

# MARİNA YATIRIMLARINA SEKTÖREL YAKLAŞIM EGEDE ve ÜLKEMİZDEKİ SON DURUM

Ali Erkan BEZİRGAN  
Doğuş Marinalar Grubu  
Yönetim Kurulu Üyesi Marinalar Koordinatörü  
Turgutreis, Muğla, Türkiye  
turgutreis@dogusmarina.com.tr

## 1.GİRİŞ

Deniz Turizmi Yirminci Yüzyılın son çeyreğinde tüm dünyada önemli bir gelişme trendi yakalamıştır. Bu hızlı gelişimin 21. Yüzyılda da hız kesmeyeceği tahmin edilmektedir. Bunun temel nedeni de birçok alanda sağladığı ekonomik getirilerdir. Sektördeki bu olumlu gelişme ülkemizdeki deniz turizmini de pozitif yönde etkilemektedir.

II. Dünya Savaşı sonrasında yapılan ciddi yatırımlar neticesinde Akdeniz Bölgesi ve Karayip Adaları dünya yat turizminin önemli merkezlerinden biri haline gelmiştir. Yat turizminin iki önemli merkezi Akdeniz ve Karayib Adalarıdır. İklimin de yardımı ile bu iki cennet yaz ve kış dönemlerinde birbirlerini tamamlamaktadır.

Akdeniz’de deniz turizmi için potansiyel bir alandır. Ancak, yatçılığa elverişli bölgelerin doğal potansiyelinin neredeyse tümü kullandığı halde, Avrupa ve Akdeniz kıyılarında 407.546 civarında yat bağlama kapasitesi bulunmaktadır.

Tablo 1. Avrupa ve Akdeniz marina kapasiteleri

ÜLKE	YAT BAĞLAMA KAPASİTE
FRANSA	110.465
İSPANYA	108.403
İNGİLTERE	78.780
İTALYA Total	20.808
HIRVATİSTAN	17.689
<b>TÜRKİYE</b>	<b>13.361</b>
HOLLANDA	13.165
PORTEKİZ	10.664
YUNANİSTAN	6.713
İRLANDA	5.944
ALMANYA	5.882
İSVEÇ	5.824
İSKOÇYA	4.349
İSRAİL	2.905
LÜBNAN	935
KIBRIS	662
TOPLAM	406.549

1940'lı yıllarda yatçılığa başlayan Fransa, İspanya, İngiltere ve İtalya Doğu Akdeniz ülkeleriyle kıyaslanamayacak marina ve bağlama kapasitesine ulaşmışlardır. Oysa, Avrupa ve Akdeniz'deki limanlarda bağlı yaklaşık 1.5 milyon yat bulunmakta ve yılda 50.000 yeni yat pazara dahil olmaktadır. Avrupa kıyılarındaki mevcut marinaların kapasiteleri hemen hemen dolu olduğundan ciddi fiyat artışları yaşanmaktadır. Bu nedenle yeni marinalara daha çok ihtiyaç duyulmaya başlanmıştır ve yatçılar da kaliteyle birlikte fiyat avantajı sağlayacak yeni arayışlara girmiştir.

Avrupa Yatçılarının hedef ülkeleri arasında İspanya, Fransa, İtalya, Slovenya, Hırvatistan, Yunanistan, Türkiye bulunmaktadır. Türkiye halen saydığımız ülkeler arasında ilk önce tercih edilen ülke değilse de mavi tur, yatlarımızda üretilen turizm hizmetleri ile marinalarımız ve yat çekek yerlerinde üretilen bakım onarım hizmetleri ile Akdeniz Çanağının yatçılık merkezi olmuştur.

