

PARADOKS EKONOMİ, SOSYOLOJİ ve POLİTİKA DERGİSİ

PARADOKS Economics, Sociology and Policy Journal

Cilt/Vol: 19, Sayı/Issue 2, Sayfa/Page: 134-161

Yıl: 2023

ISSN: 1305-7979



PARADOKS
Ekonomi, Sosyoloji ve Politika Dergisi



PARADOKS
Ekonomi, Sosyoloji ve Politika Dergisi

Editörler / Editors in Chief

Baş Editör

Prof. Dr. Sema AY

Alan Editörü

Prof. Dr. Elif KARAKURT TOSUN

Teknik Editör

Prof. Dr. Hilal YILDIRIR KESER

TARANDIĞIMIZ INDEXLER



Dergide yayınlanan yazılardaki görüşler ve bu konudaki sorumluluk yazarlarına aittir. Yayınlanan eserlerde yer alan tüm içerik kaynak gösterilmeden kullanılamaz.

All the opinions written in articles are under responsibilities of the authors. None of the contents published cannot be used without being cited.

Yayın ve Danışma Kurulu / Publishing and Advisory Committee

Prof. Dr. Sema AY (Uludağ Üniversitesi)
Prof. Dr. Veysel BOZKURT (İstanbul Üniversitesi)
Prof. Dr. Marijan CINGULA (University of Zagreb)
Prof. Dr. Recai ÇINAR (Gazi Üniversitesi)
Prof. Dr. Elif KARAKURT TOSUN
Prof. Dr. Aşkın KESER (Uludağ Üniversitesi)
Prof. Dr. Emine KOBAN (Gaziantep Üniversitesi)
Prof. Dr. Ferhat ÖZBEK (Gümüşhane Üniversitesi)
Prof. Dr. Senay YÜRÜR (Yalova Üniversitesi)
Assoc. Prof. Dr. Mariah EHMKE (University of Wyoming)
Doç. Dr. Zerrin FIRAT (Uludağ Üniversitesi)
Assoc. Prof. Dr. Ausra REPECKIENE (Kaunas University)
Assoc. Prof. Dr. Cecilia RABONTU (University "Constantin Brancusi" of TgJiu)
Doç. Dr. Hilal YILDIRIR KESER (Bursa Teknik Üniversitesi)
Dr. Murat GENÇ (Otago University)

Hakem Kurulu / Referee Committee

Prof. Dr. Hamza ATEŞ (Kocaeli Üniversitesi)
Prof. Dr. Veysel BOZKURT (İstanbul Üniversitesi)
Prof. Dr. Marijan CINGULA (University of Zagreb)
Prof. Dr. Recai ÇINAR (Gazi Üniversitesi)
Prof. Dr. Kemal DEĞER (Karadeniz Teknik Üniversitesi)
Prof. Dr. Mehmet Sami DENKER (Dumlupınar Üniversitesi)
Prof. Dr. Bülent GÜNŞOY (Anadolu Üniversitesi)
Prof. Dr. Ömer İŞCAN (Atatürk Üniversitesi)
Prof. Dr. Vedat KAYA (Atatürk Üniversitesi)
Prof. Dr. Sait KAYGUSUZ (Uludağ Üniversitesi)
Prof. Dr. Aşkın KESER (Uludağ Üniversitesi)
Prof. Dr. Emine KOBAN (Gaziantep Üniversitesi)
Prof. Dr. Ahmet MUTLU (Samsun Ondokuz Mayıs Üniversitesi)
Prof. Dr. Nilüfer NEGİZ (Süleyman Demirel Üniversitesi)
Prof. Dr. Serap PALAZ (Balıkesir Üniversitesi)
Prof. Dr. Ali Yaşar SARIBAY (Uludağ Üniversitesi)
Prof. Dr. Abdülkadir ŞENKAL (Kocaeli Üniversitesi)
Prof. Dr. Veli URHAN (Gazi Üniversitesi)
Prof. Dr. Sevtap ÜNAL (Atatürk Üniversitesi)
Prof. Dr. Sevda YAPRAKLI (Atatürk Üniversitesi)
Prof. Dr. Uğur YOZGAT (Marmara Üniversitesi)
Prof. Dr. Senay YÜRÜR (Yalova Üniversitesi)
Doç. Dr. Rasim AKPINAR (Manisa Celal Bayar Üniversitesi)
Doç. Dr. Gül ATANUR (Bursa Teknik Üniversitesi)
Doç. Dr. Tülin ASLAN (Uludağ Üniversitesi)
Doç. Dr. Arzu ÇAHAN'TİMUR (Uludağ Üniversitesi)
Doç. Dr. Ceyda ÖZSOY (Anadolu Üniversitesi)
Doç. Dr. Doğan BIÇKI (Muğla Üniversitesi)
Doç. Dr. Elif ÇOLAKOĞLU (Atatürk Üniversitesi)
Doç. Dr. Mithat Arman KARASU (Harran Üniversitesi)
Doç. Dr. Mustafa KOCALOĞLU (Konya Necmettin Erbakan Üniversitesi)
Doç. Dr. Ahmet MUTLU (Ondokuz Mayıs Üniversitesi)
Doç. Dr. Nilüfer NEGİZ (Süleyman Demirel Üniversitesi)
Doç. Dr. Veli Özer ÖZBEK (Dokuz Eylül Üniversitesi)
Doç. Dr. Ferhat ÖZBEK (Gümüşhane Üniversitesi)
Assoc. Prof. Dr. Cecilia RABONTU (University "Constantin Brancusi" of TgJiu)
Assoc. Prof. Dr. Ausra REPECKIENE (Kaunas University)

Doç. Dr. Gözde YILMAZ (Marmara Üniversitesi)
Doç. Dr. Aybeniz AKDENİZ AR (Balıkesir Üniversitesi)
Dr. Öğr. Üyesi Cantürk CANER (Dumlupınar Üniversitesi)
Dr. Öğr. Üyesi Işın KIRIŞKAN (Giresun Üniversitesi)
Dr. Öğr. Üyesi Burcu ÖNGEN BİLİR (Bursa Teknik Üniversitesi)
Dr. Öğr. Üyesi Ersoy SOYDAN (Kastamonu Üniversitesi)
Dr. Öğr. Üyesi Oğuzhan ÖZALPIN (Isparta Uygulamalı Bilimler Üniversitesi)
Dr. Murat GENÇ (Otago University)
Dr. Enes Battal KESKİN (Uludağ Üniversitesi)



Paradoks Ekonomi Sosyoloji ve Politika Dergisi

Yıl: 2023, Cilt/Vol: 19, Sayı/Issue: 2

HAKEM KURULU

Prof. Dr. Gökçe Çiçek CEYHUN	BURSA TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
Prof. Dr. Lütfü ÖZTÜRK	KARADENİZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
Prof. Dr. Mustafa Kemal DEĞER	KARADENİZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
Prof. Dr. Nazlı Yücel BATMAZ	ANKARA HACI BAYRAM VELİ ÜNİVERSİTESİ
Prof. Dr. Serkan ÖZDEMİR	BURSA TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
Doç. Dr. Sevgi SEZER	BALIKESİR ÜNİVERSİTESİ
Dr. Öğr. Üyesi Mehtap KARAKOÇ	UŞAK ÜNİVERSİTESİ
Dr. Öğr. Üyesi Yusuf Can POLAT	HARRAN ÜNİVERSİTESİ

BURHANIYE YAT LİMANININ TURİZM AÇISINDAN DEĞERLENDİRİLMESİ*

Meziyet NARİN

Öğretim Görevlisi, Balıkesir Üniversitesi, Burhaniye Meslek Yüksekokulu,

Turizm ve Otel İşletmeciliği Bölümü

ORCID: 0000-0001-8077-1507

mnarin@balikesir.edu.tr

ÖZET

Turizm gelirlerinin yıllar itibarı ile artarak gelişme göstermesi ve ülkelerin Gayri Safi Milli Hasılasına katma değer yaratması açısından da önem arz etmektedir. (Tuik.2023). Bu sektörde alternatif turizm çeşitlerinden deniz turizm faaliyetleri arasında öne çıkan yat turizminin de gelişmesinin ayrı bir yeri bulunmaktadır. (Yılmaz ve Tükeltürk, 2014). Dünyada yat turizminin gelişimi incelendiğinde, Batı Akdeniz ve Güney Fransa'nın başı çektiği görülmektedir. Günümüzde Akdeniz Bölgesi ve Karayip Adaları dünya yat turizminin önemli merkezlerindedir. Akdeniz çanağında dolaşan yat adedi yıldan yıla artış göstermektedir. Dünya sadece Avrupa'da 5.000 adet yat limanı ve tüm dünya genelinde de 19.000 adet yat limanı mevcuttur. Yat bağlama kapasitesi bakımından Türkiye Akdeniz çanağından %4,1 dünya genelinde %0,5 pay almaktadır (İlgar, 2019).

Türkiye'nin üç tarafının denizlerle çevrili olması, deniz turizmi açısından ciddi potansiyele sahip olduğunu göstermektedir. Yine deniz turizmi içinde değerlendirilen yat limanları ve yat turizmi çok hızla gelişen turizm çeşidi olarak sosyal ve ekonomik getirisi yüksek turizm dallarının başını çekmektedir (Muslu, 2017). Ancak söz konusu potansiyelin ekonomik açıdan değerlendiremediği gerçeği ortaya çıktığı için, bu çalışmada, Balıkesir / Burhaniye Yat Limanı özelinde ve yat turizmi genelinde konuya dikkat çekmek ve sorunların çözümü açısından somut önerilerde bulunmak amaçlanmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Deniz Turizmi, Yat Turizmi, Burhaniye Yat Limanı.

