

46918



YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

TURİZM GENELİNDE YAT TURİZMİ İLE ALT YAPI
ELEMANI OLARAK MARİNALAR VE KARADENİZ
BÖLGESİNDE YAT TURİZMİNİN
UYGULANABİLİRLİĞİ

Mimar Deniz GÜNER
F.B.E. Mimarlık Anabilim Dalı
Mimari Tasarım Programında Hazırlanan
YÜKSEK LİSANS TEZİ

Tez Danışmanı :Prof. Aydın Kunt

İSTANBUL, 1995

YÜKSEKÖĞRETİM KURULU
SANTASYON MENTEZİ

İÇİNDEKİLER	I
ÖZET	V
SUMMARY	VI
KAPSAM VE YÖNTEM	VI
GİRİŞ	I

I. BÖLÜM - TURİZM

1.1 -	Tanım
1.2 -	Türleri
1.3 -	Turizm Endüstrisinin Gelişme Süreci
1.3.1 -	Dünya'da
1.3.2 -	Türkiye'de
1.3.2.1 -	Planlı Dönem Öncesi
1.3.2.2 -	Planlı Dönem
1.4 -	Turizmin Etkileri
1.4.1 -	Turizmin Ekonomik Etkileri
1.4.2 -	Turizmin Çevresel Etkileri
1.4.2.1 -	Turizmin Doğal Çevre ile Etkileşimi
1.4.2.2 -	Turizmin Yapay Çevre ile Etkileşimi
1.4.2.3 -	Turizmin Sosyal Çevre ile Etkileşimi

II. BÖLÜM - YAT TURİZMİ

2.1 -	Tanım
2.2 -	Türleri
2.3 -	Tarihçesi
2.4 -	Yat Turizm Endüstrisinin Gelişme Süreci
2.4.1 -	Dünya'daki Gelişme Süreci
2.4.2 -	Türkiye'deki Gelişme Süreci
2.4.2.1 -	Türkiye'de Yat Turizminin Oluşumu
2.4.2.2 -	Türkiye'de Yat Turizm Potansiyeli
2.4.2.2.1 -	Sunu
2.4.2.2.1.1 -	Doğal Potansiyel
2.4.2.2.1.2 -	Sosyal Potansiyel
2.4.2.2.1.2.1 -	Yat Fuarları ve Sergileri
2.4.2.2.1.2.2 -	Yat Festivalleri
2.4.2.2.1.2.3 -	Yat Yarışları
2.4.2.2.1.3 -	Yatırımlar
2.4.2.2.1.4 -	Yat Güzergâhları

- 2.4.2.2.2 - İstem
- 2.4.2.2.2.1 - Ekonomik Faktörler
- 2.4.2.2.2.2 - Sosyal Faktörler
- 2.4.2.2.2.3 - Politik Faktörler
- 2.4.2.2.2.4 - Kültürel Faktörler
- 2.4.2.2.2.5 - Çevresel Faktörler
- 2.5 - Yat Turizminin Etkileri
- 2.5.1 - Yat Turizminin Ekonomik Etkileri
- 2.5.2 - Yat Turizminin Çevresel Etkileri
- 2.5.2.1 - Yat Turizminin Doğal Çevre ile Etkileşimi
- 2.5.2.2 - Yat Turizminin Yapay Çevre ile Etkileşimi
- 2.5.2.3 - Yat Turizminin Sosyal Çevre ile Etkileşimi

III. BÖLÜM - YAT LIMANLARI VE MARINALAR

- 3.1 - Tanım
- 3.2 - Türleri
- 3.2.1 - Kapaklı Marinalar
- 3.2.2 - Gel-Git Havzası (Tidal Basin)
- 3.2.3 - Kuru Sistem (Haul-Out)
- 3.3 - Yat Limanı ve Marinaların Gelişme Süreci
- 3.3.1 - Dünya'daki Gelişme Süreci
- 3.3.2 - Türkiye'deki Gelişme Süreci
- 3.4 - Marina Programlaması
- 3.4.1 - Yer Seçim Kriterleri
- 3.4.2 - Marina Yapım Aşamaları
- 3.4.2.1 - Ön Fizibilite ve Planlama Çalışmaları
- 3.4.2.2 - Çevre ve Su Kalitesinin Değerlendirilmesi
- 3.4.2.3 - Arazi Analizi ve Su Seviye Kontrolü
- 3.4.2.4 - Dalga Modellemesi ve Analizi
- 3.4.2.5 - Akıntı Karakteristiği ve Su Dolaşımı
- 3.4.2.6 - Dalgakıranlar
- 3.4.2.7 - Genel Marina Modellemesi ve Su Yapılarının Konumu
- 3.4.2.8 - Tasarım ve Konstrüksiyon
- 3.4.2.9 - Marina ve Servis Dubalarının Bakımı
- 3.4.2.10 - Marina Gelişimi
- 3.4.3 - Kullanım Açısından
- 3.4.3.1 - Karadaki Kullanımlar
- 3.4.3.2 - Kıyıdaki Kullanımlar

- 3.4.3.3 - Denizdeki Kullanımlar
- 3.4.4 - Kullanım Açısından
- 3.5 - Marina Yönetimi
- 3.5.1 - İşletmecilik
- 3.5.2 - Organizasyon
- 3.5.3 - Maliyet
- 3.6 - Yat Limanları ve Marinaların Etkileri
- 3.6.1 - Marinaların Ekonomik Etkileri
- 3.6.2 - Marinaların Çevresel Etkileri
- 3.6.2.1 - Marinaların Doğal Çevre ile Etkileşimi
- 3.6.2.2 - Marinaların Yapay Çevre ile Etkileşimi
- 3.6.2.3 - Marinaların Sosyal Çevre ile Etkileşimi

IV.BÖLÜM - KARADENİZ BÖLGESİNDE YAT TURİZMİ

- 4.1 - Coğrafi Verileri
- 4.1.1 - Yüzey Şekilleri
- 4.1.2 - Su Kaynakları
- 4.1.2.1 - Karadeniz Sularının Özellikleri
- 4.1.2.1.1 - Sıcaklık
- 4.1.2.1.2 - Tuzluluk
- 4.1.2.1.3 - Oksijen ve Hidrojen Sülfür
- 4.1.2.1.4 - Akıntılar
- 4.1.2.2 - Yeraltı ve Yerüstü Su Kaynakları
- 4.1.3 - İklim
- 4.1.4 - Jeolojik Yapı
- 4.2 - Karadeniz Bölgesinin Tarihsel Yapısı
- 4.2.1 - Tarihsel Gelişimi
- 4.2.2 - Tarihi Yerleşmeler
- 4.3 - Nüfus ve Yerleşme Dokusu
- 4.4 - Ekonomik ve Sosyal Yapı
- 4.4.1 - Tarım
- 4.4.2 - Hayvancılık
- 4.4.3 - Sanayi
- 4.5 - Ulaşım
- 4.6 - Turizm
- 4.6.1 - Bölgedeki Turizm Değerleri ve Dağılımı
- 4.6.1.1 - Doğal Güzellikler
- 4.6.1.1.1 - Plajlar

- 4.6.1.1.2 - Mağaralar
- 4.6.1.1.3 - Çavlanlar
- 4.6.1.1.4 - Milli Parklar
- 4.6.1.1.5 - Fauna-Flora Yapısı ve Av Potansiyeli
- 4.6.1.1.6 - Dağ ve Yayla Turizmi
- 4.6.1.2 - Kültürel ve Sosyal Değerler
- 4.6.1.2.1 - Festivaller
- 4.6.1.2.2 - Folklor
- 4.6.1.2.3 - Mimari Kimlik
- 4.6.2 - Türkiye'nin Turizm Politikası ve Karadeniz Bölgesi
- 4.6.3 - Mevcut Durum ve Projeksiyonlar
- 4.6.3.1 - Temel Kabuller
- 4.6.3.1.1 - Turizm Master Planı
- 4.6.3.1.2 - Turizmde Çeşitlilik
- 4.6.3.1.3 - Yumuşak, Soft, Selektif Turizm
- 4.6.3.2 - Planlama İlkeleri
- 4.6.3.3 - Tanıtım
- 4.6.4 - Yat Turizminin Uygulanabilirliği
- 4.6.5 - Kaynaklar

SONUÇ VE ÖNERİLER
ÖZGEÇMİŞ

ÖZET

Günümüzde Çevre Bilinci'nin artmasıyla, mevcut turizm türlerinde, nitelik ve nicelik açısından farklılaşmalar görülmektedir. Bunun sonucunda dünya turizm eğilimleri içerisinde alternatif turizm türleri etkin olmaya başlamıştır. Bu alternatif turizm türlerinden Yat Turizmi'nin, turizm geneli içerisindeki konumu ile Türkiye'deki gelişme ve uygulama süreçleri irdelenerek, Karadeniz Bölgesi'ne adaptasyonunu araştırmayı hedefleyen bu çalışma, dört bölümden oluşmaktadır.

Birinci bölümde, Turizm'in genel bir tanımı verilerek, Dünya'da ve Türkiye'deki tarihsel evrimi incelenmiş, ekonomik ve çevresel etkileri saptanmaya çalışılmıştır.

İkinci bölümde ise, Yat Turizmi'nin tanımı, uygulama biçimleri ve tarihçesi verilerek genel bir tanıtımı yapılmıştır. Dünya'daki gelişme süreci ile günümüz yat turizm merkezlerinin nitelikleri araştırılmıştır. Yat turizminin tarihsel evrimine bağlı olarak, Türkiye'de bu turizm türünün tanınma ve gelişme süreçleri incelenerek, yat turizminin mevcut durumu, ekonomik ve çevresel etkiler doğrultusunda saptanmaya çalışılmıştır.

Üçüncü bölümde, yat turizminin alt yapı elemanları olan, Marina, Yat Limanı, Yat Çekme Yeri ve Yat Yamaç Yerleri'nin tanım ve çeşitleri ortaya konarak, Türkiye'deki uygulamaların verimliliği incelenmiştir. Uygulama açısından marina programlaması ve yapım aşamaları detaylıca araştırılmıştır. Bunun dışında marinalar, yönetim, işletmecilik ve organizasyon kavramları tarafından belirlenen değişkenleri ile ele alınmıştır.

Dördüncü bölümde ise, Türkiye'de uygulanan turizm politikası doğrultusunda Karadeniz Bölgesinin potansiyelleri ortaya konarak, uygulanabilecek alternatif turizm türleri içerisinde yat turizm payının ve uygulanabilirliğinin araştırılmasına çalışılmıştır. Bu amaçla ilk alt bölümde Karadeniz Bölgesine ait veriler ortaya konarak, mevcut durum ve potansiyeller belirlenmeye çalışılmıştır. İkinci alt bölümde, Türkiye'deki turizm potansiyelleri içerisindeki alternatif turizm anlayışları 'Yumuşak Turizm' kavramı çerçevesinde saptanmıştır. Üçüncü alt bölümde ise Karadeniz Bölgesi'nde turizm planlama ilkeleri saptanmaya çalışılarak, Yat Turizmi'nin uygulanabilirliği irdelenmiştir.

SUMMARY

From day to day with increasing environmental sensitivity, there were appeared different point of quantity and quality views for present tourism varieties. As a result of this, among world tourism tendencies the alternative tourism varieties are becoming effective. One of this alternatives, yacht tourism its location in general tourism, development and the apply processes in Turkey are examined and this project which includes four sections has goals in searching the adaptation in the Black Sea .

In chapter one by a definition of general tourism and its historical evolution in the world and in Turkey are examined, economical and environmental effects are determined.

In chapter two, by an definition of yacht tourism applying methods and history a general presentation is performed. The developed process in the world and today's quality of yacht tourism centers are researched. Depend on yacht tourism historical evolution, by examined its reorganization and development process, the present situation of the yacht tourism was determined by economical and environmental, effects directions.

In chapter three substructures of yacht tourism, marinas, yacht slip and yacht docks places recognized and varieties are exposed. The productivity of the practices in Turkey are examined. Marina programming and its construction steps are practiced by detailed examination. In addition, marinas are examined by management administration and organization concepts by means of fixed changefulness.

In chapter four, in connection of tourism policy in Turkey, the potential in Black Sea are examined and among alternative tourism variations, the yacht tourism share and applying possibilities are researched. For this purpose, at first subpart the datums of Black Sea area are exposed and present situation, potentials are determined. At second subpart, among tourism potentials in Turkey the alternative tourism knowledge are fixed under "soft tourism" concept. At third subpart the planning of tourism principles in Black Sea area are determined and possible application of yacht tourism considered.

KAPSAM VE YÖNTEM

Bu çalışma, gelişmekte olan ülkeler için bir kalkınma aracı olarak görülen turizm olgusunun,

- Soft turizm-yat turizmi kapsamında tanıtımını,
- Türkiye ile yabancı ülkelerdeki yat turizm anlayışlarını karşılaştırarak farklılıkların saptanmasını,
- Yat turizmi alt yapı elemanlarının mimari açıdan tanıtılmasını,
- Karadeniz Bölgesinin gelişme sürecinde yat turizminin etki payının araştırılmasını,
- Karadeniz Bölgesinde yat turizminin geliştirilmesi amacıyla mevcut balıkçı barınaklarının yat

limanlarına dönüştürülebilirliğinin saptanmasını amaçlamaktadır.

Çalışmanın kapsamını saptamak temel kavramların çalışma içerisindeki sınırlarını belirlemekle mümkün görünmektedir. Bu kavramlar, turizm, yat turizmi, yat turizminin getirdiği alt yapı elemanları olarak Yat limanları ve Marinalardır.

Turizm olgusunun çevresel etkileri, son yıllarda gündeme gelen ekoloji bilimiyle bağlantılı olarak farklı yönleriyle ele alınmıştır. Bu yaklaşım son günlerde kendini soft ve selektif turizm olarak gündeme getirmiştir. Bu anlayış içerisinde en uyumlu turizm türlerinden olan Yat turizminin, bölgesel kalkınmadaki etkisinin çevre etkileşim değerleriyle bağlantısı, Karadeniz Bölgesi için model geliştirmede esas oluşturmıştır.

Yat turizminin gerektirdiği Yat Limanı ve Marinalar, tasarım aşamasından inşaatına kadar geçen süreçleri içerisinde sistematik ve bütüncül yaklaşımlarla ele alınmıştır.

Son bölümde Karadeniz Bölgesinin genel özellikleri saptanarak, bölge için düşünülen turizm planlamasında, yat turizminin uygulanabilirliği, diğer deneyimlerden elde edilen çıkarımlar doğrultusunda model oluşturmaya çalışılmıştır.

Bu çalışmada araştırma teknikleri olarak,

- Belirleme yapılarak, Türkiye ve Dünya'daki Yat limanı ve Marina türlerinin tesbitine çalışılmıştır.
- Değişik disiplin ve bilim dallarından kişilerle görüşmeler yapılarak farklı yaklaşım ve görüşler ortaya konmuştur.
- Alan tesbitlerinden elde edilmiş istatistiksel veriler uzmanlarla görüşülerek değerlendirilmiştir.
- Kişisel gözlemler doğrultusunda kaynak taramasına gidilmiştir,
- Çalışma, literatür araştırması ile genişletilmiştir.

GİRİŞ

Her yıl milyonlarca kişi farklı ülkelere ya da kendi ülkelerinde geçici bir süre için dinlenmek, yeni yerler görmek amacıyla geziler yaparak çok geniş çevresel, sosyal ve ekonomik etkileri olan turizm olayını oluşturmaktadır.

Milyonlarca insanın katıldığı turizm olgusu günümüzde kitlesel bir özellik kazanmıştır. Uzun yıllar sadece ekonomik açıdan kâr getiren bir sektör olarak görülen turizm, bu kitleselliği nedeniyle, özellikle kıyı yerleşmelerinde doğal, yapay ve sosyal çevre üzerinde kalıcı etkiler bırakmıştır. Son yıllarda toplumların çevre değerlerine daha duyarlı hâle gelmesiyle turizmde de farklı yaklaşımlar ortaya çıkmıştır. Özellikle kalıcı olmayan, çevreye ve yöre insanının değerlerine saygılı turizm türleri daha geçerli duruma gelmiştir.

Bu turizm türleri içinde, hızlı gelişen ve etki alanı çok geniş olan yat turizmi, özellikle ülkemizin de içinde bulunduğu Akdeniz ülkeleri açısından önemli bir turizm sektörü durumuna gelmiştir.

Mısırlılardan başlayarak zevk amacıyla yapılan deniz yolculukları, II. Dünya savaşı sonrasında yat turizmi olarak kendini göstermiştir. Türkiye'de ise bu turizm ancak 1960'lardan sonra önemli adımlar atabilmiştir. Bodrum Yat Limanı 1976, Marmaris Yat Limanı ise 1977 yılında T.C.Turizm Bankası tarafından işletmeye açılmıştır. 1992 yılı rakamlarına göre İşletme ve Yatırım Belgeli 18 işletme bulunmakta ve toplam yat kapasitesi 5235 dolaylarındadır. Bunun 4297'si denizde 938'i de karada park yeridir.

Bu rakamlar Akdeniz'deki toplam potansiyelin ancak % 3-4' ünü oluşturmaktadır. Yine 1992 yılı rakamlarına göre Akdeniz'de yaklaşık 700 000 yatın bulunduğu ve bunların yaklaşık 12 000'inin kıyılarımızı ziyaret ettiği düşünülürse genel içerisindeki durumumuz daha iyi anlaşılmaktadır.

Turizm gelirlerinin % 4' ünün yat turizminden elde edildiği göz önünde tutulursa, Fethiye-Antalya arasına sıkışıp kalan yat turizmini, marina zincirini arttırarak Çanakkale-İzmir ve Antalya-İskenderun sahil şeridinde yaymak gerekmektedir. Marina zincirinin oluşması için gerekli altyapı maliyetlerinin yüksek oluşu, bu sektörün gelişmesini engellemişse de, T.C.Bakanlığı tarafından uzun süren bir çalışma sonucunda, Marmaris-Fethiye arasında bir zincir oluşturulabilmiştir.

1960 sonrası gelişen Yat turizmi, beraberinde yatların ihtiyaçlarını karşılayacak, zor durumda sığınma sağlayabilecek kıyı tesislerinin ihtiyacını doğurmuştur. Kıyı tesisleri yat güzergâhları boyunca bir zincir meydana getirirler. Bu zincirin en önemli halkaları da marinalardır. Marinalar yat ve yatçılara gerekli tüm hizmetleri sundukları için belirli aralıklarda yapılmaları gerekmektedir. Zincirin diğer halkalarını oluşturan kıyı tesisleri, Balıkçı Barınakları, Yat Çekek Yerleri ve Yat Limanlarıdır.

Marinaların verimli olabilmesi için önemli olan genel yat güzergâhı üzerindeki konumudur. Bunun gerçekleşmesi ülke bölge ölçeğindeki planlama kararlarına bağlıdır.

Turizm Bakanlığının Karadeniz Bölgesi için tasarladığı bölgesel ölçekli turizm planının temeli, Yumuşak Turizm (Soft Tourism) anlayışına dayanmaktadır. Bölgenin sahip olduğu fauna ve flora yapısı, ioplumsal ve kültürel özellikleri, bozulmamış doğal güzellikleri nedeniyle, dünya'da etken olmaya başlayan doğa ve çevreye uyumlu turizm eğilimleri karşısında, Karadeniz Bölgesinde bu tür alternatif turizm türlerinin uygulanması gündeme gelmiştir.

Bu çalışmanın amacı, Turizm açısından büyük potansiyel taşıyan Türkiye’de kitle turizmi dışında gelişme gösteren alternatif turizm türlerinden, Yat Turizminin ve alt yapı elemanlarının tanıtılmasını; Karadeniz Bölgesi’nde bu turizm türlerinin uygulanabilirliğinin araştırılması amaçlamaktadır.



1.BÖLÜM - TURİZM

1 - TURİZM

1.1 - TANIM

Günümüzde her yıl milyonlarca insan olağan yaşamlarını sürdürdükleri yerlerden geçici süreler için ayrılarak başka yerlere gitmekte ve buralarda dinlenme, eğlenme, gezip görme ve öğrenme gibi sosyal, psikolojik ve kültürel amaçlarla seyahat etmekte ve konaklamaktadır. Ekonomik ve sosyal anlamda geniş etkiler doğuran ve turizm olarak isimlendirilen bu olay, günümüzde uygarlığın belirleyici bir özelliğini oluşturmaktadır (Barutçugil, İ.S., 1986).

Etimolojik olarak turizm sözcüğü, Latince'de "bir yerden bir noktadan hareketle, yola çıkıp tekrar aynı noktaya veya yere dönmeyi" ifade eden "tornus" dan gelmektedir (Korça, P.,1991). Rönesans döneminde, bilim ve sanat merkezlerine gelenler veya buralara yönelik seyahata çıkacaklar için yöre hakkında bilgi sahibi olma ihtiyacı kendiliğinden çıkmıştır. Bunun için rehberin 1672 yılında Fransa'da Saint Morice Piskoposu tarafından düzenlenmesi ilginçtir. "Tur" sözcüğü de bu yapıyla ortaya çıkmıştır (Eralp, Z.,1983). Fransa içinde seyahat anlamına gelen "Tur" sözcüğü, İngiltere'de anlam değiştirmiştir. İngiltere'den Avrupa'ya giden soyluları, İngiltere içinde seyahat edenlerden ayırmak için turist kelimesi ortaya çıkmıştır (Eralp, Z.,a.g.e.). İlk kez 1800'de Pegge tarafından "tour - ist" şeklinde kullanılmış, 1811'de ise, Sporting Magazine'de "tourism" olarak geçtiğini kaydetmiştir (Çubuk, M.,1984).

Turizm önceleri dar sözcük anlamıyla ele alınmış, fakat zamanla ekonomik, sosyal ve kültürel öğelerin etkisi altında farklı tanımlamalara gidilmiştir. Bir çok tanım yapılmış, konuya farklı açılardan yaklaşmıştır. Bu farklı yaklaşım şekilleri sonucunda birbirlerini tanımlayan bir çok tanım ortaya çıkmıştır.

Turistin, turizm olayına katılımı nedeni ve amaçlarına göre turizm olgusu çeşitlilik göstermektedir. Bu amaç ve öğelerden birine ağırlık verilmesi tanımlamalarda farklılıklara yol açmaktadır.

İlk bilimsel turizm tanımlamasının Giornale Degli Economisti'de yayınlanan bir makale olduğu bilinmektedir. E.Güyer-Freuler'in 1905'te yaptığı tanıma göre "Modern anlamdaki Turizm; ticaret, endüstri ve küçük sanatların gelişmesi ve ulaştırmanın mükemmelleşmesi üzerine özellikle halkların ve toplumsal sınıfların daha çok kaynaşmasının sonucu olarak artan, dinlenme, hava değişikliği ve çevre güzelliğine uyanan eğilim, tabiattan zevk almaya dayanan bir olay" gibi yorumlanarak ele alınmıştır (Çubuk, M.,a.g.e.).

Turizm üzerine yapılan çalışmalar sonucunda turist niteliğindeki kişinin davranışında bulunması gereken nitelikler "geçici süreli kalış" ve "para taşıyıcısı" deyimleri belirtilmiştir. Prof.Dr. Walter Hunziker ile Prof.Dr. Kurt Krapf turizm olgusunu 1954'de şöyle tanımlamışlardır:

"Sürekli kalışa dönüşmemek ve gelir sağlayıcı hiçbir uğraşta bulunmamak koşuluyla yabancıların geçici süre kalışlarından doğan olay-ilişkilerin tümü Turizm'dir" (Toskay, T.,1983).

Bu tanımda kapsama alınmamış yolculuk konusunu da gözönüne alan bir tanıma göre, turizm, "Sürekli kalışa dönüşmemek ve gelir sağlayıcı herhangi bir uğraşta bulunmamak koşulu ile bireyin

yolculuk ve/veya konaklamasından doğan olay ve ilişkilerin tümüdür” (Korça, P.,1991).

Prof.Dr. Tunca Toskay ise yaptığı tanıtımında; “Turizm insanların devamlı ikamet ettikleri, çalıştıkları ve her zamanki olağan ihtiyaçlarını karşıladıkları yerlerin dışına seyahatlerini ve buralardaki, genellikle turizm işletmelerinin ürettiği mal ve hizmetleri talep ederek, geçici konaklamalarından doğan olaylar ve ilişkilerin bütünüdür.” demiştir (Toskay, T.,a.g.e.).

Turizm olayı karmaşık ilişkiler ve olaylar bütünüdür. Bu nedenle incelemek istendiğinde kaçınılmaz olarak ekonomi, sosyoloji, ekoloji, işletme, politika gibi birçok bilim dalının faaliyet alanına girmektedir ve bu çok çeşitli bilim dallarının yöntem ve bulgularından yararlanma zorunluluğu doğmaktadır.

1.2 - TURİZM TÜRLERİ

Değişik araştırmacılar turizm türlerinin kolay algılanabilmesi ve çeşitliliği hakkında fikir vermek amacıyla gruplandırma denemelerinde bulunmuşlardır. Hunziker ve Krapf 1942’de yayımlanan eserlerinde, Günter Blahberger ise 1970’de değişik ayırmalar yapmışlardır. Günter Blahberger gruplamayı üç sınıfta yapmaktadır :

- 1- Tatil Turizmi : Dinlenme turizmi - kür turizmi - banyo turizmi - kırsal alan turizmi ve spor turizmi bu gruptadır.
- 2- Kültür Turizmi : Kültür toplantıları - anıtların ziyareti - kültürel eğitim ve öğretim merkezlerinin ziyareti - dini nedenlerle ziyaretler
- 3- İlişki kuran Turizm : Kişisel ve kolektif turizm - iç ve dış turizm - politik amaçlı turizm - iş turizmi (Çubuk, M.,a.g.e.).

En çok benimsenen 1982’de Prof.Dr. Bernecker’in yaptığı olup, bunu Prof.Dr. Claude Kaspar’da desteklemektedir. Bernecker’e göre :

- 1- Dinlenme Turizmi : Hafta sonu yapılan kısa süreli seyahat
- 2- Kültür Turizmi : Tarihi yerleri gezmek amacıyla yapılan seyahatler, dini amaçlı seyahatler
- 3- Sosyal Turizm : Akraba ziyareti, balayı seyahatleri, dernek ve klüp gezileri
- 4- Spor Turizmi : Uluslararası yarışlar - olimpiyatlara katılma
- 5- Politik Turizm : Diplomat ve politikacıların seyahatleri, taç giyme törenleri
- 6- İktisadi Turizm

olarak gruplandırılabilir (Toskay, T.,a.g.e.).

Turizm türlerini bu gruplamaların dışında çeşitli kriterlere göre de sınıflandırabiliriz :

- 1- Turizme Katılanların Yaşına Göre;
 - Genç Turizmi : 15-24 yaşlarındaki gençlerin yaptığı turizm
 - Yaşlılar Turizmi : Genelde 60 yaşın üzerindeki insanların yaptığı turizm

- 2- Turizme Katılanların Sayısına Göre;

- Ferdî Turizm

-Kollektif Turizm

1. Grup Turizmi

2. Grup Turizmi

- Kitle Turizmi

- Aile Turizmi

3- Turistin Geldiği Yere Göre;

- İ Turizm : Bir lke vatandaşlarının kendi ülkeleri içinde turizm olayına katılmalarıdır.

- Dış Turizm : Bir lke vatandaşlarının yabancı ülkelere seyahatlerini ifade eder.

4- Kullanılan Ulaştırma Aracına Göre;

- Demiryolu Turizmi

- Denizyolu Turizmi

- Havayolu Turizmi

- Karayolu Turizmi

5- Seyahat İçin Seçilen Zamana Göre;

- Yaz Turizmi

- Kış Turizmi

- Sezon Dışı Turizm

6- Konaklama Süresine Göre;

- Kısa Süreli Turizm

Transit Turizm : Hedeflenen yere doğru giderken geçici olarak uğrama nedeniyle

Yakın Dinlenme Turizmi : Yerleşme yerlerine konaklama ünitelerinin yakınlığı nedeniyle

- Uzun Süreli Turizm (dışarıda en az 4 geceleme)

Tatil Turizmi

Kr Turizmi : (kaplıcalara gidiş nedeniyle)

7- Konaklama Tesislerinin eşidine Göre;

- Otel Turizmi

- Otel benzeri tesislerde (Motel, Bungalow gibi) Turizm

- İkinci ev (yazlık) Turizmi

- Kamping ve Karavan Turizmi

8- Finansman eşidine Göre;

- Sosyal Turizm
- Özel Finanse edilmiş Turizm
- Önceden veya sonradan Finanse edilen Turizm

9- Sosyolojik İçeriğine Göre;

- Lüks Turizm
- Geleneksel Turizm
- Gençlik Turizmi
- Sosyal Turizm

10- Ödemeler Bilançosu Üzerindeki Etkilerine Göre;

- Dış Aktif Turizm : Bir ülkeye gelen yabancı ülke vatandaşlarının bıraktığı dövizlerin ödemeler bilançosu üzerine olumlu etkisi
- Dış Pasif Turizm : Ülke vatandaşlarının dış ülkelere yaptıkları seyahatlerde bıraktığı dövizlerin ödemeler bilançosu üzerine olumsuz etkisi (Toskay, T.,a.g.e.).

1.3 - TURİZM ENDÜSTRİSİNİN GELİŞME SÜRECİ

İlk çağlarda ticaretin gelişmesinden bu yana tacirler oturdukları yerlerden geçici olarak ayrılmışlardır. İnsanların yer değiştirmesi (seyahatleri) toplumsal örgütlenme ile sıkı sıkıya ilişkilidir. Sorun, seyahatte ve gidilen yerde can-mal güvenliğinin korunmasıdır. Her iki tarafta da toplumsal örgütlenme sağlanınca, turizm olgusu ortaya çıkmıştır.

Eski Yunan ve Roma dönemi, kimi gereksinimlerin ortak ve genel nitelik kazanmalarından kaynaklanan toplumsal örgütlenimin iyi bir düzeye ulaşması ile içerik açısından çağımızdakilere benzer turizm alanlarına sahne olmuştur.

Roma devletinin geniş coğrafik alana yayılması, Akdeniz'in bir iç denizmiş gibi imparatorluk içinde kalışı da turizme farklı bir içerik kazandırmıştır. Egemenlik altındaki bölgeleri Roma'ya bağlayan ulaştırma sistemi, askeri amaçlar yanında toplulukların turizm amaçlı seyahatlerine neden olmuştur. Karayolları boyunca belirli aralıklarla ilk konaklama tesisleri (hanlar, barınaklar) kurulmuştur. Yolculukların yılın belli bir kesiminde (iklim koşulları açısından) yapılabilmesi ve buna herkesin uyabilmesi "turizm mevsimi" kavramının oluşmasına neden olmuştur (Eralp, Z.,a.g.e.).

Ortaçağda, Roma devrinden sonra dinsel hareketler önem kazanmış ve toplumlara derinden etkilemiştir. Bir başka gelişme de, kıtalararası ticarettir. İpekyolu üzerinde yapılan ticaret ve bundan kaynaklanan ilişkiler, toplulukları sosyo-ekonomik açıdan da etkilemiştir.

Rönesans döneminde bilim ve sanat alanındaki değişim hareketleri sanatçı ve düşünürlerin çeşitli merkezlerde toplanmalarına ve yaptıklarını buralarda sergilemelerine neden olmuştur. Bu merkezlere gelenler için oluşturulan rehberler tanıtım ve enformasyonun doğuşu olarak algılanmaktadır (Eralp, Z.,a.g.e.).

Rönesans sanatında doğa, ilgi çekici özellikleriyle işlenmiştir. Bunun sonucunda termal ve hidro-

mineral kaynakları yanında deniz mekanı da ilgi çeken yerler arasına girmiştir. İngiltere’de yoğun merkezlerde oturanların 18.yy’da kıyı ve kumsallara akını da bu döneme rastlar.

18.yy sonlarındaki yoğun ilgi, bu çeşit doğal varlıklara sahip yerlerde plaj ve kaplıca şehirlerinin kurulmasına neden olmuştur. İngiltere’de “Scarborough” kasabası termalleri ve kumsallarıyla, Fransa’da Nice ve Cote D’Azur, Kraliçe Victoria’nın İngilizleri yönlendirmesi sonucu otellerle dolarken, diğer yandan eğlence yerleri ve gezinti mekanlarıyla birer turizm merkezine dönüşmüşlerdir (Eralp, Z.,a.g.e.).

18.yy sonlarına kadar tatil seyahatleri üst tabakaya ait bir ayrıcalık iken, 18.yy sonlarında oluşan “endüstri devrimi”, sosyal ve ekonomik alanlarda büyük değişikliklere yol açmıştır. Milli gelirin hızla yükselmesi nüfus artışını desteklemiş, yeni zengin gruplar ortaya çıkarak, sanayi şehirleri oluşmuştur. Demiryolu ulaşımında çok hızlı gelişmeler görülmüştür. Özellikle İngiltere’de 1845’de 2.500 mil, I.Dünya Savaşı öncesi 22.000 mile yükselmiştir. Deniz ulaşımında yelkenli gemilerin yerlerini buharlıların almaya başlamasıyla, Amerika’ya göç artmış, Süveyş kanalının 1869’da açılmasıyla deniz ulaşımın önemi giderek çoğalmıştır.

Ulaşımında yaşanan gelişmeler sonucu konaklama tesisleri artmıştır. Tesislerin büyümesi, artan personelin idaresini güçleştirmiş, kapasitelerin artması profesyonel yöneticilere olan ihtiyacı doğurmuştur. Yavaş yavaş otel zincirleri ortaya çıkmaya başlamıştır. Bu gelişmeler sonucu orta sınıfta turizme katılmaya başlamıştır (Toskay, T.,a.g.e.).

19.yy’da seyahate katılanların sayısının artması ile pazarlamaya yönelik çalışmalar da başlamıştır. 1841’de Londra’da ilk seyahat acentası kurulmuş ve bu kuruluş, 1867’de Paris’e yolcu taşıyarak pazarlamanın uluslararası boyut kazanmasını sağlamıştır (Topanoğlu, M.E.,1986).

20. yy’da özellikle I.Dünya Savaşı’nda kullanılan motorlu araçlar savaş sonrası daha da yaygınlaşmıştır. Karayolu taşımacılığı önem kazanmıştır. II. Dünya Savaşı’nda etkili olan hava kuvvetleri, savaş sonrasında sivil havacılığın gelişmesine neden olmuştur.

Havacılığın daha çok enformasyon alanında kullanılması uzak bölgeler arasında iletişimi artırarak, insanlarda diğer ülkeleri görme arzusu uyandırmıştır.

Ulaşım teknolojisinde görülen bu ilerlemeler çağdaş turizmin gereklerinden olan, yolcu güvenliğinin sağlanmasını gündeme getirmiştir. Bu amaçla demiryolu taşımacılığı devlet eliyle (kamu yatırımı olarak) yürütülmüştür. Sonraları taşımacılıkta standardizasyon gereği duyulmuştur.

Teknolojide oluşan bu yeniliklerin turizm üzerindeki etkisi şöyle olmuştur :

- 1- Yeni taşıtların kısa sürede uzak yerlere ulaşabilmesi sonucu, turizm kırsal alana da sıçramıştır.
- 2- Taşıtların çok sayıda insanı taşıyabilmesi, varış yerlerinde konaklama tesislerinin yapımına neden olmuştur.
- 3- Taşıtların hızlanmasıyla yolda geçen süre azalmış, konaklama yerinde kalış süresi de artmıştır.

Böylece bundan konaklama işletmeleri ve yerel ekonomi yararlanmıştı.

- 4- Turizm ülke ekonomisi için kaynak yaratan bir sektör haline gelmiştir.
- 5- Toplu taşıma ücretleri de ucuzlayarak düşük gelirliilerin de yolculuklara katılmasına neden olmuştur.
- 6- Çok sayıda insanın bu davranış eğilimleri, uluslararası alanda, kültürel, ekonomik ve siyasal ilişkilerde turizmin önem kazanmasını sağlamıştır.
- 7- Taşıtlar aynı zamanın gezi ve konaklamaya da olanak veren araç ve gereçlerle donatılmaya

başlanmıştır. Böylece ulaşım sistemine dayalı bir turizm çeşidi ortaya çıkmıştır (Topanoğlu, M.E.,1986).

20. yy'da turizmin çok büyük boyutlara ulaşmasında bir çok etmen etkili olmuştur. Sanayi devriminden sonra ekonomi ve teknolojiye görülen hızlı gelişmeler, çalışma süresinin kısalmasını sağlamıştır. Bu 1850'lerden itibaren görülse de asıl 1920'lerden itibaren etkili olmuştur (Çubuk, M.,a.g.e.). 1900'lerde haftada 62 saat olan çalışma süresi günümüzde 40, bazı ülkelerde ise 35 saate inmiştir. Jean Fourastie'ye göre, çalışma süreleri 2000 yılından sonra da kısalmaya devam edecektir. Bu ise, insanın gelecekte daha çok boş zamanı olacağını göstermektedir (Korça, P.,a.g.e.) (Şekil 1.1).

Bu etki, boş zamanları değerlendirmenin bir yönü olan turizmin (Korça, P.,a.g.e.) gelişmesinde olumlu etki yapmıştır.

Ücretli tatil hakkının yaygınlaşması çalışan kesimden büyük kitlelerin turizme katılmasını sağlamıştır. Sanayileşmenin ardından sağlık sorunlarının ortaya çıkması ve bunların protesto edilerek sendikaların kurulmasıyla, ücretli tatil hakkı benimsenmiştir. Avrupa'da Siemens firması ilk kez 1873'te işçilerine 14 gün yıllık izin vermeye başlamışsa da, 1914 bitiminde işçilerin % 90'ı yıllık tatil hakkına sahip değildi (Şendöl, T.,1989).

Sosyal güvenliğin yaygınlaşması, emeklilik sigortası yoluyla nüfusun büyük bir kısmının geliri kesilmeden turizm olayına katılmasını sağlamıştır.

Sanayileşmenin getirdiği nüfus hareketi ile oluşan kentleşme de turizmin büyümesinde etkili olmuştur. Kentlerin sosyo-kültürel alanlardaki etkinlikleri başka ülke ve kişiler üzerinde çekici bir etki oluşturur. Ard zamanda kente yönelik akımların çoğalması beraberinde bazı olumsuzlukları da (kişilerin psikolojik dengelerinin bozulmasına etkisi, hava kirliliği, iklimsel değişikliğe etkisi v.b.) getirmiştir.

Kentin insan yaşamına getirdiği sınırlılıklar, stresler sinir sistemini etkiler. Özellikle trafik ve gürültü kişi üzerinde yıpratıcı etki yapar. Kırsal alanların sakinliği, oralara gitme isteğini oluşturur (Eralp, Z.,a.g.e.).

Yoğun yapılaşmanın getirdiği hava kirliliği ile bazı maddelerin su ve toprağa karışması, atmosferin sudan oksijen almasını engelleyerek doğal hayatı yokedicici duruma getirir. Kişiler üzerinde fiziki ve psikolojik olumsuzluklar yaratması da turizmin yaygınlaşmasında başlıca etmenlerdendir.

Sonuç olarak turizm hareketlerinin böyle büyük boyutlara ulaşmasında etkili olan birçok faktör vardır. "İnsanı turizme iten" bu faktörler dört kategoride incelenebilir :

A-Aktif Boş Zaman Gereksinmesi :

- 1- İş hayatındaki tatminsizlik,
- 2- Modern çalışma düzeninin kişiler üzerindeki etkisi;
 - a- Fiziksel etkiler
 - b- Psikolojik ve sosyal etkiler,
- 3- Modern yaşam biçiminin kişiler üzerinde etkisi;
 - a- Eve kapanıklılık
 - b- Doğaya dönüş
- 4- Kaliteli bir insan çevresinin araştırılması;
- 5- Doğaya bağlılık;

B- Sosyal-Kültürel-Toplumsal, Ekonomik ve Teknolojik Düzeydeki Gelişmeler :**1- Sosyal-Kültürel-Toplumsal Düzeyde gelişmeler;**

- a- Nüfus artışı,
- b- Kentleşme,
- c- Eğitim düzeyinin yükselmesi,
- d- Büyük tüketim alışkanlığı olan gençlik kitlesinin oluşu,
- e- Boş zamanların artışı,
 - Çalışma Süresinin azalması,
 - Her yıl daha kısa sürelerde birkaç tatil yapma eğilimi,
 - Emekliliğe ayrılma yaşının gittikçe azalması,
 - İnsan ömrünün uzaması,
- f- Sosyal güvenliğin artması,
- g- Kitle turizmine yönelik organizasyonların gelişmesi,
- h- Siyasal iktidarın etkinliği,

2- Ekonomik Düzeydeki Gelişmeler;

- a- Gayri Safi Milli Hasılatın dengeli dağılımı,
- b- Kişi başına düşen gelirin artışı ve buna bağlı olarak yaşam düzeyinin yükselmesi,
- c- Turizm sektöründe hizmet kalitesinin iyileştirilmesi ve fiyatların düşmesi,

3- Teknolojik Düzeydeki Gelişmeler;

- a- Ulaşım Araçlarının Gelişmesi,
 - Hareket olanaklarının artışı,
 - Daha uzak yerlere ulaşma ,
 - Daha kısa yolculuk süresinin, konaklama süresinin uzamasına etkisi,
 - Çok sayıda kişinin bir seferde taşınması,
 - Toplu taşımının, taşıma ücretine ucuzlatma etkisi,
 - Taşıtların hem yolculuğa hem de konaklamaya olanak vermesi,
 - Kişisel ulaşım araçlarının gelişmesi ve yeni motorlu araçların ortaya çıkması,
- b- Turizm ve rekreasyon altyapı ve ulaşım ağının genişlemesi
- c- Spor ve boş zaman etkinliklerine ilişkin malzeme piyasasının gelişmesi,
- d- Boş zaman etkinliklerine yönelik reklamcılığın ve malzemelerin sergilenmesinin gelişmesi,
- e- Kitle iletişim sistemlerinin gelişimi,

C- İklimsel faktörler,**D- Rekreasyon ve spor etkinliklerindeki yeni gelişmeler (Korça, P.,a.g.e.).**

1.3.1 - DÜNYA'DAKİ GELİŞME SÜRECİ

19.yy'da gelişmeye başlayarak 20. yy'ın ikinci yarısından itibaren çok geniş kitleleri ilgilendiren Turizm olayı, pahalılık ve ortaya çıkan güçlükler nedeniyle kişisel turizm ölçeğinden çıkarak kitlesel olmaya başlamıştır. Bu ise özellikle büyük kitleleri kabul edecek tatil siteleri yaratılmasını ve ülke insanların gün geçtikçe daha modern tutuma kavuşturulması gerçeğini gözler önüne sermektedir (Çubuk, M., a.g.e.).

Çok büyük boyutlara ulaşan turizmin kitlesel özelliği, hem iç, hem de dış turizm hareketlerinde görülmektedir.

İç ve dış turizm hareketlerine katılan kişi sayısının toplamı, dünyada toplam turizm hareketlerinin boyutunu belirtmektedir. Kabaca, 20.yy'ın başlarında dünyada 2000 kişiden sadece bir kişinin iç veya dış turizme katıldığı, 1970 yılında ise her altı kişiden birinin, yani toplam 600 milyon kişinin turizm hareketlerine katıldığı kaydedilmiştir (Korça, P., a.g.e.) (Şekil 1.1).

Dünyada toplam iç turizm hareketlerine katılanlar için kesin bir kayıt olmamakla beraber, her dış turizme katılan kişiye karşı, 3 veya 4 kişinin iç turizme katıldığı tahmin edilmektedir.

Dünya Turizm Örgütü (WTO) 'nun bildirdiğine göre turizm, % 7'lik payı, 195 milyar \$ geliri ile dünyanın ikinci büyük endüstrisidir. Bu da 1988'de Dünya üzerine 390 milyon turist (1987'ye göre 20 milyon fazla) ve turizm sektöründe 65 milyondan 74 milyon işçiye artış demektir (Whealan, T., 1991).

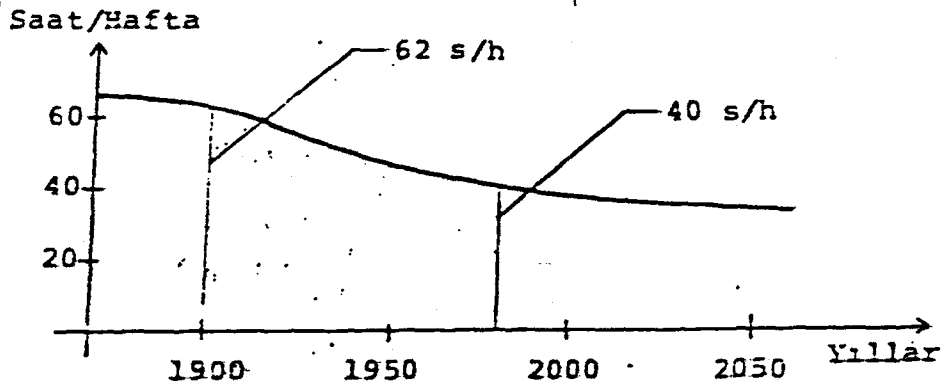
D.T.Ö.'nun 1990 yılında yayınladığı bilgilere göre; 1989 yılında Avrupa'ya 249.2 milyon, Asya'ya 54.9 milyon, Amerika'ya 79.7 milyon, Afrika'ya 15.3 milyon ve Okyanusya'ya 44 milyon turist gelmiştir (Özer, M., 1990).

Genel olarak turist gönderici ülkeler aynı kalmaktadır. Bunların başlıcaları, Almanya, Fransa, İngiltere, ABD'dir. Diyebiliriz ki, Japonya ile birlikte bu 5 ülke dünya turizm trafiğini yönlendirmektedir. Tablo 1.1'e göre Hong Kong, Kore, Tayland, Japonya, Avustralya ve Türkiye hem gelir hem de gelenler açısından sıralamada yukarıya çıkmışlardır.

D.T.Ö.'ne göre turizm önümüzdeki 10 yılda şimdikinden % 40 daha büyüyecek ve turizme katılan kişi sayısı da 403 milyondan 560 milyona çıkacaktır.

Dünya Turizm hareketinin 1950'den 1989'a kadar geçen dönemine ilişkin verilerin toplandığı raporda 1980-1989 yılları arasında turizme katılanlar açısından büyüme % 40 olmuştur (Özer, M., 1990) (Tablo 1.2 ve 1.3).

D.T.Ö. raporlarına göre uluslararası turizm; turizm hareketlerinin ve harcamalarının sürekli artacağı, ülkeler arasındaki rekabetin keskinleşeceği, turizmin ekonomik, sosyo-kültürel ve ekolojik etkileri konusunda daha yüksek bir bilinç ve duyarlılığın egemen olacağı, tatil hedefleri ve seçenekleri konusunda beklentileri daha yükselmiş tüketici tipinin ortaya çıkacağı, yüksek teknoloji güdümünde bir pazarın oluşacağını göstermektedir (Ateş, A., 1993).



Şekil 1.1 - Fourastie'ye Göre Çalışma Süresinin Kısalması

Tablo 1.1 - Dünya'daki Dış Turizm Hareketleri 1950-1980
(Korça, P., 1991)

Yıllar	Dış Turizm Hareketlerine Katılan Turist Sayısı	Ortalama Yıllık Artış (%)
1950	25.281.000	
1960	71.000.000	18
1965	113.880.000	12
1970	168.000.000	10
1975	213.000.000	5
1980	258.000.000	7

Tablo 1.2 - Uluslararası Turist Girişleri, Gelirler ve Dünya Ticareti (1980-1989)
(Özer, M., 1990)

(1980-1989)

Yıllar	Turist Girişleri (bin)	İndex 1980=100	Turizm Gelirleri (milyon \$)	İndex 1980=100	Dünya İhracatı (milyar \$)	İndex 1980=100
1980	284 841	100.00	102 363	100.00	2 031	100.00
1981	288 848	101.41	104 296	101.89	2 001	98.52
1982	286 780	101.68	98 616	96.34	1 878	92.47
1983	284 433	99.86	99 475	97.18	1 839	90.55
1984	312 426	109.68	109 812	107.28	1 877	92.42
1985	326 435	114.60	115 008	112.35	1 900	93.55
1986	333 993	117.26	138 683	135.48	2 109	103.84
1987	360 073	126.41	169 512	165.60	2 452	120.73
1988	392 015	137.63	194 166	189.68	2 793	137.52
1989	403 578	141.69	208 700	203.88	3 096	152.44

1.3.2 - TÜRKİYE' DEKİ GELİŞME SÜRECİ

1.3.2.1 - PLANLI DÖNEM ÖNCESİ

Seyahat edenlerin her zaman ilgisini çeken Türkiye' de turizm hareketleri 19.yy' ın ikinci yarısında başlamıştır denilebilir.

Cumhuriyet Türkiye' si öncesinde hüküm süren Osmanlı İmparatorluğu devrinde, tuzim konusunda herhangi bir çalışmaya rastlanmamaktadır. Ancak 1846 yılında İstanbul Aya İrini kilisesinin askeri müzeye dönüştürülmesi, 1863 yılı ilkbaharında İstanbul' da Sergi-i Umum i-i Osmani adlı ulusal bir fuarın açılması, bu fuara ülke içinden ve dışından ziyaretçilerin gelmesi, aynı yıl İstanbul' da bir seyahat acentesinin kurulması, 1870' lerde Pera Palas Otelı' nin işletmeye açılması ve 1890 yılında "Seyyahine Tercümanlık Edenler Hakkında Tatbik Edilecek 190 Sayılı Nizamname" nin çıkarılması Türkiye' de turizmin ilk önemli olayları olarak kabul edilir (Çoruh, S.,1974).

20.yy başında Paris' ten İstanbul' a "Orient Express" ile birçok devlet adamı, sanatçı, tarihçi ve tüccar gelmiştir.

I. Dünya Savaşı ve Osmanlı İmparatorluğunun parçalanması turizmde olumsuz etki yapmıştır. Başlıca turist gönderen ülkelerle savaşa girilmiş olması ve seyahat güvenliğinin azalmasının yanında, yabancılara karşı güvensizlik duygusunun yaygınlaşması da turizmin gelişmesini etkilemiştir (Barutçugil, İ.S.,1982).

Türk Turizmi, Osmanlı İmparatorluğunun son bulması ve Türkiye Cumhuriyetinin kurulmasıyla yeni bir döneme girmiştir. Bu dönemdeki yeniden yapılanmada turizm konusunda ilk adım, Atatürk' ün hareketiyle 1923 yılında "Türk Seyyahin Cemiyeti (Touring Club Ture)" adı ile kurulan ve 1930 yılında "Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu" adını alan ve yine aynı yıl kamu yararına çalışan kuruluşlar arasına alınan dernektir. Devletin resmi bir turizm örgütünün bulunmadığı uzun yıllar boyunca bu nitelikte bir görevi yerine getiren bu kurum, turizmi geliştirecek yayınların yapılması, tarihi eserlerin korunması ve Türkiye' nin yabancılara tanıtılması gibi amaçlara yönelik hizmetler vermiştir ve günümüzde de bunu sürdürmektedir (Barutçugil, İ.S.,1984).

1930' larda ekonomide önemli değişiklikler olmuş ve devletin etkisi kendisini turizm politikasında da göstermeye başlamıştır. Turizmin Türk Kamu Yönetimi içinde yerini alması ve ilk olarak 1934 yılında İktisat Vekaleti bünyesindeki Türk Ofisi' ne bağlı Turizm Bürosu' nun kurulması ile gerçekleşmiştir. 1936' da İzmir Fuarının açılışı, turizmi Ege bölgesine kaydırmış ve Ege Bölgesi Turizm Planı ile İzmir İli Turistik Yollar Kanunu hazırlanmıştır (Aker, A.A.,1990). 1939 yılında Ticaret Bakanlığına bağlı bir Turizm Müdürlüğü oluşturulmuştur. 1943 yılında Turizm İşleri, Başbakanlığa bağlı olarak kurulan Basın-Yayın Genel Müdürlüğüne devredilmiştir. 1949 yılından itibaren Basın-Yayın ve Turizm Genel Müdürlüğü adını alarak çalışmalarını sürdüren bu örgüt, turizm işlerini yürütmek amacıyla bünyesinde Turizm Dairesini oluşturmuştur.

Ancak, Turizm Dairesi ve paralelinde oluşturulan Turizm Danışma Kurulu, kendilerinden beklenen hizmetleri verememiş, yeterli etkinliği sağlayamamıştır.Turizm Dairesi' nin 1948 yılında toplanan I.Turizm Danışma Kurulunda sunulan rapor ve önerilere dayanarak hazırladığı Turizm Ana Programı' nın

ulusal turizm politikasına bir temel olması amaçlanmış, ama uygulanamamıştır (Uzunoğlu, N., 1987).

Turizm yatırımlarının özendirilmesi konusunda ilk olarak 24.03.1950 tarihli Turizm Müesseselerini Teşvik Kanunu çıkarılmış ve Türkiye Emlak Kredi Bankası tarafından o yıl bir milyon liralık Turizm Kredisi fonu oluşturulmuştur.

1953 yılında 6086 sayılı Turizm Endüstrisini Teşvik Kanunu çıkarılmış ve böylelikle Turizm politikasının ana ilkeleri saptanmaya çalışılmıştır.

1955 yılında Ziraat Bankasının katılmasıyla 10 milyon TL. sermayeli T.C.Turizm Bankası kurulmuştur. Bu bankanın amaçları arasında turizm yatırımlarının finansmanına yardımcı olması yanında, iç ve dış turizmi geliştirmeye yönelik olarak çeşitli turistik konaklama tesislerinin kurulması da yer almaktadır.

1962 yılında 300 milyon TL. sermayeli bir kuruluş haline dönüştürülen bu banka, bir yandan AID (Agency for International Development) tarafından oluşturulan turizm fonlarından Türkiye'ye önemli kaynakların % 4-5 faizli ve 20 yıla kadar vadeli krediler şeklinde aktarılmasını sağlarken, diğer bir yandan turizm işletmeleri içinde önemli yer tutan örnek tesislerin kurulmasını sağlamıştır.

1950 - 1962 yılları arasındaki dönemde Türkiye'de turizm gelişmesi Tablo1.4' de gösterilmiştir.

1963 yılında yalnızca turizm ile ilgilenecek Turizm ve Tanıtma Bakanlığı kurulmuştur. İç ve dış turizmi geliştirmek, ülkedeki turist değerleri saptayıp, değerlendirmek, ülke ekonomisinde turizmin etkisini arttırmak, turizmle ilgili tüm çalışmaları yapmak, yaptırmak, özendirmek, denemek veya yol göstermek ve Türkiye'yi dışarıda tanıtıcı hizmetleri yürütmek gibi görevleri 2 Temmuz 1963'de 265 sayılı kanunla bu bakanlığa verilmiştir.

1.3.2.2 - PLANLI DÖNEM

1963 yılından itibaren Turizm ve Tanıtma Bakanlığının etkisiyle Devlet Planlama Teşkilatı, Beş Yıllık Kalkınma Planlarında turizmi de gözönünde tutmuştur.

Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1963 - 1967) : Turizm'de Türkiye'nin izleyeceği temel politikalar saptanmış, Türkiye'ye yönelik turizm talebini arttırmak amacıyla tarih ve doğa kaynaklarının değerlendirilmesine yönelik yatırımların yapılması, tanıtıma önem verilmesi ve turizm endüstrisinin alt dallarının geliştirilmesi amaçlanmıştır. Buna bağlı olarak talep ve pazar araştırmaları yapılarak, diğer ülkelerle ikili turizm anlaşmaları yapılması kararlaştırılmıştır (Uzunoğlu, N., a.g.e.).

Devlet tarafından Turizm Bankası aracılığıyla büyük kapasiteli oteller ve tatil köyleri yapılarak işletmeye açılmıştır.

İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1968 - 1972) : Bu dönemde turizmin ekonomik, sosyal ve kültürel fonksiyonlarından tam olarak yararlanmak ve turizm gelirlerini, yabancı turist sayısını ve ortalama tüketimlerini arttırmak amaçlanmıştır. İç turizmin geliştirilmesi, turizm yatırımlarının kitle turizmine dönük olması, yatırımların finansal ve yasal kolaylıklarla desteklenmesi, sektörde uygulanacak fiyat politikasının uluslararası rekabet koşullarına göre düzenlenmesi, yatırım politikasında alt yapı tesislerinin ve örnek tesislerin kamu sektöründe ele alınması ve diğer turistik yatırımların özel sektöre bırakılması

Tablo 1.4 - Planlı Dönem Öncesinde (1950-1962) Türkiye'de Turizm
(Uzunoglu, N.,1987)

Yıl	Turizme Uygun Yatak Sayısı (a)	Gelen Turist Sayısı (a)	Turizm Gelirleri (b) (000 \$)	Turizm Giderleri (b) (000 \$)	Gelir-Gider Dengesi
1950	3.300	28.625	—	—	—
1951	—	31.377	4.317	573	3.744
1952	6.219	38.837	2.287	721	1.566
1953	—	70.055	2.350	612	1.738
1954	—	71.331	1.771	612	1.159
1955	9.000	79.369	1.979	625	1.354
1956	—	99.414	2.495	1.266	1.229
1957	—	100.803	1.041	270	771
1958	—	114.744	1.535	23	1.512
1959	12.326	126.610	4.756	1.166	3.600
1960	14.200	94.077	5.460	673	4.787
1961	—	129.104	6.880	3.977	2.903
1962	22.050	172.867	7.316	6.658	1.337

Tablo 1.3 - Turizm Gelir-Gider Dengesi Ve Ortalama Harcamalar
(Turizm İstatistikleri Bülteni 1993)

YILLAR Years	GELEN YABANCI SAYISI		YABANCI BASINA ORTALAMA HARCAMA Average Expenditure Per Foreigner		CIKAN YATANDAS SAYISI		YATANDAS BASINA ORTALAMA HARCAMA Average Expenditure Per Citizens		DENGE Balanca (1 000 \$)
	GELİR Receipts (1.000 \$)	Number Of Foreigners Arriving	(\$)	GİDER Expenditure (1 000 \$)	Number of Citizens Travelling Abroad	(\$)			
1963	7 659	198 841	38.5	20 511	41 833	490.3	-12 852		
1964	8 317	229 347	36.3	21 807	113 083	192.8	-13 489		
1965	13 758	361 758	38.0	24 310	186 520	130.3	-10 552		
1966	12 134	440 534	27.5	26 329	155 293	169.5	-14 195		
1967	13 219	574 055	23.0	26 813	130 140	206.0	-13 594		
1968	24 082	602 996	39.9	33 409	186 449	179.2	- 9 327		
1969	36 573	694 229	52.7	42 231	270 411	156.2	- 5 658		
1970	51 597	724 784	71.2	47 738	515 992	92.5	3 859		
1971	62 857	926 019	67.3	42 192	719 668	58.6	20 655		
1972	103 731	1 034 955	100.2	59 320	904 805	85.6	44 411		
1973	171 477	1 341 527	127.8	93 013	1 004 821	92.6	78 464		
1974	193 684	1 110 298	174.4	151 797	1 186 228	128.0	41 887		
1975	200 861	1 540 904	130.4	154 954	1 397 425	110.7	45 907		
1976	180 456	1 675 846	107.7	207 893	1 412 391	147.2	-27 437		
1977	204 877	1 661 416	123.3	268 528	1 545 801	173.7	-63 651		
1978	230 398	1 644 177	140.1	102 476	1 498 345	68.4	127 922		
1979	280 727	1 523 658	184.2	95 070	1 534 872	61.9	185 657		
1980	326 654	1 288 060	253.6	114 738	1 794 808	63.9	211 916		
1981	381 268	1 405 311	271.3	103 313	1 783 891	57.9	277 955		
1982	370 320	1 391 717	266.1	108 919	1 899 377	57.3	261 401		
1983	411 088	1 625 099	253.0	127 337	1 998 162	63.7	283 751		
1984	840 000	2 117 094	396.8	276 806	2 071 189	133.8	563 194		
1985	1 482 000	2 614 924	566.7	323 800	1 806 163	179.2	1 158 400		
1986	1 215 000	2 391 085	508.1	313 570	1 822 237	193.3	901 430		
1987	1 721 117	2 855 546	562.7	447 739	1 921 681	233.0	1 273 378		
1988	2 355 295	4 172 727	567.5	357 966	2 114 780	169.3	1 997 329		
1989	2 556 529	4 459 151	570.3	565 000	2 464 318	229.3	1 991 529		
1990	3 308 400	5 389 308	621.3	520 000	2 917 118	178.3	2 788 400		
1991	2 654 000	5 517 897	519.7	592 000	2 770 758	213.7	2 062 000		
1992	3 839 000	7 076 096	533.0	776 000	2 997 318	258.9	2 863 000		
1993	3 959 000	6 500 638	668.1	934 000	3 311 313	282.1	3 025 000		

temel ilkeler olarak belirlenmiştir (Uzunoğlu, N., a.g.e.).

II. B.Y.K.P. döneminde turistik yatırımların daha çok özel sektör eliyle yapılması öngörülmüş ve turizm amaçlı özel girişimleri özendirici kolaylıklar getirilmiştir. Bu dönemde kamu yatırımları genellikle alt yapı ve tamamlayıcı yatırımlara yönelmiştir. Planlarda kalkınma politikaları belirlenirken tarım, sanayi ve turizmin de içinde bulunduğu hizmet sektörleri arasındaki tercihin sanayi lehine yapılmış olması nedeniyle toplam yatırımlar tutarı içinde turizm sektörünün payı ortalama olarak yalnızca % 1-2 dolaylarında kalmıştır. Turizm sektörünün gelişmesi için gerekli olan ekonomik, sosyal altyapı ve üstyapıya ayrılması gereken kaynaklar özellikle imalat sanayine kaymıştır (Uzunoğlu, N., a.g.e.).

Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı (1973 - 1977) : Turizm yatırım ve işletmeciliğinde, iç ve dış turizmin gereklerine uygun faaliyet gösterecek özel sektörün esas alınmasını, yabancı yatırımlarda özel sektörün yardımcı olmada yetersiz kalması durumunda devletin devreye girmesini ve sektörün tüm organizasyonunun ve kamu denetiminin kitle turizmi esaslarına uygunluğunun sağlanmasını öngörmüştür.

Ayrıca kıyıların, turistik ve ulusal park niteliğindeki alanların toplum yararına kullanılması, turizm sektörünün kredi gereksiniminin Turizm Bankası yanısıra genel banka sistemi kaynaklarından da karşılanması olanaklarının yaratılması, sosyal turizmin gelişmesine önem verilmesi, turizm işgörenlerinin yetişmesinde beceriye öncelik verilmesi ve turizmin hızla geliştiği bölgelerde düzensiz yerleşmenin önlenmesi amacıyla fiziksel planlama çalışmalarının yoğunlaştırılması temel politika olarak benimsenmiştir (Uzunoğlu, N., a.g.e.).

Birinci, ikinci ve üçüncü plan dönemlerinde plan hedeflerinin gerçekleşme oranı olumlu olsa da, turizm sektöründen beklenenler sağlanamamıştır. Gelen turistlerin Türkiye’de yaptığı kişi başına ortalama harcama miktarı -önemli artışlar olmasına karşın- düşük bir seviyededir.

Kişi başına ortalama harcama kendi içinde gelişme göstermesine rağmen diğer ülkelerle karşılaştırmalı olarak incelendiğinde düşüklüğü görülmektedir. Örneğin, 1976 yılında Türkiye’de kişi başına ortalama harcama 108 \$ iken aynı yıl İngiltere’de 286 \$, Fransa’da 268 \$, Yunanistan’da 214 \$ ve İtalya’da 153 \$ olmuştur (Topanoğlu, M.E.,1986).

Planlı dönemlerinde toplam yatırımlar içinde turizm sektöründe payının son derece düşük olması, turizm bakanlığı ile diğer bakanlıklar arasındaki ve bakanlık merkez örgütü ile bölge örgütleri arasındaki koordinasyonun yetersizliği, Türkiye’de turizmin gelişmesini engelleyen nedenlerin başlıcaları olmuştur. Kara, hava ve deniz ulaşım sistemlerinin yetersizliği, öncelikli turizm yörelerinin dahi haberleşme, elektrik, su ve benzeri alt yapı sorunlarının çözülmemiş olması, bir çok yörenin arazi ve diğer kaynaklarının kullanım planlarının bulunmaması, turizm açısından olumsuz sonuçlar yaratmaktadır (Topanoğlu, M.E.,1986).

Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı (1979 - 1983) : Geçmiş dönemlerden sağlanan deneyimler ışığında bazı temel ilke ve politikalar belirlenmiştir :

a) Sektörün işleyişi, öncelikle kitle turizmi ilkesine göre düzenlenecektir. Kitle turizmi, özellikle öncelikte olan yörelerde ülkenin altyapı ve turistik üst yapısına paralel olarak gelişecektir.

b) Turizm yatırım ve işletmeciliğinde kanunun etkinliği artırılacak; özel kesim, yabancı sermaye ve

küçük tasarrufların yatırımlara dönüştürülmesi özendirilecektir. Bu yolla özellikle konaklama kapasitesinin arttırılmasına çalışılacaktır.

c) Uluslararası optimal büyüklülerin altında olmamak koşulu ile yabancı turizm yatırımcılarının yatırımları sermaye paylarına bakılmaksızın özendirilecektir. Yabancı işçilerin ülkedeki turistik tesisleri işletmesine izin verilecektir ve yabancı uyruklu işgören çalıştırılmasına kolaylık getirilecek.

d) Kamu kuruluşlarına ait kamplar, dinlenme tesisleri ve turistik yörelerdeki eğitim tesislerindeki yatak kapasitelerinin tek merkezden yönetimi ve bu tesislerden daha geniş kitlelerin yararlanması sağlanacaktır. Bu amaçla nitelikleri dış turizme açılmaya uygun alanlar ele alınacaktır.

e) Tek bir merkez tarafından yönetilen ve denetlenen yatak kapasitesinin etkin bir biçimde pazarlanabilmesini sağlamak amacıyla Turizm Bankası, Türk Hava Yolları, Devlet Hava Meydanları ve Limanlar Genel Müdürlükleri arasında işbirliği yapılacak; mevsim içi uçak filosunun arttırılması ile charter seferleri düzenlenecek ve fiyatlandırmada Turizm Tanıtma Bakanlığının görüşü alınacaktır.

f) Turistler ve günübirlikçilere Türkiye'de kalacağı gün başına önceden belirlenecek miktarlarda döviz bozdurma zorunluluğu getirilecektir.

g) Bireysel dış turizmin gereksinimleri göz önünde bulundurularak ana güzergâhlar üzerinde belirli aralıklarla servis çekirdekleri oluşturulacak ve bunların Turizm ve Tanıtma Bakanlığının sürekli denetimi altında işlevliği sağlanacaktır.

h) Yılın belirli aylarında yığılma gösteren talebin dengeli dağılımını sağlamak amacı ile yönlendirici önlemler alınacak ve gerekli yatırımlar yapılacaktır.

i) Giriş kapılarındaki yığılmaları önlemek amacıyla tüm önlemler alınacak ve geçiş işlemleri kolaylaştırılacaktır.

j) Turizm eğitim politikası yeniden gözden geçirilecektir. Gerekli koordinasyon Turizm ve Tanıtma Bakanlığı'na sağlanacaktır.

k) Turizm istatistikleri geliştirilecek, veri derlemede gerekli koordinasyon sağlanacaktır (Topanoğlu, M.E., 1986).

Bu ilke ve politikaların çoğunun plan dönemi içerisinde başarılı bir biçimde uygulandığı söylenemez. Görüldüğü gibi, bu plan dönemi sonunda, giriş kapılarındaki tıkanıklık azaltılmamış, gereksiz istatistiki bilgi formlarının ve bürokrasinin ortadan kaldırılması sağlanamamış ve kamu kuruluşlarına ait konaklama kapasitesi geniş kitlelere ve dış turizme açılmamıştır. Dış tanıtma ve turizm ürünlerinin pazarlanmasına istenilen düzeyde yatırım yapılması sağlanamamıştır.

Dünya turizm hareketlerinde 1980-1982 yıllarında izlenen durgunluğun yanında 12 Eylül 1980 öncesinde Türkiye'nin içinde bulunduğu anarşik ortam da turizmi olumsuz etkilemiştir (Uzunoglu, N., a.g.e.).

Türkiye'de yirmi yılı aşan planlı kalkınma döneminde turizm çalışmalarının gerçek bir değerlendirilmesi yapıldığında, uygulanan hemen hemen tüm Beş Yıllık Kalkınma Planı Yıllık Program ve İcra Planlarında yer alan yatırım ve tedbirlerin gerçekleşme oranının çok düşük kaldığı görülmektedir. Özellikle, tedbirlerdeki gerçekleşme % 20'nin altında kalmaktadır. Turizmle ilgili altyapı yatırımlarında gerçekleşme oranının % 80'e ulaşmasına karşın, üstyapı yatırımlarında önemli bir başarısızlık sözkonusu olmaktadır (Barutçugil, İ.S., a.g.e.).

Tablo 1.5 - Turizm Gelirlerinin Gayrisafi Hasıla İçindeki Payı
(Turizm İstatistikleri Bülteni 1993)

1963 - 1993

YILLAR Years	GAYRİ SAĞI MİLLİ HASILA Gross National Product		GELİR Receipts MİLYON DOLAR Million \$	TURİZM GELİRLERİNİN G.S.M.H. İÇİNDEKİ PAYI (%) % Share of Tourism Receipts in the Gross National Product
	MİLYON TL. Million TL.	MİLYON DOLAR Million \$		
1963	66 801.4	7 422.4	7.7	0.1
1964	71 312.8	7 923.6	8.3	0.1
1965	76 723.3	8 525.1	13.8	0.2
1966	91 413.0	10 157.7	12.1	0.1
1967	101 480.6	11 275.6	13.2	0.1
1968	163 892.7	12 499.3	24.1	0.2
1969	183 356.2	13 877.0	36.5	0.3
1970	207 814.8	9 951.3	51.6	0.5
1971	251 072.6	12 969.9	62.9	0.5
1972	314 139.6	17 200.7	103.7	0.5
1973	399 088.6	22 130.7	171.5	0.3
1974	537 677.6	30 507.0	193.7	0.6
1975	690 900.8	37 598.0	200.9	0.5
1976	868 065.6	41 283.5	180.5	0.4
1977	1 108 270.7	49 177.1	204.9	0.4
1978	1 645 968.5	53 690.7	230.4	0.4
1979	2 876 522.9	52 962.2	280.7	0.5
1980	5 303 010.2	57 198.3	326.7	0.6
1981	8 022 745.3	46 087.2	381.3	0.8
1982	10 611 859.2	52 853.0	370.3	0.7
1983	13 933 008.1	50 153.5	411.1	0.3
1984	22 167 739.9	48 936.5	840.0	1.7
1985	35 350 318.4	52 597.6	1 482.0	2.9
1986	51 184 759.3	57 820.7	1 215.0	2.1
1987	75 019 383.1	87 142.2	1 721.1	2.0
1988	129 175 103.7	91 640.6	2 355.3	2.6
1989	230 369 937.1	109 017.5	2 556.5	2.3
1990	397 177 547.4	150 060.7	3 225.0	2.1
1991	634 431 097.0	147 367.5	2 654.0	1.8
1992	1 103 843 422.9	153 627.5	3 639.0	2.4
1993	1 908 704 716.9	173 740.4	3 959.0	2.3

Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1984-1989) : Bu dönemin turizm hedeflerini gerçekleştirme üzere benimsediği ilke ve politikaların ana hatları şöyledir ;

- a) Türkiye'nin turizm potansiyeli, ekolojik dengesi ve çevreyi koruma ilkeleri doğrultusunda değerlendirilecektir.
- b) Türkiye, Avrupa, Amerika ve Ortadoğu Ülkelerinin yanısıra Balkan ve Üçüncü Dünya ülkeleri ile de turistik ilişkilerini geliştirecektir.
- c) Bireysel turizm ihmal edilmeden kitle turizmine öncelik verilecektir.
- d) Turizmle ilgili istatistikler geliştirilecek, daha modern tekniklerden yararlanılarak daha ayrıntılı ve güncel verilerin toplanması sağlanacaktır.
- e) Doğal ve kültürel çevre değerlerini koruma stratejileri ile turizmi geliştirme stratejileri bütünleştirilecek ve bu amaçla, ilgili tüm kişi ve kuruluşlar arasında işbirliği sağlanacaktır.
- f) Turizm Bankası'nın doğrudan yatırım yapması yerine fonların kredi olarak kullanılması tercih edilecektir.

V.BYKP ile ilk kez çevresel değerler göz önüne alarak turizmin ekolojik dengesi bozmayacak şekilde gelişmesi ele alınmıştır.

Bunun yanında devlet özellikle altyapıyı geliştirmeye ağırlık verecektir. Üst yapının geliştirilmesi, yatak kapasitelerinin artırılması ve eğitim devlet tarafından desteklenecek ve yabancı sermaye yatırımları özendirilecektir (Uzunoglu, N., a.g.e.).

Özellikle bu BYKP döneminde Turizm gelirlerinde, gerek gelen yabancı sayısındaki artış, gerekse planların gerçekleşmesinde olumlu sonuçlar alınmıştır.

Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı (1990-1994) : Bu dönemin ilke ve politikaları ; Sektörde kış, av ve su sporları ile festival, sağlık, gençlik, kongre, termal, golf ve 3.yaş turizmini daha cazip hâle getirecek teşvik politikalarının geliştirileceği, eğitime önem verileceği, turizm alt ve üst yapı nitelik ve niceliklerinin arttırılacağı, charter taşımacılığı ve yerli seyahat acentalarının tur operatörlüğüne önem verileceği, tesis işletmeciliğinin geliştirileceği ve küçük kapasiteli tesislerin teşvik edileceği, doğal güzellikler ve kültürel değerlerin korunacağı, turizm faaliyet ve yatırımlarında planlanan çevre ile kültür peyzajı ilkelerinin esas alınacağı, toplumun sağlıklı şartlarda tatil yapmasının sağlanacağı ve mevcut tesislerde doluluk artırıcı önlemler alınacağı belirtilmiştir.

Türkiye Kalkınma Bankası tarafından 1990 yılı programında turizm kredilerine ayrılan tahsis miktarı 600 milyar TL, ödeme miktarı ise 450 milyar TL. (Bunun içinde yat ve yat limanları için % 4,5 tahsis, % 4,22 ödeme programlanmıştır). 1989 yılında gerçekleşen tahsis miktarı ise toplam 458 proje için (16.056 yatak) 263.7 milyar TL dir.(% 1,2 oranında yatlar için kredi tahsis edilmiştir).

Gerek özel gerekse kamu kesimi, Türkiye'nin sahip olduğu doğal ve tarihi zenginliklerle turizm endüstrisinin ülke ekonomisindeki yerini kavramış, alınan teşvik kararları ile yatırımların artması turizmin gelişimini hızlandırmıştır. Ancak; kaynakların etkin dağılımı ve turizm rantlarının maksimuma ulaştırılabilmesi için kararların uygulanmasında özenli ve hızlı çalışmalı, sorunlara uzun vadedeki gelişim de dikkate alarak pratik çözümler aranmalıdır (Özer, M., a.g.e.).

Bütün bu planlı dönem öncesi ve sonrasında Türkiye'de turizm büyük ilerlemeler göstermesine karşın, bu gelişimin diğer ülkelere bakıldığında yetersiz olduğu görülmektedir. Bununla beraber turizm gelirlerine

Plan Hedefleri İle Gerçekleşen Toplam Yabancıların
Yıllara Göre Karşılaştırması
(Turizm İstatistikleri Bülteni 1993)

1963 - 1993

YILLAR Years	PLAN HEDEFİ Plan Objectives	TOPLAM YABANCI LAR Total Foreigners	GERÇEKLEŞME ORANI % % Rate of Realization
1963	200 000	198 841	99.4
1964	240 000	229 347	95.6
1965	288 000	361 758	125.6
1966	345 000	440 534	127.7
1967	415 000	574 055	138.3
I. BEŞ YILLIK PLAN TOPLAMI			
Total of First Five Year Plan	1 488 000	1 804 535	121.2
1968	588 000	602 936	102.6
1969	735 000	694 229	94.5
1970	920 000	724 784	78.8
1971	1 150 000	926 819	80.5
1972	1 435 000	1 034 955	72.1
II. BEŞ YILLIK PLAN TOPLAMI			
Total of Second Five Year Plan	4 828 000	3 982 983	82.5
1973	1 243 000	1 341 527	107.9
1974	1 404 000	1 110 298	79.1
1975	1 586 000	1 540 904	97.2
1976	1 792 000	1 875 848	93.5
1977	2 026 000	1 661 416	82.0
III. BEŞ YILLIK PLAN TOPLAMI			
Total of Third Five Year Plan	9 051 000	7 329 991	81.0
1978	1 910 000	1 844 177	96.1
1979	2 178 000	1 523 658	70.0
1980	2 481 000	1 288 060	52.3
1981	2 759 000	1 405 311	51.0
1982	3 087 000	1 391 717	45.1
1983	3 458 000	1 625 099	47.0
IV. BEŞ YILLIK PLAN TOPLAMI			
Total of Fourth Five Year Plan	13 941 000	7 233 845	51.8
1984	1 800 000	2 117 094	117.6
1985	2 000 000	2 614 924	130.7
1986	2 200 000	2 391 085	108.7
1987	2 400 000	2 855 548	119.0
1988	2 700 000	4 172 727	154.5
1989	3 000 000	4 459 151	148.6
V. BEŞ YILLIK PLAN TOPLAMI			
Total of Fifth Five Year Plan	12 300 000	16 493 433	134.0
1990	5 410 000	5 389 308	99.6
1991	5 850 000	5 517 897	94.3
1992	6 330 000	7 076 096	111.8
1993	6 840 000	6 500 638	95.0
1994	7 400 000		
VI. BEŞ YILLIK PLAN TOPLAMI			
Total of Sixth Five Year Plan	31 830 000		

bakıldığında 1965 yılından itibaren gelirlerin arttığı görülmektedir (Tablo 1.6). Aynı zamanda 1987 yılından itibaren de turist sayısında hızlı artışlar görülmektedir. Turist sayısındaki artışa karşın kişi başına ortalama harcamanın iniş ve çıkışlar yaparak, dengesiz bir profil çizdiği görülür.

Bunun nedenlerinin başında Türkiye'ye gelen Turist tipinden kaynaklanmaktadır.

Genel olarak Türkiye'ye gelen turistlerin özellikleri şunlardır :

1- Gelen yabancılar arasında 24 saatten az kalan ve günübirlikçiler olarak tanımlanan kişiler önemli yer tutmaktadır.

2- En çok orta yaş grubundan kişiler gelmekte ve bunların büyük bir çoğunluğunu erkekler oluşturmaktadır.

3- Gelen turistlerin büyük bir çoğunluğu eğlenme, gezi ve ziyaret amacıyla seyahat etmektedir.

4- Turistlerin çoğunluğu Batı Avrupa ve A.B.D. kaynaklıdır.

5- Denizyolu, havayolu ve karayolu ulaşım araçları hemen hemen aynı oranda önem taşımaktadır. Denizyolu ile gelenlerin büyük çoğunluğunu günübirlikçiler oluşturmaktadır. Demiryolu ile gelenlerin sayısı ise oldukça düşüktür.

6- Tatil için genelde Temmuz, Ağustos ve Eylül ayları tercih edilmektedir.

7-Gelen turistler genelde kısa süre kalmaktadırlar (Barutçugil, İ.S.,a.g.e.).

Türkiye'de turizmin planlı dönem öncesi ve planlı dönem sonunda geldiği durum, aynı süre içerisinde gelişme gösteren Yunanistan, Yugoslavya gibi ülkelere göre daha geri durumdadır. Bunun nedeni birçok etkene bağlanabilir. Bunların başında dünya ekonomik konjunktürünün durumu, 1980'lerde oluşan anarşik durum ve 1990'larda görülen terör, dış imajın olumsuz yönde oluşması, yaygın ve oturmuş bir turizm modelinin uygulanamaması, örgütlenme ve koordinasyon eksikliği, turizme gerekli önemin verilmeyişi, altyapı eksikliği ve kentleşme sorunları, Türk halkının sosyal yapısının dikkate alınmıyışı ve turistlere yönelik tutumu, nitelikli yönetici eksikliği ve işletme sorunları v.b....

1.4 - TURİZMİN ETKİLERİ

1.4.1 - TURİZMİN EKONOMİK ETKİLERİ

Turizm olayının başlaması ve yaygınlaşmasında ekonomik etmenlerin büyük etkisi vardır. Bu etki zaman içerisinde çift taraflı bir etkileşimi de doğurmaktadır. Bunun sonucundaturizm, oluşumunu ve gelişimini sağlayan ekonomik etmenler üzerinde de doğrudan etkili olmaktadır. Bu etkileri olumlu ve olumsuz olmak üzere iki grupta toplayabiliriz. Turizmin olumlu etkileri :

Ödemeler Dengesine Etkisi : Turizm olayı ile turistlerin yanlarında getirdikleri dövizlerin ülke içinde harcanması sonucunda bu dövizler ödemeler dengesindeki açığı kapatmaya yaramaktadır.

Turizmin ödemeler dengesi üzerindeki etkisi üç biçimde gerçekleşmektedir. Bir ülkeyi ziyaret eden yabancı ülkelerin vatandaşları, ziyaret ettikleri ülke açısından döviz kazancı sağlamaktadır. Ancak, bir ülke vatandaşlarının başka ülkeye yaptıkları geziler sonucu, turist gönderen ülke döviz kaybetmektedir. Bu kayıp, bir ülkenin kendi vatandaşlarını ülkelerinde kalmayı teşvik edecek turizm gelişmeleri ile giderilebilir. Üçüncü tur etki de, turist gereksinmelerini karşılamak üzere ithal edilen unsurlar aracılığı ile

gerçekleşmektedir. İthal olayı, yiyecek, turistlere satılmak üzere mal ithalatını ve turizm sanayii için hammaddelerin ya da araç ve gereçlerin ithalatını içermektedir (Korça, P., a.g.e.).

İstihdama Etkisi : Turizm, doğrudan ve dolaylı olarak yeni iş olanakları yaratırken, bazı iş türlerinin de gelişmesine neden olmaktadır.

Turizmin doğrudan istihdam etkisi, yaratılan yeni iş olanakları ile ilişkilidir. Dolaylı istihdam etkisi ise, turizm sektörü ile alım-satım ilişkileri içinde bulunan sektörlerin artan istem karşısında büyümeleri ile oluşur. Doğrudan istihdam otel, motel, tatil köyleri, kamplar, seyahat acentaları gibi işletmelerle sağlanırken, dolaylı istihdam, turizm sektörüne yiyecek ve benzeri mallar ile değişik hizmetler sağlayan işletmeler aracılığı ile sağlanmaktadır.

Gelire Etkisi : Turizm geliri, kişisel ve toplam olmak üzere iki düzeyde oluşmaktadır. Elde edilmiş şekline göre doğrudan sağlanan turizm geliri, doğrudan istihdam edilmiş kişiler ile ilgilidir. Dolaylı olarak elde edilen gelir, turizm sektörüne hizmet ve mal sağlayan işlerde çalışanların elde ettiği gelirlerdir.

Turizmin ekonomik açıdan en önemli özelliği, çoğaltan etkisidir. Turizmin çoğaltan etkisi, "bir turistin gittiği yerin ekonomisi içinde turizm yoluyla harcanılarak oluşan paranın dolaşım sayısı" olarak tanımlanmaktadır (Korça, P., a.g.e.). Turizm sektöründeki gelir yıl içinde 3.27-5 dolaşım yapar. Yapılan araştırmalara göre Türkiye'de turizm kesimi ile ilgili "çoğaltan etki katsayısı" 3.89 olarak bulunmuştur (Korça, P., a.g.e.).

Milli Gelire Etkisi : Devlet Planlama Teşkilatına göre Milli Gelir; "millet ekonomisinde, bir yıllık ekonomik etkinlikler sonucu oluşan mal ve hizmetlerin toplamı" olarak tanımlanmaktadır. turistin yaptığı harcamalar, turiste hizmet veren işletmeler tarafından işçilere, hammadde sağladığı işletmelere dağıtılmaktadır. Bunlara ait gelirlerin de tekrar harcanmasıyla oluşan ekonomik devre sayesinde milli gelir artmaktadır. Bu ekonominin çoğaltan etkisinin bir göstergesidir (Tablo 1.5).

Gelir Dağılımına Etkisi : Turizm bölgeler arası gelir, çalışma alanları, iş olanakları ve istihdam eşitsizliklerini ortadan kaldırarak, bölgeler arasında dengeli bir gelişme sağlayabilmektedir.

Ekonomik Gelişmeye Etkisi : Turizmin, ekonomik kalkınmayı hızlandırıcı etkisi sayesinde geri kalmış bölgelerin gelişme nedeni olmaktadır.

Bazı ülkelerde turizm, sağladığı ekonomik faydalar nedeniyle geliştiriliyorsa da, bazı olumsuz sonuçlar doğurabilmektedir :

- Turistlerin kendi ülkeleri ile ziyaret ettikleri ülkeler arasındaki yaşama standartları ve fiyatlar çok farklı ise enflasyon oluşabilmektedir. Bunun yanında turizm, arazi ve mülkiyet fiyatlarının artışına da neden olmaktadır.

- Turizm giderek kiteselleşerek "paket tur" niteliği kazanmaya başlamıştır. Bu nedenle turistlerin giderlerinin büyük çoğunluğu kendi ülkelerinde kalmaktadır.

- Turizm yatırımlarının ülkenin bir ya da birkaç bölgesinde yoğunlaşması, ekonomik çarpıklığa yol açmaktadır.

1.4.2 - TURİZMİN ÇEVRESEL ETKİLERİ

1.4.2.1 - TURİZMİN DOĞAL ÇEVRE İLE ETKİLEŞİMİ

Turizm ve Bitki Örtüsü : Bitki örtüsü, bir çok yer için çekim elemanı niteliğindedir. Ancak turistlerin davranışları ve çevrede gerçekleştirilecek etkinlikler, bitki örtüsüne büyük ölçüde zarar verebilmektedir. Bu şu şekilde olmaktadır :

- Çiçek, bitki ve mantar toplamak, bitki türlerinin sayılarını, hatta varlıklarını etkilemektedir,
- Dikkatsiz davranışlar nedeniyle oluşan yangınlar,
- Ormanlık alanlarda kamp yapılması, genç ağaçların yok olmasına neden olmaktadır,
- Çöp, görsel kirlenme oluşturması yanında içerdiği kimyasal maddelerle toprağın ekolojik dengesini bozmaktadır.
- Yaya ve taşıt trafiğinin bitki örtüsünü zedelediği ve ekosistemlerin hassas olduğu bölgelerde kalıcı zararlar vermektedir.

Turizm ve Suyun Niteliği : Suyun niteliği daha çok, rekreasyon amaçlı kullanılan göllerin, akarsu ve kıyıların kirlenmesi konularını kapsamaktadır. Akdeniz, kıyı yerleşmeleri ve sanayi atıkları, tankerlerden sızan petrol ve akarsular ile denize ulaşan tarımsal ilaçların nedeniyle, büyük ölçüde kirlenmiş durumdadır. Su yüzeyine kirlenici maddelerin akıtılması ile, hem çevresel denge bozulmakta, hem de suya dayalı rekreasyon etkinlikleri için şöyle tehlikeler oluşturmaktadır :

- Arındırılmamış kanalizasyon atıkları,
- Su yüzeylerindeki besin madde miktarının değişmesi ile su canlılarının sayı ve türlerinde görülen değişimler,
- Sudaki oksijen oranının, petrol ve benzeri atıklar nedeniyle azalması sonucu, deniz yaşamının değişmesi,
- Göl ve akarsularda görülen atıklar nedeniyle bu ortamdaki bitki türlerinde ve yaban hayatında görülen olumsuz değişiklikler.

Turizm ve Havanın Niteliği : Otomobil, otobüs, tren veya uçak aracılığı ile yapılan yolculukların herbirinin hava kirliliğini artırıcı etkisi olduğu bilinmektedir. Kentiçi hava kirlenmesi, büyük oranda rekreasyonel amaçlı otomobil kullanımının, tur otobüslerinin ve taksilerin bir sonucudur (Korça, P.,a.g.e.).

Bu sebeplerden dolayı İtalya Capri'deki Ponza adası ile 1970 yılından beri Atina'daki Akropolis taşıt araçlarına kapatılmıştır (Johnson, M., 1991).

Uçak ile yapılan yolculukların havanın kirlenmesi konusunda en az etkili olduğu belirlenmiştir. Ancak uçaklar, havaalanları çevresindeki tatil yerlerinde gürültü kirlenmesinin başlıca nedenlerini oluşturmaktadır (Korça, P.,a.g.e.).

1.4.2.2 - TURİZMİN YAPAY ÇEVRE İLE ETKİLEŞİMİ

Doğal kaynakların turistleri çeken elemanlar oldukları bilinmektedir. Ancak bu tek başına yeterli değildir. Turistlerin gereksinimlerini karşılayacak turizm tesislerine ve altyapıya ihtiyaç vardır.

Turizmin etkileri kendini belirgin olarak, turizm tesisleri ve altyapıların gelişiminde gösterir.

Turizm gelişmeleri üç ana grupta toplanabilmektedir :

- 1- Tatil yerleri,
- 2- Kentsel mekânda otel gelişimi,
- 3- İkinci ev gelişimi, (Korça, P.,a.g.e.).

Tatil Yerleri turistlerin gereksinme ve isteklerini karşılamak amacıyla yapılırlar. Gelişim özelliklerine göre üç grupta toplanabilirler :

- Mevcut, doğal kaynaklara turizm tesislerinin ilave edilmesiyle oluşmuştur.
- Normal fonksiyonlarının doğal bir parçası olarak geliştirilen yerleşmeler. Genelde başkentlerin bir çoğu bu kategoridedir.
- Son zamanlarda, planlı ve bütüncül bir yaklaşımla geliştirilen tatil yerleridir (Meksika-Cancun, İspanya-Costa Brava-S' Agaro, Fransa-Languedoc-Roussillon kıyı yerleşmeleri gibi).

Turizm gelişiminin fiziksel çevre üzerindeki etkileri, kentsel mekânlarda da görülmektedir. Kent mekânları turist sayısını içlerinde eritebilmelerine karşın, bazı kentsel mekânların da taşıma kapasiteleri vardır. Bunun sonucunda, özellikle Avrupa'daki bazı büyük başkent ve küçük tarihi kentlerde kalıcı değişimler görülmektedir.

Turizmin etkisi ile çevrede oluşan önemli değişimlerden biri de "İkinci konutlar"dır. "İkinci konut, dinlenme fırsatlarını kullanmak için, tatil zamanlarında yararlanılan ve kentsel yaşam koşullarının dışında yer alan özel emlak yatırımdır."(Çubuk, M., a.g.e.).

İkinci konut kereksinmesi, kentsel yaşam koşullarının bozulması ve yapı yoğunluğunun artması sonucu ortaya çıkmaktadır. Bu nedenle ikinci konut gelişmeleri;

- Büyük şehir merkezlerinden kolay erişilebilir kırsal alanlarda,
- Kıyı alanlarında,
- Çekici ve güzel manzara sunan dağlık bölgelerde oluşmaktadır.

İkinci konutların, yerleşmelerin çevresindeki büyük alanları kaplamaları, turizmin gelişimi ve doğal kaynakların korunması açısından olumsuz nitelikler taşımaktadır. Tek tek planlanıp ve çoğu zaman birbirinden bağımsız gelişen bu alanlar, çevrenin estetik açıdan bozulmasına neden olmaktadır.

