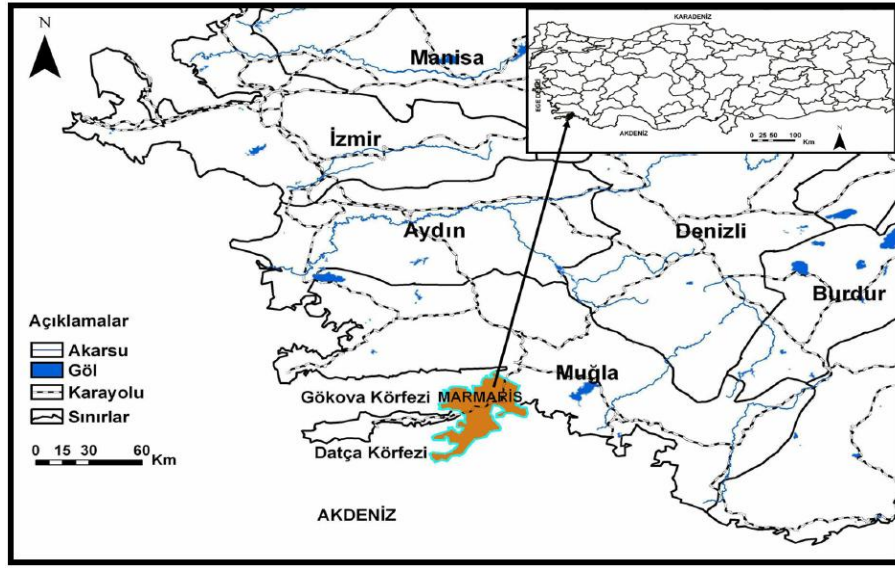


YAT LİMANI-KENT ETKİLEŞİMLERİ KAPSAMINDA MARMARİS ÖRNEĞİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ



Şekil 3.1. Marmaris Lokasyon Haritası



Şekil 3.2. Marmaris Görünüm

Yat turizminin Türkiye’de gelişmeye başlamasından beri Marmaris’in bu sektörde faaliyet göstermesi, kentin konumu nedeniyle doğal liman oluşu, Türkiye’nin ilk yat limanlarından olan Marmaris Yat Limanının kentte bulunması, bu limana kruvaziyer gemilerin de yanaşabilmesi ve yoğunluğunun en büyük potansiyele sahip limanlar arasında olması ile kent kıyılarında farklı türlerde deniz turizmi tesislerinin yer alması nedeniyle kentin, alan çalışması olarak incelenmesi uygun görülmüştür.

3.1. Marmaris’te Genel Durum

Yat limanlarının kentle etkileşimleri bağlamında, gerek turizmi açısından önemli bir yere sahip olan, gerekse denizin kent yaşamının ayrılmaz bir parçası olan Marmaris örneği incelenmeden önce, kentin tarihçesi, coğrafi yapısı, nüfusu, iklim yapısı, bitki örtüsü, doğal ve tarihi güzellikleri, sanayisi ve ekonomik yapısına ilişkin genel bilgilendirme yapılacak ardından kentin geçmişten günümüze planlama deneyimlerine ilişkin bulgular ortaya konulacaktır.

3.1.1. Marmaris’in Tarihi

Marmaris zaman içinde pek çok medeniyetin hüküm sürdüğü bir yer olmuştur. Bölgede Karya, Rodos ve ada uygarlıkları, Mısır, Asur, İon, Pers, Makedon, Suriye, Roma, Bizans, Selçuklu ve Osmanlı medeniyetlerinin izlerini görmek mümkündür.

Marmaris bir Karya kentidir. Kentin ilk adı Fiskos’tur (Physkos). Fiskos Karya dilinde "Doğakenti" demektir. M.Ö. 3500’lü yıllarda Karya kenti olan Fiskos’un ilk kent surları yapılmıştır. M.Ö. 546’da Pers egemenliğine girmiştir.

M.Ö. 334’te Büyük İskender bölgeyi işgal etmiştir. M.Ö. 323’te İskender’in ölümüyle Karya bölgesi Bergama krallığının egemenliğine girse de, Fiskos

Mısır/Rodos İmparatorluğu'nun Güneybatı Anadolu'daki en önemli liman kenti olmuştur, bu dönemde önemini bir ticari liman olarak daha da arttırmıştır. M.Ö. 133'te Roma egemenliğine girmiş, 395'te ise Bizans egemenliğine girmiştir. 1010-1286 yıllarında ise bölgede Türkmen boyları ve Anadolu Selçuklu Devleti egemen olmuştur. Şehir şimdi bulunduğu tepede ilk yerleşenleri olan Türkmen'ler tarafından, Bizans döneminde, Mermer-şehri ismiyle kurulmuştur. Menteseoğulları egemenliği döneminde altın çağını, uluslararası mermer ticareti sayesinde yaşayan bu liman kenti Mermeris adını almıştır.

1300'lü yıllarda Menteşe Beyliği egemenliğinde olan Mermeris, hem ticari hem de askeri açıdan, antik çağlarda Fiskos'un olduğu gibi, önemli bir liman olmuştur. 1300 Yılında Rodos adasının, Menteşe Beyliği tarafından fethinde önemli bir rolü donanma üssü olarak oynuyor. Doğu Akdeniz'de mermer ve kereste ticaretinin önemli bir yükleme limanı olmuştur. 1391 yılında bölgede Osmanlı hakimiyetinin başlaması ile Marmaris, önemli bir liman olarak kullanılan bir kent olmuştur. 1. Dünya Savaşı döneminde İtalyanlarca işgal edilmiş, 1922 yılında da İtalyan askerleri Marmaris'ten ayrılmıştır.¹⁰⁰

Marmaris, tarih boyunca Güneybatı Anadolu da varolan egemenliklerin, Akdeniz'e özellikle Doğu Akdeniz'e açılan tek ve önemli limanı olmuştur.

3.1.2. Marmaris'in Coğrafi Konumu, Ulaşım Durumu, İklim Özellikleri ve Bitki Örtüsü

Marmaris, Ege Denizi ve Akdeniz'in birleştiği yerde yer alan; girintili çıkıntılı kıyı yapısı nedeniyle birçok koyunun bulunması, limanları ve stratejik konumu dolayısıyla, önemli bir kıyı kentidir.

¹⁰⁰ <http://tr.wikipedia.org/wiki/Marmaris>, Erişim Tarihi: 02.02.2012.

Marmaris, Ege Bölgesinde yer alan Muğla ilinin 12 ilçesinden biridir. Batısında Reşadiye Yarımadası ve Kerme Körfezi, kuzeyinde Ula, doğusunda Balan Dağı, Karadağ ve Günlük Tepeleri ile güneyinde Akdeniz ile çevrilidir. Kent merkezi, kıyı boyunca gelişmiştir. Marmaris'in üzerinde bulunduğu ince uzun yarımada Ege ve Akdenizi birbirinden ayırmaktadır. Girintili çıkıntılı kıyı yapısı nedeniyle bölgede birçok doğal koy ve körfez bulunmaktadır. (**Şekil 3.1**) Marmaris söz konusu coğrafi özelliklerden dolayı turizmde doğal çekiciliğe sahiptir.

Kireçtaşının hâkim olduğu kıyılarda yamaçlar, kıyıyı çok dik bir şekilde keserken ofiyolitik sahalarda, daha az eğimli ve basık görünümlü yamaçlar şeklindedir. Sahada dağların oluşumu, doğrultusu ve bunların kıyıya göre durumları ile kıyıya bağlanan vadiler ve deniz seviyesinin değişimi ile bunların almış oldukları durum, kıyı tiplerinin oluşumunda önemli olmuştur. Ayrıca pliyosen sonlarından itibaren etkili olmaya başlayan dikey tektonik hareketlere bağlı olarak faylı kıyıları ve bunlar arasında koylar ve körfezler de kıyı tiplerinde çeşitliliğe sebep olmuştur. Böylece Marmaris'te faylı kıyıların yanı sıra, dalmaç kıyı tipi, rialı kıyıları ve alüvyal birikim kıyıları ile kısa mesafede değişik kıyı manzaralarının olması Marmaris'in doğal çekiciliği artırmıştır.¹⁰¹

Bölgede yazları sıcak ve kurak, kışları ılık ve yağışlı olan Akdeniz iklimi egemendir. Marmaris'in, doğal bitki örtüsünü kızılçam ve maki toplulukları oluşturur. İklimin yumuşak olması nedeniyle yaz ayları dışında da denize girmenin mümkün olduğu kent, Akdeniz ve Türkiye turizminin önemli merkezlerinden birisidir.

Marmaris'e birçok kentimizden otobüs ile ulaşmak mümkündür. Kent, Dalaman Havaalanına bir saat uzaklıktadır (90km). Rodos ise 45 dakika uzaklıkta yer almaktadır. Bodrum-Çamlık arası hidrofil tekne seferleri ve Marmaris-Rodos arası katamaran seferleri bulunmaktadır.

¹⁰¹ Fatma Kafalı Yılmaz, "Gelişimini Tamamlamış Kıyı Turizmüne Marmaris (Muğla) Örneği," **Sosyal Bilimler Dergisi**, Cilt X, Sayı:3, 2008, s.162.

3.1.3. Nüfus

Marmaris'te, 1960'lı yıllara kadar ana geçim kaynağı süngercilik ve balıkçılık olmuş; turizmin gelişmesiyle kent hızlı bir gelişme sürecine girmiş ve turizm sektörünün gelişmesi ile bu sektörde çalışmak için gelenler kent nüfusunu önemli ölçüde artırmıştır. (**Tablo 3.1**) Turizmin sadece merkezde değil, kıyıda bulunan kırsallarda da gelişmesi, kırsal nüfusun da artmasına neden olmuştur. Özellikle 1980'lerden sonra nüfus hızlı bir artış göstermiştir. 1980 yılında, kent nüfusu 7.725 iken 2000 yılında 28.660 olmuştur. Ancak 2000 yılında 28.660 olan kent nüfusu, 2007 yılında 28.171 olmuştur. Kentin ana geçim kaynağının turizm olduğu düşünüldüğünde, bu düşüşün sektördeki duraklamayı işaret ettiği sonucuna varılabilir.

Tablo 3.1. Marmaris İlçesinde Nüfusun Yıllara Göre Değişimi. ¹⁰²

Yıllar	Merkez	Kırsal	Toplam
1940	3.075	6.122	9.127
1945	2.750	6.887	9.637
1950	2.539	7.244	9.783
1955	2.454	8.105	10.559
1960	3.411	8.409	11.820
1965	3.641	9.139	12.780
1970	4.159	9.369	13.518
1975	5.596	9.881	15.477
1980	7.725	11.524	19.249
1985	9.406	15.336	24.742
1990	16.361	25.479	41.840
2000	28.660	50.642	79.302
2007	28.171	45.290	73.461

¹⁰² T.C. Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü, Genel Nüfus Sayımı, İl:48-Muğla (Nüfusun Sosyal ve Ekonomik Nitelikleri), 2000.

2000 yılı genel nüfus sayımı sonuçlarına göre, Marmaris'te 12 yaş üzeri toplam nüfusun sektörel dağılımı ele alındığında 12996 kişi çalışmaktadır. Bunların 72'si tarım, 1418'i sanayi ve 11578'i ise hizmet sektöründe çalışmaktadır. Hizmet sektörü oldukça çeşitli olup bunlardan 6934 kişinin toptan ve perakende ticaret ile lokanta ve otellerde, 2993 kişin de toplum hizmetleri ve kişisel hizmetlerde çalışıyor olması turizmde çalışan nüfusun payının yüksek olduğunu gösterir.¹⁰³

3.2. Marmaris'in Sosyo-Ekonomik Yapısı ve Turizm

Marmaris'e turistler ilk defa, 1950'li yılların başında tek tek gelmeye başlamıştır. Bu dönemde, konaklama tesisi olmadığı için gelen turistler evlerde ağırlanıyordu. 1950'li yıllara kadar esas geçim kaynağı süngercilik olan Marmaris'te, turistlerin evlerde konaklaması ile yeni bir gelir kaynağı doğurmuş oldu. Çok zahmetli ve tehlikeli olan süngerciliğe göre turizmin, daha kolay ve getirisinin fazla olması ev pansiyonculuğunun başlamasında önemli olmuştur.¹⁰⁴ Marmaris'in konumu, iklimi, doğal güzellikleri, kentte turizmin gelişmesine etken olan faktörlerdir.

Süngerciliğe alternatif bir geçim kaynağının oluşturulması, Orman Bakanlığının turizme teşvik amacıyla zeytinlikleri şahıslara vermesi, turizm teşviklerinin artması gibi nedenlerle, Marmaris hızlı bir turizm sürecine girmiştir. "Marmaris dışından gelen yatırımcılar, zeytin bahçelerini çok ucuza satın alarak turizm için imara açtırmışlardır. Böylece hızlı bir yapılanmaya gidilmiş olup başlangıçta ev pansiyoncuğu şeklinde olan işletmeler, talebin artmasıyla pansiyonculuk sistemini geliştirmiştir. Bu dönemde (1964 yılında) ilk olarak üç yıldızlı, 55 yatak kapasiteli otelin de hizmete geçmesi turizmin gelişmesinde önemli olmuştur. Bu otelden sonra Turban Tatil Köyünün de Marmaris'te açılması, turizmin

¹⁰³ Fatma Kafalı Yılmaz, "Gelişimini Tamamlamış Kıyı Turizmine Marmaris (Muğla) Örneği," **Sosyal Bilimler Dergisi**, Cilt X, Sayı:3, 2008, s.162.

¹⁰⁴ Marmaris Belediyesi, "Tarih", **Marmaris Belediyesi Yerel Tarih Bülteni**, Yıl:1, Sayı:4, 2006, s.2.

gelişmesini hızlandırmıştır.”¹⁰⁵ Turizm sektörü, diğer geçim kaynaklarının yerini almaya başlamış, konaklama tesislerinin sayısı zamanla artmış ve kent bir turizm merkezi olmaya başlamıştır. Fakat kentteki turizm talebi düzenli bir artış göstermemektedir. Bunun bir nedeni, turist sayısındaki ani artışın kirliliği beraberinde getirmesidir. Diğer bir neden, daha önce de bahsedildiği gibi, herşey dahil sisteminin yaygınlaşması ve turistin harcama yapmaması nedeniyle kentin ekonomik açıdan gelişmemesi ve tıkanmasıdır. “Ekonomik anlamda arayışların arttığı bu dönemde, ucuz işgücü çalıştırma neticesinde hizmet kalitesi de düşmüştür.”¹⁰⁶ Bu durum bir döngü şeklindedir; hizmet kalitesinin düşmesi ve kentin ticari işletmeler açısından zayıf kalması, kente olan talebin de düşmesine neden olmaktadır.

Deniz-kum-güneş tatili dediğimiz geleneksel turizm çeşidi, Muğla’yı da kapsayan ülkemiz güney kıyılarında doygunluk noktasındadır. Otellerde çok yaygın olan herşey dahil sistemi dolayısıyla turistler genel olarak otel dışına çıkmamaktadır. Bu kapsamda, Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından, Marmaris’in de içinde bulunduğu sahil kentleri için, turisti otelden çıkaracak, kentle etkileşimleri artıracak ve kent kalitesini artıracak 2023 yılı hedefleri belirlenmiştir.

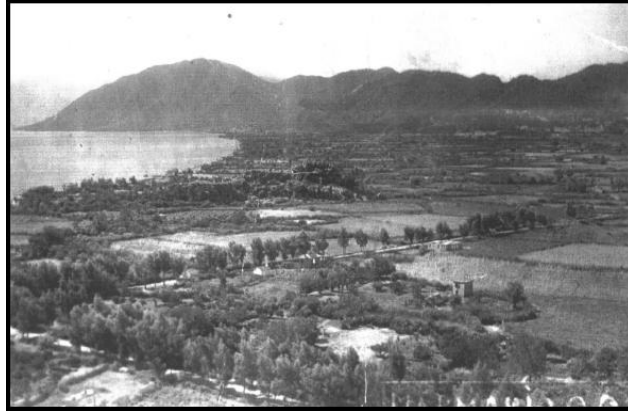
2023 Yılı hedefleri:

1. Mevcut işletmelerde thalasso terapi, v.b. sağlık ve zindelik birimlerinin entegre edilmesinin sağlanması,
2. Spor ve rekreasyon alanları, özellikle spor kulüpleri, antrenman alanlarının planlanması,
3. Golf alanları planlanarak yatırım ortamları geliştirilmesi,
4. Eğlence merkezleri ve temalı parklar oluşturulması,
5. Orman içi gezi ve dinlenme yerleri düzenlenmesi,
6. Fonksiyon ve mimari açıdan nitelikli alışveriş merkezlerinin yapılması,

¹⁰⁵ Marmaris Belediyesi, agm., s.2.

