**Deniz Turizminde Durum Tespiti**

**Işık Aylan**

Denizcilik gücünü geliştirmek ve akademik katkı sağlamak amacı ile Koç Üniversitesi denizcilik forumunun kurulmasında, direktörümüz sayın Amiral Cem Gürdeniz’e, yönetim kuruluna, danışma kuruluna, bizlere bu imkânı sağlayan Koç Üniversitesine, şükranlarımı sunuyorum. Hoş geldiniz.

Geçmişte hepimizin bildiği gibi, amatör denizciliğimizi, sporculuğumuzu, denizdeki güvenliğimizi, belli bir disiplin ve sistem ile katkıda bulunan, Türk bahriyesi olmuştur. Donanma kupaları, gölcük yarışları, eğitimler, sempozyumlar vs. İşte bu günde bu denizcilik forumunun kuruluşunda, yine o bahriyemizin yetiştirdiği değerli komutanlarımız, bu formun temellerini atmış, bugün bizleri onlar bir araya getirmiştir. Kendilerine şükranlarımı sunuyorum, tekrar hayırlı olsun diyorum. Bugün için, ülkemizin jeopolitik konumundan dolayı, çevremizde yaşanan bölgesel istikrarsızlık, içeride yaşanan yoğun anarşi ortamı, ekonomik belirsizlikler, denizden, turizmden, denizcilikten ve deniz çevreciliğinden, üzülerek olumlu bahsetmek, mümkün olmayacaktır.

**Deniz turizmi :**

Deniz turizmi, denizcilik gücünü meydana getiren, önemli unsurlardan biridir.

Deniz turizmi denince; denizde deniz araçları ile yapılan, turizm amaçlı faaliyetler ile, onu doğrudan destekleyen, unsurlar olarak tanımlanabilir.

Deniz turizmi gücünü, statik ve dinamik unsurlardan alır.

Statik unsurların başında, coğrafya gelir. Birbirinden güzel koy ve kıyılar ile, ılıman tertemiz denizlere sahip koylarımız, büklerimiz : milyonlarca turistin çekim alanıdır.

Diğer taraftan, dinamik unsurlara gelince

Yatlar

Marinalar

Kruvaziyer gemiler ve limanlar

Kısa mesafe deniz turculuğu

Dalış turizmi, sörf, çekme salmalı yelkenli tekneler, vs.

Balık avlama

Deniz çevreciliği

Personel eğitimi

Deniz turizminin içinde, önemli unsurlar olarak söz edilebilir.

Son zamanlarda, deniz turizmindeki gelişmeler, insanların denizden yararlanma imkânlarını artırmış, ve çeşitlendirmiştir. Önceleri elit bir kitlenin sporu, denize dönük eğlencesi ve dinlenme aracı olarak kabul edilen yatçılık, uluslar arası turizm hareketlerinin, önemli bir parçası haline gelmiştir. Dünya yat turizminin odaklaştığı, önemli bölgelerden biri olan, Akdeniz çanağı, gerek ticari, gerekse amatör yatçılar için, cazibesini her geçen gün arttırmaktadır. Deniz turizmindeki bu gelişmeler, Akdeniz’in en temiz ve en güzel koylarına sahip, tarihten izler taşıyan, kısmen bozulmamış koylara sahip, ülkemizi, olumlu yönde etkilemiştir. Çanakkale’den Antalya’ya kadar olan kıyılarımızda, 239 bulan, içlerinde yatların demirlemesine uygun, fırtına ve hakim rüzgarlara kapalı, eşsiz doğa harikası 100 koy – (bükün) varlığı, Türkiye’ye has, mavi yolculuk adı altında, bir deniz turizmi seçeneği oluşturmuştur. Ege’de öncülüğünü, Halikarnas balıkçısı olarak bilinen, Cevat Şakir Kabaağaçlı’nın, 1950 yıllarında yaptığı mavi yolculuk, iki değişik turist grubunu yaratmıştır. Birinci grup, bu koylarda bir hafta süren, ticari tekneler tarafından düzenlenen, turlara katılan turistlerden oluşmuş. İkinci grup, kendi özel yatları veya tekneleri ile, bu eşsiz doğa güzellikleri içinde dolaşanlardan oluşmuştur. Bugüne gelindiğinde;2013 yılında ülkemize 34,5 milyon turist gelmiş, bunların kabaca 25 milyonu Ege, Akdeniz sahillerinde, denize yönelik bir ortamda tatil yapmıştır. 2013 itibari ile mavi yolculuk işletmeciliği yapan işletme, yat ve yatak sayısı şöyledir

