

## 5. Ulusal Deniz Turizmi Sempozyumu

“Dijital Dönüşüm”

28-29 ŞUBAT 2020 – İZMİR

doi: 10.18872/0.2020.43

### ORDU İLİ BÖLGESİ POTANSİYEL YAT LİMANI PROJESİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ

<sup>1</sup> Nihan ŞENBURSA

#### ÖZET

*Türkiye genelinde son yıllarda küresel ısınmanın da etkisiyle Doğu Karadeniz'in incisi olan Ordu ili ve Bölgesi, Doğa ve Deniz Turizmi açısından gerek yerli gerekse yabancı turistler için uğrak noktası olmuştur. Yunan mitolojisinde Argonotlar efsanesi olarak bilinen zenginliği ve iktidarı sembolize eden “Altın post” efsanesinin yaşandığı Yason burnundan, Rum kültürünün etkisinde kalmış tarihi yapıtlara, bölgede eşsiz doğası ve doğal yaşamıyla en eski yerleşim yerlerinden biri olan Çambaşı yaylasına ve yine tarihçesi 2.000 yıl öncesine dayanan Kurul Kaya Yerleşkesi gibi birçok tarihi ve doğal güzelliklere sahiptir. Bununla birlikte, Pontus Rum ve Roma gibi medeniyetlere ev sahipliği yapmış Ordu ili bölgesi Karadeniz'in turizm merkezi olmaya aday gösterilmektedir. Karadeniz'in hırçın dalgalarıyla; yeşilin ve mavinin buluştuğu Ordu ili kıyı şeridi, doğal koy ve kumsallarıyla ziyaretçilerini kendine hayran bırakmaktadır. Bununla birlikte, Türkiye Cumhuriyeti Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Cumhuriyetin 100. kuruluş yıl dönümü olan 2023'e kadar 1 milyon vatandaşa denizcilik kültürünü aşılama adına "Hedef 2023: Bir Milyon Amatör Denizci Projesi'nin" 2018 yılında başlatılmasıyla beraber ülkede yat limanı yatırımları da önem kazanmıştır. Proje kapsamında, Ordu ili bölgesinde yaklaşık 8000 kişiye amatör denizci belgesi verilmiştir. Amatör denizci belgesine sahip olan amatör denizcilerin artması bölgede yat limanı gereksinimini tetiklemektedir. Bu araştırmanın amacı, Ordu ilinin sadece karayoluyla değil deniz yoluyla da ziyaretçilerin ulaşılabilirliğini sağlamak amacıyla olası yat limanı projesi yatırımının değerlendirilmesini ele almaktır. Ordu ili bölgesi kıyı sahili fiziki ve sosyal şartları göz önünde bulundurularak, yat limanı yatırımına en uygun bölgenin tespit edilebilmesindeki faktörleri uzmanların görüşleriyle belirleyerek, bölgedeki idari ve özel paydaşların katılımlarıyla nitel araştırma yöntemi olan mülakat tekniği kullanılarak sonuçlandırılmıştır.*

**Anahtar Sözcükler:** Deniz Turizmi, Ordu ili, Yat limanı

---

<sup>1</sup>Dr. Öğr. Üyesi Nihan Şenbursa, Ordu Üniversitesi, Fatsa Deniz Bilimleri Fakültesi, Ordu [nihan.senbursa@gmail.com](mailto:nihan.senbursa@gmail.com)

## 1. GİRİŞ

Marinalar yat limanı olmasının yanı sıra aynı zamanda tamamlayıcı yerleşim yeri, perakende ve hizmet, kulüp ve liman binalarını da içeren bir yat limanıdır aynı zamanda içerisinde otelleri, mağazaları, kafeler ve restoranlar ile geçici veya daimî ikamet edenlerin ihtiyaçlarını da karşılayan yapılardır. Bir yat limanının taşınması gereken en önemli özellikler sırasıyla ihtiyaçlarına ve kapasitesine uygun inşası, yat limanının konumu ve yerleşimi ile insan ve çevre faktörlerine bağlı olarak marinanın altyapısı olan iskelelerin şekli ve düzeni, sürdürülebilir atık ve içme suyuna erişilebilirlik ve atık su yönetimi, medyaya erişilebilirlik, boşaltma sistemleri ve ek liman binalarıdır (Bilski, 2015: 1646). Deniz ve buna bağlı ek altyapıları ve tesisleri kullanan Marina kullanıcıları dört gruba ayrılır: 1- Turist yatları, 2- Seyir yatları, 3-Motor yatlar, 4- Rüzgâr sörfü, uçurtma sörfü ve akülü sualtı taşıtı. Yat turizmi büyük bir gelişme potansiyeline sahiptir çünkü özgürlük, doğa ve tarihe yakın olma, spor ve macera, keşif duygularını tatmin etmektedir. (Kalemdaroglu vd., 2004: 62)

Avrupa ve Asya'nın en stratejik noktasında bulunan üç tarafı denizlerle çevrili Akdeniz, Karadeniz, Ege, Marmara olarak dört denizi olan 8300 km'lik kıyı şeridiyle Türkiye %18,77'si Karadeniz, %13,56'sı Marmara Denizi, %29,64'ü Ege Denizi ve %19,94'ü Akdeniz'de bulunmaktadır. Son yıllarda rağbet gören Akdeniz ve Ege kıyı şeridinde büyüyen yat turizmi Marmara Denizi kıyısındaki yeni büyük projelerle ve Karadeniz kıyı şeridi boyunca liman ve marinaların planlanan genişlemesiyle birleşince, hepsi Türk yatçılığının ülke için önemli bir turizm artışına dönüştürülmesine yardımcı olacağını işaret etmektedir (Chappell, 2009: 1). Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı verilerine göre (2019) 16 yıl önce 8.500 olan yat bağlama kapasitesi 2018 yılında 18.545'e ulaşmıştır. Tablo 1'de gösterildiği gibi Türkiye'de 61 yat limanı mevcuttur. Bunlardan 35 tanesinin Turizm İşletme Belgesi ve 7 tanesinin Turizm Yatırım Belgesi vardır. Diğer yat limanlarının izinleri etüt, ihale ve proje aşamasındadır. Ayrıca 19 adet yapımı devam eden ve yapılması planlanan yat limanı projesi vardır (Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü, 2019).