Sınırlı bir süre kullanılan bu yatırımlar, turizm mevsimi dışında boş durmaktadırlar. Dolayısıyla, bu alanlara yapılan tüm kamu ve özel girişim yatırımları"ölü yatırım" olarak kalmaktadır (Korça, P.,a.g.e.).

1.4.2.2 - TURİZMİN SOSYAL ÇEVRE İLE ETKİLEŞİMİ

Turizm olgusunun, yöre halkı ile turistler arasındaki ilişkiden oluşması ve yöre halkının, turistlerin istemlerini karşılamak amacıyla eylemde bulunmalarıyla, sosyal ve fiziki çevrede değişim ve dönüşüm oluşmaktadır. Gelişmekte olan ülkeler için bu değişim ve dönüşümler sorun yaratabilmektedir. Bu özellikle yöresel kültür yapısının, turistlerin kültürel yapısından büyük ölçüde farklılık gösterdiği yöreler için geçerlidir.

Turizm, sosyo-kültürel çevre üzerinde farklı etkilere neden olmaktadır. Olumlu etkileri :

- Tarihi ve Kültürel Mirasın Korunması : Gelişme sürecinde, kültürel mirasını kaybetme tehlikesinde olan birçok yöre, turizm aracılığı ile bazı geleneklerin canlandırabilir ve geliştirebilirler.

- Kültürlerarası Değişim : Turistlerin ziyaret ettikleri yöre kültürüne önem vermesi, yöre halkının kendi kültürlerine daha olumlu bakmalarına neden olmaktadır.

- Sosyal Yapıda Ve Yerleşme Dokusundaki Değişiklikler : Yöreyle ait yerleşme dokusu ve mimari kimlik, bilinçlenen yöre halkı tarafından koruma altına alınmaktadır.

Olumsuz etkileri :

- Sosyo-Kültürlerin Değişmesi : Yöresel giyim ve davranış türlerinin giderek bozulması turizm etkisiyle çıkan sorunlardan biridir. Turizmin daha açık bir toplum yaratarak, aile ilişkileri üzerinde olumsuz etkiler taşıdığı görülmektedir.

- Aşırı Ticarileşme : Turistlerin istemine bağlı olarak gelenek ve görenekler ile el sanatlarının aşırı ticarileşmesi ve otantik özelliklerini kaybetmeleri.

- Kalabalıklaşma : Ulaşım, alış-veriş ve kamu donatılarının kullanımında yöre halkının, bu donatıları kullanmalarını engelleyecek boyutlara ulaştığı durumlarda görülür.

- Bölgesel Dil Üzerine Etkisi : Turizmin, bölgesel dili geliştirici etkisi yanında, ziyaret edilen bölge dilinin, yabancı dillerin etkisi altında kalmasına da neden olabilmektedir.

- Öncelik : Plaj ve diğer alanların, öncelikli olarak turizm için kullanılması olumsuz tepkiler doğurabilmektedir.

- Kötü Alışkanlıklar : Turizm, suçluluk, fuhuş ve esrar gibi sorunların artmasına büyük ölçüde etki eden bir olgu durumundadır (Korça, P.,a.g.e.).

2.BÖLÜM - YAT TURİZMİ

Turizm hem dünya’da hem de ülkemizde hızla gelişirken, aynı hızla değişim göstermekte, içerisinde pek çok turizm biçimleri oluşmaktadır. Artık Dünya’da golf turizmi, av turizmi, yat turizmi, mağara turizmi vb. pek çok turizm dalı mevcuttur. Yat turizmi ise, bu gelişen dallar arasında son 20 yıl içerisinde en hızlı büyüyen turizm dalı olmuştur.

2.1 - TANIM

İngilizce “Yacht” kelimesinden gelen yat, kısaca “özel eğlence teknesi” olarak tanımlanmakla beraber geniş anlamıyla; “kişilerin spor, gezi, eğlence ve boş zamanlarını değerlendirme gereksinimlerinden kaynaklanmış, içinde insanın temel ihtiyaçlarına cevap verebilecek donanıma sahip yelkenli ve / veya motorlu bir deniz ulaşım aracıdır” (Topanoğlu, M.E., a.g.e.).

2634 Sayılı Turizmi Teşvik Kanunu’nun 37.maddesinin (a) fıkrasının 4 numaralı bendi uyarınca düzenlenen, “Yat turizminin Geliştirilmesi Hakkında Yönetmelik” in 4.maddesi c bölümüne göre Yat; ölçü belgesinde (Tonilato Belgesi-Mesaha Şahadetnamesi) yat şeklinde tescil edilen gemilerle, ölçü belgesinin bulunmaması halinde gezi ve spor amacıyla yararlanılan, ancak yük ve yolcu gemisi niteliğinde olmayan teknil deniz araçları olarak tanımlanmaktadır (Resmi Gazete,1983).

Basit bir tanımlama ile “Harp ve Ticaret amacı gütmeyen ve sırf eğlence için kullanılan, yelkenli veya motorlu teknelere, kıçtan takma motor ve kürek kullanılmaması halinde yat denir” (Nasman, C.,1982). Yat kavramı Yat Turizmi Master Planı’nda da; “Konaklama, mutfak, banyo (duş, wc...) gibi yaşam bölümlerinden oluşan, suda yüzen, seyahat ve turizm amaçlı kullanılan deniz aracı” olarak belirtilmiştir. 1986 tarihli Gemi Adamlarının Sayısı ve Yeterliliği Hakkında Tüzük; “Spor, gezi ve eğlence amaçlı grostonu 150’yi, kütük boyu 33 metreyi ve taşıyacağı yolcu sayısı 12’yi aşmayan ticari gemileri” yat olarak tanımlamıştır. Bu tanım baz alındığında, yatçılığın ;

- a) Spor, gezi ve eğlence amacıyla yapıldığını, yani genişçe bir tanımla, turistik bir faaliyet olduğunu,
- b) Kruvaziyerlerin yapıldığı gemilerden daha küçük boyutta ve onlardan daha az sayıda yolcu ile yapılan bir deniz gezisini kapsadığını söylemek mümkündür (Aykut, C.İ.,1993).

Son yıllarda, teknik özellikleri yat tanımına uygun olarak, 150 tondan az, 33 metreden kısa, 12’den fazla yolcu taşıyabilen ve bu yüzden sicillere “yolcu gemisi” olarak kaydedilen çok sayıda tekne de hizmete girmiştir.

Yat Turizm Yönetmeliği Sayı: 20914 madde 4 c’ye göre Yat; “Yat tipinde inşa edilmiş, gezi ve spor amacıyla yararlanılan, taşıyacakları yolcu sayısı 36’yi geçmeyen, yük ve yolcu gemisi niteliğinde olmayan, tonilato belgelerinde ticari yat veya özel yat olarak belirtilen deniz araçlarıdır”.

Yatların eğlence, spor ve turizm amaçlı kullanılmasına yatçılık, bu seyahate fiilen katılan, yat kullanan insanlara da “yatçı” denmektedir. Turistin yata ulaşması, belirli bir gezinti sonucu tekneyi terketmesi arasında gerçekleşen tüm turistik faaliyetler ise “yat turizmini” tanımlamaktadır (Özer,M.,a.g.e.). Bir başka tanıma göre; “Yat turizmi; kişilerin spor, dinlenme-eğlenme ve boş zamanları

değerlendirme amacıyla, yat adı verilen deniz ulaşım araçlarını kullanarak geçici yer değiştirmelerinden doğan ve gittikleri yerlerde değişik kişilerle tanışmalarını özendirici, geliştirici, sosyo-ekonomik ve toplumsal olay ve ilişkilerin tümüdür” (Topanoğlu, M.E., a.g.e.).

Yat turizmi; turistin yata ulaşmasıyla belirli bir gezinti sonucu tekneyi terketmesi arasında gerçekleşir. Yat hizmetleri yanında havaalanı yat arası transferler, yatlar ve turistler için her türlü kara ve deniz hizmetleri, yat turizminin tamamlayıcı hizmetleridir (Doğan, M.N., a.g.e.).

Yat Turizmi Master Planı'na göre yat turizmi, limanlar arasında düzenli yolcu ulaşımı sağlamaktan çok, gezi, eğlence, dinlenme ve spor amacıyla az sayıda kişinin hizmetine sunulan, görece pek büyük olmayan gemilerde yapılan turistik/ticari faaliyetidir.

Tanımdan da anlaşılacağı gibi hizmetin turistlere bir bedel karşılığında sunulması nedeniyle her zaman ticari bir boyut mevcuttur.

Yatçılıkta kullanılan gemilerin en büyük özelliği hukuken liman sayılmayacak koy, körfez ve barınaklarda yolculuk etmeleridir. Böylece limanlar arasında yolculuk eden kruvaziyer gemilerden ayrılmaktadır. Bu gemilere göre daha küçük boyut ve kapasitededirler. Ülkemizde sıkça görülen yolcu motoru türü ufak gemiler, amaçları ve düzenli sefer yapmaları nedeniyle, tanımın dışında kalmaktadırlar. Ayrıca amatör denizcilikte kullanılan gemiler, ticari olmamaları bakımından yatçılığın dışında bırakılmaktadır (Aykut, C.İ., a.g.e.).

2.2 - TÜRLERİ

Yat turizmini oluşturan yat, yatçı ve işletme türleri kendi içlerinde birçok türe ayrılmıştır.

Yatlar, yelkenli (sailboat), motorlu (motorboat) ve karma (yelkenli ve motorlu) olmak üzere üç tiptir. Gemi inşa şekillerinde farklılıklar gösterebilir de genelde yelkenli ve motorlu modellerdir. 1983 yılı Yachting World dergisine göre Akdeniz'de dolaşan yatların % 73'ü yelkenli ve % 27'si motorlu yat tipindedir. Önceleri ahşap teknelerle başlayan imalat, sonraları sac ve betona, daha sonraları fiberglas ve alüminyuma, yakın zamanlarda ise karbon esaslı malzemelere kaymıştır. Son zamanlarda yapı malzemelerinin kombinasyonları ile inşa edilen yatlarda lamine sistem kullanılmaktadır (Doğan, M.N., a.g.e.).

Bir yatın uzunluğu 7 m. ile 50 m. arasında değişebilir ve yatın boyu arttıkça kamara sayısı, dolayısıyla yatak sayısı artabilir. Lüks yatlarda genellikle kamara sayısı az olmakla beraber genel kullanım mekânları geniş tutulmaktadır (Özer, M., a.g.e.). Dünya yat inşa endüstrisinde alıcısı fazla olmadığı için 50 m. ve yukarındaki yatlar ender olarak üretilmektedir.

Yat turizmine katılım ise iki şekilde olmaktadır. Birincisi, sadece kendi yatıyla gezerek turizme katılınlarıdır ki, bunlar “özel yat” olarak nitelendirilir. Diğeri ise para karşılığında hem gezen, hem de charter yapanlar ya da teknelerini charter firmalarına kiralaayanlar veya charter firmalarının kendi teknelerini kiralarak turizme katılmalarıdır. Bu yatları “ticari yatlar” denmektedir (Özer, M., a.g.e.).

Yat sahipleri olsun, kiracılar olsun, kısa bir süre içerisinde birçok değişik yeri görmek istemelerinden, yat turizminde faaliyet alanı tam olarak sabit değildir.

Yatçıları yat kullanım sürelerine göre üç ana grupta toplayabiliriz. İlk iki gruptakiler yat sahipleridir

ki, bunlar "owner" olarak adlandırılırlar. Üçüncü grup ise yat sahibi olmayan turistlerdir. Buna göre ;

a) Bölgesel Yatçılar : Bunlar özellikle gelişmiş ülkelerde çalışmakta olup, küçük teknelere sahip ve yabancı ülkelere yelken açacak zamanı olmayan kişilerdir. Yatlarını çalıştıkları kentlerin yakınında bulunan marinalara bırakırlar ve hafta sonlarında veya yıllık izinlerinde gidebilecekleri maksimum uzaklığa giderler.

b) Gezici Yatçılar : Bunlar genelde daha geniş zamana sahip yatçılardır. Pek çoğu yılda birkaç ayını yatıyla dolaşan, diğer zamanlarda ise çalışan kişilerdir. El değmemiş yerleri gezerler ve yatlarını marinalara ya da çekek yerlerine bırakıp bir daha ki tatillerine kadar çalışmak için ülkelere dönerler.

c) Charterer Yatçılar : Bunların yat turizmi içindeki payları çok yüksektir. Genelde bir yıl önceden plan yaparak bir "Yacht Charter" firmasından kamara ya da yat kiralayarak belirli yat bölgelerinde denize açılan turistlerdir. Bu durumda yat bir otel, yatçı da otel müşterisi olarak görülebilir (Doğan, M.N., a.g.e.).

Özellikle yat kiralayanlar için charter şirketleri farklı türde olanaklar sunmaktadırlar. Bunları işletme çeşidine göre üçe ayırabiliriz :

a) Filotilla (Grup) Yatçılığı : İngilizlerin buluşu olan bu tür işletmelerin en önemli özelliği, tek kolda birbirinin arkasından ilerleyen 7 veya daha fazla ufak (9 - 9,5 m. L.O.A.) teknenin katılımıyla oluşmasıdır. Grubun önünde yol gösteren bir öncü tekne bulunur. Her teknede kaptanlık lisansına sahip yerli veya yabancı bir yatçı vardır. Genelde dış ülkelere yerleşmiş yabancı tur operatörlerine sahip yat firmalarının, Türkiye'de bulundukları yabancı bayraklı yatlarla, haftalık veya onbeş günlük programlar dahilinde yaptıkları organizasyonlardır. Çoğunlukla ilk günlerde birlikte yelken açıldıktan sonra, geri kalan günlerde ara tekne denetiminde ve filodan fazla uzaklaşmadan serbest güzerâhlar uygulanır. Son gün buluşarak limana varılır. Yugoslavya ve Yunanistan kıyılarında sıkça görülen charter tipidir. Türkiye kıyıları için çok uygundur. Filotilla organizasyonları riskli ve geniş kapsamlı olduğu için ancak pazarda çok iyi tanınan firmalar tarafından yapılmaktadır. Türkiye'de ise bu işi yapan firma sayısı azdır.

Bu tip organizasyonlarda kullanılan yatlar küçük ve bazı olanakları kısıtlı olduğundan, müşterilerin kara harcamaları üst düzeyde gerçekleşmekte ve kıyı yerleşim alanlarının gelişmesinde etkili olmaktadır. Organizasyonun doğrudan Türkiye'ye yapılması nedeniyle uçak, havaalanı hizmetleri ve müşterilerin limanlara ödedikleri nakil gelirleri, turizm girdilerinde önemli yer tutmaktadır.

Filotilla yatçılığı müşterileri amatör denizci oldukları ve bazıları açık denizde ilk defa yelken açtıkları için ailelerini yanlarına almamakta ve onların aynı organizasyon içinde, fakat karada tatillerini geçirmelerini istemektedirler. Bu talepler sonucunda organizatör firmalar yat - otel kombineleli yeni programlar yaparak, kara turizmine katkıda bulunmaktadır (Özer, M., a.g.e.).

b) Crewed (Mürettebatlı) Yatçılığı : Klasik yatçılık veya Mavi Yolculuk olarak da adlandırılan bu tür yatçılıkta tüm hizmetler yat mürettebatı tarafından görülür. Teknelerin büyüklüğü iki kamaradan 9-10 kamaraya kadar olabildiği için 4-16 kişilik grupların dolaşımına izin verebilir. Genelde ise 4-6 kamaralı teknelerde 8-12 kişilik gruplara komple veya tek tek kamara şeklinde kiralanmaktadır. Yatta müşteriye hizmet edecek kaptan ve denizcilerden oluşan mürettebat vardır. Mürettebat müşteriye hertürlü hizmeti verir. Yiyecek, içecek, yakıt, su, buz, bağlama gibi giderler de genel işletmeye aittir. Yatta bir kaptan ve 1-3 tayfa vardır. Sektörde kalifiye eleman eksikliği duyulduğundan, tayfa bulmada zorluklar yaşanmaktadır. Mürettebatlı charter tekneleri genelde, geleneksel Türk yapımı ahşap Gulet, Tırhandil ve

Ayna Kıç (Ketch) tipi denilen teknelerdir. Bunlar aynı zamanda yat filosunun önemli bölümünü oluşturan, eski süngerici veya kargo gemilerinin modifiye edilmiş modelleridir. Çoğunlukla Bodrum, Marmaris ve Bozburun'da inşa edilir. Boyları 10-30 m. arasında değişmekle beraber ortalama olarak 17-19m. civarındadır.

Türkiye'de genellikle Türk işletmeler tarafından çalıştırılan mürettebatlı teknelerin kiralanmasından elde edilen yarar en üst düzeyde olmaktadır. Bu durumda hem kira bedeli, hem de turistlerin harcamaları tümüyle ülkede kalmaktadır. Ayrıca bazı yabancı yat sahipleri yılın büyük bir kısmını yatla geçirdiğinden, yatların kışlama, bakım-onarımlarını Türkiye'de yaptıkları göz önüne alınırsa, kiralamadan doğan girdi açığının bu nedenlerle asgari düzeye inmiş olduğu görülmektedir (Özer, M., a.g.e.).

Daha rahat ve dolayısıyla daha yüksek ücretle kiralanana, bu geleneksel Türk yapımı teknelere dünyaca tanınmış kişiler ilgi göstermekte, böylece Türkiye'nin tanıtılmasında etkin rol oynamaktadır:

c) Bare-Boating (Mürettebatsız) Yatçılığı : Bareboat türü yat işletmeciliği, 2-6 kişilik yatlarla, bir veya birkaç teknenin kiralanarak birlikte gezmesi şeklinde yapılmaktadır. Bu tür kiralamada müşteri yalnızca yatı kiralar; kendisi ve / veya yanındakiler yat ehliyetine sahiptir. Gerekirse kaptan da kiralanabilir. Bu tür yatçılıkta yatı kiralayan kişiler kiralama süresi içerisinde istedikleri programı uygulayarak ve süre bitiminde kontratta belirtilen limana yatı teslim ederler. Kiralamalarda yakıt, yiyecek-içecek gibi giderler müşteriye aittir. Ülkeye gelen turistlerin kara harcamasının yüksek olduğu bu yatçılık türü; talebi fazla olan çağdaş bir uygulamadır. Grup (Filotilla) yatçılığı gibi riskli olmayıp, charter organizasyonuna girilmeyen, belli bir programa kalmadan yapılır.

Türkiye'de pazarı yabancı firmalar oluşturmakta; yerli firmalar da kendi hizmetlerini temin ve organize etmektedirler. Çoğunlukla firmalar kendi filosunu ithal ederek, Türk bayrağı çekmekte ya da bir anlaşma ile faaliyetlerini bir Türk yat işletmelerinin şemsiyesi altında kendi yabancı bayrakları ile charter'a vermektedirler.

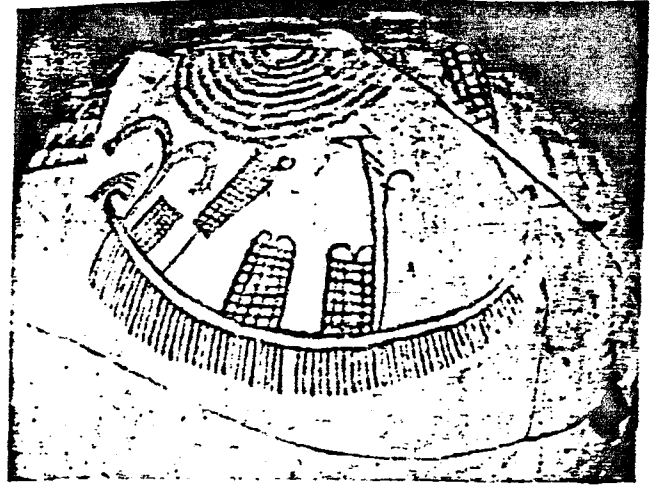
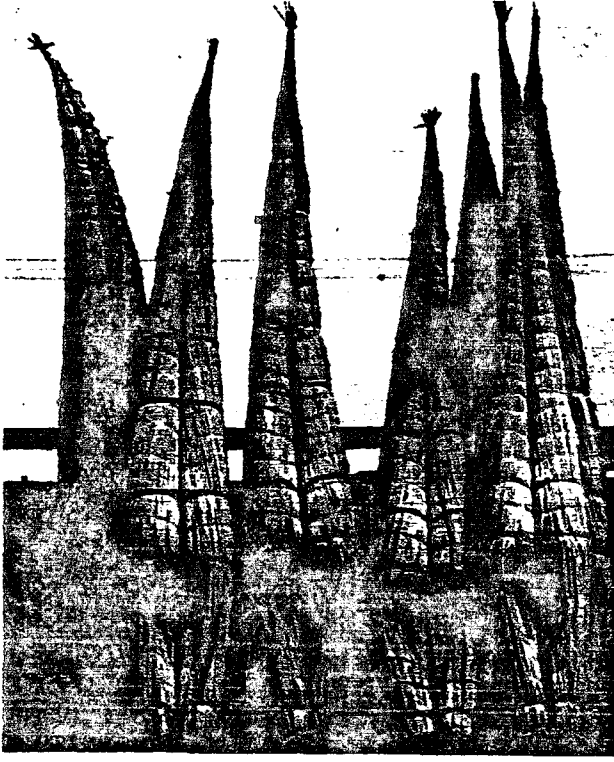
Bareboat işletmeciliğinde en çok kullanılan tekneler, Avrupa yapımı fiberglas teknelerdir. Kısıtlı zamanı olan ve daha çabuk gezmek isteyenlerin ise motorboat'ları tercih ettikleri görülmektedir (Doğan, M.N., a.g.e.).

Çağdaş yatçılık türü olması, talebin fazlalığı, çalışma süresinin uzunluğu (7-8 ay) ve kıyılarımızın bu tür yatçılığa uygun olması, Türkiye'nin en çok üzerinde durması gereken yatçılık dalıdır (Özer, M., a.g.e.).

2.4 - TARİHÇESİ

Antik çağlardan bugüne dek yeryüzünün her köşesinde insanoglu suyla ilişki içindeydi. İlk önceleri durgun sularda kütükler üzerinde kalma çabaları, sonraları kütüklerin içlerini oyarak daha fazla kuru kalmaya dönüştü. Kütük parçası üzerinde başlayan bu serüvenin manevra edilebilir teknelere varması için insanlık Sümerler devrine dek beklemek zorundaydı. Denizcilik ancak, istenilen yöne gidebilmek, bir hedef belirlemek ve belirlenen hedefe ulaşabilmek demektir (Yacht Dergisi, 1989).

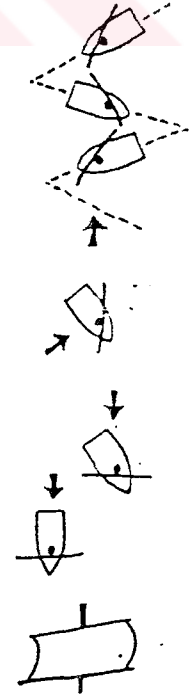
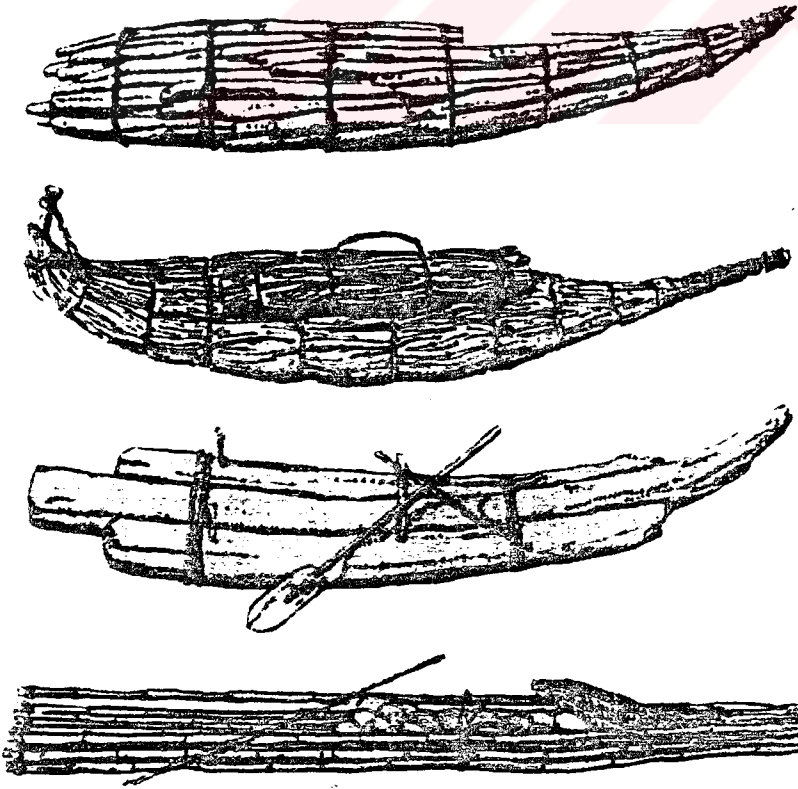
İnsanların suyla ilişkilerinde en çok kullandıkları madde ahşaptı. Daha sonraları ise demir, plastik ve fiberglas bulunarak kullanılmaya başlandı. Ağacın her yerde bolca bulunmayışı, doğası gereği kavurucu Irak, çorak Tibet veya karlı Grönland gibi bölgelerde farklı materyallerin kullanılmasına neden olmuştur. Bu özellikle etrafında medeniyetin doğduğu üç büyük nehrin, Mezopotamya'da Dicle ve Fırat ile Mısır'



Şekil 2.3 -

Nil'deki İlk Yelkenli Botlar M.Ö.300, Mısır Çömleği

Şekil 2.1 - Günüümüzde de Kullanılan İlkel Saz Tekneler



Şekil 2.2 - İlkel Saz Tekneler

Şekil 2.4 - Rüzgâra Karşı Yol Alma

daki Nil nehirleri için geçerlidir.

Mezopotamya'da doğal olarak hayvan derisi, daha çok şişirilmiş keçi derisi kullanılmıştır.

Günümüz Irak'ında kullanılan "Quffas"lar tarih öncesi Mezopotamya'da yapılan deri ve bez kaplı gemilerin gelişmiş modelleridir. Quaffas'lar saz örgüsünün suya dayanıklı olması için bitümle kaplanmasıyla oluşmuştur (Şekil 1.2 ve 1.3).

İngiltere'de ise bez ya da deri kaplı botlar, prehistorik çağlardan çok yakın zamana kadar kullanılmıştır. İrlanda'nın batısında, yaşamın okyanustan sağlanması ve ağacın az bulunması, onların 20 kişilik deri kaplı, ünlü "Curragh"larını yaratmalarını sağlamıştır. Eskimolar ise balina avlamak için kullandıkları "Umlak"larını kaplamak için fok derisi kullanıyorlardı. Mısır'da papirüs'ün yetişmesi, gemi yapım malzemesi olarak kullanılmasına neden olmuştur (Casson, L.,?).

Üç büyük nehir boyunca insanlar deri yanında sazlardan da yararlanmışlardır. Papirüs'ün yetiştirildiği Nil çevresinde bunların kullanılmış olması doğaldır. Sazlardan yapılan bu sallar Afrika, Güney Amerika ve hatta Avrupa'nın bir kısmında hâlâ kullanılmaktadır.

Mezopotamya'da Fırat nehrinin körfeze döküldüğü yerde, Eridu şehri sınırları içinde yapılan kazılarda, M.Ö.4000-3500 yıllarına ait koyu turuncu renkli bir tekne bulundu. Teknenin çeşitli yerlerinde derin delikler ve tam merkezinde bir direğin girebileceği biçimde bir oyuk bulunuyordu. Araştırmacılar ve uzmanların ortak görüşüne göre bu, tarihte bilinen ilk yelkenli tekne tipi, yani günümüzdeki yatların atasıdır (Yacht Dergisi, 1989)

M.Ö. 3000 yıllarında ise Mısır'da 20 veya daha fazla kürekçi ile yönetilen ahşap ticaret gemileri inşa ettiler. Bu gemilerde bir veya birden fazla yelken taşıyan direkleri vardı. Kıç tarafında ise dümen görevini gören parlak kürekler bulunurdu. Mısırlıların gemi inşaatında büyük aşama kaydememelerinin en büyük nedeni kereste temininin mümkün olmayıştıydı (Yelken Dünyası, 1994).

Yelkenlilerin ilk tiplerinde, rüzgârın arkadan itebileceği dikdörtgen formda ve kumaşa benzer bir maddeden yapılan yelkenler kullanılmıştır. Yelkenin döndürülmesiyle teknenin sağa veya sola doğru yön değiştirmesi sağlanmıştır. Sorun olarak görülen rüzgâra karşı gitmek, zig zaglar çizilerek yol alınmasıyla çözülmüştür (Şekil 1.4 -

İlk yelken tipleri kareseldi. Sonraları "lateen" (Latin Yelkeni), sprit, gaff, Leg-of-Mutton gibi yelken tipleri oluştu

Nil'de kullanılan "Ghayassah"lar, gergin bir lateen yelkeni taşır; böylece hafif esen bir meltemi bile yakalar. Kuzey Avrupa'da ise ilk önceleri karesel yelkenler kullandılar. Akdeniz'deki lateen yelkenleri kuzey limanlarında da görüldüğünden, KuzeyAvrupalılar bu yelken türünü tanıyorlardı.

1400'lerde Flemenkler (Hollandalılar), bir yerden bir yere ancak su yoluyla gidildiği için karesel yelken kullandılar ve bütün "Buss" denilen teknelerini böyle donattılar (Şekil 1.7). 1400'lerden hemen sonra Sprit tipi yelken, bir yüzyıl sonra da "Gaff" tipini kullandılar. Daha sonraki yüzyılda ise "Leg-of-Mutton" tipi yelkenleri "Tjalk" adlı teknelerinde kullandılar

Aristokratlar balık avlamak ve dinlenmek amacıyla suyu kullanmışlar ama, eğlence amacıyla kullanmayı düşünmemişlerdir.

Ticari amaçlı yatlar dışında eğlenceye yönelik yatlar ve botlar ancak 16.yy. sonunda ortaya çıkmıştır.

1665'de Samuel Pepys ünlü günlüğünde eğlence amacıyla yaptığı gezilerden bahsetmektedir.

17.yy.'da iyi donanımlı yatlar (kelime anlamıyla "avcı"; çok az enerji ile çok hızlı hareket ediyordu) bütün büyük limanlarda görülüyordu. O dönemde deniz kuvvetlerine önem verildiğinden, Hollanda yatları küçük boy savaş gemisi görünümündeydi ve toplarla donanmışlardı.

1660'da İngiltere monarşisini yeniledi ve II.Charles başa geçti. Uzun süre Hollanda'da yaşamış olması nedeniyle yatçılığa yakındı. Diplomatik nedenlerden dolayı hediye ettikleri 50 foot'luk "Mary" adlı yat İngiltere'nin ilk yatıydı. II.Charles'ın hükümdarlığı boyunca İngiliz mühendisleri bir düzineden fazla yat inşa ettiler.

II.Charles öldüğü zaman yatçılığın sayısız tutkunu vardı. 1720'de II.Charles'ın ölümünden sadece 25 yıl sonra İrlandalılar arasında dünyanın ilk yat kulübünü (Cork Water Club) kuracak sayıda yatçı vardı. İngilizler uzun süre yatlarında Hollanda modelini kullandılar.

İlk İngiliz yatçılar denizde askeri manevralar yaparak eğleniyorlardı. Sonuçta bazıları hızla ilgi duymaya başladılar ve tasarımcılar kotra fikrini hızla geliştirmeye başladılar. Bu tür kotralara kaçakçılar da ilgi göstermeye başladılar. Yavaş ve hızlı giden bu iki tür (yat ve kotra) tüm hava koşullarına uygun olarak inşa edilmişlerdi. Ancak bunların inşa ediliş biçimleri farklıydı.

19.yy.'ın başlarından itibaren geminin kaburgasında hafif ve narin ahşap kullanılmaya başlandı. Aynı zamanda gemi mühendisleri, tek direkli yatlarda (kotra) yelken boyutunu büyütürken, bir yelken daha eklediler.

Bunun sonucunda yatçılıkla ilgilenenlerin sayısı hızla arttı ve 1812'de "Royal Yacht Club"ü ve kısa süre sonra başka kulüpler kuruldu.

Amerika'da da kaçakçılık ve hızla ilgilenen kişiler vardı. Bütün bunlara uygun "Baltimore Clippers" adlı bir gemi türü bulunuyordu. Bunların en uç örnekleri "Pilot Boats"lardı ki bunlar, yat komiteleri tarafından bugün bile çok tehlikeli kabul edildikleri için, diskalifiye edilmişlerdi.

İlk Amerikan yatçıları gövde ve donanım açısından, ya bu modele yakın ya da pilot botlarının tamamen aynısıydı. Bilimin devreye girmesiyle büyük mucit Robert Livingstone Stevens, farklı gövde tiplerinde ölçekli modeller inşa etti. Çalışmaları sonucunda "Onkahye" ortaya çıktı. Bu ilk amerikan yatı, bir botun adaptasyonu değildi. Bu 96 foot'luk gabya yelkenli golet (Topsail Schooner) 1840'da tamamlandı ama beklenen başarıyı gösteremedi. İkinci denemesinde de başarılı olamamasına karşın, "New York Yacht Club" ün bu yatın kamarasında 1844'de kurulmuş olması önemlidir. Bir sonraki yıl, ilk hızlı giden ve basit formdaki "Maria" yı kızağa indirdi. Maria sandal gibiydi. 100 feet'ten daha uzun güvertesi vardı. Gövdesi 24 feet derinliğe kadar uzanıyordu. Gemi direği 92 feet uzunlukta ve ana sereni 95 feet olarak ölçülmüştü.

1850'de Stevens ve kardeşleri yarış konusunda İngiltere'ye meydan okumaya karar verdiler ve o günlerin en iyi gemi mühendisi George Steers'la anlaştilar. Böylece sonuçta "America" adlı yatı yaptılar (Şekil 1.9). 1851'de İngiltere'ye gönderildi ve en iyi İngiliz yatlarını geçti.

Bu ilgi karşısında yat yarış koşulları oluştu. Farklı boyutlarda yat içeren yat kulüpleri, uzun yatların kısıtlara göre daha hızlı gümeleri karşısında, yarışlarda haksızlıkları önlemek amacıyla, ölçü sistemi oluşturmaya başladılar.

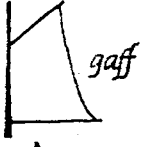
19.yy'ın ikinci yarısı boyunca kuralların temelleri değiştirildi. Bazı tasarımcıların yalnız yarış sonuçları ile ilgilenmeleri nedeniyle, kaliteli ve iyi yat tasarımlarının gelişmesi önleniyordu. Örneğin



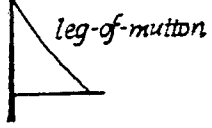
lateen



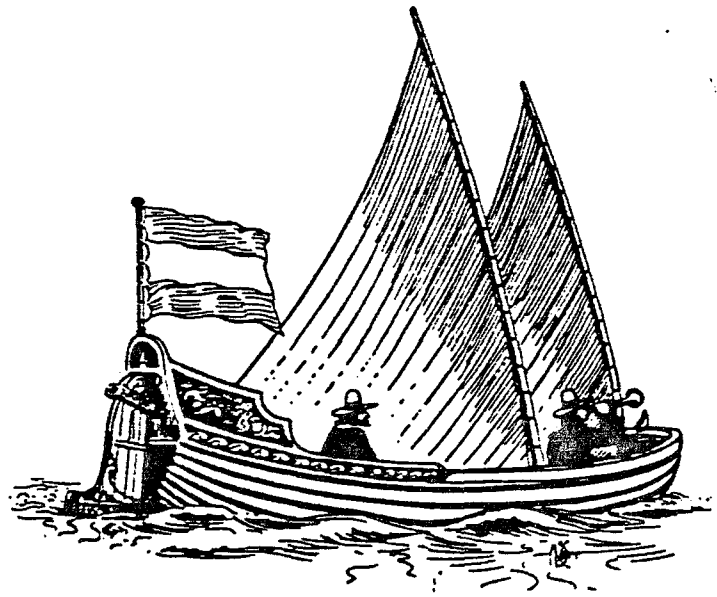
sprit



gaff

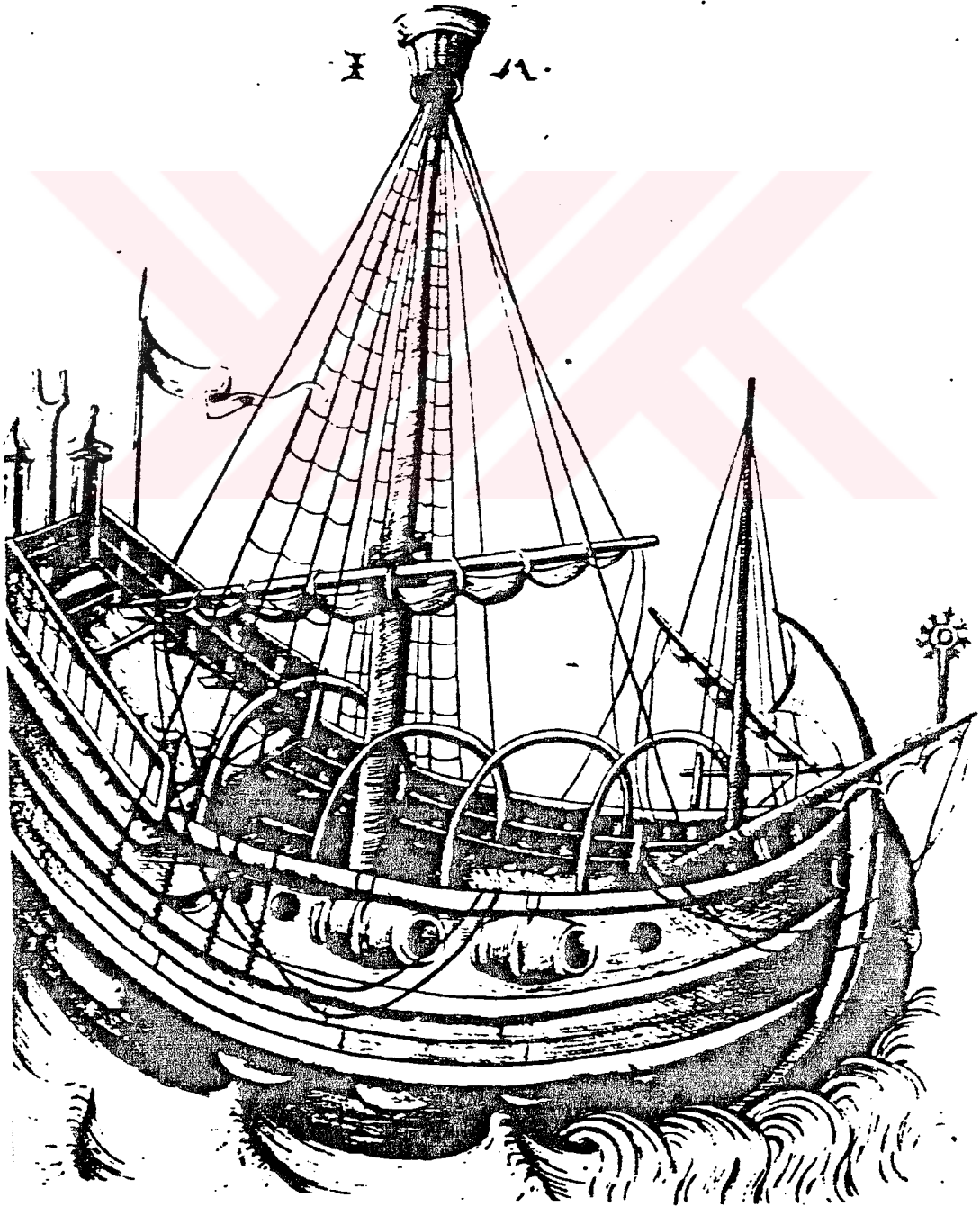


leg-of-mutton



Yelken Tipleri

Leg-of-Mutton Tipi Yelken



15.yy "Buss" Adlı Tekneler

İngiliz yat inşa kurallarına göre üretilen "Plank on edge" diye adlandırılan gemiler sağlıksız biçimde derin ve narindiler. Amerikalıların yaptıkları "Skimming dishes" ise sağlıksız ve kolayca alabora olacak nitelikteydi.

İlk motorlu tekneler ise çok büyük buhar gücüyle çalışıyor ve zengin kişilerin özel amaçlı taşımacılıklarında kullanılıyorlardı. Bunlar bazı sorunlarını çözmelerine karşın, büyük boyutlu olmaları gerekiyordu.

19.yy.'in sonunda içten yanmalı motor keşfedildi. Almanya'da otomobilleri ile ünlü Gottlieb Daimler, 1885'te ilk motorlu tekneyi denize indirdi. Bundan üç yıl sonra İngiltere'de G. Priestman daha da ileri giderek kendisinin tasarladığı tekneyle bir denemede bulundu. Her ikisi de, masraflı olan yarış tekneleri üzerinde çalışıyorlardı.

Amerika'da ise bu gelişme daha farklı olmuştur. 1894'de Christopher Columbus Smith adlı küçük ahşap tekne yapımcısı, Michigan'daki St.Clair nehrinde, ilk kez tekneye takılan "naptha" motorunu denemiştir. Onun bu başarısı on yıl sonra, içten yanmalı motorun tamamlanmasına yarayacak karbüratörün mükemmelleştirilmesine kadar anlaşılmalıdır. 1906'da Smith'in motor şirketi (Chris-Craft Corporation) saatte 90 mil yapan, 26 foot'luk tekneler üretmeye başladı. 1905'de marketlerde, Birinci Ulusal Bot Sergisini (National Boat Show) yapacak kadar tekne bulunuyordu.

Bu dönemin en belirgin özelliği hızı önem verilmesiydi. 1903'de İngiliz Uluslararası Kupa Yarışı (British International Trophy Race-the Harmsworth Trophy) ve 1904'de America's Gold Cup Race yapılan ilk karşılaşmalardır. 1912'de "Hydroplane" (gövdesi, başından sonuna kadar suyu yarıp geçecek şekilde tasarlanmış modeller) görünüşü sayesinde potansiyel hızını arttırmıştır. I.Dünya Savaşı sonrasında yapılan yarışların kayıtlarına bakıldığında, tüm yatların hemen hemen saatte 70 milin üzerine ulaşarak bir standart oluşturdukları görülmektedir. Savaş sonrasında Motorboat Show'larında sergilenebilecek çeşitlilik ve büyüklükte gezinti amaçlı tekne bulunuyordu. 1930'larda yalnızca A.B.D.'de 1.5 milyon yatçı bulunmaktaydı. Bu miktarın yüksek oluşunda dıştan takmalı motorların yaygınlığının etkisi de vardır.

2.4 - YAT TURİZM ENDÜSTRİSİNİN GELİŞME SÜRECİ

2.4.1 - DÜNYA'DAKİ GELİŞME SÜRECİ

Ulaşımında deniz yolunun geçerli olduğu geçen yüzyıl başlarında, turizmin lilezenmesi ile birlikte kruvaziyer turizm ortaya çıkmıştır. Özellikle Atlantik geçişlerinde kullanılan büyük ve lüks kruvaziyerler "transatlantik" altın çağını yaşamıştır. Okyanus ötesi adalar Avrupa ve Amerika'nın ilk gezi noktaları olmuş, Atlantik kıyılarındaki takım adalar Avrupa'nın soğuktan kaçmak isteyenler için uğrak yöreler haline gelmiştir. 20.yy.'in başından itibaren mutedil rüzgârlara, korunaklı tabii koylara sahip, turizm mevsiminin uzun olduğu Akdeniz kıyılarına ilgi artmış ve ilk önce Fransız Rivyerası daha sonra İtalya, İspanya yat turizmi alanında önde gelen, tanınan yerler olmuştur (Dinçer, M. Z.,1987).

II. Dünya Savaşı sırasında ve sonrasında deniz üzerinde kendi ya da kiraladığı teknesiyle geziler yapan insanlar hızla artmıştır. A.B.D. bu konuda lokomotiflik yapmıştır. Savaş sonrası özellikle ellili yıllarda A.B.D.'deki uyanışı, Avrupa on yıl kadar geriden izlemiştir (Doğan, N., a.g.e.).

Kişilerde alım gücünün azlığı nedeniyle, yatlara önceleri çok az kimse sahip olabilmıştır. Kazançların yetersizliği yanında tekne malzemelerinin az çeşitte olması ve emeğe dayalı işçilik ile maliyetin yüksek olması sonucunda tekne sahiplerinin sayısı pek artmamıştır (Topanoğlu, M.,E., a.g.e.).

1960'lı yıllardan itibaren yatların yapay elyaftan imâl edilmeye başlanması ve seri üretime geçilmesi sonucunda maliyetlerin düşmesi, tekne imâlatçılarının satışları arttırmak için kredili satışlara başlamaları, yat kredisi veren kurumların artması ve bunun yanında donanım ve navigasyon aletlerindeki teknolojik ilerlemeler batı ülkelerinde, otomobil sahiplerinin bir de yat edinmelerini hızlandırmıştır (Aykut, C.İ, a.g.e.).

Yatın bir ulaştırma aracı gibi görülmesi ve doğa ile başbaşa yolculuk etmenin çekici olması yat turizminin gelişmesini arttırmıştır. Marinaların da yeterli düzeye ulaşmasıyla yatlar tüm Akdeniz'de dolaşır olmuşlardır (Hayırlı, M.,1982).

Konaklama ünitelerinin de marinalarda yer almasıyla kişilerin yatla gezintileri yanında, buralarda tatil yapma istekleri artmıştır. Fransa'da Port Grimaud ve Port Camargue örneklerinde olduğu gibi konut-yat ilişkisi sağlanmıştır. Bütün bunlar yat turizminin gelişiminde etkili olmuştur. Bunlara ek olarak (Topanoğlu, M.,E.,a.g.e.):

- 1- Endüstriyel ve teknolojik devrimler sonucu şehirlerin kalabalıklaşması, nüfus artışı ve kişilerin sakin bir yer bulabilme özelemleri (Öcal, Y.,1985).
 - Göç ve getirdiği kozmopolit şehirleşmeler,
 - Hızlı nüfus artışı,
 - Çevre kirliliği, özellikle hava kirliliğinin artması,
 - Ulaşımında karşılaşılan sıkıntı sonucu oluşan bıkkınlık,
 - Artan nüfusla beraber çalışma şartlarında ve işlerde artış,
 - Sosyal haklarda ücretli izin hakkının doğması,
- 2- Gelişen ulaşım kolaylıkları sonucunda kişilerin gezme isteklerinin artması.
- 3- Gelişen kitle iletişim araçları sayesinde kişilerde kültürel ve tarihi eserlere duydukları hayranlık ve bunun sonucu bu eserleri görme istekleri,
- 4- Değişik ülkelerde değişik ört ve âdetleri görme istekleri,
- 5- Kalabalık şehirlerden kaçarak doğa ile kucaklaşma istekleri
- 6- Yaşam standardındaki artış sonucu kişilerin istek ve ideallerinin değişmesi, tekneye sahip olma isteği.
- 7- Tekne yapımında kullanılan yeni malzemelerin ucuzlatıcı etkisi (Doğan, N.,a.g.e.),
- 8- Yat yapımında fabrikasyon sonucunda maliyetlerin azalması.
- 9- Gelişen yat turizmi yanında barınma olanağı sağlayan marina sayısının artması,
- 10- Yat yapan şirketlerin kredili satış imkânları,
- 11- Yat donanımı ve navigasyon aletlerindeki teknolojik gelişmeler.
- 12- Yat kredisi veren kurumların artışı,
- 13- Yat turizminin devlet tarafından teşvik edilmesi gibi birçok farklı etmenin etkisiyle yat turizmi son 30 yıl içinde hızlı bir gelişme göstermiştir.

Yat satın alımı ve sonraki bakım-koruma giderlerinin yüksekliği yat sahibinin yine de belirli gelir

düzeyinin üzerindeki kişiler olması gerçeğini değiştirmemiştir. Bu faktör, sonuçta normal gelir grubundaki kişilerin de yat turizminde yer alabilmelerine olanak sağlayan “Kiralık Yat” olayını (Yacht Charter) gündeme getirmiştir. Ayrıca yatları belirli süre kullanan yat sahiplerinin, diğer zamanlarda kiraya vererek gelir elde etmeleri üzerine, tekne kiralayan kuruluşlar hızla artmış, marinalar kurulmuş, hizmetler çeşitlenmiştir. Dünya’da ilk Charter’cılığı İngiltere keşfetmiş, bu işi sonra İtalya, Fransa, Yunanistan ve Yugoslavya izlemiştir (Doğan, N.,a.g.e.).

Fransa’da devletin yat turizmine getirdiği yasal düzenlemede, öncelikle uzun vadede Fransa’ya döviz ve gelir getirecek, kıyıları koruyacak tedbirler getirilmiştir. Yat turizminin önemini kavrayan ülkeler büyük çapta yat limanı yapımına girişmişlerdir. Hatta bataklıkları kurularak (Fransa’da) liman haline getirmişlerdir. Pahalı yatırımlar olan limanlar devlet tarafından sübvansé edilmiş, ucuz kredilerle desteklenmiştir. Bazı uygulamalarda müteşebbis isterse alt yapısını devlet üstlenmiştir (Turizm Bakanlığı, 1992). Ayrıca Fransız yat yatırımcı ve yat işletmecisi teşvik edilmiş, yabancı yatırımcılara da sermaye getirterek Fransa’da yatırım yapmak koşulu ile ve ülkeye en az yerli yatırımcı kadar gelir ve döviz getirmek kaydıyla yat işletme veya charter izni verilmiştir. Charter olayına ilgi arttıkça, yatçılar Avrupa’da daha sakin ve daha ucuz kıyıları arayarak İtalya, İspanya daha sonra ise döviz arayışında olan Yugoslavya ve Yunanistan kıyılarını charter piyasasına sokmuşlardır (Turizm Bakanlığı, 1992). Yat turizminde yeterli bilgisi ve deneyimi olmayan bütün Avrupa ülkeleri, geçici olarak Fransa modelini uygulayarak, hızla alt yapı çalışmalarını bitirmiş ve her biri kendi çıkarları doğrultusunda milli yat turizm politikalarını tesbit etmişlerdir. Uzun yıllar Avrupa charter piyasasına sadece müşteri ve dolar’la iştirak eden Amerikalı charter’cılar, Karayip Adalarını keşfederek Akdeniz’de 4 yaz ayı ile sınırlı charter pazarına kış aylarında Karayipleri alternatif olarak lanse etmişlerdir (Doğan, N.,a.g.e.). Her iki bölge de ılıman iklimleri, yatçılığa elverişli rüzgârları, pek çok doğal ve tarihsel zenginlikler barındıran koyları, farklı kültürleri ile birbirleriyle yarışmaktadırlar. Ancak bu iki bölge birbirlerine tam anlamıyla rakip değillerdir. Coğrafi olarak birbirlerine olan uzaklıkları, Atlantik Okyanusu faktörü, süresi kısıtlı yatçı için bu iki bölge arasında yat ile seyrine olanak vermemektedir. Ayrıca mevsim farklılıkları nedeni ile Akdeniz’de kış olduğunda Karayip’lerde sezon canlanmaktadır (Töre, E.,1990). Her iki bölgenin turist profili de farklıdır. Karayipler’e talebin büyük bir kısmı Kuzey Amerika’dan gelmekteyken, Akdeniz’e talebin çoğunluğu Kuzey ve Orta Avrupa’dan gelmektedir (Doğan, N.,a.g.e.).

Dünya yatçılığının merkezi Akdeniz ve Karayip’ler gibi gözükse de yatçılığın popüler olduğu başka yerler de vardır (Özer, M.,a.g.e.) :

Kuzey Amerika’da - Alaska : Valdez ve Juneau Bölgeleri (Sezon : Haziran - Eylül)
- Kanada : Büyük Esir Gölü (Sezon : Haziran - Eylül)

Orta Amerika’da - Karayip Denizindeki Bahama Adaları, Büyük ve Küçük Antiller ve Virgin Adaları (Sezon : Kasım - Temmuz, yüksek sezon : 1 Mayıs - 15 Aralık)

Güney Amerika’da - Rio de Janeiro (Bütün yıl, yüksek sezon : Aralık - Mart)

Avrupa’da - Norveç : Güney ve Batı Norveç Kıyıları (Sezon : Haziran - Ağustos)

- İsveç : Stockholm Archipelago Adaları ve İsveç'in Batı kıyıları (Sezon : Mayıs - Eylül)
 - Danimarka : Limfjord Bölgesi, Göller ve Su Yolları (Sezon : Mayıs - Eylül)
 - Hollanda : Ijsselmeer Gölü - Zuider Zee Bölgesi (Sezon : Mayıs - Eylül)
 - İngiltere : Devon ve Cornwall Kıyıları, Wight Adası, Solent Kıyıları Kanal Adaları, Milford Kıyıları, Güney Batı İrlanda Kıyıları, Herbridges Adaları (Sezon : Mayıs - Eylül)
 - İskoçya : İskoçya'nın Batı Kıyıları (Sezon : Nisan - Ekim)
 - Fransa : Korsika ve Akdeniz Kıyıları (Sezon : Nisan - Ekim)
 - İspanya : Galicia Kıyıları (Sezon : Mayıs - Ekim), Cebelitarik ve Akdeniz Kıyıları (Bütün yıl, yüksek sezon : Haziran - Eylül)
 - İtalya : Adriyatik Kıyıları, Sardunya ve Elba Adası Kıyıları, Tireniyen Denizi Kıyıları (Sezon : Nisan - Ekim)
 - Yugoslavya : Adriyatik Kıyıları (Sezon : Nisan - Ekim)
 - Yunanistan : Adriyatik Kıyıları ve Ege Denizindeki Adalar (Sezon : Nisan - Ekim)
 - Türkiye : Güney Ege Denizi Kıyıları ve Akdeniz Kıyıları (Sezon : Nisan - Ekim)
- Afrika'da
- Kanarya Adaları (Bütün yıl)
- Asya'da
- Güney Tayland Kıyıları (Bütün yıl, yüksek sezon : Ekim - Şubat)
 - Malezya Kıyıları - Penang (Bütün yıl, yüksek sezon : Ekim - Mayıs)
- Güney Pasifik'de
- Avustralya Kıyıları - Whit Sunday Adaları (Bütün yıl, yüksek sezon : Mayıs - Ekim)
 - Yeni Zelanda Adaları (Sezon : Aralık - Ocak)
 - Fiji Kıyıları (Bütün yıl, yüksek sezon : Mayıs - Ekim)
 - Tonga Adaları (Bütün yıl)

Dünya'da yat turizmi özellikle son yıllarda büyük bir gelişme gösterirken, ulaşım ve iletişimin ilerlemesiyle, insanlar artık daha da uzak yerlerde tatil yapma istelerini gerçekleştirdiklerinden dolayı, yeni yatçılık bölgeleri aranmasına da devam edilmektedir (Doğan, N., a.g.e.).

Karavip'lerde Yat Turizmi: Dünya Turistik Yolcu Gemiciliği Pazarı konulu bir araştırmaya göre 1990'da turistik gemi ile seyahat eden yolcu sayısı 4.5 milyon olarak belirtilmiştir. Bunun büyük bir kısmını, normal gelir grubundaki kişilerin de yat turizminden yararlanabilmeleri için ortaya konan, kiralık yat olayının taleplilerinin oluşturduğu görülmektedir. 1965'de 34 milyon Amerikalı'nın yelken ve tekne sporu yaptığı anlaşılmıştır (Turizm Bakanlığı, a.g.e.). 1970'li yılların başında mürettebatsız tekne

kiralama faaliyeti yoğunlaşmış ve yatçılık elit bir tabakaya ait olmaktan çıkıp, kitle niteliği kazandıkça, daha da dikkati çekmiştir (Dinçer, M.Z., a.g.e.). Amerikalıların yelken ve tekneye olan ilgisi 1980'lerde 50 milyon kişiye ulaşmıştır (Turizm Bakanlığı, a.g.e.).

1967'de yat kiralama sistemine başlayan British Virgin Island'da, 1973-1978 yılları arasında kiralanan yat sayısı 93'ten 249'a çıkmış, 1987'de 300'ü aşmıştır. Aynı dönemde otel oda sayısı da artmış 1973-1978 arasında 326'dan 538'e yükselmiştir. 1978'de kiralık yatla geziye çıkanlar yaklaşık 12.5 milyon US \$ harcarken, otelde kalanlar 9.3 milyon US \$ harcama yapmışlardır. 1981'de Karayipler'deki Virgin Island'a gelen turistlerin % 55'i kiralık yatla geziye çıkanları, % 45'i otelde konaklayanları kapsamaktadır. Kış mevsiminde Karayipler'e 600 000 civarında özel ve ticari yat gelmektedir (Töre, E.,a.g.e.). Virgin Island'a gelen turistlerin % 80'i A.B.D.'den gelmektedir (Lett, J.W.,1983). 1989 yılında Karayip'lere gelen A.B.D.'li turistler, adalara gelen turist sayısının % 58'ini oluşturmaktadır (Aykut, C.İ., a.g.e.).

Karayiplere gelen Avrupalı turist sayısında da artış görülmektedir. 1986'da gelen Avrupalı turist sayısı 834 900 iken, 1990'da 1 milyon 500 bini aşmıştır. Kısaca % 88'lik bir artış sağlanmıştır. Avrupalı turist Kuzey Amerikalı turiste göre daha uzun süre kalmaktadır. Karayipler'i en çok ziyaret eden ülkeler sırasıyla Fransa, İngiltere, Hollanda, Almanya, İtalya ve İskandinavya ülkeleridir (Şekil 2.1).

Karayipler'deki Virgin Island'a gelen turistler ortalama olarak 7 günden daha fazla bir süre için yat kiralamakta, yatın özelliğine ve sezona göre değişiklik göstermesine karşın, haftada yaklaşık 1500-200 US \$ ücret ödenmektedir (Lett, J.W.,a.g.e.).

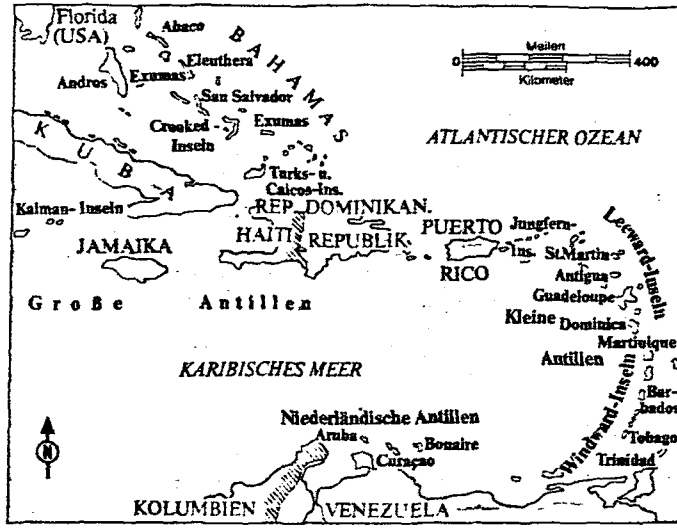
1990 yılında Karayipler'e geceleme için deniz dışı yollarla gelen turist sayısı 11 milyon 800 bin, yat ve gemi ile gelenlerin sayısı ise 6 milyon 710 bin dolaylarındadır. Karayipler'e 1989 yılında gelen ziyaretçilerin toplam harcaması 1988'e göre % 7.4 artarak, 7 milyar 800 milyonu bulurken Türkiye'deki toplam gelir 2 milyar 600 milyon US \$ olmuştur. Yani bu değer Türkiye turizm gelirlerininin 3 katı olmuştur. 1984'den 1990'a kadar geçen sürede turist girişinde % 43'lük bir artış olmuştur. Bu artış dünya ortalamasının % 14 daha üzerindedir (Holder, J.S.,1991).

Avrupa'da Yat Turizmi: Akdeniz ilk çağlardan beri uygarlığın merkezi olmuş ve bir çok medeniyetin kültürünü günümüze kadar taşımıştır. Tarih boyunca yelkenlilerin gerek ticaret, gerekse gezinti amacıyla dolaştığı Akdeniz, ılımlı rüzgârları, korunaklı doğal koyları, koyların sıklığı nedeniyle limanlar arasındaki seyir mesafesinin kısalığı, seyir mevsiminin uzunluğu, Akdeniz'e kıyısı olan ülkelerin çokluğu nedeniyle yatçılar tarafından her zaman ilgi gören bir bölgedir (Turizm Bakanlığı, a.g.e.). ılımlı rüzgârlara ve korunaklı doğal koyalara sahip bulunan Akdeniz kıyılarına 20.yy başından itibaren ilgi artmış, önceleri Fransız Rivyera'sı, daha sonra ise İtalya ve İspanya yat turizmi alanında önde gelen yerler olmuştur.

1940'lı yıllarda yatçılığa başlayan Fransa, İtalya ve İspanya,Doğu Akdeniz ile kıyaslanamayacak marina ve bağlama kapasitesine ulaşmıştır (Turizm Bakanlığı, a.g.e.).

1950'lerde Fransa kıyılarında kayıtlı teknelerin eğlence filosu 20 000'den az iken, 1964'de 100 000'e, 1976'da 390 000'e, 1979'da 452 000'e yükselmiştir (Özer, M.,a.g.e.).

Hollanda'da 1982 yılında nüfusun 1/6'sı yelken, yat ve spora eğilim göstermiştir. Fransa'da 650 000, İngiltere'de 1.3 milyon, İsveç'te 1 milyon yat mevcuttur. Marsilya ve Cenova arasındaki 96 marina'da 32 120 bağlama yeri kapasitesi bulunmaktadır. 1987 rakamlarına göre Akdeniz'de dolaşan yat sayısı 500 000'in üzerindedir (Özer, M.,a.g.e.). Edward Dohert'e göre İngiltere'de her yıl 1500 bağlama yeri ihtiyacı



Karayip Adaları

Bazı Akdeniz Ülkelerindeki Marina Kapasiteleri
(Yat Turizmi Master Planı, 1992)

ÜLKELER	BAGLAMA YERİ	KAPASİTESİ	%
FRANSA (Akdeniz Kıyıları)		60,624	35,9
Longuedec-Rousillon	14735		
Bouches-Du-Rhone	10417		
Cote'Varoise	19143		
Alpes-Martimes	1164		
Cota D'azur	11054		
Corsica Adası	4114		
İSPANYA (Akdeniz Kıyıları)		47,305	28
Costa Calida	25		
Costa Blanca	5622		
Costa del Azahar	4269		
Costa Dorado	17732		
Baleaer Adaları	13718		
Costa del Sol	5939		
İTALYA		36.414	21,5
Liguria	6226		
Toscana	2785		
Grosseto	2516		
Lazio	3404		
Campania	1000		
Calabria	260		
Sicilya Adası	1050		
Sardinia Adası	3809		
Adriyatik Kıyısı	15364		
YUGOSLAVYA		9371	5,5
TÜRKİYE (*)		5235	3,1
TUNUS		3640	2,2
YUNANİSTAN		2974	1,8
MALTA		1300	0,8
MONACO		720	0,4
G.KIBRIS		577	0,3
İSRAİL		500	0,3
CEBELİTARİK		340	0,2
GENEL TOPLAM:		169.000	100.0

bulunmaktadır.

1992 yılında sadece İngiltere' de 50 000'i Akdeniz için sipariş edilmiş 80 000 tekne denize inmiştir. Buna göre 1992 yılında Akdeniz' de dolaşan yat sayısı 700 000 dolayındadır.

Akdeniz yat turizminin en önemli alt yapısı olan marinalar açısından da zengindir. Özellikle İspanya, Fransa, İtalya ve Yugoslavya kıyıları zengin marinalarla bezenmiştir. Bu bölgelerde yat turizmi tüm alt yapısını oturtarak önemli bir turizm dalı olmuş, ancak çevre, deniz ve kıyı kirlenmesi nedeniyle durgunlaşmıştır (Doğan, N., a.g.e.). 1990 yılı değerlerine göre Akdeniz' de yat bağlama kapasitesinin % 85.4' ü İspanya, Fransa ve İtalya' da bulunmaktadır (Turizm Bakanlığı, a.g.e.) (Tablo 2. 1).

Akdeniz' de görülen çevre kirliliği ve kıyıların betonlaşması sonucunda yat turizmi seyir bölgeleri, nisbeten el değmemiş Doğu Akdeniz' e kaymıştır. Ekonomisinde turizmin önemli yeri olan ülkelerde girişilen otel yatırımları, özellikle kıyılarda, "turizm kirliliği" denilecek boyutlarda çirkin yapılaşmalar ve doğayı tahrip edici unsurlar olarak görülmektedir. Bu aşamada yat turizmüne yönelik yatırımlar betonlaşmaya alternatif teşkil edebilmektedir. Örneğin 8 yataklı 10 yatlık bir filo, 80 yataklı bir otel ile aynı yatak kapasitesini oluşturmaktadır. Ayrıca turizmi olumsuz yönde etkileyecek bir durum ortaya çıktığında yatların faaliyet alanlarını değiştirmeleri mümkün olmaktadır. Özellikle son yıllarda Batı Akdeniz' deki deniz kirlenmesi ve fiyatlardaki hızlı artış yatçılar için Doğu Akdeniz' i cazip hâle getirmektedir (Özer, M., a.g.e.).

Bu gün için Akdeniz' deki en gözde yat turizm bölgeleri şunlardır :

- Sardinya ve Korsika Adası arasındaki Bonifacio Boğazı ve Adaları. Bu bölge turistlere özellikle Avrupa' nın belli başlı merkezlerine olan yakınlığı, temiz ve çekici gelmektedir. Bu bölgede seyir çok kolaydır. Santa Maria, Caprera, Maddalena, Motorio ada grupları ve koyları, İtalyan ve Korsika kültürleri, Bonifacio Kalekenti turistleri çekmektedir.

- Yugoslavya' da Dalmaçya kıyıları, Akdeniz' de yat turizminin üç büyük ülke ardından (İtalya, Fransa ve İspanya) en çok geliştiği alanlardır. "Binadalar kıyıları" olarak da adlandırılan Dalmaçya kıyıları sayısız adaları, yemyeşil kıyıları ve Avrupa merkezlerine olan yakınlığı ile tercih edilmektedir. Ancak son yıllarda Yugoslavya kıyılarında görülen "turizm kirliliği" ve sonrasında görülen iç savaşlar talebi önemli ölçüde kısmıştır. Trieste' den güneydoğu' ya doğru 60 km' lik deniz kıyısı turizm kirliliğinden en çok etkilenen bölgedir. Burada herşey dar gelirli turist sınıfı için hazırlanmış ve kitlesel turizm çekirge istilasına benzemiştir (Şendöl, T., 1989).

Dalmaçya kıyılarında yat turizmi özellikle Zadar' dan Dubrovnik' e kadar uzanan kıyı şeridinde yapılmaktadır. Kornati, Vno, Luka, Dalmaçya, Dubrovnik seyir bölgeleri ana bölgelerdir.

- Yunanistan kıyıları binlerce adası ve Yunan tarihi ve kültürü ile yat turizminde gözdedir. Dezavantajı ise Yunan yat turizminde alt yapının yetersiz, mevcutlarınsa standartların oldukça altında olmasıdır. Gözde yat bölgeleri, Saronic Körfezi, Sporad, İyonya ve Oniki Takım Adaları' dır. Saronic Körfezi Atina' ya çok yakındır. Özellikle filotulla türü işletmecilik burada yaygındır. İyonya, ülkenin batısında, Sporad Adaları ise Eğriboz adası üzerindedir. Oniki Adalar' da ise Rodos önemli bir merkezdir ve bu bölgedeki yat turizmi neredeyse Yunan adalarından çok Türk kıyılarının pazarlanması şeklindedir. Yaklaşık 3000 bağlama yerine sahiptir (Turizm Bakanlığı, a.g.e.).

Akdeniz' de bu gözde yat turizmi merkezleri dışında Tunus Kıyıları, K.K.T.C, Kıbrıs Rum Kesimi,

İsrail başta olmak üzere pek çok kıyı şeridi yatçıları kendine çekmektedir.

Main ve Tuna nehirlerinin birleştirilmesi ve Sovyet kıyılarının uluslararası yatçılığa açılması, Tuna'nın Karadeniz çıkışında Romanya, hatta Bulgaristan'da yat turizmi için büyük marinaların yapımına başlanması, Karadeniz'de yat turizmini gündeme getirmiştir.

2.4.2 - TÜRKİYE'DEKİ GELİŞME SÜRECİ

2.4.2.1 - TÜRKİYE'DE YAT TURİZMİNİN OLUŞUMU

Türkiye'de denizin keşfine ve yat turizminin başlangıcına yönelik ilk etkilenmeler edebiyatımızdaki anlatımlarda kendini göstermiş, Ege ve Akdeniz'de yaşayan insanların yaşantılarını, doğanın güzelliklerini anlatan romanlar, büyük şehirlerde yaşayanlarda buraları görme isteği uyandırmıştır. Bu, 1950'li ve 1960'lı yıllarda zamanın aydınlarınınca düzenlenen "Mavi Yolculuk" adlı gezilerin yapılmasına neden olmuştur. Bu yolculuklar zamanın bakımsız, yöresel balıkçı teknelerinin, çarşafarla bir iki kamaraya bölünmesi gibi ilkel ve zor koşullar altında gerçekleştirilmiştir. Türkiye'nin yat ve tekne turizm potansiyelini açığa çıkartan Mavi Yolculuk'tan sonra, önce Bodrum ve Marmaris'teki, daha sonra Karadeniz'e kadar uzanan bir bölgede bulunan balıkçı tekneleri ve tirhandillerin modernleştirilmesi, üst yapılarının değiştirilmesi için ilk yatırımlar da başlamıştır (Ören, M., 1993).

Önceleri entellektüel ve genç kesime yönelik bu hareket, Yunanistan'ın Ege adalarıyla birlikte Anadolu kıyılarını da kapsayan yat turları düzenlemesi ve talep oluşturan ülkelere satılmasıyla birlikte kimlik değiştirmeye başladı. 1965 yılından itibaren Yunanistan tarafından düzenlenen yat turları sayesinde, ülkemiz denizlerinde, gerek Yunan gerekse yabancı bayraklı kiralık yatlar görülmeye başlanmıştır (Türker, E., 1986). Yunanistan'dan gelen bu teknelerin çoğu günübirlik geziler yaparak, Yunan adalarından Çeşme, Datça, Marmaris, Bodrum ve Ege'deki diğer yerleşim yerlerine uğruyorlardı. Kuşadası popüler yerlerden biriydi. Daha sonra Yunanlı operatörler paket tur programlarına Türkiye'yi de almışlardır (Özer, M., a.g.e.).

Yatçılık Türkiye'de 1965-1968 yılları arasında, "Kismet" isimli teknesiyle dünya turu yaparak yurda dönen Sadun - Oda Bora çiftinin öncülük yaptığı, fakat devlet politikaları gereği hâlâ alternatif yatırım olarak kabul görmeyen bir durumdaydı (Aykut, C.İ., a.g.e.).

70'li yıllarda Batı Avrupalı ve Amerikalı turistler Yunanistan'dan kiraladıkları yatlarla Türkiye'ye geldiler. Yelkenli tekneleri ya da 20-25 m. uzunlukta, havalandırılmalı deniz kruvaziyerlerini kullanıyorlardı. Türkiye'de ise o kıyılarda Bodrum yapısı 8-10 m'den büyük olmayan balıkçı tekneleri bulunuyordu. Yunanistan'dan gelen yatların uzun süre kalmaya başlamasıyla, bir takım ihtiyaçlar da gündeme geliyordu. Bunlardan biri barınma ve kışlama, diğeri ise alışveriş ve tamir imkânı sağlayacak yerlerdi. İstem artışıyla ortaya çıkan tamir ihtiyacını Bodrum karşılıyordu. Ayrıca Bodrum'da oluşan firmalar, tekne boylarını 14-16 m'ye çıkarmaya çalıştılar.

1960'lı yılların sonunda yatların barınma ve konaklama sorununa çözüm getirmek amacıyla yat limanları yapımı düşünüldü. Bu amaçla ilk kez 1967 yılında "Bakanlıklararası Yat Limanlarını Planlama ve Teknik Komisyonu" kurulmuştur. Bu organizasyonun çalışmaları sonucunda, ülkemizde-herhangi bir

istem ve güzergâh analiz temeli olmadan-II.Beş Yıllık Kalkınma Planı döneminde (1968-1972) yat limanlarının inşa edilmesi planlanmıştır. İlk inşa edilen limanlardan Ayvalık, Armutlu, Çanakkale ve Gelibolu gerçek talebi yansıtmıyordu. Asıl yat rotaları Kuşadası, Bodrum ve Marmaris limanlarıydı (Özer, M., a.g.e.). Türkiye’de ilk kez yat limanları ve yat yaşama yerlerinin hizmete girmesinin ve verimli şekilde işletilmesinin Ulaştırma Bakanlığı tarafından gerçekleştirilmesi II. B.Y.K.P. döneminde düşünülmüştür. Bodrum Yat Limanı’nın 1971’de, Kuşadası Tali Yat Limanı’nın ise 1972’de açılması öngörülmüş, ancak Bodrum Marinası 1976’da, Kuşadası Marinası da Ocak 1977’de T.C. Turizm Bankası tarafından işletilmeye başlanmıştır (Doğan, N.,a.g.e.).

Diğer marinaların hizmete girmesi ya da varolan mainaların kapasitelerinin artırılması ise , 1980’li yıllardan sonra gerçekleşmiştir. III. B.Y.K.P. döneminde (1973-1977) 1973 yılı program ve icra planında, yat limanı ve yaşama yerlerinin işletilmesi Turizm ve Tanıtma Bakanlığı ile Ulaştırma bakanlığı tarafından birlikte düzenlenmesi kararı alınmıştır. 1980 yılında Turizmi Teşvik Çerçeve Kararı’nda genel esasları içeren 2. maddenin 1. fıkrasında, “Kruvaziyer turizmi, yat turizmi ve yat liman işletmeciliğinin geliştirilmesi, ulaşım sistemlerinin turizm mevsimi boyunca en yüksek kapasitede hizmet verebilecek seviyede tutulabilmesi için tedbirler alınır ve en kısa zamanda sonuçlandırılır.” denilmiştir.

12 Eylül 1980 sonrası siyasi huzura kavuşan ve tekrar can ve mal güvenliği sağlanan Türkiye kıyılarında hızlı bir gelişme göstermiştir. 80’li yılların başında Yunanistan’daki yat yönetmeliğinde yapılan bir değişiklikle, yabancı bayraklı yatların Yunanistan karasularında charter yapmalarının yasaklanması, yatçıların Türk kıyılarını keşfetmelerinde önemli bir etken olmuştur (TÜRSAB,1982).

12.03.1982’de kabul edilen, 16.03.1982 tarihli Resmi Gazete’de yayımlanan 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu ile yat turizminin gelişmesinin önündeki formalite ve mevzuat engeli ortadan kaldırılmaya çalışılmıştır. Daha sonra 04.08.1983 tarihli Resmi Gazete’de yayımlanan, “Yat Turizminin Geliştirilmesi Hakkında Yönetmelik” ile konu detaylıca ele alınmıştır. Bu kanun ile yönetmeliğin sağladığı başlıca kolaylıklar şunlardır :

- Yat Limanları ve İşletmeciliği belgeye bağlanmış ve özel sektöre de yer verilmiştir,
- Yat İşletmeciliği tanımlanarak Kültür ve Turizm Bakanlığı’ndan belge almak zorunluluğu getirilmiştir,
- Yatların ülkemize giriş ve çıkış formaliteleri azaltılarak, Türk Limanları Yat Kayıt Belgesi (Transit-log) uygulanmaya konulmuştur.
- Kabotaj kanunu uygulamalarında, turizm ticareti ve ülke döviz kazancı açısından esneklik sağlanmıştır.
- Yıllarca lüks olarak düşünülen yat sözcüğü, her sınıf gezinti teknesi için kullanılmaya başlanmıştır.
- Yat turizmine talebin çoğalmasıyla yat tipi yelkenlerin yapımı bir sektör haline gelmiş ve ahşap , sac teknelerin yanı sıra fiberglas tekneler de seri halde üretilmeye başlanmıştır.
- 17.05.1985 tarihinde yat ithalatı serbest bırakılmıştır (Dinçer, M.Z., a.g.e.).
- Yabancı yat işletmecilerinin yatak başına belirli bir miktar döviz Turizmi Geliştirme Fonu’na katkı olarak vermesi şartı getirilmiştir.
- Türkiye’de kışlayan yabancı bayraklı yat sahiplerinin en az iki yılda yatlarını kullanmak suretiyle beş yıla kadar Türkiye’de kalmaları sağlanmıştır.

Turizmi Teşvik Kanunu ve Yat Yönetmeliği’nin verdiği bazı tavizlerle, Akdeniz’in hiçbir ülkesinde

charter yapma olanağı olmayan, ekonomik ömrünü tamamlamış ve genelde her türlü vergi ve kontrolden muaf, serbest İngiliz bayraklı yatlar ,kendilerine yeni ve düşünmedikleri kadar bol gelimli bir pazar buldular. (Özer, M.,a.g.e.).

Yönetmeliğin kabulü ile getirilen kolaylıklar sonucu çok sayıda yat turizmi yatırımı gerçekleştirilmiştir. Ancak yapılan bu tüm yatırımlara karşın, yat turizmi kapasitemiz İtalya, İspanya, Fransa gibi ülkelerle karşılaştırılamayacak kadar küçüktür. 1984 yılından bu yana artan talep 1985'te karşılanamamış, 1986 ve 1987'de de yapılan yatırımlarla kısmen karşılanabilmiş olmasına karşın, yabancı firmaların yatları halen bizden daha çok kazanmaktadır (Doğan, N.,a.g.e.). Yapılan istatistikler Türkiye'yi görmek isteyenlerin 1/4' ünün, komşu ülkelere gelip yabancı gemilerle Türk limanlarına uğradıklarını göstermektedir. Bu durum göstermektedir ki, ülkemizin turizm potansiyelini kullanamaması ulaştırma sorununu çözememiş olmasından kaynaklanmaktadır. Türkiye, Doğu Akdeniz'de ekonomik boyutu 250 milyon \$ olan kruvaziyer turizmden sadece 7 milyon \$ pay almaktadır (Özer, M.,a.g.e.).

Yat turizminin gelişmesinde en önemli etkenlerden biri de Yat İnşa sektörüdür. Bu sektör Türkiye'de ancak 1970'lerden itibaren gelişme gösterebilmiştir.

Yat işletmeciliği yapacak bir firmanın kullanacağı yatların temini için çeşitli seçenekleri vardır. Firma yatları temin edebilir, ya da iç piyasadan satın alma, kiralama, inşa etme alternatiflerinden birini seçebilir. Türkiye'de alaylı ustaların yürüttüğü Karadeniz'de balıkçı teknesi yapımından, Ege'de Mavi Yolculukların yarattığı Gulet ve Tırhandil tipi yat inşasında, İstanbul'da da mühendislerin geliştirdiği saç ve fiber yat inşasından meydana gelen bir tekne inşa sektörü vardır. Tuzla tersanelerinde özellikle 1981'den sonra gemi sanayinde doğan krizin yarattığı boşluğu doldurmak için yat inşasına yönelme olmuştur.

Ege bölgesindeki atölyelerde (Bodrum, Marmaris, Bozburun v.b.) ustaların balıkçı teknesi yapımından kaynaklanan görgü ve deneyimleri ile turizm pazarının isteklerinin (güvertede geniş mekân, tuvaletli kamaralar v.b.) kaynaşmasından ortaya gulet ve tırhandil tipi tekneler çıkmıştır. Ancak bu tekneleri yapanların bilgi ve görgülerinin sınırlılığından çeşitli eksikler çıkmıştır. Bu teknelerde temel sorun. formlarının yelkene yatkın olmaması, güverte üstü ve iç mekânların denizciliğe uygun olmamasıdır.

Yatçılık konusunda teknik hizmet verebilecek personelin 1970'li yıllarda deniz kuvvetlerinde görevli asker mühendislerden, İ.T.Ü. Gemi İnşaat Fakültesi Öğretim üyelerinden ve bu konuda teknik eğitim görmemiş, ancak merak ve yetenekleri ile kendilerini eğitmiş kişilerden oluştuğu görülmektedir.

Askeri mühendisler, deniz kuvvetlerinin hücum bot ve yelkenli formlarından esinlenen tasarımlar üretmişler. Engin Denizcilik ve daha sonra da Dentaş Tersanesi'nin kurulmasına ön ayak olarak sanayinin içinde de yer almışlardır.

1980 sonrasında siparişlerin tamamlanamaması, kredilerin kesilmesi, yeni sipariş almak için tersane kapasitelerinin yetersiz oluşu nedeniyle, doğan krizi atlatabilmek için tersaneler çelik yat inşasına yönelerek pazar araştırmaya başlamışlardır.

İstanbul yöresinde (Tuzla, Kavak, Kuruçeşme, Yalova v.b.) görülen gelişmeye benzer bir atılımla Karadeniz'deki balıkçı teknesi yapımcıları da (Kurucaşile, Sinop, Çarşamba v.b.) yat yapımına yönelmişlerdir.

Ahşap ve saç yapımı yanında fiber ve alüminyum yat inşa örnekleri de görülmektedir. Fiberglas (Fiberglas Reinfacet Plastics - FRP) tekne imal eden atölyeler de bilgi ve deneyim eksikliği yüzünden

kalite kontrolü zor olmaktadır. Gövde imalatının kolaylığı tekil amatör yapımcıların fiber malzemeyi seçmesine yol açmaktadır (Tezcan, R.,1987).

2.4.2.2 - TÜRKİYE'DE YAT TURİZM POTANSİYELİ

2.4.2.2.1 - SUNU

2.4.2.2.1.1 - DOĞAL POTANSİYEL

Üç tarafı denizlerle çevrili olan Türkiye, fizik coğrafyası nedeniyle yat turizmi açısından ideal özelliklere ve sunu potansiyellerine sahip şanslı ülkelerdendir. Uzun kumsallara sahip 8250 km² lik kıyı şeridimizin bölgesel ayırımı şöyledir (Özkan, B.,1989) :

Ege Kıyıları	2805 km
Karadeniz Kıyıları	1634 km
Akdeniz Kıyıları	1557 km
Marmara Kıyıları	1190 km
Ada Kıyıları	1064 km

Ancak bu kıyıların tümü morfolojik özellikleri itibari ile kıyı rekreasyon aktiviteleri için uygun olmadığı gibi, bu aktivitelerin gerçekleştirilmesini etkileyen önemli faktörlerden iklim de bu amaca uygun kıyı miktarını düşürmektedir. Örneğin, Karadeniz Bölgesi deniz sıcaklığı ve güneşlenme süresi ile yararlanma mevsiminin uzunluğu bakımından olumsuz özellikler taşımaktadır (Özkan, B.,a.g.e).

Çeşitli kıyı tiplerinin oluşturduğu korunaklı tabii koyları, kıyılarımızın yakın adalara seyir mesafesinin kısalığını sağlayabilmesi bakımından Ege kıyılarımız, yatçılık için bir potansiyel yaratmaktadır. Akdeniz Bölgesinin yine batı kıyıları, Ege Bölgesi kıyı özelliklerini taşıyan, değişik kıyı tiplerinin bulunduğu, tabii, cazibeli alanlardır (Özer, M.,a.g.e.).

Turizm yapısını ve potansiyelini belirleyen önemli etkenlerden biri de ülkenin iklimidir. İklimle bağlı olarak turizm sezonunun uzaması ile daha çok girdi sağlanmaktadır.

İnsan sağlığı ve deniz kürleri açısından aylık ortalama deniz suyu sıcaklığı 18-28 °C, hava sıcaklıkları 20-34 °C arasında bulunan yerler olumlu ve öncelikli olarak kabul edilir. Bu değerlere göre Antalya, Fethiye, Marmaris ve Bodrum kıyı kesimlerinde deniz suyu sıcaklıkları 8-9 ay, hava sıcaklıkları 6-7 ay olumluluk gösterir. Ancak bu şartlar kuzey enlemlerine çıkıldıkça değişir ve turizm mevsimi süresinde genel olarak bir kısalma olur. Ege kıyılarında deniz suyu sıcaklıklarının olumlu değer gösterdiği aylar toplam 6 ay, Marmara ve Batı Karadeniz'de 4 ay, Doğu Karadeniz'de ise 5 ay dolayında bulunur (Üker, İ., 1986).

Genellikle çam ormanları ile kaplı bulunan Akdeniz ve Güney Ege kıyılarında, öncelikle yaz mevsiminde görülen kıyı meltemleri rahatlatıcı bir etki yaratırken, güneğe açık kıyı kesimlerinde etkin olan lodos rüğürları sonucunda oluşan dalga hareketi ile yıkanan deniz dipleri duru ve temiz bir denizsuyu

oluşturur (Ülker, İ., 1985).

Yatçılık için geçerli iklim koşulları yelken yapabilmek için uygun rüzgârlar, ılıman kuru ve yağışsız hava koşullarıdır. Türkiye’de Güney Ege ve Akdeniz kıyıları Nisan - Kasım arası (8 ay) çekici sıcaklıklara ve uygun hava şartlarına sahipken kuzey Ege ve Marmara’da bu süre çok kısalmakta, Karadeniz’de yağışlar nedeniyle mümkün olmamaktadır (Özer, M.,a.g.e.).

2.4.2.2.1.2 - SOSYAL POTANSİYEL

Yatçılıkla ilgili çeşitli faaliyetler yat turizmini canlandırıcı etki yaparak, turizm politikamız da etkili olmaktadır.

Festival, şenlik, fuar, yarışma gibi sosyal ve kültürel etkinlikler bir beldenin turizm faaliyetlerini sürekli olarak canlı tutan, gerek yöre gerekse ülke ekonomisinde, ticari faaliyetlerini daha da arttırılarak, pazar ülkelerle rekabet ortamı yaratmasını ve dolayısıyla yeni kazanç imkân ve fırsatları yaratmasını öngörmektedir (Aykut, C.İ., a.g.e.).

2.4.2.2.1.2.1 - YAT FUARLARI VE SERGİLERİ

Yat ve deniz ürünlerinin sergilenmesi bakımından Türkiye’de ilk önemli organizasyon, 1987 yılı Mayıs ayında İstanbul’da gerçekleştirilmiştir (Kaya, H.,1989).

17.05.1985 tarihinde yat ithalatına izin verilmiş ve böylece talep yurt dışından satın almaya yönlendirilmiştir (Aksan, Z.,1986). Ancak bu Yat İnşa Yatırımı için verilmiş teşvik belgeleri tutarı kadar yat ithali için teşvik verilmesi, sektörün gelişememesine neden olmuştur.

Yat fuarı ve sergileri, yabancı ülke yat üreticilerinin yat ve donanımlarını sergiledikleri ve satışa sundukları, böylece Türkiye’ nin döviz kaybına neden olan organizasyonlar olmuştur.

80’li yılların ortasından itibaren yatçılığa verilen teşviklerle iyileşmeye başlayan yatçılığımız çeşitli yurtdışı Boat Show’lara katılmaya başlayarak Bodrum ve Karadeniz tipi yatlarımızı tüm dünyaya tanıtmışlardır. Boyu 25 m’den büyük olan yelkenli veya motorlu yatlar olan “Süper Yat” yapımında da ilerlemeler kaydedilmiş, “Super Yacht” fuarlarında satış yapmışlardır.

2.4.2.2.1.2.2 - YAT FESTİVALLERİ

Kıyı kentlerinde doğrudan yatçılara hitap eden bu etkinlikler, kent halkına deniz sevgisini aşlamakta, yatçılığın tanıtılmasına yardımcı olmaktadır. 1984 yılı Mayıs ayının ilk haftasında düzenlenen “Marmaris

Yat Festivali” büyük ilgi görmüştür. Bu etkinlik uluslararası bir nitelik kazanarak hâlâ devam etmektedir.

Benzer bir organizasyon da “Marmaris Uluslararası Yarış Haftası”dır. Yarışmanın sponsorları yabancı firmalar olup, herşey uluslararası standartlarda düzenlenmektedir.

1993 yılında İstanbul’da başlayan “Tarih ve Deniz Şenliği”, İstanbul Boğazı boyunca tarihi gemiler ve yatların yaptıkları geçit töreni, çeşitli kültürel aktivitelerle İstanbulluların ilgisini çekmektedir.

2.4.2.2.1.2.3 YAT YARIŞLARI

Yat yarışları, Uluslararası ve ulusal organizasyonlar olarak gerçekleştirilmektedirler. Bu yarışların kurallarını, "International Yacht Race Union - (I.Y.R.U.) " Uluslararası Yat Yarışları Birliği belirlemektedir. Yarışlara katılan teknelerin sınıflandırılmasında su hattı boylarına göre üç klasman belirlenmiştir (Kaya, H., a.g.e.) :

- 1 - A Klas : Su hattı boyları 9.00 metreden büyük yatlar
- 2 - B Klas : Su hattı boyları 7.30 metreden 9.00 metreye kadar olan yatlar
- 3 - C Klas : Su hattı boyları 6.00 metreden 7.30 metreye kadar olan yatlar

Türkiye'deki yat yarışları, Türkiye Yelken Federasyonu'nun düzenlediği yıllık organizasyonlardır. Bu organizasyonlar I.Y.R.U. yarış kuralları, Uluslararası Yat Federasyonu (International Yacht Federation - I.Y.F.) tarafından uygulanan, uygulama, kapsam ve süreci ayrıca belirlenen ilgili sınıf kuralları ve genel yarış talimatı uyarınca yapılmaktadır (Kaya, H., a.g.e.).

Türkiye'de organize edilen ulusal ve uluslararası yat yarışlarının Türk yatçılığının gelişmesi, personel yetiştirme ve motivasyon sağlama, tanıtım ve pazarlama, yat inşa sektörünün gelişmesi bakımından büyük önem taşımaktadır.

1988 yılından beri yapılan "Bodrum Cup" Yelkenli Ahşap Yat Yarışları, ahşap yatlarımızın yelkene yakın olduklarını göstermiştir. Bu durumda mazot ve yedek parça tasarrufunda küçümsenmeyecek rakamlar oluşacaktır. Yelken ağırlıklı bir yat turizmi güneşe dayalı olmaktan çıkabilir. Böylece yeni bir müşteri potansiyeli oluşturularak denize sırtını dönmüş toplum gerçeğini kırmamız sağlanabilir (TÜRSAB,1990).

1990 yılında başlayan Doğu Akdeniz Yat Rallisi de, yatçılığın güney sahillerimizde gelişmesine katkıda bulunmaktadır. Rallinin rotasında, Antalya Setur Marina, Bozyazı Limanı, K.K.T.C.'nde Girne Marinası, Magosa Limanı ve İsrail'in Haifa Limanı bulunmaktadır. 10 klasmanda yapılan yarışmada yat boyları, 10.00 m, 10.60 m, 11.50 m, 12.00 m, 12.80 m, 15.00 m ve 25.00 m olarak saptanmıştır.

2.4.2.2.1.3 - YATIRIMLAR

Gelişmekte olan ülkeler için önemli gelir ve istihdam imkânları sağlayan turizm olayı içinde yat turizmi için, büyük yatırım isteyen bir alt yapı, yabancı sermaye ve yüksek teknolojiye ihtiyaç duyulmaktadır.

Yat turizmi yatırımlarında, istemin sezonluk karakterde olmasından dolayı aşırı esnek, sununun ise esnek olmayan bir yapıda olması nedeniyle risk olasılığı yüksek ve riskin dağıtılma olasılığı zayıftır.

