



Turkish Studies

Social Sciences

Volume 13/10, Spring 2018, p. 291-302

DOI Number: <http://dx.doi.org/10.7827/TurkishStudies.13223>

ISSN: 1308-2140, ANKARA-TURKEY

Research Article / Araştırma Makalesi

Article Info/Makale Bilgisi

✍ Received/Geliş: Mart 2018

✓ Accepted/Kabul: Haziran 2018

✍ Referees/Hakemler: Dr. Öğr. Üyesi Koray ÖZŞEKER - Dr. Öğr. Üyesi Ünal ÖZDEMİR

This article was checked by iThenticate.

BALIKÇI BARINAKLARININ DENİZ TURİZMİ İÇİN KULLANILABİLİRLİĞİ: TRABZON ÖRNEĞİ

Coşkun ERÜZ* - Sercan EROL**

ÖZET

İnsanlığın var oluşundan bugüne yaşam alanları ağırlıklı olarak kıyı alanlarında yoğunlaşmıştır. Kıyı alanları ekolojik olarak en verimli ve kırılgan habitatlardır. Kıyılarda en fazla bulunan kıyı yapıları olan balıkçı barınakları ve diğer kıyı yapıları, doğal kıyıların doldurulması sureti ile inşa edilen ve korumadan daha çok kullanma amacı güdülen yapılardır. Kıyı yapılarından özellikle balıkçı barınakları, limanları ve uygun kıyı koruma tahkimatları, esas kullanım amaçları yanında halkın yüzme, dinlenme ya da amatör balık avcılığı, tekne gezintileri ve de en önemlisi yat turizmi için kullanılabilir. 119km sahil şeridi olan Trabzon ili yasal prosedürlere uygun 2020 tekne kapasiteli 30 adet balıkçı barınağı, çekek ve barınma yerine ve farklı statüde 22 yanaşma yeri olmak üzere 52 balıkçılık amaçlı kıyı yapısına sahiptir. Bu çalışma ile, balıkçılık amaçlı kıyı tesislerinin ekonomik ve sosyal verimliliğinin artırılması ve sürdürülebilirliğinin sağlanabilmesi açısından, balıkçılık faaliyetlerinin azaldığı yaz dönemlerinde bu yapıların deniz turizmi amaçlı kullanılmaya uygunluğunun incelenmesidir. Çalışmada, Denizcilik ve Ulaştırma Bakanlığı Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü'nden temin edilmiş olan balıkçı barınaklarına ilişkin nicel veri setleri, hava fotoğrafları ve yerinde inceleme ile elde edilmiş veriler kullanılmıştır. CBS tekniklerinden de yararlanarak balıkçılık kıyı yapıları; konumu, ekonomik, yapısal ve sosyal uygunlukları, bütünleşik ve sürdürülebilir kullanım potansiyelleri irdelenmiştir. Trabzon ilinde yer alan balıkçı barınaklarının balıkçılık faaliyetleri yanında deniz turizmi; günübirlik yat ve gezinti teknesi bağlam gibi alternatif kullanım potansiyeli ile verimliliğin artırılması, sürdürülebilirlik, yerel istihdama, ekonomik kalkınmaya, göç sorununa ve çevreye olan katkıları artırılabilmesi öngörülmektedir. Çalışma sonucunda Trabzon Ortahisar İlçesinde yer alan Yat Limanına ek olarak her ilçede en az bir olmak üzere 14 balıkçılık kıyı yapısının, balıkçılık



* Dr. Öğr. Üyesi, KTÜ Sürmene Deniz Bilimleri Fakültesi, El-mek: ceruz@ktu.edu.tr



** Dr. Öğr. Üyesi, KTÜ Sürmene Deniz Bilimleri Fakültesi, El-mek: sercerol@ktu.edu.tr

faaliyetleri yanında yat ve gezinti teknesi bağlama ve gecelemesine uygun altyapıya sahip olduğu belirlenmiştir. Bu yapılara ek olarak ilde mevcut 52 kıyı yapısından en az yarısı kısmi iyileştirmelerle, hem balıkçı teknelerine daha iyi hizmet verebilecek ve hem de yat ve gezinti teknelerinin kısa süreli bağlanmasına imkan sağlayabilecek standarda ulaştırılabilir durumdadır. Ekolojik açıdan kırılğan ve halkın dinlenmek, eğlenmek ve yüzme amaçlı olarak kullandığı doğal sahiller, Karadeniz sahil yolu ve diğer kıyı yapıları ile doğal kıyıların en %70 ten fazlasını kaybetmiş durumdadır. Trabzon ve Doğu Karadeniz sahil şeridi fiziki, ekolojik ve de sosyal açıdan tükenme sınırındadır. Yeni dolgu ve kıyı yapısı, planlama ve yapılması yerine mevcut kıyı yapılarının daha etkin ve sürdürülebilir kullanım stratejileri geliştirilmelidir.

Anahtar Kelimeler: Sürdürülebilirlik, kıyı yapıları, Balıkçı barınakları, yat turizmi, Trabzon

MARINE TOURISM AVAILABILITY OF FISHING PORTS: CASE STUDY OF TRABZON

ABSTRACT

Coastal structures and fishermen 's shelters are constructed by filling natural coasts and are intended for conservation or use. Coastal structures, especially fishermen's shelters, harbors and sprinkler-like coastal protective fortifications can be used for swimming, resting or amateur fishing, boat cruises and most importantly yacht tourism. Within the boundaries of the province of Trabzon, which is a coastal strip of 119 km, there are sheltering places with 2020 boats capacity, and 30 fishermen 's shelters. It is possible to use them for tourism purposes during the summer months when fisheries activities are decreasing in terms of increasing the economic and social efficiency of such facilities and ensuring sustainability. The aim of this study is to make alternative usage analyzes and put forth the potential to increase the yield of coastal structures for fishing in Trabzon. In the study, quantitative data sets related to structural costs and fishermen shelters obtained from "Republic of Turkey Ministry of Transport, Maritime Affairs and Communications, General Directorate of Infrastructure Investments" were used. The location, economic, structural and social suitability of the shelters, integrated and sustainable usage potentials were also investigated by using GIS techniques. It is foreseen that the fisheries activities of the fishermen residences located in Trabzon province can increase the productivity, sustainability, local employment, economic development, migration problem and contribution to the environment through alternative uses such as daily yacht and navigation boat shelter.

