

TURİSTİK FONKSİYONLARI VE YAT TURİZMİNE ETKİLERİ AÇISINDAN DİDİM YAT LİMANI (D-MARİN DİDİM)

(In view of the Effects on Touristic Functions and Marina Tourism; Didim
Marina)

Yrd. Doç. Dr. İbrahim SEZER*



Özet

Günümüzde deniz ulaşımı konusundaki gelişmelere bağlı olarak insanlar, daha kolay bir şekilde deniz kıyılarına, buralardaki muhteşem güzelliğe sahip koy ve adaları ziyaret edebilmekte ve yeşille mavinin ahenkli uyumunu yerinde keşfedebilmektedirler. Özellikle yat adı verilen deniz taşıtları, insanların bu merakının giderilmesine ve yeni yerler görmelerine olanak tanımaktadır. Bütün bunlara bağlı olarak ortaya çıkan ve her geçen gün dünya turizm arenasında dikkat çeken turizm aktivitelerinden birisi olan yat turizmi bakımından, son yıllarda ülkemizde önemli gelişmeler söz konusu olmaktadır. Nitekim ülkemizde yat turizmi için büyük önem taşıyan yat limanlarının sayısı, özel girişimcilerin desteğiyle giderek artmakta, bu alandaki rekabet şansımız oldukça yükselmektedir.

Bu bağlamda inceleme konumuz olan Didim Yat Limanı, ülkemizin yat turizmi alanındaki en gözde yatırımlarından birisi olarak dikkat çekmektedir. 2009 yılı mayıs ayından itibaren yat almaya başlayan, Didim Yat Limanı (D-Marin Didim), ülkemizin en kapasiteli limanlarından birisi olmasının yanı sıra, Didim'de yat turizminin geliştirilmesi ve Didim'in "marina kent" kimliğini pekiştirilmesi açısından oldukça önemli bir yatırımdır. Ülkemizde Bodrum, Kuşadası ve Marmaris yat limanlarıyla eşdeğer özellikte yüksek kalite ve kapasiteye sahip olan marina, Didim ve çevresindeki turizm aktivitesinin çeşitlendirilmesi için de oldukça önem taşımaktadır. Didim'de turizm ulaştırması alanında alternatiflerin oluşturulması bağlamında da oldukça önem taşıyan bir yatırım olan yat limanı, yapılabilecek bir kurvaziyer limanı ile desteklenip, tanıtımı iyi yapılırsa ve Milas-Bodrum Hava Limanı ile olan bağlantısı geliştirilirse Didim'i önemli bir yat turizmi sahasına dönüştürebilme potansiyeline sahiptir.

Anahtar Kelimeler: Didim, turizm, yat limanı, etki

* Giresun Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Coğrafya Bölümü

Abstract

Depending on the improvements as regards the marine transportation nowadays, the people can pay a visit the seacoasts, bays and islands with a wonderful beauty more easily and discover the green-blue harmony on site. Especially, the vessels named marina enable people to satisfy their curiosity and see new places. In relation to all of these, in view of the marina, emerging gradually and one of the attractive tourism activities in the touristic arena of world, there are significant improvements in our country. As a matter of fact, the number of marina carrying great importance for the marina tourism, is increasing more and more with the help of private initiatives, our competitive chance in this field is getting higher and higher.

In this sense, our research topic, Didim Marina, draws attention as one of the most favourite investments in the field of marina of our country. Since May 2009, as well as one of the most capacity ports of our country, Didim Marina starting to take marina is quite an important investment in view of the improvements in marina tourism in Didim and stressing the identity “marina city” of Didim. The marina, having high quality and capacity equal to Bodrum, Kuşadası and Marmaris marinas in our country, is also of vital importance with a view to varying the tourism activities of Didim and its neighbourhood. If the marina, quite a significant investment in also making up the alternatives in the field of tourism transportation in Didim, is supported with cruise marina to be provided and if its advertisement is made well and if its connection with Mylasa-Bodrum Airport is improved, has the potential to convert Didim into significant marina tourism.

Key Words: *Didim, tourism, marina, effect*

Giriş

İnsanoğlundaki seyahat arzusu ve bilinmeyeni keşfetme, insanlık tarihi kadar eskidir. Bulunduğu çevrenin dışındaki dünyayı tanımak, yenilikleri görmek tutkusu insanları seyahat etmeye yöneltmiştir (Bektaş 1994:39). Bu bağlamda yatlar, insanoğlunun içindeki bu arzuyu gerçekleştirmesinde son yıllarda oldukça gözde olan deniz taşıtları olarak dikkat çekmektedir. İnsanlar yatlar sayesinde el değmemiş koyları görme ve buralarda rekreatif faaliyette bulunma imkânına kavuşmaktadırlar. Buna yönelik olarak ortaya çıkan yat turizminin boyutları ve etki alanı her geçen gün genişlemektedir.

Yat turizminin iki önemli elemanı vardır. Bunlardan biri sadece gezi (tur) ve sportif amaçlarla yararlanılan *motorlu tekneler*, diğeri ise teknelerin barınacağı su ve yakıt alacağı, gıda maddeleri satın alacağı, gerektiğinde karaya çıkarılıp asılacağı *marina* denen özel vinçlerle donatılmış yat limanıdır (Doğanay, 2001:539). Yat turizmi, yat adı verilen deniz aracıyla, spor ve gezi amaçlı olarak koy, körfez, barınaklar ve yat limanları arasında yapılan konaklama ve ağırlama hizmetlerini, ulaşım aracı olan yat içinde sunan bir turizm çeşididir. Yük ve yolcu gemisi niteliğinde olmayan spor ve gezi amaçlı 150 gross tondan az, 33 m'den kısa ve yolcu sayısı 12'yi aşmayan deniz araçları *yat* olarak tanımlanmakla beraber, yat turizminde 17-19 m'lik orta boy yatlarla (median yatlar) birlikte isteğe göre 55 m'lik mega yatların (lüks yatlar) hizmete girmesiyle, yat tanımında boyut ve tonajdan çok spor ve gezi amaçlı deniz araçları esas alınmaktadır (Doğaner, 2001:38).

Yat turizmi, birçok doğal ve beşeri etkenin bir araya gelmesiyle meydana gelen bir turizm aktivitesidir. Özellikle kıyıların kullanıldığı bu faaliyet, deniz turizmini destekleyici sektörlerden birisidir. Bu bağlamda kıyı turizminin gelişmesine önemli katkılar yapmakla birlikte alternatiflerin artmasını sağlayarak, turizmin tekdüzelikten çıkması ve çeşitlenmesine de zemin hazırlamaktadır. Ayrıca üst gelir grubuna da hitap ettiği için ekonomik açıdan da hatırı sayılır bir potansiyel oluşturmaktadır. Bunun yanı sıra kıyıların betonlaşmasının azaltılmasında da yat turizminin olumlu etkileri söz konusudur.

Yat turizmine en uygun kıyıları, geniş körfezler ve içinde yaklaşık daire şekilli koyların bulunduğu enine kıyılarıdır. Yat turizminin gelişme gösterdiği kıyıları, yatların demirlemesine ve rekreasyonel faaliyetlere uygun koyları olan kıyıları sıcaklık, yağış vb. şartları uygun, yerleşme ve sanayileşmeden uzak, arkeolojik ve tarihi kalıntılara sahip altyapı ve üst yapı hizmetleri gelişmiş, uluslararası yat turizm hatlarına yakın kıyılarıdır (Doğaner, 2001:38). Ülkemizde bu koşullar açısından en uygun kıyıları, Ege ve Akdeniz kıyıları olarak görülmektedir. Bu sahaların yat turizmine uygunluğunu, öncelikle bu kıyıları gelen yabancı yatçılar keşfetmiştir. İç turizmde ise yat turizmi Bodrum ve Marmaris'te az sayıda balıkçı ve süngerci teknesi tarafından mürettebatlı yat kiralama şeklinde başlatılmış ve söz konusu faaliyet birkaç yazarın kişisel çabalarıyla mavi yolculuk olarak tanıtılmıştır (Güner,1995:201).