Yat turizmi yatırımları, genel olarak alt yapı yatırımları ve üst yapı yatırımları olarak gruplandırılabilirler. Alt yapı yatırımları yata yönelik, üst yapı yatırımları ise yatçıya (insana) yönelik yapılmaktadır.

Üst Yapı Yatırımları : Yatçıya yönelik inşa edilen üst yapı yatırımlarına ait nitelikler Yat Turizmi Yönetmeliği'nin 8. maddesinde şöyle belirtilmiştir (Turizm Bakanlığı, a.g.e.) :

- Rıhtım ve iskelelerde yatlara elektrik ve tatlı su bağlantısı sağlayan kutular,

- Yat Limanı İdare Binası ve yabancı yatların Türkiye'ye giriş - çıkış yaptığı yat limanlarında,liman, pasaport, sağlık ve diğer işlemlerin yapılabilmesi için kapalı alan,
- Kadın ve erkek yatçılara ayrı duş ve tuvalet grupları (Ana Yat Limanlarında, bağlama kapasitesinin en az % 5'i kadar),
- Çöplerin liman dışına atılması ile katı ve sıvı atıklardan çevrenin etkilenmemesini sağlayacak tasviye tedbirleri,
- Acil ihtiyacı sağlamaya yeterli jeneratör ve yedek su deposu,
- Kullanılmış yağ toplama yeri,
- Kadın ve erkek görevliler için ayrı soyunma odaları ve duş yerleri, wc ve oturma - dinlenme yerleri,
- Yat limanlarında emniyeti sağlamak, kılavuzluk hizmetleri vermek, palamar botu olarak kullanılmak ve yat limanının deniz ile tüm diğer ilişkilerini sağlayacak motorlu bir tekne,
- İlk yardım imkânı,
- Yangın söndürme sistemi,

Yat Turizmi Master Planı kapsamında yapılan bir araştırmaya göre üst yapı hizmetlerinden en çok, temiz su, sıcak duş, daha iyi restaurant, bar ve lokanta, elektrik, temiz tuvalet, alışveriş imkânı, hızlı ve kaliteli hizmet beklenmektedir (Tablo 2.2)

Alt Yapı Yatırımları : yat turizmi alt yapı elemanları, genel olarak yat yanaşma yerleri, tali yat limanları ve ana yat limanlarıdır. Türkiye'de yat turizmine yönelik alt yapı yatırımlarına ait nitelikler 04.08.1983 tarihli Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren "Yat Turizmi Yönetmeliği"nde belirtilmiştir. Bununla beraber yat güzergâhlarının yoğunlaştığı bölgelerde oluşan altyapı yatırım projeleri (Şekil 2.2) de görülebilir.

Yat Turizmi Yönetmeliği'nin 7. maddesinde alt yapı nitelikleri şöyle belirtilmiştir (Turizm Bakanlığı, a.g.e.) :

- Korunmuş su alanının tamamında en az 2.5 m derinlik,
- Yat limanı içinde soluganları (deniz çalkantıları) en az düzeyde tutacak rıhtım ve iskeleler,
- Yat limanına denizden emniyetli giriş sağlayacak fenerler,
- Yatların düzenli ve emniyetli bir şekilde yanaşabileceği nitelikte rıhtım ve iskeleler,
- Rıhtım ve iskelelerde, bağlamaya elverişli mapa ve aneleler,
- Rıhtım ve iskelelerin yeterli derecede aydınlatılması,
- Yatlara tazyikli su ve elektrik bağlantısı yapabilecek tesisat.

Yat turizminin alt yapı elemanları olarak bilinen yat limanları buldukları konuma göre değişik potansiyeller oluştururlar. İşlerinde dinlenme ve eğlence kompleksi haline gelen limanlar olduğu gibi charter güzergâhlarının önemli noktalarında yer alan ve yatçıya temel ihtiyaçlarını veren limanlar da vardır. Bu işletme türleri birbirlerine verdikleri hizmetlerin yakınlığı açısından benzese de, hizmetlerin niceliği ve niteliği arasında farklılıklar olması nedeniyle farklı başlıklar altında incelenmelidir. Yat Turizmi Yönetmeliği'ne göre Yat Limanları, belirlenen alt ve üst yapı niteliklerine ve bunlara ilave olarak sağladıkları imkânlara göre sınıflandırılır ve belgelendirilirler. Bunlar Yat Çekme Yerleri, Yat Yanaşma

Yerleri, Tali Yat limanı ve Ana Yat Limanı'dır.

"Yat Limanı" deyimi, Yat Turizmi Yönetmeliği Madde 4/e'ye göre; Ana Yat Limanı , Tali Yat Limanı, Yat Yanaşma Yeri ve Çekek Yerleri'ni ifade eder. marina ise çok geniş aktiviteler içeren yat limanlarıdır. İçlerinde yat klüpleri, oteller, otoparklar, büyük eğlence ve alışveriş merkezleri yanında yat limanlarında bulunan tüm aktiviteler burada bulunmaktadır.

Yat Çekek Yerleri : Yatlara yalnızca kışlama olanağı tanıyan yerler olabileceği gibi, marinalarda sunulan hizmetlerin bir kısmını da sunmaktadır. Deniz üzerinde yapılaşma zorunluluğu olmayan ve yatlara kışlama, karada muhafaza bakım ve küçük onarım (tersane ve büyük onarım tesisleri hariç) hizmetlerini veren yerlerdir.

Ülkemizde yat çekek yerlerinin sayısı ve kapasitesi tam olarak bilinmemektedir. Bunun nedeni, deniz kıyısında yeri ya da tersanesi olanların bu tür alanlar yaratarak aynı hizmetleri verebilmesidir. Bu tür yerlerde genelde karaya çekilye ve payandalama dışında bir hizmet verilmmez ve bakım - onarım çoğu kez yat sahibi tarafından yapılır.

Turizm Bakanlığından İşletme Belgeli Çekek Yerleri toplam 80 yat kapasitelidir. Kısmen işletilenler 288 yata, yatırım halindeki ise 120 yata hizmet verecek kapasitededir. Sonuç olarak çekek yeri kapasitesi 488 civarındadır. Marmaris Turizm Bürosu'na göre Marmaris'te işletme belgesiz 760 kapasiteli çekek yeri bulunmaktadır. Bu tür belgesiz işletmeler göz önüne alınırsa işleyen kapasitenin 1500, yakın zamanlarda ise 2000 dolaylarında olacağı tahmin edilmektedir. Ancak bu tür yerlerde yatların güvenlikleri söz konusu değildir. Yangın tertibatı ve temel ihtiyaçlar gibi hizmetler yoktur. Yat Turizmi Yönetmeliği'ne göre; çekek yerlerinde giriş ve çıkış kontrolü ile yangın, hırsızlık, soygun vb. yönünden teknelerin emniyetinin sağlanması, karada ve denizde çevre kirliliğini önleyici tedbirlerin alınmış olması gerekir. Bu nitelikleri taşımayan yat çekek yerlerine faaliyet izni verilmmez.

Yat turizmi için hayati önem taşıyan istatistikî veriler, birçok yatırımın işletme belgesinin ve bir denetleme sisteminin olmayışı nedeniyle çelişkili olmaktadır.

Yat Çekek Yerleri'nin sayısı, T.C. Turizm Bakanlığı İşletmeler Genel Müdürlüğü'nün 1993 yılında çıkardığı "Belgeli Turizm İşletmeleri İstatistik Yıllığı"na göre Gebze'de 60 yat ve Ayvalık'ta 140 yat olmak üzere 200 yatlık işletme belgeli yat çekek yeri olmaktadır.

Yat turizmi Master Planı'na göre ise Turizm Yatırım Belgeliler; Albatros Marina (Yat Çekek Yeri), Marmarin Yat Çekek Yeri, Bay Marina Yat Çekek Yeri ve özel izinli olan Yalıkavak Yat Limanı - Yat Çekek Yeri. Bununla beraber özel şahıslara ait olan ve genellikle Bozburun ve Marmaris yöresinde standart dışı yatırımlar olarak görülmektedir. Buna karşın bu yerler Kasım/Nisan sezonunda tamamen dolmaktadır.

Yat Yanaşma Yerleri : Yatların güzergâhları boyunca kısa süreyle konakladıkları, temel ihtiyaçlarını karşıladıkları, küçük çaplı yat limanları olup; üst ve alt yapı olarak belirtilmiş asgari nitelikleri taşımaları yeterlidir. Bu işletmelerde bakım, onarım, ikmal ve kışlama tesisleri ile jeneratör bulundurulması isteğe bağlıdır.

Genellikle belediyelere ait küçük işletmeler olup, temel ihtiyaçlar dışında fazla hizmet vermezler.

Tali Yat Limanları : Doğal veya yapay kapalı bir su alanına sahip, yat yanaşma yerlerine oranla daha uzun süreli kalış ve onarımlara olanak verebilecek donanımına sahip yat limanlarıdır.

Dinlenme ve eğlence kompleksi haline gelmiş olan Ana Yat Limanlarına karşın, Tali Yat Limanları charter güzergâhlarının önemi noktalarında yer alarak, yatçılara temel ihtiyaçlarını sunarlar.

Türkiye’de, Akdeniz ve Ege’deki yat limanlarının özellikleri, genelde charter işletmeciliğine hizmet verecek niteliktedir.

Tali Yat Limanları şu özelliklere sahip olmalıdır (Turizm Bakanlığı, a.g.e.) :

- Akaryakıt satışı,
- 5 tona kadar tekneleri denizden karaya ve karadan denize çekebilecek nitelikte meyilli çekek veya vinç,
- Meteoroloji ve denizle ilgili bilgi imkânı,
- Çamaşır yıkama ve yıkatma birimleri,
- Yangın ikaz sistemi,
- Yatçıların dinlenmelerini ve birarada bulunmalarını sağlayacak sosyal bir mekân,
- Gümrüklü ve gümrüksüz satış yerleri,
- Telefon ve olanaklar ölçüsünde teleks,
- Denizde yatlarla bağlantıyı sağlayacak mevzuata uygun telsiz sistemi,
- Gümrüklü ve gümrüksüz eşya emanet deposu,
- Teknik servis,
- Yat limanı ihtiyacı için kapalı depo
- Yabancı dil bilen en az 1 eleman,
- Otopark,
- Yakın çevre olmaması halinde yiyecek - içecek ünitesi,
- Karada park hizmetlerinin verilmesi halinde, ana yat limanının bu hizmete ilişkin şartları,
- Emniyetli bağlama sistemi.

Ana Yat Limanı : Ana yat limanları, dalga etkisinden uzak, kapalı bir su alanını kapsayan, büyük çapta kışlama ve bakım - onarım imkânları yanında, tali yat limanlarına oranla daha çok dinlenme ve eğlence kompleksi haline gelmiş limanlardır. Tali yat limanı şartlarına ek olarak şu özellikleri taşımaktadır (Turizm Bakanlığı, a.g.e.) :

- Akaryakıt ikmâl iskelesi,
- Hava ve deniz durumu ile ilgili sürekli bilgi sağlayabilecek cihazlar,
- İmkânları ölçüsünde teleks veya teleks hizmeti,
- Acil yardım merkezi,
- Limanın kapasitesi ve bağlanacak yatların nitelikleri ile uyumlu karaya çekme ve denize indirme tesisat ve teçhizatı (5 tona kadar olan tekneler için meyilli çekek veya vinç ile daha ağır teneler için ayrıca özel teçhizat ve tesisat) ,
- Yatların karada park edebilecekleri drenajı yapılmış kapalı ve açık alanlar ile bakım hizmetleri için elektriği, suyu, aydınlatması ve özel yangın söndürme gereçleri sağlanmış yerler,

- En az iki tenenin onarımının yapılacağı kapalı atölye,
- Yeme içme ihtiyacını karşılayacak bir tesis,
- Spor olanakları.

Mevcut yat çekek ve yat yanaşma yerleri ile yat limanlarının kapasiteleri (Tablo 2.3)'de gösterilmiştir.

Marina Yatırımlarında Öncelikli Yörelere :

Türk yat turizminde kendi kendisine oluşan "Mavi Yolculuk" turları doğrultusunda yapılan yat limanları, yatçılara temel liman hizmetlerini sunmaktadır.

Detaylı fizibilite raporları, pazar araştırmaları, kıyı düzenlemeleri yapılmadan gelişen yatçılığımız bugün sorunları ile birçok kurum ve kuruluşu meşgul etmektedir (Aykut, C.İ., a.g.e.).

Yat turizminin gelişmesinde etkili olan ulaşımın önemli alt yapılarından biri de hava alanlarıdır. Havayolu ile seyâhat eden turistlerin transferlerinin çabuk yapılması gerekmektedir Hava alanlarından yat limanına 1 saatten fazla süren yolculuklar sıkıntıya neden olmakta ve istenmemektedir. Bu durumda karayollarının durumu da yat turizmi için önemli olmaktadır.

Türk yat turizminin gelişmesi ve sunu potansiyelimizin artırılması kapsamında, ayrıntılı fiziksel planlama çalışmalarının programlanması ve yapılacak yatırımlara ait; alan, kapasite ve verilecek hizmetlerin öncelikle saptanması gerekmektedir.

Yapılacak yatırımların proje ve inşaatında, doğal güzelliklerin ve peyzaj bütünlüğünün korunması kapsamında, bütçe olanaklarının elverdiği ölçüde doğal koyların kullanılmaması ilkesi ana ilke olarak alınmalıdır.

Yat güzergâhları üzerinde bulunan ve yatçıların temel ihtiyaçlarını karşıladıkları servis çekirdek zinciri oluşturulmalı, halen günübirlik hizmet veren tesislerin standart işletmeler haline getirilmesi sağlanmalıdır.

2.4.2.2.1.4 - YAT GÜZERGÂHLARI

Türkiye, Akdeniz'de kıyıları bakımından gözde ülkelerden biri durumundadır. Sahip olduğu arkeolojik, yöresel ve doğal güzellikleriyle de yatçıların ilgisini çekmektedir. yat turizminin geliştiği İspanya, Fransa, İtalya kıyılarının aşırı kirlenmesi ve betonlaşma sonucu kimliklerini yitirmeleri sonucunda Doğu Akdeniz kıyıları cazip hale gelmiştir. Günümüzde Yugoslavya'da, siyasal nedenlerden dolayı yat turizmi darıma noktasına gelmiştir. Yunan kıyıları ile Ege adalarının çoğunun çıplaklığı ve kuraklığı, Türk kıyılarının özellikle Gökova - Kekova arasının çekiciliğini arttırmaktadır (Doğan, N., a.g.e.).

Türkiye kıyılarında oluşan yat güzergâhlarına bakıldığında İspanya, Fransa, İtalya üzerinden Yunanistan'a gelen tekneler çoğunlukla Marmaris ve Bodrum'dan giriş yaparak, güneye doğru Fethiye'ye kadar inmektedirler. Fazla işlek olmasa da ikinci bir güzergâh, İsrail'den çıkış yaparak Kıbrıs üzerinden gelen ve güney sahillerimizi dolaşarak Rodos üzerinden geri dönerek, Yunanistan yoluyla Batı Akdeniz'e ulaşan tekneler tarafından oluşturulmaktadır. Güney Ege'de ılımlı rüzgârlar nedeniyle Bodrum - Finike arasındaki bölge trafiğin en yoğun olduğu yöredir. Bodrum'dan kuzeye Kuşadası, Finike'den güneye Antalya'ya kadar uzanan bölgeler aynı yoğunlukta olmamakla beraber, ikinci derecede yoğun bölgeler

sayılabilir (Çatıl, G. ve Hayırlı, M., 1982). Bu nedenle yat turizminin geliştirilmesine yönelik tüm faaliyetlerde (Yat yapımı ve işletmesinden yat limanları fizibilitelere kadar) Kuşadası - Antalya kıyı bandında oluşan güzergâhlar, koyların uzaklıkları, mevsimsel özellikleri, sosyal, kültürel ve tarihi değerleri bütünüyle incelenmeli, talep yapısı ve niteliği ortaya konularak ona göre güzergâhlardaki yat trafiğine yön verilmelidir. Bu noktada güzergâhların incelenmesi hem pazarlama hem de kıyı koruma açısından önem kazanmaktadır (Özer, M., a.g.e.).

Güzergâhlar arası tur süreleri bir hafta ile bir ay arasında değişmektedir. Bir haftada Kuşadası'ndan Ege Adalarına da uğrayarak Bodrum'a ya da Bodrum'dan Gökova körfezine gidip gelenebilir. Yine bir haftada Bodrum'dan Marmaris'e ya da Marmaris'ten Antalya'ya gidilebilir. Antalya'dan Kuşadası'na mavi yolculuk yapmak için 3-4 hafta gerekmektedir (Özer, M., a.g.e.).

Kuşadası - Çanakkale arası kıyı şeridinde de yat turizminin aktif duruma getirilmesi gerekmektedir. Bu bölgenin sorunu, güneğe göre daha çorak ve kıyı turizminin önceden keşfedilmesi nedeniyle oluşmuş çarpık kentleşmelerdir.

Zaman içerisinde devreye sokulabilecek Kuşadası-Çanakkale güzergâhı, Ataköy Marina'sı'nın da etkisiyle, Karadeniz Bölgesi'nde yat turizminin yaygınlaşması sonucunda canlılık kazanabilir.

Kaptan Yılmaz Dağcı'ya göre, Ataköy Marina, coğrafi nokta olarak Karadeniz'e çıkışta bulunması açısından önemlidir. Avrupa'da 20-25 yıldır hayal edilen Ren Nehri ve Tuna Nehri'nin birleştirilmesi projesinin gerçekleşmesi mümkün olacaktır. İngiltere'den Manş'ı geçip Rotterdam'a gelen bir sandal ya da küçük bir tekne, Avrupa kıtasını aşip Karadeniz'e gelebilecektir. Karadeniz'e çıktığı zaman da gideceği yer İstanbul olacaktır. Güneyden gelenler için İstanbul ve Karadeniz daima cazip yerler olmuştur. Her iki nehrin açılmasıyla bir de transit trafiği başlamış olacaktır (Dağcı, Y., 1989).

Buna göre, güzergâh üzerinde ana noktalara (havaalanlarına ve yerleşmelere yakın korunaklı yerlerde) nitelikli tesisler yapılır ya da mevcut limanlar yeterli duruma getirilirse, Ataköy Marina sayesinde Karadeniz Bölgesi gibi yeni yat güzergâhları oluşabilir.

Türkiye'nin Akdeniz çanağında oluşan yat trafiğindeki yerinin, adalarla olan ilişki yoğunluğunun ve yat güzergâhlarının belirlenmesi, yapılacak yatırımların özellikle hangi kıyı bandında ve hangi merkezde yapılması gerektiğinin tesbiti ve uygulamada görülen aksaklıklarla ilgili önerilerin getirilmesi amacıyla Turizm Bakanlığı, Araştırma Planlama ve Yatırımlar Dairesi Başkanlığı, Araştırma Grup Başkanlığı tarafından 1981 yılında yapılmış olan araştırma da yatçılara uygulanan anket sonuçları ışığında Türkiye'deki limanlara giren ve çıkan yatların hangi güzergâhları izlediği incelenmiş ve aşağıdaki yat güzergâhları belirlenmiştir (Çatıl, G. ve Hayırlı, M., a.g.e.) :

A - Kuşadası Yat Limanına Göre Oluşan Güzergâhlar

Kuşadası Yat Limanına Kadar Takip Edilen Limanlar

- | | |
|-----------------|---|
| I. Yunanistan : | a - Rodos, Symi, Mandrakion, Kos, Pythagorion, |
| | b - Rodos, Symi, Nisiros, Kos, Kalymnos, Samos, |
| | c - Patmos, Kalymnos, Leros, Samos, Arkangel, |
| | d - Chios, Santos, |
| | e - Lavrion, Kea, Tinos, Samos, |

2. Fransa : Marsilya, Toulon, Cannes, Antibes, Calvi,
İtalya : Albia, Lipari Adası, Palermo, Syracus, Neggio,
Yunanistan : Korfu, Atina, Lesbos, Kos, Rodos,
3. Fransa : Corse,
İtalya : Sardinya,
İspanya : Balear Adaları,
İtalya : Sicilya,
Yunanistan,
4. İspanya : Palma Di Mallorca,
Sardinya : Romano,
Sicilya : Syracus,
Yunanistan : Zakinthos, Pilos, Milos, Santorini, Amorgos, Patmos, Samos, Pythagorion,
5. Hollanda ; Belçika, Fransa, İspanya, Portekiz, Cebelitarık, İtalya, Yunanistan.
6. İspanya, Fransa, İtalya, Yunanistan, Mısır, Fas, Yugoslavya.
7. İspanya, Fransa, İtalya, Portekiz, Fas, Yugoslavya.

Kuşadası Yat Limanından Sonra Takip Edilen Güzergâh

1. Türkiye :
 - a - Bodrum, Datça, Marmaris, Fethiye, Kaş,
 - b - Bodrum, Marmaris, Fethiye, Bozukkale, Bodrum, Kuşadası,
 - c - Bodrum, Kuşadası, Çeşme, Kuşadası,
 - d - Güllük, Gümüşlük, Bodrum,
 - e - Altinkum, Gümüşlük, Bodrum,

B - Bodrum Yat Limanına Göre Oluşan Güzergâhlar

Bodrum Yat Limanına Kadar Takip Edilen Güzergâhlar

1. Yunanistan :
 - a - Kithnos, Mykonos, Kos, Patmos,
 - b - Rodos,
 - c - Skiathos, Pkynos, Mykonos, Kos, Rodos, Nastos,
 - d - Kos
2. İspanya, İtalya, Yunanistan (Kos),
3. Fransa : Bordeaux, Korsika (Ajaccio),
İtalya : Sardinya (Medelana), Sicilya (Palermo),
Yunanistan : Argostoli,
4. Yugoslavya : Lignane, Umag,
İtalya : Brindisi,
Yunanistan : Korfu,
5. Fransa : Coise,
Yunanistan : Pire, Mykonos, Kos,
6. Kıbrıs Rum Kesimi : Paphos,
Yunanistan : Rodos,
7. İspanya : Ilafranc,
Cezayir : Sidi Fenuch,

- Tunus : Tabarka,
İtalya : Sicilya (Emjeabele),
Yunanistan : Cezhelanie,
8. İtalya : Gallipoli, St. Maria Dilenco
Yunanistan : Korfu, İyonya Adaları, Peleponnes Ege Adaları, Oniki Adalar (Kos),
9. Malta : Valetta
Girit : Hania
Yunanistan : Rodos, Kos,
10. Fransa, İspanya, İtalya, Tunus, Yunanistan.

Bodrum Yat Limanından Sonra Takip Edilen Güzergâh

1. Türkiye :
a - Marmaris,
b - Marmaris, Kaş,
c - Marmaris, Datça, Bodrum, Kuşadası,
d - Fethiye,
e - Kuşadası,
f - Kuşadası, Bodrum, Marmaris,
g - Fethiye, Antalya,

C - Marmaris Yat Limanına Göre Oluşan Güzergâhlar

Marmaris Yat Limanına Kadar Takip Edilen Güzergâhlar

1. Yunanistan :
a - Porto Heli, Seriphos, Tifnos, Amargos, Rodos,
b - Rodos,
c - Kos,
2. Hollanda, Almanya, Belçika, Fransa, İtalya, Yunanistan.
3. İspanya, İtalya, Yunanistan,
4. İtalya, Tunus, Yunanistan,
5. Kıbrıs Rum Kesimi : Larnaka
Yunanistan : Rodos

Marmaris Yat Limanından Sonra Takip Edilen Güzergâh

1. Türkiye :
a - Bodrum,
b - Bodrum, Fethiye, Antalya,
c - Datça, Fethiye, Kaş, Antalya,
d - Marmaris, Fethiye, Marmaris, Datça,
e - Fethiye, Marmaris,
f - Marmaris, Bodrum, Kuşadası,

D - Fethiye Yat Limanına Göre Oluşan Güzergâhlar

Fethiye Yat Limanına Kadar Takip Edilen Güzergâh

1. Yunanistan : Rodos,
Fransa : Brest,
İspanya : Vigo,
Portekiz : Lizbon,

Tunus : Tunus,

Yunanistan : Kalamata, Rodos,

Fethiye Yat Limanından Sonra Takip Edilen Güzergâh

1. Türkiye :
 - a - Kalkan, Finike, Antalya,
 - b - Finike, Antalya,
 - c - Çeşme,

E - Çeşme Yat Limanına Göre Oluşan Güzergâhlar

Çeşme Yat Limanına Kadar Takip Edilen Güzergâh

1. Yunanistan :
 - a - Syros, Lemnos,
 - b - Chios, Rodos,

Çeşme Yat Limanından Sonra Takip Edilen Güzergâh

1. Türkiye :
 - a - Finike,
 - b - Kuşadası, Didim, Bodrum, Kekova,
 - c - Kuşadası, Marmaris, Finike, Kıbrıs Rum Kesimi (Larnaka),
 - d - Kuşadası,

F - Alanya Yat Limanına Göre Oluşan Güzergâhlar

Alanya Yat Limanına Kadar Takip Edilen Güzergâh

1. Kıbrıs Rum Kesimi :
 - a - Paphos,
 - b - Larnaka,

2. İsrail : Tel Aviv,
Kıbrıs Rum Kesimi : Larnaka,

3. Meksika : La Paz,
Fransa : Maguessas,
Fiji : Suva,
Yeni Zelanda : Auckland,
Avustralya : Cairns,
Singapur : Same Portsaid,
Kıbrıs Rum Kesimi : Larnaka,

Alanya Yat Limanından Sonra Takip Edilen Güzergâh

1. Türkiye :
 - a - Finike, Kaş, Marmaris,
 - b - Antalya,
 - c - Antalya, Finike, Fethiye, Marmaris, Bodrum, Çeşme,

C - Özel Güzergâhlar

1. G.Afrika, Hindistan, Seychelles, Somali, Sudan, S.Arabistan, Mısır, İsrail, Kıbrıs, Yunanistan,
2. Tayvan, Hong Kong, Singapur, Sri Lanka, Cibuti, Sudan, Mısır, Rodos, Türkiye,
3. Fransa, Yunanistan, Türkiye, Kanarya Adaları, Martinik Adası,
4. Hong Kong, Singapur, Sri Lanka, Cibuti, Sudan, Mısır (Süveyş Kanalı - Port Said), Rodos, Türkiye (Marmaris, Fethiye, Alanya),

2.4.2.2.2 - İSTEM

2.4.2.2.2.1 - EKONOMİK FAKTÖRLER

Turizmi ve turistik istemi etkileyen en önemli faktörün ekonomik olduğu bilinmektedir. Ekonomi kişinin geliriyle ilişkilidir. İnsanın hayatı boyunca sayısız denebilecek ihtiyaçları olacaktır. Buna karşılık geliri sınırlıdır. Kişi gelirinden en iyi şekilde yararlanmak, dolayısıyla ihtiyaçlarını öncelik durumuna göre sıraya koymak zorundadır. Kişinin geliri arttıkça ihtiyaç sayısı da artacak ve nihayet turizm ihtiyacı da öncelikli ihtiyaçlar arasına girebilecektir (Ata, H., 1985).

Yat turizminin diğer turizm türlerine oranla, gelir seviyesinin daha yüksek olduğu bir kesime hizmet etmektedir. Bu nedenle ülkeler arasındaki ekonomik farklılıklar yat turizmini de etkilemektedir. Yat turizmine katılanların büyük bir çoğunluğu gelişmiş ülkeler olup, A.E.T. üyesidir. Özel yatlarla gelen turistler kaldıkları sürede ortalama 2810 \$, ticari yatlarla gelenler ise 1530 \$ harcamışlardır.

Sonuç olarak, Türkiye'de yat turizmi diğer turizm dallarına oranla daha fazla ekonomik katkı sağlamaktadır.

2.4.2.2.2.2 - SOSYAL FAKTÖRLER

Turizm isteminin etkilendiği bütün sosyal faktörlerden, yat turizmi de etkilenmektedir. Yat turizminin bunlardan ayrı bir özelliği ise yatçılık aktivitelerine katılanların eğitim ve kültür seviyelerinin yüksek oluşudur. Bunun sebebi, kişilerin yüksek gelir seviyesine bağlı olarak iyi eğitim almalarıdır.

Yat Turizmi Master Planı kapsamında yapılan ankete göre; Ticari yatlarda görüşülen kişilerin eğitim durumları; Üniversite mezunu % 42,9, Orta - Lise mezunu % 46,1, İlkokul mezunu % 11'dir. Özel yatlarda ise, yat sahipleri, ortalamanın üzerinde gelir sağlayan, iyi eğitim almış kişiler oldukları için eğitim ortalaması artmaktadır. Üniversite mezunları % 59,8, Orta - Lise mezunu % 35,4, İlkokul mezunu % 4,8 şeklinde sıralanmaktadır.

Mesleki durum açısından ise, ticari yatlarda, kendi işi olanlar % 29,4, işveren olanlar ise % 18,8 iken, özel yatlarda bu durum kendi işi olanlar % 31,4, emekliler % 27,1, işverenler % 17,5 olarak değişmektedir. Sonuç olarak özel yatlarda, ticari yatlarla oranla yüksek öğretim durumu ile mesleki olarak kendi işine sahip olma ve işveren konumunda olma olayı daha fazladır.

2.4.2.2.2.3 - POLİTİK FAKTÖRLER

Turizm istemini etkileyen önemli bir faktör de, insanlara, yurt dışına çıkma imkânının verilmesidir. Bunun uygulanabilmesi için ülkelerarası ilişkilerin olumlu olması gerekmektedir. Bu nedenle bu faktörler iki grupta incelenebilir :

İç Politik Faktörler : İstem bulduğu ülkenin rejimiyle ilgili bir durumdur. Sahip olduğu siyasi iç çatışmalar veya baştaki hükümetin ekonomik nedenlerle aldığı ve turizme olumsuz etkileri olan kararlar iç politik faktörlerdir. Turizmin bir yaşam biçimi olarak gelişmesi demokrasinin ve liberalizmin

gelişmesiyle paralellik göstermektedir (Aykut, C.İ., a.g.e.).

Dış Politik Faktörler : Uluslararası turizm isteminin yoğunluk kazandığı bölgeler genel olarak, barışın hüküm sürdüğü yerlerdir. Ülkelerin birbirleriyle ilişkilerinin bozulduğu ve gerginliklerin ortaya çıktığı bölgelerde, turizm isteminin güvenliği ön plana çıkmaktadır. Yat turizminde de yatçılar uzun süre denizlerde kaldığından olası bir siyasi gerginlik yatçıları güç durumda bırakmakta, istemi bir anda düşürmektedir (Kaya, H., a.g.e.).

Yugoslavya'da meydana gelen iç savaş nedeniyle yat turizmi durma noktasına gelmiş; Dubrovnik Marinası'nın bombalanması sonucunda bazı yatların batması, yat turizminin sonu olmuştur (Yachting World, 02/1992).

2.4.2.2.2.4 - KÜLTÜREL FAKTÖRLER

Türkiye, sahip olduğu doğal zenginlikleriyle yabancı turistler için merak faktörünü önemli ölçüde uyaracak bir ülke durumundadır. Arkeolojik değerler, şifalı su kaynakları, gelenekler, folklor, ulusal giysiler, mistik inanışlar, geleneksel mutfağımız ve müziğimiz değerlendirilebilecek kültürel potansiyelimizdir. Bunun yanında İstanbul, Kuşadası, Çeşme, Antalya gibi kıyı bandında düzenlenen çeşitli yarışma ve festivaller ile yat malzemelerinin tanıtıldığı ve pazarlamasının yapıldığı fuarlar yabancı yatçıların dikkatini çekmektedir (Turizm Bakanlığı, a.g.e.).

1988 yılı Turizm İstatistikleri incelendiğinde, türkiye'yi Ziyaret edenlerin % 75.6'sının tatil, % 7.2'sinin kültürel, % 6.2'sinin iş, % 3.5'inin alışveriş amaçlı geldiği görülmektedir. Ziyaretçilerin Türkiye'yi seçmelerinde etkili olan faktörler dikkate alındığında ise % 24.3'ünün ucuz alışveriş, % 23'unun Türk Mutfağı, % 9'unun Türk halkını tanımak, % 8.8'inin merak, % 8.7'sinin gidilmesi moda olan bir yer olması görülmektedir (Özer, M., a.g.e.).

T.C. Başbakanlığının isteği üzerine PİAR - GALLUP Araştırma Şirketi tarafından gerçekleştirilen araştırmada turistlere Türkiye'yi tercih etme nedenleri sorulmuştur. Buna göre; Tarihi, Arkeolojik ve Kültürel Değerler % 29.6, Türk Kültürünü ve Türk İnsanı Tanımak % 28.8, Güneş, Deniz, Kum ve Doğal Güzellikler % 25.9, Eğlence ve Dinlenmek % 7.3, Arkadaş ve Tanıdık Ziyareti % 2.5, Önceki Ziyareten Memnun kalınması % 2, Diğer % 3.9 olarak saptanmıştır (Aykut, C.İ., a.g.e.).

2.4.2.2.2.5 - ÇEVRESEL FAKTÖRLER

Çevre kirliliği, artan nüfus ve yapılaşma sonucunda kontrol altına alınamayan doğa kaynaklarının kötü kullanımıyla tehlike boyutlarına gelmiş bulunmaktadır.

Akdeniz ve Ege kıyılarımızda başlayan "Turizm Kirliliği" ise arsa spekülasyonu nedeniyle plansız yapılaşma ve yetersiz alt yapı olarak kendini göstermektedir. Türkiye bu nedenle sürekli olarak zaman, işgücü ve para kaybı ile karşı karşıya kalmaktadır. Plansız gelişen yerleşmelerde, alt yapının sürekli büyümesi, işletmecilikte sorun çıkarmakta ve maddi yükler getirmektedir.

Uzaydan çekilen fotoğraflarda İspanya, Fransa, İtalya ve Yunanistan sahilleri çok kirlili, Türkiye'nin durumu ise Avrupa ile kıyaslandığında oldukça temiz görünmektedir. Ancak Batı Karadeniz, Marmara

Denizi, İzmir körfezi, İskenderun körfezi ve uzantısı Mersin Türkiye'nin en kirli sahilleridir (Donat, Y., 1993).

PIAR-GALLUP'un yaptığı araştırmaya göre; turistlerde hoşnutsuzluk yaratan konuların başında temizlik sorunu gelmektedir. Bu konuda turistlerin % 11'i Türkiye'yi çekici, % 27'si iyi, % 34'ü yetersiz ve % 27'lik bir kısmı da iyi bulmamaktadır.

Yat Turizmi Master Planı'na göre ise yat turizminiz hakkında olumlu düşünceler taşıyan yatçıların sayısı, özel yatlarda % 38.3, ticari yatlarda ise % 53.8 oranındadır. Çevre konusunda titiz davranılmadığını düşünenlerin sayısı, özel yatlarda % 21.4, ticari yatlarda % 17.4 oranındadır.

2.5 - YAT TURİZMİNİN ETKİLERİ

2.5.1 - YAT TURİZMİNİN EKONOMİK ETKİLERİ

Turizm, bir ülkenin ödemeler dengesine olumlu katkısı olan, yeni istihdam alanları yaratan, ekonomiye canlılık kazandıran, yatırım alanlarını çeşitlendirerek ülke için ekonomik riskleri azaltan ve ülke lehine dış ülkelerde kamuoyu yaratılmasını sağlayan bir sektördür (Özer, M.,a.g.e.).

Yat turizmi de etkinlik alanı olan kıyı bölgelerinde, yerleşim dokusunda etkili olan sektörlerden biridir. Bölgede yapılan yat limanları o bölgeye çekicilik kazandırarak, ekonomik açıdan canlılık yaratmaktadır. Yat limanının inşası sonrasında restoranlar barlar, satış mağazaları ve yat bakım-onarımı işletmesi hatta yat imaline kadar genişleyen iş imkânları yaratır.

1989 yılında yat işletmelerinin turizme sundukları yatak kapasitesi 9358'dir. Belgeli konaklama tesislerine aynı yol yatak sunusu ise 146.086'dır. Bu durumda yat yatak kapasitesi toplam kapasitenin % 6'sını oluşturmaktadır (Özer, M.,a.g.e.).

Yatak kapasitesine karşın yatçıların gelir seviyelerinin üst düzeyde oluşu, otelde konaklayanlara oranla daha fazladır. Ayrıca otelde kalanların tüm ihtiyaçları otel tarafından karşılanırken, yatçılar bu ihtiyaçlarını güzergahları üzerindeki kıyı yerleşmelerinden sağlarlar. Böylece yatlar gelişmemiş bölgelere de kalkınma imkânı sağlayarak kıyı bölgelerindeki yerleşmelerin lineer ve orantılı büyümelerine neden olur.

Turizm endüstrisi, yatırım ve istihdam olmak üzere iki aşamada istihdama katkıda bulunmaktadır. Kırsal yörelerde ya da küçük yerleşmelerde kalifiye iş gücü sınırlı sunya sahiptir. Bu yörelerden turizm yatırımlarına işgücü transfer yapılmaktadır. Turistik işletmelerde ise büyük şehirlerden gelen daha kalifiye eleman istihdam edilmektedir. Böylece bir değişim ve yerleşme ile gelir elde etme ve bölgesel dengelerin yaratılması sözkonusu olmaktadır (Özer, M.,a.g.e.).

Turizm sektöründe mekanizasyon ve otomasyona gitme imkânı oldukça sınırlı olduğundan, turizm sektöründe istihdam yoğunluğu diğer sektörlerle oranla yüksektir. Turistik tüketim harcamaları sektörde, emek ve yoğun üretimin hakim olması nedeniyle yüksek oranda direkt istihdam etkisi yaratırken, sektöre mal ve hizmet veren yan sektörlerde yeni iş imkanları sağlayarak indirekt istihdam etkisi yaratır (Orhon, A.,1989).

Yat turizmindeki istihdama etkisi de yine çok yönlüdür. Bu turizm dalı içerisinde çok çeşitli iş gücü barındırmakta ve her eğitim seviyesinde verimli ve etkin şekilde istihdam mümkün olabilmektedir (Özer,

M.,a.g.e.).

Yat Turizminin Yarattığı İstihdam Çeşitlemesi

Yatırım Aşamasında

- Tekne imalatı yapanlar
- Tekne ithalatı yapanlar
- Marina inşaatında çalışanlar
- İmalat ve inşaatda kullanılan malzemeyi üreten, satan ve ithal edenler
- Yat imalatçılarına ilişkin fuarda ve derneklerde çalışanlar
- Resmi görevliler

İşletme Aşamasında

- Yat işletme firmaları ve seyahat acentaları
- Yat üzerinde çalışan personel
- Yat limanı işletmesinde çalışanlar
- Yat malzemesi satan ve ithal edenler
- Sergi, festival, yarış ve fuar organizasyon firmaları
- Sektörü canlandırmak için kurulan klüp ve federasyonlar ve derneklerde çalışanlar
- Yat bakım onarımında çalışan küçük sanayi işletmeleri
- Resmi görevliler

Ülkemizde, diğer tekne türleri hariç, yat yapımı ile uğraşan 280 civarında imalathane bulunmaktadır. Yaklaşık bu sayı kadar da "direkt yan sanayici" faaliyet göstermektedir. Herbir iş yerinde ortalama 10-14 işçi çalıştığı düşünülürse, bu alanda olumsuz koşullar ve kısıtlamalara rağmen 6000-7500 arasında işçi istihdam edildiği görülmekte ve yat yapım sanayinin sorunları çözüldüğünde bu sayı birinci yıl 3 katına, diğer yıllar 6-7 katına çıkacağı görüşü hakim olmaktadır (Deniz Ticaret Dergisi, 1989).

Yat üzerinde çalışan personel ise mürettebatlı ve mürettebatsız tekne işletmecilik anlayışına göre değişmektedir. Mürettebatlı teknelerde genellikle 3 personel çalışmaktadır. Bunlar kaptan, gemici ve miço'dur. Kaptan aynı zamanda ahçılıkta yapmaktadır. Mürettebatsız teknelerde ise isteğe bağlı olarak bir kaptan çalışabilir.

Yat işletmeciliği firmalarında büro personeli 2 ila 5 arasında, firmanın iş hacmine göre değişmektedir. Teknik personel ise teknelerin olağan bakımları için istihdam edilmektedir (Özer, M.,a.g.e.).

Turizm Bakanlığı Yat İşletme dosyalarında 1989 sayılarına göre, Mürettebatsız (Bareboatig) tekne işleten firmalarda personel sayısı yat başına ortalama 2,5 iken, Mürettebatlı tekne işletmecilerinde bu oran yaklaşık 4 olmakta ve tekne sayısı çoğaldıkça bu oran artmaktadır (Özer, M.,a.g.e.).

2.5.2 - YAT TURİZMİNİN ÇEVRESEL ETKİLERİ

2.5.2.1 - YAT TURİZMİNİN DOĞAL ÇEVRE İLE ETKİLEŞİMİ

Yat turizmi de diğer turizm dallarında olduğu gibi oluşum nedeni olan doğal çevrenin bozulmamış olmasıyla ilişkilidir. Diğer turizm dallarına oranla daha fazla serbest dolaşım alanına sahip yat turizmi, bilinçsiz uygulamaların sonucunda, yeterli alt yapısı olmayan yerlerde doğal çevreyi tahrip eden başlıca faktör durumuna gelmektedir.

Yat turizmi, yatların güzergâhları boyunca konaklayabilecekleri ve kötü hava şartlarında sığınabilecekleri barınakları da beraberinde getirir. Genelde bu barınaklar ıssız kıyılarda, birkaç lokanta ve temel ihtiyaçların karşılanabileceği sezonluk yapılardan oluşmuştur. İhtiyaç karşısında oluşmuş, estetik açıdan görsel kirlenme yaratan bu tür yapılar, yat güzergâhlarının üzerinde oluşmaktadır. Bu tür yerleşmeler giderek sıklaşmakta ve kıyı alanlarında geri dönüşü olmayan bozulmalara neden olmaktadır. Bu görsel kirlenme, yalnız plansız gelişen servis çekirdeklerinde değil, çok sık aralıklarla yapılmış yat limanı ve marinalar için de geçerlidir. Bu gibi durumlarda bölge kaldırabileceğinin üzerinde hizmet vermeye çalışmakta ve doğa giderek bozulmaktadır. Özellikle motorboat'lardan sızan benzin ve yağ benzeri maddeler deniz suyu kalitesini önemli ölçüde olumsuz etkilemektedir. Yat limanı ve marinalarda atık yağ tankerleri ve atık pis su depolarının olmayışı veya yatlara gerekli yaptırımların uygulanmaması nedeniyle birçok yat atık pis sularını açık denizlerde boşaltmaktadır. Bununla beraber yatlarda, deniz suyunda çözülebilen biyolojik kökenli, zararsız temizleme maddelerinin kullanılmaması deniz canlılarının ölümüne yol açmaktadır. Deniz dibi yaşantısının önemli olduğu mercan kayalıkları, deniz canlılarının yumurtlama yaptığı koylar, salyangoz ve deniz süngerlerinin bol olduğu bölgelerde demir atan yatlar nedeniyle deniz hayatı dengesini yitirmektedir. Bununla beraber çeşitli yollarla denize karışan alüminyum kutular, pet, naylon, lastik gibi deniz suyunda çözülmesi çok uzun süren ya da imkânsız maddeler genellikle, yat güzergâhlarında bulunan ıssız koylarda ve deniz diplerinde birikmektedir.

2.5.2.2 - YAT TURİZMİNİN YAPAY ÇEVRE İLE ETKİLEŞİMİ

Yat turizminin de diğer turizm dallarında olduğu gibi alt yapıya ihtiyacı vardır. Bu alt yapı elemanlarının başında yat limanı ve marinalar gelmektedir. Bir çok yatçıya aynı anda hizmet veren bu yapılar ister istemez temel gereksinimleri karşılayacak donatıları içermek zorundadırlar. Bu yapılanma genelde kent merkezinin kıyı birleşiminde ya da gelişmekte olan suburb'lerde gerçekleştirilmektedir. Gelir düzeyi yüksek turist grubundaki yatçılar için, marina ve yat limanı çevresinde bir çok alışveriş dükkânı, restoranlar ve barlar yapılarak, kentin ticaret akışına yeni bir yön getirilmektedir. Bu aks, kent merkezi ile kıyı birleşiminde bulunan marinayı doğrudan bağlayarak, bu aks üzerinde bulunan gerek konut, gerekse yeşil doku rant kazanımı nedeniyle yerini ticaret dokusuna bırakmaktadır. Bu doku genelde kıyı kentlerinde görülen ve kıyıya paralel giden cadde üzerinde de kendini belli eder. Kentin yakınında yapılan yat limanı ve marinalar ise kendi çekiciliklerini yaratırlar. Bunun sonunda marinayı çevreleyen bölge ticaret yoğunluğu kazanırken, yat limanı-kent bağlantısı genelde rekreatif amaçlı yeşil dokuya dönüşmektedir.

Yat turizminin kıyı kesimlerinde yarattığı ekonomik etki yalnızca kent yakınlarında olmamakta, ıssız ve ulaşılmaz güç koy ve körfezlerde, yatçıların ihtiyaçlarını karşılayan sezonluk yapılar, artan istemler sonucunda giderek büyümekte ve kıyı dokusunu tehdit edici boyutlara ulaşmaktadır.

Kent içinde oluşan ticaret bölgelerinin kıyıya kayması konut ve sanayi gibi diğer bölgelerin kıyıda giderek uzaklaşmalarına etkili olmaktadır. Bununla beraber yat inşa sanayii gibi özel türdeki sanayi birimlerinin kıyıyla bağlantısı kesilmemekte ve yat limanı yakınında konumlanmaktadır.

Görüldüğü üzere yat turizminin kıyı kent dokusu üzerinde oynadığı rol kalıcı olmakta, bütün kıyı bölgelerini etkilemektedir.

2.5.2.3 - YAT TURİZMİNİN SOSYAL ÇEVRE İLE ETKİLEŞİMİ

Turizm, insanların yüz yüze ilişki içerisinde oldukları bir olgu olduğundan, sosyal bütünü etkileyen bir faktör konumundadır. Yat Turizminin kıyı yörelerine değişiklik getireceği açıktır. Bu değişiklik diğer turizm dallarında olduğu gibi toplumsal yaşayışta da kendini belli etmektedir.

Yat turizminin diğer turizm dallarına göre farkı, deniz ve kıyı kullanımında kalıcı değişiklikler yaratmasıdır. Yat turizmini etkilediği yerleşmelerde, turizmin getirdiği ekonomik baskı, yaşantılarını deniz ürünlerinden kazanan toplumlarda süngercilik, balıkçılık gibi mesleklerin gerilemesine, hatta yok olmasına neden olmaktadır. Bunun sonucunda yılda üç ay turizm ile geçinen ve ekonomik olarak dengesiz gelişen toplumlar oluşmaktadır. Aynı şekilde tarım ve hayvancılık sektörleri de bu gelişen ranttan etkilenmektedirler. Yat turizmindeki ekonomik yatırımların getirdiği büyük rantlar, iş gücünü, diğer bölgelerden bu bölgelere çekmektedir. Yat turizmi sezonu boyunca oluşan bu işgücü, sezonun bitmesiyle başka bölgelere kaymaktadır. Bütün yıl boyunca yerli halkla yaşayan bu yerleşmeler yaz sezonu ile yerli nüfusun 20-30 katı nüfusu barındırmak zorunda kalmaktadır. Bunlar kıyı dokusunun kaldıracağı ölçülerin üzerinde rakamlardır. Bu nedenle Marmaris, Bodrum gibi kıyı yerleşmelerinde düzenli planlama yapılamamakta; gerek ekonomik gerekse toplumsal denge kurulamamaktadır.

Gelir düzeyi orta ve üst grupta yer alan yatçılar uğradıkları yerlere kendi gereksinimlerini de beraberlerinde götürürler. Bu yeni gereksinimler yerel hayatı etkilemekte, değiştirmektedir. Yat limanı ve marinalar çevresinde görülen lüks restaurant, bar ve diskolar zamanla yöre halkını olumsuz yönde etkilemektedir. Yöre halkındaki genç nesil ise, toplumsal değişime hızla uyum sağlamakta, hatta değişimi hızlandırmaktadır.

Yat limanı ve marina çevresindeki ticaret dokusunda görülen değişim, satılan ticari ürünlere yansımakta, günlük ve temel ihtiyaçların yerini deri ve halı ürünleri ile hediyelik eşyalar almaktadır. Ticari ürünlerde görülen bu değişiklik, bazı bölgelerde kaybolmaya başlayan yerel ürünlerin sahiplenilmesi ve tanıtılması açısından olumlu olsa da, kentin ticaret yaşantı kimliğini olumsuz yönde değiştirmektedir.

3.BÖLÜM - YAT LİMANLARI VE MARİNALAR

3.1 - TANIM

“Marina” kavramının tanımını, Amerikan Motor ve Tekne Yapımcıları Ulusal Birliği (National Association of Engine and Boat Manufacturers Incorporated of America), 1928 yılında şöyle yapmıştır : “Marina, rekreasyonel tekneler için yapılan kıyı tesisleridir ve her türdeki rekreasyonel tekneler için bağlama, donanım ve hizmet olanakları sağlar.” (Topanoğlu, M.E.,a.g.e.).

Daha sonraları modern botların gelişmesiyle oluşan servis kolaylıkları sonucunda bu kelime, yatçıların yandıktıklarında yemek yeme, sıcak duş-wc, tamir, yakıt ihtiyaçlarını giderecekleri zengin dükkanlar, iletişim ve transport imkânları sağlayabilecekleri mekânlar olarak detaylıca tanımlanmıştır (Adie, D.W.,1975).

Yat Turizmi Master Planı'na göre marina, yabancı dilde liman karşılığı olan ve İngiltere'de özellikle denizden yararlanma imkânlarını tanımlamak için kullanılan terim olarak belirtilmiştir.

İngiliz uzman J.G. Berry'nin tanımına göre; “Yat limanı yatlar için dizayn edilmiş limanlardır. İdeal yat limanı, dalga hareketlerinden korunmayı sağlayan ve navigasyon (seyir) için yeterli derinliğe her zaman sahip olan, deniz veya kanallardan oluşan birleşik derin su, yelken veya gezinti bölgelerine 24 saat geçiş olanağı olan limanlardır (Lawson, F. ve Baud-Lovy, M.,1977).

Yat limanları yatların bağlandıkları korunaklı liman olma özelliğinin yanında yat ve yatçılara bir çok hizmet sunan tesislerdir. Bağlama yerine bağlanan yat, pedestaller sayesinde, su, elektrik, telefon, uydu yayını ...vb. hizmetlere kavuşur. Limanın bünyesinde bulunan alışveriş mekânları, duty-free shop'lar, restaurant ve barlar bulunur. Yatçıların temel ihtiyaçlarını karşıladıkları wc-duş, çamaşırhaneler bulunmalıdır. Teknik gereksinimler için yakıt ve yağ ikmalini sağlayacakları pompa istasyonu dışında onarım ve bakım için açık ve kapalı kara alanlarına ihtiyaç vardır. Ayrıca yatların kışlayabilecekleri geniş ve korunaklı kara alanları bulunmalıdır.

Yat limanlarında bulunması gereken elemanları, su alanı elemanları ve kara alanı elemanları olmak üzere ikiye ayırmak mümkündür (Kapdaşlı, S.,1992) :

Su alanı elemanları :

- Dalgakıranlar,
- Deniz trafiğini kontrol eden yapı ve aygıtlar ,
- Liman içinde su sirkülasyonunu sağlayan sistemler,
- İskeleler,
- Demirleme yerleri
- Deniz servis istasyonları,

Kara alanı elemanları :

- Yatları karaya çeken ve / veya kaldıran tesisler,
- Yat ve otomobil park yerleri,
- İdare binaları,
- Sosyal hizmet binaları (Market, Cafe, Club...vb.),

- Tuvalet ve banyolar,

Yat Turizmi Master Planı'na göre :

Alt yapı nitelikleri :

- Korunmuş su alanın tamamında en az 2.5 metre derinlik,
- Yat limanı içinde soluganların (deniz çalkantısı) en az düzeyde tutacak rıhtım ve iskeleler,
- Yat limanına denizden emniyetli girişi sağlayacak fenerler,
- Yatların düzenli ve emniyetli bir şekilde yanaşabileceği ve bağlanabileceği nitelikte rıhtım ve iskeleler,
- Rıhtım ve iskelelerin yeterli derecede aydınlatılması,
- Yatlara tazyikli su ve elektrik bağlantısı yapabilecek tesisat.

Üst yapı nitelikleri olarak ise :

- Rıhtım ve iskelelerde yatlara elektrik ve tatlı su bağlantısı sağlayan kutular,
- Yat limanı idare binası ve yabancı yatların Türkiye'ye giriş ve çıkış yaptığı yat limanlarında, bu yönetmeliğin 36'ncı maddesinin 2'nci fıkrasında belirlenen hizmetler için gerekli kapalı alan,
- (Değişik 29.6.1991 - 20914) Kadın ve erkek yatçılar için ayrı duş ve alafanga wc grupları (bağlama kapasitesinin % 5'i kadar),
- Çöplerin liman dışına atılması ile, katı ve sıvı atıklardan çevrenin etkilenmemesini sağlayacak tasviye tedbirleri,
- Acil ihtiyacı sağlamaya yeterli jeneratör ile yedek su deposu,
- Kullanılmış yağ toplama yeri,
- Kadın ve erkek görevliler için ayrı soyunma yerleri, duş - wc ve ortak oturma ve dinlenme yerleri,
- Yat limanında emniyeti sağlamak, kılavuzluk hizmetleri vermek, palamar botu olarak kullanılmak ve yat limanının deniz ile diğer tüm ilişkilerini sağlayacak motorlu bir tekne,
- İlk yardım imkânı,
- Yangın söndürme sistemi.

Yat limanları yat ve yatçılara temel ihtiyaçlarını veren limanlar olmalarına rağmen gerek büyüklük, gerekse nitelik açısından marinalar kadar kapsamlı değildir.

3.2 - TÜRLERİ

Marinanın tipini belirleyici özelliklerin başında alt ve üst yapı elemanları gelmektedir. Resmi Gazete'de 4.8.1983 tarihinde yayımlanan Yat Turizmi Yönetmeliği'ne göre "Yat Limanı" deyimi, Ana Yat Limanı, Tali Yat Limanı ve Yat Yanaşma Yerleri ile Yat Çekek Yerleri olarak belirlenmiştir. Yine bu yönetmeliğin 9. maddesine göre, gerekli alt ve üst yapı niteliklerine ve bunlara ek olarak sağladıkları imkânlarla göre şöyle sınıflandırılmıştır :

Yat Yanaşma Yerleri : Küçük çapta kısa süreli yanaşmalara imkân tanıyan yat limanları olup, bunların asgari alt ve üst yapı nitelikleri taşımaları yeterlidir. Bu işletmelerde bakım, onarım, ikmâl ve kışlama

tesisleri ile jeneratör bulundurulması gereklidir.

Tali Yat Limanları : Tali Yat Limanları, tabii veya yapılmış kapalı bir su alanına sahip olan, daha uzun süreli kalış ve onarım imkânları yanında aşağıdaki özelliklere sahip yat limanlarıdır :

- Akaryakıt satışı,
- 5 tona kadar tekneleri denizden karaya ve karadan denize çekebilecek nitelikte meyilli çekek veya vinç
- Meteoroloji ve denizle ilgili bilgi imkânı,
- Çamaşır yıkama veya yıkatma imkânı,
- Yangın ikaz sistemi,
- Yatçıların dinlenmelerini ve birarada bulunmalarını sağlayacak sosyal bir mahal,
- Gümrüklü ve gümrüksüz satış yerleri, telefon ve imkânları ölçüsünde teleks,
- Denizde seyreden yatlarla bağlantıyı sağlayacak mevzuata uygun telsiz sistemi,
- Gümrüklü veya gümrüksüz eşya emanet deposu,
- Teknik servis,
- Yat limanı ihtiyacı için kapalı depo,
- Yabancı dil bilen en az 1 eleman,
- Otopark,
- Yakın çevrede olmaması halinde yiyecek-içecek ünitesi,
- Karada park hizmetinin verilmesi halinde, ana yat limanının bu hizmete ilişkin şartları,
- Emniyetli bağlama sistemi.

Ana Yat Limanı : Dalga etkisinden uzak kapalı bir alanı kapsayan büyük çapta, kışlama ve bakım - onarım imkânları yanında, tali yat limanı şartlarına ilave olarak aşağıdaki özellikleri taşıyan yat limanlarıdır. Şu özellikleri taşımalıdır :

- Akaryakıt ikmâl iskelesi,
- Hava ve deniz durumu ile ilgili sürekli bilgi sağlayabilecek cihazlar,
- İmkânlar ölçüsünde teleks veya teleks hizmeti,
- Acil yardım merkezi,
- Liman kapasitesi ve bağlanacak yatların nitelikleri ile uyumlu karaya çekme ve denize indirme tesisat ve teçhizatı (5 tona kadar olan tekneler için meyilli çekek veya vinç ile daha ağır tekneler için ayrıca özel tesisat ve teçhizat),
- Yatların karada park edebilecekleri, drenajı yapılmış, kapalı ve açık alanlar ile bakım hizmetleri için elektriği, suyu, aydınlatması ve özel yangın söndürme gereçleri sağlanmış yerler,
- En az 2 teknenin onarımının yapılacağı kapalı atölye,
- Yeme - içme ihtiyacını karşılayacak bir tesis,
- Spor imkânları,

Marınalar boyutları, yat güzergâhları, aktivitelerin niteliğindeki farklılıkları ve diğer değişkenleri nedeniyle yat ve yatçılara değişik servisler sunarlar.

Marınaları fiziksel açıdan üçe ayırabiliriz. Bu ayrımı etkileyen faktörlerin başında dalga yüksekliği ve suyun durumu (gel-git nedeniyle yükselip alçalabilmesi) gelmektedir. Bu tür su hareketleri, Akdeniz'de,

Amerika'daki büyük göllerin çevresinde, Hollanda'da, İskandinavya'nın Baltık kıyılarında problem yaratmaz iken; Okyanus kıyılarında, Baltık denizi, Manş denizi ve özellikle İngiltere ile Fransa'da sorun görülmektedir. Buralarda 6 metre dalga yüksekliği normaldir ve zaman zaman 12 m'ye ulaşabilmektedir. Bunun sonucunda 3 temel marina tipi belirlenmiştir :

3.2.1 - KAPAKLI HAVUZLAR (Lock System)

Kapaklar, farklı mevsim veya gel-git olaylarına karşı marina içerisinde su seviyesini değişmeyen bir düzeyde tutmaya çalışırlar. Her kapak açıldığında bir ya da birkaç yat kapaklardan geçerek limana girer.

Modern kapakların çok hızlı hareket etmeleri gerekmektedir. Kapak boyutu ihtiyaç duyulan su alanının boyutlarıyla ilişkilidir. Eğer büyüklüğü olanaksız boyutlarda ise, tekne boyutları temel alınmalıdır.

Yapılması mümkün olan yerlerde küçük çift kapak yapılmalıdır. Geniş limanlarda gel- git çanağının oluşturduğu girişteki bu engeller su dolaşımına (navigasyona) uygun olmalıdır. Bu engeller kıyıdaکی yaya yolları gibi su alanının çevresinde oluşmuş halka açık yerlerdir. Girilmesi yasak alanlar için bunlar uzak taraflara döndürülerek marinaya yaya girişleri önlenir. Kapak dar mesafelerde üzerleri köprüleştirilerek, yaya aksıyla birleştirilirler. Özellikle kapalı olduğu zamanlarda halka açık geçit durumuna gelirler.

Kapak kapattıcısının (lock - keeper's) ofisi, kapakları iyi yönetebilmesi için rahat görüş sağlayabileceği yükseklikte olmalıdır.

Kapak, erozyon ile biriken çamurun marina içerisine geçmesini en az düzeye düşürse de bir miktar çamur, kapak sayesinde içeri geçer. Her ne şekilde olursa olsun, farklı sistemlerin önerdikleri kapaklı marinalarda da, kapağın dolması için gerekli su miktarı beraberinde çamur birikintisini de içeri çekerek, kapağın yanındaki su depolarında veya rezarvuar depolarında biriktirir. Bu olay marinada su seviyesini koruyan ve tamamen kapalı kapak sistemlerinin her kullanımında sürekli tekrarlar. Suyun filtre edilmesi ve kontrollü olarak bırakılmasıyla, hem erozyon ve çamur birikme sorunu temizlenmiş olur, hem de temizlik açısından daha estetik bir görüntü kazanılır.

Kapaklı havuzlarda bir önemli nokta, marinanın boyutlarıdır. Kapaklı sistemler genellikle en az 500 veya daha fazla bağlama kapasitesine sahip büyük marinalarda yapılmalıdır. Böylece bağlama yerinin toplamı kapak maliyetini karşılayabilmektedir.

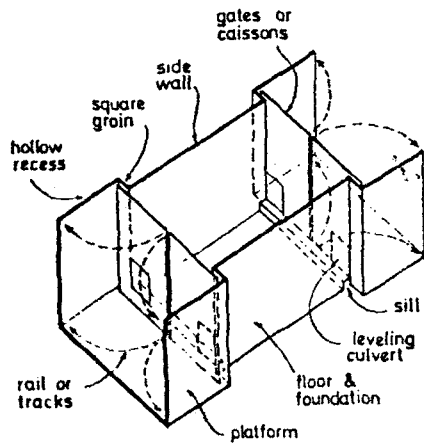
Kapakların sağladıkları avantajlar yanında dezavantajları da bulunmaktadır.

Avantajlar

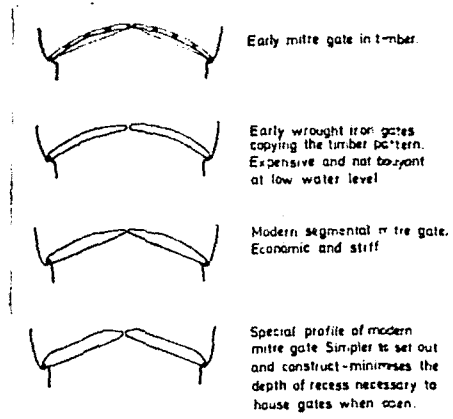
- Değişmez su seviyesi yaratır,
- En az düzeyde erozyon ve çamur birikimi,
- Suyu temizler ve berraklaştırır,
- Akıntı veya bir kaynak tarafından beslenen kapak sayesinde kıyı alanlarında temiz su
- Liman içi suyunun temiz olduğu tuzlu su alanlarında motorla dışarıya su fıskırtarak

Dezavantajlar

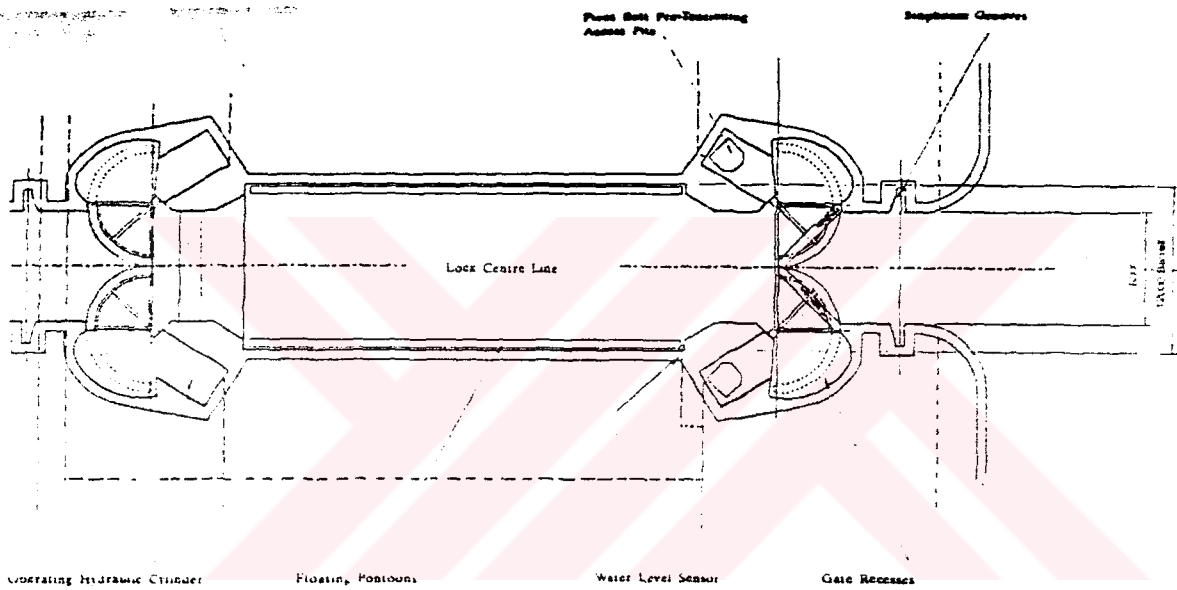
- Serbest giriş ve çıkışları sınırlandırır,
- Masraf (Sermaye, bakım, kadrolu eleman, vb),
- Sınırlı sayıda döndürülebilmesi,
- En yükseğe çıkma devrinin zahmetli oluşu,
- Manevra hareketi yapan tekneler için güçlük yaratması,
- Tekneler için tehlikeli olabilmesi,



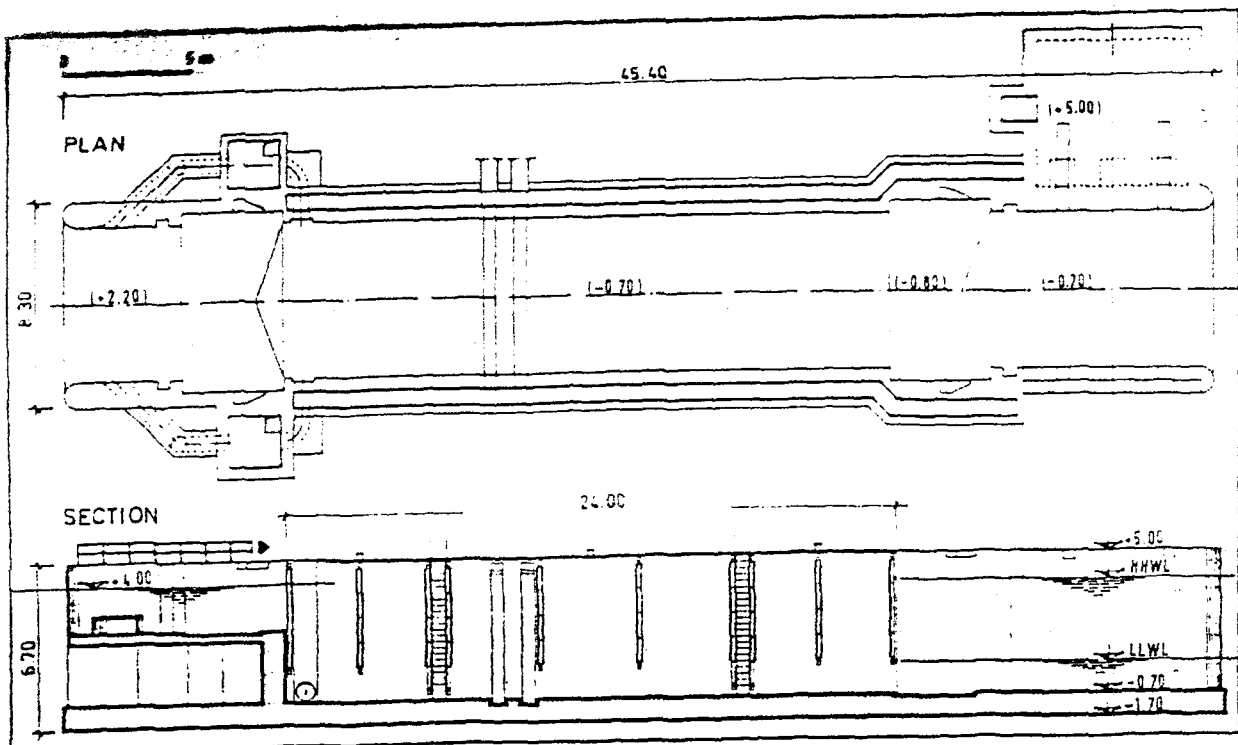
Lock'un Ana Parçaları



Kapak Planı



Kapak Kesiti



- temizlemek,
- Sakin su alanı ve geniş güvenlik nedeniyle kapalı ve emniyetli alanlar,
 - İnsanlar için ilgi çekici yer,
 - Yaya köprüsünden karşıya geçiş, kapak kapalı iken mümkündür. Halk, çalışanlar ve yat sahipleri için su kenarında kesintisiz yürüyebilecekleri ayrıca yaya yolları oluşturur,
 - Özellikle yağ kirlenmesine karşı koruma sağlar.
- En önemli problemleri :
 - Kapıların sıkışması,
 - Makinaların güçlerinin yetmemesi,
 - Periyotlarla bakım veya tamir edilmesi,
 - Kullanıcı hatası,
 - Bazı gemi tiplerini sınırlandırması,
 - Örneğin :
 - uzunluk
 - genişlik
 - derinlik
 - katamaranlar
 - dredger (tarayıcı) [nehir veya denizin dibinden çamur çıkarmaya yarayan araç]
 - tarihi tekneler

Bunlar boyutları 500 bağlama kapasitesinden büyük olanlar için geçerlidir.

1 - Çamur Birikme (Siltation) Problemleri

Farklı yoğunluk ve debi oranına sahip dış su ile marina içindeki suyun karşılaşması çeşitli sorunlar doğurur. İki farklı yoğunlukta suyun karşılaşması sonucunda sular doğrudan karışmazlar. Çünkü daha tuzlu (yoğun) su, tatlı suyun altına doğru akar. Bu çok hızlı yayılış 3 sn'de 1 m. yüksekliğe varabilmektedir. Özellikle bu problem girişte kapaklarla ayrılmış (Lock Gate) su alanları ile tuzlu su alanları arasında görülmektedir.

Bu problemin çözümünde 3 yöntem kullanılmaktadır :

a - Tuzlu Suyu Çukurda (Catchpit) veya Sump Lock' ta Yakalamak,

Bu karışık ve düzensiz tuzlu su akıntısını iç kapak kapısında dinlendirmek; böylece suyu pompalarla, kapaktan, nehir veya denize akıtmak.

b - Prömatik Bariyer veya Hava Perdesi Oluşturmak,

Bu çözümün prensibinde tuzlu ve tatlı su yüzeyleri arasında oluşan iç akıntı ve akıntı hareketlerinin kırılması yatar.

c - Kapak İçindeki Suyun Tamamının Değiştirilmesi,

Bu sistem Hollanda'da Delft Hidrolik Laboratuvarı'nda denenerek saptanmıştır. Bu sistem ancak tatlı su miktarının, her operasyonda kapağın içini dolduran tatlı suyun, boşaltmayı engellemeyecek miktarda olduğu durumlarda kullanılmaktadır. Su belirli bir seviyeye çıkar ve yerini farklı yoğunlukta bir suya bırakır. Farklı seviyeye gelen sular katmanlar oluşturduğu için karışmaz. Pompalama kontrol edilerek, türbülans ve karışma olayları engellenir. Bu yöntemde kapağın açılıp kapanma süresi uzatılmış, verimi azalmış olur.

2 - Kapağın Konumu

Marinaların sınır yüzeylerini belirleyen faktörlerden biri kapaklardır. Bunların genel yerleşim içerisindeki konumlarının saptanmasına çok dikkat edilmelidir. Bunların doğa parçasından ayrılması için izlenmesi gereken yol şöyledir :

- Girilebilirlik : Yaklaşma kanalları, dış alan temizleyicileri, iç alan temizleyicileri,
- Giriş Koşulları : Gel-gitler (düzeni ve süresi), akıntılar, sığınaklar, rüzgâr, su derinliği, erozyon
- Marina Tipleri : Geçici Konaklama, Demirleme Modeli
- Düzenleme : Güneş, rüzgâr, görülebilirlik, kapağa giden yaya veya taşıt aksı ya da kapak üzerinden karşıya geçme,
- Dönmesi : Kapasitesi, kapak devir hızı (lock-cycle),

Giriş, sığınak koşullarını sağlarken aynı zamanda deniz suyunun şiddetini kırarak, kapak içerisine geçmesini engellemelidir. Bu koşul, kapaklar ve bunların girişlerinde korumayı sağlayan çevre duvarlarının (perimeter walls) konumuna, sabit veya yüzen dalgakıranların yerleşimine bağlıdır.

3 - Ana Tasarım Özellikleri

Kapağın döşeme paroları, temelleri, kapıları ve bütünü oluşturan parçalarının başlıcaları şunlardır :

- Eşikler (Sills) :

Kapak kapılarındaki, genellikle eğrisel planlı ve bazen de eğrisel kesitli eşiklerdir. Kapıların kapalı olduğu durumlarda suyun sızmamaları için konstrüksiyonun doğruluğu çok önemlidir. Bunlar çamur veya diğer birikintilere karşı koruma amacıyla inşa edilirler. Ağırlık ve homojenliği, hidrostatik basınca karşı çok önemlidir.

- Platformlar (Platforms) :

Bunlar, beton döşeme veya zeminin üzerinde olup, açılıp kapanan kapılar ve keson (caissons) geçitlerdir. Genelde kapı tekerleklerinin üzerinde kaydıkları iz veya ray yuvaları metalden yapılır. Yuvalar ve ayarlamalar (adjustment) önemlidir. Platform yatağı eşit olmayan yüklemelere karşı son derece dirençli olmalıdır. Boşalmış kapaklarda yükün serbest durumuyla, kapı ve eşik ağırlıklarına ek olarak, gel-git zamanındaki dolu su basıncına uyum sağlayabilmelidir.

- Beton alanlar (Aprons) :

Dış eşik tarafında üst akıntı veya su koruma hücresinin (seaward) yatak seviyesinde, beton veya duvardan hazırlanmış basit alanlardır. Bunlar çamur veya diğer birikintilerin yer değiştirmelerini engeller.

- Duvarlar (Walls) :

Bunlar birbirine paralel ve kapağın gücüne düşeyde engel olmak amacıyla dışarıya doğru çıkıntı (nipping) şeklinde yapılmalıdır. Bunlar rıhtım duvarlarına benzerler. Bunun dışında kapak, zemine

3 - Ana Tasarım Özellikleri

Kapağın döşeme paroları, temelleri, kapıları ve bütünü oluşturan parçalarının başlıcaları şunlardır :

- Eşikler (Sills) :

Kapak kapılarındaki, genellikle eğrisel planlı ve bazen de eğrisel kesitli eşiklerdir. Kapıların kapalı olduğu durumlarda suyun sızması için konstrüksiyonun doğruluğu çok önemlidir. Bunlar çamur veya diğer birikintilere karşı koruma amacıyla inşa edilirler. Ağırlık ve homojenliği, hidrostatik basınca karşı çok önemlidir.

- Platformlar (Platforms) :

Bunlar, beton döşeme veya zeminin üzerinde olup, açılıp kapanan kapılar ve keson (caissons) geçitlerdir. Genelde kapı tekerleklerinin üzerinde kaydıkları iz veya ray yuvaları metalden yapılır. Yuvalar ve ayarlamalar (adjustment) önemlidir. Platform yatağı eşit olmayan yüklemelere karşı son derece dirençli olmalıdır. Boşalmış kapaklarda yükün serbest durumuyla, kapı ve eşik ağırlıklarına ek olarak, gel-git zamanındaki dolu su basıncına uyum sağlayabilmelidir.

- Beton alanlar (Aprons) :

Dış eşik tarafında üst akıntı veya su koruma hüccresinin (seaward) yatak seviyesinde, beton veya duvardan hazırlanmış basit alanlardır. Bunlar çamur veya diğer birikintilerin yer değiştirmelerini engeller.

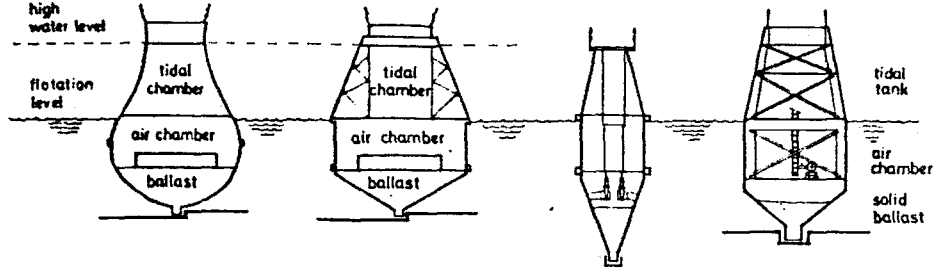
- Duvarlar (Walls) :

Bunlar birbirine paralel ve kapağın gücüne düşeyde engel olmak amacıyla dışarıya doğru çıkıntı (nipping) şeklinde yapılmalıdır. Bunlar rıhtım duvarlarına benzerler. Bunun dışında kapak, zemine destek olurken daha güçlü basınç farklılıklarına ve aşınmaya maruz kalır.

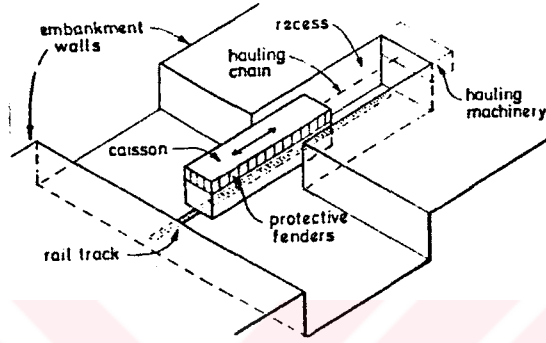
4- Temel Türler (The Basic Types)

Bütün marinalar temelde iki türdedir : Çevrelenmiş veya Gel-Git (tidal). Gel-git türü kendi içinde de tekrar ikiye ayrılır : "Yarım - Gel-Git" (Semi-tidal) veya "Korunmuş" (impounded). Semi-tidal havzalarının bir türü de, "Yarımbuçuk - Gel-Git" marinalardır (Half-tide marina). Bunlarda su seviyesi, minimum seviyenin altına düşmez ve kapakların açık olduğu durumlarda, gel-git'in yüksekliği botların engel üzerinden giriş ve çıkışına rahat izin verir. Bunlar ile bazı durumlarda ekonomik ve ilginç çözümler üretilebilmektedir.

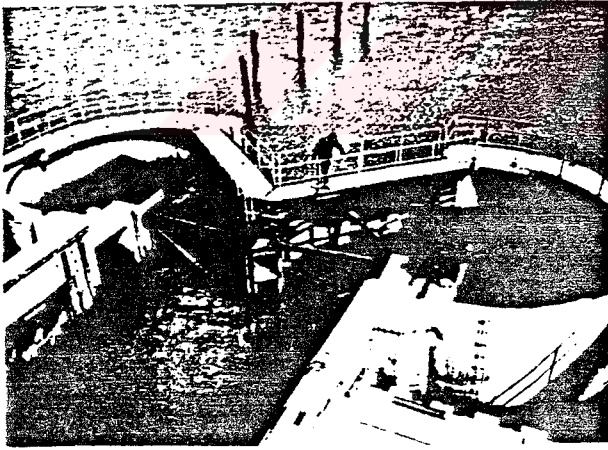
Başka bir uygulama ise "kısmi kapaklı marinalar"lardır (partially-locked marina). Bunlar yatların yanaştıkları yerlerde (genellikle büyük yatların) marina havzasının (basins) dışında, kapaksız olarak korunmuş ve geride bıraktığı geçiş alanıyla, kapak içerisinde çok özel bir alan (inner sanctum) oluşturan marinalardır. Genellikle sabit iskele ve yaya yollarına sahiptirler. Brighton marinası bu türün en büyük



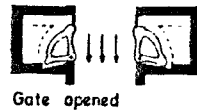
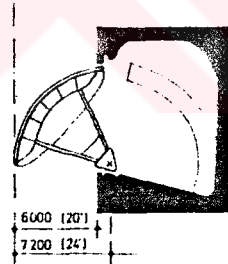
Yüzen Keson Tipleri



Dock Girişindeki Kayan Keson Tipi



Parçalı Kapakların Çalışma Prensibi



örneğidir

Marina tasarımlarının çoğunda kapaklar ve bunun parçaları hafif ve küçüktür. Önceden kurulmuş ticari doklar ve limanlarda bile bunlar makul ölçülerdedir. Hangi türde olursa olsun bunların yeterliliği, projenin başarılı olmasında doğrudan etkili olmaktadır. Bu da bütün kıyı gelişmesinin doğru boyutlarda olduğunu gösterir.

Marina kapakları değişik tür, uzunluk ve derinliklerde olmasına karşın, bu değişik türlerde ve bunların zemin kesitlerindeki farklılıklar, kapaklar (lock) ile kapı (gate) tasarımı arasındaki farklılığın büyüklüğüne bağlıdır.

Aşağıdaki kısa açıklamalar temel türlerden "Kapalı" (closure) 'a ait olup, tekil ve karma (hybrid) formlarda olabilmektedir. Çoğunlukla kapaklar adlarını, parçalarının hareket durumlarına göre - bu parçalar açık veya kapalı ise - alırlar.

Bunlar genel anlamda, kapılar ve kesonlar olmak üzere iki temel kategoriye ayrılabilirler. Bunların arasındaki farklılıklar ve her birinin üstün özellikleri şöyle özetlenebilir :

- Kapılar (Gates) :

Bunlar tek veya çift olabilen, her biri veya ikisinden biri düşey veya yatay açılıp kapanabilen (flaps) kapaklardır. Bunların düşey aksta dönmesi ve kapağın tam olarak açılmış olması durumunda, kapağın gizlenebileceği bir yuva gereklidir. Bunların yan duvar uzunluğuna eklenmesi nedeniyle maliyet artmaktadır. Kullanılan türlerin genelde boyutları küçük ve maliyeti daha azdır. Kesonlara göre iki boyutlu olduklarından, kirlenmeyi engellemeleri ve gerilimleri daha fazladır. Bunlar, üzerlerinde yaya yolları barındırabilmelerine karşın araç trafiğinin geçişine olanak veremezler

- Kesonlar (Caissons) :

Kapı türleri, tek veya çift olmak üzere, menteşeli dolap kapaklarına, kesonlar ise sürme dolap kapılarına benzetilebilirler. Bunların çalışma sisteminin temelinde, kayarak su kanalını tıkmak veya açmak yatar. Kapak (lock) duvarı içindeki yuvaya veya zemindeki yarığa, yuvarlanarak veya yüzer şekilde geri dönerler. Boyutları kapılarla karşılaştırıldığında, çok büyük olduğundan, maliyeti daha fazladır. Buna karşılık açıldığında daha fazla teknenin geçişine olanak sağlar. Genelde kullanılan türleri, kayan ve yuvarlanan kesonlardır. Bunlar, yüzen veya parçalı şamandıra türlerine göre daha büyüktürler. Kesonların çalışma sistemleri, benzer sisteme sahip kapılardan daha kolaydır ve kapılara göre daha az birikinti geçirirler

- İkili Kapılar (Two-leaved gates) :

Çoğunlukla kullanılan genel metod, kapıların iki ekseninde de kullanılmasına izin verir. Merkezi aksta kapanan ve kapalı olduğunda korunmuş su alanına (impounded) doğru, kör bir uç oluşturan formdadır. Bunlar iki türdedir :

- Yatay açılanlar : Bu türde, yatay elemanlar, topuk ve 45'lik geçme yapan kazıklarla ve varsa diğer düşey ara elemanları birleşir. Kapıların hareket prensibi kemerlerde olduğu gibidir

- Düşey açılanlar : Buradaki tüm elemanlar - düşey hariç - üst elemanlar ve eşik

elemanıdır. Prensipinde de farklıdır; kuvvetler düşeyden yukarı ve aşağıya aktif girişler yoluyla gönderilirler

- 45° lik Geçme Kapılar (Mitre Gates) :

Bu terim, ikili kapı (two-leaved gate)' dan herhangi birini belirtir. Bu kapının ön yüzü eğrisel tasarlanmıştır. Çalışma sistemi kemerlere benzer. Eğrisel yüzeyi gelen su basıncını karşılayacak yöndedir

- Tekil kapı :

Bunlar su alanını basitçe sınırlandırır ve bazı ticari dokularda da bulunurlar. Bu tür kapılar, bir saatine veya her gel-git olayında girişi ayırarak sınırlandırır. Daha çok gezinti amaçlı gemiler için kullanılırlar.

- Fırtına veya Sel Kapıları (Storm or Flood Gates) :

Bunlar giriş kapılarının bir parçası değildir. Ama bir emniyet çıkışı ile korunaklı su alanı dışına çıkışı sağlarlar. Böylece sel veya tehlike anında su seviyesi ayarlanır. Bunlar çoğunlukla kasırgalar, tropikal fırtınalar, istisnai gel-git' ler veya hızlı akıntılarının olduğu bölgelerde kullanılırlar.

- Bölgesel Kapılar (Sector gates) :

Bunlar çift yönde hareketli veya tersine çevrilebilen kapılardır ve suyun akış yönüne göre, herbirinde eşit derecede etkili olmaktadır. İlk uygulamaları 1920' lerde İsveç' te yapılan bu türde, güçler düşey aksta dönen kapılara iletilir.

Kapılar, menteşenin izin verdiği ölçüde, suyla birlikte, suyun karşı koymasına rağmen üzerine doğru itilerek bir yerde toplanır. Her zaman oluşan su basıncını önlemek için dar su yüzeyleri (interface) oluşturulur. Bunun için eşik ve 45° lik geçme direkleri gibi elemanlar kullanılır.

- İnen veya Yana Yatan Kapılar (Falling or Tilting Gates) :

Bunlar yassı (flat gates) kapıları çağrılırsa da, genellikle tek kanadın (leaf) eşik seviyesinde dönmesi şeklinde kullanılırlar. Daha çok limanların herkese açık kanalları içerisinde kullanılırlar. Fransa kanallarında yaygın olarak kullanılan Cherre sistemi (Cherre System), adını Tyneside mühendisi Edward Box' tan alan "Box İnen Kapılar" (Box Falling Gates)' ı ve bunların çeşitli varyasyonlarını kapsar.

Kapının, gireceği yuvaya ve ağırlığını karşılayabilecek çukura geri çekilmesi işlemi için oldukça karmaşık zemin profili gerekmektedir.

- Sallanan Kesonlar (Swinging Caisson) :

Bunlar, kesonlar ile kapı türleri arasında yer alırlar ve tasarım açısından geniş kirişli (broad-beamed) değil, tek kanatlı kapılardandır (single leaf gate). İçinde bir hava odası (air chamber) bulunur ve genişliği rıhtım seviyesinde trafik akışına izin verecek ölçüdedir. Bu kapı türündeki kesonlar, sallanarak oyuk şeklindeki yuvalarına geri dönerler.

- Kayan Kesonlar (Sliding Caisson) :

Bunlar üzerlerinde bir omurgaya ya da parçalı plakalara sahiptirler ve bunlar sayesinde kapak kapalı konumda iken, yuvasından diğer tarafa bir eşik üzerinde çekilir veya itilebilirler. Hava tankına sürekli pompalanır. Böylece kesonun sürtünmesi ve gerekli itme-çekme kuvveti azaltılır. Bu metod çok basittir ve oldukça küçük açıklıklardan, Liverpool'daki Gladstone Graving Dock'ta olduğu gibi - ki onun keson boyu 40,23x15,85x7,62 m (132x52x25 ft)'dir - masif strüktürlere kadar etkili olarak kullanılabilir.

- Tekerlekli Kesonlar (Rolling Caissons) :

Bu türdeki kesonlar hareketlerini, kesonun alt kısmında bulunan tekerleklerin, eşik ve zemindeki yuva (sliding way) boyunca kaymasıyla gerçekleştirirler. Kesonun altında bulunan yiv eşiğin üzerine oturarak, doğrusal hareket eder ve suyun geçişini darlaştıran bir kavşak oluşturur.

- Yüzen Kesonlar (Floating Caissons) :

Hemen hemen bütün kesonlar hava tanklı olarak yapılmış ve kolay hareket edebilmeleri için gereksiz ağırlıkları azaltılmıştır. Yüzen kesonların tekerlekleri ve kılavuzları olmadığı için, tamamen su üzerinde yüzmelerine güvenilir. Bunların iki temel türü vardır : Kutu ve Gemi Kesonlar. Formları çizgiseldir. Bütünü yüzdürmeye yetecek kadar hava boşluğuna sahiptirler. Bu kesonların konstrüksiyonları ve girdikleri yuvaların formları da basit olduğundan, bu kategoride maliyeti en az olan türdür. Gemi kesonlarının profilleri, karmaşıklık açısından gezinti teknelerinden pek farklı değildir. Hava tankını ve yüzen odayı, eşik veya yiv boyunca ilerleyen gemi omurgası kontrol eder. Bunlar, kötü hava şartlarında bile hareket etmesini engelleyen ağırlık ve boyutların kullanıldığı, büyük açıklıklı tasarımlarda kullanılır

5 - Kapak Yönetimi (Lock Management)

Her kapak, yapısı ve fonksiyonu gereği, teknelerin marina içine ve dışına yaptıkları serbest geçişleri sınırlandıran yapıdadır. Teknelerin, gel-git zamanı veya acil durumlarda bir yerde toplanmaları, güvenlik ve kontrol açısından sorun yaratsa da dışarıda zor durumda tekne bırakılmamış olunur.

Kapaklı marinalarda, marina yöneticileri olanakları doğrultusunda, geçici ve uzun süreli ziyaretçilere marinanın yönetmelikleri, koşulları, serbest demirleme pozisyonları ve diğer yerel bilgiler yanında, marinayı terkedecek teknelerin hepsine, gel-git zamanları ve hava koşulları hakkında bilgi vermelidirler.

Yönetim, içeride ve dışarıda gemilerin kontrolünü elinde tutar. Bu yatçının izni olmadan geminin çıkışına izin verilmemesi gibi bir güvenlik sağlar. Londra'daki St. Katharine's Yacht Haven'da her gemi için bir kart basılmıştır. Hareketleri ve girişleri bir bilgi kitapçığına yazılarak, kartı olmayan yatların kapaktan geçmeleri engellenmiştir.

6 - Kapak Güvenliği (Lock Safety)

Kapaklar, gerek yatlar gerekse çalışanlar ve halk için tehlikeli olabilmektedir. Görevliler gece

nöbetinde bulunmalıdırlar. Cankurtaran yekeği ve gemi kancası kolay ulaşılabilir yerde olmalı ve uygun şekilde korunmalıdır.

3.2.2 - GEL-GİT HAVZASI (Tidal Basin)

Kapak yapımının pratik olmadığı veya dalga yüksekliğinin fazla olmadığı durumlarda zemine kazıklar çakılır. Teknik olarak kazık boyunu dalga boyu belirler. Duga sistemi de kazıklara bağlanır. Sakin sularda ve dalga yüksekliğinin çok düşük olduğu durumlarda kazık yerine yüzer sistem seçilebilir. Ayrıca bu yüzer sistem, çapalar ve çapraz bağlamalarla sağlamlaştırılabilmektedir.

7.60 m'lik bir gel-git anında suyun 10 m üstünde kalan boydan boya bir kazık ormanı görülmektedir (7.60 m dalga yüksekliği + 2.10 m sudan açıklık + 0.30 m çapraz bağlama payı). Buna yaklaşık 2.10 m su derinliği, 0.60 m silt, 2.40 m doğal yatağa çakma derinliği eklenildiğinde 15.10 m boyunda kazıklar gerekecektir.