STRUCTURED ABSTRACT

Coastal structures and fishermen 's shelters are constructed by filling natural coasts and are intended for conservation or use. Coastal structures, especially fishermen's shelters, harbors and sprinkler-like

coastal protective fortifications can be used for swimming, resting or amateur fishing, boat cruises and most importantly yacht tourism.

Within the boundaries of the province of Trabzon, which is a coastal strip of 119 km, there are sheltering places with 2020 boats capacity, and 30 fishermen 's shelters. It is possible to use them for tourism purposes during the summer months when fisheries activities are decreasing in terms of increasing the economic and social efficiency of such facilities and ensuring sustainability.

The aim of this study is to make alternative usage analyzes and put forth the potential to increase the yield of coastal structures for fishing in Trabzon. In the study, quantitative data sets related to structural costs and fishermen shelters obtained from "Republic of Turkey Ministry of Transport, Maritime Affairs and Communications, General Directorate of Infrastructure Investments" were used. The location, economic, structural and social suitability of the shelters, integrated and sustainable usage potentials were also investigated by using GIS techniques.

It is foreseen that the fisheries activities of the fishermen residences located in Trabzon province can increase the productivity, sustainability, local employment, economic development, migration problem and contribution to the environment through alternative uses such as daily yacht and navigation boat shelter. Trabzon and neighboring provinces have lost more than 84% of their natural coastline. There is no natural, untouched fascinating coastline for yacht tourism by means of swimming, boat trip, anchoring the reason of no natural coastlines and small bays. Shelter requirements of regional, national and international yachts, one yacht harbor in a province may be enough for economic and operational sustainability. According to the results obtained in the study, instead of new expensive investment, present resources such as some fishing shelters which have 52 in Trabzon coast, can used for this purposes. It was found that 14th of them useful places for sheltering of yacht and trip boats in a short time and limited requirements. Fishing season, in this region is expanded from late autumn to early spring so late spring, whole summer and early autumn are very useful for yachting and sea tourism. After fishing seasons, fishing shelters are used for maintenance of the boats and equipment. Therefore, these fishing shelters may use for yacht connection scaffolding .

The meaning of it, the usage time of the shelters is vise-versa for fishing and sea tourism activities. After limited legislation and infrastructure revisions, fishing shelters will be used for fishing and sea tourisms such as yachting. The purpose of this revision of the shelters are not stopped the fishing activities but also activated in a place by means of social interaction, service varieties, improving marine culture, sustainability and economical enhancement for two activities. Present infrastructures must be examined to scientific criteria and objective data and then new coastal structure will be built if really necessary. With this approach, Trabzon coastline will be preserved and it will not be destroyed. If new investment must be necessary, ecological social and cultural necessities must considered. Sustainable tourism will only be succeeded with sustainable integrated coastal zone management. Trabzon city and coasts are important and fascinating place for settlements and roads, and economy and maritime activities from ancient period to present. Bear in

mind, every new structure on the coasts will be destroyed natural landscape and ecosystems, habitats and decreased touristic attraction.

Keywords: Trabzon, Sustainability, coastal structures, fishing shleter, yacht tourism,

1. Giriş

Dünya kara alanının %10'u civarında bir kısmını kaplayan kıyılar; toplam nüfusun %50' sine yakını barındırmakta ve yoğun baskı altında olan alanlardır. Kıyı alanları, doğal bir kaynak olarak insanlığa yerleşim, ulaşım, ticaret, endüstri, tarım, atık depolama ve bertaraf, hammadde temini, savunma, rekreasyon, turizm, sağlık, enerji, balıkçılık ve spor amaçlı etkinlikler gibi insanlığa ekonomik ve sosyal hizmet veren ekolojik sistemlerdir (Öztan, 1976). Kıyı alanları ve sahil şeritlerinden yararlanmada öncelik, kamu yararının gözetilmesi olmalıdır. Trabzon son 50 yıl içerisinde ulaşım, yapılaşma ve yerleşimlerin kıyılara dönük planlanması ve yapılmasının sonucu olarak doğal kıyıların %90'ına yakın kısmını kaybetmiştir (Erüz vd., 2010; İsmail, 2016). Tüm müdahalelere rağmen varlığını koruyabilmiş ve dar alanlara sıkışık doğal kıyılarla birlikte kıyılara yapılmış kıyı yapıları, bütüncül olarak irdelenerek geleceğe dönük koruma temelli, sürdürülebilir planlama ve uygulamalarla bölgede yaşayan ve dışarıdan gelecek insanlara sosyal, kültürel ve turizm amaçlı hizmet etmesi mümkündür ve buna ihtiyaç vardır. Doğu Karadeniz dar bir kıta sahanlığına ve özellikle sahil şeridinde ekolojik açıdan kırılgan ekosistemlere sahiptir. Bu kıyılarda yapılan her dolgu ve kıyı yapısı denizel habitatların tahribi ve kıyı ekosistemlerinin bozulmasına neden olmaktadır. Bu nedenle kıyılarda planlama stratejisinde, yeni yapılaşma yerine mevcut liman vb. kıyı yapılarının daha etkin ve bütünlük kullanımı ön plana alınmalıdır.

Deniz turizmi ve sosyal amaçlı deniz ve kıyı aktiviteleri, son yıllarda giderek artan önemine binaen turizm ve hizmet sektörleri içerisinde önemli bir bileşen ve cazibe alanı hâline gelmiştir. Yoğun şehir yaşamı, deniz ve doğaya özlemin artması, aktif faaliyetlerde yer alma isteği, ekonomik refah seviyesinde yükselme ve teknolojik gelişmeler, deniz turizmi kapsamında yatçılık ve yat turizmi faaliyetlerinin gelişmesini hızlandırmıştır (Gök,2016).

