM

Deniz Turizmi Araçlarının Belgelendirme Şartları

i) Deniz turizmi araçları yatırım ve işletmeciliği

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

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

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

(4) Bakanlıktan belgeli deniz turizmi araçları işletmeleri münhasıran seyahat acenteleri tarafından yapılan faaliyetleri yapamaz, tur, paket tur ve transfer hizmetleri düzenleyemez. Düzenlemeleri halinde 1618 sayılı Seyahat Acentaları ve Seyahat Acentaları Birliği Kanunu kapsamında cezalandırılırlar. Deniz turizmi araçları işletmelerinin kendi ürünlerini pazarlamaları, rezervasyon yapmaları ve satmaları, deniz turizmi araçlarının seyr-ü seferinde yolcu taşımaları seyahat acenteliği sayılmaz. Seyahat acentalığı faaliyeti yürütenlerin deniz turizm araçları işletme belgesi iptal edilir.

ii) Turizm yatırımı belgesi başvurusu

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

a) Başvuru dilekçesi.

b) Ortaklardan birinin veya birkaçının adına yatırımcı veya işletmeci olarak belge düzenlenmesinin talep edilmesi halinde bu hususta ortaklar arasında düzenlenen muvafakatname.

c) Talebin şirket veya adi ortaklık adına yapılması halinde tescile ilişkin Türkiye Ticaret Sicili Gazetesi ile imza sirküleri, isim tescili yapılmış ise tescile ilişkin belge.

ç) Deniz turizmi aracı yapım sözleşmesi.

d) Proje ve araç inşa izin belgesi.

iii) Turizm işletmesi belgesi başvurusu

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

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

a) Başvuru dilekçesi.

b) Gemi tasdiknamesi veya tonilato belgesi.

c) Denize elverişlilik belgesi.

ç) Teminat.

d) Ortaklardan birinin veya birkaçının adına yatırımcı veya işletmeci olarak belge düzenlenmesinin talep edilmesi halinde bu hususta ortaklar arasında düzenlenen muvafakatname.

e) Sigorta poliçesi.

iv) Doğrudan turizm işletmesi belgesi başvurusu

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

v) Deniz turizmi araçları işletmeleri belge devri başvurusu

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

YEDİNCİ BÖLÜM

Deniz Turizmi Araçları İşletmelerinin Çalışma Esasları

i) İşletme adresi

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

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

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

İşletme müdürünün nitelikleri

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

a) Türk vatandaşı olmak.

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

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

Yatların kiralanmasında mürettebat

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

Yabancı bayraklı deniz turizmi araçlarının kiralama esasları

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

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

Bayrak çekme

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

Yabancı işletmeler

MADDE 37 – (1) Kanunun 3 üncü maddesinin birinci fıkrasının (e) bendi ve 27 nci maddesi uyarınca, Türkiye dışında kurulu yabancı bayraklı deniz turizmi araçları işletmelerinin, bu araçlarını turizm amacıyla Türkiye'de işletmelerine Bakanlıkça beş yıla kadar izin verilebilir. Bu iznin verilebilmesi için yabancı işletmenin en az bir kruvaziyer gemiyi veya altmış yatak kapasitesine sahip yabancı bayraklı yatlarını Türkiye'de bulundurarak yurtdışında pazarlamaları gerekir. Bu izinler gerektiğinde Bakanlıkça uzatılabilir. Bu işletmelerden deniz turizminin geliştirilmesi için Bakanlıkça her yıl belirlenen miktarda altyapı

hizmetlerine katkı payı alınır. Bu katkı payı Bakanlık Döner Sermaye İşletmesi Merkez Müdürlüğüne yatırılır.

Muayene ve ölçüm

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

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

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

SEKİZİNCİ BÖLÜM

Türk Karasularında Seyir Esasları

Liman başkanlığı

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

Hudut giriş ve çıkış işlemleri

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

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

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

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

Deniz turizmi araçlarının seyir izin belgesi

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

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

Türk limanları arasında seyir esasları

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

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

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

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

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

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

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

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

Sıhhi muamele

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

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

Deniz turizmi araçları seyir bölgeleri, kontrolü ve geliştirilmesi

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

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

Mücbir sebepler ve olağanüstü haller

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

DOKUZUNCU BÖLÜM

Yabancı Deniz Turizmi Araçlarının Kalış Süreleri ve Kabotaj Hakları

Deniz turizmi araçlarının Türkiye'de bırakılması ve kalış süreleri

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

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

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

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

Kabotaj hakları

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

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

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

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

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

ONUNCU BÖLÜM

Ortak Hükümler

i) Başvuruların değerlendirilmesi

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

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

ii) Değişikliklerin bildirilmesi

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

iii) Teminat

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

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

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

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

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

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

iv) Sigorta

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

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

v) Faaliyet raporları

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

vi) Tanıtım, bilgilendirme ve fiyat tarifeleri

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

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

vii) Personel nitelikleri

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

viii) Deniz turizmi işletmelerinin yetkileri

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

ix) Deniz turizmi işletmelerinin belgesinin iptali

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

x) Sınıflandırma

MADDE 57 – (1) Deniz turizmi tesislerinin ve araçlarının fiziksel nitelikleri ile işletme ve hizmet kalitesinin sürekliliğinin değerlendirilmesi amacıyla turizm işletmesi belgeli tesislerde ve araçlarda talep üzerine veya Bakanlığın gerekli gördüğü hallerde sınıflandırma çalışması yapılır. Sınıflandırma çalışmaları için deniz turizmi tesisinin ve aracının tür ve sınıfının nitelikleri, kapasitesi, fiziki özellikleri, kullanılan malzemenin standardı, işletme ve hizmet kalitesi ile personel nitelikleri ve eğitim düzeyi gibi kıstasların yer aldığı, puanlama sistemine dayalı, Bakanlıkça düzenlenen değerlendirme formları sınıflandırma komisyonunca değerlendirilir.

(2) Sınıflandırma komisyonu; bir Bakanlık kontrolörü başkanlığında bir Bakanlık temsilcisi ile turizm işletmesi belgeli tesis veya aracın bağlı olduğu odanın, derneğin ya da kooperatifin bir temsilcisinden oluşur. Sınıflandırma çalışmaları sonucunda; deniz turizmi tesisi veya aracının üst sınıf için belirlenen puan barajını aşan üstün hizmet düzeyindeki

işletmelere yeni sınıfın gerektirdiği asgari fiziksel niteliklere bakılmaksızın bir üst sınıfı, nitelikleri düşük olanlara ise asgari fiziksel niteliklerini taşıdıkları sınıfın bir alt sınıfı verilebilir.

xi) Mütekabiliyet ve yetki

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

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

xii) Bakanlıkça düzenlenecek hususlar

MADDE 59 – (1) Bakanlıkça;

a) Başvuruların değerlendirilmesine,

b) Belgelendirmeye,

c) Sınıflandırmaya,

ç) Yabancı bayraklı yatları kiralayan veya yabancı yat işletmelerinin temsilciliğini yapan işletmelere,

d) Türk karasularında faaliyette bulunan yabancı bayraklı deniz araçlarının ve yabancı işletmelerin çalışmasına ve bu yatların sahipleri tarafından kullanılmasına,

e) Günübirlik teknelerin, su altı ve su üstü deniz araçlarının tür, kapasite ve çalışmalarına,

f) Turizm belgesi ve plakete,

ilişkin usul ve esaslar ile bu Yönetmeliğin uygulanmasında ihtiyaç duyulan diğer hususlar belirlenir.

xiii) Yürürlükten kaldırılan mevzuat

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

ONBİRİNCİ BÖLÜM

Geçici ve Son Hükümler

i) Yat limanları ve yat işletmeleri

GEÇİCİ MADDE 1 – (1) Bu Yönetmeliğin yürürlüğe girdiği tarihinden önce belgelendirilen yat limanları ve yat işletmelerinin, fiziki nitelikleri ve işletme nitelikleri değiştirilmediği sürece, belgeleri geçerliliğini korur. Belgeli işletmeler, bu Yönetmelikte yer alan can ve mal güvenliği ile ilgili hükümler dışında fiziki niteliklerini değiştirmek zorunda değildir.

ii) Deniz turizmi araçlarının belgelendirilmesinde süre

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

iii) Mevcut başvurular

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

iv) Yürürlük

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

v) Yürütme

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

Ek 2: Yat Limanlarının Altyapı ve Üstyapı Nitelikleri ve Planlama Kriterleri

1- Tekne Tipleri ve Boyutları:

Tekneler boyutlarına ve yelkenli olup olmadıklarına göre sınıflandırılmaktadırlar. Bu sınıflandırmaya göre **Tablo EK.2.1**'de tipik tekne boyutları tanımlanmıştır.

Tablo EK.2.1: Teknelerin Tipik Tasarım Parametreleri (PIANC 1995)

Uzunluk (m)	Su çekimi (D) (m)		Genişlik (B) (m)	
	motorlu	yelkenli	motorlu	yelkenli
0-5	0.80	1.40	2.20	1.80
5-9	1.00	2.00	3.60	3.00
9-12	1.20	2.40	4.10	3.40
12-15	1.040	2.080	4.80	3.90
15-20	1.660	3.40	5.30	4.40

2- Ulaşım Kanalı ve Liman Girişi:

Yerleşim planı hazırlanırken ulaşım kanalı rüzgar, dalga etkisi ve kumlanmaya karşı yeterince korunaklı biçimde tasarlanmalıdır. Bu tasarımda ulaşım kanalını aynı anda kullanacak olan tekne sayıları ve genişlikleri dikkate alınmalıdır.

Limana giren ve çıkan tekne trafiğinin istisnai şartlar altında bile (sis, karanlık, rüzgar gibi) emniyetli olması için ulaşım kanalı belirli bir minimum genişliğe sahip olmalıdır. Her ne kadar liman girişi boyutlarında ulaşım kanalı boyutları belirleyici olsa da normal şartlar altında liman girişinin genişliği (B) limanı kullanan **en büyük tekne genişliğinin 5 katı civarında ya da L+2 metre (burada L limandaki en uzun tekne boyu) olmalıdır** eğer bu değer 30m'den küçükse minimum genişlik 30 m alınmalıdır. Bu durum, ancak teknelerin düşük hızla seyir yapmaları halinde yeterlidir. Eğer liman girişinde tekneler birbirlerini sıklıkla geçiyorlarsa ilave genişlik gerekmektedir.

Ön planlama için ulaşım kanalının (**Şekil EK.2.1**) manevraya müsaade edecek kadar geniş olması gerekmektedir. Bu amaçla, ulaşım kanalı genişliği (W), **2.5L** olarak alınmaktadır. Korunmuş bölgelerde bu değerler sırasıyla **1.75L** ve hatta **1.5L**'e kadar indirilebilir. Detay tasarımda yat limanı ulaşım kanalı genişliği (W) aşağıdaki bağıntı yardımıyla hesaplanabilir;

$W=n.S+2.4+1.6(n-1)B_{maks}$

Burada;

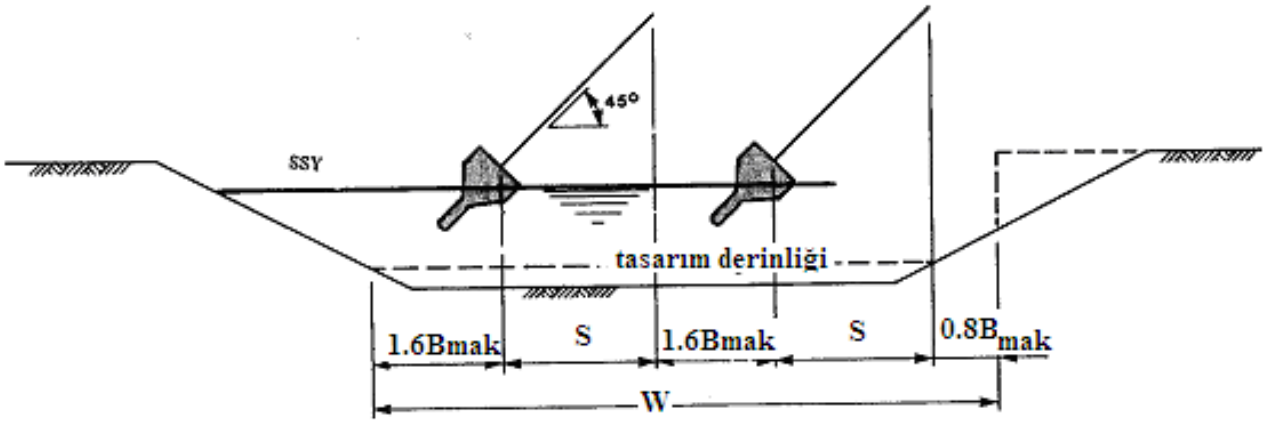
W = Seyir kanalının en alçak su seviyesinde genişliği(m),

n = bir sırada seyir eden tekne sayısı,

B_{maks} = en büyük tasarım teknesinin genişliği (m),

S = yelkenlinin direk yüksekliğinin izdüşüm uzunluğu (m)

(en büyük yelkenlinin direk yüksekliği alınır)



Şekil EK.2.1: Bir Yat Limanına Ait Ulaşım Kanalı

Kanal derinliği genellikle düşük su seviyesinden ölçülerek hesaplanmalıdır. Ulaşım kanalı su derinliği **DLH Kıyı ve Liman Yapıları Teknik Esasları (2007)**'de belirtilen ticari limanlardaki kriterler dikkate alınarak hesaplanacaktır. Ancak yaklaşık olarak 2-3 knot hızla giden küçük bir tekne için squat (teknenin hareketinden kaynaklanan su seviyesi farkı) genellikle 0.3-0.5 m civarında alınmalıdır. Aynı squat değeri, liman içi manevra dairesinin tasarımında da kullanılmaktadır.

4- Manevra Dairesi ve İç Kanallar:

Manevra dairesinin çapı (D) için verilen kriterlerden biri; limanı kullanacak en büyük tekne boyunun,L, **2-2.5 katı** olarak alınır (D=(2~2.5)L). Bu daire içinde squat 0.2 m civarında alınmaktadır. **Şekil EK.2.2** ve **Şekil EK.2.3**'de tip yat limanı yerleşim planı verilmiştir. Yerleşim planında iç kanal ve seyir yolları gösterilmiştir.

5- Liman İçi Yerleşim:

Yat limanlarında teknelerin yanaşması için genellikle sabit yada yüzen iskeleler kullanılmaktadır (**Şekil EK.2.2**).

İç Kanal

- İç kanal genişliği(B_1) için en az 20 metre ile 1.5L metre değerinlerinden büyük olanı alınmalıdır (L: Kanalda bağlı olan en uzun tekne boyu olarak seçilmelidir).
- İç kanal kuvvetli rüzgar ve akıntı etkisinde ise kanal genişliği en az 1.75 L olmalıdır.

Seyir Yolu

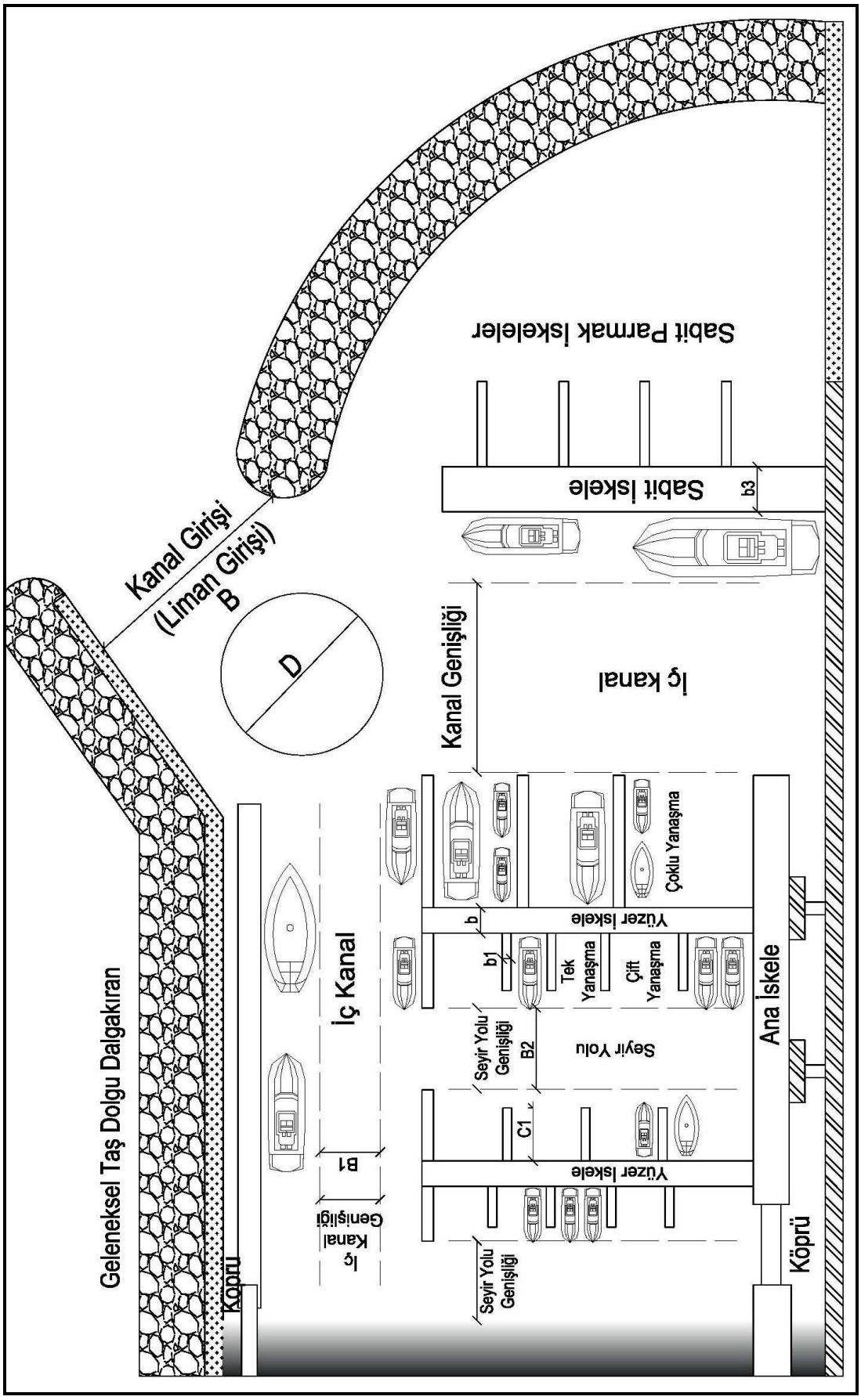
- Kanal genişliği (B_2); karşılıklı iskelelere bağlanmış teknelerin iskeleye en uç noktaları arasındaki temiz açıklık olarak seçilmelidir.
- Seyir yolu genişliği en az 1.5L olmalıdır.
- Liman gel-git etkilerinden uzak ve sadece motor yatlara hizmet ediyorsa; en küçük genişlik 1.3L metre alınabilir.
- Yanaşma yeri gel-git ve rüzgâr etkisinde ise ; seyir yolu için en küçük genişlik 2 ya da 2.5L metreye çıkarılmalıdır.
- Seyir yolundaki iskeleler esnek olarak bağlanmış ise bu tür iskele ve parmak iskeleler için en küçük genişlik 2L metre olmalıdır.

Bağlama Yeri Genişlikleri

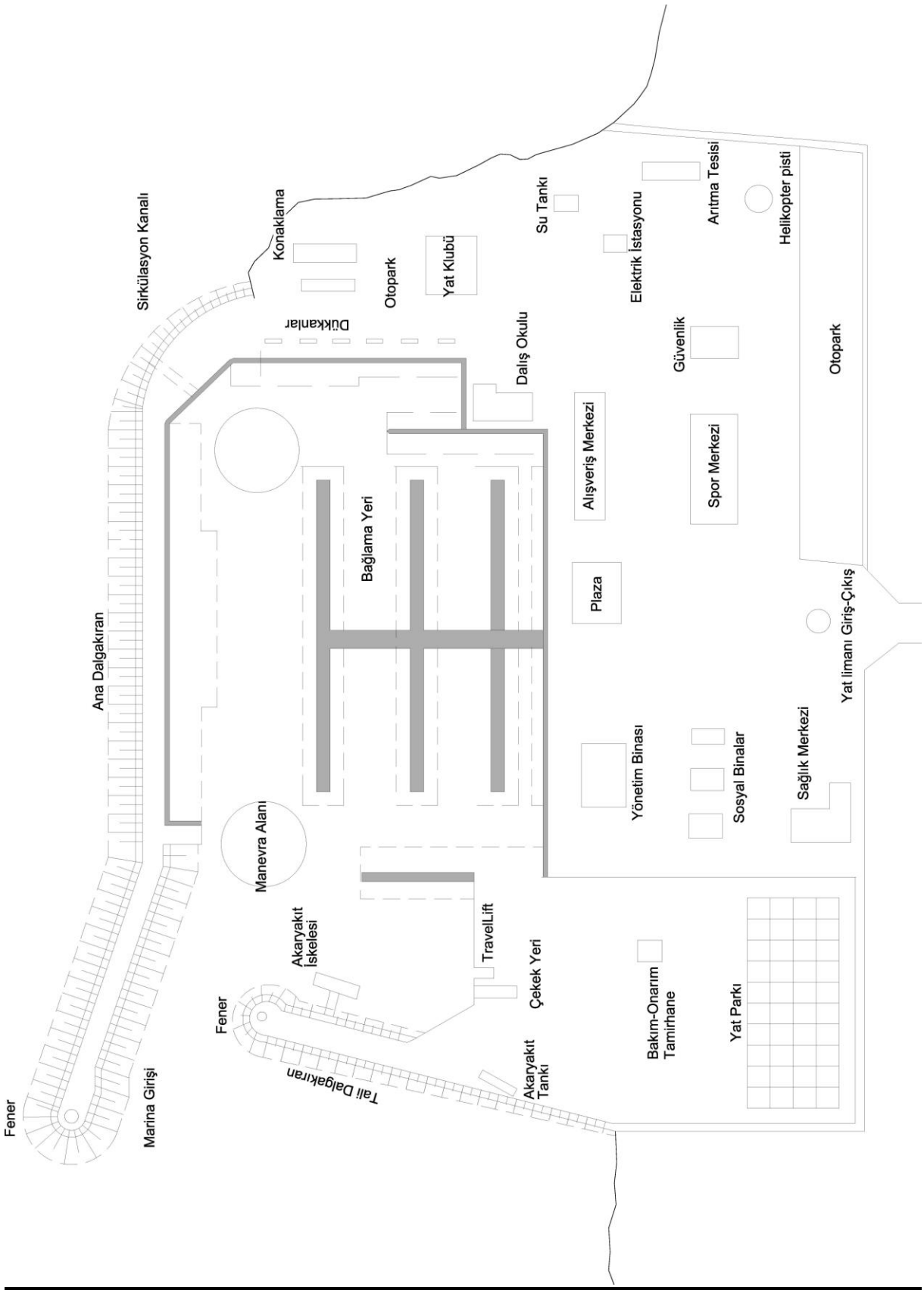
- Bağlama yeri genişlik ve uzunlukları **Şekil EK.2.4**'de verilmiştir.

Yürüme Yolu ve Parmak İskele Boyutları

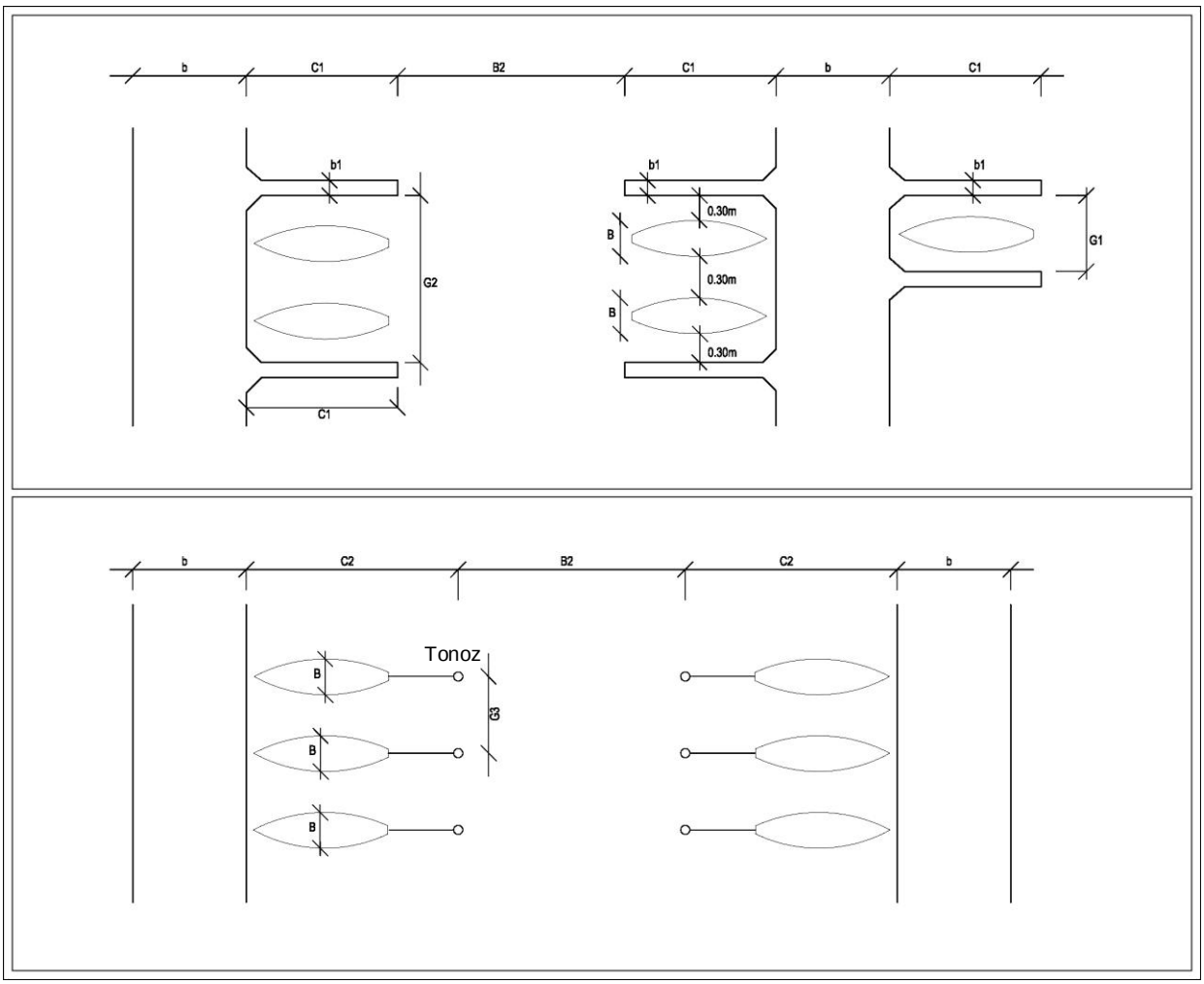
- Ana iskele genişliklerinin (b), 120 metreye kadar olan yollar için 2 metre tercihen 3.0 metre seçilmesi önerilir.
- Engelli kimselerin kullanacakları iskele genişlikleri, kendileri için üretilmiş araçlara uyum sağlayacak ölçülerde boyutlandırılmalıdır.
- Mini taşıma araçlarının kullanılacağı yollarda, en küçük genişlikler 3.5 ya da 4 metre olarak seçilmelidir.
- 10 metreden kısa teknelerin bağlanacağı ikincil iskeleler için en küçük genişlik (b1), 1.5 tercihen 2 metre seçilmelidir.
- Parmak iskele genişlikleri ise **Tablo EK.2.2**'de verilmiştir.



Şekil EK.2.2: Tipik Yat Limanı Yerleşim Planı



Şekil EK.2.3: Tipik Yat Limanı Yerleşim Planı_2



Şekil EK.2.4: Tekne bağlama düzeni ve boyutları

Tablo EK.2.2: Yüzer İskeleli Yat Limanları için Minimum ikincil iskele genişlikleri.

Yüzer İskeleli Yat Limanları	
Tekne Uzunluğu (m)	Parmak İskele Genişliği, b1, (m)
12 metreye kadar	1.0
13-15	1.4
16-20	2.0
20 metreden uzun	2.5

İskele genişlikleri

b: ana iskele L: İskeleye bağlı olan en uzun tekne boyu

b1: parmak iskele B: İskeleye bağlı olan maksimum tekne genişliği

Tekne uzunluğu (m)	Yanaşma yeri uzunluğu C (m)	Karşılıklı iskeleler arası mesafe (B_2) (m)	İskeleler arası mesafe (G) (m)
L	C_1=(0.7~1.2)L C_2=(1.5~2.0)L	B_2=(1.5~2.0)L	G_1=B+1.5 m G_2=(2xB)+2m G_3=B+(1.0 m)
Not: Gezi yatlarının demirlenmesi sırasında bu değerler rüzgar nedeniyle yelken direklerinin temasından kaçınmak için dikkatlice hesaplanmıştır.			

İskele Üst Kotları

- Liman içi su seviyesindeki değişimlerin 0.5-1.5 m arasında çalkantıya sahip olduğu yerlerde yüzen iskele sistemi kullanılmaktadır. İskele üst kotu sakin su seviyesine göre, boyu 20 metreye kadar olan tekneler için 50 santimetreden, 20 metreden uzun olan tekneler için 65 cm tercihen 75 santimetreden az olmamalıdır.
- Küçük tekneler, kano ve kürek tekneleri için tasarlanmış yüzer iskeleler bu ölçütlerin dışında tutularak tasarlanmalıdır.
- İskele döşemesinin üst kotu; tasarım su seviyesinden, tekne uzunluğu 7.5 m'den küçük tekneler için 0.8 m, tekne uzunluğu 7.5-12 m arasındakiler için 1.2 m ve 12.0 m'den uzun tekneler için 1.5 m yukarıdadır.

Engelli Kişilerin Erişimi

- Liman tasarımcılarının; engelli yatçı ve ziyaretçilere hassasiyet göstermeleri ve mümkün olan düzenlemeleri yapmaları gerekmektedir.
- Bahsi geçen düzenlemeler; kendilerine ayrılmış iniş-çıkış iskeleleri, özel asansörler, rampalar, tuvaletler, ulaşım köprüsü yanındaki araç parkları ve tüm diğer kolaylıkları kapsamalıdır.

Rampa ve Seyyar İskele (kaldırıp konulabilen) Tipi Ulaşım Köprüleri

- Rampa eğimleri 1/4'ten büyük olmamalıdır. Kıyıya bağlantılı köprü genişlikleri; portbagaj ve yayaların karşılıklı geçebilmeleri için mümkün olduğunca geniş seçilmelidir. Genişlikler 1.2 m, tutma korkulukları yüksekliği 1.10 m olarak alınabilir. Mini taşıma araçları ve diğer araçların kullanılacağı köprüler için özel ölçüler seçilmelidir.

- Engelli kimselerin kullanacağı köprüler için PIANC yayını olan ‘Rekreasyonel Tekne Tesislerinde Engelli Erişimi’ ya da RYA yayını olan ‘Sailability’ referans alınabilir.
- Erişim rampaları ve seyyar iskele tipi köprüler için acil çıkışlara da özen gösterilmelidir.

Su Derinliği

- Doğal ya da tarama sonucu elde edilen **su derinliği**; liman içinde en düşük su seviyesi durumunda hareket eden **maksimum su çekimli teknenin** su çekiminden en az 0.5 metre daha fazla olmalıdır.
- Tipik su çekimleri **Tablo EK.2.1’**de verilmiştir:
- Kanal girişinde; geçen araçların neden olabileceği aşırı dalga yüksekliği ilave derinlik olarak dikkate alınmalıdır.

Su Kalitesi

- Yat limanlarındaki su kalitesi gün geçtikçe önemini arttırmaktadır.
- Su üzerinde yüzen artıklarla birlikte kirli suyu olan yat limanları, yasadışı olmalarının yanı sıra hoş olmayan görüntülere de neden olmaktadır.
- Liman yöneticileri, ilgili kurum ve kuruluşların önerilerine bağlı kalarak kendi limanları için ‘temiz su’ kurallarını oluşturmalıdırlar. Bu kurallar;
  — Yat limanının itibarının artmasını,

  — Yat Limanı işletmecileri -yatçıların ilişkilerinin gelişmesini,

  — Yerel yetkililerin güvenlerinin sağlanmasını,

  — Çevresel kirlenmenin vereceği zararların önlenmesini ,

  — İlgili sağlık ve güvenlik şartlarına uyulmuş olunmasını sağlayacaktır.

- Liman içinde su sirkülasyonunun sağlanması gereklidir.
- Gerekli önlemlerin alınabilmesi ve liman içinde sirkülasyon durumunun belirlenmesi için liman içinde akıntı ve su kalitesi ölçümleri yapılmalıdır.
- Her liman yönetimi, kendi çevre ve atık yönetim planını oluşturmalı ve bu plan dâhilinde görev alacak personeli yetiştirmelidir.
- Liman yönetimi;
  — Mavi bayrak şartlarını sağlamalı,

  — Önlemenin temizlemekten daha iyi olduğunu hatırlamalı,

  — Düzenli temizlik etkinlikleri düzenlemeli,

  — Kullanıcıları bilgilendirmelidir.

Süper Yatlar için Ek Tasarım Ölçütleri

Bu tekneler diğer teknelerden her açıdan büyük olup tasarım ölçütlerinde özel olarak düşünülmelidir. Göz önüne alınması gereken ana ölçütler şunlardır;

- İskele üst kotları en az 70 cm tercihen 75 santimetreye çıkartılmalıdır.
- İç Seyir kanalının genişliği 1.75L'ye çıkartılmalıdır.
- 63, 125 veya 600 amperlik trifaze prizlerle güç aktarılmalıdır.
- En az 70 milimetrelik pompa ağzı olan uygun yakıt ikmal deposu bulunmalıdır.
- Çiftli bağlama yeri genişlikleri; usturmaçalar da dâhil olmak üzere (2xB+3) metre olmalıdır.

Seyir Yardımı

- Liman içinde tüm yönlendirme işaretleri; yeterli boyutlarda tasarlanmalı ve liman yetkilileri tarafından onaylanmalıdırlar.
- Tüm seyir ışık ve işaretleri; yaklaşan yabancılar için net bir şekilde seçilebilir olmalıdır. Bu işaretler;

  — Varış mesafesinin,

  — Giriş ağzının,

  — Yüksek su seviyelerinde görülemeyen çukur ve kayalıkların,

  — Diğer araçlar ve sabit yapıların fark edilmeleri için gereklidir.
- Yönlendirme gereçleri düzenli olarak bakıma alınmalı, sürekli çalışmaları sağlanmalıdır.
- Derinlikleri gösteren işaretlerdeki karakter büyüklükleri 25 santimetreden az olmamalı ve net görülebilmelidir. Karakterler metrik düzende olmalıdır.

6- Park Alanı

Yat limanlarında, müşteriler, personel ve ziyaretçiler için araç parkları bulunmalıdır. Yat limanındaki araba parkının boyutları, limanda kalan tekne sayısına bağlı olarak planlanmalıdır.

- Park yeri alanı çıpa sahasına bağlı olarak belirlenecektir ancak tüm teknelerin 40 metreden uzun olması durumunda bu oran 1.5'a yükseltilmelidir.
- Her personel için 1 adet ve liman yönetimindeki her gezi teknesi için 3 adet araç park yeri tasarlanmalıdır.
- Park yerleri 5 x 2.5 m^2 'den az olmamalıdır.
- Engelliler için ayrılmış park yerleri olmalıdır.
- Tesis girişlerinde şifreli ya da kartlı sistemler kullanılmalıdır.
- Alışveriş için kullanılacak arabaları; 20 bağlama yeri başına 1 adet olacak şekilde tasarlanmalıdır. Bu arabalar liman içindeki tüm yüzeylerde hareket edebilecek şekilde seçilmelidir. Jetonlu geri getirme sistemi karışıklığı önlemeye fayda sağlayacaktır.

7- Çekek Yeri

Teknelerin karaya alınabilmesi çekek hizmetlerinin verilmesi gereklidir. Çekek yeri rıhtım dış hattından içeri giren bir dikdörtgen havuz şeklinde oluşturulabilir. Çekek yerinin genişliği 6.0 m ile 8.5 m. arasında değişmektedir. Uzunluğu ise en büyük teknenin uzunluğunun %75'kadar alınabilir. Modern limanlarda genellikle travel lift (vinç) kullanılır. Modern limanlarda travel lift (vinç) kullanılmaktadır. Çekek yerinin ölçütlendirilmesinde travel liftin her iki yöndeki aks açıklıkları, boyları ve kaldırma kapasiteleri gözetilmelidir.

Travel lift imkânlarının kısıtlı olduğu durumlarda, su derinliklerinin de uygun olması durumunda eğimli kızak rampaları düzenlenerek, teknelerin karaya alınır. Çekek hizmetleri için kızak sistemleri de tercih edilmesi durumunda, genel olarak kızak tabanı genel olarak beton plaklarla kaplanır ve taban eğimi 1:7~1:12 arasında alınabilir. Kızak içine lastik tekerli treyler girmesi mümkün olabildiği gibi bazı hallerde ray döşenerek özel imal edilmiş çekek arabalarının kullanılması da söz konusudur. Kızak bulunan çekek alanlarında, rampa gerisinde manevra ve halat-ırgat sistemi için yeterli alan bırakılmalıdır.

8- Hizmet Yapıları

Tuvalet ve Banyolar

Bu tesisler kolay ulaşılabilir olmalı ve en uzak yanaşma yeri dahil 300 m.'den daha uzakta olmamalıdır (**Tablo EK.2.3**).

Tablo EK.2.3: Yat Limanı Sıhhi Tesis Sayıları

Tesis	Bay	Bayan
Tuvalet	50 bağlama başına 1 adet	50 bağlama başına 1 adet
Pisuar	75 bağlama başına 1 adet	-
Lavabo	50 bağlama başına 1 adet	75 bağlama başına 1 adet
Duş	75 bağlama başına 1 adet	75 bağlama başına 1 adet
Küvet	Her blokta 1 adet	Her blokta 1 adet

- Tuvaletlerden engelli kimselerinde faydalanması sağlanmalıdır.
- Tüm tesislerde sabun, el kurutucu, havlu, sıcak su, tuvalet kâğıdı ve fırçası bulunmalıdır.
- Tüm tesisler 110 lüksten az olmamak kaydıyla yeterli ışıklandırılmış ve düzenli kontrol gören havalandırma sistemi ile havalandırılmakta olmalıdır.
- Düzenli ve dikkatli kullanımı teşvik edecek olan; çok yüksek standartlarda temizlik koşulları sağlanmalıdır.
- Uygun olması durumunda personel için tesislerin müşterilerinkilerden ayrılması gerekmektedir.
- Tesis girişlerinde şifreli ya da kartlı sistemler kullanılmalıdır.
- Tesis içlerinde kirletici maddeler ve bunların uzaklaştırılması hakkında bilgilendirici uyarı ve işaretler bulunmalıdır.
- Tesislerde yıkama ve kurutma makineleri bulunmalıdır (**Tablo EK.2.4**)

Tablo EK.2.4: Çamaşır Yıkama Tesisi Sayıları

Çamaşır Makinesi	300 bağlama başına 1 adet
Kurutma Makinesi	300 bağlama başına 1 adet

Atölyeler: Liman içinde bakım onarım, tamir işlerinin yürütülmesi için gerekli atölyeler gerektiği takdirde yapılmalıdır. Çekek alanının büyüklüğüne ve verilecek hizmet çeşidine göre atölye sayısı ve boyutları belirlenmelidir.

Yatçı Depoları: Yatçıların özel eşyalarının geçici saklamak üzere kullanacakları depolar küçük odalar şeklinde planlanmaktadır. Limanın tekne kapasitesine bağlı olarak sayısı belirlenmelidir.

İdari Bina: İdari bina, liman yönetimi ile ilgili tüm birimleri içerdiği gibi, resmi kurumların ofislerini de kapsamalıdır. Bu yapı içinde teknecilerin bilgi alacakları, resepsiyon, meteoroloji, danışma gibi bölümler ayrılmalı, ilk yardım ve sağlık odası, fax-telefon-internet ofisleri de düşünülmelidir.

Diğer: Yat limanı içinde teknecilere hizmet vermek üzere, banka-döviz büroları, marketler, tekne malzemeleri satış alanları ve yat kulübü şeklinde düzenlenmiş sosyal alanlar planlanabilir.

İçme Suyu: Teknelerin içme suyu genellikle iskele ve rıhtım boyunca yerleştirilmiş servis kutularından sağlanmaktadır. Servis kutularının yerleşimi hizmet verilecek tekne sayısına göre belirlenmeli uygun basınç ve miktarda su verebilecek su deposu ve içmesuyu hattı tasarlanmalıdır.

Yangın suyu hattı içme suyu hattından ayrık olarak planlanmalıdır. Liman içinde ortalama olarak 30~50 metre aralıklarla yangın hidrantları bulunmalıdır.

Güç Kaynağı: Teknelerin güç ihtiyaçları tekne tipine bağlı olarak değişmektedir. Liman içindeki tekne yerleşimine göre servis kutularının dağılımı yapılmalı ve tekne ihtiyacına uygun güçte elektrik temin edilmelidir. Her bir tekne 6 m'lik bir kablo ile servis kutularına ulaşabilmelidir.

Akaryakıt: Teknelere akaryakıt satışının öngörüldüğü limanlarda, akaryakıt pompaları ve tanklarının emniyet nedeniyle genel olarak limanın dışına veya girişine yakın bir yere yerleştirilmesi önerilmektedir. Bu amaçla tekne ve yaya trafiğinden az etkilenen bir alanda akaryakıt iskelesi ve rıhtımı oluşturulabilir.

Atık su: Yat limanlarında atıklar genel olarak mobil sistemlerle toplanmaktadır. Atık suların toplanması Çevre ve Orman Bakanlığı'nın Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği'ne uygun olarak yapılmalı ve yürürlükteki yönetmeliklere uyum sağlamalıdır. Limanın bulunduğu bölgede kentsel alan atık su şebekesinin bulunduğu durumlarda bu şebekeden yararlanmak mümkün olabilir. Şebeke bulunmayan bölgelerde toplanan atık suyun liman sahası içinde arıtılması gerekli altyapı tasarlanmalıdır.

Sintine suyu: Limanlarda sintine suyu alımı hizmeti verilmelidir. Atıkların Kontrolü Yönetmeliği'ne uygun olarak gerekli tesisler liman sahası içinde planlanmalıdır.

Katı Atıklar

Geri dönüşümlü, zehirsiz ve zehirli katı atıkların ayrı ayrı toplanabileceği, özel tasarlanmış çöp kutularının rıhtımlar boyunca ve gerekli yerlere yerleştirilmeli ve düzenli olarak toplanması sağlanmalıdır.

Diğer:

Yat limanında kullanıcıları koruyacak sağlık ve güvenlik önlemlerini almalıdırlar.

Yangın kontrolü ve önlenmesine yönelik tedbirler alınmalıdır. Gerekli tüm uyarıcı işaretler yerleştirilmelidir.

EK 3: Yat ve Gezinti Tekneleri Sınıflandırmaları

Yat ve gezinti tekneleri istatistiklerinde çok çeşitli sınıflandırmalar mevcuttur. Tekne büyüklüğü inşa malzemesi, sevk sistemi sınıflandırmalara temel teşkil etmektedir. İnşa malzemesine göre sınıflandırma:

a) Çelik tekneler,

b) Alüminum tekneler,

c) Ahşap tekneler,

d) Kompozit malzemeli tekneler,

e) Beton tekneler,

f) Plastik tekneler,

g) Diğer malzemeler

şeklinde yapılabilir. Yat ve gezinti teknelerinin özelliği her bir malzeme çeşidinin değişik amaçlı ve büyüklükteki teknelerde tercih edilmesidir.

Sevk sistemine göre ve yerleştirmeye göre sınıflandırmada en çok rastlanan yat ve gezinti tekneleri sınıflandırma kategorileri:

a) Yelkenli tekneler: Yelkenli tekneler yardımcı mtorlarının olup/ olmamasına ve tekne boyuna göre sınıflara ayrılmaktadır. Sınıflandırmada genelde kullanılan büyüklükler:

    1. 2.5-7.5 m arası tekneler
    2. 7.5-12 m arası tekneler
    3. 12-24 m arası tekneler
    4. 24 metreden büyük tekneler

b) Dıştan takmalı motorlara sahip gezinti tekneleri: Dıştan takma motorlu tekneler motoru ve pervanasi bir bütün olarak takılıp çıkarılabilen teknelerdir. Çeşitli sınıflandırmalar bulunmasına rağmen en çok kullanılan sınıflandırmalar tekne boyutuna göre yapılmaktadır.

    1. 2.5-7.5 m arası tekneler
    2. 7.5-12 m arası tekneler
    3. 12-24 m arası tekneler
    4. 24 metreden büyük tekneler

c) İçten takma motorlara sahip tekneler: Motorları ve dişli sistemleri tekne içine monte edilmiş pervanelerine ait şaft sistemi ile güç aktaran teknelerdir. Rastlanılan sınıflandırma:

1. 2.5-7.5 m arası tekneler
2. 7.5-12 m arası tekneler
3. 12-24 m arası tekneler
4. 24 metreden büyük tekneler

d) Kıçtan takma motorlara sahip tekneler: Genelde içten takmalı motorlarla beraber değerlendirilen, motoru içten takma olup dişli sistemi pervane ile beraber hareket edebilen sevk sistemine sahip teknelerdir.

e) Kanolar ve kürekle sevkli tekneler: Kendi sevk sistemleri olmayan, kürekle sevk edilen teknelerdir.

f) Şişirilebilir tekneler: Hava ile şişirildiğinde yüzebilirlik sağlayan genelde kauçuk esaslı tekne tipi olup, şişirilebilen tekneler 6 gruba ayrılabilir:

1. Spor: Günlük deniz kenarında kullanılan can kurtarma veya profesyonel kullanıma açık olmayan şişirilebilir tekneler
2. Yumuşak dipli: Yat erişim botu veya balıkçılık amacıyla kullanılan esnek dip yapısına sahip şişirilebilir tekneler
3. Takılabilen rijit dipli: yumuşak dipli şişirilebilir teknelerle benzer amaçlı ancak dip yapısının rijitliğini sağlamak için ahşap veya aliminyum takılanilen dip yapılı tekneler
4. Set dipli: V kesitli dibe sahip olan genelde kompozit dip yapısı olan yan bordaları şişirilebilen tekne
5. Spor Tünel: Katamaran veya tünel bot şeklinde tasarlanmış su sporları için kullanılan şişirilebilir tekne
6. Can Salı: Can kurtarma amaçlı gemi kullanımındaki sallar

g) Jet skiler: Genelde kişisel amaçlı su jeti ile tahrikli su araçları

h) Süper yatlar: 24-42 metre arası boya sahip yatlar

i) Mega yatlar: 42 metreden uzun boya sahip tekneler mega yat olarak sınıflandırılır. Süper ve Mega yat arasında net bir ayrım olmamakta ve her iki tip aynı adla anılabilmektedir.

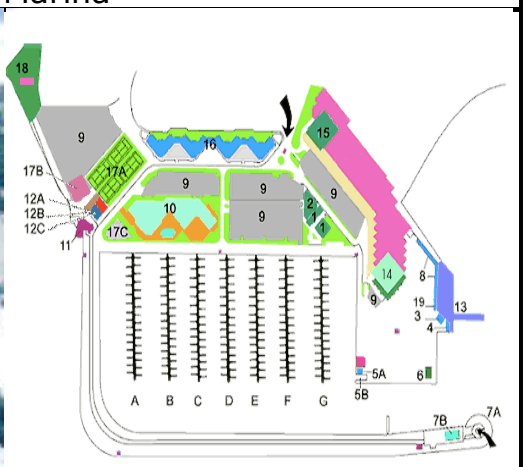
EK 4: Kamu ve Özel Sektör Tarafından İşletilen ve Henüz İşletmeye Alınmamış Turizm Kıyı Yapıları

A. İşletmedeki Turizm Kıyı Yapıları:

ATABAY MARINA			
			
Yat Limanı Özellikleri			
	Koordinatlar	40° 58' 22" N / 028° 52' 55" E	
Yat Limanı Altyapı Özellikleri	Yat Limanı Kapasitesi (Adet)		
	Deniz	0	
	Kara	100	
	Çekek Yeri	var	
	Akaryakıt İstasyonu		
	Otopark kapasitesi		
	Travel Lift Kapasitesi	2 tane 100 tonluk	
	Haberleşme Hizmetleri (Telefon, Telsiz, PTT, Fax, Internet, Telex…)	var	
	Elektrik, Su ve Telefon Hizmeti		
	Güç Kaynağı	var	
	Yangın Söndürme	var	
	Sintine suyu alma		
	Atık su Arıtma Tesisi	yok	
	Teknik Servis (Bakım Onarım)	var	
	Helikopter Pisti	yok	
Yat Limanı Üst Yapı Özellik	Emniyet Hizmeti	var	
	Sağlık Hizmeti	yok	
	Meteroloji Hizmeti	var	
	Duş	yok	
	Çamaşırhane	yok	
	Yat Klübü	yok	
	Sosyal Tesisler	Restoran, cafe, otel	
	Bankacılık Hizmeti	yok	
	Sigorta, Broker, Charter, Rent a Car	yok	
	Emanet Hizmeti	yok	

Ataköy Marina





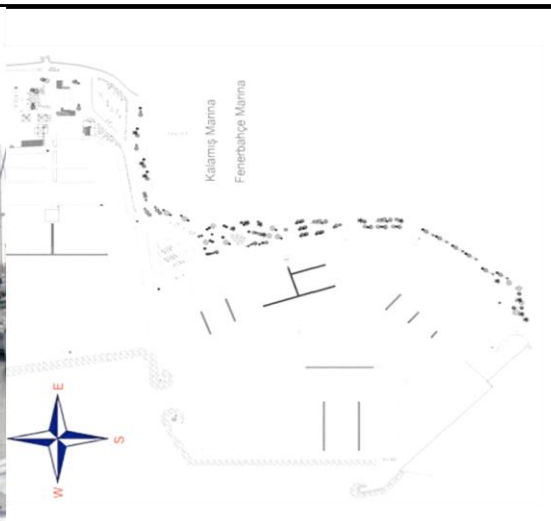
Yat Limanı Ozellikleri

	Koordinatlar	40° 58' 22" N / 28° 52' 55" E	
Yat Limanı Altyapı Özellikleri	Yat Limanı Kapasitesi (Adet)		
	Deniz	700	
	Kara	100	
	Yat Limanı Alanı (m^2)		
	Deniz	84,000	
	Kara	50,000	
		Minimum	Maksimum
	Yat Limanı Derinliği (m)	3	6
	Çekek Yeri	var	
	Akaryakıt İstasyonu	var	
	Otopark kapasitesi	var	
	Travel Lift Kapasitesi	70 ton	
	Haberleşme Hizmetleri (Telefon, Telsiz, PTT, Fax, Internet, Telex…)	var	
	Elektrik, Su ve Telefon Hizmeti	var	
	Güç Kaynağı	var	
	Yangın Söndürme	va	
	Sintine suyu alma	var	
	Atık su Arıtma Tesisi	var	
	Katı Atık Tesisi	yok	
	Teknik Servis (Bakım Onarım)	var	
	Helikopter Pisti	var	
Yat Limanı Üstyapı Özellikleri	Emniyet Hizmeti	var	
	Sağlık Hizmeti	ilkyardım ve doktor	
	Ulaşım Olanakları		
	Hava		
	Yol		
	Meteroloji Hizmeti	var	
	Duş	var	
	Çamaşırhane	var	
	Yat Klübü	var	
	Market	var	
	Sosyal tesis Tipleri Restaurant, Tenis Kortu, Yüzme Havuzu, Alışveriş Merkezi, Tiyatro. Binicilik, Çocuk Parkı, Kreş gibi..	tenis kortu, basket sahası, café, restaurant, cocuk parkı, fitness, yüzme kortu	
	Bankacılık Hizmeti		
	Sigorta, Broker, Charter, Rent a Car	Taksi,araba kiralama, broker	
	Emanet Hizmeti	yok	

Setur Kalamış & Fenerbahçe Marinaları

SETUR





Yat Limanı Ozellikleri

	Koordinatlar	40° 58' 42" N 29° 02' 12" E	
Yat Limanı Altyapı Özellikleri	Yat Limanı Kapasitesi (Adet)		
	Deniz	1,010	
	Kara	220	
		Minimum	Maksimum
	Yat Limanı Derinliği (m)		6.5
	Çekek Yeri	Var	
	Akaryakıt İstasyonu	Var	
	Otopark kapasitesi	375 araç kapasiteli açık otopark	
	Travel Lift Kapasitesi	60 ton	
	Haberleşme Hizmetleri (Telefon, Telsiz, PTT, Fax, Internet, Telex...)	var	
	Elektrik, Su ve Telefon Hizmeti	var	
	Güç Kaynağı	var	
	Yangın Söndürme	var	
	Sintine Suyu Alma	var	
	Teknik Servis (Bakım Onarım)	var	
	Helikopter Pisti	var	
Yat Limanı Üstyapı Özellikleri	Emniyet Hizmeti	24 saat guvenlik	
	Sağlık Hizmeti	2 km uzaklıkta özel hastane	
	Ulaşım Olanakları		
	Hava	İstanbul Atatürk Havalimanı 34 km, Sabiha Gökçen Havalimanı 21 km	
	Yol	Şehir içi marina	
	Meteroloji Hizmeti	var	
	Duş	var	
	Çamaşırhane	var	
	Yat Klübü		
	Market	var	
	Sosyal Tesisler	Bar,restaurant	
	Bankacılık Hizmeti	ATM	
	Sigorta, Broker, Charter, Rent a Car	Rent a Car	
	Emanet Hizmeti		

Kumburgaz Güzelce Yat Limanı



Yat Limanı Özellikleri

	Koordinatlar	40° 59' 56" N / 28° 30' 37" E	
Yat Limanı Altyapı Özellikleri	Yat Limanı Kapasitesi (Adet)		
	Deniz	250	
	Kara	100	
		Minimum	Maksimum
	Yat Limanı Derinliği (m)		
	Çekek Yeri	yok	
	Akaryakıt İstasyonu	yok	
	Travel Lift Kapasitesi	yok	
	Haberleşme Hizmetleri (Telefon, Telsiz, PTT, Fax, Internet, Telex…)	var	
	Elektrik, Su ve Telefon Hizmeti	var	
	Sintine suyu alma	yok	
	Teknik Servis (Bakım Onarım)	yok	
	Helikopter Pisti	yok	
Yat Limanı Üstyapı Özellikleri	Emniyet Hizmeti	var	
	Sağlık Hizmeti	yok	
	Meteroloji Hizmeti	var	
	Duş	var	
	Çamaşırhane	var	
	Yat Klübü	yok	
	Sosyal Tesisler	Restoran, cafe, yüzme havuzu	
	Bankacılık Hizmeti	yok	
	Sigorta, Broker, Charter, Rent a Car	yok	
	Emanet Hizmeti	yok	

ÇANAKKALE MARİNA

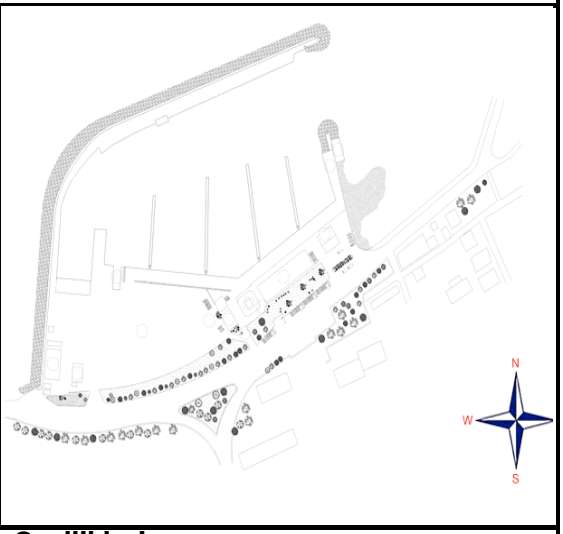


Yat Limanı Ozellikleri

	Koordinatlar	40° 51' 01" N / 29° 16' 07" E	
Yat Limanı Altyapı Özellikleri	Yat Limanı Kapasitesi (Adet)		
	Deniz	65	
	Kara	0	
		Minimum	Maksimum
	Yat Limanı Derinliği (m)	4	5
	Çekek Yeri	yok	
	Akaryakıt İstasyonu	yok	
	Travel Lift Kapasitesi	yok	
	Haberleşme Hizmetleri (Telefon, Telsiz, PTT, Fax, Internet, Telex…)	var	
	Elektrik, Su ve Telefon Hizmeti	var	
	Sintine suyu alma	var	
	Katı Atık Alım Tesisi	yok	
	Teknik Servis (Bakım Onarım)	yok	
	Helikopter Pisti	yok	
Yat Limanı Üstyapı Özellikleri	Emniyet Hizmeti	var	
	Sağlık Hizmeti	yok	
	Meteroloji Hizmeti	var	
	Duş		
	Çamaşırhane		
	Yat Klübü	yok	
	Market	yok	
	Sosyal Tesisler	Restoran	
	Bankacılık Hizmeti	yok	
	Sigorta, Broker, Charter, Rent a Car	yok	
	Emanet Hizmeti	yok	

Setur AYVALIK Marina





Yat Limanı Ozellikleri

	Koordinatlar	39° 19' 00'' N 26° 41' 00'' E	
Yat Limanı Altyapı Özellikleri	Yat Limanı Kapasitesi (Adet)		
	Deniz	200	
	Kara	150	
	Yat Limanı Alanı (m^2)		
	Deniz	34,760	
	Kara	11,925	
		Minimum	Maksimum
	Yat Limanı Derinliği (m)	2.1	3.85
	Çekek Yeri	Var	
	Akaryakıt İstasyonu	Var	
	Otopark kapasitesi	Açık otopark	
	Travel Lift Kapasitesi	80 ton	
	Haberleşme Hizmetleri (Telefon, Telsiz, PTT, Fax, Internet, Telex…)	var	
	Elektrik, Su ve Telefon Hizmeti	var	
	Güç Kaynağı	var	
	Yangın Söndürme	var	
	Sintine Suyu Alma	var	
	Atık su Arıtma Tesisi	yok	
	Katı Atık Tesisi	yok	
	Teknik Servis (Bakım Onarım)	var	
	Helikopter Pisti	var	
Yat Limanı Üstyapı Özellikleri	Gümrük		
	Emniyet Hizmeti	24 saat özel güvenlik ve alarm sistemi	
	Sağlık Hizmeti	doktor	
	Ulaşım Olanakları		
	Hava	İzmir (Uluslararası) 150 km / Edremit (yerel) 38 km	
	Yol	Ayvalık Otogarı marinaya 2 km uzaklıktadır	
	Meteroloji Hizmeti	var	
	Duş	var	
	Çamaşırhane	var	
	Yat Klübü	yok	
	Market	var	
	Sosyal Tesisler	Bar, restaurant, koşu ve yürüyüş parkuru	
	Bankacılık Hizmeti	marina icinde ATM	
	Sigorta, Broker, Charter, Rent a Car	Rent a Car	
	Emanet Hizmeti	yok	