**Tablo 1:** Türkiye’de Turizm İşletme Belgesine Sahip Yat Limanları

<b>Yat Limanı</b>			
<b>Tesisin Adı</b>	<b>Turizm İşletme Belgesi</b>	<b>Bağlama Kapasitesi</b>	
		<b>Denizde</b>	<b>Karada</b>
Trabzon Yat Limanı		175	50
Kalamış & Fenerbahçe Marina	Var	1290	220
Ataköy Marina	Var	700	100
Çanakkale Bel. Yat Limanı	Var	120	
Setur Ayvalık Marina	Var	200	70
Burhaniye Yat Limanı		250	50
Levent Marina	Var	75	30
İstinye İspark	Var	180	
Tarabya İspark	Var	210	
Çeşme Marina	Var	400	100
Alaçatı Yat Limanı	Var	260	100
Setur Altinyunus Marina	Var	180	60
Teos Sığacık Marina	Var	510	80
Setur Kuşadası Marina	Var	450	150
D-Marin Didim Marina	Var	580	600
Port Iasos Marina	Var	150	
Mandalya Marina	Başvuru aşamasında	50	
Gökova Ören Yat Limanı	Başvuru aşamasında	420	130
Güllük Yat Limanı	Başvuru aşamasında	300	
Bodrum Belediye Yat Limanı	Var	300	
Bodrum Milta Marina	Var	425	50
D-Marin Turgutreis Yat Limanı	Var	550	150
Palmarina Bodrum	Yok	710	140
Netsel Marina	Var	720	130
Albatros Marina	Var	40	150
Marmaris Yat Marina	Var	750	1200
Martı Marina	Var	380	100
Ant Marin	Var	120	100
Ece Marina	Var	460	
Mak-Marin Kaş Yat Limanı	Var	472	160
Setur Finike Yat Limanı	Yok	320	150
Setur Marina	Var	235	150
Kaleiçi Marina	Yok	65	

Alanya Marina	Var	287	160
Mersin Yat Limanı	Yok	500	500
Kumkuyu Yat Limanı	Yok	250	200
Kemer Türkiz Marina (G-Marın)	Var	230	140
Yalova Setur Marina	Var	240	80
Marina İstanbul		490	230
West İstanbul Marin	Var	600	300
Güzelce Marina	Yok	250	120
Club Marina	Var	200	
Scopea Marina	Var	85	
D-Marın Göcek	Var	380	150
My Marina Yat Yanaşma Yeri	Var	48	15
Marintürk Exclusive Göcek	Var	100	
Marintürk Village Port	Var	220	200
Fethiye Bel. Göcek Liman Tesisi	Yok	150	
Tuzla Marina (Viaport Marina)	Yok	750	70
Pendik Marina (Marinturk Cityport)	Yok	752	70
Foça Marina		150	
Port Atami (Bodrum)		40	
Alacatur Bodrum		40	12
Global Sailing Butik Marinette (Marmaris)		30	
Kumlubükü Yat Limanı (Marmaris)		10	
Yatch Otel Club & Marina (Marmaris)		32	
Pupa Yat Marina (Marmaris)		50	
Bozcaada Marina (Çanakkale)		30	
Fethiye Belediye İskele ve Rıhtımı		150	
Kaş Belediye Limanı		100	
Kalkan Belediye Limanı		50	
<b>TOPLAM</b>		<b>18,261</b>	<b>6,467</b>

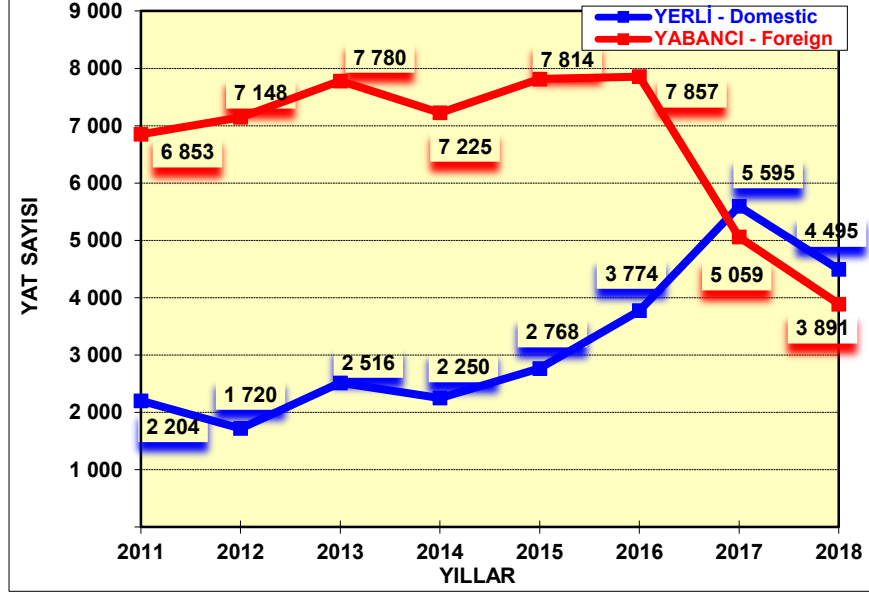
**Kaynak:** T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Yatırım İşletmeler Genel Müdürlüğü, 2019

**Tablo 2:** Türkiye’de Turizm Yatırım Belgesine Sahip Yat Limanları

Tesisin Adı	Turizm Yatırım Belgesi	Bağlama Kapasitesi Denizde	Bağlama Kapasitesi Karada
Mandalya Marina	Turizm yatırım belgesi mevcut.	50	
Gökova Ören Yat Limanı	Turizm yatırım belgesi mevcut.	420	130
Güllük Yat Limanı	Turizm yatırım belgesi mevcut.	300	
Palmarina Bodrum	Turizm yatırım belgesi mevcut.	710	140
Alacatır Bodrum	Turizm yatırım belgesi mevcut.	40	12
Ataport Marina	Turizm yatırım belgesi mevcut.	1000	100
Kalkedon Yat Limanı Bodrum	Turizm yatırım belgesi mevcut. Proje aşamasında	200	200