Üç tarafı denizlerle çevrili olan Türkiye'nin, 1685 km'si Karadeniz'de, 8337 km kıyı uzunluğu/sahil şeridi ile deniz-kıyı turizmi potansiyeli yüksektir. Ülkemizin bulunduğu coğrafi konumu, doğası ve iklimi başka sektörlerde olduğu gibi deniz turizmi alanında da uluslararası pazarlardaki önem ve çekiciliğini arttırmaktadır. Son yıllarda gelişen deniz turizmi sektörü, giderek artan önemine binaen turizm sektörü içerisinde önemli bir faktör ve cazibe merkezi hâline gelmiştir. Yatçılık ve yat turizmi, son yıllarda hızlı gelişen ve katma değeri yüksek olan potansiyel deniz turizmi türüdür (DTGM, 2014). Doğu Karadeniz kıyısında yer alan Trabzon ve Limanı'nın, Anadolu içlerine, Doğu Anadolu üzerinden Kafkasya'ya ve İran'a ulaşan geniş bir hinterlanda sahip olması Trabzon'u ilk çağlardan günümüze bölgenin en önemli liman şehri haline getirmiştir (Aslan ve Yel, 2018). Bedirhan (2016) nın çalışmasına göre Trabzon, Abbasîlerin ilk zamanlarından itibaren İstanbul'dan çeşitli malların getirilerek Müslüman tacirlere satışının yapıldığı bir şehirdi. Arap tacirler ve onların ortakları başta Malatya vd. Fırat havzası şehirlerinden çeşitli malları Trabzon'a getirirlerdi. Asya mallarının Karadeniz'e ulaştırılmasında kullanılan Trabzon yolu, Tebriz-Erzincan-Erzurum veya Bayburt-Gümüşhane istikametini takip ederek, Trabzon üzerinden Karadeniz'e ulaşırdı Bu tarihsel ve coğrafik bilinirlik ve tarihi transit yolların denize ulaştığı Trabzon da deniz turizmi yapılabilirliği için önemli bir avantaj sağlar.

Doğu Karadeniz Bölgesi, özelde Trabzon kıyılarında mevcut kıyı yapıları incelendiğinde kıyı yapıları içerisinde sahilin %84'ünü kaplayan sahil yolu ve kentsel dolgular haricinde (Erüz ve dig. 2017), 119 km'de 52 adetle balıkçı barınakları en yoğun ve en fazla alan kaplayan tesisler olduğu

görülmektedir. Balıkçılık sektörünün çok önemli bir bileşeni olan balıkçı barınakları, balıkçılık faaliyetlerinin lojistik noktalarıdır. Boyuna kıyı yapısı ve enerjisi yüksek dalga etkisine maruz kalan Karadeniz kıyılarında dolgu, tahkimat ve balıkçı barınakları, liman gibi kıyı yapısı inşa etmek yüksek maliyeti gerektirir. Balıkçı barınaklarının bölgedeki yapımı, genellikle ihtiyaçtan çok talebe göre gerçekleştirilmektedir. Bu yapılar, sağladıkları ekonomik girdilere karşın; inşa, bakım-onarım ve diğer giderleri ile ulusal ekonomi için önemli bir maliyet yaratmaktadır. Bu maliyetin daha aza indirilmesi, efektif ve bütünleşik sürdürülebilir planlama ve kullanım ile mümkündür.

Türkiye’de yürürlükte olan Balıkçı Barınakları Yönetmeliği’ne göre barınaklar sağladıkları imkânlarla, barındırdığı gemi sayısı ve büyüklüğüne göre balıkçı limanı, barınma yeri ve çekek yeri şeklinde üç grupta sınıflandırılmıştır (ANON, 1996).

Boran vd. (2016) tarafından Trabzon ili Balıkçı Barınakları ile ilgili yapılan araştırmada, balıkçılık kıyı yapılarının, yasal durumları ile alt ve üst yapısal işlevlere yönelik tesis ve üniteleri değerlendirilmiş ve balıkçı barınaklarının (Tarım ve Köy İşleri Bakanlığına kayıtlı), %100’ünde rıhtım, ulaşım bağlantısı, tatlı su ve elektrik, %91’inde fener, %73’ünde idarî bina ve %55’inde güvenlik, çekek yerlerinde ise %92’sinin ulaşım bağlantısı, %46’sının elektrik ve %38’inin tatlı su bağlantısına sahip olduğu tespit edilmiştir. Aynı çalışmada Trabzon ilinde yer alan balıkçılık kıyı yapılarının, tamamının yönetmelik ve bu konuda ilgili kurumların hazırlamış olduğu raporlarda belirtilen nitelikleri taşımadığı ve barınakların altyapı ve üstyapılarının iyileştirilmesi gerektiği belirlenmiştir. Ayrıca aynı çalışmada, veri toplamak amacıyla balıkçılık kıyı yapılarına yapılan ziyaretlerde bu yapıların durum ve ihtiyaç analizleri yapılmadan inşa edildiği gözlemlenmiştir.

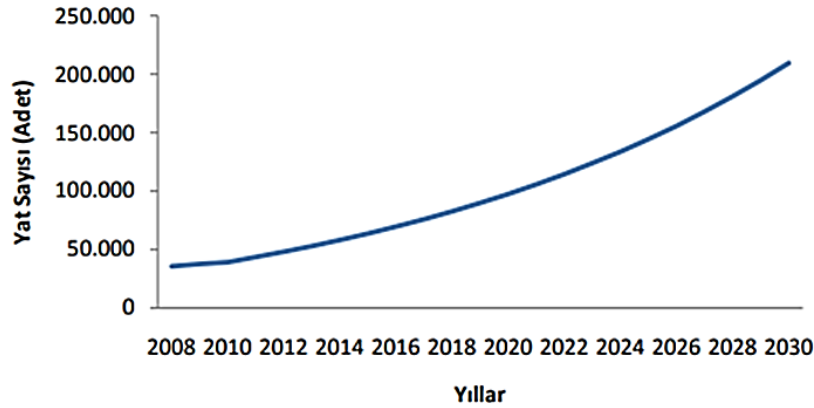
Yat turizm stratejisinde yatların yanaşması ve barınması için kıyılarda 50 mil aralıklı yat limanı olması öngörülmür. Günübirlik yanaşma ve bağlama için uygun ve güvenli altyapısı olan herhangi bir kıyı yapısı, yat yanaşma yeri olarak kullanılabilir. Yat yanaşma yeri; küçük çapta, kısa süreli yanaşmalara imkân tanıyan yat limanları olup bunların asgari alt ve üst yapı nitelikleri taşımaları yeterlidir.