ESKİFOÇA YAT YANAŞMA YERİ



Yat Limanı Ozellikleri

Koordinatlar		38° 40' 05" N / 26° 44' 49" E
Yat Limanı Altyapı Özellikleri	Yat Limanı Kapasitesi (Adet)	
	Deniz	75
	Kara	0
	Çekek Yeri	yok
	Akaryakıt İstasyonu	yok
	Travel Lift Kapasitesi	yok
	Haberleşme Hizmetleri (Telefon, Telsiz, PTT, Fax, Internet, Telex…)	var
	Elektrik, Su ve Telefon Hizmeti	var
	Sintine suyu alma	var
	Katı Atık Alım Tesisi	yok
	Teknik Servis (Bakım Onarım)	yok
	Helikopter Pisti	yok
Yat Limanı Üstyapı Özellikleri	Emniyet Hizmeti	yok
	Sağlık Hizmeti	yok
	Ulaşım Olanakları	
	Yol	Şehir içi marina
	Meteroloji Hizmeti	var
	Duş	yok
	Çamaşırhane	yok
	Yat Klübü	yok
	Market	yok
	Sosyal Tesisler	Restoran, bar, cafe
	Bankacılık Hizmeti	yok
	Sigorta, Broker, Charter, Rent a Car	yok
	Emanet Hizmeti	yok

DALYANKÖY YAT YANAŞMA YERİ



Yat Limanı Ozellikleri

	Koordinatlar	38° 21' 55" N / 29° 19' 10" E	
Yat Limanı Altyapı Özellikleri	Yat Limanı Kapasitesi (Adet)		
	Deniz	100	
	Kara	0	
		Minimum	Maksimum
	Yat Limanı Derinliği (m)		4
	Çekek Yeri	yok	
	Akaryakıt İstasyonu	yok	
	Travel Lift Kapasitesi	yok	
	Haberleşme Hizmetleri (Telefon, Telsiz, PTT, Fax, Internet, Telex…)	var	
	Elektrik, Su ve Telefon Hizmeti	var	
	Sintine suyu alma	var	
	Katı Atık Alım Tesisi	yok	
	Teknik Servis (Bakım Onarım)	yok	
	Helikopter Pisti	yok	
Yat Limanı Üstyapı Özellikleri	Emniyet Hizmeti	yok	
	Sağlık Hizmeti	yok	
	Ulaşım Olanakları		
	Yol	Şehir içi marina	
	Meteroloji Hizmeti	var	
	Duş	yok	
	Çamaşırhane	yok	
	Yat Klübü	yok	
	Market	var	
	Sosyal Tesisler	Restoran, bar, cafe	
	Bankacılık Hizmeti	yok	
	Sigorta, Broker, Charter, Rent a Car	Araba kiralama	
	Emanet Hizmeti	yok	

ALAÇATI MARİNA

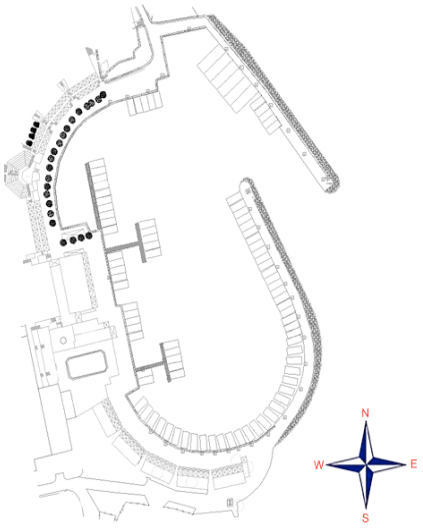


Yat Limanı Ozellikleri

	Koordinatlar	38° 15' 12" N 26° 23' 07" E	
Yat Limanı Alt Yapı Özellikleri	Yat Limanı Kapasitesi (Adet)		
	Deniz	250	
	Kara	70	
		Minimum	Maksimum
	Yat Limanı Derinliği (m)	2.5	5
	Çekek Yeri	var	
	Akaryakıt İstasyonu	var	
	Otopark kapasitesi	var	
	Travel Lift Kapasitesi	100 tonluk	
	Haberleşme Hizmetleri (Telefon, Telsiz, PTT, Fax, Internet, Telex…)	var	
	Elektrik, Su ve Telefon Hizmeti	var	
	Yangın Söndürme	var	
	Sintine suyu alma	var	
	Katı Atık Tesisi	var	
	Teknik Servis (Bakım Onarım)	var	
	Helikopter Pisti	var	
Yat Limanı Üstyapı Özellikleri	Emniyet Hizmeti	var	
	Sağlık Hizmeti	var	
	Meteroloji Hizmeti	var	
	Duş	var	
	Çamaşırhane	var	
	Yat Klübü	var	
	Market	var	
	Sosyal Tesisler	Restaurant, Bar	
	Bankacılık Hizmeti	yok	
	Sigorta, Broker, Charter, Rent a Car	yok	
	Emanet Hizmeti	yok	

Setur Altınyunus Marina





Yat Limanı Özellikleri

	Koordinatlar	38º 19' 30" N / 26º 20' 48º E	
Yat Limanı Altyapı Özellikleri	Yat Limanı Kapasitesi (Adet)		
	Deniz	180	
	Kara	60	
	Yat Limanı Alanı (m^2)		
	Deniz	26,900	
	Kara	5,000	
		Minimum	Maksimum
	Yat Limanı Derinliği (m)		4
	Çekek Yeri	Var	
	Akaryakıt İstasyonu	Var	
	Otopark kapasitesi	60 araç kapasiteli açık otopark	
	Travel Lift Kapasitesi	yok	
	Haberleşme Hizmetleri (Telefon, Telsiz, PTT, Fax, Internet, Telex…)	var	
	Elektrik, Su ve Telefon Hizmeti	var	
	Güç Kaynağı	var	
	Yangın Söndürme	var	
	Sintine suyu alma	var	
	Teknik Servis (Bakım Onarım)	var	
	Helikopter Pisti	var	
Yat Limanı Üstyapı Özellikleri	Emniyet Hizmeti	24 saat özel güvenlik ve alarm sistemi	
	Sağlık Hizmeti	marina revirinde hemşire ve anlaşmalı doktor	
	Ulaşım Olanakları		
	Hava	İzmir Adnan Menderes Havalimanı 95 km	
	Yol	Çeşme Otogarı 4 km - Ilıca otogarı 2 km	
	Meteroloji Hizmeti	var	
	Duş	var	
	Çamaşırhane	var	
	Yat Klübü	yok	
	Market	var	
	Sosyal Tesisler	Bar,restaurant, tenis kortu, yüzme havuzu,	
	Bankacılık Hizmeti	yok	
	Sigorta, Broker, Charter, Rent a Car	Rent a Car	
	Emanet Hizmeti	yok	

LEVENT IZMIR MARINA



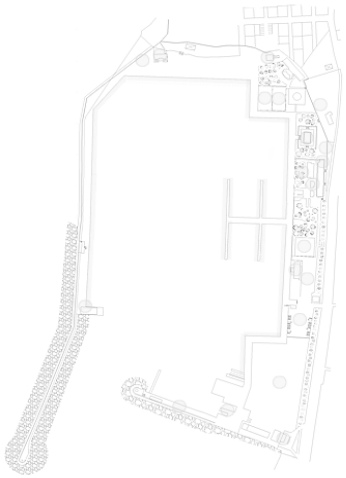


Yat Limanı Ozellikleri

	Koordinatlar	39° 24' 25" N / 27° 04' 07" E	
Yat Limanı Alt Yapı Özellikleri	Yat Limanı Kapasitesi (Adet)		
	Deniz	70	
	Kara	60	
	Yat Limanı Derinliği (m)	Minimum	Maksimum
	Çekek Yeri	var	
	Akaryakıt İstasyonu	var	
	Otopark kapasitesi	var	
	Travel Lift Kapasitesi	var	
	Haberleşme Hizmetleri (Telefon, Telsiz, PTT, Fax, Internet, Telex…)	var	
	Elektrik, Su ve Telefon Hizmeti	var	
	Güç Kaynağı	var	
	Yangın Söndürme	var	
	Sintine suyu alma	var	
	Atık su Arıtma Tesisi	yok	
	Katı Atık Tesisi	yok	
	Teknik Servis (Bakım Onarım)	yok	
	Helikopter Pisti	yok	
Yat Limanı Üstyapı Özellikleri	Emniyet Hizmeti	var	
	Sağlık Hizmeti	yok	
	Ulaşım Olanakları		
	Hava	Adnan Menderes Havalimanına 15 km	
	Yol	Şehir içi marina	
	Meteroloji Hizmeti	var	
	Duş	var	
	Çamaşırhane	var	
	Yat Klübü	yok	
	Market	var	
	Sosyal Tesisler	Restaurant, Bar	
	Bankacılık Hizmeti	yok	
	Sigorta, Broker, Charter, Rent a Car	yok	
	Emanet Hizmeti	yok	

Setur Kuşadası Marina





Yat Limanı Özellikleri			
	Koordinatlar	37° 52' 00" N / 27° 15' 30° E	
Yat Limanı Altyapı Özellikleri	Yat Limanı Kapasitesi (Adet)		
	Deniz	350	
	Kara	175	
	Yat Limanı Alanı (m^2)		
	Deniz	130,000	
	Kara	78,041	
		Minimum	Maksimum
	Yat Limanı Derinliği (m)	2.20	5
		Var	Yok
	Çekek Yeri	Var	
	Akaryakıt İstasyonu	Var	
	Otopark kapasitesi	60 arac kapasiteli açık otopark	
	Travel Lift Kapasitesi	80 ton	
	Haberleşme Hizmetleri (Telefon, Telsiz, PTT, Fax, Internet, Telex…)	var	
	Elektrik, Su ve Telefon Hizmeti	var	
	Güç Kaynağı	var	
	Yangın Söndürme	var	
	Sintine Toplama Imkanı	var	
	Teknik Servis (Bakım Onarım)	var	
	Helikopter Pisti	var	
Yat Limanı Üst Yapı Özellikleri	Gümrük		
	Emniyet Hizmeti	24 saat özel güvenlik ve alarm sistemi	
	Sağlık Hizmeti	marina revirinde hemşire ve anlaşmalı doktor	
	Ulaşım Olanakları		
	Hava	İzmir (Uluslararası) 90 km / Selçuk Havalimanı(ye	
	Yol	Kuşadası Otogarı 500 m uzaklıktadır	
	Meteroloji Hizmeti	var	
	Duş	var	
	Çamaşırhane	var	
	Yat Klübü	var	
	Market	var	
	Sosyal Tesisler	Bar,restaurant	
	Bankacılık Hizmeti	Banka, ATM	
	Sigorta, Broker, Charter, Rent a Car	Rent a Car	
	Emanet Hizmeti	Var	

D-MARİN DİDİM MARINA



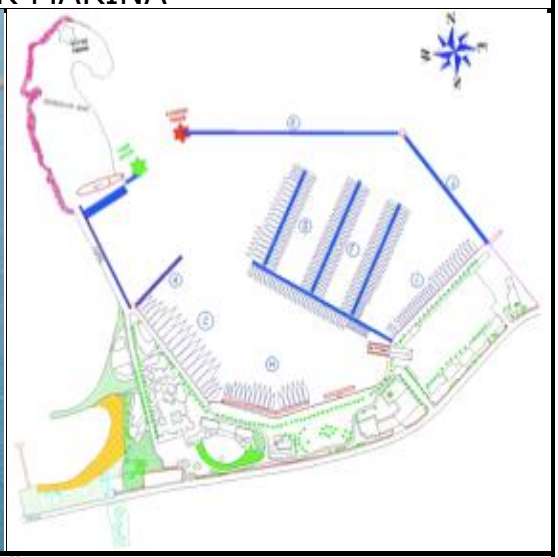


Yat Limanı Özellikleri

	Koordinatlar	37° 02' 00" N 27° 25' 50" E	
Yat Limanı Altyapı Özellikleri	Yat Limanı Kapasitesi (Adet)		
	Deniz	580	
	Kara	600	
	Yat Limanı Alanı (m^2)		
	Deniz	212,700	
	Kara	500,021	
	Bağlama Yeri Uzunluğu (m)		
		Minimum	Maksimum
	Yat Limanı Derinliği (m)	2.5	5.5
		Var	Yok
	Çekek Yeri	var	
	Akaryakıt İstasyonu	var	
	Otopark	var	
	Travel Lift Kapasitesi	75 ve 400 ton	
	Haberleşme Hizmetleri (Telefon, Telsiz, PTT, Fax, Internet, Telex…)	var	
	Elektrik, Su ve Telefon Hizmeti	var	
	Güç Kaynağı	var	
	Yangın Söndürme	var	
	Sintine suyu alma	var	
	Teknik Servis (Bakım Onarım)	var	
	Helikopter Pisti	yok	
Yat Limanı Üstyapı Özellikleri	Gümrük	var	
	Emniyet Hizmeti	var	
	Sağlık Hizmeti	var	
	Ulaşım Olanakları		
	Hava	Bodrum-Milas Havaalanına 90 km	
	Yol	İzmir Şehir Merkezine 170 km	
	Meteroloji Hizmeti	var	
	Duş	var	
	Çamaşırhane	var	
	Yat Klübü	var	
	Market	var	
	Sosyal Tesisler	Restaurant, Bar, fitness merkezi, sauna, tenis kortu, amfi-tiyatro	
	Bankacılık Hizmeti	Banka, ATM	
	Sigorta, Broker, Charter, Rent a Car	Broker, sigorta, charter, araç kiralama	
	Emanet Hizmeti	var	

YALIKAVAK MARINA





Yat Limanı Ozellikleri

	Koordinatlar	36° 51' 00"N 28° 16' 00"E	
Yat Limanı Alt Yapı Özellikleri	Yat Limanı Kapasitesi (Adet)		
	Deniz	336	
	Kara	100	
		Minimum	Maksimum
	Yat Limanı Derinliği (m)	2	10
	Çekek Yeri	Var	
	Akaryakıt İstasyonu	Var	
	Otopark kapasitesi	100 arac kapasiteli açık otopark	
	Travel Lift Kapasitesi	100 ton	
	Haberleşme Hizmetleri (Telefon, Telsiz, PTT, Fax, Internet, Telex…)	var	
	Elektrik, Su ve Telefon Hizmeti	var	
	Güç Kaynağı	var	
	Yangın Söndürme	var	
	Sintine suyu alma	var	
	Atık su Arıtma Tesisi	var	
	Katı Atık Tesisi	yok	
	Teknik Servis (Bakım Onarım)	var	
	Helikopter Pisti	yok	
Yat Limanı Üst Yapı Özellikleri	Gümrük	var	
	Emniyet Hizmeti	24 saat özel güvenlik ve alarm sistemi	
	Sağlık Hizmeti	Klinik	
	Ulaşım Olanakları		
	Hava	Bodrum International Airport : 50 km	
	Yol	Bodrum Şehir Merkezi : 17 km	
	Meteroloji Hizmeti	var	
	Duş	var	
	Çamaşırhane	var	
	Yat Klübü	var	
	Market	var	
	Sosyal Tesisler	Bar,restaurant, yüzme havuzu, Butik pansiyon, amfi tiyatro	
	Bankacılık Hizmeti	yok	
	Sigorta, Broker, Charter, Rent a Car	Rent a Car, charter	
	Emanet Hizmeti	yok	

D-MARİN TURGUTREİS MARİNA





Yat Limanı Özellikleri			
	Koordinatlar	36^{o} 59' 57'' N 27^{o} 15' 19'' E	
Yat Limanı Üst Yapı Özellikleri	Yat Limanı Kapasitesi (Adet)		
	Deniz	550	
	Kara	100	
	Yat Limanı Alanı (m^2)		
	Deniz	140,000 m^2	
	Kara	115,000 m^2	
	Bağlama Yeri Uzunluğu (m)	2,135 m	
		Minimum	Maksimum
	Yat Limanı Derinliği (m)	3	8
	Çekek Yeri	Var	
	Akaryakıt İstasyonu	Var	
	Otopark kapasitesi	118 araç kapasiteli otopark	
	Travel Lift Kapasitesi	100 ton	
	Haberleşme Hizmetleri (Telefon, Telsiz, PTT, Fax, Internet, Telex…)	Business Lounge (telefon, faks, bilgisayar,internet)	
	Elektrik, Su ve Telefon Hizmeti	Elektrik, Su ve Telefon Hizmeti var	
	Güç Kaynağı	Var	
	Yangın Söndürme	Yangın ihbar-ikaz ve söndürme sistemleri, yangın palamar botu	
	Atık su Arıtma Tesisi	Var	
	Katı Atık Tesisi	Var	
	Teknik Servis (Bakım Onarım)	Var	
	Helikopter Pisti	Var	
	Gümrük	Var	
	Emniyet Hizmeti	24 saat kameralı kontrol	
	Sağlık Hizmeti	İlkyardım, ambulans, doktor	
	Ulaşım Olanakları		
	Hava	Bodrum-Milas Uluslararası Havaalanı'na 1 saat	
	Yol	Bodrum'a 20km, Muğla'ya 150km, İzmir'e 300km	
	Meteroloji Hizmeti	Türkçe/İngilizce günlük hava raporu	
	Duş	özürlü duşuda mevcuttur	
	Çamaşırhane	var	
	Yat Klübü	var	
	Market	Süpermarket	
	Sosyal tesis Tipleri Restaurant, Tenis Kortu, Yüzme Havuzu, Alışveriş Merkezi, Tiyatro. Binicilik, Çocuk Parkı, Kreş gibi..	Alışveriş Merkezi, kafe-bar-restoran, fitness-sauna, yüzme havuzu, tenıs kortu, spor sahaları ve yat sahiplerine çalışma ofisi, park ve gezi alanları	
	Bankacılık Hizmeti	Banka, ATM, döviz bozma	
	Sigorta, Broker, Charter, Rent a Car	Yat broker ve sigorta hizmetleri, Charter ve seyahat acentaları, Rent a Car	
	Emanet Hizmeti	var	

BODRUM MILTA MARINA





Yat Limanı Özellikleri

	Koordinatlar	37° 02' 00" N 27° 25' 50" E	
Yat Limanı Alt Yapı Özellikleri	Yat Limanı Kapasitesi (Adet)		
	Deniz	425	
	Kara	50	
	Yat Limanı Alanı (m^2)		
	Deniz	21,163	
	Kara	5,200	
		Minimum	Maksimum
	Yat Limanı Derinliği (m)	4	10
	Çekek Yeri	var	
	Akaryakıt İstasyonu	var	
	Otopark kapasitesi	var	
	Travel Lift Kapasitesi	70 tonluk	
	Haberleşme Hizmetleri (Telefon, Telsiz, PTT, Fax, Internet, Telex…)	var	
	Elektrik, Su ve Telefon Hizmeti	var	
	Güç Kaynağı	var	
	Yangın Söndürme	var	
	Sintine suyu alma	var	
	Atık su Arıtma Tesisi	var	
	Katı Atık Tesisi	yok	
	Teknik Servis (Bakım Onarım)	var	
	Helikopter Pisti	yok	
Yat Limanı Üst Yapı Özellikleri	Emniyet Hizmeti	var	
	Sağlık Hizmeti	var	
	Ulaşım Olanakları		
	Hava	Milas Havaalanına 30 km	
	Yol	Şehir içi marina	
	Meteroloji Hizmeti	var	
	Duş	var	
	Çamaşırhane	var	
	Yat Klübü	var	
	Market	var	
	Sosyal Tesisler	Restaurant, Bar, fitness, masaj	
	Bankacılık Hizmeti	ATM	
	Sigorta, Broker, Charter, Rent a Car	Taksi, Araç kiralama	
	Emanet Hizmeti	var	

BODRUM BELEDİYE MARİNA



Yat Limanı Özellikleri

	Koordinatlar	37° 01' 45" N / 29° 26' 13" E	
Yat Limanı Altyapı Özellikleri	Yat Limanı Kapasitesi (Adet)		
	Deniz	300	
	Kara	0	
		Minimum	Maksimum
	Yat Limanı Derinliği (m)		4
	Çekek Yeri	yok	
	Akaryakıt İstasyonu	yok	
	Travel Lift Kapasitesi	yok	
	Haberleşme Hizmetleri (Telefon, Telsiz, PTT, Fax, Internet, Telex…)	var	
	Elektrik, Su ve Telefon Hizmeti	var	
	Sintine suyu alma	var	
	Katı Atık Alım Tesisi	yok	
	Teknik Servis (Bakım Onarım)	yok	
	Helikopter Pisti	yok	
Yat Limanı Üstyapı Özellikleri	Emniyet Hizmeti	yok	
	Sağlık Hizmeti	yok	
	Ulaşım Olanakları		
	Havaalanı	20 km	
	Yol	Şehiriçi marina	
	Meteroloji Hizmeti	var	
	Duş	yok	
	Çamaşırhane	yok	
	Yat Klübü	yok	
	Market	var	
	Sosyal Tesisler	Restoran, bar, cafe, plaj	
	Bankacılık Hizmeti	yok	
	Sigorta, Broker, Charter, Rent a Car	Araba kiralama	
	Emanet Hizmeti	yok	

ATAMİ JETTY



Yat Limanı Ozellikleri

	Koordinatlar	37° 07' 42" N / 27° 25' 12" E	
Yat Limanı Altyapı Özellikleri	Yat Limanı Kapasitesi (Adet)		
	Deniz	30	
	Kara	0	
		Minimum	Maksimum
	Yat Limanı Derinliği (m)		
	Çekek Yeri	yok	
	Akaryakıt İstasyonu	yok	
	Travel Lift Kapasitesi	yok	
	Haberleşme Hizmetleri (Telefon, Telsiz, PTT, Fax, Internet, Telex…)	var	
	Elektrik, Su ve Telefon Hizmeti	var	
	Sintine suyu alma	yok	
	Teknik Servis (Bakım Onarım)	yok	
	Helikopter Pisti	yok	
Yat Limanı Üstyapı Özellikleri	Emniyet Hizmeti	var	
	Sağlık Hizmeti	yok	
	Meteroloji Hizmeti	var	
	Duş	var	
	Çamaşırhane	yok	
	Yat Klübü	**yok**	
	Sosyal Tesisler	Restoran, cafe, yüzme havuzu	
	Bankacılık Hizmeti	yok	
	Sigorta, Broker, Charter, Rent a Car	yok	
	Emanet Hizmeti	yok	

YATLIFT



Yat Limanı Özellikleri

	Koordinatlar	37° 02' 00" N 27° 25' 50" E	
Yat Limanı Altyapı Özellikleri	Yat Limanı Kapasitesi (Adet)		
	Deniz	0	
	Kara	100	
		Minimum	Maksimum
	Yat Limanı Derinliği (m)		
	Çekek Yeri	var	
	Akaryakıt İstasyonu	yok	
	Travel Lift Kapasitesi	yok	
	Haberleşme Hizmetleri (Telefon, Telsiz, PTT, Fax, Internet, Telex…)	var	
	Elektrik, Su ve Telefon Hizmeti	var	
	Sintine suyu alma	yok	
	Teknik Servis (Bakım Onarım)	yok	
	Helikopter Pisti	yok	
Yat Limanı Üstyapı Özellikleri	Emniyet Hizmeti	var	
	Sağlık Hizmeti	yok	
	Meteroloji Hizmeti	var	
	Duş	var	
	Çamaşırhane	var	
	Yat Klübü	yok	
	Sosyal Tesisler	restoran	
	Bankacılık Hizmeti	yok	
	Sigorta, Broker, Charter, Rent a Car	yok	
	Emanet Hizmeti	yok	

PUPA MARİNA



Yat Limanı Özellikleri

	Koordinatlar	36° 49' 44" N / 28° 56' 55" E	
Yat Limanı Altyapı Özellikleri	Yat Limanı Kapasitesi (Adet)		
	Deniz	30	
	Kara	0	
		Minimum	Maksimum
	Yat Limanı Derinliği (m)		
	Çekek Yeri	yok	
	Akaryakıt İstasyonu	var	
	Travel Lift Kapasitesi	yok	
	Haberleşme Hizmetleri (Telefon, Telsiz, PTT, Fax, Internet, Telex…)	var	
	Elektrik, Su ve Telefon Hizmeti	var	
	Sintine suyu alma	yok	
	Teknik Servis (Bakım Onarım)	yok	
	Helikopter Pisti	yok	
Yat Limanı Üstyapı Özellikleri	Emniyet Hizmeti	var	
	Sağlık Hizmeti	yok	
	Meteroloji Hizmeti	var	
	Duş	var	
	Çamaşırhane	var	
	Yat Klübü	yok	
	Sosyal Tesisler	Restoran, cafe, bar	
	Bankacılık Hizmeti	yok	
	Sigorta, Broker, Charter, Rent a Car	yok	
	Emanet Hizmeti	yok	

AĞANLAR YAT ÇEKEK YERİ



Yat Limanı Ozellikleri

	Koordinatlar	37° 00' 49" N 27° 27' 04" E
Yat Limanı Altyapı Özellikleri	Yat Limanı Kapasitesi (Adet)	
	Deniz	0
	Kara	200
	Çekek Yeri	var
	Akaryakıt İstasyonu	yok
	Travel Lift Kapasitesi	40 ton
	Haberleşme Hizmetleri (Telefon, Telsiz, PTT, Fax, Internet, Telex…)	var
	Elektrik, Su ve Telefon Hizmeti	var
	Sintine suyu alma	yok
	Teknik Servis (Bakım Onarım)	yok
	Helikopter Pisti	yok
Yat Limanı Üstyapı Özellikleri	Emniyet Hizmeti	var
	Sağlık Hizmeti	yok
	Meteroloji Hizmeti	var
	Duş	var
	Çamaşırhane	var
	Yat Klübü	yok
	Sosyal Tesisler	yok
	Bankacılık Hizmeti	yok
	Sigorta, Broker, Charter, Rent a Car	yok
	Emanet Hizmeti	yok

ALBATROS MARINA



Yat Limanı Ozellikleri

	Koordinatlar	39° 24' 25" N / 27° 04' 07" E	
Yat Limanı Alt Yapı Özellikleri	Yat Limanı Kapasitesi (Adet)		
	Deniz	150 (kışın 60)	
	Kara	240	
	Bağlama Yeri Uzunluğu (m)		
		Minimum	Maksimum
	Yat Limanı Derinliği (m)	2.5	17
	Çekek Yeri	var	
	Akaryakıt İstasyonu	yok	
	Otopark kapasitesi	var	
	Travel Lift Kapasitesi	20 ton	
	Craddle Kapasitesi	200 ton	
	Haberleşme Hizmetleri (Telefon, Telsiz, PTT, Fax, Internet, Telex…)	var	
	Elektrik, Su ve Telefon Hizmeti	var	
	Güç Kaynağı	var	
	Yangın Söndürme	var	
	Sintine suyu alma	var	
	Atık su Arıtma Tesisi	yok	
	Katı Atık Tesisi	yok	
	Teknik Servis (Bakım Onarım)	var	
	Helikopter Pisti	yok	
Yat Limanı Üst Yapı Özellikleri	Gümrük	var	
	Emniyet Hizmeti	var	
	Sağlık Hizmeti	Marinanın yakınında klinik var	
	Ulaşım Olanakları		
	Hava	Dalaman Havalimanına 90 km	
	Yol		
	Meteroloji Hizmeti	var	
	Duş	var	
	Çamaşırhane	var	
	Yat Klübü	yok	
	Market	var	
	Sosyal Tesisler	Restaurant, Bar, sinema	
	Bankacılık Hizmeti		
	Sigorta, Broker, Charter, Rent a Car	Charter, Broker, Rent a Car	
	Emanet Hizmeti	var	

MARTI MARINA

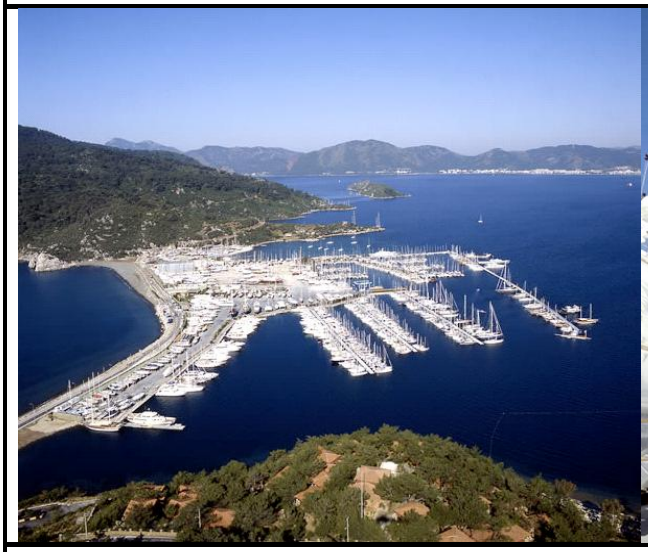




Yat Limanı Özellikleri

	Koordinatlar	36° 45' 30" N / 28° 08' 30" E	
Yat Limanı Alt Yapı Özellikleri	Yat Limanı Kapasitesi (Adet)		
	Deniz	350	
	Kara	100	
		Minimum	Maksimum
	Yat Limanı Derinliği (m)	5	25
	Çekek Yeri	var	
	Akaryakıt İstasyonu	var	
	Otopark kapasitesi	var	
	Travel Lift Kapasitesi	60 ton	
	Haberleşme Hizmetleri (Telefon, Telsiz, PTT, Fax, Internet, Telex…)	var	
	Elektrik, Su ve Telefon Hizmeti	var	
	Güç Kaynağı	var	
	Yangın Söndürme	var	
	Sintine suyu alma	var	
	Atık su Arıtma Tesisi	yok	
	Katı Atık Tesisi	yok	
	Teknik Servis (Bakım Onarım)	var	
	Helikopter Pisti	var	
	Emniyet Hizmeti	var	
	Sağlık Hizmeti	yok	
	Ulaşım Olanakları		
	Hava alanı	55 km	
	Şehir merkezi	115 km	
	Meteroloji Hizmeti	var	
	Duş	var	
	Çamaşırhane	var	
	Yat Klübü	var	
	Market	var	
	Sosyal Tesisler	Cafe, restaurant, havuz, plaj, açık hava sineması	
	Bankacılık Hizmeti	yok	
	Sigorta, Broker, Charter, Rent a Car Emanet Hizmeti	var	

Marmaris Yat Marin

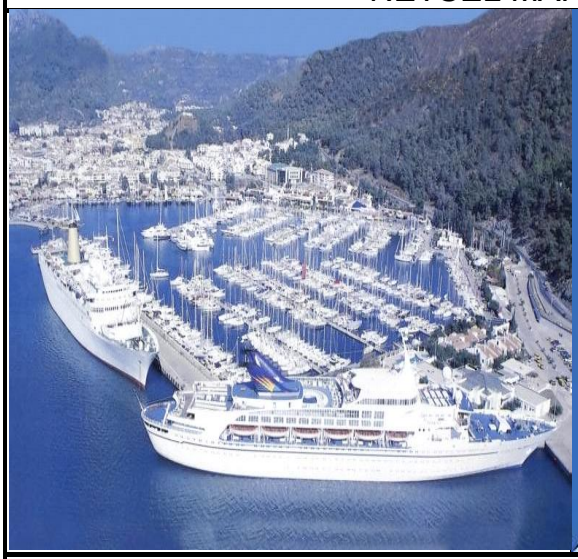


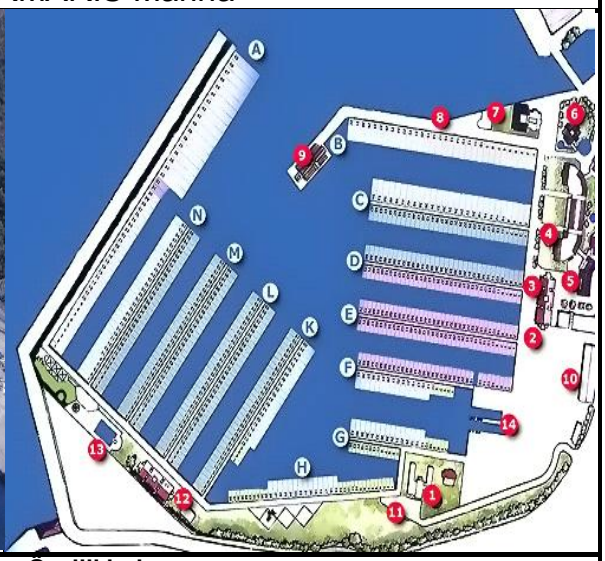


Yat Limanı Özellikleri

	Koordinatlar	36° 49' 05"N 28° 18' 32"E	
Yat Limanı Alt Yapı Özellikleri	Yat Limanı Kapasitesi (Adet)		
	Deniz	460	
	Kara	575	
		Minimum	Maksimum
	Yat Limanı Derinliği (m)	3	22
	Çekek Yeri	var	
	Akaryakıt İstasyonu	faal değil	
	Otopark kapasitesi	var	
	Travel Lift Kapasitesi	50, 70, 330 ton	
	Haberleşme Hizmetleri (Telefon, Telsiz, PTT, Fax, Internet, Telex…)	var	
	Elektrik, Su ve Telefon Hizmeti	var	
	Güç Kaynağı	var	
	Yangın Söndürme	var	
	Sintine suyu alma	var	
	Atık su Arıtma Tesisi	var	
	Katı Atık Tesisi	var	
	Teknik Servis (Bakım Onarım)	var	
	Helikopter Pisti	var	
Yat Limanı Üst Yapı Özellikleri	Gümrük	var	
	Emniyet Hizmeti	var	
	Sağlık Hizmeti	var	
	Ulaşım Olanakları		
	Yol	Marmaris merkeze 8 km	
	Meteroloji Hizmeti	var	
	Duş	var	
	Çamaşırhane	var	
	Yat Klübü		
	Market	var	
	Sosyal tesis Tipleri Restaurant, Tenis Kortu, Yüzme Havuzu, Alışveriş Merkezi, Tiyatro. Binicilik, Çocuk Parkı, Kreş gibi..	Restaurant, café, yüzme havuzu, çocuk parkı, kütüphane, park ve gezi alanı, voleybol sahası	
	Bankacılık Hizmeti	ATM	
	Sigorta, Broker, Charter, Rent a Car	Sigorta, Charter, Rent a Car	
	Emanet Hizmeti	var	

NETSEL MARMARİS Marina





Yat Limanı Özellikleri

	Koordinatlar	36° 51' 02"N 28° 16' 38"E	
Yat Limanı Alt Yapı Özellikleri	Yat Limanı Kapasitesi (Adet)		
	Deniz	676	
	Kara	120	
	Yat Limanı Alanı (m^2)		
	Deniz	96,000	
	Kara	37,500	
		Minimum	Maksimum
	Yat Limanı Derinliği (m)	4	15
	Çekek Yeri	var	
	Akaryakıt İstasyonu	var	
	Otopark kapasitesi	40 arac kapasiteli açık otopark	
	Travel Lift Kapasitesi	100 ton	
	Haberleşme Hizmetleri (Telefon, Telsiz, PTT, Fax, Internet, Telex…)	var	
	Elektrik, Su ve Telefon Hizmeti	var	
	Güç Kaynağı	var	
	Yangın Söndürme	var	
	Sintine suyu alma	var	
	Katı Atık Tesisi	var	
	Teknik Servis (Bakım Onarım)	var	
	Helikopter Pisti	yok	
Yat Limanı Üst Yapı Özellikleri	Emniyet Hizmeti	24 saat özel güvenlik ve alarm sistemi	
	Sağlık Hizmeti	yok	
	Ulaşım Olanakları		
	Hava	Dalaman Havalimanı 90 km	
	Yol	Marmaris Otogarı 2 km uzaklıktadır	
	Meteroloji Hizmeti	var	
	Duş	var	
	Çamaşırhane	var	
	Yat Klübü	var	
	Market	var	
	Sosyal Tesisler	Bar,restaurant, tenis kortu, yüzme havuzu	
	Bankacılık Hizmeti	ATM	
	Sigorta, Broker, Charter, Rent a Car	Rent a Car, charter	
	Emanet Hizmeti	yok	

KUMLUBÜKÜ Yat Club



Yat Limanı Özellikleri			
	Koordinatlar	36° 44' 69''N 28° 16' 49''E	
Yat Limanı Alt Yapı Özellikleri	Yat Limanı Kapasitesi (Adet)		
	Deniz	35	
	Kara	0	
	Çekek Yeri	yok	
	Akaryakıt İstasyonu	yok	
	Otopark kapasitesi	yok	
	Travel Lift Kapasitesi	yok	
	Haberleşme Hizmetleri (Telefon, Telsiz, PTT, Fax, Internet, Telex…)	var	
	Elektrik, Su ve Telefon Hizmeti	var	
	Sintine suyu alma		
	Atık su Arıtma Tesisi	yok	
	Katı Atık Tesisi	yok	
	Teknik Servis (Bakım Onarım)	yok	
	Helikopter Pisti	yok	
Yat Limanı Üst Yapı Özellikleri	Emniyet Hizmeti	var	
	Sağlık Hizmeti	yok	
	Meteroloji Hizmeti	var	
	Duş	var	
	Çamaşırhane	yok	
	Yat Klübü	var	
	Market	yok	
	Sosyal Tesisler	Restaurant, café	
	Bankacılık Hizmeti	yok	
	Sigorta, Broker, Charter, Rent a Car	yok	
	Emanet Hizmeti	yok	

MARİNE TURK GÖCEK EXCLUSİVE





Yat Limanı Özellikleri

	Koordinatlar	36° 45' 34'' N 28° 55' 42'' E	
Yat Limanı Altyapı Özellikleri	Yat Limanı Kapasitesi (Adet) Deniz Kara	96	
		Minimum	Maksimum
	Yat Limanı Derinliği (m)		47
	Çekek Yeri	yok	
	Akaryakıt İstasyonu	yok	
	Otopark kapasitesi	var	
	Travel Lift Kapasitesi	yok	
	Haberleşme Hizmetleri (Telefon, Telsiz, PTT, Fax, Internet, Telex…)	var	
	Elektrik, Su ve Telefon Hizmeti	var	
	Güç Kaynağı	var	
	Sintine Suyu Alma	yok	
	Teknik Servis (Bakım Onarım)	yok	
	Helikopter Pisti	yok	
Yat Limanı Üstyapı Özellikleri	Emniyet Hizmeti	var	
	Sağlık Hizmeti		
	Ulaşım Olanakları		
	Hava	Dalaman havaalanına 18 km	
	Yol	Dalaman merkeze 20 km	
	Meteroloji Hizmeti	var	
	Duş	var	
	Çamaşırhane	var	
	Yat Klübü	yok	
	Market	yok	
	Sosyal Tesisler	Bar,restoran, plaj, yüzme havuzu	
	Bankacılık Hizmeti	yok	
	Sigorta, Broker, Charter, Rent a Car	Taksi	
	Emanet Hizmeti	yok	

MARİNE TURK GÖCEK VİLLAGE PORT





Yat Limanı Özellikleri

	Koordinatlar	36° 45' 15'' N 28° 56' 00'' E	
Yat Limanı Altyapı Özellikleri	Yat Limanı Kapasitesi (Adet)		
	Deniz	185	
	Kara	240	
		Minimum	Maksimum
	Yat Limanı Derinliği (m)	0.7	39
	Çekek Yeri	var	
	Akaryakıt İstasyonu	var	
	Otopark kapasitesi	var	
	Travel Lift Kapasitesi	75 ve 200 ton	
	Haberleşme Hizmetleri (Telefon, Telsiz, PTT, Fax, Internet, Telex…)	var	
	Elektrik, Su ve Telefon Hizmeti	var	
	Güç Kaynağı	var	
	Yangın Söndürme	var	
	Sintine Suyu Alma	var	
	Teknik Servis (Bakım Onarım)	var	
	Helikopter Pisti	yok	
Yat Limanı Üstyapı Özellikleri	Emniyet Hizmeti	var	
	Sağlık Hizmeti		
	Ulaşım Olanakları		
	Hava	Dalaman havaalanına 18 km	
	Yol	Dalaman merkeze 20 km	
	Meteroloji Hizmeti	var	
	Duş	var	
	Çamaşırhane	var	
	Yat Klübü	yok	
	Market	var	
	Sosyal Tesisler	Bar,restoran, plaj, otel	
	Bankacılık Hizmeti	ATM	
	Sigorta, Broker, Charter, Rent a Car	Charter, Acente, Taksi	
	Emanet Hizmeti	var	

Turkey Club Marina

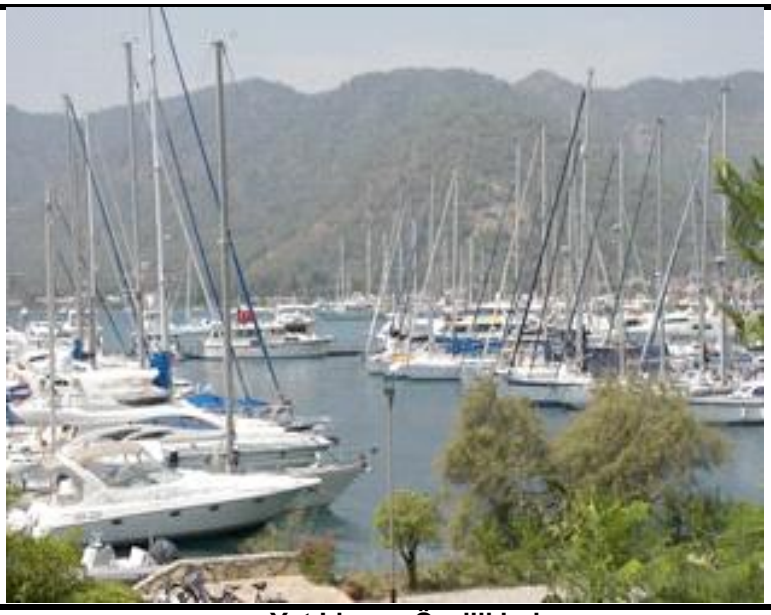




Yat Limanı Özellikleri

	Koordinatlar	36° 45' 00"N 28° 55' 05"E	
Yat Limanı Altyapı Özellikleri	Yat Limanı Kapasitesi (Adet)		
	Deniz	205	
	Kara	0	
	Yat Limanı Alanı (m^2)	45,000	
		Minimum	Maksimum
	Yat Limanı Derinliği (m)	2.5	12
	Çekek Yeri	yok	
	Akaryakıt İstasyonu	var	
	Otopark kapasitesi	var	
	Travel Lift Kapasitesi	yok	
	Haberleşme Hizmetleri (Telefon, Telsiz, PTT, Fax,	var	
	Elektrik, Su ve Telefon Hizmeti	var	
	Güç Kaynağı	var	
	Yangın Söndürme	var	
	Sintine suyu alma	var	
	Atık su Arıtma Tesisi	yok	
	Katı Atık Tesisi	yok	
	Teknik Servis (Bakım Onarım)	var	
	Helikopter Pisti	yok	
Yat Limanı Üstyapı Özellikleri	Emniyet Hizmeti	var	
	Sağlık Hizmeti	var	
	Ulaşım Olanakları		
	Havalimanı	Dalaman Havalimanına 22 km	
	Yol	Fethiye 33km	
	Meteroloji Hizmeti	var	
	Duş	var	
	Çamaşırhane	var	
	Yat Klübü	var	
	Market	var	
	Sosyal Tesisler	Restoran, bar, café, yüzme havuzu, fitness salonu, çocuk parkı, park ve gezi alanı,Türk hamamı, sergi salonu	
	Bankacılık Hizmeti	döviz	
	Sigorta, Broker, Charter, Rent a Car	yok	
	Emanet Hizmeti	yok	

GÖCEK BELEDİYE MARİNA



Yat Limanı Özellikleri

	Koordinatlar	36° 45' 16" N / 28° 56' 48" E	
Yat Limanı Altyapı Özellikleri	Yat Limanı Kapasitesi (Adet)		
	Deniz	150	
	Kara	0	
		Minimum	Maksimum
	Yat Limanı Derinliği (m)		3.5
	Çekek Yeri	yok	
	Akaryakıt İstasyonu	yok	
	Travel Lift Kapasitesi	yok	
	Haberleşme Hizmetleri (Telefon, Telsiz, PTT, Fax, Internet, Telex…)	var	
	Elektrik, Su ve Telefon Hizmeti	var	
	Sintine suyu alma	var	
	Katı Atık Alım Tesisi	var	
	Teknik Servis (Bakım Onarım)	yok	
	Helikopter Pisti	yok	
Yat Limanı Üstyapı Özellikleri	Emniyet Hizmeti	var	
	Sağlık Hizmeti	yok	
	Ulaşım Olanakları		
	Hava		
	Yol		
	Meteroloji Hizmeti	var	
	Tuvalet	var	
	Duş	var	
	Yat Klübü	yok	
	Market	var	
	Sosyal Tesisler	Restoran	
	Bankacılık Hizmeti	yok	
	Sigorta, Broker, Charter, Rent a Car	Taksi	
	Emanet Hizmeti	yok	

SKOPEA MARİNA



Yat Limanı Özellikleri

	Koordinatlar	36° 45' 14''N 28° 56' 20''E	
Yat Limanı Altyapı Özellikleri	Yat Limanı Kapasitesi (Adet)		
	Deniz	48	
	Kara	0	
		Minimum	Maksimum
	Yat Limanı Derinliği (m)	4	6
	Çekek Yeri	yok	
	Akaryakıt İstasyonu	yok	
	Travel Lift Kapasitesi	yok	
	Haberleşme Hizmetleri (Telefon, Telsiz, PTT, Fax, Internet, Telex…)	var	
	Elektrik, Su ve Telefon Hizmeti	var	
	Sintine suyu alma	yok	
	Katı Atık Alım Tesisi	yok	
	Teknik Servis (Bakım Onarım)	yok	
	Helikopter Pisti	yok	
Yat Limanı Üstyapı Özellikleri	Emniyet Hizmeti	var	
	Sağlık Hizmeti	var	
	Ulaşım Olanakları		
	Havaalanı	30 km	
	Şehir merkezi	35 km	
	Meteroloji Hizmeti	var	
	Tuvalet	var	
	Duş	var	
	Yat Klübü	yok	
	Market	var	
	Sosyal Tesisler	Restoran, bar	
	Bankacılık Hizmeti	yok	
	Sigorta, Broker, Charter, Rent a Car	yok	
	Emanet Hizmeti	yok	

PORT GÖCEK





Yat Limanı Özellikleri			
	Koordinatlar	36^{o} 44' 58'' N 28^{o} 56' 45'' E	
Yat Limanı Altyapı Özellikleri	Yat Limanı Kapasitesi (Adet)		
	Deniz	385	
	Kara	150	
		Minimum	Maksimum
	Yat Limanı Derinliği (m)	0.7	39
	Çekek Yeri	var	
	Akaryakıt İstasyonu	yok	
	Otopark kapasitesi	var	
	Travel Lift Kapasitesi	70 ton	
	Haberleşme Hizmetleri (Telefon, Telsiz, PTT, Fax, Internet, Telex…)	var	
	Elektrik, Su ve Telefon Hizmeti	var	
	Güç Kaynağı	var	
	Yangın Söndürme	var	
	Sintine Suyu Alma	var	
	Teknik Servis (Bakım Onarım)	var	
	Helikopter Pisti	yok	
Yat Limanı Üstyapı Özellikleri	Emniyet Hizmeti	24 saat guvenlik	
	Sağlık Hizmeti	var	
	Ulaşım Olanakları		
	Hava	22 km	
	Yol	Şehir içi marina	
	Meteroloji Hizmeti	var	
	Duş	var	
	Çamaşırhane	var	
	Yat Klübü	var	
	Market	var	
	Sosyal Tesisler	Bar,restaurant, özel plaj	
	Bankacılık Hizmeti	ATM	
	Sigorta, Broker, Charter, Rent a Car	Araç kiralama, Broker	
	Emanet Hizmeti	var	

MY MARİNA



Yat Limanı Özellikleri

	Koordinatlar	36° 49' 23" N / 28° 33' 56" E	
Yat Limanı Altyapı Özellikleri	Yat Limanı Kapasitesi (Adet)		
	Deniz	68	
	Kara	0	
		Minimum	Maksimum
	Yat Limanı Derinliği (m)		
	Çekek Yeri	yok	
	Akaryakıt İstasyonu	yok	
	Travel Lift Kapasitesi	yok	
	Haberleşme Hizmetleri (Telefon, Telsiz, PTT, Fax, Internet, Telex…)	var	
	Elektrik, Su ve Telefon Hizmeti	yok	
	Sintine suyu alma	yok	
	Teknik Servis (Bakım Onarım)	yok	
	Helikopter Pisti	yok	
Yat Limanı Üstyapı Özellikleri	Emniyet Hizmeti	yok	
	Sağlık Hizmeti	yok	
	Meteroloji Hizmeti	yok	
	Duş	yok	
	Çamaşırhane	yok	
	Yat Klübü	yok	
	Sosyal Tesisler	Restoran	
	Bankacılık Hizmeti	yok	
	Sigorta, Broker, Charter, Rent a Car	yok	
	Emanet Hizmeti	yok	

LETOONİA JETTY



Yat Limanı Özellikleri

	Koordinatlar	36° 38' 09" N / 29° 05' 57" E	
Yat Limanı Altyapı Özellikleri	Yat Limanı Kapasitesi (Adet)		
	Deniz	30	
	Kara	0	
		Minimum	Maksimum
	Yat Limanı Derinliği (m)		
	Çekek Yeri	yok	
	Akaryakıt İstasyonu	yok	
	Travel Lift Kapasitesi	yok	
	Haberleşme Hizmetleri (Telefon, Telsiz, PTT, Fax, Internet, Telex…)	var	
	Elektrik, Su ve Telefon Hizmeti	var	
	Sintine suyu alma	yok	
	Teknik Servis (Bakım Onarım)	yok	
	Helikopter Pisti	yok	
Yat Limanı Üstyapı Özellikleri	Emniyet Hizmeti	var	
	Sağlık Hizmeti	yok	
	Meteroloji Hizmeti	var	
	Duş	var	
	Çamaşırhane	var	
	Yat Klübü	yok	
	Sosyal Tesisler	Restoran, cafe, yüzme havuzu	
	Bankacılık Hizmeti	yok	
	Sigorta, Broker, Charter, Rent a Car	yok	
	Emanet Hizmeti	yok	

FETHİYE BELEDİYE MARİNA

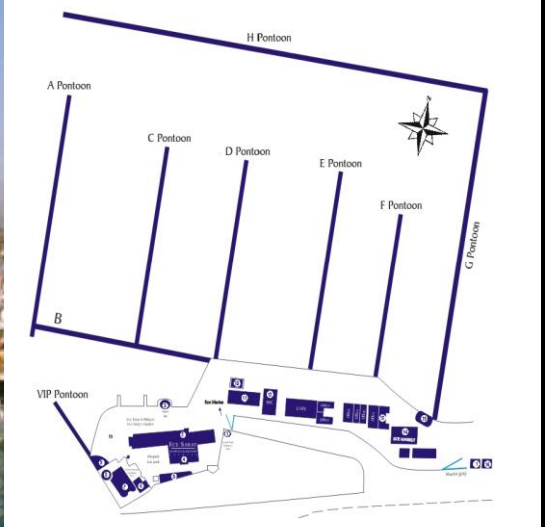


Yat Limanı Özellikleri

	Koordinatlar	40° 51' 01" N / 29° 16' 07" E	
Yat Limanı Altyapı Özellikleri	Yat Limanı Kapasitesi (Adet)		
	Deniz	120	
	Kara	0	
		Minimum	Maksimum
	Yat Limanı Derinliği (m)		3
	Çekek Yeri	yok	
	Akaryakıt İstasyonu	yok	
	Travel Lift Kapasitesi	yok	
	Haberleşme Hizmetleri (Telefon, Telsiz, PTT, Fax, Internet, Telex…)	var	
	Elektrik, Su ve Telefon Hizmeti	var	
	Sintine suyu alma	var	
	Katı Atık Alım Tesisi	var	
	Teknik Servis (Bakım Onarım)	yok	
	Helikopter Pisti	yok	
Yat Limanı Üstyapı Özellikleri	Emniyet Hizmeti	var	
	Sağlık Hizmeti	yok	
	Ulaşım Olanakları		
	Hava	55 km	
	Yol		
	Meteroloji Hizmeti	var	
	Duş		
	Çamaşırhane		
	Yat Klübü	yok	
	Market		
	Sosyal Tesisler	Restoran	
	Bankacılık Hizmeti	yok	
	Sigorta, Broker, Charter, Rent a Car	yok	
	Emanet Hizmeti	yok	

ECE SARAY MARINA



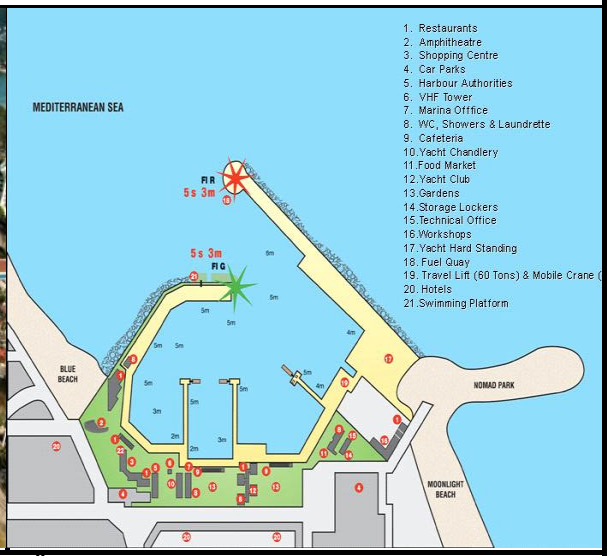


Yat Limanı Özellikleri

	Koordinatlar	36° 44' 09" N / 28° 56' 55" E	
	Yat Limanı Kapasitesi (Adet)		
	Deniz		
	Kara		
	Yat Limanı Alanı (m^2)		
	Deniz	400	
	Kara	0	
		Minimum	Maksimum
	Yat Limanı Derinliği (m)	2	14
	Çekek Yeri	var	
	Akaryakıt İstasyonu	var	
	Otopark kapasitesi	var	
	Travel Lift Kapasitesi	var	
	Haberleşme Hizmetleri (Telefon, Telsiz, PTT, Fax, Internet, Telex…)	var	
	Elektrik, Su ve Telefon Hizmeti	var	
	Yangın Söndürme	var	
	Sintine suyu alma	var	
	Atık su Arıtma Tesisi	yok	
	Katı Atık Tesisi	var	
	Teknik Servis (Bakım Onarım)	yok	
	Helikopter Pisti	yok	
Yat Limanı Üst Yapı Özellikleri	Gümrük	var	
	Emniyet Hizmeti	var	
	Sağlık Hizmeti	var	
	Ulaşım Olanakları		
	Hava	Dalaman Havaalanına 55 km	
	Yol	Fethiye Şehir Merkezinde	
	Meteroloji Hizmeti	var	
	Duş	var	
	Çamaşırhane	var	
	Yat Klübü	var	
	Market	var	
	Sosyal Tesisler	Restoran, cafe, yüzme havuzu, çocuk parkı	
	Bankacılık Hizmeti	ATM, banka	
	Sigorta, Broker, Charter, Rent a Car	Charter, araba kiralama, broker	
	Emanet Hizmeti	yok	

KEMER TURKIZ MARINA



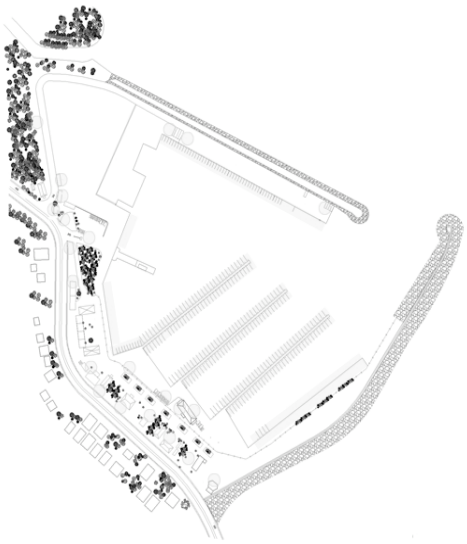


Yat Limanı Özellikleri

	Koordinatlar	36° 36' 00" N / 30° 34' 00" E	
Yat Limanı Altyapı Özellikleri	Yat Limanı Kapasitesi (Adet)		
	Deniz	240	
	Kara	140	
	Yat Limanı Alanı (m^2)	7,133	
		Minimum	Maksimum
	Yat Limanı Derinliği (m)	2	4
	Çekek Yeri	var	
	Akaryakıt İstasyonu	var	
	Otopark kapasitesi	var	
	Travel Lift Kapasitesi	60 ton	
	Haberleşme Hizmetleri (Telefon, Telsiz, PTT, Fax, Internet, Telex…)	var	
	Elektrik, Su ve Telefon Hizmeti	var	
	Güç Kaynağı	var	
	Yangın Söndürme	var	
	Sintine suyu alma	var	
	Atık su Arıtma Tesisi	var	
	Katı Atık Tesisi	var	
	Teknik Servis (Bakım Onarım)	var	
	Helikopter Pisti	var	
Yat Limanı Üstyapı Özellikleri	Gümrük	var	
	Emniyet Hizmeti	var	
	Sağlık Hizmeti	var	
	Ulaşım Olanakları		
	Hava	Antalya Havaalanına 55 km	
	Yol		
	Meteroloji Hizmeti	var	
	Duş	var	
	Çamaşırhane	var	
	Yat Klübü	var	
	Market	var	
	Sosyal Tesisler	café, restaurant, yüzme havuzu, tenis kortu,	
	Bankacılık Hizmeti	ATM	
	Sigorta, Broker, Charter, Rent a Car	Rent a Car	
	Emanet Hizmeti	yok	

