

Türkiye'de Yatçılık ve Marina Sektöründe Durum

GİRİŞ: Yat, yatçılık ve yat limanı/marina üçlüsü birbirinden ayrılmayan, birbirlerini destekleyen unsurlardır. Bu sektörü besleyen yat imalat sektörünün geleceği çok parlak olup yat siparişleri için büyük potansiyel mevcuttur [5]. Bu bakımdan dünyadaki yat adedi giderek artış eğilimindedir. Diğer taraftan yatçılık sektöründe özellikle Akdeniz çanağına karşı iştah artmakta olup Akdeniz çanağı yatçılık ve yat turizmi açılarından dünyanın en önemli bölgesi haline gelmiştir.

Akdeniz çanağında dolaşan tekne adedine göre bu tekneleri ağırlayıp barınmalarını sağlayabilecek yat limanları ve marinaların sunduğu tekne bağlama kapasiteleri yeterli düzeyde olmadığı gibi, yeni marina/yat liman yatırımlarının devreye girmemesi durumunda yat bağlama kapasite yetersizliği giderek artacaktır. Son yıllarda Akdeniz bölgesindeki marinalara karşı talep artışı meydana gelmiş ve bu talep patlaması ülkemiz marinalarına da yansımıştır. Kaleme alınan bu makalede dünyada ve ülkemizdeki yatçılık ile marinaların durumları ortaya konularak yeni marina yatırımlarının ne denli önemli olduğu vurgulanmaya çalışılmıştır.

YATÇILIK VE MARİNA SEKTÖRÜNÜN GENEL DURUMU:

Denizcilik sektörü, kıyısı bulunan ülkelerin en önemli sektörleri arasında yer almakta olup, günümüzün pek çok zengin ülkesi zenginliklerini denizcilikte yaptıkları atılımlar sayesinde kazanmışlardır. Genelde bu ülkelerdeki zenginliğin temeli, geçmişte denizciliğe verdikleri önem nedeniyle yeni ülkelerin keşifleri ve buralarda kurulan kolonilerdir. Ülkelerin tarihlerinde denizcilik bu bakımdan çok önemli olup, uzak ülkeler arasında ticaret esasta deniz yolu ile yapılmıştır. Denizciliğin ülke ekonomisi yanında ülke savunmasındaki pozisyonu da dikkate alınırsa, denizciliğin önemi daha da iyi anlaşılır.

Taşıma modları arasında maliyet açısından büyük farklar nedeniyle, günümüzde dünya ticaretinin yaklaşık %80'ni ve ülkemizin dış ticaretinin yaklaşık %90'ı deniz yolu ile yapılmaktadır [1]. Kitle taşımacılığının getirdiği düşük birim maliyet nedeniyle, çağlar boyu deniz taşımacılığı çok önemli yer tutmuş ve günümüzde de ülke ekonomileri açısından giderek önemini arttırmıştır. Denizcilik sektörü yalnızca taşımacılık sektöründe değil, fakat ekonomi için önemli olan balıkçılık, turizm, vs. gibi pek çok sektör içinde de yer almıştır.

Denizcilik sektöründe deniz ayağını gemiler, yatlar, tekneler gibi deniz vasıtaları oluştururken, bu sektörün kara ayağını da deniz vasıtalarının yanaştığı, barındığı ve hizmet aldığı liman, yaşama yeri, tersane ve çekek yeri gibi tesisler oluşturmaktadır. Bu bakımdan, denizcilik sektörünün kara ayağını oluşturan tesisler içinde yer alan yat limanları ve marinalar, denizde dolaşan gemi ve teknelerin özel bir kesimini oluşturan yatların emniyetli olarak yaşayıp barındıkları ve hizmet aldıkları mekanlardır.

Denizcilik sektöründe hedef kitle, taşınan ve hizmet verilen yük, emtia, yolcu vs. gibi nesnelere. Gemiler ve tekneler, yani sektörün deniz ayağı, taşıdıkları nesnelere nitelik ve özelliklerine göre şekiller almış ve özel tekne tipleri (konteynır gemileri, cevher gemileri, dökme eşya gemileri, tankerler, yolcu gemileri, feribotlar vs.) ortaya çıkmıştır. Bu hedef kitlenin nitelik ve özellikleri, deniz vasıtalarını şekillendirdiği gibi, sektörün kara ayağında yer alan liman tesislerine doğrudan tesir ederek bu tesislerin de özel terminaller şeklinde (konteynır terminalleri, cevher terminalleri, petrol terminalleri, yolcu terminalleri, yat limanları ve marinalar vs.) biçim almalarına yol açmıştır. Bu bakımdan

liman tesislerinin ana hedef kitlesi, deniz vasıtalarındaki yük, yolcu, turist gibi nesnelere olup bu nesnelere taşıyan deniz vasıtaları da aynı öneme sahip ikinci hedef kitlesi durumundadır.

Liman tesislerinden olan yat limanları, deniz vasıtalarından yat ve eğlence-gezinti teknesi olarak nitelenen özel teknelere ve bu teknelerin taşıdıkları yatçı veya turistlere yönelik tesisler olduğundan, yat limanlarının durumunu belirleyenler, hizmet için ana hedef kitlesi olan yatçı ve turistlerin taleplerini ortaya koyan genel eğilimler ile bu eğilimlere göre şekillenen yatlardır. Diğer bir ifadeyle yatçı, turist, yat ve yat limanı birbirleri ile çok sıkı ilişki içinde olup, yat limanlarındaki gelişmeler yatçıların ve yatların genel eğilimlerinden sürekli etkilenerek şekillenmektedir. Bu bakımdan yat limanlarının yatırım ve işletmeciliğinde yatçıların ve yatların genel eğilimleri büyük önem arz etmekte olup, bu eğilimlere ait projeksiyonların doğru olarak yorumlanmaması, değerlendirilmemesi halinde, yatırımlardan geri kalınmasına, yatırımlardan beklenen faydanın sağlanamamasına dolayısıyla rekabet ortamında geri kalınmasına yönelik riskler büyüyecektir.