**Kaynak:** T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Yatırım İşletmeler Genel Müdürlüğü, 2019

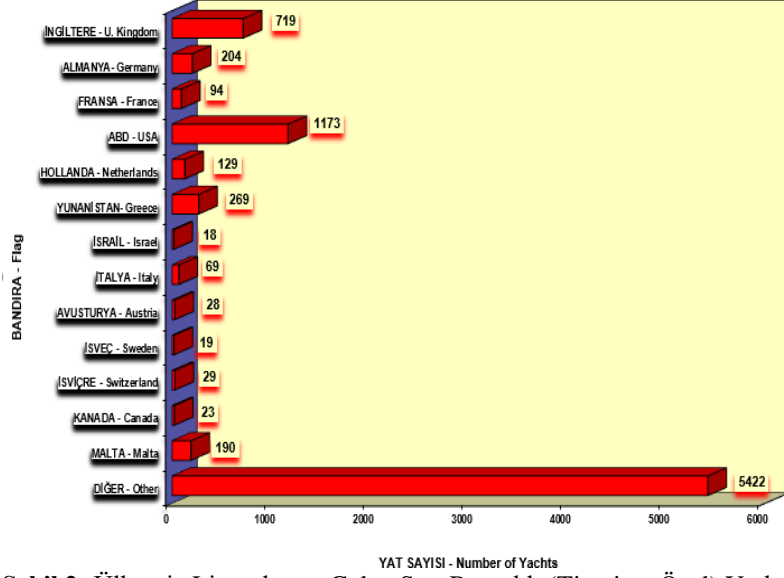
Son yıllarda yabancı ve yerli turistlerin, turistik destinasyonlarda sadece deniz, güneş ve eğlence sektörünü barındıran güney turizmi yerine içerisinde dokunulmamış daha bakir doğal güzellikleri ile yeşili ve maviyi buluşturan doğa ve alternatif turizm güzelliklerine sahip bölgelere eğilimlerinin daha fazla olduğu gözlemlenmiştir. Kültür ve Turizm Bakanlığı Yatırım İşletmeler Genel Müdürlüğü (2019) Ülkemiz Limanlarına Gelen Sarı Bayraklı (Ticari ve Özel) Yat Sayılarının Yıllara Göre Dağılımı Şekil 1’e göre 2018 yılında yerli yat sayısı %23 ve yabancı yatlarda ise %19 azalmıştır.



**Şekil 1:** Ülkemiz Limanlarına Gelen Sarı Bayraklı (Ticari ve Özel) Yat Sayılarının Yıllara Göre Dağılımı, 2019

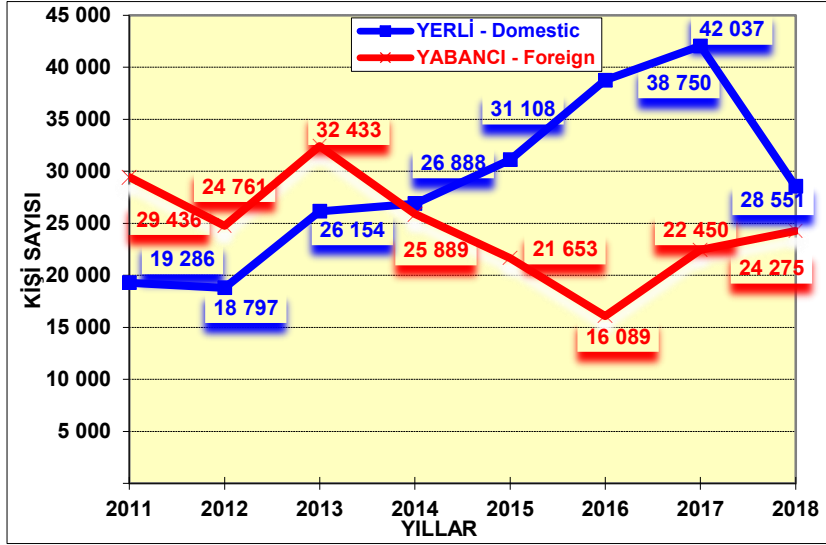
**Kaynak:** T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Yatırım İşletmeler Genel Müdürlüğü, 2019

Kültür ve Turizm Bakanlığı Yatırım İşletmeler Genel Müdürlüğü (2019) verilerine göre, Şekil 2’de Ülkemiz Limanlarına Gelen Sarı Bayraklı (Ticari ve Özel) Yatların Bandıralarına Göre Dağılımına göre en çok ziyaret eden yatların bandıraları Amerika, İngiltere, Yunanistan ve Malta’ya aittir. Şekil 3’de ise Ülkemiz Limanlarına Sarı Bayraklı (Ticari ve Özel) Yatlarla Gelen Yolcu ve Mürettebatın Yıllara Göre Dağılımında yerli yolcu ve mürettebat sayılarında 2018 yılında 2017 yılına nazaran %32 düşüş görülürken, yabancı yolcu ve mürettebat sayılarında ise artış %7,5 olarak görülmektedir.



Şekil 2: Ülkemiz Limanlarına Gelen Sarı Bayraklı (Ticari ve Özel) Yatların Bandıralarına Göre Dağılımı (2019)

Kaynak: T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Yatırım İşletmeler Genel Müdürlüğü, 2019



Şekil 3: Ülkemiz Limanlarına Sarı Bayraklı (Ticari ve Özel) Yatlarla Gelen Yolcu ve Mürettebatın Yıllara Göre Dağılımı (2019)

Kaynak: T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Yatırım İşletmeler Genel Müdürlüğü, 2019

Tablo 2’de görüldüğü üzere ülkemizi deniz turizmi yoluyla en çok ziyaret eden uluslar başlıca İngiltere, İtalya, Almanya, Amerika Birleşik Devletleri, Yunanistan, Hollanda ve İsviçre’dir. Diğer uluslar ziyaretçilerin yaklaşık %70’ini oluşturmaktadır.

**Tablo 2:** Uluslarına Göre Ülkemizi Ziyaret Eden Yolcu ve Mürettebat Sayıları

	<b>YOLCU</b>	<b>MÜRETTEBAT</b>
<b>DİĞER</b>	20 558	17 149
<b>İSVEÇ</b>	154	55
<b>KANADA</b>	331	81
<b>İSVİÇRE</b>	406	58
<b>HOLLANDA</b>	780	105
<b>AVUSTURYA</b>	180	40
<b>YUNANİSTAN</b>	1 321	818
<b>İSRAİL</b>	370	58
<b>ABD</b>	1 683	190
<b>FRANSA</b>	1 049	285
<b>İTALYA</b>	1 719	373
<b>İNGİLTERE</b>	2 285	1 124
<b>ALMANYA</b>	1 376	278
<b>TOPLAM</b>	32 212	20 614

