

## KOYLARIMIZ, MAVİ YOLCULUK VE DENİZ TURİZMİ'NİN SÜRDÜRÜLEBİLİRLİĞİ

<sup>1</sup>M.Faruk OKUYUCU, <sup>2</sup>İpek BAYRAKTAR SAPMAZ

### ÖZET

*Deniz Turizminin varlık nedeni, Ege ve Akdeniz Kıyılarımızdaki eşsiz koylarımızdır.*

*Özellikle Ege'de dağlar kıyıya dik uzandığı için kıyı girintili-çukuntulu olduğundan kıyıda birçok körfez, koy, yarımada ve buruna rastlanır. Edremit, Çandarlı, İzmir, Kuşadası, Güllük, Gökova başlıca körfezleridir. Reşadiye, Bozburun, Dilek ve İzmir başlıca yarımadalarıdır. Ege kıyıları girintili-çukuntulu olduğu için en uzun kıyımızdır. Muğla da en uzun kıyıya sahip ilimizdir. Akdeniz'in Anadolu kıyıları genellikle boyuna kıyı özelliğindedir. Finike – Kas arasında Dalmaçya kıyı tipi görülür.*

*Bu Kıyı özellikleri, Dünya da ülkemize özgü olan “Mavi Yolculuk” deyimini literatüre sokmuş ve diğer denizdeki faaliyetler ile birlikte genel anlamda “Deniz Turizmi” ni yaratmıştır. Bildirimizde, Deniz Turizmi'nin tarihçesine değinilerek, sektörün gelişimi, mevcut durum analizi, mevzuat, örgütlenme, sürdürülebilirlik ve Kıyı Yönetim Sisteminin önemine ilişkin kısa bilgi verilmektedir.*

### 1. TARİHÇE

Deniz Turizminin tarihini çok eski yıllara taşımak mümkündür. Osmanlı şairleri, “...bir çifte kürek, bir kayık çıkalım sadabada...” benzeri deniz gezilerinden çokça söz etmişlerdir. Boğaz'da, Haliç'te ve Göksu da kürekli teknelerle geziler yapıldığı da bilinmektedir. Cumhuriyet döneminde birkaç adet yattan söz edilir. Şehir hatları vapurlarıyla kruvaziyer gemi gezileri de, Akdeniz de bilinen bir Deniz Turizmi gezisi tipidir.

Ancak, organize Deniz Turizmi faaliyeti, ilk kez Bodrum da Halikarnas Balıkçısı diye anılan şair/yazar /felsefeci Cevat Şakir KABAĞAÇLI'nın sürgün yıllarında, süngerci-balıkçı kayıklarıyla

---

<sup>1</sup> Yönetim Kurulu Üyesi İMEAK Deniz Ticaret Odası, İstanbul  
mfokuyucu@hotmail.com

<sup>2</sup> Deniz Turizmi ve Deniz Kaynakları Birim Yetkilisi, İMEAK Deniz Ticaret Odası, İstanbul ipek.sapmaz@denizticaretodasi.org.tr

Gökova koylarına yaptığı gezilerle başlamıştır. Sonraları yabancı konukların da geziye katılmaları ile Mavi Yolculuk adı altında deniz gezileri yaygınlaşmıştır. Başlangıçta 6-7 m sandallarla yapılan geziler, sonraları motorlu teknelerle, Marmaris, Fethiye, Antalya ve İzmir gibi güzel koyların olduğu bölgelere yayılmıştır. Bu arada, çevre koylara günübirlik geziler de başlamıştır.

1960'lı-70'li yıllardan itibaren sualtı dalış faaliyetlerinin de başladığını izlemekteyiz. Önceleri sualtı arkeolojisi için yapılan dalışlar, sonraları turizm ve ticari amaçlı olmaya başlamıştır.

Yatçılık ve yat turizmi alanındaki düzenlemeler ilk defa 1982 yılında 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu'nun yürürlüğe girmesi ile yapılmış, yat limanı yatırım ve işletmeciliği, yat yatırım ve işletmeciliğine ilişkin düzenlemeler ise bu Kanuna bağlı olarak 1983 yılında yayımlanan Yat Turizmi Yönetmeliği ile hayata geçirilmiştir.

1980'li yıllarda Turizm Teşvik Yasası'nın içerdiği Yatçılık ve Marinacılık Bölümleri, Gulet teknelerin ve Marinaların yapımını hızlandırmıştır. Aynı zamanda günübirlik geziler, dalış ve su sporları, yatılı yat gezileri gelişmeye başlamıştır.