1960'lı yılların ortalarında başlayan, karadan ulaşılabilen tarihi ve turistik yerleri gezmek ve görmek amacıyla gerçekleştirilen yatçılık veya yat turizmi, günümüzde 5 000 turistik yat kapasitesi ve yaklaşık 30 000 yat yatağı ile başlı başına bir sektör haline gelmiştir. Yat üretimindeki teknolojik gelişmeler, artan yaşam düzeyi, yat sayısının yılda % 15 dolayında artmasına neden olmaktadır. Hizmet sektörünün giderek önem kazanmasıyla

birlikte gözlemlenen tatil alışkanlıklarındaki değişimler, Türkiye'nin gelişmesine paralel olarak yat turizmi hizmetlerinden daha fazla yararlanma eğilimindeki artış ve ülkeye gelen yabancı turist sayısındaki artışlar vb. nedenlerle bu turizm faaliyetindeki istihdam olanaklarının artması beklenmektedir (Pinar, 2007:162). Böylesine gelecek vadeden turizm faaliyetinden ülkemizin daha fazla istifade edebilmesi için, bu alanda var olan eksikliklerin giderilmesi ve ülkemizin sahip olduğu bu potansiyelin tam anlamıyla ortaya çıkarılması gerekmektedir.

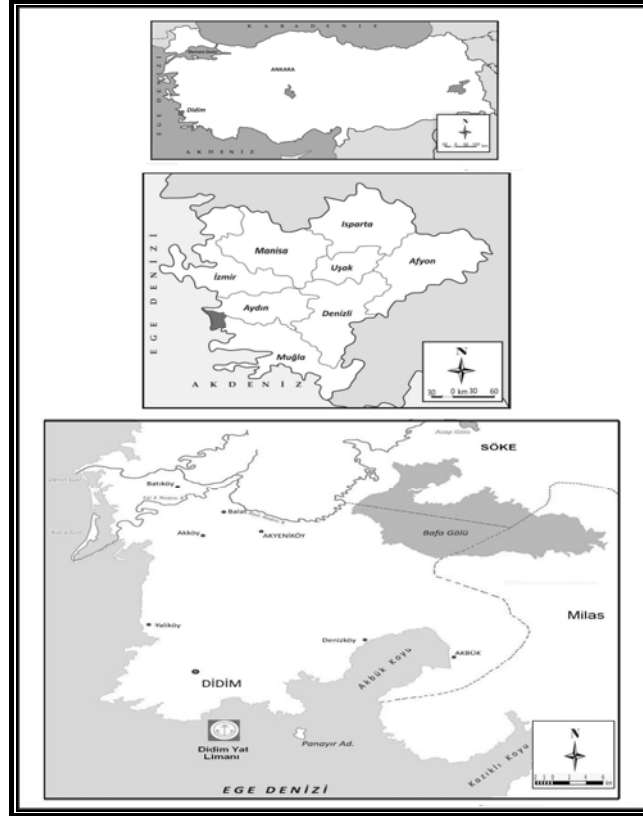
Türkiye'de yat turizmi ve dolayısıyla yat limanları sorunu, ilk kez II. Beş Yıllık Kalkınma Planı (1973-1977)'nda ele alınmıştır, Bu dönemde bazı yat limanları ve yat yanaşma yerlerinin yapımı planlanmış ve Bodrum Yat Limanı 1976'da, Kuşadası Yat Limanı 1977'de hizmete girmiştir. Daha sonra yürürlüğe giren Turizm Teşvik Kanunu (1982), bakanlıktan izin almak koşuluyla, gerçek ve tüzel kişilerin yat limanı işletmeciliği yapabilmesine imkan tanımıştır. Bu yat limanlarını takiben 1985'te Antalya Kemer, 1986'da Antalya Kaleiçi, 1987'de Kalamış, 1989'da Marmaris ve Ataköy Yat Limanları faaliyete geçmiştir (Güner,1995:201).

Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın 2010 yılı verilerine göre, ülkemizde 59'u yerli, 17'si yabancı olmak üzere toplam 76 yat işletmesi bulunmaktadır. Ayrıca ülkemizde 521'i yerli 438'i yabancı olmak üzere toplam 959 yat teknesi bulunmaktadır. Bunların yatak kapasitesi 8 091'dir. Ülkemizi turizm amaçlı ziyaret eden yat sayısı da yıllara göre artış göstermektedir. 2000 yılında Türkiye limanlarına giriş yapan yat sayısı 1 235 iken, 2010 yılında bu rakam 6 210'a ulaşmıştır. (<http://www.kultur.gov.tr/TurizmIstatistikleri>).

Araştırma konumuz olan Didim Yat Limanı (D-Marin Didim), ülkemizdeki yat turizminin geliştirilmesi yolunda atılmış önemli bir adımdır. Konum olarak Güney Ege kıyılarında Didim Yarımadası'nın güneyinde, Çamlık Mevkii, 3. koyda bulunan Didim Yat Limanı, Kuşadası Yat Limanı'na 37 mil, Bodrum Yat Limanı'na 32 mil uzaklıkta yer alırken, Yunanistan'ın Kos Adası'na 27 mil, Samos Adası'na 24 mil mesafede bulunmaktadır. Ayrıca ülkemizin önemli turistik kentlerinden Kuşadası'na 80 km, Bodrum'a 125 km ve İzmir'e 175 km uzaklıkta yer almaktadır. Bunun yanı sıra ülkemizin dikkat çekici antik ve tarihi yerleşmelerinden Milet'e 25 km, Efes'e 100 km mesafede bulunmaktadır. Erişim bakımından kara, deniz ve hava yolu ulaşımına uygun bir konumda yer alan Didim Yat Limanı, Didim-Milas Hava Limanı'na 90 km, İzmir Adnan Menderes Hava Limanı'na 145 km uzaklıktadır (Harita 1).

2009 yılı mayıs ayından itibaren yat almaya başlayan, ancak resmi açılışı 19 Ağustos 2009 yılında yapılan Didim Yat Limanı (D-Marin Didim), ülkemizin en kapasiteli limanlarından biri olmasının yanı sıra, Didim'de yat turizminin geliştirilmesi ve Didim'in "marina kent" kimliğini pekiştirmesi açısından oldukça önemli bir yatırımdır. Ülkemizde Bodrum, Kuşadası ve Marmaris yat limanlarıyla eşdeğer özellikte yüksek kalite ve kapasiteye sahip olan marina, Didim ve çevresindeki turizm aktivitesinin çeşitlendirilmesi, yüksek turistik çekim gücüne sahip olan Didim yöresinin aşırı bir şekilde betonlaştırılmasının önüne geçilmesine de oldukça önemli katkılar sağlayacaktır. Bu çalışmada Didim'in sahip olduğu yat turizmi potansiyeli ortaya konulmakta ve Didim Yat Limanı'nın Didim'deki turizm faaliyetlerinin geliştirilmesine günümüzdeki ve yakın

gelecekteki olası katkıları irdelenmektedir. Ayrıca Didim’de yat turizmi başta olmak üzere turizmin çeşitlendirilmesi ve karşılaşılan sorunların çözümüne yönelik öneriler ortaya konulmaktadır.



Harita 1: Didim Yat Limanı'nın lokasyonu.

1. Doğal Çevre Özellikleri

Didim ilçesinde, yat turizmi faaliyetlerinin temelini kıyılar oluşturmaktadır. Ülkemizin özellikle Didim'in de içinde bulunduğu Güney Ege kıyıları yat turizmi için ideal körfez ve koylara sahiptirler. Didim kıyılarını da kapsayan Ege Denizi'nde dağların kıyıya dik uzanmasıyla oluşan enine ve ria tipi kıyılar, yat turizmine uygun karaya doğru sokulmuş doğal liman karakteri gösteren kıyıların ortaya çıkmasına zemin hazırlamıştır. Nitekim Didim kıyıları, girintili ve çıkıntılı, rüzgârlara karşı korunmalı koylarıyla yat turizminde önemli bir potansiyele sahiptir. Didim kıyılarında yer alan başta kumsallar olmak üzere, koylar, bükler ve adalar yat turizmi aktivitesinin yoğunlaştığı yerlerdir. Bu sahada; Akbük koyu, Kuruerik Bükü, Dalyan koyu, Altınkum koyu, 1. koy, 2. koy, 3. koy, Parlementerler Sitesi koyu, Manastır koyu, Çukurcuk koyu ve Sedef koyu gibi birçok koy

ve bük (küçük koy) bulunmaktadır (Fotoğraf 1). Bunlar güneyden yat turlarının uğradığı yerler arasındadır.