 Turizm işletme belgeli Türk bayraklı ticari yatlar;

* **İşletme sayısı 857**
* **Yat sayısı 1.529**
* **Yatak sayısı 15.312**

Turizm işletme belgeli yabancı bayraklı yatlar;

* **İşletme sayısı 26**
* **Yat sayısı 871**
* **Yatak sayısı 6.911**

Böylece toplam 22.223 yatak kapasiteli, 2.400 teknelik mavi yolculuk filosu söz konusudur.

Turizm işletme belgeli günübirlik gezi teknelerine gelince

* **İşletme sayısı 938**
* **Tekne sayısı 1.051**
* **Yolcu sayısı 68.629**

Bunun yanında bare boot (mürettebatsız tekne) adet: 1.069 yatak kapasitesi 5.923 dür.

Avrupa’da deniz turizminin, turizm gelirleri içindeki payı, yüzde 4050 civarında iken, Türkiye’de bu oran, yüzde 2025 dir. 2013 yılında, Türkiye’nin turizm gelirleri, 32 milyar dolar olup, bunun 6,4 milyar doları, yani yüzde 20 lik bir payı deniz turizminden olmuştur.

**Marinalarımız**

8333 km sahillere sahip ülkemizde, mevcut 84 adet marina ve bağlama yerinde 29.350 tekne konaklamaktadır. Bu sayı 2002 sonu itibari ile 25 iken, bugün ise, Türkiye’de yat bağlama yerlerinin sayısı 84 adete ulaşarak, 29.350 adet yat bağlama kapasitesine ulaşmış. 2015 itibari ile yüzde 337lik bir artış sağlanmıştır. Buna yat limanları, belediye iskeleleri, rıhtımlar, yat çekek yerleri ve diğer bağlama yerleri dahildir. Akdeniz çanağında dolaşan, yaklaşık yat adedinin 800 bin, toplam bağlama kapasitesinin de, 500 bin olduğu göz önüne alınırsa, Türkiye toplamda, yüzde 3 lük bağlama kapasitesi ile, söz konusu 300 binlik açıktan, faydalanamıyor demektir. Deniz turizmi, 10 milyar dolarlık, gelir vadeden bir sektördür. Ülkemizde 274 adet balıkçı barınağı mevcuttur. Atıl olanlar arasından turizme elverişlileri tespit edilip, gerekli düzenlemeler yapılarak, yat limanlarına dönüştürülmesi ve turizm sektörüne kazandırılması, sağlanmalıdır. İnşa edilecek yeni marinaların, Karadeniz ve doğu Akdeniz bölgelerine yoğunlaştırılması, dikkate alınmalıdır. Marina sayısı ve çeşidi yetersizdir. Limanlar yedi kuruluşun, ilgi ve müsaade alanındadır. Kurumlar arası koordinasyon sağlanamamaktadır. Sezonda yoğunluk sebebi ile , hudut kapılarında bekleme süreleri kısaltılmalı, bürokratik işlemler kolaylaştırılmalıdır. Marinalarımızdaki tekne bağlama fiyatları, Akdeniz çanağındaki, diğer marinalar ile karşılaştırıldığında, fiyatların çok yüksek olduğu görülür. Marinalardan alınan yüksek ecrimisil ve deniz alanı kira girdilerinin, marina fiyatlarını olumsuz etkilemektedir. Deniz turizminin gelişmesi açısından, konuya çözüm bulunmalıdır. Yıllardır tartışılan, Türk sahipli yabancı bayraklı tekneler meselesi; çözülmelidir. Marinalarımızda dolaşırken, adeta kendinizi yabancı bir ülke marinasında zannedebilirsiniz.!