Ekonomik ve sosyal açıdan gelişmiş ülkelerin tarihi incelediğinde, denizciliğin ve deniz kültürünün ne denli önemsendiği ve çoğu ülkede bir devlet politikasına dönüştürüldüğü görülür. Yat ve tekne sektörü, yat imalatçıları yanında, deniz motorları, donatım ekipmanları ve teçhizatı, marina, çekek ve bağlama alanları, teknik bakım vd. işlemler, su sporları ve pazarlama ve de hizmet sektörü ile oldukça büyük bir endüstri ve istihdam alanıdır. Buna karşın Türkiye’de ve de Karadeniz’de denizle olan sosyal ilişki daha çok ona karadan bakmakla sınırlı kalıyor. Deniz Turizmini ve Denizciliği Geliştirme Derneği’nin “Türk Yat ve Tekne Endüstrisi Raporu’na (2015) göre, Türkiye’de 50 adet marinaya ve tahmini 14 bin tekne ve yat bağlama kapasitesine karşılık örneğin İspanya’nın tamamı düz kıyı olan Akdeniz sahilinde 270 marina bulunuyor. 7 bin 800 kilometre kıyı şeridi uzunluğu ile Türkiye’ye yakın olan İtalya’da ise, tekne ve yat bağlama kapasitesi 178 bin. Toplam nüfusları 12 milyon olan İsveç ve Norveç’in kayıtlı tekne sayısı 1 milyonu geçiyor. Ülkelerin kişi başına düşen tekne sayısı istatistikleri ne göre denize kıyısı sekiz bin kilometreden fazla olan Türkiye’de, 2000 kişiye bir tekne düşmektedir. Bu oran, Almanya’da 184 /1, İtalya’da 68/1, Hollanda’da 64/1, deniz kıyısı olmayan Avusturya’da 293/1 ve İsviçre’de ise 73/1 (URL 1). Tablo 1 de ABD ve Avrupa ülkelerinde yat sektörünün (imalat, Tekne sayısı, yat limanı vd barınma yeri vd.) durumu verilmiştir.

Tablo 1. 2010 yılı itibari ile Türkiye ve Dünyada söz sahibi ülkelerin yat sektörünün ICOMIA istatistiklerine göre durumu (ANON, 2011)

	Kıyı Uzunluğu (km)	Tekne Başına Düşen Kişi	Yat ve Tekne İmalatçısı	Motor İmalatçısı	İstihdam Edilen İş Gücü	Marina ve Yat Limanı	Bağlama ve Çekme Yeri	Tekne ve Yat Sayısı
ABD	133.342	18	1.200	50	589.000	12.073	1.874.100	35.699.000
İngiltere	12.450	112	400	20	30.000	500	235.000	541.560
İtalya	9.226	105	950	10	92.000	105	178.042	558.473
Hollanda	451	31	108	1	13.300	200	185.000	518.000
İsveç	3.218	12	50	2	4.000	1000+	200.000	778.100
Fransa	5.700	101	151	3	45.000	391	267.700	623.378
Almanya	3.624	186	412	11	20.000	2.647	bilinmiyor	bilinmiyor
Yunanistan	15.000	78	87	0	5.200	19	8.000	136.450
Türkiye	8.333	2.356	370	0	40.000	50	13.000+	34.250

Yukarıda verilen rakamlarda görüldüğü gibi Türkiye’de yatçılık ve sportif bot, tekne sektörü ve sahipliği, altyapı, barınma imkânları henüz yeterince gelişmemiştir. Ancak son yıllarda dünya ile paralel olarak gelişen teknolojik imkânlar, ekonomik kapasite ve eğlenme ve dinlenme amacı ile kıyılardan daha fazla yararlanma talebi; yat, tekne yaşama, barınma yeri ve turistik ve günübirlik faaliyet ve taleplerin artacağını göstermektedir. Bu kapsamda İskender (2010) tarafından yapılan çalışmaya göre Türkiye’de yat sayısında beklenen artış eğilimi Şekil1’ de verilmiştir.



Şekil 1. Türkiye de yat sayısının yıllara göre beklenen artış eğilimi (İskender,2010)

Dünyadaki başlıca turistik cazibe bölgelerinden ikisi Akdeniz ve Karayip Adalarıdır. Turna ve Öztürk (2018) tarafından yapılan çalışmada 2017 itibari ile İtalya'da 380 marina, İspanya'da 96 marina, Hırvatistan'da 50 marina bulunuyor. Ülkemizde 42 marina devlet tarafından ruhsatlandırılmıştır ve lisanslı marinalarda bağlama kapasitesi 18500 seviyelerine ulaşmıştır, lisanssız marinalarla toplam bağlama kapasitesi 2016 yılı sonunu itibari ile 28361'dir.

Türkiye “Turizm Stratejisi 2023”te de belirtildiği üzere; Akdeniz, Ege ile birlikte Karadeniz kıyı şeridinde Şile, Akçakoca, Amasra, Cide, Çaylıoğlu ve Sinop yerleşmelerinde yer alan ve sayıları 150’ye ulaşan balıkçı barınakları (özellikle av yasağının uygulandığı yaz aylarında) dönemsel veya tam zamanlı olarak yatları kabul edecek şekilde güncellenmelidir. Akdeniz çanağındaki yat trafiği ülkemize çekilerek, 2030 yılı için 210 bin yata hizmet verebilecek düzeye getirilmelidir (İskender, 2010).