Fotoğraf 1. Akbük koyu, yat turizmi açısından dikkat çekici bir potansiyele sahiptir.

Didim’de yat turizmi potansiyeli yüksek olan ilgi çekici kıyı şekillerine rastlanmaktadır. Büyük Menderes Deltası’nın ağız kısmında, Akbük gibi bazı koylarda, plajların, kıyı kordonlarının uzandığı plajlı ve alçak kıyı şekilleri görülmektedir. Vadilerin tabanında küçük plajlar, buna karşın her iki yamacın kenarında, profili oldukça dik, 15-20 m yüksekliğinde genç falezler bulunmaktadır (Göney, 1975:36). İlgi çekici görseleğe sahip olan falezler, Didim Yat Limanı’na ve Altınkum Plajı’na oldukça yakın bir konumda bulunmakta, Didim’e hem yatlarla hem de diğer ulaşım araçlarını kullanarak gelen turistlerin uğrak mekanları arasındadır. Buradaki kafeteryalarda yakamozlar eşliğinde vakit geçiren turistler, falezlerin hemen yakınında bulunan lunaparkta eğlenebilme olanağına kavuşmaktadır (Fotoğraf 2). Didim kıyılarında Panayır adası gibi yat turlarının uğradığı turistik potansiyeli yüksek bazı adalar da bulunmaktadır.

Didim platosunun batı ve güney bölümündeki kıyı kesimlerinde haliçli kıyıları oluşmuştur. Bu sahalardaki haliçlerin oluşmasında, tektonizmanın başlıca rolü oynadığı kabul edilmektedir. Tektonik kökenli olan doğu-batı doğrultulu oluklar içinde yerleşmiş akarsuların ağız kısımlarının deniz istilasına uğramasıyla haliçler meydana gelmiştir (İnandık, 1956-1957:250). Yine Çınarlı dere ile Sulubatak deresi ağızında Kuvula limanı, Sedef koyu, Tekağaç burnu güneyi, Büyük Hurmalı koyu, Altınkum koyu, Karakuyu bükü, Akbük Limanı, böyle boğulmuş ve deniz içerisinde devamları olan takip edilebilen; beraber üzerinde geliştiğine şüphe olmayan vadilerdir. Denizin Flandriyen transgresyonu ile yükselmesi sonucu genç vadilerin aşağı kesimleri tabanlı vadilere dönüşmüş, vadiler arası sırtlar aşınım yüzeylerinin parçalanmasıyla oluşmuş düzlükler olarak belirginleşmiştir (Keçer, Durukal, Durukal, 1983).



Fotoğraf 2. Didim Platosu kenarında bulunan falezler dikkat çekici görselliğe sahiptirler.

Jeomorfolojik özelliklerin yanı sıra iklim özelliklerinin gösterdiği durumlar da yat turizmi için oldukça önem taşımaktadır. Nitekim Didim Yat Limanı'nın bulunduğu Didim, tipik Akdeniz ikliminin tesiri altındadır. Bu bağlamda Didim sıcaklık, yağış, rüzgâr, güneşlenme ve deniz suyu sıcaklığı gibi iklim elemanları bakımından yat turizmine oldukça elverişli özelliklere sahiptir.

Didim'de iklimin uygunluğu ve uzun bir turizm sezonuna olanak sağlaması Didim kıyılarının yat turizmi açısından değerini daha da artırmaktadır. Akdeniz ikliminin hâkim olduğu sahada sıcak geçen aylar çoğunluktadır. Didim istasyonundan alınan ortalama sıcaklık verilerine göre, Didim'in yıllık ortalama sıcaklığı, 18,3 °C olarak gerçekleşmiştir. Bu açıdan asıl dikkate alınması gereken ve yat turizmi açısından önemli olan veriler ise turizm sezonu olarak kabul edilen mayıs-eylül aylarını kapsayan dönemdeki sıcaklık verileridir. Nitekim bu dönemde günlük ortalama hava sıcaklığı 25 °C'nin üzerindedir (Didim 25,2 °C) . Bu bağlamda mayıs ayında ortalama hava sıcaklığı 20,7 °C iken, haziran ayında 25,6 °C, temmuz ayında 28,0 °C ve ağustos ayında 27,9 °C'dir. Yaz günü olarak adlandırılan 25 °C ve üstünde sıcaklıkların tespit edildiği günlerin sayısı, mayıs ayında 18,9 gün, haziran ayında 29,6 gün, temmuz ayında 31,0 gün ve ağustos ayında 31,0'dır. Tropik gün olarak adlandırılan 30 °C ve üstünde sıcaklıkların tespit edildiği günlerin sayısı ise mayıs ayında 3,0 gün, haziran ayında 19,6 gün, temmuz ayında 29,2 gün ve ağustos ayında 28,0'dır. Bu sıcaklık verilerininin (ekstrem durumlar hariç), Didim'de yat turizminin gelişmesine olumlu katkı yapacağı aşikârdır.

Yat turizmi açısından deniz suyu sıcaklıkları da önemlidir. Gerçekten söz konusu turizm faaliyetine katılanlar, deniz banyosu olarak adlandırılan aktiviteyi yaparak beden-zihin ve ruh dünyalarını rahatlatmaktadır. Bu bağlamda özellikle mayıs-ekim ayları arasında deniz suyu sıcaklıklarının gösterdiği değerler oldukça önem taşımaktadır. Bilindiği gibi deniz banyosu için hava sıcaklığının 18-28 °C arasında olması gerekirken, en önemlisi deniz suyu sıcaklığının 20-28 °C arasında olması gerekir. Bu sınır değerlerin yanı sıra en

ideal deniz suyu sıcaklıklarının 22-25 °C arasında olduğu belirtilmektedir (Doğanay, 2001:42). Didim’de yıllık ortalama deniz suyu sıcaklığının 19, 4 °C olduğu görülmektedir. Deniz banyosu için en ideal deniz suyu sıcaklık değerleri dikkate alındığında, inceleme alanımızda haziran (21,9°C), temmuz (24,2 °C, ağustos (25,2 °C) ve eylül (23,6 °C) aylarını kapsayan dört aylık dönemin, uygun değerleri içerdiği görülmektedir. Bu dört ayda ortalama deniz suyu sıcaklığı 23,7 °C’dir. Bu ayların turizm sezonu olan döneme karşılık geliyor olması, Didim’in yat turizmi açısından oldukça uygun koşullara sahip olduğunun bir göstergesidir. Bu açıdan diğer bir iklimsel veri, güneşlenme süresidir. Bu süre yaz sezonunda günde 10-12 saat civarındadır. Didim’de yıllık güneşlenme süresi 2 850 saat civarındadır (Sezer, 2011: 80).

Didim’de Akdeniz yağış rejimi görülmektedir. Bunun en belirgin özelliği kış aylarının çok yağışlı, yaz aylarının ise kurak geçmesidir. Yağış miktarı temmuz ayında en düşük değeri bulur. Yaz mevsimi ise sıcak ve kurak hava kütlelerinin etkisiyle oldukça sıcak ve kurak geçmektedir. En kurak aylar ise temmuz ve ağustos aylarıdır. En az yağışın bu aylarda düşmesi ve yat turizminin yoğunluk kazandığı mayıs-eylül dönemindeki yağış oranlarının yıllık yağışın Didim’de % 3,6’sını oluşturması, yat turizmine katılıp, güneş tatili yapmak isteyenler için oldukça önemli bir çekicilik kaynağı olarak kabul edilmektedir (Sezer, 2011: 69).

Ayrıca Didim’de özellikle turizm sezonunda havanın genellikle açık olması, yat turizmi aktivitelerinin yapılmasına son derece uygun iklim özelliklerinin görülmesine imkan sağlamaktadır. Turizm sezonu olan mayıs-eylül dönemindeki beş aylık süre zarfında aylık açık gün ortalaması oldukça yüksektir (Didim 26,0 gün). En yüksek açık gün sayısı, temmuz ve ağustos aylarına aittir. Nitekim Didim’de açık gün sayısı temmuz ayında 30 gün, ağustosta 29,1 gün olarak gerçekleşmiştir. Didim’de açık günlerin oldukça yüksek düzeyde olması, yat turizmine yönelik turizm pazarlamasında önemli çekim gücüne sahip argümanlar olarak kabul edilmektedir.