Yatlar ve bunların direkleri dışında, su seviyesinin üzerindeki tek elemanın, uzun ve alçak iskeleler olması nedeniyle bir kontrast (yatay-düşey) etki oluşur.

Uygulanması düşünülen sistemin seçilmesinde ekonomik ve teknik etmenler önem kazansalar da, bu sistemin seçilmesiyle marinanın görünümüne yapacağı etki önem kazanmaktadır.

Gel-git havzası türündeki yaklaşımlar, kapaklı havuz sistemi gibi kısıtlı ve durağan yapılara göre, daha çarpıcı ve heyecan verici görüntüleri vardır (Adie, D.W., a.g.e.).

Gel-git yüksekliğinin fazlalığına bağlı olarak, tarama alanı veya dalgakıran yapımı için gerekli malzeme miktarı değişmektedir. Bu da maliyeti doğrudan etkileyen bir durumdur. Bunun sonucunda demirleme alanlarında eşik veya bir gel-git kapısı (Tidal Lock) yapılarak su seviyesi kontrol edilir. Böylece maliyet düşürülmüş olur. Gel-git yüksekliğinin fazlalığı eşik üzerinden geçiş süresini uzatır. 4 m gibi gel-git seviyesinin düşük olduğu zamanlarda eşikten geçiş, sadece 1-2 saat mümkündür. Dalgadan korunma amacıyla havza içerisinde de bir bent yapılabilir. Ancak gel-git'in yüksek olduğu durumda eşik su da batık olacağı için dalgalar havzaya girebilecektir. Bunu önlemek için tasarım aşamasında dalga modellemesi yapılarak, dalga yönü ve şiddeti belirlenmelidir. Gel-git havzasında kullanılan kapaklar, gel-git durumunda 2-3 saatten fazla açık tutulamazlar. Yatlar, kapılar açılarak su dengesinin sağlanması ile havzaya girebilirler (Topanoğlu, M.,E., a.g.e.).

3.2.3 - KURU SİSTEM (Haul-Out)

Bunlar basit eğik düzlem sistemlerini büyük ölçekteki türleridir. Genelde yatların karaya çekilmesi onarım ve bakım amaçlı olmasına karşın son zamanlarda, suda demirleme olanaklarının arttırılamaması "kuru demirleme" adlı düzenlemelerin çoğalmasına neden olmuştur. Burada araba, karavan, römork veya el vincinin yerini, değişime uğramış traktörler almıştır. Bu sistem sayesinde yatçılar, fiberglas ve polyester gibi hafif malzemelerden yapılmış teknelerini, güvenli ve en az maliyetle koruyabilmektedirler. Bu sistemde bulunması gerekenler ;

- Geniş araba ve treyler park yerleri,
- Eğik düzlem (Slipway) ve basit maçuna gibi yerleştirme gereçleri,

- Temel gereksinim mekânları tuvalet, duş ve akaryakıt istasyonları,

Kuru demirleme sisteminin yaygınlaşmasını sağlayan etmenler :

- Yat sayısındaki sürekli artış
- Yatçıların daha pahalı ve bakım gerektiren treylerli, uzun ve ağır yatlar alma eğilimleri,
- Yatları evlerin yakınında saklama zorlukları,
- Marinaların demirleme kapasitelerini arttırmanın olanaksızlığı,
- Finans ve işletmecilik açısından yeni marinaların kurulmasının zorlaşması olmuştur.

Kuru demirlemenin suda bırakmaya göre avantajları şunlardır :

- Daha az demirleme yeri gerektirdiği için, kazancı arttırır.
- Yatırım sağlam temelli olduğundan finans kaynakları daha kolay yaratılır.
- Kıyı kullanımlarında optimum alan gerektiren sistemdir. A.B.D.'de yapılan araştırma sonucunda, kıyı kullanımları için :

Kuru Demirleme	90-120 m	
Karışık Demirleme	135-300 m	
Geleneksel (Klasik) demirleme	450-1100m	gerekmektedir.

- Çevreye zararlı etkisi daha azdır,
- Atıkların giderilmesi daha kolaydır.

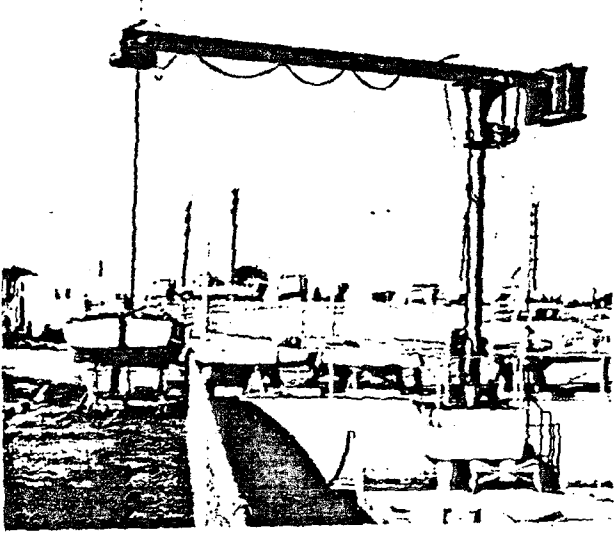
Tesislerin planlanması için kullanıcı ve tekne sayılarının bilinmesi gerekmektedir. Yatların limana girişlerini kolaylaştırmak için suda geçici demirleme yerleri gerekebilmektedir. Bu yaklaşık olarak % 20-30 oranında olmalıdır. Tekne sahiplerinin araba park yerleri için 3 tekneye bir araba düşmektedir.

Yelkenli teknelerin farklı gövde şekilleri, kullanımını zorlaştırarak, gerekli donatının kompleks haline gelmesine neden olmuşlardır. Yükseklikleri ve ağırlıkları, depolama maliyetlerini arttırır. Bunlar genelde yer düzlemine veya en üst kata yerleştirilirler.

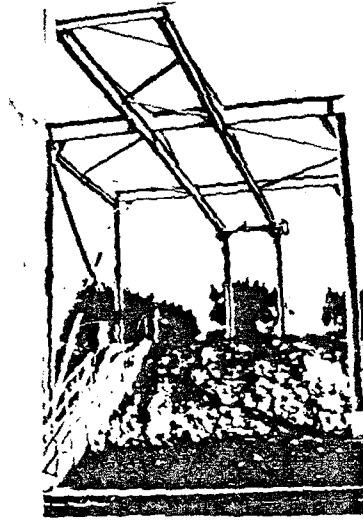
Teknelerin yerleştirilmesinde çatal vinçli vagonlar kullanılır. Bunlar kuru depolama yerlerinde, raylar üzerinde işlerler ve raylar boyunca her iki yönde 90° dönebilirler. Depolama yapıları ana yolun hemen yanında konumlanırlar. Anayol yaklaşık 12 m genişliğinde olmalıdır. Depolama alanının uzunluğu teknelerin sayısına ve boyutlarına göre, teknenin her iki tarafında 15 cm boşluk bırakılarak belirlenir.

Bu türdeki marinaların başarılı olması, diğer marinalarda olduğu gibi işletmeye bağlıdır. Bu marinalarda, boyu 12 m ve daha kısa olan tekneler her türlü hava ve deniz şartlarında birkaç dakikada suya indirilmekte veya çekilebilmektedir.

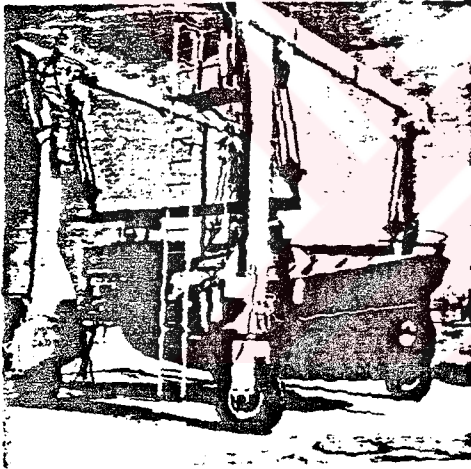
Kuru depolama binalarının formu genelde dörtgendir. Brighton Marinasi'nda olduğu gibi bazen karesel yaklaşımlarda görülmektedir. Tekneler üç katlı karesel bir kompleks oluşturacak şekilde birbirinin içine girmiş, üç dairesel dönel tabla üzerine yerleştirilmektedir. Teknelere bu dairelerin döndürülmesiyle ulaşılır. Bunun için yüklemesi önden yapılan ve kısa bir ray boyunca ilerleyen endüstriyel araçlar veya çatal vinçler kullanılır. Bu yöntemle 1200 tekne için gerekli 13 dönümlük depolama alanı 3 dönüme düşmüştür.



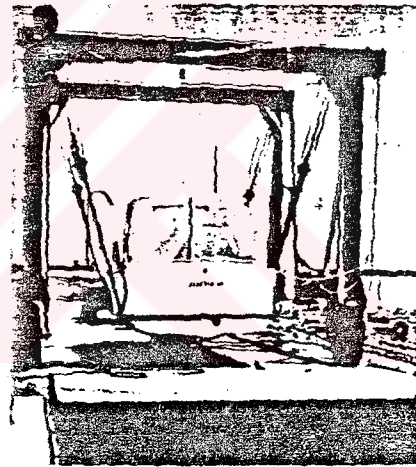
Küçük Tekne Vinci



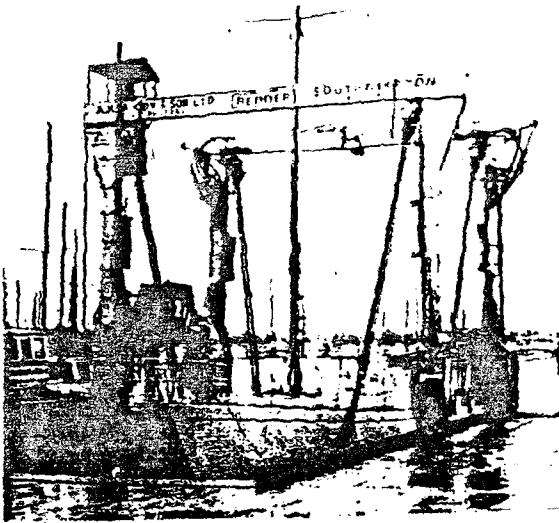
Sabit Gantry Hoist



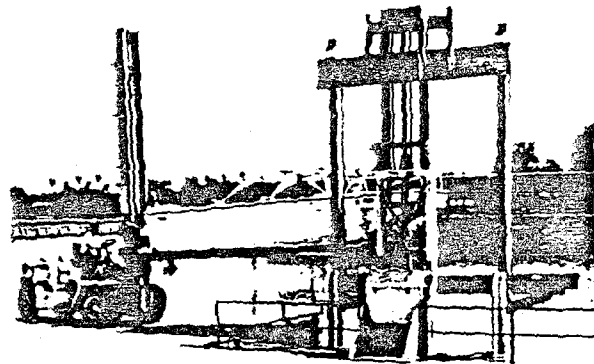
Renner Comporter



Travel Lift



Renner Hoist



Çatal Lift

- Depolama :

Diğer nedenler, tehlike anlarını, marinanın bakımını ve self-servis'i kapsadığından, bu tür işler için küçük örtülü alanlar yeterli olmaktadır.

Bu tür genellemeler sonunda farklı tipte araçlara gerek duyulduğundan, donatı açısından fazlalık yaratır. Bazı standart demirbaş donatılarla, tekil veya çok amaçlıların birleştirilmesinde güçlükler gözlenmektedir.

Aşağıda bazı donatıların kısaca tanıtımı amaçlanmaktadır :

- Vinçler (Winches) :

Bunlar geminin suya indirilmesi (launching) ve çekilmesi (hauling) gibi karmaşık sistemlerin bir parçasıdır. Bireysel vinçler kullanılarak kaldırılan tekneler, rampa üzerindeki treyler tarafından veya kızak üzerindeki eğik ray sayesinde karaya çekilirler. Bu vinçler tek başına da yönetilebilmektedir. Elektrikle çalışan modern motorlu vinçler ne kadar bütüncül, güvenli ve güçlü ise, küçük tekne kluplerinde kullanılan bu basit sistem de o oranda, kullanışlı ve ucuzdur

- Demir Dikmeler (Gantries) :

Bunlar, üste bulunan sabit iskeletin, bir veya iki yük araba rayını (trolley-rail) desteklemesiyle oluşmuştur. Tekne kızağa alındıktan sonra askıya konularak yükseltilir. Basit türleri, havuzun kenarına sabitlendiği için tekne, sudan alınarak treyler (trailer)'e aktarılır.

Gel-git havzalarında tekneler, suyun alçak olduğu durumlarda, demir dikme çerçevelerin altına kadar kaldırılabilir.

Demir dikme sistemler, genelde depolama ve tersane alanlarıyla ilişkili olarak konumlanırlar. Uzun tekneler için travel lift'lerin, daha küçük tekneler içinse çatal liftler (forklift)'in kullanılması yaygındır. Direkli ve omurgalı tekneler nedeniyle bu seçim uygundur.

- Demir yolları (Railways) :

Bunlar genelde orta ağırlıktaki yatlar için kullanılan ve demiryolu hattı üzerindeki sağlam bir yapı tarafından desteklenen sistemlerdir. Kızak ile desteklenmiş tekne, eğim yoluyla kaldırılarak su dışına alınır. Bütün konstrüksiyon sabit, dayanıklı beton rampadan veya dolguyla desteklenen beton, ahşap veya çelikten yapılabilir. Kızaklar geminin omurgası ve gücüne göre ayarlanabilir olmalıdır. Yukarıya kaldırılma işlemi, motor ve kabloların veya makara ve bağlayıcıların, teknenin bir yanından öbür yanına geçirilmesiyle oluşur.

Demiryollarının da demir dikmeler gibi yaygınlığı azalmaktadır. Çünkü modern kaldırma (hoist) ve vinçler daha hızlı olup, az sayıda eleman ve bakım istemektedirler. Uzun ve direkli gemiler için bunlar ciddi sorunlar çıkarabilmektedir. Özellikle kıyıda, yumuşak şelflerin olduğu durumlarda dikkatli olunmalıdır. Belirli bir uzaklığa kadar görünmezler. Gerektiğinde ağır yapısal görünüşünü iyileştirmek için ışıklı levha veya paneller ile örtülebilir.

- Platformlar ve Vinçler :

Bunda tekne omurgası, düşeyde hareket ettirilerek yükseltilir ve treylere transfer edilir. Yapılması

düşünüldüğünde, vinçlerin dik kısmının, duvarın olduğu yerde konumlanması gerekmektedir.

Kapaklı marinalarda veya kırsal alanlarda, düşey hareket daha kısa olmaktadır. Diğer alanlarda vincin yüksekliği gel-git'e bağlıdır.

Taşıyıcı sistemi genelde vinç kılavuzlarına bağlanmış ahşap veya çelik dikmelerden oluşmuştur. Platform ve kızak, yüzen geminin altında yükseltilirken vinç ve kablo sistemi platforma dört veya daha fazla noktadan bağlanmıştır. Son tasarımlar, daha düzgün, çıkıntısız ve yükselebilen platformlardan oluşmaktadır. Bu platformlar, derin gemi omurgalarını barındırabilmek amacıyla, yer seviyesinden aşağı yukarı 2m (6ft) yüksekliğe kadar kalkabilmektedir.

- Yükselticiler (Hoist) :

Bu donatı türü ilk olarak 1940'ların sonunda Michigan gölünde oluşturulmuş ve çok çabuk yaygınlaşmıştır. İlk modeller traktörün çektiği ama, kendi itiş kuvvetiyle çalışması sayesinde manevra kabiliyeti ve operasyon alanı azalmıştır. Bunlar basit olarak hareketli demir dikmelerdi. Dok zemini üzerine oturan ve kaldırıcı askıları sayesinde tekneyi , tamir alanı ve depo bölgelerindeki gibi pürüzlü zeminler üzerinde de taşıyabiliyordu. Gantry sistemleri daha çok teleskopik ve 4,2-8,5m (14-28ft) arasında olup, tabanları tekerlekli dir.

8-50 ton ağırlığında ve boyları 4,9-21,3m (14-70ft) olan tekneleri taşıyabilecek kapasitedirler. Genellikle çalışması elektrik/hidrolik'tir. Hareketli olanları, kışın kapalı alanlara alınarak, eskimesi önlenmelidir.

- Vinçler (Cranes) :

Sabit veya hareketli vinçler 20 tonun üzerindeki tekneler ve uzun direkli boatların taşınmasında kullanılır. Hareketli tiplerinde tırtıllı traktör (caterpillar tracks) veya şişme lastikler kullanılır. Sabit vinçler ise genelde asma kabloları olan, tek parça ve yüksek direkli olurlar. Basit ve tek başına yönetilebilen küçük yelkenli vinçleri (jib-cranes)'nin kullanımları, pis görüntüslü kaldıraçlara göre daha yaygındır.

- Vinç, Bumba ve Makas Ayakları (Derrick and Shearlegs) :

Bunlar daha çok marinanın halka açık alanlarında ve tersane bölümünde kullanılır. Askı ile bir noktadan asılması iyi değildir. Kayma ve sallanmayı önlemek için iki veya daha fazla insan gerektirir. Rüzgârlı havalarda kullanılamayabilmektedir.

- Matafora (Davits) :

Bu, küçük teknelerin kaldırılmasında, motorlu büyük tekneler veya lift ile kaldırılabilen/indirilebilen orta boydaki tekneler için tekil olarak çalışabilir. Sallanan türdekileri daha iyi olsa da, elle veya motorla çalışanlarıyla da tekneler kaldırılabilir.

- Çatal Lift (Fork Lift) :

Özellikle çok katlı depolama sistemleriyle ilişkili olduğunda çok verimlidir. Standart araçlara kolayca hizmet verecek yapımlarla, rıhtım duvarı sabit veya hareketli liftleriyle ya da yüksek direkli (trucks)

araçlar [10m (33ft) veya daha fazla yığılabilen] ile beraber uygulanır. Uzun araçlar 6800 kg (6,5 ton) dan, yüksekliği 4m (13ft) kadar olan yatları kaldıracırlar. Daha yüksek olanlarının tekneyi kaldırmaları zor ve yorucu olmaktadır. Ayarlanabilir çatal boşluğu ve uzunluğu, bugün kendi etrafında dönebilen destek sayesinde, daha alçak omurgalı yatlarda da kullanabilir hale gelmiştir. Çok katlı ve dıştan motorlular hariç direkli tekneler için bir problem yoktur. Çatal liftler bir çok farklı marina işinde kullanılırlar. Bu sayede küçük yatlar tümüyle hareket ettirilerek kolayca kızağa, depoya ve iskeleye taşınabilir.

- Traktör ve Römorklar (Tractors ve Trailers) :

Traktör ve römorkların birleşimleri "haul-out" marinaların temelidir. Mal sahibinin veya şirketin römorku kullanılır. Yat tipine göre, barındırma amaçlı römorkların kullanıldığı yerlerde, uzun tekneler için genelde Şirket römorkları kullanılır. Her ne kadar omurgalı tekneler özel derinlikte römorklar istese de, kullanımları fazla yaygın değildir. Bu konuda, İngiltere’de Southampton Kanalı üzerine yer alan Fairey Marine Yard en iyi bilinen örnektir. Bu sistem verimli olduğu kadar, ucuz bir sistemdir. Deniz dibini tarakla temizlemek ve tahta bölmeler gerekmediği için birikinti de olmaz. Bütün bunlar, yaklaşık 1/10 oranında bir rampa gerektirir. Tümüyle görünür olabileceğinden uzunluğu gel-git mesafesi ve düzenine bağlı olup genişliği her araç için yaklaşık 9,14m (30ft) dir.

- Suya İndirme Rampaları (Launching Ramps) :

Demiryolları ile desteklenmiş, sabit veya yüzen olabileceği gibi beton, çelik, ahşap kalaslardan veya stabilize edilmiş topraktan yapılırlar. Yuvarlanabilen rampalar, düzgün rampalar ve yüzen iskele tipleri ile bunların beton veya kaymayan prekast blok elemanlarla yapılmış türleri vardır.

"Self launching" rampaları yumuşak bir eğime sahip olmalıdır. Tek başına yönetilen (self-operating) vinçler bunlara dahil edilebilir.

Sabit rampalar genelde 5 derece (1/18) ile 15 derece (1/6) arasında değişen eğimlerde yapılabilir. Büyük boyutlarda yapılabilmesi, tekerlekle (rollers) veya vinçlerle birleştirilebilmesine bağlıdır.

Dik eğimde bulunan, gemilerin bağlandığı baba veya makaralar, bazen rampanın yukarısında da konumlanabilir. Sabit rampalar uzun mesafede sona ererler ve büyük gel-git mesafelerinde pratik değildir. Menteşeli rampalar (hinged ramp) için tehlikeli eğimler yapmak gerekmez. Bütün rampalar, özellikle yüzen rampalar korunmuş su alanlarında yapılmalıdır.

- Diğerleri :

Bütün bu donatılara ek olarak, döner levhalar ve yat askıları gibi bireysel donatılar da bulunmaktadır. Limanların kendi kamyonlarını, treylerini, yük ve küçük arabalarını satın alınmaları dışında, bunların barınması ve bakımı için de belirli bir sermayeye ihtiyaç vardır. Donatılar yat alanlarının temel elemanları gibidir. Aynı olarak göz önüne alınabildiği sürece, marina projesini tamamlayıcı parçalar olarak ele alınmalıdır.

- Yerleştirme (Installation) :

Suya indirme ve çıkarma işlemlerinin konumları, maksimum barınma sağlamak için gemi ve donatıların kıyı yapısını bir çok noktada zorlaması nedeniyle, iyi tasarlanmalıdır. Çok amaçlı yapılarda

demir dikme ve kaldıraçlardan en iyi sonucu, yapımcılarının istek ve talepleri belirleyecektir. Pahalı olmayan sistemler, kazıklı parmak iskeleler (finger piers) olup, bir düzen içerisinde devam eden kıyı çizgisine pek uyum sağlamaz. Daha temiz ve birleşik olan modelleri dinlenme için iyidir. Genelde eğik düzlemlerin üç yüzeyli ve metal kazıklı olması istenir.

Rampaların, aşınmaz ve kaymaz yüzeyleri ile su yüzeyinin altında kalan alanlarının, yosun ve balçıktan temizlenmiş, buzlanma durumları için de ayrıca önlem alınmış olması gerekmektedir. Tatlı su içerisindeki rampa sürekli donar. Kıyı alanlarında görülen bu problemler tuzlu-su için geçerli değildir. Çünkü tuzlu suyun donması, -1°C (29°F)'ye, tuzluluk oranına ve durgun su alanına bağlıdır. Bu açıdan kullanıcılar, buz veya yosun nedeniyle kayganlaşan rampalar hakkında uyarılmalıdır. Çünkü bu şartlarda kaydırarak suya indirmek kolay ama dışarıya çıkarmak, özellikle kişi tek başına ise çok zordur.

- Çifte Kullanımlar (Dual Use) :

Donatıların, marinaya bitişik yat imalat veya tamir tersaneleri ile paylaşılması çok yararlıdır. Donatılar seyrek olarak tam kapasite çalışırlar ve çifte kullanımın bir problem yaratacağı beklenmez. Çünkü bakımlar Paskalya'dan Haziran ortasına, yatla dolaşım ise bundan Eylül ortasına kadardır.

Bütün marina fonksiyonları içerisinde demirleme ve tersane işleri, diğerlerine göre daha fazla kâr getirmektedir. Bunların iyi sonuç veren kombinasyonları, proje planlanmasının ilk etaplarında araştırılmalıdır.

- Uzun Dönem Depolama (Long-term Storage) :

En basit depo formları, bağlama yerlerinde kalan gemiler için, bunların yakınında, açık veya tümü örtülü demirleme yerleri şeklindedir. Bu yeterli olmasa da, liman dışında ve kıyıdan uzakta (off-shore) yapılan demirleme yerlerinden iyidir. Botların kışladığı ıslak bağlama yerleri, iskele ve yürüme yollarının da bakıma alındığı ölü sezonda diğer yerlere kaydırılabilir. Botların kışın sığınma durumlarında demirleme yerleri (suda yüzerken) güvenli olmalıdır. Daha açık olan gel-git havzalarında bu risk yaratır. Çok tehlikeli olan bu durum, çalınma veya fırtına sırasında sağa sola savrulmayla sonuçlanabilir.

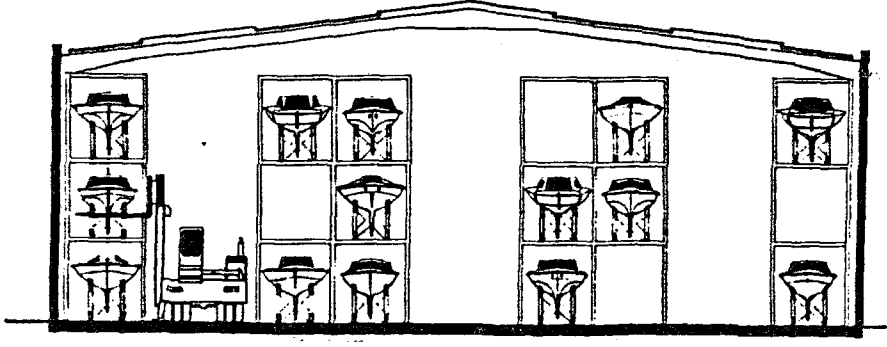
Suyun dışında yapılan depolama 3 çeşitte olmaktadır: sahile çıkarmak, küçük kayıkları ayaklar üzerine almak ve uzun tekneleri kızığa koymak. Uzun tekneleri rüzgâr geçirmez duruma getirerek suda bırakmalı veya zor durumlarda karaya çıkarmalıdır. Örtü altına almak, pahalı ve geniş bir strüktür gerektirmektedir.

Modern tekneler suyun dışında da dayanıklıdır ve eskilere oranla daha az zarar görürler.

Gemi gövde ve direkleri tüm kapalı depolama sistemlerinde zorluk çıkarır. Bu problem de adım adım çözümlenmelidir. Yaygın olan orta boy yatların, gemi gövdeleri havuza sığıyorsa, 4m (10ft)'lik çatı altına kadar alçaltılarak ilerletilebilirler.

- Sistem Seçimi (Choosing The System) :

Depolama sisteminin karışıklığı marinanın kalitesiyle ilişkilidir. Öncelikle marinanın geneli ve işletmesinin saptanması gereklidir. Bu politika doğrultusunda marinanın sosyal konumu (statüsü) belirlenir. Zor durumda birçok marinada, yatçıların kendi depolarının olduğu ve bakımlarını kendilerinin yaptığı görülmektedir. Bu belediye yerleşmelerindeki basit örnekler için geçerli olabilir, ancak bu lüks limanlardaki zayıf politikanın göstergesidir. Temelde bu tür yerlerde yatçılar, kapalı yat depoları ve servis



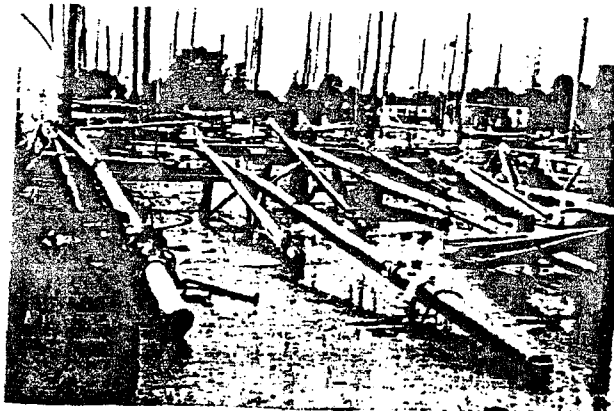
Kapalı Yat Deposu



Küçük Tekneler İçin Çok Katlı Depolama



Basit Depolama Rafları



Gemi Direklerinin Demirlenmesi

alanları için özendirilmelidir.

Sezon içerisinde zor durumda kaldığı veya suda ki yat sayısı çok fazla olduğunda, araba park alanı da bu amaçla kullanılabilir. Bu yat klübü ve satış birimlerinin kapalı olduğu durumlarda avantaj sağlayabilir. Yüzen bağlama yerlerinin korunaklı olanları, korunaksız olanlarına göre daha masraflıdır ve genelde uzun tekneler için kullanılırlar.

- Yat Yığıma Depoları (Boat Stacker Storage) :

Uzun süreli barınan tekneler ile yat yığıma depo tipleri arasında bir ayırım yapabilir. Tasarımlar yıl boyunca, günlük isteklere ait iç ve dış hareketlere izin vermelidir.

Direksiz teknelerin sık sık suya indirilmesi pratik olmamasına karşın, kırsal kesim ekonomisi bu sistemi, özellikle kıyı kent alanlarında geçerli kılmaktadır.

Tekil çatal liftler, saatte 20-25 kere kullanılabilir. Bu, taşıma uzaklığı ve liftin yüksekliğine bağlıdır

- Küçük Yat Depoları :

Genellikle küçük yelkenli ve 4m(14ft)'den daha kısa botlar için düzenlenmiş depoların, yatçılar tarafından kullanılması veya işletilmesi ekonomik değildir. Ama bunların varlığı ve canlandırıcı etkileri çok önemlidir. Her ikisi de gelişmeyi canlandırıcı ve genç yat sahiplerini özendirici niteliktedir

Kıyıların küçük botlar için yanaşma yerleri ile donatılması, büyük yatlar için yapılardan daha pahalıdır. Buralarda uygun teknelerin sudan çıkmasına fazla gerek yoktur ve depolamaktan çok servis için kullanılması daha doğrudur.

- Mimari Faktör (Architectural Considerations) :

Uzun depolama silolarının mimari açıdan olanakları sınırlıdır. Ekonomik faktörler nedeniyle hafif metal giydirme cephe, basit kübik formlar kullanılır.

Yapının etkisinin azaltılması gerekli olduğu yerlerde, formunda ve giydirme cephe malzeme renginde alternatifler önerilebilir. Bazı durumlarda yat çekme strüktürü yapı topluluğundan bağımsız olabilir. Ama, yat çekme strüktürlerindeki payanda direkleri hem yapı, hem de yatlar için kızak olarak kullanılabilir.

Döşeme, sürekli ve eksiz olup, uzun ve benzer elemanlardan yapılmalı, varolan lift donatılarına uygun olarak yerleştirilmelidir. Ancak bunların yeterli drenajla kolayca uygulanabilmesi zordur.

Depolama ve kaldırma sistemlerinin en önemli özellikleri, emniyet, hız, güvenilirlik ve ekonomik faktörlerdir. Modern sistemlerde yeterli hizmet sonrasında ilk üçü sonuncu faktörü sağlar.

Yat sahiplerine çekici gelen bir faktör de, marina kökenli kapalı depolarda bulunan tekneleri için daha az sigorta primi ödeme yükümlülükleridir.

Takma motorlular genelde parçalı olarak saklanır ama, treyler deposunda birleştirilebilirler.

Direkler bazen, örtülü bisiklet park alanlarındaki bağlama demirlerine zincirlenirler

Küçük yatlar için düz ve temiz bir düzenleme en iyisidir. Küçük kayık park alanları çoğu kez düzensizdir ve genelde ise treyler parkları daha karışık durumda olur. Basit parmaklıklar sırt sırta gelen E şeklindedir. Depolama açısından daha fazla alan kazandırır. Uzaklığı azaltır, daha fazla barınma yeri sağlar,

güvenliği geliştirir ve hasarı azaltır

3.3 - YAT LİMANI VE MARİNALARIN GELİŞME SÜRECİ

3.3.1 - DÜNYA'DAKİ GELİŞME SÜRECİ

Çağlar boyunca tekneler, güvenli koy, nehir ağı ve içi gibi korunaklı yerlerde barınmışlar, yat turizminin gelişmesiyle, ihtiyaçlarını karşılayabilecekleri nitelikli barınma alanlarına ihtiyaç duymuşlardır. Korunaklı koyalara sahip ve yat turizminin geliştiği Akdeniz kıyılarında, nitelikli marinalar yapılmaya başlanmıştır. Fransa kıyılarının 18.yy'dan beri turistik merkez niteliğinde olması, İtalya ve İspanya'nın da içinde bulunduğu Kuzeybatı Akdeniz bölgesi yat turizmi ile 1940'larda tanışmış ve marina yapımlarına başlanmıştır. Gezinti amaçlı tekneler önceleri, ticari limanlarda veya özellikle İngiltere'de nehir kanalları boyunca ilerleyerek, kırsal alan içerisindeki korunaklı alanlarda barınmışlardır. Amerika'da ise bu kendini büyük göllerde göstermiştir. Amerika'da daha çok küçük tekne tipinin yaygınlığı ve bunların römorklarla taşınabilirliği, Doğu sahillerinde görülen iklimsel farklılıklar ve gel-git miktarının fazlalığı gibi faktörlerin etkisiyle kapsamlı marinalar yerine, küçük ölçekli yat limanları yapılmıştır.

1929 Ekonomik krizi ile II. Dünya savaşı arasında kalan dönem boyunca denizcilik sektöründe görülen duraklama, savaş sonrasında hızla değişen toplumsal ve ekonomik yapıya bağlı olarak, gelişme eğilimi göstermiştir.

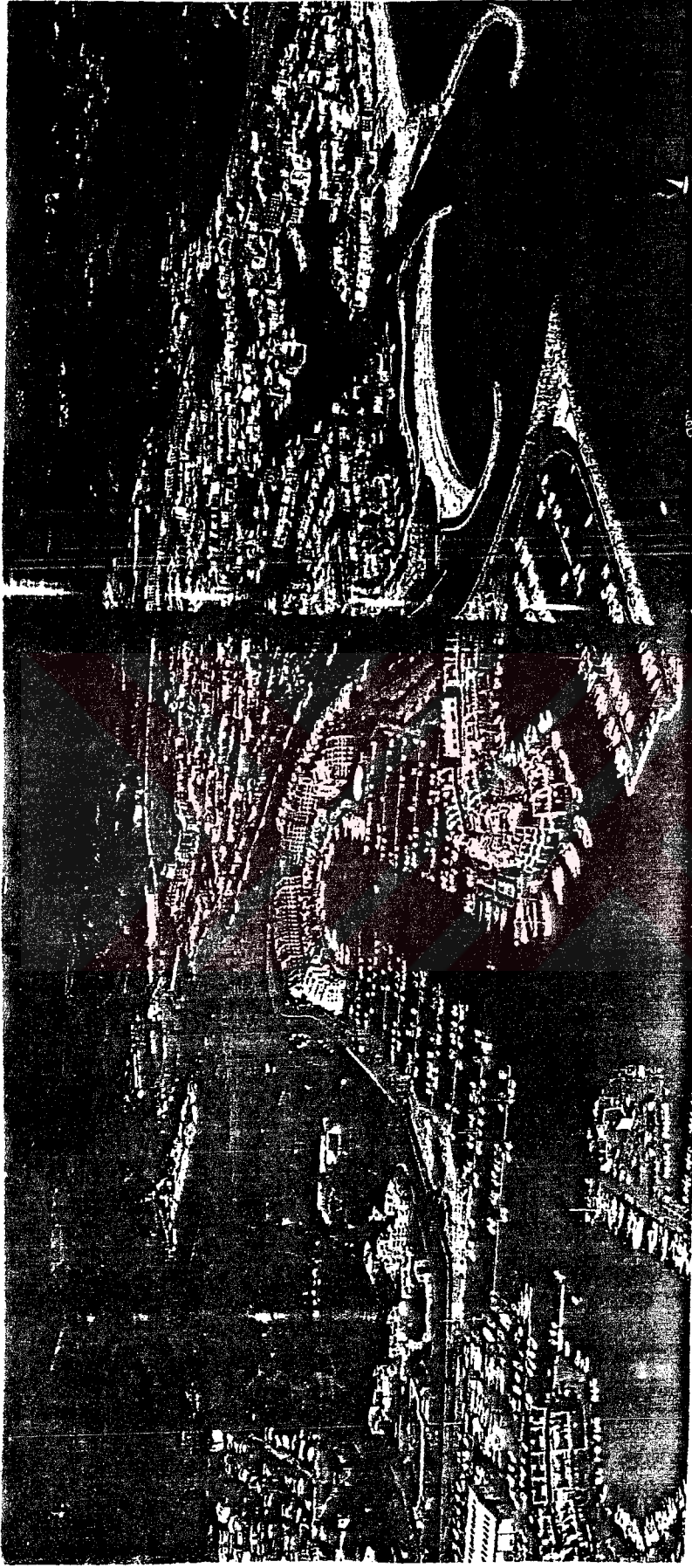
1940 ve 50'lerde marina teknolojisinde -özellikle Kapak Sistemi'nde- birçok gelişme kaydedilmesine karşın, etkin kullanımı ancak 50'lerin ikinci yarısında olmuştur. Amerika kaynaklı araştırmaların Avrupa kolunun baş temsilcisi Hollanda'daki Delft Üniversitesi olmuştur. 1970'lere gelinceye kadar birçok metod, deneme-yanılma yöntemleri ile uygulanmasına karşın, bu dönemden sonra yapılan planlamalarda, bilgisayar verileri, uydulardan alınmış meteorolojik veriler ve laboratuvarlarda yapılan dalga modellemesi gibi birçok yenilik doğrudan etkili olmuştur.

1990 yılı verilerine göre Akdeniz havzasında 169 000 dolayında bağlama yeri bulunmaktadır. Kapasite açısından Fransa birinci sırayı alırken, onu İspanya ve İtalya takip etmektedir. Fransa, İtalya ve İspanya'nın kapasiteleri toplamı, Akdeniz'deki toplam bağlama kapasitesinin % 85'i kadardır. Yugoslavya ve Yunanistan'ı da göz önüne aldığımızda, tüm bu ülkelerin payı yaklaşık olarak % 93 olmaktadır (Turizm Bakanlığı, a.g.e.).

Bu bakımdan Akdeniz'e komşu olan ülkelerin bağlama yerleri ve kapasitelerinin saptanmasına çalışılmıştır:

FRANSA : Topografik olarak Fransa'nın Akdeniz sahil şeridi, birbirinden oldukça farklı iki kısma ayrılır. Deniz, batıda Languedoc-Roussillon diye adlandırılan kıyı bandı boyunca ilerleyerek, geniş Rhone nehri deltasının içine doğru gider. Doğuda ise İtalyan sınırına yakın Alp eteklerine doğru uzanır. Toplam 300 millik sahil şeridi boyunca amaca yönelik inşa edilmiş 50 marina vardır

. Bunlardan birine rastlamadan gidilebilecek en uzun kıyı bandı 30 milden azdır. Baie de la Napoule'de 30 millik sahil şeridinde 5 tane marina bulunmaktadır (Turizm Bakanlığı, a.g.e.).



Marina Cogolin-França

Marinadan oluşan bu yat limanı zincirinin ilk halkasını 6 ana liman (La Grande Motte, Cap d'Agde, Lemb de L'ande, Gruissan, Port Leucate, Saint-Cyprien) ve ikinci halkasının oluşturacak 12 ikincil limanı (Le Grand-Roi, Espiguette, Carnon, Palavas, Sète, Valras, La Louvelle, Le Grau-Saint Ange, Canet, Argeles, Port-Vendres, Banyuls) ile İspanya sınırındaki Languedoc-Roussillon kıyı kesimi yat turizminin merkezi durumuna gelmiştir (Topanoğlu, M., E., a.g.e.).

Fransız adası olan Korsika'da, sahillerinin sorunlu ve yüksek görünümü nedeniyle 9 adet marina bulunmaktadır. Adada marina hizmetlerini tam olarak karşılamamasına karşın bir çok liman vardır.

Güney Fransa sahillerine en çok İngilizler rağbet etmektedir. Hydres dahil olmak üzere, İtalya sınırına kadar olan Cote d'Azur (Fransız Rivyerası) bölgesinde toplam 25 marina bulunmaktadır. Bu bölgede Monaco, Cannes, St. Tropez ve Port Grimaud gibi çok popüler liman kentlerinin olması da yat turizminin gelişmesine etki etmektedir.

Fransa'nın Akdeniz kıyıları dışında Atlantik Okyanusu kıyılarında da yatçılık yapılmaktadır. Özellikle İngiltere'ye yakınlığı nedeniyle oldukça rağbet edilen kıyılardır.

Fransa'nın en batıdaki ucunu oluşturan Brittany bölgesinin gerek İngiltere'nin yatçılık merkezleri olan Guernsey ve Jersey adalarına yakınlığı, gerek korunaklı köy ve körfezleri, gerekse sürekli rüzgârları ile yelkenli yatçılık için ideal bir bölgedir. Bölgenin 1722 km'lik kıyısının ancak % 30'u kullanılabilir özelliktedir. Birçok nehrin denize döküldüğü bu bölgede sahil boyunca birçok göl, alüvyonlu toprakların oluşturduğu köy ve körfezler bulunmaktadır.

Brittany, Ille et Vilaine. Côtes d'Armor, Finistère ve Morbihan adlı dört büyük bölgeden oluşmaktadır. Brittany, Fransa'nın ikinci büyük turizm bölgesidir. Bölge daima deniz sporları ile içiçe gelişmiştir. Bénodet'da, 1970'lerde ilk kez denenen rüzgâr sörfü sonradan tüm dünyaya yayılmıştır. Roscoff, bir yüzyıl önce "thalassotherapy"nin öncülüğünü burada yapmıştır. Bugün Saint Malo'dan La Baule'ye kadar 11 merkezde "deniz terapisi" (sea therapy) yapılmaktadır (Picard, D'O., 1994.).

Bu bölgedeki limanlar ve marinalar, okyanusun gel-git seviyesinin yüksek oluşu nedeniyle ayaklar üzerinde ("Tidal Basin Marina" türünde) veya Kapaklı sistemde (Locked Marina) yapılmaktadır.

Bu bölgedeki marina ve limanlar şöyledir:

Finistère bölgesinde :

- Camaret Sur Mer
- Morgat 300
- Douarnenez
- Locktudy 350

St.Malo bölgesinde :

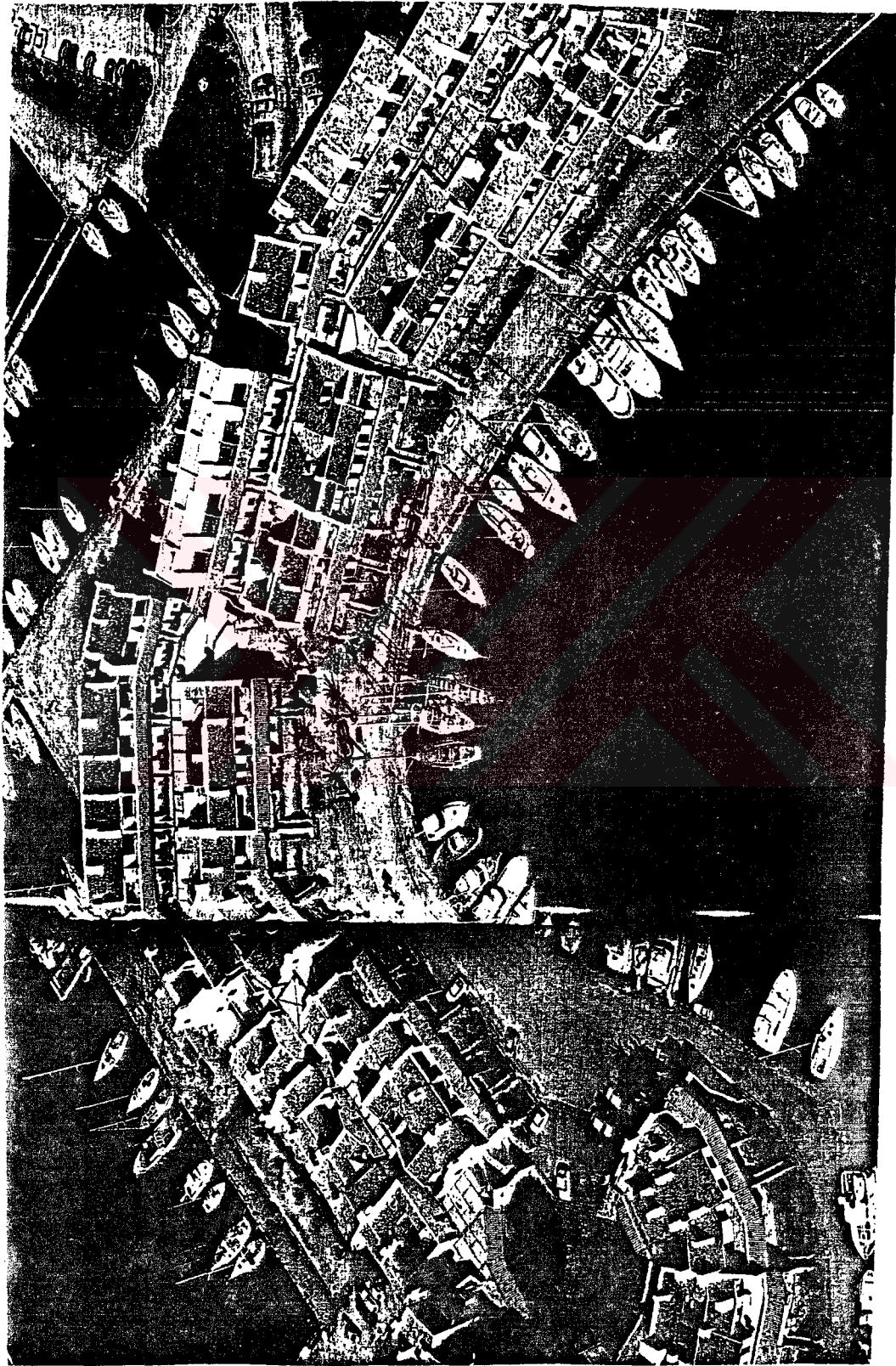
- St. Quay
- St. Malo
- Bassin Vauban
- St. Suliac
- Port de Minotais 250
- Port de l'Yvet
- Hérel Marina (Granville)

Baie de Seine bölgesinde :

- Deauville Marina
- Ouistreham Limanı
- Honfleur Limanı
- Port Guillaume 600

Morbihan bölgesinde :

- Port Vannes
- Port Navallo
- Auray
- Port de Plaisance de l'Île aux Moines



Marina Cogolin-Fransa

St. Vaast ile Le Croisic arasındaki bölgede :

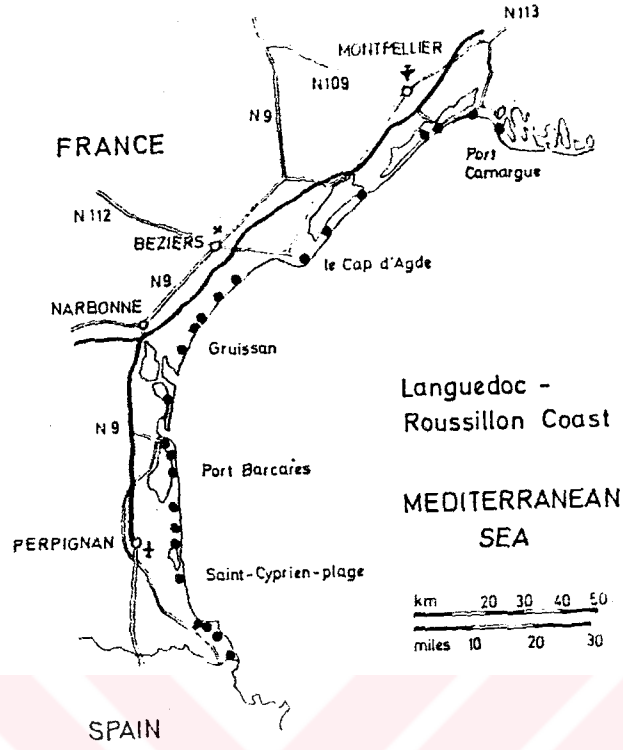
- Port de St. Vaast-la-Houge	655
- Port Chantereyne	750
- Port de Plaisance des Salons (St. Servan)	
- Port de Plaisance St. Quay	
- Port de Tréguier	330
- Port de Perros-Guirec	
- Port de Ploumanach	200
- Port Trébeurden	
- Port de Plaisance de Morlaix	140
- Port de Plaisance de Camaret-sur-Mer	320
- Port de Plaisance Concarneau	
- Port de Plaisance de Penfoul	978
- Port de la Trinité-sur-Mer	
- Port de Plaisance de Port Haliguen	
- Port du Crouesty	

Fransa'nın Akdeniz kıyısındaki Marinaları :

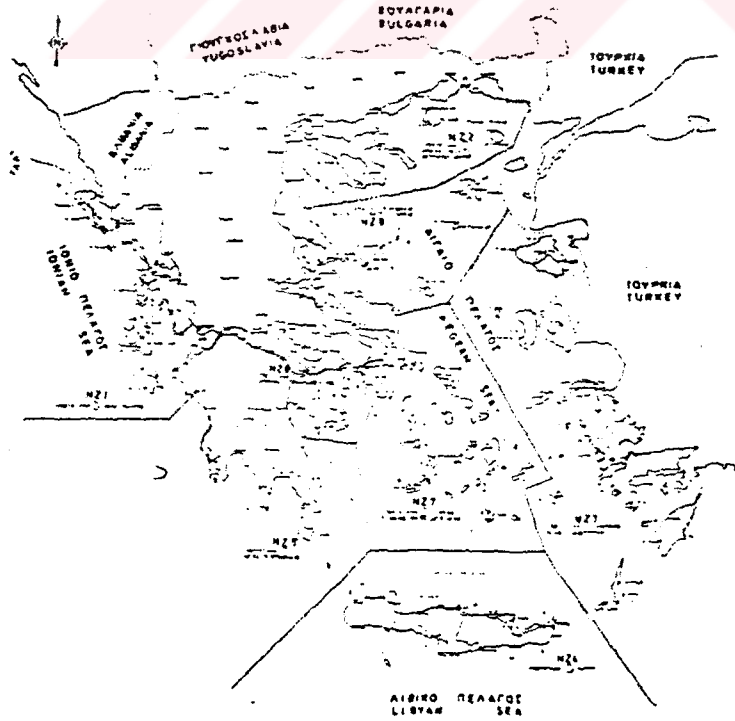
- Port de Banyuls	400
- Port Vendres	243
- Port de St. Cyprien	2220
- Port de Canet en Roussillon	977
- Port Barcares	330
- Port Leucate	1100
- Port de Gruissan	750
- Port Valras	
- Port Cap d'Agde	2450
- Port Sete	
- Port Frontignan	575
- Port de Palavas les Flots	630
- Port de Carnon	700
- Port de la Grand Motte	1364
- Port Camargue	430
- Port Cardian	350

Korsika'daki :

- Port de St. Florent	600
- Port de Plaisance de Calvi	350
- Port de Plaisance de la Citadelle	256
- Port de l'Amirauté	726
- Port de Plaisance de Propriano	380
- Port de Bonifacio	350



Languedoc-Roussillon Kıyı Kesimi-Fransa



Yunanistan'da Yat Dolaşım Alanları

- Port de Plaisance de Porto Vecchio	430
- Port de Solenzara	450
- Port de Compoloro	404
- Port de Macinaggio	480

Provence bölgesinde :

- Port de St.Gervais	602
- Port du Frioul	1500
- Port de la Point Rouge	1200
- Port de Plaisance de la Ciotat	430
- Nouveau Port de St. Cyrles Lecques	431
- Port de Bandol	1350
- Port St. Pierre(Ile des Embiez)	600
- Port Pin Rolland	400
- Port St. Pierre (Hyeres)	1470
- Port de Porquerolies	430
- Port St. Pierre(Ile des Embiez)	600
- Port de Bormes les Mimosas	950
- Port du Lavandou	1000
- Nouveau Port de Cavalaire	579
- Nouveau Port de St. Tropez	700
- Port des Marines de Cogolin	1550
- Port Grimaud	1500
- Port de St. Maxime	389
- Port St. Peire les Issambres	446
- Port de Bormes les Mimosas	950
- Port de St. Raphaël	

Cote D'Azur bölgesinde :

- Port de Santa Lucia	1600
- Port de la Rague	526
- Port la Napoule	1200
- Cannes Marina	1769
- Vieux Port de Cannes	802
- Port Pierre Canto	650
- Port de Golfe Juan	817
- Port Gallice	526
- Port de d'Antibes(Vauban)	1133
- Marina Baie des Anges	527
- Port St.Laurent	1087
- Port St. Jean-Cap Ferrat	560
- Port de Plaisance de Beaulieu	772

- Port Cap d' Ail	253
- Vieux Port de Menton	500
- Port de Menton Caravan	800
- Port du Fontvieille (Monaco)	170
- Port de Monaco (Monaco)	550

İSPANYA : İspanya'nın Cebelitarık' tan Fransa sınırındaki Cabo Creus'a kadar olan kıyı bandı 700 milin üzerindedir. Bir 350 millik kıyısı ise Balear Adaları'nın ,Mallorca, Menorca, İbiza ve Formentera' ya ait kıyılarıdır. Anakara kıyısı 5 bölgeye ayrılır; Costa del Sol (Cebelitarık ve Almeria arası), Costa Blanca (Almeria-Denia), Costa del Azahar (Denia-Tortosa), Costa Dorada (Tortasa-Blanes) ve Costa Brava (Blanes-Fransa sınırı). Costa del Sol en gelişmiş bölgedir. Çoğu ticari ve balıkçı limanlarında yatçılar için kolaylıklar bulunmaktadır. Balear adaları, Costa del Sol'a göre popülerlik bakımından ikinci sıradadır ve servisi iyi gelişmiştir (Turizm Bakanlığı, a.g.e.). Bu adalardaki kapasite 1990 rakamlarına göre 13 718'e ulaşmıştır. 1992 yılı içerisinde Türkiye'deki tüm bağlama kapasitesi ise 5235'dir. Palma adasındaki Portals Marinası 300 000 kişiye hizmet edebilecek kapasitededir (Yachting World, June 1987).

İspanya'da kayıtlı yat sayısı 150 000'dir. Toplam 280 marina bulunmaktadır. 1000 demirleme yerinin dışında bu marinaların, 29 tanesi 500-1000 yat, 59 tanesi 250-500 yat, 187 tanesi 250 ve daha az kapasitedeki yatı barındırabilecek niteliktedir (Poole Pérez-Pardo, M.,1992)

1992 yılında yapılan Barcelona Olimpiyatları için, Barcelona yakınında 16 marina yapılarak 8500 yeni bağlama yeri sağlanmıştır. Olimpiyat nedeniyle bağlama sayısı artırılan limanlar şunlardır (Yachting World, May 1992):

<u>Liman</u>	<u>Önceki bağlama yeri</u>	<u>Ekstra</u>	<u>Liman</u>	<u>Önceki bağlama yeri</u>	<u>Ekstra</u>
Salou	230	1000	Nova Icaria	700	—
Tarragona	140	919	Masnau	504	500
Villaneua y Geltru	400	355	Premiá	274	654
Barcelona	1000	500	Balis	863	1000
Arenys	863	1000	Aro	600	272
Palamòs	310	972			

Bu bölgedeki marina ve limanlar şöyledir:

Costa del Sol bölgesinde :

- Puerto Sotogrande	560
- Puerto De la Duquesa	327
- Puerto Deportivo de Estopona	413
- Puerto Banus	915
- Puerto Deportivo de Benalmadena	960
- Puerto Deportivo de Almerimar	1000
- Marina del Este	240

Kanarya Adaları 'nda :

- Puerto Calero	199
- Santa Cruz Marina	
- Marina Amarilla	500
- Puerto Colon	
- Puerto de los Gigantes Marina	
- Santa Cruz de la Palma	
- Taza Corte Limanı	
- San Sebastian Limanı	

Costa Blanca bölgesinde :

- Puerto Tomas Maestre	1300
- Marina Inter. de Torrevieja	850
- Puerto Deportivo Campomanes	552
- Club Nautico Moraira	600

Costa del Azahar bölgesinde :

- Puerto Deportivo Puebla de Farnals	835
- Puerto Cofre	668

Costa Doraba bölgesinde :

- Puerto Depor. Vilanovaila Geltru	718
- Puerto Deportivo Aiguadole	671
- Puerto Ginesta Marina	1013
- Puerto Deportivo Masnou	483
- Puerto El Balis	400

Costa Brava bölgesinde :

- Club Nautico Estartit	750
- Marina d' Ampuriabrava	500

Cebelitarık-Portekiz sınırı arasında :

- Marina Puerto de Santa Maria	754
- Punta Umbria	
- Punta de Sebo	

Santiago Limanı

- Valle de Grand Rey Limanı
- Puerto de la Esteca
- Restinga Limanı

Balearic Adaları 'nda :

- Puerto Deportivo Ibiza Nueva	500
- Marina Club de Vela de Andraitx	475
- Marina Botafoch	426
- Club Nautico Santa Ponsa	460
- Puerto Portals	670
- Club de Mat	560
- Real Club Nautico de Palma	1000
- C. Maritimo San Antonio de la Playa	410
- Club Nautico Arenal	630
- Club Nautico La Rapita	500
- Marina de Calad' Or	450
- Club Nautico Portocristo	400
- Puerto Deportivo de Aleudia	738
- Puerto Deportivo El Couodriolo	335
- Puerto de Pollensa	375

İTALYA : Güney Avrupa'dan uzanan İtalya, Akdeniz'i iki su bloğuna böler. Bu bloklar Sicilya ve Tunus arasındaki Sicilya Boğazı ile İtalya yarımadası ve Sicilya arasındaki Messina Boğazı ile bağlanır. Sicilya ve Sardinia adası Akdeniz'in en büyük adalarıdır.

Kuzeybatıda, Liguria ve Tuscany sahillerinde, ticari limanları dışında marina sayısı da fazladır. Roma'nın aşağısından itibaren, İtalya yarımadasının güney ucuna kadar az sayıda marina olmasına karşın, çok miktarda balıkçı limanı bulunmaktadır. Doğu sahilleri, Venedik Körfezi'ne yaklaşıncaya kadar liman açısından fakirdir ve yalnızca Venedik şehrine yaklaşıldığında iyi olanaklar sunan marinalar vardır.

Sardinia ve Korsika Adaları arasındaki Bani Facio Boğazı ve adaları turistlere, özellikle Avrupa'nın önemli merkezlerine olan yakınlığı, temiz ve güzel denizi ile çekici gelmektedir (Doğan, M.N., a.g.e.).

Sardinia'nın kuzeyinde Costa Simeralda boyunca kümelenmiş marinaları vardır. Sicilya'nın ise kuzeydoğusunda bir tane marinası bulunmaktadır. Bu marina sadece Messina boğazından geçmek isteyenlerce kullanılmaktadır (Turizm Bakanlığı, a.g.e.).

Avrupa'nın yüzer iskele konusunda en iyisi olan İtalya'nın, Lignano Sabbiadoro gibi önemli bir deniz merkezi vardır. Lignano, Adriyatik denizinin kuzeyinde, Tagliamento nehrinin ağızı boyunca yer alan lagun alanında konumlanmaktadır. Bu alan 1983'den beri yapılan yavaş yavaş yerleri ve marinalar sayesinde 5000'den fazla yatın barınmasına olanak verir (Franco, L., Marconi, R. ve Marconi, C.A., 1992).

Bu bölgedeki marina ve limanlar şöyledir:

Batı kıyısında :

- Portosole San Remo	890
- Imperia Porto Maurizio	365
- Porto Turistico di Alassio	400
- Porto Turistico di Loano	620
- Porto Turistico Int. Carlo Riva	376
- Porto Turistico di Chiavari	459
- Porto Turistico di Lavagna	1140
- Porto di Viareggio	850
- Marina di Punta Ala	890
- Marina di Cala Galera	780
- Marina di Nettuno	800
- Marina di Coppola Pinetamare	396
- Marina di Rapallo	380
- Porto Turistico di Riva di Traiano	1150

Doğu kıyısında :

- Sibarisi Marina	500
- Marina di Pescara	1100
- Marina di Porto San Giorgio	947
- Marina di Cervia	450
- Marina di Lio Grando	160
- Marina del Cavallino	250
- Marina di Caorle ("4")	420
- Marina Uno	535
- Marina Punta Verde	500
- Marina Punta Faro	1400
- Marina Terra Mare	650
- Porto Turistico di Jesolo	335
- Hannibal Marina	400
- La Baia di Sistiana	600

Sardinya Adasında :

- Marina dell'Orso di Poltu Quatu	420
- Porto Cervo Marina	720
- Marina di Porto Rotondo	633
- Marina di Portisco	349

Sicilya Adasında :

- Portorosa	600
-------------	-----

Göllerde :

- Portolabieno Laveno Mombello	160
- Portoscuso	300
- Verbella at Sesto Calende (Varese)	
- Sarnico e Lovere (Bergamo)	
- Bordighere (Imperia)	
- Finale Ligure (Savona)	
- Stintino (Sassari)	

- Trapani (Sicilya)

- Portoferraio (Elba)

- Proto Garibaldi (Ferrara)

- Terracina (Latina)

- Marina di Camerota (Salerno)

- Maratea (Potenza)

- Vieste (Foggia)

YUGOSLAVYA : Yugoslavya'nın sahil şeridi, yoğun olarak girintili ve 700'ün üzerinde ada sayesinde Adriyatik dalgalarının kötü etkisinden korunmuş. Akdeniz'in en cazip yerlerinden biridir. Anakara boyunca ve adalar çevresinde, sakin, dalgalardan iyi korunmuş kıyılar ve sayısız limanlar vardır (Özer, M., a.g.e.).

Yat turizmi, Dalmaçya kıyılarında özellikle Zadar'dan Dubrovnik'e kadar uzanan kıyı şeridinde yapılmaktadır. Kornati, Vina Luka, Dalmaçya, Dubrovnik çevresi ana seyir bölgeleridir (Doğan, M.N., a.g.e.).

Tüm yıl açık olan giriş limanları, Rovinj, Mali-Losinj, Zadar, Split, Dubrovnik, Bar, yalnızca yaz

için ise İzola, Porec, Punat (KRK) ve Primosten' dir.

Yugoslavya kıyılarında varolan 9371 bağlama kapasitesinin oluşturduğu marina zincirinin yarısı devlet tarafından işletilmektedir. Diğer yarısı ise "Adriatic Clup of Yugoslavia" (ACY) tarafından işletilmektedir. 1987' de varolan 25 marınadan 16' sı (4500 yat kapasiteli) ACY' ye bağlı durumda idi.

1991 yılından itibaren yaşanan iç savaş ve karışıklıklar nedeniyle yat turizminde oldukça büyük düşüşler yaşanmıştır. 1991 yılındaki çatışmalar sırasında ACY Skradin Marinası yıkılmıştır. ACY Vodice ve Milna Marinalarında 50 yat hasar görmüş, tehlike hafif hasarla atlatılmıştır. Bombalanan Dubrovnik Marinası ise umut verici durumda değildir (Yachting World, Februar, May 1992).

Bu bölgedeki marina ve limanlar şöyledir:

- Marina Portoroz	650	- Marina Cervar-Porat	300
- Marina Veruda	360	- Marina Punat (KRK)	750
- Marina Mali-Losinj	80	- Marina Zadar	300
- Marina Kotnati	450	- Marina Hramina Mutter	450
- Marina Kremik Primosten	250	- Marina Bar	450
- Marina Dubrovnik	150	- Marina Split	
- Marina Skradin		- Marina Porec	
- Marina İzola		- Marina Rovinj	

YUNANİSTAN: Yatçılar için Yunanistan, Yunan adalarıdır. Çünkü adalar ülke alanının % 20' si kadardır. Yunanistan' ın kıyı şeridinde bakıldığında, anakara sahillerinin 500 mil dışına doğru yüzlerce ada ile çevrelendiği görülür (Turizm Bakanlığı, a.g.e.).

Yunanistan yat turizmine 1963 yılında başlamış olmasına karşın, yat limanlarına gereken önemi vermemiş olması ve varolan yat limanlarının yetersizliği nedeniyle, bu konuda fazla ileri gidememiştir. Buna karşın Yunan çekek yerleri, özellikle de Rodos' daki çekek yerleri, kıyılarımızda dolaşan yatların kışlama istemlerini karşılamaktadırlar (Türker, E., 1986).

Tamir ve kışlama olanakları az ve birbirinden uzak olan Yunanistan' da sadece iki travel lift vardır. Özel tamir ve yedek parça için Pire ve Atina gibi büyük limanlara gitmek gerekmektedir.

Gözde yat bölgeleri, Saronik körfezi, Sporadlar, İyonya adaları ve Oniki adalardır. Saronik körfez bölgesi Atina' ya oldukça yakındır. Özellikle filotilla işletmecilik bu bölgede yaygındır. İyonya ülkenin batısında, Sporad adaları ise Eğriboz adası üzerindedir (Çağlayan, A., 1992).

1981 yılından itibaren marina yapımları özel bir şirket tarafından üstlenilmiş ve buna göre Yunan Denizi, dolaşım alanları açısından 8 bölgeye (Navigational Zones-NZ) ayrılmıştır. Buna göre :

- NZ 1 İyonya Denizi
- NZ 2 Thra
- NZ 3 Doğu Ege Denizi-Oniki Adalar
- NZ 4 Girit Adası
- NZ 5 Güney Peleponnes

NZ 6 Corinth-Saronic-Argolic Körfezleri

NZ 7 Güney Eubean Körfezi-Güney Ege Denizi

NZ 8 Kuzey Eubean ve Pagasitikos Körfezleri-Sporad Adaları

Dolaşım bölgelerine (Navigational Zones) göre organize edilmiş sistem, Marinalar (MAPINA), skala (ΣΚΑΛΑ) ve demirleme yerleri (ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ) nden oluşur

Skala'lar küçük marinalar olup, kısıtlanmış olanaklara sahiptirler. Genelde bunlar mevcut ticaret, balıkçı veya tarihi limanların içinde bir bölüm olarak oluşurlar. Skalalar arası optimum uzaklık 20-30 deniz mili olup, günlük yat gezinti mesafesi kadardır.

Demirleme yerleri ise, yatçuların olumsuz hava şartlarından korundukları alanlardır. Genelde Akdeniz'de kullanılırlar. İki barınak arası uzaklık, deneyimsiz yatçılar gözönüne alınarak 10 deniz milinden fazla yapılmaz (Rogan, A.J., 1992).

Bölgelere göre Marina, Skala ve Demirleme Yerleri :

<u>NZ</u>	<u>Marina</u>	<u>Skala</u>	<u>Demirleme Yerleri</u>
1	5	14	36
2	4	11	31
3	4	22	30
4	3	13	21
5	4	9	17
6	3	8	25
7	2	18	59
8	1	11	29
	+_____	+_____	+_____
Toplam	26	106	248

Yapılan planlara göre Marina, skala ve demirleme yerlerinin kapasitelerinin iki aşamada artırılması öngörülmüştür. Buna göre, 1. aşama boyunca 5 marina yerleşimi, 14 skala ve 36 demirleme yeri seçilmiştir. 2. aşama sonucunda önerilen durumlar ise şöyledir :

NZ 1 :

- Gouvia Marina	1000
- Paxoi Skala	150
- Preveza	200
- Argostoli	200
- Lixouri	200
- Lefkada Marina	500
- Patra	250
- Zakynthos	250
- Pylos	250

NZ 3 :

- Chios Skala	120
- Samos	250
- Ikaria	250
- Kos	250
- Rodos Marina	1500
- Mytilini Skala	200

NZ 4 :

- Chania Skala	100
----------------	-----

NZ 6 :

- Piraeus Marina	365
------------------	-----

- Rethymno	250	- Neo Phaliro (Flisvos A) Marina	173
- Rethymno Marina	800	- Neo Phaliro (Flisvos B) Marina	569
- Herakleion Marina	700	- Alimos Marina	677
- Aghios Nikolaos	250	- Glyfada Marina	780
- Aghia Galini Skala	100	- Bay Vouliagmeni	115
- Palaioxora Skala	150	- Methana Skala	70
		- Loutraki Marina	700
		- Poros Marina	500
		- Porto Heli	250
		- Nafplio Marina	500
		- Eleusis Skala	250
		- Aghios Kosmas Marina	1000
		- Anavyssos Marina	1000
		- Lavrio Marina	1000
		- Porto Rafti Marina	500

Bu projeksiyon sonucunda 7000 yatlık kapasite, O.N.G. (Official National Greek)'in saptadığı 15 000 yatlık kapasiteye ulaşacaktır.

KUZAY KIBRIS TÜRK CUMHURİYETİ : Kıbrıs, Doğu Akdeniz'in en büyük adasıdır. Konumu açısından tarih boyunca Doğu Akdeniz'de uğrak bir ticaret merkezi durumunda olmuştur. Türkiye, İsrail ve Mısır gibi ülkelerin yat güzergâhları içerisinde bulunduğundan, Akdeniz ile Süveyş kanalı bağlantılı Kızıldeniz geçişlerinde önemli bir durak konumundadır. Adanın kuzeyinde bulunan K.K.T.C., yeni kurulmuş bir devlet olması, bir çok ülkenin hâlâ resmi olarak tanımamış olması gibi politik nedenler yüzünden, yat turizmi gelişmemiştir. Mevcut marinalar, tarihi limanların yeniden kullanımı ile ortaya çıkmıştır. Girne (Kyrenia) Marinasi, 7.yy'dan kalma Kyrenia Kalesinin bulunduğu, tarihi liman çevresinde kurulmuştur

Bu bölgedeki marina ve limanlar şöyledir:

- Girne (Kyrenia) Marinasi 100
- Gazi Magusa (Famagusta) Limanı

KIBRIS RUM KESİMİ : Kıbrıs Rum Kesimi'ne Limasol, Larnaka ve Paphos limanlarından girilebilir. Limasol Sheraton Pleasure Limanı, kıyıda bir kaç restaurant ve bar ile kolaylıklar sağlar. Ancak Limasol'a biraz uzak mesafededir. Larnaka kentinin sağında yer alan Larnaka Marinasi tüm olanaklara sahiptir ve Doğu Akdeniz'in en gözde kışlama yerlerinden biridir (Özer, M., a.g.e.)

Bu bölgedeki marina ve limanlar şöyledir:

- Limasol Sheraton Pleasure Harbour 227
- Larnaca Marina 400
- Paphos Marina

İSRAİL : İsrail, Doğu Akdeniz'in en önemli yat turizm merkezlerinden biridir. Doğu Akdeniz'de Türkiye ve Kıbrıs çıkışlı, Mısır ve Kızıldeniz rotalı yatların uğrak noktası durumundadır. Ortadoğu ülkeleri içerisindeki konumu bakımından yat turizmi en gelişmiş ülkelerden biridir. Bunda Kudüs gibi dinsel açıdan önemli bir kentin bulunması da etkili olmaktadır. İsrail'in sahil şeridinde girilecek koy ve girinti olmadığı için marina sayısı azdır. Buna karşılık varolan sınırlı sayıdaki yat limanlarında 1775 tekne barınmaktadır. Barınaklardaki tekne sayısı da 600 dolayındadır. Ayrıca İsraililerin, barınaklara koyamadığı ve arabasının arkasındaki treyleri sayesinde kullandığı motorlu sandal ve sürat teknesi toplamı 21 370 adettir (Baran, M.,1993).

Haifa Limanı içerisinde bulunan ve kazıklar üzerine kurulmuş Carmel Yacht Club, Tel Aviv yakınlarındaki 1000 yatlık Hertzlia Marina, 350 yatlık Tel Aviv Marina, Batı Şeria'daki 600 teknelik Ashkelon Marina ve 290 yatlık Qatif Marina, İsrail'in en önemli yat limanlarıdır. Ayrıca 2000 yılına kadar 5565 teknenin bağlanabileceği 7 marinanın hizmete girmesi düşünülmektedir (Baran, M.,1993).

MISIR : Tarih öncesi çağlardan beri denizcilikle içiçe yaşayan bir ülkedir. Özellikle ilk gezinti amaçlı teknelerin Firavunlarca kullanılmasına karşın yatçılık fazla gelişmemiştir. Bununla beraber balıkçılık ve ticaret amaçlı tekne sayısı oldukça fazladır. Süveyş kanalının da etkisiyle, Akdeniz'den Kızıldeniz bağlantısı ile Hint Okyanusuna açılacak yatlar için Akdeniz'deki son uğrak yeri İskenderiye kentidir. İskenderiye kenti Mısır'ın yazlık kenti konumundadır

Bu bölgedeki marina ve limanlar şöyledir:

- Yacht Club of Egypt
- Port Tevfik (Suez Canal Yacht Club) 20

TUNUS : Bon burnu ile Sicilya arasında kalan Sicilya Boğazı ile Akdeniz'i ikiye bölen Afrika çıkıntısı üzerinde bulunmaktadır. Kuzey Afrika ülkeleri içerisinde en Avrupalı gözükendir.

Tunus'un kıyı uzunluğu yaklaşık 500 mil olup, kuzeybatıdaki Tabarka'dan güneyde Libya sınırındaki Zarzis'e kadar olan alanda yatçılar için dolaşacak cazip alanlar vardır. Tunus Kuzey Afrika'daki en küçük ülke olup, limanları ve gezinti alanları ile Fas ve Cezayir'den daha cazip bir ülke durumundadır. Uzun süre Fransa'nın etkisi altında kalmış olması, Tunus'ta yatçılığın kendiliğinden gelişmesine neden olmuştur. Tunus'ta 3 marina bulunmaktadır. Bunların dışında Bon Burnu, Kélibia, Beni Khiair ve Hammamet gibi demirleme yerleri vardır

Bu bölgedeki marina ve limanlar şöyledir:

- Port de Plaisance Sidi Bou Said 300
- Port El Kantaoui 165
- Marina Cap Monastir 400

MALTA : Malta, Akdeniz'in ortasında bir adadır. Sicilya Boğazı'nın aşağısında, Sicilya ile Tunus arasında bulunmaktadır. Yaklaşık olarak Akdeniz'in ortasında bulunduğu söylenebilir. Çok eski çağlardan beri yerleşim yeri olmuş, farklı uygarlıkların etkisi altında kalmıştır. Çok eskiden beri Akdeniz ticaretinin

merkezinde yer almış, daima sığınılacak korunaklı bir barınma yeri olmuştur.

Ticaret ve gemi inşa sektörü Grand Harbour'da oluşurken, Marsamxett limanındaki Lazzaretto ve Msida koyları yatçılık merkezleri durumuna gelmişlerdir. Lazzaretto koyunun kuzeyindeki Manoel adası yatçılar için bir merkez olarak gelişmiştir. Yat klübü buradadır. Manoel adasındaki tersanelerde 300'e yakın yat barınabilmektedir.

Bu bölgedeki marina ve limanlar şöyledir:

- Msida Marina 300

CEBELİTARİK (GIBRALTAR): Akdeniz'in Atlantik Okyanusuna açıldığı yerde bulunan kilit noktasıdır. İngilizlerin etkisi altındadır (Özer, M.,a.g.e.).

Bu bölgedeki marina ve limanlar şöyledir:

- Marina Bay 200

- Sheppard's Marina 145

PORTEKİZ: Avrupa kıtasının en güneybatı ucunda yer alan Portekiz, tümüyle Atlantik Okyanusuna açılmıştır. Portekizlilerin denizcilik ve tekneler hakkında çok fazla bilgileri olmasına karşın, yalnızca ticaret ve balıkçılıkla uğraştıklarından, yatçılık onlar için çok yeni bir sektördür. Bu nedenle ülkede tek marina bulunmaktadır. Diğerleri dok, liman veya demirleme yeri niteliğindedir. Ülkenin San Vicente burnu ile İspanya sınırı arasındaki bölge yatçılık için daha uygundur. Portekiz'e ait Azor Adaları da Atlantik Okyanusunu geçerek Karayip Adaları'na veya A.B.D.'ne gidecek yatçılar için uğrak bir yerdir. Burada bulunan Horta Marinasi'nı her yıl 1000 yat kullanmaktadır (Yachting World, March 1993)

Bu bölgedeki marina ve limanlar şöyledir:

<u>Portekiz</u>		<u>Azor Adaları</u>	
- Vilamoura Marina	1000	Horta Marina (Faial Adası)	150
- Lagos Limanı		Ponta Delgada Marina (São Miguel)	110
- Faro Demirleme yeri			
- Portimao D.yeri			
- Ferragudo D.yeri			
- Baleeira Limanı			
- Olhao D.yeri			
- Sagres D.yeri			
- Rio Guardiana D.yeri			
- Doca de Bom Sucesso (Lisbon)			
- Doca de Belem (Lisbon)			
- Doca de Santa Amaro (Lisbon)			
- Doca de Alcantara (Lisbon)			

DİĞER AKDENİZ ÜLKELERİ: Diğer Akdeniz ülkelerinde politik ve pratiklik nedenlerinden dolayı

nadiren seyir yapılır.

- Arnavutluk'a girebilmek için vize almak gereklidir ve vizeler organize tur ile gidenlere verilmektedir.
- Suriye'nin yatlar için olanakları ve yeterli gayreti yoktur.
- Hâlâ iç savaş durumunda bulunan Lübnan, seyir için güvenli değildir.
- Yatlar Libya kıyılarında bir yere uğrama çabası göstermezler. Vize alınması gereklidir. Ender olarak vize verilir.
- Cezayir'in 800 millik uzun kıyısında birkaç liman ve barınağı vardır. Tek marinası Sidi Fredj'dir. Politik iç sorunları nedeniyle güvenli değildir.
- Fas'ın kıyıları, Cebelitarık boğazının doğusundaki Tangier ve Ceuta limanları dışında yatçılığa uygun değildir.

İNGİLTERE: Avrupa'nın batısında bulunan İngiltere'nin, büyük bir ada oluşu, denizcilik ve yatçılıkla çok eski sürelerden beri ilgilenmeleri, adada yat turizm sektörünün büyük bir gelişme göstermesine neden olmuştur.

Coğrafik açıdan, Atlantik Okyanusunun da etkisiyle batı kıyıları oldukça girinti ve çıkıntılıdır. Buna karşılık doğuda, Manş Denizi kıyıları daha düz niteliktedir. Bununla beraber gel-git olayının en fazla görüldüğü yer yine bu kıyılardır. Ülkede, gerek iklimsel koşulların, gerekse gelişmiş kentlerin güneyde bulunuşu nedeniyle, büyük yat limanı, marina ve demirleme yerleri, adanın güney ve güney doğusunda konumlanmıştır. Ülkede nehir ve sulak alanların çokluğu yatçılığın, kanallar sayesinde kırsal alana da yayılmasında etkili olmuştur. Kıyıdaki marinalar genelde, nehirlerin denize döküldüğü geniş ağızlarda kurulmuşlardır.

Adanın kuzeyinde bulunan İskoçya'da yatçılık güneye göre çok az gelişmiştir. Bunda, kıyı şeridinin büyük bir bölümünün kayalık oluşu ve uygun iklim süresinin kısalığı etkili olmuştur.

Hampshire Country Council Planning Department'dan Peter Bell'e göre İngiltere'de 1965'de 6500 olan bağlama yeri kapasitesi, 1992'de 32 000'e yükselmiştir. Bunun yanında 150 000 yat demirleme yapmakta ve her yıl katılan 2000 yeni yat için de demirleme yerine ihtiyaç duyulmaktadır. İngiltere'de 2 000 000 kişi yatıyla gezmektedir. Böylesine büyük bir rakama ulaşılmasına karşın, İngiltere'de her 1000 kişiye 9 tekne düşmekte iken, bu sayı A.B.D.'de 60, İsveç'te 150'ye çıkmaktadır (Yachting World, May 1993).

İngiltere'deki marinaların büyük çoğunluğu, kanalların içlerinde veya gel-git alanlarında yapılan kapaklı sistemlerdir.

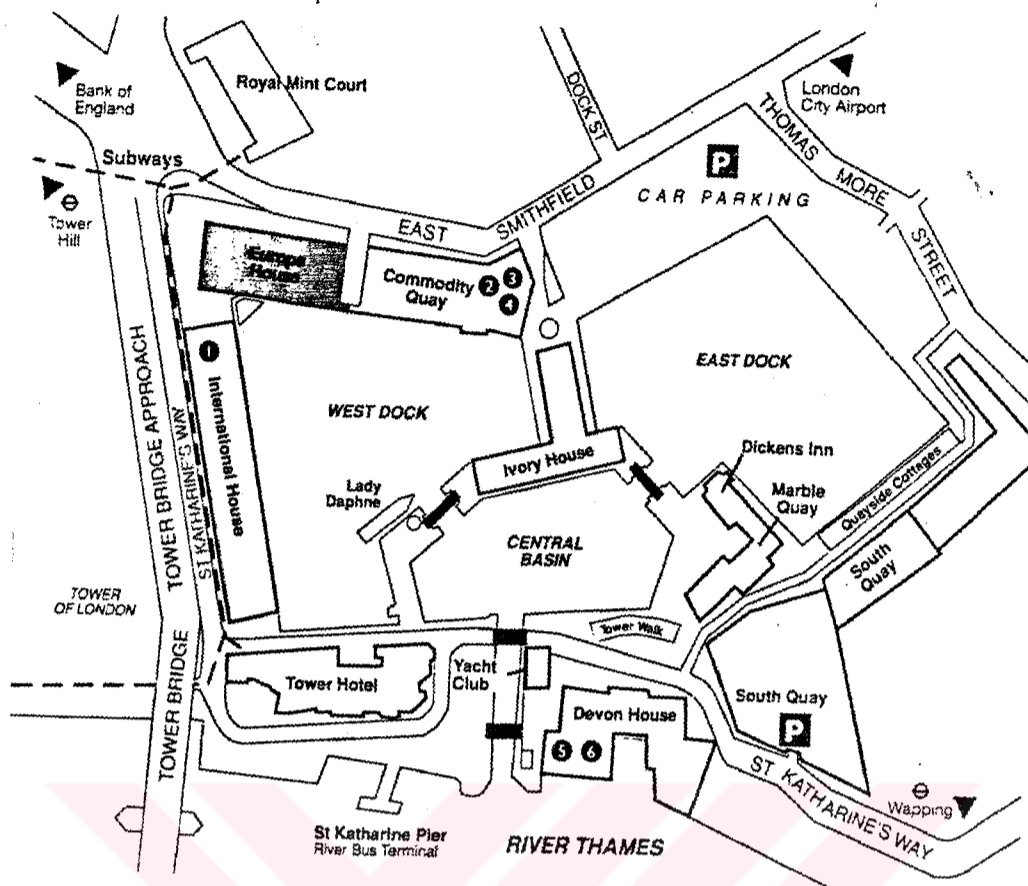
Guernsey ve Jersey adaları İngiltere'nin başlıca yatçılık merkezleridir.

Burnham-on-Crouch'dan Falmouth'a kadar :

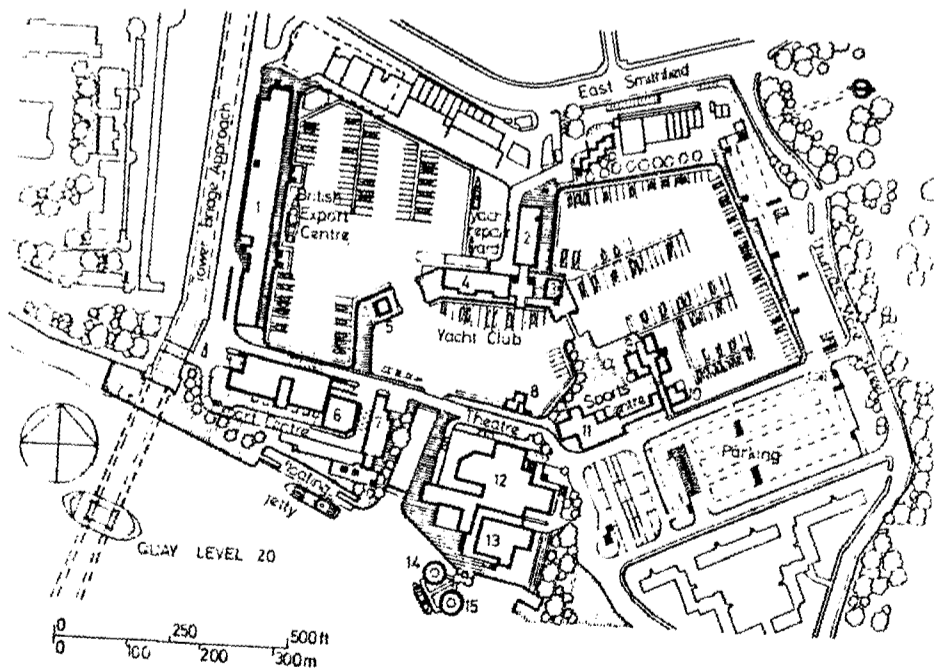
- Burnham Yacht Harbour 350
- St. Katharine Haven (London) 200
- Medway Brdge Marina
- Royal Ramsgate Yacht Marina 500
- Brighton Marina 2000
- Northney Marina 250

Wales :

- Portcawl Marina
- New Quay Marina 505
- Newport
- Hayle Harbour
- Neyland Marina
- Swansea



St. Katharine's Dock-Londra



- Chichester Harbour	5000	- Hartlepool Marina	354
- Itchenor		- Largs Marina	
- Chichester Yacht Basin	1071	- Hafan Pwllheli	400
- Birdham Pool	230		
- Emsworth-Tarquin Y. Harbour	227		
- Sparkes Marina	140		
- Thornham Marina			
- Cowes Yacht Haven			
- Cowes Marina			
- Langstone Marina			
- Port Solent	450		
- Hamble Point Marina			
- Port Hamble	320		
- Mercury Yacht Harbour			
- Ocean Village Marina			
- Shamrock Quay			
- Hyte Marina Village			
- West Cowes Marina			
- Berthon Lymington Marina			
- Salterns Marina			
- Cobb's Marina	600		
- Torquay Marina	500		
- Brixham Yacht Harbour	540		
- Dartaven Marina			
- Queen Anne's Battery Marina			
- Mayflower Int. Marina			
- Falmouth Yacht Marina			

3.3.2 - TÜRKİYE'DEKİ GELİŞME SÜRECİ

1960'lı yıllardan itibaren yat turizminin aşırı yoğunluk gösterdiği kuzeybatı Akdeniz kıyıları, yoğun fiziksel ve görsel kirlenmeye maruz kalmıştır.

Bunun sonucunda yatçılar İspanya, Fransa ve İtalya kıyılarının dışında Yugoslavya, Yunanistan ve Türkiye kıyılarına gelmeye başlamıştır.

Önceleri entelektüel ve genç aydınlara yönelik bu hareket, Yunanistan'ın Ege Adalarıyla birlikte Anadolu kıyılarını da kapsayan yat turları düzenlemesi ve istem oluşturan ülkelere satılmasıyla birlikte kimlik değiştirmeye başladı. 1965 yılından itibaren ülkemiz kıyılarında Yunan yatları görülmeye başlandı. (Türker, E., a.g.e.)

1960'lı yılların sonunda yatların barınma ve konaklama sorununa çözüm getirmek amacıyla yat limanları yapımı düşünüldü. Bu amaçla ilk kez 1967 yılında "Bakanlıklararası Yat Limanlarını Planlama

(Yat)
(Denizde / Karada)

1. Bodrum Tali Yat Limanı (Turban)
2. Kuşadası Ana Yat Limanı (Turban)
3. Kemer Tali Yat Limanı (Turban)
4. Anzalya Kaleiçi Yat Yanaşma Yeri (Turban)
5. Çeşme Alinyunus Tali Yat Limanı (Setur)
6. Ataköy Yat Limanı (Ataköy AŞ+ Vakıfbank)
7. Kalanış Yat Limanı (Tek-Art)

Toplam

B. YATIRIM BELGELİ KISMEN İŞLETMEDE OLANLAR

1. Marmaris Tali Yat Limanı (Net)
2. Bebek Yat Yanaşma Yeri

Toplam

C. YATIRIM BELGELİ OLANLAR

1. Alacatur (Turgutreis) Tali Yat Limanı (Alacatur)
2. Körmen Tali Yat Limanı
3. Büngüş Yat Yanaşma Yeri

Toplam

D. ÖN İZİN VERİLENLER

1. Aksazlar (Net) - (Özel koruma kapsamı içinde)
2. Manastır Koyu (Göçük-Tekfen) - (" " " ")
3. İnciralin Yat Limanı (İzmir-İTK)

E. İŞLETİLMEKTE OLAN BELGESİZ YAT YANAŞMA YERLERİ

1. Çanakkale (Belediye)
2. Ayvalık (Belediye)
3. Marmaris (Geçici Belediye)
4. Fethiye (" ")
5. Kaş (" ")
6. Dağca (" ")
7. Alanya

Toplam

F. YATIRIM HALİNDE BELGESİZ YAT LIMANLARI

1. Fenerbahçe (Tek-Art)

Toplam

1. Gebze Yat Çekek Yeri (Alabay)

B. YATIRIM BELGELİ KISMEN İŞLETİLENLER

1. Albatros Yat Çekek Yeri (Albatros)
2. Yalancıboğaz Yat Çekek Yeri (Marmaris)

C. YATIRIM BELGELİLER

1. Bay Marina Yat Çekek Yeri

III. YAPIMI VE İŞLETMEYE AÇILMASI PLANLANANLAR İLE

HALEN İNŞAAT SAFHASINDA OLAN KÜÇÜK KAPASİTELİ YAT

LİMANLARI, TALİ YAT LIMANLARI VE YAT YANAŞMA YERLERİ

1. Marmara Adası/Balıkesir (Yat Yanaşma Yeri)
2. Ayvalık/Balıkesir (Tali Yat Limanı)
3. İzmir Pasaport (Yat Yanaşma Yeri)
4. Çeşme/İzmir (Tali Yat Limanı)
5. Alaçatı/İzmir (Tali Yat Limanı)
6. Sığacık/İzmir (Tali Yat Limanı)
7. Palamutbükü/Dağca-Muğla (Yat Yanaşma Yeri)
8. Dağca/Muğla (Tali Yat Limanı)
9. Ekincik/Muğla(*) (Yat Yanaşma Yeri)
10. Dalyanağzı/Muğla(*) (Yat Limanı)
11. Sangerme/Dalaman-Muğla (Yat Yanaşma Yeri)
12. Sarsala/Muğla(*) (Yat Yanaşma Yeri)
13. Göcek/Muğla (Tali Yat Limanı)
14. Beştaş/Muğla(*) (Yat Yanaşma Yeri)
15. Kaş/Anıalya (Yat Limanı)
16. Aksazlar/Fethiye-Muğla (Ana Yat Limanı)
17. Kaş/Anıalya (Yat Yanaşma Yeri)
18. Side/Anıalya (Yat Yanaşma Yeri)

(*) Özel Çevre Koruma Kapsamında olup, yapımına henüz izin verilmiş yerler.