SETUR Finike Marina





Yat Limanı Özellikleri

	Koordinatlar	36° 17' 40"N 30° 09' 00"E	
Yat Limanı Altyapı Özellikleri	Yat Limanı Kapasitesi (Adet)		
	Deniz	300	
	Kara	150	
	Yat Limanı Alanı (m^2)		
	Deniz	98,000	
	Kara	46,000	
		Minimum	Maksimum
	Yat Limanı Derinliği (m)	3	5
	Akaryakıt Iskelesi	Var	
	Otopark kapasitesi	100 araç kapasiteli açık otopark	
	Travel Lift Kapasitesi	80 ton	
	Haberleşme Hizmetleri (Telefon, Telsiz, PTT, Fax, Internet, Telex…)	var	
	Elektrik, Su ve Telefon Hizmeti	var	
	Yangın Söndürme	var	
	Sintine suyu alma	var	
	Atık su Arıtma Tesisi	yok	
	Katı Atık Tesisi		
	Teknik Servis (Bakım Onarım)	var	
	Helikopter Pisti	yok	
Yat Limanı Üstyapı Özellikleri	Gümrük		
	Emniyet Hizmeti	24 saat özel güvenlik ve alarm sistemi	
	Sağlık Hizmeti	ilkyardim	
	Ulaşım Olanakları		
	Hava	Dalaman Havalimanı 225 km , Antalya Havalimanı 125 km	
	Yol		
	Meteroloji Hizmeti	var	
	Duş	var	
	Çamaşırhane	var	
	Yat Klübü	var	
	Market	var	
	Sosyal Tesisler	Bar,restaurant, yüzme havuzu	
	Bankacılık Hizmeti	yok	
	Sigorta, Broker, Charter, Rent a Car	Rent a Car, charter	
	Emanet Hizmeti	yok	

ÇELEBİ MARİNA





Yat Limanı Özellikleri

	Koordinatlar	36° 49' 57" N / 30° 36' 28" E	
Yat Limanı Altyapı Özellikleri	Yat Limanı Kapasitesi (Adet)		
	Deniz	235	
	Kara	300	
	Yat Limanı Alanı (m^2)	115,000	
	Bağlama Yeri Uzunluğu (m)		
		Minimum	Maksimum
	Yat Limanı Derinliği (m)	1.7	5.5
	Çekek Yeri	var	
	Akaryakıt İstasyonu	var	
	Otopark kapasitesi	200 araç	
	Travel Lift Kapasitesi	75 ve 200 ton	
	Haberleşme Hizmetleri (Telefon, Telsiz, PTT, Fax, Internet, Telex…)	var	
	Elektrik, Su ve Telefon Hizmeti	var	
	Güç Kaynağı	var	
	Yangın Söndürme	var	
	Sintine suyu alma	var	
	Teknik Servis (Bakım Onarım)	var	
	Helikopter Pisti	yok	
Yat Limanı Üstyapı Özellikleri	Gümrük	var	
	Emniyet Hizmeti	var	
	Sağlık Hizmeti	var	
	Meteroloji Hizmeti	var	
	Duş	var	
	Çamaşırhane	var	
	Yat Klübü	var	
	Market	var	
	Sosyal Tesisler	Restaurant, Tenis Kortu, Yüzme Havuzu, gezi ve park alanlari, basketbol sahasi, plaj	
	Bankacılık Hizmeti	Banka, ATM	
	Sigorta, Broker, Charter, Rent a Car Emanet Hizmeti	var	

ÇEŞME MARİNA

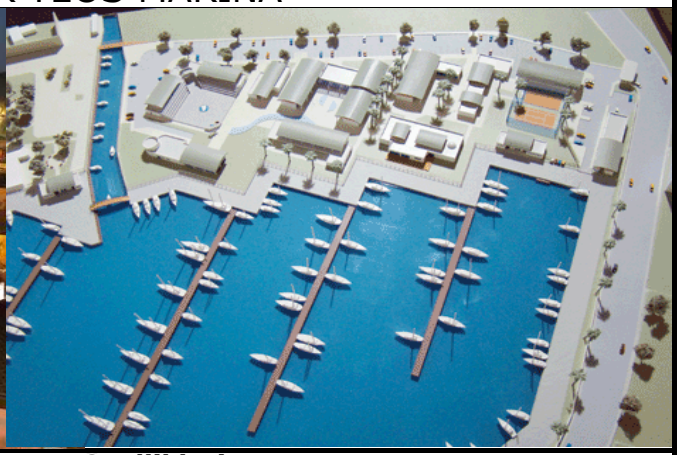




	Yat Limanı Ozellikleri		
	Koordinatlar	38° 19' 25" N / 26° 18' 07" E	
	İmar Onay Tarihleri		
	Proje Onay Tarihleri		
Yat Limanı Alt Yapı Özellikleri	Yat Limanın Sınıfı (Ana Yat Limanı, Tali Yat Limanı, Yat Yanaşma Yeri, Çekek Yeri)	Ana Yat Limanı	
	Yat Limanı Kapasitesi (Adet)		
	Deniz	400	
	Kara	100	
	Bağlama Yeri Uzunluğu (m)		
		Minimum	Maksimum
	Yat Limanı Derinliği (m)		
	Çekek Yeri	var	
	Akaryakıt İstasyonu	var	
	Otopark kapasitesi	var	
	Travel Lift Kapasitesi	80 ton	
	Haberleşme Hizmetleri (Telefon, Telsiz, PTT, Fax, Internet, Telex…)	var	
	Elektrik, Su ve Telefon Hizmeti	var	
	Güç Kaynağı	var	
	Yangın Söndürme	var	
	Sintine suyu alma	var	
	Atık su Arıtma Tesisi	var	
	Katı Atık Tesisi	var	
	Teknik Servis (Bakım Onarım)	var	
	Helikopter Pisti	var	
Yat Limanı Üst Yapı Özellikleri	Gümrük	var	
	Emniyet Hizmeti	var	
	Sağlık Hizmeti	var	
	Ulaşım Olanakları		
	Havalimanı		
	Şehir Merkezi		
	Meteroloji Hizmeti	var	
	Duş	var	
	Çamaşırhane	var	
	Yat Klübü	var	
	Market	var	
	Sosyal tesis Tipleri Restaurant, Tenis Kortu, Yüzme Havuzu, Alışveriş Merkezi, Tiyatro. Binicilik, Çocuk Parkı, Kreş gibi..	Restaurant, Tenis Kortu, Yüzme Havuzu, gezi ve park alanlari, SPA, kapali spor salonu	
	Bankacılık Hizmeti	ATM	
	Sigorta, Broker, Charter, Rent a Car	Rent a Car	
	Emanet Hizmeti	var	

SIĞACIK TEOS MARİNA





Yat Limanı Ozellikleri

	Koordinatlar	38° 11' 57" N / 26° 47' 00" E
Yat Limanı Altyapı Özellikleri	Yat Limanı Kapasitesi (Adet)	
	Deniz	400
	Kara	200
	Çekek Yeri	var
	Akaryakıt İstasyonu	var
	Otopark kapasitesi	207 araç
	Travel Lift Kapasitesi	75 ton
	Haberleşme Hizmetleri (Telefon, Telsiz, PTT, Fax, Internet, Telex…)	var
	Elektrik, Su ve Telefon Hizmeti	var
	Güç Kaynağı	var
	Yangın Söndürme	var
	Sintine suyu alma	var
	Teknik Servis (Bakım Onarım)	var
	Helikopter Pisti	yok
Yat Limanı Üstyapı Özellikleri	Gümrük	var
	Emniyet Hizmeti	var
	Sağlık Hizmeti	var
	Meteroloji Hizmeti	var
	Duş	var
	Çamaşırhane	var
	Yat Klübü	var
	Market	var
	Sosyal Tesisler	Restaurant, Tenis Kortu, Yüzme Havuzu, gezi ve park alanlari, basketbol sahasi, plaj
	Bankacılık Hizmeti	Banka, ATM
	Sigorta, Broker, Charter, Rent a Car Emanet Hizmeti	var

B. Yapımı Tamamlanmış ama Henüz İşletime Açılmamış Yat Limanları:

GAZİPAŞA MARİNA			
			
Yat Limanı Ozellikleri			
	Koordinatlar İmar Onay Tarihleri Proje Onay Tarihleri	36° 15' 45" N / 32° 16' 45" E	
Yat Limanı Alt Yapı Özellikleri	Yat Limanın Sınıfı (Ana Yat Limanı, Tali Yat Limanı, Yat Yanaşma Yeri, Çekek Yeri)	Ana Yat Limanı	
	Yat Limanı Kapasitesi (Adet) Deniz Kara	 200 100	
	Bağlama Yeri Uzunluğu (m)		
		Minimum	Maksimum
	Yat Limanı Derinliği (m)		
		Var	Yok
	Çekek Yeri Akaryakıt İstasyonu	var var	
	Otopark kapasitesi Travel Lift Kapasitesi Haberleşme Hizmetleri (Telefon, Telsiz, PTT, Fax, Internet, Telex…) Elektrik, Su ve Telefon Hizmeti Güç Kaynağı Yangın Söndürme Sintine suyu alma Atık su Arıtma Tesisi Katı Atık Tesisi Teknik Servis (Bakım Onarım) Helikopter Pisti	var 80 ton var var var var var var var var var	
Yat Limanı Üst Yapı Özellikleri	Gümrük Emniyet Hizmeti Sağlık Hizmeti	var var var	
	Ulaşım Olanakları Havalimanı Şehir merkezi	 Antalya Uluslararası Havalimanına 165km Antalya Şehir Merkezine 170km	
	Meteroloji Hizmeti Duş Çamaşırhane Yat Klübü Market Sosyal tesis Tipleri Restaurant, Tenis Kortu, Yüzme Havuzu, Alışveriş Merkezi, Tiyatro. Binicilik, Çocuk Parkı, Kreş gibi.. Bankacılık Hizmeti Sigorta, Broker, Charter, Rent a Car Emanet Hizmeti	var var var var var Restaurant, Tenis Kortu, Yüzme Havuzu, gezi ve park alanları, Basketbol sahasi, plaj Banka, ATM Rent a Car	

KAŞ MARINA



Yat Limanı Özellikleri

	Koordinatlar İmar Onay Tarihleri Proje Onay Tarihleri	36° 12' 05" N / 29° 26' 09" E	
Yat Limanı Alt Yapı Özellikleri	Yat Limanın Sınıfı (Ana Yat Limanı, Tali Yat Limanı, Yat Yanaşma Yeri, Çekek Yeri)		
	Yat Limanı Kapasitesi (Adet) Deniz Kara	 450 150	
	Bağlama Yeri Uzunluğu (m)		
		Minimum	Maksimum
	Yat Limanı Derinliği (m)	4	5
	Çekek Yeri Akaryakıt İstasyonu	var var	
	Otopark kapasitesi Travel Lift Kapasitesi Haberleşme Hizmetleri (Telefon, Telsiz, PTT, Fax, Internet, Telex…) Elektrik, Su ve Telefon Hizmeti Güç Kaynağı Yangın Söndürme Sintine suyu alma Atık su Arıtma Tesisi Katı Atık Tesisi Teknik Servis (Bakım Onarım) Helikopter Pisti	 70 ton var var var var var var	
Yat Limanı Üst Yapı Özellikleri	Gümrük Emniyet Hizmeti Sağlık Hizmeti	 var var	
	Ulaşım Olanakları Havalimanı Karayolu	 Dalaman Havalimanı 140 km	
	Meteroloji Hizmeti Duş Çamaşırhane Yat Klübü Market Sosyal tesis Tipleri Restaurant, Tenis Kortu, Yüzme Havuzu, Alışveriş Merkezi, Tiyatro. Binicilik, Çocuk Parkı, Kreş gibi.. Bankacılık Hizmeti Sigorta, Broker, Charter, Rent a Car Emanet Hizmeti	var var var var var Yüzme Havuzu, Tenis Kortu, Kafe, Restaurant, SPA, Kuaför ATM, Döviz Rent a Car	

ALANYA MARINA





Yat Limanı Özellikleri

	Koordinatlar	36° 33' 25" N / 31° 57' 07" E	
	İmar Onay Tarihleri		
	Proje Onay Tarihleri		
Yat Limanı Alt Yapı Özellikleri	Yat Limanın Sınıfı (Ana Yat Limanı, Tali Yat Limanı, Yat Yanaşma Yeri, Çekek Yeri)	Ana Yat Limanı	
	Yat Limanı Kapasitesi (Adet)		
	Deniz	287	
	Kara	160	
	Bağlama Yeri Uzunluğu (m)		
		Minimum	Maksimum
	Yat Limanı Derinliği (m)		
		Var	Yok
	Çekek Yeri	var	
	Akaryakıt İstasyonu	var	
	Otopark kapasitesi	200 arac	
	Travel Lift Kapasitesi	20 ve 100 ton	
	Haberleşme Hizmetleri (Telefon, Telsiz, PTT, Fax, Internet, Telex…)	var	
	Elektrik, Su ve Telefon Hizmeti	var	
	Güç Kaynağı	var	
	Yangın Söndürme	var	
	Sintine suyu alma	var	
	Atık su Arıtma Tesisi	var	
	Katı Atık Tesisi	var	
	Teknik Servis (Bakım Onarım)	var	
	Helikopter Pisti	var	
Yat Limanı Üst Yapı Özellikleri	Gümrük	var	
	Emniyet Hizmeti	var	
	Sağlık Hizmeti	var	
	Ulaşım Olanakları		
	Havalimanı		
	Şehir Merkezi	Antalya 140 km	
	Meteroloji Hizmeti	var	
	Duş	var	
	Çamaşırhane	var	
	Yat Klübü	var	
	Market	var	
	Sosyal tesis Tipleri Restaurant, Tenis Kortu, Yüzme Havuzu, Alışveriş Merkezi, Tiyatro. Binicilik, Çocuk Parkı, Kreş gibi..	Restaurant, Tenis Kortu, Yüzme Havuzu, gezi ve park alanlari, SPA, kapali spor salonu	
	Bankacılık Hizmeti	ATM	
	Sigorta, Broker, Charter, Rent a Car	Rent a Car	
	Emanet Hizmeti	var	

EK 5: Turizm Kıyı Yapıları Master Plan Çalışmasında Yapılan Anketlerin ve Yat Limanı Ziyaretlerinin Değerlendirilmesi

EK 5.1.Turizm Kıyı Yapıları Master Plan Çalışması, Yat Limanları Anket Formu

Sayın İlgili,

Bu anket formunun amacı ülkemizdeki yat limanlarının mevcut durumlarının, altyapı ve üstyapı özelliklerinin belirlenmesi, yat limanlarına olan bölgesel talebin belirlenmesidir.

Vereceğiniz bilgilerin doğru olması anketin başarılı olmasını sağlayacaktır.Yanıt vermek istemediğiniz bir soruya lütfen yanlış bilgi vermek yerine, cevap vermeyiniz.

Bu anketi doldurmak için harcadığınız zaman ve önerileriniz için teşekkür ederiz.

A. İŞLETME

Bu bölümde yat limanınızın iletişim bilgileri ile tarihi hakkında bilgi edinilmek istenmektedir.

Yat limanının adı:
İşletici firma:
Adres:
Telefon:
Faks:
e-posta adresi:
İnternet adresi:
Koordinatlar:

1. Yat limanı ne zaman faaliyete geçti?

2. Firmanız yat limanını ne zaman işletmeye başladı?

3. Hangi tip yat limanı işletiyorsunuz?
   ☐ Kamu ☐ Yap-İşlet-Devret ☐ Özel

4. Marina sınıfınız hangisidir?
   ☐ Ana Yat Limanı ☐ Tali Yat Limanı ☐ Yat Yanaşma Yeri ☐ Çekek Yeri

5. Turizm işletme belgesine sahip misiniz?

B. TEKNİK

Bu bölümde yat limanınızın teknik özellikleri hakkında bilgi edinilmek istenmektedir.

-**Yat limanınıza ait son yerleşim planını varsa lütfen anketle beraber gönderiniz.**

1. Basen alanınız kaç m^2dir?
2. Basen dahil yat limanınızın kurulu olduğu alan kaç m^2dir?
3. Çekek alanınız kaç m^2dir?
4. Kapalı atölye alanınız kaç m^2dir?
5. Kara sahasında tekne park alanınız kaç m^2dir?
6. Ofis alanınız kaç m^2dir?
7. Sosyal alanlarınız kaç m^2dir?
8. Yat limanınızda aşağıda yer alan hizmet ve tesislerden hangileri bulunmaktadır?

☐ Teknelere elektrik bağlantısı
☐ Teknelere telefon bağlantısı
☐ Yangın ikaz sistemi
☐ 24 saat güvenlik
☐ Palamar hizmeti
☐ Liman Işıklandırması
☐ Akaryakıt Satışı
☐ Çamaşırhane
☐ Gümrüksüz satış yeri
☐ Gezer vinç, Kapasite(ton)_____
☐ Restoran, bar
☐ Spor tesisleri
☐ Otel
☐ Market
☐ Acil Yardım Merkezi
☐ Çekek Yeri
☐ Yat Kulübü
☐ Diğer:_____
☐ Diğer:_____
☐ Diğer:_____
☐ Diğer:_____

☐ Teknelere su bağlantısı
☐ Kablosuz internet
☐ Yangın söndürme imkanı
☐ Telsiz
☐ WC
☐ Duş
☐ Akaryakıt İskelesi
☐ Meteoroloji bilgisi
☐ Gümrüküz eşya emanet depoları
☐ Kapalı depo
☐ Çocuk oyun parkı
☐ Otopark
☐ Bakım Tesisleri
☐ Alışveriş Merkezi
☐ Yat malzemesi dükkanı
☐ Bakım, Onarım Sahası
☐ Helikopter Pisti
☐ Diğer:_____
☐ Diğer:_____
☐ Diğer:_____
☐ Diğer:_____

9. Yat limanınızın iskele yapısı ne tiptir?

☐ Sabit ☐ Yüzer iskele ☐ Şamandıra ☐ Kombinasyon

10. Yat limanınızında kaç adet iskele bulunmaktadır?

11. Yat limanınızda bulunan iskelelerin toplam uzunluğu kaç metredir?

12. Yat limanınızda bulunan iskelelerin genişlikleri kaç metredir? Şayet birden fazla genişlik değeri varsa, lütfen her iskele için ayrı ayrı veriniz.

13. Yat limanınızın rıhtım uzunluğu kaç metredir?

14. Yat limanınızın dalgakıran yapısı ne tiptir?

☐ Dalgakıran bulunmamakta ☐ Yüzer dalgakıran ☐ Sabit dalgakıran

15. Dalgakıran uzunluğunuz kaç metredir?

16. Dalgakıran genişliğiniz kaç metredir?

17. Denizde bağlama kapasiteniz kaç teknedir?

18. Limanınızda tekne bağlama yerlerinizin tekne boylarına göre dağılımı nasıldır?

Boy (m)	0-5,99	6-8,99	9-11,99	12-14,99	15-17,99	18-23,99	24+
Yanaşma Yeri Sayısı							

19. Karada park kapasiteniz kaç teknedir?

20. Liman giriş genişliğiniz kaç metredir?

21. Liman giriş derinliğiniz kaç metredir?

22. Limanınızın en sığ yanaşma yeri derinliği kaç metredir?

23. Limanınızın en derin yanaşma yeri derinliği kaç metredir?

C. ÇEVRE

Bu bölümde limanınızda çevre ile yapılan faaliyetler, müşterilerin çevre ile ilgili görüşleri hakkında bilgi talep edilmektedir.

1. Yat limanınızda çevre planı var mı? Var ise plan hakkında bilgi verebilir misiniz?

2. Zararlı atıklar için yeteri miktarda, iyi tanımlanmış ve ayrı ayrı toplanma imkanı bulunmakta mıdır?

3. Zararlı atıklar için lisanslı bir taşıyıcı ile lisanlı bir kabul merkezine bertaraf etmek için sözleşmeniz var mı?

4. Sintine suyu çekme imkanınız var mı? Varsa kapasitesi ne kadar?

5. Tuvalet suyu çekme imkanınız var mı? Varsa kapasitesi ne kadar?

6. Yat limanınız yakıt dökülmesi durumunda ne yapıyor? Dökülme halinde uygulanacak acil durum planı var mı? Eğer varsa, lütfen açıklayınız.

7. Akaryakıt istasyonunuz varsa, akaryakıt faaliyetlerinden kaynaklanabilecek dökülmeleri önlemek için ne gibi önlemler alınıyor?

8. Yat limanınız tekne sahiplerinin, teknelerinden dökülen akaryakıtı kontrol altına alabilmeleri için tekne sahiplerine ne gibi araç ve hizmetler sağlıyor?

☐ Yüzer Toplayıcı ☐ Emici Toplayıcı

☐ Diğer:_____ ☐ Yat limanımızın böyle bir hizmeti yok

9. Aşağıda yat limanlarının işletim ve çevresel kalitesini arttırmak için önerilen uygulamalar verilmiştir. Limanınızda hangilerini yapmaktadır? Hangilerini uygulamayı düşünürsünüz?

Yönetim Uygulamaları	**Yapılıyor**	**Uygulanmasını Düşünüyorum**	**Şu anda uygulanmasını düşünmüyorum**
Broşür ve posterlerle yatçıların su kalitesi konusunda eğitilmesi			
Yatçı ve yat limanı atıkları için geri dönüşüm programı başlatılması			
Sıvı atık toplama hizmeti verilmesi ve arıtma tesisi yapılması			
Yat limanındaki dökülmelerin kontrol edilebilmesi için yeterli sayıda booms ve emici ped sağlanması			
Tekne bakım faaliyetlerinden kaynaklanan molozun vakumla kontrol altına alınması			
Yağ dökülmesine karşı acil durum planı oluşturulması			
Suyun dönüşüm sistemleriyle tekrar kullanılması			
Liman içi su sirkülasyonunu sağlamaya yönelik uygulama			
Düzenli liman içi ve liman ağzı taraması			
Diğer:			

10. Yat limanının çevresindeki kıyı alanlarına çevresel etkileri (kıyı aşınması, kum birikmesi vb.) varsa nelerdir?

D. SERTİFİKALAR

Bu bölümde yat limanınızın ve personelinizin sertifikaları hakkında bilgi talep edilmektedir.

1. Yat limanınızın “Altın Çıpa” sistemine dahil midir?

2. Yat limanınızda “Mavi Bayrak” bulunuyor mu?

3. Yat limanınızdan Kültür ve Turizm Bakanlığınca verilen “Çıpa” sistemine dahil midir?

4. Personeliniz arasında “Certified Marina Manager” veya benzeri profesyonel ünvana sahip kişi var mı? Var ise kaç kişi?

5. Personeliniz arasında “İlk yardım sertifikası” bulunan var mı? Var ise kaç kişi?

6. Personeliniz arasında yabancı dil bilgisini “Toefl, Kleines Deutsches Sprachdiplom, Diplôme d'Etudes en Langue Française” gibi uluslararası geçerliliği olan sınav veya sertifika ile belgeleyebilen personeliniz var mı? Var ise kaç kişi bulunmaktadır?

7. Personeliniz arasında yabancı dil bilgisini KPDS ile belgeleyebilen personeliniz var mı? Var ise kaç kişi bulunmaktadır?

8. Personeliniz arasında bilgisayar bilgisini uluslararası geçerliliği olan bir sertifika ile belgeleyebilen personeliniz var mı? Var ise kaç kişi bulunmaktadır?

E. İSTİHDAM BİLGİLERİ

Bu bölümde yat limanınız ile ilgili bazı istihdam ve liman doluluk bilgileri talep edilmektedir.

1. Limanınızda kaç personel tam zamanlı çalışmaktadır?

2. Limanınızda kaç personel yarı zamanlı çalışmaktadır?

3. Personelinizin eğitim durumu?

En son mezun olunan okul	Personel sayısı
İlköğretim	
Ortaokul	
Lise	
Meslek lisesi	
Yüksekokul	
Turizm yüksekokulu	
Üniversite	
Yüksek lisans	
Doktora	
Doktoraüstü	

4. Çalışanlarınızın ünvanlarına göre dağılımı?:

Unvan	Adet
Genel müdür	
Müdür	
Şef / müdür yardımcısı	
Ofis çalışanı	
Saha çalışanı	
Diğer	

5. Çalışanlarınızın çalışma alanlarına göre dağılımı?

Çalışma alanı	Adet
Ofis	
Liman	
Atölye	
Çekek sahası	
Güvenlik	
Sosyal tesisler	
Bahçe ve bina bakım	
Diğer	

6. Denizde bağlama sözleşmelerinizin sözleşme sürelerine göre dağılımı?:

Sözleşme süresi (gün)	%
0-7	
8-31	
32-90	
91-180	
181-365	
365	
366 +	

7. Karada park sözleşmelerinizin sözleşme sürelerine göre dağılımı?:

Sözleşme süresi (gün)	%
0-7	
8-31	
32-90	
91-180	
181-365	
365	
366 +	

8. Geçmiş yıllardaki doluluk oranınız?

Yıl	Deniz (%)	Kara (%)
2008		
2007		
2006		
2005		
2004		
2003		
2002		
2001		
2000		
1999		
1998		

9. Yat limanınızdan tabloda belirtilen tarihteki yat sayısı (kara+deniz)

Boy (m)	0-5.99	6-8.99	9-11.99	12-14.99	15-17.99	18-23.99	24+
15 Aralık 2008 Tarihi							
15 Temmuz 2008 Tarihi							

10. Önümüzdeki 5 yıl içerisinde kapasite arttırımı için bir çalışma öngörüyor musunuz? Şayet böyle bir çalışma yapılacaksa, oluşacak yeni deniz ve kara park kapasiteleriniz ne kadar olacak?

11. Yat limanınızın bölgeye ekonomik ve sosyal etkileri hakkındaki görüşleriniz nelerdir?

EK 5.2. Anketlerin Değerlendirilmesi

Turizm Kıyı yapıları Master Plan Çalışması kapsamı içinde mevcut yat işletmelerine gönderilen anketlerde;

a. Yat limanı işletmesi ile ilgili 5 soru,
b. Yat limanı teknik ve fiziksel özellikleri ile ilgili 23 soru,
c. Çevre koruması için yapılan uygulamalarla ilgili 10 soru,
d. Sahip oldukları sertifikalarla ilgili 8 soru,
e. İstihdamla ilgili olarak 5 soru,
f. Yatların bağlama sözleşmeleri ve doluluk oranları ile ilgili 4 soru ve
g. Diğer konularla ilgili 2 soru

olmak üzere toplamda 57 adet anket sorusu sorulmuştur.

Mevcut yat limanlarının hepsine (35 adet) anket gönderilmiş ve 22 yat işletmesi tarafından ankete cevap verilmiştir. **Tablo EK 5.1**'de anketlere cevap veren yat limanları ve bölgeleri verilmiştir.

Yat limanları **işletme tiplerine** göre değerlendirildiğinde (**Grafik EK 5.1**), özel sektör tarafından işletilen yat limanı sayıları kamu tarafından işletilen yat limanı sayısından fazla olduğu görülmektedir. **Grafik EK 5.2**'de ise yıllara bağlı olarak (1975 yılından itibaren) yat limanlarının işletme tiplerinin değişimi görülmektedir.

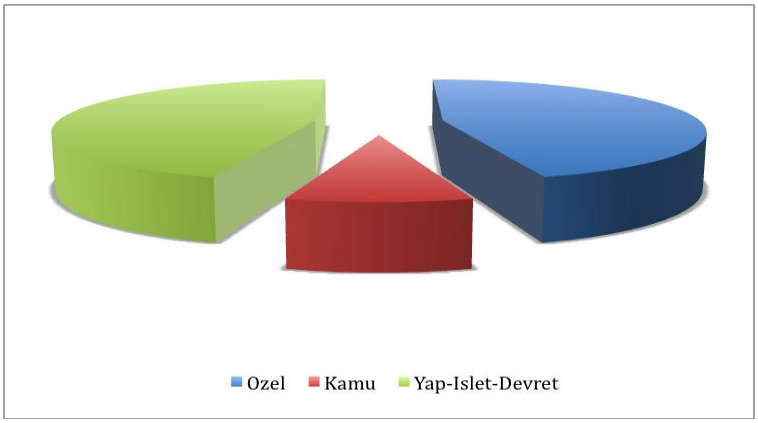
Grafik EK 5.3'de yılllara göre yapılan yat limanı sayıları görülmektedir. Yat liman yapımlarının 1990-1995 yılları arasında artış göstermiş olduğu, 1995'ten günümüze ise yat limanı yapımlarında belirli bir artış olmadığı gözlemlenmiştir. **Grafik EK 5.4**'de ise 1975 yıllardan günümüze yat limanları kümülatif artışı görülmektedir.

Grafik EK 5.4'de 1975'li yıllardan günümüze yat limanları artışı görülmektedir

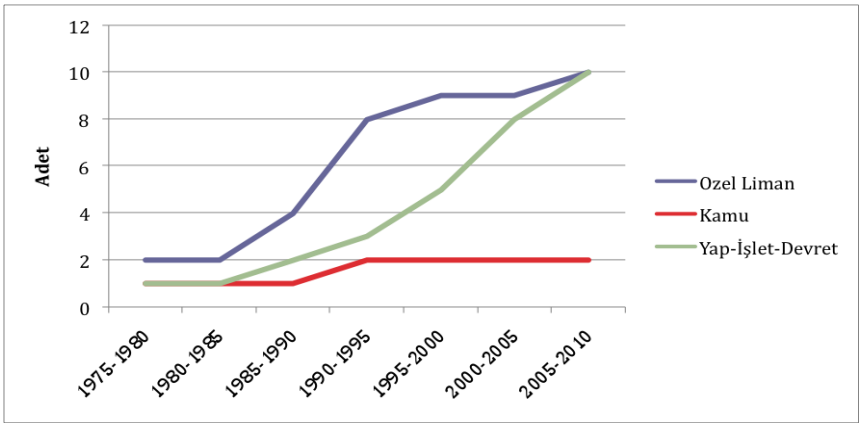
Tablo EK 5.1: Anketlerden Cevap Alınan Yat Limanları

Bölgeler	Marinalar
1. Bölge Bodrum-Kaş	Marmaris Yat Limanı
	Bodrum Milta Marina
	Port Göcek Marina
	Martı Marina
	Ece Marina
	Turkey Club Marina
	Albatros
	Skopea Marina
	Göcek Belediye Marinası
2. Bölge Çeşme-Bodrum	Turgutreis
	D-Marin Didim
	IC Çeşme Marina
	Setur Kuşadası
	Setur Altınyunus
	Alaçatı Marina
3. Bölge Kuzey Ege	Setur Ayvalık
4. Bölge Kaş-Gazipaşa	Setur Finike
	Çelebi Marina
	Kemer Türkiz Marina
6. Bölge Marmara	Çanakkale Marina

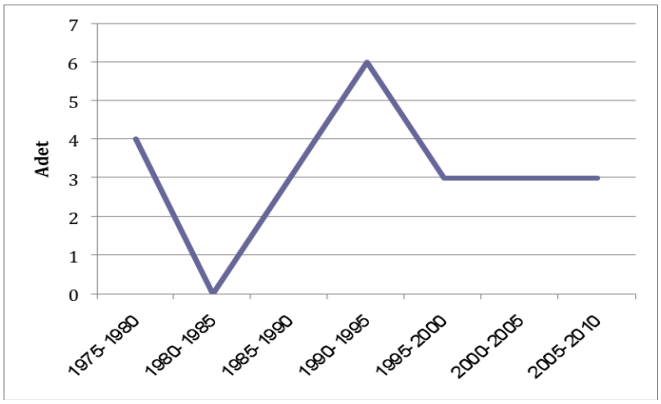
Grafik EK 5.1: İşletme Tiplerine Göre Yat Limanları



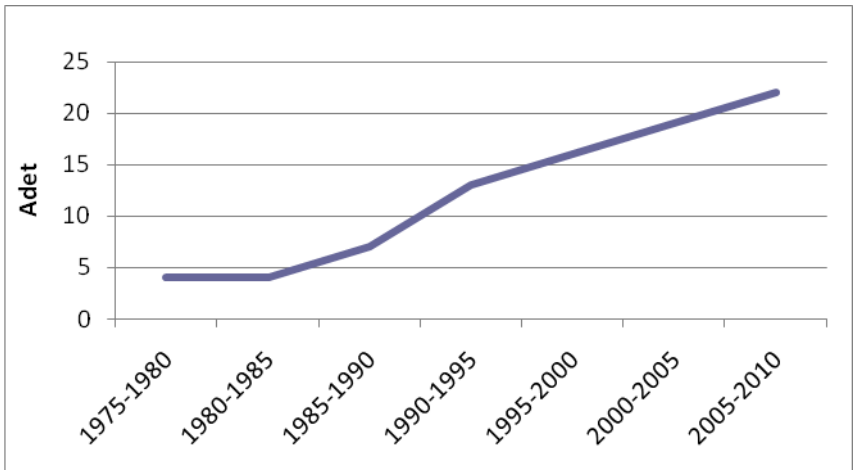
Grafik EK 5.2: Yıllara göre Yat Limanları İşletme Tipleri Değişimi



Grafik EK 5.3: Yıllara göre Yapılan Yat Limanı Sayısı



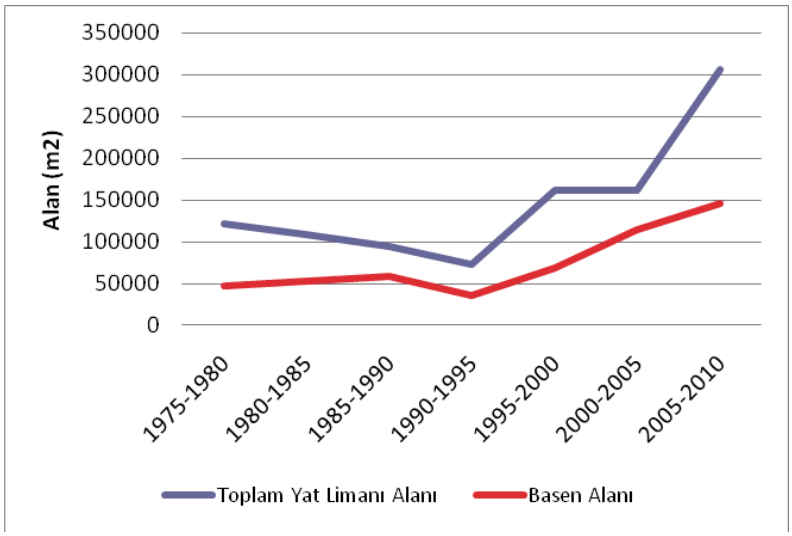
Grafik EK 5.4: 1975 yılından itibaren toplam yat limanı sayısı



Dünyadaki teknik ve sosyal gelişimler, yatçıların yat limanlarından talep ettikleri hizmetlerin değişimine neden olmaktadır. Talepdeki bu değişimlerin yat limanı tasarımlarına da yansıdığı

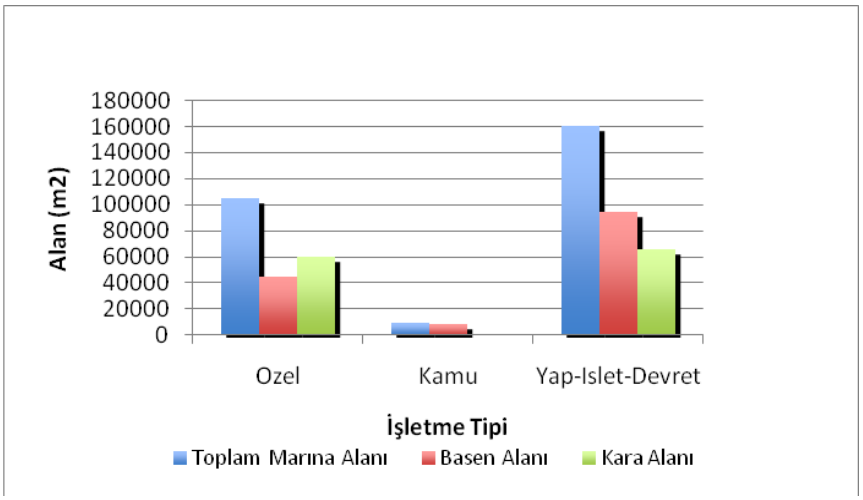
görülmektedir. Yıllara göre yat limanları toplam alanları ve basen (su) alanları değişimi **Grafik EK 5.5**'de verilmiştir. Buna göre; 2000 yıllından itibaren toplam yat limanı alanları ve basen (su) alanlarının arttığı görülmektedir.

Grafik EK 5.5: Yıllara göre yat limanı ortalama alan değişimleri



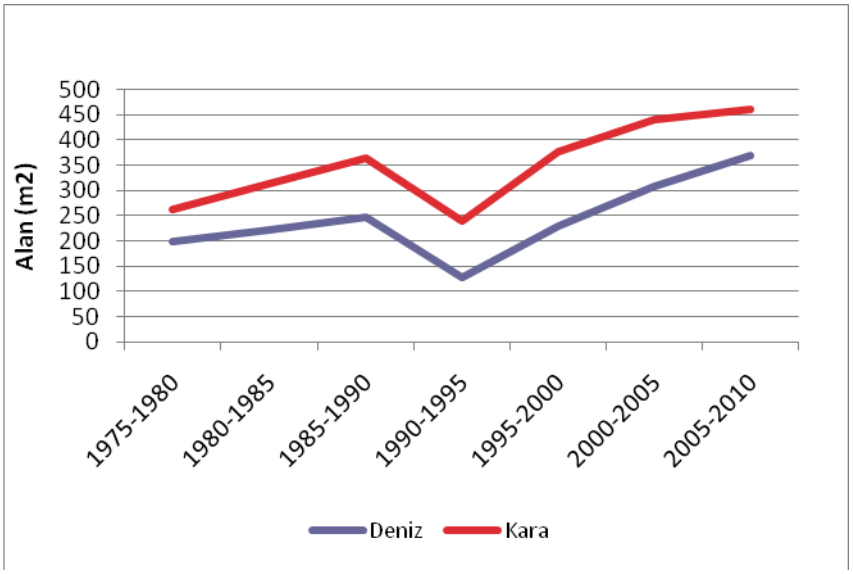
Grafik EK 5.6'da ise yat limanları işletme tiplerine göre yat liman alanları verilmiştir. Yap işlet devret şeklinde işletme tipi olan yat limanlarında su alanı ve kara alanlarının diğer işletme tiplerine göre daha büyük alanlara sahip olduğu görülmektedir.

Grafik EK 5.6: İşletme Tipine göre Ortalama Yat Limanı Alanları



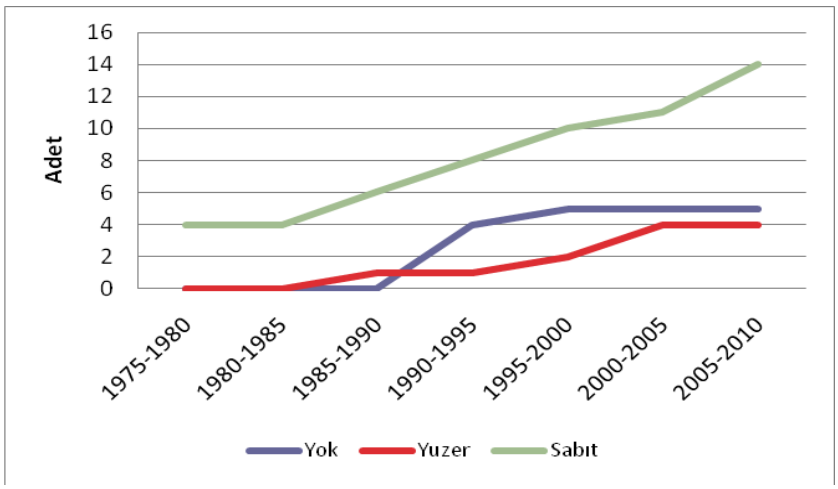
Grafik EK 5.7'de yıllara göre karada ve denizde yat başına ayrılan ortalama alan değişimi verilmiştir. Yat limanlarında 1995 yılından sonra yat başına düşen alanların arttığı görülmektedir. Bunun nedeni teknik ve sosyal gelişimlere paralel olarak büyüyen yat boyutları olabilir.

Grafik EK 5.7: Yıllara göre yat limanlarında yat başına düşen ortalama alan değişimi



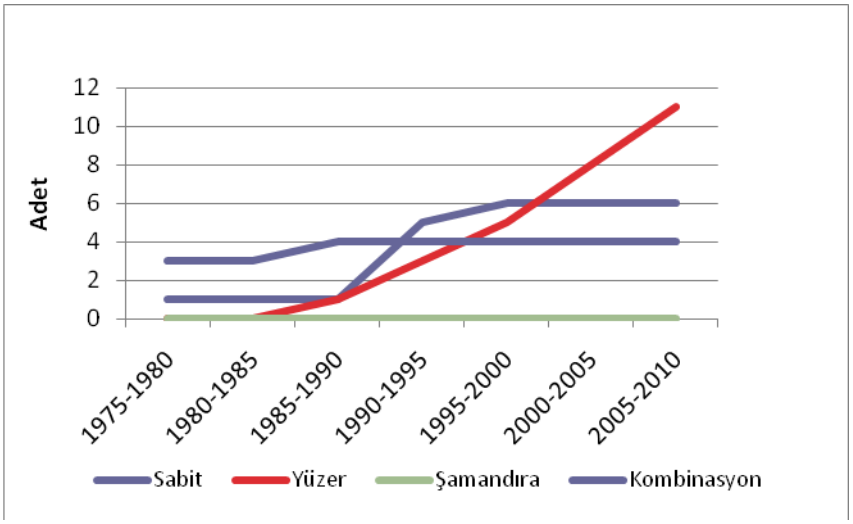
Grafik EK 5.8'de yıllara göre yat limanı korumasında seçilen dalgakıran tipleri görülmektedir. Dalgalara karşı korunaklı olmayan bölgelerde yapılan dalagakıranlar genellikle sabit tipdeki klasik dalgakıranlardır. Son yıllarda korunaklı olan bölgelerde ve dalga iklim koşullarının olanak sağladığı durumlarda ise yüzer dalgakıran tipleri kullanılmaktadır. **Şekil EK 5.8.** de hem yüzer hemde sabit dalgakıran kullanımının değişimi incelendiğinde yat limanlarında sabit dalgakıranların daha fazla kullanıldığı görülmekle birlikte, buna paralel olarak yüzer dalgakıranların kullanılmasının arttığı görülmektedir.

Grafik EK 5.8: Yıllara göre yat limanlarında kullanılan dalgakıran tiplerindeki artışlar



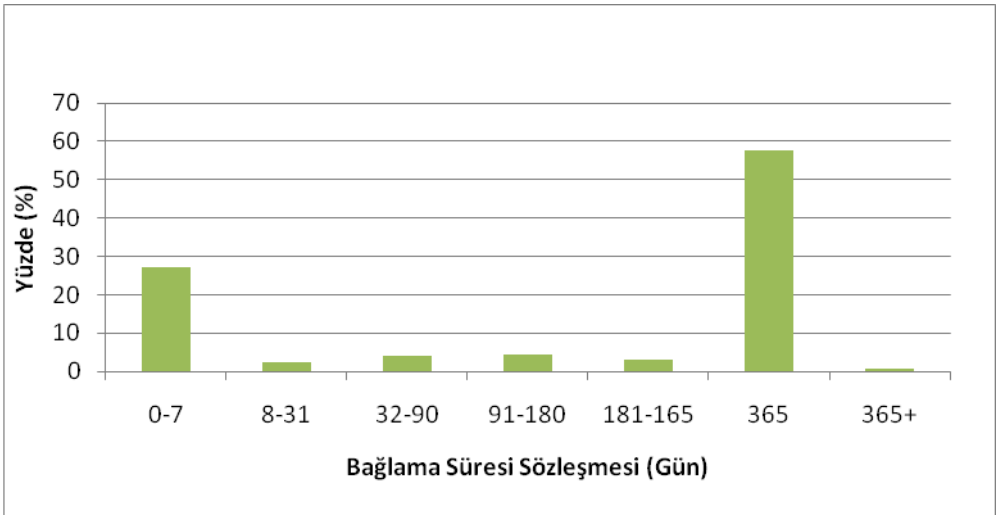
Grafik EK 5.9 liman içinde kullanılan iskele tiplerindeki değişimi göstermektedir. **Grafik EK 5.9** incelendiğinde, 1990 yılının ortasından itibaren gelişen teknik koşulların etkisiyle yat limanlarının baseninde yüzer iskele tiplerinin kullanımının hızla arttığı görülmektedir.

Grafik EK 5.9: Yıllara göre yat limanlarında kullanılan iskele tiplerindeki artışlar

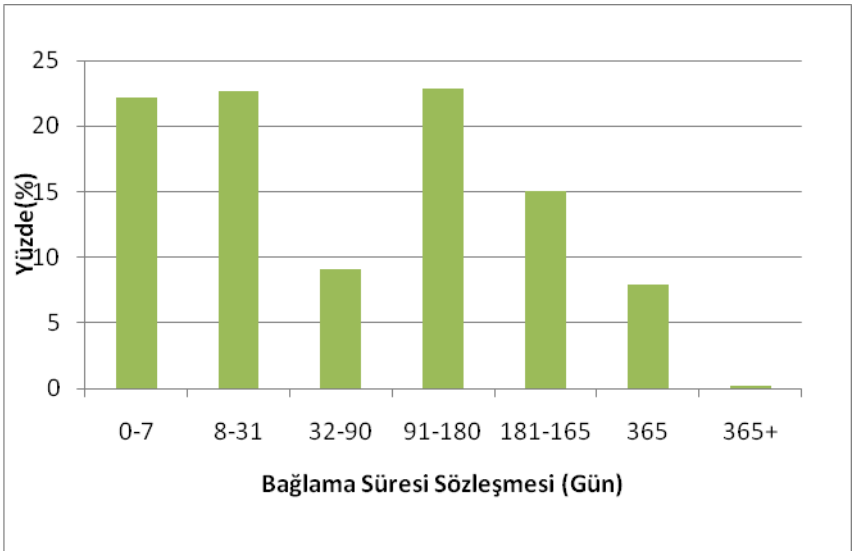


Grafik EK 5.10 ve **Grafik EK 5.11**'de sırasıyla denizde ve karada yat barınma sözleşme süreleri ve bağlama oranları verilmiştir. Denizde yatların yaklaşık %55'i 365 gün süreli, % 25' i 0-7 gün bağlama sözleşmesi yapmaktadır. Karada ise yatların yaklaşık % 25'i 0-7 gün, 8-31 gün , 91-180 gün, %15'i 181-365 gün, %7,5'i ise 365 gün bağlama sözleşmesi yapmakta olduğu görülmektedir.

Grafik EK 5.10: Denizdeki Bağlama Yeri Sözleşme Süreleri Yüzdesi



Grafik EK 5.11: Karadaki yat barınma yeri sözleşme süreleri yüzdesi



Bölgelere Göre Yat Limanları Doluluk Oranları

Yat limanlarının en çok bulunduğu 1. Bölge, 2. Bölge , 3. Bölge 4. Bölge ve 8. Bölge için anketlerden gelen veriler kullanılarak yat limanı doluluk oranları çıkarılmış ve **Grafik EK 5.12, EK 5.13, EK 5.14, EK 5.15, EK 5.16**'da verilmiştir. Tüm Türkiye doluluk oranı ise **Grafik EK 5.17**'de gösterilmiştir.

1. Bölge; Bodrum-Kaş arası yat limanlarındaki doluluk oranları 2001 yılından itibaren 2008 yılına kadar %80'nin altına düşmemiştir. Son yıllardaki doluluk oranları ise %90'ın üzerindedir.

2. Bölge; Bodrum-Çeşme arasında yer alan yat limanlarının doluluk oranlarında 1998 yılından 2004 yılına kadar belirgin bir düşüş görülmüştür. 2004 yılından günümüze bu marinaların doluluk oranları hızla artarak %90 oranına ulaşmıştır.

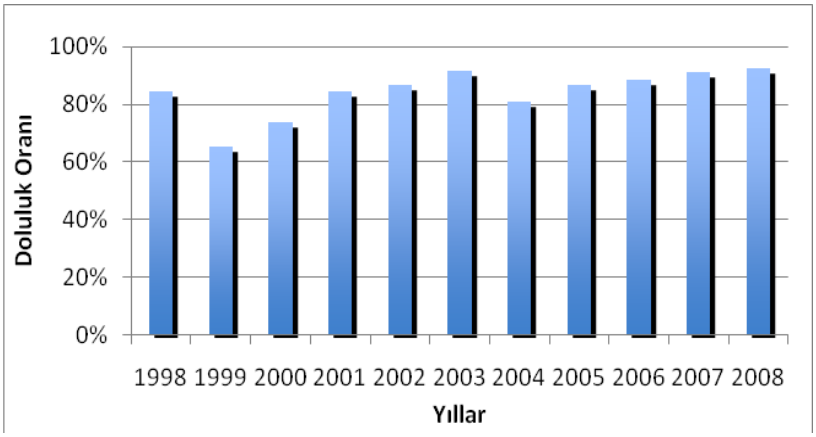
3. Bölge; Kuzey Ege'de 1 adet yat limanının verilerine ulaşılmıştır. Bu yat limanı verilerine göre 2000 yılından başlayarak 2008 yılında %70 doluluk oranına ulaşılmıştır.

4. Bölgede yat limanları 1998 yılından 2004 yılına kadar % 80 doluluk oranına ulaştığı daha sonra ise günümüze kadar %75 doluluk oranına gerilediği görülmektedir.

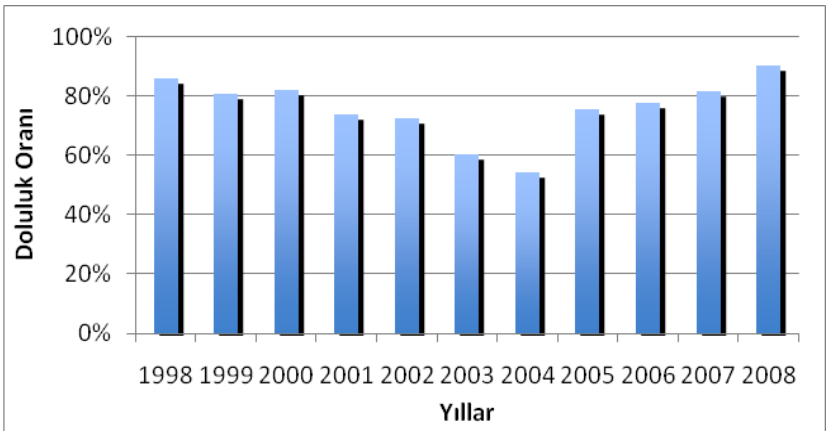
8. Bölgede ise doluluk oranı 1998'de yaklaşık %80 'lerden artış göstererek % 110'lara kadar artmıştır.

Türkiye genelinde yat limanlarındaki ortalama doluluk oranı % 70'lerden % 90'lara ulaştığı **Grafik EK 5.17**'den görülmektedir.

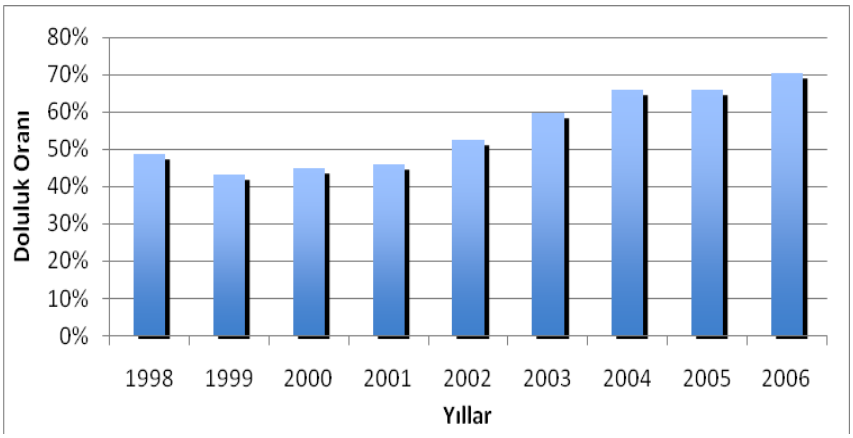
Grafik EK 5.12: Bodrum-Kaş arasında yer alan yat limanlarının doluluk oranları



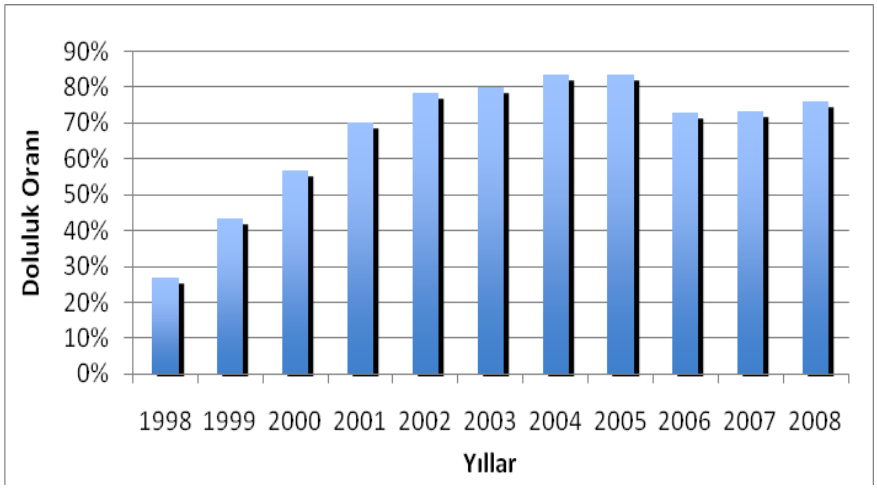
Grafik EK 5.13: Bodrum-Çeşme arasında yer alan yat limanlarının doluluk oranları



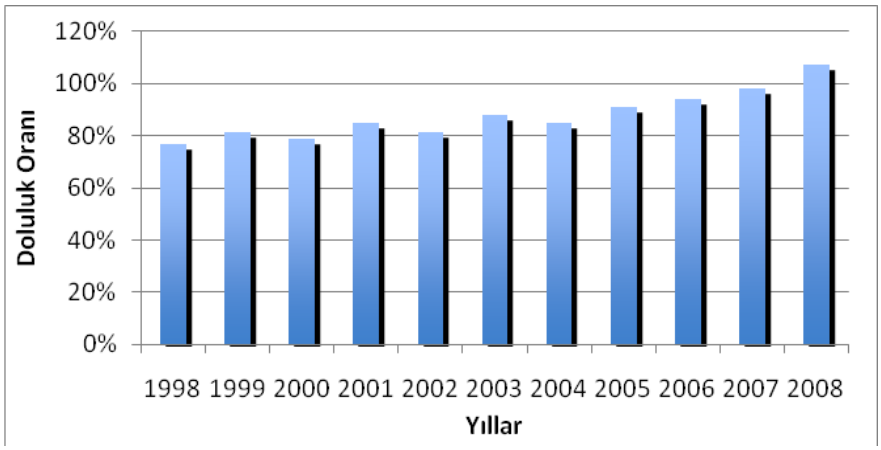
Grafik.EK 5.14: Kuzey Ege'de yer alan yat limanlarının doluluk oranları



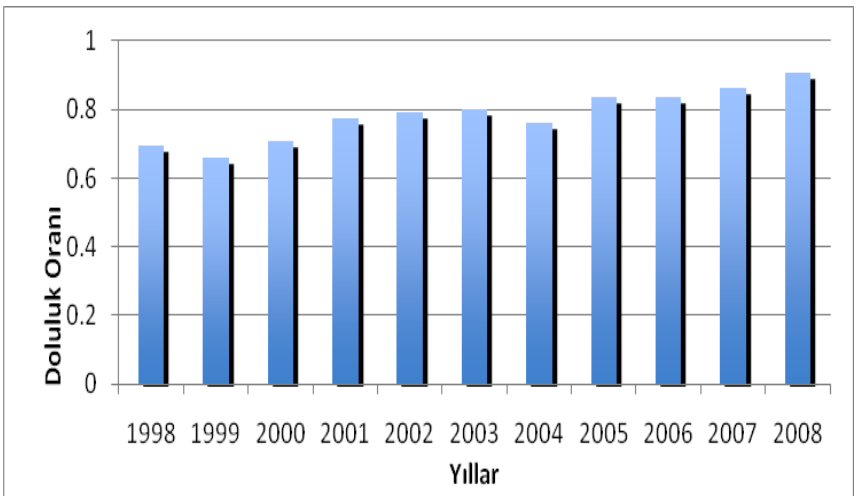
Grafik EK 5.15: Kaş-Gazipaşa arasında yer alan yat limanlarının doluluk oranları



Grafik EK 5.16: İstanbul Bölgesinde arasında yer alan yat limanlarının doluluk oranları



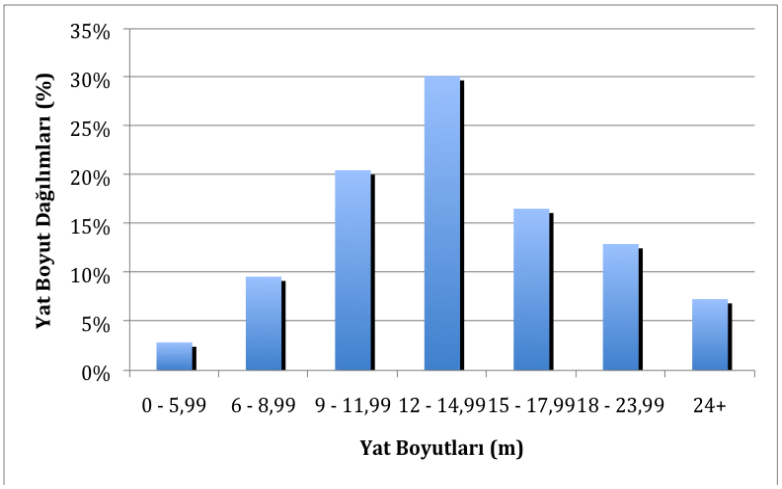
Grafik EK 5.17: Türkiye yat limanları doluluk oranları



Yat limanlardaki Yat Boyutlarındaki Değişim

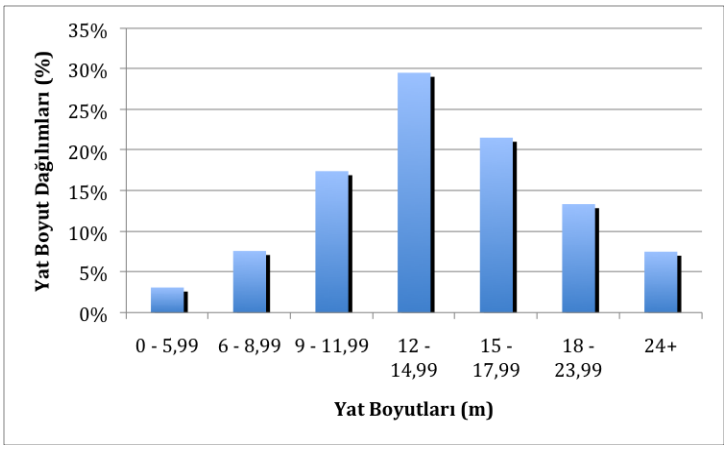
Grafik EK 5.18'den görülebileceği gibi tüm Türkiye yat bağlama yerlerinin dağılımı incelendiğinde bağlama yerlerinin %30'unun 12-15 m. uzunluğundaki yatlar için %21'inin 9-12 m. uzunluğundaki yatlara ve %17'sinin 15-18 m. uzunluğundaki yatlara ayrılmıştır. Ayrıca bağlama yerlerinin %7'lik payının mega yatlar için ayrıldığıda gözlemlenmektedir.