## **2.MARİNA YATIRIMLARI VE YAŞANAN SORUNLAR**

1970' li yıllardan sonra özel sektör tarafından yapılan birkaç kıyı tesisi dışında ki tüm barınak, balıkçı barınğı, marina, rıhtım ve iskeleler kamu tarafından yapılmıştır.1980'li yıllarda özel sektörün sınırlı fakat Turizm Bankası (Turban) kanalıyla devletin girişimleri sayesinde marinacılık sektörü giderek gelişmiş ve özelleştirmeler yolu ile Turban Marinalarının özel sektöre geçmesi ve yeni özel sektör marinalarının devreye girmesiyle, Türkiye'de marinacılık uluslar arası düzeye çıkmıştır.1992 yılından sonra maalesef bürokratik yapı, sektörün yeni yatırımlarının önünde büyük ve aşılamaz bir engel oluşturmuştur.

1992/2002 yılları arasında, ülkemiz kıyılarında Yüksek Planlama Kurulu Kararları sonucunda Yap-İşlet-Devret modelinde yapılan ihaleler olmasına rağmen yeni bir marina inşaatına başlanamamıştır.

Ulaştırma Bakanlığı DLH İnşaatı Genel Müdürlüğü tarafından Yap-İşlet-Devret modeli ile 1995 yılında; Didim, Bodrum, Turgutreis, Dalaman, Antalya, Fethiye (Çavuşlu), Bozburun, Datça, Kaş Marinaları ihale edilmesine rağmen yaklaşık 5 yıllık bürokrasi uğraşısı sonucunda Ülkemizde Turgutreis Marina 2003 yılında, Didim Marina 2009 yılında işletmeye açılabilmişlerdir.

Marina yatırımlarını etkileyen en önemli hususlardan birisi çevre korumaya yönelik kaygılardır. Günümüzde kamuoyunun çevre korumaya karşı duyarlılığı git gide artmaktadır. Çağımızın teknolojisi ile çevre korumaya azami dikkat gösteren ve çevre kirliliği açısından kabul edilebilir standartları sağlayan marinaların yapımı mümkün iken, özellikle çevre ve kamuoyunun yanlış bilgilendirilmesi ve aşırı duyarlılık, marina yatırımlarına karşı tepkilerin doğmasına neden olabilmektedir.

Öyle ki, çevre koruma kaygısı çok aşırı boyutlara gidebilmekte ve yapılmakta olan yatırımın dahi durdurulmasına neden olabilmektedir. Temiz denize sahip olma ve denizlerini temiz tutma marinaların varlık nedenlerinden olup hangi bölge veya konumda olursa olsun denizlerinin kirlenmesini önleyemeyen marinanın geleceğinden bahsetmek mümkün olamamaktadır. Bu bakımdan, marina yatırımlarında her şeyden önce kamuoyunun doğru bilgilendirilmesi ve bu yatırımlara sahip çıkması sağlanmalıdır. Yöre halkına yatırıma sahip çıkarmanın en önemli yöntemi, marinanın bölge, belde veya şehir ile bütünleşmesinin sağlanmasıdır.

Ancak, ülkemizdeki mevcut ekonomik ve bürokratik çerçevede Marinacılığın gelişimi uzun vadeli güçlü yatırımları gerektirmektedir. Bu da günümüz koşullarında potansiyel yatırımcılara cazip gelmemektedir. Çünkü bu yatırımın, ancak çok uzun vadede geri dönebileceğini gösteren fizibilite, yatırımcıyı farklı alanlara yönlendirmektedir. Bazı uluslar marina yatırımlarına finansal yardım etmektedirler. Örneğin Belçika direk sübvansiyon vermektedir. Fransanın hükümetin yüksek seviyeli uluslararası finansal vaatleri bulunmaktadır.

ABD Hükümeti genel olarak eğlence ve tatil projelerin entegre bir parçası olan marina gelişmeleri için harcamaların % 50' sini ödemektedir. Amerikan Hükümeti Milli Park, Marinalar ve tekne sığınma yerleri inşaa etmekte, özel şirketlere düşük senelik kâr marjı payı karşı kiraya vermektedir. (%2).

Malta hükümeti marina projeleri için tüm harcamaları karşılıyor, çünkü bu projeler daha büyük bir yer gelişme projesinin bir parçasıdır ve bu program özel bir konsorsiyum ile hükümet tarafından sürdürülmeye çalışılmaktadır.