Ülkemizde yat turizmi, yat ve yat limanı ile marina işletmeciliği, 04.08.1983 tarih ve 18125 sayılı Resmi Gazetede yayınlanan “Yat Turizmi Yönetmeliği” ile belirli kurallara altına alınmıştır. Bu yönetmelikte yat değimi; yat tipinde inşa edilmiş, gezi ve spor amacıyla yararlanılan, taşıyacakları yatçı sayısı 36’yı geçmeyen, yük ve yolcu gemisi niteliğinde olmayan, tonilato belgesinde “Ticari Yat” veya “Özel Yat” olarak belirtilen deniz aracı olarak tanımlanmıştır. Buna göre yatlar taşımacılık işine değil, fakat gezinti, eğlence ve spor faaliyetlerine yönelik tekneler olup, doğrudan turizm sektörünün de içinde yer almaktadırlar. Aynı yönetmelikte yat limanlarının; ana yat limanı, yanaşma yeri ve çekek yeri olarak belirlenen mahaller olduğu ifade edilerek, bu limanların ve çekek yerlerinin taşıması gereken fiziki koşullarıyla bunlarda bulunması gereken imkan ve tesisler sıralanmıştır. “Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmelik” de ise yat limanı; yatlara güvenli bir bağlama, her yata doğrudan yürüyerek çıkılmasına olanak sağlayan, yeterli derinlikte su bulunan ve yatlara teknik ve sosyal alt yapı, yönetim, destek, bakım ve onarım hizmetlerini sunan, rüzgar ve deniz tesirinden korunmuş Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığından işletme belgesi almış, turizm belgeli kıyı yapıları olarak tanımlanmıştır.

Marinalar esasta özel yat ve bu yatların sahipleri ile misafirlerine, yani yatçılara hitap eden lüks yat limanlarıdır. Marinaların hizmet verdiği yatçıların nitelikleri, diğer yanaşma yerlerine yanaşan gezinti teknelerinin taşıdıkları turist gruplarından farklı olduğu için, marinalar hizmet verdikleri hedef kitlenin genel eğilimlerine göre biçimlenmişlerdir. Hem denizcilik sektöründe hem de turizm sektöründe yer alan marinaların durumlarının irdelenebilmesi için, her şeyden önce marinalardan hizmet alan yatçıların taleplerinin incelenmesi özel önem arz eder.

Genel anlamda turistler, tatil zamanlarını daha iyi değerlendirmek, yeni yerleri ve kültürleri, tat ve zevkleri tanımak ve yaşamak için değişik mekanlara giden ve aynı zamanda bu seyahatler için yeterli birikimleri olan kişilerdir. Bu bakımdan turist kitlesinin ana grubunu, milli geliri yüksek gelişmiş ülkelerin turistleri oluşturmaktadır. Geçen zaman içinde Batı ülkeleri zenginleştikçe, bu zenginlik bir şekilde halk kitlelerine de yansımış, çalışma koşulları yumuşamış hatta günlük çalışma süreleri azaldığı gibi, eskiden çalışılan cumartesi günleri de tatil günlerine katılarak haftalık çalışma gün adedi de azaltılmıştır. Batı dünyasının çalışma sürelerindeki azalma ve zenginliğindeki artış, üst

zengin grubu yanı sıra toplumun geniş kısmının da yat sektörüne yönelmesine yol açmaktadır [2].

Ülkemizde turizm önemli bir sektör olarak ele alınmış ve teşvik edilmiş, bu çerçevede pek çok lüks ve uluslar arası düzeyde hizmet sunan tesisler yapılmıştır. Son yıllarda “her şey dahil” sistemi ile kitle turizmi teşvik edilerek lüks ve kaliteli hizmetleri daha düşük gelir düzeyinde sunma eğilimi ortaya çıkmıştır. Ülkemizin birçok tatil yerinde ve lüks otellerinde uygulanan bu sistem gelen turistin çevre esnafı ile temasını büyük ölçüde kesmekte, bu durum esnafın turizm sektöründen aldığı payı azaltmakta, ayrıca turist başına düşen ortalama geliri de düşürmektedir. Kısaca uygulanmakta olan bu sistemin, ülkenin turizm faaliyetlerinden yeterli ölçüde faydalanılmasını engellediği anlaşılmaktadır.

Nitekim Türkiye İstatistik Kurumunun (TÜİK) verilerine göre 2006 yılında 23.148.669 olan toplam turist sayısı, 2007 yılında 27.214.988’e yükselerek %17,6’lık artış kaydetmiştir. Ancak sayısal olarak artan turistlerin Türkiye’de yaptığı harcamalar ya da bu ziyaretçilerden elde edilen toplam gelir daha düşük oranda artmış ve 2006 yılında toplam gelir 16.850.900.000 Dolar iken, 2007 yılında bu gelir %9,7 artış kaydederek 18.487.000.000 Dolar’a yükselmiş ve bu duruma göre 2006 yılında turist başına ortalama gelir 728 Dolar iken, 2007 yılında bu rakam %6,7 gerileyerek 679 Dolar olarak gerçekleşmiştir[3]. Benzer şekilde Bodrum çevresinde “her şey dahil” sistemi nedeniyle geçmiş yıllardaki turist başına 1.000 Dolar olan turizm geliri, 2007 yılında 600 Dolar’a kadar düşmüştür [4].