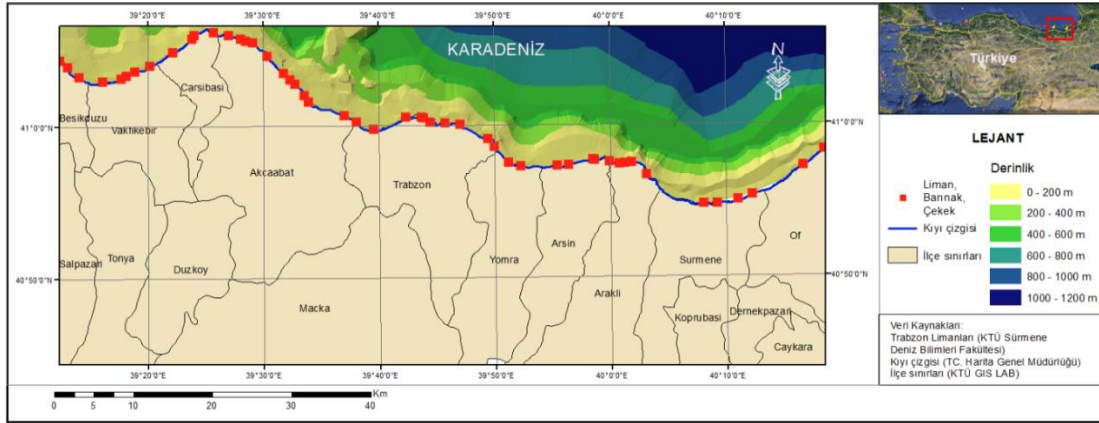
2010 yılı itibari ile 13.000’e yakın bağlama kapasitesi olan Türkiye’de (Tablo 1) bu kapasitenin sadece 290 adedi, 175’i Trabzon yat limanında olmak üzere Karadeniz’de bulunmaktadır. Türk deniz turizminin tanıtılması, turist sayısının ve turizmden elde edilen gelirin arttırılması, kıyılarımızın Akdeniz çanağındaki diğer varış noktalarından farklılığının, ulusal değerlere sadık kalınarak, özgün ve çağdaş değerlerimizi vurgulayan, etkin tanıtım ve pazarlama ile ülke, bölge ve liman şehirleri bazında markalaşması sağlanmalıdır. İskender (2010) a göre, tüm Türkiye yat limanları için yapılan tahminler ışığında gelecek yat sayıları; 2010 yılı içinde 39,249 adet, 2020 yılı içinde 97,516 adet ve 2030 yılı içinde 209,438 adet olarak öngörülmüştür. Bu rakamlara göre; ülkeye gelen yat sayılarında, 2010’dan 2020’ye %248, 2020’den 2030’a %215 oranlarında artış beklenmektedir.

Karadeniz’in Sarp-Samsun arasında toplam uzunluğu 575 km olan doğal kıyı alanlarından 442 km uzunluğundaki Karadeniz Sahil Yolu geçirilmiştir. 119km kıyı uzunluğu olan Trabzon’un 1950- 60 döneminde, eski bozulmamış doğal kıyıların %74.8’i kumluk ve %24.2’si ise kayalık alanlardan oluşmakta idi. Trabzon’da kıyı müdahaleleri sonucu, il kıyı-deniz turizmi için gereken doğal kıyılar toplam kıyı alanlarının sadece %15.6’sına kadar düşmüştür (Erüz ve Purwenty, 2017). Doğal kıyı alanlarında meydana gelen bozulma ve deformasyon yeni dolgu ve kıyı yapısı durumunda daha da tahrip olacaktır.

Bu çalışmanın amacı, Trabzon ilinde bulunan balıkçı barınakları, çekek ve barınma yerlerinin mevcut faaliyet konusu olan balıkçılık dışında, yıllık bazda verimliliğinin artırılması ve sürdürülebilirliğinin sağlanabilmesi açısından turizm amaçlı kullanılmasına dönük potansiyeli irdelemektir. Mevcut kıyı yapılarından uygun olanların gerekli yasal, idari ve yapısal düzenlemelerle sağlanacak alternatif kullanım potansiyeli ile birlikte sürdürülebilirliği ve verimliliği artırılarak az sayıda ve dar alanlara sıkışık doğal kıyıların yeni yapılaşma baskısından korunması da hedeflenmiştir.

2. Materyal ve Yöntem

Bu çalışmada, çalışma alanı olarak 41°4’25,97” – 40°59’23,64” enlemi ve 39°10’32,07” – 40°19’53,98” boylamları arasında yer alan Trabzon il kıyıları seçilmiştir. 119km olan ve Şekil 2’de gösterilen bu alan Trabzon ilinin batı sınırı olan Görele – Beşikdüzü sınırından başlayarak doğu sınırı olan Of – İyidere sınırına kadar uzanmaktadır. Çalışmada, Trabzon ilinin 10 kıyı ilçesinde (Beşikdüzü, Vakfıkebir, Çarşıbaşı, Akçaabat, Trabzon Merkez, Yomra, Arsin, Araklı, Sürmene ve Of) bulunan limanlar, balıkçı barınakları, çekek yerleri ve barınma yerlerinin mevcut durumu ve potansiyeli analiz edilmiştir.



Şekil 2. Çalışma alanı ve kıyı yapılarının konumu

Çalışmada kayıt altında olan kıyı yapılarına ait nicel veri seti, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü'nden temin edilmiştir. Yasal statüye sahip ya da fiili olarak balıkçılık amaçlı kullanılan mevcut kıyı yapıları, uydu ve hava fotoğrafları ve yerinde tespit ile belirlenmiştir.

Genel olarak balıkçılık amacı ile kullanılan kıyı yapılarının yat turizmi amacı ve gezinti teknelerinin gününbirlik ya da kısa süreli bağlanabilmesi için uygunluklarının tespitinde belirli kriterler ve eşit skor değerleri verilerek irdelene yapılmıştır. Temel kriter olarak aşağıdaki koşullar irdelenmiştir.

- 1 Yakın mesafede alışveriş-market, bakım onarım imkânı
- 2 Yat-tekne yanaşma imkânının mevcudiyeti (iskele, rıhtım);
- 2.Su-elektrik temin imkânı;
- 3.Karayolu ile bağlantı imkânı;

Bu kriterler, yat yanaşma ve kısa süreli, birkaç günlük bağlama için gerekli temel kriterler olup normal koşullarda bir kıyı yapısının yat limanı fonksiyonuna sahip olarak kullanılabilmesi için 10'un üzerinde kriterin karşılanması gerekir.