IV. DENİZ ULAŞTIRMASI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ'NÜN YAP-İŞLET

İŞLET-DEVRET MODELİNE GÖRE TESBİT ETTİĞİ YAT LIMAN

ALANLARI

1. Didim Yat Limanı
2. Ören Yat Limanı
3. Bucak Denizi Yat Limanı (Kaş)
4. Kemer Yanaşma Yeri
5. Anıalya Büyük Yat Limanı
6. Gazipaşa Yat Limanı
7. Mersin Yat Limanı

80 yat karada park

48 yat karada park/40 yat denizde bağlama

200 yat karada park

120 karada park

125

450/179

180/120

65

90

1054/40

558

2522/339

676/12

289

965/12

40/12

246/56

121

407/68

680

40

66

53

125

38

45

10

15

352

750

750

Teknik Komisyonu" kuruldu. Bununla birlikte, yıldan yıla öncelik kararları değişen yat limanları yatırımları gündeme gelmiştir. Herhangi bir talep ve güzergâh analizine dayanmadığı için ilk kurulan Ayvalık, Armutlu, Çanakkale ve Gelibolu yat limanları, verimli olamamışlardır. İlk kez II. B.Y.K.P. (1969-1972)'nda yat limanlarının inşa edilmesi planlanmıştır. Bu plan döneminde, 1971 yılında, Türkiye'de ilk defa yat limanları ve yat yanaşma yerlerinin hizmete girmesi beklenmiş ve bu tesislerin en verimli şekilde işletilmesinin de Ulaştırma Bakanlığı tarafından gerçekleştirileceği düşünülmüştür. Bodrum Yat Limanı 1971'de, Kuşadası Yat Limanı'nın ise 1972'de açılması öngörülmüştür. Planın öngördüğü yatırımlar uzun süre gecikmiş, ancak Ekim 1976'da Bodrum Marina'sı, Ocak 1977'de de Kuşadası Marina'sı T.C. Turizm Bankası tarafından işletmeye açılmıştır. Ayrıca 1970'li yıllarda işletmeye açılan Çeşme Yat Limanı da iç ve dış turizme hizmet vermeye başlamıştır. Diğer marinaların hizmete girmesi veya varolan marinaların kapasitelerinin artması ise, 1980 yıllarından sonra gerçekleşmiştir. III. B.Y.K.P. döneminde (1973-1977) 1973 yılı programı ve İcra Planı'nda, yat limanları ve yanaşma yerlerinin işletilmesinin Turizm ve Tanıtma Bakanlığı ile Ulaştırma Bakanlığı tarafından birlikte düzenlenmesi kararı alınmıştır (Dinçer, M.Z., a.g.e).

Yat turizminin Türkiye'de önem kazanması ve yararlı olduğu inancı 1980'li yıllarda yerleşmiş, IV.B.Y.K.P. (1972-1983) döneminde ise, 1981 yılı Programı ve İcra Planı'nda yat turizminin gelişmesini sağlayacak yeni bir kanun tasarısı hazırlanıp, karar meclisine sunulması kabul edilmiştir. 12.03.1982'de kabul edilen ve 16.03.1982 tarihli Resmi Gazete'de yayınlanan 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu ile yat turizminin gelişmesinin önündeki formalite ve mevzuat engeli ortadan kaldırılmaya çalışılmıştır. Daha sonra ise 04.03.1983 tarihli Resmi Gazete'de yayınlanan "Yat Turizminin Geliştirilmesi Hakkında Yönetmelik" ile konu tüm detayları ile ele alınmıştır.

Diğer yat yanaşma yerleri ve balıkçı barınakları şunlardır :

- Akyarlar Barınağı (Bodrum)	60	- Çakıl Köyü Barınağı (Kapıdağ Doğu Kıyısı)
- Karatoprak Barınağı (Bodrum)	90	- Tatlısu Köyü B.Y. (Bandırma Körfezi)
- Gündoğan Barınağı (Bodrum)	85	- Dut Limanı Barınma Yeri (Bandırma Körfezi)
- Türkbükü Barınağı (Bodrum)	60	
- Torba Barınağı (Bodrum)	100	
- Güllük Balıkçı Barınağı	20	
- Kuşadası Balıkçı Barınağı	60	
- Çifilikköy Barınma Yeri (Çeşme)	90	
- Çeşme Barınma Yeri	50	
- Çeşme Mendireği	100	
- Dalyanköy Barınma Yeri (Çeşme)	45	
- Karaburun Yeni Liman B. B.	35	
- Kaynarpınar Barınma Yeri	40	
- Karaburun Barınma Yeri	45	
- Mordoğan Barınma Yeri	35	
- Balıklıova Barınma Yeri (Urfa)		

- Urla Barınma Yeri	105
- Alaçatı Balıkçı Barınağı (Çeşme)	220
- Ilıca Barınma Yeri (Çeşme)	150
- Saip Köy B. B. (Karaburun)	70
- Urla Barınma Yeri	105
- Alaçatı Balıkçı Barınağı (Çeşme)	220
- Ilıca Barınma Yeri (Çeşme)	150
- Saip Köy B. B. (Karaburun)	70

3.4 - MARİNA PROGRAMLAMASI

3.4.1 - YER SEÇİM KRİTERLERİ

Her kıyının kendisine özgü topografik, kültürel, fiziksel özellikleri olduğu gerçektir. Bu özellikler ve kendisine ait sorunları da bölgelere göre farklılıklar gösterirler. Bu nedenle yer seçimini doğrudan etkileyecek kesin bir kuralın varlığı söylenemez. Ancak çevre (kültürel açıdan etkileyen halk kitlesi..) yatçıların beklentileri, genel planlama ilkelerinin yönlendirilmesi ve teknik veriler bir bütün içinde değerlendirilmelidir (Topanoğlu, M.E., a.g.e.).

Yatlar çok çeşitli olabilmekle birlikte, küçük tekneler olarak genel bir tanımla adlandırılabilirler. Gerek yatların genel özellikleri ve gerekse yatçılığın özel olarak beklediği ve gereksinim duyduğu hizmetler dolayısıyla yat limanları, özel olarak tasarlanması ve boyutlandırılması gereken limanlardır. Bu limanların sahip olması gereken özellikler ve yerlerinin belirlenmesi diğer limanlara göre oldukça farklılıklar gösterir (Kapdaşlı, S., a.g.e.).

Yer seçiminde önemli kriterlerden biri genel konumun niteliğidir. Arazi ve kıyı bandının topografik yapısına ve deniz ile ilgili değişkenlere bağlı olarak farklı marina tipleri oluşturulabilmektedir. Düz kıyı bandlarında, uzun dalgakıranlarla -ekonomik olmasalar da- oluşturulmuş marinalar (ABD'nin batı sahillerindeki marinalar) veya doğal olarak iyi korunmuş koylarda oluşturulmuş marinalar gibi çeşitlenmelere gidilebilmektedir. Planıcı kararını verme sürecinde, maliyeti, işletmeyi ve kullanıcının yararlanması olanaklarını iyi değerlendirmelidir. Arazinin jeopolitik konumu ve diğer marinalarla rekabet edecek konumda olması önemlidir. Genel bir yat güzergâhı üzerinde bulunan ve bir zincirin halkası niteliğinde olacak marina ile bir bölgede yeni güzergâh kurmak için yapılan marinalar arasında da kapsam açısından farklılıklar bulunmaktadır.

Fiziksel açıdan da birçok koşulları yerine getirebilecek konumda olmalıdır. Denizle (akıntı, gel-git, dalga, çamur ve yosun birikmesi,...vb.) ve iklimle (rüzgâr, sis, yağmur, buzlama,...vb.) ilgili fiziksel olayların incelenmesi ve suyun niteliğini belirleyici deneyler yapılması gerekmektedir.

Genel olarak her limanda söz konusu olmakla birlikte, yat limanı yapılacak kıyı şeridinin turizmden başka amaçlar için kullanılmayacak nitelikte olması maliyet açısından yerinde olur.

Yat limanlarının kısaca, şehire çok uzak olmayan, çevre güzelliklerine sahip, turizm faaliyetleri ile içiçe ama sakin bir yerde yapılması gerekir.

Bunların dışında gerek politik, gerekse yerel halka ait bir çok farklı kararlar marinanın yer seçiminde etkili olmaktadır. Marinalar ve yat limanlarında yer seçimine karar vermek için öncelikle 4 etüde gerek duyulur (Topanoğlu, M.E.,a.g.e.) :

- Talebin belirlenmesi

Marinanın kapasitesini, büyüklüğünü ve ekonomik kârlılığını belirlemek için, kalıcı ve misafir tekneler için ayrı ayrı araştırılması gerekmektedir. Marinanın büyüklüğü ve kapasitesini belirlemek için, barındırılacak tekne türü, sayısı ve büyüklüklerine karar verilmelidir. Bu da marina yapılacak bölgedeki halkın nüfusuna, bölgenin yat güzergâhları içerisindeki konumu, gibi farklı kriterlere bağlıdır.

- Mevcut Arazi Yapısına Uyabilmek İçin Çevresel Koşulların Belirlenmesi

Marinanın yerleşim merkezine yakınlığı, doğal ve yapay güzelliklerin sürekliliğinin sağlanması ve çevrede oluşabilecek değişimin etkilerinin saptanması gerekmektedir. Mevcut doku içerisinde yapılacak / dönüştürülecek marinalarda ihtiyaçların ve bunların etkilerinin ne yönde olacağı saptanmaya çalışılmalıdır. Daha çok eski liman veya doklar zaman içerisinde yat limanı veya marinalara dönüştürülmektedir. Kargo depolama yerleri ve eski ambarlar eğlence yerlerine, dükkân ve konaklama ünitelerine dönüştürülmektedir. İngiltere'de St. Katharine Dock buna iyi bir örnektir.

- Teknelerin Limana Rahat Çıkması ve Demirlemesi İçin Denizcilik Koşullarının Ayarlanması, Denizcilik Etüdüleri

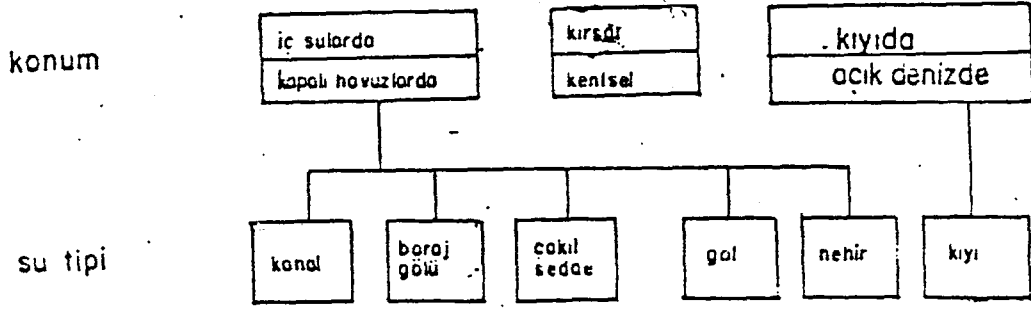
Bir marina ideal olarak gel-git'in her safhasında ve fırtına şartlarında güvenli bağlama sağlamalıdır. Limana giriş-çıkış zor olmamalı, navigasyon ve minimum su seviyesi - gel-git varsa, sular alçaldığında - belirlenmelidir. Limanın yerleştirilmesinde bölgedeki büyük gemilerin yakın seyirlerinden doğabilecek zararlar gözönüne alınmalıdır.

- Projenin Fizibilitesinin Garanti Edilmesi İçin Mühendislik Gereklilerinin Tanımlanması ve Araştırılması

Bunlar iskele ve dalgakıran duvarlarının dizaynından, bağlama cihazları ve hafif dubaların yapımına kadar her alanı kapsamaktadır.

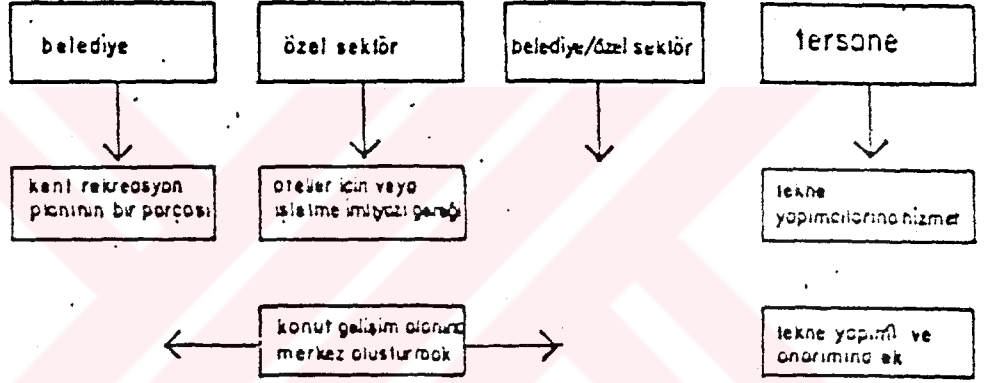
3.4.2 - MARINA YAPIM AŞAMALARI

3.4.2.1 - ÖN FİZİBİLİTE VE PLANLAMA ÇALIŞMALARI

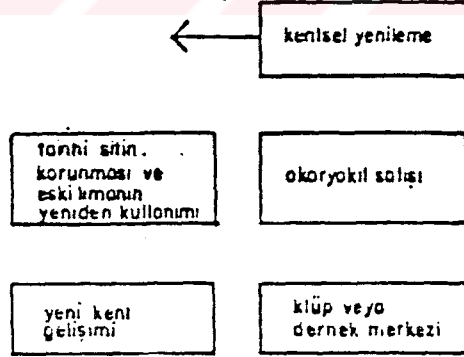


Konuma Göre

mülkiyet



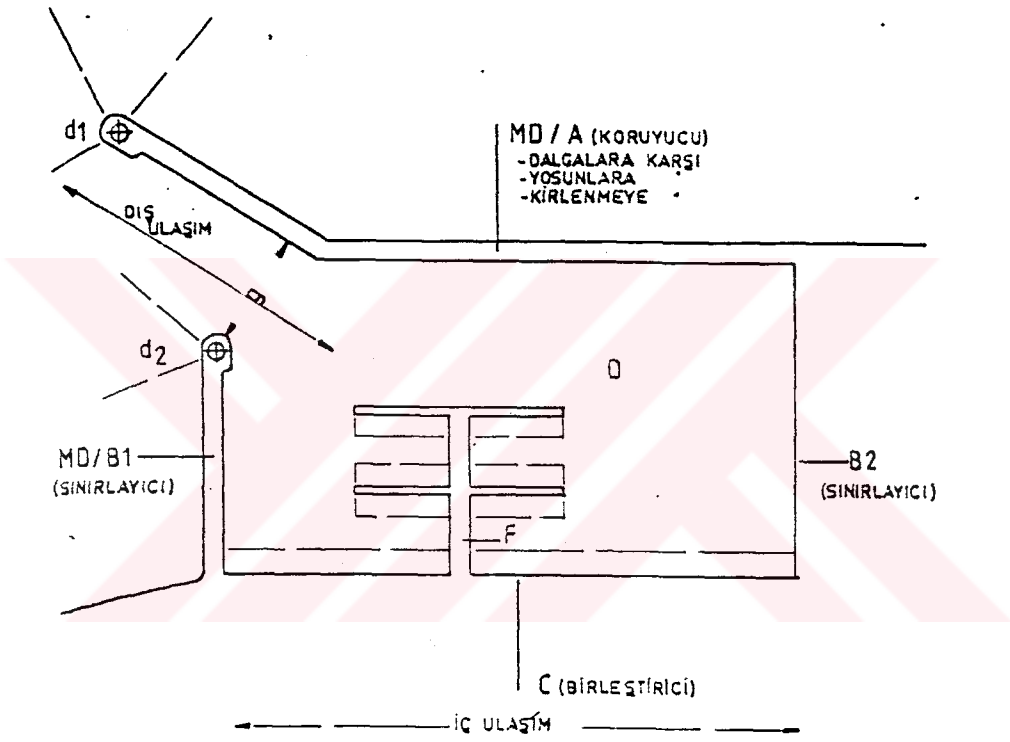
marina
gelişmeleri
için temel
öğeler



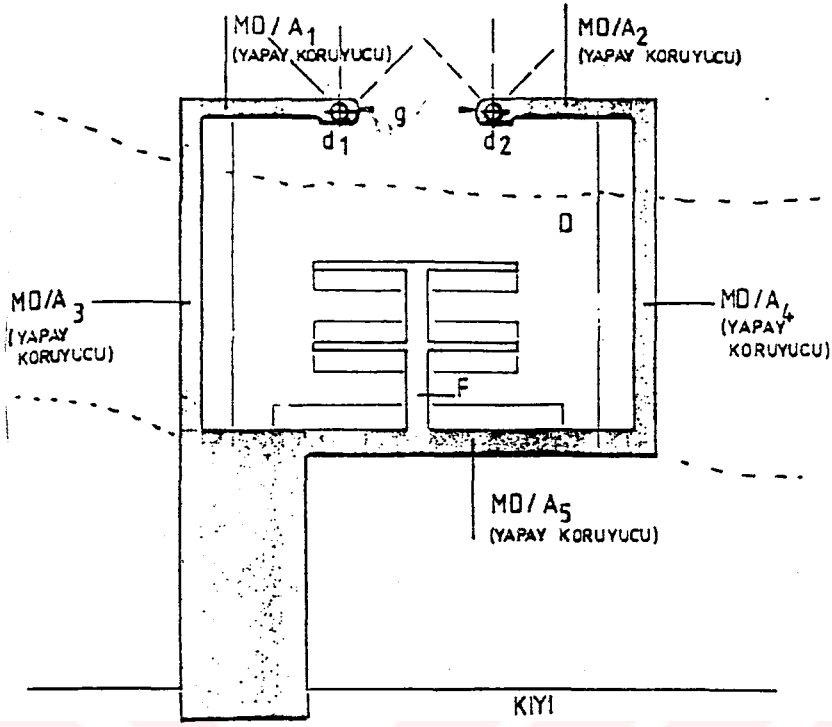
Mülkiyete Göre

Marinalarda Konum ve Mülkiyete Göre Sınıflandırma

1.2. TANIMLAYICI ÖGELERE GÖRE SİNİFLANDIRMA

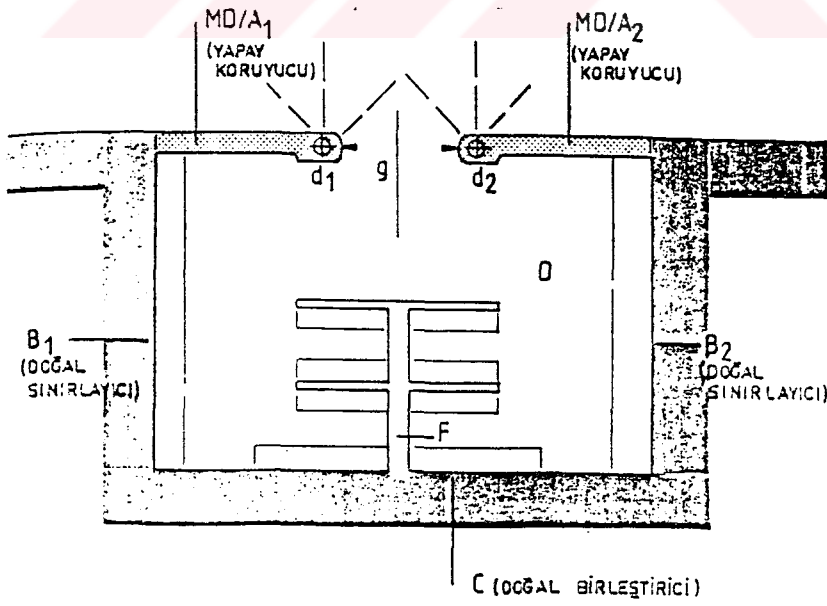


Bir Marinada Tanımlayıcı Ögelerin Belirlenmesi



KORUYUCULARIN (MD/A₁, A₂, A₃, A₄, A₅) YAPAY OLMASI,

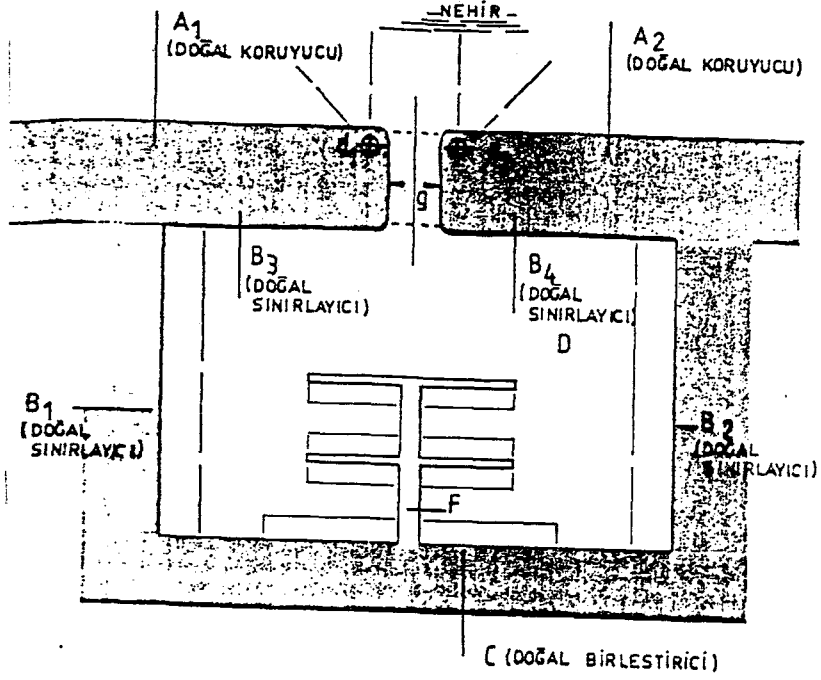
KIYIDAN UZAKTA, BAĞLI OLARAK YAPILMASI.



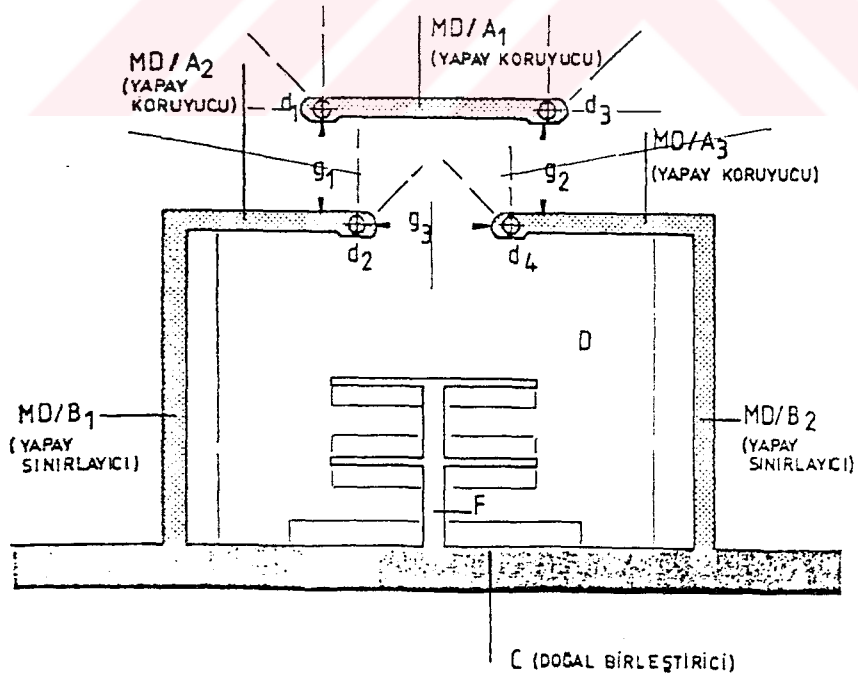
KORUYUCULARIN (MD / A₁ . A₂) YAPAY ,

SINIRLAYICILARIN (B₁ . B₂) DOĞAL ,

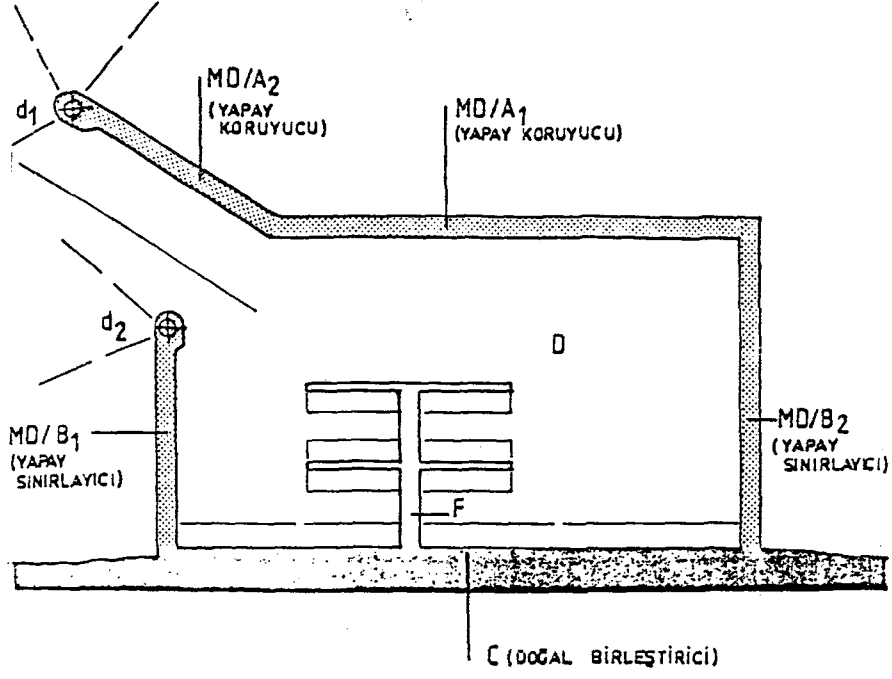
BİRLEŞTİRİCİLERİN (C) DOĞAL OLMASI



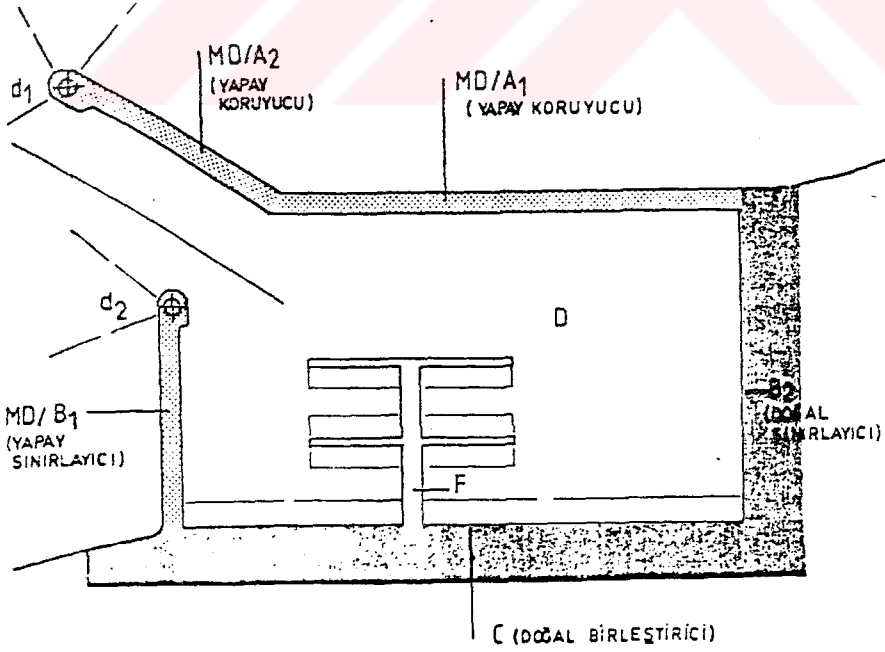
KORUYUCULARIN (A₁.A₂) DOĞAL,
 SINIRLAYICILARIN (B₁.B₂.B₃.B₄) DOĞAL,
 BİRLEŞTİRİCİLERİN (C) DOĞAL OLMASI.



KORUYUCULARIN (MD/A₁.A₂A₃) YAPAY
 SINIRLAYICILARIN (MD/B₁.B₂) YAPAY
 BİRLEŞTİRİCİNİN (C) DOĞAL OLMASI



KORUYUCULARIN (MD/A₁, A₂) YAPAY,
SINIRLAYICILARIN (MD/B₁, B₂) YAPAY,
BİRLEŞTİRİCİNİN (C) DOĞAL OLMASI



KORUYUCU MENDİREĞİN (MD/A₁, A₂) YAPAY,
SINIRLAYICILARIN (B₁) KİSMEN YAPAY
(B₂) KİSMEN DOĞAL
BİRLEŞTİRİCİNİN (C) DOĞAL OLMASI

Tasarımın temelinde form-fonksiyon ilişkisi yatmaktadır. Bu ilişki marinan konumuna bağlı olarak farklılıklar göstermektedir. Tasarımı etkileyen ve birbiriyle doğrudan ilişkili temel öğeler,

a) Maliyet

b) Yer Seçimi

c) Sunulacak aktivitenin niteliği; olmaktadır. Marinada sunulacak aktiviteden nem birbirleriyle hem de su alanlarıyla ilişkileri plan formunu etkileyecektir.

Marinaların yapımı için gerekli araştırma ve tesbit amaçlı ön fizibilite çalışmaları sayesinde, uygun marina yeri, tipi ve boyutları saptanabilmektedir. Bunun için;

Hukuksal

Planlama

Mühendislik (Genel, kıydan uzakta, kıyıda)

Finans

olmak üzere 4 ana konuda araştırma yapmak gerekmektedir (Adie, D.W., a.g.e.).

Hukuki Çalışmalar

- Alan ile ilgili planlama hareketlerini incelemek
- Planlamacıların yaklaşımlarını öğrenmek
- Arazi sahipleri ile ilişki kurmak (Senet)
- Yol kademelenmesini kontrol etmek (yol ağı, yaya akslar, patikalar...vb.)

Planlama ile İlgili Araştırmalar

- . Arazi sahiplerini ve tapularının kontrolü
- . Arazi kullanımının etaplanması ve tarihlerinin belirlenmesi
- . Yöre ve bölge ölçeğinde, geçmiş ve gelecekle ilgili bilgilerin gözden geçirilmesi
- . Bölgesel örneklerin, ekonomik planlama ile ilgili raporları ve yerel nüfus eğilimleri incelenmeli
- . Belirlenen alanda potansiyel değerlere ulaşabilmek (nüfus, sosyal konum, yatçılık klüpleri, yat sahipleri)
- . Arazinin karakteri belirlenir (büyüme ve azalma):
 - tarımsal
 - konut
 - ticari
 - endüstriyel
- yönlendirme ve görünüş, arazinin görünüşü.
- . Ulaşılabilirlik. Tatiller, haftasonları veya akşamları için potansiyel taşıyıp taşımadığının araştırılması.
- . Tüm ulaşım modelleri için zaman ve uzaklık koşullarının değerlendirilmesi,
- . En yakındaki marinaların boyları, büyüme olasılıkları, onlarla rekabet edebilirliği veya onları tamamlayabilirliğinin araştırılması,
- . Yerel düşünce ve bilgilerin istenmesi,
- . İhtiyaçları belirlemek, şu an ve gelecekteki
 - Zoning
 - planlama

- ek yasal düzenlemeler
- mülkiyet
- hukuki
- kıyı, nehir ve liman yetkililerinin izinleri doğrultusunda boyutlarının tekrar saptanması

- . Ulusal organizasyonlar ile ilişki kurmak
 - Doğal Hayatı Koruma Derneği
 - Çekül Vakfı...vb.
- . Arazinin gelecekte büyüyecek yeterlilikte olması
- . Varolan flora ve fauna'nın korunması, doğal hayatın huzurunun bozulmasını önlemek.
- . Planlayıcı ve geliştiriciler ile bilginin niteliği, araştırma materyalleri, programlar ve alternatifler hakkında tartışmak.

Mühendislik ile ilgili araştırmalar

. Genel : Taslağın kapsamı dışında, bütünü sorgulayan çalışma düşüncesi ile, belirlenmiş arazinin irdelenmesi gereklidir.

- . Kapsam : Jeolojik
 - hidrolik
 - iklimsel (hakim rüzgâr, deniz pusu, sis...vb.)
- . Planlı yerleşmelerin incelenmesi, hava fotoğraflarının, eski kayıt ve haritalarını (meteorolojik, jeolojik vb.) gözden geçirmek,

. Arazinin fiziksel karakterinin araştırılması :

- boyutları
- biçimi
- yönlenişi
- fiziksel özellikleri
- zemin tipi
- erozyon
- sel durumu
- görüş alanı, manzara
- kanalizasyon

Dokların dönüştürülmesi : Yatıcılık için önemi

Konforsal değeri

Maliyet yarar incelemesi

Tarihsel değeri

- . Varolan yapıların durumu ve koruma/kullanım değişikliklerinin (mimar ile) yapılabilirliği,
- . Varolan dok duvarlarının hafifletilmesi için yüzen sistemlerin göz önünde tutulması,
- . Planlanmış yerleşimlerin strüktür açısından incelemesi,
- . Rapor için materyellerin hazırlanması

Kıydan Uzakta

- . Dalga kıranlar ile Eğimli kıyı duvarlarının tipi ve uzunluklarının belirlenmesi
- . Deniz dibinin taranma miktarı ve kolaylıklarının saptanması
 - alanın temizlenmesi
 - arazinin, denizle uzaklığı
 - temizleme amaçlı tarama araçlarının kalitesi
- . Basit marina tipinin (kıydan uzakta, girintili, etrafı çevrilmiş...vb.) uygunluğunun gözden geçirilmesi,
- . Gel-git'in ölçülmesi :
 - gel-git alanı
 - su derinliği
 - akıntılar
 - ticari gemilerin rotaları
 - yatla gezinti kalitesini etkileyecek bütün bu faktörlerdir.
- . Sabit veya yüzen bağlama yu? tercihlerinin göz önünde tutulması
- . Çamur birikmesi, erozyon ve buzlanmayı incelemek
 - kick sisteminin, gel-git havzası yarım-gel-git lock sistemi vb.'in yararlarının gözönünde bulundurulur.

Kıyıda

Alt yapının durumu ve diğerleri ile ilişki kurma - gaz

- elektrik
- ulaşım
- polis
- itfaiye

. Halk sağlığı ve kanalizasyonun durumu, pis su, su yüzeyi, artık ve çöplerin kontrolü.

. Çalışma arazisine yerleşirken mevcut durum ve konumlarının belirlenmesi :

Mevcut binalar

ağaçlar

duvar ve çitler (durumları ve sahipleri)

depolar

taşıt yolları

yaya yolları

gel-git

ön kıyı

yüksek ve alçak kıyı çizgisi

. Yerel malzemeler saptanmalı :

taş ocakları

tuğla işleri

dolgular, üst toprak

fidanlıklar vb.

. Yöneliş zorunluğu, eğim açısı

Finans

- . Bütün elemanları ve nedenleri belirlemek,
- . Temel ekonomik gerçeklikleri saptamak,
- . Arazi maliyetini, şimdiki ve gelecekteki yerleşimler ile komşu arazilerdeki maliyet değişimlerini gözönünde tutmak,
- . Yerel iş gücünü gözden geçirmek (fiyat ve mevcut durumu)
- . Arazinin popüler alanlara uzaklığının etkileri (rekabet durumu)
- . Sosyal avantajlara ait tahminleri ortaya koymak (bedel-yarar)
- . Ayrılan kaynak ve yatırımcıların çıkarlarına karşı, hem uzun hem de kısa dönemde kazancı tahmin edebilmek,
- . Bütçe programını oluşturan faktörler,
- . Bütün ödenek olasılıkları gözönünde tutulmalıdır.

Yapılan bu araştırmalar sonrasında, kesin bir plandan çok, temel bilgileri elde etmek amacıyla genel hatları ile bir ön çalışma, master planı ortaya konmalıdır. Sonrasında, projenin fiziksel gelişmesinde karşılaşılan sorunların çözümü ve marinanın genel yerleşim planı mimar, mühendis ve uzman kişilerin oluşturduğu takım tarafından sonuçlandırılmalıdır. Bazı deney ve araştırmalar uzun süreceği için kesin yer seçimi yapılmadan önce proje ekibi iş programının ana hatlarını ortaya koymalıdır. Planlama ekibinin liman mühendisliği ile ilgili olarak üzerinde anlaşması gereken, fiziksel planlamanın temel öğeleri şunlardır :

- 1- Bölme ve ritim duvarları
- 2- Dalgakıranlar
- 3- Havuzlar (kanal içinde tekneleri bir yüzeyden diğerine yükseltmek veya alçaltmak için kullanılan türden)
- 4- İskele yapımında kullanılan kazıklar
- 5- Deniz dibinin taranması

3.4.2.2 - ÇEVRE VE SU KALİTESİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ

Her potansiyel marina yerleşmesinin çevresel etkisinin olacağı bir gerçektir. Örnek olarak, esas dalgakıranların doğal kıyı çizgisi veya haliç'in uzantısı üzerinde yapılması, yabani kuş ve göçmen balıklar için set etkisi yapar. Doğal olarak tasarımcılar, kârın maksimum ve konstrüksiyon yapım maliyetinin de minimum olmasını isterler. Her ne olursa olsun arazinin çevresel değerleri, ekonomik faktör için çok önemlidir. Proje, varolan doğal hayatı, peyzajı ya da çevredeki yeşil grupları ekolojik açıdan koruyabiliyorsa, tasarımcı projedeki uzatılmış kara yüzeylerini ve maliyeti kazançlı olması için arttırabilmektedir. Çevresel açıdan duyarlı yerleşmeler, çıkarılacak olanaklar listesi ile ekonomik açıdan olumlu duruma getirilebilmektedir (Williams, R., 1992).

Bütün liman türlerinin en önemli elemanı doğal olarak su'dur. Suyun dinamikliğiyle mühendislerin ilgilenmesi yanında, tasarımcı ve mimarlar da suyun bazı özellik ve etkilerini planlamada iyi

kullanılmalıdır. Suyun algılama üzerine etkileri marina çevresinde de etkili olarak kullanılmalıdır. Dalgakıranın çarpan dalgaların görünmesi ve seslerinin algılanması için tasarımın güvenlik sınırları içerisinde kalmak koşuluyla bir çok farklı düzenlemelerde bulunabilir. Marina havzasında su ya çırpıntılı ve dalgacıklı ya da yumuşak, sakin ve durgundur. Durgun su yüzeyine yansıyan ışık ve görüntüler, geniş su alanlarında estetik görüntü oluşturur. Temiz ve net su yüzeyleri, derinliği az ve saydam ise limanın dibini gösterir. Derinliği fazla ve ışık geçirmez nitelikte ise koyu renk olarak, çevresindeki yapıları yansıtır .

Çelişkili malzemelerin aniden yanyana gelmeleri, bu elemanların kendileri kadar etkileyicidir. Doğada en büyük psikolojik çelişkiyi su ve karanın birleşmesi oluşturur. Deniz, kıyı kentinin varoluş nedeni olması yanında, kentin içinden veya sokak aralarından farklı görüntüler sunan bir eleman niteliğindedir.

Bu durum tek başına duran ritim için geçerlidir. Bunda deniz ve kara arasındaki sınır çizgisinin tek noktada toplandığı gerilimli durumlar hariçtir. Bu heyecanlı birleşimin verdiği görünüm, manzara içinde veya ritim görüntülerinde doğrudan hissedilir. Dalga hareketi yapan parke döşenmiş yollarda kendi elemanı ve onun parlaması sayesinde malzemenin setliği ile dalgaların yumuşaklığı gibi kuvvetli bir zıtlık oluştururlar.

Sudaki insan yapısı eklentilerin (birleştirici ve koruyucu elemanlar) doğal özellikler ve flora ile uyumlu bir bütün oluşturacak biçimde düzenlenmesi gerekmektedir.

Cephelerin ve çevrenin düzenlenmesi, ağaçla perdeleme ve göze batırmayacak derecede yumuşak renkler kullanılmasıyla bu olumsuzluklar bir ölçüde giderilebilir. Su kenarında yapılar durgun suya yansıyacak ve boyutları görünüşte iki katına çıkacaktır. Bu nedenle yüksek yapıların su kenarına uzak konumlanmaları gereklidir. Yüzen yapılar, konsollar ve kazıklar üzerine yapılmış yapılar ile suya uzanan bir iskelenin üzerine yapılmış yapılar (dalgakıran ve mahmuzlar üzerine) gibi çok ilginç çözüm olanakları sağlanabilir. Doğal veri olan su, gerek büyüklüğü gerekse kullanımında getirdiği bu özelliklerle yapının boyutunu zenginleştirir (Topanoğlu, M.E, a.g.c.).

Her potansiyel marina yerleşmesinin çevresel etkisinin bulunduğu bir gerçektir. Örnek olarak esas dalgakıranların doğal kıyı çizgisi uzantısı üzerinde yapılması, yabanıl kuş ve göçmen balıkları için set etkisi yapar. Doğal olarak planlılar, kârın maksimum ve konstrüksiyon yapım maliyetinde minimum olmasını isterler. Her ne olursa olsun arazinin çevresel değerlerini ekonomik faktör için çok önemlidir. Sahip olduğu doğal hayat veya peyzajı gösteriyorsa yada yerel - yeşil - grupları ekolojik açıdan şiddetle koruyorsa, planlı projedeki uzatılmış yüzeyi ve maliyeti kazançlı olması için almaktadır. İlk önce geri çevrilmiş çevresel açıdan duyarlı yerleşmeler olanaklar listesi ile ekonomik açıdan duyarlı hale getirilebilir (Williams, R.,1992).

3.4.2.3 - ARAZİ ANALİZİ VE SU SEVİYE KONTROLÜ

Deniz ile karanın birleştiği bölgede deniz-kara karşılıklı etkileşiminin ortaya çıktığı bölgeye "kıyı bölgesi" adı verilir. Kıyı bölgesi içerisinde; denizin normal koşullarda ulaşabildiği kara içerisindeki en iç noktaları birleştiren çizgiye "kıyı çizgisi" olarak tanımlanır .

Kıyı bölgeleri esas olarak sert ve yumuşak yapıdaki kıyıları olmak üzere iki gruba ayrılabilir. Sert kıyıları, genellikle dalga enerjisine karşı rijit bir şekilde davranan profillerinin değişimi uzun sürede olan

kıyılarıdır. Bu tip kıyılar, kıyı mühendisliği açısından fazla önem taşımayan ve dik eğimli kıyı bölgelerini oluştururlar. Yumuşak yapıdaki kıyılar ise hafif malzemeden oluşan kıyı bölgeleridir. Eğimleri azdır ve dalga enerjisi profillerinde değişime yol açan oluşumları vardır. Bu tip kıyıların profillerinin değişimi çok kısa periyotlarda hatta günlük olarak meydana gelebilir. Yumuşak kıyıları oluşturan malzeme kum, çakıl, sit ve benzeri katı maddelerden oluşabilir ve bunlar genel olarak plaj veya kumsal olarak isimlendirirler.

Yapımı planlanan ve yer seçimi yapılan liman projelerinde, proje kriterlerini belirlemek amacıyla arazi de batimetri, sahil ve kıyı çizgisinin genel durumu, sahilde ve deniz tabanındaki sediment taşıma kapasiteleri ile akıntı ve dalga etkisiyle kıyı boyu sediment taşınımı konularında incelemeler yapılarak, sediment örnekleri alınır (İ.T.Ü. Rek., 1994).

Su seviyesinin değişkenliği, marina yapılması düşünülen arazi havzasının, gel-git bölgesinde oluşu ile marina havzasında nehir veya dere gibi mevsimlere göre değişen su taşıyıcıları nedeniyle oluşur. Özellikle marinanın kırsal alanda ve nehir içinde (inland marina) oluşması, mevsimlere göre su miktarının değişmesi ve marina içerisinde su seviyesinin sabit tutulma zorunluluğu, lock sistemlerinin yapımını zorunlu kılar.

Havza içerisinde su seviyesinin korunması, küçük gemiler için büyük avantajdır. Kapaklı havzalar, varolan gel-git havzasına kısa kanallar ve yanaşma yerleri ile bağlanır. Bunun avantajı, parçalı yerleşme sayesinde yanaşma yeri için optimal alanların kalmalıdır.

Lock sisteminin bazı dezavantajları vardır. Lockların yapımı ve bakımları çok pahalıdır. Lock edilmiş havzalara giriş sınırlandırılarak, küçük tekne boyutlarına indirilmiştir. Lock'a giriş yalnızca gel-git'in olduğu belirli zamanlarda mümkündür (Sanches do Valle, A. ve Trigo Teixeira, A., 1992).

Lock boyutlarının seçimi, farklı analizlerin sonuçları ve buna bağlı gereksinimler sonucunda oluşur. Bunlar şöyle ayrıştırılabilir:

- . Lock edilecek en büyük tekne boyu
- . Akan su maliyeti
- . Lock etme zamanı
- . İnşaat maliyeti
- . Her Lock'ta kaç tekne barındırılacağı
- . Arazinin boyutları
- . Suyun mevcut durumu ve kullanımı

Lock boyutları ile içine yerleştirilen tekne arasındaki ilişki düz orantılı değildir.

Aşağıdaki iki örnek bunu göstermektedir. Küçük Lock 8m x 30m ve büyük olan, bu boyutun %50 fazlasıdır.

	Küçük Lock	Büyük Lock
. Açık kapı sayısı	1	1
. İçeri alma ve palamarla bağlanan tekne sayısı	4	6
. Dolu Lock	3	7
. Çıkan Tekne Sayısı	3	4
. Kapalı Kapılar	1	1

Boş Lock Sayısı	3	6
	+ _____	+ _____
	15 dakika	25 dakika
Ortalama kapasitesi (Lock aldığı)	8 tekne	20 tekne
İçeri yerleşme / saat	32 tekne / saat	48 tekne / saat

3.4.2.4 - DALGA MODELLEMESİ VE ANALİZİ

Kıyı yapılarının boyutlandırılması aşamasında belirlenmesi gereken en önemli büyüklüklerden biri dalga yüksekliği ve periyodudur.

Projede etkili olan dalga yüksekliği, kıyı yapısının dayanıklılığını ve ömrünü belirlerken, bir başka açıdan da yapının toplam maliyetini etkiler. Bu değerın saptanması, ilk yatırım maliyeti ile bakım masraflarının olası değerlerini belirler.

Mali açıdan dönüş süresi uzun bir projede dalga yüksekliği, yapının boyutlarını ve stabilitesini artırırken, maliyetini de yükseltir. Küçük seçildiğinde ise bakım masrafları artar, ilk yatırım maliyeti azalır.

Konunun maliyet yönü ve seçilen dönüş süresi dışında, dalga iklimi ve batimetrik koşulları altında oluşacak dalganın hesabı da konunun diğer önemli yönünü oluşturur.

Herhangi bir kıyı yapısının proje aşamasında, proje dalga yüksekliğine karar verilebilmesi için, dalgaların açık denizden başlayarak proje bölgesine gelinceye kadar geçen süreç içinde çeşitli şekillerde uğradıkları değişiklikleri belirlemek gerekmektedir. Başka bir deyişle belli koşullarda açık denizde oluşan dalganın proje bölgesine ulaştığı anda ki özelliklerinin belirlenmesi gerekir.

Kıyı yapılarının yapılış amacı ve stabilitesi açısından, projenin dalga koşulları seçilirken aşağıdaki faktörler göz önünde tutulmalıdır :

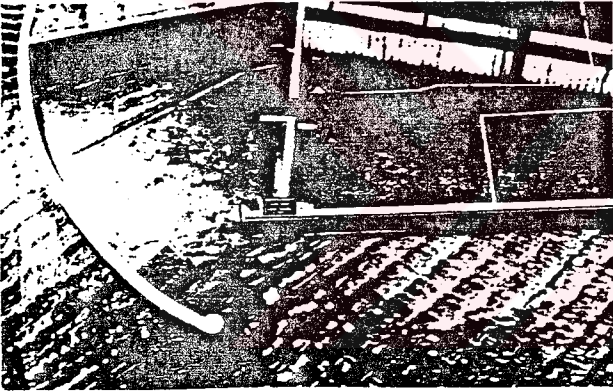
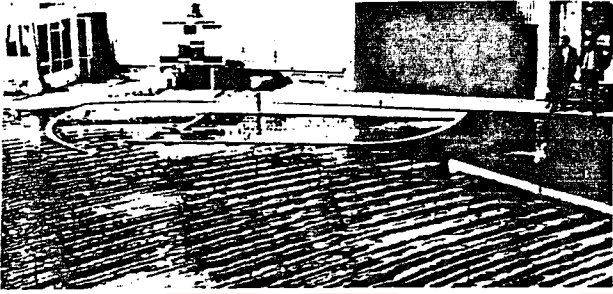
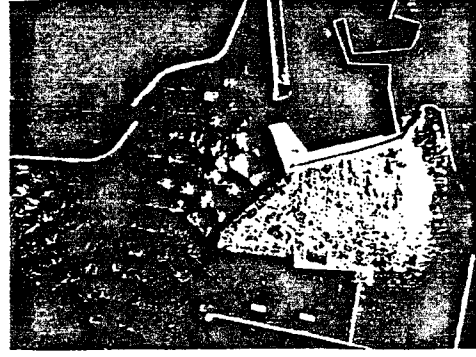
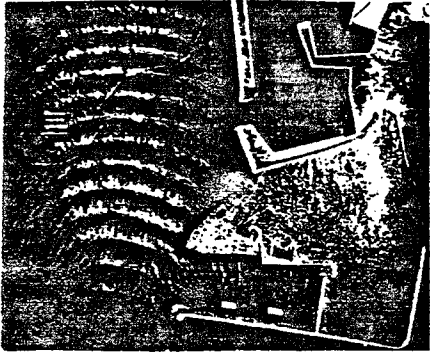
- Yapının etkisi altında kaldığı dalganın kırılmış veya kırılmamış olması
- Yapının geometrisi
- Yapının geçirimli olup olmadığı

Dalga karakteristiği açısından en önemli özellik, dalganın yapıya ulaştığı anda kırılıp kırılmadığıdır. Bu iki durum için projenin dalga koşullarının seçimi farklılık gösterir. Bunun nedeni, kırılan dalgaların etkisindeki bir yapıda, dalga yüksekliğini belirleyen en önemli parametre yapının bulunduğu yerdeki su derinliğidir (Kapdaşlı, S., a.g.e)

Denizdeki dalgalar ve onların sahip oldukları büyük enerji, yakın kıyı morfoloji üzerinde önemli bir etki yapmaktadır. Yakın kıyıdaکی sahil veya kıyı çizgilerinin dalgalara karşı iyi konunabilmesi için bir veya daha fazla uzak kıyı dalgakıranı yapılmalıdır (Huygens, M. ve Verhoeven, R., 1992).

Dalganın arazi üzerindeki etkisi, akıntının karakteristiğine, dalgakıranlar ve diğer faktörlere bağlı olduğundan, dalga modellemesi bu çalışmalar ile beraber yürütülür. Arazi ve yerleşimin ölçekli maketleri hidroloji mühendisliği laboratuvarlarında hazırlanarak, hâkim dalga etkisi altındaki hareketleri ve değişimleri incelenir. Buna göre dalgakıranların modeli veya konumlarında değişiklikler yapılır.

Liman tasarımında kullanılan hidrolik modeller, iskele ve rıhtım konumlarının, liman içinde ve yaklaşım kanalındaki dalga durumu üzerinde yaptıkları etkilerin incelendiği 3-boyutlu modeller ve



Dalga Modellemesi

dalgakıran stabilitesinin incelendiği 2-boyutlu modellerdir. 3-boyutlu modeller bir dalga havuzu içinde inşa edilir ve gerekli görülen doğrultularda proje dalgaları üretilerek önemli noktalardaki dalga karakteristikleri ölçülür. Bu modeller üzerinde dalga hareketi (veya akıntılar) ile sediment taşınımı da etüd edilebilir. Çeşitli alternatiflerin karşılaştırılması ve gerekli değişikliklerin yapılması sonucunda, liman içi sakinliği ve sediment hareketi bakımından istenilenleri sağlayan bir çözüme varılmaya çalışılır. Dalga kanallarında kurulan 2- boyutlu dalgakıran modelleri ile (tercihen rastgele dalgalarla) yapılan deneylerde ise dalgakıranı oluşturan taş ve blokların stabiliteyi incelenir

Liman modelleri, nisbeten küçük bir masraf karşılığında, hatalı çözümlerin düzeltilmesine olanak sağlar ve bu sayede ileride ancak çok yüksek bir harcama ile giderilebilecek yanlışlıkların başlangıçta önlenmesini sağlar. Hidrolik modellerde, proje üzerinde belirlenebilmesi mümkün olmayan çeşitli durumlar incelenebilir ve gerekli görülen değişiklikler kısa zaman içinde yapılarak sonuçları kolaylıkla uygulanabilir.

Liman modelleri, katı madde hareketinin (kalifatif de olsa) incelenmesi bakımından çok yararlı olurlar. Liman içinde ve liman yakınlarında, dalga hareketi ve akıntılar ile oyulma ve yığılma meydana gelebilecek bölgeler, model üzerinde belirlenebilir ve istenmeyen etkileri gidermek için gerekli önlemler araştırılabilir.

Bu ölçekli modellerde, uzak kıyı noktasından yakın kıyı sınırına kadar dalgaların yayılması gözlenebilir. Bu hareket boyunca dalganın enerji değişimi, dalganın kırılması, sapması, periyodu, dönmesi yansması ve kıyı boyu akıntısı gibi birçok değişik olayın çıkmasına neden olur

3.4.2.5 - AKINTI KARAKTERİSTİĞİ VE SU DOLAŞIMI

Kıyılarda katı madde hareketi, özellikle yakın kıyı bölgelerinde oluşur. Başka bir deyişle açık denizden gelen dalgaların kırıldıkları andan itibaren oluşan akım ortamı ve bunun yol açtığı etkenler, bu bölge içinde yoğun katı madde hareketine yol açar. Katı madde hareketine yol açan etkenler dalgalar, çeşitli nedenlerle oluşan akıntılar ve gel-git olaylarıdır.

Denizde çeşitli etkenlerle ortaya çıkan akıntılar sulardır (Kapdaşlı, S., a.g.e) :

- Dalgaların yarattığı akıntılar
- Gel-git akıntıları
- Yoğunluk akımları
- Büyük ölçekli deniz akıntıları

Projenin başında araziye batimetri, sahil ve kıyı çizgisinin genel durumu, sahilde ve deniz tabanındaki sediment karakteristikleri, yakın çevredeki dere ve akarsuların akım koşulları ve sediment taşıma kapasiteleri ile akıntı ve dalga etkisiyle kıyı boyu sediment taşınımı konularında gerekli incelemeler yapılmalıdır.

Planlanan liman içerisindeki akıntı karakteristiğinin saptanması, havza içerisinde su dolaşımına olanak verecek çözümlerin üretilmesi için çok önemlidir. Liman içerisinde çeşitli nedenlerle pis su (yatların tuvalet boşaltım borularından sızan), kaza sonucu dökülmüş benzin ve yağlar, kanalizasyon, bakım ve tamir etkinlikleri ve genel çöp gibi atıkların birikmesini önlemek ve liman içerisindeki suyun değişerek

doğal hayatın devamının sağlanması için çeşitli yöntemler geliştirilmiştir.

Öncelikle yapılması gereken, planlama aşamasında dip akıntılarının sediment, silt ve çamur taşımayacak şekilde liman içerisine alınmasıdır.

Bunun için dalgakıran veya mendirek içerisinde su geçiş tünelleri bırakılabildiği gibi, marina havzasına birden çok giriş de verilebilir .

Bunun dışında, marina içerisinde dolaşım açısından kör noktalara pompalar yerleştirilir. Su seviyesinin altına yerleştirilen bu subaplar sayesinde marina içerisindeki kör noktalar ortadan kaldırılır

3.4.2.6 - DALGAKIRANLAR

Genel tanımıyla bir dalgakıran herhangi bir şekilde kıyıyı değiştirmek amacıyla inşa edilen bir kıyı yapısıdır. Dört ana amaç için yapılırlar (Kapdaşlı, S., a.g.e) :

- 1- Birincil amaç kıyıyı dalga etkilerine karşı koruma altına almaktır. Bir limanda veya bir yaklaşım kanalında gemilerin rahatlıkla hareket edebilmesi için dalga etkilerinin yok edilmesi veya minimuma indirilmesi ancak dalgakıranlarla mümkün olur.
- 2- Liman ve kanal girişlerinde katı madde yığılmasını önleyerek, tarama ihtiyacını minimuma indirmektir.
- 3- Dalgakıranlar rıhtım yaratmak amacıyla da inşa edilirler. Böylece kıyıda sınırlı olan rıhtım boyu uzatılmış ve liman kapasitesi artırılmış olur.
- 4- Kıyıdaki akıntıları yönlendirmek amacıyla da yapılırlar.

Doğal olarak bir dalgakıran bu dört amaçtan birkaçına birden hizmet edebilir. Değişik amaçlar için kullanılan bu dalgakıranlar, farklı türlerde de olabilmektedirler. Bunların kullanım yerleri ve tipleri varolan koşullara göre değişiklik göstermektedir

1- Dökme Taş Dalgakıranlar

- Dökme tabii blok dalgakıranlar
- Dökme yapay blok
- Düzenli yerleştirilmiş dökme taş dalgakıranlar
- Asfaltla güçlendirilmiş dalgakıranlar

2- Monolitik Dalgakıranlar

- Yerinde yapım düşey yüzlü dalgakıranlar
- Kesonlar
- Eğimli yüzeyle monolitik dalgakıranlar
- Geçirimli yüzeyle dalgakıranlar
- Yüzeyle dökme taşlı monolitik dalgakıranlar
- Komposit dalgakıranlar

3- Yüzen dalgakıranlar

- Kutu tipi
- Duba tipi
- Mat tipi

- Tethered tipi
- 4- Özel tip Dalgakıranlar
 - Hava kabarcığı perdesi
 - Plajlar
 - Yağ örtüsü
 - Hidrolik perde

3.4.2.7 - GENEL MARİNA MODELLEMESİ VE SU YAPILARININ KONUMU

Proje alanındaki kıyı profili, sediment karakteristikleri, akıntı ile dalga değer ve özellikleri bir arada değerlendirilerek hazırlanan “yat limanı ön projesi”nin, liman içinde istenen sakinliğin sağlanabilirliği, giriş-çıkış koşullarının uygunluğu, sediment birikimi ve yakın çevrede olabilecek olası erozyon veya birikme olayları açısından kuramsal olarak bir ön değerlendirmesi yapılarak, önerilen projenin yeri, konumu ve boyutlarında gerekli düzenleme ve değişiklikler yapılır.

Ön etüdler ve kuramları, çalışmalardan sonra belirlenen yat liman projesinin laboratuvarında uygun ölçekte bir fiziksel modeli inşa edilip, hâkim dalga ve ikincil dalga doğrultusu amaçlı model deneyleri yapılır.

Bu model deneyleriyle, modele esas olan barınak konfigürasyonunun (dalgakıran, mahmusa v.s.’nin konum ve boyutları), liman içi sakinliği, kıyı boyu sediment hareketi, limanda sediment birikimi ve yakın kıyı şeridinin erozyon olaylarına karşı duyarlılığı ve uygun bir çözüm olup olmadığı; olmuyor ise uygun çözümün (veya konfigürasyonun) neler olabileceği araştırılır.

Kuramsal ve deneysel çalışmalar sonunda belirlenecek olan yat limanı ana mendireği için, proje dalgası esas alınarak, mendireğin hidrolik stabilite deneyleri yapılır. Bu deneyler sonucunda, kesin projeye esas olmak üzere “Stabil dalgakıran kesidi” belirlenir.

Bütün bu çalışmalarla varılan sonuçlara göre, yat limanının, genel vaziyet planı ile limanın ana elemanlarının konum ve boyutlarıyla gösterildiği plan ve kesitler hazırlanır.

Kabuğu oluşan marinanın içerisine yatların yerleşeceği iskele, yüzer iskele veya yanaşma yerleri konumlandırılır. Bunun için projede belirlenen yat sayısı temel unsur olarak alınır (Kapdağı, S., a.g.e).

Yat limanlarının deniz kesiminde bulunması gereken elemanların başlıcaları şunlardır:

- 1- Dalgakıranlar
- 2- Deniz trafiğini kontrol eden yapılar ve cihazlar
- 3- Limanın içinde su sirkülasyonunu sağlayan sistemler
- 4- İskeleler
- 5- Demirleme yerleri
- 6- Deniz servis istasyonları

Limana boyutları, limana gelecek yatların sayısı ve özelliklerine göre belirlenir. Genel olarak gelişmiş ülkelerde her 500 kişiye 1 yat düştüğü esası ile limanın hizmet alanındaki nüfusa göre boyutlar belirlenir. Yatların boyları 6m ile 32m arasında değişmektedir. Liman iç su derinliği yatların salmalarından sonra 60-90cm. açıklık kalacak şekilde olmalıdır. Liman giriş ağız 50m’den daha dar olmamalıdır.

Yat limanlarında yanaşma yerleri, sabit veya yüzen parmak iskeleler şeklinde oluşturulmaktadır. Yatların tiplerine ve büyüklüklerine göre ayrı iskele grupları oluşturulmalıdır.

Parmak iskeleler arasında bırakılacak genişlik :

- Tek yanaşma yeri için genişlik, maximum tekne genişliğine yarım tekne genişliği eklenmesi ile,
- Çift yanaşma durumunda ise, iki ortalama tekne genişliğine ~1.50m eklenerek bulunur.

Bu değerler 12m'ye kadar olan tekne boyutları için geçerlidir. Daha büyük tekneler için minimum parmak iskele aralığı, tekne boyu kadar olmalıdır.

Yatların kendi motorları ile hareket etmeleri için her zaman yakıt ihtiyacı vardır. Bunu sağlamak için liman giriş ağzına yakın bir servis istasyonu kurulmalıdır.

Çok büyük teknelerin arkadan bağlanabilecekleri rıhtımlar veya demirleme yerleri kesinlikle ayrılmalıdır. Bu yerler su derinliğinin sağlanması ve trafik güvenliği açısından giriş ağzına yakın olmalıdır.

İç alanlarda, kanal, nehir veya göl üzerinde konumlanan marinalar da ise, su alanının 4ha (10 acre)'dan az olduğu durumlarda küçük yelkenliler kullanılırken, Royal Yachting Association bunu 6 ha (15 acre) olarak belirlenmiştir. Böylece kırsal alan su kullanımlarında, yatların yoğunluğunun saptanmasında her yat için 0,80 ha (2acre)—0,20 ha (0,5 acre) alan belirlenir. Su alanının şekli çok önemli olmasada, sınırlı alanların küçük girintiler içermemesi istenir. Buna karşın uzun, yumuşak ve eğrisel formlar daha çok tercih edilir. Adalar da ise kıyı uzunluğunun en az 46m (150ft) olduğu durumlarda uygulanmalıdır. Su derinliği, yelkenli dolaşımı için en az 1,50m (5ft) iken, 1,80m (6ft) daha kullanışlıdır. Adalarda da diğer şartlar geçerlidir (Adie, D.W., a.g.e.).

Nehirlerde demirleme yerlerinin konumu ayrıca önem taşır. Özellikle akıntının fazla olduğu nehirlerde gerek akıntının etkisiyle, gerekse akıntının yarattığı sedimentasyon taşınımı nedeniyle birçok sorunla karşılaşılır (Adie, D.W., a.g.e.).

3.4.2.8 - TASARIM VE KONSTRÜKSİYON

Tasarım kararını etkileyen en önemli etmenler, mühendislik gereksinimleri, mülkiyet, seyir koşulları ve iklimsel koşullardır. Bu etkenler dışında tasarımı etkileyen ikincil faktörler şunlardır :

- Bağlama yeri sayısı ve projenin genel boyutları
- Sunulacak servislerin niceliği niteliği
- Hizmete sunulacak teknelerin ve sahiplerinin yiyecek gereksinimleri
- Sunulacak hizmetler karşılığında alınacak ücret bedeli

Yapıma başlamadan önce marinanın başlangıç, ara ve sonuç evreleri hakkında oldukça sağlıklı ve kesin kararlar verilmiş olması gerekmektedir. Önerilen hizmetler düşünülen tekne, tekne sahibi ve ziyaretçi sayısına yetecek düzeyde olmalıdır. Kapasitenin iyi belirlenememesi, marında boş yer kalması veya bağlayacak yerin bulunmaması gibi istenmeyen durumlarla karşılaşılmasına neden olur. Bunun için,

- Bölgede varolan/oluşabilecek talep...
- İlk bir kaç mevsim için olasılıklı eğilim
- Ortalama kalış süresi
- Gel-geç (exursionist) bağlama yapan yatçıların yanı sıra, sürekli kiralama yapan yatçı sayısı
- Gel-geç bağlama yapan müşteri frekansı, gibi sağlıklı talep analizleri yapılmalıdır.

Bazı durumlarda arazinin boyutlarında görülen sınırlılık, marina için gelişme olanağı sağlanamamasına neden olabilmektedir. Bu amaçla projenin başında marinanın yapılabilirliği ile etüdlerin çok dikkatli

yapılması gerekmektedir.

Marinanın nitel özellikleri çok iyi belirlenmelidir. Bulunduğu bölge içerisinde ilgi çekici ve bölgeyi canlandıracak etkinlikte olmalıdır. Öncelikle ana hizmet olarak, tekne bakım-onarım tesisleri ve eğlence hizmeti verecek bir kulüp binası yeterli olacaktır. Eğer marina arazisi genel konum bakımından daha sakin bir bölgede konumlanıyorsa, bir yat çekek yer ve ufak bir restaurant ile konaklama sağlayacak küçük bir otel, bölgeye ve isteme daha iyi hizmet verecektir. Zaman içerisinde oluşabilecek istem değişiklikleri için tekne bakım-onarım ve depolama gibi ana öğelerden kısmi olarak özveride bulunularak, yüzme havuzu, eğlence merkezleri, oyun ve spor alanları gibi hizmetler sunulabilir.

Tasarım aşamasında, tüm projeyi etkileyecek sürekli veya geçici müşterilerin sayısı yanında tekne tipleri ve özellikleri de doğru saptanmalıdır. Bu amaçla aşağıdaki bilgilerin önceden saptanması gerekmektedir (Adie, D.W., a.g.e.) :

- Ortalama tekne boyu ve direk uzunluğu
- Boyutların sınıflandırılması
- Tekne türü (motorlu, yelkenli veya karma olması)
- Bağlama yerinin devamlılığı
- Ziyaretçi charter tekneleri ve sayıları
- Kalış süreleri
- Konaklama istemi (geceleme, haftasonu veya tatiller için)
- Gerekli servis hizmetlerinin belirlenmesi
- Yiyecek ve yakıt tipleri
- Bakım gereksinimleri
- Suda ve karada barınma olanakları ile kapalı suda/karada barınma olanağı oranları
- Kulüp var ise tipi ve üye sayısı
- Gezen, bölgede yaşayan ve gelen müşteri sayısı
- Çocukların gereksinimleri
- Yabancı bandıralı tekne girişleri ve gümrük
- Tekne ve kişi başına ortalama harcama miktarı
- Sayılarda ve etkinliklerde mevsimlere göre olası değişimler.

Ancak marina da herkesi memnun edecek aktiviteler sunmak ekonomik açıdan olumlu değildir. Teknelerin çoğunun (% 90-95) boyu 12m' nin altında kalıyorsa daha büyük tekneler için hizmet sunmaya gerek yoktur. Çünkü bu, özel çekme-indirme donatısı ve derin bağlama yeri gerektirmektedir. Ancak yapılacak masrafı karşılayabileceği (amorti edebileceği) hesaplanan durumlarda ek yatırımlara gidilebilir.

Marinaların barınma kapasitelerinin belirlenmesinde farklı bir çok kriter bulunması nedeniyle farklı değerler söz konusudur.

Fransa'nın güneyindeki Languedoc-Roussillon bölgesindeki yat limanı ve marina yatırımları için bazı genellemelere gidilmiştir. Buna göre (Topanoğlu, M.E., a.g.e.) :

Marinanın Barınma Kapasitesinin Belirlenmesi :

Limanın kurulduğu yerdeki genel nüfus toplamının %4'ünün buradan faydalanacağı varsayılmıştır. Limanın 1/4'ünün geçici tekneler 3/4'ünün ile sürekli barınan teknelere (kışlayan ve başlanan tekneler) ayrılması öngörülmüştür. Her iki durumda da kapasitenin yarısının yelkenli diğer yarısının da motoru

teknelerden oluşacağı varsayılmıştır.

$$\begin{array}{l} K : (\text{Limanın barınma kapasitesi}) \\ N : (\text{Genel nüfus toplamı}) \\ G.B : (\text{Geçici barınan tekneler}) \\ D.B : (\text{Daimi barınan tekneler}) \end{array} \quad \begin{array}{l} 4 N \\ K. = \frac{4 N}{100} \text{ (4 adet)} \\ N \\ G.B. = \frac{N}{100} \text{ adet} \\ N \quad 3 N \\ G.B. = \frac{N}{100} \text{ adet} \quad D.B. = \frac{3 N}{200} \text{ adet} \end{array}$$

Ayrıca her iki sınıflandırmada (GB, DB) teknelerin yarılarının denizde, diğer yarılarının da karada veya hangarlarda duracağı varsayılmıştır.

Limanda daimi olarak barınan gemilerin (DB) % 3-5'inin yarısı karada olmak üzere onarım ve bakımda olacakları (O) varsayılırsa,

$$O = \frac{DB}{30} = \frac{N}{1000} \text{ ise } \frac{N}{2000} \text{ inin karada ve } \frac{N}{2000} \text{ inin denizde olacağı varsayılmıştır.}$$

Yanaşılan Kıyının Toplam Uzunluğunun Hesaplanması :

Bir teknenin 3.50m. genişliğinde bir kıyı cephesine yanaşacağı ve onarım sırasında uzunlama yanaşması gerekebileceği ve ortalama 10m.lik yer kaplayacağı varsayılmıştır. Sonuçta,

$$\begin{array}{l} U : (\text{Kıyı uzunluğu}) \\ N : (\text{Toplam nüfus}) \end{array} \quad \begin{array}{l} 2N \\ U = \frac{2N}{100} \text{ (m) olarak bulunmuştur.} \end{array}$$

Taşıtları Park Edecekleri Alanın Saptanması :

$$\begin{array}{l} N : (\text{Toplam nüfus}) \\ D.B : (\text{Daimi barınan tekneler}) \\ A.T : (\text{Taşıtların park edecekleri alan}) \end{array} \quad \begin{array}{l} A.T. = 1/2 D.B. \times 24 \text{ (m}^2\text{)} \\ 36 \\ \text{veya } A.T. = \frac{N}{100} \text{ (m}^2\text{)} \end{array}$$

Pratikte taşıt başına 24 m² ayrılmıştır.

Römorklu Taşıtların Park Edecekleri Alanın Saptanması :

$$N : (\text{Toplam nüfus}) \quad A.R.T. = 1/2 G.B. \times 60 \text{ (m}^2\text{)}$$

G.B : (Geçici barınan tekneler)

30

A.R.T : (Taşıtların park edecekleri alan)

$$\text{veya A.R.T.} = \frac{\text{---} N}{100} \text{ (m}^2\text{)}$$

Pratikte taşıt başına 60 m² ayrılmıştır.

Tekne Kışlama Hangarlar Alanlarının Belirlenmesi :

N : (Toplam nüfus)

$$\text{A.T.} = 1/2 \text{ D.B.} \times 60 \text{ (m}^2\text{)}$$

D.B : (Daimi barınan tekneler)

90

H.K. : (Kışlama hangar alanı)

$$\text{veya H.K.} = \frac{\text{---} N}{100} \text{ (m}^2\text{)}$$

Pratikte taşıt başına 60 m² ayrılmıştır.

Tekne Onarım Üniteleri ve Alış-veriş Merkezlerinin Alanlarının Belirlenmesi :

N. : (Toplam nüfus)

K. : (Limanın barınma kapasitesi)

S. : (Tekne onarım üniteleri ve alış-veriş merkezlerinin alanı)

40 N

10 K (m²) veya ----- formülünden açık alan miktarı,

100

200 N

----- 2N (m²) olarak hesaplanmıştır.

100

Afazi için belirlenen bağlama yeri uzunluğu ve tekne sayıları için gerekli mekânın hesaplanmasında da tekne ve bağlama tipine göre farklılıklar görülür. Esnek bir yüzer iskele sistemi mevsimlik değişimlere göre farklı düzenlemeler sağlayabilir. Katamaranlar güverte genişlikleri nedeniyle çoğu kez sorun yaratırlar.

Bağlama yerleri ve açıklıklar hangi büyüklükteki tekneye göre düzenlenmişse, bağlama mekânlarına hizmet edecek kanalların genişliği de, teknelerin olumsuz koşullarda güvenlik içinde manevra yapabilecekleri düzeyde olmalıdır. Ana kanallar genellikle 15-18m genişliğinde; ikicil kanallar ile 12-15m. genişliğinde olmalıdır. Yaklaşık kara ve su alanları oranları aşağıdaki gibidir (Adie, D.W., a.g.e.) :

Minimum

Maksimum

- Kara su oranı	1/1	2/1
- Suda demirleme durumunda yat yoğunluğu	62 tekne/hektar	162 tekne/hektar
- Karada barınma durumu yat yoğunluğu	25 tekne/hektar	75 tekne/hektar
- Araba yat oranı	1/1	1,5/1
- Araba yoğunluğu (2,44mx4,88 8x16 boyutlarında)	350 araba/hektar	520 araba/hektar
- Dizili tekne uzunluğu	4,8m/13,7m	4,3m/21,3m
- Ortalama tekne uzunluğu	5,48m	9.14m
- Park alanının toplam su alanına oranı	20 %	50 %
- Bütün kişilerin yatlara oranı	1,5/1	3/1
- Bütün kişilerin tüm arabalara oranı	1/1	4,5/1
- Bütün arabaların yatlara tüm oranı	0,5	2.0

Bazı bağlama tiplerinin olumlu ve olumsuz yönleri (Adie, D.W., a.g.e.) :

	<u>Bağlama tipi</u>	<u>Örnekler</u>	<u>Olumlu önieri</u>	<u>Olumsuz Yönleri</u>	<u>Düşünceler</u>
A	Kıçı rıhtıma ya da jetlere doğru. Teknenin burnu kazıklara bağlı.	Chichester Le Grande Motte Rotterdam	Jetlerden tasarruf	Tekne yanlarına uzanan ya da yüzen iskeleler kadar inme binme kolaylığı sağlayamaz.	
B	A tipinin aynısı ancak baş tarafta kazık yerine çıpa veya şamandıraya bağlı	Akdeniz'deki limanların büyük kısmı	Jetlerden tasarruf	On bağlama için geniş alan gerekir. Ön bağlantı iplerine pervane dolanabilir.	Özellikle dalga yüksekliği az olan havuzlarda, teknele- rin kıçına merdiven yerleştirilmiş olan geniş yatlar için.
C	Tekne boyunca parmak iskele, her iskelenin iki yanında tekne	Cherbourg Larnaka ve birçok Amerikan marinasında	İnme binme kolaylığı		

D	C tipi ile aynı. Parmak iskelelerin iki yanında birden fazla tekne	Port Hamble Swanwick Lymington	C tipi ile aynı. Farklı boydaki teknelere de hizmet verebilir	Parmak iskeleler C'ye göre daha fazla aralıkla düzenlenmelidir. Bu her parmak iskele aralığına daha fazla tekne bağlanarak dengelenir.	İskeleler iki ya da üç tekne alacak boyda uzatılmalı, Üçten fazla düşülürse bağlama yerinin sonunda dönüş için yer bırakmalıdır.
E	Rıhtım, jetler ya da iskele boyunca tek sıra bağlama.	Granville	D ile aynı		
F	Rıhtım, jetler ya da iskele boyunca üst üste 3-4 sıra bağlama.	St.Rochelle	Mekân ve iskelede ekonomi	Dıştaki teknelerin mürettebatlarının içteki teknelerden geçme zorunluluğu	
G	Kazıklar arasında	Humbleriver	En ucuz sistem. Aynı zamanda yüksek yoğunluk	Karaya yürüyerek ulaşma imkânı yok. Dıştaki teknelerde insan yoksa limandan ayrılmada güçlük	Çok özel durumlar dışında uygulanmamalı.
H	İşinsal Bağlama	San Fransisco			

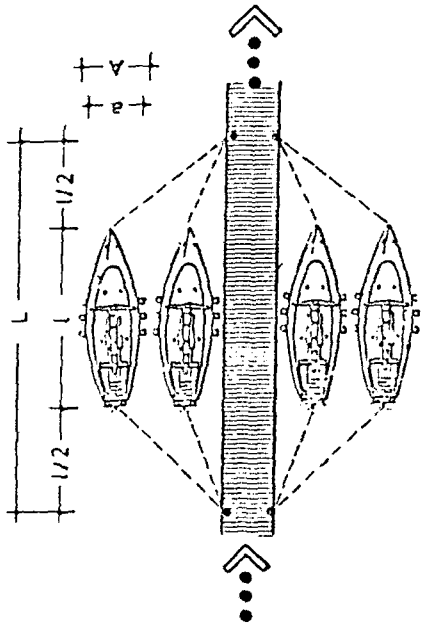
Sudaki mekân gereksinimleri :

Yat limanlarında kullanılan iskeleler sabit olabileceği gibi yüzer şekilde de olabilirler.

Sabit iskeleler, çelik, beton, ahşap ve veya bunların karışımından oluşan konstrüksiyonlardır. Kapaklı sistemlerde bunların yapılması doğaldır. Değişen su seviyesine karşın sabitliklerini korurlar.

Yüzen iskeleler (Floating Pontoon) ise özellikle İngiltere'de çok eskiden beri kullanılan sistemlerdir. Yeni yapılan her marinada da kullanılmaktadır. Diğerlerine göre daha pahalı olmasına karşın, parçalı ve esnek bir çözüm oluşu, gerektiğinde hareket ettirilerek marina havzasında mekândan kazanç sağlaması ile bakım ve onarım kolaylıkları nedeniyle olumlu bir sistemdir. Çeşitli malzemelerle farklı kombinasyonlara gidilebilmektedir. Hafif beton malzemenin plastiğe oranla daha fazla avantajları vardır.

İskeleler, içerisinde bırakılan kanallar sayesinde, yatları elektrik ve su gibi teknik hizmetleri de ulaştırırlar (Şekil***).



YANDAN YANAŞMALI BAĞLAMA YERLERİ

a (Teknenin genişliği) l (Teknenin uzunluğu)
A (Gerekli genişlik) L (Gerekli uzunluk)

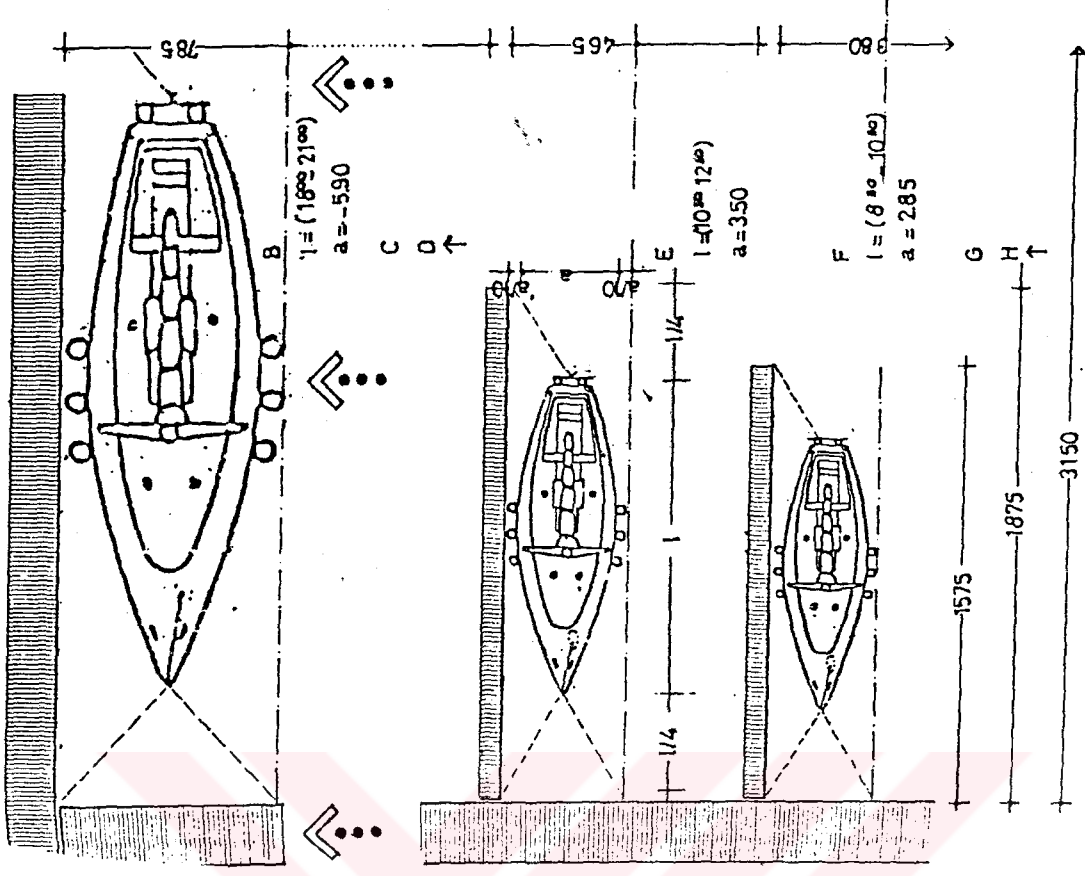
Gerekli genişlik $A = a/10 + a + a/10$

$A = 1.200 a$

Gerekli uzunluk $L = l + l/4 + l/4$

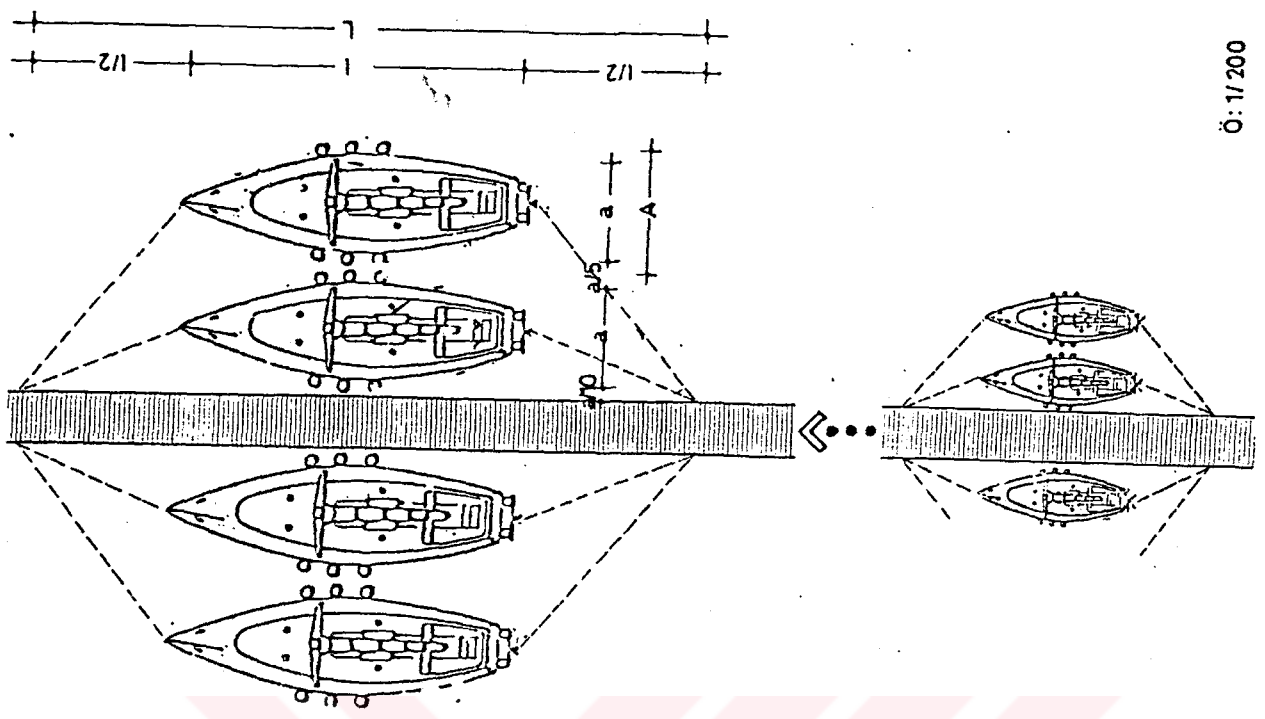
$L = 1.500 x l$

YANDAN YANAŞMALI BAĞLAMA SİSTEMİ ANALİZİ (Çiftli üniteler)



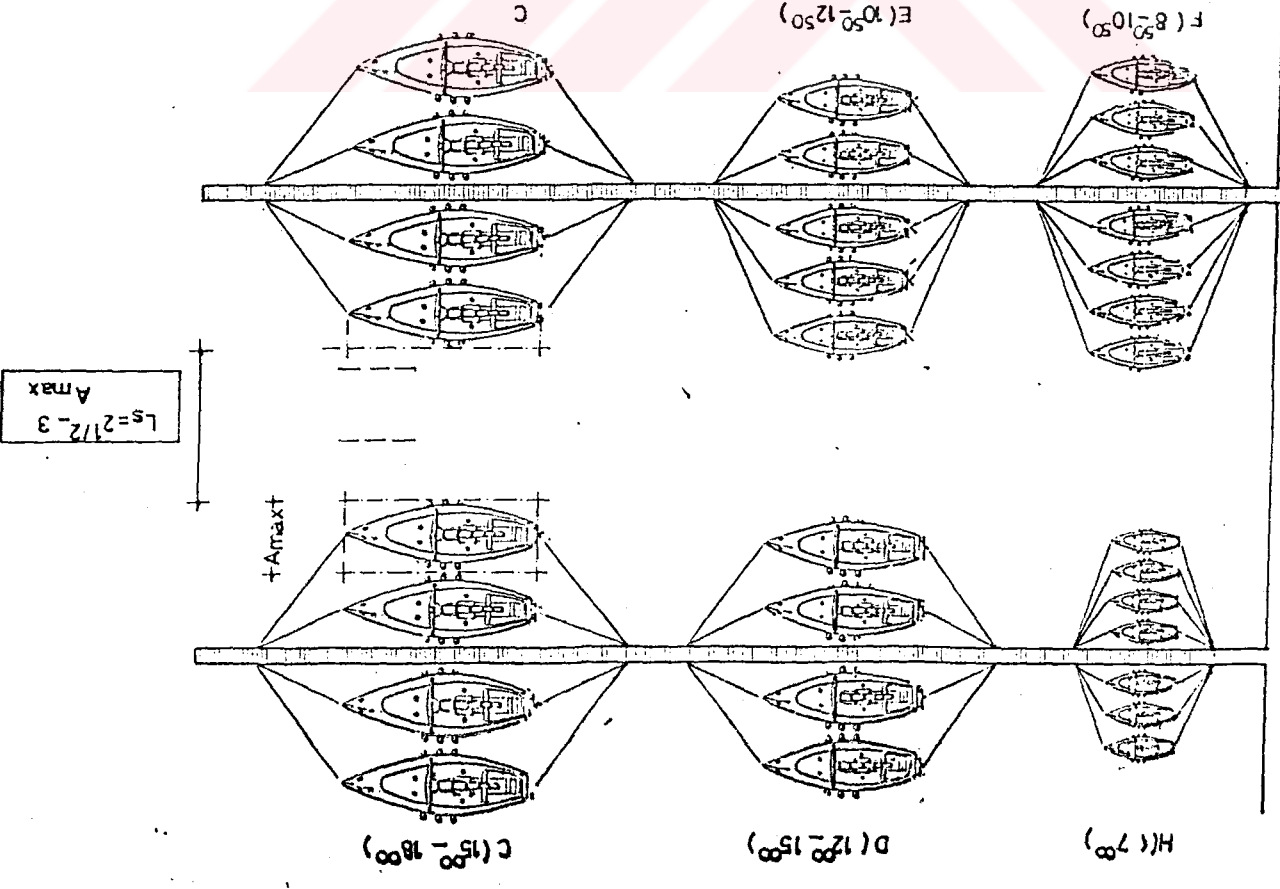
Ö : 1/200

YANDAN YANAŞMALI BAĞLAMAMA YERLERİ (USTI ÜSTİE)



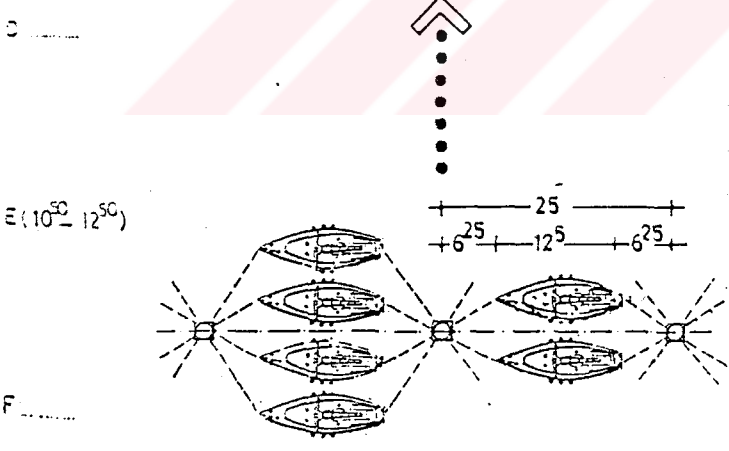
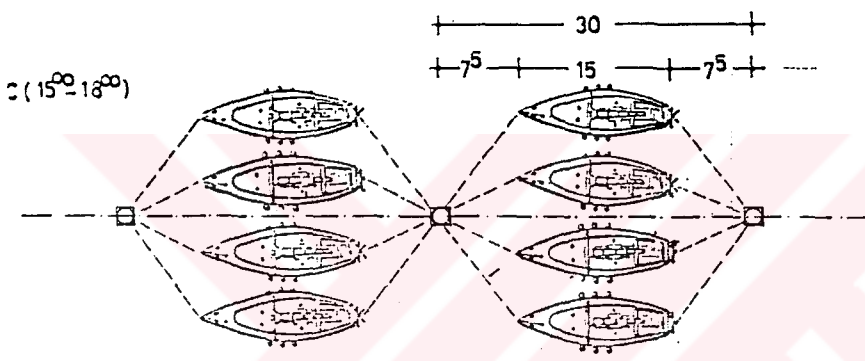
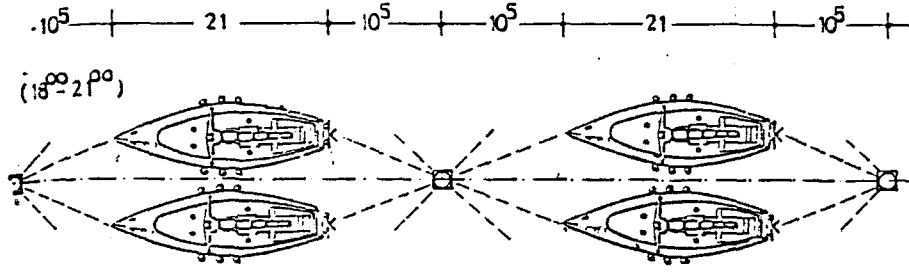
0:1/200

YANDAN YANAŞMALI BAĞLAMA YERLERİ



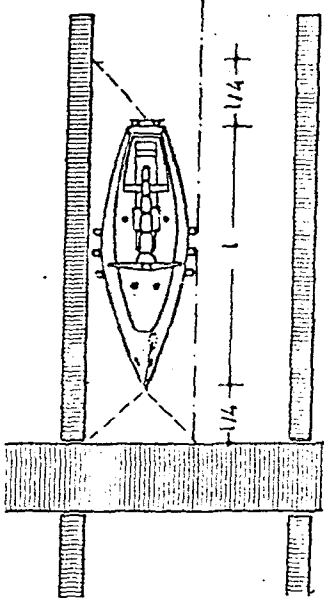
0:1/500

YANDAN YANAŞMALI BAĞLAMA YERLERİ
(Tek merkezden, üst üste)



F
G
H

Ö : 1 / 500



YANDAN YANAŞMALI BAĞLAMA YERLERİ
(Çiftli Üniteler)

a (Teknenin genişliği)
A (Gerekli genişlik)