Grafik EK 5.18: Türkiye'deki yat limanı bağlama yerlerinin yat boyutlarına göre dağılımı



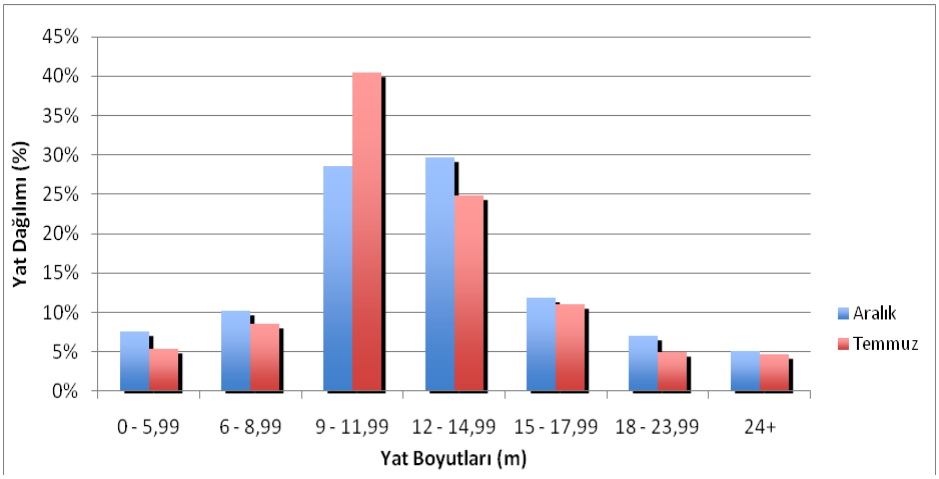
Yat limanı bazında yat bağlama yeri dağılımları (**Grafik EK 5.19**) incelendiğinde ise %30'luk payın yine 12-15 metre uzunluğundaki yatlara ayrıldığı gözlemlenebilir. Şekil 19'dan görülebileceği gibi bağlama yerlerinin %22'si 15-18m uzunluğundaki yatlar ve %16'sı 9-12m uzunluğundaki yatlar tarafından kullanılması planlanmıştır. Mega yatlar yine %7'lik paya sahip olmaktadır. Yeni yapılacak yat limanlarının bağlama yerlerinin % 10'u mega yatların yanaşması için planlanması önerilmektedir.

Grafik EK 5.19: Yat limanı bağlama yerlerinin yat limanı bazında yat boyutlarına göre dağılımı



Grafik EK 5.20'de 2008 yılı Aralık ve Temmuz aylarındaki yat boyut aralığına karşılık gelen yat dağılım yüzdeleri çizilmiştir. Temmuz aylarında 9m -15m. boyu olan teknelerin %40'ının yat limanlarında bağlı olduğu görülmüştür.

Grafik EK 5.20: 2008 yılı Aralık ve Temmuz Aylarında Yat Boyut Dağılımı



Yat limanlarındaki işletme uygulamalarına ve verilen hizmetlere bakıldığında ise bütün yat limanlarında asgari olarak elektrik ve su bağlantısı, tuvalet ve duş imkanları, yangın söndürme, aydınlatma, haberleşme ve palamar hizmetlerinin sağlandığı gözlenmiştir. Gümrüksüz satış yeri, otel, helikopter pisti, gümrüksüz depo gibi hizmetlerine yeni yapılan yat limanlarında daha sık rastlanmakla birlikte anket yapılan yat limanlarında bu özellikler ayırt edici özellik olarak dikkat çekmektedir (**Tablo EK 5.2**).

Tablo EK 5.2: Yat Limanlarında Sunulan Hizmetler

Hizmet	Yat Limanı Sayısı	Yüzde	Hizmet	Yat Limanı Sayısı	Yüzde
Tekneye Elektrik Bağlantısı	22	100%	Akaryakıt İskelesi	18	82%
Palamar Hizmeti	22	100%	Teknelere Telefon Bağlantısı	17	77%
Aydınlatma	22	100%	Gezer Vinç	16	73%
Teknelere Su Bağlantısı	22	100%	Kapalı Depo	16	73%
Yangın Söndürme imkanı	22	100%	Bakım Tesisleri	16	73%
Telsiz	22	100%	Bakım Onarım Sahası	16	73%
WC	22	100%	Yangin ikaz sistemi	15	68%
Dus	22	100%	Acil Yardım Merkezi	13	59%
24 Saat Güvenlik	21	95%	Yat Malzemesi Dükkanı	13	59%
Meteoroloji bilgisi	21	95%	Spor	12	55%
Kablosuz Internet	20	91%	Alışveriş Merkezi	11	50%
Restoran	19	86%	Yat klübü	10	45%
Market	19	86%	Çocuk Oyun Parkı	10	45%
Otopark	19	86%	Gümrüksüz depo	8	36%
Akaryakıt Satışı	18	82%	Helikopter	8	36%
Çamaşırhane	18	82%	Otel	7	32%
Çekek Yeri	18	82%	Gümrüksüz satış Yeri	2	9%

EK 5.3.Yapılan Yat Limanı Ziyaretlerinin Değerlendirilmesi

İstanbul

Ataköy marina denizde 700, karada 100 yat kapasitesine sahiptir. Yat limanından hizmet alabilecek en büyük yat 90 m uzunluğa, 20 m genişliğe ve 6 m draft'a sahiptir. Yat limanının lift kapasitesi 70 tondur. Ataköy yat limanı katı ve sıvı atık toplama ünitelerine sahiptir. Yat limanında bilişim teknolojilerinden yararlanılmaktadır. Yat limanı şehir içinde bulunmaktadır ve hava limanına 5 km uzaklıktadır. Yat limanı hem yaz hem de kış sezonunda kapasitesini 100% kullanmaktadır. Yaz sezonunda teknelerin güneye gitmesinden dolayı talepde azalma görülmektedir. Yanaşma yerlerinin uzatılması mümkün değildir ama liman sahası büyütülebilir. Yat limanı %65 yelkenli, %35 motor yatlar tarafından tercih edilmekte, yatların %80'inin yıllık, %20'sinin günlük bağlama sözleşmesi bulunmaktadır. Marinanın en büyük sorunu deniz kirliliğidir.

SETUR Kalamış ve Fenerbahçe yat limanı denizde 220, karada 1100 yat kapasitesine sahiptir. Yat limanından hizmet alabilecek en büyük yat 70 m uzunluğa ve 7 m draft'a sahiptir. Yat limanının lift kapasitesi 75 tondur. Yat limanı katı ve sıvı atık toplama ünitelerine sahiptir. Yat limanında bilişim teknolojilerinden yararlanılmaktadır. Yat limanı şehir içinde bulunmaktadır ve hava limanına 24 km uzaklıktadır. Yat limanı hem yaz hem de kış sezonunda kapasitesini 100% kullanmaktadır. Yat limanı sahasının ve yanaşma yerlerinin büyütülme imkanı yoktur. Yat limanı %60 motor yat, %40 yelkenliler tarafından tercih edilmekte, yatların %90'inin yıllık, %10'unun günlük bağlama sözleşmesi bulunmaktadır. Marinanın en büyük sorunu kurumsallaşamamasıdır.

Aydın

Didim D-Marin denizde 580 karada 600 yat barındırma kapasitesine sahiptir. Yat limanında 400 ve 75 ton kapasiteli iki lift bulunmaktadır. Yat limanı katı ve sıvı atık toplama ünitelerine sahiptir. Yat limanında bilişim teknolojilerinden yararlanılmaktadır. Yat limanı şehir içine 2 km ve hava limanına 87 km uzaklıktadır. Yat limanı sahasının büyütülmesi ve yanaşma yerlerinin uzatılması mümkün değildir. Yat limanının sahip olduğu 400 tonluk lift çevredeki yat limanlarında bulunmamaktadır bu da yat limanına avantaj sağlamaktadır.

Bodrum

Bodrum Belediye Limanı denizde 300 yat kapasitesine sahiptir. Yat limanından hizmet alabilecek en büyük yat 50 m uzunluğa, 12m genişliğe ve 4 m draft'a sahiptir. Yat limanında lift bulunmamaktadır. Yat limanı katı ve sıvı atık toplama ünitelerine sahiptir. Yat limanında bilişim teknolojilerinden yararlanılmaktadır. Yat limanın şehir içinde ve havalimanına 25 km uzaklıktadır. Yat limanı hem yaz hem de kış sezonunda kapasitesini 100% kullanmaktadır. Yat limanının gelişme imkanı bulunmamaktadır. Gemilerin %90'ı yıllık bağlama sözleşmesine sahiptir. Yat limanı büyük çoğunlukla ticari yatlar ve gezi tekneleri tarafından tercih edilmektedir.

Milta Bodrum Marina şehir içi marinasıdır. Denizde 440, karada 40 yat kapasitesine sahiptir. Yat limanından hizmet alabilecek en büyük yat 60 m uzunluğa ve 8 m draft'a sahiptir. Yat limanının lift kapasitesi 70 tondur. Yat limanı katı ve sıvı atık toplama ünitelerine sahiptir. Yat limanında bilişim teknolojilerinden yararlanılmaktadır. Yat limanı şehir içinde bulunmaktadır ve hava limanına 30 km uzaklıktadır. Yat limanı hem yaz hem de kış sezonunda kapasitesini 100% kullanmakta ve yat limanının büyüme imkanı bulunmamaktadır. Yat limanı %65 yelkenli, %35 motor yatlar tarafından tercih edilmekte, yatların %80'inin yıllık bağlama sözleşmesi bulunmaktadır. Marinanın en önemli sorunları yer sıkışıklığı, kirlilik ve park yeri sorunudur.

Turgutreis Marina şehir içi marinasıdır. Karada 150 denizde 550 yat kapasitesine sahiptir. Yat limanından hizmet alabilecek en büyük yat 65 m uzunluğa, 9,5 m genişliğe ve 3m draft'a sahiptir. Yat limanının lift kapasitesi 100 tondur. Yat limanı katı ve sıvı atık toplama üniteleri ne sahiptir. Yat limanında bilişim teknolojilerinden yararlanılmaktadır. Yat limanı şehir içinde bulunmaktadır ve hava limanına 72 km uzaklıktadır. Yat limanı kapaitesini yaz sezonunda %88, kış sezonunda %90 kullanmaktadır. Yat limanının büyüme imkanı bulunmamaktadır. Yat limanı %65 yelkenli, %31 motor yatlar tarafından tercih edilmekte, yatların %80'inin yıllık bağlama sözleşmesi bulunmaktadır. Marinanın en önemli sorunu fırtınalardır.

Yalıkavak Port Bodrum şehir içi marinasıdır. Yat limanından hizmet alabilecek en büyük yat 42 m uzunluğa, 11m genişliğe ve 2,2 m draft'a sahiptir. Yat limanının lift kapasitesi 100 tondur. Yat limanında bilişim teknolojilerinden yararlanılmaktadır. Yat limanı şehir içinde bulunmaktadır ve hava limanına 45 km uzaklıktadır. Karada 100 denizde 336 yat kapasitesine sahiptir. Yat limanı kapasitesini yaz sezonunda %115, kış sezonunda %92 kullanmaktadır. Yat limanı sahasının büyütülmesi ve yanaşma yerlerinin uzatılması mümkündür.

Marmaris

Albatros Marina denizde 48 yat karada 100 yat kapasitesine sahiptir. Yat limanından hizmet alabilecek en büyük yat 40 m uzunluğa ve 20 m genişliğe sahiptir. Yat limanında 20, 60 ve 90 tonluk liftler bulunmaktadır. Yat limanı bilişim teknolojilerinden henüz yararlanmamaktadır. Yat limanı şehir içine 1 km ve hava limanına 90 km uzaklıktadır. Mendirek bulunmadığından dolayı yat limanınında sadece yaz sezonunda bağlama yapılabilmektedir. Yat limanı sahasının karadan büyüme imkanı yoktur ancak yanaşma yerleri uzatılabilir. Yüzen dalgakıran kullanılarak yat limanın denizde yat bağlama kapasitesinin 150-200 yata çıkarılması ve limanın mega yatları barındırabilmesi planlanmaktadır. Yat limanından denizde çoğunlukla yelkenliler, karada ise guletler faydalanmaktadır. Yat limanının en önemli sorunu dalgakıran olmadığı için kışın rıhtıma tekne yanaştıramamalarıdır.

Martı Marina denizde 365 karada 150 yat barındırma kapasitesine sahiptir. Yat limanından hizmet alabilecek en büyük yat 60m uzunluğa ve 19 m draft'a sahiptir. Yat limanının lift kapasitesi 60 tondur. Yat limanı katı ve sıvı atık toplama ünitelerine sahiptir. Yat limanında bilişim teknolojilerinden yararlanılmaktadır. Yat limanı şehir içine 25 km ve hava limanına 115 km uzaklıktadır. Yat limanı sahasının karadan büyüme imkanı yoktur ancak yanaşma yerleri uzatılabilir. Ek yüzen ponton kullanılarak yat limanının kapasitesinin denizde 550, karada 210 yata çıkarılması planlanmaktadır. Yat limanı %75 yelkenli, %25 motor yatlar tarafından tercih edilmekte, yatların %60'ının yıllık, %30'unun günlük ve %10'unun aylık

bağlama sözleşmesi bulunmaktadır. Yat limanının en önemli sorununun kışın yaşanan deniz koşulları olduğu belirtilmiştir.

SETUR Netsel Marina denizde 676 karada 120 yat kapasitesine sahiptir. Yat limanından hizmet alabilecek en büyük yat 90 m uzunluğa ve 3,5 m draft'a sahiptir. Yat limanında 15 ve 100 tonluk liftler bulunmaktadır. Yat limanı katı ve sıvı atık toplama ünitelerine sahiptir. Yat limanında bilişim teknolojilerinden yararlanılmaktadır. Yat limanı şehir içindedir ve hava limanına 90 km uzaklıktadır. Yat limanı yaz sezonunda deniz kapasitesini %100, kara kapasitesini %30, kış sezonunda deniz kapasitesini %90, kara kapasitesini 100% kullanmaktadır. Yat limanı sahasının ve yanaşma yerlerinin büyütülme imkanı yoktur. Yat limanı %60 yelkenli, %30 motor yatlar tarafından tercih edilmekte, yatların %85'inin yıllık, %10'unun günlük bağlama sözleşmesi bulunmaktadır. Marinanın en büyük sorunu deniz kirliliğidir.

Göcek

Fethiye Belediye Marina denizde 120 yat kapasitesine sahiptir. Yat limanından hizmet alabilecek en büyük yat 60 m uzunluğa ve 3 m draft'a sahiptir. Yat limanında lift bulunmamaktadır. Yat limanı katı ve sıvı atık toplama ünitelerine sahiptir. Yat limanında bilişim teknolojilerinden yararlanılmaktadır. Yat limanı şehir içindedir ve hava limanına 55 km uzaklıktadır. Yat limanı hem yaz hem de kış sezonunda %100 doludur. Liman sahasının karadan büyüme imkanı yoktur, yanaşma yerleri uzatılabilir. Yat limanının kapasitesini 400 yata çıkarıcak gelişme projesi bulunmaktadır. Yat limanını genelde guletler kullanmaktadır. Marinanın en büyük sorunları kapasite yetersizliği, büyük teknelerin alınamaması ve kirliliktir.

Club Marina denizde 205 yat kapasitesine sahiptir. Yat limanından hizmet alabilecek en büyük yat 56 m uzunluğa ve 2,7 m draft'a sahiptir. Yat limanında lift bulunmamaktadır. Yat limanı katı ve sıvı atık toplama ünitelerine sahiptir. Yat limanı bilişim teknolojilerinden henüz yararlanmamaktadır. Yat limanı şehir içine 4 km ve hava limanına 25 km uzaklıktadır. Yat limanı yaz sezonunda %120, kış sezonunda %100 doludur. Bölgede sürekli talep artışı gözlenmektedir. Yat limanı sahasının büyütülmesi ve yanaşma yerlerinin uzatılması mümkündür. Yat limanı %60 motor yatlar, %40 yelkenli yatlar tarafından tercih edilmektedir. Marinanın en büyük sorunları telefon, elektrik ve su ile ilgili problemler ve kirliliktir.

Ece Saray Marina denizde 400 yat kapasitesine sahiptir. Yat limanından hizmet alabilecek en büyük yat 50 m uzunluğa ve 14 m draft'a sahiptir. Yat limanının lift kapasitesi 40 tondur. Yat limanı katı ve sıvı atık toplama ünitelerine sahiptir. Yat limanında bilişim teknolojilerinden yararlanılmaktadır. Yat limanı şehir içindedir ve hava limanına 55 km uzaklıktadır. Yat limanı yaz sezonunda %75, kış sezonunda %60 doludur. Yat limanı sahasının büyütülme ve yanaşma yerlerinin uzatılma imkanı bulunmamaktadır. Yat limanı %70 yelkenli, %30 motor yatlar tarafından tercih edilmekte, yatların %50'sinin yıllık, %30 unun aylık bağlama sözleşmesi bulunmaktadır. Marinanın en büyük sorunu deniz kirliliğidir.

Göcek Belediye Marina denizde 150 yat bağlama kapasitesine sahiptir. Yat limanından hizmet alabilecek en büyük yat 55 m uzunluğa, 10 m genişliğe ve 3,5 m draft'a sahiptir. Yat limanında lift bulunmamaktadır. Yat limanı katı ve sıvı atık toplama ünitelerine sahiptir. Yat limanında bilişim teknolojilerinden yararlanılmaktadır. Yat limanı şehir içindedir ve hava limanına 25 km uzaklıktadır. Hava ve dalga koşullarından dolayı yat limanı sadece yaz

sezonunda kullanılmakta bu sezonda yat limanı %100 dolulukla çalışmaktadır. Yat limanı sahasının karadan büyüme imkanı yoktur ancak yanaşma yerleri uzatılabilir. Yat limanının kapasitesinin %50 arttırılması düşünülmektedir. Yat limanından çoğunlukla guletler daha sonra sırasıyla motor yat ve yelkenliler faydalanmaktadır. Yat limanının en önemli sorunları kaptanlardaki eğitimsizlik ve iletişim sorunu, teknelerin navigasyon kurallarına uymaması ve yanaşma yerindeki yetersizliktir.

Marine Turk Exclusive (Poruklu) denizde 100 yat bağlama kapasitesine sahiptir. Yat limanından hizmet alabilecek en büyük yat 47 m uzunluğa ve 40 m draft'a sahiptir. Yat limanında lift bulunmamaktadır. Yat limanı katı atık toplama ünitesine sahiptir. Yat limanında bilişim teknolojilerinden yararlanmaktadır. Yat limanı şehir içine 2.5 km ve hava limanına 25 km uzaklıktadır. Liman sahasının ve yanaşma yerlerinin büyütülme imkanı yoktur. Yat limanın en büyük sorunu deniz koşullarıdır.

Marine Turk denizde 185 karada 240 yat barındırma kapasitesine sahiptir. Yat limanında 75 ve 200 tonluk liftler bulunmaktadır. Yat limanı katı ve sıvı atık toplama ünitelerine sahiptir. Yat limanında bilişim teknolojilerinden yararlanılmaktadır. Yat limanı şehir içindedir 2.5 ve hava limanına 25 km uzaklıktadır. Yat limanı sahasının büyütülmesi ve yanaşma yerlerinin uzatılması mümkündür. Marinanın geliştirilmesi için yeni projeler düşünülmektedir. Yat limanın en büyük sorunu deniz koşullarıdır.

Port Göcek denizde 385, karada 156 yat kapasitesine sahiptir. Yat limanından hizmet alabilecek en büyük yat 45 m uzunluğa ve 7 m draft'a sahiptir. Yat limanının lift kapasitesi 70 tondur. Yat limanı katı ve sıvı atık toplama ünitelerine sahiptir. Yat limanında bilişim teknolojilerinden yararlanılmaktadır. Yat limanı şehir içindedir ve hava limanına 22 km uzaklıktadır. Yat limanı yaz sezonunda %130 kış sezonunda %105 doludur. Yat limanı sahasının büyütülmesi ve yanaşma yerlerinin uzatılması mümkündür. Yat limanı %50 yelkenli, %50 motor yatlar tarafından tercih edilmekte, yatların %70'inin yıllık, %20'sinin günlük ve % 17'sinin aylık bağlama sözleşmesi bulunmaktadır. Marinanın en büyük sorunu Mopak limanına yanaşan ağır tonajlı gemilerin neden olduğu kirliliktir.

Skopea Marina denizde 48 yat bağlama kapasitesine sahiptir. Yat limanından hizmet alabilecek en büyük yat 60 m uzunluğa, 11 m genişliğe ve 3,8 m draft'a sahiptir. Yat limanında lift bulunmamaktadır. Yat limanı katı ve sıvı atık toplama ünitelerine sahiptir. Yat limanında bilişim teknolojilerinden yararlanılmamaktadır. Yat limanı şehir içine 35 km ve hava limanına 30 km uzaklıktadır. Göcek'te mega yatlara hizmet verebilen tek yat limanı Skopea marinadır. Mendirek bulunmadığından dolayı yat limanı sadece yaz sezonunda kullanılmaktadır. Yat limanı sahasının ve yanaşma yerlerinin büyütülme imkanı yoktur. İkinci paralel iskele için proje çalışmaları yapılmaktadır. Yat limanından çoğunlukla yelkenliler sonra motor yatlar faydalanmaktadır. Yat limanının en önemli sorunları düzensiz deniz trafiği ve şehiriçi marina olmasından kaynaklanan güvenlik gibi sorunlardır.

EK 6: Daha Önce Yapılmış Çalışmaların Değerlendirilmesi

EK.6.1. Yat Turizmi Master Planı (1992)

1992 yılında yapılan Yat Turizmi Master Plan çalışmasının gerçekleştirilmesinde kalitatif ve kantitatif araştırma yöntemleri kullanılmıştır. Kalitatif çalışmalarda kaynak araştırması yapılarak kullanılacak veriler toplanmış, anket uygulanacak alanlar saptanmış ve anket veri formları düzenlenmiştir. Anket uygulaması ve değerlendirmesi ise SİAR (Sosyal ve İktisadi araştırmalar A.Ş.) tarafından yürütülmüştür. Kantitatif çalışmalarında ise "yüz yüze anket yöntemi" uygulanmıştır. Ticari ve özel yatlar için soru formları 6 yat limanı için (Kuşadası, Bodrum, Datça, Marmaris, Fethiye, Kaş) uygulanmıştır.

- **Turizm ve Yat Turizmi:**

Çalışmanın ilk bölümünde turizm sektörüne ilişkin ayrıntılı bir araştırma yapılmıştır. Turizm sektörü 20. yüzyılın büyük sosyal kültürel ekonomik bir olayı niteliğine bürünmüştür. Tüm dünyada olduğu gibi ülkemizde de turizm geliri 1989'da dış ticaret açığının %6 sını karşılarken, 1990 yılında %35 ini karşılamıştır. Turizm sektörünün özelliği çoğaltan katsayı niteliğiyle diğer sektörlere de olumlu yönde etki etmesidir. Uluslararası turizm, 1950 yılında 25.3 milyon kişiden, 1990 yılında 16 kat artarak 415 milyon kişiye ulaşmıştır (Kaynak WTO). Uluslararası turizm gelirleri ise 1950 yılında 2.1 milyar USD iken, 1990 yılında 100 kat artarak 230 milyar USD seviyesine ulaşmıştır (WTO). 1963 yılında Türkiye turizm dengesi (gelir eksi gider) eksi 13 milyon USD iken, 1990 yılında artı 2.8 milyar USD çıkmıştır. Türkiye'de 1963 yılından 1991 yılına kadar geçen sürede, yabancı turist sayısı 25 kat artıp yaklaşık 5.5 milyon kişiye ulaşmıştır. Yurtdışına çıkan Türk vatandaşı sayısı ise 60 kat artıp yaklaşık 3 milyon kişiye ulaşmıştır. Ülkemiz uluslararası turizmde ülkeler arası sıralamada 1980-1988 döneminde gelen turist sayısı açısından 36. sıradan 19. sıraya yükselmiş, gelirler açısından ise 40. sıradan 22. sıraya çıkmıştır (WTO). Bu veriler ışığında ,Türkiye için turizmin çok önemli olduğu ve turizm sektörünün 6. beş yıllık kalkınma planı ile desteklendiği tespit edilmiştir. Turizm gelirleri ancak turizm türlerini geliştirerek arttırılabilir. Bu bağlamda da yat turizmi çok önem kazanmaktadır. Yatçılık birçok unsurun bir araya gelerek deniz gezisi hizmetinin sunulmasıyla sonuçlanan ve genelde özel ve ticari teknelerle yapılan ekonomik bir faaliyettir. Yatçılık, limanlar, barınaklar gibi alt yapı hizmetleriyle, inşaat sektörüne, yat işletmesi, yat yapımı, idare ve personel işlemleriyle geniş ölçüde istihdam sağlayan sektördür. Yatçılık temel özellikleri;

1- Yatçılık bir ülkenin doğal, tarihi, kültürel özelliklerinin pazarlanmasına dayalı bir etkinliktir. Bu nedenle bu değerlerin korunması ve zenginleştirilmesi zorunludur.

2-Yatçılık ülkeler için etken bir tanıtım ve reklam yöntemidir.

3-Yat turizmine yönelik yatırımlar kıyılardaki betonlaşmaya alternatif olabilir. Örneğin 8 yataklı ve 10 yatlık filo, 80 yataklı otelle aynı yatak kapasitesini oluşturmaktadır.

4-Marinaları inşaa ederken temel şart kirlenmeyi ve betonlaşmayı önlemektir.

Çalışmada Türkiye'de yatçılığın tarihçesi, mevcut durumu ve ilgili terimler sunulmuştur. Türk yat turizmiyle ilgili bakanlıklar, kuruluşlar, teşkilatlar ve dernekler tanımlanmıştır. Yat turizmiyle ilgili yasalar, yönetmelikler ve mevzuat hükümleri ilan tarihleriyle verilmiştir. Bu

konuyla ilgili en önemli yasa ise "Turizm Teşvik Kanunu"dur (Kanun no 2634, kabul tarihi 12.03.1982 son değişiklik Kanun no 3754, kabul tarihi 06.06.1991).

Turizm Teşvik Kanununun 4. Bölümü ise yat turizmine ayrılmıştır (madde 26-29). 1983'te çıkarılan "Yat Turizminin Geliştirilmesi" hakkındaki yönetmelik 29.6.1991 tarihinde "Yat Turizm Yönetmeliği" olarak değiştirilmiştir. Bu yönetmeliğin amacı ise ülkemizde yat turizmi, yat işletmeciliği yönlendirilmesi ve geliştirilmesi için gerekli düzenlemeleri belirlemektir. Bu yönetmeliklerin ilkeler ve politikaları çerçevesinde ülkemizin kültür ve tarihi mirasları ve doğal yapısı etkin bir şekilde korunarak turizm faaliyet ve yatırımlarının planlanması kabul edilmiş ve yatçılığın geliştirilmesi ve yaygınlaşmasını destekleyecek, teknelere hizmet verecek, altyapı sistemlerinin önceliklere göre gerçekleştirilmesi için gelişim yönleri belirtilmiştir.

Çalışmanın bir diğer bölümü ise yatçılara uygulanan formaliteleri kapsamaktadır. Burada önemli olan yatların giriş ve çıkış işlemlerinin Bakanlar Kurulu kararı ile "Yat Turizmi Yönetmeliğinde" belirlenmiş hudut kapılarından yapılmasıdır. Yönetmelikte yatçıların giriş çıkış işlemleri ile ilgili kayıt belgeleri, uğrayacakları liman başkanlıkları ve yabancı bayraklı yatların Türkiye'de bırakılmaları halinde yapılacak işlemler ayrıntılı olarak verilmiştir. Ayrıca yat ve yatçılardan alınacak ücretlerde bu yönetmelikte belirlenmiştir.

Çalışmanın son bölümünde de batı Akdeniz ülkelerinde yat turizmi Fransa, İtalya, İspanya, Yunanistan ve Yugoslavya özelinde yat limanları ilgili mevzuat ve formaliteler açısından verilmiştir. Çalışmada yapılan anketlerin sonuçlarına göre Türkiye'de marina yapımı için öncelikli bölgeler saptanmış, ilkeler sorun ve öneriler belirlenmiştir.

Sonuç:

Türk yat turizmi arz ve talep yönünden değerlendirilerek bu çalışmada ortaya konulan bulgular ışığında, ülkemizde yat turizminin güçlü, zayıf yönleri, fırsatlar ve tehditler değerlendirilmiştir.

<u>Türkiye Yat Turizmi Güçlü Yönleri</u>

i)Coğrafi konum, kıyı uzunluğu ve iklim

Üç tarafı denizle çevrili olan Türkiye fiziki coğrafyası nedeniyle turizm açısından önemli bir potansiyele sahiptir. Doğal ve korunaklı kıyıların bulunduğu ülkemiz yatçılık alt yapılarının (yat limanları, iskeleler, marinalar) yapılabilmesi açısından avantajlıdır. Toplam kıyı uzunluğu 8,333 km (Anadolu kıyısı 6,480 km, Trakya kıyısı 786 km, Adalar kıyısı 1,067 km) olan ülkemizde ilginç jeomorfolojik kıyı özellikleri, kumsallar, koylar yatçılık için uygundur. Bu özellikler Ege, Akdeniz ve Marmara kıyılarında daha belirgin olup planlamada göz önüne alınmalıdır. Ege Denizi ve Akdeniz kıyıları yapısı bitki örtüsü ve yakın adalara seyir mesafesinin kısalığı nedeniyle de çok avantajlıdır.

Türkiye'nin iklimi kıyı turizminde çok önem taşımaktadır. Uygun iklim şartları, turizm sezonunun uzunluğu ülkemize büyük avantaj sağlamaktadır. Yatçılık için gerekli iklim koşulları, yelken yapabilmek için uygun rüzgarlar, ılıman ve kuru iklim ile özelikle Güney Ege ve Akdeniz kıyılarında 6 aya varan uygun koşullar sağlamaktadır. Bu süre Kuzey Ege ve Marmara'da kısalmakta, Karadeniz'de ise yağışlar olumsuz koşullar oluşturmaktadır.

ii)Uygun Yat Güzergahları

Yat turizminde gelişmiş ülkelerden Fransa, İspanya, İtalya, Yugoslavya, Yunanistan Akdeniz'in bir iç deniz olarak yatçılığa elverişli olmasından yararlanmaktadır. Coğrafi yakınlığımız nedeniyle Doğu Akdeniz'de bulunan ülkemiz için bu bir avantajdır. Akdeniz'in batısında oluşturulmuş olan bu yat zincirine yeni katılan Yugoslavya ve Yunanistan'dan sonra Türkiye'nin de katılması değişik yerler görmek isteğinde olan yatçılar için büyük bir potansiyel oluşturmaktadır. Ayrıca Akdeniz'in Batısında yoğun trafiğin getirdiği deniz kirliliği de yat trafiğinin Akdeniz'de Doğuya doğru kaymasına neden olmaktadır. Doğu Akdeniz'deki konumuyla Türkiye Akdeniz çanağındaki güzergahlar için zinciri tamamlayan bir halkadır. Güzergah ve liman yoğunluklarının çok fazla olmaması da yat trafiğinin doğuya doğru kaymasında rol oynamaktadır.

iii)Mevcut Yat Limanları ve Altyapı

Ülkemizde yat turizminin önemi göz önüne alınarak hazırlanan yat turizmini teşvik edici önlemler mevcut yat limanlarını ve altyapısının geliştirmede önemli bir rol oynayacaktır. 1991 yılı sonu itibariyle Turizm Bakanlığından işletme ve yatırım belgeli 18 yat işletmesinde toplam kapasite 5,235 olup bunun yaklaşık 4,297'si denizde, 938'i ise karada park yeridir.

Yat turizmi yönetmeliğinin çıkmış olması yat turizmine ve yat işletmeciliğine ivme kazandıran önemli bir olgudur. Mevcut yat limanları da bu ivmeyi kazandırmak için altyapıyı oluşturmaktadır.

iv)Yat İşletmeciliği ve Yat Yapımcılığı

"Yat Turizmi Yönetmeliği"nin çıkmış olması yat turizmine ivme kazandıran önemli bir olgudur ve yat imalatçılığını da geliştirmede etken olmuştur. Özellikle Marmara Bölgesi, Batı Karadeniz, İzmir çevresi, Bodrum ve Marmaris tersanelerinde yat imalatında başı çekmektedir.

v)Tarihi Doğal ve Kültürel Hazineler

Türkiye sahip olduğu doğal zenginlikler, arkeolojik değerler, kültürel değerler ile yat turizminde en önemli çekim noktası olabilecek potansiyele sahiptir.

<u>Zayıf yönler :</u>

i)Bağlama Yeri Kapasitesi

Ülkemiz için mevcut yat limanı sayısı, bağlama yeri kapasitesi ve mevcut altyapı, Akdeniz ve dünya standartları ölçeğinde değerlendirildiğinde yetersiz kalmaktadır. Bu nedenle ülkemiz Akdeniz yat zincirinde zayıf halkayı oluşturmaktadır. Akdeniz'de marina kapasiteleri göz önüne alındığında toplam bağlama yerinin 169 bin olduğu görülmektedir. Toplam içinde Fransa, İspanya ve İtalya sırasıyla %35.4, %28 ve %21.5 paylarıyla yat bağlama yeri kapasiteleriyle en önde gelen ülkelerdir. Bu üç ülke toplam bağlama yeri kapasitesinin yaklaşık %85 ine sahiptir. 1991 yılı itibariyle toplam 5,235 yat kapasitesi ile Türkiye Akdeniz çanağında yalnızca %3 lük bir paya sahiptir.

ii)Türkiye'de Yat İşletmeleri

Yat işletmesi, 1991 yılında ülkemizin güçlü olmadığı bir konudur. Yabancı işletmeler yerli işletmelere göre pazarlama, ikmal, teknik ve bakım hizmetleri konusunda avantajlıdır. Yabancı işletmeler güçlü yapılarıyla çok daha düşük maliyette hizmet sunabilmektedirler.

Türk yat işletmeleri sermaye, yatırım, hizmet birimleri açısından dağınık bir görüntü sergilemektedir. Bu ise bütünleşik ve aynı amaca yönelik sonuçları sağlamalarında zorluk yaratmaktadır.

Türk yat filosunun büyük bölümü eski balıkçı gemilerinin geliştirilmiş modellerinden oluşmaktadır. Bunların bakım ve tamiri kazançların düşmesine neden olmaktadır. Ülkemizi yat turizminde zayıflatan bu durumdan kurtulabilmek için yat işletmelerinin yabancı tur operatörlerine bağımlılığından kurtulup, yurtdışında kendi tanıtım ve reklamlarını sağlayacak örgütlenmeye gitmeleri sağlanmalıdır.

iii)Yat Yapımcılığı

Yat yapım sanayindeki gelişme yat turizminde arzı arttırıcı ve yönlendirici bir unsurdur ancak Türkiye'de 1991 yılı itibariyle 120 yat imalatçısının bulunması kaynak israfını da beraberinde getirmekte, bazı küçük imalatçıların işlerini tasfiye etmesine neden olmaktadır. Yerli yat yapımcılığı teşvik edilirken yerli ürünlerin uluslararası standartlara uygunluğuda denetlenmelidir.

Fırsatlar:

Türkiye, öncelikle Akdeniz ve dünya yat turizm zincirinin önemli bir halkası olabilecek şekilde fırsatları değerlendirmelidir. Buna yönelik talep analizleri yaparak yatırım stratejileri saptanırken, Türkiye'ye gelen yatçıların istekleri, dünya turizminin gelecek beklentisi, bu konuda gelişmiş altyapıya sahip rakiplerimizin durum değerlendirmeleride yapılarak farklı vizyonlar yaratılmalı, yat turizminin gelişme stratejileri bu değerlendirmelere göre belirlenmelidir.

Fırsatların neler olabileceği ise ileriye yönelik taleplerin belirlenmesiyle mümkündür. Daha büyük gelir getirmekte olan yatların kışlama yerlerinin yeni planlanan yat limanlarında öne çıkarılması, gelişmesini tamamlamış ülkelere göre ülkemiz için bir fırsat olarak düşünülebilir. Yat yapımında mevcut sanayinin altyapısı geliştirilirken özellikle ülkemize özgü Bodrum tipi teknelerin imalatına önem verilebilir.

Kıyılarımızın doğal güzellik ve özelliklerinin yanı sıra, kültürel özelliklerimizin ortaya konulması için geleneklerimizin, folklorumuzun, ulusal müziğimizin, yemeklerimizin, kıyafetlerimizin tanıtılması amacıyla uluslararası festivallerin yapılması önemli bir fırsattır. Yat sanayinin pazarlandığı tekne fuarları, uluslararası yat yarışları, Türkiye yat turizminde önemli rol oynayabilir. Yat turizminin Akdeniz çanağında deniz ve çevre kirliliği nedeniyle nispeten daha temiz Doğu Akdeniz'e kayması Türkiye için bir fırsat yaratmaktadır.

1993 yılından itibaren, ortak pazarda uygulanması kararlaştırılan deniz araçları vergisinin yüksek yoğunluğa sahip batı Avrupa ülkelerinde teknelere ağır bir yük getireceği bilinmektedir. Bu durum gerçekleşmesi durumunda, Batı Akdeniz yat turizminin Doğuya kayarak yer değiştirmesi ülkemiz için bir fırsat oluşturacaktır.

Yat turizminde yüksek gelir getiren kışlama olasılıklarının yeni planlanan yat limanlarında öncelikli olarak düşünülmesi, Batı Avrupa'da kışlama için yer bulamayan yatçılar için uygun bir kullanım potansiyeli yaratacak bu da Türkiye için önemli bir fırsat olacaktır.

Tehditler :

Çevre kirliliği, artan nüfus ve çarpık ve yoğun yapılaşma sonucunda, kontrol altına alınamayan doğa kaynaklarının kötü kullanımıyla tehlikeli boyutlara ulaşmaktadır. Ülkemizin Akdeniz ve Ege kıyılarında başlayan plansız ve yoğun yapılaşma kirliliğe neden olmaya başlamıştır. Özellikle de kıyılardaki içme suyu, kanalizasyon, elektrik gibi altyapı eksiklikleri bu kirlenmeyi arttırmaktadır. Bu nedenle yoğun gelişim gösteren Batı Akdeniz ve gelişmekte olan Doğu Akdeniz'de çevresel sorunlar tehdit oluşturmaktadır. Kirlenme devam ettiği müddetçe turizm ölmeye mahkumdur. Kıyılardaki plansız ve çirkin yapılaşma yatçılıkta görsel olarak da önemli bir kirlilik unsurudur. Ayrıca yatların yarattığı kontrol edilemeyen kirlilik ise bu sorunun başka bir yönüdür. Bu sorunlara etkin çözümler getirilmesi yatların bıraktığı kirlilikte büyük bir sorun olarak karşımıza çıkacaktır.

Turizm sektörü ülkemizde ve dünyada ekonomik dalgalanmaların en fazla yansıdığı sektördür. Turizm hareketlerinin azalması doğal olarak ekonomik sorunlarla ilgilidir. Ekonomik gelişmeler genelde global bir oluşum olup kontrolü çok zordur.

Turizm sektörü çok büyük ölçüde bölgesel barışla bağlantılıdır. Komşu ülkelerde ortaya çıkabilecek barışı bozan durumlarda ülkemiz için bir tehdit olarak görülebilir.

EK.6.2. Yat Turizmi Master Planı (1997)

1997 yılında Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından BPM LTD şirketine Türkiye Yat Limanı Master Planı yaptırılmıştır.

Söz konusu plan yat turizmine ilişkin konularda dünya gelişmeleri ile ilgili bir değerlendirme yapmış ve 5,500 yat bağlama kapasitesini 23,000'e çıkaracak öneriler geliştirmiştir. Bu çalışma kapsamında Bodrum ve Kaş arasında yer alacak yat limanlarının avan projeleri gerçekleştirilmiş ve ön fizibiliteleri yapılmıştır. Ayrıca bu çalışma kapsamında yat limanlarının gerçekleşmesine ilişkin yasal darboğazların saptanması sağlanmış ve çözüm önerileri tartışılmıştır.

Talep tahmini için 1980 sonrasında Türkiye'de yatçılık konusunda yıllık veriler kullanılarak arz ve talep projeksiyonları yapılmış, bu projeksiyonlar sonucu 2003 yılında Türkiye'de toplam yat sayısının 12,000, yat bağlama yerlerinin ise yaklaşık 21,000'e ulaşacağı tahmin edilmiştir.

Zaman boyutunda, öncelik ve kapasite çalışması için projeksiyon dönemi 3'er yıllık 3 etap olarak alınmıştır. Çalışma sonucunda 2003 yılı için yapılan tahminler, Türkiye kıyılarında yıllık yat sayısının 25,000, bağlama yeri kapasitesinin 21,000 olacağı doğrultusundadır. Sarı bayraklı yat girişinin ise 2003 yılında yaklaşık 15,500 yat olacağı öngörülmüştür.

Mekan boyutunda öncelikler için yapılan çalışmalarda, 8 bölge oluşturulmuş, bu bölgelerde yat limanı ve yanaşma yeri olarak öneri mekanlar belirlenmiştir.

1. Bölge: Bodrum –Kaş arasında kalan bölgedir. Bu bölgede yat limanı ve yanaşma yeri olarak önerilen yerler;

- Bodrum
- Çökertme Yat Yanaşma Yeri
- Sedir Adası ve Çamlı Yat Yanaşma Yeri
- Karacasöğüt Yat Limanı
- Domuzçukuru Yat Yanaşma Yeri
- Datça Yat Limanı
- Keçi Bükü Yat Yanaşma Yeri
- Bozburun Yat Limanı
- Bozukkale Yat Yanaşma Yeri
- Kumlubük Yat Yanaşma Yeri
- Marmaris Yalancıboğaz Yat Limanı
- Ekincik Yat Yanaşma Yeri
- Köyceğiz – Dalyan Yat Yanaşma Yeri
- Dalaman Yat limanı
- Göcek
- Fethiye
- Kaş Bucak Denizi Yat Limanı

2. Bölge: Çeşme - Bodrum arasında yer alan bölgedir. Bu bölgede yat limanı ve yanaşma yeri olarak önerilen yerler;

- Çeşme Yat Limanı
- Karaada Yat Yanaşma yYeri
- Alaçatı Yat Limanı
- Dalyanköy Yat Yanaşma Yeri
- Sığacık Yat Limanı
- Seferhisar (Ürkmez) Yat Limanı
- Pamucak Yat Yanaşma Yeri
- Kuşadası Yat Limanı
- Didim Yat Limanı
- Güllük Yat Limanı
- Kazıklı Koyu Yat Yanaşma Yeri
- Gündoğan Balıkçı Barınağı ve Yatlimanı
- Turgutreis Yat Limanı
- Yalıkavak Yat Limanı
- Bodrum Haremtan Yat Limanı

3. Bölge: Çeşme Ayvalık arasında yer alan bölgedir. Bu bölgede yat limanı ve yanaşma yeri olarak önerilen yerler;

- Bozcaada Yat Yanaşma Yeri
- Burhaniye Yat Limanı

- Ayvalık Yat Limanı
- Eski Foça Yat Limanı
- Urla Yat Limanı
- Mordoğan Balıkçı Barınağı
- Ilıca Yat Limanı

4. Bölge: Kaş –Gazipaşa arasında yer alan bölgedir. Bu bölgede yat limanı ve yanaşma yeri olarak önerilen yerler;

- Demre –Çayağzı Yat Yanaşma Yeri
- Finike Yat Limanı
- Adrasan Yat Yanaşma Yeri
- Tekirova Yat Limanı
- Antalya Büyük Yat Limanı
- Manavgat Irmakağzı Yat Yanaşma Yeri
- Belek Yat Limanı
- Alanya Yat Limanı
- Gazipaşa Yat Limanı

5. Bölge: Doğu Akdeniz Bölgesi'dir. Bu bölgede yat limanı ve yanaşma yeri olarak önerilen yerler;

- Limankale (Ağalimanı) Yat Yanaşma Yeri
- Aydıncık Yat Limanı
- Taşucu Balıkçı Barınağı
- Cennet Cehennem Yat Yanaşma Yeri
- Kumkuyu Yat Limanı
- Soli Yat Yanaşma Yeri
- Mersin Yat Limanı

6. Bölge: Marmara Bölgesi'dir. Bu bölgede yat limanı ve yanaşma yeri olarak önerilen yerler;

- Marmara Adası Yat Limanı
- Marmara Ereğlisi Yat Limanı
- Silivri Yat Limanı
- Yalova Yat Limanı
- Kumburgaz Yat Limanı

7. Bölge: Karadeniz Bölgesi'dir. Bu bölgede yat limanı ve yanaşma yeri olarak önerilen yerler;

Karadeniz'de yat limanı önerilmemiştir. Ancak Trabzon'da yat limanı yapımına başlanıldığı ve Akçakoca balıkçı barınağının yat limanı olarak kullanılması için inşaat çalışmalarına başlanıldığı belirtilmiştir.

8. Bölge: İstanbul'dur. Bu bölgede yat limanı ve yanaşma yeri olarak önerilen yerler;

Bu çalışmada İstanbul için özel bir çalışma yapılması önerilmiştir.

EK 6.3. Türkiye Turizm Stratejisi 2023 ve Eylem Planı 2007-2013

Bu çalışma "Türkiye Turizm Stratejisi 2023 ve Eylem Planı 2007-2013" ile üretim, yönetim ve uygulama süreçlerinde turizm sektörünün, kamu ve özel sektörün yönetişim ilkesi çerçevesinde, önüne bir yol haritası konularak yönlendirilmesini amaçlamıştır. Türkiye Turizm Stratejisi 2023, 9. Kalkınma Planı hedefleriyle uyum içerisindedir. Bu çalışmada turizm kaynaklarının noktasal ölçekte planlanması yerine gelişim aksları, turizm koridorları, turizm bölgeleri, turizm kentleri ve eko-turizm bölgeleri oluşacak şekilde ele alınmıştır. Türkiye'de turizmde, kitle turizmine yönelik gelişmelerde Akdeniz ve kıyı kesiminde aşırı yığılma, kıyı gerisi ve çevresi alanlarda çarpık kentleşme ve yapılaşma, altyapı yetersizliği ve çevre sorunlarının yaşandığı ortaya konmuştur.

Türkiye turizmi vizyon, turizm sektörünün güçlenmesine yönelik stratejiler ve Türkiye turizm stratejisinin uygulanması başlıklarıyla ele alınmıştır.

1-Vizyon çalışmalarının amacı sürdürülebilir turizm yaklaşımı benimsenerek iş gücünün arttırılması ve bölgesel gelişmede turizmin öncü bir sektör konumuna ulaştırılması ve Türkiye'nin 2023 yılına kadar uluslararası pazarda turist sayısı ve turizm geliri bakımından ilk beş ülke arasına giren uluslararası bir marka haline getirilmesi olarak tanımlanmıştır.

2-Turizm sektörünün güçlenmesine yönelik stratejiler ise 16 alt başlıkta verilmiştir. Her başlık ise strateji, 2023 yılı hedefleri ve hedeflere doğru alt başlıklarıyla sunulmuştur.

2.1 Planlama: Ekonomik gelişimi destekleyen, fiziksel düzeyde uygulanabilir, toplum yönelimli ve sürdürülebilir turizm ilkesini içeren bir planlama ortaya konulmuştur.

2.2 Yatırım: Turizm yatırım projelerini uygulanabilir kılacak teşvikler ile ve turizm sektöründe yatırımların arttırılmasına yönelik öneriler ortaya konulmuştur.

2.3 Örgütlenme: Ulusal, bölgesel, il ve noktasal düzeyde turizm sektörü ile ilgili kamu ve özel sektör kuruluşlarının ve STK ların katılımlarını sağlayacak kurumsallaşmaya ilişkin öneriler ortaya konulmuştur.

2.4 İç Turizm: Toplumun farklı kesimlerine uygun kalite ve fiyatta turistik ürün alternatifleri sunulmuştur.

2.5 Araştırma ve Geliştirme: Turizm sektöründe ARGE, kamu ve özel ve turizm sektöründeki kuruluşlar arasında öncellikle ele alınması gereken strateji olarak saptanmıştır.

2.6 Ulaşım ve Altyapının Güçlendirilmesi: Hızla gelişen turizm sektörünün yoğunlaştığı bölgelerin altyapı ve ulaşım sorunlarının giderilmesine ilişkin stratejiler belirlenmiştir. Bu çalışma kapsamında özellikle deniz turizminin geliştirilmesine yönelik öneriler (örneğin; kruvaziyer limanlarının turizme açılması, mega yat limanlarının yapımı) ağırlıklı olarak ortaya konulmuştur.

2.7 Tanıtım ve Pazarlama: Ulusal bölgesel ve yerel ölçekte markalaşmanın hedeflenmesi, tanıtım ve pazarlama önerileri ortaya konmuştur.

2.8 Eğitim: Turizm eğitiminin meslek odaklı olmasını amaçlayan çalışmalar sunulmuştur.

2.9 Hizmet Kalitesi: Turizm sektörünün her bileşeninde toplam kalite yönteminin etkin kılınmasına yönelik çalışmalar ve öneriler sunulmuştur.

2.10 Kentsel ölçekte Markalaşma: Zengin kültürel ve doğal değerlere sahip kentlerimizin markalaştırılarak turistlerin çekim noktası haline getirilmesi hedeflenmiştir.

2.11 Turizm Çeşitlendirilmesi: Alternatif turizm türlerinden öncelikli olanların geliştirilmesi için stratejiler ve hedefler saptanmıştır. Bu çalışmada deniz turizmi ve eko-turizm öne çıkan öncelikli turizm türleri olarak ortaya konulmuştur. Deniz turizmin geliştirilmesi için mevcut limanlarda (örneğin Trabzon, Kuşadası, Samsun, İzmir, Antalya, Mersin) kruvaziyer gemi yanaşma yerlerinin hazırlanması, İstanbul, Antalya ve İzmir'de bulunan yat limanlarının mega yatları kabul edecek şekilde revize edilmesi, özellikle Karadeniz'deki balıkçı barınaklarının yatları da kabul edecek duruma getirilmesi önerilmiştir. "Yat Turizmi Yönetmeliği"nin "Deniz Turizmi Yönetmeliği" olarak adlandırılarak sektörün bütün ihtiyaçlarını ve günün ihtiyaçlarını karşılayacak şekle getirilmesi gerektiği de saptanmıştır.

2.12 Mevcut Turizm Alanlarının Rehabilitasyonu: Bu çalışmada rehabilitasyonu öngörülen alanlar için mevcut altyapıların geliştirilmesi ve turizm sezonunun tüm yıla yayılabilmesine yönelik düzenlemelerin yapılması öngörülmüştür.

2.13 Turizm Gelişim Bölgeleri: Yerel ve bölgesel kalkınmada turizmin güçlü bir araç olarak kullanılmasına ilişkin stratejiler ortaya konulmuş ve bu doğrultuda dokuz tematik bölge düşünülmüştür. Bu bölgeler Frigya, Troya; Aphrodisya, Söğüt, Kapadokya, Göller Bölgesi, Hitit, Urartu, Gap olarak tanımlanmıştır.

2.14 Turizm Gelişim Koridorları: Belli bir güzergâhın doğal ve kültürel dokusunun yenilenerek belli temalara dayalı olarak turizm amacıyla geliştirilmesine yönelik hedeflere varmak için turizm gelişim koridorları tanımlanmıştır. Bunlar Zeytin, Kış, İnanç Turizmi, İpek Yolu Turizmi, Batı Karadeniz Kıyı, Yayla ve Trakya Kültür koridorları olarak tanımlanmıştır. Bu çalışmada Batı Karadeniz Kıyı koridoru Şile Sinop arasında takriben 500 kilometrelik özellikle Ankara, İstanbul gibi metropollere hizmet edecek bir iç turizm koridoru olarak öngörülmektedir. Yat turizmine yönelik olarak Şile ve Sinop yerleşmeleri arasında yer alan balıkçı barınaklarının, yatları kabul edebilecek şekilde yenilenerek marina /balıkçı köyü turizm kavramı çerçevesinde gelişimi öngörülmüştür.

2.15 Turizm Kentleri: Dünya ile yarışabilecek, markalaşmış turizm kentlerinin planlanması çalışmaları yapılmış ve bu hedefler doğrultusunda; İğne Ada- Kıyı Köy, Kilyos, Saros Körfezi, Kapıdağı Yarımadası- Avşa -Marmara adaları, Datça, Kaş-Finike, Anamur Kıyı Kesimi, Samandağ, Maçka ve Kafka turizm kentleri önerilmiştir.

2.16 Eko-Turizm Bölgeleri: Bu bölümde doğa temelli turizmin gelişimi öngörülmüştür. Eko-turizm uygulanacak bölgelerde milli değerlerin korunması ve tanıtımında katkıda bulunulması, yerel halkın kalkınmasına katkı sağlayacak etkinliklerin yapılması, doğal

kaynaklarımızın kullanımında sürdürülebilirlik ilkesine bağlı kalınması ve biyolojik çeşitliliğin korunmasını hedefleyen eko-turizmin yaygınlaşması önerilmiştir.

3. Türkiye Turizm Stratejisinin Uygulanması: Çalışmanın bu bölümünde Türkiye Turizm Stratejisinin yapımına yönelik kurumsal yapılanma ve yönetim için bir model önerilmiş ve kurumlar arası ve kurum içindeki katılımcıların görev ve sorumlulukları düzenlenmiştir. Bu model kamu kurumları, Kültür ve Turizm Bakanlığı, sektör kuruluşlarından oluşan altyapının, Türkiye Turizm Stratejisinin uygulanması sürecinde en üst düzeyde politika belirleme ve karar alacak olan Ulusal Turizm Konseyinin bütünleşmesi olarak öngörülmüştür. Bu konsey Kültür ve Turizm Bakanlığına veri sağlayan, politikaların uygulanmasında, değerlendirilmesinde ve yönlendirmede etkin olması düşünülen bir konseydir.

Türkiye Turizm Stratejisinin uygulanmasında 2023 yılı öngörülerek hazırlanmış hedeflere yönelik eylem planı: eylemler, sorumlu ve ilgili kuruluşlar, eylemin başlangıç ve bitiş süreleri olarak tablolar şeklinde hazırlanmıştır. Eylem planı, turizm sektörünün güçlendirilmesine yönelik olarak hazırlanmış stratejilerin (2.1-2.16) başlıkları altında verilmiştir.

4. Sonuç: Deniz turizmine ilişkin ortaya çıkan stratejiler sonuç olarak ortaya konulacaktır.

Ulaşım ve altyapı güçlendirilmesi (2.6) bölümünde ülkemizin deniz turizminde hak ettiği payı alması için Marmara ve Karadeniz'de bulunan balıkçı barınaklarının (27 adet) yat turizmine yönelik fizibilite ve uygulama projelerinin hazırlanması ve uygulanması önerilmiştir. Aynı çerçevede 9 adet yat limanının (Samandağ, Anamur, Dalaman, Ören, Datça, Geyikli, Bozcaada, Gökçeada, Saroz Körfezi) fizibilite uygulama projelerinin gerçekleştirilmesi uygun görülmüştür. Deniz turizmi geliştirilmesi için kruvaziyer limanlara önem verilerek 11 adet kruvaziyer limanının (Samandağ, Antalya, Kuşadası, Çeşme, Çanakkale, İstanbul Galata, İstanbul Haydarpaşa, İstanbul Ataköy, Zeytinburnu, Samsun, Trabzon) fizibilite ve uygulama projelerinin gerçekleştirilmesi öngörülmüştür. Balıkçı barınakları, yat ve kruvaziyer limanlarıyla ilgili çalışmalarını başlangıç tarihi 2009 olarak belirlenmiş ve tamamlanma süresi ise 2 yıl olarak belirtilmiştir.

Ayrıca, turizm çeşitlendirilmesi (2.11) başlığı altında ağırlık verilen yat turizmi ve deniz turizmine ilişkin yönetmeliklerin hazırlanmasının 2007-2008, yat limanlarına yönelik standartların belirlenmesi ve planlanması ise 2007-2009 olarak öngörülmüştür.

EK 6.4 TINA Türkiye Çalışması

TINA (Technical Assistance to Transport Infrastructure Assessment for Turkey) – *Türkiye Ulaşım Altyapının Gereksinmelerinin Değerlendirilmesine Teknik Yardım* çalışması, Avrupa Birliği müktesebatı (acquis communautarie), bir Avrupa Ulaşım Ağının ortaya çıkarılmasını öngörmektedir. Bu bağlamda; TINA ile Türkiye'nin Avrupa Birliğine uyum sürecinde, Birliğin Ulaşım Ağına ve koşullarına uygun bir ulaştırma ağına kavuşması için yapılması gerekenler belirlenmektedir. Proje kapsamında; kara ve demiryolları ile deniz ve hava limanlarından oluşan çok modlu bir ulaşım ağının tanımı yapılmaktadır. Bu nedenle, Projeden yararlananların (Ulaştırma Bakanlığı ve DPT) oluşturduğu bir "Yönlendirme Komitesi"nin denetimi ve yönlendirmesi altında, Türk ve AB'li ilgililer ortaklaşa çalışmışlardır. Raporu ise bir Danışmanlar Grubu hazırlamıştır.