Bölgede ve Trabzon kıyılarında mevcut kıyı yapıları incelendiğinde, balıkçı barınakları, çekek ve barınma yerlerinin kıyı yapıları içerisinde en yoğun tesisler olduğu görülmektedir. Kıyı yapılarına ait mevcut verilerin ve kabullerin; Coğrafi Bilgi Sistemi (CBS) tekniği ile irdelenmesiyle ve kıyı yapılarının konumu, ekonomik, yapısal ve sosyal uygunlukları, bütünleşik ve sürdürülebilir kullanım potansiyelleri irdelenmesiyle geleceğe dönük bir projeksiyon ortaya konmaya çalışılmıştır.

3. Bulgular

Tablo 2'de verildiği gibi Trabzon ilinde bulunan ve yasal statüye sahip 30 balıkçılık kıyı yapısının tekne kapasitesi irdelendiğinde; balıkçı barınakları 1288, çekek yerleri 428 ve barınma yerleri 304 tekne, olmak üzere toplam 2020 tekne kapasitesine sahiptir.

Tablo 2. Yasal Statüye sahip balıkçı barınakları, çekek yerleri ve barınma yerleri (Boran vd. 2016) ve kapasiteleri (ANON, 2016)

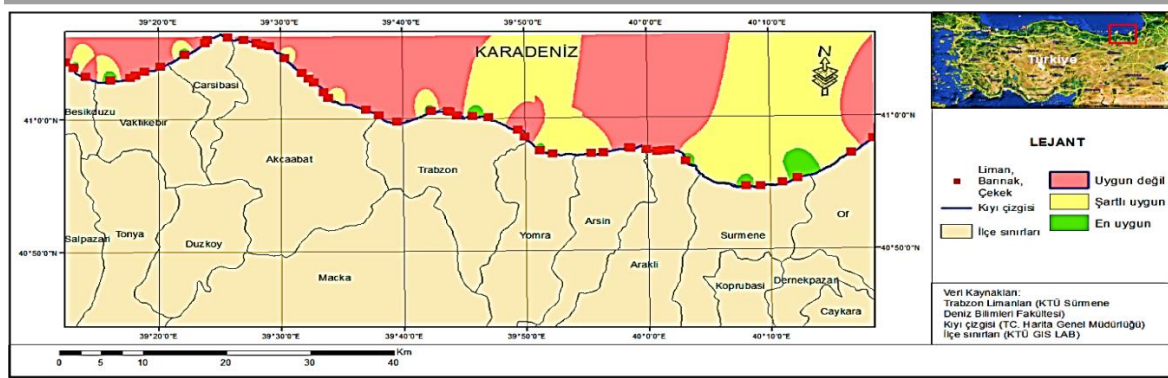
No	Tesis	Tekne Kapasitesi	Kurulu alan (m ²)
1	Balıkçı barınakları	1288	1.538.000
2	Çekek yerleri	428	449.000
3	Barınma yerleri	304	224.000
Toplam		2020	2.231.000

Trabzon ili sınırları içerisinde Tarım ve Köy İşleri Bakanlığı'na kayıtlı toplam kurulu alanı 2.231.000m² olan 2020 tekne kapasiteli 30 adet balıkçı barınağı, çekek ve barınma yeri bulunmaktadır. Bunlar dışında 22 adet de barınak, çekek vb. belediye uhdesinde ya da balıkçılık amacı dışında inşa edilmiş ve kayıt altında olmayan (T, L mahmuz vb. barınak, çekek olarak kullanılan alanlar) kıyı yapısı mevcuttur. Toplam olarak Trabzon kıyıları 52 adet deniz aracı yanaşma ve barınması amaçlı kıyı yapısına sahiptir. 119 km kıyı uzunluğuna sahip Trabzon ilinde, ortalama 2-3km aralıkla bir balıkçılık kıyı yapısı bulunmaktadır. Zaman (2005) Doğu Karadeniz'de barınak ve çekek yerleri arasındaki mesafeleri 5-20 km olarak vermiştir. Bu veriler ışığında Trabzon kıyılarındaki kıyı yapısı yoğunluğunun Karadeniz Bölgesi geneline göre dahi 2-6 kat daha yüksektir.

Çalışma kapsamında; Trabzon Yat limanı haricinde Trabzon kıyılarında bulunan balıkçılık amaçlı 52 kıyı yapısı ve liman içerisinde ülke ölçeğinde öngörülmuş asgari kriterlere göre yat turizmine uygun olanlar belirlenmiştir. Yapılan değerlendirmeler ışığında, altyapı ve üstyapı itibari ile yat turizmi amaçlı kullanıma asgari müşterekte uygun kıyı yapıları ve konumları Tablo 3'te ve Şekil 2'de verilmiştir. Tablodan da görüldüğü gibi, 119km kıyı uzunluğu olan Trabzon'un 10 sahil ilçesinin her birinde en az bir kıyı yapısı güneybirlik yat yanaşma ve barınma amacı ile kullanıma uygundur.

Tablo 3. Trabzon sahil şeridinde yat turizmi amaçlı kullanıma uygun kıyı yapıları ve konumları

İlçe	Konum	Ad
Of	Of	Of Balıkçı Barınağı
Sürmene	Çamburnu	Çamburnu Limanı
	Sürmene	Sürmene Balıkçı Barınağı
Araklı	Araklı	Araklı Balıkçı Barınağı
Arsin	Arsin	Arsin Balıkçı Barınağı.
Yomra	Yomra	Yomra Limanı-Balıkçı Barınağı
Ortahisar	Liman	Liman
	Kalkınma	100.yıl Balıkçı Barınağı
	Faroz	Faroz Balıkçı Barınağı
Akçaabat	Akçaabat	Akçaabat Balıkçı Barınağı
	Fenerköy	Yoroz Balıkçı Barınağı
Çarşıbaşı	Çarşıbaşı	Çarşıbaşı Balıkçı Barınağı
Vakfikebir	Vakfikebir	Vakfikebir Balıkçı Barınağı
Beşikdüzü	Adacık	Adacık Çekek Yeri