*Bu çalışma, Doç. Dr. Muzaffer KADIOĞLU danışmanlığında yapılan "Türk Turizmi Açısından Yat Limanlarının Yeri ve Önemi, Burhaniye / İskele Yat Limanı Örnek Çalışması" başlıklı yüksek lisans tezinin genişletilerek ve güncelleştirilerek oluşturulmuştur.

EVALUATION OF BURHANIYE MARINA IN TERMS OF TOURISM

Meziyet NARİN

Assist. Prof. Dr, Balıkesir University, Burhaniye Vocational School,

Tourism and Hotel Management Department

ORCID: 0000-0001-8077-1507

mnarin@balikesir.edu.tr

ABSTRACT

The increasing development of tourism revenues over the years and its contribution to the Gross National Product of countries are crucial aspects (TUIK, 2023). Yachting tourism, standing out among alternative forms of maritime tourism, holds a distinctive position in this sector (Yılmaz and Tükel Türk, 2014). When examining the global development of yacht tourism, it is evident that the Western Mediterranean and Southern France lead the way. Currently, the Mediterranean Region and the Caribbean Islands are significant hubs for global yacht tourism. The number of yachts circulating in the Mediterranean basin shows an annual increase. Worldwide, there are 5,000 yacht ports in Europe alone, and a total of 19,000 yacht ports globally. In terms of yacht mooring capacity, Turkey holds a 4.1% share in the Mediterranean basin and 0.5% globally (ILGAR, 2019).

The fact that Turkey is surrounded by seas on three sides indicates its substantial potential for maritime tourism. Yacht ports and yacht tourism, evaluated within maritime tourism, lead the rapidly growing tourism sectors with high social and economic returns (Muslu, 2017). However, given that this potential has not been economically realized, this study aims to draw attention to the issue, specifically focusing on the Balıkesir/Burhaniye Yacht Port, and provide concrete recommendations for solving the problems in yacht tourism overall.

Key Words: Humor, Automotive.

GİRİŞ

Geçmişten günümüze insanların seyahat talepleri konusunda bilinmeyi keşfetmeye yönelik tercihleri arasında entegrasyonu diğer turizm çeşitlerine göre daha yüksek olan turizm çeşitleri arasında bulunan deniz turizminin önemi gün geçtikçe artmaktadır. Turizm potansiyeli yüksek olan bölgelerde, bölgelerarası dengesizliklerin giderilmesinde deniz turizmi kapsamında yer alan faaliyetlerin hayata geçirilmesi ile ekonomik, sosyal ve çevre yönünden bölgenin gelişimine önemli katkılar sağlanmaktadır. (Gök,2016:7).

Deniz turizmi, denizde deniz araçları ile yapılan, turizm amaçlı meslek faaliyetleri ile, onu doğrudan destekleyen diğer meslek faaliyetleri olarak tanımlanmaktadır. Deniz turizmi genel anlamda iki bileşenden oluşmaktadır. Birincisi deniz turizm tesisleri ve işletmeleri ikincisi ise deniz turizm araçları ve işletmeleridir. (DTO,2023). Deniz turizm yönetmeliğinin 4.maddesinde deniz turizm tesisleri “münhasıran deniz turizmi araçlarına emniyetli bağlama, karaya çekme, bakım, onarım hizmetleri, bu araçlarla gelen yatçılara ve yolculara yeme-içme, dinlenme, eğlence, konaklama gibi hizmetlerden birkaçını veya tamamını sunan ve bu yönetmelikte türleri belirtilen turizm tesislerini ifade edilmektedir. Deniz Turizm işletmelerinin çeşitleri ise kruvaziyer gemi limanları (A ve B tipi), yat limanları (3,4,5 çupalı) ve diğer tesisler (rıhtım, iskele ve çekek yerleri) olarak sınıflandırılmaktadır. Deniz turizm araçları: Deniz ve iç sularda gezi, spor ve eğlence amaçlı turizm faaliyetinde bulunan gerçek ve tüzel kişilere ait özel ve ticari yatları, kruvaziyer gemileri, gezi amaçlı tekneleri, dalabilir deniz turizmi araçlarını ve diğer deniz turizmi araçları olarak tanımlanmıştır (Mevzuat,2022).

Deniz turizmine ilgi, özellikle II. Dünya Savaşı sonrası Keynezyen İktisat Politikaları'nın ekonomik gelişme için önerileriyle gerçekleşmiştir. Daha sonra kavramla ilgili 1960'lı yıllarda Fransa'da “Port Canto” terimi kullanılmıştır. Deniz turizminin denize yönelik faaliyetleri arasında en çok yat turizmi kavramı dikkat çekmektedir. Söz konusu turizm çeşidinde yat limanı işletmeciliğinin (marina) literatürde yatçılığın çıkış noktasını oluşturmuş ve bu kavram Hollanda'da ortaya atılmıştır. Ancak sonrasında İngilizlerin denize ilgileri nedeniyle marina işletmeciliği şekline dönüşmüştür. Sonraki yıllarda ise Batı Akdeniz'de marina sayılarının artmaya başladığı görülmüştür (Töre, 2011).

Yat turizmi; spor ve tur amaçlı köy, körfez, barınak ve yat limanları arasında yapılan konaklama hizmetlerini, yat denilen deniz araçlarıyla yapılmasını ifade eden turizm çeşididir (Doğaner, 2001). Yat turizminin; ekonomik kalkınmaya ve bölgeler arası eşitsizlikleri gidermede kullanılabilir bir turizm faaliyeti olması nedeniyle birçok akademik çalışmada ele alınması ihtiyaç haline gelmiştir (Bahar, 2007).

Dünya genelinde Akdeniz, Güney Pasifik, Amerika, Afrika ve Asya kıtalarında ve bölgelerinde yat turizmi yapılmaktadır (İlgar, 2019). Akdeniz’de yat turizmine İspanya, Fransa, Hırvatistan, Yunanistan ve Türkiye öncülük etmektedirler. Özellikle Fransa, İtalya gibi Batı Akdeniz kıyılarındaki marinalar artan aşırı kirlilik nedeniyle kalite kayıplarına uğramaktadır. (Ercanik, 2003). Bu deformasyonlar nedeniyle, yat turizmi doğu Akdeniz bölgelerine doğru gelişme göstermiştir. Sonraki yıllarda Yunanistan’a göç nedeniyle deniz turizminde yavaşlamalar olduğu görülmekte ve Yunan adalarının konuyla ilgili önemi bu nedeniyle artmıştır. Yat turizmine, Akdeniz Bölgesi’ne olan ilginin artmasında mevsimsel açıdan potansiyel taşıyan Karayip Bölgesi’nde iklim tamamlayıcı bir özellik taşımaktadır (Muslu, 2017).

Yat turizmi, özellikle deniz turizmini destekleyici ve kıyılarda yapılan alternatif bir turizm çeşidi olarak kıyı turizminin gelişmesine ciddi katkılar sağlamaktadır. Ekonomik açıdan önemli potansiyeli olan bir turizm dalı olması ve üst gelir grubu turistlere hitap etmesiyle göz doldurmaktadır. Yat turizminin iki önemli ayağı bulunmaktadır. Birincisi; gezmek ve spor yapmak için kullanılan motorlu teknelerdir. İkincisi ise; bu teknelerin barınacağı, su ve yakıt bulacağı, yiyecek ve içecek alımı için kullanılabilmesi, gerektiğinde de karaya çıkarılarak asılabileceği marina ismi verilen donanımlı yat limanlarıdır (Doğanay, 2001).

Yat limanlarında sunulan hizmetlerin çoğunlukla emek-yoğun nitelikte olması ve ülkeye gelen yatçının marinalara ulaşmadan önce diğer işletmelerden de hizmet alarak (havayolu, karayolu, yiyecek içecek, konaklama işletmeleri vb.) ekonomide çarpan etkisi yaratacak harcamalar gerçekleştirdiğini görmek mümkündür. Bu bağlamda gelecekteki çalışmalar yat limanı işletmelerinin diğer paydaşları olan mavi yolculuk işletmeleri, günübirlik gezi tekneleri, yat malzeme ve satış işletmeleri, restoran- kafeterya, konaklama ve tamir, bakım, onarım gerçekleştiren işletmelerle marinalardaki yatçıların onları tercih etmelerinde etkili faktörlerin tespiti üzerine yeni çalışmalar gerçekleştirilebilir (İnak Özberk ve Marangoz,2021).

Yine iklim, doğal kaynaklar, tarihi varlıkları ile ülkemizin büyük oranda bozulmamış bir çevreye sahip olması turizm sektörünün güçlü yanları olarak belirtilmektedir. Bu nedenle yat limanlarına ilişkin yatırımlarda çevre bilincinin oluşturulması, koruma ve kullanma dengesinin gerekliliği birçok çalışmada vurgulanmaktadır. Yat limanları birçok yata ev sahipliği yapmaktadır. Bu limanlar yatların konaklama, bakım, onarım, boyama, atık su tahliyesi gibi birçok ihtiyacını da karşılamaktadır. Söz konusu hizmetlerin sunulmasında çevreye verilen zararların da en aza indirilmesi sürdürülebilir turizm açısından önemlidir. Günümüzde bu konu enerji verimliliği ve karbon yönetimi açısından geliştirilmesi gerekmektedir (Tuğdemir, vd., 2016).