 Bu durum iki olumsuzluğu da beraberinde getirmektedir. Yaşı ve kondisyonu gözetilmeksizin, her türlü ikinci el tekne, yabancı bayrak çekilerek, ülkemize getirilebilinmektedir. Bu da 40 ile 70 feet arası, yerli tekne imalatı yapan, tersane ve firmaları, teknelerini satmak, pazarlamak, konusunda sıkıntıya düşürmektedir. Bu konu denizciliğimize, ve ülke çıkarlarına en yararlı şekilde, çözüme kavuşturmalıdır.

**Çevre**

Ülkemizin denizlerini ve deniz çevrelerini, gelecek kuşaklar için ne denli koruduğumuz tartışmalıdır! Toplumda oluşturulacak, deniz ve çevre bilincinin yerleştirilmesi, anlatılması, kısacası bu konuda toplumun eğitilmesi şarttır. Diğer taraftan, soluduğumuz havadaki temiz oksijenin, yüzde 75 i, denizler altındaki planktonlardan kaynaklanıyor, dolayısı ile deniz dibindeki canlı yaşam, yer küremizin de yaşam kaynağıdır. Ancak günümüzde, koylarımız ve kıyılarımızda yaşanan olumsuzluklar, çevre bilincinden ne kadar uzak olduğumuzun, göstergesidir. Dolayısı ile bu olumsuz gelişmeler, deniz turizmini de, menfi olarak, ciddi şekilde tehdit etmektedir. Olumsuzlukların bazı örnekleri şöyledir.

* Koylardaki yoğun yapılaşma (oteller, villalar vs)
* Koylara yakın maden ocakları
* Termik santralların soğutma sularının, denize verilmesi
* Bacalardan çıkan zehirli gazlar
* Sahillerimizdeki yerleşim yerlerinin, arıtmadan, denize bıraktığı sulu atıklar
* Bu koylara demirleyen teknelerin, denize bıraktığı, veya attığı katı ve sulu atıklar
* Sahillerde yakılan ateşler sonucu, kaybedilen ormanlar,
* Bir diğer önemli konu da, tonoz kirliliği: bazı popüler koylarımızda deniz tabanına sorumsuzca serilen zincirler ve tonozlar, deniz dibi tabanını bozduğu gibi, deniz tabanı canlılarının popülasyon yapısını da, yok etmektedir. Ayrıca yatlar içinde tuzak teşkil etmektedir.
* Ayrıca koylarda hız limitine uyulmalı, demirli durumda iken, ses kirliliğine karşı duyarlı olunmalı, bu konuda gerekli önlemler alınmalıdır.

Bu örneklerden bazılarıdır. Çanakkale’den Antalya’ya uzanan kıyı şeridinde, 229 koy içinde, 100 e yakın koyun halen kullanılabileceği, ve bunların yat bağlama, demirleme kapasitesinin 4 bin civarında olduğu, göz önüne alınırsa, şu an bile, kapasitenin sınırlarını zorladığı ortaya çıkar. Aşırı kullanımın, koyların doğal yapılarını bozacağı, göz önüne alınarak, kullanım ve korumalarına özel tedbirler getirilmelidir.

K**urvaziyer turizmi**

Ülkemiz kurvaziyer turizmi için, her halde söylenecek en az, veya başka açıdan en çok sözün olduğu, bir konu olarak görülebilir! Cumhuriyet dönemi Türkiye’sinde, 65 adet yolcu gemimiz, ve her birinin ayrı öyküsü vardır. Her birinin isimleri, herkesin hafızalarına kazınmış, her biri ile yaşanmış, unutamadıkları hatıraları vardır. Gemilerin bazılarının isimlerini hatırlarsak; Karadeniz, Ege, Akdeniz, İskenderun, samsun, Ankara, İstanbul, İzmir, Ayvalık, Gemlik, Sus, Marakas, Ordu, Trabzon, Giresun, Adana, Tarsus, Kadeş, Tırhan, Etrüsk, Güneysu, Aksu, Cumhuriyet, Tarı, hatırlanan en ünlü gemilerimizdir.