Kişi başına daha az harcama sonucunu oluşturan bu ortam, ülkemize daha düşük gelir seviyesindeki turist gruplarının gelmesine yol açmakta, harcama grupları olarak ülkemiz daha alt turist gruplarına hizmet sunma, dolayısıyla turizmden yeterli katma değeri sağlayamama durumu ile karşı karşıya kalmaktadır. Turizm sektöründe azami fayda ancak üst gelir gruplarındaki turistlerin ülkeye çekilmesi ile mümkün hale gelir. Turizm sektöründe yıllar boyu verilen teşvik ve desteklerle uluslar arası düzeyde kaliteli hizmetleri makul fiyatlarla sunan pek çok lüks tesis yapılmış ancak bu tesislerin varlığı üst gelir grubundaki turistlerin ülkeye çekilmesine neden olamamış, bu anlamda turizm sektöründe yapılmış çabalara rağmen, turizm faaliyetlerinden beklenenler ile gerçekleşenler, turizm geliri açısından, örtüşmemiştir. Ancak bu durum yat turizminde, ağırlıklı olarak özel yatçılıkta tamamen değişmekte ve özel yatçılar ve bu yatlarla gelen turistler gelir açısından üst gelir düzeyindeki turist gruplarını oluşturmaktadır.

Tüm dünyayı etkisi altına alan küreselleşme olgusunun doğal sonucu olarak zengin kişilerin gerek niteliğinde ve gerekse sayısında artışlar olmaktadır. Forbes dergisinin araştırmalarına göre dünyadaki Dolar milyarder sayısı 2006 yılında 768 kişi iken, 2007 yılında bu sayı 946’ya ulaşmış ve bu kişilerin toplam net gelirleri de 900 milyar Dolar’dan 3,5 trilyon Dolar’a yükselmiş, Associated Press ajansının haberine göre de dünyada finansal varlıkları 1 milyon Dolar’ın üzerinde olan kişilerin sayısı 8,7 milyon kişiden, 2006 yılı itibarıyla 9,5 milyon kişiye erişmiştir. Hatta dünyada 100 milyon Dolar ve üzeri zenginliğe sahip kişi sayısı 100 bin kişiye ulaşmıştır [5]. Çok yüksek birikimleri olan bu kişilerin ülkeleri ziyaretleri, turizm açısından arzu edilen hususlardan birisidir.

Üst zengin grubunun ülkeleri ziyaretlerinde özel yatlar giderek önem kazanmakta ve bu kesimin özel yatlara ve ağırlıklı olarak mega yatlara karşı eğilimleri giderek artmaktadır. Yat sahibi olmak, özellikle süper yat yada mega yat sahibi olmak; kişinin kudretinin,

zenginliğinin, toplumdaki saygınlığının, hayattan zevk almanın, doğaya yakın olmanın ve değişik yerlere gidebilme bu yerlerde konaklayabilme özgürlüğünün vs. ifadesi anlamına gelmektedir. Böyle bir süper/mega yatın bir ülkeyi ziyaret etmesi halinde bu yatlarla gelen kişilerin turizm açısından yaratacakları katma değer çok yüksek olacaktır. Değişik kaynaklarda klasik turizme göre yat turizminde yatçıların 20-30 kat daha fazla harcama yaptıkları beyan edilmektedir [6]. Bu bakımdan, ülkemizin turizmden yeterli katma değeri yaratabilmesinin yollarından birisi, belki de en önemlisi yat turizmine ve marinacılık sektörüne gereken önemin verilmesi ve ülkemizin Fransa, İtalya ve İspanya gibi marinacılıkta ön plana çıkmasıdır. Türkiye sahilleri bu ülkelerin sahillerinden çok daha uzun olduğu gibi, sahillerimiz eski antik çağların kültür birikimine sahip dantel gibi işlenmiş doğa harikası koyularla çok büyük potansiyel taşımaktadır.

Dünyada 24 metre ve daha uzun boylarda süper yatlara ve mega yatlara ilişkin sipariş miktarları yıllar itibarıyla artışlar göstermekte, hatta 45 metreden daha büyük mega yatların siparişlerinde daha yoğunluk görülmektedir ki bu durum dünyadaki süper zenginlerin yat sektörüne karşı ilgilerinin giderek arttığına işaret etmektedir. 24 metre üzeri boydaki yatlara ilişkin sipariş bilgilerine göre önümüzdeki 10 yıllık projeksiyon, yılda en az 800 mega yat siparişini ortaya koymaktadır [5]. Benzer şekilde Superports 2008 kataloğunda [7] her yıl büyük yatların sayısının %10 oranında arttığı ve 24 m. den büyük teknelerin sayısının 2010 yılında 8.000'i aşacağı belirtilmektedir.

Mega yatların dışında daha küçük özel yatlara da talep, süper zenginlerin bir alt grubunu oluşturan dünyadaki 100 milyon Dolar ve üstü finans varlığı olan 100 bin kişiden gelecek olup, 10 yıl içinde bu özel yatlara yönelik sipariş miktarının 7.000'den aşağı olmayacağı tahmin edilmektedir [5].

