İZMİR'DE YAT LİMANI YATIRIMLARI

Ersel Zafer ORAL
Yrd. Doç. Dr.
Dokuz Eylül Üniversitesi,
Deniz İşletmeciliği ve Yönetimi Yüksekokulu
eoral@yahoo.com

İZMİR'DE YAT TURİZMİ

Turizmi eğlence, ılıca, spor, sağlık, eko, havacılık, bisiklet, av, kamping, rafting, din ve deniz turizmi gibi çeşitli dallara da ayırsak hepsinin ortak noktasındaki ana unsur insandır. Turizmin ana hedefi ise insana kusursuz hizmet vermek, dinlendirmek, eğlendirmek, güvenini kazanmak yani "geleni, tekrar gelmesini sağlayacak güzel anılar ile göndermektir (Dağcı, 2004).

Deniz turizminin özel bir dalı olan yat turizmi iki bileşenden oluşmaktadır. Hizmeti veren yat limanları ve yat limanından hizmeti alan yatlar. Yatçılık faaliyetini ise amatör ve ticari yatçılık olarak iki temel grupta değerlendirebiliriz. Ticari yatçılık denince akla günlük tur tekneleri ve yat kiralama gelmektedir. Amatör yatçılıkta ise daha küçük boyutlu tekneler ile genel olarak gezinti, hobi veya yarış amaçlı faaliyetleri içermektedir. Yatçılık ister ticari ister amatör olsun faaliyet alanı olarak temiz bir denizi ve bozulmamış doğayı seçmektedir. Doğal korunma imkanlarına sahip olan İzmir iç körfezdeki deniz kirliliği uzun yıllar körfez içinde yatçılığın gelişmesine olanak sağlamamıştır. Zira özellikle organik kirliliğin yüksek olduğu denizlerde yatların kışlık bakımlarında maliyet açısından önemli artışlar olmaktadır. Son yıllarda büyük kanal projesi ile İzmir Körfezi su kalitesinde yaşanan önemli iyileşme körfez içinde bir kent marinasının yapımına olanak sağlayacak seviyelere ulaşmıştır. Levent Marina' dan sonra körfezin ikinci marinası, Bostanlı'da İzmir Büyükşehir Belediyesince planlanmaktadır.

Gelişme imkanı bulunmayan Levent Marina sınırlı bağlama kapasitesi ve yetersiz imkanları ile körfezde yat turizmini geliştirme gücünden bir hayli uzaktır. Kayıtlarda Levent Marina' nın denizde 70 bağlama yeri olduğu bildirilmesine rağmen büyüyen tekne boyları göz önüne alındığında fiili olarak bağlanan tekne sayısı bu sayının çok altında kalmaktadır. Bölgedeki yetersiz bağlama kapasitesi yat sahiplerini balıkçı barınaklarını kullanmaya itmiştir. Bu gün İzmir çevresindeki birçok balıkçı barınağında neredeyse yat sayısı ile balıkçı teknesi sayısı başa baştır. Urla balıkçı barınağı bir yat limanı görünümündedir. Balıkçılar ile ortak kullanılan Dalyanköy'de yat doluluk oranı yüzde yüze ulaşmıştır. Benzer şekilde inşa halinde olan Alaçatı yat limanı aynı doluluk oranlarını yakalamıştır.

Balıkçı barınakları hariç İzmir ve ilçelerinde tamamlanmış ve faaliyette olan dört adet yat limanı ve yat yanaşma yerinin bağlama kapasitesi 635 yat olup inşa halindekilerin tamamlanması ile söz konusu kapasite 1685' e ulaşacaktır (Tablo 1).

Tablo 1. İzmir Yat Limanları

Yat Limanı	Kapasite (Deniz+Kara)	Mevcut Durum
Setur Altınyunus Yat Limanı	90+60	Faaliyette
Levet Marina	70+60	Faaliyette
Dalyanköy Yat Yanaşma Yeri	400+60	Faaliyette
Eski Foça Yat Yanaşma Yeri	75	Faaliyette
Alaçatı Yat Limanı	250+70	İnşası sürüyor
Çeşme Yat Limanı	400+100	İnşası sürüyor
Sığacık (Teos) Yat Limanı	400+50	İnşası sürüyor
Toplam Kapasite	1685+400	(Deniz+Kara)

Ulaştırma Bakanlığı, DLH İnşaatı Genel Müdürlüğünce 25 yıllık işletme süresi ile Yap-İşlet-Devret modeli ile ihaleye çıkarılan Çeşme ve Sığacık yat limanlarının 2010 yılında hizmete girmesi beklenmektedir.