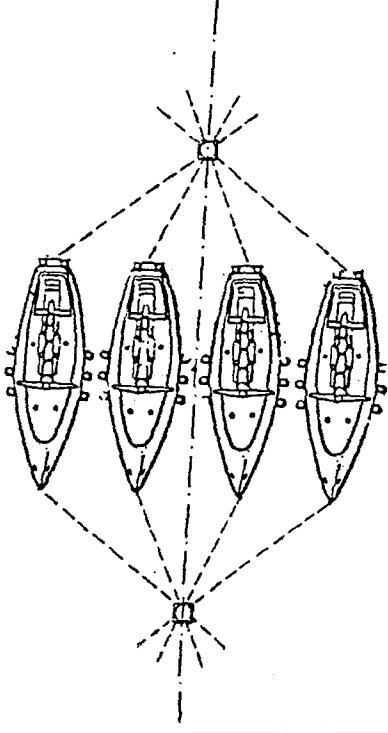
l (Teknenin uzunluğu)
L (Gerekli uzunluk)

Gerekli genişlik $A = a/10 + a + a/10$

$A = 1.200 a$

Gerekli uzunluk $L = l + l/4 + l/4$

$L = 1.500 \cdot l$



YANDAN YANAŞMALI BAĞLAMA YERLERİ
(Tek merkezden)

a (Teknenin genişliği)
A (Gerekli genişlik)

l (Teknenin uzunluğu)
L (Gerekli uzunluk)

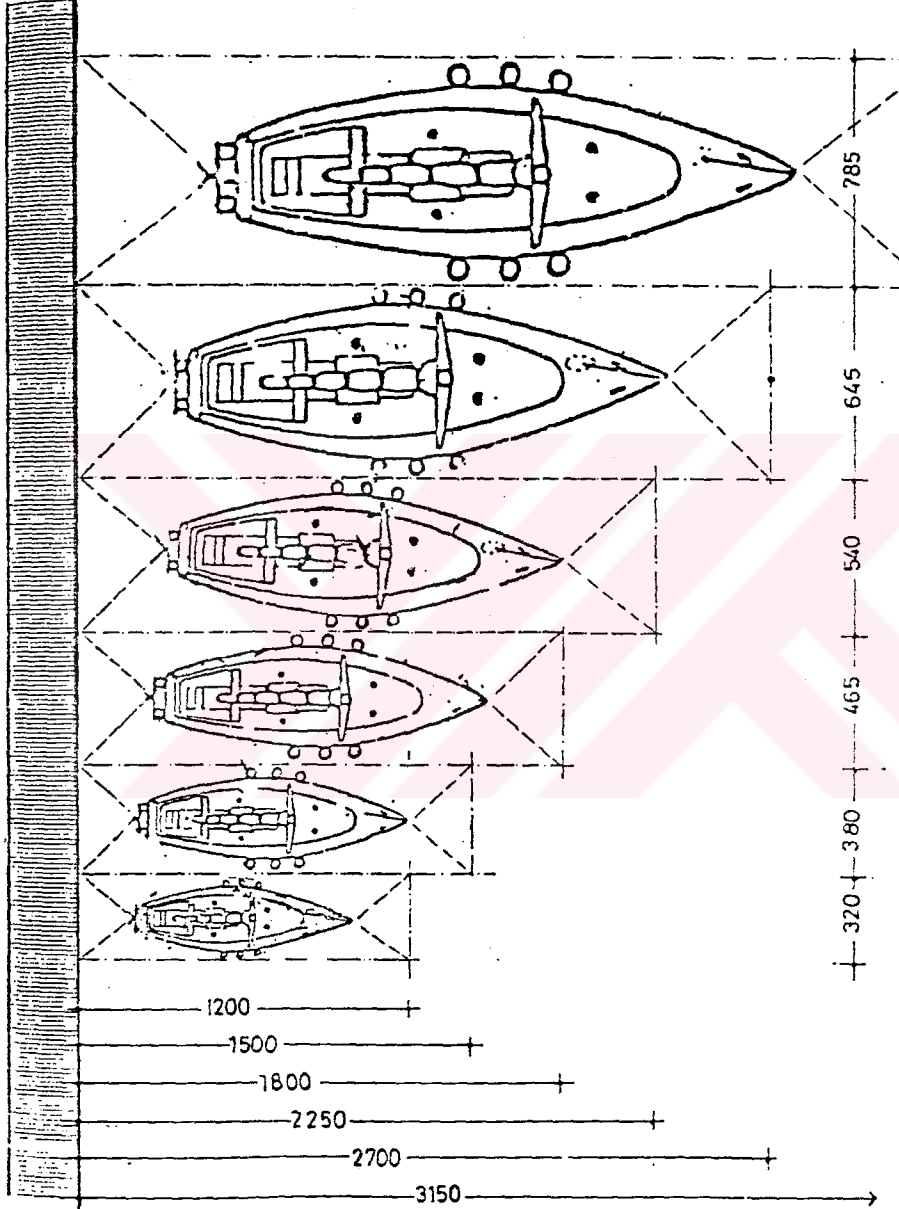
Gerekli genişlik $A = a/10 + a + a/10$

$A = 1.200 a$

Gerekli uzunluk $L = l + l/4 + l/4$

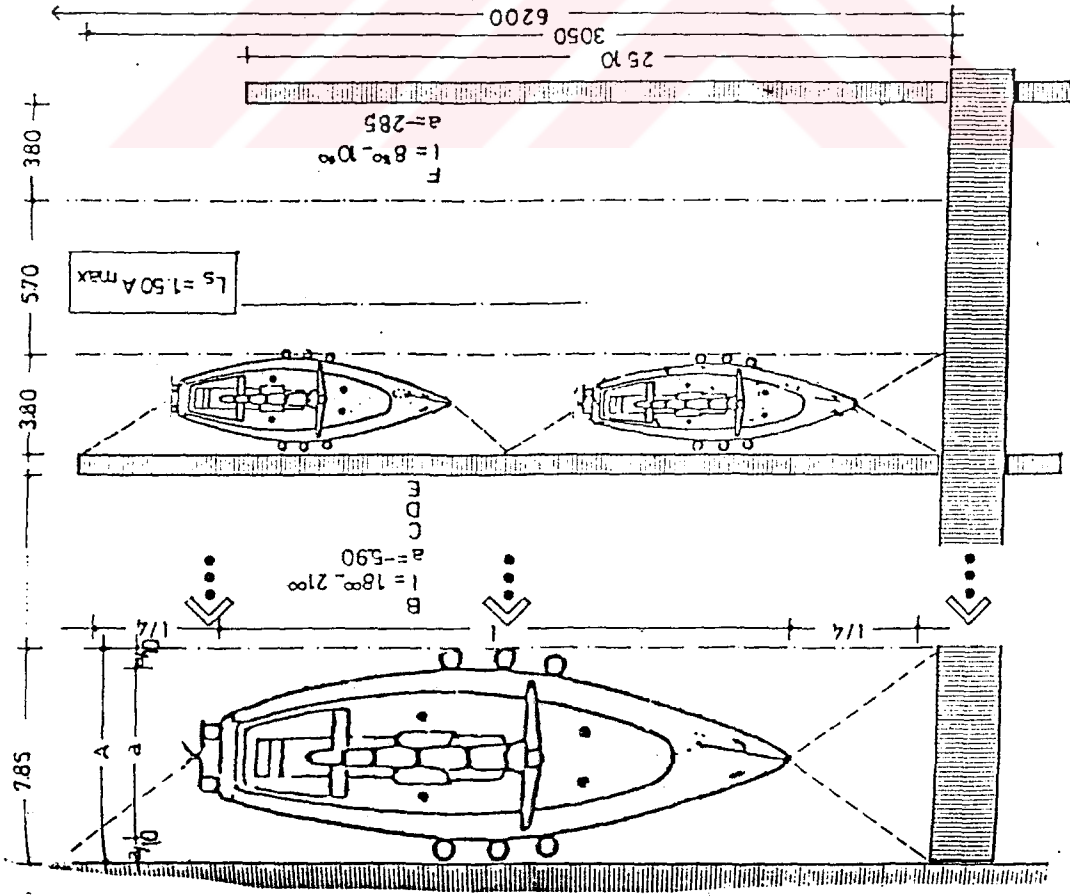
$L = 1.500 \cdot l$

KIÇTAN YANAŞMALI BAĞLAMA SİSTEMİ ANALİZİ

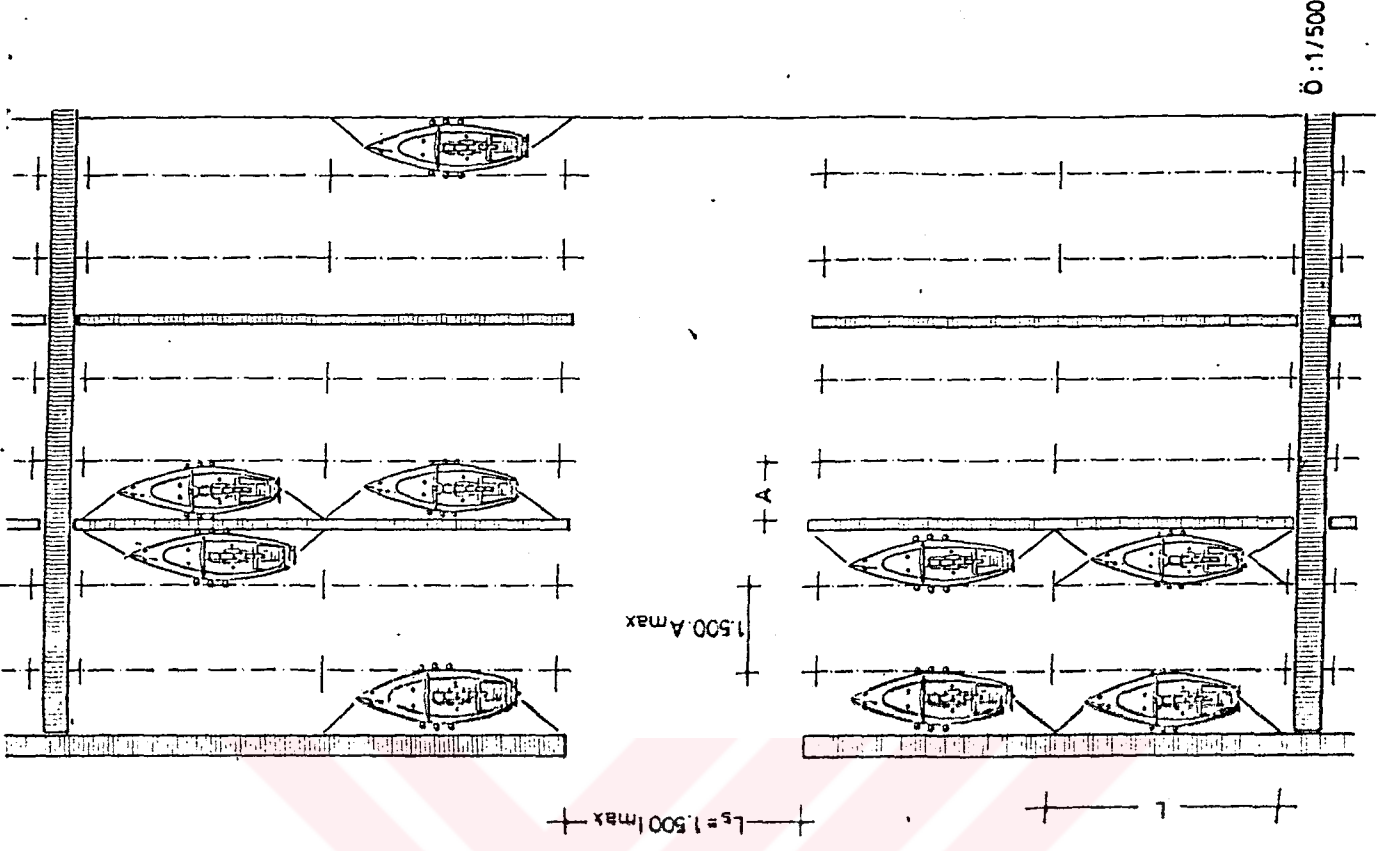


Ö: 1/200

YANDAN YANAŞMALI BAĞLAMA SİSTEM ANALİZİ
(Çok yönlü)

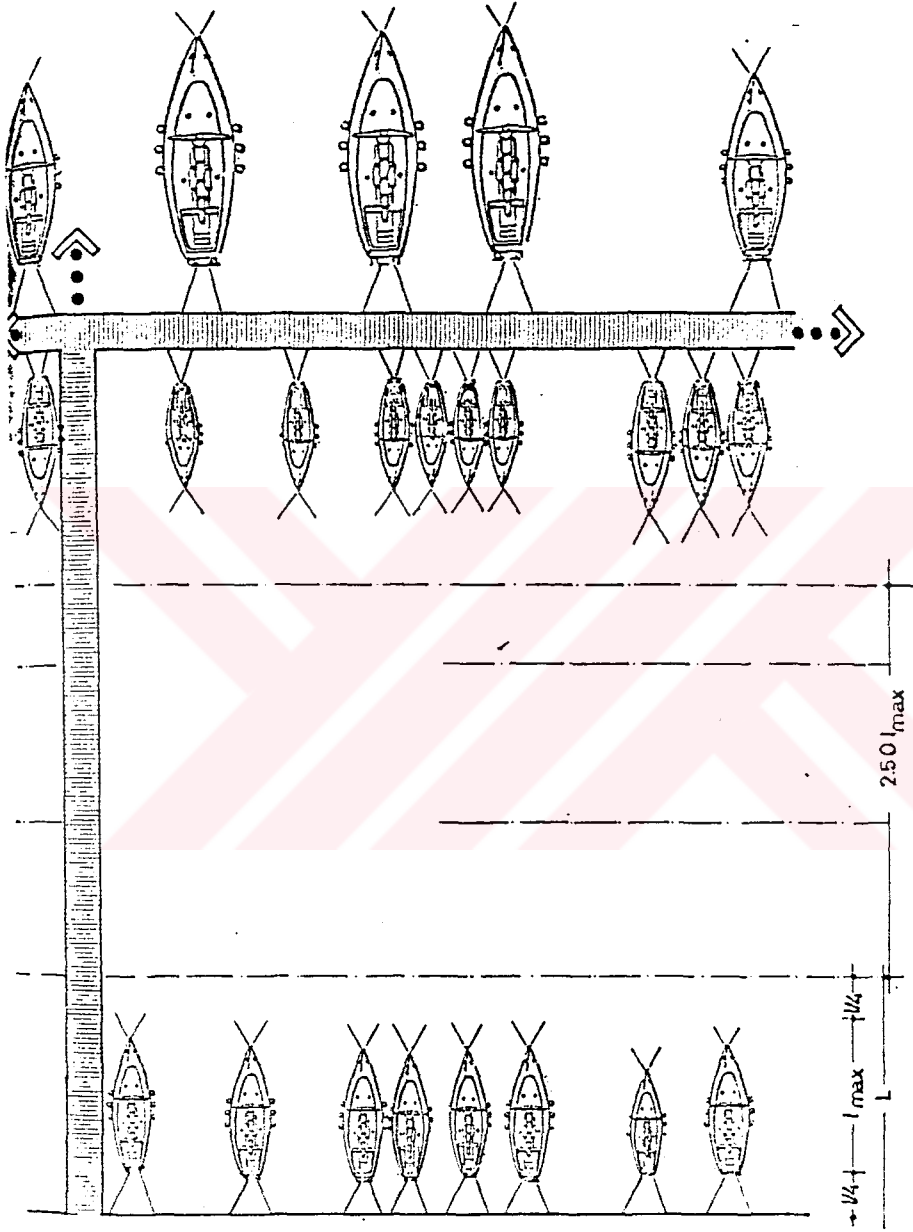


Ö : 1/200



Ö : 1/500

KIÇTAN YANAŞMALI BAĞLAMA YERLERİ



Ö:1/500

3.4.2.9 - MARİNA VE SERVİS DUBALARININ BAKIMI

Marinalar sahip oldukları özellikleri nedeniyle sürekli kontrol ve bakım altında tutulmalıdırlar. Özellikle çamur taşınımı, sığlaşma, yosun istilası gibi karşılaşılan sorunlar için sürekli kontrol ve bakım gerekmektedir.

Marinanın, nehir ağzında veya deltalarda yapılması sonucunda, akıntıyla taşınan mil ve çamurlar marina içi su derinliğini azaltmaktadır. Kıyı alanlarında yapılmış olsalar bile, zamanla dalgaların etkisiyle böyle bir birikim olabilir. Özellikle kapaklı marina havzalarında, kum ve çamur birikimini önlemek amacıyla kapağın zemininde eşikler yapılmaktadır. Bunun dışında diğer tip marinalarda sığlaşma ve sedimentasyon taşınımını önlemek için şu ilkeler uygulanır :

1- Dış dalgakıranlar, kum yığınının sahile döndüğü veya sığlık oluşturduğu noktanın ötesine kadar uzatılabilir. Fakat bu çözüm liman girişinin, dalgali denizde, dalgaların kırılma noktasının ilerisine yerleştirilmesini gerektiren pahalı bir çözümdür.

2- Deniz trafiğini engellemeyecek yerlerde sığlaşmanın önlenmesi için bir kum tutucu oluşturulabilir,

3- Sahilden kıyı çizgisi boyunca, kıyasal sürüklenmenin geçişine izin verecek uzaklıkta bir temel kurulur. Bu tür, liman kirlenme sorunları için ek avantajları olan komple bir çözümdür. Çünkü kıyı boyunca temizleme alanlarının oluşmasına olanak verir. Tek olumsuz yönü kuruluş maliyetinin yüksek oluşu ve kıyıya geçmek için bir köprünün yapılmasını gerektirmesidir.

Bunun dışında sığlaşma sorununu çözmek için belirli dönemlerde yapılacak deniz gibi tarama (dredging) çalışmaları maliyet getiren bir yöntemdir.

Marinayı rahatsız eden bitkiler, 20m derinlikte, uygun deniz yatağı ve uzun süren iyi havalarda yetişmektedir. Tehlike yaratabilmesi için koloninin doğal ölümü veya sert hava etkisi gerekmektedir. 1.50m yükseklikteki dalgaların etkisiyle, parçalar dipte ilerleyerek, daha büyük dalgalarla kıyıya doğru gelirler. Bu yosun parçaları dalgaların ve plajların rüzgâr alan taraflarında yığılırlar.

Yosun istilasını önlemek için :

- Yosun için yapılan kapanlarla yığılma desteklenir.
- Olabildiğince simetrik tasarım yapılarak, trafik için önemli girişlerde birikim önlenmelidir.
- Açık deniz ile kapak havuzu arasında büyük hacimdeki su değişimlerini (özellikle sert havalarda)

azaltmalıdır.

- Girişin önünde kıyı çizgisine paralel bir iskele ile kıyasal bir akıntı sağlanmalıdır.

Gerek iskele direkleri gerekse yüzer dubalar, sürekli suyla ilişki içerisinde olduklarından zaman içerisinde demir parçalarında paslanma, dış yüzeylerde yosun ve bakteri tabakaları oluşur.

Düzenli olarak bakımları yapıldığı takdirde bu sorun giderilebilir. Sezon dışında kullanılmayan yüzer iskelelerin kapalı alanlarda tutulması, kullanım süreleri uzatır.

3.4.2.10 - MARİNA GELİŞİMİ

Arazinin değerlendirilmesinde dikkat edilmesi gereken en önemli nokta, tasarlanan tesisler için arazinin yeterli büyüklükte olup olmadığıdır. İleride gelişmesini sağlayacak rezerv alanların olmasıdır.

Bazı arazilerde gelişme olanağının olmadığı durumlar, marinanın yapılabilirliğini tehlikeye atarken, bazı durumlarda da, boyutsal gelişme potansiyeli neredeyse sonsuz, sınırsız olarak karşımıza çıkar.

Gelişme kararı verilirken talebin ötesine geçmemeye dikkat edilmelidir. Çok büyük limanlar haberleşme ve ulaşım zorluktan geldiği gibi psikolojik ve estetik açıdan da olumsuz olabilmektedir.

Marinanın gelişmesi, kullanıcı sayısındaki artışla doğrudan ilişkilidir. Eğer bir marina 500 den fazla bağlama yerine sahip ise, en fazla 1 saatlik uzaklıkta bir tren istasyonu veya havaalanı bulunmalıdır.

Marinaya ulaşım; hem karadan hem de denizden olduğu için, marinanın algılanışı bu iki farklı ortama göre yapılmalıdır.

Marinaya giriş, güvenlik açısından olabildiğince az sayıda tutulmalıdır

Marinada verilen hizmetin niteliğine göre araçlarda görülen çeşitlilik için ayrı girişler söz konusu olabilir (otomobil, tekne römorklu arabalar, servis kamyonları, bisiklet vb.). Bu ayırım sonunda araç ulaşacağı son noktaya kadar kesintisiz olarak gitmelidir . Bu ulaşım şemasına göre kıyı

tesislerini, hizmet alanları ve sosyal alanlar olarak iki grupta toplayabiliriz. İkisi için aynı büyüklükte olmaları gerekmez. Plan kıyı boyunda gelişmeyi sınırlamayacak şekilde esnek olmalıdır .

3.4.3. KULLANIM AÇISINDAN

Yat limanı ve marinalar, su ve kararının birleştiği yerde konumlanmaları nedeniyle hem su, hem kara hem de kıyı üzerinde birçok etkinlikte bulunurlar.

Kara-su alanları arasındaki oran sabit ve eşit miktarda olmasına karşın suyun etrafını çeviren kara alanlarında, şekil ve ilişki açısından birçok farklılıklar görünür . Burada üç ana sorun;

- Ögelerin her birinin büyüklüğü,
- Ögelerin arazideki durumu,
- Bunların bütünü oluşturan diğer elemanlarla ilişkileridir.

Farklı coğrafi konumların doğurabileceği sorunlar ya da bunlara ilişkin çözüm önerilerini sıralamak olanaksızdır. Bunlar doğal karakterlerinin ortaya koyduğu biçimlerdir :

- kıydan açıkta
- kısmen karada kısmen denizde
- karada
- karaya kitlenmiş (iç liman) şeklinde

3.4.3.1 - KARADAKİ KULLANIMLAR

Otopark

Farklı hizmetler sunan araçlar için ayrı ayrı yapılabileceği gibi büyük, genel bir otopark da yapılabilir. Boyutları tekne/araç arasındaki 1/1 oranıyla saptanır . Planlama içerisinde, gerek karadan treylerle getirilerek suya indirilecek, gerekse sudan çıkarılıp kıyı karada geçirecek teknelerin kolay ulaşabileceği ve manevra yapabileceği bir yerde konumlanmalıdır. Genelde denizden algılanmayacak ve güvenlik açısından sorun yaratmayacak şekilde geri planda konumlanırlar. Denizden algılanmalarını engellemek için perdeleme ve ağaç düzenlenmesi yapılabilir.

Römork (Çekici parkı)

Tekne indirme ve çekek yerlerine yakın konumlanmalıdırlar. Ayrıca geçici süreyle konaklayan yatçılar

için ana otoparkın bir bölümü, otomobil ve römork alacak boyutta 3x9m'lik bölümlere ayrılmalı, römorkları kitlemek için ray veya direkler konmalıdır.

Servis Araçları Otoparkı

Ana bağlantı yoluyla ulaşılabilir. Tekne yapım ve onarım, depolama, atölye ve depolara, yükleme bölümünü ile ilişkili konumlanmalıdır. Kaldırma rampasından treyler ile alınan botun 6,09m (20ft) uzunluğundaki boyunu alabilecek derinlikte olmalıdır. Hotel, konut, konferans salonu veya yat satış birimlerinin girişlerine yakın, fakat ayrı bir girişten girilmelidir. Alanın zemini kaygan olmayan ve ağır taşıtları taşıyabilecek sağlam bir sit kaplamaya sahip olmalıdır. Ayrıca yağlara karşı koruyucu ve filtre edici drenaj sağlanmalıdır.

Tekne Yapım ve Onarım Atölyesi

Marina işletmesinde önemli bir yeri olan tekne yapım ve onarım atölyeleri, marina sınırına bitişirilebileceği gibi uzakta da konumlandırılabilir.

Onarım alanları, fazla geniş ve uzun alanlar istememelerine karşın, ekonomik boyutlarda yat yapım atölyeleri oldukça büyük alanlar gerekir. Giriş doğrudan ana yoldan olmalıdır. Eğer küçük olursa, marina taşıma alanı ve atölyelerin bir bölümü servis etkinlikleri için kullanılabilir. Ancak gürültü (ahşak tekneler) ya da asetat ve değişik polyester esaslı maddelerin çıkaracağı kokular (polyester tekneler) nedeniyle, konumlandırılmalarına önem verilmelidir.

Marina Atölyesi

Yalnızca marinanın kendi bakımı için olabileceği gibi tekne onarımıyla da birleştirilebilir. Tekne kaldırma sistemiyle ilişkisi nedeniyle kıyıda düzenlenmesi düşünülürken, yalnız marinanın kendi bakımı için yapılacaksa, geri planda olması daha doğrudur. Bunun için iyi aydınlatılmış, üstü kapalı alanlar ile kuru depolama alanları, bir küçük ofis, personel odası, wc ve lavabo gerekmektedir. Girişi servis girişinin sağlandığı yerden olabilir.

Tekne Çekme Yerleri

Bu alan her türlü engelden arındırılarak, iyi düzenlenmiş alandır. Genelde kara yönünde tekne depolama ve römork parkı ile deniz yönünde tekne onarım tesisleri arasında konumlandırılması uygundur. Giriş yolundan kolayca ulaşılabilir, tekne çekme, indirme yerleri (slipway) ile ilişkili olmalı ve rıhtım duvarına kadar kesintisiz uzanmalıdır. Yüzeyi iyi drenaj edilmiş, kaygan olmayan ve kolay temizlenebilir olmalıdır. Beton, karo veya asfalt uygun iken, kum, çakıl, çim ve stabilize malzemeler iyi değildir.

Bu alan boyut ve biçimini tekne, römork ve çekme traktörlerinin manevra gereksinimleri belirler. Bunlara ileri-geri yapmadan dönme olanağı sağlanmalıdır.

Kulüp binaları ile tekne onarım yeri arasında fazla uzaklık varsa, özellikle büyük limanlarda gereksiz ulaşımlardan kaçınmak için iki ayrı platform gerekebilir. Bunlara gece aydınlatması gerekmektedir.

Servis ve Danışma Merkezi

Bunlar genellikle tekne satışlarının "anında teslim" sistemine göre yapılması durumunda, bir çatı

altında toplanacak şekilde birbirlerine yakın düzenlenirler. Bu gibi durumlarda işletmecilik açısından ayrı bir yapı yapılması gerekebilir.

Danışmayı kara yönündeki girişe yerleştirip, araya satış ünitelerini alarak tekne satış yerini suya yaklaştırmak uygun bir olur. Burada yapılacak dar rampa, marina girişindeki tekne sergileme alanı ile suya kadan inen özel veya ortak kullanımlı iskeleyi birleştirerek iyi bir çözüm sağlar.

Bürolar, personel için kullanılan düzenlemeleri, halka açık alanları, vezne ve müdür odaları, lavabo ve wc'leri ve personel adolarını içermelidir. Burada genelde, kimlik numaraları, yatçı ve teknelerin adlarının demirleme haritası üzerinde gösterildiği düzenlemeler bulunur. Danışma bürosu önemi açısından kolay ulaşılabilir ve iyi dekore edilmiş olmalıdır.

Alış-veriş Dükkânları

Dükkânların sayısı ve boyutları, genellikle bağlama yerlerinin sayısına, mevsimin uzunluğuna, marina dışında çevredeki benzerlerinin durumuna bağlıdır. Yatçılıkla doğrudan ilişkisi olmayan ya da az olan alış-veriş mekânlarının marında yer alması daha güçtür. Bunlar sezon dışında kapanır veya yalnızca haftasonları çalışabilirler. Kentsel çevre içerisinde çalışmaları daha kolaydır. Hotel, konut birimleri veya dükkânların açık olmasını sağlayacak bir yol üzerinde konumlanması, çalışması için önemlidir.

Ortalama bir Amerikan marinasında, satışların dörtte birinden fazlası erzaktan ve dokuzda biri bakkaliye, parayla çalışan satış makinaları, balıkçılık donanımları ile yeminden kazanmaktadır. Satış merkezleri genelde girişe, kulüp binasına, otoparka, varsa otel ya da konut birimlerine yakın olmalıdır.

Konaklama üniteleri

Bu binalara dernek merkezleri, lokantalar, konferans merkezi, sergi binaları ve müzeler de eklenebilir. Bu binaların liman sınırları içinde olmalarından ötürü kazançları bulunmakla birlikte, belli bir düzeyde de kendi başlarına bütünlük taşımaları gerekir. Otel ve apartman blokları için kendilerine özgü bağlama yerleri olmalı ve suya yakın konumlanmalıdırlar

Spor ve Rekreasyon Alanları

Başta balıkçılık, yüzme, su kayağı, rüzgâr sörfü, dalma gibi su sporları olmak üzere her çeşit spor olanağı yaratılması, marinaların çekiciliğini arttırabilir. Kulüp bünyesinde bir yelkencilik okulu da açılabilir. Bazı marinalar sadece yelken ve yatçılık sporu için yapılmıştır. Kırsal kesimde bulunan marinalarda ayrıca kano, kürek çekme, yelkenli gibi etkinliklerde bulunur.

Her otel veya konut ünitesine özel spor alanları eklenmelidir. Bu ekleme 1/1 veya 1,25/1 kara-su alanı oranında olmalıdır.

Kulüp Binası

Kulüp binaları marinaya canlılık ve ekonomik kazanç sağlayan, tekne sahiplerinin birbirleriyle tanışıp bilgi alışverişinde bulunabilecekleri mekânlardır. Genellikle su kıyısında, otel, ve konutların yakınında, varsa özel spor klüplerine yakın konumlandırılmalıdırlar. Büyük marinalarda kulüp yapısı için ayrı servis ve ziyaretçi girişleri düzenlenmelidir.

Genel olarak 500 yatlık bağlama kapasitesine sahip marinalarda 900-1400 m² kat alanına sahip olmalıdırlar. Özel veya kulüp marinalarında 2-5 m²/bağlama yeri, turistik amaçlı marinalarda ise ortalama 1/2 m²/bağlama yeri yeterli olacaktır.

3.4.3.2. KIYIDAKİ KULLANIMLAR

Yalnızca kıyı yerleşmelerinde yer alan gümrük ve sahil muhafazanın, kıyıya olabildiğince yakın, başta liman olmak üzere çevre ile rahat bağlantılara sahip ve liman içinde kolay algılanabilecek biçimde yerleştirilmelidir. Birbirlerine çok yakın ya da ayrı yapılar içinde yer alabilen gümrük ve sahil muhafaza, iyi korunmuş sağlam yapılar olmalı, rıhtımın veya mahmuzun ucunda (gel-git havzası), ya da kapalı havuz durumunda kapağın yanında yer almalıdır.

Gümrük

Kapağın ya da rıhtımın liman tarafında yer alan küçük bir bürodur. Teknelerin güverte düzeyine kadar inen sabit bir merdiveni ya da yüzer bir iskelesi bulunur. Burada önemli olan, yatçılara yakın olarak tasarlanması ve hizmetin aksamaması için, tasarım aşamasında gerekli önlemler alınmalıdır.

Bağlama yeri ve Aksesuarları

Bağlama yerleri, tekli ya da çiftli babalar, halkalar, demir çubuklar gibi, maliyetine ya da işlevine göre çok farklı tiplerde seçilebilir. Bağlantı parçasının tipinden çok yaya geçidindeki ya da iskeledeki konumu önemlidir.

3.4.3.3. DENİZDEKİ KULLANIMLAR

Bağlama Sistemleri

Limanın içinde optimum bağlama sistemi sağlanmalıdır. Sabit bağlama yerleri dışında, yüzen sistemler sayesinde daha esnek çözümler üretilebilmektedir. Düzenli bağlama yerlerine ek olarak, özellikle kapalı havuzlarda marina dışında da iskele yapılması gerekir.

Su Alanı

Hektar başına düşen tekne sayısı bağlama yeri boyutlarına, tekneye ve bağlama dokusuna göre değişiklikler gösterir. Yüzer iskele gibi mevsimlere göre değişebilen esnek çözümler sağlanmaktadır.

3.4.4. ETKİNLİK AÇISINDAN

Marinalar, kara ve su gibi farklı özelliklere ve etkinliklere sahip elemanların birleşim noktasında konumlandıkları için, bunlara ait değişik kullanımları bir araya getirerek, içinde toplar.

Konutlar, oteller, parklar, restaurantlar, ticari üniteler, tekne yapım-onarımı, sergileme ve müze alanları, spor ve tatil kompleksleri gibi farklı kullanımları bir arada bulundurmaktadır.

Oteller ve Tatil Köyleri

Marina yakınlarında konumlandırılan oteller, gerek yatçı gerekse konaklama-yat türünde tatil olanakları sunan turizm şirketlerince büyük ilgi görmektedir. Otel hizmetleri marina içerisindeki diğer sosyal

sergileme için normal sezon zamanı yanında, konferans ve panellerle kaynaşması açısından sezon dışı da seçilebilmektedir.

Ticaret ve Alış-veriş Merkezleri

Bürolar ve çok iyi haberleşme olanakları sunan ticaret merkezlerinde, ticaretle ilgili birçok kuruluş bulunmaktadır. Ziyaretçi iş adamları en son yenilikleri görerek, uzmanlardan bilgi alabilirler. Bankacılık, sigortacılık, taşıma ve diğer hizmetler de çoğunlukla sunulur. Nehir kenarındaki yerleşmeler, kullanılmayan ya da gerileyen ticari limanlar işyeri, bürolar, ticaret merkezleri olarak düzenlenebilecek yerlerdir.

Marina ve alış-veriş ticaret merkezi bütünleşmesine en iyi örnek, Londra'daki St. Katharine's Dock'dur. Türkiye'de ise bu yönde yapılmış en iyi örnek İstanbul Ataköy Marina'dır.

3.5 - MARİNA YÖNETİMİ

3.5.1 - MARİNA İŞLETMECİLİĞİ

Yat turizminin alt yapısı olarak bilenen marinalar buldukları konuma göre göre değişik potansiyeller oluştururlar işlerinde dinlenme ve eğlence kompleksi haline gelen limanlar olduğu gibi charter güzergahlarının önemli noktalarında yer alan ve yatçıya temel ihtiyaçlarını veren limanlarda vardır.

Türkiye'de Akdeniz ve Ege'deki yat limanları genelde charter işletmeciliğine hizmet verecek özelliktedirler.

Marinaların büyük yük getiren ve 14-15 yıl gibi uzun dönemlerde geri dönem yatırımlar olduğunu da gözönüne alarak yeni marinalar yapımına girişilmeden önce, eski marinaların ele alınması, gözden geçirilerek iyileşmesi öngörülmelidir. Doğru ve sağlam kurulmuş bir organizasyon ile yönetim bileşim sisteminin kurulması sonucu, hizmetler kolaylıkla sunabilecek ve kâr maksimize edilebilecektir.

Marina işletmesi bir çok hizmeti müşterilerine sunmak durumundadır. Bu hizmetlerin bir kısmı marina işletmesinin doğrudan kendi yönetiminde olması gereken hizmetler, diğer kısmı ise kâr getirecek, üçüncü şahısların işletmesindeki hizmetlerdir. Marina işletmesi kendi bünyesindeki gelir ve maliyet merkezlerini iyi planlayarak, üçüncü şahıslarla anlaşmaya girer. Bu anlaşmaların bir kısmı dükkanlar da olduğu gibi kiralama anlaşması olabilir ki, en sık görüleni budur. Ortaklık, karın belli bir kısmını alma ya da bu ve benzeri anlaşmaların bir kompozisyonu da yapılabilir.

Tam eğitimli ve deneyimli bir marina işletmesinde tipik maliyet merkezleri, Harray N.E. Shepard'a göre aşağıdaki gibidir (Doğan, M.N.,a.g.e.) :

Ticari Kiralamalar

- Perakendeciler
- Brokerlar
- Deniz Malzemesi Satan Dükkanlar
- Gıda Marketleri
- Eczane
- Restaurant

Hizmetler

- Tekne Bakım
- Tekne Onarım
- Tekne Yenileme
- Soğutucular
- Elektrik ve elektronik
- Yelken ve donanımı

- Bar
- Spor ve Eğlence yerleri
- Scuba - Diving

- Genel Mühendislik
- Özel Mühendislik
- Survey ve dizayn
- Kiralama kolaylıkları

Karaya çekme - denize indirme

- Taşıma
- Yüksek basınçlı temizlik
- Karada payandalama (açık alanda)
- Kapalı alana çekim

Marina Rıhtımları

- Sürekli kiralamalar
- Kısa dönem kiralamalar

Marinaların Sundukları Hizmetler ise :

- Güvenlik
- Bağlama hizmeti
- Kışlama hizmeti
- Karada tamir ve bakım hizmetleri
- Sıhhi hizmetler
- Tahliye Hizmetleri
- Depolama Yerleri
- Yat ve yatçı için dükkânlar
- Broker hizmetleri
- Haberleşme hizmetleri
- Konaklama tesisleri
- Eğlence, dinlence, restaurant ve spor hizmetleri

Bir amaç gerçekleştirmek için en iyi davranış biçimini seçme ve geliştirme niteliği taşıyan, bilinçli bir süreç olarak nitelendirilebileceğimiz planlama evresinde yapılacak hatalar, tahmin ve hesap yanlışlıkları, yönetimin tümünün başarısızlığa uğramasına neden olabilir.

Planlamada ilk adım amaçların, hedeflerin belirlenmesidir. Durum analizi, sorun ve fırsatların kimlikleştirilmesi ardından, planlamanın odağı amaçların formülasyonuna kayar. En iyi ve olumlu noktalar, farklılık noktaları ve zayıf olunan noktalar bulunur. Amaçların en azından iki düzeyi vardır. Birincisi, marinanın görevini ve toplu amaçlarını belirlemek, sonra bu amaçları özel hizmetler için operasyonel amaçlara indirgemektir. Ancak bu iki amaç düzeyi arasında uyumsuzluk olmamasına dikkat edilmelidir. Belirsiz amaçlardan kaçınılmalı, marinanın olanaklarıyla neyin, ne zaman, nasıl bitirileceğini belirten değerlendirme niteliğine sahip olunmalıdır. İyi amaçlar, açık ifade edilmiş, kesin ve anlaşılabilir, kısa, değerlendirilebilir ve ölçülebilir, diğer amaçlarla tutarlı, yapılabilir, marinanın finansal, insansal ve fiziksel kaynaklarına uygun olmalıdır (Doğan, M.N.,a.g.e.).

Amaçların belirlenmesi ve uygulamalar için, bir zaman tablosu yapılmalıdır. Planlama iki odakta yoğunlaşmalı, hem uzun dönem hem de kısa dönem amaçlar saptanmalıdır. Planlar için optimal süre esastır.

3.5.2 - ORGANİZASYON

Yönetimin ikinci evresi olan organizasyonu kurma (örgütlenme) nin ilk adımında, amaca ulaşmak için gerekli iş ve faaliyetleri ayrıntılı biçimde belirlemek, planlanmış işleri programlamak gelir. İşler benzerliklere göre gruplara ve bölümlere ayrılır, her grup bir departmanı (kısmı), her bölüm ise bir servisi oluşturur. İkinci adımda ise oluşturmuş iş grupları, bölüm ve birimlerine ayrıştırılır.

Örgütlenme evresindeki etkinlikleri üç ilke etrafında toplayabiliriz (Doğan, M.N.,a.g.e.) :

- Yapılacak işlerin belirlenmesi ve gruplandırılması :

Yapılacak işler temel olarak planlama evresinde belirlenmiştir. Ancak dağınık bulunan bu işleri, en az emek ve masrafla yapılabilecek şekilde bölmek, sıralamak, düzenlemek, gruplamak, bölümlere ayırarak işbirimleri biçimine sokmak,

- İş görenlerin belirlenmesi ve atanması :

Belirlenen iş ve fonksiyonların kimler tarafından yapılacağı saptanmasıdır. Görevler ve mevkiler ile bunları yükleneyecek personel karşılaştırılarak, yetki ve sorumluluk dağıtılır.

- Yer, araç ve yöntemlerin belirlenmesi :

Bir iş görmek için yetki ve sorumluluk verilen bireylere, gerekli olan araç ve olanakları sağlamak da bir organizasyon sorunudur.

Bütün bu fonksiyonlar gözönüne alındığında iki büyük nitelik görülmektedir. Bu faaliyetlerin bir kısmı doğrudan yat turistiyle yüzyüze ilişkilerden kaynaklanmakta, diğer kısmı ise lojistik desteği sağlamakta ya da teknik işler olmaktadır. Bu durumda faaliyetleri, ön planda yer alan turistle doğrudan ilişkide olan stratejik fonksiyonlar ve destekleyen lojistik fonksiyonlar olarak ayırabiliriz

Stratejik fonksiyonlar, kule, bağlama gibi yatların liman içinde bulunmaları ile bağlantılı liman hizmetleri; resepsiyon, pazarlama ağırlıklı ön büro pazarlama bölümleri olarak ayrılabilir. Lojistik fonksiyonlar ise muhasebe, personel satınalma vb. mali-idari; çekme-indirme, yat bakım-onarım (tersane), vb. teknik bölümler olarak ayrılabilir. Bu durumda organizasyonda dört departman ortaya çıkmaktadır.

- Müşteri İlişkileri ve Pazarlama

- a- Muhasebe
- b- Satınalma ve iştakip
- c- Personel

- Liman İşletme

- a- Kontrol kulesi
- b- Güvenlik
- c- Gemiciler

- Teknik İşler

- a- Çekme yeri
- b- Bakım ve onarım

- Mali ve İdari İşler

- a- Resepsiyon
- b- Müşteri temsilciliği

c- Sekreteryaya

Herbir departmanın başına birer müdür getirilerek, bunlar marina müdürüne bağlanabilmektedir

3.5.3 - MALİYET

Bir marina veya yat limanının yatırım maliyetine ilişkin kesin bir rakam vermek olanaksızdır. Bunun nedeni, birçok faktörün maliyeti etkilemiş olmasıdır. Bunların başlıcaları;

- Arazinin fiziksel özellikleri veya konum açısından farklı kapasitede yat limanı veya marina yapımına izin vermesi,
- Arazinin topografik özellikleri (eğimli, bataklık alan, kayalık alan...vb.)
- Uygun derinlik için yapılması gerekli tarama ve dolgu işleri ile arazi üzerinde yapılacak hafriyat işleri
- Marinaya malzeme sağlanacak yerlerin uzaklığına bağlı olarak nakliyat giderleri,
- Ücret yapı ve politikasının bölgelere, toplumlara ve mesleklere göre değişmesi
- Fiyatların yıllara, mevsimlere göre değişiklik göstermesi,
- Doğa koşullarının (ısı farkı, rüzgâr etkisi, dalgaların fazlalığı ve yüksekliği) inşaat süresini etkilemesi.

Güvenilir tek maliyet tahminleri, cari fiyatlara ve seçilen yerlerin fiziksel koşullarına dayanan tahminlerdir. Bu da ancak yerel incelemeler, kullanılacak malzemenin brim fiyatları ve ücret oranlarından hareketle yapılabilir. Bazı mühendislik hizmetlerinin maliyeti de eklenebilmektedir.

İki ayrı yerin fiziksel koşullarının değişik olması, inşaatın niteliğinin veya marina tipinin farklı olması gibi nedenler yanında, bir marinanın maliyeti, diğer marina maliyetinin hesaplanmasında bir ön tahmin oluşturabilmektedir.

Her marina maliyetinin hesaplanmasında temel oluşturan ortak öğeler bulunabilir. Bunlar ;

- Tarama ya da dolgu,
- Dalgakıran (mendirek), dolgu duvar ve yürüme (yaya) yolları,
- Araba yolları, otopark, servis yolları,
- Karadaki rekreasyonelel tesisler ve yeşil alanlar,
- Satış ve hizmet binaları (idari üniteler), sosyal yapılar,
- Tekne bakım, onarım ve gözetim tesisleri (tersane + çekek alanları)
- Kullanma suyu, elektrik ve yakıt tesisleri, haberleşme sistemleri ile pis su atık sistemi, olarak kısaca özetlenebilir.

3.6 - YAT LİMANLARI VE MARİNALARIN ETKİLERİ

3.6.1 - MARİNALARIN EKONOMİK ETKİLERİ

Yat turizm sektörünün ekonomik açıdan olduğu kadar istihdam açısından da olumlu etkileri vardır. bu etki yat turizminin temellerinden olan, yat limanı ve marinalar için de geçerlidir. Bununla beraber kalifiye eleman bulma zorluğu marinalarda da görülmektedir.

1989 yılında Ataköy Marina'da 420 bağlama kapasitesi var iken, 20 idari, 70 güvenlik ve marina

hizmeti veren toplam personel sayısı 90 kişiydi. Bağlama yerine düşen ortalama personel sayısı 0,21'di. 1988 yılında Çeşme Altinyunus Marinası'nda ise 90 yatak kapasitede, 22 personel çalışmaktaydı ve bu da bağlama yeri başına 0,24 personel düştüğünü göstermektedir

Genel olarak 7 marınada (toplam 2317 bağlama kapasitesi) 571 personel istihdam edilmektedir.

Yat limanı faaliyet gelirlerini, liman hizmeti gelirleri, çekme-atma /karada park gelirleri, teknik atölye gelirleri, yiyecek-içecek ünite gelirleri, dükkân kira gelirleri, emtia satış gelirleri, yakıt gelirleri, yat klübü gelirleri gibi gelir kalemlerinden oluşmaktadır (Özer, M.,a.g.e.). . .

1990 yılı fiyatlarına göre yan hizmet üniteleri olan 600 yat kapasiteli bir marınanın maliyeti yaklaşık olarak 50-60 milyar TL. arasındadır. 600 yataklı üç yıldızlı bir otelin maliyeti ise 30 milyar TL. civarındadır. Ancak 1 yatın en az üç kişi ile geldiğini düşüncürsek marina, 1900 yatak kapasitesi oluşturmaktadır. 1800 yataklı üç yıldızlı otelin maliyeti ise yaklaşık 90 milyar dolaylarındadır. Sonuç olarak en az üç yıldızlı otel müşterisine sahip olacak marina maliyeti üç yıldızlı otel maliyetinden daha düşüktür (Özer, M.,a.g.e.).

Aynı tarz işletmeciliğin hakim olduğu ve sayısal verilerin daha sağlıklı olduğu kabullendiğimiz Turban İşletmelerinin karlılık oranları incelendiğinde otel karlılıklarından çok farklı olmadığı ve yıllar itibariyle (bakım masraflarının düşük olduğu kabul edildiğinde) artacağı gözlenmektedir (Özer, M.,a.g.e.)

3.6.2 - MARİNALARIN ÇEVRESEL ETKİLERİ

3.6.2.1 - MARİNALARIN DOĞAL ÇEVRE İLE ETKİLEŞİMİ

Marınaların varlıkları, içinde buldukları doğal çevrenin niteliğine bağlıdır. Gerek yapım aşamasında gerekse işletme süresince doğal çevrede meydana gelebilecek kalıcı değişimler, marınanın işletim ve gelişiminde doğrudan etkili olabilmektedir.

Yat Turizminin genel sorunlarından biri olan doğal çevrenin niteliğinin kirlilik, hızlı ve düzensiz yapılaşma, gibi olumsuz etkenler nedeniyle bozulması, yat limanı ve marina yatırım projelerine daha duyarlı yaklaşılmasına neden olmuştur. ABD' de yoğun toprak kullanımları ve marina bölgelerinin yüksek ticari değer kazanmaları sonucunda, eksik hazırlanmış etüdler ile hızla marınalar yapılmaya başlanmıştır. Doğal hayat kaynaklarının azalması sonucunda sert tepkiler almışlardır. Hurtington marinası çevresindeki önemli bataklık alanları % 10 (yaklaşık 1500 dönüm) oranında, fundalıklar, gel-git ve sığ su canlılarının azalması ile ekolojik denge bozulmuştur.

Bunlara çözüm bulmak amacıyla yapılan hidrolik model deneyleri sonucunda, dalgakıran kurulmasıyla yerlerinden olan dip canlılarının kaybına çözüm olarak setlerin su derinliği azaltılmış ve sığ su alanları kurulmuştur.

Fransa'da "Languedoc-Roussillon Kıyı Bölgesi Turistik Düzenlemesi" içerisinde öncelikle büyük sorun yaratan sivrisineklerin yok edilmesi problemini bitki örtüsü ve hayvanlara zarar vermeden çözmüştür. Yeni liman ve tatil kentleri için bölgeler seçilmiş ve hızla yapımlarına başlanmıştır. Bu büyük iş, bazı yabancı kuşların özellikle de Pembe Flamingoların yok olacağını düşünen ekologları

huzursuz etmiştir. Fakat bugün bile bu alanda kuşlar yaşamaktadırlar (Topanoğlu, M.E., a.g.e.).

Çirkin ve plansız gelişen kıyı yerleşmelerinde yapılan yapıların, kalıcı bir kirlilik olgusu olduğu bir gerçektir. Yatların yarattığı kirlilik ise sorunun bir başka yönüdür. Tasarım aşamasından itibaren alınacak önlemler ile yat limanları içerisinde kirlilik azaltılabilmektedir :

a. Limanın yapısal tasarımıyla ilgili önlemler;

- Yöredeki akıntı yönleri dikkate alınarak dalgakıranların yapılması
 - Rüzgar dalgalarının varolma süresi ve liman geometrisine bağlı olarak alınabilecek önlemlerden dalga pompasının yapılması (Porto Rico'de uygulanmış).
 - Liman içinde çevinti devinimi yaratmak için özel tasarımlanan gözenekli dalgakıran inşaatı yapılması,
 - Yüzey katmanındaki kirlı suyu dönemsel olarak liman dışına atmak amacıyla, düşey baca türündeki savaklara benzer subap yapılarının (intake structure) liman içinde yerleştirilmesi .
- ABD'de yaygın olarak kullanılmakla beraber, Marmaris Netsel Marina'da da uygulanmıştır.

b. Hidrolik Önlemler;

- Belirli debideki temiz suyun akıntı yaratmak ve kirlı liman suyunun dışarı atılması amacıyla liman içine pompalanması,
- Kirlenme, dışarıdan limana doğru oluyorsa, kirleticilerin limanda toplanıp yok edilmesi

c. Liman suyunun mekanik ya da diğer yöntemlerle temizlenmesi - yukarıdaki önlemler

uygulanamıyorsa liman suyu dönemsel olarak temizlenebilir. Limandaki petrol atıkları çeşitli türdeki süzütücler, kil, saman, talaş, poliüretan, polipropilen gibi emiciler ya da özel hazırlanmış kum gibi petrolü bastırıcı maddeler kullanılmakta, dibe çöken atıklar taranma yoluyla temizlenebilmektedir. Petrol mıknaatısı denilen düzenek ise petrol tabakası içerisinde gezdirilen uzun ve kalın bir halat olup petrolü emdikten sonra kıyıya çekilmekte sonra sıkılmaktadır. Çok amaçlı su temizleyici deniz motorları da piyasa da bulunmakta, su yüzündeki petrol ve katı atıkları toplayıp, suyu temiz olarak geri vermektedir.

Marina, yat limanı, barınak ve çekek yerlerinin temizliği sağlanmalıdır. Buralarda pis su, sintine tankı boşaltma merkezleri, yanık yağ toplama merkezleri ve çöp toplama merkezleri mutlaka bulundurulmalı, buralara sadece bu amaçla yanaşan teknelere yardımcı olunmalıdır.

26 Kasım 1993 tarihinde Avrupa Çevre Eğitim Vakfı (FEEE) Genel Kurul toplantısı ile Türkiye tam üyeliğe kabul edilmiştir. Avrupa Topluluğunun göl ve deniz suları için uyulması zorunlu olarak koyduğu hükümler, FEEE tarafından Mavi Bayrak Kampanyası adı altında yürütülmektedir.

Türkiye, Mavi Bayrak'la ilgili çalışmalara, Vakfın 1991 yılında ilk kez Avrupa Topluluğu dışında Finlandiya'yı kabulünden sonra başlamıştır. 1993 yılında FEEE'ye başvurusu yapılan 7 marinamıza Mavi Bayrak verilmiştir. Mavi Bayrak alan marinalarımız :

- Ataköy Yat Limanı - İstanbul
- Amiral F.Korutürk Yat Limanı - İstanbul
- Altınyunus Yat Limanı - Çeşme/İzmir
- Turban Kuşadası Ana Yat Limanı - Aydın
- Bodrum Yat Limanı
- Marmaris Yat Limanı - Muğla
- Kemer Yat Limanı - Antalya

“Mavi Bayrak” kampanyası, AT ülkeleri tarafından 1987 yılından beri özellikle kıyı kentlerindeki çevrenin temizliğini, düzenini ve yasalara uygun biçimde gelişmesini sağlamaya yönelik bir çalışma zinciri olara nitelendirilmektedir. Kampanyanın temel amacı ise, kıyı kentlerini birbirlerine özendirerek sağlıklı ve yaşanabilen tatil beldeleri haline getirmektir.

Avrupa Mavi Bayrak Çevre Eğitim Vakfı, bugüne kadar AT üyesi 11 ülkede ve Finlandiya’da 847 kıyı kentine ve 225 marinaya mavi Bayrak ödülü vermiştir. Yakın komşumuz Yunanistan’da sadece 232 plaj ve 5 marinateda Mavi Bayrak bulunmaktadır. Marmaris’te hiçbir Mavi Bayraklı plaj yokken, Rodos Adası’nda 22 Mavi Bayraklı Plaj olması, Türkiye’nin geç kaldığının göstergesidir. Bunu giderebilmek için Mart 1992’den başlayarak Hatay’dan Çanakkale’ye kadar olan 2500 kilometrelik kıyı bandında, 300 noktada deniz suyunun biyolojik ölçümleri yapılmaktadır (Turizm Bakanlığı, 1993 b).

Çevreye duyarlı marinalara verilen Mavi Bayrak uygulaması yaygınlaştırılarak, bu tür marinalar cazip hale getirilmelidir.

3.6.22 - MARİNALARIN YAPAY ÇEVRE İLE ETKİLEŞİMİ

Marinalar yapıları gereği kıyı bölgesinde konumlanmaları gerekmektedir. Oluşturduğu çekim bölgesi çevresinde birçok ticari amaçlı yapı yapılmaktadır. Önemli olan bu dokunun büyük ölçekte planlanmış olması ve çarpık gelişmemesidir. Kent dokunun içerisinde ve mevcut limanların marinalara dönüştürülmesi, ulaşım ve yaya arterlerinde değişikliğe neden olurken, kırsal alan kıyı bölgelerinde, çevresinde plansız gelişen ticaret ve II. konut dokusu oluşmaktadır. Bu tür çarpık gelişmeleri önlemek için marina yapılması düşünülen bölgede “Kıyı Alanları Yönetimi” ve “Çevresel Etki Değerlendirilmesi” (ÇED) çalışmaları yapılmalıdır.

Marinaların kent üzerindeki etkisi önemli boyutlardadır. Yeni kentsel gelişme bölgelerinin merkeze entegre edilmesinde etkili olmaktadır. Londra’da Thames nehri üzerindeki Woolwich - Erith arasındaki ikinci önemli marina olan Thamesmead Marina buna iyi bir örnektir. Nehir ile yeni kent merkezinin birleştiği stratejik konumda 500 teknelik marina tasarlanmıştır. Bunun dışında kentsel yenileme ve tarihi korumayı sağlayıcı çalışmalar yapılmaktadır. Amerika’da “Rhode Island Mystic Seaport” bu türe örnek bir çalışmadır. Yenileme çalışmasıyla eski liman, kent içinde özelliği olan bir marina niteliğine bürünmüştür. Türkiye’de de Antalya Kaleiçi’nde, yeni ticaret limanının yapılmasıyla işlevini yitiren eski liman, marina olarak yeniden düzenlenmiştir. Aynı şekilde Londra’da Thames nehri üzerindeki St. Katharine’s Dock Marina’da buna iyi bir örnektir.

3.6.2.1 - MARİNALARIN SOSYAL ÇEVRE İLE ETKİLEŞİMİ

Marinaların, kara ve su gibi iki farklı ortamda konumlanması, her iki ortamın kullanıcılarına hizmet vermesi, kıyı alanlarının kentsel odak noktaları olması ve rekreasyonel ihtiyaçlara cevap vermesi nedeniyle büyük ilgi görürler. Marinalar sahip oldukları sosyal tesisler ile hem bünyesinde barındırdığı yatçılara hem de bulunduğu bölgeye - özellikle sezon dışında da - hizmet vererek, bölgesel canlılığı sağlar. Marinalarda farklı ülke, ırk ve dil’e sahip insanlar birarada bulunurlar. Böylesine karmaşık bir yapı her zaman insanların ilgisini çekmektedir. Bu çok kültürlülük, önceleri marina yakınlarında oluşan ticaret, eğlence ve restaurant sahip ve çalışanlarında, daha sonra ise tüm yerleşimde kültürel değişmelere neden olur. Kişilerin birbirleriyle birebir ilişki içinde olmaları sonucunda onlardan kendi dil, giyim-kuşam ve

gelenekleri dışında farklı bir takım davranış biçimleri öğrenirler. Bilinçli toplumlarda bu etkileşim oranı fazla değil iken, gelişmekte olan ülkelerde zaman içinde kendi kültürel kimliklerini yitirmeye kadar varan değişimler görülmektedir.

BÖLÜM 4 - KARADENİZ BÖLGESİNDE YAT TURİZMİ

4.1 - COĞRAFI VERİLERİ

Karadeniz Bölgesi, kuzeyde Karadeniz, iç taraflarda Kuzey Anadolu Dağlarının İç Anadoluyla olan sınırları ve buralardaki düzlüklerle çevrelenir. Karadeniz Bölgesinin kıyı şeridi doğuda, SSCB sınırından, batıda aşağı Sakarya ağzına kadar uzanır.

Karadeniz bölgesi gerek coğrafik gerekse ekonomik ve sosyal yapısı açısından, bölge genelinde farklılıklar göstermektedir. Özellikle batıda Sakarya nehrinden, doğuda Kızılırmak nehrine kadar ki bölge ve Kızılırmak'tan SSCB sınırına kadar olan bölge farklı karakterdedir. Bu nedenle Karadeniz bölgesini, Batı Karadeniz ve Doğu Karadeniz olmak üzere iki bölümde incelemek yararlı olacaktır.

4.1.1 - YÜZEY ŞEKİLLERİ

Bölge dağlık arazi görünümüne karşın, yükseltiler arasında az sayıda alüvyal ova da içermektedir. Yükseltiler, bölgede 0-1900m. arasında değişiklik gösterir. Genel olarak, 1000-1500m. arası yükseltiler yaygındır. Sinop dolaylarında ve Amasra-Karasu arasında kalan kıyı şeridinde yükseltiler düşük (0-250m.) olmakla birlikte eğimler yine de diktir. Batı kesiminde dağlar, Doğu-Batı doğrultusunda, orta kısımda ise güneybatı - kuzeydoğu doğrultusunda bir takım sıralar meydana getirirler.

İsfendiyer Dağları diye adlandırılan, orta yükseklikteki dağ sırası, kabaca kıyıya paralel geniş bir yay çizer. Kıyıya dik olarak inen bu dağlar, Karadeniz ile içi kısım arasında iklim, topografya ve ulaşım bakımından farklılık gösterir. Bölgenin güney kısmını güney batı- kuzey doğu doğrultusunda uzanan bir takım dağ sıraları çevirmektedir ki, bunların en yüksek olanı, Ilgaz dağlarıdır.

Orta kesimlerinde 2200 metrenin üstünde olan bu dağlar (en yüksek yeri 2587m.) kuzeyde bir duvar gibi yükselmektedir. Ilgaz kütesinin batı ve doğusundaki dağlar aynı yönde uzanmakla beraber, yüksekliklerini kaybetmektedirler.

Bölgede dağlar kadar bunların arasında kalan ve aşağı yukarı onlarla aynı yönde uzanan çöküntüler de önemlidir. Bunların en belirgin olanları, Ilgaz dağlarının güneyinde, batıya ve oradan doğuya doğru sıralanan; Çerkeş, Kurşunlu, Ilgaz ve Tosya çöküntüleri ile bu kütenin kuzeyinde yer alan; Daday, Gököy, Kastamonu, Taşköprü ve Boyabat çöküntüleridir (Çetinkaya, E.,1991).

Doğu Karadadeniz Bölgesinde ise dağlar, Karadeniz kıyıları ile Yeşilirmak - Kelkit çayı vadileri tarafından belirlenen ve Çoruh Vadisinin doğrultusundaki çöküntü alanı arasında sınırları belirli bir alandır. Bazı küçük burunlar ve koylar dışında dağların bu uzanıcı, Karadeniz kıyılarının çizgiselliğine neden olduğu gibi, yükseklik ve devamlılığı ile de bölgenin coğrafik karakteri üzerinde etkili olmuştur.

Doğu Karadeniz dağlarının giderek yükseldiği, bu yükseltiyle orantılı olarak kıyı yamaçlarının doğu yönünde daraldığı izlenir. Dağların kuzeye ve güneye bakan yamaçlarında, morfolojik, iklim, bitki örtüsü ve buna bağlı olarak oluşan yerleşme düzeninde, birbiriyle çelişik iki fizik ve sosyal yapı görülür (Kaptan, H., 1978).

Karadeniz dağları kıyı çizgisinden güneye ani yükselişler göstererek 30-50 km. arasında maksimum yüksekliğe ulaşırlar. Ortalama eğim % 5 - % 10 arasında değişir. Bu dik yamaçlar, kısa boyda, ancak debisi yüksek akarsularla, kuzey-güney yönünde çok sık dokuda yarılmışlardır. Aşındırma güçleri yüksek olan bu dereler, derin vadiler içinde akarlar. Dağların, kuzey yamaçlarından kaynaklanan derelerin boyları, dağların kıyı çizgisine yakınlığı sonucu çok kısadır. Düzgün ve sürekli yağışlarla beslenmelerine rağmen aşırı eğim sonucu sel karakterlidirler. Karadeniz'in birden bire derinleşmesi nedeniyle akarsu ağzlarında delta alanları oluşmamıştır (Kaptan, H., 1978).

4.1.2 - SU KAYNAKLARI

4.1.2.1 - KARADENİZ SULARININ ÖZELLİKLERİ

4.1.2.1.1 - SICAKLIK

Orta iklim kuşağında bulunan Karadeniz, yazın subtropikal, kışın ise daha çok, Doğu Avrupa Kontinental iklim bölgesinin etkisi altında bulunmaktadır. Karadeniz havzasında, yüzey sularının sıcaklığı, Temmuz-Ağustos aylarında 20-26 °C arasındadır. Kışın ise yüzey sularının sıcaklığı, Odesa körfezi etrafında 2-3 °C'ye kadar düşmektedir (Çetinkaya, E., a.g.e.).

Havzanın merkezi kısmında yüzey sularının sıcaklığı kışın ortalama 9 °C, yazın 23-24 °C dolayındadır. Buna göre yüzey sularının yaz ve kış sıcaklık farkı 15-16 °C'dir. Yüzey sularının sıcaklığı havzanın değişik kısımlarında da farklılıklar gösterir. Yazın Karadeniz'in en sıcak kısmı 24 °C ile Doğu Karadeniz köşesi, en serin kısmı 21 °C ile Tuna ağzı dolaylarıdır

Karadeniz'de deniz suyunun üç tabakaya ayrıldığı gözlenir. En üstte yer alan yüzeysel su tabakası yer yer değişmekle beraber 20-30cm. kalınlıktadır. Bunun altında biraz daha düşük sıcaklıkta bir ara tabaka vardır. Bu tabakanın kalınlığı 25-75m. arasında değişmektedir. Ara tabakanın altında ise alt su tabakası yer alır. Alt su tabakanın sıcaklığı hemen hemen bütün mevsimlerde 8,5°C'dir. Bu tabaka yüzey sularından daha az tuzlu ve oksijen bakımından biraz daha zengindir

Karadeniz sularının dikey sıcaklık dağılışı, üstteki yüzeysel tabaka ile derin sular arasındaki tuzluluk farkında oluşan yoğunluk farkını tamamen ortadan kaldırmaya yetmemektedir. Bu durum havzada düşey doğrultudaki sirkülasyonu önemli ölçüde kısıtlayarak, birbirinden farklı 3 su kütlelerinin oluşumuna yol açmaktadır (Çekiç, M.A., 1992.).

4.1.2.1.2 - TUZLULUK

Karadeniz'de yüzey sularının tuzluluğu, okyanuslardaki normal tuzluluğun (% 35) altındadır. Bu oran Karadeniz'in ortasında ve doğrusunda % 18-19 dolayında iken, Karadeniz'e dökülen akarsuların getirmiş oldukları çok miktarda tatlı su ve deniz yüzeyine düşen yağış miktarının fazlalığı nedeniyle kuzeybatıda Odesa Körfezinde % 10'a, Azak Denizinde % 6'ya kadar iner. Tuzluluğun az oluşunda, buharlaşmanın azlığı da etkili olmaktadır. İlkbaharda, nehir suların artmaya başladığı zaman, nehir ağzlarında tuzluluk çok az seviyelere iner.

Karadeniz'in derin sularının yüksek tuzluluğunun nedeni, İstanbul Boğazı'ndaki alt akıntı vasıtasıyla

yüksek tuzluluklu Akdeniz sularının bu denize akarak, derin kısımları doldurmasıdır.

4.1.2.1.3 - OKSİJEN VE HİDROJEN SÜLFÜR

Oksijen açısından en zengin bölge yüzeyleri aşağıda 20-30m. arasında yer alır.

O₂ bakımından en zengin mevsim nehir suları ve yağışların en bol olduğu kış ve ilkbahar aylarıdır.

O₂ miktarı yaklaşık 50m.'den sonra hızla azalır ve genellikle 100m. civarındaki derinliklerden sonra artık bulunmaz. Oksijensiz sular genelde 175m. derinlikten sonra başlar.

Karadeniz'de normal hayatı barındıran su tabakası kenarlardan orta kısma gidildikçe inceler. Bu su kütlelerinin hacmi bütün Karadeniz hacminin ancak % 6,9'u kadardır.

Oksijenle zengin üst tabakanın altında Karadeniz'in kükürtlü hidrojenle zehirlenmiş esas su kütlesi yer alır. Tüm Karadeniz hacminin % 93'ünü bu oksijensiz tabaka meydana getirir.

Tuzluluk farkından gelen bir yoğunluk farkı, mevsimlik sıcaklık değişimleri sonucunda ortadan kaldırılamaz. Bu durum Karadeniz'de mevsimlik sıcaklık şartları sonucu oluşan yoğunluk değişikliklerine bağlı düşey hareketleri büyük ölçüde kısıtlar ve üst üste yer alan iki su kütlelerinin karışmasını büyük ölçüde engeller. Bunun sonucunda da O₂'nin derin seviyelere sokulması önlenmiş olur. Karadeniz'den başka yarı kapalı bazı iç denizlerle, koy ve körfezlerde rastlanan bu özelliğe ÖKSİNİZM ya da ÖKSİNİK şartlar denir (Çekiç, M.A., a.g.e.).

4.1.2.1.4 - AKINTILAR

Tuna nehrinin de etkisiyle Karadeniz'in yüzeysel suları, havzanın kıyılarını izleyerek saat yönüne ters olarak hareket etmektedir.

Yüzeysel akıntı sisteminde hakim rüzgâr yönü, kuzeydeki akarsuların taşıdıkları su miktarı ve çanağın çevre şekli etkili olmaktadır. Karadeniz'deki hakim rüzgâr yönü kuzeydoğu ve az olarak görülen güneybatıdır.

Kuzey rüzgârları estiği zaman akıntının hızı fazlalaştığı gibi, taşıdığı su miktarı da artar. Sakin havalarda bu miktar yarı yarıya azalmakta, güney rüzgârları estiği zaman çok azalmakta ve şiddetli ve sürekli lodos fırtınaları sonunda boğaz içinde Karadeniz kaynaklı yüzey akıntısının ortada kalktığı ve onun yerine ters yönde, yani güneden kuzeye doğru bir akıntının etkili olduğu görülmektedir.

Bu durum yüzeysel suların bu rüzgârlar doğrultusunda harekete geçmesine neden olur. Kuzeydeki büyük nehirlerin, özellikle Tuna'nın boşalttığı sular da gene deniz yüzeyinin eğimini takiben güneye yayılır. Bu nedenle çanak içinde esas akıntı sistemi saat göstergesinin tersi yönünde hareket eder.

Karadeniz'in su seviyesi yıl boyunca değişikliklere uğrar. Değişikliğin en önemli nedeni beslenme şartında oluşan mevsimlik değişikliklerdir. Havzaya dökülen akarsuların getirdikleri su miktarı hemen hemen 300-500 m³ sn. arasındadır. Bunun 2/3'ünü Tuna sağlar.

Karadeniz'in seviyesi akarsulara bağlı olarak Mayıs-Haziran döneminde artar iken, kışın don nedeniyle düşer. Bu mevsimlik değişmelerin genliği 25-30cm'yi, periyodik değişikliklere yol açan gel-git genliği ise 10cm'yi geçmez.

Su miktarının fazlalaştığı dönemlerde sürekli şiddetli rüzgârlar nedeniyle suların bir kıyıda birikmeleri sonucunda 1m'yi bulan seviye farkları ortaya çıkar (Çekiç, M.A., a.g.e.).

4.1.2.2 - YERALTI VE YERÜSTÜ SU KAYNAKLARI

Orman örtüsü nedeni ile, su kaynakları bakımından zengin bir bölgedir. 500-2500mm.'lik yağışın önemli bir kısmı toprağa sızarak yeraltı sularını oluşturur. Bu da, dere ve akarsuları besler. Bu nedenle sık ve akış uzunlukları kısa olmasına rağmen, sürekli ve debileri yüksektir.

Bölgede Yeşilirmak ve Kızılırmak gibi büyük akarsuların dışında Çoruh ve Sakarya gibi nehirlerde bulunmaktadır.

Türkiye'nin kendi sınırları içinde denize ulaşan en uzun nehri Kızılırmak, 1182km'dir. Başlıca kolları Delice Suyu, Devrez Çayı ve Gökirmak'tır.

Kösedagı'ndan doğan ve 469km uzunluğundaki Yeşilirmak, Civa burnundan denize dökülür. Tozanlı Irmağı, Tokat Çayı, Kelkit ve Çekerek Suyu önemli kollarıdır.

Kastamonu'da Ballı köyü, Acısuyu, Çelikören maden suyu, Daday'da Ilıca köyü suyu, Karaköy maden suyu, Bozkurt'ta Tercan maden suyu, Araç'da Acısuyu, Çatalzeytin'de Sarıkonak ile Tosya'da Aşağı Perçin ve Çaybaşı maden suları bulunmaktadır. Bunun dışında Kastamonu Azdavay ilçesinde Ilıca köyünde kaplıca bulunmaktadır.

Düzce ovasında Melen gölü, Bolu'nun doğusunda Çağa, güneyde Abant ve Sinop yakınında Sarıkum gölleri Batı Karadeniz'in başlıca gölleridir. Bolu'da Gököy, Düzce-Yığılca arasındaki Hasanlar ve Ereğli'de Gülünç baraj gölleri vardır. Ayrıca Akgöl, Küçük Boğaz Gölü gibi kuruyan önemsiz göller vardır.

Bolu'nun güneyinde, Gökaya'da ve Eski Pazar'da sıcak su kaynakları ve Abant'ta maden suyu kaynağı vardır. Bolu'daki ılıca geliştirilmiş olup, eğlence ve tedavi yeri olarak kullanılır. Abant'ta ki maden suyu da işletilmektedir (Çetinkaya, E., a.g.e.).

Doğu Karadeniz Bölgesi, kaplıca ve içme suları bakımından zengin kaynaklara sahip değildir. Ancak bölge için son derece önem taşıyan, vasıflı ve şifalı sulara sahip başlıca kaplıca ve içme suları şunlardır (Üiker, I., 1992.):

Rize-Ayder Kaplıcası, Fatsa-Bolaman Kaplıcası, Samsun-Ladik Kaplıcası ve Samsun-Havza Kaplıcası.

Bölgede ayrıca, Amasya - Hamamözü Akıtıbey ve Terziköy Kaplıcaları, Giresun İnişdibi maden suyu, Şebinkarahisar maden suyu ile Gümtüşhane Şiran-Tomura Şelalesi, Tortum Gölü, Samsun - Ladik gölü ile Samsun Hasan-Suat Uğurlu baraj gölleri bulunmaktadır.

4.1.3 - İKLİM

Batı Karadeniz Bölgesinde iklim açısından 3 farklı kesim görülür. Alçak kıyı şeridinde ortalama sıcaklık 13,5 °C ve yağış yüksektir (1000mm.). Sinop ve doğusu bu değerlerin dışında kalmaktadır. Güneyde ise 400-600 mm. arasında yağış alan, sıcaklık ortalamasının düşük olduğu (yıllık 10°C) kurak kesim yer alır. Bu iki karşıt kuşak arasındaki yükselti düşüktür.

Zonguldak kıyı şeridi nemli, mezotermal, su eksiği az olan, okyanus tipi iklime girmektedir. Sinop yarı nemli, mezotermal, su fazlası kışın orta derecede olan okyanus tipi iklime sahiptir. Aradaki dağlık şeridin doruk ve sızları bundan daha serin ve daha nemli iklim tipine girmektedir.

Yağış bakımından da Batı Karadeniz kıyılarına, her mevsim yağışlı bir iklim vardır. Denize yakınlığı nedeniyle, yazlar sıcak geçmediği gibi, kışlar da çok soğuk olmaz. Özellikle dağların denize bakan

- Güneşli günler açısından Haziran-Ekim (5 ay)

olarak beliren bir "turizm mevsimi" süresi ile karşılaşılmaktadır (Ulker, İ., 1992.).

4.1.4 - JEOLJİK YAPI

Kuzey Anadolu kıyıları, pasifik tipindedirler. Dağların kıyıya paralel olmalarının nedeni, bölgede görülen tektonik gelişimin bir sonucudur. Bunun sonucunda yüksek bir kıyı oluşmuştur. Kuzey Anadolu kıyılarında görülen alçak kıyılar, bu yüksek kıyıların bazı yerlerine sonradan eklenmiş bulunan birikintiler şeklindedir. Kuzey Anadolu yapısında olan ova kıyıları görülmez.

Epirojenik hareketler olarak adlandırılan çöküntüler sonucunda, Karadeniz çukuruna bağlı olarak bir kuzey kenarı oluşmuştur (Çetinkaya, E., a.g.e.).

4.2 - KARADENİZ BÖLGESİNİN TARİHSEL YAPISI

4.2.1 - TARİHSEL GELİŞİMİ

Karadeniz kıyılarına ilk olarak M.Ö. 2000 yıllarında, Kafkasya'dan ve Anadolu içlerinden gelen insan toplulukları yerleşti. Kıyılardaki Samsun, Sinop, Trabzon gibi şehirleri M.Ö. 985-756 yıllarında göçmen olarak gelen Miletos'lular kurdu. Karadeniz kıyı şeridindeki bu şehirlerden Samsun'un adı Amisos, Trabzon'un Trapezus, Giresun'un adı Kerasus idi.

Hititlerden başlamak üzere, Frigyalılar, Lidyalılar, (Frigler ve Lidyalılar daha çok Karadenizin İç Anadolu kesiminde olmakla birlikte) Medler ve Persler buralarda yaşadılar. Daha sonraları Makedonyalı Büyük İskender İran ordusunu yenerek bu bölgeyi almıştır.

İskender'in ölümünden sonra, Anadolu topraklarının, generalleri arasında paylaşılmış ve bu sırada Karadeniz bölgesinde Pontos (Pontus) krallığının kurulmuştur. Bu sıralarda Pontos krallığının güneyinde Kapadokya ve Galatia, batısında Bithynia bulunmaktaydı. Krallığın başkenti önce Amaseia (Amasya) idi, sonra Sinop oldu. Kral IV.Mithridates zamanında gelişerek, genişledi. Romalılarla yapılan savaşlarda Pontos krallığı sömürgelerinin çoğunun kaybetti. Karadeniz bölgesindeki bu Pontos Krallığı toprakları da Romalıların eline geçti. Pontos krallığı şu adlar altında altı kente ayrıldı : Trabzon (Trapezus), Giresun (Kerasus), Niksar (Neocaesarea), Zile (Zela), Gözleve ve Fates. Bu kent ya da şehir bölgeleri dönemi, Bizans devrine kadar devam etti (Evliyaoğlu, S., 1988).

X.yy'a kadar Akdeniz uluslararası ticarete birinci derecede önemli iken Karadeniz, bu denizde kıyısı bulunan ülkelerin iç denizi durumunda kalmıştır. Çünkü X.yüzyıla kadar İslam dünyası Hristiyan dünyası ile ticaretlerini, genellikle Azerbeycan, Kafkasya ve İtil (Volga) nehri üzerinden Rusya içlerine, oradan da Baltık denizi sahillerine uzanan ticari yollar aracılığıyla sürdürmüştür.

X. ve XX.yüzyıl arasında Karadeniz'in ticari hayatına yön veren parlak dönemler yaşamasında etkili olan belli başlı faktörler mevcuttur. Bunlar ana hatlarıyla şu şekilde sıralanabilir (Berber, M., 1992):

- a- Karadeniz'in doğu-batı ilişkileri açısından jeopolitik durumu
- b- Haçlı Seferleri
- c- Akdeniz faktörü
- d- Moğol hareketi
- e- Ceneviz ve Venedik ticareti

yamaçları, ülkenin en fazla yağış alan yerleri arasındadır.

Yağış dağılımı açısından da şu farklılıklar görülür :

- Karasu, İnceburun arasındaki kıyı şeridi, dağların denize bakan yamaç ve dokuları 1000mm ve daha fazla yağış alır. Daha güneydeki kurak kesimde ise 400mm'nin altındadır.

- Yağışın mevsimlere dağılışı, kıyıdaki yağışlı kesimde, yazın: % 20, sonbaharda: % 30'dur. İlkbahar en kurak dönemdir. Kurak kesiminde, sonbahar: %20, kış: %25, ilkbahar: % 30 ve yaz: %25 yağış alır. Kıyıda geçiş şeridinde kışlar: %32, İlkbahar: %22 ve sonbahar: %26 oranda yağış alır.

- Yağışlar, yağmur şeklinde olmakla birlikte, kar yağışlarında olağandır. karla örtülü gün sayısı kıyıda 10-20, iç kısımlarda 40 dolayındadır.

- Havanın nemi, yağış ve kıyıya yakınlığa göre değişir. Kıyıda bağıl nem %73 ile %83 arasında oynar.

Batı Karadeniz'de yıllık ortalama sıcaklık, alçak kıyı şeridinde 13,5°C dolayındadır. İçerilerde ortalama 10°C dir. Don görülen en fazla gün sayısı 122'dir.

Kıyıda, Kuzeybatı ve güneybatı yönündeki rüzgârlar etkindir. Bolu'da ise güneybatı ve batı rüzgârları etkilidir. Rüzgâr yönlerinde arazi yükselti ve engebeliğine göre genel sapmalar olabilmektedir.

Doğu Karadeniz dağlarının Anadolu karasal yapısı ile kıyı kesimi arasında oluşturduğu duvar, kıyı kesiminin farklı (ılıman) özellikler kazanmasına neden olmuştur. Doğu Karadeniz kıyı kesiminde, kuzeye bakan yamaçlarda karasal kesimden farklı olarak "Sübtropikal-Okyanusal" bir iklim ve bunun oluşturduğu bitki örtüsü hakimdir. Sıcaklık farklarının yıllık seyri, yaz-kış ve gece-gündüz arasındaki değer farkı Anadolu karasal iklimine oranla düşüktür. Karadeniz'in kuzey-doğu kıyılarını oluşturan Kafkas dağlarının, yöreyi koruyucu niteliği ile açıklanabilir. İklimin ılıman ve nemli özelliğinin batıdan doğuya gittikçe arttığı izlenmektedir.

Soğuk mevsimin hiç bir ayında ortalama sıcaklığın genel olarak bitkisel gelişimin başlangıç noktası olarak kabul edilen beş dereceden düşük olmaması nedeniyle bölgede, sürekli bitkisel hayat ve yeşil formasyon görülür.

Doğu Karadeniz Bölgesi kıyı kesiminin kuzeye bakan yamaçları, Türkiye'nin diğer bölgeleri ile kıyaslanamayacak ölçüde fazla yağış alır. Dört mevsim sürekli yağışın, özellikle sonbahar ve kış aylarında yoğunlaştığı izlenir. D.Karadeniz bölgesi, özellikle Temmuz ve Ağustos aylarındaki yağışlarıyla Türkiye'nin diğer yörelerinden ayrılır.

Kıyı şeridinde, ılık bir deniz ve bu denizden yükselen buharları karaya doğru sürükleyen hakim kuzey rüzgârları sayesinde yoğun yağış olayı gerçekleşmektedir. Bu fazla yağışa başlıca nedeni Doğu Karadeniz dağlarının uzanışıdır.

Konkav formdaki Doğu Karadeniz dağlarının, doğu yönünde gösterdiği yükseklik artışına paralel olarak yağışların arttığı görülür. Samsun'da 730 mm olan yıllık yağışın Ordu'da 1140, Giresun'da 1320, Trabzon'da 840 ve Rize'de 2500mm ye ulaştığı izlenir. En fazla yağış, kuzeydoğu-güneybatı doğrultulu, en az yağış ise, kuzeybatı-güneydoğu doğrultulu kıyılarda görülür.

Aylık, ortalama sıcaklık değerleri 18-30°C, denizsu sıcaklık değerleri 18-28°C, aylık güneşli ve yazı güneşli günler toplamı 20 günden çok ve yağışsız olan yerlerin iklimi olumlu kabul edilerek bölge iklimi değerlendirildiğinde;

- Aylık sıcaklık açısından Haziran-Eylül (4 ay)
- Denizsuyu sıcaklığı açısından Haziran-Ekim (5 ay)

f- Karadeniz'in taşıdığı iktisadi değerler

Anadolu'nun eski sakinleri ile Roma'luların ve Kafkasya'luların Trabzon üzerinde yaptıkları hakimiyet mücadelelerine XI.yy'dan itibaren Türk'ler de katılmışlardır. Bu tarihlerde meydana gelen Haçlı seferleri doğu-batı ilişkilerine yeni boyutlar kazandırmıştır. Ticaret yollarında bazı değişiklikler başgöstermiş, abluka altına alınan Mısır ve Suriye limanları yerine Trabzon limanı, Ortadoğu'nun alternatif ticaret merkezi olarak gelişmeye başlamıştır. Trabzon-Şam, Trabzon-Basra ve Trabzon-Tebriz yolları XII. ve XIII. yüzyıllarda Ortadoğu'nun içine düştüğü siyasi kargaşadan daha az etkilenecek, tüccarların, gezginlerin ve resmi elçilik heyetlerinin tercih ettikleri yollar olmuştur. Bu dönemde Kırım-Astarhan-Orta Asya yolunun gittikçe önemini kaybetmesiyle, buranın ticaret hacmi de Trabzon'da yoğunlaşmaya başlamıştır. Ticari nakliyatın büyük bölümünü ellerinde tutan Cenevizliler ve Venediklilerin Trabzon'a gelip yerleşmeleri de bu devreye rastlamaktadır (Berber, M., a.g.e).

Bizanslılardan sonra (Romanın bölünüşünden sonra bölge Bizanslıların payına düşmüştü) bu topraklar Selçukluların eline geçti. Daha sonraları da Fatih tarafından Türk-Osmanlı topraklarına katıldı.

Osmanlı fetihleri sonucunda özellikle İtalyan kolonilerinin birer birer Türk'lerin eline geçmesi ve Karadeniz'in bir Türk gölü haline gelmesi, bölge ticaretini büyük ölçüde değiştirmiştir. Artık bir iç deniz haline gelen Karadeniz'in ticari yapısı uluslararası olmaktan çıkmıştır. Buradaki uluslararası ticaret potansiyeli, coğrafi keşiflerin de etkisi ile daha güneye yani önce Akdeniz'e daha sonraları da Atlas Okyanusu-Ümit Burnu-Hint Okyanusu hattına kaymıştır (Berber, M., a.g.e).

I.Dünya Savaşı sırasında, 1916'da bir ara yörenin Artvin, Trabzon gibi bazı şehirleri Rusların eline geçti. Bir süre sonra bu bölgedeki tüm illerimiz Türkiye Cumhuriyeti sınırları içine alındı.

4.2.2 - TARİHİ YERLEŞMELER

Bölgenin tarihi eserleri ve yerleşmeleri şehirlere göre şöyle ayrılmıştır :

Artvin : Artvin Kalesi, XVI. yüzyılda yapılmıştır. Kimler tarafından yapıldığı bilinmemektedir.

Şehirdeki ikinci eser de Salih Bey Camiidir.

Ardanuç ilçesinde bir kilisi yıkıntılara rastlanmıştır. XII. yüzyılda yapmış bir de kale bulunmaktadır.

Şavşat ilçesinde Gürcüler tarafından yapıldığı tahmin edilen bir kilisenin yıkıntıları vardır.

Artvin yayla evleri önemlidir.

Rize : Rize şehrinin içindeki tarihi yapılar ve eserler Türk-Osmanlı dönemine aittir. İslâm Paşa Camii, Gülbahar Hatun Camii. Bu camilerin üçü de XVI. yy'da yapılmıştır.

Rize şehrinin ortasında da Rize kalesi vardır ki, günümüzde pek az izi kalmıştır.

Rize şehrinin dışında VI.yy ait Zile Kalesi, VIII.yy ait Pazar Kalesi ve Erzurum yolu üzerindeki Kala-ı Bâlâ bulunmaktadır.

Trabzon : Kentte, kale içinde birçok sivil mimarlık örneği bulunmaktadır. Ayrıca şehir içinde iki önemli cami olan Ortahisar Camii ile Yeni Cuma Camiinin ikisi de kiliseden camiye çevrilmiştir. Ortahisar ya da Fatih Camii adını alan bu kilise Meryem Ana'ya adanmıştır. Fatih Sultan Mehmet zamanında camiye çevrilmiştir. Yeni Cuma Camii, eski adıyla St.Eugenius kilisesiydi. XIII. yy Bizans mimarlığının güzel bir örneğidir.

Hadriyanus'un yaptırdığı, Roma, Bizans ve Osmanlı dönemlerine de ait Trabzon Kale ve surlarından

başka, dünyanın en eski manastırlarından biri olan Panaghia Theoskepasos da buradadır.

Şehirde iki adet kilise daha vardır. Bunlardan biri, şehrin en eski kilisesi olan Küçük Ayvasıl Kilisesi, diğeri Gregory kilisesidir.

Sümela Manastırı, dünyada en dik yamaca yapmış ve Bizans yapıları içinde en ilginç olanıdır. XVI.yy'da yapılmış olan bu manastırın 72 odası bulunmaktadır.

Trabzon Ayasofya Müzesi, Anıt-Müze niteliğinde ziyarete açılmıştır. Osmanlılar döneminde camiye çevrilmiştir. Kilise içerisinde hristiyanlık inançları ile ilgili freskler ve kubbede İsa'nın yarım büstü bulunmaktadır.

Giresun : M.Ö.II. ya da IV. yy'da yapıldığı tahmin edilen Giresun kalesinde, Pontus Kralı Pharnakos'un saray harabeleri, deniz tarafında mağara, XIII.yy ait camiler, Seyid Vakkas'ın türbesi, Pontusluların kutsal suyu ve bir kilise bulunmaktadır.

Giresun adası Karadeniz'in tek adasıdır. Yunan mitolojisine göre kadın savaşçı Amazon'ların doğup büyüdüğü adadır. Tanrı Mars adına antik çağda yapılmış bir tapınak da bulunmaktadır.

Kurşunlu camii, Şebinkarahisar'da 1857 yılında inşa edilmiş bir Osmanlı yapısıdır. Caminin yanına 1652 yılında bir hamam ve çeşme yaptırılmıştır.

Yine Şebinkarahisar ilçesinde XVII. yy'da Taban Ahmet Ağa tarafından yapılan iki kagir bedesten Taş Hanlar olarak bililmektedir. Pontoslular tarafından büyük bir dağın içi oyularak yapılmış Meryem Ana Tamzara ve Miresu kiliseleri vardır. Ayrıca 1890 yılında inşa edilmiş Şaplıca kilisesi ve 1874 yılı yapımı Licesu kiliseleri de bulunmaktadır.

Alucra ilçesinde "Tepesi Delik" denilen yerde mevcut gölün içinde iki adet sütun şeklinde Dikilitaş bulunmaktadır.

Dereli ilçesindeki Kuşlunan Köyü Kalesi ile yaklaşık bir asır önce yapılan Güdüm, Kanlıhan, Kızılcamaşat ve Kümbet köyleri hanları hâlâ ayaktaadır.

Tirebolu ilçesinde Saint Jean, Bedrama ve Andoz isimli üç kalesi vardır. Espiye ilçe olduktan sonra Andoz Kalesi Espiye sınırları içerisinde kalmıştır. Bedrama Kalesi harap durumdadır. Saint Jean Kalesi ise 120 basamakla çıkılan bir kaledir. Fazla tahribe uğramamıştır.

Ordu : Merkezinde bulunan Paşaoğlu konağı şimdi Etnografya müzesi durumundadır. Sivil mimarlık örnekleri özellikle Fatsa ve Ünye'de bulunmaktadır. Fatsa'da Bizanslılardan kalma Jason kilisesi bulunmaktadır. Ünye'nin ise 18.yy'dan kalma kent çarşısı önemlidir.

Samsun : Samsun içindeki eski eserlerin çoğu Osmanlılar devrine bir kısmı da Cumhuriyet dönemine aittir. Osmanlı devrine ait olanlardan önemlileri şunlardır : Büyük Camii (Valide Camii), Kale Camii, Yalı (Hacı Hayrettin) Camii, Hacı Hatun Camii, Pazar Camii, Hançerli Camii ve Taşhan.

Cumhuriyet dönemi eserleri arasında Atatürk Müzesi ve Ondokuz Mayıs (Gazi) Müzesi bulunmaktadır.

Dündartepe höyüğünde yapılan kazılarda en alttan birinci katta, Orta Anadolu Kültürüyle ortak dört yerleşme katı saptanmıştır. Bunlar Alişar ve Alacahöyük ile ilgilidir. İkinci katta savaş aletleri, madenden eşyalar, domuz derisinden, geyik boynuzundan yapılmış aletler ve pişmiş topraktan idoller ele geçirilmiştir. Üçüncü kattaki yerleşme alanları Hititlere aittir. Bulunan Çanak-Çömlek ve Çaydanlıklar Boğazköy, Alacahöyük ve Alişar'dakilere çok benzemektedir.

Paleolitik devrine ait Tekkeköy Mağaraları, Kavak ilçesinin Kale doruğunda; Vezirköprü ilçesinin Oymaağaç Köyünde, Bakırçay ve Hitit yerleşmeleri; Bafra ve Alaçam arasındaki İkiztepe, Hoşkademtepe,

Dedetepe ve Gökçeboğaz höyüklerinde Bronz Hitit kültürüne ait eserler görülebilir. Kızılırmak vadisinde Paflagonya Kaya Mezarları (M.Ö. VII.yy) dikkati çeker. Burada Roma, Bizans ve Osmanlı devrine ait kalıntılar Asar kalesinde mevcuttur.

Sinop : M.Ö.72 yılında N.Mithridates tarafından yaptırılan Sinop Kalesi, iç ve dış olmak üzere iki kısımdan meydana gelmektedir. Birçok kez onartılan kale en son Selçuklular tarafından burçlarla donatıldı.