Deniz yoluyla ülkemize gelen yabancı ziyaretçi sayısını yıl olarak değerlendirdiğimizde, 2021 yılında denizyoluyla 610,850 iken, 2022 yılında 3,184,568 ziyaretçiye ulaşarak, bir önceki yıla oranla ziyaretçi sayısında yaklaşık %500 oranında artış olduğu tespit edilmiştir. Ancak İtalya'nın 6.500 km. uzunluğundaki kıyılarında 379, İspanya'nın 4.964 km uzunluğundaki kıyılarında 356, Hırvatistan'ın 5.835 km uzunluğundaki kıyılarında 159 adet yat limanı varken, 8.333 kilometrelik Türkiye kıyılarında ise sadece 84 adet yat bağlama yeri bulunmaktadır. Her ne kadar diğer AB ülkelerine göre yat bağlama sayımız az gözükse de 84 adet (37 adet belgeli yat limanı içinde 11 adedi "5 Altın Çıpalı" tesis; 6'sı Belediye Yat Limanı olmak üzere ve diğer iskele, rıhtım bağlama yerleri dahil) yat bağlama yeri ve yaklaşık 29.000 adet toplam (kara+deniz) bağlama kapasitesi bulunmaktadır. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı 2025 hedefleri doğrultusunda bu rakamın yeni yatırımlar ile artırılması planlanmaktadır. Dünya genelinde ise 19.000 adet yat limanının 5.000 adeti Avrupa'da hizmet vermektedir (DTO,2023).

Denize, kuma ve güneşe endekslenmiş Türkiye turizminin zamanda ve mekânda yaptığı olumsuz etkilerinin azaltılması amacıyla turistik ürün çeşitlendirmesine gidilmektedir. Bu çeşitlendirmede üç tarafı denizlerle çevrili Türkiye'de; özelliği olan bir müşteri grubuna hitap eden yat turizminin önemi de büyüktür. Özellikle Türkiye Turizm Stratejisi 2023 kapsamında; yat turizminin dünya ve özellikle Akdeniz çanağı özelinde istenilen payın alınması için yat turizminin devletçe desteklenmesi ve yat limanlarının niteliklerinin iyileştirilmesinin öneminden bahsedilmektedir. Bu amaçla yapılacak Mega Yat Limanlarına özellikle dikkat çekilmektedir. Bu anlamda, İstanbul, Antalya, İzmir'deki yat limanlarının rehabilite edilmesiyle Mega Yat Limanlarının geliştirilmesinin Türkiye turizminin yat turizminden aldığı payın artırılması hedeflenmektedir. Ayrıca mevcut ve projelendirilen yat limanlarına ilave olarak ülkemizde 200'ü aşkın balıkçı barınağı potansiyelinden faydalanılarak her 35 deniz milinde bir olmak üzere yat turizmine gerekli hizmeti sağlayabilecek şekilde yenilenmelerinin sağlanmasına yönelik çalışmalarla turizm sektöründe önemli bir gelişme sağlanması plânlanmaktadır (Türkiye Turizm Stratejisi, 2023).

Turizm sektör faaliyetlerinden özellikle yat turizmi açısından avantajı yüksek olan ülkemizin bu alandaki eksikliklerinin giderilmesi ve daha fazla yararlanılabilmesi için mevcut olan potansiyelin de tam olarak ortaya çıkarılması gerekmektedir. Dolayısıyla, Balıkesir İli Burhaniye İlçesinde yer alan Yat Limanının Burhaniye'nin sahip olduğu yat turizm potansiyelinin ortaya konması ve özellikle mitolojide rüzgârların hiç dinmediği bir yer olarak bilinen bölgede turizm faaliyetlerinin çeşitlendirilerek sürdürülebilirliğine önemli katkı sağlayacağı öngörülmektedir. Söz konusu çalışmada, Burhaniye Yat Limanı'nın yöre turizm

faaliyetlerinin geliştirilmesine yönelik günümüzde ve yakın gelecekteki olası etkilerinin irdelenmesi amaçlanmaktadır. Ayrıca Burhaniye’de yat turizminde karşılaşılan sorunların çözümüne yönelik öneriler de ortaya konulmaya çalışılmıştır.

1) ARAŞTIRMANIN METODU ve YÖNTEMİ

Yapılan çalışmada Balıkesir / Burhaniye Yat Limanı’nın turizm potansiyelinin değerlendirilmesi için matematiksel bir model uygulanmıştır.

1.1) Araştırmanın Amacı

Ulaştırma Bakanlığı tarafından Burhaniye Belediyesi’ne 2007 yılında Yat Limanı ve Balıkçı Barınağı tesis adı ile devredilen işletme turistik çekiciliği yüksek olan Balıkesir İli Burhaniye İlçesi İskele Mahallesi’nde yer almaktadır. Söz konusu işletmenin yat turizmi açısından mevcut durum değerlendirmesine gidilerek, görüş ve önerilerde bulunulması araştırmanın amacını oluşturmaktadır.

Türkiye’de çevresel ve doğal etkilerin önlenmesi açısından önemli bir teknik olan çevresel etki değerlendirmesi (ÇED) olmasına rağmen, spesifik olarak turizm sektörüne yönelik uygulamalar yoktur. Bu durumda yerel yönetimler merkezi yönetimler ve ilgili kuruluşlarla iş birliğine gidilerek, kendi yörelerindeki turizm gelişme projelerini değerlendirmek için kontrol listeleri oluşturulabilir (Kaya, 1997). Bu tür uygulama yat turizmi açısından yöresel bazda sıkı bir kontrolle problemlerin daha detaylı bir şekilde ortaya çıkarılmasını sağlayarak, uzun vadeli çözümler getirebilecektir.

1.2) Araştırmanın Kapsamı

Bu çalışmada, faaliyette olan Burhaniye İskele Yat Limanı’nın çevre turizm çekicilikleri de dikkate alınarak daha iyi bir deniz turizm işletmesi olarak sektörde yerini alabilmesi açısından mevcut durum değerlendirilmesi yapılmıştır.

1.3) Araştırmanın Yöntemi

Gelişime açılan herhangi bir turizm yöresinde diğerleri ile rekabet edebilecek turizm türlerinin belirlenmesinde yapılacak yatırımların genişliğinden dolayı matematiksel

kesinliklere ihtiyaç duyulmaktadır. Bu modelde, her faktör bir çekicilik indeksinde özetlenmiş, ölçme ve indeks değerlerinin belirlenmesi de Delphi yöntemiyle çözümlenmiştir.

Buna benzer bir yöntem Gunn ve arkadaşları tarafından uygulanmıştır (Demircioğlu, 199). Söz konusu model; çalışmanın uygulamasında yat turizm potansiyeli açısından standart kaynak faktörleri farklı bölgelerin değerlendirilmesinde kullanıldığı için çekicilik değerlerinin toplamı üzerinden genel bir değerlendirme yapılmıştır. Değerlendirmede kullanılan Tablo.1 değerleri yat turizmi konusunda uzun yılların birikimini sergileyen sektör uzmanları ve Doğu Akdeniz Yatırım ve Danışmanlık yetkililerinin bilgilerinden yararlanılarak oluşturulmuştur (East-Med,2023).

Bu modelin temelinde de olduğu gibi yat turizmi için ideal olan faktör özellikleri maksimal puanlarda özetlenerek, ele alınan işletmenin aldıkları puanlarla ideale ne kadar yaklaştığı araştırılacaktır. Alınan puanların belirlenmesinde etkili olan faktörlerin kalite değerlerinin sağlıklı tespit edilebilmesi gerekmektedir. Söz konusu işletmelerin faktör ağırlıkları ancak alt faktör özelliklerine göre belirlenen kalite değerlerinin toplamı ile bulunabilmektedir.

Tablo 1: Yat Turizmi için Faktör Ağırlıkları

SIRA NO.	FAKTÖR ÖZELLİKLERİ	ENDEKS	ZAYIF	ORTA	İYİ	YÜKSEK
1	Deniz Suyunun Özellikleri	12	3-0	6-3	9-6	12-9
2	Coğrafi Konum	13	3,25-0	6,50-3,25	9,75-6,50	13-9,75
3	İklim	16	4-0	8-4	12-8	16-12
4	Sosyal Kültürel Çekicilik	6	1,50-0	3-1,50	4,50-3	6-4,50
5	Tarihi Çekicilik	6	1,50-0	3-1,50	4,50-3	6-4,50
6	Estetik	6	1,50-0	3-1,50	4,50-3	6-4,50
7	Doğal Kaynak Çekicilikleri	6	1,50-0	3-1,50	4,50-3	6-4,50
8	Hizmet Merkezleri	18	4,50-0	9-4,50	13,50-9	18-13,50

9	Ulaşım	17	4,25-0	8,50-4,25	12,75-8,50	17-12,75
	TOPLAM	100	25-0	50-25	75-50	100-75

Örnek bir yat limanı işletmeciliği için gerekli olan faktör kalite değerleri Tablo 2’de matematiksel bir kesinlikle belirlenmeye çalışılmıştır.

Herhangi bir yat limanı işletmeciliğinin bu modelde yat turizm potansiyeli açısından değerlemeye temel teşkil edecek olan ölçüleri kesinlik kazanmamasına rağmen, ana hatlarıyla ele alınarak belirlenen işletmede uygulanacaktır.