Ülkemizde 1970'li yıllarda mavi yolculuk adı altında başlatılan ticari yat işletmeciliği yıllar itibarıyla büyük gelişme göstermiş ve bir anlamda sınırlı da olsa kitle turizmine yönelmiştir. Bu tür yat turizmine, ülkemize gelen turistler giderek daha fazla ilgi göstermektedirler. Nitekim ortaya çıkan bu talep nedeniyle eskiden girişimciler kafe, bar işletmeciliğine yönelirken, şimdi bunların yerine daha yeni ve uzun vadede karlı olan yat yatırımına girmektedirler [8].

T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığının web sayfasında yayınlanan istatistiki verilerde [9], Bakanlıktan belgeli yerli ve yabancı özel/ticari yatlar ile ilgili 2000, 2001, 2002, 2003, 2004, 2005 ve 2006 yıllarına ait bilgiler bulunmaktadır. Bakanlığının bu istatistiki verilerinde bulunan bakanlık belgeli yat ve yatak sayısı bilgilerinden, belgeli yabancı yatlarda ortalama yatak sayısının 6,74 yatak/tekne iken, bu sayının belgeli yerli yatlar için 9,55 yatak/tekne ve yerli ile yabancı toplamında ise 8,34 yatak/tekne olduğu görülmektedir. Buna göre boyut olarak genelde yerli ticari yatların yabancı ticari yatlardan büyük olduğu söylenebilir.

Benzer şekilde Bakanlığın aynı verilerinden, yabancı yatların (özel + ticari) ağırlıklı kısmı (%71) 9-15 mt. boy aralığında iken, yerli yatlarda ise 18 metreden büyük yatların çoğunlukta olduğu (%50'den fazla) görülmektedir. Yerli yatlarda dikkati çeken diğer bir husus ise, 25 mt.den büyük yat sayısında sürekli bir artış olması ve toplamdaki payının da 2000 yılında %6,16 iken 2006 yılında %17,28'e ulaşmasıdır. Buna karşı, ülkemize gelen 25 metre boydan daha büyük yabancı bayraklı yatlarda belirgin bir artış bulunmamakta ve bu büyük teknelerin toplamdaki payı %5 mertebesinde kalmaktadır.

Yine Bakanlığın aynı verilerine göre Bakanlıktan belgeli yerli ticari yat sayısı yıllar itibariyle artmasına rağmen, yerli ve yabancı belgeli yatların toplamdaki sayıları büyük değişim göstermemiş ve toplam sayı 1.000 civarında kalmış olup aynı şekilde toplam yatak sayısı da 8.000 civarında dalgalanmıştır. Bununla beraber Türsab'un raporunda [10], ülkemizdeki ticari yat ve yatak sayısının çok daha fazla olduğuna, bu yatlardaki toplam yatak sayısının 30.000 civarında bulunduğu vurgu yapılmaktadır. Bakanlığın verilerinden elde edilen tekne başına ortalama yatak sayısına göre, yat turizmindeki 30.000 yatak, yerli ve yabancı bayraklı ticari yat toplamında yaklaşık 3.600 adet ticari yata karşı gelmektedir.

T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığının istatistiki verilerinde [9], ülkemiz limanlarına ticari/özel ve yerli/yabancı bayrak ayırımına göre yatlarla gelen yolcu adetlerinin yıllar itibariyle dökümü verilmiştir. Örneğin, 2006 yılında yabancı bayraklı ticari yat ile gelen yolcu adedi 88.804 iken aynı yılda yerli ticari yatlarla gelen yolcu adedi 22.298 adettir. Bu rakamlar ülkemizdeki yat turizminde yabancı bayraklı ticari yatların faaliyetlerinin ağır bastığını işaret etmektedir. Bundaki belki en önemli neden, yabancı yatların aksine, yerli ticari yatların büyük kısmının karasularımız dışına da çıkarak uluslar arası düzeyde çalışabilme şartlarına kavuşmamış olmasıdır.

T.C.Kültür ve Turizm Bakanlığının 2023 Stratejik raporunda işaret edilen 2023 yılındaki 63 milyon turist sayısına göre, 16 yılda gelecek turist sayısında %133'lük bir artış hedeflenmiştir. Yat turizmine karşı iştahın giderek kabardığı hususu dikkate alınmadan, aynı artış oranının ticari yat turizmine de yansıdığı kabulü altında, önümüzdeki 10 yılda ülkemizde beklenen ilave ticari yat sayısı yaklaşık 3.000 yattır. Akdeniz çanağında yat turizmi açısından önde gelen ülkeler Fransa, İtalya, İspanya Yunanistan, Türkiye ve Hırvatistan olarak sıralanabilir. Türkiye dışında bu ülkelerin önümüzdeki 10 yılda ticari yatçılıkta ortaya koyacakları ilave yat adedini kestirmek mümkün olmamakla beraber, bu ülkelerin toplamında ticari yat olarak 10 yılda devreye girecek yat adedinin 15.000'den aşağı olmayacağı söylenebilir.