Serapis Mabedi Helenistik dönemden kalmıştır. Alaaddin Keykubat tarafından başlanıp 1267 de Muhittin Pervane tarafından bitirilen Alaaddin Camii dışında şehirde, Balat kilisesi, Saray Mescidi, Aynalı Hatun Türbesi, Çifte Haman, Fethi Paşa Türbesi, Varoş Hamamı, İsfendiyaroğlu Türbesi ve Saray Camii, Tersane Camii, Cezayirli Ali Paşa Camii bulunmaktadır.

Kastamonu : Kastamonu şehri içindeki eserler iki bölümde ele alınabilir. Birinci bölümde İslamiyet'ten ve Türk-Osmanlı döneminden önceki zamanlara ait eserler, ikinci bölümde de Osmanlı dönemindeki eserler yer almaktadır.

- İslamiyetten önceki dönemdeki eserler :

Orta çağda yapılmış Bizans Kalesi. Kalede tünel, sarnıç ve kale mezarları vardır.

- İslami dönemdeki eserler :

- Candarogulları devri : İbni Neccar Camii, İsmail bey Camii, İbrahim Bey (Aktekke) Camii, İsmail Bey Türbesi, Müfessir Alaattin Türbesi, İsmail Bey Medresesi ve İsmail Bey (Kurşunlu) Hanı

- Osmanlı Dönemi : Nasrullah Camii, Yakup Ağa (Ağa İmareti) Camii, Ferhat Paşa Camii, Sinan Bey Camii, Şücaüddin (Şabanıveli) Camii, Yakup Ağa Medresesi, Münir (Bayraklı) Medresesi, Şeyh Şabanıveli Türbesi, Balkapanı Hanı, Alem Hanı, Karanlık Bedesten, Çifte Hamam, Araba Pazarı Çifte Hamamı, Nasrullah Şadırvanı, Nasrullah Köprüsü

Bunlar dışında Kastamonu Müzesi, Cide kasabasında XVII.yy Merzifonlu Kara Mustafa Paşa camii; Timle, Hıdır, Çoban, Gideros, Gazelli, Okçular adlı kaleler; Kaplan, Kuyuca adlı mağaralar vardır. Çatalzeytin ilçesinin Ginolu adasında Balıkçı Köyü Kalesi; Taşköprü Donalar köyünde kaya mezarları; İnebolu'nda Eski, Yeni ve Küçük camiler ile Lykistos kilisesi kalıntıları vardır.

Zonguldak : İl merkezinde önemli tarihi eser yoktur. Amasra'da, Cenevizlilerden kalma Amasra Kalesi; Boztepe'de, bir kemer ile Amasra'ya bağlanan Sormagir kalesi; Bedesten; Zeus Tapınağı, Kral Sarayı, asil ailelerin mezarlarının bulunduğu Akropol; Büyükkada'daki Kilise/Manastır kalıntısı; AyaYorgi İnziva Mağaraları; Amasra kalesi içindeki İç Kuyu ve Ceneviz Kuyusu; Romalıların zafer sembolü olan, kitabe ve kartal kabartması bulunan Kuşyakası Kabartması; Kilise Camii; Bizans kilisesinden Fatih Sultan Mehmet tarafından çevrilen Fatih Camii bulunur.

Bartın'da Arap Camisi, Orta Camisi (1280), Kemer Köprü Camisi (1893) Aşağı camisi (1913). Hacı mehmet Camisi (1898), Yukarı Camisi (1885), Dervişişoğlu Hanı (1902), Taşhan (1835), Kent Hamamı (1747), Somaklıoğlu Hamamı (1883), Çeşmelere tazyikli su temini için yapmış su terazisi, Bartın çayı kıyısındaki Parthenios şehri bulunmaktadır.

Çaycuma'da Torlaklar Köyü Antik Ören Yeri, Çayırköyü ve Güzeloğlu köyleri Ceneviz yerleşmeleridir; Tion (Filyos) şehri kalıntılarında kale, yeraltı galerileri, tiyatro ve mabed kalmıştır. Hisar önünde de Roma dönemine ait bir tiyatro kalıntısı vardır.

Eflani'de Eflani Şatosu'da denilen Eflagan Kalesi, Kaya Mezarları vardır.

Ereğli'de Herakleia (Eribollum) şehrinin kalesi, tiyatrosu, rıhtımları kısmen kalmıştır. Yusufağa

Mağarası ve Ayazma Mağaraları vardır.

Kurucaşile’de Cromna antik kent kalıntıları vardır.

Safranbolu’da Germia kalesi; İnkaya Mezarları; Yukarıkaya olarak adlandırılan kaya mezarları; Ambarkaya ve Horozini mezar kayaları, Kocatepe, Büyükgöz, Küçük Göztepe tümülüsleri; Değirmencik Köyü tümülüsleri; Tuzcu Han ve Arasta Çarşısı (Hanı), Kalealtı Dergâhı (1550), Ali Baba Dergâhı vardır. Safranbolu şehri sivil mimari dokusu nedeniyle tümüyle kentsel sit alanıdır.

Bunun yanında Candaroğlu döneminden, Eski Camii, Taş Minare Camii, Gazi Süleyman Paşa Medresesi kalmıştır. Osmanlı döneminden ise, Köprülü camii, Hidayetullah Camii, Dağdelen Camii, Kaçak Camii, İzzet Paşa Camii, Hacı Hasan Paşa Türbesi, Hacı Emin Bey Türbesi, Hasan Baba Türbesi, Cinci Hanı, Eski Hamam, Yeni Hamam, Taş Köprü, Tokatlı Köprüsü ve İnce Köprü bulunmaktadır.

Bolu : Merkezde Osmanlı Dönemi eserlerinin başında Ulu Cami gelir. Şemsi Paşa Camii, Orta Hamam, Tabaklar Hamamı, Taş Han bulunur. Üskübü (Konuralp) bölgesinde Bizans ve Roma dönemi eserleri vardır.

Gümüşhane : Osmanlı dönemine ait eserlerin yanında İkisü-Karaca ve Torul-Arılı mağaraları önemlidir. Birçok kale mevcuttur : Kov, Canca, Akçakale, Keçikalesi başlıcalarıdır. XVII.yy’ dan kalma SANTA yerleşmeleri koruma altına alınmalıdır.

Bayburt : Osmanlılar döneminde bir kültür merkezi idi. Xenophon, Marco Polo, W.Hoffmeister, İbn-i Batuta, Evliya Çelebi gibi seyyâhlar gezi notlarında Bayburt’ tan bahsetmişlerdir. IV.yy’ dan kalma bir kalesi ve Ulu Camii vardır.

Tokat : Şehir içindeki yapıların tümü, Türk-İslâm eserleridir. Danişmentli, Selçuklu ve Osmanlı dönemlerine ait eserler şunlardır :

Meydan Camii, Behzat Camii, Ulu Camii, Ali Paşa Camii, Pervane Bey Darüşşifası, Çukur Medrese, Hatuniye Medresesi, Ebulkasım Türbesi, Sümbül Baba Zaviye ve Türbesi, Vezir Ahmet Paşa Türbesi, Tokat Köprüsü, İnşa tarihi bilinmeyen Tokat kalesi ve kentin her tarafından görülebilen saat kulesi sayılabilir.

Niksar ilçesinde Roma Helenistik çağına ait kale surları vardır. Kaledeki mağara ve yeraltı yolları ilginçtir. Ulu Camii, Yağlıbasan Medresesi, Çöreği Büyük Camii önemlidir. Artova ilçesinde Nicopolis Harabeleri; Turhal ilçesinde Turhal kalesi, Halil Bey Camii ve Kervansarayı vardır. Zile ilçesinde ise Sezar’ ın ünlü “Veni-Vidi-Vici” sözlerinin yazılı olduğu Zile kalesi, Ulu Camii, Hoca İshak Camii, Yeni Hamam ve Çifte Hamam vardır.

Amasya : Pontus, Selçuklu ve Osmanlı dönemi eserleri vardır.

- **Pontus dönemi eserleri :** Amasya Kalesi ve M.Ö.III.yy’a ait Kral mezarları, Merdivenli Kaya Tüneli, Kuş Köprü, Hükümet Köprüsü, Alçak Köprü, Meydan Köprüsü vardır.

- **Selçuklu dönemi eserleri :** Burmalı Camii, Gök Medrese, Turumtay Türbesi

- **Osmanlı dönemi eserleri :** Beyazıt Paşa Camii, Yürgüç Paşa Camii, Beyazıt Külliyesi, Kapıağa Medresesi ve Amasya Darüşşifası’ dır.

Çorum : Çorum içindeki tarihi eserlerin hemen hepsi Türk-İslâm dönemi yapılarıdır. Çorum Kalesi, Ulu Camii, Hamit Camii, Sancaktar Camii, Gülâbi Bey Camii, Kubbeli Camii, Karakeçili Camii, Eski Hamam, Ali Paşa Hamamı, Tacettin Paşa Hamamı, Çorum Saati.

Boğazköy (Hattuşaş)’deki başlıca kalıntılar: surlar, surlar üzerindeki kapı ve Poternler (gizli kapılar),

olarak gruplandırılabilir.

Dağ yerleşmeleri kuşağı ise hayvan ekonomisinin yaygınlığı yanında, özellikle coğrafya koşullarındaki farklılıklar nedeni ile

- Nemcil Orman bölgesi,
- Kerakçı Orman bölgesi,
- Geçici Yerleşmeler-yaylalar-bölgesi

olarak farklı üç grupta toplanabilir (Kaptan, H., a.g.e.).

Kıyı yerleşmeleri kuşağı genel olarak çay ve fındık ürününden kaynaklanan pazar ekonomisinin yanında, yüksek yoğunlukta süreklilik gösteren dağınık kırsal yerleşme ve kıyıda (küçük hacimli) sık kentleşme olayı ile tanımlanmıştır.

Dağ yerleşmeleri kuşağı ise, hayvancılıktan kaynaklanan kapalı tarımsal ekonomik düzeninin yaygın bulunduğu, çoğunlukla, vadi içlerinde kümelenen, kentsel gelişmelerin izlenmediği yerleşmeler bölgesi olarak tanımlanmıştır.

Yatay yönde yapılan bu ayırma karşın, farklı kuşaklardaki yerleşmelerin birbirleriyle sosyal ve ekonomik açıdan bütünleşmeleri ve mekansal benzeşimleri dikkate alınarak düşey yönde gruplamalar yapılmış ve ayrıca,

- Dağların kuzey yamaçlarını anlatan Vadi İçi Kırsal Kentsel Yerleşmeler,
- Dağların güney yamaçlarını anlatan Dağ Gerisi Yerleşmeleri şeklinde ayrıca gruplandırılmıştır.

VADI İÇİ KIRSAL KENTSEL YERLEŞMELERİ

Kırsal Yerleşmeler : Aynı yerleşme kuşağı içerisinde bulunan vadilerdeki yerleşmeler, sosyal, ekonomik ve ulaşım açısından birbirleriyle farklılık gösterir. Buna karşın vadi boyunca yaylalardan denize kadar inen yerleşmeler, farklı ekonomik sosyal yapı ve coğrafyalarına karşın kıyı kenti ile bütünlük kuran dokudadır.

Kent Merkezleri : Kıyı kesiminde, vadi içi kırsal alanlarının denize ulaştıkları yerlerde iskele niteliğinde ticaret amaçlı merkezler, deniz ulaşımının yerini sahil karayoluna bırakmasıyla farklı bir nitelik kazanmıştır. Vadi içi kırsal alanların büyüklüğüyle doğru orantılı olarak kıyı kentlerinin hacimlerinde genişlemiştir.

Bu kır-kent dengesi, Ordu, Giresun, Trabzon ve Rize’de genel ölçülerinin dışına çıkarak farklı boyutlar kazanır. Ordu-Giresun-Rize merkezlerindeki farklı büyüklüklerin nedeni, bu merkezlerin fındık ve çay ekonomisinin kıyı kesiminde tek ürün niteliği kazanmasından bu yana, fındık ve çay havzalarının odak noktalarını belirlemeleridir.

DAĞ GERİSİ YERLEŞMELER

Kır Yerleşmeleri : Bunlar dağların tepe çizgilerinin güney kısmındaki yerleşmelerdir. Bu kesim Karadeniz bölgesi, Doğu ve İç Anadolu Bölgelerinin ortak özelliklerini taşır. Dağınık yerleşme düzeni biter, toplu yerleşme deseni başlar. Yoğunluk düşer. Su kenarları kentsel-kırsal yerleşmelerin dağılımında etkili olan en önemli faktördür.

Kent Merkezleri : Bu merkezlerin çoğu, vadiler boyu giden kervan yollarının, Karadeniz kıyıları yönünde kavşak verdiği kesimlerdedir. Bu merkezler kuzeye bakan vadilerin, denize ulaştığı yerde gelişen kıyı kent merkezlerinin, sıra dağların güneyindeki karşısı (simetriği) şeklinde yorumlanır. Özellikle bu

olarak gruplandırılabilir.

Dağ yerleşmeleri kuşağı ise hayvan ekonomisinin yaygınlığı yanında, özellikle coğrafya koşullarındaki farklılıklar nedeni ile

- Nemcil Orman bölgesi,
- Kerakçı Orman bölgesi,
- Geçici Yerleşmeler-yaylalar-bölgesi

olarak farklı üç grupta toplanabilir (Kaptan, H., a.g.e.).

Kıyı yerleşmeleri kuşağı genel olarak çay ve fındık ürününden kaynaklanan pazar ekonomisinin yanında, yüksek yoğunlukta süreklilik gösteren dağınık kırsal yerleşme ve kıyıda (küçük hacimli) sık kentleşme olayı ile tanımlanmıştır.

Dağ yerleşmeleri kuşağı ise, hayvancılıktan kaynaklanan kapalı tarımsal ekonomik düzeninin yaygın bulunduğu, yoğunlukla, vadi içlerinde kümelenen, kentsel gelişmelerin izlenmediği yerleşmeler bölgesi olarak tanımlanmıştır.

Yatay yönde yapılan bu ayırma karşın, farklı kuşaklardaki yerleşmelerin birbirleriyle sosyal ve ekonomik açıdan bütünleşmeleri ve mekansal benzeyişleri dikkate alınarak düşey yönde gruplamalar yapılmış ve ayrıca,

- Dağların kuzey yamaçlarını anlatan Vadi İçi Kırsal Kentsel Yerleşmeler,
- Dağların güney yamaçlarını anlatan Dağ Gerisi Yerleşmeleri şeklinde ayrıca gruplandırılmıştır.

VADİ İÇİ KIRSAL KENTSEL YERLEŞMELERİ

Kırsal Yerleşmeler : Aynı yerleşme kuşağı içerisinde bulunan vadilerdeki yerleşmeler, sosyal, ekonomik ve ulaşım açısından birbirleriyle farklılık gösterir. Buna karşın vadi boyunca yaylalardan denize kadar inen yerleşmeler, farklı ekonomik sosyal yapı ve coğrafalarına karşın kıyı kenti ile bütünlük kuran dokudadır.

Kent Merkezleri : Kıyı kesiminde, vadi içi kırsal alanlarının denize ulaştıkları yerlerde iskele niteliğinde ticaret amaçlı merkezler, deniz ulaşımının yerini sahil karayoluna bırakmasıyla farklı bir nitelik kazanmıştır. Vadi içi kırsal alanların büyüklüğüyle doğru orantılı olarak kıyı kentlerinin hacimlerinde genişlemiştir.

Bu kır-kent dengesi, Ordu, Giresun, Trabzon ve Rize'de genel ölçülerinin dışına çıkarak farklı boyutlar kazanır. Ordu-Giresun-Rize merkezlerindeki farklı büyüklüklerin nedeni, bu merkezlerin fındık ve çay ekonomisinin kıyı kesiminde tek ürün niteliği kazanmasından bu yana, fındık ve çay havzalarının odak noktalarını belirlemeleridir.

DAĞ GERİSİ YERLEŞMELER

Kır Yerleşmeleri : Bunlar dağların tepe çizgilerinin güney kısmındaki yerleşmelerdir. Bu kesim Karadeniz bölgesi, Doğu ve İç Anadolu Bölgelerinin ortak özelliklerini taşır. Dağınık yerleşme düzeni biter, toplu yerleşme deseni başlar. Yoğunluk düşer. Su kenarları kentsel-kırsal yerleşmelerin dağılımında etkili olan en önemli faktördür.

Kent Merkezleri : Bu merkezlerin çoğu, vadiler boyu giden kervan yollarının, Karadeniz kıyıları yönünde kavşak verdiği kesimlerdedir. Bu merkezler kuzeye bakan vadilerin, denize ulaştığı yerde gelişen kıyı kent merkezlerinin, sıra dağların güneyindeki karşısı (simetriği) şeklinde yorumlanır. Özellikle bu

bölgelerde yerleşme alanlarının seçilmesinde akarsu kenarları birincil etkindir (Kaptan, H., a.g.e.).

4.4 - EKONOMİK VE SOSYAL YAPI

Bölgenin ekonomik yapısının, sosyo-kültürel yapıda kendini açıkça gösterdiği bazı temel belirleyici nitelikler taşıdığı görülmektedir. Bu yüzden bölgede egemen olan küçük toprak mülkiyetinin tarihsel dinamiklerini bilmek gerekmektedir (Kasapoğlu, M.A., 1992). Çünkü toprak mülkiyeti, nüfus ve göç hareketlerini etkilemekte dolayısıyla kentleşme olgusunun oluşumunu açıklamaktadır.

Kıyı kesiminde kısmen tarımın mevsimlik oluşundan, kısmen de gizil işsizlikten kaynaklanan, yukarı orman kesiminde ise bütünüyle gizli işsizlikten kaynaklanan iş gücü potansiyeli büyük metropoller yönünde, önce gurbetçilikle başlayan, sonra süreklilik kazanan büyük bir erozyon olayına dönüşmüştür (Kaptan, H., a.g.e.).

Başlangıçta ağırlığı İstanbul'da olmak üzere ülkenin sahil kentlerinde, gemicilik-balıkçılık uğraşının yanında dokumacılık, doğramacılık, fırıncılık, hallaçlık gibi mesleklerde uzmanlaşan Karadeniz'li göçmenler, özellikle 1960'lardan sonra büyük kentlerde, inşaatçılık mesleğinde baskın sınıfı meydana getirmişlerdir. İstanbul-Ankara başta olmak üzere büyük kentlerin konut-arsa borsasına egemen olan bu grubun başlangıçtaki ekonomik gücü diğer Anadolu kentlerinin çoğunda rastlandığı gibi tarımsal değildir. Bu Karadeniz'li göçmenlerin mesleklerindeki geçmişleri, çoğunlukla, yokluk nedeni ile çıktıkları geçici gurbetçilikten kaynaklanır. Amealik-ustalık-kalfalık-taşaronluk aşamasından sonra çoğunlukla spekülasyona yönelik etkin sermaye sınıfına geçmişlerdir (Kaptan, H., a.g.e.).

Erkek nüfus bölgeden, İstanbul ve Ege bölgelerine hizmet sektöründe -otel, lokanta vb. yerlerde- İç Anadolu'ya da inşaat sektöründe çalışmak üzere gitmektedir. Yaklaşık 14 yaşından itibaren köy dışına çıkan ve büyük kent kültürüyle tanışan erkekler, askerliğe gelinceye kadar kent kültürüyle yoğrulmakta, bir anlamda kır-kent kültürünü birarada yaşayan toplumsal bir kesit oluşturmaktadır (Kasapoğlu, M.A., a.g.e.).

Topografyanın olumsuz koşulların belirlediği bu kesimde, sınırlı ekim-dikimin yanında, yaylalar ile kıyı bölgesi arasında hayvancılık, mevsimlik gidiş-gelişlerle geçim koşulları sınırlı bir dengede tutulmaktadır.

1950'lerden sonra kıyı yerleşme bölgesinde çay tarımının teşvik görmesi, fındık üretiminin dış pazar ilişkilerinin güçlenmesi, yukarı yerleşme bölgesi ile kıyı yerleşme bölgesi arasında sosyal ve ekonomik ayrıcalıklar doğurmuştur (Kaptan, H., a.g.e.). Özellikle bu iki ürüne bağlı olarak kır nüfusundaki artışın yanında, kıyı çizgisinde de sınırlı bir kentleşme olayı izlenmiştir.

Bölgenin ortak bir özelliği de yurt dışına göç olayıdır. 1965'den itibaren kır kesimindeki sosyal değişimde, özellikle Almanya'ya yönelik yurt dışı göçünün etkisi önemli boyutlara varmıştır.

Bölgedeki düşük nüfus artış hızının temelinde yatan temel unsur bölgede yaşanan göç hareketleridir. Cumhuriyet dönemi öncesi özellikle Rize ve Artvin yöresinden halkın çalışmak amacıyla Rusya'ya gittiği, Hemşin'lilerin fırıncılık mesleğini Rusya'dan öğrendikleri bilinmektedir (Berber, M., a.g.e.).

Türkiye genelinde en çok göç veren Tunceli (-114,79) ve Kars (-70,87)'tan sonra Doğu Karadeniz illeri ilk sıraları paylaşmaktadırlar (Tablo ***, soft 156).

Orman kuşağından da gurbete yönelen büyük bir iş gücü potansiyeli belirlemiştir. Orman kesiminde

geleneksel tarımsal uğraş, kadın ve çocuk iş gücü ile sürmektedir. Erkeklerin mevsimlik işçi olarak dışta çalışmaları sonuçta, bölgeye belirli bir kaynağın aktarılmasına ve sosyolojik bir kavram olan "Tampon mekanizma" işlevini göremsiyle de bölgenin küçük işletmeli yapısının korunarak sürdürülmesine yol açmaktadır (Kasapoğlu, M.A., a.g.e.).

Karadeniz kırsal aile yapısı, kentleşme olayının yanında bir dönüşüm yaşamaktadır. Karadeniz'in karakteristik aile yapısı, baba+oğul+gelinler+torunlardan oluşan kalabalık bir nüfus yapısıyla anlatılırken, günümüzde çoğunlukla, değişen ekonomik koşullara bağlı olarak karı-koca ve çocuklardan oluşan az nüfuslu aile tipine dönüşmektedir (Kaptan, H., a.g.e.).

Sosyal değerler ve tutumlar açısından dikkati çeken bir başka nokta ise erkeklerin mevsimlik göç yaparak yöre dışına gitmeleri sonucunda, kadın ve genç kız temelli bir işgücü potansiyelinin bölgede ortaya çıkmasıdır. Yöre içinde kalma sorumluluğu karşısında kız çocukları daha çok okutmak eğilimi gösteren, eğitimi kız çocukları için bir seçenek olarak gören yöre halkı tarafından turizm ve onun yaratacağı iş gücü talebi çekici bir olanak olarak görülebilir (Kasapoğlu, M.A., a.g.e.).

Karadeniz Bölgesi milli ve dini değerleri en üst düzeyde yaşayan bir bölge olarak bilinmektedir. Bu sebeplerle ve ülkede belli milli ve dini değerlerin yaşatılmasında ve birliğin korunmasında büyük önemi vardır (Yamakoğlu, C., 1994).

Bölge nüfusunun temel özelliklerinden biri de etnik yapısının zenginliğidir. Bölgede yaşayan "laz kültürünün" modernleşme ve değişme eğilimleri belirlenmelidir.

Bölgenin temel değerleri arasında yer alan "namus" kavramı önemli bir konudur. Kırsal ve kentsel yörelerde değişik namus anlayışları geçerlidir. Genelde kültürümüzün ailenin: hayvanını, malını korumaya yönelik yönü kuvvetli olduğundan sosyal içerikli etkinliklerde dikkatli olunmalıdır (Kasapoğlu, M.A., a.g.e.).

Karadeniz Bölgesi gerek doğa, gerekse toplumsal yapı olarak birbirini tamamlayan benzerlikler göstermektedir. Yurt içinde yapılan pek çok araştırma ve yayınlanan ekonomik ve sosyal göstergeler işsizlik, göç, çarpık sanayileşme ve kentleşme gibi dengesizliklerin Karadeniz ve Doğu Anadolu illeri aleyhinde arttığını göstermektedir. Yatırım ve yatırım teşvik bölgelerindeki dağılım dengesizliği Karadeniz Bölgesini olumsuz etkilemektedir. 11 Karadeniz ilinde 1991 yılında toplan 1,016.474.000TL. yatırım öngörüldüğü, bunun ülke genelindeki toplan kamu yatırımları (41.863.515.000TL.) içindeki payının % 2.43 gibi çok dengesiz düzeyde kaldığı görülmüştür. Zongundak ilindeki yatırımlar toplama dahil edilmediğinden bu oran (10 il için) % 1,23 gibi çok daha düşük düzeyde kalmaktadır (Gür, M., 1992).

Karadeniz'de yatırımlar açısından gözlenen dengesizlik, yatırım teşvik bölgelerinin dağılımında da kendini göstermektedir. 1990 yılında Karadeniz bölgesinde verilen teşvik belgeleri

verilen toplam teşvik belgeleri içindeki payı % 5.6 düzeyinde kalmıştır

İllerin gelişmişliği bakımından da Karadeniz Bölgesi geri durumdadır. Karadeniz Bölgesi, bölgeler arasında beşinci sırada iken, bu bölgede Türkiye ortalamasını aşan bir tek il bile yoktur

Karadeniz Bölgesi'nin, Türkiye ve çevre ülkeler için önemli yararlar sağlayabilecek bir siyasi, ekonomik ve kültürel ilişkiler sistemi haline dönüştürülmesi, kendi içindeki ilişkileri güçlendirecek bir fırsat doğmuştur. Bunun sonucunda Karadeniz'de kıyısı bulunan ülkeleri kapsayan Karadeniz Ekonomik

İşbirliği Bölgesi (KEİB) doğmuştur. Karadeniz Ekonomik İşbirliği Projesi'ne üye olan 9 ülke (Türkiye, Romanya, Bulgaristan, Rusya, Ukrayna, Gürcistan, Ermenistan, Azerbeycan, Moldavya), toplam 310 milyonu aşan nüfusu ve 20 milyon metre kareye yaklaşan yüzölçümü ile önemli bir ekonomik işbirliği potansiyeli oluşturmaktadır.

3 Şubat 1992 tarihinde parafe edilen KEİB deklarasyonunda kurumlararası işbirliği alanları şöyle tesbit edilmiştir (Çelik, K., 1992) :

Ekonomik alanlarda işbirliklerini geliştirmek ve çoğaltmak için bütün imkân ve fırsatlarını en iyi şekilde kullanma kararlılıklarını doğrulayarak, (katılan devletler, aşağıdaki alanlarda ortak fikir ve projelerin, firmaları, girişimlerinin yetkili organizasyonlarının katılımıyla tamamlayarak, geliştirerek ve tanımlayarak) bu konuda somut adımlar atacaklarını açıklamaktadırlar.

- 1- Alt yapılarını kapsayan taşımacılık ve haberleşme alanlarında işbirliği yapmak,
- 2- İnfomatik (Bilgi alış-verişi),
- 3- İstatistikleri içeren ekonomik ve ticari bilgi alış-verişi,
- 4- Ürün ruhsatlaması ve standardizasyonu,
- 5- Enerji,
- 6- Madencilik ve madensel hammaddelerin çıkarılması ve işlenmesi,
- 7- Turizm,
- 8- Tarım ve tarımsal endüstri,
- 9- Veterinerlik ve sıhhi koruma,
- 10- Sağlık ve tıp alanlarında işbirliği,
- 11- Bilim ve teknoloji

KEİB öncesinde bölgedeki ekonomik ve ticari ilişkilerin en önemlileri, Bavul ile Sınır ve Kıyı ticaretidir.

Bavul ticareti, 1989 yılında açılan SARP sınır kapısı sonucunda önceleri Karadeniz, sonraları ise diğer bölgelerde de görülen bir ticaret şekli olmuştur. Bavul ticareti sınır ötesinden yurdumuza getirilen malların satılması ve elde edilen para karşılığında ülkemizden mal alınması şeklinde olmaktadır. Getirilenler genellikle, ev eşyaları, süs eşyaları, motorlu veya motorsuz el aletleri, oyuncaklar, balıkçılık gereçleri, oto aksamı gibi genelde basit sayılabilecek mallardır. Fiyatlardaki ucuzluk, satışlarda etkili olmaktadır. Karşı tarafın ülkemizden aldığı mallar ise, konfeksiyon ürünleri, deri eşya, radyo-televizyon gibi daha yüksek teknolojik içeriği olan ürünlerdir (Akmermer, İ., 1994). Sağlanan düşük fiyatlar, her iki taraftaki tüketici kitlelere gelir ve refah artırıcı etkiler yaratır. Turizm hareketlerine ve kültürel ilişkileri dolaylı katkı ve canlılık sağlamaktadır. Bu yararların yanı sıra, benzer mallar üreten ve satan imalatçı esnafa zararları da vardır

Sarp Sınır Kapısı'nın açılışından bu yana Karadeniz Bölgesi'nde sınır ve kıyı ticareti de başlamıştır. Bu kapsamda 1993 yılında SARP Sınır Kapısı'ndan yapılan İhracat 8 milyon \$ iken, aynı yıl yapılan ithalat 27 milyon \$ olmuştur.

KEİB'in bölgesel etkileri statik ve dinamik olmak üzere iki grup altında toplanabilir. Statik etkileri, üretim, tüketimde ticaret hadleri üzerindeki etkiler olmak üzere alt gruplara ayrılabilir (Çelik, K., a.g.e.).

Karadeniz bölgesinde, belirtilen sanayi dallarında üretimin artacağı ve ithalatın bu bölgeye kayacağı

söylenbilir. Ayrıca doğal kaynaklara dayalı sanayiler de ilgili bölgelerde ortak projelerle geliştirilebilecektir. Örneğin, fındık, çay, mısır gibi ürünlere bağlı sanayiler Karadeniz Bölgesinde kurulacaktır.

Tüketim etkileri ise, Karadeniz bölgesinde sınır ve bavul ticaretiyle artık tüketim, bir takım BDT mallarına kaymıştır. İleride bu durum Bulgar veya Romen yapımı mallar içinde düşünülebilir. Aynı durum diğer ülkelerde, Karadeniz'de üretilen gıda, giyim gibi mallar için görülebilecektir.

Ticaret hadleri üzerindeki etkileri ise, Karadeniz bölgesinde, uzun dönemde fiyatlar bölge ortalaması düzeyinde olacaktır. Bir kısım üretim faktörleri ile mallarda ve hizmetlerde fiyatlar artacağı gibi bir kısmında da azalabilecektir. Örneğin bavul ticaretiyle gelen mallarda fiyatlar düşme eğilimi gösterirken, kiralar artmaktadır.

Dinamik etkiler, istem ve sunu yönünden kısır döngülerin kırılması, istihdam seviyesinde değişmeler ve kalkınma üzerinde etkilerdir. Karadeniz Bölgesindeki girişimcilerin piyasaları genişleyecektir. Artık piyasada malı ucuz ve kaliteli üreten işletmeler kalacak, rekabete dayanamayacak işletmeler çekilecektir. Bu bölge kaynaklarının etkin kullanımı açısından olumlu bir gelişme olacaktır.

Karadeniz Bölgesinde piyasa darlığı sorunu kadar, sunu sorunuda vardır. Bunun nedeni bölgede gelir düzeyinin düşük olmasıyla, düşük tararrufların yapılması, bağlı olarak az yatırım yapılması ve milli gelir seviyesinin düşük olmasıdır.

KEİB ile birlikte, yurt içi ve yurt dışı sermayeler bölgeye çekilebilecektir. Birincisi istemin az olması nedeniyle bölge işadamlarının dış bölgelere yatırdıkları sermayeler artık bu bölgede kalabilecektir. İkincisi, Karadeniz Bölgesi'nin güçlü olduğu sektörlerde, büyük bir piyasaya, kârlı bir üretim yapmak üzere yabancı sermaye çekilebilecektir (Çelik, K., a.g.e.).

4.4.1 - Tarım

Karadeniz bölgesinde tarım yapılacak alanların azlığı coğrafik nedenlere bağlıdır. Bunun yanında iklimin getirdiği zorluklar nedeniyle ürünlerin çeşitleri de sınırlı sayıdadır.

Batı Karadeniz bölgesinde ekonomiyi Zonguldak ve çevresindeki yeraltı zenginliklerinin belirlemesine karşın, elverişli alanlarla tarım yapılmaktadır. Bölgede tarla ziraatı geçim kaynağında birinci sırada iken, orman ürünleri ve hayvancılık bunları izler. Meyvecilik az da olsa yapılmaktadır.

Şekerpancarı, keten, mısır, soğan, ayçiçeği, sebze üretimi ve hububat üretimleri önemli miktarlardadır. Buğday ve lahanada üretiminde gelişmeler görülmektedir. Bunun dışında orman ürünleri ve kavak üretimi yaygındır.

Kızılırmak ve Yeşilirmak nehirlerinin denize döküldükleri yerlerde Bafra ve Çarşamba ovaları oluşmuştur. 720km²'lik bir alana sahip olan Bafra Ovası'nda tütün, mısır, buğday, arpa, fasulye, şekerpancarı, karpuz, ayçiçeği ve çeltik üretilir. 990km²'lik Çarşamba Ovası'nda mısır, buğday, arpa, fasulye, tütün, ayçiçeği ve soya fasulyesi üretilir. Bunların yanısıra meyvecilikte yapılır.

Doğu Karadeniz bölümünde ise tarım arazisi denize uzanan dik yamaçlarla, bu yamaçların sınırladığı ufak düzlükler ve vadi tabanlarındaki arazi ile sınırlıdır. Başlıca ürünler çay, fındık, mısır ve tütündür. Fındık ve çay üretimi en fazla gelir getiren ürünler durumundadır. Meyva olarak oldukça zengin bir yapıya sahiptir. Başta elma, kuşburnu ve mandalina gelmektedir.

Doğu Karadeniz dağ gerisi yerleşmelerinde tarım ekonomisinin temelini buğday oluşturur. Patates, kara pancar gibi yüksek yöre sebzeleri tarımıyla, çok sınırlı düzeydeki meyvecilik su kenarlarında yapılmaktadır.

4.4.2 - Hayvancılık

Karadeniz Bölgesi yapısı bakımından hayvancılığa elverişlidir. Mera hayvancılığında da, iş hayvanları yetiştiriciliğinde de manda ineği önemli bir paya sahiptir. İş hayvancılığında ise öküz yetiştiriciliği gelişmiştir. Koyun, keçi, arı ve kümes hayvanları da yetiştirilir. Bölgenin en önemli geliri balıkçılıktır. Geleneksel bir meslek olmasına karşın son yıllarda balık miktarlarında görülen azalma farklı çözümlere gidilmesine neden olmuştur. Bunun sonucunda tarla balıkçılığı yapılmaktadır. Denizde somon balığı üretimindeki başarıdan sonra alabalık üretiminde de gelişmeler görülmüştür.

4.4.3 - Sanayi

Karadeniz Bölgesi'nde sanayinin diğer bölgelere göre fazla geliştiği söylenemez. Bölgeye yapılan yatırım sayısının azlığı sanayinin gelişememe nedenlerinin başında gelmektedir. Yok denecek kadar az olan imalat sanayi sektörü de hâkim sektör durumundaki tarıma dayalı bir yapılanma içerisindedir. Mevcut işletmeler tarımsal ürünlerin işlenmesi ve değerlendirilmesi amacına yönelik küçük ve orta ölçekli işletmelerdir. Bölgedeki imalat sanayi işletmelerinin başlıca üretim alanları, un ve unlu mamüller, süt ve süt ürünleri, çimento üretimi, kuru çay, karma yem, iç fındık, kereste ve hazır mobilya'dan ibarettir (Berber, M., a.g.e.).

Bölgede imalat sanayinin en önemli kolu olan kimya sanayinin diğer sektörler üzerinde de olumsuz etkiler yaptığı bilinmektedir. Çarşamba Ovasındaki Azot sanayi ve Karadeniz Bakır İşletmeleri en çarpıcı örneklerdir (Özyurt, H., 1992). Doğu Karadeniz Gelişme Perspektifleri, Doğu Karadeniz Bölgesinde faaliyet gösteren kamu işletmelerinden çimento fabrikası hariç, diğerleri (Süt Endüstri Kurumu, Seka, Aksu Kağıt fabrikası ve Çaykur) son yıllarda sürekli zarar etmektedirler. Et Balık Kurumu-Balık Unu ve Yağı Fabrikası ise, işleyecek hammadde bulamadığından 1990 yılında fiili olarak kapatılmıştır (Berber, M., a.g.e.).

Batı Karadeniz bölgesinde ise küçük ölçekli imalat sanayi dışında, bölgesel kalkınmada en etkili rolü Zonguldak ili sınırlarındaki yeraltı zenginlikleri sağlamaktadır.

Yeraltı zenginlikleri içerisinde en önemlisi taşkömürüdür. Bölgede Kozlu-Zonguldak ve Kilimli-Gelik Bölgesi en verimli yerdir. Burada kömürlü karbon devri tabakalarının batı-doğu uzunluğu 16km, kuzey-güney genişliği 3-6km'dir.

Diğer yeraltı zenginlikleri bakımından şiferton (Kırat, Kozlu, Ontemmuz, Karadon, Amasra, Tarlaağzı), Boksit (Kokaksu, Sapanlıdere, Aydındere, Erikli, Rüzgârlımeşe, Güdüllü), Manganez (Devrek, Ereğli), Kuvars Kumları-Kuvarsit (Ereğli'den başlayarak Çatalağzı'na kadar uzanan 30-40 km. uzunluğunda bir şerit halindedir.), Dolomit (Kurucuşile, Ereğli-Alaplı-Ormanlı, Bartın). Bunlardan başka kireçtaşı, ekonomik olmayan demir ve bakır madeni ile Bartın, Devrek ve Çaycuma'da tuğla kiremit kili ile Ereğli ve Bartın'da çimento hammaddesi mevcuttur.

Bölgedeki Ereğli Demir-Çelik İşletmeleri de istihdam yaratmada en önemli etkenlerdendir.

4.5 - ULAŞIM VE HABERLEŞME

Karadeniz bölgesinin özellikle doğu kesiminde ulaşımın ana iskeletini, kıyıda sürekliliği tamamlanan sahil karayolu oluşturmaktadır. Sahil karayolu, kuzeye bakan yamaçlardaki vadi içi yerleşme birimlerine kavşaklar vermekte, yaylalara kadar vadi içi kırsal yerleşme gruplarının toplama yolu niteliğini göstermektedir. Böylece, sahil yolu hem kıyıda gelişmiş kent merkezlerinin, hem de güney kırsal alanlarının dış bölgelerle ilişkilerini düzenlemekte, ayrıca vadi içi kırsal yerleşme gruplarının birbirleri ile olan ulaşım ilişkisini sağlamaktadır (Kaptan, H., a.g.e.).

Deniz yolu ulaşımının, karayolunun hızla gelişen insan ve yük taşıma hacmi yanında önemini kaybettiği izlenmektedir. Özellikle İstanbul ile bağlantısını kuran geleneksel denizyolu, daha seri ve dinamik bir tavır izleyen karayolu taşımacılığına yerini bırakmıştır. Sadece Hopa, Rize, Giresun, Trabzon ve Samsun limanlarına uğrayan ve daha yavaş yol alan gemi taşımacılığı giderek önemini yitirmiştir.

Sahil karayolunu, kıyıda, kırsal kesimin iskelesi niteliğindeki kent merkezlerinin kentsel fonksiyonlarının gelişmesine yön veren ve hatta en küçük boyutlardaki balıkçı köylerine bile uğrak fonksiyonu yaratarak, yerleşme formunu biçimleyen en önemli unsur olarak görülmektedir. Sahil yolu, giderek artan bir hacimle, Samsun'a ulaşmakta ve bölgesel bir ulaşım odağı fonksiyonu taşıyan Samsun metropolü üzerinden Türkiye'nin diğer bölgelerine yönelmektedir. Demiryolu, denizyolu, havayolu ve karayolu ulaşımının bir başlangıç kavşağını oluşturan Samsun, ulaşım açısından sahip olduğu değerlerle bölgesel kalkınma merkezi niteliğini kazanmakta ve Doğu Karadeniz yoğun yerleşme körfezinin dışarıya açılan kapısı olmaktadır (Kaptan, H., a.g.e.).

Sahil karayolu dışında, ulaşım etkinliği en yüksek karayolu olarak Trabzon'u Zigana geçidi üzerinden Bayburt, Erzurum üzerinden Doğu Anadolu'ya bağlayan tarihi yol da önemli bir arterdir. Bu yol İran'a kadar deniz yoluyla bütünleşen uzak hedefli fonksiyonları yanında, Trabzon'un bölgesel kalkınma merkezi olmasındaki önemli etkisini sürdürmektedir (Kaptan, H., a.g.e.).

Ordu-Sivas karayolu bağlantısı ise, Zigana geçidinden sonra Karadeniz Bölgesini, iç bölgelere bağlayan ikinci önemli arterdir.

Karadeniz Bölgesinin batısında özellikle Zonguldak'daki yeraltı zenginlikleri nedeniyle demiryolu taşımacılığı gelişmiştir. Bununla beraber Doğu'da özellikle SARP sınır kapısının açılmasından sonra ulaşımında büyük gelişme ve bağlantılar beklenmektedir. Bu sayede Türkiye'nin Doğu'ya ve doğudaki Kafkasya ve Orta Asya ülkelerin de Türkiye'ye ve batıya açılma imkânları doğmaktadır.

Demiryolu ulaşım İmkânları

Kapıköy'den İran'a ve Doğu Kapı'dan Ermenistan'a olmak üzere doğuya iki demiryolu çıkışımız vardır:

1) Haydarpaşa-Kars-Doğukapı-Ahuryan (Ermenistan-Leninakan Güzergâhı)

a) Kuzev Hattı : Veninakan (Ermenistan)-Tiflis(Gürcistan) üzerinden Bakû-Moskova hattına

b) Günev Hattı : Veninakan (Ermenistan)-Gulfa(Nahcivan)

Bu hat, Culfa'da ikiye ayrılmaktadır :

1- Culfa (Nahcivan) - Tebriz (İran) (Tebriz yakınlarında İstanbul-Tahran demiryoluna bağlanıyor)

2- Culfa (Nahcivan) 46km.lik Ermenistan geçişi-Bakû (Azerbaycan)

2) Haydarpaşa-Kapıköy-Tahran (İran Güzergâhı)

Kapıköy-Razi-Tebriz, Tahran ve doğusu

Kapıköy-Razi-Culfa-Nahcivan-Ermenistan, Azerbaycan ve diğer ülkelere

İran üzerinden yapılacak iki uluslararası bağlantı üzerinde de çalışılmaktadır :

- 1- Türkiye-İran-Pakistan Güzergâhı (Kerman-Zahidan hattının inşası 10 yıl kadar sürecek ve İran -Pakistan bağlantısı sağlanacak. Uzak Asya'ya ulaşılabilecek.)
- 2- Türkiye-İran-Türkmenistan-Özbekistan-Kazakistan-Çin güzergâhı (Trans-Asya Demiryolu Projesi)
- 3- Samsun-SARP-Batum-Tifus (Gürcistan güzergâhı)
- 4- Samsun-Batman ve Samsun-Nororossijsk Feribot hattı. (Çok modlu taşıma-Demiryolu+Denizyolu)

Karayolu Ulaşım İmkânları

Ülkemizden karayolu bağlantısı Kafkasya ve Orta Asya'ya, Gürcistan ve İran üzerinden yapılabilmektedir. Siyasi nedenlerden dolayı halen Ermenistan üzerinden ulaşım yapılamamaktadır. Gürcistan, Ermenistan, Azerbaycan (Nahcivan) ve İran'a 8 ayrı noktadan karayolu bağlantısı bulunmaktadır.

1- Gürcistan'a geçiş

1. Sarp kapısından (Açıktır)
2. Posot üzerinden (Açılması için hazırlıklar yapılıyor)
3. Çıldır üzerinden (" " ")
- 4- Demirkent üzerinden (İleride ele alınabilir)

2- Ermenistan'a geçiş

Alican kapısı (Geçiş kapalı, yolu bozuktur)

3- Azerbaycan(Nahcivan)'a geçiş

Aralık kapısından (Hasret Köprüsü'nden) yapılmaktadır.

4- İran'a geçiş

- 1- Gürbulak kapısı (Faaldir)
- 2- Kapıköy kapısı (yolu ve kapısı işlek değildir)

Sarp kapısı yolunun da alternatifleri vardır: Karadeniz'deki değişik limanlar arasında yapılacak kombine taşımacılık (Denizyolu+Demiryolu), Sarp kapısını etkiler (Bulgaristan-Gürcistan, Bulgaristan-Rusya, Romanya-Gürcistan, Romanya-Rusya, Romanya-Samsun, Samsun-Varna, Samsun-Köstence, Samsun-Novorosky, Samsun-Soçi, Samsun-Poti, Samsun-Batum gibi) (Akmermer, İ., a.g.e.).

Sarp sınır kapısının açılması ile Samsun-Sarp otoyolu projesi de gündeme gelmiştir. Samsun-Hopa arasındaki güzergâhta, günlük trafik değerinin 4500'e yükselmesi bu yolun yapılmasını geçerli hâle getirmektedir.

Bu proje için kapasite yetersizliği nedeniyle Karadeniz sahil yolundaki sorunu çözmek için üç seçenek üzerinde durulmaktadır :

- 1- Trafik çok yoğun olduğu kesimlerde arazi imkânları da göz önüne alınarak ikileme yapılması, eğimin yüksek olduğu kesimlerde tırmanma şartları, kaza etütleri sonucu "kara nokta" olarak saptanan kavşaklarda genişletme veya alt-üst geçitler yapılması
- 2- Mevcut yolun, tümüyle bölünmüş yol (halk arasındaki deyimle duble ya da çift yol) haline getirilmesi

3- Sahil yoluna alternatif, ikinci bir otoyol yapılması.

Birinci seçeneğin, kapasite incelemeleri sonucunda, kısa vadede bile sonuna çözüm getirmediği görülmüştür. Bunun sonucunda, arazinin çok engebeli ve mevcut kesimlerde de fazla oynama şansı olmadığı için heyelanlar, toprak kaymaları sahil tahribatları, akmlar nedeniyle yüksek standarttaki bir yol, ancak biraz daha gerilerden, dağların 80-150 kodlarından geçirilmebilir. Uzun yıllar kapasitesini koruyan bir yol olması açısından otoyol tercih edilebilir. Düşünülen otoyol bu açıdan Samsun'dan Sarp'a kadar yaklaşık 530 kilometreyi içerecektir. Eğer bunun yerine mevcut programa ilave edilmesi düşünülmürse 370 kilometrelik bir yolun duble edilmesi gerekmektedir. Otoyol yapımı için ise, Karadeniz Otoyolu Projelendirme Öncelikleri Etüdü ve Zaman Planı oluşturulmuştur. Buna göre birinci öncelik, Fatsa-Ordu arasındaki bölgedir. Projenin bütünüyle verimli olabilmesi için 10 yıllık bir süre içeren program yapılmıştır (Şekil 4.1 -cumhuriyet)(Kansu, I., 1993).

Proje kapsamında çevresel etkiler derinlemesine incelenmelidir. Mevcut durumda, çoğu yerde kıyı çizgisine çok yaklaşan karayolu, yörenin dalga hidrodinamiğini ve kıyıboyu kum taşınmasını etkileyerek kıyı morfolojisinin duyarlı dinamik dengesini bozmuştur. Birçok yerde kıyı aşınmaları ortaya çıkmıştır (Özhan, E. ve Uras, A., 1992.).

Havayolu açısından bölge pek aktif değildir. Mevcut durumda çalışan, Samsun ve Trabzon havaalanları vardır. Bunların kapasiteleri yetersiz düzeydedir. Yapımı sürdürülenler ise Kastamonu, Tokat ve Ünye (Ordu)'dir Planlananlar arasında Çarşamba (Samsun), Giresun; etüdü sürenlerde ise Zonguldak, Ordu ve Rize illeri bulunmaktadır.

Giriş-çıkışların en yoğun olduğu aylar yaz aylarıdır. Kış aylarında ise nispeten düşüş görülmektedir. Giriş-çıkış yapan kişilerin büyük bir çoğunluğunu BDT vatandaşları oluşturmaktadır. Türk vatandaşlarının sayısı nispeten çok daha azdır (Çelik, K., a.g.e.).

4.6 - TURİZM

4.6.1 - Bölgedeki Turizm Değerleri ve Dağılımı

Karadeniz Bölgesi, sahip olduğu jeolojik, doğal ve sosyal farklılıkları sayesinde, turizm açısından çekiciliği sürekli artan bir bölge konumundadır. Coğrafik konumu ve jeolojik yapısı nedeniyle doğal güzellikleri açısından da zengin bir bölgedir.

Doğal yaşamda görülen bu zenginlik kendini toplumsal yaşantıda da gösterir.

4.6.1.1 - Doğal Güzellikler

Bölge coğrafik konumu nedeniyle, sahip olduğu iklimsel değişimleri içinde barındıran yapıdadır. Bölgenin doğu kısımlarında jeolojik yapı ve yükseltiye bağlı olarak görülen iklimsel değişimler, flora ve fauna çeşitliliğini de beraberinde getirir. Bölgenin yatay ve düşey düzlemlerde böylesine doğal zenginlik ve farklılıklar göstermesinde jeolojik oluşumların da etkisi olmaktadır.

4.6.1.1.1 - Plajlar

Karadeniz bölgesinin doğu kesiminde kıyı çizgisi ile dağlar arasında kalan alanların çok dar oluşu,

deniz derinliğinin aniden artması, kıyı kesiminde karayolunun bozduğu kıyıboyu kum taşınmaları nedeniyle, bölgede kumul alanlar çok azdır. Bölge'nin kumul alanları daha çok dağlık yükseltilerin nisbeten az olduğu Batı Karadeniz bölgesi ile nehirlerin denizlere döküldüğü alanlarda görülmektedir.

Karadeniz Bölgesinde, özellikle Zonguldak ilinde deniz turizmi imkânı sağlayan alanlar, koylar şeklinde olup, toplam 17,5 km. civarındadır. -

Bolu ilindeki plajların başlıcaları; Akçakoca, Karaburun, Kumpınar'dır.

Kastamonu ilinde ise Cide, İnebolu, Abana ve Çatalzeytin ilçelerinde güzel kumsallar vardır. Ginolu adasında güzel plajlar mevcuttur. Abana ilçesinin sahili boydan boyda kumlarla kaplı olup, tabii bir plajdır. Yakaören Köyü, Bozkurt ilçesinin sahildeki tabii plajıdır. İnce kumlarla kaplıdır. Cide ilçesinin tüm sahili doğal plaj niteliğindedir. İnebolu sahilleri, limanın iki yanında düzenlenmiş oldukça güzel plajlarıyla her yıl binlerce ziyaretçiye ev sahipliği yapmaktadır (Avcı ,M., 1990).

Samsun ili sınırlarında olan ve Sinop sınırından (Güzelce ÇAY) Çam gölü'ne kadar olan bölgenin en büyük özelliği Karadeniz kıyı bandında, doğal çam ormanlarının bulunduğu ve denize ulaştığı 2.nokta olmasıdır (1. Sürmene Çam Burnu). Bu alanda kıyı şeridi 3 km. olup 800m. derinliktedir.

Alaçam'da da plaj ve kamping alanları bulunmaktadır. Giresun'da da doğu ve batı yönünde kilometrelerce uzanan doğal plajlar vardır. Kent merkezinden 5km. uzaklıkta Emniyet, Arif Kumaş, Giresun, Efes, Nebioğlu plajları vardır.

Sinop sahip olduğu plajlar yanında, Türkiye'nin tek fiyordlu koyuna da sahiptir. Ordu ili içerisinde de Ünye, Kumbaşı ve Kiraz limanı plajları dışında birçok sayıda küçük doğal plaj bulunmaktadır.

Trabzon da Vakfıkebir plajı önemli bir dinlenme alanıdır.

4.6.1.1.2 - Mağaralar

Bölge, genelde dağlık olmasına karşın, jeolojik yapısı nedeniyle bilinen mağara sayısı fazla değildir. Bunlarında büyük bir kısmı Doğu Karadeniz Bölgesindedir.

Bolu'da Fakıllı mağarası; Giresun'da Gedikaya, Acısu, Tepesidelik; Gümüşhane'de Yaylık Köyü Mağarası, İkisü-Karaca Mağarası ve Torul-Arılı mağarası oluşumları; Kastamonu'da Mehtaplar Vadisi, Samsun'da Tekkeköy Mağarası; Ordu'da da bir çok mağara olmasına karşın en önemlisi İnönü mağarasıdır.

4.6.1.1.3 - Çavlanlar

Bölgede dağlık arazilerin yüksek oluşu ve akarsu sayısının fazla olmasına karşın şelale ve çavlan sayısı azdır. Bunun nedenlerinin başında bölgenin jeolojik yapısı, nehirlerin vadi boyunca akması, genişliğinin dar ve debisinin yüksek olması gelir.

Amasya'da Şarlayuk Şelalesi, Artvin'de Tortum Şelalesi ve Gümüşhane'deki Tomara Şelalesi bölgenin başlıca şelaleridir. Rize ilinde de birçok sayıda küçük çavlan bulunmaktadır.

4.6.1.1.4 - Milli Parklar

Turizm günümüzde çok hızlı bir gelişme göstermekte ve bundan doğa koruma alanları da hızla etkilenmektedir.

Doğal alanlar, genellikle insan elinin değmediği alanlar anlamına gelmekte ise de, günümüzde bu durumda olan alanların sayısı çok azdır. Bu nedenle, insan etkisinin çok az olduğu alanları da doğal alanlar kapsamına almak gerekmektedir. Bunun dışında, kültürel ve tarihsel obje ve alanların da doğal değerlerle birlikte korunmaları zorunlu olmaktadır. Tüm bu nedenlerle, günümüzde genel bir ad olarak "Korunan Alanlar" ya da "Koruma Altındaki Alanlar (Protected Areas) deyimini geçerlilik kazanmaktadır (Güleç, S.,1986).

Korunan alanların çeşitli uluslararası sınıflandırılmaları yapılmıştır. Bununla birlikte, bazı ülkeler de kendi özel konum ve şartlarını da gözönünde tutarak, korunan alanları özde aynı, fakat şekilde daha değişik sınıflandırma yoluna gitmişlerdir.

Yaygın olarak iki uluslararası sınıflandırma vardır : Bunlardan ilki Avrupa Konseyi'nin yapmış olduğu bir sınıflandırma şekli olup daha çok doğal alanlarla ilgilidir. Bu sınıflandırmada doğal alanlar dört gruba ayrılmaktadır. A,B,C,D diye adlandırılan bu alanlar, çok sıkı korunan alanlardan daha az sıkı korunan alana doğru sıralanmaktadır.

Doğal kaynakların gerçek anlamda korunarak gelecek kuşaklara ulaştırılması ve bunun için bazı özel düzenlemelere gidilmesi 19.yy'a rastlar. 1872'de A.B.D.'de kurulan Yellowstone Milli Parkı bu anlamda oluşturulan ilk milli parktır.

Ülkemizde ilk kez 1948'de ortaya çıkan "Milli Park" kavramı, 1956 yılında yürürlüğe giren 6831 sayılı Orman Kanunu'nun 25.maddesi ilk uygulama alanına girmiş ve 1958 yılında Yozgat Çamlığı Milli Parkı, ilk ulusal parkımız olmuştur. 1983 yılında yürürlüğe giren 2873 sayılı Milli Parklar Kanunu, doğa koruma ve milli parklar konusunda yeni ve daha ayrıntılı düzenlemeler getirmiştir. Bu yasa ile ülkemizde ilk kez milli park, tabiat parkı, tabiat anıtı ve tabiat koruma alanı gibi statüler belirlenmiştir (Kurdoğlu, O., 1995).

Bugün ülkemizde toplam alanı 515 652 hektarı bulan 27 milli park ile 9 tabiat parkı (56 955 hektar), 23 tabiat koruma alanı (55 433 h) ve 2 tabiat anıtı (10.5 h) bulunmaktadır. Milli parklarımız ülkemiz alanının % 0.66'sını oluşturmaktadır. Oysa bu oran Kanada'da % 13, Fransa'da ise % 5'tir (Kurdoğlu, O., 1995). 1956'dan sonra av ve yaban hayat koruma alanlarının sayısı 114'e ve üretme sahalarının sayısı ise 41'e yükselmiştir (Dikyay, R., Başara, H. ve Reis, İ.,1992).

Milli Parklar temelde iki amaçlı kurulumlar. Birincisi korumak, diğeri ise halkın rekreasyonel istek ve gereksinimlerini karşılamaktır. Milli parkların kaynak değerleri de temelde ikiye ayrılır: Doğal zenginlikler ile tarihi ve arkeolojik değerler. 23 parkın 15'inde doğal zenginlikler, 8'inde tarihi ve arkeolojik değerler ön plana çıkmaktadır. Antalya Bey Dağları, Maçka Altındere Milli Parkı gibi alanlarda her iki özellik bir arada bulunmaktadır (Yarar, M.,1993).

Karadeniz Bölgesinde; Zonguldak'ta "Yedigöller Milli Parkı", 2019 hektarlık alanı içeren doğal değerleri (fauna ve flora) ve rekreasyonel değerleri nedeniyle 1965'de milli park statüsüne girmiştir. Bölgede, toprak kütlelerinin kayarak vadilerin önlerini kapamaları sonucu oluşan 7 küçük heyelan gölü bulunmaktadır. 238 adet bitki türünü barındıran park, ülkemizin en güzel karışık ormanlarına sahiptir. Parkın içerisinde bir geyik üretme sahası bulunmaktadır. Milli parkta kamp alanları da bulunmaktadır (Yarar, M.,1993). Kastamonu'da "İlgaz Dağı Milli Parkı" ise, 1088 hektarlık alanında doğa (fauna ve flora), manzara ve rekreasyonel değerleri nedeniyle 1972 yılından itibaren milli park olarak kabul edilmiştir. Trabzon ili sınırları içerisinde bulunan "Maçka-Altındere Vadisi Milli Parkı" doğal ve peyzaj

güzellikleri yanında, Sumela Manastırı gibi kültürel kaynak değerlerine sahip bulunuşu ile de önem taşımaktadır. Trabzon il sınırları içerisinde korunan diğer bir alan, "Uzungöl Tabiat Parkı"dır. Bu alan bitki örtüsü ve yaban hayatının zenginliği yanında , manzara güzelliği, ilginç krater gölleri ve tipik yayla kullanımı ile de dikkat çekmektedir.

4.6.1.1.5 - Fauna-Flora Yapısı ve Av Potansiyeli

Önceleri tüm alanın % 50'sini kapsayan Türkiye Ormanları, yarı yarıya azalarak % 25' lere inmiştir. Bununla birlikte yurdumuzda pek çok zengin tür ve çeşitte flora bulunmaktadır. Örneğin Avrupa'da 6000 endemik (dünyanın başka hiçbir yerinde doğal olarak yetişmeyen) bitki türünün bilinmesine karşılık, henüz yeterince incelenmemiş olan Türkiye'de bu sayı yaklaşık 3000 kadardır. Türkiye endemimiz açısından üç önemli bölgeye ayrılmaktadır ki, bunlardan biri Anro-Siberian bölgedir. Doğu Karadeniz bölümü (Coldic Kesimi) ise bu bölgenin bir alt bölümüdür. Bu bölgede yapılan araştırmaların birinde 220 adet endemik taksonun yayıldığı saptanmıştır. Bu sayı bölge için endemik oldukları tam olarak saptanabilen taksonların sayısını belirtmektedir. Kolsik kesim (Colchic), üzerinde Akdeniz flora elemanlarının bir bölümünü de bulundurarak, Euro-Siberian alanının en zengin odağını oluşturur (Kurdoğlu, O., 1994).

Doğu Karadeniz'in zenginliği bitki örtüsü ile sınırlı kalmayarak, aynı zamanda dünyanın en önemli yırtıcı kuş göç ve yuvalama alanlarından biridir. Bu kuşların büyük bir bölümü nesli tehlikede olan türlerdir. Yine dünyaca ünlü bir yılan türü, Kafkas Engereği bölge doğasının endemik bir üyesidir. Ülkemizdeki en büyük ayı popülasyonu da bu bölgede yaşamaktadır. ayrıca bölgede yaşayan yaban keçisi, karaca, domuz, kafkas horozu, kurt, tilki, vaşak gibi hayvanlar biyolojik zenginliğin önemli bir göstergesidir (Kurdoğlu, O., 1994).

Ormanlık alanlar dışında flora yapısı açısından önemli bir diğer alan ise kumullardır. Kumul alanlar, hareketli kum taneleri, tarıma elverişli olmayan verimsiz toprağı, tuzlu ve yazları çok kurak şartlara sahip olmaları gibi olağanüstü özellikler taşıyan, nadir doğal yaşam ortamlarıdır. Buralarda, çoğu başka yerde yetişmeyen sadece buraya uyum sağlamış bitki türleri yaşamlarını sürdürür. Karadeniz kıyılarında 7 tanesi endemik (dünyanın başka hiçbir yerinde doğal olarak yetişmeyen) olmak üzere 47 ender kumul bitkisinin yetişmekte olduğu saptanmıştır. Kumul alanlar dünyada ve Türkiye'de ekonomik gelişme ve yapılaşma nedeniyle hızla azalmaktadır. İnsan etkinlikleri sonucu ortaya çıkan bu tehditler (kum, linyit ve taş ocakları işletmeleri, tarım etkinlikleri, ağaçlandırma çalışmaları, vb.) yüzünden Karadeniz kıyılarımızdaki kumul alanların % 84 oranında azaldığı saptanmıştır (Atay, S.,1995).

Kıyı alanlarında, gerek kaçak kum taşınımı gerekse kıyı yeraltı suları bitki türlerinin yaşamları üzerinde önemli etkiler yapmaktadır. Kıyı yörelerde insanlar tatlısu gereksinimlerini yeraltı su kaynaklarından sağlamaktadırlar.

Kıyı şeridinde hem tatlı hem de tuzlu sular toprağı sızar; yoğunluğu daha düşük olan tatlısu, tuzlu deniz suyunun üzerine çıkarak, dolun ve boşaltım bölümleri arasında dar bir lens oluşturur (Şekil ***). Bu sığ akiferlerde (yeraltı su rezervlerinde) geçirgenlik, yerin gözenekli ve hatta delikli yapısı ve su devir hızının, yüksek oluşu nedeniyle genellikle çok fazladır. Alt katmanı oluşturan tuzlu suyun düzeyi, üzerindeki tatlısuyu yüzeyinin düzeyine bağlıdır. Dolayısıyla tatlısu düzeyindeki mevsimsel değişmeler

tatlısu-tuzlusu arayüzeyinin konumunda önemli bir rol oynar. Bu dengeyi bozan bazı dış etkenlerin belki de en sık görüleni, yeraltı sularının kullanılmak üzere pompalarla yüzeye çıkarılmasıdır. Tatlısu düzeyinin düşmesi tuzlu deniz suyunun karışmasını kolaylaştırır ve su kaynağını içilmez hale getirir (% 2 tuzluluk oranı suyu içilmez hale getirmeye yeterlidir.) Kıyı kumullarının düzenlenmesi de benzer bir etki yapar (Ulaş, E.,1992).

Kumul alanlarda bulunan tuzcul (halofit) bitkiler sayesinde yüzeye yakın alanlara kadar tatlı suyun birikmesi sağlanır. Bu bitkilerin görsel açıdan hoş olmaması, bunların kıyı alanlarından sökülmesi veya yakılmasına neden olmaktadır. Bunun sonucunda yeraltısu seviyesi düşmekte veya yokolmakta, kumul alanları tutan bitkilerin yokolması sonucu, rüzgârlar etkisiyle bu alanların taşınması, ve bölgenin tamamen kurak ve doğal hayattan uzak bir nitelik kazanmasına neden olur.

Kumul ekosistemleri, kıyı şekillerinin ve biyolojik toplulukların bir parçasıdır. Bir kumul ekosistemi içinde bitki ve hayvan türlerini barındıran küçük ölçekli sistemlerdir

Fauna ve flora yapısını içinde barındıran alanların en önemlilerinden biride sulakalanlardır. Bunlar dünya üzerinde yağmur ormanları ile birlikte en yüksek biyolojik üretkenliğe sahip olan, ancak ciddi şekilde yokolma tehlikesi ile karşı karşıya bulunan ve korunmaları için acil önlemler alınması gereken ekosistemlerdir.

Sulakalanlar terimi, RAMSAR Sözleşmesi "Özellikle Su kuşları Yaşam Alanı Olarak Uluslararası Öne Sahip Sulakalanları Sözleşmesi" ne göre; sazlık, bataklık, turbalık ile doğal ve yapay, sürekli veya geçici, durağan veya akar, tatlı, acı ve tuzlu kara sularını ve suları çekilmiş haldeyken derinliği 10 metreyi aşmayan deniz sularını kapsar (Yarar, M.,1992).

Sulakalanların insan ve diğer canlılar için yeri doldurulmaz olan işlev ve yararlarını şöyle sıralayabiliriz :

- Yağmur ormanları kadar yüksek biyolojik üretkenliğe sahiptirler. Zengin besin maddeleri içerir, pek çok organizmayı besler ve bu yolla besin ağını destekler.
- Global ısınmaya yol açan karbondioksiti tutma özelliğine sahiptir.
- Tarımsal verimlilik için gereken taban suyunu besler ve düzenler.
- Su kalitesini, çökertme veya kimyasal değiştirme yoluyla artırır. Aşırı miktardaki kimyasal maddeleri özümlemeler ve ayrıştırırlar.
- Buharlaşma yoluyla çevreye nem yayarlar, özellikle kurak mevsimlerde bu işlemin önemi artar.
- Sellerin hızını keserek ve fazla sel sularını depolayarak taşkınları önleyen tampon bölgelerdir.
- Getirdiği alüvyonlarla kıyı şeridini düzenler.
- Tarım alanları için sulama imkânı sağlarlar.
- Bütün bu işlemlerin yanısıra sulak alanların en değerli özelliklerinden biri, sayısız hayvan ve bitki türleri için yaşama ortamı oluşturmasıdır. Bu alanlar balıkların en önemli yumurtlama ve büyüme alanlarıdır. Dünya balıkçılığının üçte ikisi bu alanlarda yapılmaktadır. Balıkçılığın yanında bu alanlarda yapılan tarım, hasırcılık, tuzlacılık, taşımacılık da insanlar için çok önemli gelir kaynakları yaratmaktadır.

Yüzlerce su kuşu türü için üreme, kışlama veya göç esnasında konaklama alanlarıdır.

- Ayrıca sadece doğal güzelliklerinden veya doğal miras olmalarından dolayı bu alanlar korunmayı hak etmektedirler (Yarar, M.,1992).

Bu tür sulak alanlarda görülen en büyük tehditlerin başında; yoğun kirlilik, usulsüz ve aşırı kara avcılığı, tarım amaçlı kurutma çalışmaları, göllerden aşırı miktarda tarım amaçlı su alımı, usulsüz ve aşırı balıkçılık gelmektedir (Sarigül, G.,1993).

Türkiye, 28 Aralık 1993 tarihinde sulakalanların korunmasını amaçlayan uluslararası Ramsar sözleşmesini onaylamıştır. Bunun sonucunda uluslararası öneme sahip 61 sulak alanın en değerlileri arasında olan Göksu Deltası (Silifke), Sultansazlığı (Kayseri), Burdur Gölü, Manyas Gölü (Balıkesir) ve Seyfe Gölü (Kırşehir) Türkiye'nin ilk RAMSAR alanları olarak belirlenmiştir. Yine uluslararası öneme sahip Kızılırmak Deltası, Menderes Deltası ve Bafra Gölü, Akyatan Gölü (Çukurova), Meriç Deltası, Işıklı Gölü (Denizli) gibi alanlar en kısa zamanda bu statüye kavuşturulacaklardır.

Doğal Hayatı Koruma Derneği (DHKD), Türkiye'nin en önemli sulak alanlarından biri olan Kızılırmak Deltası'nda doğal sistemin korunması ve koruma çalışmalarına göre insanın aktif katılımının sağlanması amacıyla 1 Temmuz 1992 tarihinden itibaren Kızılırmak Deltası Projesine başlamıştır. Bu alanda bir proje başlatılmasının nedeni, buranın Türkiye'nin gerek fauna gerekse habitat [su kuşları yaşam alanı] çeşitliliği açısından en zengin alanlardan biri olmasına karşın, koruma önlemleri alınmadığı takdirde bu çeşitliliğin kısa bir süre sonra yok olma tehlikesi ile karşı karşıya kalacak olmasıdır.

Kızılırmak Deltası Orta Karadeniz Bölgesi'nde, Engiz, Bafra ve Alaçam ilçeleri sınırları içinde kalan, 50.000 hektarlık (500 km²) bir alandır. Deltanın yaklaşık 10.000 hektarlık bölümünü Bafra Balık Gölleri olarak da adlandırılan uluslararası öneme sahip sulakalan oluşturmaktadır. Delta Türkiye'nin Karadeniz kıyısındaki en büyük doğal kıyı sulakalanıdır. Delta, bölge insanına tarım alanları ve yıl boyunca sulama suyu sağlar. Böyle yaklaşık 12.000 büyükbaş hayvan için beslenme alanıdır. Göllerinde balıkçılık yapılır. Sulakalanda yetişen sazların kesimi, bölge için sürekli bir geçim kaynağı sağlar. Bunların yanı sıra kıyı erozyonu önlemek, atık suları filtre etmek ve çevresinin iklimini düzenlemek gibi gözle kolaylıkla görülmeyen ancak yaşamsal önem taşıyan işlevleri vardır.

1992 yılında yapılan Kızılırmak Deltası üreyen kuşlar incelemesi sonucunda, bölgede gözlenen toplam tür sayısı 260'tan 307'ye yükselmiştir. 307 kuş türünden 55 tanesinin burada ürettiği kanıtlanmış, 45 türünün ise ürettiği sanılmaktadır. Ürettiği bilinen kuşlar arasında, nesli tüm dünyada tehlikede olan tepeli pelikan ve deniz kartalı gibi kuşlar da bulunmaktadır. Bunların başlıcaları, Balaban, Küçük balaban, Boz Balıkçıl, Siyah Leylek ve Turna gibi kuşlar da bulunmaktadır. Ortalama 25.000 kuş kışı burada geçirmektedir.

Karadeniz ülkeleri arasında en uzun sahil şeridine sahip olan ülke olmamıza karşın, bu sahillerin, kışlayan sığırcıları için taşıdığı önem hakkında bilgi yok denecek kadar azdır. 1996 yılında Sarp-Iğneada arasında geniş kapsamda bir sayım yapılması planlanmaktadır.

Yapılan sayımlar sırasında Yeşilirmak Deltası'nın deniz tarafında, ülkemizde çok nadir olara görülen Kadife Ördek'ten (melanitta Fusca) 200 birey, Altıngöz'den (Bucephala Clangula) ise 50 birey görülmüştür.

Doğu Karadeniz Bölgesi, Kuzey Avrupa ve Kafkasya'da üreyen atmaca, şahin, kartal, doğan gibi birçok yırtıcı kuş Afrika'daki kışlama alanlarına göç ederlerken, Karadeniz Bölgesi'nin yüksek dağları arasındaki vadilerden geçerler.

Atmacılık, bölgeden geçen kırmızı sırtlı çekirge kuşunun yakalanmasıyla başlar. Yakalanan kuşların

Bu tür sulak alanlarda görülen en büyük tehditlerin başında; yoğun kirlilik, usulsüz ve aşırı kara avcılığı, tarım amaçlı kurutma çalışmaları, göllerden aşırı miktarda tarım amaçlı su alımı, usulsüz ve aşırı balıkçılık gelmektedir (Sarigül, G.,1993).

Türkiye, 28 Aralık 1993 tarihinde sulakalanların korunmasını amaçlayan uluslararası Ramsar sözleşmesini onaylamıştır. Bunun sonucunda uluslararası öneme sahip 61 sulak alanın en değerlileri arasında olan Göksu Deltası (Silifke), Sultansazlığı (Kayseri), Burdur Gölü, Manyas Gölü (Balıkesir) ve Seyfe Gölü (Kırşehir) Türkiye'nin ilk RAMSAR alanları olarak belirlenmiştir. Yine uluslararası öneme sahip Kızılırmak Deltası, Menderes Deltası ve Bafra Gölü, Akyatan Gölü (Çukurova), Meriç Deltası, Işıklı Gölü (Denizli) gibi alanlar en kısa zamanda bu statüye kavuşturulacaklardır.

Doğal Hayatı Koruma Derneği (DHKD), Türkiye'nin en önemli sulak alanlarından biri olan Kızılırmak Deltası'nda doğal sistemin korunması ve koruma çalışmalarına göre insanın aktif katılımının sağlanması amacıyla 1 Temmuz 1992 tarihinden itibaren Kızılırmak Deltası Projesine başlamıştır. Bu alanda bir proje başlatılmasının nedeni, buranın Türkiye'nin gerek fauna gerekse habitat [su kuşları yaşam alanı] çeşitliliği açısından en zengin alanlardan biri olmasına karşın, koruma önlemleri alınmadığı takdirde bu çeşitliliğin kısa bir süre sonra yok olma tehlikesi ile karşı karşıya kalacak olmasıdır.

Kızılırmak Deltası Orta Karadeniz Bölgesi'nde, Engiz, Bafra ve Alaçam ilçeleri sınırları içinde kalan, 50.000 hektarlık (500 km²) bir alandır. Deltanın yaklaşık 10.000 hektarlık bölümünü Bafra Balık Gölleri olarak da adlandırılan uluslararası öneme sahip sulakalan oluşturmaktadır. Delta Türkiye'nin Karadeniz kıyısındaki en büyük doğal kıyı sulakalanıdır. Delta, bölge insanına tarım alanları ve yıl boyunca sulama suyu sağlar. Böyle yaklaşık 12.000 büyükbaş hayvan için beslenme alanıdır. Göllerinde balıkçılık yapılır. Sulakalanda yetişen sazların kesimi, bölge için sürekli bir geçim kaynağı sağlar. Bunların yanı sıra kıyı erozyonu önlemek, atık suları filtre etmek ve çevresinin iklimini düzenlemek gibi gözle kolaylıkla görülmeyen ancak yaşamsal önem taşıyan işlevleri vardır.

1992 yılında yapılan Kızılırmak Deltası üreyen kuşlar incelemesi sonucunda, bölgede gözlenen toplam tür sayısı 260'tan 307'ye yükselmiştir. 307 kuş türünden 55 tanesinin burada ürettiği kanıtlanmış, 45 türünün ise ürettiği sanılmaktadır. Ürettiği bilinen kuşlar arasında, nesli tüm dünyada tehlikede olan tepeli pelikan ve deniz kartalı gibi kuşlar da bulunmaktadır. Bunların başlıcaları, Balaban, Küçük balaban, Boz Balıkcıl, Siyah Leylek ve Turna gibi kuşlar da bulunmaktadır. Ortalama 25.000 kuş kışı burada geçirmektedir.

Karadeniz ülkeleri arasında en uzun sahil şeridine sahip olan ülke olmamıza karşın, bu sahillerin, kışlayan sığırcıları için taşıdığı önem hakkında bilgi yok denecek kadar azdır. 1996 yılında Sarp-İğneada arasında geniş kapsamla bir sayım yapılması planlanmaktadır.

Yapılan sayımlar sırasında Yeşilirmak Deltası'nın deniz tarafında, ülkemizde çok nadir olara görülen Kadife Ördek'ten (melanitta Fusca) 200 birey, Altıngöz'den (Bucephala Clangula) ise 50 birey görülmüştür.

Doğu Karadeniz Bölgesi, Kuzey Avrupa ve Kafkasya'da üreyen atmaca, şahin, kartal,doğan gibi birçok yırtıcı kuş Afrika'daki kışlama alanlarına göç ederlerken, Karadeniz Bölgesi'nin yüksek dağları arasındaki vadilerden geçerler.

Atmacılık, bölgeden geçen kırmızı sırtlı çekirge kuşunun yakalanmasıyla başlar. Yakalanan kuşların

çoğu bir iki ay içerisinde serbest bırakılır. Ancak bir gerçek vardır ki, önemli sayıda atmaca esaret sırasında çeşitli hastalık ve diğer nedenlerden ölür. Atmaca avı sırasında, yine yöreden göç eden, kartal, doğan, şahin, kerkenez gibi çok sayıda diğer yırtıcı kuş yakalanarak veya tüfekle vurularak, etobur bir kuş olan çekirge kuşunu beslemek için öldürülmektedir.

Araştırmalar sonucunda her yıl yaklaşık 15.000 yırtıcı kuşun bu şekilde hayatını kaybettiği ortaya konmuştur. Doğal denge için çok büyük önemi olan yırtıcı kuşların azalması sonucu, bu kuşların besin kaynağı olan böcek, fare gibi kemirgenlerin veya yılanların hızla artması ve ekinleri tahrip etmesi sözkonusu olmaktadır. Özellikle Rize, Çayeli, Pazar, Ardeşen, Fındıklı, Arhavi, Hopa ve daha az olmaka üzere Kemalpaşa ve Borçka'da yaygın olan bu gelenek sonucu, her yıl yaklaşık 10.000 atmaca yakalanmaktadır. Bunların bir kısmı doğaya salınmakta, bir kısmı ise yukarıda sayılan nedenlerden dolayı ölmektedir.

4.6.1.1.6 - Dağ ve Yayla Turizmi

İnsan sağlığının korunması bakımından en çekici yerler arasında deniz seviyesinden 800 metre yükseklikten başlayarak 2000 metreye kadar uzanan yükseklik kuşağı yer alır. Tıp açısından sağlıklı bir insanın bünyesi, deniz seviyesinde 2000 metre yüksekliğe kadar herhangi bir rahatsızlık duymaz. 2000-3000m. yükseklik kuşağı ise "sürekli yaşama ve oturma alanı" olarak değil, "Günübirlik Yaşama" ortamı olarak tanımlanır (Ülker, İ., 1983).

Dağ turizmi, dağ ikliminde bulunma, dinlenme ve tatil ile dağ sporları yapma uğraşlarını kapsayan bir turizm hareketidir. Dağ sporları ise dağlık yörelerde sürdürülen sportif amaçlı gezi, yürüyüş, tırmanma ve kayaklı uygulamaları kapsayan, bireysel veya toplu olarak yapılan, belirli araç ve gereçlerin doğa ve yazılı kurallara uygun olarak kullanıldığı bir spor dalıdır (Ülker, İ., a.g.e.).

Dağ turizmi ve Dağ sporları olguları içerisinde sürdürülen turizm ve spor hareketlerinin en ağırlıklı bölümünü "Kış Turizmi" ve "Kış Sporları" nı oluşturur.

Kış Turizmi ve kış sporları merkezleri, bünyesinde turizm ve spor hareketleri ile bunlara bağlı diğer yan uğraşlara ve ilişkilere olanak veren kendine özgü yapısal ve dokusal özellikleri bulunan yerleşim merkezleridir. Yoğun olarak kış mevsimi süresince kullanılan bu merkezler, genellikle ilkbahar ve Sonbahar aylarında sınırlı bir kullanım, yaz mevsiminde ise birer dinlenme ve iklim kür merkezi olarak çekicilik kazanır ve yoğun kullanımlar sunarlar (Ülker, İ., a.g.e.).

Kış turizmi ve kış sporlarına elverişli merkezleri önceliklerine göre belirlenmiştir

I- Öncelikli Yüksek Dağlık Yöreler

I. Derecede Öncelikli Yüksek Dağlık Yöreler

Ağrı - Büyük Ağrı Dağı	(5137 m.)
Hakkari - Cilo ve Sat Dağları	(4136 m.)
Rize - Kaçkar Dağları	(3932 m.)
Niğde - Toros Dağı	(3756 m.)
Kayseri - Erciyes Dağı	(3916 m.)

Diğer Yüksek Dağlık Yöreler

Bitlis - Süphan Dağı	(4058 m.)
----------------------	-----------

Erzincan - Munzur Dağları	(3462 m.)
Mersin - Bolkar Dağı	(3585 m.)
Antalya - Beydağları	(3086 m.)

2- Öncelikli Kış Sporları Merkezleri

Turizm Kullanımı Ağırlıklı Kış Sporları Merkezleri

Bursa Uludağ

Antalya - Beydağı

Alanya - Akdağ

Bolu - Köroğlu Dağı

Spor Kullanımı Ağırlıklı Kış Sporları Merkezleri

Erzurum - Palandöken Dağı

Kars - Sarıkamış

Bitlis - Altın Kalbur ve Sargör Dağı

Kayseri - Erciyes Dağı

Diğer Öncelikli Merkezler

Mersin - Bolkar Dağı

Kastamonu - Ilgaz Dağı

Aksaray - Hasan Dağı

Ankara - Elmadağ

Ağrı - Sekir Dağı

Bingöl - Kuruca Dağı

Trabzon - Zigana Dağı

Erzincan - Munzur Dağı

Sivas - Yıldızeli

Turizm türlerinin çeşitlendirilmesi amacı, Karadeniz Bölgesinde coğrafik durum nedeniyle kendini yayla turizmi olarak sunmaktadır. Yaylalara yakın zamana kadar hayvanlarını beslemek, kışlık ot ihtiyacını karşılamak amacıyla çıkılan yerler iken, Karadeniz bölgesinde turizmin geliştirilmesi amacıyla bazı yaylalarda turistik düzenlemelere gidilmiştir.

Yaylanın hukuksal tanımına göre, devlete ait yerlerden iken, bir tahsis belgesine dayanarak veya öncesi bilinmeyen süreden beri, tahsisli olduğuna dair bir hakka tutunarak bir veya birkaç köy ve kent halkının birlikte oturup kalktığı ve hayvanlarının, otundan ve suyundan yararlandığı yüksek yerlerdir. Bu tanımlamada 4 ana unsur yer almaktadır. Bunlar devlet malı olması, tahsis edilmesi, ortak kullanılması ve köy halkının hayvanlarla birlikte, belirli mevsimde yararlanması'dır (Bakırcı, M.,a.g.e.).

Yaylaların temel çekici özelliklerinin başında, üzerinde barındırdığı çok çeşitli otsu ve odunsu bitki örtüsü, uzun bir tarih süresince oluşmuş kendine özgü malzeme ve mimarisi, kaynak suları, temiz havası ve sessizliği gelmektedir.

Yayla turizmi potansiyeli diğer turizm çeşitleriyle (av, yürüyüş, termal, kış sporları ve dağ turizmi) entegre olarak kullanıldığı takdirde büyük bir turizm aktivitesi yaratmaktadır (Bakırcı, M.,1992). Akdeniz ve AT ülkelerinde yaylacılık yoktur. Turizm, bu ülkelerde genellikle deniz, kum, güneş, tarih ve kültür

turizmi şeklinde görülmektedir (Var, M., 1992).

Sosyal etkinlikler ve doğal güzellikleri ile ön plana çıkan Karadeniz Bölgesi yaylaları Turizm Bakanlığınca ele alınarak, doğal dokunun, doğal kaynakların ve yaylalar ile kültürel değerlerin korunması koşulu ile, 1/25000 ölçekli Çevre Düzeni Planı kararına uyularak yapılacak yayla turizm tesisleri yatırımlarının bu bölgeye teşvik edilmesi hedeflenmiştir.

20 adet yaylanın Turizm merkezi olarak ilânı Bakanlar Kurulu'na önerilmiş ve bu yaylalar Bakanlar Kurulunca Turizm Merkezi ilân edilmiştir.

Turizm Merkezi ilân edilen yaylalardan ilk etapta 12 adedinin 1/25.000 ölçekli nâzım planları İller Bankası'na hazırlanmıştır. Buna göre;

Ordu iline bağlı Çambaşı, Giresun iline bağlı Kümbet ve Bektaş, Trabzon iline bağlı Şolma, Karadağ ve Erikbeli, Rize iline bağlı Ayder, Yukarı Kavran ve Anzer, Artvin iline bağlı Kaçkar, Gümüşhane iline bağlı Zigana ve Bayburt iline bağlı Kopadağı yaylalarının çevre düzeni planları hazırlanmıştır.

Plan kararlarının yönlendirilmesinde 2 temel hedef belirlenmiştir.

1- Turizmde çeşitliliği artırmak üzere zaten var olan yayla (dağ ve kış) turizm potansiyelini geliştirmek.

Ancak bunu geliştirirken de,

2- Planlama kapsamındaki mevcut doğal değerlerin bitki örtüsü, topografya ve silüet etkisi ile korunarak, geleneksel yapı tarzının sürdürülmesini sağlayıcı önlemler getirmek

4.6.1.2 - KÜLTÜREL ve SOSYAL DEĞERLER

4.6.1.2.1 - Festivaller

Bölgede geleneksel hale gelen yayla şenlikleri genelde ilkbaharda, mısır ve fındık ocakları temizlendikten sonra 15-20 günlük boşluk süresinde yapılmaktadır. Hasat sonrasında, köylüler, dinlenmek ve eğlenmek için yaylalara göç etmekte ve geceler boyunca eğlenmektedirler.

Yayla şenlikleri yaz ayları boyuca binlerce insanı biraraya getiren ve geleneksel eğlence biçimlerini yaşatan işleve sahip bir etkinliktir. Kemeçeler çalınır, horon tepilen yayla şenliklerinde koç döğüşü, boğa güreşi, köpek dalaşı türünden ilginç gösteriler yapılır, insanlar bütün bir yılın yorgunluğunu üzerlerinden atarlar. Düzenlenen yarışmalarla en iyi ürünleri yetiştirenler, hayvanları en verimli olanlar ödüllendirilir.

Karadeniz Yaylalarında yapılan geleneksel şenliklerin başlıcaları şunlardır;

- Akçabat Yaylalarında, Hıdırnebi Şenlikleri (20 Temmuz)
Karaaptal şenlikleri (14 Ağustos)
Kadırga Şenlikleri (Temmuz ayının son Cuma günü)
- Tonya Yaylalarında, Sivri Tepe şenlikleri (5 Eylül)
Beypınar Şenlikleri (25 Ağustos)
Yayla Ortası Şenlikleri (14 Ağustos)
- Çaykara Yaylalarında, Sultan Murat Şehitleri Anma Günü (28 Haziran)
Yayla Ortası şenlikleri (15 Ağustos)
- Artvin Yaylalarında, Kafkasar Şenlikleri (Haziran 2. Haftası)

Bu şenliklerden Kadırğa, Hıdırnebi, Kafkasar ve Sultan Murat katılımın yoğun olduğu (3-20 bin kişi) şenliklerdir (İmre, N. ve Gürbüz, A., 1994).

4.6.1.2.2 - Folklor

Bölge tarih boyunca çeşitli medeniyetlerin etkisinde kalmıştır. Çeşitli kökenlere ait gelenek ve görenekler vardır. Bölgede yaşam bir "laz" kültürü vardır.

Bölgenin fiziksel veriler nedeniyle kendine ait bir gastronomisi oluşmuştur. Hamsi balığının her türlü yemekte kullanılması, Mısır'ın çok farklı şekillerde yenilmesi diğer bölgelerde görülmeyen bir yemek kültürü oluşturmuştur.

Karadeniz Bölgesi el sanatları açısından da gelişmiştir. Kilim, alastar, şal, sepet, tekne, sandalye gibi el sanatı örnekleri bölgeye özgü nitelikler taşır. Çömlekçilik, oyma ve kakmacılığın kullanıldığı ağaç işçiliği yanında yapı sanatı ile ilgili olarak taş işçiliği gelişmiştir.

4.6.1.2.3 - Mimari Kimlik

Karadeniz Bölgesinde görülen çeşitlilik kendini mimari kimlikte de gösterir. Bölgede görülen yaygın yapı türlerini, coğrafik şartlar nedeniyle, kentsel yerleşme dokusunda ve kırsal alan dokusunda görülen mimari kimlik olarak ikiye ayrılabilir. Kırsal alan yerleşme dokusu kendini genelde köy yerleşmeleri ve yayla yerleşmelerinde gösterir ve genelde tüm Karadeniz Bölgesi içerisinde, ufak farklılıklar olmasına karşın aynıdır. Doğu Karadeniz'de, kıyılarda yoğunlaşan kentsel doku ile Batı Karadeniz'de görülen kentsel doku arasında gerek malzeme gerekse form açısından farklılıklar görülür.

Batı Karadeniz Bölgesinde görülen mimari kimliğin en belirgin taşıyıcıları Safranbolu ve Amasra evleridir.

Karadeniz bölgesindeki konutların plan düzenlemesinde esas faktör yaşayıştır. İklim, topoğrafya, manzara, güneş ve malzemenin rolü ise ikinci derecededir.

Evin yönlendirilmesinde manzara ve güneşten çok arazinin eğimi etki eder. Bayır aşağı yani açıklığa bakan cephe ön cephe'dir. Yaşam dışarıda geçtiği için manzara önem kazanmamaktadır. Böylece manzara ve güneş gibi faktörler önemini yitirince evlerde birbirlerine paralel olmakta kurtulmaktadırlar.

Köy ve Yayla Evleri müstakil ve dört tarafı bahçe ile çevrilidir. Ahır ve samanlık aynı çatı altındadır. Anayola patikalarla ulaşılır. Evin girişi, plan sonucu yandadır. Taş basamaklar veya müsait olan yerlerde rampa, bodrum ile zemin kat arasında bağlantıyı sağlar. Taş basamaklar esas girişi belirtir. Diğer tarafta ise servis giriş, depo, ahır ve samanlığın bulunduğu düzlüğe açılmaktadır. Her iki kapı evde aynı iç mekâna açılır. Böylece içeriden dışarıya, evin etrafını dolaşmadan yakın bir bağlantı vardır. Alaturka helaya hem içeriden hem de bu servis düzlüğünden girilebilir.

Mısır tarlaları evin önünde ve göz altındadır.

Köy ve yayla evleri daima yanlarında yardımcı binalarla inşa edilirler. Ek yapılar arasında daha çok serander mimarisi dikkat çeker. İki katlı olduğundan ev ile beraber uyumlu bir kompozisyon içerisinde bulunur.

Serin, havadar anlamına gelen serander, mısır, fındık gibi ürünlerin saklanması için ambarlardır. Tüm Karadenizde görülmesine rağmen Giresun'dan Samsun'a doğru yerini mercek (Samanlık), Trabzon Samsun arasında ise Çöten ve Çit'e (mısır muhafaza ve depolama yeri) bırakır. Başka yerlerde nayla,

paska, bagen ve ayvan olarak da adlandırılır.

Plan tipine göre dört, altı, saciz veya ondirek taban ağaçlarına oturtulur. "Tekere" denilen ve fare gibi hayvanların girmesini engelleyen elemanlar, sert ağaçtan ya da yekpare taştan yapılır. Binanın direkler üzerinde yükseltilmesinin amaçları hayvanlara karşı koruma ve yerin rutubetinden kurtularak alttan havalandırmayı sağlamaktır.

Bölgeye has yapımı malzemesi ahşap ve yapı tarzı çatmadır. Başlıca ahşap türleri çam, ladin, kestane ve cevizdir. Ahşap kullanımında kestane ilk sıraya alır. Rutubete dayanıklı kolay alev almaz ve kurt işlemeyecek kadar serttir. Zamanla rengi kararmaktadır. Bölgede taş yer yer bulunmakla beraber daima ikinci derecede bir yapı malzemesidir. Bodrum ve zemin katların bazen yalnız yukarı taraftaki kalkan duvarı, ya üç duvarı ya da tümü taşla örülmektedir. Taşıyıcı olarak tuğla ve kerpiç çok az bulunmaktadır. Sahil ve dere yataklarından toplanan taşlar dolgu malzemesi olarak kullanılmaktadır.