Tablo 2: Yat Limanları için Faktör Kalite Değerleri

FAKTÖR	BİRİNCİL ALT FAKTÖR	KALİTE DEĞERİ
Deniz Suyunun Özellikleri	Kirlilik	8,4
	Sıcaklık	3,6
		13
Coğrafi Konum	Yatçılık Merkezlerine Mesafe	9,1
	Turizm Merkezlerine Mesafe	3,9
İklim	Hava Sıcaklığı	3,2
	Güneşli Gün Sayısı	4
	Nem Oranı	1,6
	Yağışlı Gün Sayısı ve Miktar	2,4
	Ortalama Rüzgâr Yönü ve Şiddeti	4,8
Sosyal Kültürel Çekicilikler	Ulusal ve Uluslararası Festivaller	3
	Sosyal Aktiviteler	1,8
	Tiyatro, Sinema gibi Gösteri Merkezleri	1,2
Tarihi Çekicilikler	Antik Kent Kalıntıları	3,6
	Müzeler	2,4
Estetik	Çevre Yerleşim Mimari Özellikleri	3
	Yeşil Saha Düzenlemeleri	3

Fauna-Flora ve Doğal Çekicilik Alanları	Ormanlık Alanlar Milli Park Alanları Akarsular Doğal Yaşam Çeşitliliği	6 1,8 1,2 1,8 1,2
Hizmet Merkezleri (Marina ve Çevresi)	Konaklama Hizmetleri Eğlence Hizmet Merkezleri Finansal Hizmet Merkezleri Güvenlik Hizmetleri Haberleşme Hizmetleri Yat Bakım Onarım Hizmetleri Sağlık Hizmetleri Yiyecek-İçecek Hizmetleri Alışveriş Hizmet Merkezleri	18 0,7 1,8 0,7 2,5 2,5 3,6 1,8 2,2 2,2
Ulaşım	Karayolu Denizyolu Havayolu Demiryolu	17 5,1 1,7 8,5 1,7

1.4) Araştırmanın Bulguları

Burhaniye Yat Limanının turizm potansiyeli açısından durumunu değerlendirebilmek amacıyla belirlenen araştırma yöntemi uygulanarak aşağıdaki tablo değerleri elde edilmiştir.

Tablo 3: Burhaniye Yat Limanları için Faktör Kalite Değerleri

FAKTÖR	BİRİNCİL ALT FAKTÖR	KALİTE DEĞERİ
Deniz Suyunun Özellikleri	Kirlilik	4
	Sıcaklık	2
		6
Coğrafi Konum	Yatçılık Merkezlerine Mesafe	2,6
	Turizm Merkezlerine Mesafe	3,9
		6,5
İklim	Hava Sıcaklığı	2,7
		12,8

	Güneşli Gün Sayısı	3,8
	Nem Oranı	1
	Yağışlı Gün Sayısı ve Miktar	2,1
	Ortalama Rüzgâr Yönü ve Şiddeti	3,2
Sosyal Kültürel Çekicilikler		4
	Ulusal ve Uluslararası Festivaller	2,7
	Sosyal Aktiviteler	0,3
	Tiyatro, Sinema gibi Gösteri Merkezleri	1
Tarihi Çekicilikler		5,4
	Antik Kent Kalıntıları	3,4
	Müzeler	2
Estetik		3,5
	Çevre Yerleşim Mimari Özellikleri	1,5
	Yeşil Saha Düzenlemeleri	2
Fauna-Flora ve Doğal Çekicilik Alanları		4,7
	Ormanlık Alanlar	1,8
	Milli Park Alanları	1,2
	Akarsular	0,5
	Doğal Yaşam Çeşitliliği	1,2
Hizmet Merkezleri (Marina ve Çevresi)		13,5
	Konaklama Hizmetleri	0,5
	Eğlence Hizmet Merkezleri	1
	Finansal Hizmet Merkezleri	0,5
	Güvenlik Hizmetleri	2
	Haberleşme Hizmetleri	1,5
	Yat Bakım Onarım Hizmetleri	2
	Sağlık Hizmetleri	1,8
	Yiyecek-İçecek Hizmetleri	2,2
	Alışveriş Hizmet Merkezleri	2
Ulaşım		14,4
	Karayolu	5
	Denizyolu	1,2
	Havayolu	8,2
	Demiryolu	0

1.4.1) Araştırma Kapsamındaki İşletmenin Matematiksel Model Uygulamasına Göre Durumu

Deniz Suyunun Özellikleri: Suyun kirlilik oranının ve sıcaklık değerinin yat limanı için arz ettiği önem 12 puandır. Eğer deniz suyu temiz ise 8,4 ve sıcaksa 3,6 değerlerini almaktadır. Kirlilik alt faktörünün kalite değeri; Burhaniye Yat limanı için, Mavi Bayrak numune tespit çalışmaları sonucunda uygun olmayanların çoğunlukta bulunması kirlilik faktörü açısından 4 puan alabilmektedir. Deniz Suyu Sıcaklığı ortalaması 2022 yılındaki meteoroloji verilerine göre Burhaniye Yat Limanı 19,6 derece olduğu için 2 puan ile değerlendirilmiştir (mgm,2022).

Coğrafi Konum: İşletmenin bulunduğu yerin dünya yatçılık merkezlerine olan mesafesi 9,1 puanında olması gerekmektedir. Turizm merkezlerine olan uzaklığın etkinlik derecesi ise 3,9 olan bu faktörün toplam olması gereken değer 13 olarak belirlenmiştir. Yat Limanlarının genellikle güney kıyılarında yoğunlaştığı Türkiye’de Burhaniye Yat Limanı’nın özellikle İstanbul Ataköy Marina’dan başlayarak, Çanakkale Marinası ile kuzeyden gelip güneye giden yatların yol güzergâhında bulunması açısından büyük önem taşımaktadır (dto,2023). Bunun yanında Orta ve Kuzey Amerika yatçılarına hizmet veren en önemli yatçılık merkezlerinden Akdeniz Yatçılık Bölgesine de yakın konumda olmasına rağmen Dünyanın diğer yatçılık merkezlerine ise oldukça uzak konumdadır. Bu nedenlerden dolayı Burhaniye Yat Limanı bu faktörde 2,6 puanla sınırlı kalmıştır.

Turizm merkezlerine olan mesafe açısından, Burhaniye Yat Limanı gerek tarihi açıdan gerekse turistik zenginlikleri açısından Bergama ve Assos arasında antik bir liman kenti olan Ören-Adramytteion gibi önemli bir turizm çekim merkezinde yer almaktadır. Özellikle rüzgâr sörfü başta olmak üzere deniz sporları açısından potansiyeli yüksek olan Edremit Körfezi’nde yer alan liman, gastronomi turizmi, yayla turizmi, vb. doğa odaklı inanış tarzını yansıtan kaya sunakları ile alternatif turizm çeşitleri açısından da çekiciliği yüksek bir konumdadır (Beksaç, 2022).

Tamamı temiz, doğal ve ince kumlu Ören, Öğretmen Evleri, İskele Mevkiinden de denize girilebilen yaklaşık 10 km. uzunluğunda bir kıyı şeridinde de sahip olması açısından 3,9 puan almasında etken olmaktadır (Balıkesir ktb,2023).

İklim: Yat Limanı işletmeciliği için hava sıcaklığının fazla olması 3,2 puan, güneşli gün sayısının fazlalığı 4 puan, nem oranının düşük olması ise 1,6 puan, yağışlı gün sayısı ve

miktarının az olması 2,4 puan, genellikle doğu rüzgârlarının hâkim olduğu 4,8 puan ile toplam 16 kalite puanı etkili olmaktadır.

Hava sıcaklığının 2022 yıllık ortalaması Burhaniye Yat Limanı için 17 derece ile 2,7 puan; güneşli gün sayısı 155 gün ile 3,8 puan; nem oranı açısından mevsimlere göre oranlarda değişiklik olmasına rağmen Burhaniye Yat Limanı düşük oranda bu faktörden 1 puan almakta; yağışlı gün sayısı verilerine göre 71 ile 75 gün arasında bulunan Burhaniye'de İskele Yat Limanı bu kriterden 2,1 puan; ortalama rüzgâr kriterine göre İskele Yat Limanı 3,2 puan ile değerlendirilmiştir. Çünkü temmuz ve ağustos aylarında sert esen meltem ve sıcak hava bir kısım yatçı için halen caydırıcı özelliğini korumaktadır (mgm,2023).

Sosyal ve Kültürel Çekicilik: Bu kriterin değerlendirilmesinde marina için tanıtım ve pazarlama çalışmalarında etkili olan ulusal ve uluslararası festivallere katılma oranı 3 puan olarak değerlendirilmiştir. Müşterilerin sosyal hayatlarını zenginleştirici aktivitelerin yeterliliği 1,8 değerindedir. Tiyatro, sinema gibi gösteri merkezlerinin müşteriler için verdiği hizmetlerin kalitesi ve yeterliliği ise 1,2 puan üzerinden değerlendirilmiştir.

Burhaniye Yat Limanı ulusal ve uluslararası festivaller açısından Burhaniye Ören Turizm Kültür ve Sanat Festivali, Burhaniye Uluslararası Zeytin ve Zeytinyağı Hasat Festivali, Tarladan Hasada Aromaterapi Eğitim Festivali, Adra Fest vb. etkinliklere ev sahipliği yapmasından dolayı 2,7 puan almıştır. Sosyal aktivite olanakları açısından müşterilerin söz konusu limanın dışında bulunan olanaklardan yararlanması söz konusu olsa da söz konusu yat limanına henüz Deniz Turizm Tesisi İşletme Belgesine sahip olmadığı için 0,3 puan verilmiştir. Tiyatro, sinema gibi gösteri merkezlerinin yeterliliği açısından ise Burhaniye Kent Tiyatrosunun da yer aldığı etkinliklerde Reha Yurdakul Kültür Merkezi, Ahmet Akın Kültür Merkezi, Belediye Kültür ve Sanat Evi, Ören ve Taylıeli Amfityatrolarının olmasına rağmen genellikle yaz aylarında yoğunlaşan etkinlikler 1 puan ile değerlendirilmiştir.