Değişik kaynaklara göre Akdeniz çanağında dolaşan tekne adedi 600 bin, hatta 700 bin civarındadır [11] [12]. "Superports 2008" [7] kataloğunda, Batı Akdeniz'in her yıl dünyadaki yat filosunun yarısına ev sahipliği yaptığı belirtilmekte, dolayısıyla yatçılıkta Akdeniz çanağına karşı iştahın ne denli yüksek olduğu işaret edilmektedir. Akdeniz çanağında bulunan yüksek sayıdaki yatlarla karşı, bu yatların yanaşıp barınabileceği tekne bağlama kapasitesi, Türsab'ın raporunda [10], ICOMIA referans gösterilerek, Fransa için 227 bin, İspanya için 109 bin, İtalya için 128 bin, Hırvatistan için 13 bin ve Yunanistan için de 7 bin olarak verilmektedir. Bu rakamlara göre, Akdeniz çanağındaki yat bağlama yeri kapasitesi yaklaşık 500 bin civarındadır. Akdeniz bölgesine karşı büyüyen iştah da göz önüne alınırsa, önümüzdeki 10 yıl sonunda Akdeniz çanağında dolaşan tekne adedinin 800 bin civarında olacağı söylenebilir. Buna göre bugün için, Akdeniz bölgesi için marinaların yat bağlama kapasite eksikliği, %80 marina doluluk oranına göre, 240.000 civarındadır.

Özellikle mevcut bağlama yerlerinin dolaşan yatlarla yetmemesi yanı sıra Akdeniz Bölgesine yönelik yatçıların artan iştahı da Akdeniz çanağındaki marinaları bir talep patlaması ile karşı karşıya bırakmış olup yatırımlarının uzun sürmesi marinaların artan talebe ani tepki gösterememeleri nedeniyle, bu bölgedeki arz-talep farkının kısa sürede kapanması beklenmemektedir. Bu talep patlaması ülkemize de yansımış ve 2008 yılında birçok Türk marinası kapasite üstü çalışma durumu ile baş başa kalmıştır [12].

Limanlarda rıhtım işgal oranlarının belli limitleri aşması halinde bu limanlarda tıkanmalar oluşmakta ve verim düşmektedir. Bu bakımdan örneğin bir konteynır terminalinde yük trafiği kapasitenin %80'ine erişilmesi halinde, talep projeksiyonları olumlu düzeyde ise, yeni terminal/liman yatırımları gündeme gelmektedir.

Benzer durum marinalar için de söz konusudur. Aşırı doluluk oranında çalışma durumu marinalarda uygun zamanlamada ve yüksek kalitede hizmet sunma açılarından zafiyetlerin ortaya çıkma riskini büyötmektedir. Özellikle yaz aylarında marinalara yönelen yatların adetlerinde yükselme olmaktadır. Bu bakımdan doluluk oranının yıllık ortalamasının belli değere ulaşması, o marina için tıkanma tehlikesinin ortaya çıkabileceği anlamındadır. Diğer taraftan marina yatırımları bürokrasi işlemleri ve inşaat işleri nedeniyle göreceli olarak uzun zaman alabilen yatırımlardır. Bu bakımdan, marinaların doluluk oranının belli sınırı geçmesi ve talep projeksiyonunun olumlu olması durumunda, genişleme/büyüme veya yeni marina yapımı şeklindeki yatırımlar gündeme gelir. Marinalar için yeni yatırımlara yol verecek yıllık ortalama doluluk oranı %80 olarak kabul edilebilir.

Akdeniz çanağındaki yat bağlama yeri ve marina eksikliği veya marinalara karşı talep fazlalığı nedeniyle, bölgedeki pek çok ülke mevcut marinalarını genişletme/rehabilite etme yanı sıra yeni marina yatırımlarına da girişmektedir. Akdeniz çanağındaki yat turizmi açısından ileri ülkeler yeni marina yatırımlarını ortaya koyarak bu talep fazlalığına karşı tedbirlerini almaya başlamışlardır. 72 adet marina yatırımının tartışıldığı Fransa'da 2009'a kadar ilave 7.000 yat bağlama kapasitesi yaratacak 20 adet marina yatırıma yol verilmiştir [14]. Benzer şekilde İtalya 2014'e kadar 60 adet marina yatırımını, Hırvatistan ise 10 yıl içinde yat bağlama kapasitesini 16.000 adetten 31.000 adede yükseltecek marina yatırımlarını hedeflemiştir[10].

Türsab'ın raporunda [10] yer alan listede, ülkemizde faaliyet gösteren 22 adet marina (Ataköy marina, İltur Club Marina, D-Marin, Milta Bodrum Marina, Levet Marina, Marmaris Albatros Marina, Marmaris Yacht Marin, Martı Marina, Netsel Marmaris Marina, Türkiz Kemer Marina, Yalıkavak Marina, Port Göcek Marina, Setur Antalya Marina, Setur Ayvalık Marina, Setur Çeşme Marina, Setur Finike Marina, Setur Kalamış Marina, Setur Kuşadası Marina, Turban Kaleiçi Marina, Skopea Marina, Göcek Belediye Marinası, Ece Marina) ve bunların kapasiteleri belirtilmiştir. Superports 2008 kataloğunda [7], dünyada etkin olarak uluslar arası düzeyde hizmetler sunabilen belli başlı 485 adet marina ile ilgili bazı bilgiler verilmektedir. Türsab'ın raporunda sıralanan 22 adet marınadan 16 adedi Superports 2008 kataloğunda yer almıştır. Ayrıca Türsab'ın anılan raporundaki listede olmayan Marmaris Club Marina'da Superports 2008 kataloğunda bulunmaktadır.