İngiltere'de direk sübvansiyon çok nadiren olmakla beraber devlet kontrolünde marinalar bulunmaz. Yinede, kamu paraları marinalar için harcanılır: yerel otoriteler, liman ve su yolları kuruluşları ve spor ya da taşra aktiviteleri destekleyen resmi kuruluşlar tarafından harcanır.

Bir marinanın yatırım bedeli şüphesiz en zor ve en fazla tartışmaya yol açılan konudur. Ve bu da kesinlikle en önemli konulardan biridir. Çünkü bir proje ne kadar pratik de olsa, mali konuda güvenilirlik yaratmazsa, bu proje başlatılmaz, başlatılsa da yürümez. Bu konu gerçekten çok ciddi bir yaklaşım gerektirir ve hiç bir şirket sadece duygusal nedenler ile bir marinanın yapımını planlamaz.

Bunun yanında eğer sadece ekonomik olarak yatırımınızın üstüne büyük bir kâr yapmayı hedefliyorsanız, o zaman da kesinlikle bir marina projesinden uzak durulması gerekmektedir. İnşaat ve operasyon için maliyetinin kesinleştirmesi en önemli kuraldır. Marina Yatırım Maliyetinin Planlanmasıdır. Bunlar;

- Yatırımın finansal durum planlaması.
- Yatırım süresinin planlaması.
- Yapı safhasının planlanması.
- Pazarlama ve işletme planlaması.
- Yönetim ve Yürütme (Organizasyon ) planlaması
- Yatırımın geri dönme süresinin planlanması.
- Bakım maliyetlerinin hesaplanması'dır

Devlet Yatırımcıya ham olarak bir alan (Deniz+Kara+Dolgu) önermekte ancak tüm sonraki işlemlerin yatırımcı tarafından tamamlanmasını istemektedir. Bu süreç hukuki durumlarda ortaya çıktığında 5 ila 10 yıllık zamana yayılmaktadır. Oysa küresel ekonomik şartların günden güne değiştiği yatırım ortamında bir yatırımcının 5-10 yıllık ön hazırlığa girmesi risktir. Gelişmekte olan ülkeler yatırımları çekmek için bürokratik pürüzleri çözülmüş yatırım alanları yaratmakta, yatırımcı ise ruhsatlarını alarak hemen yatırıma başlamaktadırlar.

Dünya ekonomisinin altüst olduğu ve yatırımcıların kaçtığı bu dönemde Akdeniz'de marina yatırımına istekli yatırımcı halen mevcut olup ülkemizin bu fırsattan yararlanması söz konusudur. Tek şart yatırım sürecinin ve prosedürün kısaltılmasıdır.

Marina yatırımlarını destekleyecek ve yatçılık sektörünün önünü açacak bir devlet politikası mutlaka olmalıdır. Konu, ilgili birimlerce ciddi bir planlama ile gündeme alınmaya başlanmıştır. Kıyısız Alanlarımızın, ülkemizin genel ekonomik menfaatleri doğrultusunda en etkin biçimde yönetimi için Makro Plan Projesi tamamlanarak süratle uygulamaya geçilmelidir. Bu Makro Plan Projesi, kıyı alanlarımızın bütünlük yönetimi için yapılması gereken uygulamaları tanımlayan, bunları hangi kurumların yapacağını, gerekli işgücü ve kullanılacak finansal kaynakları açıklıkla ve ayrıntılarla belirten “yönetim planlarından oluşmalıdır. Makro Plan Projesi’ne bilimsel ve mesleki destek sağlamalıdır.