Bunların yanı sıra Didim’de bağıl nem oranları % 50 civarında (Didim % 56,7), bulutluluk oranları ve yağışlı gün sayıları minimum seviyede, aylık ortalama kapalı gün sayıları 10 günden azdır. Ayrıca özellikle gündüz vakitlerinde denizden karaya doğru eserek havanın serinlemesine katkı yapan 2 m/sn’den az hıza sahip (Didim’de 1,5 m/sn) hafif meltem rüzgârlarının varlığı da söz konusudur. Didim’e ait rüzgar gülü diyagramı incelendiğinde, hâkim rüzgar yönünün, % 26,7’lik oranla kuzeybatı olduğu görülmektedir. Bunu % 22,8’lik oranla kuzeydoğu yönlü rüzgârlar izler. Ayrıca özellikle kış mevsiminde rüzgâr esiş frekansının en yüksek düzeyde olduğu gözlenmektedir. Bu durum, frontal faaliyetlerinin bu mevsimde daha etkin olmasıyla ilgilidir. Hâkim rüzgâr yönü kış mevsiminde kuzeydoğu, ilkbahar mevsiminde batı, yaz mevsiminde kuzeybatı ve sonbahar mevsiminde ise kuzeydoğudur (Sezer, 2011:85). Didim’de özellikle turizm sezonu olarak kabul edilen aylarda, kuvvetli esen rüzgârların görülmemesi yat turizmini destekleyen diğer bir iklimsel veridir.

Bütün bu değerlerin ışığında Didim’de mayıs ayı ortalarından ekim ayı ortalarına kadar olan turizm sezonunda iklimsel değerlerin insan sağlığı ve turizm faaliyetleri için belirlenmiş olan eşik değerleri aşmadığı anlaşılmaktadır. Akdeniz iklimi ve dolayısıyla

Akdeniz yağış rejimi etki alanı içinde bulunan sahamızda, turizm sezonunda yat turizmi aktivitelerini olumsuz yönde etkileyecek yağışlar yok denecek kadar azdır. Bu bağlamda Didim'in sahip olduğu doğal çevre özelliklerinin, jeomorfolojik ve iklimsel koşulların, yat turizmi için oldukça elverişli olduğu açıkça görülmektedir.

2. Didim Yat Limanı'nın Teknik Özellikleri

Doğal kıyı özellikleriyle yat turizmine ne kadar elverişli olduğu görülen Didim, buna yönelik beşeri tesisler açısından da yeni yapılan yatırımlar ve tesislerle ülkemizin sayılı yat turizmi sahaları arasında gösterilmeye başlanmıştır. Söz konusu yatırımlarla araştırma sahamızın yat turizmi potansiyeli iyice artmıştır. Bunlardan en dikkat çeken ve en önemlisi, 2009 yılı mayıs ayından itibaren yat almaya başlayan ancak resmi açılışı 19 Ağustos 2009 yılında yapılan, *Didim Yat Limanı (D-MARİN Didim)*'dir (Fotoğraf 3).



Fotoğraf 3. Didim Yat Limanı, boyutları ve kapasitesiyle İstanbul ve Marmaris yat limanlarıyla boy ölçülebilecek bir konumdadır.

Yap-İşlet modeliyle Doğu Holding tarafından yapılan ve 25 yıl süresince Doğu Didim Marina İşletmeciliği Turizm ve Ticaret A.Ş.'ye kullanma izni verilen *Didim Yat Limanı*, Didim'in Kocaharap-Karakuyu yöresinde bulunmaktadır. Toplam alanı 287 000 m² olan marina, 623 tane denizde ve 600 tane karada yat bağlama kapasitesine sahiptir. Didim Yat Limanı, 500 000 m² üzerine kuruludur. Didim Yat Limanı, marina ofis hizmetleri kapsamında; hudut kapısı işlemleri, genel enformasyon hizmeti, günlük meteoroloji hakkında bilgi verilmesi, haberleşme ve döviz bozma gibi işlemlerini yürütmektedir. Liman hizmetleri kapsamında; dalış tüpü dolun hizmeti, palamar botu ve dalgıç hizmetlerini de yürütmektedir. Çevre koruma hizmetleri kapsamında; liman içi doğal sirkülasyon kanalları, sintine ve motor yağı alma istasyonu, evsel atık alma istasyonu ile katı atık ayrıştırma istasyonlarını barındırmaktadır. Bunların yanı sıra sosyal hizmetler kapsamında; alışveriş merkezi, restaurant, cafe, bar, gemici ve personel restaurant ve cafe gibi olanaklara sahiptir. Sağlık hizmetleri kapsamında; ilkyardım ve doktor, ambulans barındıran Didim Yat Limanı, alışveriş hizmetleri kapsamında; süpermarket, deniz malzemeleri mağazaları, restaurantlar, kafeterya-barlar, banka şubeleri ve atm noktaları, charter ve seyahat

acentaları, rent a car, yat broker ve sigorta hizmetleri, marka mağazalara da sahiptir (Tablo 1 ve Tablo 2).

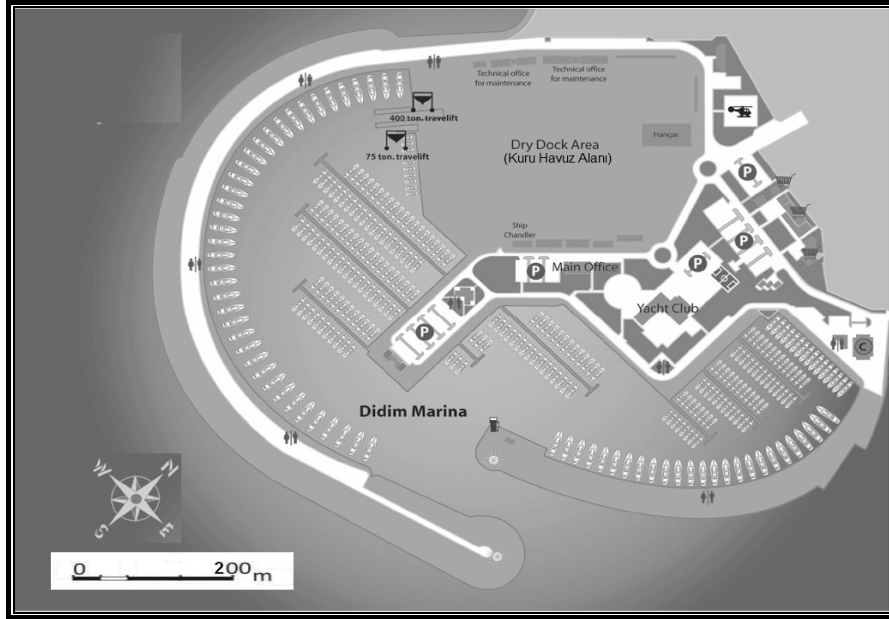
Tablo 1. Didim Yat Limanı (D-Marin Didim)'nda Yapılan Hizmetler

Hizmet Türü	Kapsamı
Marina Ofis Hizmetleri	Hudut Kapısı Giriş-Çıkış işlemlerinde yardımcı olmak
	Genel Enformasyon hizmeti
	Günlük Meteoroloji hakkında bilgi vermek
	Haberleşme hizmeti
	Deniz Telsizi Haberleşme ve Dinleme Hizmeti
	Döviz Bozma
Genel Hizmetler	24 saat elektrik ve su
	24 saat telefon, internet, TV bağlantısı
	WC, duş ve engelli WC-duş
	Çamaşır ve bulaşık yıkama yeri
	Kiralık depo ve kapalı garaj, Otopark
Liman Hizmetleri	24 saat görevli personel
	Dalış tüpü dolum hizmeti
	Palamar botu, Dalgıç hizmeti
Çevre Koruma Hizmetleri	Liman içi doğal sirkülasyon kanalları
	Sintine ve motor yağı alma istasyonu
	Evsel atık alma istasyonu, Katı atık ayrıştırma istasyonları
Güvenlik Hizmetleri	Gözetleme kulesi
	24 saat güvenlik elemanı
	Yangın ikaz ve söndürme sistemleri, CCTV
Sosyal Hizmetleri	Alışveriş merkezi
	Restaurant, cafe, bar
	Gemici ve personel restaurant ve cafe
Sağlık Hizmetleri	İlk yardım ve doktor
	Ambulans
Yacht Club	Restaurant, Cafe, Bar
	Dinlenme /geceleme
	Yüzme havuzu, Fitness, Sauna, Masaj
	Tenis kortu, Basketbol sahası
Yakıt İkmal Hizmetleri	Motorin, Benzin
	Motor yağı, Mini market/ su, buz
Alışveriş Hizmetleri	Süpermarket
	Deniz Malzemeleri Mağazaları
	Restaurantlar
	Kafeterya-Barlar
	Banka Şubeleri ve ATM Noktaları
	Charter ve Seyahat Acentaları
	Rent a Car
	Yat Broker ve Sigorta Hizmetleri
	Marka Mağazalar

Kaynak: 2010 Didim Kaymakamlığı Brifing Dosyası ve <http://www.dogusmarina.com.tr> (21/07/2011).