**Kaynak:** Kültür ve Turizm Bakanlığı Yatırım İşletmeler Genel Müdürlüğü, 2019

Ordu ili denize kıyısı olan Karadeniz’e kıyısı olan komşu ülkeleriyle aynı denizi paylaştığı ve coğrafi yakınlığı göz önünde bulundurulduğunda gerek doğasının bakırlığı gerek ise şehrin ve insanının modern oluşuyla avantajlı bir yere sahiptir. Bulgaristan, Ukrayna, Romanya, Gürcistan ve Rusya dahil olmak üzere Karadeniz kıyı şeridini paylaşan diğer ülkelerin deniz turizmine yardımcı olması beklenmektedir. Türk yatçılığına yönelik ulusal ve yabancı yatırımlar ülkeye faydalı bir başlangıç yapılmasını sağlayacaktır (Sarıisik vd., 2011: 1015). Yeni arayışlara giren turistlerin odak noktası olması için Karadeniz Bölgesi’nin incisi, maviyle yeşilin buluştuğu Orta Karadeniz’in Doğu Karadeniz’le birleştiği noktada kuzeyinde Karadeniz, güneyinde Tokat ve Sivas, doğusunda Giresun ve batısında Samsun bulunan birçok medeniyetin egemenliğine girmiş olan Ordu ili bu özellikleriyle Karadeniz’de turizm destinasyonu olmaya adaydır. Birçok medeniyete ev sahipliği yapan Ordu ili Yunan mitolojisinde Argonotlar efsanesi olarak bilinen zenginliği ve iktidarı sembolize eden “Altın post” efsanesinin yaşandığı Yason burnundan, Rum kültürünün etkisinde kalmış tarihi yapıtlara, bölgede eşsiz doğası ve doğal yaşamıyla en eski yerleşim yerlerinden biri olan Çambaşı



yaylasına ve yine tarihçesi 2.000 yıl öncesine dayanan Kurul Kaya Yerleşkesi gibi birçok tarihi ve doğal güzelliklere sahiptir. Şekil 4’de belirtildiği gibi, Blue Flag Resmî sitesinden alınan bilgilere göre (2019), Ordu ili Cumhuriyet Mahallesi Halk Plajı ve Kumbaşı Kumsal Plajı olmak üzere iki adet mavi bayraklı plaja sahiptir. Gerek kara turizmiyle gerek ise deniz turizmiyle Ordu’yu ziyaret edecek turistlerin el değmemiş deniz kirliliğine uğramamış mavi bayraklı plajların dikkatini çekecek olan turistik destinasyonlardan biridir.

● Plajlar ● Yat Limanları ● Tekneler



**Şekil 4:** Ordu İli Mavi Bayraklı Plajları

**Kaynak:** Blue Flag, 2019

Ordu bölgesi mavi ve yeşilin birleştiği yerde bulunan Hoynat Adası, Yason Burnu ve Kilisesi, Ohtamış Şelalesi, Yoraz Kent Ormanı, Ulugöl Tabiat Parkı, Gaga Gölü, Çambaşı ve Perşembe Yaylası gibi turistik destinasyonları, Karadeniz mutfağının eşsiz gastronomisiyle henüz yerli ve yabancı turistler tarafından Karadeniz’in henüz keşfedilmemiş incisi olarak varlığını sürdürmektedir.

Söz konusu yat limanı projesinin en önemli aktörleri yerel yönetimler, kamu kuruluşları, turizm işletmecileri ve sivil toplum kuruluşlarıdır. Bu çalışmada, bütünsel yaklaşımla incelendiğinde Ordu İli Yat Limanı projesinin gerek turizm destinasyonları gerekse bölgenin altyapı ve hizmet sektöründe sunabileceği imkanları tüm açıklığıyla ortaya konulması amaçlanmıştır.

## 2. ARAŞTIRMANIN YÖNTEMİ

Araştırmanın verileri yarı yapılandırılmış görüşme yöntemiyle elde edilmiştir. Yarı yapılandırılmış görüşme tekniği katılımcıya esneklik sağlamaktadır. Bu teknikte, araştırmacı tarafından önceden sormayı planladığı soruları içeren görüşme protokolü hazırlanır. Araştırmacı görüşmeler sırasında aldığı geri bildirimlere göre sorularını farklı bir şekilde sorabilir, farklı alt başlıklarda görüşmeyi yönlendirebilir ve sorularla açarak katılımcının yanıtlarını detaylandırmasını sağlayabilir (Türnüklü, 2000). Böylelikle görüşme esnasında açık uçlu sorular katılımcıya yaşadığı deneyimleri kendine has yöntemlerle yorumlar. (Merriam, 2013) Araştırmacının yarı yapılandırılmış görüşme tekniğindeki en büyük avantajı görüşme öncesinde hazırlanmış olduğu sorular sayesinde daha akıcı ve sistematik bilgiler ortaya koyabilir olmasıdır (Yıldırım ve Şimşek, 2005, 283). Nitel bir araştırmada, katılımcı grubunun küçük tutulması daha detaylı ve kapsamlı bilgi edinmek için kullanılır (Bryman, 2012). Bu araştırmada şehrin yöneticileri, sektör profesyonelleri, bölgede denizcilikle ilgili faaliyet gösteren kurumlar ve turizm alanında hizmet veren on altı (16) profesyonel ile yarı yapılandırılmış görüşme tekniği kullanılmıştır.

Görüşmeler Ordu'da faaliyet gösteren kamu personeli (Büyükşehir Belediye Başkanlığı, Liman Başkanlığı, Ticaret ve Sanayi Odası, Kent Konseyi), otel işletmecisi, dernek başkanları (Ordu Otel ve Seyahat acenteleri (OSAD), & Denizlerdeyiz Amatör Denizciler Derneği (DADD)), sivil toplum kuruluşlarının temsilcileri (Deniz Ticaret Odası (DTO) ve il dışında faaliyet gösteren Türkiye'nin en büyük tekne distribütörü temsilcisi, deniz turizmi işletmecileri ve yelken okul işletmesi ile yapılmıştır. Bu çalışma kapsamında Aralık 2019'da gerçekleştirilen görüşmeler ile ilgili bilgiler Tablo 3'de verilmiştir.