TINA bulgularına göre; 2004-2020 döneminde dikkate değer bir yolcu trafiği artışı beklenmektedir. Bu dönemde, özel araç ve havayolu ile yapılacak yolcu taşımacılığının artacağı, buna karşılık otobüs ile yapılacak seyahatlerin azalacağı hesaplanmaktadır (**Tablo EK.6.1**). Ekonomide olumlu gelişmelere koşut olarak, zamanın değerinin daha artacağı tahmin edilmektedir. Bunun doğal sonucu olarak, daha hızlı ulaşım modları daha fazla yolcu çekecektir. Bu bağlamda, araç sahipliliği daha da artacaktır. Demiryollarında, önemli yatırım yapılan hatlarda yolcu sayısı artacak, yatırım ve yapılmayan hatlarda ise azalacaktır.

Denizyolları TINA raporu, yük taşımacılığı bazlı değerlendirilmiştir.

Tablo EK.6.1: TINA Yolcu Trafiği Tahminleri

	Baz Yılı 2004		Referans Senaryo 2020		Uzun-Dönem Yatırım Senaryosu 2020		Alternatif Senaryo	
	Milyar yolcu-km	Pazar Payı (%)	Milyar yolcu-km	Pazar Payı (%)	Milyar yolcu-km	Pazar Payı (%)	Milyar yolcu-km	Pazar Payı (%)
Özel Araç	80.8	52.9	153.8	59.7	146.9	57.5	149.6	57.6
Otobüs	64.1	42.0	88.8	34.5	88.8	34.8	90.7	35.0
Demiryolu	5.0	3.3	5.6	2.2	10.4	4.1	10.0	3.9
Havayolu (iç hat)	2.8	1.8	9.5	3.7	9.4	3.7	9.0	3.5
Toplam	152.7	100.0	257.7	100.0	255.5	100.0	259.5	100.0

TINA kapsamında 3 aşamalı bir çalışma gerçekleştirilmiştir.

- **İlk aşamada** bir trafik talep tahmin modeli geliştirilmiş ve 2020 yılına göre taşıma talepleri ve yolcu ve yük akımları tahmin edilmiştir.
- **İkinci aşamada**, model sonuçları kullanılarak çok modlu bir ağ tanımlanmış ve analiz edilmiştir. Bu aşamada ayrıca, "Çok Kriterli Analiz Yöntemi" ile ağlar üzerindeki proje öncelikleri saptanmıştır.
- **Son aşamada** ize GIS teknolojileri kullanılarak ortak bir veri tabanı yaratılmıştır.

TINA kapsamında tahminler farklı senaryolar kullanılarak yapılmıştır. Bunlar aşağıda gösterilmiştir. Senaryoların yazımına esas olan değerler ise; **2004 Baz Yılı**'nda **(BY)** gerçekleşen taşımacılık miktarlarıdır.

Referans Senaryo (RS), Bu senaryoda, devam eden yatırımların 2020 yılına kadar tamamlanacağı varsayılmış ve bu projelerin etkileri değerlendirilmiştir. Senaryo, Türk yetkililere danışılarak hazırlanmıştır.

Uzun Dönemli Yatırımlar Senaryosu (UDY), Bu senaryoda, referans senaryodaki tüm yatırımlar ele alınmış, ayrıca 2020 yılına dek bitebilecek proje olarak daha az gelişmiş diğer olası yatırımlar da bunlara eklenmiştir.

Alternatif Senaryo (AS), Bu senaryo, Talep Tahminleri çalışmasında ortaya çıkan sorunları çözmek üzere Proje Takımı tarafından gerçekleştirilen tahmini yatırımların Uzun Dönemli Yatırımlar Senaryosuna eklenmesi ile oluşturulmuştur.

EK 6.4.1. 2004 Baz Yılı Değerlendirmeler (BY)

A. Karayolu:

Türkiye'de yolcu taşımacılığı daha çok karayollarında özel araçlar ve otobüsler tarafından gerçekleştirilmektedir. En yüksek yolcu hacmi İstanbul metropolünü besleyen ana akslarda özellikle İstanbul'un batısındaki Silivri ve doğusundaki Adapazarı arasında görülmektedir.

Ana bağlantılar yolcu ulaşım hacminin yıllık 20 milyonun üzerinde olduğu İstanbul – İzmit – Adapazarı – Gerede – Ankara bağlantısıyla temsil edilmektedir.

Bunun ötesinde yer alan diğer yüksek yoğunluk; İzmit – Bursa – Balıkesir – İzmir – Aydın, Adapazarı – Afyonkarahisar – Antalya, Ankara – Afyonkarahisar - İzmir, Afyonkarahisar – Konya – Ereğli, Ankara – Aksaray – Tarsus, akslarında, kuzeydoğu kesimine doğru ise; Ankara – Kırıkkale – Kayseri, Kırıkkale – Samsun – Ordu – Trabzon ve güney kesimde Mersin – Tarsus – Osmaniye – Gaziantep – Sanlıurfa aksında görülmektedir (**Şekil EK.6.1**).



Kaynak: Technical Assistance to Transport Infrastructure Assessment for Turkey, May 2007, Ankara

Şekil EK.6.1: Atama Sonuçları, YOGT(AADT), Baz Yıl 2004

Demiryolu:

Modelleme sonuçlarına göre Türkiye'de demiryolu ulaşım modu olarak düşük bir pazar payına sahiptir. Demiryolu yolcu taşımacılığı için, en yüksek yolcu yoğunluğu Trakyada Muratlı –İstanbul ve Anadoluda İstanbul – Gebze – Izmit – Arifiye (Adapazarı) – Eskisehir – Ankara, İzmir – Manisa – Akhisar hatlarıdır. Yanı sıra Mersin – Adana – Osmaniye –

İskenderun/Narlı hatları da önemli yolcu payına sahiptir. Modelleme yaklaşımı Türkiye'nin bölgeleri arasındaki bölgelerarası seferleri de kapsamaktadır. Bu nedenle modelleme yaklaşımı bölgesel demiryollarındaki talebin sadece belli bir kısmını kapsamaktadır. Demiryolu yolcu atama haritası **Şekil EK.6.2**'de gösterilmiştir.



Kaynak: Technical Assistance to Transport Infrastructure Assessment for Turkey (TINA), May 2007, Ankara

Şekil EK.6.2: Atama Sonuçları, Demiryolu Yolcu Trafiği, Baz yıl 2004

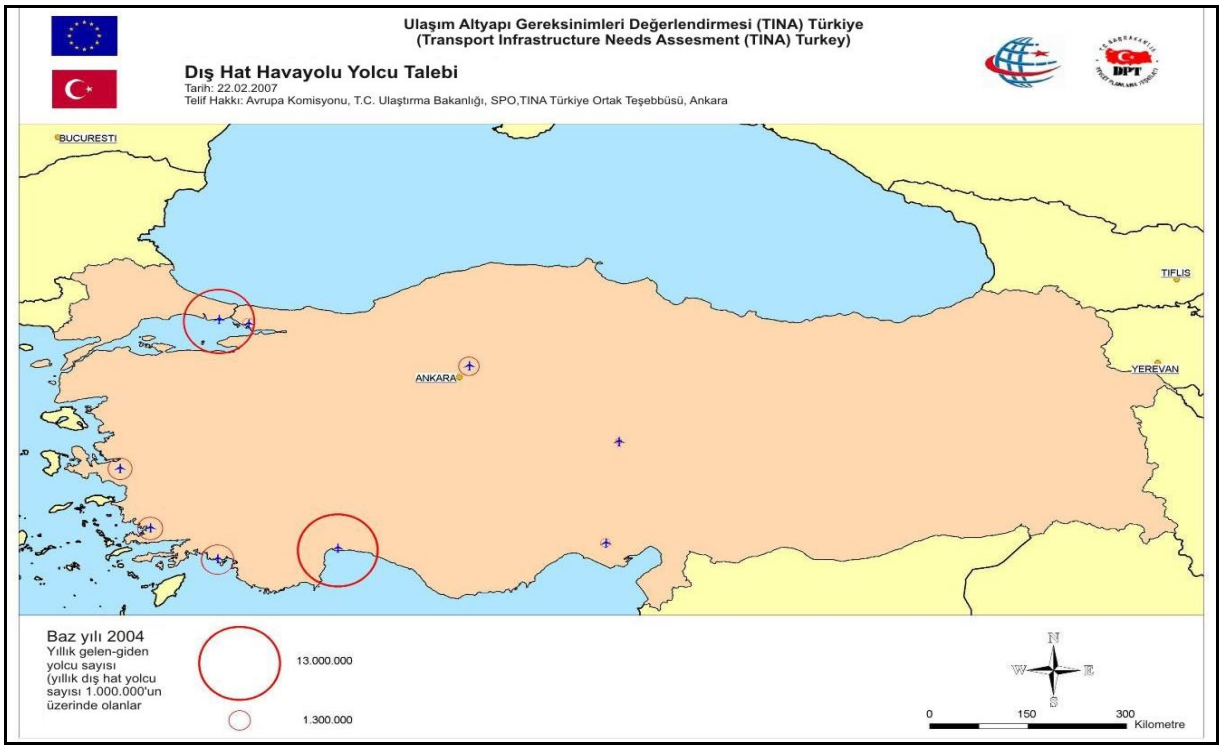
B. Havayolu Ulaşımı:

Türk havalimanlarına 2004'te gelen ve giden iç hat yolcu sayıları **Şekil EK.6.3** ve **Şekil EK.6.4**'de gösterilmiştir. Buna göre; İstanbul Atatürk Havaalanı, Ankara Esenboğa Havaalanı, İzmir Adnan Menderes Havaalanı, Trabzon ve Antalya havalimanları en çok iç hat yolcusuna sahip havalimanları olarak öne çıkmaktadır. Türk havalimanlarına 2004'te gelen ve giden dış hat yolcu sayıları **Şekil EK.6.4**'de gösterilmiştir. Antalya ve Atatürk havalimanları sırasıyla 12,5 milyon ve 10,2 milyonluk en yüksek dış hat yolcu hacimleriyle öne çıkmaktadırlar.



Kaynak: Technical Assistance to Transport Infrastructure Assessment for Turkey (TINA), May 2007, Ankara

Şekil EK.6.3: İç Hat Yolcu Talebi, Baz Yıl 2004



Kaynak: Technical Assistance to Transport Infrastructure Assessment for Turkey (TINA), May 2007, Ankara

Şekil EK.6.4: Dış Hat Yolcu Talebi, Baz Yıl 2004

EK 6.4.2. Referans Senaryo (RS)

A.Karayolu Ulaşımı:

Karayolu ulaşımındaki yolcu akışı artışı ülkenin bütün bölgeleri için geçerlidir fakat büyümenin boyutu Batı kesiminde daha belirgindir. 2020 Referans Senaryosu'nda ana yolcu aksları; "İstanbul – İzmit – Ankara", "İzmit – Bursa – Balıkesir – İzmir", "Adapazarı – Kütahya – Afyonkarahisar – Antalya", Orta Anadolu'yu Güney ve Kuzey Anadolu'ya bağlayan; "Ankara – Aksaray – Tarsus" ve"Ankara - Kırıkkale – Çorum – Samsun – Ordu – Trabzon" aksları ile "Silifke – Mersin – Adana – Osmaniye – Gaziantep – Şanlıurfa" aksı olarak belirlenmiştir.

Ayrıca; "Bursa – Eskisehir – Sivrihisar" kesimi ile "Afyonkarahisar – Konya – Pozantı", "Dinar – Denizli – İzmir" ve "Kayseri – Tarsus Kavşağı" bağlantıları önem kazanacaktır. Hem doğu-batı hem de kuzey-güney doğrultusundaki akışlar için kavşak noktası olan ve ülkenin batısındaki stratejik konumu ile Afyonkarahisar yolcu ulaşımı için önemli bir merkez haline gelecektir (**Şekil EK.6.5**)



Kaynak: Technical Assistance to Transport Infrastructure Assessment for Turkey (TINA), May 2007, Ankara

Şekil EK.6.5: Atama Sonuçları, YOGT(AADT), Referans Senaryo 2020

B. Demiryolu Ulaşımı:

Demiryolu modu ile ilgili olarak yolcu miktarlarında genelde ılımlı bir artış beklenebilir. Ancak, demiryolu yolcu taşımacılığı için tahminler farklılaşmış bir yapıyı ortaya koymaktadır: Yüksek-hızlı hatlarda yolcu miktarlarında bir artış beklenebilirken, önemli altyapı yatırımı eksikliğine sahip hatların, yolcuların diğer modlara, özellikle de özel araçlara kayması beklenebilir. Bu modlar arası kaymaların ardında, Türkiye'de beklenilen olumlu ekonomik gelişme yatmaktadır. Bilindiği gibi, ekonomi ve gelir yükselirse, zamanın değeri de artmaktadır. Eğer bir ulaşım modunda seyahat süresinin ağırlığı daha yüksekse, uzun seyahat süresine sahip bu modlar daha az çekici olmaktadır. Bu nedenle bazı demiryollu hatlarında; seyahat süresini önemli ölçüde değiştirecek altyapı yatırımları yapılmayacaksa, bu hatlarda yolcu kaybı ortaya çıkacaktır.

İstanbul-Ankara arasındaki yeni yüksek hızlı bağlantı ile bu hattaki yolcu sayısının artması beklenmektedir: örnek olarak, Eskişehir-Ankara arasındaki bölümü, yılda 6 milyondan fazla, Polatlı-Ankara arasındaki bölümü de yaklaşık 4.7 milyon yolcunun kullanması beklenmektedir. Polatlı-Konya arasındaki yeni yüksek hızlı demiryolu bağlantısı için yolcu tahmini yıllık 2.5 milyondur. Demiryolu yolcu atama sonuçları **Şekil EK.6.6**'de gösterilmiştir.

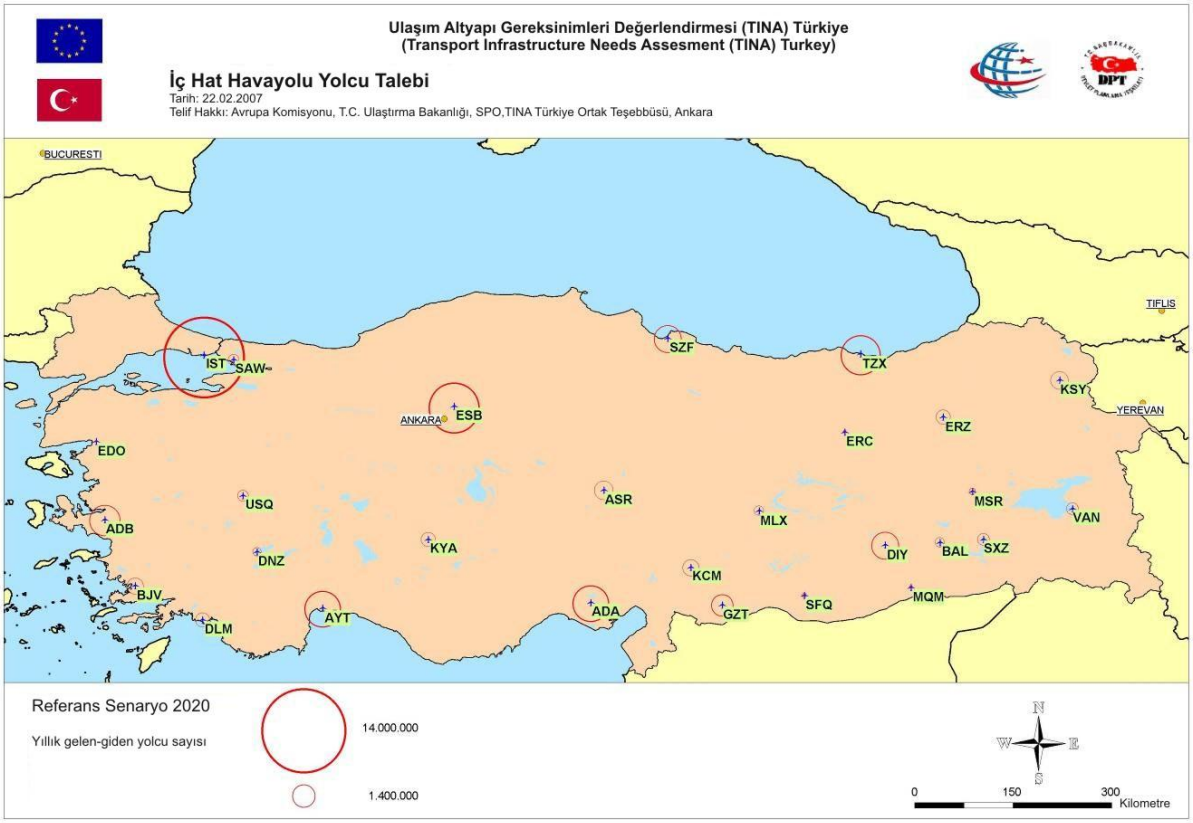


Kaynak: Technical Assistance to Transport Infrastructure Assessment for Turkey (TINA), May 2007, Ankara

Şekil EK 6.6: Atama sonuçları, demiryolu yolcu trafiği, Referans Senaryo 2020

C. Havayolu Ulaşımı:

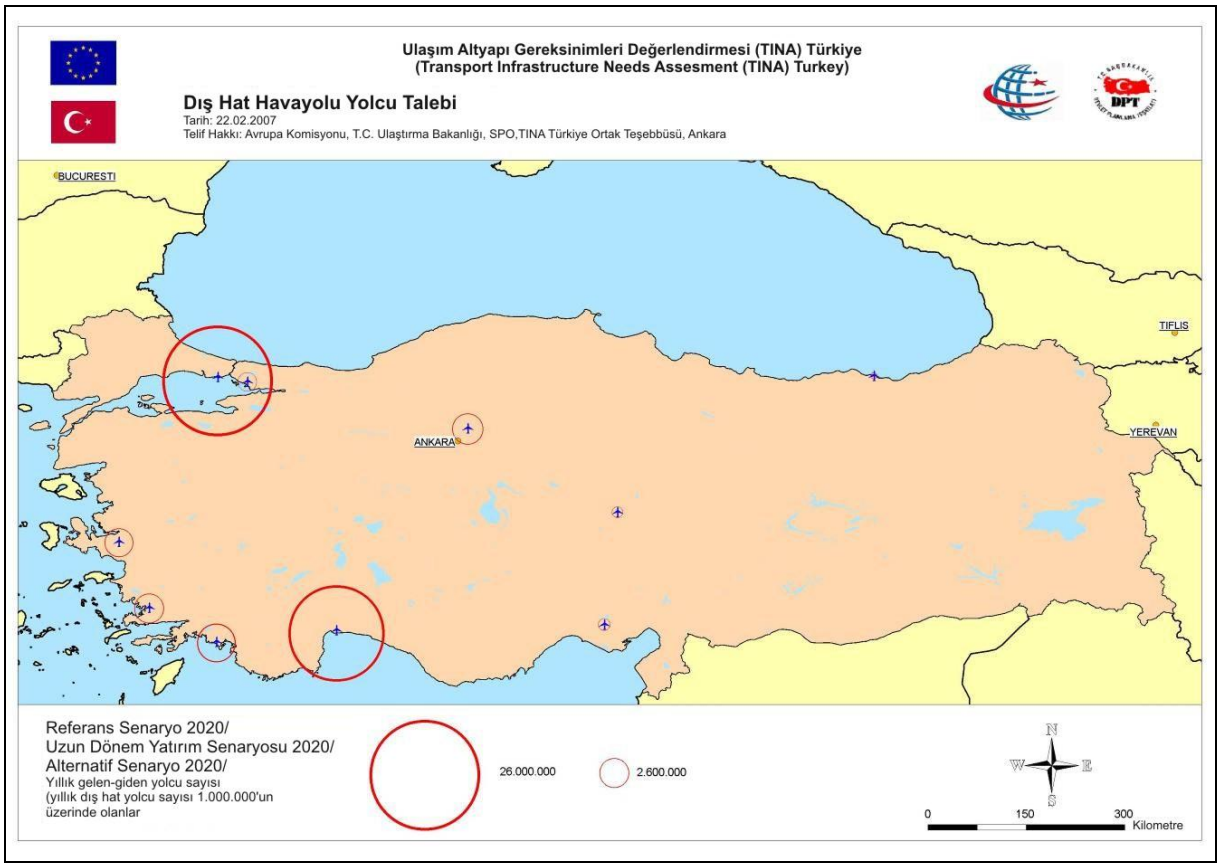
2020 yılında Atatürk Havalimanı'nın 13,1 milyon iç hat yolcusuna, Ankara Esenboğa Havaalanının ise büyük ölçüde iç hat yolcusuna hizmet etmesi beklenmektedir. Ayrıca Trabzon, Adana, Antalya, İzmir ve Samsun havalimanları için de önemli ölçüde yolcu talepleri oluşacağı tahmin edilmektedir. Havalimanlarına göre gelen giden yolcu sayıları **Şekil EK.6.7**'de verilmiştir.



Kaynak: Technical Assistance to Transport Infrastructure Assessment for Turkey (TINA), May 2007, Ankara

Şekil EK.6.7: İç Hat Yolcu Talebi, Referans Senaryo 2020,

Referans Senaryoya göre; 2020'ye kadar İstanbul'da Atatürk ve Sabiha Gökçen, Ankara'da Esenboğa ve Anadolu'da Kayseri ve Trabzon havaalanlarındaki uluslararası yolcu artış hızının %6 olacağı öngörülmektedir. Antalya, Adana, İzmir-Adnan Menderes, Muğla-Dalaman ve Milas-Bodrum gibi turistik havalimanlarındaki yabancı yolcu artış hızının ise %4,3 düzeyinde olması beklenmektedir. Dış hat yolcu hacminin 100,000'in üzerinde olduğu bütün havaalanlarının hacimleri **Şekil EK.6.8**'de gösterilmiştir.



Kaynak: Technical Assistance to Transport Infrastructure Assessment for Turkey (TINA), May 2007, Ankara

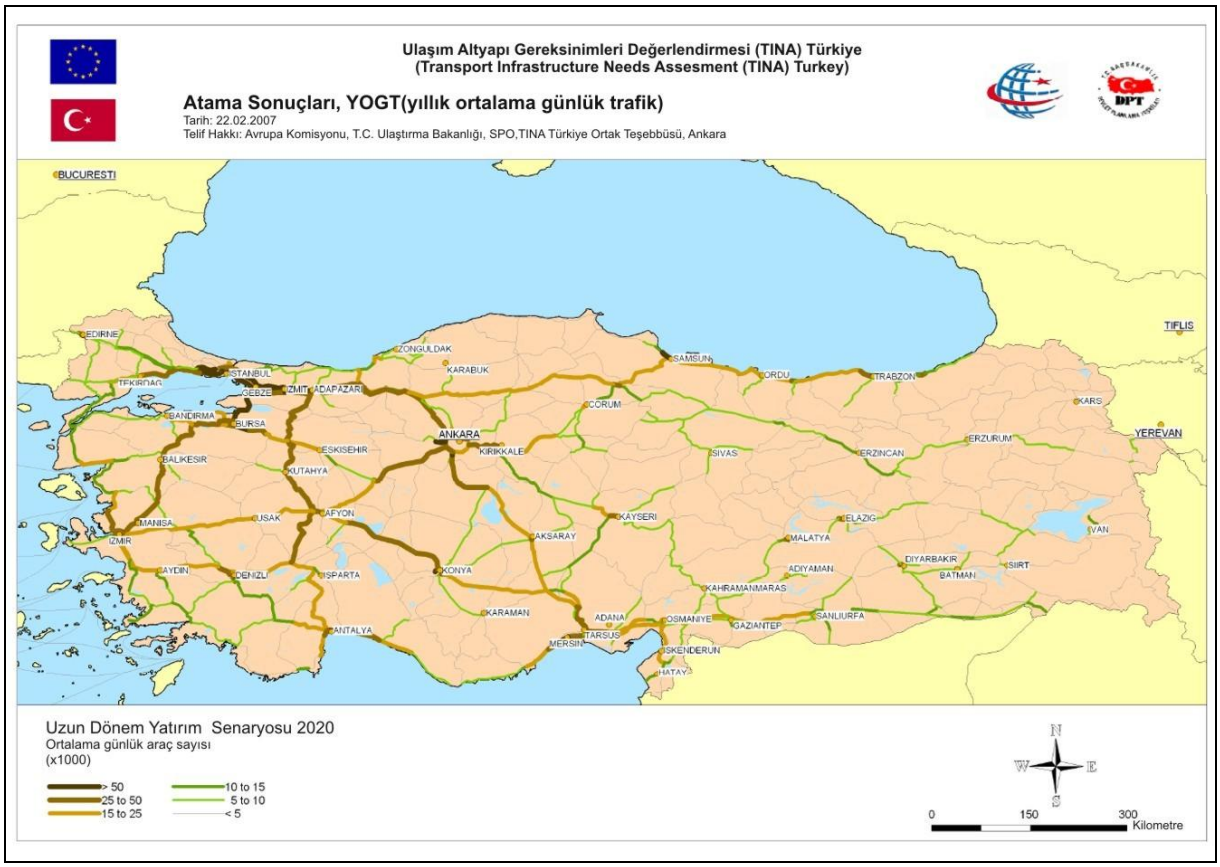
Şekil EK.6.8: Dış Hat Yolcu Talebi, Referans Senaryo 2020

EK 6.4.3. Uzun Dönem Yatırım Senaryosu (UDY)

A.Karayolu Ulaşımı:

Uzun Dönem Yatırım Senaryosu'nun karayolu yolcu atama sonuçları Referans Senaryosuyla ana aksların aynı kalması haricinde benzerlikler göstermektedir. UDY senaryo'sunda "Gerede – Merzifon – Erzincan – Erzurum – Ağrı – Gürbulak (İran sınırı)" boyunca yer alan kuzey aksındaki yollar tamamen bölünmüş yola dönüştürülecektir.

UDY senaryosunun altyapı yatırım varsayımlarıyla kuzeyde "Gerede – Merzifon – Samsun – Ordu – Trabzon – Rize" boyunca önemli bir yolcu aksının oluşması beklenebilir. UDY Senaryosu'nun yatırım programı uygulandığı takdirde önem kazanacak diğer bir aks ise diğer karayolu kesimlerinden de seyahatleri çekebilecek olan ve Korkuteli üzerinden işleyecek olan "Antalya-Denizli" aksıdır (**Şekil EK.6.9**).



Kaynak: Technical Assistance to Transport Infrastructure Assessment for Turkey (TINA), May 2007, Ankara

Şekil EK.6.9: Atama sonuçları, YOGT (AADT), Uzun Dönem Yatırım Senaryosu 2020

B. Demiryolu Ulaşımı:

Demiryolu atama tahminleri ile ilgili olarak; UDY yatırım paketi sayesinde "İstanbul – Sakarya" arasındaki yüksek hızlı hatta yolcu sayısının her yıl 10–11 milyon artması beklenmektedir.

Ayrıca Polatlı ve Konya arasındaki yüksek hızlı hatta yılda 3,2 milyon yolcu taşınması beklenmektedir. İzmir – Balıkesir – Bandırma hattının, Bandırma-Osmaneli arasındaki yeni yüksek hızlı hattan önemli ölçüde faydalanması düşünülmektedir. Polatlı-Afyonkarahisar arasındaki yeni yüksek hızlı hat için yıllık 1,9 milyon yolcu öngörülürken, Ankara-Sivas arasındaki yeni yüksek hızlı hatta 2,6 milyon yolcu taşınacağı tahmin edilmektedir. Ankara ve Sivas arasındaki yeni yüksek hızlı demiryolu hattı için beklenen talep, hattın hizmet alanında hattı yeterli ölçüde besleyecek talep potansiyelinden yoksun görünmektedir. Ayrıca demiryolu modunun, Ankara-Malatya ya da Ankara-Erzincan gibi, Ankara'dan Sivas'ın ötesine olan seferlerde diğer modlara, özellikle hava ve otobüs servislerine karşı, rekabet gücü yüksek olmamaktadır. **Şekil EK.6.10**'da UDY Senaryosu'ndaki demiryolu yolcu akışını göstermektedir.



Kaynak: Technical Assistance to Transport Infrastructure Assessment for Turkey (TINA), May 2007, Ankara

Şekil EK.6.10: Atama Sonuçları, Demiryolu Yolcu Trafiği, Uzun Dönem Yatırım Senaryosu 2020

C. Havayolu Ulaşımı:

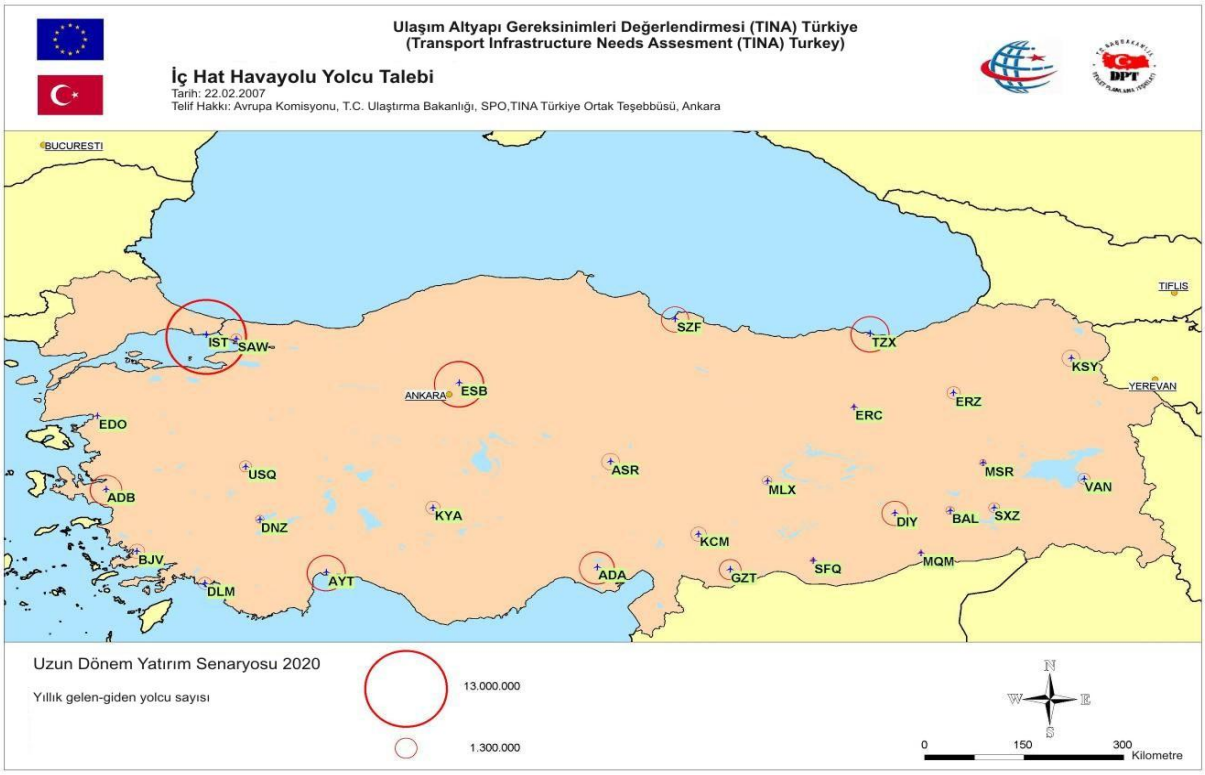
İç hat havayolu ulaşımı hacmi UDY Senaryosu'nda Referans Senaryosu'ndaki hacmin çok az altındadır. Atatürk Havaalanı iç hat yolcusunun 12,4 milyon, Esenboğa Havaalanı'nda ise ise 5,3 milyon olması beklenmektedir. Türk havalimanlarına 2020'de gelen ve giden dış hat yolcu sayıları tahminleri Şekil **Şekil EK.6.11**'de gösterilmiştir.

EK 6.4.4. Alternatif Senaryo (AS)

A. Karayolu Ulaşımı:

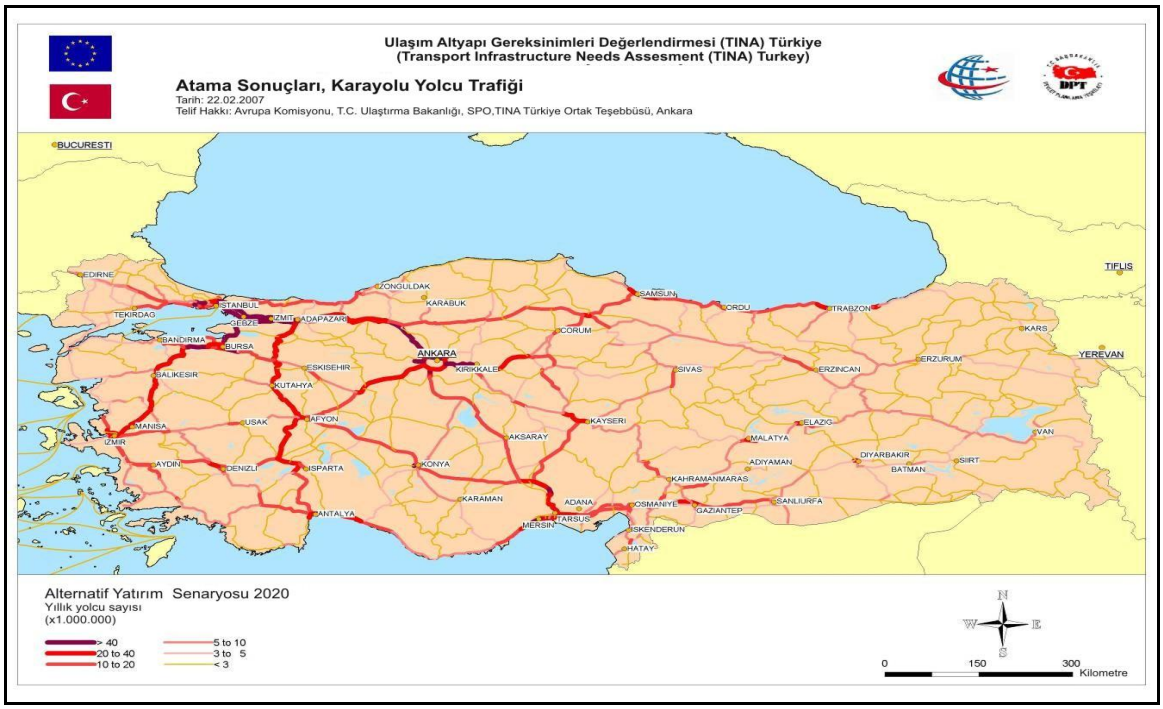
AS karayolu altyapı varsayımlarında; dört şeritli (2x2) yolların altı şeride (2x3) , iki şeritli (2x1) yolların dört şeride (2x2) çıkarılmasının, bu güzergahlar üzerinde önemli talep değişikliğine neden olacağı düşünülmektedir. "Ankara-İstanbul" aksı ile "İstanbul-Zonguldak Duble Yolu'nun, "Osmaniye – Kahramanmaraş – Malatya – Elazığ – Van" aksı gibi AS kapsamında geliştirilen yolların, diğer güzergahlardan trafik çekeceği tahmin edilmektedir. Bunun temel nedeni bu güzergahlarda seyahat süresinin kısalması olacaktır. Çoğu kez bu tür güzergahlarda fiziki uzaklık artmasına karşın, zaman mesafenin kısalması, bu güzergahlara trafik kaymasına neden olmaktadır.

Alternatif Senaryosu yolcu taşımacılığı atama sonuçları **Şekil EK.6.12**'de gösterilmiştir.



Kaynak: Technical Assistance to Transport Infrastructure Assessment for Turkey (TINA), May 2007, Ankara

Şekil EK.6.11: İç Hat havayolu Yolcu Talebi, Uzun Dönem Yatırım Senaryosu 2020



Kaynak: Technical Assistance to Transport Infrastructure Assessment for Turkey (TINA), May 2007, Ankara

Şekil EK.6.12: Atama Sonuçları, Karayolu Yolcu Trafiği, Alternatif Senaryo 2020

B. Demiryolu Ulaşımı:

UDY ve AS (Alternatif Senaryo) arasındaki demiryolu altyapı yapılandırmasının en belirgin farkı, Silifke ve Göksu Nehri vadisi üzerinden geçen Mersin ve Karaman arasındaki yeni hızlı tren hattıdır.

Bu demiryolu hattında yolcu talep hacminin yıllık yaklaşık 1 milyon olacağı öngörülmektedir. Ayrıca, yeni yüksek hızlı demiryolu bağlantısının uygulanması ile Polatlı – Konya arasındaki yeni yüksek hızlı hat nedeni ile konvansiyonel, Konya-Karaman hattında da kısmi bir artış beklenmektedir. Mersin-Karaman ilişkisinde karayolundan demiryolu modal kayma gerçekleşebilir, ancak ALT senaryosu sadece demiryolu altyapısını değil karayolu modunu da geliştirdiği için hacim sınırlı olacaktır. **Şekil EK.6.13**'de ALT Senaryosu'ndaki demiryolu yolcu akışını göstermektedir.



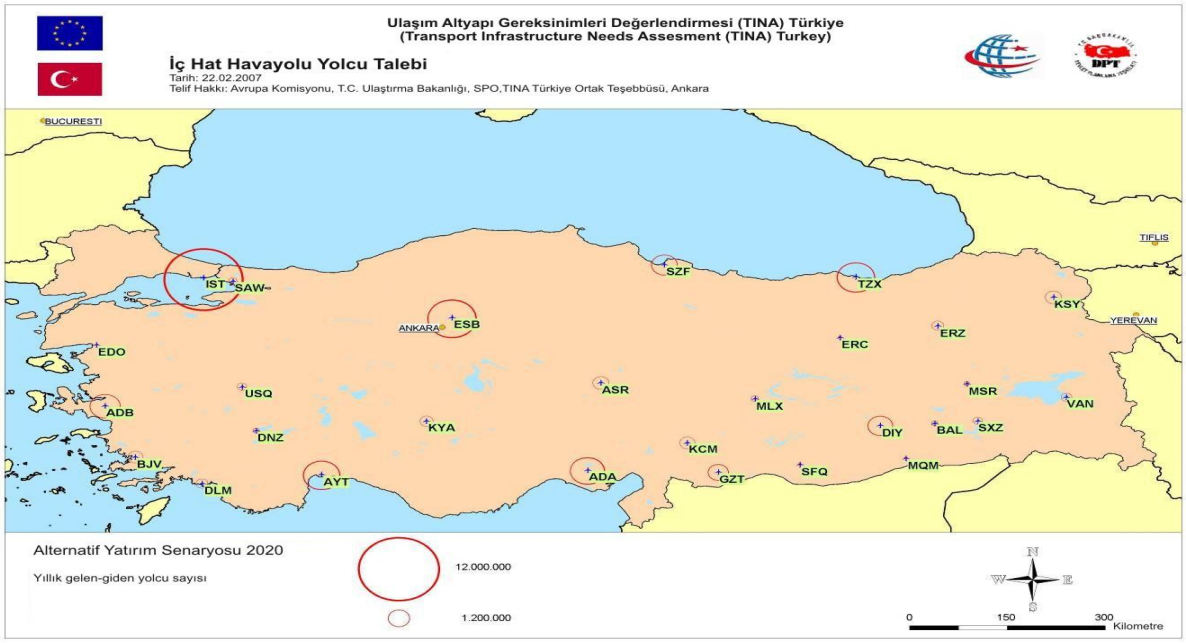
Kaynak: Technical Assistance to Transport Infrastructure Assessment for Turkey (TINA), May 2007, Ankara

Şekil EK.6.13: Atama Sonuçları, Demiryolu Yolcu Trafiği, Alternatif Senaryo 2020

C. Havayolu Ulaşımı:

Karayolu ulaşım modundaki geniş çaplı gelişmeler nedeniyle ALT senaryodaki iç hat yolcu hacimleri UDY Senaryosu'nun biraz altındadır. Örneğin, Atatürk Havalimanı iç hat yolcu sayısının 11.5 milyona, Esenboğa Havalimanı iç hat yolcu sayısının ise 4.8 milyona ulaşması beklenmektedir. 2020 için gelen giden yolcu sayısı **Şekil EK.6.14**'de gösterilmiştir.

ALT Senaryo'daki dış hat yolcu talebi Referans Senaryo'nunkiyle aynıdır.



Kaynak: Technical Assistance to Transport Infrastructure Assessment for Turkey (TINA), May 2007, Ankara

Şekil EK.6.14: İç Hat Yolcu Talebi, Alternatif Senaryo, 2020

EK 6.4.5. Yolcu Taşımacılığında TINA Bulgularının Değerlendirilmesi

TINA bulgularına göre; 2004–2020 döneminde dikkate değer bir yolcu trafiği artışı beklemektedir. Bu dönemde, özel araç ve havayolu ile yapılacak yolcu taşımacılığının artacağı, buna karşılık otobüs ile yapılacak seyahatlerin azalacağı hesaplanmaktadır. Ekonomide olumlu gelişmelere koşut olarak, zamanın değerinin daha artacağı tahmin edilmektedir.

Bunun doğal sonucu olarak, daha hızlı ulaşım modları daha fazla yolcu çekecektir. Bu bağlamda, araç sahipliliği daha da artacaktır. Demiryollarında; önemli yatırım yapılan hatlarda yolcu sayısı artacak, yatırım yapılmayan hatlarda ise azalacaktır.

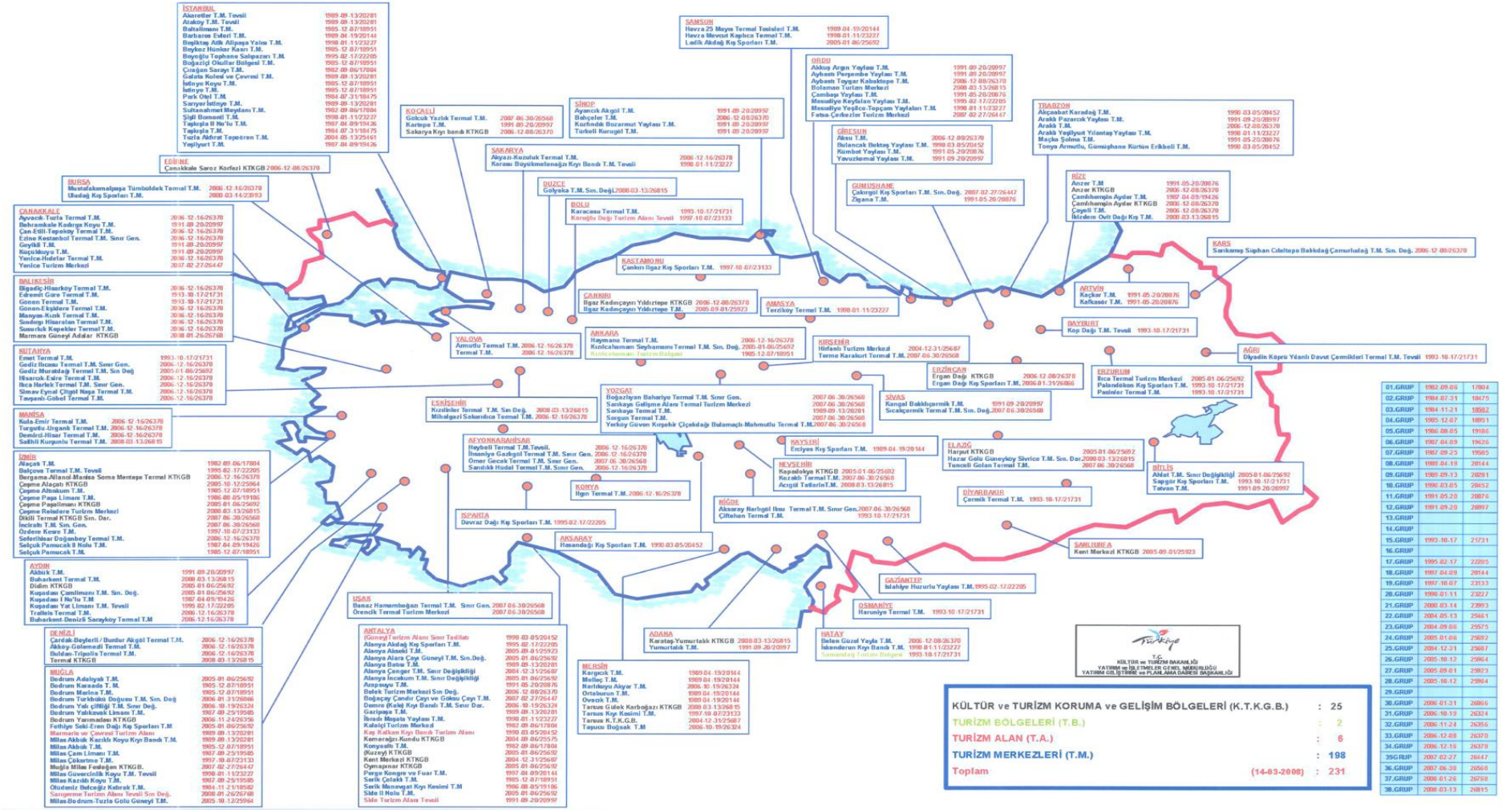
EK 7 : Haritalar Seti



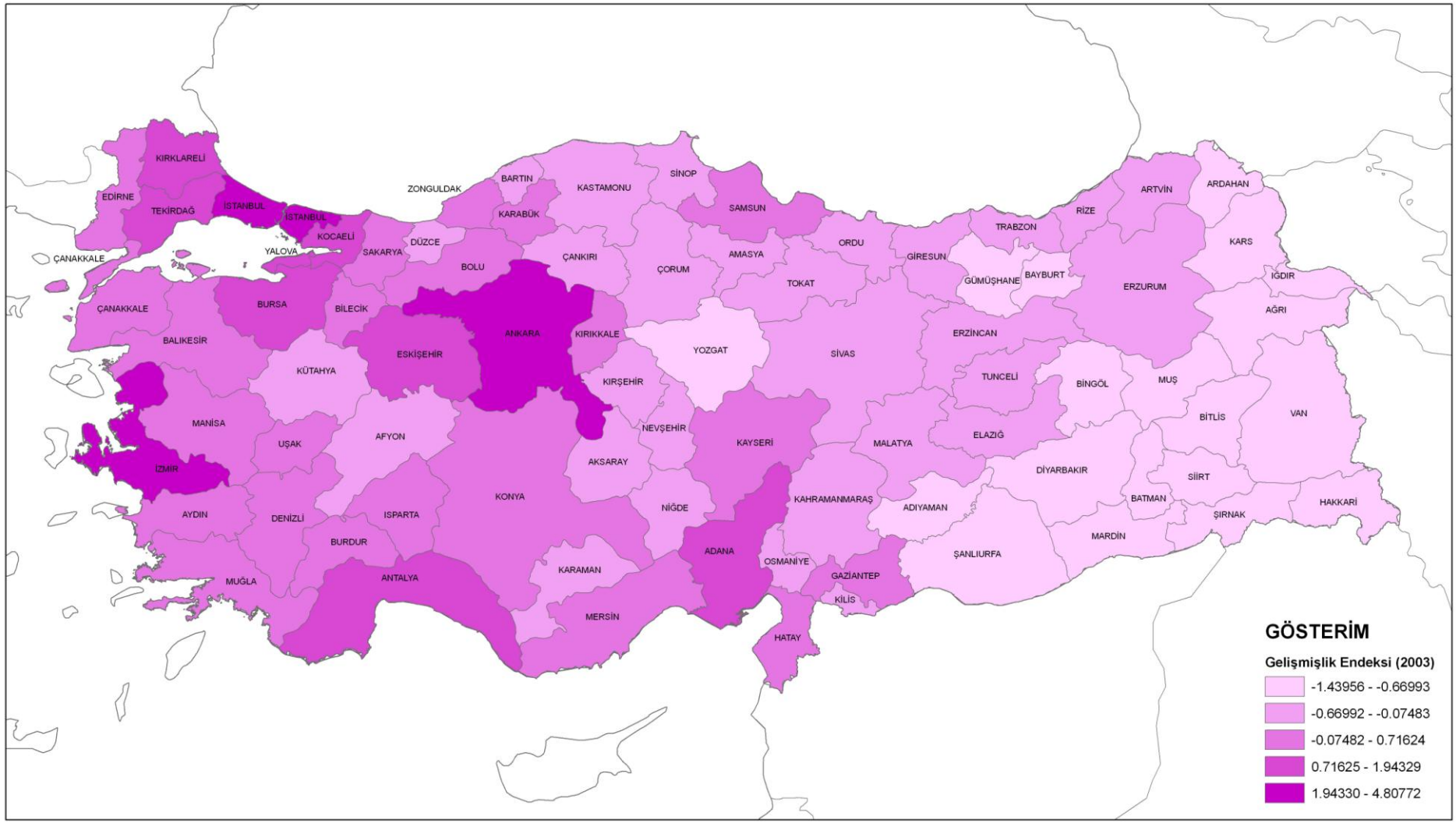
Harita 1: Türkiye Kıyı Bölgesi Turizm Merkezleri, Alanları ve Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Bölgeleri
Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı, Yatırım ve İşletmeler Genel Müdürlüğü



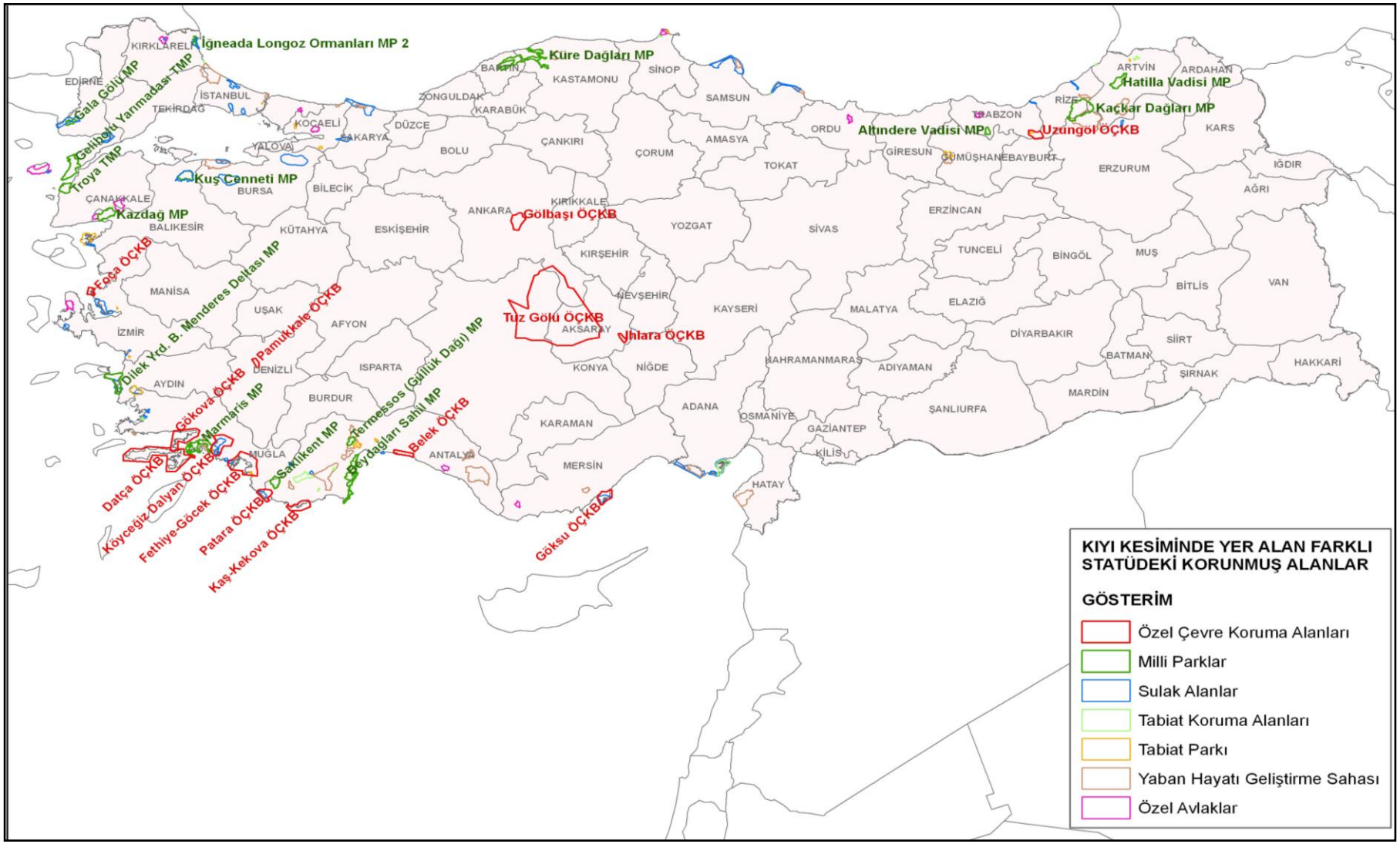
Harita 2: İl Bazında Kıyı Kesimlerinde Yer Alan Turizm Merkezleri, Alanları ve Kültür ve Turizm Koruma Gelişme Bölgelerinde Planlanan ve Mevcut Yatak Kapasiteleri



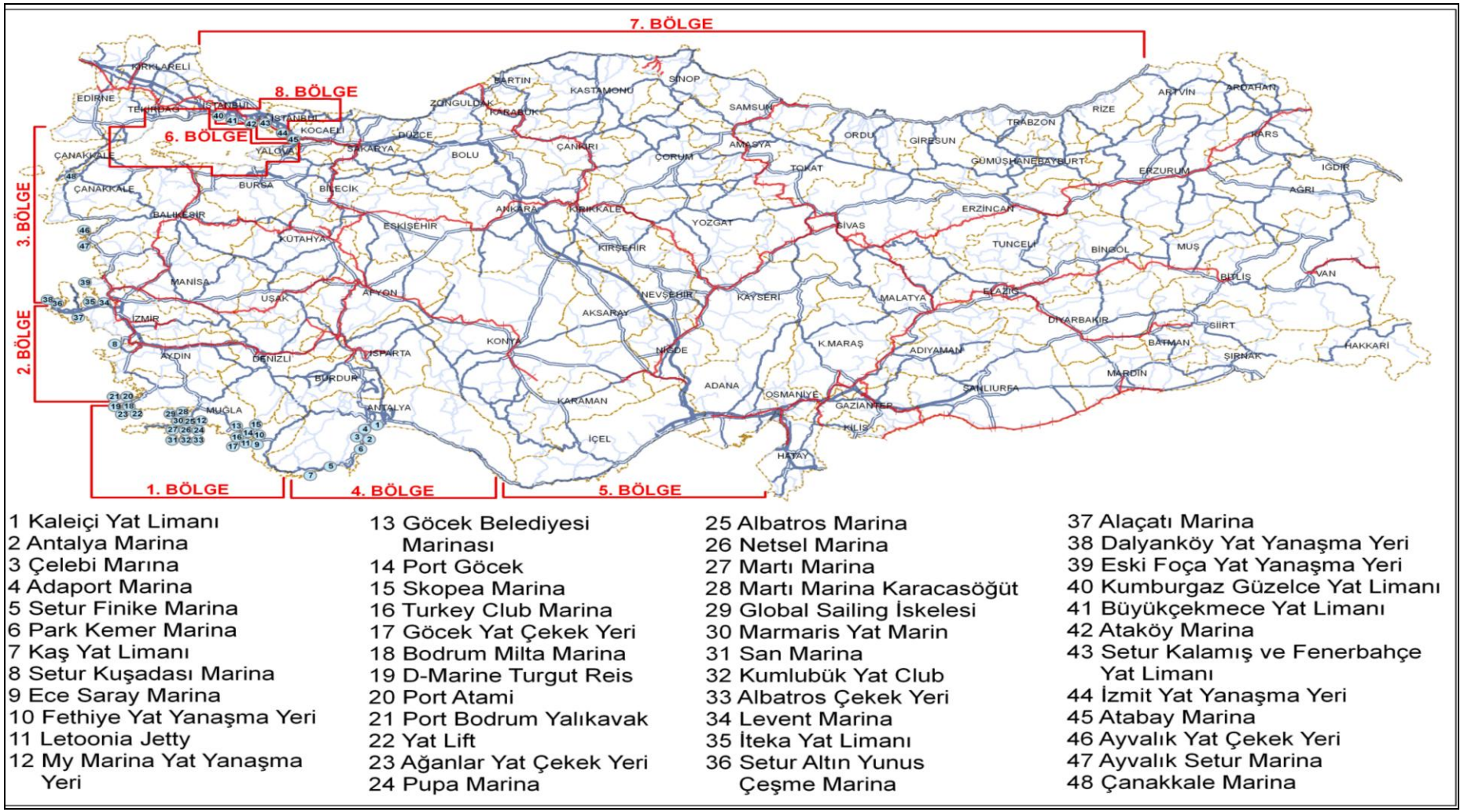
Harita 3: Türkiye İller Bazında Turizm Merkezleri, Alanları, Bölgeleri ve Kültür ve Turizm Koruma Gelişim Bölgeleri
Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı, Yatırım ve İşletmeler Genel Müdürlüğü