Profesyonel işletmecilik anlayışı ile bölgedeki yat turizminin gelişmesine büyük katkı sağlayacak yat limanları aynı zamanda bulundukları bölgedeki ekonominin canlanmasını sağlayacaktır. Yatçılık ve yat limanı işletmeciliği tüm dünyada hızlı büyüyen sektörlerin başında gelmektedir. Son yıllarda özel sektör girişimleri ile ülkemizde de yat limanı yatırımları canlanmaya başlamıştır. Kıyı alanlarının korunması, çevre kalitesinin yükseltilmesi ve doğru yatırımlar ile yat limanı işletmeciliği ülkemiz için de anahtar bir sektör haline gelecektir (Oral 2004).

Günümüzde modern bir yat limanlarının en önemli görevi genç nesillere denizi sevdirmek, ikinci kuşak emeklilik süresini zevkli, sağlıklı meşgale haline getirmek, iş hayatının stresi altında ezilenlere nefes aldırmak, eğlence, spor ve sosyal aktiviteler yaratmaktır. Yani modern bir yat limanı; deniz araçlarını ve denizcileri doğal felaketlerden korumaktan öte hizmetleri ile değişik kültürlerden değişik renk, dil ve dinde insanların huzur ve güven içinde bir araya gelmelerini sağlayan, taraflara iyi ev sahipliği ve iyi misafirlik kurallarını kimseyi incitmeden öğreten ve bu verdiği hizmetlere karşılığı hak ettiği döviz girdisini ülkeye sağlayan: yat turizminin kalbi kıyıların medeniyet simgesi tesistir (Dağcı, 2004).

İZMİR'İN YATÇILIK POTANSİYELİ

Ülkemizdeki yat sayısı kapasite yetersizliği nedeniyle yıllar itibarı ile önemli bir gelişme göstermemiştir. Türkiye'de balıkçı barınakları hariç 10,000 denizde 5,500 karada olmak üzere toplam 15,500 yat kapasitesi bulunmaktadır. Toplam yat sayısı ise 14,000' inin üzerindedir. Ancak yeni yasal düzenlemeler ile yat sayısında önemli bir artış beklenmektedir.

Ulaştırma Bakanlığı, DLH İnşaatı Genel Müdürlüğü denetiminde sürdürülmekte olan "Turizm Kıyı Yapıları Master Plan Çalışması" 2. Ara raporunda Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın 1992 ve 1997 yılında hazırladığı Master Planlar çerçevesinde belirlenen bölgeler esas alınarak bölgesel talep tahminleri yapılmıştır. Söz konusu bölgelerden 2. Bölge Çeşme – Bodrum 3. Bölge ise Kuzey Ege sahillerini kapsamaktadır.

Ege bölgesindeki yat limanlarının kara ve deniz kapasitesinin toplamı 2,700 yat olup bunun 2,085 adedi İzmir ve ilçelerinde bulunmaktadır. Master plan çerçevesinde gerçekleştirilen talep tahmin çalışmasında 2030 yılında ortalama bir tahminleme ile bölgede yaklaşık 12,000 yat bulunacaktır (Tablo 2). Bu talebin karşılanabilmesi için 500 yat kapasiteli en az 20 adet yat limanın yapılmasını gerektirmektedir.

Tablo 2. Yat Talep Tahmini*

2. ve 3. Bölge Toplamı Bodrum – Çanakkale Kıyı Şeridi			
Yıllar	Kötümser	Ortalama	İyimser
2010	2.631	2.654	2.683
2015	3.489	3.721	4.105
2020	4.685	5.416	6.421
2025	6.307	8.031	9.969
2030	8.473	11.975	15.381

* DLH, 2009' dan uyarlanmıştır.

Talebin karşılanması için hizmete alınması gereken yat limanlarının toplam yatırım bedeli bir milyar dolara yakın bir bütçe gerektirmektedir. Söz konusu bütçe bulunsa bile yoğun yapılaşma baskısı içersinde bulunan Ege sahillerinde yirmi adet yat limanı yapacak uygun yer bulmak neredeyse imkânsızdır. Bu nedenle stratejik olarak turizm tesisi olarak planlanacak yat limanlarının yanı sıra bölgesel taleplere cevap verecek kent içi butik marinaların yapılması faydalı olacaktır. Turizm kompleksi olarak planlanan yat limanları Akdeniz'deki yat turizminden daha fazla pay almamızı sağlarken, kent içi yat limanları ise bölge halkının deniz ve denizciliğe olan ilgisinin sürmesini ve gelişmesini sağlayacaktır. Kent içi yat limanlarının yerleşim yerleri itibarı ile geri saha ve tesis ihtiyacı sınırlıdır. Bu nedenle yatırım maliyetleri düşüktür ve yatçılara makul ücretler ile hizmet verebilmektedir. İzmir dahil olmak üzere nüfusu belli bir sayının üstündeki tüm sahil kentlerimizde kent içi yat limanlarının yapılması faydalı olacaktır.