Çatı örtü malzemesi alaturka kiremit veya metal levhalardır. Çatılar daima eğimlidir. Bindirme şeklinde tahtalarla yapılan çatı örtüsüne hartama denilmektedir. Hartama çatının yangın tehlikesi nedeniyle yasaklaması ile metal çatı kullanımı artmıştır. Saz çatı örtüsü çok az görülmektedir.

Yapıların taşıyıcı sistemi ahşap iskelet sistemidir. Buna çatma sistemde denilmektedir. Çatma yaklaşık 5x10 cm. kesitindeki dikmelerin 25 cm. ara ile taban kirişleri üzerine oturmasıyla oluşur. Bu dikmeler sonradan yatay veya çapraz parçalar ile birbirlerine bağlanmaktadır. Yatay bağlantıyla oluşan kare boşluklar göz göz bir desen oluşturur. Buna göz dolması denir. Bağlantılar çapraz oluşan buna da muskalı denilmektedir. Aynı evde bu iki değişik bağlama sistemleri yan yana görülebilir

Göz dolmasındaki kare bölmelerin doldurulması çevredeki malzemeye göre değişmektedir. Tek parça taş olmakla beraber, kenarları harçla doldurulanları da vardır. Düzgün taşların bulunamaması durumunda, kırma taşlarla boşluklar doldurularak sivanarak üzerleri beyaz badana yapılmaktadır. Muskalı şekilde, boşlukların üçgen oluşu nedeniyle bu teknik yaygın kullanılmaktadır.

Ahşap yığma, 2 ila 5 cm. kalınlıktaki tahtaların veya kütüklerin köşelerde birbirlerini üzerine kurt boğazı geçme yöntemi ile bindirilmesiyle yapılan duvar örgüsüdür. İkinci bir taşıyıcı eleman yoktur. Bu tahta yığma sisteme "Taraba" denilmektedir. Bütün iç ve dış duvarların bir bütün olarak örülmesi gerektiğinden yapımı zordur. Çok mekânlı evlerde kullanılmamaktadır.

Tahta yığma bir evde iç bölmelerin devamı dışarıda görülür. bu ahşap duvar geçmeleri bir mekânı sınırlandırmaktadır. Sonuçta bir evin tarifinde de 4 boğaz, 6 boğaz gibi deyimler kullanılmaktadır.

Her odanın bir fonksiyonu vardır. Ama bütün plan tiplerinde görülen ve ev halkının bir araya geldiği büyük bir ana mekânı vardır. Burası eve girilince karşılaşılan ilk kapalı mekândır. Ocak buradadır. pişirme, yemek ve bunlara bağlı ambar, kiler gibi depolar buraya açılır.

4.6.2 - Türkiye'nin Turizm Politikası ve Karadeniz Bölgesi

Turizm ve çevre birbirinden ayrılmaz iki kavramdır. Türkiye'nin turizm politikası içerisinde çevresel değerler ilk kez V. BYKP'nda göz önüne alınmıştır. Buna göre, turizmin, ekolojik dengeyi bozmayacak şekilde uyumlu gelişmesi hedeflenmiştir. VI. BYKP'nda ise kış, av ve su sporları ile festival, sağlık, termal, kongre, 3. yaş ve gençlik turizmlerinin gelişmesi için teşviklerde bulunulmuştur. Özellikle V. BYKP ile gündeme gelen çevresel değerlerin, kamuoyunda güncel duruma getirilmesi amaçlanmıştır ve

kısmen başarılı olmuştur. VI. BYKP' ile turizm de çeşitlenme ve genel eğilimler doğrultusunda alternatif turizm türlerinin geliştirilmesi düşünülmüştür. Bu turizm türleri için seçilen bölge Karadeniz'dir. Bölge sahip olduğu değerler ile bu türdeki turizm alternatiflerine cevap verebilecek durumdadır. Bunun yanı sıra, 1988 yılında eski Sovyetler Birliği ile Türkiye arasındaki Sarp Sınır Kapısı'nın açılması da bölgeye hareket getirmiştir.

Bütün bu faktörlere karşı Karadeniz bölgesi, turizmden, henüz yeterince nasibini almamış bir bölgedir. Konaklama tesisleri yetersizdir. 1990 yılı sonu itibarıyla turizm belgeli tesis sayısı 89, yatak sayısı 8706, Turizm İşletme belgeli tesis sayısı 58, yatak sayısı 5076'dır. Buna karşılık konaklama yapan turist sayısı yaklaşık 1.5 milyon civarındadır.

1992 verilerine göre Karadeniz Bölgesinde, 141.525 yabancı, 569.663 yerli turist geceleme yapmış olup, mevcut yatak kapasitesi 5892 yataktır (İmre, N. ve Gürbüz, A., a.g.e.).

Mevcut turistik belgeli yatak kapasitesi ve geceleme sayısına bakıldığında, bölgedeki doluluk oranının % 33 gibi düşük seviyede olduğu görülmektedir. Bölgedeki geceleme sayısı ortalama 1-5 gündür.

Bu verilerden hareketle Karadeniz Bölgesi, daha çok iç turizme yönelik bir potansiyel oluşturmaktadır. Bununla beraber bölgenin tanıtım ve pazarlama sorununun çözülmesi halinde, yabancı turistlerin de ilgisinin bölgeye çekilmesi mümkün olacaktır. Bunun en iyi örnekleri Trabzon Sumela Manastırı ve Trabzon Ayasofya Müzesi'dir (İmre, N. ve Gürbüz, A., a.g.e.).

Bölgenin en belirgin sorunlarının başında, ulaşım imkânlarının sınırlı olması ve altyapı yetersizlikleri gelmektedir. Turizmde havayolu işletmeciliğinin büyük bir önemi olduğu kesindir. Bölgedeki havaalanlarının sayısının yetersizliği olumsuz bir etkidir. Mevcut tesis ve işletmelerin de kalitesinin ve hizmet standartlarının artırılması gerekmektedir.

4.6.3 - MEVCUT DURUM VE PROJEKSİYONLAR

4.6.3.1 - Temel kabuller

Karadeniz Bölgesi gibi büyük ölçekte, turizmin geliştirilmesi amaçlı bir planlamada, gerek varolan olanaklar gerekse planlama kararlarının dışındaki diğer değişkenler nedeniyle bazı temel kabullerin alınması gerekmektedir.

4.6.3.1.1 - Turizm Master Planı

Karadeniz Bölgesi için ve diğer yerler için verilecek turizm yatırım kararları, bunların uygulamaya dönüştürülmesi için gerekli olan sürelerin saptanması ve tanıtım amaçlı pazarlama faaliyetleri için bölgesel ölçekte bir master planı hazırlanmalıdır.

Master planı için yapılacak araştırma çalışmaları, potansiyel belirleme, sunu-istem dengeleme hedefleri aynı zamanda pazarlama faaliyetlerinin de temelini oluşturmaktadır (Duygulu, F., 1989).

Turizm Master Planı, bir malın hayat eğrisi gibi çeşitli safhaları gözönünde bulundurma esnekliğine sahip olmalıdır.

- 1- Keşif aşaması (exploration stage)
- 2- Katılım aşaması (involvement stage)
- 3- Gelişme aşaması (development stage)
- 4- Sağlamaştırma (consolidation),

5- Duraklama (stagnation),

6- İniş (decline)

7- Yenileme (renovation)

olarak adlandırılan gelişim safhaları, turizm malı olarak Karadeniz Bölgesi için de aynen geçerli olacaktır (Duygulu, F., a.g.e.)

Karadeniz için bu zaman kesitinde keşif ve katılım aşamasının değerlendirilmesi gerekmektedir.

Ayrıca, turizm master planı bu safhaları değerlendirirken, yumuşak turizm kararlarıyla birlikte bölgenin önemli noktalarına "büyüme kutupları" (growth poles) etkisi yapacak bölge planlama teknikleri ile özel cazibe alanları oluşturmalıdır (Duygulu, F., a.g.e.).

Bölge için oluşturulacak Master Planı kendi içerisinde de bölgesel farklılıkları sağlayacak alt bölge planlarını da içermelidir.

Master planı ve Alt Bölge planları hazırlanan yerleşmelerde küçük ölçekli planlama kararlarına ana prensiplerini bu büyük ölçekli kararlardan almasının yanında detaylandırma ve uygulama safhalarında mutlaka halkın katılımı sağlanmalıdır. Burada halkın katılımı, "toplumsal yaşantısını yönlendirecek siyasa ve önerilerin biçimlenmesini halkın paylaşması" eylemi olarak tanımlanabilir (Alptekin, İ.V., 1991). Katılım yabancılaşmaya tepki veya çözüm olarak ortaya çıktığı ve yabancılaşmanın doğuracağı tepkileri yumuşatmak amacıyla egemen güçlerce desteklediği söylenebilir. Bunun sonucunda elde edilecek bilgiler geri besleme (feed-back) yöntemiyle, gerek alt bölge planlarında gerekse master planlarında etkili olabilmektedir. Bu amaçla imar planı yapım sürecine, halkın katılımını sağlayabilmek için planların tamamının yerinde yapılması sağlanmalıdır. Böylece imar plan yapıcıları yerel halkla yüzyüze gelecekler ve yerel halk planı doğrudan ve daha sık denetleyebilecektir.

Halkın katılımı planlama sürecinin ilk bölümünde değil tüm süreçte geçerli olursa katılım sağlanabilir (Alptekin, İ.V., a.g.e.).

4.6.3.1.2 - Turizmde Çeşitlilik

Kültür ve Turizm Bakanlığı 1988 yılından itibaren dünyada görülen turizm eğilimlerine bağlı olarak turizmin çeşitlendirilmesi yönünde çalışmalarına başlamıştır. Ülkemizin hayata geçirilmemiş atıl turizm potansiyelinin değerlendirilmesi, turizm girdilerinin getireceği ekonomik rantın turizm çeşitlendirilmesiyle birlikte ülke geneline yaygınlaştırılması amacıyla birçok proje yürürlüğe konmuştur. Bu doğrultuda yapılan turizm çeşitlendirme çalışmaları şunlardır (İpekyolu Dergisi, 1994) :

- Kış Sporları ve Kayak Merkezleri Turizmi
- Sağlık ve Termal Turizmi
- Yat Turizmi
- İnanç Turizmi
- Doğal ve Tarihi Varlıkların Turizm Amaçlı Kullanımı
- Tarihi Kervansaraylar ve İpek Yolunun Turizm Amaçlı Kullanımı
- Mola Noktaları Turizmi
- Akarsu Sporları Turizmi
- Mağara Turizmi
- Yürüyüş Turizmi (Trekking)

- Golf Turizmi

Çeşitlilik ilkesinin uygulanması "turizm sezonu" gibi yaklaşımları ortadan kaldırarak oniki aya çıkarmayı amaçlamaktadır. 2000 yılında dünya nüfusunun % 20'sinin 60 üzeri yaş grubu insanların oluşturacağı ve yine aynı yıllarda Avrupa'da bu yaş grubu 100 milyon kişi olacağı bilinmektedir. Bu nedenle "Üçüncü Yaş Grubu", turizmden beklentisi olan ülkelere, potansiyeli yüksek bir grup olarak görülmektedir

"Türk Turizmini Çeşitlendirme ve 12 Aya Yayma" politikasının bir uzantısı olarak "Üçüncü Yaş Turizmi araştırmacı" yapılmıştır.

Bu araştırmaya göre :

- Derneklerin en çok Nisan, Mayıs, Eylül ve Ekim aylarında tur düzenleme eğiliminde oldukları,
- Turların dinlenme amacının dışında sırasıyla tarih, arkeoloji, dini ziyaret ve kaplıcalardan yararlanma amacıyla düzenlendiği,
- Gelenlerin % 60'ının temel kaynaklardan yararlanmak istedikleri,
- 1992 yılında Türkiye genelinde kişi başına ortalama turist harcaması 533 \$ iken, bu grupların ortalama harcamasının 764 \$ olduğu ve bunun 609-678 dolarlık kısmına alışveriş olduğu,
- Bu tür turizme katılanların sağlık hizmetlerine, saygı ve ilgiye, diyet yemeklerine, kısa kara yolculuklarına diğer turistlerden daha fazla önem verdikleri ortaya çıkmıştır (Turizm Bakanlığı, 1993 e).

4.6.3.1.3. Yumuşak, Soft, Selektif Turizm

Turizm ve çevre, ortak bir ilişkiyi simgeleyen kavramlardır. Çevre bir turizm kaynağı olma özelliği taşıyarak, turizmin en önemli etkileri çevreye olmaktadır. Bu ilişkinin ortak yaşamsal (symbiotic) olduğu, turizmin var olması için çevrenin yaşaması gerekliliği ortadadır.

Çevre krizinin temelinde, sınırsız olan insan isteklerine karşın doğal kaynakların sınırlı oluşu ve insanoğlunun varoluşundan itibaren geçen binlerce yıllık sürenin ancak son 20 yılında bu gerçeği tam anlamıyla kavranmış olması yatmaktadır.

Çevre üzerindeki yıkıcı etkilerin sorumlusu turizmin kendisi değil, aşırı ticarileşmeye doğru yönelmesidir. Bu durumda turizmden sağlanacak uzun dönemli yararlar göz ardı edilerek, kısa dönemli kazançların peşine düşülmekte ve doğal kaynakların kullanımı yozlaşarak bozulmaktadır (Topuzlu, F.K., 1991).

Bu politikaların çoğunda ortak özellik, geçmiştekilerden farklı olarak ekolojik hedeflerin, ekonomik ve sosyal içerikli hedeflerin üzerinde tutulmalıdır. Bunun sonunda turizmin bilinçli ve çevreye duyarlı olması gerektiği anlaşılmıştır.

Günümüzde klasik turizm anlayışına göre alternatif turizm (alternative tourism), kitle turizmine göre "yumuşak turizm" (soft tourism), çevreye karşı duyarlılığından dolayı "eko-turizm" (ecotourism), özelliklerinden dolayı "bilinçli turizm" adları verilen bir turizm şeklini gündeme getirmiştir (Doğaner, S., 1994).

"Doğa turizmi" (Nature Tourism), "Sorumlu Turizm"(responsible tourism), "nazik turizm" (gentle tourism), "Alternatif turizm" (alternativ tourism), "Eko-turizm" (ecotourism) olarak bilinenler, "yeşil Turizm" (green tourism) veya "Yumuşak turizm" (soft tourism)in yumuşak ve çevre bilinçli formları

sayılabilirler (Güleç, S.,1992).

Eko-turizm konusundaki karmaşa, kavramın yeni olmasının yanı sıra, içeriği üzerindeki oldukça farklı değerlendirmelerden de doğmaktadır. Eko-turizmi kimileri doğa ve seyahati birbirine bağlayan etkinliklerde çeşitli olarak görmekte, kimileri ise ekolojik duyarlılık gösteren ya da çevre dostu turizmi olarak değerlendirmektedir. Büyük otel zincirlerinin neredeyse tümü, havayollarının önemli bir kısmı ve hatta küçük seyahat acentaları çevre programları hazırlamaya, geri kazanım üzerinde durmaya, enerji tasarrufuna yönelmeye başlamıştır. Doğal olarak bunlar, desteklenmesi ve sürdürülmesi gereken etkinliklerdir. Diğer bir yaklaşımı benimseyenler ise, eko-turizmin doğal kaynakların korunması ile gerçekleşebileceğini, bu nedenle turizm sektörünün doğrudan doğanın korunmasına katkıda bulunması gerektiğini ileri sürmektedirler. Bu durum ise, eko-turizm, doğal park alanlarının korunmasını, kırsal bölgelerde, yöre kaynaklarını tahrip etmeyecek alternatif kalkınma programlarının hazırlanmasını öneren bir strateji olarak ortaya çıkmaktadır (Demirayak, F., 1994).

Genel adıyla eko-turizm, birbirini tanıyan arkadaş ve ailelerden oluşan küçük gruplara, süratli olmaktan çok rahat ulaşım araçlarıyla, çok kısa süreyle kısıtlanmayan zaman içinde yapılmakta, turistlerin gittikleri ülkeyi, gerçek doğal ortamında yerel yaşam biçimleriyle birlikte yaşayarak tanınması, yeni bilgi ve deneyimler edinmesini sağlamaktadır. Uygulandığı yörelerde, turizmi planlı, ölçülü, yerel idarelerin kontrolü altında, çevreye saygılı ve yavaş geliştiren, yapılaşmada yerel mimari özelliklerin korunmasına, arkeolojik kalıntı ve tarihi yapıların özgün ortamla ahenginin bozulmamasına özen gösteren bu turizm şekli, yeni yapılanma yerine, mevcut yapıların (köy, çiftlik, yayla evleri vb.) yeniden kullanımını teşvik eder ve yöresel ekonomik uğraşları (tarım, el sanatları vb.) korur ve geliştirir. Bu özellikleriyle kitle turizmine tamamen karşıt özellikler taşır. Eko-turizmde esas olan, doğal alanların ve kırsal kesimlerin geleceğin turizm alanları olarak, turizmin çevresel etkisinden korunması, günümüz turizmi içine, turistlerin çevresel sorunları olmayan ortamlarda, doğa içinde turistik faaliyetlere katılmasıdır (Doğaner, S., a.g.e.).

“Yumuşak turizm” ya da “bilinçli turizm” üzerine ilk çalışmalar oldukça yenidir. Almaya’da bu konuda oluşturulan bir araştırma grubu, ilk kez 1987’de turizmin neden olduğu ekonomik, sosyal ve ekolojik sorunlara dikkat çekmiş, 1988 yılında ise bazı ilke ve öneriler belirlemiştir. Genelde yumuşak turizmin özü, ekonomik yönden verimli, sosyal yönden sorumlu olan ve çevresel yönden sorunları olmayan bir turizmdir. Başka bir deyişle yumuşak turizmde bir taraftan yerel örf ve adetlere saygı göstermeli, diğer taraftan yöre halkı önem vermese bile çevre ve doğa korumaya özen gösterilmelidir.

Doğa korumacılar arasında, koruma amacına ulaşmak için doğa turizmine yönelme eğiliminin ağır bastığı görülmektedir. Bir başka açıdan, turistlerin çoğunun artık daha maceraperest, katılımcı ve doğa-sever olduğu, ekosistemleri, nesli tehlike altındaki türleri tanımak, hassas bölgelerde yapılacak koruma etkinliklerine katkıda bulunmak istedikleri görülmektedir. Bu isteklerin bir yansıması olarak da , doğal zenginliği olan alanları, milli parklar gibi koruma bölgelerini ve tahrip edilmemiş doğal güzellikleri görmek için seyahat tarzlarını değiştirmektedirler. Dolayısıyla, geleceğe, doğayı koruyan planlara sahip alanlar turistleri artık daha çok cezbetmektedir (Demirayak, F., a.g.e.).

Kuzey Amerika’da 1991 yılında 400 milyon kişi milli parkları gezmiştir. 1989 yılında yalnızca A.B.D.’nde milli parkları gezen kişi sayısı 265 milyon olmuştur (Whealan, T., 1991).

Eko-turizm olarak adlandırılan bu yaklaşımlar daha çok Avrupa, Kuzey Amerika ve Japonya gibi

gelişmiş ülkelerdeki, boş zamanları ve gelirleri diğerlerine göre daha fazla olan turistlerce ilgi görmektedir. A.B.D.'de eko-turizme katılanların ortak özellikleri, çalışan veya emekli 31-50 yaş arasında olan ve daha önce yaptıkları dış yolculuk ve deneylerinden yararlanan kişilerdir. Yumuşak turizme katılanların üçte biri tur operatörlerinin önceki müşterileridir (Whealan, T., a.g.e.).

Yapılması düşünülen turizm anlayışı, bölgenin morfolojik yapısı (dağlar, vadiler, kanyonlar, krater gölleri vb.), su alanları (denizler, göller, akarsular, şelaleler vb.) ile fauna ve flora yapısıyla denge içerisinde olmalıdır. Bu tür doğa kaynaklı turizm anlayışları günümüzde giderek gelişmekte ve çeşitlenmektedir.

Doğa turizminin, koruma bölgelerinde yaşayan insanlara yeni iş imkânları yaratma, turistlere ve bölgede yaşayanlara çevre eğitimi verme gibi önemli katkıları vardır. Diğer yandan şüphesiz bazı gizli tehlikeleri de vardır. Bunlardan en önemlisi, özellikle milli parklar ve koruma alanlarında su kirlenmesi, erozyon gibi çevresel istemlerin, politik durumlar, doğal felaketler, bölgesel savaşlar ve olumsuz ekonomik gelişmeler nedeniyle hızlı değişiklik göstermesidir. Dolayısıyla turizmin kararsızlık göstermesi doğa turizmine de yansiyacaktır. Çoğu eko-turizm etkinliği kırsal alanlarda gerçekleştirilmekte olup, buralardaki alternatifler kısıtlıdır. Bu durumda bölge halkının ekonomik faaliyetleri sadece turizme bağlı olursa, talepte görülen düşüş, orada yaşayan halk için ekonomik bir felaket olacaktır. Bu bölgelerde çeşitlendirilmiş bir ekonomik strateji yaratılması esastır (Demirayak, F., a.g.e.).

4.6.3.2. Planlama İlkeleri

Karadeniz Bölgesi turistik potansiyeli güçlü bir bölgedir. Sorun bu potansiyelin nasıl değerlendirileceği ve pazarlanacağıdır. Benzer konum da olan Romanya ve Bulgaristan, turizm gelişmesi sağlamak ve döviz girdilerini arttırmak amacıyla pazar araştırması ve sahil kapasite çalışmaları yapmış ve 15.000 ile 25.000 yataklı yatırımlar ile (Romanya'da Mamaia ve Mangalia, Bulgaristan'da Zlatni-Pjasac) pazara girmişlerdir. Turizm potansiyellerini, deniz/dinlenme turizmini amaçlayıp, büyük yatırımlar yaparak değerlendirmişlerdir. Çünkü bu ülkelerin deniz potansiyelini değerlendirecek başka seçenekleri yoktur (Duygulu, F., a.g.e.).

Karadeniz bölgesinin turizm açısından gelişmemesinin nedenlerinin başında "Turizm Öncelikli İller" anlayışı gelmektedir. "Turizm Öncelikli İller" yaklaşımı "Çeşitlilik" ve "12 Ay Turizm" ilkeleri ile uyuşmamakta, bölgeler arası dengesizlikler yaratarak, yatırımcılar üzerinde olumsuz etkiler yapmaktadır.

Buna en iyi örnek Turizm Bankası'nın politikasında görmek mümkündür. 1985 yılında Akdeniz Bölgesinde toplam 33 proje bankanın desteğini alırken, Ege Bölgesi'nde 27 proje destek gördü; 1988'in ilk 6 ayında ise, Akdeniz Bölgesi'nde 56 projeye destek verildi, buna karşılık Ege Bölgesi'nde bu rakam 80'e ulaştı. 1989 yılının ilk 6 ayında Marmara Bölgesinde 24, Karadeniz Bölgesinde 5, İç Anadolu Bölgesinde 14, Doğu Anadolu Bölgesi'nde 1 ve Güneydoğu Anadolu Bölgesi'nde 4 proje kredi aldı (Duygulu, F., a.g.e.).

Bununla beraber Turizm Bakanlığı'nın 1992 yılında hazırladığı Yat Turizmi Master Planı'nda da Marina Yatırımlarında Karadeniz Bölgesi "4 Öncelik Bölgesi" olarak görülmektedir.

Karadeniz Bölgesi Turizmi, çok yönlü ve çeşitli istem olanakları sunabilen bir turizm modeline dayanmak zorundadır. Gerek makro ölçekte geliştirilen kararlar, gerekse mikro ölçekte il ayrıntısına inen özel kararlarda aynı hedef amaçlanmalıdır.

Bu planlama yaklaşımının özü, doğal ve tarihi kaynaklarımızla, geleneksel mekânsal dokularımız ve geleneksel kültürümüzün tüm öğelerini koruma altına alarak turistik amaçlı geliştirilmesidir.

Bu planlama yaklaşımı ve amaçları doğrultusunda plan kararlarını yönlendirmek amacıyla saptanan genel planlama ilkeleri şunlardır :

- Tabiat ve Peyzajın korunması,
- Denizin kaynak olarak korunması,
- Tarihi değerlerin korunması ve değerlendirilmesi,
- Geleneksel mimari dokunun korunması,
- Kesin kaynak (envanter) çalışması yapılması,
- Turculuğun geliştirilmesi; doğal ve tarihi değerlerin paket turlar veya bireysel turlar şeklinde geziliip görülmesinin sağlanması,

- Yayla-Kaplıca-Dağ ve kış sporları turizmin geliştirilmesi,
- Zengin flora, fauna ve doğa koşullarına bağlı turizm olanaklarının geliştirilmesi (Milli Parklar, orman içi dinlenme yerleri, av turizmi, kanoculuk vb.)

- Deniz kaynağının, günübirlik veya belli illerde uzun vadede konaklamaya yönelik kullanılması,
- Geleneksel mimari dokunun turizm amaçlı kullanılması
- Geleneksel kültürün turizm amaçlı kullanılması
- Turizm yatırımlarını kanalize edilmesini sağlamak üzere bölge ve alt bölge turizm merkezleri, konaklama merkezi ve mola noktası şeklinde hiyerarşi kurulması ve turizm yatırımlarının öncelikle bu kesimlere yönlendirilmesi

- Bölgenin turistik özellikleri ve olanaklarının tanıtımı ve pazarlanması

Turizm yatırımları için düşünülen hiyerarşik sistem elemanları şunlardır (Aykırı, M.F., a.g.e.) :

- Bölge Turizm Merkezleri : Tüm planlama alanı içerisinde, varolan ve potansiyel ilişki ağı içerisindeki konuma göre belirlenen bu fonksiyon, konaklama merkezliliği niteliğini de içermelidir. Bu bakımdan Karadeniz Bölgesi için düşünülen Bölge Turizm Merkezi, Trabzon kentidir.

- Alt Bölge Turizm Merkezi : Coğrafi konum, iklim, topografya kentsel etki alanları ve sektörel faaliyetlerin farklılaşması gibi nedenlerle planlama alanının batı kesiminde oluşan alt bölge merkezlik fonksiyonunu Sinop kentinin üstlenmesi düşünülmüştür.

- Konaklama Merkezleri : Varolan ve potansiyel turlar açısından konaklama işlevinin geliştirileceği merkezlerdir. Yoğun restorasyon/yenileme fonksiyon merkezi. Fonksiyonu verilen yerleşmelerde konaklama tesislerinin varolan uygun mimari örneklerin restorasyon-yenilenmesi önerilmiştir. Konaklama merkezleri olarak; Safranbolu (Zonguldak), Kastamonu, İnebolu (Kastamonu), Sinop, Samsun, Tirebolu (Giresun), Trabzon, Çamlıhemşin (Rize) ve Artvin seçilmiştir.

- Kent Turizmi : Mimari kalıtım açısından zengin ve görece olarak iyi korunmuş geleneksel yapı dokularına sahip yerleşme alanlarında, mevcut kentsel kültür öğelerinin (mimari, gastronomi, peyzaj, el sanatları vb.) turizm sektörüne kaynak olabilecek nitelikte kullanımıyla kent turizmi uygulaması yapılacak yerleşmeler; Safranbolu (Zonguldak), Kastamonu, Taşköprü (Kastamonu), İnebolu (Kastamonu), Sinop, Boyabat (Sinop), Tirebolu (Giresun), Şebinkarahisar (Giresun) ve Trabzon olarak seçilmiştir.

- Yoğun Restorasyon / Yenileme Merkezi : Kentsel alanlar ve kırsal yerleşme bölgelerinde mevcut

geleneksel yapı dokularının çevre peyzajı içinde korunarak geliştirilmesi düşünülen alanlardır. Restorasyon / yenileme çalışmaları sonucunda yeniden işlevlendirilecek mevcut mimari eserler, yaratılacak yatak kapasitesi ve diğer tamamlayıcı işletmeler ile birlikte, turistik üstyapı (kapasite) sorununa çözüm getireceklerdir. Bu amaçla yoğun restorasyon yenileme merkezleri; Safranbolu (Zonguldak), Kastamonu, İnebolu (Kastamonu), Taşköprü (Kastamonu), Sinop, Tirebolu (Giresun), Trabzon ve Çamlıhemşin (Rize) olacaktır.

- Mola Merkezi : Tur güzergâhları üzerinde belirlenen alanlarda, özellikle turluların kısa süreli dinlenme istemlerine cevap verebilecek merkezlerdir. Buralardaki öncü nitelikli tesislerin kamu kuruluşlarınca gerçekleştirilmesi düşünülmektedir.

Bu merkezler : Ereğli (Zonguldak), Amasra (Zonguldak), Pompeipolis, Zamlıtepe (Taşköprü-Kastamonu), Çamgöl (Samsun, İason-Yason-Burnu (Ordu), Şebinkarahisar (Giresun), Sumela (Trabzon), Kestel (Trabzon), Pazar (Rize), Ardeşen (Rize), Yusufeli (Artvin).

- Acil Müdahale Alanı : Varolan ve potansiyel ilişkileri açısından çok önemli kaynak alanlarda varolan sorunların acil olarak çözümleneceği alanlardır. Bu alanlarda restorasyonların sağlanması ve gunübirlik dinlenme amaçlı peyzaj düzenlemelerinin yapılması önerilmektedir. Bu amaçla Sumela / Santa çevresi belirlenmiştir.

- 1/25.000 ölçekli Nazım İmar Planı Yapılacak Alanlar : Günümüze kadar tahrip edilmeden gelebilen nitelikli kıyı bantlarının korunması ve uzun dönemde geliştirilerek kentsel nüfusun dinlenme gereksinimi ile turizm sektöründen günübirlik ve uzun vadede konaklama şeklinde kıyı kullanımı talebinin karşılanması amacıyla planlanması düşünülenler bu gruba girmektedir. Bu amaçla 1/25.000 ölçekli Nazım İmar planı yapılması gereken alanlar : Filyos - İnkum kıyı bandı, Sinop İnceburun - Akkum Kıyıbandı, Bafra Kızılırmak Deltası kıyı bandı, Ordu Balaban-Efirli Kıyı Bandı.

4.6.3.3 - Tanıtm

Karadeniz Bölgesinin sahip olduğu çekicilikler, bölgenin diğer bölgelerle rekabet etmesinde etkin rol oynayacaktır. Bu çekicilikler genel pazar içerisinde kendine ait bir yer oluşturacaktır. Çözüm olarak varolan pazarı paylaşma yerine, yeni pazarlar yaratarak turizm istemini, dolayısıyla pazar payını arttırmanın bir yoludur.

Bölge için düşünülen turizm anlayışının kitle (mass) turizminden farklı oluşu, doğal olarak turist tipinde ve sayısında da farklılıklar oluşturmaktadır. Karadeniz için düşünülen selektif turizm anlayışı turist niteliğinde de etkili olmalıdır. Bu amaçla Richard W. Butler turizm etkilerini azaltmak, her kaynağın mutlu olduğu gelişmeyi sağlamak için öneriler sıralamaktadır. Bunlar :

- Turist sayısını azaltmak
- Turist tipini değiştirmek
- Doğal kaynakları turizmin baskısına dayanabilecek seviyeye getirmektir (Öztürk, F.,1992).

Turist sayısının azaltılması, master planları ile düşünülen turist sayısını sınırlandırmakla mümkün görülmektedir. Kabul edilemez sayıya ulaşmadan önce turist sayısını sınırlandırmak, var olan turist sayısını düşürmekten daha kolay görünmektedir (Öztürk, F., a.g.e.). Bu sınırlandırma ancak, turizmin dengesiz artışına karşılık, ulaşım olanakları ve konaklama tesislerinin, master planı doğrultusunda yapılabildiği sürece gerçekleştirilebilir görülmektedir. Bu sınırlandırma doğal olarak turist tipinin

belirlenmesiyle de olabilir. Önemli olan bölge için düşülen genel imaja uygun turist tipini saptamaktır.

Temelde iki grup turist tipi söz konusudur:

- 1- Çok merkezli turistler
- 2, Az merkezli turistler.

Cok Merkezli Turistler

- 1- Değişik ve çok çeşitli yöreleri gezen,
- 2- Sık sık geziye çıkan
- 3- Memleketlerinden oldukça uzaklara giden,
- 4- Çok iyi tanıyıp bilmedikleri yörelere giden,
- 5- Kalabalık ve turistik olmayan yörelere giden,
- 6- Tek başına yolculuk eden,
- 7- Olaylı ve enteresan yolculukları tercih eden,
- 8- Dünya'daki diğer halklarla ilişki kurmaya meraklı insanlardır.

Az Merkezli Turistler

- 1- Hep aynı yörelere gezmeye giden
- 2- Seyrek yolculuk eden
- 3- Memleketlerine yakın yörelere gitmeyi tercih eder,
- 4- Çok iyi tanıyıp, bildikleri yörelere giden,
- 5- Kalabalık, turistik yörelere giden,
- 6- Organize grup halinde yolculuk eden,
- 7- Rahat yolculukları tercih eden,
- 8- Gezdikleri yörelerdeki halkla ilişki kurmaya ve onları tanımaya merak göstermeyen insanlardır.

Çoğunlukla az merkezli turistlerin geldikleri yöreler, modern ve lüks otellerin yapılmasını gerektirmektedir. Çok merkezli turistlerin geldikleri yerlere büyük oteller inşaa etmek, o yörelerin turistik çekiciliğini yok edip, turist sayısının azalmasına yol açacaktır (Duyguluer,F., a.g.e.).

Tanıttımda diğer bir önemli unsur imaj'dır. Karadeniz bölgesi için bölgesel ölçekte bir imaj seçilmeli; alt bölgeler, hatta il ve yerleşme birimleri için, genel imaj kapsamında bireysel imajlar yaratılmalıdır. Karadeniz Bölgesi tanıtımı, hem yatırıma/girişimcilerin oluşturduğu "ara pazarı", hem de tüketiciyi hedefleyen imajlar taşınmalıdır. Bunların genel amacı imajlar olup; turizmde çeşitlilik, turizmde 12 ay, yumuşak turizm (Soft tourism) gibi temaları kapsamalıdır (Duyguluer,F., a.g.e.).

Turistlerin çoğu için hangi güdülerin daha önemli olduğunun ortaya konulması, bu imaj için ipucu olabilmektedir.

Doğu Karadeniz'de yapılan bir araştırmada; yabancı turistlerin bölgenin doğal ve kültürel çevresine ait değerlendirmeleri önemli ipuçları vrmıştır.

1977 yılında Trabzon ve kırsal çevresinde yapılan araştırma, 12 yıl sonra 1989'da tekrar edilmiştir. Bu anketlere göre, bölge peyzajını ülkelerinden farklı gören turistleri en çok etkileyen faktörlerin başında

“doğanın bozulmamış olması” gelmektedir (Güleç, S., 1992)

İmaj yaratılmasıyla bir başka önemli nokta, Karadeniz Bölgesinin, Akdeniz Bölgesi ile yarışamayacağı gerçeğidir. Sonuçta, Akdeniz bölgesine göre üstünlükleri sayesinde ikinci bir seçenek olarak sunulabilir.

4.6.4 - YAT TURİZMİNİN UYGULANABİLİRLİĞİ

Yat Turizmi, alternatif turizm türleri içerisinde Nature-Oriented Activities ve Low-Impact Activities olarak geçmektedir. Gerek çevresel gerekse sosyolojik açıdan geniş bir coğrafya üzerinde etkili olmaktadır.

Karadeniz Bölgesinde Yat Turizminin gündeme gelmesi, bölgede selektif turizmin geliştirilmesi ve Ren-Tuna nehirlerinin birleştirilmesi projesiyle olmuştur.

Ren (Rheine) nehrinin kolu olan Main ile Tuna (Danube) nehirlerinin birleştirilmesi projesi yeni bir konu değildir. 1845’de Bavyera (Bavarian) kralı I.Ludwig bu konuda başarılı olmuş ve Tuna-Main kanalını açmıştır. Ancak bu kanal beklentileri karşılayamayacak derecede küçüktü. 1921’de başlayan kanal inşaatı kademeli olarak devam etmiştir. Kanal, Bamberg’de Main nehrinden Kelheim yakınında Tuna’ya kadar 200 m. farklı yükseklikte, 16 kilitte köprü bağlantılı, 117 km. uzunluğunda ve Aschaffenburg ve Passau arasındaki toplam su yolu uzunluğu 677 km. ye eşittir.

Yeni hat, Kuzey Denizi ile Karadeniz bağlantısı olup, toplam uzunluğu 3500 km.dir ve toplam dokuz ülkeden geçmektedir. Bu ülkeler öncelikle Hollanda, Almanya, Avusturya, Çekoslovakya, Macaristan, Yugoslavya, Bulgaristan, Rusya ve Romanya’dır. Bundan başka Belçika, Fransa, Lüksemburg ve İsviçre de kanal ile yakın ilişki içinde olan ülkelerdir

Antwerp’le Budapeşte arası mesafe (67 kilit ve 1900km.nin üzerinde) 2 haftalık bir zamanı kapsamaktadır. Kuzey Denizi’nden Karadeniz’e nehir gemisi ile gündüz ve gece seyrederek 20 günlük bir süreyi kapsamaktadır.

Yatçılar 3 hafta süren bu 2179 millik yolu bedava kullanabilmektedirler. Almanya Su yolları Güney Bölgesi Würzburg Merkezi Trafik Yöneticisi Dr. Gerhard Fleskes, kanal üzerinde ticari amaçlı olmayan teknelerden ücret alınmayacağını bildirmiştir. Bavyera’daki memurlar da ticari amaçlı olmayan ve 15 tondan fazla olan teknelerin, Main-Tuna kanalı üzerinde A.T.’ye kayıtlı olmak şartıyla ücretsiz kullanabileceklerini belirtmişlerdir. Kaptanların ehliyet ve radyo lisansı olması şart koşulmuştur. Çünkü Kanal boyunca radarların kapalı olması gerekmektedir. Teknelerin derinlikleri 2,5m. den fazla olmamalı; yüzden fazla köprünün temiz yüksekliği 6 metre olduğu için, yükseklikleri bunun altında olmalıdır (Amfitheatrof, E.,1992)

Bu kanal sayesinde Karadeniz’e ulaşması düşünülen yatçıları birçok sorun beklemektedir :

- Mevcut kanallarda yapılan seyirlerin niteliği ticaret amaçlı olup, konteyner trafiği yoğundur.
- Baltık denizinden Karadenize kadar olan yolculuk süresi gerek mesafe, gerekse farklı formalitelere sahip ülkeler nedeniyle uzundur.

- Kanal üzerinde Rhine boyuca 20’den fazla, Tuna’da ise 4 tane konteyner terminali (Viyana, Bratislava, Budapeşte) vardır. Kanal üzerinde yatçıların ihtiyaçlarını karşılayacak yat limanı ve mannaların olmayışı yolculukları zorlamaktadır.

-Tuna sularında, yağmurlu fırtınalardan sonra, ağaç ve benzeri uzun maddelerin akıntıyla sürüklendiği

görülmektedir. Ayrıca Serbia ve Romanya-Bulgaristan arasında da nehrin akış yönü değişmektedir.

- Genelde bakıldığında Karadeniz bölgesi için düşünülen yat turizminin temelini Main-Tuna kanalına bağlanması yanlı olacaktır. Bölge için daha farklı kaynaklar yaratılmalıdır. Bu amaç doğrultusunda Karadeniz çevresindeki ülkelerle daha iyi ilişkilere girilebilir. Bu konuda atılmış en iyi adım Karadeniz Ekonomik İşbirliği (KEİB) projesi'dir. Karadeniz'e sahildar ülkeler (Türkiye, SSCB, Romanya, Bulgaristan) arasında birçok alanda kapsamlı bir işbirliğini amaçlayan, "Karadeniz Ekonomik İşbirliği, Turizm Alanında Teknik İşbirliği Uzmanlar Toplantısı" düzenlenmiştir. Bu toplantıya KEİ 'ye üye olan Arnavutluk, Ermenistan, Azerbeycan, Bulgaristan, Gürcistan, Yunanistan, Moldova, Romanya, Rusya, Ukrayna ve Türkiye katılmıştır. Uzmanlar, turizm alanında ülkelerin teknik İşbirliği olanakları ile ilgili görüşmelerde bulunmuşlardır. Bunun sonucunda sürdürülebilir turizmin gelişimi ve turizm üretiminin çeşitlendirilmesi, ortak aktiviteler konusunda görüşmeler yapılmıştır. Aktif turizm ile sağlık turizmi, Avcılık ve balıkçılık turizmi, kış turizmi, Eko-turizm, uluslararası fuar ve sergilerle ilgili turizm, yat turizmi ve uzmanlık turizmi gibi alternatif turizm türlerinin birleştirilme olanakları tartışılmıştır.

Karadeniz Bölgesi yat turizmciği bu komşu ülkelerle iyi ilişkiler kurup ortak yat güzergâhları oluşturulabilir. Bu konuda bir Avusturya yat acentası Kırım yarımadasını ve Azak Denizi'ni programına almış; böylece bu bölgede ilk yat charter'ını da başlatmıştır.

Karadeniz içerisinde oluşturulabilecek rotaların başında İstanbul-Köstence-Odessa-Kırım Denizi-Soçi-Batum-Trabzon-Sinop- stanbul gelmektedir. İstenirse bu rota Çanakkale Boğazı sayesinde Ege ve Akdeniz'e kadar uatılabilir.

Alternatif rotalardan bir de Baltık Denizi'nden Karadeniz'e Volga ve Don nehirlerini kullanarak ulaşmaktır. 3750 km.lik su yolu ağını kullanarak Karadeniz'e varılması, bölgenin İstanbul veya Trabzon kaynaklı rotalar için de kullanılabileceğini göstermektedir. Bu su yolu kullanarak Karadeniz'e ulaşan yatçı Barry Sheffield, yelkenli gemisi ile yaptığı yolculukta karşılaşılan en büyük zorluğun 35 kilit (Lock) in oluşturduğunu söylemektedir. Volgograd (Stalingrad) ile Baltık kıyısındaki St.Petersburg arası 5 haftalık dolaşım süresi yetmektedir. Böylece Baltık Denizi, hatta Helsinki ile Karadeniz arası dolaşım süresi 6 haftayı aşmamaktadır (Sheffield, B., 1993)

Karadeniz'de yat turizminin en çok Bulgaristan'da geliştiğini söyleyebiliriz. Ülkenin sahil kesiminin yalnızca Karadeniz'de bulunması, turistik tesislerinin bu kıyı kesiminde kurulmasını zorunlu kılmıştır. Ülkenin politik kararları sonucunda kıyı kesiminde 20'den fazla büyük turistik tesis yapılmıştır. Bunların en büyükleri Albena, Golden Sands (Zlatni Pyassutsi) ve Sunny Beach (Slunchev Bryag)'dir Albena, 6 km. uzunluğunda ve 50-60 m. derinliğindeki kumsalı ile 10.600 kişilik yatak kapasitesine sahiptir. Zlatni Pyassutsi (Golden Sands) ise 3,5 km. uzunluğunda ve 100 m. derinliğindeki kumsalı ve 12,794 kişilik yatak kapasitesi ile önemli turistik merkezlerden biridir. Burada 60 hotel ve marinası vardır. St.Constantine'de ise 3612 yatak kapasiteli 19 hotel bulunmaktadır. Ayrıca Grand Hotel Varna yakınında 200 tekne, Palace Hotel'de de 80 tekne kapasitesinde iki marina bulunmaktadır.

Bununla birlikte Bulgaristan'da Main-Tuna projesine olumlu bakmakta ve bu amaçla marina yatırımlarını arttırmaya çalışmaktadır. 1994 yılının başında 180 yat bağlama kapasitesine sahip Yacht Port Sveti Constantin hizmete girmiştir. Marinanın yakınında 250 yatak kapasiteli Hotel, sağlık ve spor merkezleri, casino ve restaurant da planlanmıştır. Yat tamir ve bakım olanakları tamamlanacaktır

(Thompson, E., 1992).

Karadeniz havzasında görülen bu hareketlenmeler karşısında Türkiye'de ise Karadeniz Bölgesinde yat turizminin hayata geçirilmesi amacıyla bir takım çalışmalar başlatılmıştır. Karadeniz Bölgesi için düşünülen Yumuşak Turizm (Soft Tourism) kapsamı içerisinde; yeni sabit yapı ihtiyacının asgari düzeyde tutulduğu, doğanın ön plana çıktığı bir turizm anlayışı doğrultusunda yat ve karavan turizmi gündeme gelmiştir. Bu turizm türünün;

- Kendi türlerinin dinamiği içerisinde kullanılabilirliği,
 - Yöreye ulaşım ve yörede dolaşım aracı olarak kullanılabilirliği,
 - Birbirleriyle kombine edilerek karadan ve denizden bölgeyi tanıma imkânı yaratabilirliği,
- Şeklinde toplanabilecek 3 fonksiyonu bulunmaktadır (Erertem, İ.G., 1992).

Yat turizmi için gerekli altyapı elemanlarının liman ve balıkçı barınaklarından karşılanması kısa vadede en olumlu çözümdür. Bu doğrultuda Turizm Bakanlığınca yat limanına dönüştürülmesi düşünülen balıkçı barınakları şunlardır :

Hopa, Kemalpaşa, Arhavi, Ardeşen, Pazar-Kirazlık, Çayeli, Rize, Rize-İyidere, Sürmene-Yeniay, Araklı, Yomra, Trabzon-Faroz, Akçaabat, Vakfıkebir-Çarşıbaşı, Vakfıkebir-Beşikdüzü, Görele, Bulancak, Ordu, Abulhayır, Perşembe-Kışlaönü, Perşembe-Mersinköyü, Fatsa-Yalıköy, Fatsa-Bolaman, Fatsa, Ünye, Alaçam-Yarakent, Gerze, Sinop, Sinop-Ayancık, Kastamonu-Abana, İnebolu-Doğanyurt, Cide'dir (Turizm Dünyası, 1992a).

Bu barınaklar sayesinde Karadeniz Bölgesinde bir yatlimanı zinciri oluşturulabilmektedir. Bu zincirin en önemli merkezleri gerek kentsel etki alanı, gerekse havayolu ulaşım olanakları nedeniyle Trabzon ve Sinop'tur. Uzun vadede bu kentlerde daha kapsamlı marinaların yapımı düşünülebilir.

Bölgesel ölçekte bakıldığında Doğu Karadeniz Bölgesinin, Batı kesimine göre yat turizmi için daha uygun olduğu görülebilir. Kıyı yerleşmelerinin yoğunluğu ve birbirlerine yakınlığı, iç bölgelerde potansiyel turistik alanların varlığı bu bölgeyi çekici kılmaktadır. Doğu Karadeniz Bölgesinde bulunan liman, balıkçı barınağı ve iskele sayısında batı kesime göre daha fazladır.

1992 yılı verilerine göre Samsun kenti doğusunda 5 ticari liman (Samsun, Giresun, Trabzon, Rize ve Hopa), 22 balıkçı barınağı (Ünye, Fatsa, Bolaman, Yalıköy, Mersinköy, Kışlaönü, Gülyalı, Bulancak, Görele, Beşikdüzü, Çarşıbaşı, Akçaabat, Faroz, Yomra, Araklı, Yeniay, İyidere, Çayeli, Kirazlık / Pazar, Ardeşen, Arhavi, Kemalpaşa), 19 çekek ve barınma yeri (Gemiciler Tirebolu, Eynesil, İskefiye, Arsin, Balıklı, Sürmene, Eskipazar, Müftü Mah./Rize, Eminettin Mah./Rize, İslampaşa Mah./Rize, Gülbahar Mah./Rize, Bozukkale Mah./Gündoğdu, Söğütüköyü, Tahhane Mah./Çayeli, Balıkçılarköyü, İkiztepe, Işıklı, Kıyıcık ve 14 İskele (Ünye, Fatsa, Yalıköy, Perşembe, Ordu, Bulancak, Görele, Vakfıkebir, Akçaabat, Sürmene, Çayeli, Pazar, Fındıklı, Hopa) bulunmaktadır (Özhan, E., 1992)..

Önemli olan bir nokta da mevcut balıkçı barınaklarının nitelikleri ve balıkçıların sorunlarıdır. Yat turizmini geliştirirken, balıkçılık ve tekne inşaa sanayini yok etmemek için birlikteliklerini, makro ölçekten plan detaylarına kadar göz önünde bulundurulmalıdır .

Günümüzde tekne boyları 35-40 metreye, tonajları ise 100-200 gros tona ulaşmış durumdadır. Mevcut barınaklardan ancak sandallar veya boyu 10m. ye kadar olan balıkçı tekneleri yararlanabilmektedir. Bu başka sorun da turistik hizmet vermeye başlayan balıkçı barınaklarında balık ve ağ yığınlarının hoş olmayan görüntüleridir.

Yat Limanına dönüştürülen sığacık (İzmir-Seferihisar) Balıkçı barınağında, balıkçı tekneleri balık boşaltmak için bile özel izin gerekmesi, bütün limanlarda turizm ve balıkçılık sektörlerini karşı karşıya getirmektedir. Bunun engellenmesi ancak detaylıca planlanmış ve bölgesel olarak ayrılmış, balıkçı limanlarının tasarlanmasında yatmaktadır. Bu planlamalar, aniden parçalanmış ağlarını onarmak için 2-3 saat geçiren balıkçı tekneleri gibi, acil olaylara çözüm sağlayacak esneklikte olmalıdır.

Buna göre Balıkçı limanlarında yapılması gerekenler şunlardır :

- En azından 150 balıkçı teknesini barındıracak büyüklük,
- Çekme yerleri ve tamirhaneler
- Boyama işlemleri için boya dükkânları
- Ağların tamiri için ağ, ağ ipi, halat tel ve her çeşit balıkçılığa ait malzemelerin satılacağı dükkânlar
- Dinlenmek için kahvehane ve hatta hamamlar, berber dükkânı,
- Liman işlerinin yapılması için yetkili liman müdürü veya memuru, Liman binası,
- Buzhaneler ve konaklama yerleri,
- Hangi bölgede ise o bölgenin balıkçı kooperatifleri ve dernekleri için binalar,
- Haberleşme için bir haberleşme merkezi
- İlk yardım mekânı ve sosyal faaliyetler için gerekli olan her türlü teşkilat (Altınbaş, N., 1989).

Bölge içerisinde tekne inşaat sektörünün de geliştirilmesi ve çeşitlendirilmesi gerekmektedir.

Günümüzde mevcut 30-35 tekne yapım ustası bulunmaktadır. Uzun bir zamandır süregelen ahşap malzeme kullanımı, son 10 yıl içerisinde çelik malzeme kullanılmaya başlanmasıyla azalma göstermiştir.

Günümüzde çok az da olsa yat yapımına, Karadeniz Bölgesinde de başlanmıştır. Yat yapımına, süregelen gulet tekne yapımından aşama aşama geçilmiştir. Gulet ve Çektirme'lerin yapıldığı dönemde önemli üretim merkezleri konumunda bulunan Trabzon-Yeniay/Çamburnu, Zonguldak-Kurucaşile günümüzde de bu yerlerini korumaktadırlar. Ancak Trabzon-Yeniay/Çamburnu yöresinde ahşap yerini büyük ölçüde çelik tekne yapımına bırakmıştır. Bu yöre dışında Doğu Karadeniz'de Hopa'dan Samsun'a gelinceye dek bütün kıyı boyunca 11-12 tane fiilen çalışan ahşap yapımcı bulunmaktadır. Ancak bunların üretimleri genelde 10m. den küçük tekneler üzerinedir. Samsun'dan Amasra'ya kadar olan kesimde en yoğun üretimle karşılaşılacak yer Kurucaşile'nin Tekkeönü köyüdür. Gulet ve Çektirme üretiminin 1976 yılında son bulduğu bu bölge, balıkçı tekne ve yeni yeni de yat yapımına uğraşmaya başlamıştır.

Batı Karadeniz 'de Cide, Kurucaşile'ye 15-20 dakika uzaklıktaki yat yapım yeridir. 11km. lik sahil şeridi ve uygun arazi ile bir turizm köşesi olma potansiyeli de bulunan Cide'de Baldeniz tersanesi önemli bir yat yapım merkezi olarak gözükmektedir.

Zonguldak-Karadeniz Ereğlisi'nde ve Alaplı'da saç gemi yapımı da önem kazanmaya başlamıştır (Özdemir, T.N., 1989).

Sonuç olarak, Karadeniz Bölgesinde yat güzergâhları, özellikle Doğu Karadeniz Bölgesi'nde her 20-25 milde bir bulunan barınakların takip edilmesi şeklinde olacaktır. Yatçılar yatlarını barınaklara bıraktıktan sonra kara ulaşım araçları ile iç bölgelerdeki potansiyel turistik alanlara gideceklerdir. Bu ulaşım işleyişi tüm liman ve barınaklar için geçerlidir. Yat turizminin aynı sunuları sunan karavan turizmi ile başedemeyeceği düşünülmektedir. Bu beraberinde charterların veya yatların karavan ile beraber pazarlanmasını getirmektedir. Bir başka sorun yat büyüklüklerinin, mevcut balıkçı teknelerini bile içinde

barındıramayan balıkçı barınakları ile olan uyumsuzluğudur. Bunun dışında pazarlamayan yönelik charter yat filolarının kış mevsimlerinde karaya çekilecek ve gerektiğinde kuru depolama yapılacak alanların eksikliğidir.

Bütün bu potansiyeller ve sorunlar karşısında, Karadeniz Bölgesinin öncelikle Yayla ve diğer alternatif turizm türleri ile tanıtılması, bölgesel kalkınma sağlandıktan sonra büyük yatırım isteyen yat turizminin gündeme getirilmesi daha yararlı olacaktır.

SONUÇ VE ÖNERİLER

Son yıllarda dünyada görülen hızlı değişim, turizmi de değiştirerek, dünya turizm hareketlerine yeni boyutlar getirecek tatil anlayışları ortaya çıkarmakta ve turizm ürünleri çeşitlenmektedir.

Türkiye’de turizm politikası içerisinde yeni yeni yerini almaya başlayan yat turizmi, sosyal, kültürel ve doğal yapı bakımından önemli potansiyele sahip olmasına karşın, Akdeniz ülkeleri ile karşılaştırıldığında gelişmesinin gecikmiş olduğu görülmektedir. Bunun başlıca iki nedeni vardır. Birincisi, yat turizmi gibi üst gelir grubu kişilerin ilgilendiği yat turizminin, Türkiye gibi gelir seviyesi düşük bir ülke de iç turizm pazarında yer bulamamasıdır. İkincisi ise, Türkiye’nin ekonomisinin diğer Akdeniz ülkeleri kadar turizme bağlı olmayışıdır. Buna karşılık Türkiye, turizmdeki potansiyel zenginliğe uygun olarak, özellikle son yıllarda büyük bir atak yapmıştır. Bunun başlıca nedenleri şunlardır:

İlk olarak dışa açık serbest ekonomi politikası ve güven ortamı, ikincisi 1982 Mart ayında yürürlüğe giren 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu tamamlayıcı kanunların getirdiği yeni çerçeve, üçüncüsü Dünya turizm hareketlerinde görülün canlılık, dördüncüsü ve en önemlisi ise sürekli bir arayış ve çevre kirlenmesi konusunda aşırı duyarlılık içerisinde olan uluslararası turizm hareketlerinin, geleneksel pazarları tüketerek Türkiye’yi bulmalarıdır.

Hızla gelişen yat turizmine altyapı, üstyapı ve yasal düzenlemeler yetişmemektedir. Yatırım süresinin kısalığı (eğer finansal sorunlar yoksa, siparişi verilen yatın 1 yıl içinde ithal edilen bir yatın ise bir aylık sürede turizme kazandırılması mümkün olmaktadır.) otel yatırımlarına oranla aynı yatak kapasitesi sağlayacak yat limanı yatırımlarının % 60 daha ucuz olması, gerekli kara altyapılarından tasarruf sağlanması, faaliyet alanının sabit olmaması, seçkin müşteri grubuna hitap etmesi ve az personelle işletilmesi nedeniyle tercih edilen yat işletmeciliği, Türkiye’deki turistik yörelerin altyapı, ulaşım, kalifiye eleman, rekabet koşulları ve yasal düzenlemeler ile ilgili sorunları nedeniyle hızlı gelişimini olumlu yönde sürdürememektedir.

Havaalanlarına yakın yatçılık merkezleri konumundaki kıyı kentlerinde ise, her türlü hizmeti sunan, tam anlamıyla donanımlı marinalar kurulmalıdır. Yatların uğradığı kıyı kentlerindeki bağlama yerlerinde ise, verilecek hizmetlerin çeşidi ve kalitesi arttırılmalıdır. Çevre kirliliğine karşı önlemler alınması şarttır.

Yat limanları yat turizminde çekim noktası konumundadır ve eğer yan hizmet üniteleriyle (karada park, teknik servis, alış-veriş merkezleri, restaurant, bar, yat klübü vb.) desteklenirse, bakım-onarım ve yenileme giderlerinin düşük olması nedeniyle uzun vadede kârlı olmaktadırlar.

Marinalar, büyük finansal yük getiren ve uzun dönemde geri dönen yatırımlardır. Marina işletmesi, planlamasını doğru yaparsa geri dönüş süresi 5 yıla kadar indirilebilmektedir. Bu nedenle yeni marinalar

yapımına girişmeden önce, eskilerinin ele alınarak iyileştirilmesi akılcı bir çözüm olacaktır. Bu iyileştirme içerisinde yönetim ve organizasyonun büyük önemi vardır. Yugoslavya örneğinde olduğu gibi marinaların tümü iki elde toplanmıştır. Bunlardan ilki devlet, ikincisi Yugoslavya Adriyatik Klübü (ACY) dir. Bu iki gruptan oluşan marinalar, kendi içlerinde etkin bir merkezsel yönetime sahiptirler. İngiltere’de ise marinalar, farklı özel işletmelerde bulunmalarına karşın, Ulusal Yat Limanları Derneği’nin yoğun koordinatörlüğü altındadır. Bu dernek danışmanlık hizmeti vermekte ve tanımla da uğraşmaktadır. Buna göre yapılması gereken marinaların merkezsel, etkin bir örgütlenme ile oluşturacağı bir “marinalar zinciri”dir. Marinalar zinciri sermayesi tabana yayılmış etkin bir örgüte sahip bir anonim şirket kimliğindedir.

Marina yönetim yapısının temelinde, planlama amaçlarına uygun fonksiyonlar yatar. Bu na göre, marinadastratejik fonksiyonlar, müşteri ilişkileri ve pazarlama ile liman hizmetleri departmanlarında oluşurken, lojistik fonksiyonlar ise Teknik İşler ile Mali-İdari İşler departmanlarında bulunmaktadır. Bu fonksiyonlar temel olup, fonksiyonları yerine getirecek organizasyonelemanları değiştirebilmektedir.

Marina işletmesinde kârlılık getiren ünitelerin, marinanın konumuna ve işlevine göre değiştiği görülmektedir. Türkiye için yeni bir uygulama olan uzun vadeli bağlama yeri satışı, marina gelirlerini arttıran ve marina işletmesinin finansal sorunlarına pratik çözümler getiren bir yatırımdır.

Türkiye’de sorunları nedeniyle gelişimi yavaşlayan yat işletmeciliği, marina ve kara turlarıyla entegrasyona çalışarak, bu yavaşlamadan kurtulabilecektir.

Alternatif turizm türleri olarak gündeme gelen ve yumuşak turizm anlayışı içerisinde de yer alan yat turizmi, Karadeniz Bölgesi için düşünülen turizm politikası bütününde önemli bir yere sahiptir.

Bölge gerek coğrafik gerekse iklimsel nedenlerden dolayı yat turizm yatırımları için cazip bir bölge değildir. Turizm sezonunun kısalığı, korunaklı koy sayısının azlığı diğer olumsuz nedenlerdir. Buna karşın, İstanbul-Ataköy marinasının varlığı, Ren-tuna ve Volga-Don nehir birleştirme projelerinin sağlayacağı çekicilik, bölgenin yumuşak turizm anlayışıyla pazarlanmasına olanak sağlamaktadır. Bölgede turizm potansiyelinin yüksek olduğu bir gerçektir. Önemli olan uygulanacak turizm anlayışının yöreyle yapacağı etkileşimin sonuçlarıdır.

Karadeniz Bölgesinin batı kesimindeki yerleşmelerin, doğu kesime göre daha dağınık olduğu görülmektedir. Özellikle Ankara ve İstanbul gibi metropollere yakınlığı nedeniyle bölgenin, deniz turizmi veya haftasonu tatili amaçlı kullanımı uygun olacaktır. Bölgede kıyı yerleşim sayısının azlığı yat turizmi için olumsuz bir etmendir. Bu, özellikle Doğu Karadeniz Bölgesinde düşünülen yat turizminin İstanbul-Ataköy bağlantısını zayıflatmaktadır. Yat-Karavan turizmi gibi kombine turizm anlayışlarının bu bölgede uygulanması uzun vadede olumlu sonuçlar doğurabilecektir. Doğu Karadeniz Bölgesi için, yat turizmi ile yayla turizmi kombinasyonu, Batı Karadeniz Bölgesi için ise, karavan ve yat turizmi birlikteliği uygun görülmektedir.

Karadeniz’e komşu ülkelerden Romanya ve Bulgaristan’da bulunan yat limanı ve marinaların, başka kıyı olanaklarının olmayışı ve yatırımların devlet eliyle, kitle turizmine yönelik yapıldığı gerçeği unutulmamalıdır.

1988 yılında açılan Sarp sınır kapısının Karadeniz Bölgesi toplum yapısında yaptığı değişimler göz önünde tutulmalıdır. Kapalı toplum yapısına sahip bölge halkının, turist hakkındaki olumsuz düşünceleri, öncelikle yayla turizmi gibi uyumlu turizm türleri ile değiştirilmelidir. Bölgede yat turizmi, yayla ve

diğer alternatif turizm türlerinin oluşturacağı istem sonunda uygulanmalıdır.

\\ Sonuç olarak, Türkiye'nin yat turizmine gerekenden daha fazla önem vermesi, genel turizm politikası içerisindeki payının artırılması ve sorunlarını çözümlenerek geliştirmesi gerekmektedir.



KAYNAKLAR

- 1- Adie, D.W., 1975. MARINAS a working guide to their development and design, The Architectural Press, London.
- 2- Akmermer, N., 1989. "Sarp Sınır Kapısının Karadeniz Bölgesinin Ekonomik Yapısına Etkileri", Sarp Sınır Kapısının Karadeniz Bölgesinin Toplum, Ekonomi, Kültür ve Turizm Hayatına Etkileri, Türk Halk Kültürünü Araştırma ve Tanıtma Vakfı Yayınları no:10, Ankara.
- 3- Aksan, Z.,1986. "Türkiye'de Yatçılık", Taşıma Dergisi, 1986: 32.
- 4- Alptekin, İ.,V., 1991. Kent Planlaması Çalışmalarında Halkın Katılımı, M.S.Ü. Fen Bil. Ens. Kentsel Planlama Y. Lisans Tezi, İstanbul : 22-31.
- 5- Altınbaş, N., 1989. "Balıkçı Barınakları", Türkiye Su Ürünleri Küçük Kurultayı, 20-22Eylül 1989, İstanbul Ticaret Odası, Yayın no : 1989-36.
- 6- Amfiteatrof, E.,1992. "Through route to the Black Sea", Yachting World, June 1992: 39.
- 7- Avcı, M., 1990. Kastamonu'nun Turizm Potansiyeli, İ.Ü. Sos.Bil.Ens.Turizm Araştırma Merkezi, İstanbul :21-96.
- 8- Aykut, C., İ., 1993."Türkiye'de Yat Turizmi ve Örnek Bir Marina Organizasyonunun İncelenmesi", İ.Ü. Sos. Bil. Ens. Y.Lisans Tezi, İstanbul.
- 9- Ata, H., 1985. "Turizm Olayı ve Türkiye'nin Durumu", Turizm Yıllığı 1985, Turizm Bankası, Ankara.
- 10- Atay, S., 1995. "Karadeniz Kıyılarımızdaki Kumul Alanların Korunması", Kelaynak'tan Haberler, no:57. Ocak-Şubat-Mart 1995, Doğal Hayatı Koruma Derneği Yayını.
- 11- Ateş, A., 1993."Dünya Turizm Gününde Türk ve Dünya Turizmi", Turizm Bülteni, T.C. Turizm Bakanlığı, Aylık Haber Bülteni, sayı : 10,Ekim 1993, Ankara.
- 12- Aykırı, M. F., 1989. Karadeniz Bölgesinin Turizm Yönünden Kaynakları, Planlaması ve Değerlendirilmesi, İ.Ü. Sos. Bil. Ens. Y.Lisans Tezi, İstanbul.
- 13- Bakırcı, M., 1992. "Doğu Karadeniz Bölgesi'nin Turizme Kazandırılması", Doğu Karadeniz Turizmi, Konferans-Workshop, 22-25 Haziran 1992. Turizm Bakanlığı Turizm Eğitimi Genel Müdürlüğü.
- 14- Baran, M.,1993. "Akdeniz'in Doğusunda Yat Turizminde Yeni Bir Ülke : İsrail", Yelken Dünyası sayı : 111, Temmuz 1993 : 39-40.
- 15- Barış, S., 1992. "Kızılırmak Deltası Kuş Araştırması", Kelaynaktan Haberler, no:47, Temmuz-Ağustos 1992, Doğal Hayatı Koruma Derneği, İstanbul
- 16- Barutçugil, İ.S., 1982. Turizm İşletmesi, Bursa.
- 17- Barutçugil, İ.S., 1984. Turizm İşletmeciliği, Bursa.
- 18- Barutçugil, İ.S., 1986. Turizm Ekonomisi, İstanbul.
- 19- Berber, M., 1992."Doğu Karadeniz Bölgesi Trabzon Alt Bölgesinin Sosyo-Ekonomik Analizi", Doğu Karadeniz Turizmi, Konferans-Workshop, 22-25 Haziran 1992. Turizm Bakanlığı Turizm Eğitimi Genel Müdürlüğü.
- 20- Casson, L., ?, "Illustrated History of Ships & Boats", London.
- 21- Committee of Tourism at the Council of Ministers of Republic of Bulgaria, 1993, Tourism in

Bulgaria.

- 22- Çağlayan, A., 1992. "Deniz Turizmi", 3. İzmir İktisat Kongresi, 21. yy' a Doğru Türkiye Turizm Çalışma Grubu Notları, Marina Yatırım ve İşletmecileri Derneği.
- 23- Çatlı, G. ve Hayırlı, M., 1982. Türkiye Kıyılarında Yat Turizmi, Kültür ve Turizm Bakanlığı Planlama ve Yatırımlar Dairesi Başkanlığı, Ankara.
- 24- Çekiç, M.A., 1992. "Karadeniz'in Oşinografik ve Meteorolojik Yapısının Değerlendirilmesi", Doğu Karadeniz Turizmi, Konferans-Workshop, 22-25 Haziran 1992. Turizm Bakanlığı Turizm Eğitimi Genel Müdürlüğü.
- 25- Çelik, K., 1992. "Karadeniz Ekonomik İşbirliği ve Karadeniz Bölgesi", Doğu Karadeniz Turizmi, Konferans-Workshop, 22-25 Haziran 1992. Turizm Bakanlığı Turizm Eğitimi Genel Müdürlüğü.
- 26- Çetinkaya, E., 1991. Karadeniz'in Batı Kıyıları ve Art Bölgesinin Turizm Potansiyeli, İ.Ü. Sos. Bil. Ens. Y.Lisans Tezi, İstanbul.
- 27- Çoruh, S., 1974. Turizm Çalışmalarımızın Geçmiş Günleri, Güven Matbaası, Ankara.
- 28- Çubuk, M., 1984. Turizmin, Dinlenme-Eğlenme ve Boş Zamanları Değerlendirme ile Bütünleşmesi, Yeniden Tanım Denemesi ve Turizm Planlamasında Sistemli Bir Yaklaşım, M.S.Ü. Doktora Tezi, M.S.Ü. Yayını no:7, İstanbul.
- 29- Dağcı, Y., 1989. "Dünya Yatçılarının Karadeniz Rüyası Artık Gerçekleşiyor", Turizm Dünyası, sayı:1, Ekim 1989, İstanbul.
- 30- De Turberville, S., Pope, N.J. ve Newsom, J.R., 1992. "Design of Sector Gates for Locks", Marina Technology: Proceedings of the Second International Conference, held in Southampton, U.K., 31 March - 2 April 1992, Computational Mechanics Publications, Southampton, Boston
- 31- Demirayak, F., 1993. "Kıyı Kumulları", Kelaynak'tan Haberler, no:50, Ocak-Şubat 1993. Doğal Hayatı Koruma Derneği Yayını.
- 32- Demirayak, F., 1994. "Farklı Bir Yaklaşım : Eko-Turizm", Kelaynak'tan Haberler, no:56, Ekim-Kasım-Aralık 1994, Doğal Hayatı Koruma Derneği Yayını.
- 33- Demircan, S., 1992. "Kızılırmak Deltası Projesi", Kelaynak'tan Haberler, no:48, Eylül-Ekim 1992, Doğal Hayatı Koruma Derneği Yayını.
- 34- Deniz Ticaret Odası, 1988. Deniz Ticaret Dergisi, Mart 1988, İstanbul.
- 35- Deniz Ticaret Odası, 1990. "Yat Turizmi İşletmeciliği Sektör Raporu", Ekim 1990, Muğla.
- 36- Dikyar, R., Başara, H., ve Reis, İ., 1992. "Forest Activities for the Development of Tourism in Eastern Black Sea Region", Architecture of Soft Tourism, Seminar, Trabzon 3-6 September 1992, Yıldız Üniversitesi Yayını : 209-214.
- 37- Dinçer, M.Z., 1987. "Türkiye'de Yat Turizmi", Turizm Yıllığı 1987, T.C. Turizm Bankası A.Ş.
- 38- Doğal Hayatı Koruma Derneği, 1995. "Kızılırmak Deltası Hepimiz İçin...", Kızılırmak Deltası Projesi tanıtım broşürü.
- 39- Doğan, M.N., 1990. "Yat Turizminde Birer Altyapı Olarak Marinalar ile Yönetim ve Organizasyonun Önemi", İ.T.Ü. Fen Bil. Ens. Y.Lis.Tezi, İstanbul.
- 40- Doğaner, S., 1994. "Köyceğiz-Dalyan Çevresinde Eko Turizm", Turizm Yıllığı 1994, T.C. Kalkınma Bankası A.Ş., Ankara.
- 41- Doherty, E.J., 1989. "Revitalism the Marina Industry through Long Term Berth Leasing", Marinas:

- Design and Operation Computational Mechanics Publication, September 1989, London.
- 42- Donat, Y., 1993. "İstanbul Kıyametini Kıyısından Döndü", Milliyet Gazetesi, 21 Şubat 1993
 - 43- Duygulu, F., 1989. Karadeniz Bölgesinde Yaratıcı Pazarlama Teknikleri, T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, Tanıtma ve Pazarlama Genel Müdürlüğü, Yayın no : ISBN-975-17-0390-5, Ankara.
 - 44- E.M.Y.R. Rally Committee, 1994. 5th Eastern Mediterranean Yacht Rally tanıtım broşürü.
 - 45- Eralp, Z., 1983. Genel Turizm, A.Ü.B.Y.Y.O. Yayını, Ankara.
 - 46- Erertem, İ.G., 1992. "Karadeniz Tipi Teknelerin Yat Turizminde Kullanılabilirliği", Doğu Karadeniz Turizmi, Konferans-Workshop, 22-25 Haziran 1992. Turizm Bakanlığı Turizm Eğitimi Genel Müdürlüğü.
 - 47- Evliyaoglu, S., 1988. Türkiye Turizm Coğrafyası, Gazi Üni. M.E.F. Turizm İşletmeciliği ve Otelcilik Eğitimi Bölüm Başkanlığı, Ankara.
 - 48- Franco, L., Marconi, R. ve Marconi, C.A., 1992. "Water and Electrical Supply for Marinas: An Italian Survey on Actual Consumptions Towards Updated Design Guidelines", Marina Technology : Proceedings of the Second International Conference, held in Southampton, U.K., 31 March - 2 April 1992, Computational Mechanics Publications, Southampton, Boston
 - 49- Giresun Valiliği İl Turizm Müdürlüğü, 1990. Giresun İli Turizm Envanteri.
 - 50- Gülez, S., 1986. "Doğa Koruma ve Turizm: Uzlaşması Gereken İki Zıt Olgu" Turizm Bakanlığı Yıllığı 1986, T.C. Turizm Bankası A.Ş.
 - 51- Gülez, S., 1988. "Yumuşak Turizm ve Doğa Koruma", Turizm Yıllığı 1988-1989, Turizm Kalkınma Bankası A.Ş., Ankara.
 - 52- Gülez, S., 1992a. "Doğu Karadeniz Bölgesi İçin Yeşil Turizm Planlama İlkeleri", Doğu Karadeniz Turizmi, Konferans-Workshop, 22-25 Haziran 1992. Turizm Bakanlığı Turizm Eğitimi Genel Müdürlüğü.
 - 53- Gülez, S., 1992b. "Green Tourism (Soft Tourism) : The Most Appropriate Tourism Form for the Eastern Black Sea Region in Turkey", Architecture of Soft Tourism, Seminar, Trabzon 3-6 September 1992, Yıldız Üniversitesi Yayını.
 - 54- Gültunca, N., 1989. "İlk denizciler ve tekneleri", Türkiye Yacht Dergisi, sayı:16, Haziran 1989.
 - 55- Gür, M., 1992. "Ülkemiz Turizminin Çeşitlendirilmesi ve Karadeniz Ekonomik İşbirliği", Doğu Karadeniz Turizmi, Konferans-Workshop, 22-25 Haziran 1992. Turizm Bakanlığı Turizm Eğitimi Genel Müdürlüğü.
 - 56- Holder, J.S., 1991. "Tourism the World and Caribbean", Tourism Management, December 1991.
 - 57- Horn, A. ve Hoop, W., 1984. Kreuzen zwischen Türkische Küste und Ostgriechischen Inseln, Maritime Edition.
 - 58- Huygens, M. ve Verhoeven, R., 1992. "Wave Diffraction Patterns Around Isolated Offshore Structures", Marina Technology : Proceedings of the Second International Conference, held in Southampton, U.K., 31 March - 2 April 1992, Computational Mechanics Publications, Southampton, Boston.
 - 59- İmre, N. ve Gürbüz, A., 1994. "Turizmin Çeşitlendirilmesi Projesi Kapsamında 'Yayla Turizmi' Sorunların Çözüm Önerileri ve Niksar Çamiçi Yaylası", Turizm Yıllığı 1994, T.C. Kalkınma Bankası A.Ş., Ankara.

- 60- İpekyolu Dergisi, 1994. T.C. Turizm Bakanlığı Yayın Organı, Sayı : 4.
- 61- İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası, 1989. Türkiye'de Yat Limanları-Marinalar, Barınaklar ve Bağlama Yerleri (Bölgelere Göre).
- 62- İ.T.Ü. Rektörlüğü Su ve Deniz Bilimleri ve Teknolojisi Uygulama ve Araştırma Merkezi, 1994. Karasu Yat ve Balıkçı Barınağı Etüdü ve Model Araştırması Sonuç Raporu (T.C. Ulaştırma Bakanlığı DLH Genel Müd. için hazırlanmıştır), İstanbul.
- 63- Johnson, M., 1991. "Kirlilik, Kalabalık ve Kabalık", T.Y.D. Dergisi, Eylül 1991.
- 64- Kamer, N., 1993. Karadeniz Ekonomik İşbirliği Bölgesel Projesi, Temmuz 1993.
- 65- Kansu, I., 1993 (?), "Karadeniz Otoyolu 'Uzun Vadede' Yapılabilir!", Cumhuriyet Gazetesi.
- 66- Kapdaşlı, S., 1992. "Kıyı Mühendisliği", İ.T.Ü. İnşaat Fak. Matbaası, İstanbul.
- 67- Kapkın, M., 1992. "Planning of Nature-Based Outdoor Recreation Activities in Soft Tourism", Architecture of Soft Tourism, Seminar, Trabzon 3-6 September 1992, Yıldız Üniversitesi Yayını.
- 68- Kaptan, H., 1978. Doğu Karadeniz Kırsal Alan Yerleşme ve Tarımsal Üretim İlişkisi, Y.Ü.Mim. Fak. Doçentlik Tezi.
- 69- Karadeniz Ekonomik İşbirliği Sekreteryası, 1994. Karadeniz Ekonomik İşbirliği, Turizm Alanında İşbirliği Uzmanlar Toplantısı Raporu, 25-27 Ekim 1994, İzmir.
- 70- Karlıbel, L., 1990. Doğu Karadeniz Bölgesi'nin Turizm Potansiyeli ve Ordu Alt Bölgesinde Turizm Alanları İncelemesi, İ.T.Ü. Y.Lisans Tezi, İstanbul.
- 71- Kasapoğlu, M.A., 1992. "Doğu Karadeniz Bölgesi Turizme Yönelik Toplum Tanıma Modeli", Doğu Karadeniz Turizmi, Konferans-Workshop, 22-25 Haziran 1992. Turizm Bakanlığı Turizm Eğitimi Genel Müdürlüğü.
- 72- Kaya, H., 1988. Yat Turizminin Turizm İçindeki Yeri, Türkiye'de Yat Tuizmi, İ.Ü. Sos. Bil. Ens. Y. Lisans Tezi, İstanbul.
- 73- Kılıç, A., 1988. "Yatçılarımız Haksız Rekabetten Kaygılı", Türsab Turizm Dergisi, sayı:72, Eylül 1988, İstanbul.
- 74- Kiper, P. ve Baçıl, I., 1992. "Doğu Karadeniz Yaylaları Planlama Yaklaşımı", Doğu Karadeniz Turizmi, Konferans-Workshop, 22-25 Haziran 1992. Turizm Bakanlığı Turizm Eğitimi Genel Müdürlüğü.
- 75- Korça, P., 1991. Turizm ve Çevre, İ.T.Ü. Mim. Fak. Şeh. ve Bölge Planlaması Bölümü 1991-1992 Yaz yarıyılı Ders Notu, İstanbul.
- 76- Kurdoğlu, O., 1994. "Doğu Karadeniz Entegre Koruma Projesi", Kelaynak'tan Haberler, no:53, Ocak-Şubat-Mart 1994, Doğal Hayatı Koruma Derneği Yayını.
- 77- Kurdoğlu, O., 1995. "Milli Parklar ve Koruma Yönünden İşlevleri", Kelaynak'tan Haberler, no:57, Ocak-Şubat-Mart 1995, Doğal Hayatı Koruma Derneği Yayını.
- 78- Küçüktopuzlu, F., 1991. "Turistik Faaliyetlerin Turizm Alanındaki Ekolojik Yapıya Etkileri", Turizm Yılığ 1991, T.C. Kalkınma Bankası A.Ş., Ankara.
- 79- Lawson, F. ve Baud-Lovy, M., 1977. Tourism and Recreation Development A Handbook of Physical Planning", The Architectural Press Ltd., London.
- 80- Lea, J., 1991. Tourism and Recreation Development in the Third World, Routledge, London.
- 81- Lett, J.W., 1983. "Ludic and Liminoid Aspects of Charter Yacht Tourism in the Caribbean",

Annals of Tourism Research, vol:10, no:1/1983.

- 82- Mauri, M., 1987. "Da Saint Raphaël a Marsiglia", Mare 2000 Mensie di Mare Nautica Turismo Ecologia, Ottobre 1987, Milano.
- 83- Mc Kemey, M.D., 1992. "Water Quality in Marina Basins: Sources of Pollution and Practical Mitigation", Marina Technology : Proceedings of the Second International Conference, held in Southampton, U.K., 31 March - 2 April 1992, Computational Mechanics Publications, Southampton, Boston.
- 84- Motor Boat & Yachting, 1988. December 1988.
- 85- Murphy, P.E., 1991. Tourism: a community approach, Routledge, London.
- 86- Nasman, C., 1982. "Yat Turizmi", İşte Turizm, sayı:7.
- 87- Nelson, J.G., Butler, R. ve Wall, G., 1993. Tourism and Sustainable Development: Monitoring, Planning, Managing, Heritage Resources Centre Joint Publication, Number 1, University of Waterloo.
- 88- Orhon, A., 1989. Türkiye Kalkınma Bankası, Mart 1989, Ankara.
- 94- Ören, M., 1993. "Marina, Marina ...", Denizin Sesi Dergisi, Temmuz-Ağustos 1993.
- 95- Özdemir, T.N., 1989. "Karadenizli Yacht Mimarları", Türkiye YACHT Dergisi, sayı:16, Haziran.
- 96- Özer, M., 1990. Türkiye'de Yat Turizmi, Türkiye Kalkınma Bankası Turizm Proje Değerlendirme Müdürlüğü, Eylül, 1990, Ankara.
- 97- Özgüner, O., 1970. Köyde Mimari Doğu Karadeniz, O.D.T.Ü. Mimarlık Fak. Yayını no:13, 1970, Ankara.
- 98- Özhan, E. ve Töre, E., 1992. "Studies for Improving Flushing Ability of Marmaris Marina", Marina Technology : Proceedings of the Second International Conference, held in Southampton, U.K., 31 March - 2 April 1992, Computational Mechanics Publications, Southampton, Boston.
- 99- Özhan, E. ve Uras, A., 1992. "Doğu Karadeniz'de Kıyı Yönetimi ve Turizm", Doğu Karadeniz Turizmi, Konferans-Workshop, 22-25 Haziran 1992. Turizm Bakanlığı Turizm Eğitimi Genel Müdürlüğü.
- 100- Özkan, B., 1989. "Türk Turizminin Önemli Deniz Kaynağı Deniz Kıyılarına İlişkin Sorunlar", Turizm Yıllığı 1987, Haziran 1989, Ankara.
- 101- Öztürk, F., 1992. "Kıyı Turizminden Öğrendiklerimiz; Yerel Standartlar Hakkında Yeniden Düşünme", Doğu Karadeniz Turizmi, Konferans-Workshop, 22-25 Haziran 1992. Turizm Bakanlığı Turizm Eğitimi Genel Müdürlüğü.
- 102- Öztürk, H., 1992. "Doğu Karadeniz Bölgesinde Gelişme Perspektifleri", Doğu Karadeniz Turizmi, Konferans-Workshop, 22-25 Haziran 1992. Turizm Bakanlığı Turizm Eğitimi Genel Müdürlüğü.
- 89- Picard, D'O., 1994. "Bretagne: L'appel du Grand Large", Air France ATLAS, Air Charter Édition Spéciale.
- 90- Poole Pérez-Pardo, M., 1992. "Preliminary Design for a Marina in Arrecife Lanzarote", Marina Technology : Proceedings of the Second International Conference, held in Southampton, U.K., 31 March - 2 April 1992, Computational Mechanics Publications, Southampton, Boston.
- 91- Prinivalli, F., 1992. "The Use of Floating pontoons for the construction of Italian Marinas",

- Marina Technology : Proceedings of the Second International Conference, held in Southampton, U.K., 31 March - 2 April 1992, Computational Mechanics Publications, Southampton, Boston.
- 92- Radspieler, G., 1986. Häfen und Ankerplätze in Griechenland 2, Delius Klasing Verlag, Bielefeld, Germany.
- 92- Resmi Gazete, 1983. "Yat Turizminin Geliştirilmesi Hakkında Yönetmelik", no:18125, 4 Ağustos 1983.
- 93- Rogan, A.J., 1992. "The Development of the Nation System of Leisure Harbours in Greece", Marina Technology : Proceedings of the Second International Conference, held in Southampton, U.K., 31 March - 2 April 1992, Computational Mechanics Publications, Southampton, Boston.
- 103- Sarıalp, A., 1994. "Mısır-Girit Ticaret Tekneleri", Yelken Dünyası, sayı:118, Şubat 1994.
- 104- Sarıgül, G., 1993. "Kışortası Sukuşu Sayımları Yapıldı", Kelaynak'tan Haberler, no:51, Temmuz-Ağustos-Eylül 1993, Doğal Hayatı Koruma Derneği Yayını.
- 105- Samsun İl Turizm Müdürlüğü, 1991. Samsun İli Turizm Envanteri.
- 106- Sanches do Valle, A. ve Trigo Teixeira, A., 1992. "Vilamoura Marina:Hydraulic Aspects of Lock Design", Marina Technology : Proceedings of the Second International Conference, held in Southampton, U.K., 31 March - 2 April 1992, Computational Mechanics Publications, Southampton, Boston.
- 107- Sheffield, B.,1993. "Volga Boatmen", Yachting World, Ağustos 1993.
- 108- St Katharine by the Tower Ltd., 1988. The Story of St. Katharine by the Tower, J.W. Dunn Ltd. Surrey, England.
- 109- Şendöl, T., 1989. "Turizm Çevre Sağlığı ve Betonlaşma", Yelken Dünyası, sayı:64, Ağustos 1989, İstanbul.
- 110- Şinel, R., 1993. "Main-Tuna Nehri Trafikçe Açılıyor", Denizin Sesi Dergisi, Temmuz-Ağustos 1993, İstanbul.
- 111- T.C.Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü, 1989. Türkiye İstatistik Yıllığı, Yayın no:1405.
- 112- Tezcan, R., 1987. "Turizm Sektöründe Yat Yatırımcılığı ve Yatırım Projesi Hazırlanması", İ.T.Ü. Fen Bil. Ens., Y.Lisans Tezi, İstanbul.
- 113- Thompson, E., 1992. "New port for the Black Sea", Yachting World, July 1992.
- 114- T.O.B.B., 1991. Ekonomik Rapor, 47.Genel Kurulu 30 Mayıs 1992, Türkiye Ticaret Sanayi Deniz Ticaret Odaları ve Ticaret Borsaları Birliği.
- 115- Topanoğlu, M.E., 1986. "Turizme Genel Yaklaşım, Türkiye'de Yat Turizmi ve Marinaların Geliştirilmesi", M.S.Ü. Fen Bil.Ens. Y.Lisans Tezi, İstanbul.
- 116- Toskay, T., 1983. Turizm Olayına Genel Yaklaşım, İstanbul.
- 117- Töre, E., 1990. "Akdeniz Ülkesi Olmamızın Nimetlerinden Yararlanalım", Barometre, sayı:6, 9-15 Nisan 1990, İstanbul.
- 118- Turizm Bakanlığı, 1991. Bayburt İli Turizm Envanteri.
- 119- Turizm Bakanlığı, 1992. Yat Turizmi Master Planı, Turizm Bakanlığı, Yatırımlar Genel Müdürlüğü Araştırma ve Değerlendirme Dairesi Başkanlığı, Yayın no:1992/1, Ankara.
- 120- Turizm Bakanlığı, 1993 a. Belgeli Turizm İşletmeleri İstatistik Yıllığı, T.C. Turizm Bakanlığı

İşletmeler Genel Müdürlüğü, ISBN:975-7478-86-5, Ankara.

- 121- Turizm Bakanlığı, 1993 b. "Denizler Mavi Kalsın Mavi Bayrak Dalgalsın ...", Turizm Bülteni, T.C. Bakanlığı Haber Bülteni, sayı:2, Şubat 1993, Ankara.
- 122- Turizm Bakanlığı, 1993 c. "Dünya Turizm Gününde Türk ve Dünya Turizmi", Turizm Bülteni, T.C. Bakanlığı Haber Bülteni, Ekim 1993, Ankara.
- 123- Turizm Bakanlığı, 1993 d. Turizm İstatistikleri Bülteni, T.C. Turizm Bakanlığı Yatırımlar Genel Müdürlüğü Araştırma ve Değerlendirme Dairesi Başkanlığı, Yayın no:1994/2, Ankara.
- 124- Turizm Bakanlığı, 1993 e. "Üçüncü Yaş Turizmi Anketi Sonuçlandı", Turizm Bülteni, sayı:7, Ankara.
- 125- Turizm Bakanlığı, 1993 f. Yat İstatistikleri Bülteni, Turizm Bakanlığı Yatırımlar Genel Müdürlüğü, Yayın no:1993/5, Ankara.
- 126- Turizm Dünyası, 1992 a. "Karadeniz Yat Turizmine Açılıyor", Turizm Dünyası, Temmuz 1992.
- 127- Turizm Dünyası, 1992 b. "Karadeniz'de Yat Turizmi'nin Geliştirilmesi İmkânları", Turizm Dünyası Dergisi, Eylül 1992.
- 128- Türker, E., 1986. "Yat Turizminin Dünyü Bugünü", Focus on Tourism, Summer 1986, İstanbul.
- 129- TÜRSAB,1989. "Türkiye'de ve Dünya'da Turizm", Türsab Turizm Dergisi, sayı:82, İstanbul.
- 130- TÜRSAB,1990. "Yepyeni Bir Bodrum's Cup", Türsab Turizm Dergisi, Kasım 1990, İstanbul.
- 131- Ulaş, E., 1992. "Kıyı Yeraltı Suları", Kelaynak'tan Haberler, no:47, Temmuz-Ağustos 1992, Doğal Hayatı Koruma Derneği Yayını.
- 132- Uzunoğlu, N., 1987. Türkiye'de Turizm Politikası ve Bu Politika İçinde Tatil Köylerinin Yeri, M.S.Ü. Fen Bil. Ens. Y. Lisans Tezi, İstanbul.
- 133- Ülker, İ., 1983. Dağ Turizmi ve Kış Sporları tanımlar ve Kurallar, Kaynak Alanlar, Planlama Teknikleri, Ankara.
- 134- Ülker, İ., 1985. "Sağlık Turizmi ve Kaplıca Sularının Değerlendirilmesi", Turizm Yıllığı 1984, T.C. Turizm Bankası, Ankara.
- 135- Ülker, İ., 1986. "Deniz Turizminin Neresindeyiz", Turizm Yıllığı 1985, T.C. Turizm Bankası, Ankara.
- 136- Ülker, İ., 1992. "Doğu Karadeniz Bölgesi'nin Turistik Doğal Değerleri, Planlama ve Değerlendirme Yöntemleri", Doğu Karadeniz Turizmi, Konferans-Workshop, 22-25 Haziran 1992. Turizm Bakanlığı Turizm Eğitimi Genel Müdürlüğü.
- 137- Ünal, Y., 1992. "Samsun'un Turizm Potansiyeli ve Turizm Çeşitliliği", Doğu Karadeniz Turizmi, Konferans-Workshop, 22-25 Haziran 1992. Turizm Bakanlığı Turizm Eğitimi Genel Müdürlüğü.
- 138- Var, M.,1992. "Trabzon ve Rize İllerinin Rekreasyonel Değeri Olan Bazı Yaylaların Turizm Açısından İncelenmesi", Doğu Karadeniz Turizmi, Konferans-Workshop, 22-25 Haziran 1992 Turizm Bakanlığı Turizm Eğitimi Genel Müdürlüğü.
- 139- Yachting World, 1987. "Cruising:Mediterranean Special", June 1987.
- 140- Yachting World, 1989. "Island Pilot:Malta", Januar 1989.
- 141- Yachting World, 1991. "Diplomatic Mission", July 1991.
- 142- Yachting World, 1992. "Cruising Log:Dubrovnik Marina Bombarded", Februar 1992.

ÖZGEÇMİŞ :

DENİZ GÜNER

10.03.1971 İZMİR

İZMİR NECATİBEY İLKOKULU

İZMİR GÜZELYALI ORTAOKULU

İZMİR EŞREFPAŞA LİSESİ

1988 - 1992 YILDIZ ÜNİVERSİTESİ MİMARLIK FAKÜLTESİ

1992 YILDIZ ÜNİVERSİTESİ MİMARLIK FAKÜLTESİ Y.LİSANS PROGRAMI

YILDIZ ÜNİVERSİTESİ
MİMARLIK FAKÜLTESİ
MİMARLIK BÖLÜMÜ