İsimleri sayılan 23 adet Türk marinasının, gerek kendi Web sayfalarında verilen bilgilerden gerekse Türsab'ın raporunda bulunan listedeki bilgilerden, toplam olarak denizde bağlama kapasitesinin 7830 tekne iken, karada konaklama kapasitesinin de 3073 tekne olduğu, 23 adet marınanın sunduğu toplam kapasitenin ise 10903 adet tekne olduğu anlaşılmaktadır. Yine Türsab'ın raporunda [10], anılan marinalardan ayrı olarak 7.000 adet daha bağlama yeri olduğu belirtilmektedir. Buna göre ülkemizin toplam tekne bağlama ve konaklama kapasitesi 17900 tekne çivarında olup, bu kapasite Akdeniz çanağında dolaşan yaklaşık 700.000 adet teknenin ancak %2,55'ine karşı gelebilmektedir. Türkiye gibi sahil uzunluğu çok büyük olan, doğa harikası koyları, temiz denizleri bulunan ve uluslar arası düzeyde turizm hizmetleri sunabilen bir ülke için bu kapasite çok

küçük kalmaktadır.

Marinaların hizmet sunduğu ana müşteri kitlesi özel yatlar ile bu yatlarla gelen yat sahipleri ve misafirleridir. Ticari yatlar özellikle yaz mevsimlerinde yat turizmi ile meşgul olduklarından, bu teknelerin başka yanaşma yerlerinin mevcut olması halinde marinalara girmesi ve buralarda beklemesi ekonomik açıdan pek mümkün bulunmamaktadır. Bu bakımdan, ticari yatlar marinalar için asli müşteri olamamaktadır. Nitekim ICOMIA'nın tanımında "Recreational Boat" olarak ifade edilen eğlence teknelerinin ticari amaçla dizayn edilmedikleri ve ticari amaca yönelik tekneler olmadıkları vurgulanırken, marinalar da bu eğlence teknelerinin denizde ve/veya karada barındığı deniz kenarındaki tesisler olarak belirtilmektedir. Bu bakımdan özel yat sahiplerinin talepleri ile özel yatların yapılarındaki değişimler doğrudan marinaları etkileyecektir.

Nitekim, günümüzde özel yatlarda yatçıların geçirdikleri süreler giderek artmakta, hatta bir kısım yatçılar yatlarını yaşam mekanları olarak kullanma yoluna gitmektedirler. Bu nedenle marinalar, normal yanaşma yerlerinden farklı olarak, gelen yatların yanaşma ve barınmalarına imkan verdiği gibi, emniyetli olarak ikamet etme yani güvenlik imkanları, evsel yaşama yönelik imkanları, alışveriş, eğlence, spor, sağlık ve turistik diğer imkanları içeren, lüks servisleri (zamanında ve kaliteli hizmet) sunabilen, ayrıca gelen teknelerin belli ölçüde bakım/tutumuna ilişkin hizmetleri de verebilen tesisler kompleksi olma durumdadır. Benzer şekilde özel yat sahiplerinin giderek yatlarında daha fazla kalma ve yatlarını yaşam mahalleri olarak kullanma eğilimleri sebebiyle yatlarda daha rahat ve geniş mekanlar oluşturabilmek için yatların en/boy oranında büyüme eğilimleri artmaktadır [13]. Bu durum tekneleri kıçtan kara bağlama düzeninde olan marinalarda giderek daha az sayıda yatların bağlanmasına sebep olacağından, marinalar buna genel olarak tarifelerde "Boy x En" kriterine geçme şeklinde reaksiyonda bulunmaktadırlar.

Ayrıca sayıları giderek artan süper yatlar ve mega yatların yaşayabilmeleri ve barınabilmelerine yönelik marinaların alt ve üst yapıları da önem arz etmektedir. Günümüzde marinaların çekim merkezi olabilmesi; büyük teknelerin, özellikle mega yatların yanaşma, barınma ve ihtiyaçlarını gidermeye yönelik imkanların mevcut olması ile mümkündür. Marinaların mega yatlara sağlayacağı hizmetler arasında yatın bakım/onarım hizmetleri büyük önem taşır. Ülkemizde uluslar arası düzeyde hizmet sunan büyük çaptaki marinalardan büyük tekneleri karaya alabilecek tesislere sahip olanlar ile yakın çevresinde bu hizmetleri verebilecek tesisler olanlar rekabet açısından daima avantajlı olan marinalardır. Diğer taraftan mega yatların harcamaları yüksek olduğundan, büyük yatları kabul edebilen ve kendisine çekebilen marinaların gelirleri de o nispette fazla olacaktır.

Çok yakın döneme kadar marinaları cazip kılan faktörlerin en başında marina konumu gelirken ve marinalar arasında sıkı rekabet söz konusu iken, günümüzün konjonktüründe marinalara karşı talep fazlalığı nedeniyle, birçok marinada rekabet unsuru eskisi kadar belirleyici olmamaktadır. Buna marinaların en belirli tepkisi hizmet tarifelerinde ve ücretlerindeki düzenlemelerdir. Nitekim yakın zamana kadar Fransa, İtalya ve İspanya marinalarına göre çok daha makul hizmet ücretleri ortaya koyan Türk marinalarının bir kısmında uygulanan ücretler, yat turizminde ileriye gitmiş olan bu ülkelerdeki marina ücretlerine yakınlaşmıştır.

Talep patlamasının en önemli riski, bu dönemlerde marinaların müşteri çekme çabalarının giderek azalması sonucu olarak özellikle hizmet kalitesi ve zamanlamasında zafiyetlerin ortaya çıkmasıdır. Marinaların talep patlamasına karşı tepkisi geç gelse de, belli bir süre

sonunda, ülkelerin aldıkları yatırım tedbirleriyle, arz-talep dengeye gelecektir. Marinadan memnun olmayan ancak mevcut konjonktür nedeniyle marinaya gelme durumunda kalan yatçının, zaman içinde yeni yatırımların devreye girmesi sayesinde arz-talep makasının daralmasıyla, deyim yerinde ise ayağı kesilecek ve bu arada başka müşterilerin de o marinaya karşı ilgilerini olumsuz etkileyecektir. Bu bakımdan marinacılık sektöründe günümüzün talep patlamasına karşı en önemli stratejisi, mevcut marinalarda hizmet yelpazesi ve kalitesini uluslar arası düzeyde tutarken, süratle yeni yatırımları devreye sokması olarak görülmektedir. Piyasada tutunmak ve tanıtımını yapabilmek açısından, önce devreye giren marinaların daima bir üstünlüğü olacaktır.