SONUÇLAR VE DEĞERLENDİRME

Ege Bölgesi tarihi zenginlikleri, doğal güzellikleri, fiziki özellikleri, sosyal yaşantısı, kültürel birikimi, yetişmiş insan gücü, gelişmiş ulaşım ve iletişim altyapısı ile ülkemizin en önemli turizm potansiyeline sahip bölgesidir. Ülkemizin Ege denizi kıyıları 2,564 km'lik kıyı uzunluğu ile Akdeniz'in birçok ülkesinden daha uzun bir kıyı şeridine sahiptir. Bölge uygun meteorolojik ve oşinografik koşulları sayesinde neredeyse on iki ay deniz turizmine hizmet verebilecek bir coğrafyaya sahiptir (Oral ve diğ., 2002). Deniz turizmi bir yandan insanların yaşam kalitesini arttırırken bir yandan da bölgesel kalkınmaya kaynak oluşturmaktadır. Bu yönü ile yat limanları sosyo-ekonomik gelişmişliğin hem göstergesi hem de bölgesel gelişmeyi sağlayan bir araçtır.

Turizm alanında önemli atılımlar yapmak isteyen İzmir kenti içinde henüz modern bir yat limanı bulunmamaktadır. Bir bölgedeki yat turizmi ancak sağlanan imkanlar dahilinde gelişebilmektedir. Zira teknesini güvenle bağlayacak bir yer bulamayan bir kişinin yat almayı düşünmesi imkânsızdır. Yatçılık ile ilgili yeterlilik belgeleri ve yat vergileri alanında gerçekleştirilen yeni yasal düzenlemeler ile yatçılığın daha geniş bir kesimin ilgi alanına girmesi beklenmektedir. Ülkemizde bağlama yeri bulunmaması ve marinaların fiyat politikaları nedeniyle çok sayıdaki yat balıkçı barınaklarında veya korunaklı koylarda kışlamaktadır. Sadece ülkemizde değil Akdeniz'de yat sayısı yat kapasitesinin üzerinde seyretmektedir. Bu açıdan doğru yerde, doğru proje ile yapılan yat limanları yatırımcısı için risksiz bir yatırımdır.

Ege bölgesinin nüfus ve ticaret açısından en büyük şehri olan İzmir, yat turizminde de kısa zamanda büyük atılımlar gerçekleştirebilecek bir şehirdir. Körfezde kent yaşamı ile bütünleşecek bir yat limanı kent yaşamını olumlu yönde etkileyecektir. Yat limanı için Körfez

içersinde uygun yerler bulunmaktadır. Çok bilinmeyen bir yatırım şekli olan yat limanı ve yat limanı işletmeciliği gerekli bilgilendirmelerin yapılması durumunda yatırımcıların ilgisini çekecektir. Yeni yat limanı yatırımları ile hem yatırımcısı hem de hizmetin verildiği kent kazançlı çıkacaktır.

KAYNAKLAR

Dağcı Y. (2004), "Uluslararası Deniz Turizmi" Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları V. Ulusal Konferansı, Türkiye Kıyıları 04 Konferans Bildiriler Kitabı 4–7 Mayıs 2004, Adana, E. Özhan ve H. Evliya (Editörler).

Oral, E. Z., Üçüncüoğlu, E., Tekoğul N, (2002), "Ege Bölgesi Yatçılık Etkinliklerinin İrdelenmesi", Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları IV. Ulusal Konferansı, Türkiye Kıyıları 02 Konferansı Bildiriler Kitabı, 5-8 Kasım 2002, İzmir ed. E. Özhan, N. Alpaslan.

Oral, E. Z., (2004), "Yeni Nesil Yat Limanları" Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları V. Ulusal Konferansı, Türkiye Kıyıları 04 Konferans Bildiriler Kitabı 4-7 Mayıs 2004, Adana, E. Özhan ve H. Evliya (Editörler).