**Tablo 3:** Çalışma Kapsamında Yapılan Görüşmeler

Katılımcı	Ünvanı	Görüşme Yeri	Görüşme Süresi
K1	Belediye Başkan Vekili	Ordu Büyükşehir Belediyesi	2 saat
K2	Etüt ve Projeler Daire Başkanı	Ordu Büyükşehir Belediyesi	1 saat 30 dakika
K3	Liman Başkanı	Ordu Liman Başkanlığı	2 saat

K4	İl Turizm Müdürü	Ordu İl Turizm Müdürlüğü	1 saat
K5	Kent Konseyi Başkanı	Ordu Kent Konseyi	50 dakika
K6	DTO Trabzon Temsilcisi	Ofis	1 saat
K7	TURSAB Ordu Temsilcisi	Ofis	1 saat
K8	OSAD Başkanı	Ofis	1 saat
K9	Trio Deniz Yönetim Kurulu Başkanı	Ofis	1 saat
K10	OTSO Başkanı	OTSO	1 saat
K11	Amatör Denizciler Dernek Başkanı	Ofis	1 saat
K12	Kumbaşı Balıkçı Barınağı Kooperatif Başkanı	Ofis	1 saat
K13	OSAD Başkanı	Ofis	1 saat
K14	Otel İşletmecisi	Ofis	45 dakika
K15	Yelken Okulu İşletmecisi	Ofis	1 saat
K16	Türkiye Yelken Federasyonu Ordu Temsilcisi	Ofis	30 dakika

**Kaynak:** Araştırmacı, 2019

Yapılan görüşmelerde katılımcılara Ordu Bölgesi'nde yapılması planlanan yat limanı projesinin hayata geçirilmesi konusundaki fizibilite çalışmasının önemi, projeye bütünsel bakılarak bu projenin altyapı ve turistik destinasyonların hazırlığı konusunda çalışmalarını ve sorunlarını

içeren sorular yöneltmiştir (Ek-1). Proje fizibilite ve hazırlık aşamasında olduğundan yat limanı projesinin hayata geçmesi için ilk adımları atan ve proje sorumlusu Büyükşehir Belediyesi ile proje çizimleri ve pilot çalışması incelenmiş ve yine ayrıntılı bir şekilde sadece yat limanı projesi olarak değil aynı zamanda proje bütünsel olarak yaklaşarak iç ve dış paydaşlarla incelenmiştir.

Görüşmelerin sonunda edinilen bulgular bölge ve bölge dışındaki paydaşlardan alınarak projenin hayata geçirilmesindeki tüm önemli noktalar GZFT analizi gerçekleştirilmiştir. 1950'li yıllarında başında Harvard Business School sayesinde ortaya çıkan bu teknik, işletmelerin ya da kurumların güçlü ve zayıf ile fırsat ve tehditleri inceler. GZFT analizi güçlü yanlar (Strengths), zayıf yanlar (Weaknesses), fırsatlar (Opportunities) ve tehditlerden (Threats) oluşan SWOT analizi olarak da adlandırılan bu analiz parametrelerin tanımlanarak, incelenen konunun iç etkenler ve dış etkenlerin arasındaki ilişkileri ölçmeye yardımcı olur. Bu analizin temel amacı iç ve dış temel unsurlar dikkate alınarak analiz edilen konunun sahip olduğu güçlü yanları ve fırsatlarından faydalanmayı ve fırsatları maksimum derecede avantaja geçirmeyi hedefleyerek zayıf yönleri ve tehditlerinden doğabilecek etkileri minimize ederek en az seviyeye indirerek stratejik planlar belirlemektir (Dyson, 2002). Ancak bu vesileyle analiz edilen kurum veya olgu kendini tanıyıp ileride karşılaşılabileceği sorunlara karşı önceden tedbirlerini almak için stratejiler geliştirebilir.

### **3. BULGULAR**

Ordu Bölgesi Yat Limanı Projesi üzerine yapılan görüşmelerden çıkan bulgular projenin hayata geçirilmesinin önemi, GZFT analizi ve sorunları olmak üzere üç ana başlık altında incelenmiştir.

#### **3.1. Projenin Önemi**

Ordu, Karadeniz Bölgesi'nin batı ile doğunun buluştuğu noktada yer almaktadır. 600 km'lik Karadeniz-Akdeniz Yolunun tamamlanmasıyla Karadeniz Bölgesi'nin en stratejik noktalarından biri olan Ordu ili önem kazanmaktadır. Kayseri, Konya ve Sivas gibi İç Anadolu Bölgesindeki şehirlerimiz çok kısa zamanda, 4 saatten daha az bir zaman içinde sahile kavuşmuş olacaktır. Projenin önemi sadece Ordu ili için değil aynı zamanda çevre iller, Karadeniz'in iç kesimleri ve İç Anadolu Bölgesi için de çok büyüktür. Yapılması planlanan marinanın iç bölgelerdeki illerden tekne severleri ve denizle buluşmak isteyenleri toplaması öngörülmektedir. Böylelikle denize bağlantı için Ordu ili köprü olacaktır. Yat limanı olan bir şehir deniz ve yat turizmine kapılarını açmış demektir. Yerli ve yabancı

yatları misafir etme kapasitesine sahip olduğu anlamına gelmektedir. Yatların bir şehirde bağlanıp yat limanının verdiği sosyal ve teknik hizmetlerden yararlanması ve barınması demek hem şehir görsel estetik kazanacak hem de genç nüfus ve şehir halkının yelken sporuna ve yata merak uyandırmasında teşvik edici olacaktır. Böylece halkın denizcilik kültürüne daha da aşina olması sağlanacak ve denizciliğin sadece balıkçılıktan ibaret olmadığı ortaya çıkacaktır. Marina projesinin ihtiyacının ortaya çıkması ile birlikte proje gerçekleşene kadar en önemli hususlardan biri olan Yat ve Yelken okulları açılması projeyi destekleyici olacaktır. *“Yat limanı sadece yatların gelip demir atacağı bir yer olarak düşünülmemeli. Yat limanı denizi kullanmamıza denizi tanımamıza vesile olacaktır. Yat limanı sayesinde tüm Karadeniz’i belki buraya çekebileceğiz. Yat limanının sayesinde şehirlerimize farklı ufuklar açacağız. Yat yanında başka şeyleri de getirecek ve turizmin çok önemli bir parçası olduğunu düşünüyoruz. Eğer turizm yapacaksak sadece yeşille sadece müzeyle olacak şeyler değil turizmi çeşitlendirmemiz gerek. Buna da tabii ki Allah tarafından bize muazzam bir deniz verilmiş doğa verilmiş işte ikisini harmanlayıp ikisini kullanacak bir şehir verecek bize yat limanı. Daha doğrusu vizyon açacak yani gelecek insanların Ordu’ya katacak şeyleri olacak biz bugüne kadar bunların eksikliğini yaşamışız, yaşadık ama geçen sene özellikle buraya gelen yatçıların söyledikleri bize bıraktıkları izlenimler bu söylediğim şeyleri çok doğrulayan nitelikte. Evet, Ordu’nun denizi var, Ordu’nun doğası var ama kullanamıyoruz işte biz bunu aktive etmek istiyoruz”* (Katılımcı 2, 2019). Bir diğer önemli husus ise, marina inşasından sonra zaman ile Ordu ilinin hinterlandının (art bölge) çok gelişeceği ön görülmektedir. *“Ordu’da yat limanı projesinin başlaması diğer bölgeleri de tetikleyecek ve sahil şeridini tekne severlere daha korunaklı hale getirecektir”* (Katılımcı 9, 2019).