Didim Yat Limanı içerisinde; 24 saat elektrik ve su, 24 saat telefon, internet, TV bağlantısı, wc, duş, çamaşır ve bulaşık yıkama yeri, kiralık depo ve kapalı garaj ve otopark bulunmaktadır (Tablo 1 ve Tablo 2). Didim Yat Limanı'nda 70 000 m² çekek alanı, 40 ton Trailer, hangar (30 m-60 m), iki adet travel lift (75 ve 400 tonluk), helikopter pisti, banka

şubesi ve yakıt istasyonları ile kışlık bakım ve alt yıkama hizmeti bulunmaktadır (Tablo 1 ve Harita 2).



Harita 2. Didim Yat Limanı (D-Marin Didim)'nın konum planı.
Kaynak:<http://www.dogusmarina.com.tr> (21/07/2011).

400 ton kapasite ile Türkiye'nin en yüksek kapasiteli travel lift'ine ve her biri kendi alanında uzman 36 teknik atölyeye sahip olan ve 8 m'den 50 m'ye kadar yatlarla hizmet verebilen Didim Yat Limanı, Kalimnos, Leros, Kos gibi Yunan adalarına feribot seferlerinin yapıldığı bir hudut kapısı işlevine de sahiptir (Tablo 2). Boyutları ve kapasitesiyle ülkemizin İstanbul ve Marmaris yat limanlarıyla boy ölçüşebilecek bir konumda olan yat limanı, ülkemizin en büyük yat limanlarından birisidir (Fotoğraf 4). Didim Yat Limanı içerisindeki Yat Kulübü'nde (Yacht Clup); restaurant, cafe, bar, dinlenme/geceleme, yüzme havuzu, fitness, sauna, masaj, tenis kortu ve basketbol sahası bulunmaktadır (Tablo 1 ve Harita 2). Ayrıca Didim Yat Limanı'ndaki Beach Clup'ta buraya gelen misafirler, deniz ve güneşin tadını çıkarabilme olanağı yakalamaktadırlar.

Liman yapılırken birincil kitle olarak mega yat sahipleri hedef alındığından mega yat için ayrılan yer, diğer yatlarla ayrılan alan itibariyle görece daha büyüktür. İleri mühendislik tekniklerinin kullanıldığı marina, Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından yat işletme belgeli tesis olarak belirlenmiş, yapılan araştırmalar sonucunda sahip olduğu özellikler bakımından *The Yacht Harbour Organization* tarafından dünyanın en iyi marinalarına verilen 5 altın çıpa ödülünü almış ve aynı yıl dünya *Super Ports* kataloguna girmeyi de başarmıştır (Tablo 2). Bakım onarım amaçlı kullanılan ve özellikle boya işleri için büyük önem arz eden kapalı hangara sahiptir (Harita 2). Bakım onarım işlemleri

ise taşeron aracılığı ile yürütülmektedir. Marinada hali hazırda hizmet alan yatların ortalama uzunluğu 18 metre civarına yaklaşmış olup, marina mega yatlar için güvenli bir uğrak yeri olma hedefini yakalamış durumdadır (Aydın: 2011: 8-10).

Tablo 2. Didim Yat Limanı'nın (D-Marin Didim) Teknik Özellikleri

Koordinatlar	37 06' 20" N 27 17 02 E
Fenerler	FL.G 5s 5M-FL.R 5s 5M
Hâkim Rüzgâr Yönü	Kuzeybatı
Ortalama Rüzgâr hızı	2,5 m/sn
Med-cezir	-20+50
Max Derinlik	10
Lift Kapasite	400
Karada Kapasite	600
Denizde Kapasite	580
Toplam Alan	287 000 m ²
Travellift	300 ton-100 ton
Rıhtım adedi	5
Mavi Bayrak	Var
5 Altın Çıpa	Var

Kaynak: [http://www.dogusmarina.com.tr\(21/07/2011\)](http://www.dogusmarina.com.tr(21/07/2011)).



Fotoğraf 4. 2009 yılının ağustos ayında resmi açılışı yapılan Didim Yat Limanı (D-Marin Didim) Didim'de yat turizminin gelişmesinde dönüm noktası olarak görülmektedir.

3. Didim Yat Limanı'nda Turistik Aktivite

Didim Yat Limanı, 2009 yılı mayıs ayından itibaren yat almaya başlamış ancak resmi açılışı 19 Ağustos 2009 yılında yapılmıştır. 2010 yılında Didim Yat Limanı'nda 418'si

giriş, 493'ü çıkış olmak üzere kayıt edilen toplam yolcu sayısı 911'dir (D-Marin Didim Liman İşletmesi verileri).

Aylık bazda incelediğimizde ise 2010 yılında ocak-nisan ayları arasındaki dönemde Didim Yat Limanı'na 10 yolcunun giriş yapmış olduğu görülmektedir. Mayıs ayında Didim Yat Limanı'na 53 yolcu giriş yaparken, 24 yolcu çıkış yapmıştır. Haziran ayında 55 yolcu giriş yapmış, buna karşın 77 yolcu çıkış yapmıştır. Temmuz ayında 45 yolcu giriş yaparken, 61 yolcu çıkış yapmıştır. Ağustos ayında 68 yolcu giriş, 84 yolcu çıkış yapmışken, eylül ayında 71 yolcu giriş, 67 yolcu çıkış yapmıştır. Ekim-aralık aylarını kapsayan dönemde ise 116 yolcu giriş yapmışken, 180 yolcu çıkış yapmıştır. Bazı aylara ait veriler olmadığından ve var olan verilerde de bazı eksiklikler olduğu için, bu istatistikî verilerle ayrıntılı bir değerlendirme yapmak pek olanaklı değildir. Ancak yolcu sayısının turizm sezonu olan mayıs-ekim aylarını kapsayan altı aylık dönemde artış gösterdiğini, yılın diğer aylarında ise dikkate değer bir yoğunluk oluşmadığını söylemek mümkündür. Nitekim Didim Yat Limanı'na giriş-çıkış yapan yolcuların % 98'inin bu döneme ait olduğu görülmektedir(Tablo 3).

Tablo 3. Didim Yat Limanı'ndaki yolcu trafiği (2010).

Aylar	Giriş yapan yolcu sayısı	Çıkış yapan yolcu sayısı	Toplam yolcu sayısı
Ma.-Ni.	10	-	10
Mayıs	53	24	77
Haziran	55	77	132
Temmuz	45	61	106
Ağustos	68	84	152
Eylül	71	67	138
Ekim	111	177	288
Kas.-Ar.	5	3	8
Toplam	418	493	911

Kaynak: Didim Liman Başkanlığı verilerinden derlenmiştir.

Didim Yat Limanı'na bağlama yapan yatların 2009 ve 2010 yılındaki dağılımına baktığımızda, 2009 yılında 818 yat teknesinin bağlama yaptığı ve söz konusu yatların 207'sinin yani % 25,3'ünün yerli yatlardan, 611'nin yani % 74,7'sinin ise yabancı yatlardan oluştuğu görülmektedir (Tablo 4). Dolayısıyla 2009 yılında Didim Yat Limanı'na bağlanan yatların önemli bir kısmının yabancı ülke bandıralı olduğu anlaşılmaktadır (Fotoğraf 5). Buradan Didim'e olan yabancı ziyaretçi ilgisinin oldukça yüksek düzeyde olduğunu söylemek mümkündür.