Şekil 2. Trabzon kıyılarında liman, barınak ve çekek yerlerinin yat turizmüne uygunluğu(Yeşil Uygun, Sarı kısmen uygun, Pembe uygun olmayan kıyı yapısı)

Belirlenmiş kriterler baz alınarak yapılan değerlendirme ile elde edilen fizikî uygunluk yanında Trabzon ve bölgenin kendine has iklimsel ve jeomorfolojik özellikleri de deniz ve yat turizmini etkileyen önemli unsurlardır. Karadeniz kıyı alanları, doğal güzellikleri ile görülmeye değer olsa da iklimsel özellikleri (düşük sıcaklık ve yıl boyu yoğun yağış alması, Tablo 4, Şekil) güneş merkezli deniz turizmi ve yatçılığa çok elverişli değildir. Bu nedenle bölgede yat ve deniz turizmi talebi yeterince gelişmemiştir. Ayrıca Ercanık (2003) in de belirttiği gibi, özellikle Doğu Karadeniz kıyıları iklimine bağlı hidrodinamik özellikleri ve jeomorfolojik özellikleri yat ve gezinti teknelerinin kıyıya bağlanıp, yat ve gezinti teknesi kullanan ziyaretçilerin, karadaki doğal ve kültürel değerlere ulaşmalarını büyük ölçüde engellemekte ve sahil şeridinde koy, körfez azlığı ve dik kıyı yapısı deniz araçları için yanaşma ve bağlama gücünü yaratmakta idi. Buna karşın, özellikle 2000 sonrası dönemde, bölgede çok sayıda balıkçılık amaçlı kıyı yapısı yapılması sonucu, Doğu Karadeniz ve Trabzon kıyıları 3-5 km gibi çok kısa mesafelerde yoğun balıkçı barınağı, çekek yeri ve barınma yerine sahip olmuş ve jeomorfolojik yapı dezavantaj olmaktan çıkmıştır. Büyük kısmı balıkçılık amaçlı olan bu kıyı yapılarının yat ve gezinti teknesi bağlamaya da uygun hale getirilmesi durumunda, bölgenin hemen her yerleşiminde gezinti, deniz turizmi amaçlı tekneleri bağlayarak karaya çıkma ve günübirlik ya da birkaç günlük çevre gezisi yapma imkânı sağlamak mümkündür...

Tablo 4: Trabzon kıyılarında ortalama sıcaklık ve yağış dağılımı (MGM,2017)

Ay	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Ort./top
Ort. Sıcaklık (°C)	7.2	7.3	8.4	11.9	15.6	19.7	22.3	22.5	19.7	15.9	12.6	9.5	14.4
Ort.Yağış (mm)	90	66	58	56	58	57	42	57	85	120	109	93	891

Akdeniz ve Ege kıyılarına göre kısmen olumsuz koşullara karşın Trabzon Antik çağdan günümüze tarihi İpek yolu ve diğer önemli ticaret ve seyahat (Marco Polo, Evliya Çelebi vd) yollarının denize ulaştığı önemli bir tarihi kent ve cazibe merkezidir. Bu cazibe değeri, güneş merkezli turizm kadar olmasa da Trabzon ve bölgeye yat ve gezinti tekneleri ile deniz turizmini çekme potansiyeline sahiptir.

4. Tartışma ve Sonuç

Trabzon ve komşu illerin sahil şeridi, doğal kıyıların %84'ten fazlasını kaybetmiş tir. Bölge doğal kıyı, koy vb. yapı eksikliği nedeni ile gezinti, yüzme, demirleme amaçlı yat turizmi

açısından cazibe oluşturmaz. İl ve bölge kıyılarında uzun dönemli barınacak yerli ve yabancı yat ve gezinti tekneleri için, mevcut yat limanlarının işletilebilirliği de göz önüne alınarak her ilde bir yat limanı olması yeterlidir. İl ve bölgede kıyı ve ardı doğal güzellikler ve kültürel alanlara dönük turizm kapsamında bölgeyi ziyaret edecek günübirlik ve kısa süreli konaklayacak misafirlere ait yat ve gezinti tekneleri için pahalı ve işletmesi güç yat limanları yapmak yerine, Trabzon'da bulunan 52 balıkçılık kıyı yapısından uygun olan 14 ü ve diğer illerde bulunan ve altyapısı ve hizmet imkânları uygun balıkçılık kıyı yapıların, altyapı ve üst yapıları kısmen revize edilerek kullanılabilir. Bölgede yat ve deniz turizmi imkânı ilkbahar sonu, yaz ayları ve sonbaharın başı ile sınırlıdır. Bu dönem, büyük balıkçı gemileri ve donanımlarının kullanılmadığı balıkçılık kıyı yapıları sadece, olta ve kıyı sularında avcılık yapan küçük balıkçı tekneleri tarafından kullanımı ile sınırlıdır. Bu dönem büyük balıkçı tekneleri faaliyet dışında, bakım ve onarım için tersane ve uygun limanlara bağlı olduğu dönemdir. Dolayısıyla günde birkaç adedi geçmeyecek yat ve gezinti teknelerinin bölge balıkçı limanı ve barınaklarını geçici kullanma talebi balıkçılık faaliyetlerinin sürdürülmesi açısından sorun yaratmayacaktır. Balıkçı barınaklarının günübirlik yat bağlanması amacı ile kullanılabilmesi için köklü bir mevzuat değişikliği yapılmasına gerek olmayıp, barınakların kullanılması ile ilgili yönetmeliğe, balıkçı tekneleri dışındaki teknelere hizmet verme için gerekli kısmî altyapı düzenlemesi yapılabilmesi ve hizmet verme ve ücret alma yetkisi ile ilgili ek maddeler eklenmesi yeterli olacaktır. Amaç balıkçı kıyı tesislerini yat limanı olarak tahsis değil, mevcut balıkçılık altyapılarını daha verimli, sürdürülebilir ve ekonomik kullanımını sağlamak ve hizmet çeşitliliğini, sosyal etkileşim ve deniz kültürünü arttırarak geleceği planlama olmalıdır. Bölgede mevcut balıkçılık kıyı yapılarının, bilimsel kriterlere ve objektif verilere dayalı ekonomikliği ve sürdürülebilirliği irdelenmeden yeni kıyı tesisi yapılması, aynı şekilde yat limanı vb. turistik altyapı yatırımı yapılmasından kaçınılmalıdır. Ülke kaynakları yeni yatırımdan önce mevcut altyapıların imkânları, hizmet kalitesi ve bütünleşik kullanım imkânlarının arttırmak için kullanılarak, hem balıkçılık sektörünün ve hem de turizm sektörünün ihtiyaç ve talepleri, kıyı yapılarının altyapı ve üstyapı eksiklikleri karşılanmalıdır. Trabzon'un %84'ü bozulan doğal kıyı alanlarına yönelik her nevi kıyı yapısı ya da turistik amaçlı yat limanı vb. yapılar, hem bölge kıyılarının doğal habitatları ve ekolojik yapısını daha fazla tahrip edecek ve hem de deniz turizmi için olmazsa olmaz olan doğal ve bozulmamış kıyılara olan talebi göz ardı ederek, yat ve deniz turizmini olumsuz etkileyecektir. Deniz turizminde hedef mevcut kıyı yapılarını daha etkin ve sürdürülebilir planlama ile bütünleşik kullanım imkânlarının artırılması olmalıdır. Antik çağdan günümüze önemli, bilinir ve hinterlandı ile birlikte merak edilir bir ticari liman ve liman kenti olan Trabzon'un bu tarihsel ve turistik cazibe değerini iyi kullanabilmesi elde kalan kıyı alanları ve kıyı yapılarını çok iyi değerlendirilmesi gereklidir. Mevcut kıyı yapıları dışında yeni yapılar yapılmamalı ve tahrip edilmemiş, elde kalan son kıyı alanları mutlaka korumalıdır. Önemli bir deniz ve balıkçılık ticareti ve kültürüne sahip ildeki bu potansiyel uygun balıkçı barınakları ve diğer balıkçılık yapıları (52 kıyı yapısı), altyapı eksiklikleri giderilerek, özellikle yaz sezonunda kısa süreli yat, gezinti teknesi bağlama ve hizmet altyapısına deniz turizmine hizmet edecek hukuki statüye kavuşturulmalıdır.