## **3.2. GZFT Analizi**

### **3.2.1. Güçlü Yönler**

Ordu Bölgesi potansiyel yat limanı güçlü yönleri aşağıda verilmektedir:

- Şehrin yönetenlerinin projeye destek vermesi
- Nitelikli tekne turizmine uygun marinanın Karadeniz’de olmaması ve Karadeniz’in yat limanı gereksinimini karşılayacak ilk yat limanı yatırımı olması
- Bölgedeki diğer illere göre el değmemiş doğal güzelliklerin daha fazla olması
- Ordu’nun dışa dönük modern bir şehir olması, Ordu halkının daha rahat ve yeniliklere açık olması

- Ordu-Giresun havaalanı
- Yat limanı projesinin Ordu bölgesi yönetimi tarafından desteklenmesi
- İstanbul ve güney şehirlerdeki marinaların yoğunluğu dolayısıyla yatların kışlayabilecekleri ve daha makul fiyatlara bağlayabilecekleri marina olması
- Güney deniz turizmüne göre Ordu bölgesinin daha fazla macera ve doğal güzellikler vaat etmesi
- Doğu Karadeniz ile Batı Karadeniz'in birleşim noktası olması
- Bölge gastronomisi
- Yat sahiplerine ve yat severlere sunabileceği rekabetçi fiyat politikası

### **3.2.2. Zayıf Yönler**

Ordu bölgesi potansiyel yat limanı zayıf yönleri aşağıda verilmektedir:

- Hinterlandın hazır olmaması, Karayolları, altyapı ve tesis anlamında eksik olması
- Mevsim ve coğrafi zorluklar, iklim şartlarının uygun olmaması, yaz aylarının kısa sürmesi
- Bölge halkının denizcilik kültürünün zayıf olması
- Ordu'nun turizm anlamında yeterli derecede reklamı yapılamaması
- Marmara ve Ege'ye uzak olması

### **3.2.3. Fırsatlar**

Ordu bölgesi potansiyel yat limanı projesinin hayata geçmesiyle yarattığı fırsatlar aşağıda verilmektedir:

- Bölgede 6000 Amatör Denizci Belgesi verilmesiyle yat limanı gereksiniminin doğurması
- Yeni turizm destinasyonları arayışın artması
- Karadeniz Bölgesi hinterland gelişimine katkıda bulunması
- Bölgenin bu yatırımla dışarıya açılması ve gelecek yatçıların sosyo-kültürel ve ekonomik gelişimine katkıda bulunması
- Dış dinamiklerde gerek arz gerek ise talep kısmında projeyi destekleyen profesyonellerin olması
- İstihdam sağlaması
- Sosyoekonomik düzeyi ortalama üstü turist kazanımı
- Yelken kulüpleri ve su sporları okullarının açılmasını hızlandırması
- Karadeniz komşu ülkelerini bölgeye teşvik etmesi

- Alternatif turizmin destinasyonu olması ve bölgede turizmi canlandırması
- Karadeniz'in diğer illerindeki ve İç Anadolu'nun denizciliğe meraklı kesimin teknelerini Ordu'ya bağlamalarını teşvik etme imkânı
- Destekleyici projeler ile bölgeyi komple yat turizmine davet projesi olarak düşünülerek tekneçilik endüstrisinin bütün yan kolları marina etrafında toplanıp Ordu ilinde ilave istihdam sağlaması
- Denizcilik ve Marina ile ilgili eğitim kurumlarının artacak olması
- Üniversitelerin ilgili bölümleri ile iş birliği yapma imkânı olması

### 3.2.4. Tehditler

Ordu ili potansiyel yat limanı projesinin hayata geçmesiyle yarattığı fırsatlar aşağıda verilmektedir:

- Finans / Yatırım bulma zorluğu
- Hukuki ve Yönetmeliğe yapılmadığı takdirde projenin gerçekleştirilememesi
- Yeterli derecede tanıtılmaz ise hinterland ve bölge dışından rağbet görmemesi
- Denizcilik kültürünün zayıf olmasından kaynaklı talep azlığı yüzünden marina işletmesinin rağbet görmemesi
- Bölgenin hazırlıksız yakalanması
- Deniz kirliliği

### 3.3. Sorunlar

*“Sahil şeridinin sadece Sinop yarımadasında Kuzeyli rüzgarlara korunaklı olması bu bölgede tekne turizminin gelişmesinin önündeki en büyük engellerdendir”* (Katılımcı 9, 2019). Aslında tüm Karadeniz illerinde olduğu gibi Ordu da denize açık bir kenttir. Doğal koruma sağlayan burun-koy sayısı azdır. Ancak söz konusu marinaların kurulumuyla Karadeniz sahil şeridini tekne severlere daha korunaklı hale getirmesi düşünülmektedir. Karadeniz'e inşası planlanan herhangi bir marinanın önündeki en büyük engel mevsim ve coğrafi zorluklardır. *“Buradaki öncelikli sorun barınma yerlerinin yeterli olmaması. Yani yatlar için balıkçı barınaklarının çok uygun olmaması. Yeterli alt yapı kurulduktan sonra Karadeniz dünya yatçılara da hitap edebilir. Ayrıca bölge turizmde paydaş olan herkesin turizm bilincinin biraz daha arttırılması noktasında gerekli eğitimlerin ve aksiyonların alınması gerektiği kanısındayım”* (Katılımcı 10, 2019). Yat limanı bölgede bütüncül yaklaşılmalıdır. Yat limanı inşası ile birlikte bölgenin altyapı problemleri ve turistler tarafından ziyaret edilebilecek turizm destinasyonlarının hazır

hale getirilmesi ve yatçuların Ordu ilinde zaman geçirebilecekleri aktivitelerin ve ilgi çekici destinasyonların olması gerekmektedir. *“İstanbul'dan Ordu'ya kadar hiçbir marinanın olmaması buraya gezmeye gelmek isteyecek olan yat sahiplerini uzun yol kat ederek (3-4 gün) Ordu'ya gelmekten imtina edecekleri düşünülmektedir”* (Katılımcı 3, 2019).