Bu gemilerle Karadeniz postası, Akdeniz postası, Marmara postası, haftanın belli günleri yapılırdı. Ayrılıklar, kavuşmalar, asker uğurlamaları, beklenen postalar, ticari lojistik ve posta hizmetleri, bu gemiler ile yapılırdı. Hele bunların içinde, Ankara gemisi, Şefik Gögen kaptan ve öyküleri, en unutulmazı idi. Akdeniz turlarında bayrağımızı, Akdeniz limanlarında, şanla dalgalandırmış, öyküleri bugüne kadar gelmiştir. O senelerde, turistik Türk yolcu gemilerimiz, Akdeniz’in incileri idi. Bu gemilere o kadar çok değer veriliyordu ki, bütün yabancılar, Akdeniz’de, bizim yolcu gemilerimizi tercih ediyorlardı. O tarihlerde İtalya ve Yunanistan’ın, doğru dürüst, yolcu gemileri bile yoktu.

Ne yazık ki o günlerden bugüne kadar, Türkiye bu konuda, hep geriledi. Türkiye’yi yönetenler, uyguladıkları yanlış denizcilik politikaları ile, denize gerekli önemi vermemeleri, bugünkü acı sonu doğurmuştur. En son, Türkiye’nin 2 adet kurvaziyer anlamında, yolcu gemisi (feribot) vardı. Ancak bahse konu gemiler, yabancı ortaklı bir şirkete devrolması ile birlikte, ne yazık ki ülkemiz bayrağını taşıyan, bir tek bile, Türk şirkete ait, kurvaziyer gemimiz bulunmamaktadır. ( en son tuzla yüksek denizcilik okulu önünde … Akdeniz gemisi duruyordu, o da yok oldu. )

Buna karşılık, Avrupa limanlarından hareket eden gemilerde, son yıllarda bir artış görülmektedir. En büyük grup % 48 Carnival ‘ın sahip olduğu Carnival Costa Aida, onu takip eden % 24 Caribbean, kurvaziyer seferlerine, Türkiye limanlarını da dahil etmiştir.

Verilere göre, Türk limanlarına 2015 yılında, 1451 kurvaziyer gemi gelerek, 1.885.510 yabancı yolcu getirmiştir.

Son yıllarda, kruvaziyer sektöründeki en büyük gelişme, kruvaziyer limanlarının bir çoğunun, özelleşmiş olmasıdır. Günümüz itibari ile, her liman kendi trafiğini arttırmak amacı ile, yenilenme ve yatırım yapma gayreti içindedir. Dünya çapında, bu denli hızlı büyüyen bu sektörde, limanlarımızda aynı gelişmeyi yakalamak zorundadır. Özel olarak kruvaziyer turizmi desteklenmeli, armatörlerimiz bu konuda yatırım yapmaya, teşvik edilmeli ve mevcut limanlar, (ISPS) koduna, uygun hale gelmeli, Modern yolcu terminali ne haiz, 2500-5000 yolcu kapasitedeki gemiler için, uygun rıhtımlar yapılmalı ve hizmetler sağlanmalıdır.

**Eğitim:**

 Amiral Cem Gürdeniz, “denizci doğulmaz, denizci olunur” sözünden hareketle, denizcilik eğitimi, toplumun tüm kesimlerine, optimal seviyede yansıtılmalıdır. Kalkınmanın, çağdaşlaşmanın ve dışa açılmanın, esasını oluşturan eğitimin, en önemli işlevlerinden biri de, nitelikli insan gücü yetiştirmektir.Belirlenen nitelikte insanı yetiştirmek, ancak iş alanlarının gereksinim duyduğu, bilgi beceri ve alışkanlıkları kazandıracak, eğitim, öğretim ortamının sağlanması ile mümkündür.