¹⁰⁶ Marmaris Belediyesi, agm., s.2.

7. Kıyı gerisinde kalan alanlarda nitelikli çevre düzenlemesi, sokak ışıklandırılması, bordür kaldırım, vs. yapılması,
8. Kıyı gerisinde kalan alanlarda hem spekülasyonu önlemek hem de bu alanları çeşitlendirerek turizm katkısı sağlamak için çiftlik turizmi, organik tarım, hobi bahçeleri, butik villa bahçeleri, vb. yapılması,
9. Yerleşmeler içinde özgün el sanatları, alışveriş için mekânlar, pazaryeri düzenlemeleri turistleri eğlendirmek ve çevreyi tanıtmak için fayton, tren teleferik vb. çeşitli ulaşım düzenlemelerinin yapılması,
10. Turistik tesis ve şehir merkezi arasında ulaşımın niteliğinin artırılarak çeşitlendirilmesi için bisiklet yolları düzenlemesi yapılmasını sağlanması.¹⁰⁷



Şekil 3.3. Marmaris, 1950.¹⁰⁸



Şekil 3.4. Marmaris, 2007.¹⁰⁹

¹⁰⁷ T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, Türkiye Turizm Stratejisi (2023), Ankara, 2007.

¹⁰⁸ Marmaris Belediyesi Arşivi.

¹⁰⁹ Marmaris Belediyesi Arşivi.

Ülkemizde turizmin gelişmesi amacıyla hazırlanan bu eylem planı, kamusal kent mekânlarının oluşturulmasını, var olanların kalitesini artırılmasını sağlayacaktır. Kamusal kent kalitesinin artması, yat turistlerinin de kente katılımını artıracaktır. Marmaris’te kamusal mekânların oluşturulmasının bir diğer önemli yönü ise, kentte giderek artan betonlaşmanın (**Şekil 3.3 ve 3.4**) içinde kaliteli kamusal mekânların oluşturularak kentin çekiciliğinin artırılmasıdır.

Marmaris’te, doğal çevre büyük ölçüde zarar görmüş durumdadır. Tarım topraklarının ve doğal çevrenin zarar görmeden turizm yatırımlarının yapılması birçok bakımdan önem taşımaktadır. Bunların başında gelen turistler betonlaşmadan kaçıp, doğayla baş başa kalmak isterken, kendilerini adeta beton yığını içinde bulmaktadır. Bu durum sayfiye yerlerin, doğal çekiciliğini yitirmesine neden olmaktadır. Bunun yanı sıra Marmaris’te, altı ay turizm canlı olup diğer altı ay ölü sezon olarak da adlandırılan boş sezondur. Tarım topraklarını koruyarak, doğal çevreye zarar vermeden yapılanmalara gidilmesi, ekonomik anlamda çeşitliliğin ve zenginliğin artması bakımından önem taşımaktadır. Bu hususlara dikkat edilerek turizm yatırımlarının yeniden yapılması ülkemiz için birçok bakımdan faydalı olacaktır.¹¹⁰

Marmaris, imar planı kapsamında gelişim sürecini büyük ölçüde tamamlamıştır. Bu nedenle Yılmaz’ın da değinmiş olduğu, kentteki *betonlaşma* için çözüm üretilmesi zordur. Ancak, kentte karadaki gelişim süreci büyük ölçüde tamamlanmış olsa da, denizdeki gelişim süreci yat turizmi talebinin giderek artmasından dolayı halen devam etmektedir. Bu bakımdan, kara alanı için sözü edilen olumsuz niteliklerin benzerlerinin (doğal çevrenin zarar görmesi, yoğunluk, vb.) deniz alanında da görülmemesi için önlem almak mümkündür.

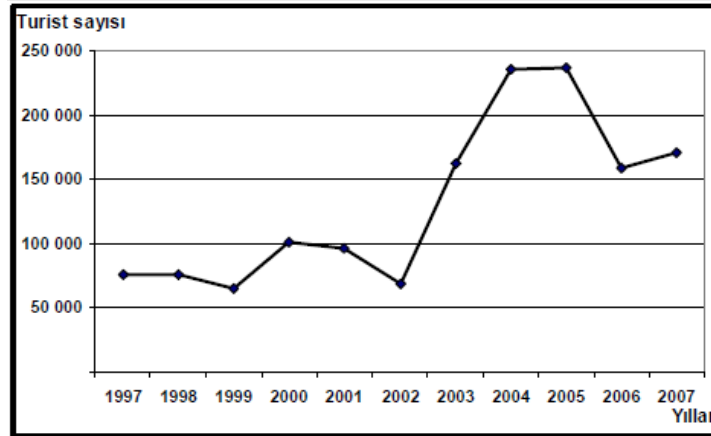
Yıllara göre Marmaris’e gelen turist sayısı incelendiğinde, önemli değişimler göze çarpmaktadır.(**Tablo 3.2**)

¹¹⁰ Fatma Kafalı Yılmaz, “Gelişimini Tamamlamış Kıyı Turizmine Marmaris (Muğla) Örneği,” **Sosyal Bilimler Dergisi**, Cilt X, Sayı:3, 2008, s.174.

Tablo 3.2. Marmaris'e Gelen Turist Sayısındaki Değişim. ¹¹¹

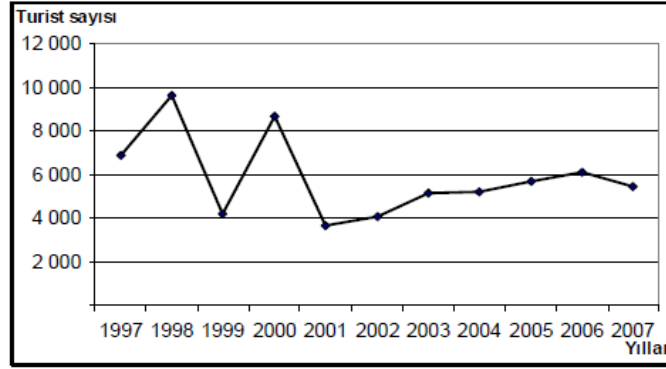
YILLAR	Konaklayan Kişi Sayısı		
	Yabancı	Yerli	Toplam
1997	76 180	6 868	83048
1998	76 113	9 609	85722
1999	64 655	4 164	68819
2000	100 405	8 630	109035
2001	96 271	3 630	99901
2002	68 594	4 088	72682
2003	162 150	5 123	167273
2004	235 435	5 221	240656
2005	236 435	5 674	242109
2006	158 272	6 115	164387
2007	170 523	5 437	175960

2000 yılında hem yerli hem yabancı turist sayısında önemli bir artış olmuştur. Yerli turist sayısı son yıllarda stabil bir grafik çizmekteyken, yabancı turist sayısındaki dalgalanmalar dikkat çekicidir. Bu durum grafiklerde daha net anlaşılmaktadır. (Şekil 3.5, 3.6)



Şekil 3.5. Marmaris'e Gelen Yabancı Turist Sayısının Yıllara Göre Değişimi ¹¹²

¹¹¹ T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı İstatistikleri, <http://www.ktbyatirimisletmeler.gov.tr/belge/1-38683/turizm-istatistikleri.html>, Erişim Tarihi: 02.03.2012.



Şekil 3.6. Marmaris'e Gelen Yerli Turist Sayısının Yıllara Göre Değişimi ¹¹³

29/02/2012 tarihi itibariyle Marmaris ilçe sınırları içinde Kültür ve Turizm Bakanlığından işletme belgeli olarak faaliyet gösteren 132 tesis bulunmaktadır. **(Tablo 3.3)**

Tablo 3.3. Marmaris'te Yer Alan Bakanlık Belgeli Konaklama Tesisleri. ¹¹⁴

Bakanlık Belgeli	Adet
Tatil köyleri	3
5 Yıldızlı	13
4 Yıldızlı	20
3 Yıldızlı	30
2 Yıldızlı	34
1 Yıldızlı	2
Butik Otel	1
Apart	27
Pansiyon	2
Toplam	132

¹¹² T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı İstatistikleri, <http://www.ktbyatirimisletmeler.gov.tr/belge/1-38683/turizm-istatistikleri.html>, Erişim Tarihi: 02.03.2012.

¹¹³ T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı İstatistikleri, <http://www.ktbyatirimisletmeler.gov.tr/belge/1-38683/turizm-istatistikleri.html>, Erişim Tarihi: 02.03.2012.

¹¹⁴ T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, <http://www.ktbyatirimisletmeler.gov.tr/belge/1-37252/turizm-tesisleri-islemleri.html>, Erişim Tarihi: 10.03.2012.

3.3. Marmaris'te Düzenlenen Etkinlikler

Marmaris'te yat turizminin gelişmekte olmasına paralel olarak yatçılığa ilişkin etkinlikler düzenlenmektedir. Çalışmanın önceki bölümünde değinilen Marmaris Yat Festivali ile Belediye ve Marmaris Yat Limanının sponsorluğunda düzenlenen Marmaris Yarış Haftası hem insanları yatçılığa özendirmekte hem de yatçıların biraraya geldiği ortak bir platform oluşturmaktadır.

Yatçılığa ilişkin bu etkinliklerin yanı sıra kentte olanakların elverdiği yıllarda Marmaris Denizcilik ve Bahar Festivali düzenlenmektedir. 2005 yılı Mayıs ayında ilki düzenlenen bu festivalde konserler, paneller, sergiler, gibi çeşitli etkinliklerin yer almakta, çeşitli ülkelerden katılım sağlanmaktadır. Örneğin, Marmaris Belediyesine ait web sitesinden edinilen bilgiye göre festival kapsamında aşağıdaki etkinlikler yer almaktadır:

Sportif etkinlikler: Plaj voleybolu, plaj futbolu turnuvaları düzenlenmektedir. Fürth-Marmaris Dostluk Yolu'nda düzenlenen doğa yürüyüşünde her yaşta doğasever bir araya geldi. Katılımcılar 5 km'lik parkuru eşsiz Marmaris manzarası eşliğinde kat etti. 2008 yılı festivalinde ise bu kez spor ve doğa tutkunları Nimara Mağarası'nda son bulan 5 km'lik Cennet Adası parkurunda yürüdü.

Sokak gösterileri: Yurtiçinden ve dışından gelen gösteri grupları-halk oyunları ekipleri Marmaris sokaklarında gece veya gündüz her an karşınıza çıkabilir. Rengârenk kostümler içindeki dansçılar kimi zaman şarkılar söyleyerek, kimi zaman akrobatik hareketler yaparak, kıvrak figürleriyle izleyenler için fotoğraflık kareler sunuyorlar. Çeşitli ülkelerden gelen grupların farklı danslarına Türk gruplarının geleneksel motiflerle hazırladığı sokak gösterileri eşlik ediyor.

Yarışmalar: Her festivalde farklı konularda çeşitli yarışmalar düzenleniyor. Marmaris ve çevresinin doğal-kültürel değerlerine yönelik fotoğraf yarışmaları, plajda kumdan kale ve heykel yarışması, en iyi barmen yarışması, kapanış pikniğinde düzenlenen köpek güzellik yarışması, el işine gönül verenler için düzenlenen el

sanatları yarışması, en güzel bahçe-balkon yarışmaları halkın büyük ilgisini çekiyor. Sportif balıkçılığını kamuoyuna tanıtmak amacıyla düzenlenen “oltayla balık avı yarışması” yarışma heyecanı ile amatör olta balıkçılarını bir araya getirdi.

Paneller: Bölgenin kültürel-doğal-turistik değerleri ve sorunları panellere konu oluyor. 2006 Festivalinde Marmaris Bitki Zenginliği’yle ilgili panelin gördüğü ilgi 2007 Festivalinde panel sayısını 2’ye çıkarmayı gerektirdi. Denizcilik ve Bahar Festivalinde son zamanlarda tüm dünyanın gündemini meşgul eden “Küresel ısınma” konunun uzmanları tarafından, denizlere olan etkileri yönünden masaya yatırıldı. Panel; sorunlarının tartışılmasına, çözüm yollarının araştırılmasına yardımcı oldu.

Sergiler: fotoğraf sergileri, takı tasarımları sergileri, ahşap boyama, resim sergileri gibi.¹¹⁵

Bu festival yatçılık temalı olmasa da, insanların bir araya geldiği, turist katılımını da mümkün kılan, kentin sosyal, kültürel yapısı hakkında bilgi veren bir etkinliktir. Bu kapsamda Marmaris Denizcilik ve Bahar Festivali, kentlerde bunun gibi etkinliklerin yer almasının turistin kente katılımını artıran bir araç olduğunun bir göstergesidir.

3.4. Marmaris’te Yat Turizmin Gelişimi

Tablo 3.4'te görüldüğü gibi, Marmaris’te Kültür ve Turizm Bakanlığından belgeli olarak faaliyet gösteren, 1084 denizde bağlama, 555 karaya çekme kapasiteli 6 deniz turizmi tesisi bulunmaktadır. Bakanlıktan belgesiz olarak faaliyet gösteren Belediye Rıhtımına da yatlar yanaşabilmektedir. Bu tesislerden, Marmaris Yat Limanı ve Belediye Rıhtımı kent merkezi kıyısında yer almaktadır.

¹¹⁵ <http://www.marmaris.bel.tr/index.asp?s=Icrk&IcrkID=25>, Erişim Tarihi: 01.03.2012.

Tablo 3.4. Marmaris’te Yer Alan Bakanlıktan Belgeli Deniz Turizmi Tesisleri ¹¹⁶

TURİZM İŞLETMESİ BELGELİ YAT LİMANLARI			
Tesis Adı	Türü	Kapasitesi	
		Denizde	Karada
Marmaris Yat Limanı (Netsel)	Ana Yat Limanı	676	122
My Marina Yat Yanaşma Yeri	Yat Yanaşma Yeri	67	15
TURİZM İŞLETMESİ BELGELİ YAT ÇEKEK YERLERİ			
Albatros Yat Çekek Yeri	Yat Çekek Yeri	40	48
TURİZM YATIRIMI BELGELİ YAT LİMANLARI			
Martı Marina ve Yat İşletmeleri A.Ş.	Tali Yat Limanı	301	70
TURİZM YATIRIMI BELGELİ YAT ÇEKEK YERLERİ			
Marmarin Yat Çekek Yeri	Yat Çekek Yeri	-	200
Yat Marin Yat Çekek Yeri	Yat Çekek Yeri	-	100

Yat limanı, yatçılar için rahat, güvenli bir ortam sağlayıp marina işletme gerekliliklerini yerine getirirken, kentli ve karadan gelen turist için rekreasyonel ihtiyaçlarına cevap verebilmesi beklenmektedir. Bu çalışma ayrıca yat limanının herkesçe erişilebilirliğini, komşu alanlarla ilişkisini ve Marmaris kıyısının sunduğu rekreasyonel olanakları içermektedir. Çalışma, alternatif kavramların kullanıcı – işletmeci – yönetici bakış açılarından incelenmesi ve bu çerçevede öneriler getirilebilmesi açısından önemlidir.

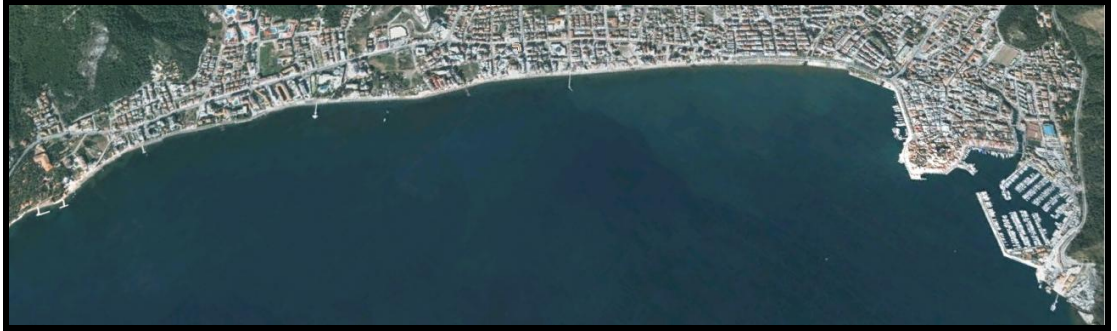
Ülkemizde yat turizminde Marmaris’in öneminde etken unsurlardan biri de kentin yat güzergahları üzerinde bulunmasıdır. Gülten Çatıl ve Mustafa Hayırlı’nın ifadesiyle, “Genel olarak Türkiye kıyılarında oluşan yat trafiğine bakıldığında, birinci güzergah Batı Akdeniz’den (İspanya, Fransa, İtalya üzerinden) Yunanistan’a gelen ve çoğunlukla Marmaris ve Bodrum’a giriş yaparak, güneyde Fethiye’ye kadar inen teknelerin oluşturduğu güzergahtır. İkinci bir güzergahı ise, İsrail’den çıkarak Kıbrıs üzerinden geri dönen veya Yunanistan yoluyla Batı Akdeniz’e ulaşan tekneler

¹¹⁶ T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, Yatırım ve İşletmeler Genel Müdürlüğü, Deniz Turizmi Dairesi Başkanlığı.

oluşturmaktadır.”¹¹⁷ Yat turizmi, Marmaris’in Rodos Adasına yakınlığı ve Ege adalarına açılan bir liman kenti olması dolayısıyla yatçılığın gelişmeye başladığından beri canlı bir sektör olmuştur.