Yatçılar için marina seçiminde en önemli kriterler marinanın konumu ve sunduğu olanaklardır. Diğer bir önemli kriter ise, yatın beklemeden yanaşıp barınabilme şansının yüksek olmasıdır ki bu kriter talep patlaması yaşanan günümüzde önemini daha da arttırmaktadır. Yatçılar bölge ve marina seçerken beklemeden yanaşabilme şanslarının yüksek olduğu yerleri gözeticeklerdir. Yatların beklemeden yanaşabilme şanslarının fazla olduğu marinalar belli büyüklüğe ulaşmış marinalar veya marina bölgeleri olduğundan, marina için büyüklük önemli bir faktördür.

Marina yatırımlarını etkileyen ön önemli hususlardan birisi çevre korumaya yönelik kaygılardır. Günümüzde kamuoyunun çevre korumaya karşı duyarlılığı git gide artmaktadır. Çağımızın teknolojisi ile çevre korumaya azami dikkat gösteren ve çevre kirliliği açısından kabul edilebilir standartları sağlayan marinaların yapımı mümkün iken, özellikle çevre ve kamuoyunun yanlış bilgilendirilmesi ve aşırı duyarlılık, marina yatırımlarına karşı tepkilerin doğmasına neden olabilmektedir. Öyle ki, çevre koruma kaygısı çok aşırı boyutlara gidebilmekte ve yapılmakta olan yatırımın dahi durdurulmasına neden olabilmektedir. Temiz denize sahip olma ve denizlerini temiz tutma marinaların varlık nedenlerinden olup hangi bölge veya konumda olursa olsun denizlerinin kirlenmesini önleyemeyen marinanın geleceğinden bahsetmek mümkün olamamaktadır. Bu bakımdan, marina yatırımlarında her şeyden önce kamuoyunun doğru bilgilendirilmesi ve bu yatırımlara sahip çıkması sağlanmalıdır. Yöre halkına yatırıma sahip çıkarmanın en önemli yöntemi, marinanın bölge, belde veya şehir ile bütünleşmesinin sağlanmasıdır. Bunun için yat kulüpleri kurulmakta, profesyoneller yanı sıra gençlere yönelik yarışma, eğitim, vs. faaliyetler yürütülmektedir. Bu faaliyetler de ancak büyük marinalarda mümkün olmakta ve marina büyüklüğünün önemi bu açıdan da kendini göstermektedir.

Normal dönemlerde marinalar için istenmeyen bir husus, marinaların yıllık ortalama bazda yeterli doluluk oranına ulaşamamasıdır ki, bu durum marinaları mali yönden zayıf düşürür. Bunun için sürdürülebilir rekabetçi politikalar uygulanırken, bu politikalardan birisi de, marina bağlama yerlerinin bir kısmının yatçılara satılması yada uzun dönem için kiralanmasıdır. Superports 2008 kataloğuna göre [7], bağlama yerlerinin satılması yöntemi dünyada uygulanmakta, hatta bu yöntem yatırımcı için iyi bir yatırım aracı olmaktadır.

SONUC:

Birçok ülkenin zenginliğinin temelinde denizcilik yatmaktadır. Gelişmiş ülkelerde zenginlik geniş kesime de yansımış ve çalışma koşulları da yumuşamış olduğundan, bu ülke insanların birikimleri ve serbest zamanları, o insanların daha fazla dinlenme ve

eğlenmeye yönelmelerine neden olmuş ve dünyada kitle turizmi bu sayede yükselmiştir. Çağımızda üst gelir grubunda olan kitlenin doğa, spor ve eğlence turizmi olan yat turizmine ilgisi giderek artmakta, bu durum yat imalat talebini körüklemektedir. Denizlerde seyreden ve sayıları durmadan artan yatlar sığınacakları ve barınacakları, hizmet alacakları yat limanlarına ihtiyaç duymaktadırlar. Bu ihtiyaç yat limanlarına ve özellikle lüks hizmetler sunan marinalara karşı talebi oluşturmaktadır. Yatçı olarak belirtilen yat sahiplerinin belli bir bölümünde yatları yaşam mahalleri olarak kullanma ve yatlarında daha uzun süreler geçirme eğilimleri artmakta, buda marinaları yanaşma ve barınma mekanı olma yanı sıra yatçılar için yaşam mahalleri olmaya doğru yönlendirmektedir. Bu açıdan marinalar normal yanaşma yerlerine sahip yat limanlarından ve iskelelerden fonksiyon açısından ayrılmaktadır.