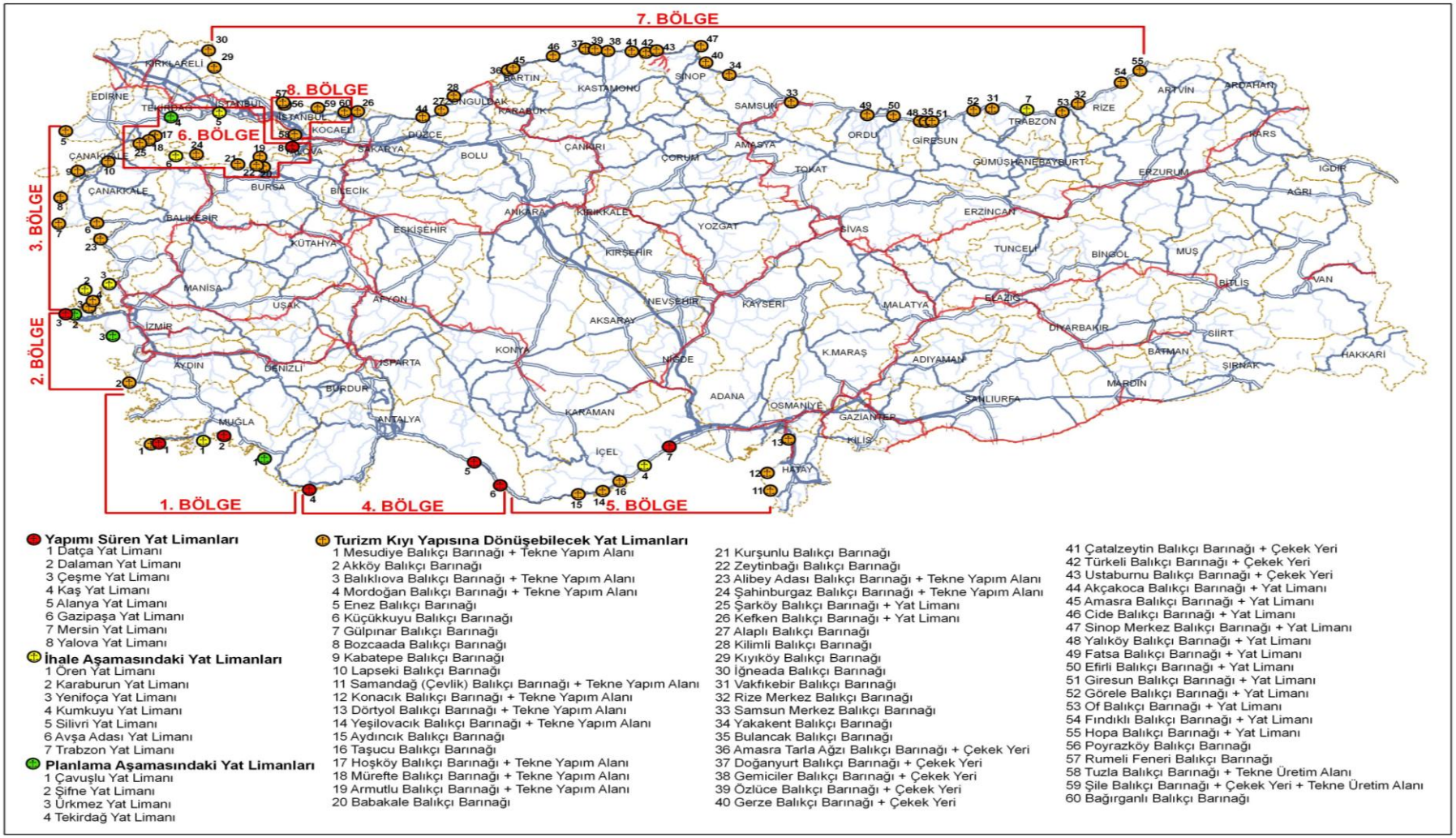
Harita 4: İllerin Sosyo-Ekonomik Gelişmişliği



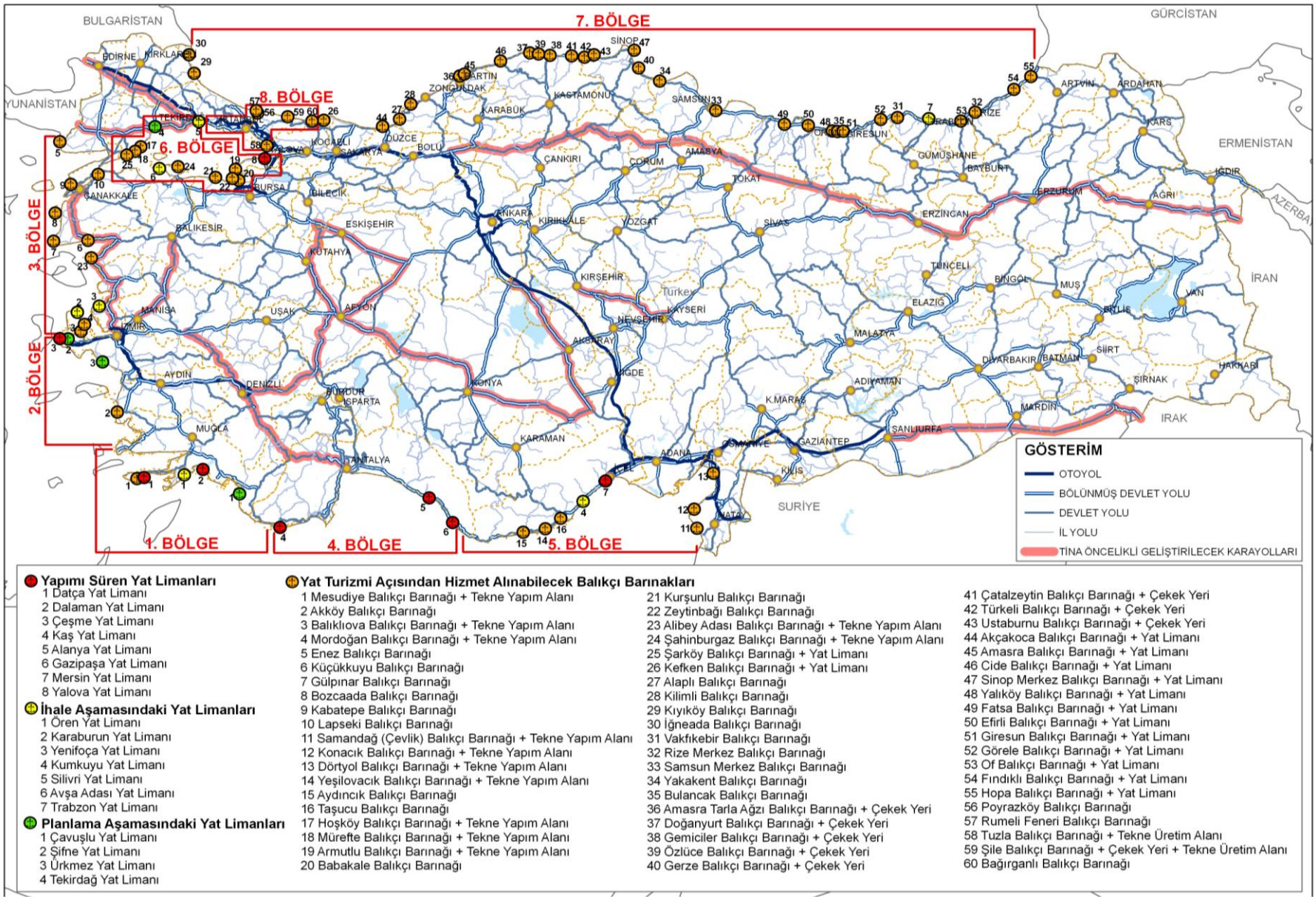
Harita 5: Kıyı Kesiminde Yer alan Farklı Statüdeki Korunmuş Alanlar



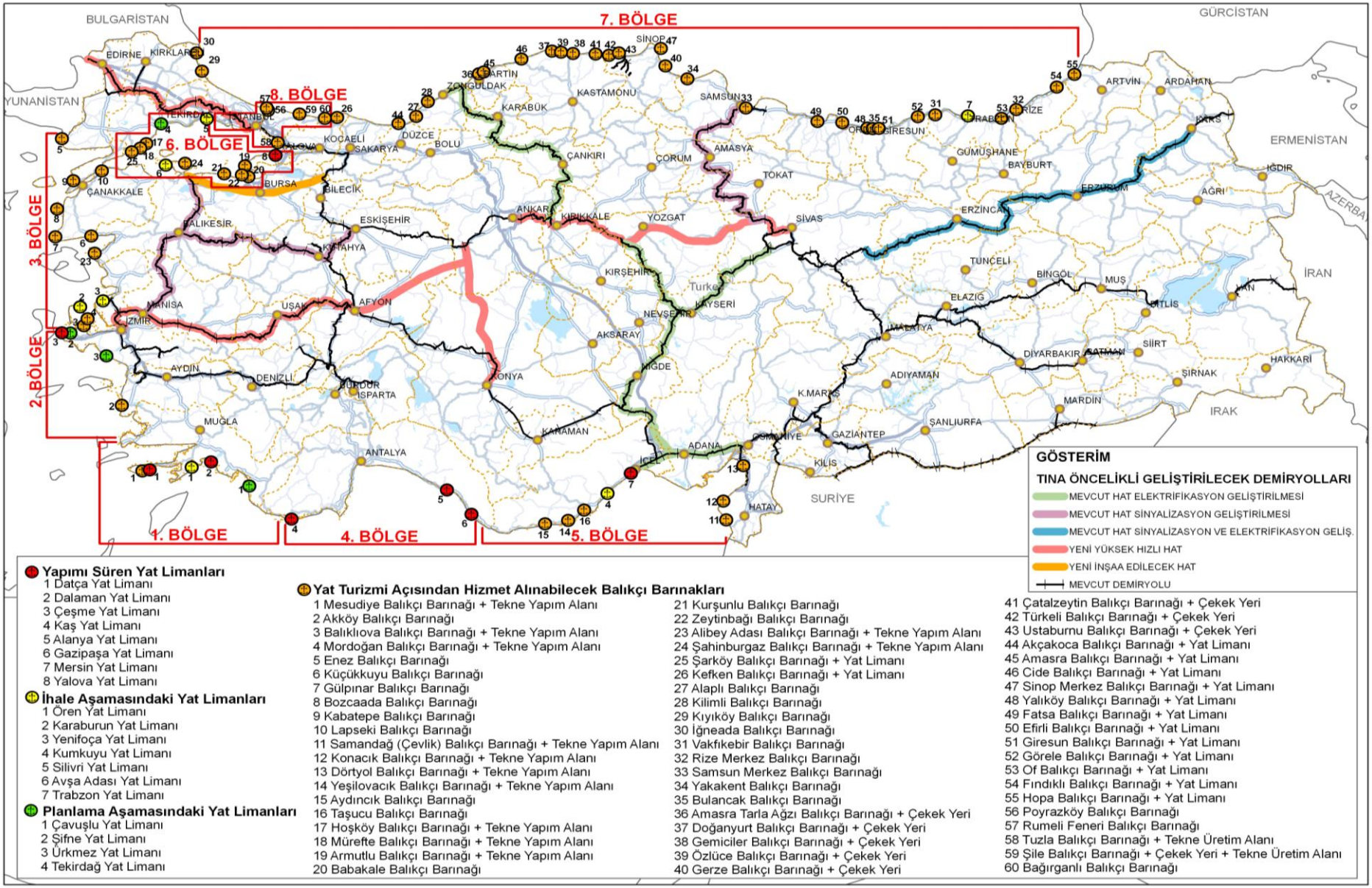
Harita 6: Mevcut Turizm Kıyı Yapılarının Dağılımı



Harita 7: Yapım, İhale ve Planlama Aşamasında Bulunan Turizm Kıyı Yapıları ve Yat Turizmi Açısından Hizmet Alınabilecek Balıkçı Barınaklarının Dağılımı



Harita 8: TINA Kapsamında Geliştirilmesi Öngörülen Karayolları ile Turizm Kıyı Yapıları



Harita 9: TINA Kapsamında Geliştirilmesi Öngörülen Demiryolları ile Turizm Kıyı Yapıları

EK 8: Çevresel Etkiler

EK 8.1: Turizm ve Gezi Amaçlı Deniz Araçlarının Barınma Korunma ve Seyirlerine İlişkin Doğal Deniz Alanlarında Fiziksel Taşıma Kapasitesinin Değerlendirilmesi

"Turizm Kıyı Yapıları Master Plan Çalışması" çerçevesinde 2030 yılına kadar yat turizminin gelişme dinamiğini yansıtan çalışmalar bu çalışma kapsamında yapılmaktadır. Çalışma kapsamında yat limanları kapasiteleri, servisleri, yat işletmeleri tanımlanacaktır.

Bu gelişim profilleri ortaya arz- talep olarak konulurken doğal yapı ve kullanım arasında dengeli bir kullanım gözetilmelidir. Bu aşamada, denizsel ortamın taşıma kapasitesi değerlendirme çalışmaları önemli bir temel girdi olmalı ve yat limanları, çekek yerleri ile ilgili yatırım kararlarının verilmesini yönlendirmelidir. Yat limanlarının (marinalar, kruvaziyer limanlar) yapılacağı deniz alanlarında denizdeki kirlenme seviyesi turizm deniz araçlarının kontrol edilemeyen atıklarından etkilenerek yörenin ekolojik özelliklerini bozabilecek bir düzeye çıkabilmektedir. Sürdürülebilen kalkınma ölçütlerine uygun olarak doğal kaynakları gelecek nesillere bırakacak şekilde tüketmeden kullanabilmek için doğru stratejilerin saptanmasında, o deniz yöresini kullanan turizm deniz araçlarının sayısı temel etken olmaktadır. Bu nedenle, yapılması düşünen yat limanlarının kapasitesinin tahmininde yörenin taşıma kapasitesinin hesaplanması gerekmektedir. Deniz araçları kaynaklı sıvı ve atık miktarlarından oluşan deniz kirlenmesinin ve bunun çevresel etkilerinin saptanmasında yörenin fiziksel taşıma kapasitesi, gerçek taşıma kapasitesi ve verimli taşıma kapasitesi olarak 3 çalışma yapılması gerekmektedir. Bu çalışmalarda deniz alanının mevcut durumunun tespiti için;

1) Yörenin rüzgar, dalga iklimi, sirkülasyon modeli ve özellikle kapalı koylarda suyun fiziksel, biyolojik ve kimyasal özelliklerinin ve ekolojik dengesinin sürdürülebilirliği için karadan gelen kaynak suyunun ve yeraltı suyunun incelenmesi,

2) Alansal ve zamana bağlı sirkulasyon ve oşinografik parametrelerinin saha ölçümleriyle tespiti,

3) Deniz ve kara kaynaklı katı ve sıvı atık kaynaklarının miktarlarının tespiti,

4) Su altı ekosistemin (yörenin bitki ve canlı türlerinin) denizaltı araştırmaları ile saptanması gerekmektedir.

Taşıma kapasitesi değerlendirme çalışmaları temel alınarak o deniz alanının (özellikle de kapalı koyların) hizmet verebileceği tekne sayısının (yatların katı ve sıvı atık miktarlarını göz önüne alarak) ortaya konulması gerekmektedir. Bu çalışmadaki amaç yat limanlarının ve deniz turizm tesislerinin kurulacağı alanlarda doğal dengeyi bozmadan doğal kaynakları tüketmeden sürdürülebilir bir gelişim planlayabilmektir. Doğal olarak böyle bir amaç ancak problemleri daha büyük bir ölçekle görmekle mümkündür. Bu ölçek ise, deniz turizminin bir ekonomik sektör olarak geliştiği diğer sektörlere paralel olarak gelişmesinin öngörüldüğü "Bütünleşik Kıyı Alanları kullanımı" ölçeğinde yapılacak çalışmalardır.

Bu çalışmalarda doğal kaynakların kendisini yenilemesine izin verecek şekilde, tüketmeden belirli sınırlar içerisinde kullanmak (taşıma kapasitesi) temel ilkedir.

Çeşitli büyüklüklerdeki turizm ve gezi amaçlı deniz araçları (yatlar), gerek bekleme, gerekse seyir durumunda iken deniz ortamında geçici ya da bazen kalıcı kirlenmeye yol açmaktadırlar. Bu tür kirlenmelerin en önemli kaynağı, deniz aracındaki insanlar ve ayrıca deniz aracının denize elverişliliğindeki eksikliklerdir. Deniz araçlarının denize etkilerinin değerlendirilmesi için öncelikle deniz araçlarındaki insan (yolcu ve mürettebat) sayılarının saptanması gerekmektedir. Bu saptama için yardımcı olabilecek önemli bir kaynak araştırma Özel Çevre Koruma Kurumu tarafından yaptırılmış olan "Fethiye Göcek Özel Çevre Koruma Bölgesi Göcek Körfezi Taşıma Kapasitesinin Belirlenmesi Projesi" (ODTÜ, 2007) araştırmasıdır. Taşıma kapasitesi değerlendirilmesi çalışmaların da temel girdi, deniz araçlarının büyüklüklerine göre yat içindeki yolcu ve mürettebat sayılarının yaklaşık değerleridir. Bu değerler katı ve sıvı atık miktarlarının tahmini için kullanılabilirler. Yolcu ve mürettebat tarafından kullanılan suyun kirlenerek oluşturduğu sıvı atık ve kullanım sonrası oluşma katı atık miktarları "Fethiye Göcek Özel Çevre Koruma Bölgesi Göcek Körfezi Taşıma Kapasitesinin Belirlenmesi Projesi" kapsamında (ODTÜ, 2007) tahmin edilmiştir.

Denizlerimizdeki kirlenmeye sadece karasal atıkların değil, deniz araçlarının da etki ettiğini bilinmektedir.

Bu nedenle yat limanı yapılması olası koylarda veya demirleme yapılan koyların yat taşıma kapasitesi belirlenmelidir.

Çevre ve Orman Bakanlığı Çevre Yönetimi Genel Müdürlüğünün 27.06.2009 tarih ve 27271 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan tebliğine göre belirlenen hassas ve az hassas kıyı, koy ve körfezler **Şekil EK 8.1**'de gösterilmektedir.

Kıyılarımızda ayrıca Bakanlar Kurulu kararıyla İlan edilmiş bulunan Özel Çevre Koruma Bölgeleri' bulunmaktadır. Bu alanlarda bulunan doğal güzelliklerin, tarihi ve kültürel kaynakların, biyolojik çeşitliliğin, su altı, su üstü canlı ve cansız varlıkların korunmasını ve bu değerlerin gelecek nesillere aktarılmasını sağlamak için özel alan olarak ilan edilmiştir. Deniz kıyılarında bulunan alanlar sırasıyla:

- Göksu Deltası (Mersin)
- Belek (Antalya)
- Kaş-Kekova (Antalya)
- Datça-Bozburun (Muğla)
- Fethiye Göcek (Muğla)
- Gökova (Muğla)
- Foça (İzmir)

Yat limanı veya çekek yerleri planlama çalışmalarında kıyı kesiminde yer alan özel çevre koruma bölgelerine özel önem verilmelidir. Makro ve mikro tahmin çalışmalarında bölgeler itibarıyla Özel Çevre Koruma Alanları verilmiştir.



GÖSTERİM

AZ HASSAS KOY, KÖRFEZ VE KIYILAR

HASSAS KOY, KÖRFEZ VE KIYILAR

Hassas Koy, Körfez ve Kıyılar

No	Adı
1	İskenderun-Mersin Mezitli
2	Mersin Kızkalesi-Taşucu Burnu
3	Fethiye Koyu
4	Marmaris Koyu
5	Güvercinlik-Didim
6	Karaburun-İzmir Körfezi (Foça)
7	Alia-a Koyu
8	Ayvalık-Altınoluk
9	Bandırma Körfezi
10	Gemlik Körfezi-İstanbul Boğazı Doğu Girişi
11	İstanbul Boğazı Batı Girişi-Büyükçekmece
12	Ünye-Samsun Bafra Arası
13	Haliç Körfezi

Az Hassas Koy, Körfez ve Kıyılar

No	Adı	No	Adı
14	Yayladağ-İskenderun Körfezi Doğusu ve Dış Körfez	22	İzmir Körfezi (Foça)-Nemrut Koyu Arası
15	Mersin Mezitli-Kızkalesi	23	Altınoluk-Çanakkale Boğazı Güney Girişi
16	Taşucu Burnu-Manavgat	24	Tekirdağ-Gelibolu Yarımadası Güneyi
17	Serik (Antalya)-Fethiye	25	Çanakkale Boğazı Kuzey Girişi-Saros Körfezi
18	Fethiye Koyu-Marmaris Koyu	26	Çanakkale Boğazı Güney Girişi-Erdek Körfezi Girişi
19	Turunç (Marmaris)-Bodrum Yarımadası	27	Erdek Körfezi Kuzey-Erdek Yarımadası
20	Kuşadası Körfezi Kuzey Ucu-Alaçatı (İzmir)	28	İstanbul Boğazı (Doğu Kıyısı)
21	Çeşme İlçe Sınırı-Karaburun	29	İstanbul Boğazı (Batı Kıyısı)

Kilometers
90 45 0 90

Şekil EK 8.1: Kentsel Atıksu Deşarjı Bakımından Az Hassas ve Hassas Kıyı, Koy ve Körfezler

EK 8.2: İklim Değişikliğinin Akdeniz Havzasında Turizme Etkisi

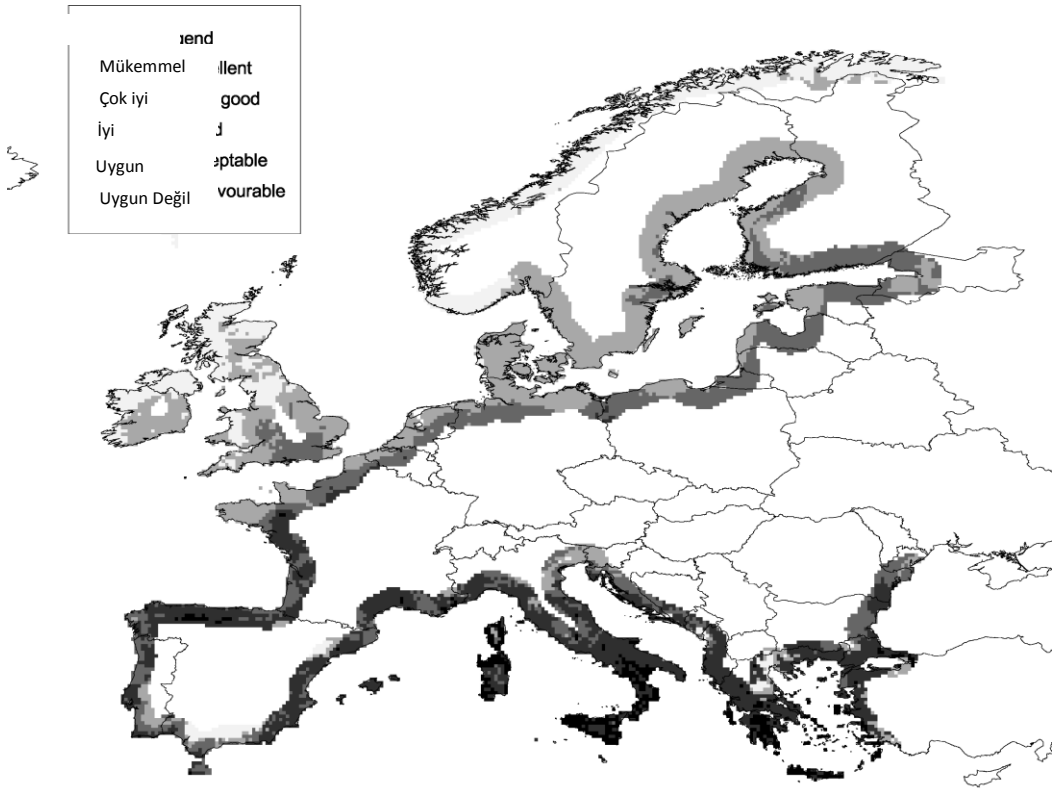
Hükümetler arası İklim Değişikliği Paneli'nin (IPCC) hazırladığı 4. Değerlendirme Raporu'na göre Akdeniz Havzası iklim değişikliği nedeniyle en çok sorun yaşayacak bölgelerin başında gelmektedir. 2016 ile 2060 yılları arasında muhtemel olarak gerçekleşecek dünyanın ortalama sıcaklığındaki 2 derecelik bir artışın Akdeniz Havzasına mevsimsel ve yerel yansımasının aşağıdaki beklentiler doğrultusunda gerçekleşeceği düşünülmektedir:

a. En yüksek sıcaklık artışı yazın ve iç kesimlerde (kara) ortalama 4 derece artış gösterecektir.
b. Diğer bir sıcaklık artışı, sonbaharda ve tüm havzada 2-3 derece olarak gözlenecektir.
c. Kış ve ilkbahar sıcaklıkları 2 dereceden düşük artış gösterebilir.
d. Deniz etkisinden dolayı, kıyı alanlarında sıcaklık artışları yazın en yüksek 2 derece olacaktır.
e. Yaz günleri (sıcaklığın 25 dereceden yüksek olduğu günler) sayısında özellikle Sicilya, Girit, Güney Yunanistan ile Türkiye'nin iç kesimlerinde 7 haftaya varan artışlar gözlenecektir.
f. Öte yandan kıyılarda (Karadeniz dahil) 3-5 hafta arasında yaz günleri sayısında artış beklenmektedir.
g. Sıcak gün (30 dereceden yüksek) sayısında kıyı bölgelerde çok fazla değişiklik beklenmemektedir.
h. Ancak çok sıcak gün (35 dereceden yüksek) sayısı tüm kıyı bölgelerinde %20 artış gösterecektir. Özellikle Kuzey Ege'de sıcak hava dalgalarının sürelerinin 4 haftaya varan artış göstermesi beklenmektedir.

İklim değişikliği sonucunda yaşanması beklenen bu değişikliklerin Akdeniz turizmine (özellikle plaj turizmine) yansımaları konusunda çeşitli çalışmalar yapılmaktadır. Bunlardan biri 2004 yılında yapılan "İklim değişikliğine bağlı ekstrem hava olaylarının Akdeniz turizmine olan etkisi" konulu çalıştaydır. Bu çalıştaya göre yükselen sıcaklıklar ve daha sık ve uzun yaşanacak sıcak hava dalgaları turistlerin termal konforunu etkileyecek ve bu da ülke ve bölge tercihlerine yansıyacaktır. Aynı zamanda azalan yağışlar sonucunda ortaya çıkacak olan su sıkıntısı tatil yörelerinde hem estetik olarak hem de turist konforuna olumsuz olarak yansıyacaktır. Bu olumsuz etkilerin özellikle Güney Doğu Akdeniz de kendini göstermesi beklenmektedir. Daha sıcak, kuru ve düzenli yazlar görülecek olan Kuzey Avrupa ise hem Akdeniz turizminin itici gücü olan Kuzey Avrupalı turistlerin daha çok evlerinde ve ülkelerinde vakit geçirmesi için önemli bir seçenek olarak ortaya çıkacaktır. Özellikle su sıkıntısı ve sıcak hava dalgalarının baskın olacağı yaz aylarının Akdeniz turizminde gerileme yaşatabileceği ancak uzayan yaz günleri nedeniyle turizmin ilkbahar ve son bahar olarak iki sezon olarak Akdeniz de yoğun olarak devam edeceği öngörülmektedir. Yıl içerisinde Akdeniz havzası favori turizm merkezlerinden olmaya devam ederken; yaz aylarında ise turizmin Kuzey Avrupa ile şartları daha da iyileşecek olan Kuzey Ege, Karadeniz kıyıları ve Adriyatik kıyılarına kayacağı tahmin edilmektedir.

Plaj turizmi üzerine yapılan bir başka çalışma çeşitli iklim değişikliği senaryoları ile turist konfor algısı ve seçimlerini temel alarak Avrupa kıyıları için Plaj Turizm İklim İndeksi hesaplamıştır. Bu çalışmaya göre de iklim değişikliği etkileri nedeniyle kaybeden kıyılar özellikle İspanyanın güneyi olurken (yaz ayları süresince yaşanacak sıcak hava dalgaları ve

su sıkıntısı nedenli), Güney Italya, Yunanistan, Ege adaları ve Türkiye kıyıları plaj turizmi için olumlu şartları hala sağlayacaktır.



Kaynak: Moreno and Amelung, 2009

Şekil EK 8.2. 2060 yılı HadCM3-A1F1 çalışması sonuçlarıyla hesaplanan Plaj Turizmi İklim İndeksi (Moreno and Amelung, 2009)

Ayrıca Kuzey İspanya Adriyatik kıyıları ile Atlantik kıyılarında yüksek indeks değerleri elde edilmiş, bu yerlerde plaj turizmi için elverişli şartların oluşacağı sonucuna varılmıştır.



Kaynak: Moreno and Amelung, 2009

Şekil EK 8.3. Plaj turizmi İklim İndeksi 2060 yılında olumsuzdan olumluya dönen yerler(Moreno and Amelung, 2009)

Bu çalışmada Türkiye'nin Karadeniz kıyıları için indeks hesaplanmamış olsa da, Karadeniz kıyıları ile aynı paralel de bulunan Kuzey İspanya ve Adriyatik gibi bölgelerin plaj turizmine elverişliliğinin artacak olması, Karadeniz kıyıları için de turizm açısından iyileşme beklenebileceğinin göstergesi olarak kabul edilebilir. Bu beklentiler Karadeniz kıyılarında da yaz turizmi potansiyelinin artacağı, özellikle yeni destinasyonlar arayan yat turizmi için sıcak hava dalgaları ve susuzluğun yaşanacağı Akdeniz havzasına ek bir alternatif olarak çıkabileceği konusunda ipuçları vermektedir.

EK 9: Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi

Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetiminin Gelişimi

Giderek artan çevre sorunlarına karşı çözüm arayışları, ülkeleri ortak hareket etmeye zorlamıştır. Çevre ve doğal kaynakların korunmasını ihmal etmeden, sürdürülebilir bir tarzda kalkınmanın sağlanmasına ilişkin kurallar ve ilkeler geliştirilmeye çalışılmaktadır. Tüm bu ilke ve kurallar ise, uluslararası antlaşmalarla teyit edilmiştir. Türkiye tarafından da benimsenen 1992 Rio Deklarasyonu ile Sürdürülebilir Gelişmenin ilkeleri ortaya konulmuş ve Gündem 21'de bu ilkelerin uygulanmasına ilişkin temel kuram, politika, strateji ve araçlara yer verilmiştir.

Rio Deklarasyonu, Çevre ve kalkınmaya ilişkin temel ilkeleri ortaya koymaya çalışmış ve insan hakları, eşitlik, yoksullukla mücadele, sosyal ve ekonomik gelişme, insan yerleşmeleri, kara ve deniz kaynaklarının korunması ve benzeri konularda insanlığa ulusal ve uluslararası alanda yeni sorumluluklar ve işbirliği için yükümlülükler getirmiştir.

Gündem 21'in 17. bölümü; denizler de dahil olmak üzere kıyı alanlarının ve canlı kaynakların korunması, rasyonel kullanımı ve geliştirilmesi için yapılması gereken eylemler ve çalışmaları içermektedir. Denizler ve bitişik kıyı alanlarını kapsayan deniz çevresinin, global yaşam destek sisteminin gerekli bir unsuru olduğu gerçeğinden hareketle, deniz ve kıyı alanlarının ve kaynaklarının korunması, geliştirilmesi ve yönetimi için ulusal, bölgesel ve global düzeylerde, yeni yaklaşımlar gerektiğinin üzerinde önemle durulmaktadır.

Dünya geneline bakıldığında kıyı bölgelerinde bulunan kaynakların, son 40 yıldır çeşitli nedenlerle tahrip oldukları ve bu çerçevede ilgili ülkelerin ekonomilerinin de olumsuz yönde etkilendiği görülmektedir. Kıyı ve deniz ortamlarındaki bu olumsuz gelişmelerin ise birçok etmenin yanı sıra, deniz ve kara kaynaklarının yetersiz ve yanlış yönetiminden kaynaklandığı da tespit edilmektedir.

Bu bağlamda; uluslararası düzeylerde geliştirilen bazı temel politika belgeleri ile çeşitli eylem planlarında, kıyı alanlarının uygun bir şekilde yönetimini sağlamak amacı ile koordine edilmiş bütünleşik kıyı alanları yönetimi stratejilerinin geliştirilmesi, sürdürülebilir kalkınma için temel bir politika ve önlem olarak ifade edilmektedir.

Ülkemizde de ekonomik gelişme ve çevre koruma arasında denge kurmayı hedefleyen sürdürülebilir kalkınma politikaları benimsenmiş ve bunun için gerekli araçlar kullanılmaya başlanmıştır. Sürdürülebilir kalkınma ve çevrenin korunması kapsamında, Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi (BKAY) önemli araçlardan biri olarak benimsenmiş ve bu kavrama 8. Beş Yıllık Kalkınma Planında, Ulusal Çevre Eylem Planında ve Çevre Şurası Raporlarında yer verilmiştir. Ülkemiz, 1992 Bükreş Konvansiyonu, 1993 Odessa Bakanlar Deklarasyonu, 1996 Karadeniz'in Korunması ve Rehabilitasyonu için Stratejik Eylem Planı gibi uluslararası antlaşmaları imzalayarak, Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi konusunda çeşitli taahhütlerde de bulunmuştur.

Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi

Kıyı alanları, deniz ve kara ekosistemlerinin buluştuğu alanlardır. Kıyı alanlarını diğer bölgelerden ayıran özgün nitelikleri, kıyıları; kentleşme, sanayi, ulaştırma, turizm gibi ekonomik ve toplumsal ve birbirleriyle yarışan faaliyetler için çekici hale getirmektedir. Duyarlı ekosistemlerin yer aldığı kıyılardaki yoğun gelişme baskısı, kaynakların aşırı kullanımı, doğal afetler, kıyı erozyonu ve benzeri nedenler, bu alanlara özgü çevre sorunlarının ortaya çıkmasına neden olmaktadır.

Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi Yaklaşımının Gelişimi

Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi, "kıyı alanlarında sürdürülebilir gelişme için sürekli, önlem alıcı ve uyarlanmış bir kaynak yönetim süreci olarak tanımlanmaktadır" (UNEP, 1995). Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi'nin amacı, "kıyı alanlarının duyarlı, sınırlı ve baskı altındaki mekanlar olduğu göz önüne alınarak, kamunun ve yerel grupların uyumlu ve birlikte eylemlerine olanak verecek bütünleşik politika ve stratejilere dayalı bir yönetim biçiminin oluşturulması" şeklinde ifade edilmektedir (Avrupa Komisyonu, 1999).

BKAY, çevre sorunlarının üstesinden gelmek ve kıyı alanlarında sürdürülebilir kalkınmayı sağlamaya yönelik bir araçtır. BKAY'ın kıyı alanlarının sürdürülebilir gelişimi, deniz çevresinin korunması, açık denizler ve ulusal sulardaki deniz canlılarının ve kaynaklarının sürdürülebilir kullanımı ve korunması gibi konuları kapsadığını söylemek mümkün olabilir.

Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetiminin İlkeleri

Kıyı alanlarında sürdürülebilir kalkınmanın aracı olarak geliştirilebilecek ve uygulanabilecek olan BKAY sürecinde bazı özel ve genel ilkelere uyulması gerektiği hususu üzerinde önemle durulmaktadır. Söz konusu genel ilkeler aşağıda sıralanmıştır.

- Sürdürülebilir gelişme ilkesi
- İhtiyatlılık ilkesi
- Önleyici tedbirler ilkesi
- Temiz teknolojilerin kullanımı ilkesi
- Ekonomik araçların kullanımı ilkesi
- Kirleten öder, kullanan öder ilkeleri
- Uluslararası işbirliği ilkesi
- Şeffaflık ve halk katılımı ilkesi

Kıyı alanlarında sürdürülebilir kaynak kullanımının sağlanması için aşağıda tanımlanan özel ilkelere uyulması gerektiği vurgulanmaktadır.

- Sürdürülebilir insan yerleşmelerinin (kentleşme, sanayileşme, turizm vb.) geliştirilmesi,
- Deniz, akarsu ve tatlı su kaynaklarının kirlenmesinin önlenmesi,
- Orman ve tarım topraklarının korunması,
- Kıyı karakterinin, doğal plajların korunması, kıyı erozyonunun önlenmesi,

- Doğal, kültürel zenginliklerin ve duyarlı ekosistemlerin (sulak alanlar, endemik türlerin habitat alanları, deltalar, lagünler, vb.) korunması.

Temel Kavramlar ve Tanımlar

Bütünleşik Kıyı Alanı Yönetimi: Kıyı alanlarında doğal kaynaklara olan talepler ve değişik eylemler arasındaki etkileşim üzerinde yoğunlaşabilmek için, belirli bir coğrafi alanda sürdürülebilir ekolojik gelişmeyi başarabilecek, ilgi alanları farklı olmakla birlikte, ortak hedeflerle hareket eden kurumlar, sektörler ve topluluklar için kurumsal yapılanmayı amaçlar.

Kıyı Alanı: Denizin kara ile biliştiği noktadan, kıyı çizgisi ve çevresi ile bitişik kıyı sınırı arasında kalan bölgedir.

Politikalar: Orta ve uzun dönemli hedeflerin yanı sıra kısa dönemli amaçları da gerçekleştirmeye yönelik; üzerinde uzlaşılmış bir eylem ilkeleri bütünüdür. Yönetim ve geliştirme eylemlerinin, bu politika, hedef ve amaçların gerçekleştirilmesi için oluşturulacağı ve uygulanacağı varsayılmaktadır.

Amaçlar: Belirlenen politikaların uygulamaya geçirilmesi için yapılacak eylemlerde izlenmesi gereken sektörel gelişmeyi ve çevresel yönlendiricileri içerir. Alansal ve sektörel amaçlar, belirli bir kıyı alanında ve/veya belirli bir sektör içerisinde devam eden durumlarla sınırlanırken, genel amaçlar çok sektörlü, tüm kıyı alanı için geçerli olan sorunlara yöneliktir. Amaçlar, uzun vadeli zaman aralığında tanımlanır ve başarıldıkları süreye kadar devamlılıklarını korurlar.

Hedefler: BKAY politika ve amaçlarının uygulanmasını ve niteliksel biçimde ifade edilmesini gerçekleştirmiş olan bir zaman aralığı ile birlikte tanımlanan eyleme yönelik işlevsel öngörülerdir. Hedefler, belirlenen politika ve hedeflerle birleştirilirken, istenen düzeyde iç tutarlılığı sağlayabilmek için politikalar yeniden biçimlendirilmeli ve sadeleştirilmelidir.

Stratejiler: Politika, işbölümü içerisinde amaçlar ve hedeflerin gerçekleştirilmesini öngören mantıksal aşamaların birleşimidir. En uygun stratejiler, alternatif sektör ve sektörler arası stratejileri değerlendirecek bir dizi öneri eylemin belirlenerek ve sıralanarak geçerli kriterler ve uzman görüşünün yanı sıra uygulamadan sorumlu kişilerle birlikte seçilmelidir.

Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetim Sürecinin Aşamaları

Bir analitik yönetim süreci olarak BKAY; başlangıç, planlama ve uygulama aşamalarını içerir.

Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetiminde **başlangıç aşaması**, kıyı alanlarını ilgilendiren konularda halkın bilinçlendirilmesini, başlangıç faktörlerinin analizini ve kıyı alanlarında yapılacak eylemleri içerir. Uluslararası anlaşmaların bir sonucu olarak kıyı alanı yönetim süreci, hükümetlerin, merkezi ve yerel yönetimlerin özendirmesi veya STK'lar ile özel ilgi gruplarının insiyatiflerinden başlar. Bu aşamada gerçekleştirilecek ilk adım; başlangıç eylemleri ve toplantılarının yapılmasıdır.

Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetiminde **planlama aşaması**, kıyı alanlarında kaynakların kullanılabilirliği ile mal ve hizmetlerin üretilmesi için gerekli somut eylem kümelerinin seçilmesine yönelik politika ve amaçların geliştirilmesi aşamasıdır. Bu aşama, gelecekteki oluşumları öngörebilmek için, durum değerlendirmesi ile analiz yapabilme ve bunlardan

yaratıcı düşünme kapasitesini kullanarak başarılı çözümlere ulaşabilecek hedef saptayan bir karar verme sürecidir. Kısaca bu aşamada çeşitli BKAY stratejileri analiz edilir ve geliştirilir. Bu adım hükümet tarafından bir stratejinin kabulüyle tamamlanır. Bu aşamada gerçekleştirilecek adımlar arasında; hazırlayıcı eylemlerin yapılması, analizler ve tahminlerin gerçekleştirilmesi, politika, amaç ve stratejilerin tanımlanması ile ayrıntılı planların bütünleştirilmesi yer almaktadır.

Son aşama olan **uygulama aşaması** ise, planların yaşama geçirilmesi için bir araçtır. Operasyonel kararlar, halk katılımıyla ve sosyal, finansal, yasal ve yönetsel yapıyla etkileşen planın amaçları doğrultusunda gerçekleştirilmesi sürecini kapsar. Bu aşama iki adımda gerçekleştirilir. Bunlar planların uygulanması ile izleme ve değerlendirme adımlarıdır.

BKAY yönetim süreci, aşamaların geri besleme yöntemi ile tekrar edilmesini de gerektirir. Uygulamaların sonuçları, yanlış tasarlanabilecek eylemlerin zamanında düzeltilmesi, izlenmesi ve değerlendirilmesi temel alınarak, geri besleme mekanizmasının güvenliğini ve çeşitli adımlar ve aşamalar arasında bağlantı kurmayı sağlar ve sürekli izlenir.

Dolayısıyla Bütünsel Kıyı Alanları Yönetimi (BKAY) çerçevesinde, "kıyı alanlarında sürdürülebilir bir gelişme için, sürekli, önlem alıcı ve uyarlanmış bir planlama ve kaynak yönetimi" modeli kurulmalı ve geliştirilmelidir. Bunun içinde aşağıda verilen seçenekler gerekli olmaktadır.

Seçenek 1: Mevcut Kurumsal Yapılanma Ve Uygulamaların Devam Ettirilmesi (Mevcut durumun Korunması Modeli)

Mevcut durumun devam ettirilmesi seçeneği kısaca tanımlanmak gerekirse "hiçbir şey yapılmazsa ve mevcut yapı devam ettirilirse ne olur?" şeklindedir. Mevcut kurumsal yapılanma, yasa ve yönetmelikler çerçevesinde kurumlar görev ve yetkileri kapsamında, planlama ve uygulama faaliyetlerini gerçekleştireceklerdir. Bütüncül bir yaklaşım taşımayan bu model parçacıklı ve sektöre özel çözümler içermektedir.

Bu model, kıyı yönetimine ilişkin özel yasal ve yönetsel düzenlemelerin yapılamaması ve organizasyonun geliştirilememesi sonucunda ortaya çıkabilecek durumun bir sonucudur.

Kıyı bölgesinde talebi olan sektörlerin yarışması, eğilimleri ve tercihleri, planlama ve uygulama faaliyetlerini yönetecektir.

Seçenek 2: Ulusal BKAY Modeli

Bütünsel Kıyı Alanları Yönetimi, doğal yapı ve kıyı ekosistemleri ile sektörlerin temel ilişkisini dengeleyen bir stratejiler demetinden oluşmalıdır. Her kıyı alanında farklı sektörel yoğunlaşmalar bulunmakta ve farklı çevresel sorunlar yaşanmaktadır. Ancak BKAY ülkenin tamamını kapsayacak bir bütünsel stratejiler demetini içermelidir.

Ulusal strateji, sürdürülebilirlik, katılım, şeffaflık ve izleme sistemini içerecek kapsamda olmalıdır. Ulusal strateji oluşturmak için en temel kavram ve ilkelerle AB hukukuna ilişkin kurallar 1999 tarihinde Avrupa Konseyi tarafından yayınlanmıştır: "Avrupa Kıyı Alanlarında Uyulacak Kurallar" (European Code of Conduct for Coastal Zones). Bu belge, bir direktif olmamakla birlikte kıyı alanları konusunda Avrupa'da oluşmuş normları bulundurmakta, kıyı alanları yönetimi sürecinin oluşturulması ve geliştirilmesi için bir çerçeve çizmektedir.

Avrupa Birliği BKAY Stratejileri ana hatlarıyla aşağıda özetlenmiştir;

- Üye Devletler, 6. Çevre Eylem Programında ortaya konulan sürdürülebilir gelişim stratejisini ve Avrupa Parlamentosu ve Avrupa Konseyi'nin ilgili kararını göz önünde bulundurarak, kendi kıyı bölgelerinin yönetimine ilişkin stratejiler geliştirmelidir.
- Bütünlüğünü ve işlevini koruyacak şekilde -bir eko-sistem yaklaşımı ile- kıyı çevresinin korunması ve kıyı bölgesinin deniz ve karasal bileşenleri itibariyle doğal kaynaklarının sürdürülebilir yönetimini,
- İklim değişikliği etkilerinin, deniz seviyesindeki yükselmelerin ve fırtınaların artan şiddeti ve sıklığının, kıyı bölgeleri için bir tehdit oluşturduğunun farkına varılıp tanınmasını,
- Kıyı yerleşimlerinin ve onların kültürel mirasının korunmasını da içine alan uygun ve ekolojik açıdan duyarlı kıyı koruma önlemlerini,
- Sektörlerin sürdürülebilir ekonomik faaliyetleri, olanakları ve istihdam alternatiflerini,
- Yerel toplulukların sosyal ve kültürel ihtiyaçlarını ve bu faaliyetlere erişebilirliklerini,
- Halkın erişimine açık yeterli rekreasyon ve peyzaj alanlarının düzenlenmesini,
- Kıyıdan uzak insan toplulukları için kıyı ulaşımını sağlayacak bağlantıların sağlanmasını ve geliştirilmesini,
- Deniz-kara etkileşiminin ve bağlantısının yönetimine ilişkin olarak, deniz ve kara ile ilgili tüm yetkili mercilerin gerçekleştirdiği faaliyetler arasında eşgüdümün doğal kaynakların sürdürülebilir kullanımı çerçevesinde geliştirilmesini içermelidir.

Ulusal Stratejiler, doğal kaynaklar ve sektörlere ait envanter çalışmasının sonuçlarına bağlı olarak, kıyı bölgesine özgü daha kapsamlı stratejiler olabilir. Bu stratejiler:

- Kıyı alanları ile sorumluluğu olan farklı idari birimlerin görev tanımlarını, bu birimler arasındaki eşgüdüm mekanizmalarını ve bunlar tarafından gerçekleştirilecek strateji ve faaliyetler arasında tutarlılık/uyumu geliştirmeyi öngörmelidir.
- Kıyı bölgelerinin hem deniz hem de karasal alanlarına ilişkin ulusal, bölgesel veya yerel mevzuat veya politika ve programlarının geliştirilmesi veya mevcut olanların uygulanması ve sürdürülmesini sağlamalıdır.
- Kıyı bölgesinin ve kaynaklarının bütünleştirilmiş yönetimine ilişkin aşağıdan yukarıya teşvik sisteminin ve halk katılımının geliştirilmesine yönelik yolların ve düzenlemelerin tanımlanması yapılmalıdır.
- Bütünsel Kıyı Alanları Yönetimi teşvikleri için mali kaynaklar tanımlanmalı ve mevcut mali mekanizmaların en iyi şekilde kullanımına ilişkin analiz yapılmalıdır.
- Kıyı bölgelerini de etkileyen topluluk mevzuatı ve politikaların tam anlamıyla ve eşgüdümlü olarak uygulanmasını sağlamaya ilişkin mekanizmalar tanımlanmalıdır.
- Kıyı bölgelerine yönelik olarak, halkın bilgilendirilme ve izleme sisteminin geliştirilmesi, altyapı ve tanıtımının sağlanması programlanmalıdır. Bu sistemin içerisinde, bütünsel kıyı yönetim sürecinin kolaylaştırılması amacıyla ulusal, bölgesel

ve yerel düzeylerdeki karar vericiler için ilgili bilgilerin toplanması ve temin edilmesine yönelik bir mekanizma da olmalıdır. Avrupa Çevre Ajansı'nın çalışması, bu amaca yönelik olarak bir temel oluşturabilir. Bu bilgiler; ilgili Topluluk mevzuatı ve çevresel bilgiye ilişkin kamu erişimi ile ilgili Avrupa Parlamentosu ve Avrupa Konseyi Direktifi gereğince kamu erişimine açık olmalıdır.

- BKAY ile ilgili ulusal eğitim programlarının bütünleştirilmiş kıyı bölgesi yönetimi ilkelerini nasıl destekleyebileceğinin belirlenmesi uygun olacaktır.

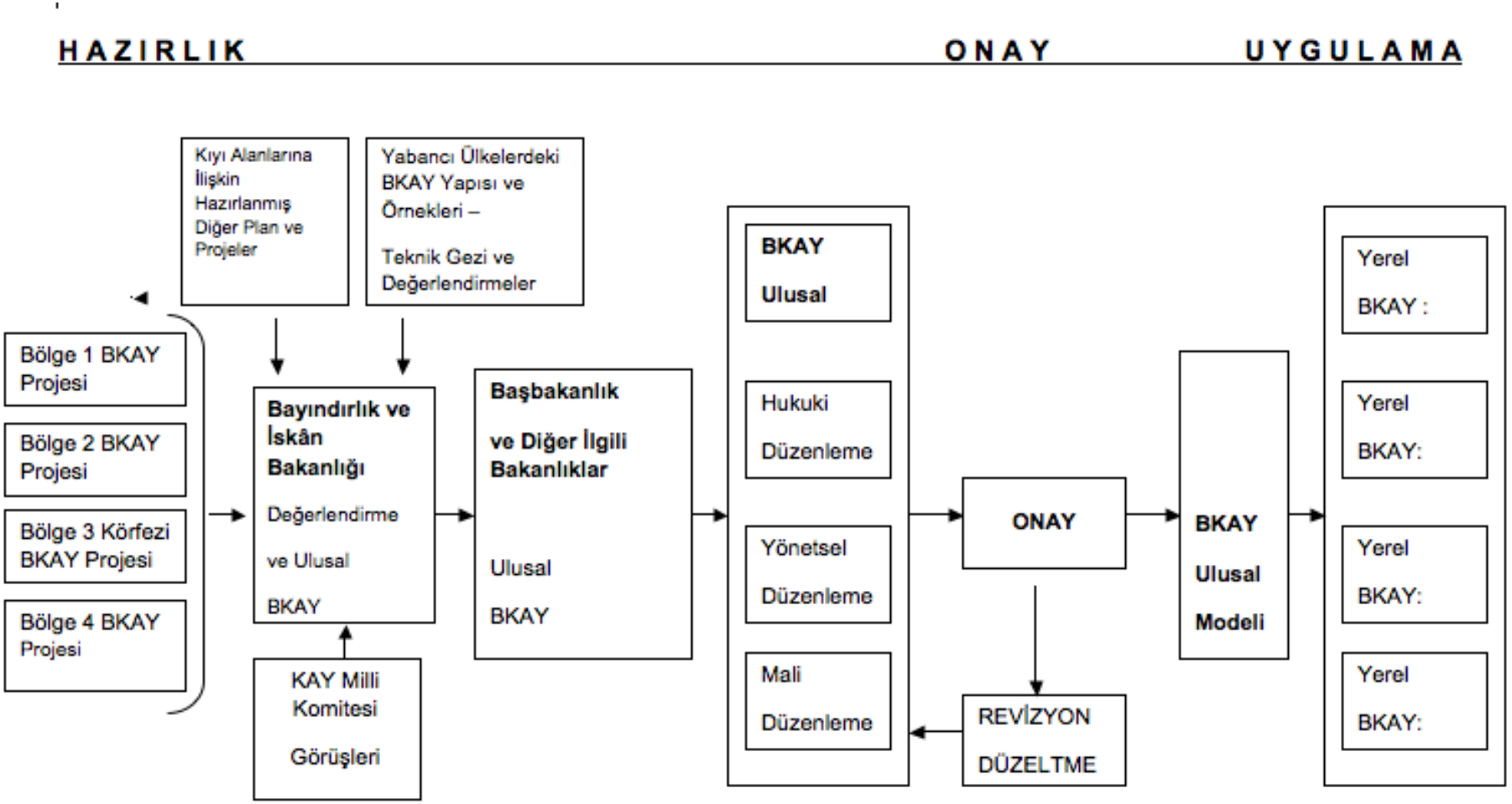
Ulusal BKAY Modeli'nde geniş kapsamlı ve çok sayıda aşamaları olan, **geri beslemelerle olgunlaştırılacak bir onay süreci tanımlanmaktadır.**

Türkiye'deki kıyı alanları planlaması ile ilgili yürürlükte olan mevzuat oldukça geniş ve çok sektörlüdür. **Buna rağmen yürürlükteki mevzuatın en büyük eksikliği izleme ve değerlendirme boyutunun olmamasıdır. Yapılacak yasal düzenlemelerde çevresel ve mekânsal izleme (monitoring) boyutu mutlaka eklenmelidir.**

Yeni bir kurum oluşturan hukuki düzenleme, doğal olarak onun örgütlenme biçimi, yetki ve sorumlulukları ile kadro yapılanmasını da gerçekleştirecek bir yasal düzenlemeyi yapmalıdır.

Örgütsel düzenleme iki düzeyde olabilir. Bunlar; Ulusal düzeyde bir BKAY otoritesi ve yerel düzeyde örgütlenmedir. Yerel örgütler, coğrafi ve idari sınırlara oturan BKAY uygulama ve izleme birimleridir.

Şekil EK.9.1'de Ulusal BKAY süreci ve Ulusal BKAY stratejilerinin oluşturulması süreci gösterilmiştir.



Şekil EK.9.1: Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetiminin Hazırlanma Süreci

BKAY ulusal stratejlerinin oluşturulması ve yeni kurumsal düzenlemeler yapılması, merkezi yönetiminin kararı ve uygulaması ile gerçekleşebilecektir. Merkezi bakanlık ve kuruluşların katılımının sağlandığı bir Ulusal Yüksek BKAY Kurulu'nun kurulması önerilmektedir. Bu modelde üst kurul strateji geliştirirken, teknik kurul stratejilerin yürütülmesini sağlayacaktır. Bu modelde yerel bir yapılanma da gereklidir. Modelin detayları aşağıda sıralanmaktadır. Ayrıca önerilen modelin organizasyon yapısı **Şekil EK.9.2**'de gösterilmektedir.

- **"Bütünsel Kıyı Alanları Yönetimi Ulusal Yüksek Kurulu"**

  BKAY kurumsallaşmasının en üstünde merkezi ve siyasi bir karar organı olarak yer alması önerilmektedir.

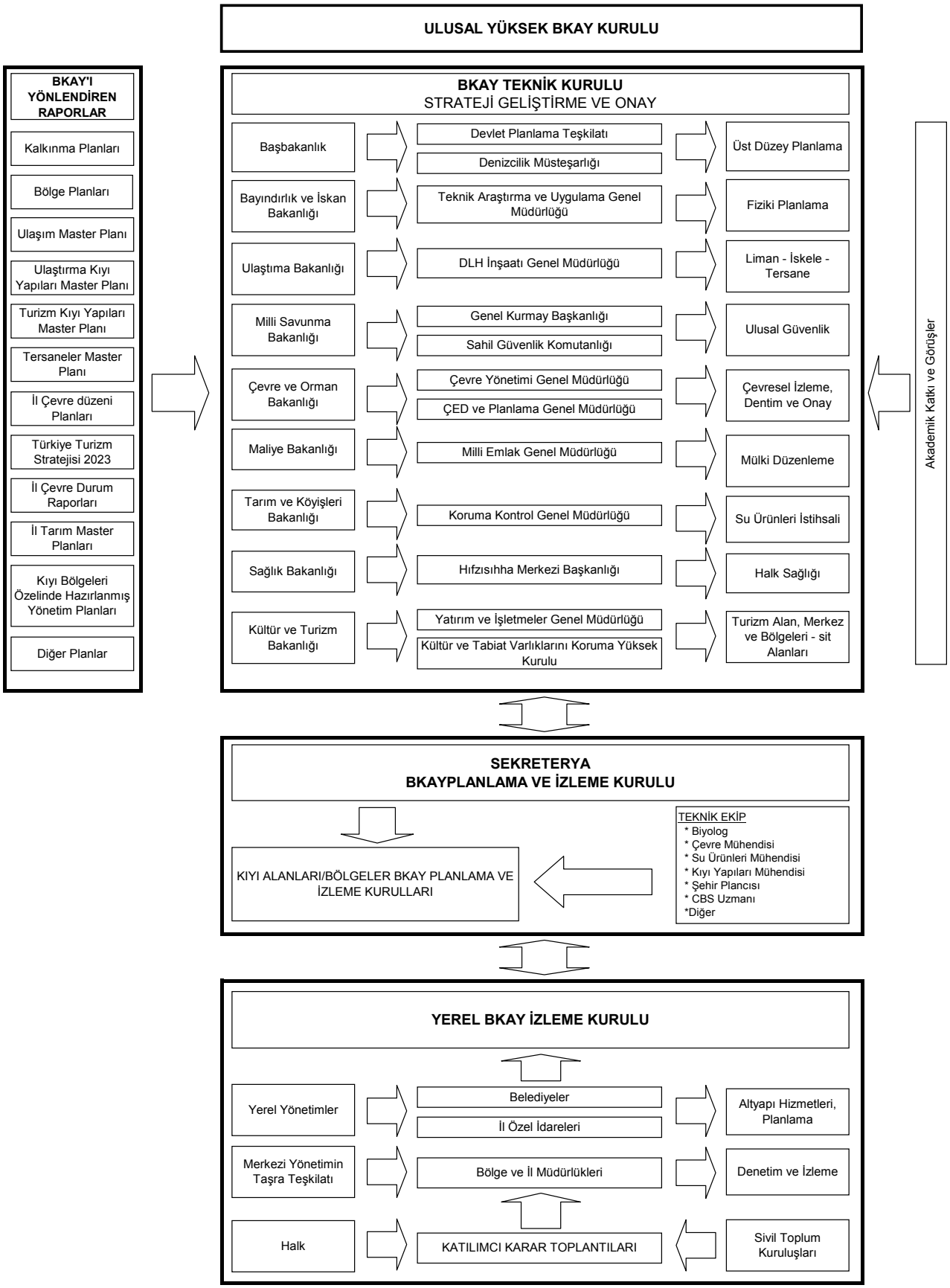
- **"Bütünsel Kıyı Alanları Yönetimi Teknik Kurulu"**

  Bu teknik kurul günümüzdeki işleyişte kıyı kullanımlarına görüş veren kurum ve kuruluş temsilcilerinden oluşmaktadır.

- **"Bütünsel Kıyı Alanları Yönetimi Teknik Kurulu Sekretaryası - BKAY Planlama ve İzleme Kurulu"**

  Teknik Kurulun teknik ve bürokratik işlemlerinin bir sekretarya tarafından yürütülmesi önerilmektedir. Planlama ve İzleme Kurulunun bir önemli görevi, çevresel izleme olmalıdır.

Kıyılarımızdaki yerleşme alanları ve illere bakıldığı zaman pek çok büyükşehir belediyesinin yer aldığı görülmektedir. Büyükşehir belediyelerinin BKAY Planları üretilmesi, uygulanması ve izlenmesi aşamalarında görevler üstlenebilecek güçte oldukları dikkate alınmalıdır.