Marmaris’in değişik yerlerinden kalkan irili ufaklı yüzlerce tekne her gün Güney Ege’nin eşsiz koylarına günübirlik geziler düzenlemektedir. Marmaris’in karşısındaki Yıldız (Nimara) Adası, Turunç, Kumlubük, Çiftlik, Fosforlu Mağara en popüler uğrak yerleri arasındadır.(...) Marmaris’ten günübirlik bir alternatif de Yunanistan’ın Rodos Adasıdır. (...) Yazın her gün Marmaris Marinadan Rodos’a hidrofil tekneler çalışıyor. Ayrıca, iki katamaran tekne ve feribot çalışıyor.¹¹⁸

3.5. Marmaris Kıyı Analizi



Şekil 3.7. Marmaris Kıyı Bandı

Marmaris kıyı bandı, iki yanı ormanlık alanla sınırlanmış olması nedeniyle genişlemesi mümkün olmayan bir alandır. Kıyı bandının doğu sınırında Marmaris Yat Limanı konumlanmıştır. Deniz, yat limanının sınırından bir dere ile kent içine girmekte, ve küçük tekneler bu dere içine bağlanabilmektedir. (Şekil 3.8)

¹¹⁷ Gülsen ÇATIL ve Mustafa HAYIRLI, “Türkiye Kıyılarında Yat Turizmi,” T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Planlama Dairesi Başkanlığı, Ankara, 1982, s.4.

¹¹⁸ Baybora Ergül, ed., **A’dan Z’ye Marmaris**, Tempo, İstanbul, 2005, s.120.



Şekil 3.8. Marmaris Yat Limanı Sınırında Yer Alan Dere

Limana sınırdan batıya doğru gidildiğinde, kıyı şeridinin yatların yanaşabildiği bir rıhtım niteliğinde olduğu görülmektedir. Kıyı boyunca yer alan yürüyüş yolu, bir yanında yatların, diğer yanında kafe, bar, restoran gibi turistik işletmelerin yer aldığı açık bir kamusal alan olarak tasarlanmıştır. Yolun genişliği ve yanında sıralanan işletmelerin ölçeği açık alanları bulunan en fazla iki katlı işletmelerin olması) denizin verdiği açıklık hissine ters düşmemekte, kıyı şeridini nitelikli bir kamusal alan yapmaktadır. (Şekil 3.9.a ve 3.9.b)



Şekil 3.9.a. Marmaris Kıyı Şeridi



Şekil 3.9.b. Marmaris Kıyı Şeridi

Batıya doğru ilerlendiğinde yatların yaşayabildiği alan sonlanmakta ve denize girilebilen sahil alanı başlamaktadır. Sahil kıyısında da yer yer iskeleler görülmektedir. Sonuç olarak, Marmaris kıyı bandı, sahil, rıhtım, rekreasyon imkanlarını barındırmakta; doğu tarafında yatlara hizmet veren, batı yanında denize girilmesine imkan veren şekilde fonksiyona göre bölümlenmiş bir yapı sergilemektedir.

3.6. Marmaris'te Yat Limanı-Kent Etkileşimleri Bağlamında Marmaris Yat Limanının İncelenmesi

Çalışma kapsamında kent – yat limanı ilişkisinin analiz edilebilmesi için kent merkezinde yer alan bir yat limanının incelenmesi gerekmektedir. Bu çerçeveden bakıldığında, Marmaris ilçe sınırları içinde, Marmaris Yat Limanı haricindeki diğer deniz turizmi tesislerinin kent merkezinde yer almaması nedeniyle Marmaris'te yat turizminin gelişimi ve ülkemizdeki en eski yat limanlarından biri olan Marmaris Yat Limanı'nın kent içindeki konumunun değerlendirilmesi ve alan çalışması olarak incelenmesi uygun görülmüştür.



Şekil 3.10. Marmaris Yat Limanı

Ayrıca; bu bölüme dek yapılan araştırmalar Marmaris Yat Limanı'nın özgünlüğünü ortaya koymaktadır:

- Marmaris, ülkemizde yat turizminin gelişmeye başladığı dönemlerden beri bu sektörde aktif rol almaktadır.
- Marmaris Yat Limanı 1989 yılında hizmete girmiştir ve ülkemizdeki en eski yat limanlarından biridir.
- Marmaris Yat Limanı liman yoğunluğu açısından en büyük potansiyele sahip limanlar arasındadır.
- Ülkemizde kruvaziyer limanı bulunmamaktadır; ancak Marmaris Yat Limanı kruvaziyer gemilerin yanaşabildiği limanlar arasındadır.

3.6.1. Marmaris Yat Limanı Hakkında Genel Bilgiler

Yat limanının yer seçiminde, Marmaris'in konumu ve doğal bir liman oluşu en önemli etkenlerdir. Ayrıca bir şehir içi marinası olması ve Marmaris kentinin

tarihi ve turistik potansiyeli, kentte denizciliğin eski çağlardan beri geleneksel bir uğraş olarak günümüze kadar gelmesi, yer seçimini etkileyen önemli faktörlerdendir.

Liman bünyesinde 9 adet yüzer iskele ve 2 mendirek bulunmaktadır. (Ek-3. Vaziyet Planı) Mendireklerden biri yatların güvenliğini sağlamakla beraber, kruvaziyer gemilerin yanaşmasına da olanak sağlamaktadır. Liman, Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından turizm işletmesi belgeli yat limanı statüsünde olup ana yat limanı özelliği taşımaktadır. Liman, The Yacht Harbour Association tarafından 5 Altın Çıpa ödülüne layık görülmüştür.



Şekil 3.11. Marmaris Yat Limanı İçinden Bir Görünüş

3.6.2. Sayısal Veriler

Kültür ve Turizm Bakanlığında belgeli olarak faaliyette bulunan yat limanı 676 denizde bağlama, 122 karada park kapasitesi ile toplam 798 yat barındırabilmektedir. Bu yatlar, liman ile genel olarak kısa süreli (1-29 gün) bağlama sözleşmesi yapmaktadırlar. (Tablo 3.5) Liman verilerine göre yatların 2009 – 2010 – 2011 yıllarındaki bağlama sürelerine göre dağılımı yapıldığında, kısa süreli (1-29

gün) bağlama yapan yatlar yoğunlukta olup %73-%75 oranına sahip olduğu görülmektedir.

Tablo 3.5. Marmaris Yat Limanına Gelen Yatların Bağlama Sürelerine Göre Dağılımı ¹¹⁹

SÜRE	2009 YILI	%	2010 YILI	%	2011 YILI	%
1 - 29 GÜN	2281	73.60	2102	72.18	2168	75.30
30 - 90 GÜN	101	3.26	102	3.50	72	2.50
90 - 180 GÜN	31	1.00	33	1.13	26	0.90
180 - 364 GÜN	28	0.90	21	0.72	12	0.41
365 GÜN VE ÜSTÜ	658	21.23	654	22.46	601	20.87
TOPLAM	3099		2912		2879	

Ayrıca, Marmaris Yat Limanında 2009 – 2010 – 2011 yıllarında bayraklarına göre bağlama yapan tekne sayıları ve dağılımı **Tablo 3.6**'da belirtilmektedir. Tabloya göre, Türk bayraklı yatların oranı %11 civarında kalmakta, liman yaklaşık %89 oranında yabancı yatlara hizmet vermektedir. Sonuç olarak, Marmaris'e gelen yatçılar ağırlıklı olarak yabancı turistlerdir.

Tablo 3.6. Marmaris Yat Limanına Gelen Yatların Bayraklarına Göre Dağılımı ¹²⁰

BAYRAKLARINA GÖRE DAĞILIM						
	2009 YILI	%	2010 YILI	%	2011 YILI	%
İNGİLTERE	733	21.39	649	22.29	683	23.72
ALMANYA	473	13.80	450	15.45	481	16.70
AMERİKA	471	13.74	402	13.80	373	12.95
TÜRKİYE	296	8.64	344	11.81	317	11.01
FRANSA	222	6.48	201	6.90	199	6.91
DİĞER	185	5.37	174	5.98	163	5.66
HOLLANDA	121	3.53	143	4.91	137	4.75
YUNANİSTAN	121	3.53	118	4.05	82	2.84
AVUSTURYA	94	2.74	81	2.78	98	3.40

¹¹⁹ Marmaris Yat Limanı İstatistikleri.

¹²⁰ Marmaris Yat Limanı İstatistikleri.

Tablo 3.6. (Devam) Marmaris Yat Limanına Gelen Yatların Bayraklarına Göre Dağılımı

İTALYA	93	2.71	91	3.13	74	2.57
RUSYA	42	1.23	41	1.41	30	1.04
İSVEÇ	30	0.88	40	1.37	30	1.04
PANAMA	26	0.76	29	1.00	27	0.93
İSVİÇRE	24	0.70	19	0.65	37	1.27
AVUSTRALYA	21	0.61	16	0.55	22	0.76
KANADA	21	0.61	12	0.41	5	0.17
FİNLANDİYA	20	0.58	30	1.03	33	1.14
İSRAİL	19	0.55	4	0.14	6	0.20
MALTA	16	0.47	2	0.07	21	0.72
DANİMARKA	15	0.44	10	0.34	7	0.24
BELÇİKA	14	0.41	16	0.55	15	0.51
UKRAYNA	11	0.32	5	0.17	1	0.03
İSPANYA	8	0.23	3	0.10	9	0.31
NORVEÇ	8	0.23	15	0.52	15	0.52
YENİ ZELANDA	8	0.23	9	0.31	6	0.20
BULGARİSTAN	7	0.20	8	0.27	8	0.27
TOPLAM	3.099		2.912		2.879	

Diğer bir istatistikî veri ise Marmaris Yat Limanının 2007 – 2011 yılları arasında yapmış olduğu bağlama sözleşmesi sayısına ilişkindir. (Tablo 3.7) Tablo incelendiğinde 2009 yılında, 2008 yılına oranla ciddi bir düşüş olduğu ve her yıl gelen yat sayısının bir önceki yıla göre düşmekte olduğu görülmektedir. Bu durumun nedenlerinden biri yat limanı yatırımlarının artması ve alternatiflerin çoğalmasındır. Tablodaki düşüş, Marmaris’te yat turizminin canlılığının korunabilmesi için önlemler alınması gerektiğinin bir göstergesidir.

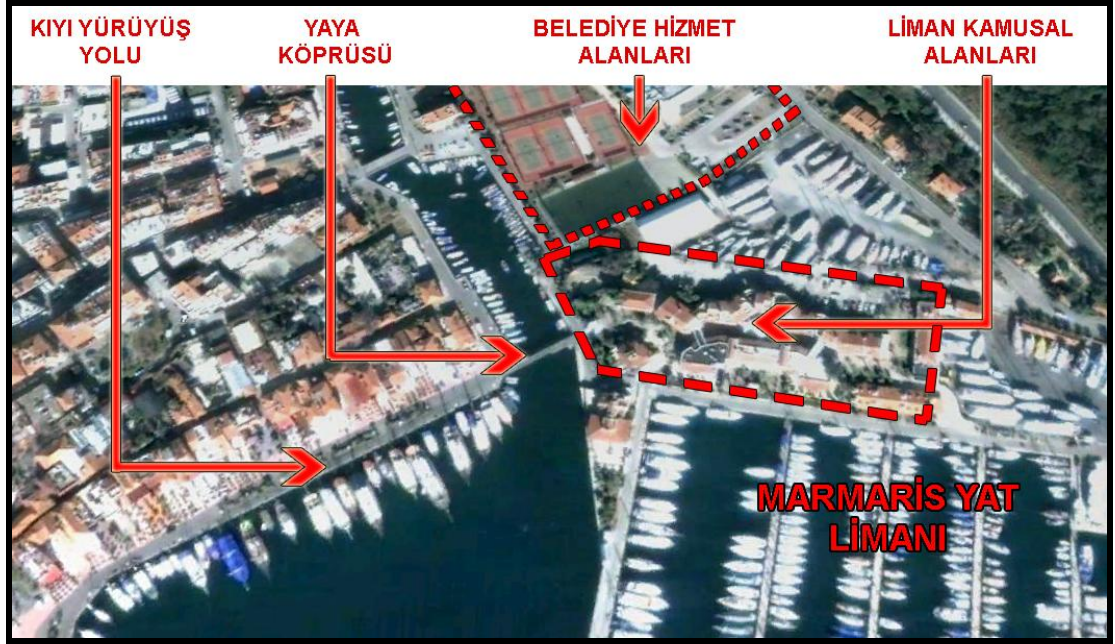
Tablo 3.7. Marmaris Yat Limanına Gelen Yat Sayısının Yıllara Göre Dağılımı ¹²¹

BAĞLAMA SÖZLEŞMESİ SAYISI				
2007	2008	2009	2010	2011
3.567	3.427	3.099	2.912	2.879

¹²¹ Marmaris Yat Limanı İstatistikleri.

3.6.3. Konum ve Planlama İlkeleri

Yat limanının paralelinde yer alan ve Marmaris kalesinin yanından başlayan sokakta barlar, diskolar, kafeler, oyun salonları ve restoranlar bulunmaktadır. Liman, Marmaris kıyı şeridinin doğusunda kent kıyısında konumlanmıştır. Liman, batı yanında denizin içeri girdiği dere, kuzey yanında Belediye'ye ait kapalı spor salonu ve spor sahaları, doğu yanında ise orman alanı ile çevrelenmektedir. Limanın batı yanından denizin kent içine girmesi nedeniyle, liman bir yaya köprüsü vasıtasıyla kıyı bandında yer alan yürüyüş yoluna bağlanmaktadır. (Şekil 3.12)



Şekil 3.12. Marmaris Yat Limanı ve Kent Mekân İlişkileri

Yaya köprüsünün yat limanına bağlandığı yerde liman bünyesinde yer alan yeme – içme yerleri, alışveriş mekânları ve açık oturma yerleri bulunmaktadır. (Şekil 3.13.a, 3.13.b) Bu kamusal alanlar sokak ölçeğinde açık – yarı açık – kapalı kamusal alanlar olarak tasarlanmış bu mekânlar, yine kamusal bir alan olan, kent kıyı şeridinde yer alan yürüyüş yolunun yaya köprüsü vasıtasıyla devamı konumundadır. Yani yaya köprüsü ile iki kamusal alanın sürekliliği sağlanmaya çalışılmıştır. Liman – kent arayüzünde yer alan bu alanlar herkesin kullanımına açıktır. Yarı özel karakterde olan bağlama yerleri, sadece yatçıların ve yetkililerin kullanımına açık

olarak kontrollü bir bölge olarak konumlandırılmıştır. Özel mekânlar olan idari ofisler ise, limanın iç bölümlerinde yer almaktadır. Bu şekilde, yatçıların, yatların ve idarecilerin gizliliği ve güvenliği sağlanmıştır. Sonuç olarak, liman kent arayüzünde kamusal mekânlar konumlandırılmış olup, özel mekânlar limanın kentten kopuk alanlarında konumlandırılmış, açık – yarı açık – kapalı alanlar dengeli bir biçimde yer almaktadır.