Tablo 4. Didim Yat Limanı'na bağlama yapan yatların milliyetlerine göre dağılımı (2009-2010).

2009	2010
------	------

Ülke Adı	Gelen yat sayısı	Toplam %'si	Gelen yat sayısı	Toplam %'si
Türk	207	25,3	444	29,3
ABD	179	21,8	298	19,7
İngiltere	118	14,4	211	13,9
Almanya	112	13,6	167	11
Fransa	41	5,0	85	5,6
Avusturya	24	2,9	41	2,7
Hollanda	31	3,7	26	1,7
Yunanistan	5	1	20	1,5
İtalya	10	1,2	18	1,2
İsrail	0	0	2	0,3
Diğerleri*	91	11,1	199	13,1
Toplam	818	100	1 511	100

Kaynak: D-Marin Didim Liman İşletmesi verilerinden derlenmiştir.

2009 yılında Didim Yat Limanı'na bağlanan yabancı yat teknelerinin milliyetlere göre dağılımına baktığımızda ise ilk sırada 179 yat ile ABD bandıralı yatların geldiği görülmektedir. Limana bağlanan yatların % 21,8'i ABD bandıralıdır. Bunu sırasıyla 118 yat ile İngiltere bandıralı yatlar, 112 yat ile Almanya bandıralı yatlar takip etmektedir. Limana bağlanan yatların % 14,4'ü İngiltere bandıralı, % 13,6'sı Almanya bandıralıdır. Bunları Fransa (41 yat), Hollanda (31 yat), Avusturya (24 yat) İtalya (10 yat), Yunanistan (5 yat) ve diğer ülkelerin bandıralarını taşıyan yatlar takip etmektedir (Tablo 4).

2010 yılında ise Didim Yat Limanı'na bağlama yapan yatların sayısında bir önceki yıla oranla önemli düzeyde artış olduğu anlaşılmaktadır. Nitekim 2010 yılında limana bağlanan yat sayısında bir önceki yıla göre % 45,8'lik bir artış yaşanmış ve 1511 yat bağlama yapmıştır. Söz konusu yatların 444'ünün yani % 29,1'inin yerli yatlardan, 1067'sinin yani % 70,9'unun ise yabancı yatlardan oluştuğu görülmektedir (Tablo 4). Dolayısıyla 2010 yılında yerli yatların oranında yaklaşık % 4'lük bir artışın olduğu anlaşılmaktadır. Buradan Didim'e sadece yabancıların değil yerli ziyaretçilerin de giderek artan bir ilgisinin olduğunu söylemek mümkündür.

* Kanada, Panama, Romanya, Antiqua, Hong-kong, Antiqua, Rusya, Yunanistan, Ürdün, Cayman Adaları, Marshall Adarlı, Finlandiya, Cook İsland, İsviçre, Norveç, Belçika gibi ülkelerin yatlarını kapsamaktadır.



Fotoğraf 5. Ülkemizin en büyük kapasiteli yat limanlarından biri olan Didim Yat Limanı, Didim’de yat turizminin geliştirilmesi ve Didim’in “marina kent” kimliğini pekiştirmesi açısından oldukça önemli bir yatırımdır.

2010 yılındaki yabancı yatların milliyetlerine göre dağılımına baktığımızda, yine ilk sırada 298 yat ile ABD bandıralı yatların geldiği görülmektedir. Limana bağlanan yatların % 19,7’si ABD bandıralıdır. Bunu sırasıyla 211 yat ile İngiltere bandıralı yatlar, 167 yat ile Almanya bandıralı yatlar takip etmektedir. Limana bağlanan yatların % 13,9’u İngiltere bandıralı, % 11’i Almanya bandıralıdır. Bunları Fransa (85 yat), Avusturya (41 yat), Hollanda (26 yat), Yunanistan (20 yat), İtalya (18 yat), İsrail (2 yat) ve diğer ülkelerin bandıralarına sahip yatlar takip etmektedir (Tablo 4). Burada özellikle şu hususu ifade etmenin gerekli olduğu düşünceyiz. Yukarıda milliyetlerine göre yatların dağılımı yapılırken, yatların sahip oldukları bandıralar dikkate alınmıştır. Bu nedenle yatların çektiikleri bandıralar, yatların o ülke vatandaşlarına ait olduklarının bir göstergesi değildir. Çünkü vergiden muafiyet gibi bazı nedenlerden ötürü yat sahipleri, farklı ülkelerin bandıralarını çekebilmektedirler.

Didim Yat Limanı’na bağlama yapan yat teknelerini boyutlarına göre sınıflandırdığımızda, 2010 yılında limana bağlanan yatların önemli oranda 18 m’den küçük yatlardan oluştuğu, orta boy ve lüks yatların ise nispeten daha az olduğu anlaşılmaktadır. Nitekim sözü edilen yılda limana bağlanan yatların 1 215’inin yani % 80,9’unun küçük boy yatlardan oluştuğu görülmektedir. Bunu % 12,9 oranla 21 m ve üstünde boya sahip lüks yatlar ve % 6,2’lik oranla da orta boy yatlar takip etmektedir (Tablo 5).

Tablo 5. Didim Yat Limanı'na bağlama yapan yatların tekne boyuna göre dağılımı (2010).

Tekne Boy Grubu	Tekne Boyu (m)	Sayısı	Toplam (%)
Küçük Boy Yatlar	0- 9,99	177	11,9
	10-11,99	386	25,5
	12-14,99	462	30,5
	15-17,99	195	13
Orta Boy Yatlar	18-20,99	95	6,2
Lüks Yatlar	21 ve üstü	196	12,9
Toplam		1 511	100

Kaynak: D-Marin Didim Liman İşletmesi verilerinden derlenmiştir.

Didim Yat Limanı'na bağlama yapan yat teknelerini, bağlama sürelerine göre sınıflandırdığımızda, 2010 yılında limana bağlanan yatların önemli bir kısmının 1 ile 30 gün bağlama yaptığı, bir aydan daha uzun kalan yatların ise nispeten az olduğu anlaşılmaktadır. Nitekim sözü edilen yılda limana bağlanan yatların 989'unun yani % 65,4'ünün 1-3 gün bağlama yaptığı görülmektedir. Yatların % 19,1'inin 4-30 gün, % 3,6'sının 31-154 gün, % 1,5'inin 155-216 gün, % 0,7'sinin 217-334 gün ve % 9,7'sinin 365 gün ve üzerinde bağlama yaptığı anlaşılmaktadır (Tablo 6). Limana bağlama yapan yatların önemli bir kısmının oldukça az sayılabilecek sürelerle kalması, Didim'e gelen turist profillerinin oluşturulmasında ve buna yönelik turistik uygulamaların planlanmasında dikkatle izlenmesi gereken parametreler arasındadır.

Tablo 6. Didim Yat Limanı'na bağlama yapan yatların bağlama sürelerine göre dağılımı (2010).

Bağlama Süresi	Sayısı	Toplam (%)	Bağlama Süresi	Sayısı	Toplam (%)
1-3 gün	989	65,4	217-334 gün	9	0,7
4-30 gün	289	19,1	365-Üst gün	148	9,7
31-154 gün	52	3,6	Toplam	1 511	100
155-216 gün	24	1,5			

Kaynak: D-Marin Didim Liman İşletmesi verilerinden derlenmiştir

Tablo 7. Didim Yat Limanı'na bağlama yapan yatların aylara göre dağılımı (2010).

Ay Adı	Yerli	Yabancı	Toplam Sayısı	Toplam(%)
Ocak	10	6	16	1
Şubat	9	6	15	1
Mart	9	25	34	2.4
Nisan	13	35	48	3.3
Mayıs	34	132	166	11
Haziran	54	140	194	12.8
Temmuz	86	166	252	16.6
Ağustos	84	197	281	18.5
Eylül	46	174	220	14.5
Ekim	40	119	159	10.7
Kasım	26	48	74	4.8
Aralık	33	19	52	3.4
Toplam	444	1 067	1 511	100

Kaynak: D-Marin Didim Liman İşletmesi verilerinden derlenmiştir.