Marinalar genelde turizm yönünden önemli veya kısa sürede turizm merkezi haline gelecek bölgelerde yapılması planlanmaktadır. Ancak, bu bölgelerde oluşturulmuş çeşitli koruma alanları, statüleri gibi ayrı bölgelerin var olması, her birinin farklı amaçları olan kamu kuruluşları tarafından kontrol edilmesi sonucunda; yetki karmaşası yaşanmaktadır. Koruma alanlarından bazıları;

- ❖ Kültür ve Tabiat Varlıkları Koruma Alanları
- ❖ Özel Çevre Koruma Alanları
- ❖ Turizm Alanları
- ❖ Askeri Alanlar
- ❖ Milli Parklar, Tabiat Parkları, Sulak Alanlar
- ❖ Yaban Hayatı Koruma ve Yetiştirme Alanları

Yetkisi olan her kamu kurumu kendi topraklarının hakimiyetini ilan etmiş gibi davranmakta ve hakimiyet alanında istediği yatırımları engellemekte veya yerine getirilmesi zor olan taleplerini ortaya koymaktadırlar.

Bir başka husus ise Ülkemizde imar planı onama yetkisinin çeşitli kurumlarda olması her birinin onama şartlarının farklı kriterleri ortaya koyması nedeni ile sorun yaşanmaktadır.

İmar Planı Onama yetkisi bulunan kurumlar;

1. Bayındırlık ve İskân Bakanlığı
2. Kültür ve Turizm Bakanlığı
3. Çevre ve Orman Bakanlığı,
4. Özelleştirme İdaresi

Marina Sektörü ile İlgili Kurumlar;

- 1- DEVLET PLANLAMA TEŞKİLATI MÜSTEŞARLIĞI
- 2- KÜLTÜR VE TURİZM BAKANLIĞI  
Yatırım ve İşletmeler Genel Müdürlüğü  
Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Genel Müdürlüğü
- 3- DENİZCİLİK MÜSTEŞARLIĞI  
Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü
- 4- ULAŞTIRMA BAKANLIĞI  
Demiryollar, Limanlar, Hava meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü  
Telekomünikasyon Kurumu Genel Müdürlüğü

- 5- MALİYE BAKANLIĞI  
Milli Emlak Genel Müdürlüğü  
Gelirler Genel Müdürlüğü
- 6- HAZİNE MÜSTEŞARLIĞI  
Teşvik Uygulama Genel Müdürlüğü
- 7- BAYINDIRLIK VE İSKAN BAKANLIĞI  
Teknik Araştırma Ve Uygulama Genel Müdürlüğü
- 8- ÇEVRE VE ORMAN BAKANLIĞI  
Çevresel Etki Değerlendirmesi ve Planlama Genel Müdürlüğü  
Çevre Koruma Genel Müdürlüğü  
Özel Çevre Koruma Kurulu Başkanlığı
- 9- GÜMRÜK MÜSTEŞARLIĞI  
Gümrükler Genel Müdürlüğü  
Gümrük Muhafaza Genel Müdürlüğü
- 10- İÇİŞLERİ BAKANLIĞI  
Emniyet Genel Müdürlüğü  
Sahil Güvenlik Komutanlığı  
Mahalli İdareler Genel Müdürlüğü
- 11- SAĞLIK BAKANLIĞI  
Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü
- 12- TARIM VE KÖYİŞLERİ BAKANLIĞI  
Koruma Ve Kontrol Genel Müdürlüğü
- 13- DEVLET METEOROLOJİ İŞLERİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
- 14- ENERJİ PİYASASI DÜZENLEME KURULU
- 15- BELEDİYELER

**Marina İşletmelerinin Almaları Gereken Belgeleri;**

- 1) Yat Limanı Turizm Yatırım Belgesi
- 2) Yatırım Teşvik Belgesi
- 3) ÇED Belgesi
- 4) İnşaat Ruhsatı
- 5) İskân Ruhsatı
- 6) İş Yeri Açma ve Çalıştırma Ruhsatı
- 7) Marina Alışveriş Merkezindeki tüm dükkanlar için ayrı ayrı İş Yeri Açma ve Çalıştırma Ruhsatı
- 8) Gayri Sıhhi Müessese Belgesi
- 9) Akaryakıt Satış Lisansı
- 10) Gemi Atık Toplama Belgesi
- 11) Gemi Acente Belgesi
- 12) Helikopter Pisti Belgesi
- 13) Denizcilik Müsteşarlığı İşletmeye Açılabilir Belgesi
- 14) Marina Turizm İşletme Belgesi