KAYNAKÇA

- ANON. (1996). Official Gazette, Regulation of fishing ports.
Retrieved from <http://mevzuat.basbakanlik.gov.tr/Metin.Aspx?MevzuatKod=7.5.4997&sourceXmlSearch=&MevzuatIliski=0> (15.10.2017)
- ANON. (2011). "Türk Yat ve Tekne Endüstrisi 2010 Raporu", *Boat Builder Türkiye*, Ocak-Şubat 2011 / Sayı 24
- ANON (2014). Kurvaziyer Turizmi Sektör Raporu 2013, T.C.Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, Ankara.

- ANON (2016), Balıkçılık Kıyı Yapıları, Denizcilik ve Ulaştırma Bakanlığı Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü, Ankara
- ANON (2017), Trabzon Meteoroloji İstasyonu Verileri, MGM, 2017,
- Aslan, Z., Yel, Selma,(2018), Atatürk Döneminde Trabzon-Tebriz Transit Yolu (1923-1938), Turkish Studies, Volume 13/1, Winter 2018 sayfa . 1-12
- Bedirhan, Y.,(2016), Selçuklu Türkiye'sinde Ticaret Yolları, Limanlar ve Pazar Yerleri, Turkish Studies, Volume 11/11 Summer 2016
- Boran, M, Softa, Ş., (2016).“Trabzon ilinde yer alan balıkçılık kıyı yapıları üzerine bir araştırma”,Ege Journal of Fisheries and Aquatic Sciences, 33(4): 307-311 (2016)
- Ercanik, C.(2003).Türkiye'de yat turizminin coğrafya açısından irdelenmesi – Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi Coğrafya Anabilim Dalı, Ankara, 254Sayfa.
- Erüz, C., Özşeker, K., Seyhan, K. (2010). “Doğu Karadeniz Sahil Yolunun Kıyı Alanlarına Etkisi,” Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları. VIII. Ulusal Kongresi, Mayıs 2010, Trabzon, Bildiriler Kitabı, 309–316.
- Erüz,C. Erol, S., Purwanti,N.İ.(2017).“Trabzon Kıyılarında Bulunan Balıkçı Barınaklarının Yat Turizmi Amacı ile Kullanılabilirliği”, DOKAP Bölgesi Uluslararası Turizm Sempozyumu, Özet bildiri, 23-24 Ekim 2017,Trabzon
- Erüz,C., Purwanti, N. İ. (2017). “Doğu Karadeniz (Trabzon) de Kıyı Müdahaleleri ve Deniz-Kıyı Turizmi Potansiyeli” DOKAP Bölgesi Uluslararası Turizm Sempozyumu, s 564-568, 23-24 Ekim 2017, Trabzon
- Gök, T.(2016).“Bölgesel Kalkınmada Yat Turizminin Rolüne İlişkin Yerel Halkın Bakışı: Taşucu Örneği”, Çatalhöyük Uluslararası Turizm ve Sosyal Araştırmalar Dergisi Yıl: 2016,i, Sayı: 1, Sayfa: 271-284.
- İskender, B.(2010).Türkiye Yat Limanları Kapasite Analizi, Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Ens. İstanbul, 239 sayfa.
- İsmail, N.P. (2016). Trabzon Kıyılarında, 1957-2015 Dönemi, Kıyı Müdahalelerine Bağlı Habitat Kayıplarının Uzaktan Algılama ve CBS Tekniği ile İrdelenmesi. Yüksek Lisans Tezi, KTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, Balıkçılık Teknolojisi Mühendisliği.
- Öztürk,O.K., Turna, İ., (2018), Türkiye'deki Yat Limanlarının Güvenlik Zafiyetleri, Turkish Studies, Volume 12/29, sayfa 413-425
- URL.1 (2015).Türkiye'de Yat ve Tekne Endüstrisi,<http://www.fortuneturkey.com/turkiyede-yat-ve-tekne-endustrisi-20625> (erişim 25.02.2018)