Tarihi Çekicilik: Marinanın yakın çevresinde antik kent kalıntılarının varlığı ve çeşitliliği 3,6 puan üzerinden değerlendirilmektedir. Tarihi ve etnografik birikimlerin günümüz insanlarına müzelerde sergilemesi ise 2,4 puan değerindedir.

Antik kent kalıntıları; Burhaniye Yat Limanı Bergama, Assos, Zeus Altarı gibi tarihi çekim merkezleri ile kazı çalışmaları devam eden Ören-Adramytteion Antik kenti önemli çekicilikler arasında olmasından dolayı 3,5 puan ile değerlendirilmiştir.

Müzeler; İskelet Yat Limanı açısından ilçe merkezinde Burhaniye Kuvva-i Milliye anıtı ve Müzesi ve Bizim Köy Etnografya Müzesi ile 30 km uzaklıkta Tahtakuşlar Özel Etnografya müzesi bulunmasından dolayı 2 puan ile değerlendirilmiştir.

Estetik: Marina işletmesinin çevre yerleşim mimarı özellikleri 3, yeşil saha düzenlemeleri ise 3'er puan değerindedir.

Çevre yerleşim mimari özellikleri; Yat limanının İskele Mahallesi yerleşim yeri içinde kıyı şeridinin aşırı ve düzensiz bir yapılaşmaya maruz kaldığı bir ortamda bulunmaktadır. Belediyenin yeni imar planları yeşil alan çoğunlukta ve ayırık nizam ağırlıklı olsa da liman arka planı bitişik nizam durumundadır. Bu kritere ancak 1,5 puan verilebilmektedir. Yine yerel saha düzenlemeleri açısından Yat Limanı eskiye göre gerekli düzenlemeler yapılarak iyileşme sağlandığı için 2 puan ile değerlendirilmiştir.

Fauna Flora ve Doğal Çekicilik Alanları: Ormanlık alanların genişliği 1,8, milli park alanlarının çokluğu 1,2 yöredeki akarsuların durumu ise 1,8 doğal yaşam çeşitliliği 1,2 puan olarak değerlendirilmiştir.

Ormanlık alanlar açısından; ormanlık alanlara sahip olduğu için İskele Yat Limanı 1,8 puan almıştır. Milli Park Alanları; bu açıdan İskele Yat limanı Kaz Dağı Milli Parkı'na ve Madra Yaylalarına olan yakınlığı ile 1,2 puan almıştır. Akarsular; bu kriterin yat limanı işletmeciliği açısından taşıdığı önem akarsu sporlarına yönelik aktivitelerden müşterilerin yararlanarak çekicilik unsurlarının artırılmasıdır. Ancak söz konusu Yat Limanına en yakın konumda olan Karınca Çayının taşıdığı alüvyonlar açısından olumsuzlukları nedeniyle 0,5 puan ile değerlendirilmiştir. Doğal yaşam çeşitliliği; bu faktör açısından en zengin konumda olan Burhaniye Yat limanı ve çevresidir. Gerek hayvan ve bitki çekiciliği gerekse termal alanlara yakınlığı nedeniyle 1,2 puan almaktadır.

Hizmet Merkezleri (Marina ve Çevresi): Marina müşterilerinin kısa veya uzun süreli işletmenin bünyesinde veya yakın çevresinde konaklama hizmetlerinin karşılanmasında otel, motel, tatil köyü olanaklarının durumu 0,7 puan; bar, Disco vb. müzikli eğlence olanakları 1,8 puan; özel ve resmi olarak hizmet veren banka vb. finansal kurumlar 0,7 puan; marina içerisinde ve çevresinde müşterilerin can ve mal güvenliğinin korunmasını sağlayan güvenlik hizmetleri 2,5 puan; telefon, faks, internet vb. gibi her türlü iletişim olanaklarının durumu 2,5 puan;

işletme içinde yatların bakım onarım ve yedek parça ihtiyacının karşılanma hizmetleri 3,6 puan; marinanın yakın çevresinde her türlü sağlık hizmetleri 1,8 puan; lokanta ve kafeteryaların yeterli sayıda kaliteli olması 2,2 puan; müşterilerin her türlü ihtiyacına yönelik alışveriş olanaklarının durumu ise 2,2 puan olarak değerlendirilmiştir.

Bu kriterlerde konaklama hizmetlerinin sayısı ve kalitesi açısından Burhaniye Yat Limanı hem sezonun kısalığı hem de genellikle iç pazara yönelik çalışmalardan dolayı yörede kalite ve sayıca yeterli olan konaklama üniteleri nedeniyle 0,5 puan ile değerlendirilmiştir. Eğlence hizmet merkezleri açısından Burhaniye Yat Limanı'nın bulunduğu yer ve çevresinde sadece yaz aylarında birkaç ay açık küçük çaplı eğlence yerleri olmasına rağmen yılın diğer aylarında da hizmet veren işletmeler olduğu için 1 puan ile değerlendirilmiştir. Finansal hizmet merkezleri açısından 0,5 puan verilmiştir. Yat limanı güvenlik hizmetlerinde; limanda bulunan çekek rampası alanı sürgülü kapı ile yaya girişine kapatılarak alanın ve Burhaniye Yat Limanı ve Balıkçı Barınağı tarafı tali mendirek üzerine “elektrik kontrollü giriş ünitesi” kapı yapılarak mendirek girişinin çit telleriyle güvenliği sağlanmıştır. Bunun yanında 7/24 kapalı devre kamera sistemi ile güvenlik desteklenmektedir. Bu nedenlerle kritere 2 puan verilmiştir. Haberleşme hizmetlerinin liman çevresinde bulunan PTT hizmetlerinin uygunluğu le 1,5 puan ile değerlendirilmiştir. Günümüzde Burhaniye Belediyesi'nin işletmeciliğini yaptığı Yat limanında 170 tekne bağlama kapasiteli her iskelede bulunan elektrik ve su bağlantısı, çamaşırhane, sıcak su imkânı bulunan sıhhi üniteler ile güvenli bir şekilde yeterli tesis ve hizmetler sunulmaktadır. Yat limanında palamar bot hizmeti de verilmektedir (Burhaniye Belediyesi Faaliyet Raporu, 2022). Yat limanı sahasında tekne sahipleri ve işletmenin kullanımına sunulmak üzere üç adet mobil taşıma amaçlı el arabası da mevcuttur. Burhaniye Yat Limanı'na “Marina İşleticisi Kanunu Sorumluluk Sigortası” uygulaması da getirilmiştir. Kara park alanında atık alım tesisi kurulmuştur (gmk,2014). Yat bakım onarım hizmetlerinde ise; deniz turizm araçlarının limanda kaldığı süre boyunca özel işletme ve şahıslara her türlü yat bakımının yaptırılabilceği kara park alanı da bulunmaktadır. Bundan dolayı bu kritere 2 puan verilmiştir. Sağlık hizmetleri açısından, Burhaniye Yat limanı 1,3 puan almıştır. Yiyecek, içecek hizmetleri için İskele Yat Limanı 2,2 puan almış ve alışveriş hizmet merkezlerinin yeterliliği açısından 2 puan ile değerlendirilmiştir.

Ulaşım: Marina işletmeciliği açısından özellikle uzak mesafelerdeki ulusal ve uluslararası müşterilerin ulaşım hizmetlerinin kısa sürede ve rahat bir şekilde karşılanması havayolu ulaşım olanakları 8,5 ile değerlendirilmiştir. Karayolu ile ulaşım olanakları 5,1 puan

ile ikinci önemli kriterdir. Denizyolu ve Demiryolu kullanım olanakları ise 1,7 kalite değerindedir.

Havayolu ulaşım olanakları açısından Burhaniye Yat Limanı Uluslararası Koca Seyit Havalimanı'na 10 km. uzaklıkta olmasından dolayı 8,2 puan almıştır. Karayolu ulaşım olanakları açısından ise İzmir-Çanakkale E-87 karayolu üzerinde bulunduğundan dolayı 5 ile değerlendirilmiştir. Denizyolu ulaşım olanakları açısından coğrafi konum olarak bu ulaşım türüne uygun olmasına rağmen altyapının yetersizliği nedeniyle 1,2 puan alabilmiştir. Demiryolu ulaşım olanakları bulunmamaktadır.

Tablo 4: Burhaniye Yat Limanının Matematiksel Model Sonuçları

FAKTÖR ÖZELLİKLERİ	ENDEKS	BURHANIYE YAT LİMANI (KD)
Deniz Suyunun Özellikleri	12	6
Coğrafi Konum	13	6,5
İklim	16	12,8
Sosyal Kültürel Çekicilik	6	4
Tarihi Çekicilik	6	5,4
Estetik	6	3,5
Doğal Kaynak Çekicilikleri	6	4,7
Hizmet Merkezleri	18	13
Ulaşım	17	14,4
TOPLAM	100	70,3

Tablo 4'te görüldüğü gibi yapılan değerlendirmeler sonucunda; kalite değerlerini (KD) oluşturan alt faktör özelliklerinin küsuratları yuvarlak rakamlar olarak alınmıştır. Buna göre Burhaniye Yat Limanı 100 üzerinden 70,3 kalite değeri almıştır.