Ancak günümüz konjonktüründe marinalara karşı aşırı talep dönemi yaşanmakta ve bu dönemde uygun kapasitede yeteri kadar marina yatırımlarının çalışmalarının yapılıp bir an önce devreye verilmesi önem arz etmektedir. Yeni yatırım noktasında yatırımcıların karşı karşıya kaldıkları, uzun süre alan bürokratik işlemler, izinler, onaylar ve bunlarla ilgili kurumların çokluluğu, daha yatırım dahi tamamlanmadan üstlenilmek zorunda kalınan mali yükümlülükler gibi hususlar yatırımların gerçekleşme süresinin çok uzamasına neden olmaktadır. Bu bakımdan Türkiye'nin yatçılık ve marinacılıkta yakaladığı rüzgarı iyi değerlendirebilmesi ve sürdürülebilir gelişmeyi sağlayabilmesi için her şeyden önce bu sektöre hak ettiği destek ve teşvikin verilmesi, yatırımların önünü tıkayan hususlar için ilgili Bakanlıklar düzeyinde çözümlerin üretilmesi gerekir. Aksi halde özellikle turizm sektörünü daha ileriye götürecek ve ülkemize büyük katma değer sağlayacak marinacılık sektörünün önünde duran fırsatların kaçırılması söz konusu olacaktır.

### **3.ÜLKEMİZDE DENİZ TURİZMİ**

Deniz turizminin dünyadaki önemli merkezlerinden biri olan Akdeniz bölgesinde yer alan ülkemiz, gelişen deniz turizminden daha fazla pay alma potansiyeline sahiptir. Doğal ve kültürel zenginlikleri, uygun coğrafi yapısı, neredeyse on iki ay yatçılığa elverişli iklimi nedeniyle ülkemiz önemli avantajlara sahiptir. Sahip olduğumuz avantajları faydaya dönüştürmenin iki temel bileşeni bulunmaktadır.

Bunlardan ilki sektörde sürdürülebilir bir gelişmeyi sağlayacak planlı yatırımların yapılması, ikincisi ise bir hizmet sektörü olan turizmin faaliyet alanı içinde yer alan deniz turizminde tanıtım ve pazarlama faaliyetlerinin bilinçli yapılmasıdır.

Ülkemizin Akdeniz'deki önemli konumu nedeniyle deniz turizmi açısından büyük bir potansiyele sahip olduğu bilinmektedir. Bunun yanında Denizcilik ve Yatçılık sektörüne karşı dünya çapında inkar edilemez bir ilgi artışı söz konusudur. Dolayısıyla sektörde yer alan tüm işletmeler bu hızlı yükselişe paralel bir gelişim göstermektedir. Bu konuda birinci sırada yer alan da marinacılıktır.

Deniz Turizmi; Ülkemizde sektörel bazda büyüeyebilen tek sektör olmuş ve çok geniş toplumu kucaklayabilen bir ticaret hacmi doğurmuştur. Deniz turizmi sektörü, son yıllarda sağladığı döviz girdisi ile ülke ekonomisi ve turizm sektörü içerisinde, kendini kanıtlamıştır.

**Sektör olarak doğrudan 750.000 dolaylı olarak 2.5 milyona yakın insana iş istihdamı sağlayan ve ülkemizin kalkınma ve gelişmesinin lokomotiflerinden biri olan turizm sektörü içerisinde de, en önemli bölümlerinden birini Deniz Turizmi oluşturmaktadır.**

Ülkemizde 1970'li yıllarda Mavi yolculuk adı ile büyük balıkçı tekneleri tarafından başlatılan Bodrum Gökova koyu deniz gezileri ile ilk deniz turizmi hareketleri başlamıştır.1983 yılında yürürlüğe giren 2634 sayılı Turizmi Teşvik Yasası ile yabancı bayraklı yatlara üç ayda bir giriş-çıkış yapma zorunluluğu kaldırılarak 5 yıl süre ile Türkiye'de kalmak, Türk karasuları ve limanları arasında, gezi ve spor amaçlı turizm hizmeti verme imkanının ve serbestçe çalışma olanağının sağlanması ile hızla gelişmiş ve Deniz Turizmi Sektörünü yaratmıştır.