Şekil 3.13.a. Marmaris Yat Limanı Kamusal Alanlarından Görünüş



Şekil 3.13.b. Marmaris Yat Limanı Kamusal Alanlarından Görünüş

Deniz ve kıyının hissettirdiği açıklık ve ferahlık Marmaris Yat Limanında yer alan mekânsal düzenlemelerle desteklenmekte, mekânın yer aldığı deniz-kent arakesitinde bulunduğu yerin karakteri ile çelişmeyen bir profil çizmektedir. Mekânların kurgusu, kullanıcıyı yönlendirmektedir.

Marmaris Yat Limanında her ne kadar kamusal mekânlarının kentle etkileşiminin sağlandığı liman-kent geçiş alanına konumlandırılmış olsa da, limanın kentin bittiği ve genişleyemeyeceği sınır bölgesinde konumlanmış olması, limanın kentle etkileşimini sınırlamaktadır. Yani, limanın konumu dolayısıyla, liman – kent kesişim alanı küçük bir alan olarak kalmaktadır. Etkileşimi sınırlayan bir başka etken ise, kamusal kıyı bandı ile fiziksel bağlantısını sağlayan yaya köprüsünün niteliğidir. (Şekil 3.14.a, 3.14.b)



Şekil 3.14.a. Yat Limanı – Marmaris Kıyı Bandı Bağlantı Köprüsü



Şekil 3.14.b. Yat Limanı – Marmaris Kıyı Bandı Bağlantı Köprüsü

Köprü, kent silüetinde kaybolmakta (**Şekil 3.15**), liman – kent ilişkisinde sürekliliği sağlayamamaktadır. Liman yetkilileri bu durumun farkında olup yeni bir köprü tasarlanması yönünde çözüm aramaktadırlar. Yetkililerin beyan ettikleri kentlinin, köprüden limana geçiş konusunda çekince hissetmesi ve limanın girişi kısıtlanmış özel bir alan olduğunu düşünmesi durumu, nitelikli bir geçiş alanı tasarlanması ile ortadan kaldırılabılır. Yeniden tasarım ile, bir amaçla limana gidenlerin yanı sıra, gelip-geçenleri de davet etme potansiyeli değerlendirilebilir.



Şekil 3.15. Yat Limanı – Marmaris Kıyı Bandı Bağlantı Köprüsü

Ayrıca dere ve köprünün ayırıcı değil birleştirici niteliğinin öne çıkması sağlanabilir. Köprünün bir yanında açık kent kamusal alanı, diğer yanında da limana ait herkese açık olan alışveriş yerleri ve yeme içme yerlerinin bulunduğu kamusal alanlar bulunmaktadır. Ancak iki kamusal alanın bağlantı noktası olan köprü, geçişi kısıtlayıcı bir profil çizmektedir.

Yat limanındaki hizmet kalitesi geri plandaki hizmet kalitesini etkilemekte ve rekabet ortamı doğmaktadır. Bu durum kent genelinde hizmet kalitesini artırmaya teşvik eden bir unsurdur.

Gerek liman yönetimi gerekse yerel yönetim turiste yönelik aktivitelerde farklılaşma ve yenilik sağlanması gerektiğini, turistin tekrar gelmesinde farklılaşan aktivitelerin rol oynadığını savunmaktadır.

3.6.4. Marmaris’te Yat Limanı – Kent Etkileşimlerine İlişkin İlgili Tarafların Görüşleri

Tez çalışmasının örneklemini oluşturan ve ülkemiz yat limanlarının kentle olan diyalogunun geliştirilmesi kapsamında Marmaris Yat Limanı örneğinin kapsamlı bir değerlendirmeye imkân verecek şekilde ortaya konulması amacıyla bu etkileşimleri kent açısından değerlendirebilmek adına Marmaris Belediye Başkanı Muhammet Ali Acar ile; yat limanı açısından değerlendirebilmek adına Marmaris Yat Limanı marina müdürü Zafer Ergül, Özgür Ugan ve Erkan Özatağ ile görüşmeler yapılmıştır. Aşağıdaki sorular çerçevesinde görüşlerine başvuru yapan yetkililer, Marmaris’te yat limanı – kent etkileşimlerine ilişkin kendi perspektiflerinden yaptıkları değerlendirmelerde bulunmuşlardır:

Marmaris için, “yat limanından önce” ve “yat limanından sonra” diye bir karşılaştırma yapmak mümkün değil, çünkü ülkemizde yat turizmi gelişmeye başladığından beri (1960lar) Marmaris bu sürecin içinde. Göreve başladığınız zamandan bu yana gözlemlediğiniz, kentin limana, limanın kente etkileri nelerdir?

Belediye Başkanı: Sahil kentlerinde yat limanlarının önemsenmesi gerekir. Yat limanları, deniz yoluyla dışarıdan gelen teknelerin bir aynası konumundadır. Yani kente ilk ayak bastıkları yerdir. Bir de deniz ulaşımını tercih eden, yatlarla, teknelerle seyahat eden ve bu amaçla kentimize de gelen misafirlerin ekonomik seviyeleri diğer insanlara göre daha yüksek olduğu için turizm pazarında rekabet içinde olan turizm bölgelerinin, deniz bağlantıları var ise yat limanlarına çok daha önem vermeleri gerekir. Bu pencereden baktığımız zaman insanların ilk ayak bastığı bu noktalarda görsel olarak imar yapılanmaları olarak insanların çok hoşuna giden bir konumda olması gerekir. Görev süremiz içerisinde biz de bunu olağan ölçüler içerisinde önemsiyoruz ve bu konuda çalışmalarımızı sürdürüyoruz. Marmaris Belediyesi olarak geçtiğimiz yıl içerisinde yıllar önce yapılmış olan Marmaris Yat Limanında ciddi bir iyileştirme çalışması yaptık. Buradaki altyapı eksikliklerini tamamladık. Döşemelerle ilgili, peyzaj projeleri aydınlatmalarıyla ilgili çok ciddi bir çalışma yaptık. Kroma betonu denilen denizle yürüyüş yolunun birleştiği bölgelerde, eskiden yapılmış olduğu için nihai ömrünü bitirdiği anlamında onun yenilenmesini gerçekleştirdik. Ayrıca yat limanına gelen teknelerimizin atık sularını, tanklarını boşaltabilmesi için yeterli olacak sayıda tahliye imkânlarını sağladık ve şu anda Marmaris Yat Limanının, gelen misafirlerimizi memnun edecek çok olumlu bir noktada olduğunu ifade edebilirim. Tabi yat limanının bulunduğu bölgedeki ticarethaneler de -özellikle kafeler restoran ve bar hizmeti veren işletmeler- bizim yapmış olduğumuz bu iyileştirme çalışmalarına paralel olarak kendi imkânları dahilinde Tesisler Yönetmeliği doğrultusunda işletmelerini yenilediler; daha modern hale getirdiler. Gerek hijyen konusunda, gerekse imara uygun bir şekilde revizyonlarını rehabilitasyonlarını yaptılar. Ve Marmaris Yat Limanı gerçekten görsel olarak ve kullanım olarak baktığımızda Akdeniz ülkelerinde örnek bir liman haline geldi. Liman, gerçekten çok fonksiyonel yapılmış bir işletme alanıdır. Her türlü teknenin gelip bağlandığı, ekonomik durumu, kültür seviyesi daha iyi olan müşterilere, misafirlerimize hizmet verdiği, içindeki alışveriş merkezleri, yeme içme mekânları ile liman iftihar ettiğimiz, kentimizin çok özel bir yeridir. Tabi bu özellikler, zincirleme birbiriyle bağlantılı geri planda olan kentin diğer bölgelerine de sirayet etmek durumundadır. Dolayısıyla bir emsal teşkil ettiği için, bu özel bölgelerdeki işletmelerin yapmış olduğu yatırımların karşılığını alabilmek adına

çabaları, bunların bölgedeki diğer işletmeler için de tetikleyici görev gördüğünden, onların da kendi işletmelerinde müşteri memnuniyeti oluşturabilmek, daha iyi hizmet verebilmek için bir yarış içerisine girdiklerini gözlemliyoruz. Diğer bir husus ise, nasıl evinizde, bulunduğunuz işletmenizde sürekli yenilik gerekiyorsa turizm bölgesi olan böyle kentlerde de yenilik gerekir çünkü turizm bölgelerinde memnun ayrılan müşterilerin tekrar aynı bölgeye ziyareti söz konusudur. Devamlı gelen misafirlerimiz vardır. Bölgenin her yönüyle ilgili genel mekânlarında -ki bunlara yat limanlarının olduğu bölgeler de dahil- yapılan küçük çapta değişiklikler, görsel uygulamalar, yeni uygulamalar gelen misafirleri de mutlu etmektedir. Hep aynı şeyi görmek yerine değişik farklı şeyleri görmeleri turistlerin tercih sebebini Marmaris'e yöneltmektedir.

Marmaris Yat Limanı Yetkilileri: Marmaris Yat Limanının ilçeye kattığı değerler sayılamaz, çok fazla. Öncelikle istihdamın artması yönünde katkıları vardır. Tamamen yat turizmiyle ilgili, onların bakım, onarımı, personel istihdamı, şehrin buradaki hizmet kalitesini kaldırabilecek esnaf yapısını tekrar gözden geçirmesi, şehir içine tekrar değişik dallarda yerlerin açılması ekonomik açıdan kente çok büyük katkı sağladı. Daha önce buradaki nüfus bunun onda biri kadarken şimdi çok daha fazladır. O zamanlar çevrede marınacılık anlamında hizmet veren başka yer de yoktu, tek başına Netsel Marina (Marmaris Yat Limanı) vardı; hedef o zamanlar direk yatları buraya çekmek olduğu için buradaki yatların da karada barınmaları ile ilgili gerek yatta yaşayanlar gerekse yatta hizmet veren kişiler için konaklama tesislerinde de artılar sağlanmaya başlandı. Yani turizmin her sektöründe marınadan kaynaklı bir artış söz konusu oldu. Tabi o zamanlar burada yaşayan insanların eğitim seviyeleri ve kültür seviyeleri dolayısıyla marınacılara çok yabancı bakılıyordu. Sektörle beraber yabancı dilin gelişmesi ve marınanın içinde gemicilik sektörüyle ilgili birtakım standartların konulması dolayısıyla eğitime katkı da çok fazla olmuştur. Yani sosyal alanda da ciddi katkılar mevcut. Ama esas olarak ekonomik değerler düşünülürse, teknik anlamda bakım ünitelerinin kurulması ve onların çoğalmasıyla ilgili en fazla etki sağlanmıştır diye düşünüyorum.

Ayrıca, çevresel etkiler de mevcuttur. Eğer burada bu marina olmasaydı, bu yöreyi cazip buldukları için yatçılar yine bu yöreye geleceklerdi, ama bu kadar marinanın sağlamış olduğu bağlama olanakları sayesinde dip dibe bağlanamayacaklardı. Demirleyeceklerdi. Demirledikleri zaman bir teknenin kullandığı denizalanı 100 metrekare iken marinaya girdikleri zaman bu hemen hemen teknenin kendi boyutlarına düşmektedir. Yani denizalanı daha yoğun kullanılıyor, metrekareye düşen yat sayısı artıyor. Metrekareye düşen yat sayısının artması metrekareye düşen ihtiyaç miktarını da artıyor. Hem teknenin kendisi, hem de teknede yaşayanlar için. Teknede yaşayan duş yapmak istiyor, tuvaleti kullanmak istiyor, bu sefer tekneyi kullanmaktan vazgeçip tesisi kullanmaya başlıyor. Bu normalde denizde olacak ve denize doğrudan kirletici bir unsur olacak bir eylemin, artık marinanın kendi bünyesindeki tesisleri kullanılacağı için denizden uzaklaşması anlamına geliyor. Teknenin karaya çekilip bazı tamir bakım çalışmalarının karada yapılabilmesi bazı çalışmaları denizde yapmak yerine karaya da teşvik ediyor ve yine kirletici unsurların deniz ortamından uzaklaşması sağlanıyor. Burada ekonomi de gündeme gelmeye başlıyor, marina olmasa tekneler tek tek açığa demirlemiş olsalardı bir takım ihtiyaçlarını karşılamak için gene de şehrin olanaklarına başvurup onlarla çözüm bulmaya çalışsalardı karşılıklarına bu kadar mal ve hizmet sunan çeşidi bulamazlardı. Ama burada sayısal artış sayesinde talep yükseldiği için arz da buna paralel olarak yapılanma yoluna gidiyor ve bu civar zenginleşiyor. Doğrudan etkilerin yanı sıra dolaylı etkilenenler de mevcuttur. Örneğin yatçı, teknesi burada diye Dalaman'a uçuyor, havayolu daha çok çalışıyor, uçaktan inince taksi kiralamak durumunda kalıyor. Taksi hizmeti gündeme gelmeye başlıyor. Kısacası, sırf turizm sektörü değil, turizm dışında değişik sektörler de oluşmaya başlıyor. Örneğin, hastane. Hastanenin yabancı dil bilen doktorlara ihtiyacı olmaya başlıyor, hastanenin kalitesi değişmeye başlıyor. Bunlar gibi çok yönlü katkıları mevcuttur. Sigortacılık sektöründe bile hareketlilik başlıyor. Yat sigortası yapmak bile farklı bir dal. Teknelerin kumanyaya ihtiyacı var. Kumanya sağlamak için oradaki marketlerin sayıları, kapasiteleri değişiyor. Belki orda olmayacakken orada market oluşuyor. Marinanın gelmesiyle beraber, yat sahiplerinin %80 yabancı olduğu düşünülürse, ithal malların revaçta olması, çeşitliliği artırmaya başlıyor. Her marinanın kendi içinde marketi vardır ama market yeterli olmadığı için marinaya

yakın yerlerde daha büyük mağazalar da yer açmaya başlıyor. Aynı şekilde, alışveriş merkezleri de marinanın olduğu bölgeye doğru yakınlaşmaya başlıyor, çünkü bir şekilde insanlar buraya sadece yat turizmini yaşamaya gelmiyor, aynı zamanda eğlenmeye de geliyor, eğlence sektörü var. Giyim kuşamına da özen gösteriyor bir şekilde. Her açılan dükkân, istihdam sayısını arttırıyor, yani sektör o kadar fazla sektörü besliyor ki, dolayısıyla herkes bu yere yakınlık yarışı içine girmeye başlıyor. Sonuçta bir bütün olarak baktığımızda, marina olan bir yerle olmayan bir yer kıyaslandığında, dış etkenlerin de dahil olduğu bu süreçte çok ciddi bir hareketlilik olduğu ve bunun belli başlı sektörlerle değil, genelde her sektöre yayıldığını görebiliyorsunuz. Ayrıca, marina ekonomik, sosyal ve kültürel yapıyı da çok değiştiriyor; farklı milletten olan insanların ortak yaşama şekli oluşmaya başlıyor.

Bu etkileşimleri artırabilmek için önerileriniz var mıdır? Örneğin, yatçılar genel olarak ekonomi düzeyi ortalamanın üzerinde insanlardır, yatçının kente yönelmesi ekonomiye katkı sağlamaktadır. Bu katkının artırılması Marmaris için kazanç olacaktır. Bu konuda neler yapılabilir? Bu konuda Yat limanından talep edilebilecek uygulamalar var mıdır?

Belediye Başkanı: Turizm bölgesini bir bütün olarak ele almak gerekir. Yat limanına gelen müşteri profiline yapı, şekli, ekonomik durumu daha farklı diye kentin diğer yerlerini, diğer alışveriş mekânlarını, umuma açık olan diğer bütün yerlerini, parklarını bahçelerini, yollarını, kenti bütün olarak düşündüğünüz zaman, hizmet kalitesinin ve niteliğinin, her yapılanmanın niteliğinin her yerde aynı şekilde olması gerekir. Çünkü gelen misafirler deniz yoluyla da gelseler, yat limanında barınan misafirler kentin içini gezip dolaşmak isteyeceklerdir. Limanda görmüş olduğu güzel ilgi ve görselliği, çok cazip olan bu bölgelerin dışına çıkıp da tamamen onun tersinde olumsuz şeylerle karşılaşarsa bu turizm açısından, müşteri memnuniyeti açısından doğru bir şey olmayacaktır. Onun için turizm bölgesini bir bütün olarak ele almak gerekir. Bu kapsamda Marmaris'te kamusal alanlarla ilgili iyileştirme çalışmalarımızda çok yoğun bir şekilde devam ediyoruz. Sadece Marmaris'te değil, tüm turizm bölgelerinde geçmişten gelen hatalar çok büyük.