Tablo 5: Faktör Değerleme Tablosu

FAKTÖR KALİTE DEĞERİ	DEĞERLEME
0 -25 Arası	Zayıf
25 – 50 Arası	Orta
50 – 75 Arası	İyi
75 -100 Arası	Yüksek

Tabloda görüleceği gibi; Burhaniye Yat Limanı 70,3 kalite değerine sahip olduğu için “iyi” kalite değerine ulaşmaktadır. Bu veriler dikkate alındığında söz konusu yat limanının yüksek kalite değerine ulaşma noktasına yaklaştığının da göstergesi durumundadır.

1.4.2) Bulgular Doğrultusunda Burhaniye Yat Limanı için Öneriler

Yapılan araştırmalar göstermektedir ki, Burhaniye Yat Limanı işletmeciliği konusunda %70,3'lük bir başarıya sahiptir. Burhaniye Belediyesi'nin işletmeciliğinde olan limanın Deniz Turizmi İşletme Belgesi alındığında uluslararası standartlarda kara ve deniz sahasında verilen hizmetleriyle ileriye dönük başarı grafiğinin yükseltilmesi mümkün olabilecektir.

Yat limanı işletmeciliği için %8,4'lük bir öneme sahip deniz suyu kirliliğinin önlenmesi ileriye yönelik çalışmaların en önemlilerinden biri durumundadır. Bunun için Mavi Bayrak numune tespit çalışmaları sonucunda çıkan kriterlerden yeterli sayıda olmayan uygunluk derecesinin yükseltilerek mümkünse tamamının temiz sonuçlanmasını sağlayacak şekilde denizi kirleten etkenlerin ortadan kaldırılması gerekmektedir.

Özellikle Edremit Körfezinde biyolojik arıtma tesislerinin aktif olarak faaliyete geçirilmesi, yerel yönetimlerin işletme sahiplerinin ve halkın bu konuda bilinçlendirilerek ortak hareket edilmesi gerekmektedir. Çünkü bu durum bütün turizm sektörünü yakından ilgilendirmektedir.

Çevre yerleşim mimari özellikleri açısından ve yeşil saha düzenlemeleri konusunda %6'luk bir pay alması gerekirken Burhaniye Yat Limanı için ancak %3,5 olarak gerçekleşmiştir. Limanın kara sahası tarafında Demokrasi Parkının yapılmış olmasına rağmen yerleşim yeri içinde bulunması arka planın bitişik nizam mimari özellikleri barındırması nedenlerinden

dolayı de bu oran elde edilmiştir. Söz konusu kriterlerin iyileştirilmesi çalışmalarını öncelikle Yat Limanı ve çevresinden başlanarak tüm ilçeyi kapsamalıdır.

Yat limanı tasarımı konusunda tesis içerisinde mevzuata uygun standartlarda verilen hizmete yönelik olarak, dolaşım, konaklamayı ve hizmetleri geliştirmeyi amaçlayan tamir alanları, park, ofisler, ticareti alanlar, rekreasyon alanları, restoranlar, spor, vb. değerlendirmek için yeterliliğin sağlanması gerekmektedir. Bu birimlerin oluşturulmasında kullanılan mimari yapı ve şeklinin de çevreye uyumlu olması gerek karadan gerekse denizden bakıldığında estetik olarak olumlu bir görünüm arz edecektir. Bu kurallara diğer yerleşim yerlerini de kapsayacak şekilde uymak bölgenin turistik çekilme oranını artırabilecektir.

Doğal kaynak çekiciliklerinin %6'lık bir oranla etkili olmasından Burhaniye Yat Limanı %4,7 ile standarda yakın bir durumda olmasına rağmen, ivedilikle yapılması gerekenler geciktirilirse telafisi olmayan sonuçlarla karşılaşılması söz konusu olabilecektir. Kesim çözüm ise; Karınca Çayının ve çevresinin ağaçlandırılarak ıslah edilmesi Yat Limanının girişini uzun vadede engelleyecek kumlarından kurtaracaktır. Deniz, kum ve güneşe endekslenmiş doğal çekicilik alanlarının zenginliği sayesinde alternatif turizm çeşitlerinin geliştirilmesine olanak sağlayacak potansiyele sahip söz konusu yöre, doğal şifalı suların varlığı açısından incelendiğinde altyapı olanaklarının iyileştirilmesiyle sağlık turizmüne de elverişli konumda bulunmaktadır.

Özellikle yörede Kaz Dağı Milli Parkı bitki örtüsü ve yaban hayatı çeşitliliği; Madra Yaylalarının doğal çekicilikleri ve Burhaniye'nin Büyük Ova olarak tarımsal sit alanı ilan edilmesi gibi gelişmeler turizm sektörünün sürdürülebilirliği açısından zengin bir potansiyele sahip olduğunun göstergesi durumundadır. Günümüzde doğa odaklı turizm çeşitlerine olan ilginin eskiye oranla artması, yörede turizm işletmelerinin sayı ve kalite olarak yükselmesinde etken olmaktadır. Ancak özellikle denize yakın konumda olan yerlerin her geçen gün betonlaşma riskinin yükselmesi nedeniyle başta yat limanının konum olarak olumsuz etkilenmesi yanında, yöre turizm imajının düşmesine ve diğer turizm çeşitlerinin gelişmesinin sürdürülebilirliği açısından olumsuz bir tablo ortaya çıktığı gözlemlenmektedir.

Tarihi çekicilikler konusunda %6 oranında Yat Limanı için %5,4'lük bir pay Bergama ile Assos arasında eski bir Antik Liman şehri olan Adramytteion (Ören)'in tarihi değerlerinin turizm çekiciliği olarak geçmişe oranla daha iyi bir gelişme göstermesinden kaynaklanmaktadır. I. Derece Arkeolojik Sit Alanı İlan edilerek başlatılmış olan bilimsel kazı çalışmalarından elde edilen eserlerin de uluslararası standartlarda açılacak Burhaniye Arkeoloji Müzesi'nde sergilenmesi yanında, yörenin kültürel miras unsurlarının açılması gereken

yaşayan kent müzelerinde gelen konuklarla buluşturulması tarihi çekiciliklerin sürdürülebilirliği açısından önem arz etmektedir.

Yat limanı ve çevresinde yer alan hizmet merkezleri %18'lik orandan Burhaniye Yat Limanı'nın aldığı puan ancak %13,5 olmuştur. Yat limanının Deniz Turizm Tesisi İşletme Belgesi alabilmesi için Kültür ve Turizm Bakanlığına başvuru yapılmakla birlikte özellikle liman içinde alt ve üst yapı niteliklerinin yeterliliğinde deniz turizm araçları ve yatçılara verilmesi gereken hizmetlerin profesyonel bir marina ekibiyle kalite standartlarının yükseltilmesi gerekmektedir. Özellikle Burhaniye Yat Limanının resmi bir internet sitesinin oluşturularak hizmetin bütün süreçlerinde işletme faaliyetlerinin profesyonelce yürütülmesi sağlanmalıdır. Yat Limanı evresinde hizmet veren konaklama, eğlence, yiyecek-içecek, alışveriş, vb. işletmelerin kalitelerinin yükseltilmesine yönelik çalışmalara ağırlık verilmesi de önem arz etmektedir. Zeytin yağının en kalitelisinin üretildiği yörede, Türk Mutfağının özgün yemeklerinin ağırlıklı olduğu yiyecek işletmelerinin yaygınlaştırılması ile ilgili çalışmalar özellikle bilinçli bir hedef kitle olan yat turizm talebinin yöreye olan ilgisinin arttırılmasında kullanılabilecek çekiciliklerin başında gelmektedir. Beslenme, el sanatları, vb. yöre kültürünü yansıtan unsurların tescillenmesi ile de limanın turizm pazarlamasında imajının arttırılmasına katkı sağlanabilecektir.

Sosyal kültürel çekicilikler konusunda %6'lık bir değer alması gereken Yat limanının %4'lük bir oranda kalması, turizm sezonunun kısalığı, yaz ayları dışında genellikle emeklilerin yaşadığı bir yerleşim yeri konumunda olmasından kaynaklanmaktadır. Özellikle yat turizmi ile entegrasyonu yüksek olan rüzgâr sörfü için iklim ve çevre koşullarının uygunluğuna rağmen yörede bu sporun yaygınlaştırılması ve bir turizm çekiciliğine dönüştürülmesi çalışmaları uluslararası organizasyonlara ev sahipliği yapacak şekilde başlatılamamıştır. Böylece yılın her mevsiminde yüzmek için çok uygun olmayan normalin üzerinde bir soğuklukta deniz suyu ile rüzgarının da avantaja dönüştürülmesi mümkün olabilecektir. Plaj voleybolu turnuvalarının Ören sahilinde düzenlenmesi gibi aktivitelerin arttırılması turistlerin yat limanını tercih etmelerinde etkili olabilecektir. Yörede eksikliği hissedilen uluslararası standartlara uygun bir kongre hizmeti veren işletmenin de faaliyete geçmesi önem arz etmektedir. Ancak böylelikle sosyal ve kültürel hayat zenginleşerek, bütün turizm çeşitleriyle entegrasyonu yüksek bir çekicilik unsuru olarak itici bir güç oluşturulabilecektir.