Ülkemizde turizm sektörü teşvik edilmiş ve pek çok uluslar arası düzeyde hizmet sunan lüks tesisler hizmete girmiştir. Ancak geçen yıllar itibariyle gelen turist sayısı artsa da turist başına gelir düşmektedir. Bu durum, turizmde gelişmiş diğer ülkeler göre, ülkemize daha alt gelir grubunda turistlerin geldiğini ve ülkemizin genelde kaliteli hizmetlere daha düşük fiyatları uygulama durumunda kaldığını ve alt gelir grubu turistlerin ülkemize eğilimlerinin arttığını göstermektedir. Özel yat sahiplerinin üst gelir grubuna ait turistler olmaları ve daha fazla harcama yapmaya meyilli olmaları nedeniyle, ülkemizde yat turizminin istenen ölçüye çıkartılması, düşük olan birim turizm gelirini de yükseltecektir. Bu bakımdan gelecek bu yatların barınabilecekleri, emniyet içinde ikamet edebilecekleri, eğlence, spor, alışveriş ve diğer ihtiyaçlarını giderebilecekleri yaşam mahallerini de içeren marinaların varlığı çok büyük önem arz etmektedir. Yeterli miktarda yatın ülkemize çekilebilmesinin ön koşulu, bu yatlarla kaliteli hizmet sunabilecek uluslar arası düzeyde yeteri kadar marinanın mevcut olmasıdır. Özellikle yatçıların iştahın giderek arttığı Akdeniz çanağında dolaşan teknelerle göre bu bölgede yanaşma yeri açığı büyüktür. Günümüzde marinalar bir talep patlaması ile karşı karşıya kalmış ve birçok Türk marinası kapasite üstü çalışma durumu ile karşı karşıya olup, ülkemizde toplam marina kapasitesini arttıracak yeni marina yatırımlarının mümkün olan kısa sürede gerçekleştirilmesi sektör için hayati önemdedir.

Ülkemizde uluslar arası düzeyde birçok marina mevcuttur. 80'li yıllarda özel sektörün sınırlı fakat TURBAN kanalıyla devletin girişimleri sayesinde marinacılık sektörü giderek gelişmiş ve özelleştirmeler yolu ile TURBAN marinalarının özel sektöre geçmesi ve yeni özel sektör marinalarının devreye girmesiyle, Türkiye'de marinacılık uluslar arası düzeye çıkmıştır. Bugün için konum ve hizmet bağlamında ülkemiz marinalarının durumu tartışılmaz. Ancak günümüz konjonktüründe marinalara karşı aşırı talep dönemi yaşanmakta ve bu dönemde uygun kapasitede yeteri kadar marina yatırımlarının çalışmalarının yapıлып bir an önce devreye verilmesi önem arz etmektedir.

Ülkemizde yürümekte olan marina yatırımlarının yeterli olduğu söylenemez. Şu an için devam eden marina yatırımlarından bazıları İstanbul'da Pendik, Zeytinburnu, Silivri, Büyükçekmece, Küçükçekmece marinaları ile, Didim marinası, Mersin marinası olarak sıralanabilir. Bu marinaların sağlayabileceği ilave yat bağlama kapasitesi 3.000'den aşağıdır. Türkiye ilk etapta Akdeniz çanağında dolaşan teknelerin en az %7,5'ini karşılayacak bağlama yeri kapasitesi hedefliyorsa, bunun için, ortalama %80'lik marina doluluk oranına göre, yaklaşık 20.000 ilave yat bağlama yeri sağlayabilecek yeni marinaların yatırımına yönelmesi gerekmektedir.

Yeni yatırım noktasında yatırımcıların karşı karşıya kaldıkları, uzun süre alan bürokratik

işlemler, izinler, onaylar ve bunlarla ilgili kurumların çokluluğu, daha yatırım dahi tamamlanmadan üslenilmek zorunda kalınan mali yükümlülükler gibi hususlar yatırımların gerçekleşme süresinin çok uzamasına neden olmaktadır. Bu bakımdan Türkiye'nin yatçılık ve marinacılıkta yakaladığı rüzgarı iyi değerlendirebilmesi ve sürdürülebilir gelişmeyi sağlayabilmesi için her şeyden önce bu sektöre hak ettiği destek ve teşvikin verilmesi, yatırımların önünü tıkayan hususlar için ilgili Bakanlıklar düzeyinde çözümlerin üretilmesi gerekir. Aksi halde özellikle turizm sektörünü daha ileriye götürecek ve ülkemize büyük katma değer sağlayacak marinacılık sektörünün önünde duran fırsatların kaçırılması söz konusu olacaktır.

NOTLAR:

- 1) IX. Kalkınma Plan Raporu,
- 2) “A Worldwide Survey On The Requests of Yacht Harbour Users”, Marcello Conti,
- 3) Radikal Gazetesi, 30 Ocak 2008,
- 4) Bodrum Çökertme Gazetesi, 29.07.2007,
- 5) “Yat İmalatı Nereye Gidiyor”, Mehmet GEDİK – www.denizhaber.com
- 6) Turizmdebusabah web sayfası- 12.07.2002,
- 7) Superports 2008, “The Definitive Super Yacht Marina Guide”
- 8) Referans gazetesi, 11-12 Ağustos 2007 Business ilavesi,
- 9) T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı web sayfası, “Yat İstatistikleri”,
- 10) “Dünya’da Yat Turizmi ve Türkiye”- TÜRSAB, Ar-Ge Departmanı Haziran 2007,
- 11) “Uluslar arası Pazarlarda Türk Marinalarının Çekiciliği ve Pazarlama Stratejileri”- Engin Deniz ERİŞ, 2007,
- 12) “Marinalar Doldu”- Referans gazetesi, 03 Temmuz 2008,
- 13) “Boat Design Reflected in Marina Design”, William H. Koelbel,
- 14) Marina World, March/April 2008,

Mehmet GEDİK, MBA., BE. GEMİ İNŞA ve MAK. MÜH. (gedikmehmet53@hotmail.com)