Türkiye’de maalesef bir turizm politikasının gerçekten yerleştirilememiş olması nedeniyle oluşan “ne kadar çok yatak sayısı –gerek denizde, gerekse karada otel olarak- ne kadar çok yatak sayısı olursa o kadar çok para kazanılır” anlayışının kesinlikle doğru olmadığını örneklerini görüyoruz. Görev süremiz içerisinde kentte binlerce kaçak yapı yıktık. Mekânınızda ne yapabileceksiniz bilmeli; imara, planlara uygun yapılanmayı gerçekleştirmeniz lazım. Tatil bölgelerinde kaçak yapılara göz yumarsanız, iki katlı yerlere beş katlı yapı yaptırırsanız kentteki yoğunluğu ciddi şekilde artırırsınız ve dolayısıyla bununla bağlantılı olarak da kaliteniz düşmüş olur; bir kimliğiniz kalmamış olur; hizmet kalitesinin düşmesiyle müşteri memnuniyetini olumsuz yönde etkiler. Onun için bir yandan kentteki kamusal alanlardaki iyileştirmeleri yaparken bir yandan da kentte ticaret yapan tüm esnafın gerek eğitimi, gerek bilinçlendirilmesi ile doğru ticaret yapma yolunda yönlendirilmesine çalışıyoruz.

Marmaris Yat Limanı Yetkilileri: İçe dönük yerine dışa dönük bir marina yaptığımızda, halkı da içeri çekiyorsunuz. Çoğu kişi, marinanın çok pahalı, gezilmesi mümkün olmayan, her dakika karşınıza güvenliğin çıktığı bir yer olarak düşünüyor. İç kısımlar böyledir ama insanları buraya çekip denizciliği sevdirmek, yatları sevdirmek için, sadece vatandaşı da buraya çekmeniz gerekir. Burada, insanlarda bir algı var: köprüye kadar gelip, köprüden sonrası herhâlde yasak diye düşünülüyor.

Öte yandan, bu konunun kültürle ilgili bir yönü var. Bir marinanın çevresiyle birlikte yaşayabilmesi için çevresini kendi içine, kendini de çevresine yayabilmesi için o çevrenin ve marinanın ortak kültürünün taraflarca belirlenmiş olması lazım. Eğer şehirdeki adam marinaya sırf çekirdek çitlemek, keyif yapmak için geliyorsa onun yaratacağı bir takım risklerin marinadaki yaşantıyı ne derece olumsuz etkileyebileceğini hesap etmek gerekiyor. Örneğin, teknelerin lumbuzu vardır, bu lumbuzların bazen havalanması için kapağı açıktır. Ağzındaki sigara bittiği zaman izmaritimi fırlatmamam lazım, o lumbuzun içine girer teknede yangın çıkartır deme bilgisine sahipse; ben şurada bir mangal yaksam, mangalın kıvılcımları o lumbuzdan girer içerdeki malzemeyi tutuşturur gibi bilgi ve kültürü varsa, marinanın tüm olanaklarını kullansın. Marina içindeki tesislerin kapasiteleri de ona göre ayarlanır,

dışarıdan geleceklerin ihtiyaçları da gözetilerek yapılır. Ama biz Türkiye’de henüz kıyı kesimlerindeki insanların bile henüz bu kültürde, yapıda, anlayışta ya da bilinçte olmadığını görüyoruz. Dolayısıyla marina ile o yörede yaşayan insanların arasında bu tip sıkıntıların yaşanmaması için bir kontrol ve denetimlerin sisteminin olması gerektiğine inanıyoruz. Maalesef şartlar bunu gerektiriyor.

Marmaris Yat Limanı sınırında yer alan bölgelerde yer alan mekânların karakteri sizce doğru mudur? (örneğin Avrupa’da yat limanı hinterlandında denizden gelen turistin de iştirak edeceği, eğlence, golf, vb. kamusal aktivitelerin bulunduğu alanlar yapıp turistin kente katılımı artmakta.) Yapılı alanları yıkıp yeniden yapmak tabii ki mümkün değil, ancak gelecek yatırımlar için örnek olması bağlamında bu konuda önerileriniz var mıdır? Sizce bu alanların karakteri ne olmalıdır?

Belediye Başkanı: O bölge mevcut haliyle tamamen yasaldır. Barlar sokağının bulunduğu bölge tamamen sit bölgesidir ve burası tamamen imara uygundur. Arka planda yer alan kapalı spor salonu da belediye hizmet alanıdır imar planında. Böyle bir kapalı spor salonunun olması, yanında tenis kortlarının bulunması, küçük bir futbol sahasının bulunması kente hizmet veren gerekli birimlerdir. Marmaris Yat Limanına gelen insanlar da, orada konaklayan, teknelerinde kalan insanlar da, liman esnafı da, orada çalışanlar da kesinlikle çok yakında olan bu bölgeden, bu etkinliklerden yararlanmakta ve bölgemize katkı sağlamaktadır.

Marmaris Yat Limanı Yetkilileri: Türk hamamı, berber, masaj üniteleri, spor alanları gibi, çeşitli üniteler içeren artık günlük hayatımıza girmeye başlayan tesislerin marina gibi insanların bir arada olduğu yerlerin yakınında olmasında fayda var. Sinema, tiyatro gibi kültürel merkezler, sergi salonu, yatçıların bir araya gelmelerine teşvik edecek publar ya da bizim gidebileceğimiz bir sağlık tesisi, bilardo masalarının olduğu, oyun aletlerinin olduğu eğlence tesisleri, lunapark, vb.

hem gençlerin, hem çocukların, herkesin eğlenmek için gidebileceği tesisler yer alabilir.

Liman sınırında sonradan yapılan kapalı spor salonu ve kortların yeterli olmadığını düşünüyorum. Marmaris'te yer sıkıntısı mevcut. Marinanın bulunduğu bölge yer açısından sıkıntılı. Marina hinterlandında yer alan alana yapılacak yapılar yerel yönetimin tercihi, belediyeye ait tesisler olduğu için hiçbir merciden izin ya da görüş almak zorunda değil. Ama, masaya yatırılmadan, sadece alınan kararın orada proje bazlı uygulanması, sonuçta böyle sıkıntılar yaratabiliyor. Belki söz konusu tesisin yapıldığı zaman Marmaris'in spor salonuna ihtiyacı vardı, kesinlikle olması gereken bir şeydi, ancak tesisin yeri tartışılabilir. Onu çok daha güzel bir yere yapmış olsa, insanlar gene oraya gider sporunu yapar, burada da marinanın yanında çok daha fazla aktivite merkezi olabilecek, alışveriş merkezi, spa merkezi gibi tesisler yapılabilirdi.

Bir koordinasyon mantığı bizde yok. Birisi geliyor “lunapark için bu alan müsait” diyor, “kiralayayım” diyor ve onun isteği üzerine değerlendirme yapılıyor. Lunapark olsun olmasın, “buranın hakkı aslında budur, o hak talep oluncaya kadar, birileri bu anlamda bir hizmet verinceye kadar bu lunaparkı askıya alalım” diye bir düşünce şekli maalesef bizde yok. Bir planlama ile “burası şu nedenlerden dolayı şu tip tesislerin kullanımına açıktır” denilse bu etkileşimler daha fazla olacaktır.

“Sürdürülebilir turizm açısından iklim, kaynak ve ulaşımının planlamasında, plan ilkeleri çevreyi bozmayacak şekilde tespit edilmelidir.” Marmaris'te bu durum nasıl? Türkiye'de yat turizminin hızlı bir gelişme göstermesinin nedenlerinden biri Batı Akdeniz'deki deniz kirliliği nedeniyle yatçıların temiz Doğu Akdeniz'e yönelmeleridir. Bizim de aynı sorunu yaşamamamız için, sürdürülebilirlik anlamında Marmaris'teki durum nedir? Kaygılarınız ve olumlu yönler nelerdir?

Belediye Başkanı: Marmaris bölgesinin çok avantajlı bir noktada olduğunu ifade edebilirim. Altyapısını tamamen bitirmiş olan bir bölgedir. Kanalizasyon hattı

tüm bölgede aktif bir şekilde yüzde yüz bitirilmiş olarak çalışmaktadır. Arıtma tesislerimizden tamamen derin deşarj hattıyla denize verilen bir sistemimiz vardır. Bu durum, limanımız için çok önemlidir ancak arz – talep dengesini iyi oluşturmak gerekir. Yani yat limanında toplamda 2 bin teknelik bir kapasite varken bu bölgede çok daha fazla tekne barındırmaya kalkarsanız doğal olarak bunun getirdiği kirlilik, çevre açısından çok olumsuz bir noktaya gelecektir. En önemli zenginliğimiz doğamızdır. Özellikle yapısı gereği tamamen milli parklarla çevrili olan kentimizde, çevresinde çam ağaçlarının denizle bütünleştiği dünyada başka bir örneğini ender görebileceğiniz bu doğa harikası yerde, her şeyden önce mevcut doğamızı korumamız gerekir. Bu demek değildir ki hiçbir yeri ellemeyelim; tabi ki doğayı bozmadan çevremizi yıpratmadan onların kullanıma açılması, kontrol altında tutulması çok daha doğru olur. Koyumuz havuz gibidir, dünyanın hiçbir yerinde benzeri yoktur. Bunu elimizden geldiğince korumamız gerekir. Kirliliği yaratan insandır. Görevde olduğumuz sürede, mevcut liman işletmesinin büyütülmesine karşı ciddi bir mücadele veriyoruz. Örneğin, mevcut liman, 20 bin kapasiteli bir işletme limanı haline getirilirse bu koydan yararlanan, kumundan denizinden güneşinden yararlanan 65-70 bin yatak kapasitesini tamamen öldürmüş, bitirmiş olursunuz. Dolayısıyla bu doğru bir şey değil. Bu kapsamda bilimsel çalışmalar yaparak, akademisyenlerle bir çalışma yaparak bir kentin genel kapasitesinin ortaya konulması gerekir. Kent kaldırmadığı için binlerce kaçak yapı yıktık. Mevcut imar planı doğrultusunda 30 bin kişinin yaşayacağı bir kent, 60- 70 bin kişinin yaşayabileceği, kaçak yapılarla büyütülmüş bir kent haline gelirse buranın ne altyapısını kurtarabilirsiniz, ne denizini ne de doğasını kurtarabilirsiniz; tamamen bindiğiniz dalı kesmiş olursunuz. Bu anlamda kentin yaşayabileceği ve yaşayan herkesin de mutlu olabileceği, yatırdığı yatırımı geri alabileceği bir planlamayı yapmak zorundasınız. Arz – talep dengesini olabildiğince denge seviyelerinde tutmak zorundasınız. Tamamen iflas etmiş olan bu dengeyi belli bir noktaya getirmeye başladık ve Marmaris prim yapmaya başladı. Artık Marmaris’te, bizim yapmış olduğumuz iyileştirme çalışmalarıyla, bölgesel tasarım projeleriyle, turizmcilerimiz ve otelcilerimizin çok ciddi paralar harcayarak tesislerini yenilemeye başlamasıyla, müşteriye verilen hizmet kalitesi artmaya ve açılan her türlü işletme daha nitelikli daha kaliteli olmaya başlamıştır. Bunun neticesinde, yabancı tur operatörleri

tarafından Marmaris'in artık gerçekten rahat, huzurlu, güvenilir ve kaliteli bir tatil bölgesi olarak lanse edilmesi sonucu Marmaris'in, ekonomik seviyesi daha iyi olan kesimler tarafından tercih edilir hale gelmesi bizleri mutlu etmektedir. Ancak bunun için sadece Belediyenin vermiş olduğu mücadele değil, topyekûn mücadele gerekmektedir. Burada tüm kamu kurumlarıyla aynı anlayış içerisinde çalışma yapmamız gerekir. Örneğin, müşteriye rahatsızlık veren herhangi bir işletmeye ilişkin ilgili kamu kurumları, sivil toplum örgütleri ve odalar paralel hareket etmeli ve iyileştirme çalışmaları yapılmalıdır ki başarıya çok daha kısa surede ulaşılsın. Ama görünen o ki artık Marmaris çevresi değişti, iyi bir noktaya geldi.

Marmaris Yat Limanı Yetkilileri: Marmaris kentinin bir atık arıtma sistemi var. Fakat Belediyenin atık arıtma sisteminin ne derece verimli çalıştığını bilmiyoruz, kentin atık suyu, arka tarafta bir yerde arıtılıyor, arıtılmamış olan su da, Yalancıboğaz'ın öbür tarafından -50 metreden denize veriliyor.

Öte yandan, körfez içerisindeki suyun özellikleri analiz edildi ve bu analizlerle ilgili bir ara rapor yayınlandı. Körfez içerisinde analiz için 22 tane nokta belirlenmiş. Özellikle körfezin içine su akan noktalarda (tesislerin yoğunlaştığı yerlerde), su kirliliğinin diğer yerlere göre daha fazla olduğu gözlenmiş. Araştırmacıların amacı da, bu konuda farkındalık yaratmak. Bizim gözlemlediğimiz kadarıyla, tekneler maalesef, atıklarını verme konusunda, hali hazırda duyarlı değiller, buldukları yerde kendi sistemlerini kullanıp, yani ürettiği atığın belediye sistemine katılmasına müsaade etmeyip denizin kirlenmesine neden oluyorlar. Bu arada, körfez içerisindeki demirlemeler nedeniyle, poseidon çayırlarının - karbondioksiti doğrudan oksijene çeviren özellikte çayırlar- yavaş yavaş, azalmaya başladığı dolayısıyla deniz dibi örtüsünde kelleşmeler başladığı beyan ediliyor. Bu durumla ilgili bir takım tedbirler alınması gerekiyor ancak bildiğimiz kadarıyla bu konuda ciddi bir çalışma yok. Deniliyor ki, gelen gemilerin balast suyunun bu civarda basılması neticesinde, başka iklimlerdeki canlılar buraya taşınıyor. Bu canlılar, burada kendilerine bir yerleşim alanı buluyorlar ve buranın ekolojik yapısı, değişiyor. Bir yandan da, deniz kirliliğinin göstergesi olarak, bu tip canlıların, kirliliğin

artması ile artık daha hızlı üredikleri ve eskiden tek tük gördüğümüz, hiç görmediğimiz şeylerin, dikkat çekici hale geldiğini belirtiyorlar.

Mavi Kart uygulamasına başlandı ancak, bizce denizlerdeki kirliliğin asıl kaynağı, karadan taşınan kirlilik. Karadan gelen kirlilik, kimi yerde %95 oranında, kimi yerde %85 oranında deniz kirliliğinin nedenini oluşturuyor. Yani kıyı kasabalarımız, kıyı tesislerimiz, şehirlerimizin çoğunda atık su doğrudan denize gidiyor, derelerle denize ulaşıyor. Çiftçi tarlasını gübreliyor, ilaçlıyor, yağmurla ilaçlar gübreler, dereye karışıyor, zirai tarım ilacını buradaki bitkinin ve balığın ölmesine neden olacak şekilde denize akıtıyor. Tabii ki teknelerden de oluşan kirlilik denize olumsuz katkıda bulunuyor ama oransal olarak baktığımız asıl çözülmesi gereken, kurutulması gereken kaynak, karadan gelen kirlilik. Eğitimsizlikten kaynaklanan, kolayına gittiği için atık suyunu denize boşaltan da vardır. Ama bunu söylemek lazım, 13-14 metrelik tekneyi kiralamış, ya da sahibi olarak denize açılan adam, denizi kirletmemsi gerektiğinin bilincindedir. Tutup da tuvaletini çamaşır suyuyla yıkayıp o suyu da denize basmıyor. Mesela kimse teknede çamaşır yıkamaz, çamaşırhaneye yıkatır.

Sizce, kent-marina ilişkisi açısından, bir marina yatırımında etkili olan herhangi bir yer seçim kriteri var mıdır?

Belediye Başkanı: Kesinlikle olması gerekir. Her şeyden önce mevcut doğal zenginliklerimizi korumanın on planda olması gerekir. Özel sektörde, yatırımını en kolay ve en kısa zamanda en fazla nereden geri alabileceğini düşünen bir anlayış vardır, “yapacağım bir marina yatırımı bu bölgeye zarar verir, bu bölgeyi kirletir” diye düşünülmez. Herkes, kentine ekonomik katkı olsun ve insanlar daha fazla para kazansın ister, ancak ürünümüzü iyileştirip bir kimlik yaratarak bir tatil bölgesi yaratmak doğru olur. Doğru yatırıma her zaman açığız, kim olursa olsun iyi sermayenin Marmaris’e gelmesinin her zaman destekçisi oluruz. Nitelikli tesislere her zaman ihtiyacımız var, ama nitelikli tesislere ihtiyacımız var diye ormanlarımızı katletmek, deniz kenarlarını tamamen öldürüp bitirmek anlamında değil, doğamızı

çevremizi tarih ve doğal zenginliklerimizi koruyarak bunları ekonomiye katkı sağlayacak kontrollü yatırımların yapılmasını sağlamak gerekmektedir.