Didim Yat Limanı'na bağlama yapan yatların aylara göre dağılımı, yat turizmi açısından oldukça önemli ipuçları yansıtmaktadır. Bu bağlamda 2010 yılında Didim Yat Limanı'ndaki toplam 1 511 yat teknesinin 1 272'sinin yani % 84,5'inin, turizm sezonu olarak kabul edilen mayıs-ekim aylarını kapsayan 6 aylık dönemde bağlama yaptığı görülmektedir. En fazla yat bağlama, ağustos ayında gerçekleşmiştir. Nitekim bu ayda limana 281 yat teknesi bağlama yapmıştır. Söz konusu değer, bağlama yapan yatların % 18,5'ine karşılık gelmektedir. Ağustos ayını % 16,6'lık oranla temmuz (252 yat), % 14,5'lik oranla eylül (220 yat) ve % 12,8'lik oranla haziran (196 yat) ayları izlemektedir. En az yat bağlama ise şubat (15 yat) ve ocak (16 yat) aylarında gerçekleşmiştir. Limana bağlanan yatların sadece % 2'si söz konusu aylara aittir (Tablo 7). Dolayısıyla Didim Yat Limanı'na bağlama yapan yatların turizm sezonunda artış göstermesi, kıyı turizmine paralel bir şekilde yat turizminin de geliştirilmesi ve desteklenmesinin, Didim'deki turistik arz kaynaklarının çeşitlenmesi ve turistik çekim gücünün artırılmasına önemli katkıları olacağına bir göstergesidir.

Bunun yanı sıra Didim ve Akbük sahilleri ile Güllük Körfezi'ndeki diğer koylarda, günübirlik yat gezileri yapılmakta ve denizin masmavi ve tertemiz olduğu kıyılara ve adalara gidilerek buralarda yüzülmekte, zinde bir şekilde ve streten arınmış olarak dönülebilir imkânına sahip olmaktadır. Bu yat turları esnasında, maviyle yeşilin ve harika yakamozların oluşturduğu panoramik görünümüleri de bizzat görme şansına erişilmektedir (Fotoğraf 6).



Fotoğraf 6. Akbük'teki günübirlik yat turları, ufukta alçalan harika güneş ve deniz manzarası eşliğinde sona ermektedir.

Didim Yat Limanı'nın, yöre ekonomisine büyük katkı yapacağı öngörülmektedir. Nitekim Didim'e doğrudan 650 kişilik yeni istihdam olanağı getireceği belirtilmektedir. Ancak yöredeki istihdama doğrudan sağladığı katkılardan daha da önemlisi dolaylı olarak yapacağı katkılardır. Çünkü söz konusu liman, kıyı ve yat turizminin daha da gelişmesini sağlayarak Didim ekonomisine çok daha büyük katkılar yapacaktır. Böylelikle hem ticari ve ekonomik canlılık sağlayacak, hem de yöreye ait doğal, tarihi ve kültürel değerlerin daha etkili tanıtımını da mümkün kılacaktır. Türk turizmine dünya standartlarında bir marina kazandıran bu yatırım, Didim'de turizmin bütün yıla yayılmasına ve alternatif turizm etkinliklerinin gelişmesine de katkı sağlayacaktır.

Son zamanlarda Didim Yat Limanında, çeşitli etkinlikler ve kampanyalar düzenlenerek marinanın tanınırlığı ve doluluk oranı artırılmaya çalışılmaktadır. Bu bağlamda yat yarışları ya da bilinen adları ile "Regata" lara katılım sağlanmıştır. Bunlara örnek olarak ise *İstanbul Cup Yarışı* verilebilir. Yakın zamanda marina sınırları dâhilinde bir *boat show* etkinliği düzenlenerek ölü sezon olarak tabir edilen zamanda bile yatçıların ve meraklıların ilgisi çekilmeye çalışılmıştır. Kuruluşundan sonra hizmet kalitesini artıran marina, gerek mega yatlar gerek bölgede seyreden feribotların yanaşması için uygun bir uğrak yeri olmayı hedeflemektedir (Aydın: 2011: 8-10).

Sonuç ve Öneriler

Yat turizmi araştırma sahasında kıyı turizmine paralel olarak gelişen bir turizm türüdür. Gerçekten de her geçen gün daha büyük bir ilgi görmekte olan bu faaliyet, yerli ve yabancı pek çok ziyaretçinin de vazgeçilmezlerinden biri olmaya başlamıştır. Aynı zamanda yöre turizminde çeşitliliğe ve yöre ekonomisinde büyümelerin ortaya çıkmasına katkı yapmaktadır. Özellikle Didim Yat Limanı gibi çağdaş standartlarda bir marinanın da yapılmasıyla Didim'in yat turizmi potansiyeli oldukça artmıştır. Bu yatırımla birlikte

Didim, ülkemizin en dikkat çeken marina ve turizm kentlerinden biri olma yolunda emin adımlarla ilerlemektedir.



Fotoğraf 7. Didim-Altınkum sahillerine yaklaşan kurvaziyer gemileri, yanaşacak kurvaziyer limanı olmadığı için açıkta beklemektedirler.

Didim Yat Limanı, kapasite ve kalite bakımından üst seviyede bir tesis olmakla birlikte Kurvaziyer gemilerin yanaşmasına uygun değildir. Kuşadası'nda olduğu gibi dev transatlantikleri ağırlayacak kurvaziyer limanının olmayışı önemli bir eksiklik olarak ifade edilebilir. Nitekim Didim'e gelen bazı kurvaziyerler, yanaşacak bu kapasitede bir liman olmadığı için alargada (açıkta) beklemekte ve yolcular ancak filikalarla kıyıya gelebilmektedir (Fotoğraf 1). Didim gibi ülkemizin en gözde turistik çekiciliklerinden bir kısmını barındıran turizm kentinin bu tür yatırımlara şiddetle ihtiyacı vardır. Didim'de yetkililerle yaptığımız mülakatlardan bu bağlamda bir düşüncenin var olduğu, ancak bunun orta veya uzun vadede mümkün olabileceği ifade edilmektedir. Ayrıca yapılacak kurvaziyer limanının Didim'de Lunapark ile 3. koy arasında düşünüldüğü belirtilmektedir.

Bu bağlamda ileriki yıllarda "yüzen otel" adı verilen dev turist gemilerini ağırlamaya yönelik olarak Didim'de bir Kurvaziyer limanı yapılması oldukça önem taşımaktadır. Bu kurvaziyer limanı yapıldığı takdirde Didim'e hem daha fazla sayıda üst gelir grubuna turist gelmesi sağlanacak hem de Didim'in dış dünyayla olan bağlantısı güçlendirilecektir. Buna ek olarak özellikle dünyanın jet sosyetesinin tercihi olan ve "yüzen otel" olarak adlandırılan dev turist gemileri, Didim'e demirleyebilecek ve bu üst gelir sınıfına ait ziyaretçilerden Didim turizmi ve ekonomisi oldukça istifade edecektir.

Didim Yat Limanı, Didim'in "marina kent" veya "turizm kenti" olarak turizm arenasında adından sıkça söz edilmesine zemin hazırlayacak ve Didim'deki erişim sorunlarının önemli ölçüde giderilerek, ulaşımın çeşitlenmesine katkı sağlayacaktır. Ancak bunun tam anlamıyla gerçekleşebilmesi için Didim'in deniz-hava ve kara yolu bağlantılarının güçlendirilmesi gerekmektedir. Bu bağlamda Didim'e en yakın hava limanı

olan Bodrum-Milas Hava Limanı'yla Didim arasındaki kara yolu bağlantısı çağdaş standartlara getirilmelidir. Günümüzde Didim'in Milas-Bodrum Hava Limanı'na olan bağlantısı, büyük çoğunlukla Milas-Söke kara yolundan sağlanmaktadır. Bu mesafe 90 km'dir. Bu mesafe hem oldukça uzun ve süre bakımından da dezavantajlıdır. Oysaki Didim-Kazıklı-Gürçamlar-Kızılağaç-Avşar köyü-Milas-Bodrum Hava Limanı arasındaki güzergâh, mesafe olarak daha kısa, süre açısından ise daha avantajlıdır.