Turizm açısından önemi büyük olan ulaşım olanakları yat limanı işletmeciliği için %17'lik bir oranla ağırlığı vurgulamaktadır. Burhaniye Yat Limanı'nın bu faktörden eskiye oranla olumlu gelişmelerle %14,4 seviyelere çıktığı tespit edilmiştir. Bunun nedeni özellikle yat turizm talebi açısından havayolu taşımacılığının çok önemli olması ve yörede standartları

yüksek bir hava limanının turistlere hizmet verebilmesinden kaynaklanmaktadır. Aynı zamanda karayolu alt yapısının da geçmişe göre daha iyi bir konumda olması bu oranın olumlu yönde yükselmesinde etkili olduğu tespit edilmiştir.

SONUÇ

Türkiye'deki turizmin gelişmişliğine paralel olarak yeni ve az olan yat turizmi konusunda Akdeniz'deki rekabet halinde bulunduğu diğer ülkelere göre göreceli bir üstünlük söz konusudur. Doğal ve coğrafik birçok özelliği ile uzun kıyılara sahip olmasına rağmen ancak toplam turizm gelirlerinin yaklaşık olarak %20'si Yat Turizminden sağlanmaktadır. Bunun nedeni yat turizminin ancak Bodrum Antalya arası belirli bir bölgede sıkışıp kalmasıdır. Yeni yatırımların yapılarak bu alanın genişletilmesi gerekmektedir. Çünkü Türkiye'deki yat güzergahları en fazla beş yıl içinde yabancı yatçılar için tekrarlayıcı seçenekleri yanında Kuzey Ege ve diğer kıyılara yapılacak marina yatırımları da bu seçenekleri zenginleştirerek hareket serbestisi sağlayacaktır.

Maliyeti çok yüksek olan yat limanları konusunda yatırımcıların, yapılan yatırımların geriye dönüş oranı çok uzun sürelerde gerçekleşmektedir. Bugüne kadar yat limanı yatırımlarında istenilen seviyeye ulaşılamamasında bu etkenin yeri büyük olmasına rağmen yatırım için gerekli bürokratik işlemlerin yoğunluğu da caydırıcı bir unsur olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu yoğunluk nedeniyle projelerin onaylanıp inşaat kısmına başlayıncaya kadar iki yıldan fazla bir zaman kaybı yaşanmaktadır.

Bürokratik işlemler kolaylaştırılırsa dahi sadece yatlara konaklama ve bakım ve onarım imkanlarının sağlanacağı bir işletme modeli yatırımı karşılayacak verimli ekonomik sonuçlar yaratmamaktadır. Yatırımın kârlılık hale getirilmesi için gerekli alışveriş merkezi, otel gibi konaklama birimi inşaatı mevcut Kıyı Kenar Kanunu'na göre kısıtlanmıştır. Bu nedenle bugünkü koşullarda marina yatırımları yatırımcılar için cazip olmaktan uzak olduğu tespit edilmiştir. Arz koşullarında yaşanan bu sıkıntılara rağmen, Türkiye kıyılarında bulunan mevcut marinalar için yerli ve yabancı yat talebinde istenilen düzeyde artış kaydedilememektedir. Bu konuda kıyıların tanıtım yetersizliği, yabancı yatçıların uygulanan bürokratik işlemlerin çok ve karışık olması yanında son yıllarda artarak devam eden deniz kirliliği yat turizm talebini olumsuz yönde etkilemektedir.

Özellikle son dönemlerde Avrupa ülkelerine göre daha düşük fiyatla sunulan ürünlerimizin kalitesinin yeterli düzeyde olmaması, batı, orta ve kuzey Avrupa ülkelerinden ulaşımın pahalıya mal olması gibi nedenlerle de yat turizm talebinin istenilen seviyede

gelişmesini yavaşlatmaktadır. Ülkemizde sistemli ve bilimsel bir şekilde yapılan Mavi Bayrak sonuçlarına göre ortaya çıkan tablo Mavi Bayraklı olmanın getirdiği avantajlardan yararlanamadığımızın bir göstergesidir. Bu konuda Yunanistan gibi rakip ülkelerdeki uygulamaların yat sahipleri ve turistler açısından daha uygun şartlarda olması da Türkiye'ye yönelik talebi olumsuz yönde etkilemektedir.

Batı ve Orta Akdeniz ülkelerindeki marina kapasitesi ve yatçılık imkanları yat sahipleri kitlesinin ülkemiz kıyılarına gelmesini engellemektedir. Yat sahiplerinin ülkelerindeki olumsuz propaganda yapmaları, stratejik açıdan savaş alanlarına yakın konumda bulunması özellikle son yıllarda ülkemizde yatçılığın aleyhinde sonuçlar verdiği görülmektedir. Geleneksel kültürümüzdeki değişiklikler ve hatta misafirperverlik gibi bazı güzel geleneklerimizin neredeyse ortadan kalkması, ülkemizin cazibesini olumsuz yönde etkilemektedir.

Yat Limanları için zorlayıcı ve sınırlayıcı yasal düzenlemelerin tüm dünyayı etkisi altına almasını beklemeden bugünün çok daha serbest hareket edebilme koşullarında kendilerine ait çevre yönetim sistemleri kurulmalıdır. Toplumda gittikçe artan çevre bilinci turizmin maliyetleri oldukça hassaslaşmış kolu marinacılığı gelecekte ne şekilde etkileyeceği sorusu dünyada ve özellikle yat turizminin çok canlı olduğu Akdeniz çanağında son zamanlarda sıkça sorulur olmuştur. Avrupa Birliği, sadece kendi sınırları içinde değil çevresinde de başlattığı her alandaki standartlaşma çalışmalarına marinacılık alanını da katmıştır.

Yat turizm sektöründe yaşanan büyük sorunlara rağmen, Burhaniye Yat Limanı Edremit Körfezi'nde dört mevsim iklimsel özelliklerin yaşanabilmesine olanak sağlaması ve turizm açısından çok çeşitli alternatifler yaratılabilmesinde alt yapı oluşturması açısından az rastlanabilecek bir coğrafyada yer almaktadır. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'ndan "Kıyı Tesisi İşletme Belgesi" alınmıştır. Ülkemizin en önemli ve yoğun güzergâhlarından biri konumunda olan İstanbul-İzmir denizyolu güzergâhında bulunan Burhaniye Yat Limanı feribot yanaşma iskelesi inşaatı tamamlandığında Kuzey Ege kıyı bandındaki en büyük limanlardan birisi olacağı öngörülmektedir. Üç yanı denizlerle çevrili ülkemizde bugüne kadar ihmal edilmiş denizyolu ulaşımının geliştirilmesi, hem aşırı yüklenmiş sürekli can ve mal kaybına neden olan karayollarının yükünü hafifletecek, hem de ulaşım hizmetlerindeki yüksek maliyetleri makul hale getirmede etkili olabilecektir.

2000'li yıllarda yapılan yüksek lisans tezinde de belirtildiği gibi proje "Burhaniye/İskele Yat Limanı" olarak başlatılmış olmasına rağmen daha sonradan "Burhaniye Yat Limanı ve Balıkçı Barınağı" olarak değiştirilmiştir. Söz konusu değişiklik her türlü balıkçılık gemilerine hizmet vermesi amacıyla mendireklerle korunmuş yeterli havuz ve geri sahayla barınacak

gemilerin manevra yapabilecekleri su alanı ve derinliğine sahip yükleme, boşaltma, bağlama rıhtımları ile suyu, elektriği, ağı kurtarma sahası, satış yeri, idare binası, ön soğutma ve çekek yeri bulunan büyüklüğüne ve sağladığı imkanlara göre balıkçı limanı, barınma yeri veya çekek yeri olarak adlandırılan balıkçı barınağından liman içinde balıkçı teknelerine kullanım hakkını doğuran bir durum söz konusudur. Bu durum yatırımın geriye dönüşü çok uzun zaman alan yat turizm sektöründe yat limanının gerçek amacına hizmet etmesinde verimliliğini etkileyerek kâr marjının düşmesine neden olabilecektir. Liman dışında hâkim rüzgâr dikkate alınarak yüzer ponton sistemi ile ayrı bir tali mendirek oluşturularak mutlaka yat limanından ayrı bir yerde balıkçı teknelerine yer gösterilmesi gerekmektedir (Narin, 2006)).

Turizm sektöründe özellikle yat turizm talebinde caydırıcı etki yapan çevre ve deniz kirliliğinin önlenmesi gerekmektedir. Çözumsuzluk halinde olan deniz kirliliğinin giderilmesinde aynı zamanda ücretsiz pazarlama olanağı da doğuran Mavi Bayraklı plaj ve marinaların sayısının artırılması için çalışmalar hızlandırılmaktadır. Bu konuda bilimsel olarak hareket edilerek yerel yönetim, özel sektör, üniversiteler başta olmak üzere bütün eğitim kurumları ve halkın birlikte hareket etmeleri başarı şansını artıracaktır. Çevre kirlilik haritalarının hazırlanarak görsel olarak kirliliğinin bugünkü ve gelecekteki boyutları bütün kamuoyuna lanse edilmelidir. Böylelikle “kirleten öder” prensibinin uygulamaya konması kolaylaşacaktır. Ülke genelinde deniz turizm araçları için Mavi Kart Uygulamasına geçilmiştir (Ergenç, 2021). Ancak sadece kıyı yerleşim yerlerinde değil bazı deniz turizm tesislerinde bile “Atık Alım Kabul Tesisi” yeterli kapasitede bulunmadığından sistemin işleyişinde aksaklıklar yaşanmaktadır.