Marmaris Yat Limanı Yetkilileri: O civardaki kültürel düzey etkilidir. Çünkü eğer kültürel düzey uygunsa, marinayı şehirle içiçe yapmakta sorun yok, kentlinin önünü marina kesmez, marinadan faydalanır. Marinadaki insan da kentin hemen içinde olmanın keyfini yaşar. Çıkınca hemen şehrin içindedir, kısa mesafede kendine hizmet edecek tesislere ulaşır, şehirdeki insan da marina tesislerinden yararlanır, gelir orada, organize edilmiş bir kıyı tesisinin olanaklarını keyif içinde yaşar. Ama eğer orada bu ilişkiyi bu rahatlıkla kurabilecek bir eğilim yoksa, o zaman iş zor. Yani o zaman kentin biraz kenarında kentlinin ulaşım konusunda hem çok zorlanmayacağı hem de çok rahat olmayacağı bir yer olması lazım olduğunu düşünüyoruz.

Bir de marina, kentlinin alışkanlıklarını çok değiştirmek zorunda kalmayacağı bir konumda olmalı. Yani, kentli hep balık tutuyorsa, sürekli kıyıyı bu amaçla aktif kullanıyorsa, siz orayı marina yapıp kapatmak zorunda kalırsanız, sonrasında sorunlar yaşanır. Bu nedenle, toplumun, oradaki yaşayanların görüşlerini almak gerekir.

Bu sorular haricinde, bu konuda düşünceleriniz, planlarınız ya da önerileriniz var mıdır?

Belediye Başkanı: Her iş kolunda olduğu gibi arz – talep dengesinin belli seviyelerde tutulması, belli standartların oluşması, sayısal oranların dengede tutulması gerekmektedir. Örneğin, Göcek bölgesi, arz – talep dengesinin iflas etme noktasına geldiği bir noktadadır. Nitelikli, gerçekten dantel gibi işlenmiş bu koylarımızda, Gökova Körfezi, Hisarönü Körfezi, Bodrum, Marmaris, Göcek, Fethiye gibi özel bölgelerimizde niteliği düşürerek hizmet kalitesi olmayan basit teknelerle yapılan mavi yolculuklar da bölgelerimizin hızlı bir şekilde kirlenmesine, kötü kullanılması sebebiyle olumsuz noktalara gelmesine sebep olmaktadır. Bu

durum, Batı Akdeniz ülkelerinde olan kaçışın bu bölgelerde de olacağı anlamına gelmektedir. Önümüzdeki örnekleri iyi değerlendirmemiz gerekir, doğal zenginliğimizi iyi korumamız gerekir. İlgili kurum hangisi ise denetim ve kontrollerin ciddi bir şekilde yapılması gerekmektedir. Özellikle bu bölgelerde yük taşımacılığıyla ilgili uluslararası tankerlerin, römorkörlerin, büyük teknelerin bu bölgeye gelişlerini almış oldukları denge suları nedeniyle denizimizde artık bu bölgelerde bilinmeyen farklı deniz canlıları görülmeye başlamıştır. Balon balığı denilen bir balık türemeye başlamış, denizanaları görülmeye başlanmıştır. Bunların bilimsel bir şekilde neden kaynaklandığının araştırılması ve önüne geçilmesi gerekir. Dünyada turizmde 5 bin destinasyon vardır ve rekabet acımasız bir rekabettir. Bu rekabette devamlılığımızı, sürdürülebilir turizmi güvence altında tutabilmek için elimizdeki doğal ve tarihi zenginliklerimizi korumamız ve denizlerimize çok iyi sahip çıkmamız gerekir. Örneğin Mısır'a gittiğinizde, çöl olan bu bölgede turizm yapılmakta olduğunu görürsünüz. Bu bölgenin tek artı özelliği, denizi pırıl pırıl tutmalarıdır; küçük bir teknenin çıpa atması dahi yasaktır. Ama bizde büyüme ve çoğalma hırsı önüne geçilmez bir şekilde devam etmektedir. Bu kapsamda bir kota olması gerekir. Geçmişte denizde gününbirlik tur yapan 15-20 metrelik teknelerimiz artık 50-60 metrelik saç gemilere dönüştü, 400-500 tane yolcu taşımakta. Lodos fırtınası veya poyrazda, bu insanların bir kısmının duyarsız bir şekilde denize attığı çöplerin kıyıya vurduğunu görüyoruz. Sonuç olarak, korumayla ilgili hassasiyetimizi olabildiğince ortaya koymamız gerekir.

Marmaris Yat Limanı Yetkilileri: Çevresel olanakları, iyi gözden geçirip, denizdeki yapılanmayı bununla paralel hale getirmek gerekir. Kent kapasitesi anlamında, Marmaris kaç yatlık kaç marinayı kaldırır, o bir bilimsel araştırma meselesidir. Böyle bir araştırma olmadan kafadan konuşmamız doğru değil, ancak Marmaris'in yeni bağlama yerlerini kaldıracağını düşünüyorum ama kaç taneyi daha kaldırır araştırma yapmak gerekir.

Diğer bir konu ise yerel etkinlikler daha kapsamlı yapılabilir. Örneğin, bazı köylerde yapılan yağlı güreşler var. Yağlı güreşe, deve güreşine giden yatçılarımız

oldu, buradan otobüs kalktı. Biz nasıl İspanya'ya gitsek boğa güreşine bakmak isteriz, onlar da bunun gibi etkinlikleri merak ediyorlar.

3.6.5. Genel Değerlendirmeler

Marmaris'te yat limanı – kent etkileşimleri bağlamında incelenen Marmaris Yat Limanına ilişkin olarak tez çalışmasında çizilen kavramsal çerçeve dahilinde yetkililerle görüşmeler ve sahada yapılan incelemeler neticesinde kent ve limana ilişkin olarak tespit edilen kuvvetli ve zayıf yönleri gösterir tablo şu şekildedir:

Tablo 3.8. Marmaris Yat Limanı ve Marmaris Kentinin Kuvvetli ve Zayıf Yönlerine İlişkin Değerlendirmeler

KUVVETLİ YÖNLER	ZAYIF YÖNLER
<ul style="list-style-type: none">• Yat turizmi talebinin yoğun olması• Tarihi, doğal ve kültürel zenginlikler yönünden önemli bir turizm potansiyeline sahip bir yörede bulunması• Marmaris'in doğal liman niteliğinde olması• Kıyı ve seyir açısından yatçılık için cazip koşulların bulunması• Kentin konumu itibariyle uluslararası güzergâhlar üzerinde bulunması• Yatçılık sezonunun uzun olması ve yeterli talebin bulunması• Kruvaziyer gemilerin yanaşabilmesi• Limanda özel - yarı özel - kamusal alanların doğru konumlandırılmış olması• Liman kamusal alanlarının herkese açık olması• Liman ve kent yönetiminin birlikte kalkınmaya dair ortak bakış açılarının bulunması	<ul style="list-style-type: none">• Topografya ve ormanla çevrili olması nedeniyle kent kapasitesinin sınırlı olması• Liman – kent fiziksel bağlantısının zayıf olması• Teknolojinin, yeni ve lüks modellerin gelişmesi, Marmaris Yat Limanının bunların yanında klasik bir model olarak kalması• Liman hinterlandının potansiyelini yeterince kullanamaması• Denizin kirlenmeye ve doğal özelliklerinin bozulmaya başladığına dair belirtiler görülmesi

Marmaris kenti, konumu dolayısıyla yatla seyir mesafesinde adaların bulunduğu, iklimi dolayısıyla yatçılık sezonunun uzun olduğu, Batı Akdeniz'den Doğu Akdeniz'e yönelen yatçıların güzergâhları üzerinde bulunduğu, doğal ve tarihi zenginlikleri bulunan bir bölgede yer almaktadır. Topografya ve kenti çevreleyen ormanlık alanlar kent kıyısının genişlemesine imkân vermemekte, dolayısıyla kent kapasitesi sınırlı kalmaktadır. Öte yandan, içinde bulunduğu topografya, kentin içinde bulunduğu koy dolayısıyla kenti doğal bir liman haline getirmiş, seyir mesafesindeki doğal koylar yatçılığı bu yörede cazip hale getirmiştir. Yani topografya bir yandan kent sınırlarken diğer yandan yatçılık için cazip koşullar oluşturmaktadır. Bölgedeki deniz turizmi tesislerinin kapasite artırma çalışmaları bölgede yoğun bir yat turizmi talebinin olduğunun bir göstergesidir. Addedilen bu hususlar dış kaynaklı, değiştirilemeyecek özelliklerdir.

Marmaris'te kent ve liman etkileşimlerine dair en önemli iç kaynaklı kuvvetli özellik, liman ve kent yönetiminin birlikte kalkınmaya dair ortak bakış açılarının bulunmasıdır. Hem yerel yönetim, hem de liman yönetimi denizden gelen turist için kent ve limanın birlikteliğinin önemini vurgulamaktadırlar. Ancak, teorideki bu ortaklık pratik çözümlerle daha fazla başarıya ulaşabilecek niteliktedir. Örneğin, yat limanı hinterlandında bulunan belediye hizmet alanına geçtiğimiz yıllarda yapılan kapalı spor salonu ve spor tesisleri -yatçı kullanımı açısından- potansiyelini yeterince kullanamamaktadır. Bu kapsamda, yat limanı hinterlandı için emsal teşkil eden bunun gibi uygulamalarda, yeni yapılacak tesislerin bulunduğu alan için alınabilecek ortak kararlar ve yapılabilecek analizlerle bu alanda yapılabilecek tesisler belirlenip, yatçıların da söz konusu kent imkânlarından daha fazla yararlanabilmesi mümkün kılınabilmektedir.

Kente ait iç kaynaklı olumsuz bir özellik ise, bilgisine başvuru yetkililerin de ifade ettiği gibi yat turizminde önemli bir destinasyon olan Marmaris'te denizin kirlenmeye başlamasıdır. Denizin temiz tutulması ve dolayısıyla sürdürülebilirliğin sağlanması öncelik arzeden bir konudur. Bölgede, denize atılmış olan çöplerin görülmesi ve daha önemlisi deniz yaşam alanında bulunmayan canlıların görülmesi denizin doğal dengesinin bozulmaya başladığına işaret etmektedir. Bu kapsamda

bilimsel çalışmalar yapılması, insanların bilinçlendirilmesi ve gerekiyorsa cezalandırılması gerekmektedir. Denizin kirlenmesi, yatçının tekrar gelmemesine neden olmakla birlikte deniz-kum-güneş tatili için gelen turistin de kaçmasına neden olmakta ve sonuç olarak ekonomisi büyük oranda turizme dayalı olan kentin bütün yapısını etkileyen sonuçlar doğurabilmektedir.

1989 yılında yapılmış olmasına rağmen, mekânsal kurgunun doğru yapılmış olması, özel – yarı özel – kamusal alanların mekân karakterine göre konumlandırılmış olması gibi faktörler neticesinde bir kimlik sahibi olan liman, günümüz taleplerine cevap verebilmekle beraber, alternatiflerin çoğalması, destinasyon sayısının artması gibi nedenlerden dolayı liman ve kent birlikte gelişme ve popülaritesini koruma yolunda çalışmalar yapmaya devam etmelidir.

GENEL DEĞERLENDİRME VE SONUÇ

Yat turizmi, istatistiklerden de anlaşıldığı gibi turizm sektörü içinde payı giderek artan, gelişimini sürdürecektir bir sektördür. Yat turizmi açısından büyük potansiyele sahip olan ülkemizde istihdamın artırılması, kentte diğer sektörlerin gelişimine katkı sağlaması, yat limanı yatçı için sınır çizgisi olmayıp yatçının kente katılımıyla Türkiye'nin tanıtılması, eğitimin artırılması, kültür alışverişi, dünya barışına katkı gibi evrensel sonuçları vardır.

Yat turizminin kara ayağı olan yat limanları, yatçıların denizden çıkıp kara alanı ile iletişiminin başladığı yerlerdir. Yat limanlarının asıl fonksiyonu yatlılara hizmet vermek ve yatçıların zaruri ihtiyaçlarını karşılamak olsa da zaman içinde yat limanından beklentiler giderek artmış, “marina köyü” (marina village) gibi çoklu aktiviteler barındıran kavramlar ortaya çıkmıştır. Bu durum, evlerinde yaşayan insanların sosyal aktiviteler için eğlence yerlerine, alışveriş mekânlarına, vb. yerlere gitmesi gibi, yatçıların da yaşam mahalleri haline gelen yatlılarından çıktıklarında gidebilecekleri kamusal mekân beklentileri olmasının sonucudur. Yani yat limanları artık sadece barınma mekânı olmaktan çıkmış, birçok sosyal aktivitenin yer aldığı kompleksler olmaya başlamışlardır. Ülkemizde de bu durum geçerlidir; yeni yapılan yat limanları, koşullar elverdiği sürece lüks ve çok fonksiyonlu tesisler olarak planlanmakta; eğlence ve alışveriş merkezi, sosyal ve kültürel aktiviteler merkezi olma amacındadırlar.

Bu konuda dikkate alınması gereken bir husus ise, yat limanlarının kendi başına bir bütün olmasının yanı sıra, limanların, kıyısız ortamın ve eğer kentte yer alıyor ise kentin bir elemanı olduğudur. Limanın temel hedef kitlesi olan yatçıların dinamik özelliği de göz önünde bulundurulduğunda, bir yat limanının çevresiyle olan etkileşimlerini, içinde bulunduğu ortamı incelemek gerekmektedir.

Limana gelen yatçılar, genel olarak yat limanının çevresindeki aktivite merkezlerine, sosyal yaşam alanlarına önem vermektedir. Yat limanından ve kent yönetiminden de bunun desteklenmesi ve geliştirilmesi beklenmektedir. Sonuç olarak, yat limanının çevresi ile iletişim kurması ve çevresel eğilimlerle etkileşim içinde olması, hem limanın hem kentin gelişimi için gerekli bir koşuldur.

Diğer bir nokta ise, turizm kentlerinde turiste hitap eden ticaret sektörüne ait genel bir kanı olduğudur: turistik tesislerde herşey dahil sistemi yüzünden turist otelden çıkmamaktadır, dolayısıyla esnaf, turistten yeterince gelir elde edememektedir. Bu kanıya karşılık olarak, işletmeciler beş yıldızlı otele kıyasla kentlerin iki yıldızlı nitelikte olduğunu, kent kalitesinin turist için yetersiz olduğuna değinmektedirler. Bu durum, kendi başına bir tez konusu olabilecek nitelikte bir konudur. Ancak arz talep dengesini düşündüğümüzde, yeterli talep olmadan kentin arzda bulunmasında riskin düşük olması için, turiste hitap eden esnafın kaynağının yeterli olması gerekmektedir. Kısaca, turist – kent etkileşimi olmadan turiste hitap eden kent ticaretinin gelişmesi beklenemez. Yat limanlarının farkı da bu noktada ortaya çıkmaktadır. Yatçının hem ekonomik anlamda hem de beklentiler anlamında karakteri geleneksel tatil (deniz-kum-güneş tatili) için gelen otel turisti karakterinden farklıdır. Otel turistinin dinlenme anlayışı, denize, havuza girip genel olarak otelden çıkmamak üzerine kuruludur; ancak yatçılık, gezinti üzerine kurulu bir olgudur. Bu nedenle, yatçının doğası gereği, kentin gelişiminde potansiyel bir rolü mevcuttur. Yatçının “denizde gezinti” talebine, “karada gezinti” anlayışının da eklenmesi ve kente yönlendirilmesinde, yatçının kentle ilişkisini kuran yat limanlarının niteliği önem taşımaktadır.

Yatçıların daha çok ekonomik düzeyi ortalamanın üstünde olan turistler olması ve otel turistinin aksine daha fazla harcama yapmaları nedeniyle, yat turizminin turizm sektöründeki payının artması ile ülkemizde turist başına elde edilen gelir miktarı artacaktır. Bu kapsamda ülkemizdeki yat limanlarının nitelikleri ve yatçıyı kente yönlendirebilmeleri bakımından buldukları kentle ilişkileri çok önemlidir.