#### 4. TARTIŞMA

Özellikle Bodrum gibi değerli kıyı bölgelerinde Türkiye'de yat turizminin hızlı bir şekilde gelişmesinin, Türkiye'de ve dünyada daha tanınmış olmasını sağlayarak bir tehdit ve fırsat yarattığını tartışmaktadır (Kılıc ve Aydoğan, 2004: 62). Ordu İli Yat Limanı üzerine yapılan GZFT analizinde katılımcıların tehdit olarak algıladıkları olgulardan biri de çevre ve deniz kirliliği olarak belirlenmiştir. *“Aslında bu konuyu çok büyük ölçekte bir tehdit olarak görmek istemiyorum. Ancak Türkiye'nin diğer yat ve kurvaziyer limanlarında yaşanan genel tehditleri ele alırsak; ekolojik kirliliğin yarattığı olumsuz çevresel unsurların yanı sıra, çoğunlukla tekne-yat ve benzeri deniz araçlarının bağlandığı ve marina işlevinin gerektirdiği hizmet mekanlarını içeren yapıların dışında oldukça büyük alanları kapsayan yiyecek içecek mekanları, restoranlar, kafeteryalar, alışveriş-ticaret alanları gibi yoğun yapılaşmalar izlenmektedir. Getirilen yapılaşmalar nedeniyle de toplumun kıyıya erişimi ve kıyının rekreasyon kullanımını, kıyı kullanımını engellemekte olduğunu gözlemlemekteyiz.”* (Katılımcı 10, 2019) Bu bağlamda, tehlike olarak algılanan en önemli bulgulardan biri geçmiş dönemde yapılan bu hatalı uygulamalar ön fizibilite niteliğinde değerlendirileceğinden gerek şehir gerekse çevre planlamasında ivedi önlemlerin ve aksiyonların alınacağı da göz ardı edilemeyecek durumlardır. Türkiye'nin kıyı bölgelerini somut yapılarla kaplayarak bazı gelişmiş ülkelerin hatalarını tekrarlamaması gerektiğine de dikkat çekiyor (Kalemdaroğlu vd., 2004: 62). Eğer doğru inşa edilir, yat limanı açılmadan alt yapı ve pis su tankı boşaltma sistemleri kurulursa deniz kirliliği açısından bir risk teşkil etmeyeceği belirlenmiştir.

#### 5. SONUÇ VE ÖNERİLER

Ordu'da bir Yat limanı yatırımı sosyokültürel ve ekonomik açıdan bölgeye birçok katkısı olacağı yadsınamaz bir gerçektir. Deniz Turizminin bölgeye ekonomik ve sosyal katkısı olacaktır. Bilindiği gibi turizmin, uygarlığın gelişimi üzerinde belirleyici bir özelliği vardır. Yat ve yelken turizminin denizcilikte Mavi Uygurluk adıyla bilinir. 150 km kıyıya şeridi olan Ordu halkı bu yatırım ve yatırımın kelebek etkisi ile denizcilik kültürünü daha iyi tanıyacak ve denizci millet olma yolunda bir adım atacaktır. Yat limanının beraberinde getireceği yelken ve yat okulları ile



ufku açık, kültürlü, görgülü ve bilgili deniz dostu bir yeni nesil yetişmesine yardımcı olacaktır. Projenin hayata geçmesi halinde Karadeniz sahilinde kaliteli marinaların olmaması Ordu'yu öne çıkaracaktır. Ancak Ordu ilinde yapılması planlanan yat limanı projesi için paydaşlarla yapılan görüşmelerde, bölgenin Yat Limanı yatırımı için altyapı, turistik destinasyonlar, denizcilik kültürü ve bilincinin eksik olduğu, sosyal ve hizmet servisleri açısından henüz hazır olmadığı belirlenmiştir. Böyle bir yatırımın hayata geçmesinden önce bölgenin gerek altyapısı gerek ise turistik destinasyonlarının hazır hale getirilmesi gerekmektedir. 120 km'lik sahil kıyısı olan Ordu'da yapılması planlanan yat limanı için öncelikle balıkçı barınaklarına belirli sayıda "misafir yat bağlama" kapasitelerinin oluşturulması, su sporları ve yelken kulüplerinin kurulmasıyla bölge halkına denizciliği sevdirecek pilot projeler ile denizcilik kültürü, tarihi ve dokusunun tanıtılmasında katkıda bulunacaktır. Ancak bu vesileyle uygun altyapılar hazırlanarak ileriki yıllarda Ordu'da olası bir yat limanının talep görmesi mümkün olabilir. Bu bağlamda, Ordu bölgesi deniz turizminin canlandırılması ve yat limanı konusunda hem arzı hem de talebi aynı anda harekete geçirmek gerekmektedir. Talebi ve farkındalığı yaratmadan yat limanının kurulumu tek başına yeterli olmayacaktır. Bölgede su sporları ve yelken kulüplerinin yeniden canlandırılması denizcilik kültürünü oluşturmak adına bütüncül yaklaşımda bakılmalıdır. Yat limanını tek başına bir yatırım olarak düşünmek yanlış olacaktır. Ordu bölgesinin öncelikli olarak uygun bir balıkçı barınağında yapılacak misafir yatçılar için, ileride 10 yata kadar çıkabilecek, 3-5 yatlık "misafir yat bağlama" yeri yanı sıra rıhtımda sosyal tesislerinde yapılması ile yat limanı altyapı çalışmalarına başlanması önerilmektedir. Böylece çok az bir yatırımla talep yaratma olgusunu harekete geçirmek mümkün olacaktır. Aynı zamanda bölgenin yat limanına hazır olabilmesi için turizm ve deniz turizmi sektöründe bilfiil faaliyet veren aktörlerden gerekli teknik ve ticari mentörlüklerin alınması gerekmektedir. Ancak tüm altyapı eksiklikleri tamamlandığında, turizm destinasyonları ve bölge halkı denizcilik kültürüne aşina ve hazır olduğunda Ordu Yat Limanı projesinin gerçekçiliği konuşulabilir olacaktır. Bu çalışma, Ordu ili dinamikleri, yat sektörü profesyonelleri ve paydaşlarından alınan tüm bu bilgiler ileride yapılacak yat limanı projesinin fizibilite değerlendirmesine ışık tutmayı amaçlamaktadır.