Şekil EK.9.2 : Ulusal BKAY Modeli Organizasyon Şeması

Yerel Boyuttaki Düzenlemeler : Merkezi kurumsal yapının oluşturulmasını takip eden süreçte Ulusal BKAY Modeli artık uygulamaya ve yerel bölgelere yönelecektir. Bu aşamada, öncelikle BKAY yerel eylem alanlarının sınırlarının belirlenmesi ve il düzeyinde yerel birimlerin kurularak çalışmalarına başlaması gerekmektedir. Bu birimlerin BKAY'ın tematik ve coğrafi olma özelliği dikkate alındığında, birden fazla ili kapsayan BKAY çalışmalarında birlikte ve eşgüdüm içinde çalışmalarını sağlamak zorunluluktur.

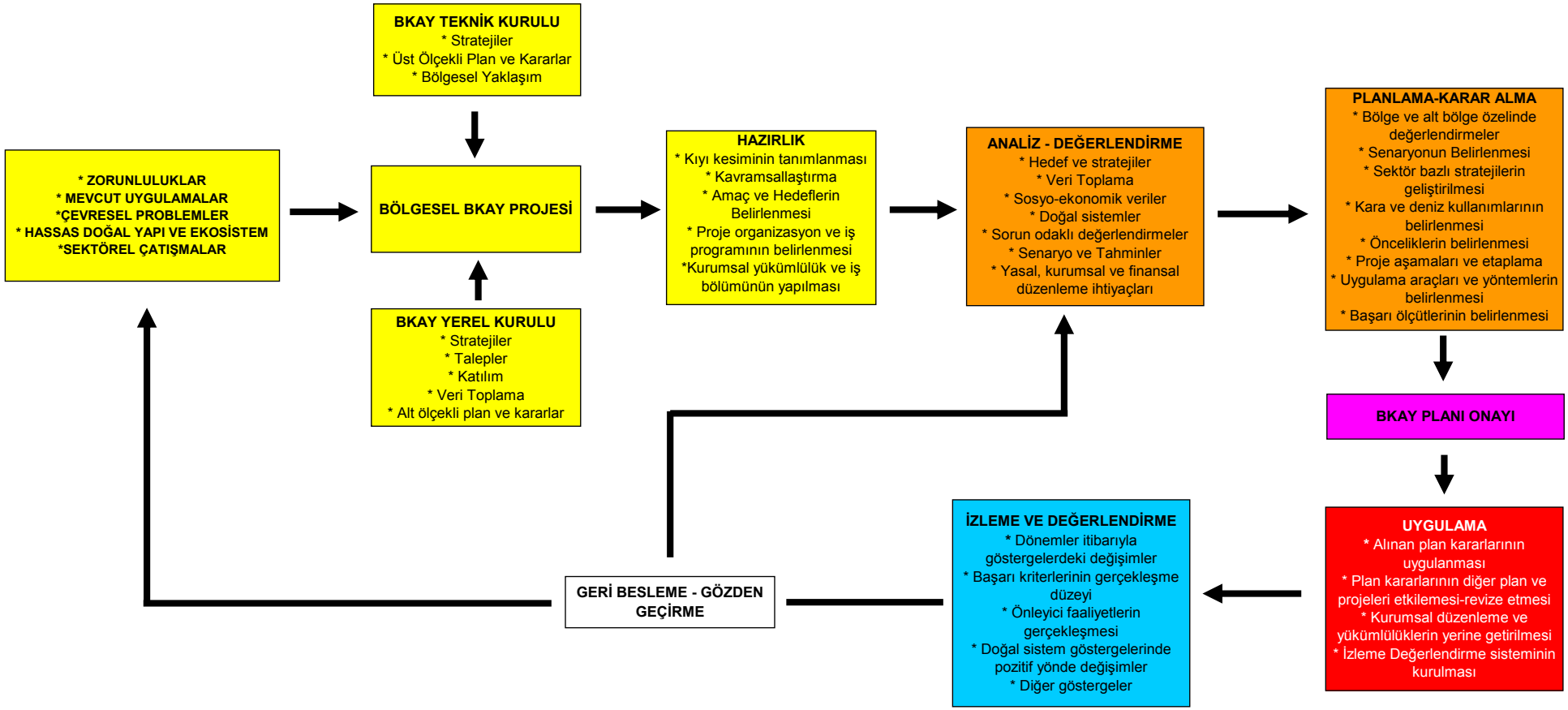
BKAY sekretaryası ile planlama, karar alma ve yönetim sürecinde etkileşimli; sekretarya vasıtası ile Ulusal Yüksek BKAY kurulu ile bağlantılı Yerel (İl ölçeğinde) BKAY izleme kurullarının kurulması önerilmektedir. Bu birimin görevi yerel BKAY çalışmalarına katkıda bulunmak, veri tabanı oluşturmak, güncel tutmak ve etkin bir plan uygulaması (bir anlamda plan yönetimi) ve çevresel izleme yapmaktır.

Yerel BKAY kurulu ve üst kurulla birlikte ihtiyaç programı, analiz, değerlendirme, planlama ve uygulamalarda yerel özellikler göz önüne alınarak ortak hareket etmelidir.

Çevresel faktörler, problemler ve baskı unsurları sürecin başlangıcını oluşturmaktadır. Planlama aşaması tüm sektörleri içeren, çatışma yönetimini geliştiren önceliklerin belirlendiği maliyet ve fayda analizlerinin yapıldığı; kısaca bütünleşimin sağlandığı aşamadır. Uygulama aşaması, alınan kararların uygulamasının yapıldığı uygulamaya yönelik politikaların gerçekleştirildiği aşamadır. İzleme-değerlendirme aşaması ise proje sonuçlarının alındığı, çevresel göstergeler üzerindeki etkiler ve iyi yöndeki gelişmelerin değerlendirildiği aşamadır.

BKAY süreci statik değil, dinamik bir süreçtir projeden alınan sonuçlara bağlı olarak gerekirse sistemin yeniden kurgulanması gerekmektedir.

Bu çerçeveden bakıldığı zaman Ulusal BKAY Modeli doğrultusunda seçilen bir bölgede BKAY planı hazırlanma ve uygulama süreci **Şekil EK.9.3**'de gösterilmektedir.



Şekil EK.9.3: Ulusal BKAY Modeli Plan Hazırlama Aşamaları

Seçenek 3: Yerel İnisyatiflerin Rasyonelize Edilmesi (Rasyonel BKAY Modeli)

BKAY çalışmasına konu olacak diğer kıyı alanlarında kısa-orta vadede planlama ve yönetim için en uygun seçenek "Rasyonel BKAY" modelidir. Ülkemizde yer alan kıyı planlaması ve mevzuatı son derece geniştir. Temel sorun, yetkilerin çakışmasından kaynaklanan sektörel çatışmalar ve eş güdüm eksikliğidir. Bu modelin amacı mevcut mevzuat çerçevesinde eş güdümün arttırılması, karar alıcılar ve uygulayıcılar arasında işbirliğinin geliştirilmesidir.

Ulusal BKAY modeli kuşkusuz Türkiye'nin kıyı alanları ile ilgili ulusal stratejilerinin belirlenmesi, planlama, uygulama ve denetim koşullarının belirlendiği ve modern ülkelerde görülen anlayışa en uygun süreçtir. Ancak, bu modelin hazırlanması ve uygulamaya geçilmesi yasal ve yönetsel düzenlemelere bağlı olarak uzun ve zor bir süreç olarak gözükmektedir. Türkiye'nin mutlaka bu yönde adımlar atması gerekecektir. Rasyonel BKAY modeli bu gözle bakıldığında ulusal modele geçişte bir geçiş süreci olarak da düşünülebilir.

Rasyonel BKAY modeli kıyı alanları planlamasının ulusal stratejilere girmesinden önce mevcut yapının doğrulanması, kurumlar arasında iş birliği pratiklerinin geliştirilmesi, finansal kaynak ihtiyacı, çatışmaların yoğunlaştığı alanların tespit edilmesi gibi konularda deneyim kazandıracaktır. Bu bağlamda ulusal modelin, gücünü ve başarı şansını rasyonel modelden alacağı söylenebilir. Ayrıca rasyonel model daha önce bahsedilen iki modeli bütünleştiren ara bir model olarak da değerlendirilebilir.

Eşgüdümün Geliştirilmesi ve Organizasyon Yapısı

Mevcut sistemin ve mevzuatın çerçevesinde yerel paydaşların eşgüdümünü sağlayan ve merkezi yönetim ve bakanlıklarla işbirliğini güçlendiren bir örgütlenme yapısı önerilmektedir. Bu modelin uygulanma şansının en yüksek model olduğu düşünülmektedir.

Ekolojik açıdan hassas, kıt ve arttırılamaz bir kaynak olan kıyı bölgesi üzerinde pek çok kullanım türünün talebi bulunmakta bu talepler çatışmalara neden olmaktadır. Bu durumdan en zararlı çıkan ise doğal sistemin kendisi olmaktadır.

BKAY Projeleri Bayındırlık ve İskân Bakanlığı tarafından yürütülmektedir. Planının hazırlanması ve onay aşamasında ilgili kurum ve kuruluşların görüşleri alınacaktır.

Eşgüdümün ve organizasyonun geliştirilmesi iki kademede ele alınacaktır. Bunların ilki, merkezi idarelerin arasında olan kademedir. İkinci kademe ise yerel idare ve paydaşlar arasında olan kademedir. Yerelde yapılacak düzenleme ve organizasyonların doğrudan merkezi yönetimle ilişkisi olacaktır. Bu nedenle modelin uygulanmasında ve izlenmesinde en önemli yapılanma yerel yapılanma olmalıdır.

Bütünleşik kıyı alanları planlamasına sahne olan kıyı alanları ve diğer sorunlu alanlarda bakanlıklar ve ilgili kurumlar arasında kendi yasal ve yönetsel sorumlulukları bağlamında işbirliklerinin geliştirilmesi gerekmektedir.

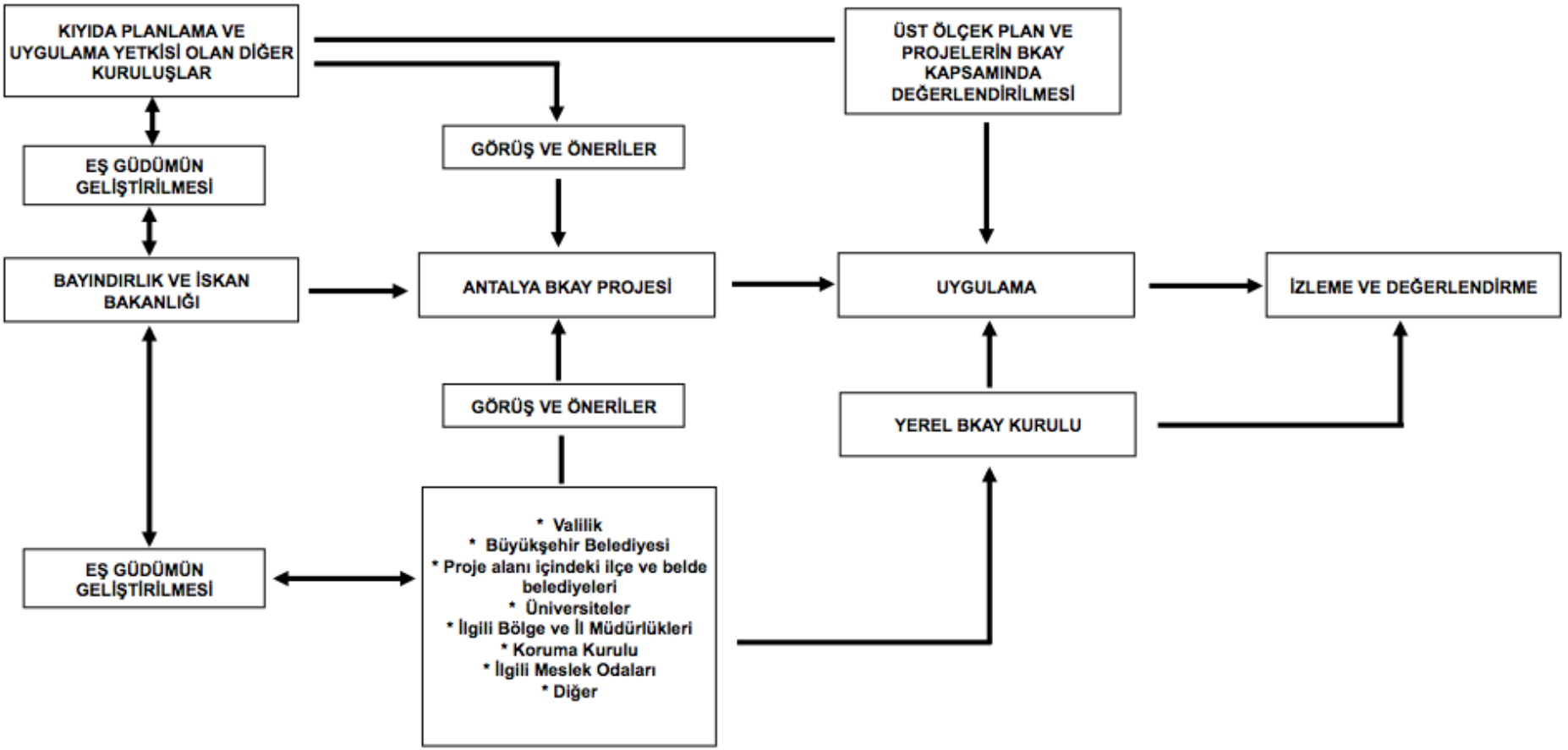
İlgili Bakanlık BKAY Projesinin yürütücüsü olarak kıyı alanlarında planlama ve uygulama yetkisi bulunan kurumların ve yerel paydaşların görüş ve önerilerini değerlendireceği toplantı, çalıştay ve temaslarda bulunarak projenin amaç ve hedefleri konusunda bilgilendirecektir. Üretilen planının tüm ortak ve paydaşların görüşleri ve benimsemesi doğrultusunda

hazırlanması projenin başarı şansını arttıracak, çatışmaları en aza indirecek ve sahipliliği geliştirecektir.

Yerel Boyuttaki Düzenlemeler : Rasyonel model doğrultusunda BKAY projesinin özellikle uygulama ve izleme-değerlendirme aşamalarında yerel aktörlerin önemine bağlı olarak yerel bir BKAY Kurulunun oluşturulması önerilmektedir. Bu kurul içinde yerel yönetimler, üniversite, meslek odaları ve sivil toplum kuruluşlarını barındıracak bir yapıda ve şeffaf ve katılımcı olmalıdır.

Merkezi yönetim ile BKAY kurulunun 1. derecede etkileşimli olması gerekmektedir. Yerel BKAY Kurulu ile merkezi yönetim karar alma ve uygulama faaliyetlerinde hazırlanan BKAY projesi kapsamında değerlendirmeler yapmalıdır. Gerekirse plan ve projelerde revizyonlara gidilmelidir.

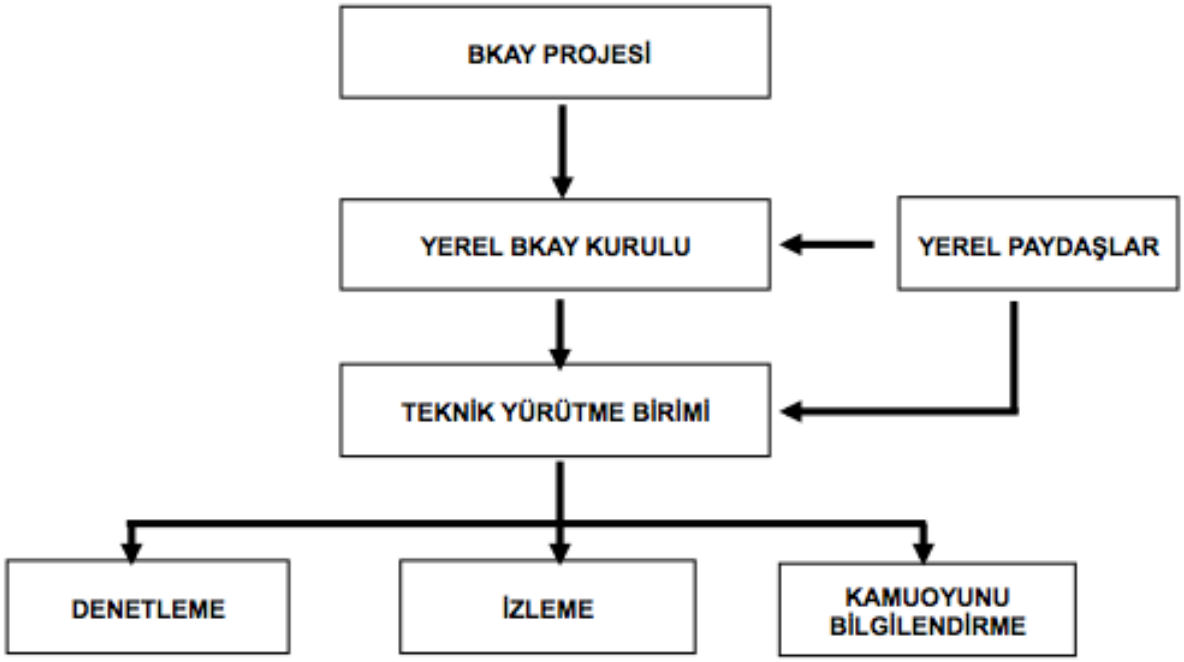
Önerilen model doğrultusunda Bölgesel BKAY projesinin gerçekleştirilmesine yönelik akım şeması **Şekil EK.9.4'**de gösterilmiştir.



Şekil EK.9.4: Bölgesel BKAY Projesi Hazırlanma, Uygulanma ve İzleme Süreci

Uygulama Araçları ve Yöntemler *:* BKAY sürecinin düzgün ilerleyebilmesi için BKAY kurulu bünyesinde bir yürütme organının oluşturulması gerekmektedir. Kurul üyelerinin katılımı; stratejilerin uygulama, denetim ve izleme faaliyetleri bu yürütme birimi tarafından yapılacaktır. Bu organın içinde stratejilere uygun faaliyetlerin denetlenebilmesi için teknik personel; kurul üyelerinin bünyesinden veya danışmanlık olarak dışarıdan sağlanacaktır.

Yürütme organı periyodik raporlarla BKAY projesinin ilerleyişi hakkında kurul üyeleri ve kamuoyunu bilgilendirecektir. Bütün faaliyetler ve raporlar kamuoyuna açık şeffaf bir şekilde yapılacaktır (**Şekil EK.9.5**).



Şekil EK.9.5: Yerel BKAY Kurulu Faaliyet Yapısı

Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi dünyada da yeni gelişen bir yönetim şeklidir. Bu yönetim şekline bakıldığında Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi süreci statik değil, dinamik bir süreci tanımlamakta ve projeden alınan sonuçlara bağlı olarak gerekirse sistemin yeniden kurgulanması söz konusu olmaktadır. Türkiye'ye özgü koşullar ve uluslararası anlaşmalar dikkate alınarak ve yukarıda özetlenen model geliştirilerek kıyılarımızın koruma – kullanma dengeleri de gözetilerek kamu yararına bir yönetim modeli gerçekleştirilmesi çalışmaları yapılmalıdır.

EK 10: Türkiye'de Yapılan Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi İle İlgili Çalışmalar

EK 10.1. İZMİT KÖRFEZİ (KOCAELİ – YALOVA) KIYI ALANLARI BÜTÜNSEL PLANLAMA VE YÖNETİM PROJESİ [6]

Planlamanın hedefleri aşağıda özetlenmiştir. Bunlar;

- Kıyı alanlarında bütünsel planlama modelinin geliştirilmesi,
- Kıyı alanlarında kurumsal yükümlülükleri olan birimler arasında kurumlar arası uyum ve eşgüdümün ortaya çıkarılması,
- Kıyı alanlarında doğal ve kültürel kaynakların duyarlı eko sistemlerin korunması ,
- Kıyıya erişilebilirlik, kıyıdan yararlanabilme konusunda eşitlikçi ilke ve esasların getirilmesi,
- Kıyı alanlarında planlama, uygulama ve yönetim araçlarının geliştirilmesidir.

Projenin Ele Alınma Biçimi

Açıklamalar ve bulgular kıyı alanlarının yönetim biçimi ile kıyı alanları planının çok sektörlü ve çok disiplinli olarak ele alınmasını zorunlu kılmaktadır. İzmit Körfezi BKAY'ın hazırlama sürecinde öne çıkan temel özellikler aşağıda özetlenmiştir.

- Doğal yapı ve oluşumlar ve süreçler,(kıyının etkileşme alanında (karada ve denizde) biyolojik çeşitlilik, jeomorfoloji ve doğal oluşumlar, jeoloji, depremsellik, mikro-klimatik özellikler, toprak özellikleri, oşinografik özellikler, doğal kaynak değerleri ve benzerleri) özenle incelenmiştir.
- Biyolojik oluşum ve özellikler olabildiğince ayrıntıda araştırılmış, literatür taranmıştır.
- İnsan eliyle ortaya çıkan oluşum ve yapılar - yerleşmeler sistemi (kıyıyı etkileyen bölgesel , alt-bölgesel, kentsel ve kırsal mekansal yapılar, işlev yüklenmeleri, bunlar arasındaki kademelenmeler), ve bunların doğal yapıya etkileri ayrıntısı ile ele alınmıştır.
- Kıyıda yer talep eden ve bu amaçla yarışan tüm sektörler ayrıntısı ile ele alınmıştır. Bu ekonomik araştırma, sektörlerin mekansal yansımalarını ve arazi kullanımı deseni ve bütçesini de içermiştir.

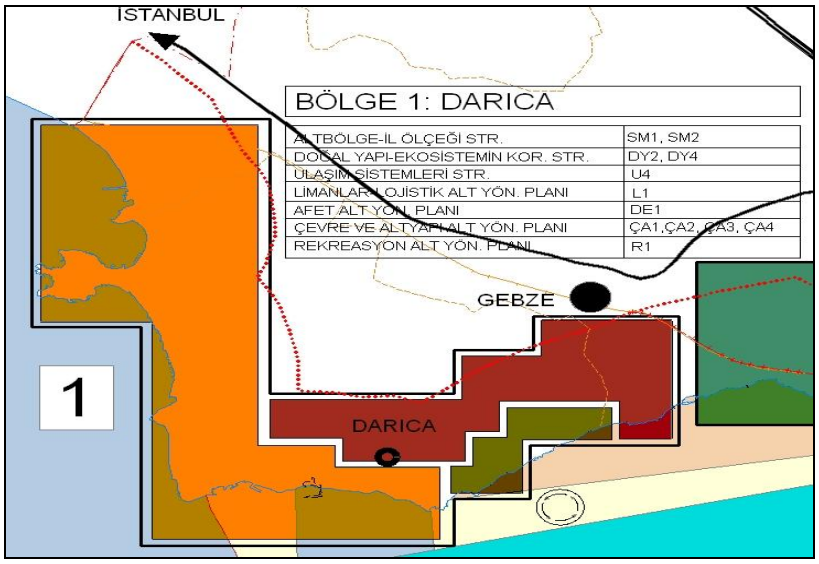
[6] BELDA LTD, tarafından Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Teknik Araştırma ve Uygulama Genel Müdürlüğü ihalesi sonucu hazırlanmıştır.

Mekansal Stratejiler Ve Alan Kullanım Önerileri

1.Bölge: Darıca

Günümüzdeki Baskın Özellikler;

- Kuzeyde konut ağırlıklı arazi kullanımı
- İstanbul il sınırına yakın kesimde (bayramoğlu civarı) turizm gelişmesi, kocaeli'nin en örgün dinlence alanları
- Güneyde sanayi (çimento fabrikası ve maden çıkarımı/ hafriyat alanları),
- Doğuda düşük yoğunluklu konut alanı (villa-bağ-bahçe karışık) ve darıca yerleşmesi
- Kuzey-güney doğrultusunda (özellikle yelkenkaya civarında) dik kıyı (yalıyar) nitelikli kıyı,



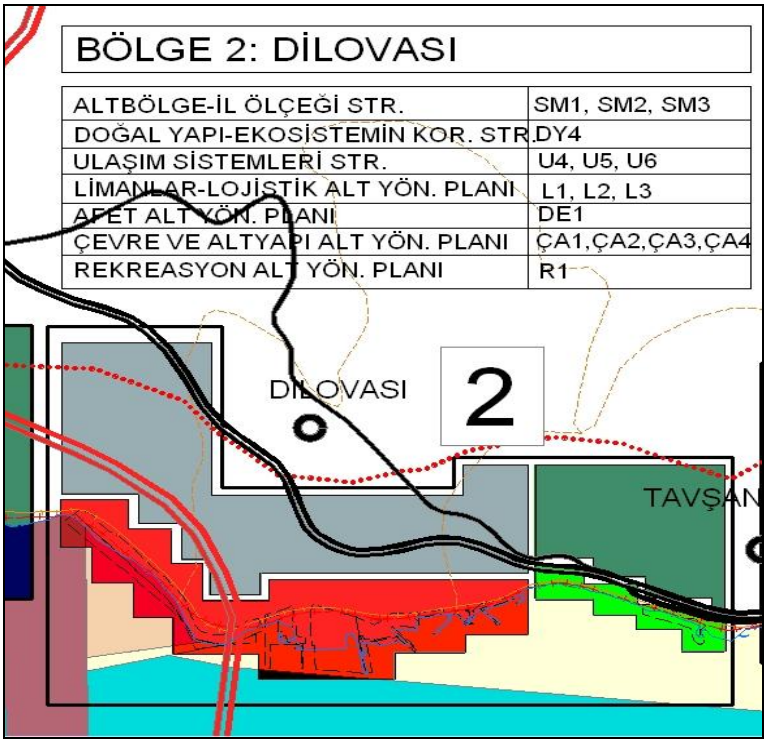
<u>Stratejik Bölgeleme Kararları;</u>

- İlerdeki kullanımlar da gözetilerek, kıyının günümüzdeki doğal yapısının olabildiğinde korunması
- Otoyol ve demiryoluna erişimin kolaylaştırılması,
- Kıyıda aktif yeşil alan kullanımının sağlanması
- Atıksu arıtma tesisinin ivedilikle inşaa edilmesi
- Alanın ilerde çevre düzeni planı öngörüsünde olduğu gibi turizm baskın kullanımı

2. Bölge Dilovası

Günümüzdeki Baskın Özellikleri

- Son derece dar bir bölgede yer alma, arka alanda genişleme olanaklarının bulunmaması,
- Çok yoğun çevre kirliliği,
- Tüm deniz yapılarının demiryolu ve karayolu ile sınırlandırılması ve kuşatılması,
- Kuru ve sıvı dökme yükte uzmanlaşma
- Beldeport ile büyük ölçüde konteyner taşıması kapasitesi yaratılması,
- Bazı mevcut tesislerin konteyner elleçlemesine geçme niyetleri



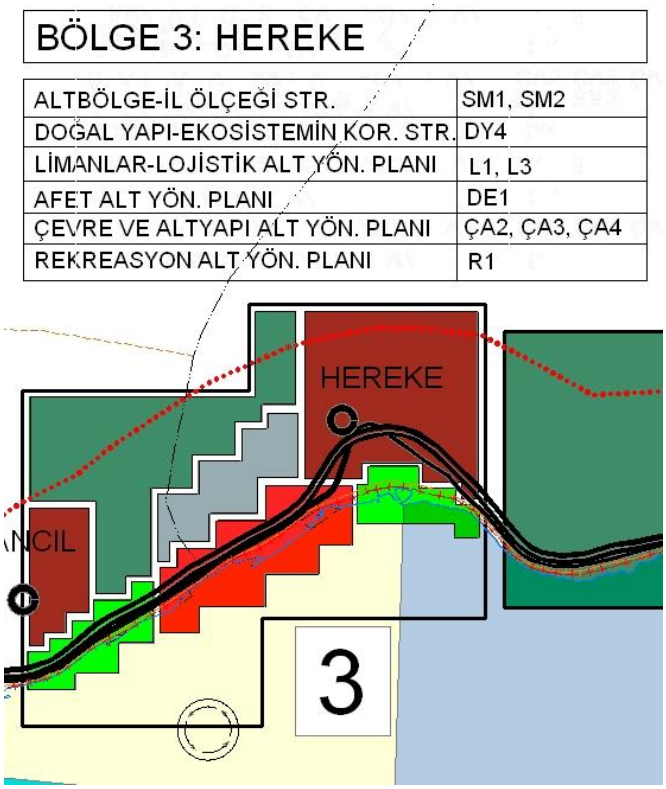
Stratejik Bölgeleme Kararları;

- Çevresel iyileştirme ve altyapı (arıtma vb) geliştirme
- Arazi kullanımındaki yoğunluk nedeni (konvansiyonel demiryolu ve hızlı tren hattı, istanbul-izmir otoyolu ve körfez köprüsü, otoyol, doğalgaz iletim hattı gibi ile) bu kesimde stratejik emniyet ve güvenlik önlemleri almak gerekmektedir.
- Bu bölgede yer alan deniz yapıları, limanlar ana planı ve izmit körfezi çevre etüdü ve simülasyon modeli yapılana kadar sadece iyileştirme ve ikame yatırımları yapabilirler.
- Liman ve iskelelerde hizmet verimi artışı sağlayacak önlemler
- Liman ve iskelelerde organizasyon düzeyinin yükseltilmesi ve terminal 2 olarak işlev görmesi
- Gelecekteki ulaşım yatırımları ve trafik için gerekli emniyet önlemlerinin alınması

3. Bölge: Hereke

Günümüzdeki Baskın Özellikler

- Kuru dökme yükte uzmanlaşma
- Geri planda çok dik topoğrafya ve orman varlığı
- Geleneksel olarak körfez doğal peyzajın bilinir olmak, türkiye çapında tanınmak,
- Markalaşmış ve ülke ölçeğinde bilinir dokumacılık merkezi olmak (hareke ipek halısı ve kumaş)
- Geçmişte su sporlarında uzmanlaşma ve başarı



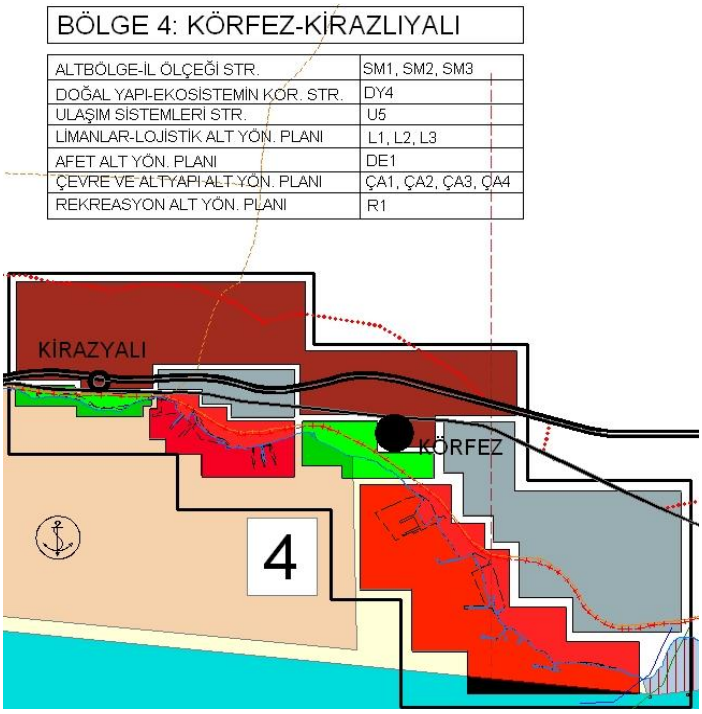
Stratejik Bölgeleme Kararları;

- Çevresel iyileştirme ve altyapı (arıtma vb) geliştirme
- Liman ve iskelelerde verim artışı önlemleri
- Liman ve iskelelerde organizasyon düzeyinin yükseltilmesi
- Bu bölgede yer alan deniz yapıları, limanlar ana planı ve izmit körfezi çevre etüdü ve simülasyon modeli yapılana kadar sadece iyileştirme ve ikame yatırımları yapabilirler.
- Geleneksel hereke kentsel dokusunun korunması için önlemler alınması
- Rekreatif kullanımlara önem verilmesi ve hereke imajının yeniden yaratılması,
- Gelecekteki ulaşım yatırımları ve trafik için gerekli emniyet önlemlerinin alınması

4. Bölge: Körfez (Kirazlıyalı Dahil Edilmiştir.)

Günümüzdeki Baskın Özellikler

- Sıvı dökme yük elleçlemesinde uzmanlaşma, (ham petrol, petrol türevleri, kimyasallar, sıvılaştırılmış petrol gazı)
- Kıyı kesiminin doğal niteliğini büyük ölçüde kaybetmiş olması,
- Kıyı arka planında önemli sanayi tesisleri ve konut alanları



Stratejik Bölgeleme Kararları;

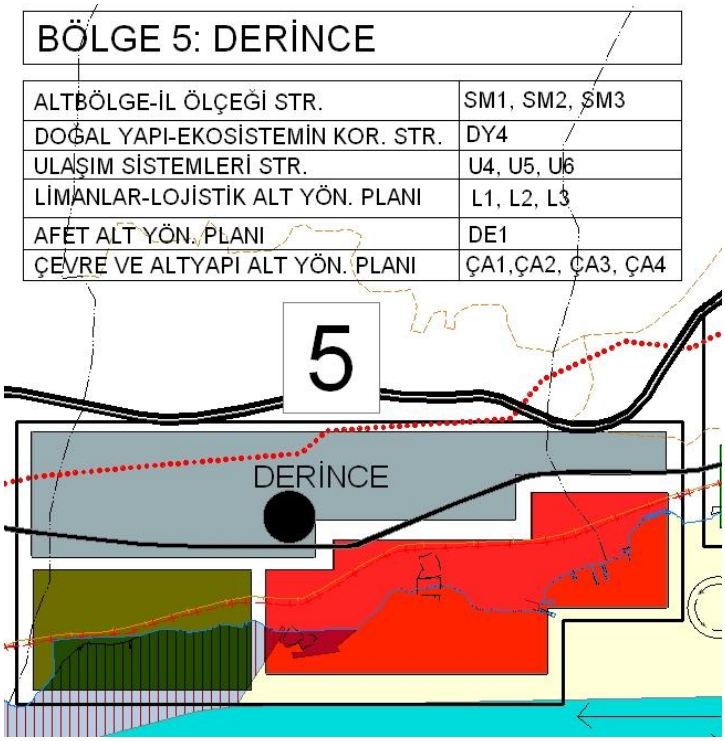
- Çevresel iyileştirme ve altyapı (arıtma vb) geliştirme
- Dolgu sahaları onaylı deniz yapılarının işletmeye alınması ile ortaya çıkacak bağlantı sistemleri sorunlarının çözülmesi
- Liman ve iskelelerde verim artışı
- Liman ve iskelelerde organizasyon düzeyinin yükseltilmesi, bu kesimin bir terminal veya istasyon olarak görev yapması
- Bu bölgede yer alan deniz yapıları, limanlar ana planı ve izmit körfezi çevre etüdü ve simülasyon modeli yapılana kadar sadece iyileştirme ve ikame yatırımları yapabilirler.
- Rekreatif kullanımlara önem verilmesi, kıyıda yer alan arkasında sanayi veya deniz tesisleri kullanımı olmayan alanların açık ve yeşil alan olarak düzenlenmesi veya sportif kullanımlara açılması,
- Kıyıda bulunan ekonomik ömrünü yitirmiş tesislerin dönüşümü (rekreatif ve kentsel kullanımlara dönüştürülmesi)

- Kıyının arkasındaki yapılaşmış kesimde her türlü ulaşım sistemi ve trafiği için gerekli emniyet önlemlerinin alınması

5 Bölge: Derince

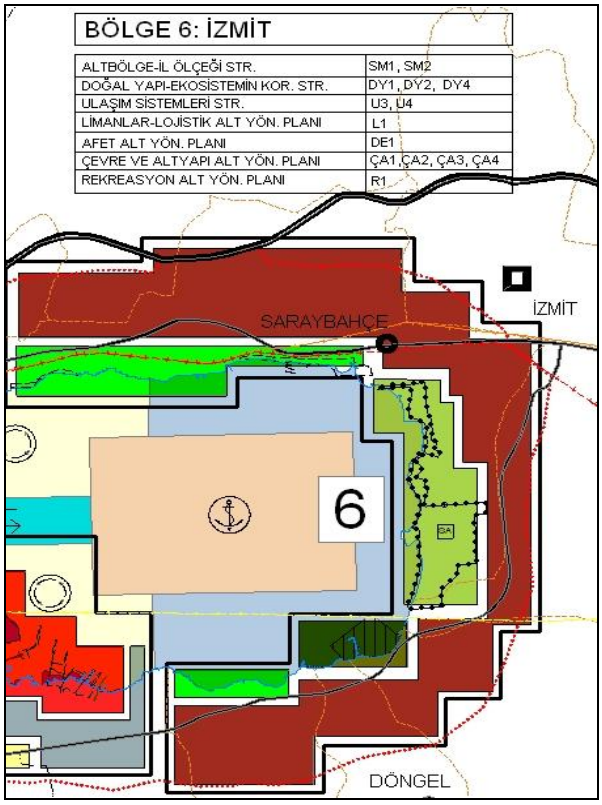
Günümüzdeki Baskın Özellikleri

- Bölgenin en organize limanına sahip olması,
- Yük kompozisyonunun çeşitliliği (genel kargo, kuru dökme yük, konteyner, araç)
- Özelleştirmeye sahne olması, konteyner trafiğinin artmasının hükme bağlanması,



Stratejik Bölgeleme Kararları

- Çevresel iyileştirme ve altyapı (arıtma vb) geliştirme
- Özelleştirilmiş bulunan eski tcdd limanında konteyner ve tekerlekli yük elleçlemesine ağırlık verilmesi ve tür yüklere olan talebin karşılanması,
- Rekreatif kullanımlara önem verilmesi ve kıyıda bulunan ekonomik ömrünü yitirmiş tesislerin dönüşümü (rekreatif ve kentsel kullanımlara dönüştürülmesi)
- Gelecekteki her tür ulaşım sistemi (hızlı tren, karayolu bağlantısı vb) ve trafik için gerekli emniyet önlemlerinin alınması



Stratejik Bölgeleme Kararları

- Çevresel İyileştirme ve Altyapı (Arıtma Vb) Geliştirme
- Kıyıda Marina, Çekek Yeri, Şehir Hattı İskelesi Veya Deniz Otobüsü İskelesi Gibi Görece Hafisi Deniz Yapıları Yapabilme Olanaklarının Sağlanması
- Rekreatif Kullanımlara Önem Verilmesi
- Kıyıda Bulunan Ekonomik Ömrünü Yitirmiş Tesislerin Dönüşümü (Rekreatif Kullanımlara Dönüştürülmesi)
- Sulak Alanın Korunması İçin Gerekli Önlemlerin Alınması
- Askeri Patlayıcı Depolama Kullanımı Çevresinde Koruma Kuşağı Oluşturulması ve İskan Dışı Kullanımlara Dönüşümünün Sağlanması

6. Bölge: İzmit

<u>Günümüzdeki Baskın Özellikleri</u>

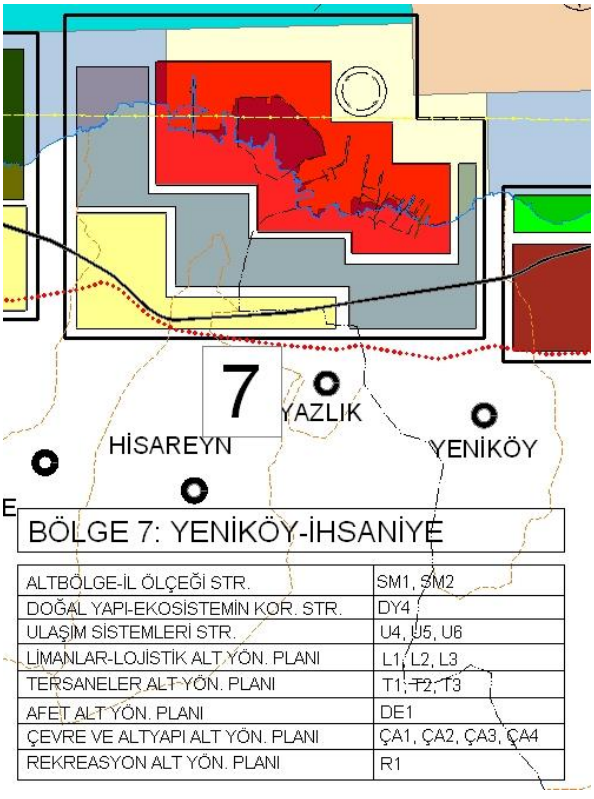
- Planlama alanının en yoğun kentsel kesimidir. Kıyının hemen arkasında geleneksel izmit yerleşmesi yer almaktadır.
- Kuzey- kuzeydoğu kesiminde farklı kentsel kullanımlar bulunmaktadır. Varlığı (konut, ticaret, rekreasyon, fuar vb.) Bu alanın önü açık ve yeşil alan düzenlenmiştir. Bu düzenleme seka park ile birlikte örnek bir başarı olarak değerlendirilmelidir.

- Doğu-güneydoğu kesimindeki sulak alan ağır kentsel gelişme baskısı altındadır.
- Kıyı körfezin iç kısmındadır ve bazı kaynaklarda doğu körfez olarak anılmaktadır. Deniz kirliliği aşırı boyuttadır ve ötrifikasyon tehdidi altındadır.
- Güney kesiminde askeri açıdan önem bulunan alanlar bulunmaktadır.

7.Bölge : Yeniköy - İhsaniye

Günümüzdeki Baskın Özellikler

- Bu kesim son yıllarda yapılan otomotiv ve tersane yatırımları ile tipik bir sanayi bölgesi haline gelmiştir.
- Tesislerin ölçeği ve organizasyon düzeyi yüksektir. Serbest bölge ve otomotiv yatırımları ile uluslar arası ilginin de odağı olmuştur.
- Dışsatım temel ekonomilerden birisini oluşturmaktadır.
- Kirliliğin en yoğun olduğu bölgelerden birisidir.
- İmalat sanayindeki gelişmelere bağlı olarak güney kesimdeki tarımsal faaliyetler giderek azalmaktadır.
- Geleneksel kırsal ekonomi ve yerleşme deseni nedeni ile kıyıda örgün hiç düzenlenmiş açık ve yeşil alan bulunmamaktadır.
- 1999 Marmara depreminin en yoğun hissedilen kesimlerden birisidir. Kıyı kesiminin bir kısmı su altında kalmıştır.



BÖLGE 7: YENİKÖY-İHSANİYE

ALTBÖLGE-İL ÖLÇEĞİ STR.	SM1, SM2
DOĞAL YAPI-EKOSİSTEMİN KOR. STR.	DY4
ULAŞIM SİSTEMLERİ STR.	U4, U5, U6
LİMANLAR-LOJİSTİK ALT YÖN. PLANI	L1, L2, L3
TERSANELER ALT YÖN. PLANI	T1, T2, T3
AFET ALT YÖN. PLANI	DE1
ÇEVRE VE ALTYAPI ALT YÖN. PLANI	ÇA1, ÇA2, ÇA3, ÇA4
REKREASYON ALT YÖN. PLANI	R1

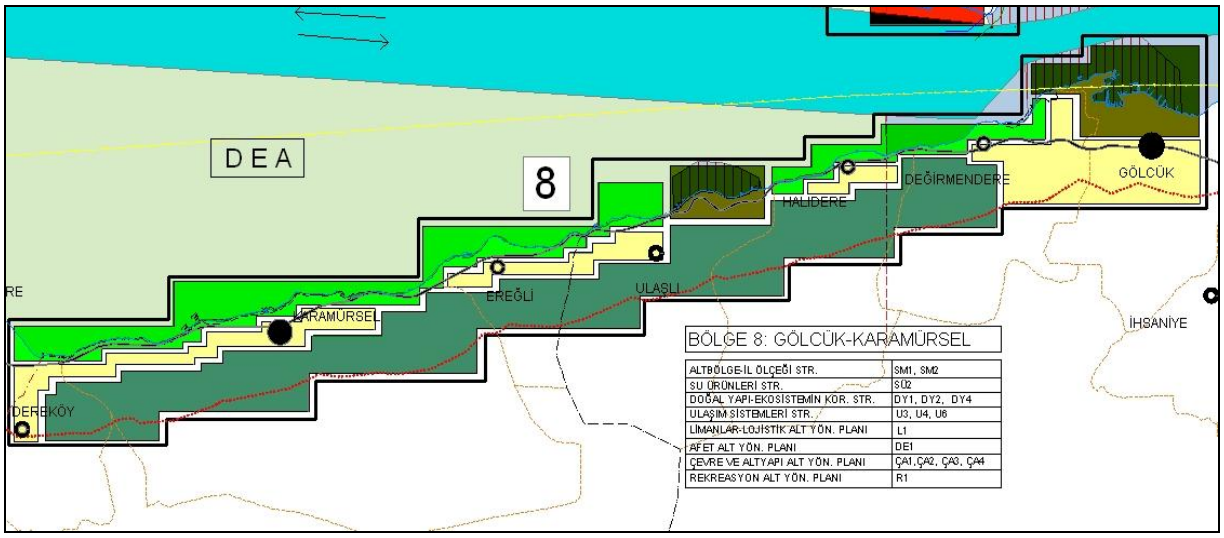
Stratejik Bölgeleme Kararları;

- Çevresel iyileştirme ve altyapı (arıtma vb) geliştirme,
- Çevresel izlemenin (environmental monitoring) eksiksiz yapılması,
- Kurumsal ve yasal işlemlerin sonuçlandırılarak, kurulmuş ve üretime geçmiş tesislerin kapasiteleri çalışmada değerlendirilmiştir. Bu tesislerin yasal işlemlerinin tamamlanması gerekmektedir.
- Bu bölgede yer alan deniz yapıları, Limanlar Ana Planı ve izmit Körfezi Çevre Etüdü ve Simülasyon Modeli yapılana kadar sadece iyileştirme ve ikame yatırımları yapabilirler.
- Rekreatif kullanımlara önem verilmesi,
- Kıyıda bulunan ekonomik ömrünü yitirmiş tesislerin dönüşümü (rekreatif kullanımlara dönüştürülmesi)
- Askeri patlayıcı depolama kullanımı çevresinde koruma kuşağı oluşturulması ve iskân dışı kullanımlara dönüşümünün sağlanması
- Fay hattının kesin yerinin tespiti için gerekli çalışmaların başlatılması; hattın çevresindeki kentsel gelişmenin durdurulması ve iskân dışı kullanımlara dönüşümünün sağlanması

8.Bölge: Gölcük - Karamürsel

Günümüzdeki Baskın Özellikler

- Doğu-Batı Doğrultusunda Farklı Arazi Kullanımları (Tersane, Serbest Bölge, İskele-Liman, Sanayi, Tarım Alanı, Konut, Ticaret, Yazlık Konut, Vb.)
- Güney Yamaçlarda Orman Alanı
- Kıyının doğal yapısını görece korumuş olması,
- Gölcük'te Donanma Komutanlığı ve buna bağlı Deniz Üssü ve diğer askeri birliklerin yer alması (askeri tersane ve diğer fabrikalar)
- Halıdere'de askeri kullanımlar



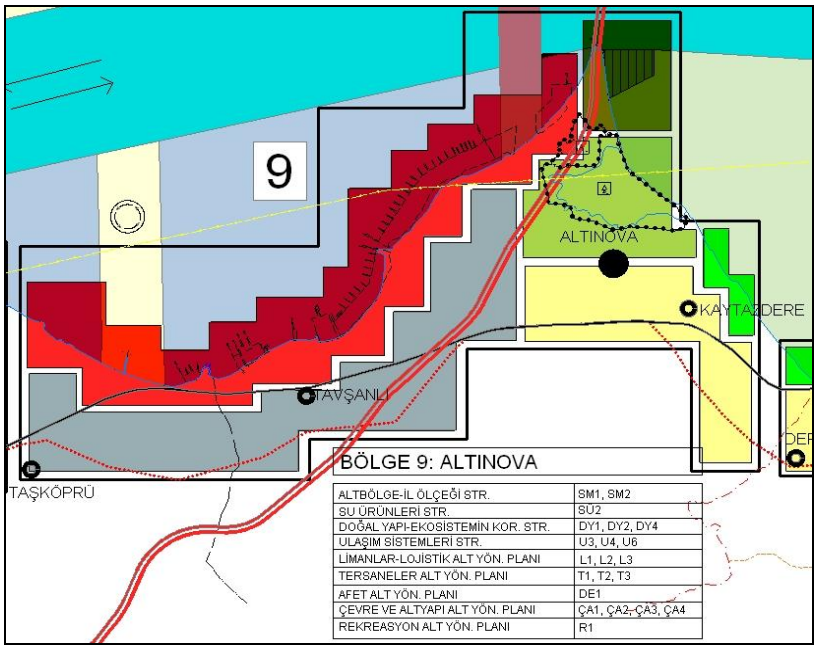
Stratejik Bölgeleme Kararları;

- Çevresel iyileştirme ve altyapı (arıtma vb) geliştirme
- Rekreatif kullanımlara önem verilmesi,
- Kıyıda marina, çekek yeri, şehir hattı iskelesi veya deniz otobüsü iskelesi gibi görece hafisi deniz yapıları yapabilme olanaklarının sağlanması
- Kıyıda bulunan ekonomik ömrünü yitirmiş tesislerin dönüşümü (rekreatif kullanımlara dönüştürülmesi)
- Yazlık konutların olduğu alanlarda kıyı kullanımını artırıcı kullanımların geliştilmesi,
- Sınırlı tarım alanlarının korunması için gerekli önlemlerin alınması
- Fay hattının kesin yerinin tespiti için gerekli çalışmaların başlatılması; hattın çevresindeki kentsel gelişmenin durdurulması ve iskân dışı kullanımlara dönüşümünün sağlanması

9. Bölge: Altınova

Günümüzdeki Baskın Özellikler

- Altınova Hersek burnunda Türkiye'nin en büyük tersane alanlarından birinin; tersaneler bölgesinin olması
- Hersek Gölü sulak alanının bölgede yer alması
- Askeri eğitim'e yönelik alanların ve hava alanlarını olması
- Kuzey Marmara'yı güneye bağlayan önemli ulaşım yatırımlarının gündemde olması, İstanbul-İzmir otoyolu
- Kısmen düşük yoğunluklu ikinci konut alanlarının varlığı,



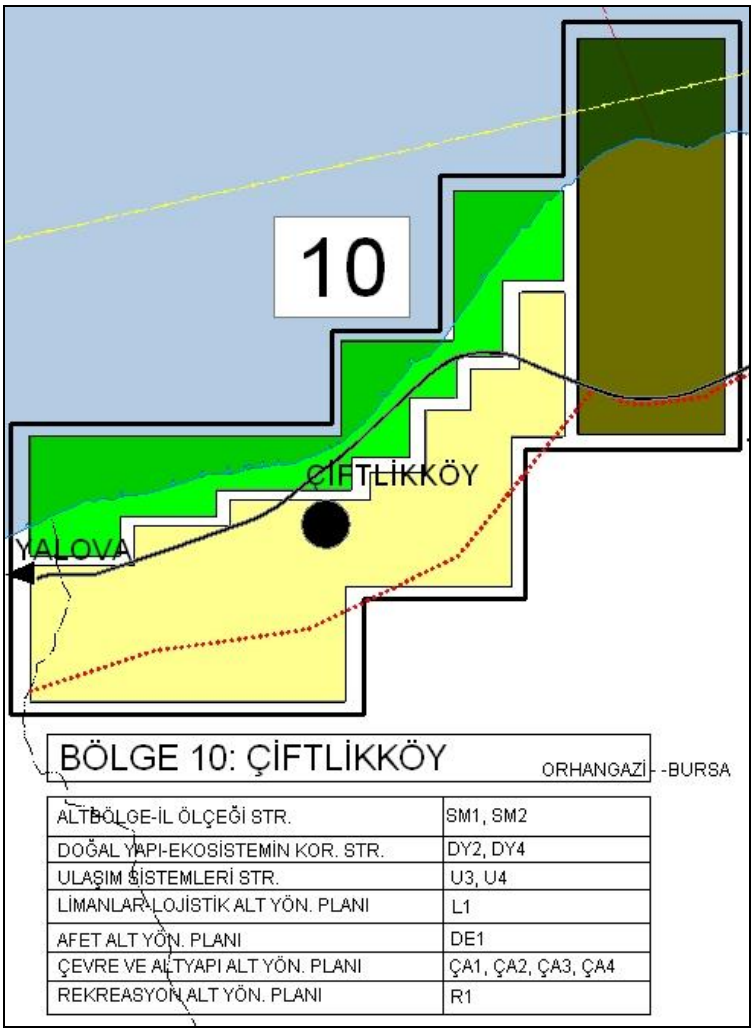
Stratejik Bölgeleme Kararları;

- Tersaneler Bölgesinin alt-ölçekli plan karalarında korunması,
- Tersane alanlarının geri bölgesinde yer alan kullanımların gözden geçirilerek, gerekirse gemi yan sanayi bölgesi,
- Bu bölgede yer alan veya onaylı plana göre alacak olan deniz yapıları, Limanlar Ana Planı ve izmit Körfezi Çevre Etüdü ve Simülasyon Mdeli yapılana kadar sadece iyileştirme ve ikame yatırımları yapabilirler.
- Hersek Lagününün olabildiğince korunması, teknik ve çevresel önlemler alınması
- Bölgenin Tavşanlı ve Kaytazdere kesimlerinde halkın kullanımına açık kıyı düzenlemelerinin yapılması, rekreatif kullanımlara önem verilmesi
- Çevresel iyileştirme ve altyapı geliştirme
- Tersaneler bölgesinin mevcut bölünmüş devlet karayolu ile proje aşamasında bulunan İstanbul – İzmir otoyoluna ulaşımının etüt edilmesi, genelde ulaşım bağlantılarının ve sisteminin düzenlenmesi
- Fay hattının kesin yerinin tespiti için gerekli çalışmaların başlatılması; hattın çevresindeki kentsel gelişmenin durdurulması ve iskân dışı kullanımlara dönüşümünün sağlanması, tersane ve dolgu alanlarında yapısal düzenlemelerin yapılması

10. Alt-Bölge 10: Çiftlikköy

<u>Günümüzdeki Baskın Özellikler</u>

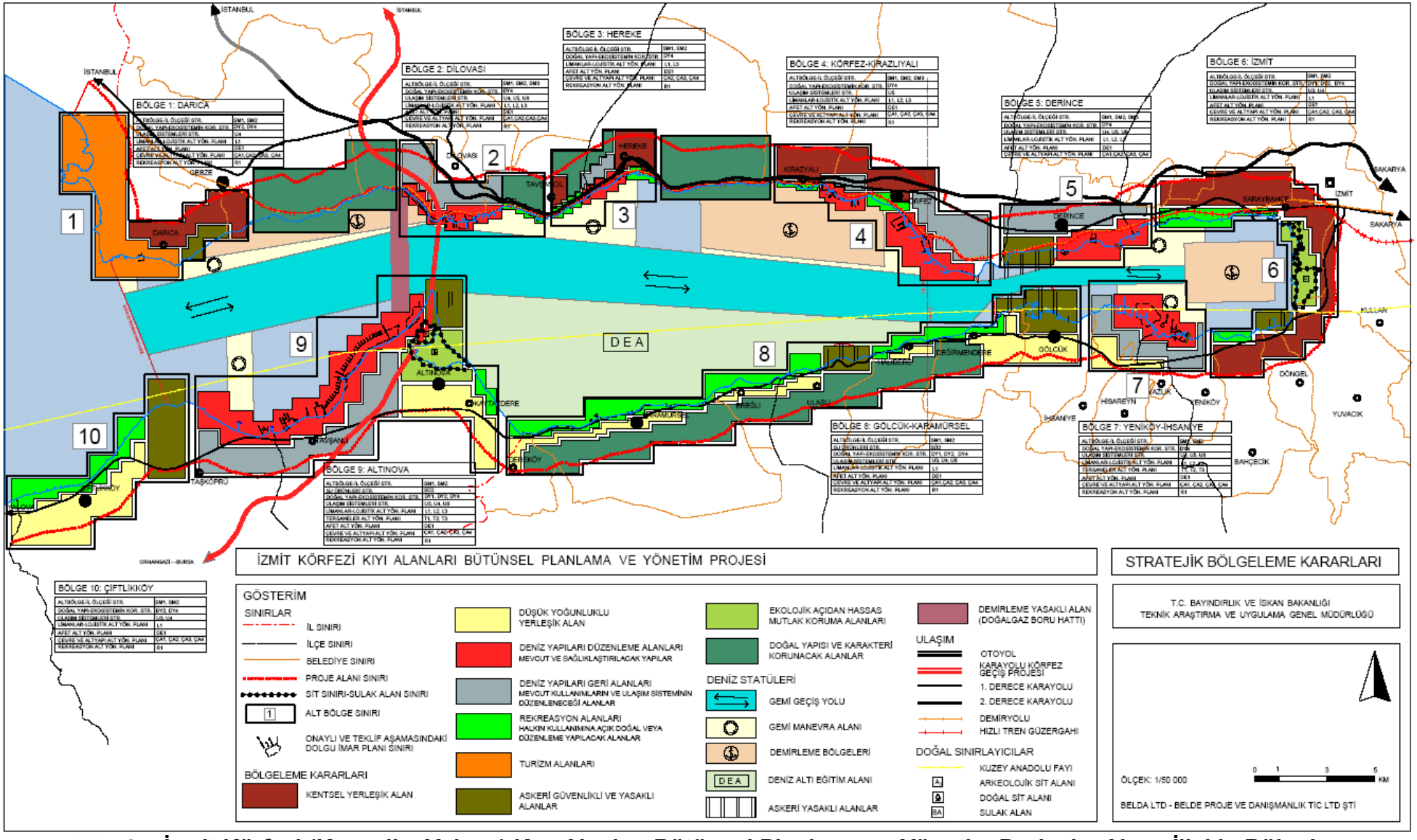
- Özellikle Çiftlikköy ilçe merkezinde, kıyı bölgesi kentsel kullanımların gelişmiş olması
- Askeri alan kullanımları
- Düşük yoğunluklu ve ikinci konut kullanımlarının olması



Stratejik Bölgeleme Kararları;

- Çevresel iyileştirme ve altyapının geliştirmesi
- Karayolu körfez geçişi ve Altınova'daki yatırımlara bağlı olarak ulaşım sistemi ve bağlantılarının düzenlenmesi
- Çiftlikköy merkezde kıyı kullanımlarının düzenlenmesi ve doğal yapının korunması
- Taşköprü'nün batı kesiminde deniz yapıları gelişiminin kısıtlanması; sadece rekreatif kullanımların geliştirilmesi
- Bu bölgede yer alan deniz yapıları, Limanlar Ana Planı ve İzmit Körfezi Çevre Etüdü ve Simülasyon Modeli yapılana kadar sadece iyileştirme ve ikame yatırımları yapabilirler.