Türkiye'nin kıyı alanları bilinçsiz bir şekilde kullanıma açılmaya devam etmektedir. Bu da çok daha etkin bir şekilde kullanılacak fırsatların geri dönülmeyecek bir şekilde kaybolmasına neden olmaktadır.

## **Deniz turizmi için gerekli altyapıların en önemlilerinden biri marinalardır. Marinalar inşa edilmeden deniz turizm sektörü oluşturulamaz.**

Yat limanlarının yatların barındırılması dışında da işlevlerinin olduğu açıktır. Yatırım yapılan bölgede gelişme süreçlerini başlattığı, marinaların etrafında ve onlarla gelişen kıyısal turistik ekonominin doğmasına neden olduğu görülmektedir. Marinalarda olması gereken nitelikler ve tesislerin belirlenmesinde ülkemizde mevcut uygulamalar ile PIANC (Permanent International Association Of Navigation Congresses) uluslararası standart normları doğrultusunda deniz yapıları ve üstyapı tesislerini belirlemek gerekmektedir. Bunlar;

- I. Fiziksel ve Altyapı Nitelikleri
- II. Üstyapı Fonksiyonları ve Nitelikleri
- III. Çekme Yeri - Teknik Hizmet Tesisleri ve Techizatı
- IV. Çevresel Tesisler ve Nitelikleri
- V. Sosyal Tesisler
- VI. Alış-Veriş Üniteleri

Marinaların sadece yat park yeri veya yatların bir geçiş yeri olduğu anlayışı bitmiştir. Marinalar artık geniş potansiyelli topluluklara hizmet veren aktif mekanlar olmuştur. Marinalar şehir veya kasabalardan uzak sahil şeritlerinde değil, yerleşim merkezlerinin içinde veya yakınında inşa edilmektedir. Ayrıca herhangi bir havaalanına yakın bir kara ulaşımı mesafesinde yerleşmesi tercih nedeni olmaktadır.

Son yıllarda marinalar şehir yerleşim merkezleri ile entegre olan, alışveriş merkezinden restaurant cafe&bar'lara, sinemasından spor salonlarına kadar tüm sosyal yaşam etkinliklerine yer verilen tesisler haline almaktadır. Marinalarla birlikte yerleşim alanlarının da geliştiği doğrudur ama maalesef aynı paralelde değildir. Ancak burada da karşımıza çıkan soru, gelir düzeyi yüksek bir yatçının marinadan çıkınca ne yapacağıdır?

## **4.MARİNA İŞLETMELERİNİN BÖLGE EKONOMİSİNE KATKILARI**

Dünyada 24 metre ve daha uzun boylarda süper yatlara ve megayatlara ilişkin sipariş miktarları yıllar itibariyle artışlar göstermekte, hatta 45 metreden daha büyük mega yatların siparişlerinde daha yoğunluk görülmektedir ki bu durum dünyadaki süper zenginlerin yat sektörüne karşı ilgilerinin giderek arttığına işaret etmektedir. 24 metre üzeri boydaki yatlara ilişkin sipariş bilgilerine göre önümüzdeki 10 yıllık projeksiyon, yılda en az 800 mega yat siparişini ortaya koymaktadır.Ülkemize yat kiralamaya gelen bir yatçının,ülkemizde ortalama kalış süresi,11 gün olup, günlük ortalama harcaması 51 \$'dır.