Yat limanı – kent ilişkisinin sadece liman tarafından kurulması yeterli değildir. Örneğin, Avrupa’da birçok liman kompleksi, hinterlandında safariden golfe kadar pek çok aktiviteyi canlı tutabilmiştir. Yani, yat limanı çevresinde yer alan kent alanlarında herkesin kullanımına açık aktivitelerin yer aldığı kamusal mekânların yer alması, yat limanı – kent ilişkisini kuvvetlendirip aradaki sınırı minimize etme potansiyeline sahiptir.

Yat limanları kara ve su gibi iki farklı ortam kullanıcılarına hizmet vermekte, bu iki mekân arasında geçişim alanı olmaktadır. Yat limanlarında kıyı, sınır çizgisi olmaktan çok, karanın denize doğru yayılmasına imkân veren bir unsur olmaktadır. Çok yönlü karakteri, barındırdığı kamusal mekânlar, bulunduğu ortamla kurduğu diyalog ile kente farklı bir hareket sağlama potansiyelini barındırmaktadır. Potansiyelini kullanabildiği takdirde, yat limanları kenti oluşturan katmanlara ekonomik, sosyal ve kültürel açılardan etki eden en önemli unsurlardan biridir. Yat limanı, kenti, kendi içinde bir döngüsü olan sabit bir kent olmaktan ziyade, akışın yer aldığı, yaşayan bir kent haline getirmektedir.

Bu öğeler çerçevesinde kent – yat limanı etkileşimlerinde evrensel nitelikte kriterler belirlemek mümkündür:

- Yat limanlarının bünyesinde yer alan yapılar, günümüz beklentilerine ve çevresel faktörlere uygun olarak tasarlanmalı ve konumlandırılmalıdır. Yat limanının konumu ve sunduğu olanaklar yatçılar için yat limanı seçiminde en önemli kriterlerdir. Liman, sadece barınak ve uğrak yeri olmak yerine, günümüz taleplerine cevap verebilen kendi içinde bir bütün olan bir yaşam alanına dönüşmelidir.
- Yat limanları sadece yatçılar için değil, kentliler için de bir yaşam alanı olmalıdır.

- Liman-kent etkileşimleri çevresel diyalog esasına dayandığı için, liman kimliği özelden çok kamusal olmalı, özel-yarı özel-kamusal fonksiyonlarını düzgün planlamalı, kamusal olan kıyı alanından kopmamalıdır. Kıyı kentinde, kıyının sınır etkisinin yerine, genişletici etkisinin hissedilmesi sağlanmalıdır.
- Yat limanı bünyesindeki kamusal alanlar, liman çevresinden soyutlanmamalıdır. Deniz yoluyla gelen turiste liman ve kentin bütünleşik sunulması, aktivite zenginliği, turistin her gelişinde farklılaşma ve değişen koşullara ayak uydurabilme olanağı sunmakta; dolayısıyla ekonomik getirinin artması, söz konusu destinasyonun tanıtımı ve cazibe merkezi haline gelmesi, doğal güzelliklerin yanı sıra sosyal girişimlerle de sağlanabilmektedir.
- Bu kapsamda, liman – kent bağlantıları kuvvetli olmalı, fiziksel çevrenin iletişimsel rolüne önem verilmeli, liman – kent geçişi süreklilik arz etmeli ve kullanıcıyı yönlendirebilmelidir. Limanların kentin kamusal mekânlarının uzantısı niteliğinde olması kent-liman ikilisinin bütünleşik olmasını sağlamaktadır.
- Limana komşu alanlarda, liman hinterlandında denizden gelen turistin de faydalanacağı, nitelikli kamusal alan düzenlemelerine gidilmeli; cazip aktiviteler düzenlenmelidir. Ayrıca, yatçı profili göz önünde bulundurulmalı, yatçının sadece liman içinde değil, liman dışında da ilgi duyduğu aktiviteler belirlenmelidir. Ayrıca, yat limanı hinterlandının da yat turizmine destek olacak şekilde düzenlenmesi, yat turizmini daha geniş bir alana yayacak ve kent fiziki yapısı turizm açısından yetersiz olsa bile (örneğin, betonlaşma fazlalığı) kentte turizm canlı kalacaktır.
- Yat limanı yöneticileri ile yerel yönetim işbirliği içinde olmalı, kent - liman diyalogunun geliştirilmesi için ortak kararlar alınmalı, mekân düzenlemeleri yapılmalı ve yat limanları kentin odak noktalarından bir olarak değerlendirilmelidir.

- Kent ve limanın birlikte kalkınması açısından, liman içinde bulunduğu kenti geliştirmeli, kent de limanı desteklemelidir. Bu kapsamda, yat limanı tasarımında içe dönük yapılaşma yerine dışa dönük yapılaşmaya gidilmeli, kent liman arayüzü kamusal kullanıma yönelik alanlarda çözümlenmelidir. Yat limanının sınırları ne kadar keskin, kentten ne kadar kopuksa kente katılan turist sayısı ve limana katılan kentli sayısı o kadar az; kent-liman ne kadar bütünleşmişse kente katılan turist sayısı ve limana katılan kentli sayısı o kadar fazla olmaktadır.
- Yurtdışındaki limanlarla kıyaslamalar yapılmalı, yapılaşma, beklentiler, liman hinterlandında yer alan görsel ve işlevsel düzenlemeler incelenmelidir.
- Yatçılığın yapıldığı bölgelerde arz – talep dengesi belirli seviyelerde tutulmalıdır. Bu kapsamda araştırmalar ve tespitler yapılarak kent kapasitelerinin belirlenmesi, aşırılıkların önlenmesinde, diğer turizm faaliyetlerinin sürdürülebilmesinde, doğal dengenin ve çevrenin korunmasında bir yöntem olabilir. Kent kapasitesi sadece denizde değil, karada da kentsel form ve yapılaşma anlamında da belirlenmeli ve yatçının daha kente katılımı olmadan kentin görsel kalitesi olmalıdır. Kentin yer aldığı tüm turizm çeşitleri beraber ele alınarak arz talep dengesi kıstasında kent kapasitesi belirlenmelidir, böylece mekân planlama ilkeleri belirlenebilir.
- Mevcut belgesiz faaliyette bulunan deniz turizmi tesisleri belgelendirilmeli, böylece tesisler belli bir standarda gelmelidir.
- Yatçılığın benimsenmesi için çalışmalar yapılması gerekmektedir. Kentlinin yat limanına bakış açısının şekillenmesi ve yat limanı kullanım koşullarının benimsenmesi gerekmektedir.
- Batıda örnekleri görüldüğü üzere çevre ve deniz kirliliği, destinasyon belirlenmesinde caydırıcı etki yaratmaktadır. Sürdürülebilirlik konusunda sürekli

duyarlı davranılmalıdır, limanın içinde bulunduğu denizin kirlenmesi, yat turizmi sektörünün bu bölgede talebin azalması anlamına gelmektedir. Yatçılar destinasyonlarını belirlerken yat limanı seçmezler; doğal güzellikler, koylar, iklim, vb. yat turizmi öğelerine göre destinasyon belirlerler. Yat limanı seçimi gittikleri bölgede birden fazla liman varsa gündeme gelir. Bu demektir ki, çevre kirlendiğinde, yatçının temel gelme nedeni ortadan kalkar. Sonuç olarak sektörün gelişebilir kalması için yat turizminin dayandığı temel kaynakların korunması gerekmektedir.

KAYNAKÇA

Açıkbaş, Canan Önem, Kıyı Alanları Kullanımı Kapsamında Yat Turizmi ve Marinalar; Bodrum Yarımadası ve Bodrum Marina Örneği, Yüksek Lisans Tezi, Ankara: Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, 2006.

Barutçugil, İsmet Sabit, Turizm Ekonomisi ve Turizmin Türk Ekonomisindeki Yeri, İstanbul: Beta Basım, 1986.

Bayar, M. Zekai, Turizme Giriş, İstanbul: İ.Ü. İşletme Fakültesi Yayınları, 1992.

Breen, Ann ve Rigby, Dick, Waterfronts: Cities Reclaim Their Edge, New York: McGraw-Hill, 1994.

Bourne, Sam, The Issues Facing Marina Management in Today's Market, 1993, www.icomia.org, Erişim Tarihi: 28.02.2012.

Carr, Stephen; Francis, Mark ve diğerleri, Public Space, New York: Cambridge University Press, 1992.

Çağlayan, Artun, "Yat Turizmi Ve Eğitimi," Turizm Eğitimi Konferans Workshop 9-11 Aralık 1992, Ankara: Yorum Basım, 1995.

Çatıl, Gülten ve Hayırlı, Mustafa, "Türkiye Kıyılarında Yat Turizmi," Kültür ve Turizm Bakanlığı Planlama Dairesi Başkanlığı, Ankara, 1982.

Çubuk, Mehmet, Turizmin, Dinlenme-Eğlenme ve Boş Zamanları Değerlendirme ile Bütünleşmesi, Yeniden Tanım Denemesi ve Turizm Planlamasında Sistemli Bir Yaklaşım, Mimar Sinan Üniversitesi Doktora Tezi, İstanbul: Mimar Sinan Üniversitesi Yayını no:7, 1984.

Daamen, Tom, "Sustainable Development of the European Port-City Interface," 2007, http://www.enhr2007rotterdam.nl/documents/W19_paper_Daamen.pdf, Erişim Tarihi: 12.01.2012.

Deniz Ticaret Odası, Deniz Ticaret Odası 2004 Deniz Sektörü Raporu, İstanbul, 2005.

Deniz Turizmi Birliği, http://www.denizturizmbirligi.com/yat_limanlari.php, Erişim Tarihi: 24.02.2012.

Deniz Turizmi Yönetmeliği, T.C. Resmi Gazete, Sayı: 27298, 24.07.2009.

Devlet Planlama Teşkilatı, Ulusal Çevre Eylem Planı Raporu, Ankara: DPT, 1997.

Dijkstra, Lewis.W., "Public Spaces: A Comparative Discussion of The Criteria for Public Space," Constructions Of Urban Space, Ed. Ray Hutchison, Stanford, Connecticut: JAI Press Inc, 2000.

Doğan, Mustafa Nazmi, "Yat Turizminde Birer Altyapı Olarak Marinalar İle Yönetim ve Organizasyonunun Önemi," Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Haziran, 1990.

Donat, Yavuz, "İstanbul Kıyametin Kıyısından Döndü," Milliyet Gazetesi, 21.02.1993.

Donat, Yavuz, "Beyaz Görüntüler," Milliyet Gazetesi, 22.02.1993.

Duchene, Phillippe, "Economic Impacts of French Yacht Harbours and Marinas", ICOMIA Kütüphanesi, <http://www.icomia.com/library/library.asp>, Erişim Tarihi: 11.12.2011.

Elwin, James, F., “Marinas - Site Selection”, Marinas: Planning and Feasibility, Proceedings of the International Conference on Marina Planning, İngiltere, 1989.

Ergül, Baybora, ed., A’dan Z’ye Marmaris, Tempo, İstanbul, 2005.

Eriş, Engin Deniz, “Uluslararası Pazarlarda Türk Marinalarının Çekiciliği ve Pazarlama Stratejileri”, Ege Akademik Bakış / Ege Academic Review 7(1), 2007.

Erkök Fatma, Kentsel Bileşenleri Ve Kıyı Kenti Kimliği Bağlamında İstanbul’un Öznel Ve Nesnel Değerlendirmesi, Doktora Tezi, İstanbul: İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, 2002.

Erten Metin, Nasıl Bir Yerel Yönetim, İstanbul: Anahtar Kitaplar Yayınevi, 1999.

Gedik, Mehmet, “Türkiye’de Yatçılık ve Marina Sektöründe Durum,” <http://www.dtoizmir.org/T%FCrkiye.pdf>, Erişim Tarihi: 13.03.2012.

Hassan, Azize Tunç; Pelit, Elbeyi; Güçer, Evren, “Yat Kruvaziyer Ve Marina İşletmelerinde Toplam Kalite Yönetimi”, Turizm İşletmelerinde Toplam Kalite Yönetimi, <http://www.scribd.com/doc/37791898/7-Blm-6>, Erişim Tarihi: 23.02.2012.

<http://www.ekodialog.com/kent-ekonomileri/kentler-ve-temel-ozellikleri.html>, Erişim Tarihi: 28.01.2012.

<http://www.istiklalcaddesi.co/Galeri.aspx>, Erişim Tarihi: 15.03.2012.

<http://www.dogusmarina.com.tr>, Erişim Tarihi: 05.03.2012.

<http://tr.wikipedia.org/wiki/Marmaris>, Erişim Tarihi: 02.02.2012.

<http://hurarsiv.hurriyet.com.tr/goster/ShowNew.aspx?id=19131304>, Erişim Tarihi: 22.02.2012.

Kalkınma Planları, Yıllık Programlar ve İcra Planlarında Turizm, T.C. Kùltür ve Turizm Bakanlığı Araştırma, Planlama ve Koordinasyon Kurulu Başkanlığı, Ankara, 1985

Keleř, Ruřen, Kentleřme ve Konut Politikası, Ankara: Ankara Üniversitesi Siyasal Bilimler Fakùltesi Yayınları,1984.

Keskinok, Çađatay, State And The (Re)Production Of Urban Space, Ankara: ODTÜ Mimarlık Fakùltesi Basımı, 1997.

Klancnik, Fred A., “Marinas Serve As A Focal Point For Waterfront Development,” 2000, ICOMIA Kùtùphanesi,
http://www.icomia.com/library/library_search.asp?Search=marina, Erişim Tarihi: 23.02.2012.

Kocabıçak, H. Yasemin, Kuşadasında Yat Turizminin Bölgenin Ekonomik ve Turistik Gelişmesine Katkısı, Yüksek Lisans Tezi, İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 1996.

Korça, Perver, “Halkın Turizmin Çevresel Etkilerini Algılaması Ve Değerlendirmesi,” İstanbul: İTÜ Araştırma Fonu, 1993.

Kömürcü, şahin, Yat Turizminin Marmaris Yöresine Olan Katkısının Ekonomik Boyutları, Ankara: Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2003.

Lynch, Kevin, The Image Of The City, ABD: MIT Press, 1992.

Marmaris Belediyesi, “Tarih”, Marmaris Belediyesi Yerel Tarih Bùlteni, Yıl:1, Sayı.4, 2006.

Marmaris Belediyesi, <http://www.marmaris.bel.tr/index.asp?s=Icrk&IcrkID=25>, Erişim Tarihi: 01.03.2012.

Olalı, Hasan ve Timur, Alp, Turizmin Türk Ekonomisindeki Yeri, İzmir: Ofis Ticaret Matbaası, 1986.

Orams, Mark, Marine Tourism: Development, Impacts And Management. London: Routledge, 1999'dan naklen, Funda Yercan ve Gökdeniz Neşer, "Çekek Yerlerinin Sınıflandırılması için Geliştirilmiş Bir Model ve Ege Kıyılarındaki Tesislere Uygulanması", Gemi Mühendisliği ve Sanayimiz Sempozyumu, 2004, <http://www.gidb.itu.edu.tr/staff/unsan/Kongre2004/05.pdf>, Erişim Tarihi: 28.12.2011.

Oruç, Onur, Bir Alternatif Turizm Türü Olan Doğa-Atlı Spor Turizminin Kastamonu Örneği Üzerinde İrdelenmesi, İstanbul: Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, 2004.

Özer, Mehmet Nazım, "Kıyı Mekânını Düzenleme Modelinin Tanımlanması ve Antalya Örneğinde İncelenmesi", Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları II. Ulusal Konferansı Bildiriler Kitabı, 22-25 Eylül, Kıyı Alanları Yönetimi Türkiye Milli Komitesi, Ankara: Orta Doğu Teknik Üniversitesi, 1998.

Özer, Meral, "Türkiyede Yat Turizmi", Kalkınma Bankası, Turizm Proje Değerlendirme Müdürlüğü, Ankara, 1990.

Özhan, Erdal, ed., Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları Ulusal Konferansı 4-7 Mayıs 2004, Çukurova Üniversitesi, Adana, Bildiriler Kitabı, Ankara : Kıyı Alanları Yönetimi Türk Milli Komitesi, 2004.

Özkan, Özgür, Türkiyede Marinaların Kamusal Kullanıma Etkileri ve Öneriler, Doktora tezi, İstanbul: İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, 2008.

Prip, Lauge, "The European Blue Flag Campaign", ICOMIA Kütüphanesi, <http://www.icomia.com/library/Default.aspx?LibraryDocumentId=1200>, Erişim Tarihi: 05.02.2012.