 Özellikle kamu ve özel sektör kuruluşlarının, denizcilik eğitim alanına, gerekli önemi göstermemeleri sonucu, verilen eğitimin kalitesinin olumsuz yönde, etkilendiği söylenebilir. Deniz turizmi alanında, çalışan personel yetiştirmek üzere, orta öğretim düzeyinde, resmi ve özel Anadolu meslek liseleri bünyesinde, denizcilik eğitim bölümleri açılmalıdır. (özellikle yat limanlarının bulunduğu yörelerde) bodrum örneği.

Denizcilik eğitimi veren, yüksek eğitim kurumlarında, yat işletmeciliği, deniz turizmi gibi alanlarda çalışacak, elemanların yetiştirilmesi için, gerek duyulan bölümler açılmalıdır. Turizm meslek yüksek okullarında, ve turizm alanında, eğitim veren, işletme fakültelerinde, yat turizmi ile ilgili derslere, daha fazla yer verilmelidir. Mühendislik eğitimi veren, yüksek eğitim kurumlarında, yat inşası, yat tasarımı, gibi gerek duyulan, bölümler açılmalıdır.

Yaygın eğitim alanında, özel sektör tarafından açılmış olan kurslarda verilen eğitim, denizcilik sektörünün ihtiyaç duyduğu, becerikli insan gücünü yetiştirecek nitelikte olmalıdır. Eğitim almak isteyenlerin, ödeyecekleri ücretler makul olmalıdır. Peki yeter mi?

Bu eğitim kurumlarından, kurslardan mezun olup, sınavları geçen bir yat kaptanı,sizce yat kaptanı olmuş mudur? Bu eğitim kurumlarından mezun olanların muhakkak staj süreleri olmalı, tecrübeli bir kaptan yanında, bir süre stajyer kaptan olarak, teknede çalışmalıdır. Eğitim kurumlarında, navigasyon ve simülasyon laboratuvarları muhakkak olmalı, buradaki eğitimlere önem verilmelidir. Okul gemileri yapımı teşvik edilmeli, ve destek verilmelidir. Eğitimler bu gemilerde yapılmalıdır. Denizcilik eğitimi konusunda, ilgili birimler arasında koordinasyon sağlanmalıdır. (denizcilik müsteşarlığı, milli eğitim bakanlığı gibi.)

Denizde çalışan her personel; kıdem, tecrübe, liyakat, eğitim, mesleki ahlak, etik kurallar gibi unsurlar değerlendirilerek. Uygun ücreti ve kıdemi hak etmelidir. Bonservis veya kanaat cüzdanı, uygulaması muhakkak olmalıdır. Kış aylarında, yat limanlarının bulunduğu yörelerde, boş otellerin salonları kullanılarak, kaptan ve gemi adamlarına mesleki eğitim, hizmet standartları gibi konular tekrar edilmelidir.

**Dalış turizmi:**

Türkiye’nin sahip olduğu eşsiz su altı değerleri ve coğrafi konumu, Türkiye kültür dalış turizmi açısından, en önemli ülkelerden biri durumundadır. Özellikle arkeolojik denizaltı değerlerinin çokluğu, uzun yıllar bu sektörü, ciddi kısıtlamalarla karşı karşıya bırakmıştır. Ancak sonraki gelişmeler bu turizm dalının, döviz getirici ve kültürel arkeolojik değerleri, tanıtımın önemi, ortaya çıkmış, izinli dalış bölgeleri genişletilmiştir.

Bu konuda;

1. Dalış yaptıran kurslar, okullar ve dalış tekneleri, denetlenmeli, doğru dalış teknikleri ve can güvenliği önemsenmelidir. Dalış bölgelerinde hiperbarik basınç odaları ve teknik sağlık elemanları, doktor muhakkak bulundurulmalıdır.
2. Balık avcılığında, avlanma sezonu, avlanma bölgeleri ile, konulan yasaklara uyulması ve yasak olan yöntemlerle, balık avlanması önlenmeli, alçak sularda, kıyılarda, koylarda, büyük tekne ve takımlarla balık avcılığı denetlenmelidir.