Ülkemize özel yatı ile gelen yatçının ülkemizde kalış süresi, ortalama 31 gün olup, günlük harcaması ortalama 104 \$'dır. Yani bir yatın getirdiği döviz 30 turistin harcamalarının toplamına eşittir. Ülkemiz yat limanlarında bırakılan, yabancı bayraklı 12 mt. Boyundaki bir yat; yıllık marina ücreti olarak ortalama 3,000\$, karaya çekilmek için 600 \$ ve bakım-onarım talep ettiğinde, hizmetlerine göre 3000\$-5000\$ arası harcamaktadır.

Marinalar, sosyo ekonomik yapısı nedeni ile açılacak herhangi bir fabrika gibi iş imkanı sağlamanın dışında, oluşumuna katkıda bulunduğu kültürel faaliyetler, bünyesinde yer alan ticari üniteler ki bunlara barları, restoranları da dahil etmek gerekir, sayesinde yaşadıkları bölgenin yaşam kalitesini artırırlar. Marinalarda yaşamaya başlayan kitle dolayısı ile de bölgede yaşayan kişi profiline de değişimini gerçekleştirirler.

Buna örnek olarak Bodrum İlçesinin Turgutreis Beldesini örnek alırsak, D-Marin Turgutreis Marina'nın inşaat aşamasında bölgede bir tane bile 5 yıldızlı otel bulunmazken bugün 7 adet 5 yıldızlı otel işletmeye açılmış, mevcut restoranlar ve barlar değişen müşteri tipinin ihtiyaçları doğrultusunda kendilerini yenilemiş, hijyen vb konulara daha dikkatli yaklaşmaya başlamıştır. Yunanistan'ın Kos, Kalimnos, Leros, Samos ve Rodos Adalarındaki ada halkı ve tatile gelmiş yabancı konukların yaz ve kış aylarında çeşitli ihtiyaçlarını karşılamak üzere feribotlarla veya kendi özel yatları ile Turgutreis'e yönelmelerini sağlamıştır. İlk olarak 2004 yaz sezonu sonunda Kos ve Kalimnos'a günlük feribot seferleri düzenlenmeye başlamıştır. Yolcu trafiği 2009 sezonunda 45.000'e ulaşmıştır ve her geçen yıl artmaktadır.

Sonuç olarak; Marinanın yapımı ile Turgutreis'de özellikle yaz aylarında yoğun bir sosyal ekonomik canlılık oluşmuş ve yat turizmi hissedilir bir ivme kazanmıştır. Marina İşletmeciliği bir hizmet endüstrisidir. Yatçının ve İşletmecinin ihtiyacını tespit etmek 3 önemli sorunun cevabının bulunması gerekmektedir

Hangi hizmetleri vermek mümkündür?  
Hangi hizmet yatçı için çok popülerdir?  
Hangi hizmet marinaya daha çok kâr getirir?

Muhtelif ülkelerin ve yörelerin sosyo-ekonomik ve sosyo-psikolojik çevrelerinden gelen yatçılar, genel bir tutumla bir ölçüde beklentilerini ve arzu duyduğu hizmetleri ve önlemleri Marinadan beklerler. Bu nedenle Marina, yatçının ihtiyaç duyacağı tüm servis ve hizmetler verilecek şekilde planlanmaktadır. Yani, bakım-onarım imkanı, alışveriş merkezleri, yiyecek-içecek üniteleri, güvenlik sistemleri gibi daha spesifik hizmet ve servislere yöneltilmiştir. Marina yatırımı için iki büyük faktörü bulunmaktadır.

Şehirçi Marinası olması  
Ana seyir güzergahı üzerinde bulunmasıdır.

Şehir içi Marina ise; Yatçının dışında o belde de oturan veya tatil amacıyla gelen tüm konuklara da hitap edebilecek bir alışveriş ve sosyal aktivite merkezi planlanmaktadır. Ana seyir güzergahı üzerinde bulunması halinde ise; Yatçının marinada emniyetli konaklaması dışında kumanya ve diğer ikmalleri ile bakım-onarım hizmetleri dikkate alınarak marina yatırımı dizayn edilmektedir. Marina İşletmeciliğinde pazarlama sadece bağlama yerini satmak değildir. Ana hedef yatçının günlük ihtiyaçları ile gelecekteki ihtiyaçlarını saptayarak yatçıyı memnun etmektir.