Çalışmada İzmit Körfezi için oluşturulan bölgeleme ve stratejiler **Şekil EK 10.1**'de verilmiştir.



EK 10.1.İzmit Körfezi (Kocaeli – Yalova) Kıyı Alanları Bütünsel Planlama ve Yönetim Projesi – Alana İlişkin Bölgeleme ve Stratejik Kararlar

EK 10.2. İSKENDERUN KÖRFEZİ BÜTÜNSEL PLANLAMA VE YÖNETİM PROJESİ [7]

Projenin Amacı Ve Kapsamı

İskenderun Körfezi Kıyı Alanları Bütünsel Planlama ve Yönetim Projesi'nin amacı, ülkemizin kıyı bölgelerinde kentleşme, sanayileşme, turizm ve ikinci konut gelişmesi gibi nedenlerle bir dizi sorunun birikmiş olduğu, mevcut planlama uygulama sistemi ile kurumsal ve yasal yapının bu sorunların çözümünde yetersizlikleri bulunduğu tespitinden hareketle, yeni bir planlama ve yönetim anlayışının geliştirilmesine olan ihtiyaç ve gereklilikler doğrultusunda, ülkemizin kıyı alanları için bütünsel bir planlama ve yönetim modelinin geliştirilmesi ve pilot proje alanı olan İskenderun Körfezi Kıyı Alanları için her tür ve ölçekteki arazi kullanım planları, sektörel planlar, projeler, uygulamalar, bunların izleme ve denetleme çalışmalarına esas olacak stratejilerin geliştirilmesidir.

Kıyı alanlarının, sürdürülebilir bir yaklaşımla, koruma kullanma dengesi gözetilerek kullanımı büyük bir öneme sahiptir. Ülkemiz kıyılarının yeni bir yaklaşım ve model çerçevesinde planlanması, kıyı alanlarının sadece kıyı ve sahil şeridinden oluşan bir mekan değil, etkileşim içinde bulunduğu alanları da kapsayan kıyı alanlarının bir bölge olarak ele alınmasını ve stratejik planlama anlayışı ile planlanmasını gerektirmektedir.

İskenderun Körfezi, potansiyelleri ve sorunları bakımından, geliştirilmesi öngörülen bütünsel planlama ve yönetim modeli için örnek bir alandır. İskenderun Körfezi, coğrafi özellikleri, doğal kaynak potansiyeli ve ekosistem zenginliğinin yanı sıra, kentleşme, sanayileşme, ikinci konut gelişmeleri nedeniyle kıyı bölgesi üzerindeki baskıların artarak sürdüğü bir bölgedir. Sektörel gelişme eğilimleri arasındaki uyumsuzluklar, kıyı bölgesi ve deniz ortamını olumsuz olarak etkilemektedir. Bölgenin önemli bir enerji terminali olma beklentisi, körfez bölgesinin öneminin giderek artmasına neden olmaktadır.

Proje alanı, Mersin'in Karaduvar Mahallesi ile Hatay'ın Samandağ-Suriye sınırındaki, 385 km uzunluğunda ve 95.000 hektar büyüklüğündeki kıyı alanını kapsamaktadır.

Bütünsel Kıyı Alanları Planlama ve Yönetim Yaklaşımı, "kıyı alanlarında sürdürülebilir bir gelişme için, sürekli, önlem alıcı ve uyarlanmış bir planlama ve kaynak yönetimi" olarak tanımlanmaktadır. Proje ile, kıyı alanlarındaki doğal ve beşeri kaynakların etkili ve dengeli biçimde korunması ve kullanımına yönelik bütünsel bir planlama ve yönetim yaklaşımının ve bunun araçlarının ortaya konulması amaçlanmaktadır.

[7] DAMPO Ltd Şti tarafından Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Teknik Araştırma ve Uygulama Genel Müdürlüğü ihalesi sonucu hazırlanmıştır.

Projenin Hedefleri

Çalışma Raporu'nda Hedefler aşağıdaki gibi özetlenmektedir.

- İskenderun Körfezi kıyılarının Doğu Akdeniz ve bölgedeki yeri ve potansiyeline dayalı ve ülkenin sürdürülebilir gelimse politikalarına uygun olarak, Coğrafi ve beşeri kaynak potansiyelinden optimum yararlanmaya ve bu kaynakların kullanımına imkan verecek biçimde, sosyo-ekonomik ve kültürel gelişmeye, sektörler arası uyumu sağlamaya, koruma ve kullanma dengesini kurmaya yönelik olarak,

- Doğal, kültürel ve çevre değerlerinin, kıyıların ve su kaynaklarının, tarım ve orman alanlarının korunmasını amaçlayarak,
- Afet risklerinin azaltılmasını, afete karsı önlem alınmasını sağlayıcı biçimde,

- Yaşanabilir, sağlıklı kentsel ve kırsal yasam çevresi oluşturma amacına uygun olarak,

- Kıyı bölgelerinin yerleşilebilirlik ilkesi ve tasıma kapasitesi göz önünde bulundurularak,

- Bölge planı, çevre düzeni planı, imar planı gibi her ölçekteki planları proje ve uygulamaları yönlendirici, ilke ve stratejileri ortaya koymayı,

- Arazi kullanım planlarını, plan uygulamalarını yönlendirici biçimde tarım, sanayi, enerji, deniz ulaşımı, altyapı, balıkçılık, kentsel ve kırsal yerleşim, turizm ve rekreasyon alanları gibi faaliyet ve sektörlerin yer seçimi, büyüklük ve mekansal dağılımı ile ilgili karar ve stratejileri yönlendiren,

- Kurum ve kuruluşlar arası işbirliği ve eşgüdüm esaslarını ortaya koymayı, uygulama, izleme ve denetlemenin eşgüdümlü olarak gerçekleşmesine yönelik yönetim önerilerini ve bunlara iliksin ilke, hedef ve stratejileri kapsamaktadır.

- İskenderun kıyı alanları bütünsel kıyı alanları yönetimi projesi, merkezi ve yerel kurumlar ile, sektör temsilcileri, meslek odaları, gönüllü kuruluşlar ve diğer yerel aktörlerin planlama, uygulama, izleme ve denetleme süreçlerinde yetki kullanma, izleme ve denetim faaliyetleri kapsamında yol gösterici verileri, ilke ve stratejileri kapsamaktadır.

KIYI ALANLARI YÖNETİM VE PLANLAMA İLKELERİ

Kıyı Yönetimine İlişkin Genel İlkeler

- Sürdürülebilir Gelişme İlkesi
- Önleyicilik İlkesi
- İhtiyatlılık İlkesi
- Kestirim İlkesi

- Rehabilitasyon İlkesi
- Kirleten Öder ve Kullanan Öder İlkesi
- Uygun Teknoloji Kullanımı ve İyi Çevresel Uygulama İlkesi
- Halkın Bilgilendirilmesi ve Halk Katılımı İlkesi
- Uluslararası İşbirliği İlkesi

Kıyı Yönetimine İlişkin Özel İlkeler

- Ortak Kaynakların Sürdürülebilir Yönetimi ve Eşitlikçi Paylaşımı İlkesi
- İç Bölgelerde Gelişme İlkesi
- Hassas Alanlar, Ekosistemler, Tehlike Altındaki Türlerin Yasam Çevrelerinin
- Korunması İlkesi
- Kıyı Alanlarındaki Farklı Kullanım Biçimleri Arasında Uyumluluk İlkesi
- Kıyıya Bağımlı Faaliyetler İçin Öncelik İlkesi
- Kıyıya Tam ve Kısıtsız Erişim İlkesi

STRATEJİLER

İskenderun BKAY Alanı 8 Alt Bölgeye Ayrılmıştır.

1. Alt Bölge: Karaduvar Mahallesi, Seyhan Nehir Ağzı

1. bölge 2 alt bölgeye ayrılmıştır. 1A Bölgesi Karaduvar Mahallesinden başlayarak Kazanlı Yerleşmesi'ne kadar uzanan kesimdir. Bu bölgede balıkçı barınağı, yat limanı ve rekreatif amaçlı kıyı düzenlemeleri yapılabilir. Yeni liman, iskele, boru hattı ve gemi bakım onarım tesisi yapılamaz.

1B bölgesi Kazanlıdan başlayarak Seyhan Nehir ağzına kadar uzanan hassas bir eko-sisteme sahip bir alanı kapsamaktadır. (Kaplumbağa üreme alanları, orman alanları) Rekreatif amaçlı kıyı ve iskele düzenlemesi yapılabilir ama bunun dışında hiçbir kıyı yapısı yapılamaz.

2. Alt Bölge: Karataş Planlama Bölgesi

Seyhan ve Ceyhan Nehir ağızlarının arasında kalan bölgeyi kapsamaktadır. Karataş Bölgesi 3 alt bölgeye ayrılmıştır.

2A bölgesi Seyhan nehir ağzından Magarsus Antik Kentine kadar uzanan kıyı kesimini kapsamaktadır. Tuzla ve Akyatan Göllerini de içinde barındıran kıyı bölgesi Kuşlar ve Deniz Kaplumbağaları için son derece önemli hassas bir eko-sisteme sahiptir. 2C Bölgesi de Karataş ilçe sınırından başlayarak Ağyatan gölünü içine alan 2B bölgesi ile benzer özellikler gösteren kıyı şeridine sahiptir. 2A ve 2C bölgelerinde RAMSAR alanı dışında kalan alanlarda rekreatif amaçlı kıyı düzenlemeleri ve iskeleler yapılabilir. Bunun dışında kalan hiçbir gelişmeye izin verilmemelidir.

2B Bölgesi Karataş yerleşmesini içine almaktadır. Bu bölgede yat limanı, balıkçı barınağı, rekreatif amaçlı kıyı düzenlemesi ve iskele için dolgu yapılabilir. Liman, iskele, tersane, boru hattı ve şamandıra yapılamaz.

3. Alt Bölge: Yumurtalık Planlama Bölgesi

Ceyhan nehir ağzından başlayarak doğuya doğru Yumurtalık Belediye sınırlarını içine alan bölgedir. Kendi içinde 2 alt bölgeye ayrılmıştır.

3A bölgesi Yumurtalık Lagünlerini içine alan bölgedir. Bu alanın doğal yapısı hiçbir şekilde bozulmamalıdır. Kıyı bölgesindeki hiçbir gelişmeye ve doğal yapıyı bozacak yapılanmaya izin verilmemelidir.

3B Bölgesi Yumurtalık Lagünlerinden sonra doğuya doğru uzanan kıyı şeridini içine almaktadır. Bu alanda balıkçı barınağı yat limanı ve rekreatif amaçlı iskele ve kıyı düzenlemeleri yapılabilir. Liman iskele, şamandıra, boru hattı ve gemi inşa, bakım ve onarım tesisi yapılamaz.

4. Alt Bölge: Yumurtalık - Ceyhan Planlama Bölgesi

Yumurtalık ilçe sınırından başlayarak, Hatay il sınırına kadar uzanan kıyı kesimi bu bölgede yer almaktadır. Bölgede yoğun bir kıyı yapısı gelişimi görülmektedir. Petrol ürünleri terminali, enerji üretimi, azot, gübre ve kimyasal ürün terminalleri, ve sanayi tesisleri yer almaktadır.

Bölgede; liman, iskele, boru hatları, gemi bakım ve onarım tesisleri gibi deniz yapılarına yönelik dolgular yapılabilir. Ayrıca mevcut tesislerin kapasitelerini arttırmaya ve yeni deniz araçlarına hizmet verebilecek düzenlemelere izin verilebilir.

5. Alt Bölge: Dörtyol – Erzin planlama Bölgesi

Adana il sınırından başlayarak kıyı boyunca Payas yerleşmesini de içine alacak şekilde İsdemir Limanına kadar uzanan kıyı şeridi bu planlama bölgesinin alanını oluşturmaktadır. 5. Bölge kıyıdaki yerleşim desenine ve kullanım yoğunluklarına bağlı olarak kendi içinde 5 alt bölgeye ayrılmıştır.

5 A bölgesi Yumurtalık Serbest bölgesini ve Aşağı Burnaz Köyü sahil kesimini içine almaktadır. Bu kesimde Deniz içi boru hattı, şamandıra, iskele ve gemi inşaa, bakım-onarım tesislerine yönelik dolgular yapılabilir. Liman, balıkçı barınağı ve yat limanı yapılamaz.

5B Bölgesi Yeniyurt köyü sınırlarından başlayarak BOTAŞ Dörtyol tesislerine kadar olan kıyı kesimini kapsamaktadır. Bu bölgede, rekreatif amaçlı kıyı ve iskele düzenlemesi yapılabilir. Diğer hiçbir tesis için dolgu yapılamaz.

BOTAŞ tesislerini içine alacak şekilde Dörtyol balıkçı barınağına kadar uzanana sahil şeridi 5C bölgesidir. Bu bölge sınırları içinde deniz içi boru hattı, şamandıra, iskele ve rekreatif amaçlı iskele ve kıyı düzenlemesi yapılabilir. Liman, balıkçı barınağı, yat liman ve gemi inşaa, bakım-onarım tesisleri ile deniz yapılarına yönelik dolgu yapılamaz.

5D bölgesi Dörtyol yerleşmesi sahil kesimini içine almaktadır. Bu kesimde balıkçı barınağı, yat limanı, rekreatif amaçlı iskele ve kıyı düzenlemesi ile kıyı erozyonunun önlenmesine yönelik düzenleme ve dolgular yapılabilir. Liman, iskele, deniz içi boru hattı ve tersane alanı yapılamaz.

Payas yerleşmesinin İsdemir Limanı'na kadar olan kıyı kesimi bir diğer alt bölgeyi (5E) oluşturmaktadır. 5E bölgesinde iskele, balıkçı barınağı, yat limanı, rekreatif amaçlı iskele ve kıyı düzenlemesi ile kıyı erozyonunun önlenmesine yönelik düzenleme ve dolgular yapılabilir. Liman, deniz içi boru hattı ve tersane alanı yapılamaz.

6. Alt Bölge: İskenderun Planlama Bölgesi

İsdemir Limanı'ndan Başlayarak İskenderun Mücavir sınırlarını içine alan bölge bir diğer alt planlama bölgesidir. Bölge kendi içinde de 2 alt bölgeye bölünmüştür.

6A bölgesi İsdemir Limanı'ndan başlayıp İskenderun kent merkezi kıyı kesimini içine almaktadır. Büyük ölçekli önemli limanlar ve kentsel yerleşme alanları bulunmaktadır. Bu kesimde liman,iskele, balıkçı barınağı, yat limanı deniz içi boru hattı, şamandıra, deniz yapılarına yönelik dolgu, rekreatif amaçlı kıyı ve sahil düzenlemesi yapılabilir. İsdemir Master Planı'nda öngörülen onaylı kıyı ve deniz yapılarının planda öngörülen koşullara göre yapılması gerekmektedir. Mevcut deniz ve kıyı yapılarının büyük kapasiteli deniz araçlarına hizmet verebilecek yatırım taleplerini değerlendirmesi gerekmektedir. Bu bölgede gemi inşa, bakım ve onarım tesisleri yapılamaz.

6B bölgesi kent merkezinden İskenderun mücavir alan sınırlarını içine alan, kentsel gelişme alanları ve ikinci konut alanlarının olduğu kıyı kesimini kapsamaktadır. Bu alanlarda yat limanı, balıkçı barınağı ve rekreatif amaçlı kıyı düzenlemesi ve iskele için dolgu yapılabilir

7. Alt Bölge: Arsuz Planlama Bölgesi

Arsuz yerleşmesini içine alan ve Samandağ ilçe sınırına kadar uzanana bölge bir diğer alt planlama bölgesidir. Bu bölge 2 alt planlama bölgesine daha ayrılmıştır.

7A Bölgesi kuzeyden İskenderun Alt planlama bölgesinden başlayarak Arsuz'u da içine alan ve Işıklı köyüne kadar olan sahil şeridini kapsamaktadır. Bu bölgede; yat limanı, balıkçı barınağı, rekreatif amaçlı kıyı düzenlemesi ve iskele için dolgu yapılabilir. Liman, İskele, Tersane, Boru hattı ve şamandıra yapılamaz.

7B Bölgesi Işıklı köyünden başlayarak Samandağ ilçe sınırına uzanan kıyı kesimini içine almaktadır. Bu bölgede rekreatif amaçlı iskele dışında hiçbir kıyı yapısı yapılamaz.

8. Alt Bölge: Arsuz Planlama Bölgesi

8. Alt Planlama Bölgesi Samandağ ilçe sınırlarını kapsamaktadır. Bölge kendi içinde 3 alt bölgeye ayrılmıştır.

8A bölgesi kuzeyden ilçe sınırından başlayarak Çevlik Balıkçı Barınağına kadar uzanan kıyı kesimini kapsamaktadır. 8A bölgesinde rekreatif amaçlı iskele dışında hiçbir kıyı yapısı ve dolgu yapılamaz

8B bölgesi Çevlik Balıkçı barınağından başlayarak Samandağ ilçe merkezi, Asi Nehir Ağzı ve Meydan Köyünü içine alan bir bölgeyi kapsamaktadır. Bölgede; yat limanı, balıkçı barınağı ve rekreatif amaçlı kıyı düzenlemesi ve iskele için dolgu yapılabilir. Liman iskele, şamandıra, boru hattı ve gemi inşa, bakım ve onarım tesisi yapılamaz.

8C Bölgesi Meydan Köyünden başlayarak Suriye sınırına kadar uzanan sahil şeridini içine almaktadır. Bu bölgede rekreatif amaçlı iskele yapılabilir. Liman iskele, balıkçı barınağı, yat limanı, şamandıra, deniz içi boru hattı ve gemi inşa, bakım ve onarım tesisi ve dolgu yapılamaz.

EK 10.3. SAMSUN BÜTÜNSEL PLANLAMA VE YÖNETİM PROJESİ [8]

Samsun Bütünleşik Kıyı Alanları Planlama Projesi'nin Amacı

- Kıyı alanlarında kentleşme, sanayileşme, turizm ve ikinci konut gelişmesi gibi nedenlerle bir dizi sorunun birikmiş olduğu,
- Mevcut planlama uygulama sistemi ile kurumsal ve yasal yapının bu sorunların çözümünde yetersizlikleri bulunduğu tespitinden hareketle,
- Yeni bir planlama ve yönetim anlayışının geliştirilmesine olan ihtiyaç ve gereklilikler doğrultusunda,
- Pilot Proje alanı olan Samsun Kıyı Alanlarında yapılacak her tür ve ölçekteki arazi kullanım planları, sektörel plan ve projelere esas olacak yol gösterici veriler ile ilke ve stratejileri kapsayan,

Samsun Kıyı Alanları Mekansal Gelişme Stratejilerinin, uygulama, izleme, katılım ve denetlemeye yönelik kurumsal araçların geliştirilmesidir.

HEDEFLER

- Samsun kıyı alanlarının Karadeniz bölgesindeki yeri ve potansiyeline dayalı ve ülkenin sürdürülebilir gelişme politikalarına uygun olarak,
- Coğrafi ve beşeri kaynak potansiyelinden optimum yararlanmaya ve bu kaynakların kullanımına imkan verecek biçimde, sosyo-ekonomik ve kültürel gelişmeye, sektörler arası uyumu sağlamaya, koruma ve kullanma dengesini kurmaya yönelik olarak,
- Doğal, kültürel ve çevre değerlerinin, kıyıların ve su kaynaklarının, tarım ve orman alanlarının korunmasını amaçlayarak,
- Sağlıklı ve güvenli yaşam çevresi oluşturma amacına uygun olarak, afet risklerinin azaltılmasını, afete karşı önlem alınmasını sağlayıcı biçimde,
- Kıyı bölgelerinin yerleşilebilirlik ilkesi ve taşıma kapasitesi göz önünde bulundurularak,

[8] DAMPO Ltd Şti tarafından Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Teknik Araştırma ve Uygulama Genel Müdürlüğü ihalesi sonucu hazırlanmıştır.

- Arazi kullanım planları ve plan uygulamalarını yönlendirici biçimde tarım, sanayi, enerji, deniz ulaşımı, altyapı, balıkçılık, kentsel ve kırsal yerleşim, turizm ve rekreasyon alanları gibi faaliyetlerin yer seçimi ve mekansal dağılımı ile ilgili karar ve stratejileri yönlendirmeyi,

- Kurum ve kuruluşlar arası işbirliği ve eşgüdüm esaslarını ortaya koymayı, uygulama, izleme ve denetlemenin eşgüdümlü olarak gerçekleşmesine yönelik kurumsal yapı önerilerini kapsayacak biçimde, bölge planı, çevre düzeni planı, imar planı gibi her ölçekteki planları proje ve uygulamaları yönlendirici, ilke ve stratejileri ortaya koymayı hedeflemektedir.

Planlama İlkeleri

- Sürdürülebilir Gelişme İlkesi
- Önleyicilik İlkesi
- İhtiyatlılık İlkesi
- Rehabilitasyon İlkesi
- Kirleten Öder ve Kullanan Öder İlkesi
- Halkın Bilgilendirilmesi ve Halk Katılımı İlkesi
- Hassas Alanlar ve Ekosistemlerin, Yaşam Çevreleri ile Tehlike Altındaki Türlerin Korunması İlkesi
- Kıyıya Tam ve Kısıtsız Erişim İlkesi
- Kıyılarda Kirliliğin Kontrolü ve Önlenmesi
- Kıyılarda Afet Yönetimi
- Şeffaflık, Bilgi Edinme ve Hesap Verme Sorumluluğu

Planlama Ve Uygulama Konuları

- Kıyı Alanlarına İlişkin Envanter Oluşturulması
  - Kıyı Envanteri
  - Enformasyon Ağı
  - Kıyı Alanları İzleme Sistemi
- Kıyı Alanları Yönetiminin Mali Yapısı
  - Bütçe
  - Ekonomik Araçlar
- Kıyılar ve Sahil Şeridinden Yararlanma Esasları
  - Kıyılara Yaya Erişimi

- Kıyıların Kullanım ve Planlama Esasları
- Sahil Şeridinin Kullanım ve Planlama Esasları
- Sahil Şeridinde Kamu ve Özel Mülkiyete Konu Bölgeler
- Kıyı Kullanımı Amacı ile Yapılan Kiralama ve Tahsisler
- ÇED ve Stratejik ÇED Yapılması

• Kıyı Ekosistemi ve Hassas Alanların Korunması

- Sulak Alanlar, Deltalar
- Yer altı Suyu Kaynakları
- Kumsal ve Kumullar
- Bitki Örtüsü, Kıyı Ormanları ve Subasar Ormanları
- Deniz Parkları ve Doğa Koruma Alanları
- Endemik Türlerin Korunması

• Kıyılarda Kirliliğin Kontrolü

- Kanalizasyon ve Arıtma Tesisleri
- Katı Atık Yönetimi
- Kara Kökenli Kirliliğin İzlenmesi ve Kontrolü
- Deniz Kazaları, Petrol Sızıntısı, Sintine Suları Kirliliğinin Önlenmesi
- Acil Müdahale Planları

• Kıyılarda Afet Yönetimi

- Doğal Afet Yönetimi
- Kıyı Erozyonunun Önlenmesi
- Küresel Isınma ve İklim Değişikliklerine Karşı Hazırlık
- Depreme Karşı Önlemler

• Halkın Katılımı

- Planlama Sürecinde Katılım
- Özel Yatırım ve Proje Sürecinde Katılım
- Şeffaflık, Bilgi Edinme ve Hesap Verme Sorumluluğu

• İzleme ve Değerlendirme

- Plan Uygulamaları ve Çevresel Etkilerin İzlenmesi ve Eşgüdümü

STRATEJİLER

Kıyı Yapıları Gelişme Stratejileri 5 kategori üzerinden üretilmiştir. Bunlar **Tablo EK 10.1**'de gösterilmiştir.

Kategori	Kıyı Yapısı
A	Gemi inşa bakım ve onarım sanayi tesisleri
B	Ticari limanlar, Ticari İskeleler, Gemi Yanaşma Yerleri, Yük Terminalleri, Petrol Ürünleri Dolum ve Depolama Tesisleri
C	Petrol ve doğalgaz boru hatları, açık deniz yanaşma yerleri, şamandıralar
D	Balıkçı barınakları, yat limanları, yolcu terminalleri
E	Rekreasyon amaçlı dolgular ve kıyı tesisleri

Planlama Alanı 4 Alt-Bölgeye ayrılmış olup bunlar aşağıda gösterilmiştir;

1- Batı Aksı Alt Bölgesi

Bölge kendi içinde iki bölgeye daha ayrılmıştır. 1A Bölgesi Üniversite tarafındaki yüksek kıyı özelliği gösteren bölgedir. A, B. ve C Tipi yapılar yapılamaz, D ve E tipi yapılar yapılabilir.

1B Bölgesi Alçak kıyı özelliğinde, doğal kumsalların olduğu alanlarladır. A,B.C. ve D tipi yapılar yapılamaz dolgu yapılmaksızın E tipi yapılar yapılabilir.

2- Merkez Kent Alt Bölgesi

2. Bölge 3 alt bölgeye ayrılmıştır. Bölgenin kuzey batısında yer alan nehir ağzı ve rekreatif dolgu alanı 2A bölgesidir (Batıpark). Bu bölgede Mevut deniz yapıları büyütülmeden rekreatif amaçlı kullanılabilir. D ve E tipi yapılara izin verilebilir. A, B ve C tipi yapılar yapılamaz.

2B bölgesi Liman kesimini kapsamaktadır. Mevcut deniz yapıları, Ro-ro Konteyner ve Kruvaziyer taşımacılık için geliştirilebilir. A ve C tipi yapılar yapılamaz.

Doğupark bölgesi 2C bölgesidir. Mevcut kıyı tesisleri, dolguları büyütülmeden, rekreatif amaçlı kullanılabilir. A, B ve C tipi yapılara izin verilmemelidir.

3- Doğu Aksı Alt Bölgesi

Doğu Aksı Alt Bölgesi 2 alt bölgeye ayrılmıştır. Doğu Park'tan itibaren sanayi ve depolama alanlarını içine alan; boru hatları ve şamandıraların yoğun olduğu bölge 3A bölgesidir. Bu bölgede Planlı dolgu alanları dışında yeni dolgular yapılamadan A, B ve C tipi yapılara izin verilebilir.

3B Bölgesi Sanayi alanlarının doğusunda Su basar ormanlarını ve ikinci konut alanlarını içine alan bölgedir. A,B,C,D ve E tipi yapılara izin verilmemelidir.

4- Yeşilırmak Deltası Alt Bölgesi

Bölgenin tamamı bir alt bölgedir. Sulak alan, Delta, Tarımsal kullanımlar ve orman alanları öne çıkmaktadır. Hassas bir eko sisteme sahiptir. A,B,C,D ve E tipi yapılara izin verilmemelidir.

EK 10.4. ANTALYA KIYI ALANLARI BÜTÜNSEL PLANLAMA VE YÖNETİM PROJESİ [9]

Antalya Kıyı Alanları Bütünsel Planlama ve Yönetim Projesi de bir pilot ve öncü proje olarak hazırlanmıştır. Proje alanı yaklaşık 43.000 ha. Bir alanı ve yaklaşık 340 km. bir uzunluğunda bir kıyı bandını kapsamaktadır.

Amaçlar

Projenin amacı, Antalya kıyı bölgesinin tüm sektörler itibarı ile incelenmesi, kabul görmüş "Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi (BKAY/ICZM)" yaklaşımı çerçevesinde değerlendirilmesi;

- Bu çerçevede kıyı alanlarının akılcı ve çevre duyarlı kullanımının sağlanması,
- Mevcut ve önerilecek yasal ve organizasyonel düzenlemeler doğrultusunda kıyı bölgesi yönetimin ve uygulamaların gerçekleştirilmesi
- Antalya Kıyı Alanları Mekansal Gelişme Stratejilerinin, uygulama, izleme, katılım ve denetlemeye yönelik kurumsal araçların geliştirilmesidir.

Hedefler

Proje Raporu'nda hedefler aşağıdaki gibi gösterilmiştir.

- 3621 Sayılı Kıyı Kanunu'nun uygulama aşamasında ortaya çıkan sorunların ortadan kaldırılabilmesi için yeni bir yaklaşım ve model geliştirmek, bu bağlamda kıyı alanlarına ilişkin politikaları geliştirmek,
- Antalya kıyı bölgesinde Kıyı alanlarında bütünleşik planlama ve yönetim modelinin geliştirilmesi, kıyı bölgesinde yetki ve sorumluluğu olan kurumlar ve sektörler arasında eşgüdümü geliştirmek
- Yoğun kentsel kullanımlar ve turizm gelişmesinin ekoloji üzerindeki olumsuz etkilerinin incelenerek, taşıma ve doğanın yenileme kapasiteleri doğrultusunda öneriler geliştirmek,
- Antalya kıyı bölgesinde yer alan tarihi, arkeolojik ve tüm kültürel yapının yoğun gelişme baskısı nedeniyle oluşan tehditleri en aza indirerek korunmasını sağlanmak,
- Kıyı bölgesinde yer alan, kıyı yapıları ve kıyı ile bağlantılı faaliyetlerin yer aldıkları alanların mülkiyet, yapılanma ve ekonomik durumlarını değerlendirmek,
- Doğal kaynak değerlerinin sürdürülebilir ve dengeli kullanımını sağlanmak.
- Yerel kamu yönetimlerinin ve sivil toplum kuruluşlarının planlama sürecine dahil edilmesini sağlamak,
- Antalya kıyı bölgesinin iklim değişikliği etkilerinden en az şekilde etkilenmesi ve uyum sağlanabilmesi için gerekli önlemlerin alınması senaryolaştırmak ve buna göre önlem almak,

[9] BELDA LTD tarafından Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Teknik Araştırma ve Uygulama Genel Müdürlüğü ihalesi sonucu hazırlanmıştır.

STRATEJİLER

Çalışmanın başlangıç stratejileri aşağıda sunulmaktadır.

- Kıyı bölgesinde planlama ve uygulama yetkisi olan kurumlar arasındaki eş güdümü geliştirecek modelleri hazırlamak.
- Antalya BKAY projesini şeffaf, tüm ortakların ve halkın katılımıyla gerçekleştirmek.
- Kamu kullanımına açık az sayıdaki alanları korumak,
- Kıyı kesiminde yer alan doğal ve kültürel kaynak değerlerin korunmasını sağlamak,
- Kıyı bölgesinde yer alan kirletici unsurlar ile bozulma olan alanlarda önleyicilik ve rehabilitasyon ilkelerini geliştirmek,
- Kıyı ekosisteminin biyo-çeşitliliğini korumak,
- Tematik ve baskın kullanımların farkında olmak (turizm kullanımları gibi) ve bunlar göz önüne alınarak sürdürülebilir bir gelişme sağlamak,
- Kentsel turizmi desteklemek, turizm ürünü yelpazesini olabildiğince çeşitlendirmek, bu bağlamda yat ve kruvaziyer turizmi özel bir özenle ele almak
- Kıyı kesiminin fiziksel yapısına ilişkin bir envanter çıkarmak,
- Balıkçılık sektörünün kıyı yapılanma gereksinmelerini gözetmek
- Kıyıya varan kısa ancak yüksek debili akarsuların özelliklerini gözetmek ve korumak, taşkın tehlikelerine karşı önlem geliştirmek,
- Hemşerilerin haklarına sahip çıkmak ve kıyıyı bu perspektiften değerlendirmek,

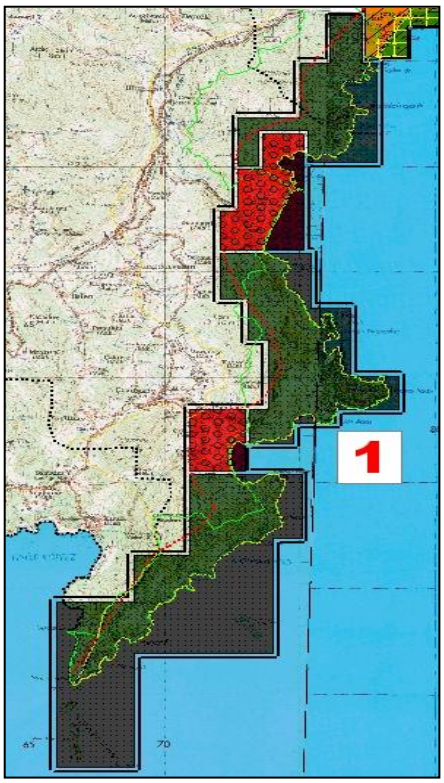
MEKANSAL STRATEJİLER VE ALAN KULLANIM ÖNERİLERİ

1. Bölge: Kilidonya Burnu-Tekirova-Phaselis

1. Bölge Antalya Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetim Planı Proje Alanının Güney batı -batı ucunda yer almaktadır. Bölge içinde yer alan Tekirova yerleşmesi dışında görece doğal yapısı korunmuştur. Tekirova'da büyük turizm işletme ve tesisleri bulunurken bölgenin kalan kesiminde nispeten daha küçük ölçekli işletmeler bulunmaktadır.

1. Bölge İçin Öngörülen Stratejiler:

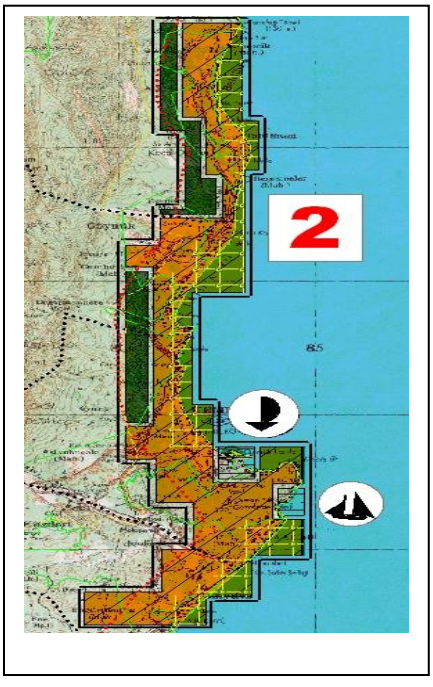
- Doğal Yapının ve Kaynak Değerlerin Korunması
- Koyların ve Doğal Kıyıların Korunması
- Eko-turizm ve Diğer Alternatif Turizmin Desteklenmesi,





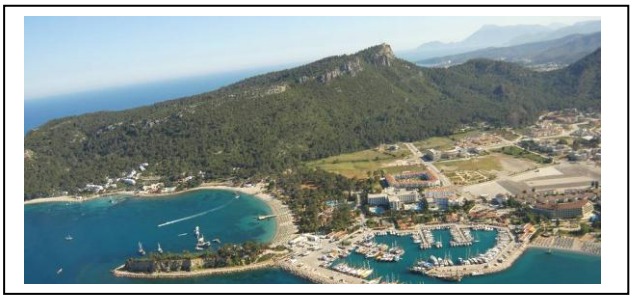
2. Bölge: Çamyuva-Kemer-Göynük-Beldibi

2. Bölge sadece bölge veya ülke çapında değil uluslararası önemde bir turizm alanı konumundadır. Yerli ve yabancı sermayenin önemli turizm yatırımları bulunmaktadır. kitle turizminin Türkiye'deki en önemli noktalarından biri bu bölgedir.



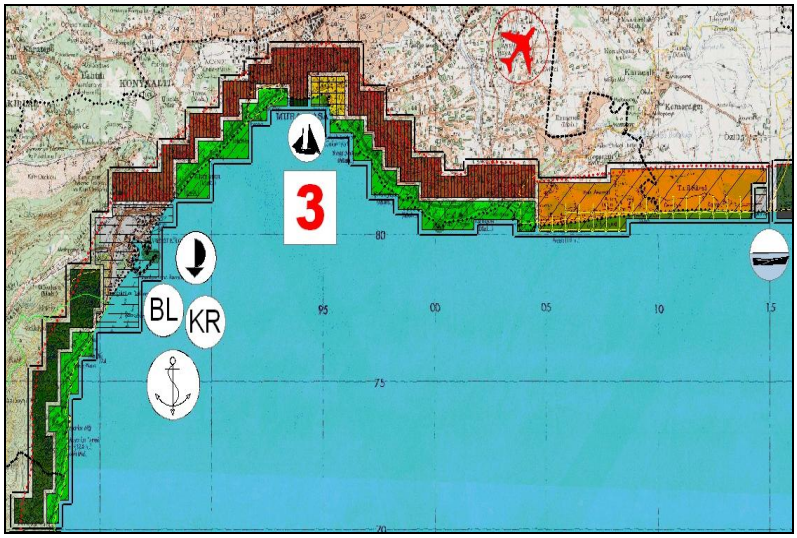
Öngörülen Stratejiler:

- Doğal yapının ve kaynak değerlerin korunması,
- Kıyı bölgesinin rehabilite edilmesi
- Kıyının halkın kullanımına açılım önlemlerinin geliştirilmesi
- Arazi kullanım kararlarının rehabilite edilmesi
- kiriş koyunda ticari tur tekneleri için bir yat limanının yapılması



3. Bölge: Antalya Kent Merkezi

Antalya Kent Merkezi bir diğer alt planlama bölgesi olarak seçilmiştir. Yaklaşık bir milyonluk bir nüfusu barındıran Büyükşehir belediyesinin kıyı kesimi 3. bölgede yer almaktadır. Bölgenin batısında yer alan Kundu kesimi hariç kıyı bölgesinde kentsel kullanımlara yönelik düzenlemeler görülmektedir. Antalya ve çevre illere hizmet veren liman 3. bölgede yer almaktadır.





Öngörülen Stratejiler:

- Kent turizminin desteklenmesi
- Kıyının rekreatif kullanımının desteklenmesi
- Kıyı kullanımının çeşitlendirilmesi
- Mevcut limanın düzenlenmesi ve büyütülmesi,
- Balıkçı ve tur tekneleri için mevcut limanda yapılacak düzenlemelerde alan ayrılması
- Mevcut limana eklenecek fonksiyonlara bağlı olarak geri bölgesinde ulaşım sistemi ve kullanım türlerinin düzenlenmesi
- Kıyının halkın kullanımına açılım önlemlerinin geliştirilmesi

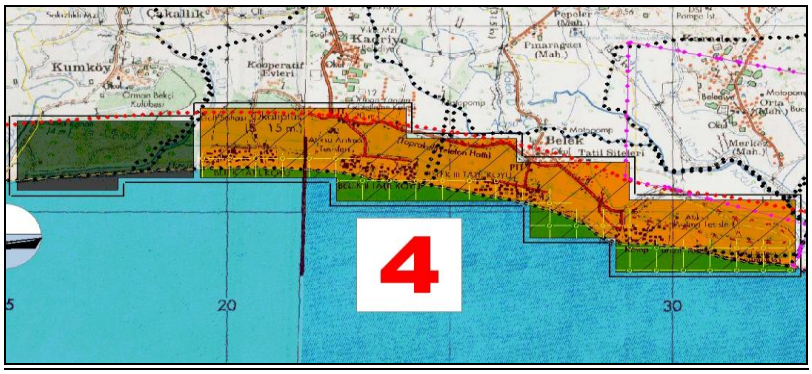
- Aksu nehir ağzının batı yakasının yat limanı ve çekek yeri olarak düzenlenmesi imkanlarının değerlendirilmesi,

4. Bölge: Kadriye - Belek

4. Bölge, Proje alanında büyük ölçekli turizm tesislerinin arkasında yer alan golf alanları ile farklılaşmaktadır. Bu bölge aynı zamanda Özel Çevre Koruma alanı statüsüne sahiptir. Kıyı kesiminde yer alan turizm tesisleri ve hemen arkasındaki golf alanları, kıyının ulaşılabilirliği sınırlandırmaktadır.

Öngörülen Stratejiler:

- Doğal yapının ve kaynak değerlerin korunması
- Kıyının halkın kullanımına açılım önlemlerinin geliştirilmesi
- Mevcut orman alanlarının korunması
- Ekolojik açıdan hassas alanlar için biyo-çeşitlik çalışmalarının yapılması
- Alan yönetim planının hazırlanması
- Bölgenin taşıma kapasitesinin belirlenmesi, plan ve uygulamaların bu kapasiteye uygun olarak yapılması





5. Bölge: Belek - Side

5. Bölgenin büyük bir kısmı Özel çevre Koruma alanı statüsündedir. Kıyı bölgesinde ve hemen arka kesiminde turizm gelişimlerinin yanında ikinci konut gelişimleri ve kentsel yerleşme alanları bulunmaktadır. Ayrıca Side'de bir balıkçı barınağı bulunmaktadır.

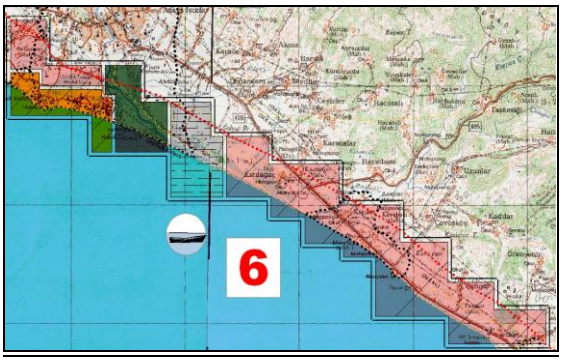
Öngörülen Stratejiler:

- Doğal yapının ve kaynak değerlerin korunması
- Kıyının halkın kullanımına açılım önlemlerinin geliştirilmesi
- Kıyı kullanımlarının rehabilite edilmesi
- Ekolojik açıdan hassas alanlar için biyoçeşitlik çalışmalarının yapılması
- Alan yönetim planının hazırlanması
- Bölgenin taşıma kapasitesinin belirlenmesi, plan ve uygulamaların bu kapasiteye uygun olarak yapılması.

6. Bölge: Side - Alanya Batısı

Side'den başlayarak Alanya'nın batısına kadar uzanan bölge bir diğer alt planlama bölgesi olarak belirlenmiştir. Bölge Side'nin hemen doğusunda yer alan örgün turizm tesis alanları, doğal ve geniş kumsalları, düşük yoğunluklu yerleşim alanları ve Alanya kesimine doğru yer yer turizm tesisleri ve Manavgat Nehri'nin Akdeniz'e döküldüğü yer ile göze çarpmaktadır.





Öngörülen Stratejiler:

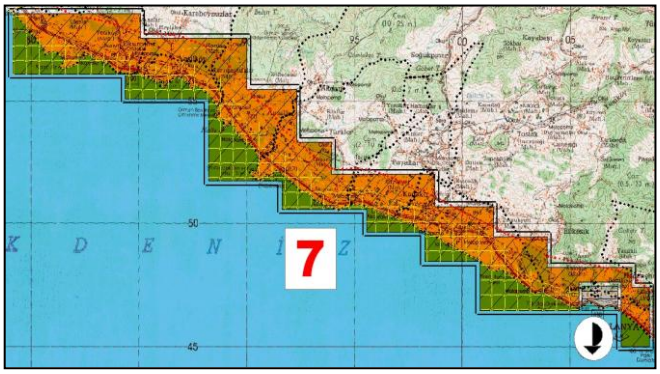
- Doğal yapının ve kaynak değerlerin korunması
- Kıyının halkın kullanımına açılım önlemlerinin geliştirilmesi
- Nehir yönetiminin geliştirilmesi
- Deniz turizminin geliştirilmesi
- Manavgat nehri ağzında yat limanı ve çekek yeri olarak düzenlenmesi imkanlarının değerlendirilmesi
- Kıyı kullanımlarının rehabilite edilmesi

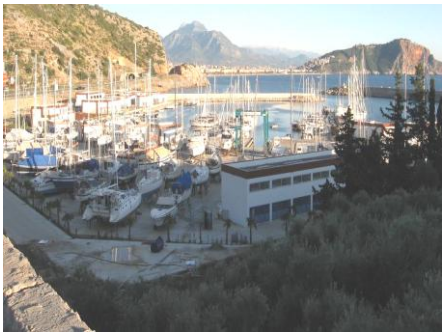
7. Bölge: Alanya Batı Kesimi

Okurcalar Belediyesinden başlayarak Alanya kent merkezine kadar uzanan kadar uzanan sahil kesimi 7. alt planlama bölgesi olarak belirlenmiştir. Kıyı kesiminde yoğun bir turizm amaçlı kullanım görülmektedir. Yerleşmelerin merkezleri iç kesimlerde yer almaktadır. Ancak kıyıdaki gelişmelere bağlı olarak Devlet karayolunun kuzeyinde konut alanları görülmektedir. Karayolunun sahile yaklaştığı ve dar bir kıyı bandı oluşturduğu alanlar görece korunmuş alanlardır. Bölgenin güney doğu ucunda tamamlanma aşamasına gelmiş bir yat limanı bulunmaktadır.

Öngörülen Stratejiler:

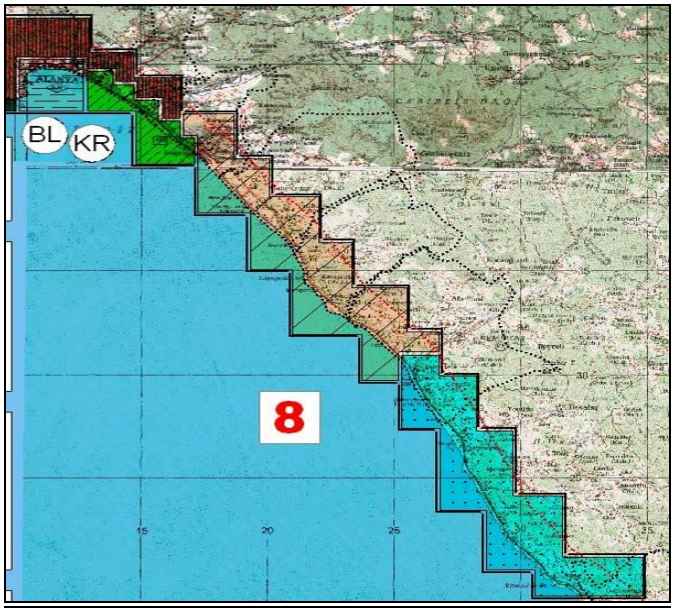
- Doğal yapının ve kaynak değerlerin korunması
- Kıyının halkın kullanımına açılım önlemlerinin geliştirilmesi
- Deniz turizminin geliştirilmesi,
- Kıyı kullanımların rehabilite edilmesi





8. Bölge: Alanya Merkez ve Doğu Kesimi

8. Bölge Antalya ilinin en büyük ilçesi Alanya kent merkezini içinde barındırmaktadır. Kent merkezinin olduğu kesim, yoğun bir kentsel nüfusu barındırmaktadır. Yine merkez kesiminde bir liman – balıkçı barınağı ve kruvaziyer turizme hizmet veren bir iskele yer almaktadır. Kentin kıyı kesiminde rekreatif alan düzenlemeleri yer almaktadır. Merkezin hemen doğusunda yerleşme alanları ve yer yer turizm tesisleri görülmektedir. Gazipaşa gidildikçe kıyı bölgesi kırsal bir yapı kazanmakta tarım alanları görülmektedir. Karayolunun sahile çok yakın ilerlemesi denizi kullanmaya yönelik kıyı kullanımlarını sınırlamaktadır.





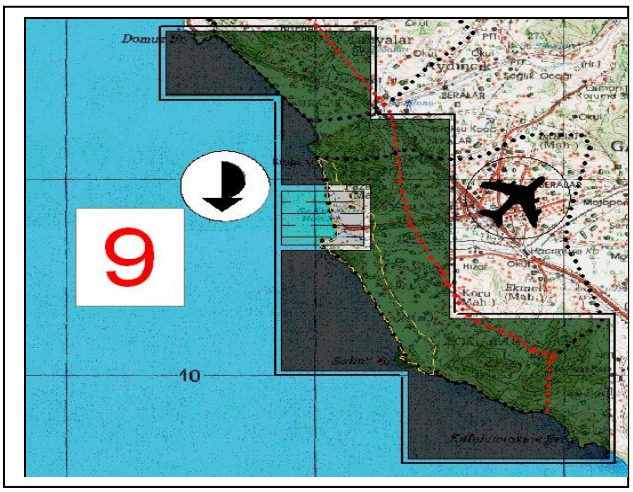
Öngörülen Stratejiler:

- Doğal yapının ve kaynak değerlerin korunması
- Kıyının halkın kullanımına açılım önlemlerinin geliştirilmesi
- Kıyı kullanımlarının rehabilite edilmesi
- Doğal kıyı bölgesinin korunması
- Deniz turizminin desteklenmesi
- Kıyının rekreatif kullanımının desteklenmesi

9. Bölge: Gazipaşa

Antalya Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetim Planı Proje Alanının son bölgesi Gazipaşa kıyı kesimidir. Bu bölge Alanya kesimine doğru dar kıyı özelliği gösteren, topoğrafik açıdan oldukça hareketli iken Gazipaşa ilme merkezinin olduğu kesimde geniş ve düz bir kıyı özelliğini göstermektedir.

Bölge proje alanı içinde ulaşılabilirliği en güç alandır. Yerleşim alanları iç kesimlerde kıyı bölgesinde tarım kullanımları öne çıkmaktadır; örtü altı tarımcılık gelişmiştir. ilçe merkezinde kıyı bölgesine doğru düşük yoğunluklu konut alanları görülmektedir. Bölgede turizm tesislerinden ziyade ikinci konut gelişimi görülmektedir.





Öngörülen Stratejiler:

- Doğal yapının ve kaynak değerlerin korunması
- Kıyının halkın kullanımına açılım önlemlerinin geliştirilmesi
- Deniz turizminin desteklenmesi, yapım halindeki marinanın etkin kullanımı
- Kıyının rekreatif kullanımının desteklenmesi, alanya için bir destek alt-merkez olarak işlev yüklenimi
- Ulaşım altyapısının düzenlenmesi ve geliştirilmesi

EK 11. Yat Turizminde İstihdam Değerlendirmesi

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

Tüm deniz araçlarının üretim ve denize indirildikten sonraki sürelerde düzenli kullanılması için çeşitli zamanlarda hizmet alımına ihtiyaçları olduğundan istihdam yaratmaktadırlar. Özellikle turizm amaçlı kullanılan deniz araçlarının (yatların), istihdam gerektiren süreleri aşağıdaki biçimde sınıflandırılabilir. Bunlar;

i) Yat üretim süreleri: yatların üretilmeleri için geçen zamandır.
ii) Marinada bekleme süresi:
    (a) Marina hizmetleri: Marinaların hizmetlerini gerçekleştirmek üzere yararlandığı personel istihdamı
    (b) Mürettebat hizmetleri: yatların denizde yanaşma yerinde beklerken geçirdikleri zamandır
iii) Seyir süreleri; yatların seyir sırasında (liman dışında denizde iken) geçirdikleri zamandır.
iv) Bakım süreleri; yatların Bakım için çekek yerinde geçirdikleri zamandır.

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

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

Ülkemizdeki yatların yukarıda belirtilen kategorilere göre, marinalardaki yat çeşitleri dağılımı dikkate alınarak sınıflandırması yapıldığında aşağıdaki yüzdelerde dağılım öngörülebilir. Buna göre, Kategori A tipi yatlar toplam yat sayısının %66'sını, Kategori B tipi yatlar %24'ünü, Kategori C tipi yatlar ise %10'unu oluşturmaktadır.

Fiber ve ahşap yatların özellikle üretim ve karada bakım sürelerinde farklı hizmet gereksinimleri ve istihdam yaratma durumları vardır.

Yukarıda gösterilen dört ayrı sürede, üç ayrı yat kategorisi için gerekli olan ortalama istihdam değerleri aşağıda anlatılmaktadır.

1. İmalat zamanında gerekli istihdam:

Her bir yatın üretimi için önemli düzeyde istihdama gerek duyulmaktadır. Yatların üretim maliyeti ve yarattıkları istihdam, yatların boyları arttıkça üssel olarak artmaktadır. Boyu uzun yatlarda ayrıca mimari ve iç tasarımların gerekliliği de ortaya çıkmakta ve gerek duyulan istihdam daha da artmaktadır.

Bu çalışmada yatların üretim zamanlarında yarattıkları istihdam hesaplamalara alınmamıştır.

2. Marinaların hizmet gerçekleştirmek için yarattığı istihdam

Yatlar, marinalarda veya yanaşma yerlerinde beklerken, bağlı oldukları marina işletmesi tarafından marinada görevliler çalıştırılması yolu ile ve ayrıca yatın kendi ihtiyaçları için kaptan ve personel bulundurması gerektiğinden ek istihdam yaratırlar. Bu istihdam, yatların özellikleri, marina yönetimlerinin uygulamaları ve ve yanaşma yerlerinin özelliklerine göre değişkenlik göstermektedir.

Turizm Kıyı Yapıları Master Plan Çalışması sırasında ülkemizde bulunan marinaların 24 adedi ile görüşme yolu ile yapılan anketlerde elde edilen veriler kullanılarak, marinadaki yat sayısı ve çalışan görevli sayısı arasındaki oran araştırılmıştır. Elde edilen sonuçlara göre ülkemizdeki marinalarda bağlı yat sayısı ile marina personeli olarak çalışan görevli sayısı arasındaki oran incelenmiştir. Buna göre her 5 ila 27 yat için bir marina personeli istihdam edilmektedir. Bu değerler dikkate alınarak, ülkemizde bir marinada her 10 yat için ortalama bir marina görevlisi istihdam edilebildiği varsayılabilir. Bu değer 3 ayrı kategori için de geçerli sayılabilir.

3. Yatların marinalarda bekleme zamanında gerekli olan istihdam

Her bir yat kategorisi için marinada beklerken yat içinde görev yapmak üzere maaşlı çalışan kaptan ve tayfa sayısı yatın büyüklüğü ile bağlantılır.

Örneğin, Kategori A içinde yer alan yatlar için, yatın marinada beklediği dönemde yat içinde görevli bulundurulmaz. Kategori B içinde yer alan yatlar için en az bir kaptan ve genellikle bir tayfa bulundurulmalıdır. Kategori C içinde yer alan yatlar için, ise bir kaptan ve en az bir tayfa bulundurulması gereklidir.

Bu değerlendirmelere göre özet olarak, Kategori A tipi yatlar kaptan bulundurmaz. Kategori B ve C tipi yatlar için ise yat başına sırasıyla ortalama 1.5 ve 2.5 adet eleman istihdam edilebilir.

4. Yatların seyir sırasında gerekli olan istihdam

Kategori A tipi yatların bir kısmında ve Kategori B ve C tipi yatların tümünde kaptan ve yat personeli bulundurulması gerekmektedir. Yatların seyir süreleri değişkenlik göstermesine karşın Kategori A için yılda 12 hafta, Kategori B için yılda 10 hafta ve Kategori C için ise yılda 8 hafta seyir süresi kabul edilebilir. Seyir halindeki yatların, seyir için gerekli kaptan ve yat personeli sayısı için aşağıdaki değerler öngörülebilir. Kategori A tipi yatların seyri için seyir süresince yat başına ortalama 0.5 istihdam, Kategori B tipi yatlarda 3 ve Kategori C tipi yatlarda ise yat başına ortalama 4 istihdam öngörülebilir.

5. Yatların bakım sırasında gerekli olan istihdam

Bir yatın normal bakımının ortalama iki hafta süreceği varsayılabilr. Kategori A tipi yatların normal bakımı için ortalama 1.5 hafta ve 3 bakım elemanı, Kategori B tipi yatların normal bakımı için ortalama 2.5 hafta ve 5 bakım elemanı gerektiği varsayılabilir. Bu iki kategori yatların ahşap veya fiber olmasının hizmet süreleri ve ihtiyaç duyulan bakım elemanı sayısını değiştireceği de dikkate alınarak ortalama değerler varsayılmıştır. Kategori C tipi yatların ise normal bakım için ortalama 4 hafta ve 8 bakım elemanına ihtiyaç duyacağı kabul edilebilir.

Yukarıda sunulan değerlendirmeler ve öngörüler kullanılarak yapılan hesaplar **Tablo EK 11.1**'de sunulmuştur. Buna göre ülkemizde yat sayısında yaklaşık 35,000 adet artış olması ve bunların da Kategori A, B ve C arasındaki dağılımı sırası ile %66, %24 ve %10 olarak düşünüldüğünde istihdam artışının yaklaşık 37,000 kişi olabileceği öngörülebilir. Ülke içindeki yat üretimi sayısının, denize indirilecek yeni yatların toplam sayısındaki payı tam olarak tahmin edilemeyeceğinden, **Tablo EK 11.1**'de verilen toplam istihdam hesapları içinde yat üretiminde gerekli olan istihdam hariç tutulmuştur.

Tablo EK 11.1. Yat Turizmi İstihdam Hesapları

Kategori	Yüzde	Artan Yat Sayısı	Marina hizmetleri istahdam/yat	Marina hizmetleri istahdam/ toplam yat	Marinalarda bekleme (hafta/yat/yıl)	İstihdam/yıl
A	66	23,100	0.1	2,310	52	2,310
B	24	8,400	0.1	840	52	840
C	10	3,500	0.1	350	52	350
					Toplam	**3,500**
Kategori	**Yüzde**	**Artan Yat Sayısı**	**Marinalarda bekleme istahdam/yat**	**Marinalarda bekleme istahdam/ toplam yat**	**Marinalarda bekleme (hafta/yat/yıl)**	**İstihdam/yıl**
A	66	23,100	0	0	40	0
B	24	8,400	1.5	12600	42	10177
C	10	3,500	2.5	8750	44	7404
					Toplam	17581
Kategori	**Yüzde**	**Artan Yat Sayısı**	**Seyir halinde istahdam/yat**	**Seyir halinde istahdam/ toplam yat**	**Seyir halinde (hafta/yat/yıl)**	**İstihdam/yıl**
A	66	23,100	0.5	11,550	12	2,665
B	24	8,400	3	25,200	10	4,846
C	10	3,500	4	14,000	8	2,154
					Toplam	9,665
Kategori	**Yüzde**	**Artan Yat Sayısı**	**Bakım yerlerinde istahdam/yat**	**Bakım yerlerinde istahdam/toplam yat**	**Bakım yerlerinde (hafta/yat/yıl)**	**İstihdam/yıl**
A	66	23,100	3	69,300	1.5	1,999
B	24	8,400	5	42,000	2.5	2,019
C	10	3,500	8	28,000	4	2,154
					Toplam	6,172
					Genel Toplam*	**36,918**

*** Marina yapımı ve yat imalatı için gereken istihdam hariç**