Edremit Körfezi’nde de özellikle kara kaynaklı kirlilik nedenleri, kıyından verdiğimiz atık sular, tarımdaki aşırı gübre kullanımı ve sulama, yer altı sularıyla denize gitmektedir. Kirlilik yükünün azaltılması konusunda yapılması gerekenlerin başında karada yaşayanların bilinçlendirilmesi gelmektedir. Ancak yapılan çalışmaların sürdürülebilirliği açısından uzmanların görüşü ise yer altı ve nehir sularının kirliliğe neden olacak şekilde denizlere kolayca gitmesini engellemek için sulak alanlardan yararlanılması konusuna dikkat çekilmektedir (Yeşilhat,2023). Bu konuda Burhaniye Yat Limanının bulunduğu Edremit Körfezi’nde yer alan Zeytinli sulak alanında da suları temizleyen bitkilerin korunarak kirli suların karada vakit geçirmelerinin sağlanması ile ilgili çalışmalara ağırlık verilmesi gerekmektedir. Böylece söz konusu yat limanının bulunduğu yerleşim yerinde özellikle yaz aylarında arıtma tesislerinin taşıma kapasitelerinin zorlanmasına ve yetersiz kalarak deniz kirliliğine neden olunmasının önüne geçilmesinde maliyeti düşük, eko sistemi koruyan sürdürülebilir bir çözüme sahip olunabilecektir. Yat turizminin kontrolsüz gelişmesinin yarattığı tehdit sadece çevreye büyük

zararlar vermekle kalmayacak, aynı zamanda sektörün kendini de yok edebilecek boyutlarda olduğu için Avrupa Birliği bünyesinde çalışmalar başlatılmıştır. Bu konuda ekonomik, yasal, politik, sosyal ve kültürel baskı unsurları, sürdürülebilir bir dünyada yaşamaya yönelik olarak değişiklikler göstererek “Çevre Yönetim Sistemi” ile yönetilmesi yanında çevreye duyarlı talep çoğunluğunun da oluşturulması gerekmektedir.

Türkiye’de yat turizm trafiği Marmaris-Bodrum kıyıları arasında yoğunluk göstermekle beraber, son yıllarda bu yoğunluk güney kıyıları ve Kuzey Ege kıyılarına da yayılmaya başlamıştır. Özellikle Karadeniz ve boğazlardan geçerek Akdeniz’e ulaşmak isteyen yatların bu trafiğin geçiş noktasında bulunan Edremit Körfezi’nin en korunaklı limanı olmaya aday, Burhaniye Yat Limanının işletme olarak standartlarının yükseltilmesi yanında, çevre koşullarının da iyileştirilmesi ile doluluk oranı yüksek limanların başında gelebileceği öngörülmektedir.

KAYNAKÇA

- Akaltan C. Ve Gökdemir Işık N. (2016). Marinalarda Çevre Yönetimi Uygulamaları: Türkiye Marinaları Üzerine Bir Çalışma. Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi 2018 Özel Sayı.
- Bahar, O. (2007). Bölgesel Kalkınmada Turizm Sektörünün Ekonomik Açından Yeri ve Önemi, Muğla Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi (İLKE), Sayı 19, Güz.
- Balıkesir’de Yat Turizmi (2014). <https://www.gmka.gov.tr/dokumanlar/yayinlar/Balikesirde-Yat-Turizmi.pdf>.
- Beksaç, E. Ve Beksaç, Ş.N. (2022) Trakya ve Kuzeybatı Anadolu’da Kaya Tapınakları BEKSAÇ, Meriç Uluslararası Sosyal ve Stratejik Araştırmalar Dergisi Cilt:6, Sayı:17, S.:408-447.
- Burhaniye Belediyesi, (2022). Faaliyet Raporu, <https://www.burhaniye.bel.tr/>.
- Coşar B. Ve Nas S. (2014). Deniz Turizmde Yat Limanı Tercihlerini Etkileyen Faktörlerin Tespiti: Çeşme Bölgesi Yat Limanları Üzerine Bir Çalışma. DEÜ 2. Ulusal Deniz Turizmi Sempozyumu.
- Demircioğlu, G. (1998). “Turizm Potansiyelinin Değerlendirilmesinde Matematiksel Bir Model ve Foça’ya Uygulaması”, TUGEV-Turizmde Seçme Makaleler, 29, 20.
- DenizcilikSektörRaporu(2023).https://www.denizticaretodasi.org.tr/media/SharedDocuments/sectorraporu/2023/DenizcilikSektor_Raporu%202022_21.08.2023_web.pdf.
- Deniz Turizm Tesisleri ve Araçları İstatistikleri (2023). <https://yigm.ktb.gov.tr/TR-201146/deniz-turizmi-tesisleri-ve-araclari-istatistikleri.html>.
- Deniz Ticaret Odası, (2023). <https://www.denizticaretodasi.org.tr/tr/sayfalar/turkiyedeki-marinalar>.
- Dikeç G. ve Töz A. C. (2016). Marina Müşterilerinin Marinalarda Aldıkları Hizmetlerin Kalite Düzeylerine Yönelik Algılarının Analizi. DEÜ 3. Ulusal Deniz Turizmi Sempozyumu.
- Doğaner, S., (2001). Türkiye Turizm Coğrafyası, Çantay Kitabevi, İstanbul.
- Doğu Akdeniz Yatırım ve Danışmanlık Firması (2023).<https://east-med.com/consultancy.htm>.
- Ercanik, C., (2003). Türkiye’de Yat Turizminin Coğrafya Açısından İrdelenmesi, Yüksek Lisans Tezi, Ankara.
- Ergenç, M.C.,(2021). “Mavi Kart Uygulamasının Sürdürülebilir Deniz Turizmine Etkisi”, Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi, Cilt: 13, Sayı: 2,247-266.
- Gök,T.,(2016).”Bölgesel Kalkınmada Yat Turizminin Rolüne İlişkin Yerel Halkın Bakış Açısı: TaşucuÖrneği”, ÇatalhöyükUluslararası Turizm ve Sosyal Araştırmalar Dergisi, Sayı: 1 – 271-284.
- Güner, İ., (1995), “Turistik Fonksiyonları Açısından Bodrum Yat Limanı,” Doğu Coğrafya Dergisi, Sayı:1.

- İlgar, R. (2019). “Çanakkale’de Yatçılık Faaliyetleri”, Avrasya Sosyal ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi (ASEAD), Cilt.6, Sayı:3, 594-611.
- İnak Özberk, T.M. ve Marangoz, M. (2021). “Türkiye’de Marina İşletmeciliği ve Müşterilerin Marina Tercihlerini Etkileyen Faktörler: Kavramsal Bir Çalışma”, International Journal of Contemporary Tourism Research (2021/Özel Sayı) 160 – 177 Cilt: 5 Sayı: Özel Sayı, 160 – 177.
- İMEAK Deniz Ticaret Odası (2019). Denizcilik Sektör Raporu.
- İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi (2020). Denizden Merhaba Dergisi, Ocak-Şubat-Mart.
- Kaya, İ., (1997). “Sürdürülebilir Turizm Kalkınması ve Ülkemiz Açısından Bir Değerlendirme”, (Yayınlanmamış Doktora Tezi, Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü,158.
- Kıyı Turizmi (2023). <https://balikesir.ktb.gov.tr/TR-90608/kiyi-turizmi.html>.
- Kültür ve Turizm Bakanlığı (2007). Türkiye Turizm Stratejisi 2023 Belgesi
- Meteoroloji (2023). <https://www.mgm.gov.tr/FILES/resmi-istatistikler/denizSuyu/Ege-Deniz-Suyu-Sicakligi-Analizi-2022.pdf>.
- Muslu, A. (2017). “Yaşanabilir Kıyı Kentleri İçin Marinaların Yönetim ve Organizasyonunun Önemi”, ODTÜ Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi, ISSN: 1309-9302.
- Narin, M. (2006). “Ayvalık ve Burhaniye İlçelerinin Yat Turizmi Arzı ve Sorunları”, Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Cilt:9, Sayı:16,127-145.
- Özok, G. S. (2013). Mersin Aydıncık Yat Limanı Uygulama İmar Planı Açıklama Raporu. Adana: T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, V. Bölge Müdürlüğü. Erzurum.
- Töre,E.,(2011). "Türkiye'ninMarinacılıkRaporu"http://www.turksail.com/index.php?option=com_content&view=article&id=5167:erbil-toere-tuerkiyedeki-marinacl-anlatt&catid=39:genel-haberler&Itemid=66.
- Tuğdemir G., Soğukpınar H., Özbolat M., Cerit A. G. (2016). Marina İşletmecileri ve Kullanıcıların Sürdürülebilir Çevreye Etkisi: İzmir İçin Kalitatif Bir Çalışma, DEÜ 3. Ulusal Deniz Turizmi Sempozyumu.
- TUİK (2023). <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Turizm-Istatistikleri-II.-Ceyrek:-Nisan-Haziran,-2023-49603>.
- Türker, E. (1996). “Mürettebatsız Yat İşletmeciliğinin 13. Yılında Gelişim Doğruları”, 1. Bilkent Turizm Forumu, Ankara.

Türkiye İklim Değerlendirmesi,(2023). <https://mgm.gov.tr/FILES/iklim/yillikiklim/2022-iklim-raporu.pdf>.

Yılmaz, İ. A. ve Tükeltürk, A. Ş. (2014) ‘Türkiye’nin Yat ve Kruvaziyer Turizm Potansiyelinin Değerlendirilmesi’ İçinde G. Aktaş ve O. Atik (Editörler) 2. Ulusal Deniz Turizmi Sempozyumu Bildiri Kitabı, İzmir, 63-80.

Yeşilhat (2023).<https://www.aa.com.tr/tr/yesilhat/bilim/ege-denizindeki-icinmanin-kuresel-etkileri-olabilir/1821470>.