Nitekim bu güzergâhtan Didim ile Milas-Bodrum Hava Limanı arasındaki mesafe 65 km'dir. Dolayısıyla bu ulaşım güzergâhı kullanıldığı takdirde, bu iki nokta arasındaki mesafe yaklaşık 25 km kısalmaktadır. Ancak güzergâhtaki kara yolu, turistik kullanılabilirlik açısından pek elverişli değildir. Bu kara yolunun ivedilikle "turizm yolu" statüsüne alınarak, iyileştirilmesi ve konforlu hale getirilmesi gerekmektedir. Bu yapıldığı takdirde az önce ifade ettiğimiz avantajların yanı sıra Didim'in ulaşılabilirlik bağlamında çeşitliliği artacak ve alternatif ulaşım hatları oluşturulacaktır.

Bu bağlamda Türkiye'nin en büyük, Avrupa'nın ise 6. kapasite büyüklüğüne sahip olan Didim Yat Limanı (D-Marin Didim) ile Milas-Bodrum Hava Limanı arasında daha uygun bir bağlantı kurulmuş olacak ve Didim Yat Limanı'na deniz yolunu kullanarak gelen ziyaretçiler kolaylıkla hava limanına ulaşabileceklerdir. Ayrıca hava limanı ile olan bağlantısı bir şekilde kuvvetleneceği ve kolaylaşacağı için de Didim'in dışa açılmasına ve daha fazla yerli ve yabancı ziyaretçiyi ağırlamasına katkı sağlanacak, araştırma sahasındaki turizm faaliyetlerinin gelişme ve büyüme hızı önemli bir ivme kazanacaktır.

Didim Yat Limanı gibi dünya standartlarındaki tesislerin yapılmasıyla Didim, yakın gelecekte ülkemizin en dikkat çekici turizm ve marina kentlerinden biri olacaktır. Didim'in o noktaya erişmesi için Didim'de turizmin en önemli ayaklarından biri olan konaklama sektörünün de bu ağırlığı taşıyacak kalite, konfor ve kapasiteye sahip olması gerekmektedir. Bu bağlamda Didim'deki konaklama tesislerinin niteliklerinin iyileştirilmesi, kalite ve konfor bakımından çağdaş standartları yakalamaları gerekmektedir. Özellikle turizm işletme belgeli tesislerinin sayısının artması, konaklama tesislerindeki uzman ve yetiştirilmiş personelin artırılması oldukça önem taşımaktadır.

Didim'de güneşli tatil yerleri her geçen gün artmakta ve daha fazla ziyaretçinin ilgisini çekmektedir. Yat sayısının ve dolayısıyla yat turlarının artmasıyla meydana gelen yoğunluk ve kalabalıklaşma, her turizm türünde olduğu gibi bu turizm türünde de bir takım problemlerin ortaya çıkmasına ve bazı hoş olmayan görüntülerin oluşmasına zemin hazırlayabilmektedir. Öncelikle sakin ve sessizlikleri nedeniyle tercih edilen koylarda, gürültü ve görüntü kirlilikleri ortaya çıkmaktadır. Kıyı kesimi boyunca deniz seyahatine dayalı yat turizminde, denize bırakılan sintine suları denizel ortamların kirlenmesine, katı atıklar da kıyı alanlarının bozulmasına neden olabilmektedir. Zaman zaman denize atılmış bira şişelerini veya bazı katı atıkları görmek, iyi bir izlenime yol açmamakta, tam tersine bakir ve tertemiz özellikleriyle bilinen bu sahiller, özelliklerini gelecekte de sürdürememe tehlikesine maruz kalmaktadırlar. Son yıllarda yaygınlaşan mavi yolculuk ya da guletlerle yapılan geziler de karadan ulaşılması zor yerleri turizmin içerisine katmış durumdadır. Ancak bu noktalarda özellikle gün ortası öğle yemeği zamanlarındaki demir atma yerlerinde katı atıkların yoğunlaştığı dikkati çekmektedir (Yükse ve Hançer, 2004: 51-55). Nitekim araştırma

sahasında da günübirlik yat turlarından kaynaklanan çeşitli kirliliklere rastlanılmaktadır. Bunun için yatların ve yat turlarının gzerghlarının ve urak yerlerinin daha sıkı bir Şekilde denetlenmesi gerekmektedir.

Didim, bir marina kenti olma yolunda ilerlerken, özellikle mavi yolculuk turları açısından da cazip bir yer haline getirilmelidir. Nitekim Didim kıyılarının içinde bulunduğu Güllük Körfezi önceleri mavi yolculuk turlarının urak mekanı iken, özellikle koylardaki balık çiftlikleri yüzünden bu niteliği önemli oranda kaybetmiŐti. Ancak balık iftliklerinin daha açığa alınması ve Didim Yat Limanı gibi kaliteli tesislerin yapılmasıyla bu potansiyel oldukça artmıştır. Bu bağlamda mavi yolculuk turlarının Didim'e çekilmesi için tanıtım ve teşvik kampanyalarının hız verilmesi önem taşımaktadır.

Sonuç olarak yat turizmi açısından oldukça önemli bir potansiyele sahip olan Didim'in, bu açıdan henüz arzu edilen yat sirkülasyonuna ulaŐmadığı anlaşılmaktadır. Bu bağlamda Kuşadası ve Bodrum yat limanlarındaki seviyeye yaklaŐılması için zamana ve birtakım çalıŐmaların yapılmasına ihtiyaç vardır. Bu açıdan günübirlik yat turlarının sıkı bir Şekilde denetlenmesi ve düzenlenmesi, deniz temizliğine önem verilmesi gerekmektedir. Ayrıca koylardaki aşırı kirlenme ve yapılaŐmanın önlenmesi, mavi yolculuk turlarının eskiden olduğu gibi Güllük Körfezi koylarına yeniden çekilmesi, kurvaziye turizminin altyapısının oluşturulması, bu sektördeki kalifiye eleman açığının süratle kapatılması da önemlidir. Bütün bu önerilerle amacımız, Didim'deki deniz ulaŐımının turizme olan katkısının maksimuma ulaŐtırılmasına, betonlaŐmaya yol açan kıyı turizmine alternatif turizm türlerinin yaygınlaŐmasına ve yat turizmi açısından Didim'in hak ettiği ulusal ve uluslararası düzeydeki ilgiyi ekebilmesine katkı sağlamaktır. Böylelikle Didim'in hedeflenen "marina kenti" kimliğine kavuŐması söz konusu olacaktır.

Kaynakça

- Aydın, A. *Tr32 Bölgesi Yatçılık Faaliyetleri*, Güney Ege Kalkınma Ajansı (Geka) alıŐma Raporları, S. 8-10, Erişim Tarihi: 21 Temmuz 2011, <http://www.geka.org.tr/yukleme/dosya/yatcilikrapor.pdf>.
- Bektas, ., *Türkiye'de Yat Turizmi Potansiyeli ve Sorunları*, Türkiye Kalkınma Bankası, Turizm Yıllığı 1994, Sayfa: 38-46, Ankara, 1994.
- Doaner, S., 2001, *Türkiye Turizm Coğrafyası*, antay Kitabevi, İstanbul.
- Doğanay, H., 2001, *Türkiye Turizm Coğrafyası*, izgi Kitabevi, Konya.
- Güney, S., 1975, *Büyük Menderes Bölgesi*, İst. Üniv. Yayınları No: 1895, Coğrafya Enst. Yayınları No: 79 İstanbul.
- Güner, İ., 1995, *Turistik fonksiyonları Açısından Bodrum Yat Limanı*, Doğu Coğrafya Dergisi, Sayı:1, Erzurum.
- İnandık, H., "Türkiye Kıyılarının Başlıca Morfolojik Meseleleri", *İstanbul Üniv. Coğrafya Enst. Dergisi*, Sayı:7-8, İstanbul, 1956-1957.
- Keçer, M., Durukal, S. ve Durukal, A., "Büyük Menderes Deltası ve Yakın evresinin Jeomorfolojisi", Mta, Temel Araştırmalar Dairesi, Ankara, 1983.

Turistik Fonksiyonları ve Yat Turizmine Etkileri Açısından Didim Yat Limanı (D-Marin Didim)

Sezer, İ., *Didim-Milas Kıyı Kuşağında Turizm ve Mekansal Etkileri*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Atatürk Üniv. Sosyal Bilimler Enst., Erzurum 2011).

www.kultur.gov.tr/turizm-istatistikleri>istatistikler> yat-istatistikleri(E.T: 06/06/2011).

www.dogusmarina.com.tr (E.T.: 21/07/2011).