Rapoport, Amos. Human Aspects of Urban Form, New York: Pergamon Press, 1977.

Robinson Paul J., "Marinas and Social Demands," ICOMIA Kütüphanesi, <http://www.icomia.com/library/library.asp>, Erişim Tarihi: 11.12.2011.

Şener, Güven, Kentiçi Sahil Düzenlemesi İlkeleri, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 1986.

Tandoğan, V. Uğur, "Turizm İşletmelerinde Hizmet Kalitesi", Hafta Sonu Semineri, 13-15/12/1996, Nevşehir.

Türk Dil Kurumu, Güncel Türkçe Sözlük, <http://tdkterim.gov.tr/bts/>, Erişim Tarihi: 28.12.2011.

Türkiye Seyahat Acentaları Birliği, Dünyada Yat Turizmi ve Türkiye, İstanbul: TÜRSAB Ar-Ge Departmanı, 2007.

Türkiye Turizm Yatırımcıları Derneği, [www.ttyd.org.tr/userfiles/files/marina%20yat%20rapor\(1\).doc](http://www.ttyd.org.tr/userfiles/files/marina%20yat%20rapor(1).doc), Erişim Tarihi: 15.02.2012.

T.C. Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü, Genel Nüfus Sayımı, İl:48-Muğla (Nüfusun sosyal ve ekonomik Nitelikleri), 2000.

T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Mavi Kart Uygulama Genelgesi, http://www.cygm.gov.tr/CYGM/Files/mevzuat/genelge/Mavi_Kart.pdf

T.C. Kùltür ve Turizm Bakanlığı İstatistikleri, Kùltür ve Turizm Bakanlığı web sayfası,

<http://www.ktbyatirimisletmeler.gov.tr/belge/1-38683/turizm-istatistikleri.html>,

Erişim Tarihi: 02.03.2012.

T.C. Kùltür ve Turizm Bakanlığı, Türkiye Turizm Stratejisi (2023), Ankara, 2007.

T.C. Kùltür ve Turizm Bakanlığı web sayfası,

<http://www.ktbyatirimisletmeler.gov.tr/belge/1-37252/turizm-tesisleri-islemleri.html>,

Erişim Tarihi: 10.03.2012.

T.C. Kùltür ve Turizm Bakanlığı, Yat Turizmi Master Planı, Ankara, 1992.

Wiberg, Ulf, "Medium sized Cities and Renewal Strategies," The Journal of The Regional Science Association International Papers, 1993.

Yavuz, Ercan ve Zığındere Yahya Önder, "Sürdürülebilir Kalkınmanın Turizme Etkisi", Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Cilt 3, Sayı:4, 2000.

Yılmaz, Fatma Kafalı, "Gelişimini Tamamlamış Kıyı Turizmine Marmaris (Muğla) Örneği," Sosyal Bilimler Dergisi, Cilt X, Sayı:3, 2008.

Kişisel Görüşmeler:

Acar, Muhammet Ali, Marmaris Belediye Başkanı, 12.03.2012 kişisel görüşme.

Ergül, Zafer, Marmaris Yat Limanı Marina Müdürü, 12.03.2012 kişisel görüşme.

Özatağ, Erkan, Marmaris Yat Limanı Muhasebe Őefi, 12.03.2012 kişisel görüşme.

Ugan, Özgür, Marmaris Yat Limanı Ön Büro Őefi, 12.03.2012 kişisel görüşme.

EKLER

Ek-1. T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığında Belgeli Deniz Turizmi Tesisleri

TURİZM İŞLETMESİ BELGELİ YAT LİMANLARI				
LİMAN ADI	TÜRÜ	BULUNDUĞU İL	KAPASİTE	
			DENİZDE	KARADA
1-Setur Kuşadası Yat Limanı	Ana Yat Limanı	Kuşadası / AYDIN	310	-
2-Ataköy Yat Limanı	Tali Yat Limanı	Ataköy / İSTANBUL	700	40
3-Türkiz Kemer Marinası	Tali Yat Limanı	Kemer / ANTALYA	150	150
4-Kaleiçi Yat Limanı	Yat Yanaşma Yeri	Kaleiçi / ANTALYA	90	-
5-Altinyunus Yat Limanı	Tali Yat Limanı	Çeşme / İZMİR	90	60
6-Amiral Fahri Korutürk Yat Limanı	Tali Yat Limanı	Fenerbahçe/İSTANBUL	558	-
7-Marmaris Yat Limanı	Ana Yat Limanı	Marmaris / MUĞLA	676	122
8-Club Marina	Yat Yanaşma Yeri	Göcek / MUĞLA	121	-
9-Çelebi Marina	Tali Yat Limanı	ANTALYA	200	150
10-Kumlubükü Yat Club	Yat Yanaşma Yeri	Marmaris / MUĞLA	10	-
11-Turgutreis Yat Limanı	Ana Yat Limanı	Turgutreis/MUĞLA	455	100
12-Ece Marina	Yat Yanaşma Yeri	Fethiye/MUĞLA	230	-
13-Milta Bodrum Yat Limanı	Tali Yat Limanı	Bodrum/MUĞLA	348	50
14-My Marina Yat Yanaşma Yeri	Yat Yanaşma Yeri	Marmaris/MUĞLA	67	15
15-D-Marin Didim Yat Limanı	Ana Yat Limanı	Didim/AYDIN	619	650
16-Port Göcek Marina	3 Çıpalı Yat Limanı	Fethiye/Muğla	379	-
17-Alaçatı Yat Limanı	3 Çıpalı Yat Limanı	Çeşme/İZMİR	260	100
18-Mersin Yat Limanı	3 Çıpalı Yat Limanı	Yenişehir/ MERSİN	500	500
TOPLAM			5763	1937
GENEL TOPLAM			7700	
TURİZM İŞLETMESİ BELGELİ YAT ÇEKEK YERLERİ				
1-Atabay Turizm Yat Çekek Yeri	Yat Çekek Yeri	Gebze / KOCAELİ	-	60
2-Ayvalık Yat Çekek Yeri	Yat Çekek Yeri	Ayvalık / BALIKESİR	-	140
3-Albatros Yat Çekek Yeri	Yat Çekek Yeri	Marmaris / MUĞLA	40	48
4-Yat Lift	Yat Çekek Yeri	Bodrum/MUĞLA		400
5-Ağanlar Yat Çekek Yeri	Yat Çekek Yeri	Bodrum/MUĞLA	-	200
6-Göcek Yat Çekek Yeri	Yat Çekek Yeri	Fethiye/MUĞLA	-	156
TOPLAM			40	1004
GENEL TOPLAM			1044	
TURİZM YATIRIMI BELGELİ YAT LİMANLARI				
1-Alacatur Turistik Tesisleri Yat Limanı	Tali Yat Limanı	Turgutreis / MUĞLA	40	12
2-Meersea Körmen Yat Limanı	Tali Yat Limanı	Datça / MUĞLA	246	56
3-Martı Marina ve Yat İşletmeleri A.Ş.	Tali Yat Limanı	Marmaris / MUĞLA	301	70
4-Kalkedon Marina	Tali Yat Limanı	Bodrum / MUĞLA	200	200
5-Bodrum Yalıkavak Yat Limanı	Ana Yat Limanı	Bodrum / MUĞLA	336	100
6-Ataport Yat Limanı	Ana Yat Limanı	Zeytinburnu/İSTANBUL	1000	100
7-Alanya Yat Limanı	Ana Yat Limanı	Alanya/ANTALYA	287	160
8-Marintürk Exclusive Göcek	Yat Yanaşma Yeri	Göcek-Fethiye/MUĞLA	96	-
9-Marintürk Göcek Village Port	Tali Yat Limanı	Göcek-Fethiye/MUĞLA	116	200
10-Mandalıya Yat Yanaşma Yeri	Yat Yanaşma Yeri	Milas/MUĞLA	50	-
11-Çeşme Yat Limanı	Ana Yat Limanı	Çeşme/İZMİR	377	100
12-Burhaniye Yat Limanı	Tali Yat Limanı	Burhaniye/BALIKESİR	210	100
13-Yalova Yat Limanı	Ana Yat Limanı	YALOVA	240	80
14-Sığacık Yat Limanı	5 Çıpalı Yat Limanı	Seferihisar/İZMİR	400	80
15-Skopea Marina	Rıhtım/İskele	Göcek/MUĞLA	80	-
16-Makmarin Kaş Marina	3 Çıpalı Yat Limanı	Kaş-ANTALYA	472	120
TOPLAM			4451	1378
GENEL TOPLAM			5829	
TURİZM YATIRIMI BELGELİ YAT ÇEKEK YERLERİ				
1-Marmarin Yat Çekek Yeri	Yat Çekek Yeri	Marmaris / MUĞLA	-	200
2-Yat Marin Yat Çekek Yeri	Yat Çekek Yeri	Marmaris / MUĞLA	-	100
3-Ege Yat Çekek Yeri	Yat Çekek Yeri	Milas/ MUĞLA		15
TOPLAM			-	315
GENEL TOPLAM			315	

Ek-2. Yat Limanı Turizm İşletmesi Belgesi Talebinde İzlenen Yasal Prosedür

1. Başvuru Dilekçesi
2. Türkiye Ticaret Sicili Gazetesi
3. Mülkiyet Belgeleri
4. İmza Sirküleri
5. İmar Plan Onay Yazısı
6. Kıyı Yapıları Projesi
7. Vaziyet Planı
8. Tesis Raporu
9. İşletme İzni
10. İşyeri Açma ve Çalışma Ruhsatı
11. İşletme İç Talimatı
12. Teminat
13. Sigorta Poliçesi
14. İşletme Müdürü Tahsil Belgesi ve Adli Sicil Kaydı

Bu belgeler ve Bakanlıkça gerekli görülebilecek diğer belgeler (vekaletname, muvafakatname, fikir projesi) ile Bakanlığa başvuru yapılır.

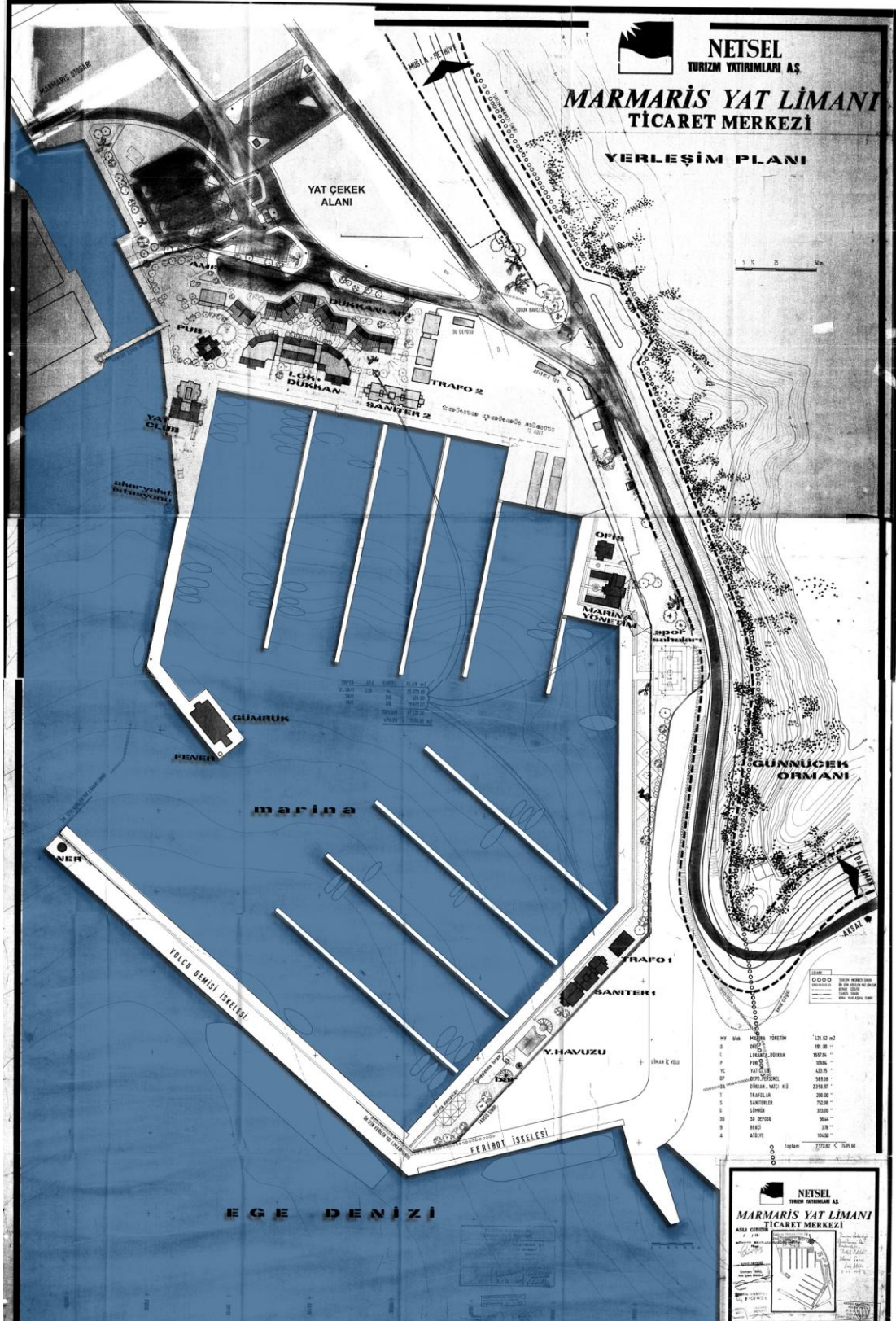


Belgelerin uygun ve tam olması halinde Bakanlıkça tesisin denetimi yapılır.



Denetim sonucunun olumlu olması halinde başvuru sahibinden gerekli ücretler alındıktan sonra Makam Onayı ile yat limanının niteliğine göre 3 Çıpalı/4 Çıpalı/5 Çıpalı Yat Limanı Turizm İşletmesi Belgesi düzenlenir.

Ek-3. Marmaris Yat Limanı Vaziyet Planı



ÖZET

Bu tez, kentte yer alan yat limanlarının çevresiyle etkileşimleri üzerine bir çalışmadır. Yat limanları, ülkemizde gelişmekte olan ve özellikle ekonomik getirisi yüksek bir turizm çeşidi olan yat turizminin temel altyapı elemanlarıdır. Günümüzde yat limanları artık sadece yatçıların temel ihtiyaçlarını karşıladıkları yerler olmaktan çıkmış, bünyesinde birçok aktiviteyi barındıran yaşam alanları haline gelmiştir. Kentlerde bulunan yat limanları, deniz yoluyla gelen turistlerin kentle ilişkileri boyutunda kent dokusuna ekonomik, sosyal ve kültürel anlamda etki etmekte ve dolayısıyla kent yapısının şekillenmesinde rol oynamaktadırlar. Yani, yat limanları kent kimliğinin oluşmasında etkindir. Bu durum, limanın kenti nasıl etkilediği, katkılarının neler olduğu, olumsuz etkilerinin neler olduğu, kent – liman arayüzünün etkisinin ne olduğu gibi soruları gündeme getirmektedir. Bu konuda en belirgin etkenin yapısal biçimlenmeler olması, yat turizminin alt yapı elemanları olan yat limanlarının topluma etkilerini mekânsal perspektiften irdelemeye yöneltmektedir. Kent – liman etkileşimlerinin artırılmasının hem kente hem limana katkı sağlaması beklenmektedir. Bu nedenle, çalışmadaki amaç, liman – kent geçişim durumunun incelenmesi ve geliştirilmesidir.

Bu bakımdan, çalışmada, liman ile kentin bütünleşebilmesi ve limanın kenti oluşturan katmanlarla kaynaşabilmesi için sürece dahil olan etkenler arası kurulan ilişkilerin sorgulaması yapılarak ve ülkemizde mevcut bir liman-kent örneklemini üzerinden giderek bu ilişkiler ağının geliştirilmesine katkıda bulunulmaya çalışılmıştır.

Çalışmada öncelikle, etkileşimlerin incelenebilmesi için yat limanı ve kente ilişkin tanımların yer aldığı kavramsal bir çerçeve oluşturulmuştur. Mekânsal kurgu kamusal alanlarda etkileşimin boyutunu belirleyen bir etken olarak değerlendirilmiş; ekonomik, sosyal ve kültürel etkileşimlerin mekânsal etkileşimlere göre şekillenmesi üzerinde durulmuştur. Son olarak, teorik yaklaşımların pratik çözümlere nasıl