## **TEŞEKKÜR**

Bu çalışmaya çok önemli katkıları bulunan Ordu Büyükşehir Belediye Başkanı Sayın Dr. Hilmi Güler'e, Ordu Liman Başkanı Sayın Şükrü Gülay'a, Amatör Denizciler Dernek Başkanı Sayın Dr. Zafer Türkmen'e ve Sayın Murat Bekiroğlu'na sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

## KAYNAKÇA

- Bilski, M. (2015) “Selected human factors in marina design.” *Procedia Manuf.*, Sayı 3, s: 1646–1653.
- Blue Flag, (2019) *Blue Flag Beaches* <https://www.blueflag.global/#> Erişim Tarihi 22.12.2019
- Bryman, A. (2012). *Social Research Methods*. 4th Edition, Oxford University Press.
- Chappell, M., (2010). *Yachting Tourism in Turkey*, [http://www.bukisa.com/articles/236297\\_yachting-tourism-in-turkey#ixzz1Dlfsdb3T](http://www.bukisa.com/articles/236297_yachting-tourism-in-turkey#ixzz1Dlfsdb3T) Erişim Tarihi 18.12.2019
- Dyson, R. (2002) “Strategic Development and SWOT Analysis at the University of Warwick”. *European Journal of Operational Research*, Sayı 152. s:631–640.
- Kalemdaroğlu, A.E., Seker, D.Z. and Kabdasli, S. (2004) GIS Based Inventory of Marinas on the Coastal Region of Turkey, XX. ISPRS (International Society for Photogrammetry and Remote Sensing) Congress:Geo-Imagery Bridging Continents, 12-23 July 2004, Istanbul, <http://www.isprs.org/proceedings/XXXV/congress/comm7/papers/62.pdf>, (Erişim Tarihi 01.01.2020).
- Kılıc, S.E. Aydoğan M., (2009) “Mass-Tourism Effects on a Coastal Historical Town: Bodrum Case (Turkey)”. *Aegean Geographical Journal*. Sayı 18/1-2. s: 85-103.
- Kültür ve Turizm Bakanlığı Yatırım İşletmeler Genel Müdürlüğü, (2019). *Deniz Turizmi Tesisleri ve Araçları İstatistikleri* <https://yigm.ktb.gov.tr/TR-201144/deniz-turizm-isletmeleri-ve-yat-istatistikleri.html> Erişim Tarihi 22.12.2019
- Kültür ve Turizm Bakanlığı Yatırım İşletmeler Genel Müdürlüğü, (2019). *Deniz Turizmi Tesisleri ve Araçları İstatistikleri* <https://yigm.ktb.gov.tr/Eklenti/61992,istatistiki-tablo-2018-31012019pdf.pdf?0> Erişim Tarihi 8.1.2020
- Merriam, S. B. (2013). Nitel araştırma, in S. Turan (Ed.), *Desen ve Uygulama İçin Bir Rehber*. Ankara: Nobel Akademik Yayıncılık.
- Sariisik, M., Turkey, O., Akova, O. (2011) “How to Manage Yacht Tourism in Turkey: A Swot Analysis and Related Strategies.” *Procedia Social and Behavioral Sciences*. Sayı 24. s:1014-1025.
- Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü, (2019). *Yat Limanı Bilgileri* <http://www.tkygm.gov.tr/Content/UploadedFile/%C3%873->

[Yat%20Limanlar%C4%B1&&579f5d1c-9869-4a27-af9f-2977e77c42b8.pdf](#) Erişim Tarihi 10.1.2020

Türnükü, A. (2000) “Eğitimbilim Araştırmalarında Etkin Olarak Kullanılabilecek Nitel Bir Araştırma Tekniği: Görüşme”. Kuram ve Uygulamada Eğitim Yönetimi Dergisi, Cilt 24, Sayı 24. s:543-559.

Yıldırım, A. & Şimşek, H. (2005). Sosyal bilimlerde nitel araştırma yöntemleri. 5. Baskı, Seçkin Yayıncılık, Ankara.

## **EK-1: GÖRÜŞME SORULARI**

### **ORDU İLİ BÖLGESİ POTANSİYEL YAT LİMANI PROJESİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ**

#### **Sorular:**

- 1- Kısaca İşletmenizin/Kurumunuzun Faaliyetlerini tanıtır mısınız?
- 2- Sizce Ordu Bölgesinde potansiyel yat limanı projesinin hayata geçmesinin önemi nedir? Ordu Bölgesine ne gibi katkılarda bulunacaktır?
- 3- Ordu bölgesinde Yat limanı kurulumu için gecikilmiş olduğunu düşünüyor musunuz?
- 4- Ordu bölgesinde Yat limanı kurulumu sizce bölgeye ne gibi katkılar/fırsatlar sağlayacaktır?
- 5- Ordu bölgesinde Yat limanı kurulumu sizce bölgeye en önemli fırsatları nelerdir?
- 6- Ordu bölgesinde Yat limanı kurulumu sizce bölgeye en önemli tehditleri nelerdir?
- 7- Ordu bölgesinde Yat limanı kurulumu sizce bölgeye en önemli zayıf yönleri/sorunları nelerdir?
- 8- Ordu bölgesinde Yat limanı kurulumu sizce bölgeye en güçlü yanları /katkıları nelerdir?
- 9- Sizce Ordu bölgesinde en uygun yat limanı kurulumu projesi nereye yapılmalıdır? (Fatsa Balıkçı Barınağı, Perşembe Balıkçı barınağı, vb. gibi) Neden?
- 10- Ordu bölgesinde Yat limanı kurulumu projesinin hayata geçmesi için önerileriniz nelerdir? Nasıl mümkün olabilir?
- 11- Ordu bölgesinde Yat limanı kurulumu sizce bölgenin Sosyo ekonomik, Ekonomik, Çevresel, Fiziksel gelişimine nasıl katkıda bulunabilir?
- 12- Konu ile ilgili eklemek istediğiniz önemli hususlar var mıdır?