Marina İşletmeciliğinin temel prensipleri;

*Marinanın düzeni ve sistemli temizliği*  
*Personelin uyumlu işbirliği, ekip bütünlüğü*  
*Verilen hizmet ve servislerin kalitesi ile miktarı*  
*Satış ve servisler için talep edilen ücreti belirleyen kriterler*

Bugün Ülkemizde Kültür ve Turizm Bakanlığından belgeli olarak hizmet veren marinalarımız Tablo 2 'de verilmiştir.

Tablo 2. Türkiye Marina Kapasiteleri

Marina	Deniz	Kara	Toplam Kapasite
D-Marin Didim	576	600	1.176
D-Marin Turgutreis, Bodrum	550	100	650
Port Göcek, Fethiye	374	160	534
İstanbul City Port, Pendik, İstanbul	752	280	1.032
Göcek Village Port, Gocek	140	0	140
Göcek Exclusive, Göcek	80	0	80
Setur Fenerbahçe/Kalamış, İstanbul	1.070	220	1.290
Setur Netsel, Marmaris	720	100	820
Setur Kuşadası	380	220	600
Setur Finike	350	150	500
Setur Çeşme	190	90	280
Setur Ayvalık	50	150	200
Marmaris Yat Marin, Marmaris	650	1000	1.650
Ataköy, İstanbul	700	100	800
Port Bodrum Yalıkavak, Bodrum	450	100	550
Çelebi Antalya, Antalya	169	290	459
Milta Bodrum, Bodrum	375	40	415
Ece Saray, Fethiye	400	0	400
Martı, Marmaris	250	100	350
Alaçatı Marina, Çeşme	260	80	340
Albatros, Marmaris	150	220	370
Kemer Türkiz, Kemer	235	140	375
İltur Club Marina, Göcek	195	0	195
Levent Marina, İzmir	70	0	70
Skopea, Göcek	85	0	85
<b>TOPLAM</b>	<b>9.221</b>	<b>4.140</b>	<b>13.361</b>

## 5. SONUÇ

Ülkemizin sahip olduğu değerlere, yat ve marinalarımızın sayısal verileri ile Avrupa ve Dünyadaki gelişmelere baktığımızda, Türk Deniz Turizm Sektörünün önümüzdeki yıllarda varması gereken hedef, döviz girdileri açısından 10 Milyar Dolar olarak tespit edilmelidir. Türkiye alacağı önlemlerle; Dünya Deniz Turizmi Pazarı için 1 numaralı yatçılık bölgesi haline gelebilme ve 10 Milyar ABD \$ döviz girdisi yaratma şansına sahiptir.

Deniz Turizmi, sağladığı ekonomik getirileri ve hızla gelişmesi nedeniyle hem dünyada hemde ülkemizde göz ardı edilemeyecek bir sektör olmuştur. Ülkemizde son yıllarda denizcilik sektöründe sunmuş olduğu hizmetleri ile Avrupa ve Akdeniz kıyılarında yatçılık merkezi olma yolunda ilerlemeye başlamıştır.

Deniz Turizm altyapısını oluşturan marinaların yatırım süreci ve prosedürünün kısaltılması Devlet Kurumları arasında yetki karmaşasının kaldırılması ve yatçılık sektörünün önünü açacak bir devlet politikasının oluşturulması ile ülkemizin hakettiği ekonomik menfaatler doğrultusunda gerekli çalışmalara başlanmış olacaktır.

## **KAYNAKÇA**

1. Ali Erkan Bezirgan D-Marine Turgutreis
2. The Yacht Harbour Association –British Marine Industries Federation A Code of Practice For The Design Construction and Operation of Coastal and Island Marinas and Yacht Harbours