**Tanıtım:**

Ülkemizin sahip olduğu eşsiz koylarımız, doğal güzelliklerimiz, tarih, ve marinalarımız yurt dışında,yat turizmi konusunda tanıtılmalıdır. Yurtdışı denizcilik ve turizm fuarlarında, deniz turizmi konusunda, bilgi verilmeli, tanıtım yapılmalıdır. Yurtdışındaki yat kulüpleri ile birlikte, Türkiye sahillerine ralliler düzenlenmeli, tanıtım filmleri çekilmelidir.

Yatları ile gelen yabancı turistlerin, bürokratik işlemleri kolaylaştırılmalıdır.

Okullarda denizciliği özendirecek söyleşiler, seminerler, eğitimler planlanmalıdır.

Yelken okullarının sayısı arttırılmalı yelken eğitimine önem verilmelidir.

Deniz tarihi, denizcilik kültürü ile ilgili kitaplar çıkarılmalı. Geçmişteki süngerciliğimiz ile ilgili anlatımlar, tanıtımlar yapılmalıdır. Piri reis gibi, bir kaptanı deryayı, ve kitabı bahriyesini, dünyaya, dünya denizcilerine en iyi şekilde anlatılmalı ve tanıtılmalıdır.

**Sonuç:**

Türkiyeye gelen turistlerin yüzde 80’inden fazlasının, deniz turizmi için geldiği, turizm bakanlığı tarafından teyid edilmektedir. Türkiye’nin turizm gelirleri içinde, deniz turizmi yüzde 25’lik payı oluşturmaktadır.

Deniz turizmi yönünden ülkemizin güçlü yönleri şu şekilde sıralanabilir

* Coğrafi konum
* Pazar büyüklüğü
* Ülkemizin zengin bir tarihi ve kültür varlıklarına sahip olması
* Deniz turizmi için, doğal imkan ve kabiliyetlerin fazlalığı
* Akdeniz çanağında, beş altın çıpalı marinaların yarısından fazlasının, ülkemizde olması
* Bakım onarım ve refit hizmetlerinde iyi olmamız

**Zayıf taraflarımız:**

* Marinalarımız kapasitelerinin tam olarak kullanılamaması
* Bürokratik işlemlerin fazlalığı
* Marina yatırımlarının projelendirilmesi konusunda, bürokrasinin azaltılamaması ve hızlandırılamaması
* Denizcilik ve turizm eğitimi eksikliği
* Uluslararası lobi çalışmalarının yetersizliği
* Çevre bilincinin eksikliği
* Marinalardaki bağlama fiyatlarının yüksekliği

Bunların yanında, Akdeniz ülkeleri ile rekabet eksikliği, bölgesel istikrarsızlık, makro ekonomik istikrarsızlık, kötü imaj ve tanıtım gibi, ülkemizin turizmi için, en büyük tehdit ve riskleri oluşturan, faktörlere rağmen, iyi bir tanıtım atağı ile, ve diğer sorunların da giderilmesi ile, ülkemiz yat turizminde, Akdeniz’in en tercih edilen ülkelerinden biri olma özelliğini, artan bir taleple, sürdürme şansına sahip olacaktır.

Türkiye’nin deniz turizminden, optimal anlamda yararlanabilmesi için, liman ücretlerinin düşürülmesi, marina yatırımlarının tamamlanması, ve yeni marinalar yapılması, ekonomik getirisi çok yüksek bir turizm türü olan, kruvaziyer turizminin, teşvik edilmesi ve müteşebbislere, finansmanda gerekli kolaylıkların sağlanması, yat turizminin ve su sporlarının, desteklenmesi, çok önemli bir potansiyeli bünyesinde barındıran, turizme uygun, sörf alanları ve dalış alanlarının hizmete sokulması, gerekmektedir.

Bu uygulamaların gerçekleştiği durumda, Türkiye deniz turizminde dünyanın en iyi bir kaç ülkesinden biri olma, imkan ve şansına sahip olacaktır.

**Kaynaklar :**

İstatistik veriler: IMEAK deniz ticaret odası turizm 2015 yılı verilerinden alınmıştır.

Mavi uygarlık; Amiral Cem Gürdeniz