2007 yılında Turizm Teşvik Kanunu'nda yapılan değişiklik ile Günübirlik gezi tekneleri, Dalış Turizmi ve Kruvaziyer turizm Kanun kapsamına alınmıştır. Ege/Akdeniz kıyılarımızla, yakınlarındaki Yunan Adaları'na yapılan feribot seferleri de Deniz Turizminin desteklemiştir. Yat Turizmi Yönetmeliği 2009 yılında Deniz Turizmi Yönetmeliği olarak yeniden düzenlenmiştir.

Denizde bunlar olurken, bu teknelerin bağlama- kışlama yavaşlama gereksinimlerini karşılayan Deniz Turizmi Tesisleri görünmeye başlamıştır. Yat Liman İşletmeciliğimizin tarihsel gelişimine baktığımızda;

1967 yılında "Bakanlıklar Arası Yat Limanlarını Planlama Tetkik Komisyonu" kurularak yat limanları konusunda çalışmalar yapılmış, İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1968-1972) döneminde bir yat limanları zinciri kurulması öngörülmüş ve bu tesislerin en verimli şekilde işletilmesinin de Ulaştırma Bakanlığı tarafından gerçekleştirileceği düşünülmüştür.

1970'li yılların sonunda Turizm Bakanlığı bünyesinde yat turizmi gündeme alınarak, çeşitli yat limanı yerleri tespit edilmiş, mülga Devlet Planlama Teşkilatı tarafından gelişme planları hazırlanmıştır.

1976 – 1988 yılları arasında Kalkınma Bankası A.Ş.'ye bağlı olarak 125 yat kapasitesiyle "Turban Bodrum Marina İşletmesi" olarak hizmet vermiştir. Bu tarihten sonra banka yeniden yapılandırılarak Turban Turizm A.Ş. "Turban Bodrum Marina" adı altında çalışmaya devam etmiştir..01.12.1997 tarihinde özelleştirilme kapsamına alınmıştır.

1977 yılında Kuşadası Yat Limanı “Turban Kuşadası Marina” olarak , 1978 yılında Kemer Yat Limanı sektörün hizmetine açılmış, 1965 yılı ortalarında kurulan Setur Servis Turistik A.Ş., marinacılık faaliyetlerine 1978 yılında Çeşme Altinyunus Oteli kapsamındaki Çeşme Altinyunus Marina ile başlamıştır.

1987 yılında İstanbul Belediyesi tarafından hizmete açılan Türkiye'nin o dönem en büyük marinası olan Kalamış ve Fenerbahçe Marinaları, Aralık 1998'de işletmeci şirketin hisselerinin tamamının devralınması ile Setur Marinaları zincirine katılmıştır.

1987 yılında inşaata başlanan İstanbul'un en büyük Marinası olan Ataköy Marina ise 1989 yılında sektörün hizmetine açılmıştır.

Özel Sektör tarafından Bodrum Turgut Reis D-Marin, Bodrum Yalıkavak Marina ve Fethiye Ece Saray Marinaları ise 2003 ve 2004 yıllarında işletmeye açılmışlardır. Bu arada birçok yeni yat limanı açılmış ve bir kısmının yapımı sürmektedir.

## **2. BUGÜN**

Yıllarca Yat Turizmi olarak anılan bu turizm dalımız Odamızda yapılan çeşitli çalışmalardan sonra gene İMEAK DTO çatısı altında aşağıdaki gibi tanımlanmıştır; (2000 Yılı)

“Denizde (kıyıda, altında, üzerinde ve yukarıda), deniz araçları ile yapılan, turizm amaçlı meslek faaliyetleri ile, onu doğrudan destekleyen diğer meslek faaliyetleri DENİZ TURİZMİ olarak tanımlanmaktadır.

## **DENİZ TURİZMİ ENVANTERİ,**

### **A)KIYI YAPILARI**

Kruvaziyer/Yolcu Limanları	<b>10 Adet</b>
Balıkçı Barınakları	<b>471 Adet</b>
Yat Limanları (Marina) Bakanlıktan Belgeli	<b>42 Adet</b>
Bakanlıktan Belgesiz ve Diğer Yat Limanı,İskele,Rıhtım v.b.	<b>39 Adet</b>

### **B) DENİZ TURİZMİ ARAÇLARI**

Yatlar (Guletler v.b.)	<b>1529 Adet</b>
Bare-Boat (KTB İzinli Yabancı Bayraklı)	<b>871 Adet</b>
Günübirlik Gezi Tekneleri	<b>1051 Adet</b>
Yüzer Restourant	<b>47 Adet</b>
İçsular Gezi Teknesi (yaklaşık)	<b>1000 Adet</b>
Dalış İşletmeleri	<b>263 Adet</b>
Su üstü İşletmeleri	<b>697 Adet</b>

### **C) ÖZEL DENİZ ARAÇLARI**

Özel Tekneler (Türk Bayraklı)	<b>38.838 Adet</b>
-------------------------------	--------------------

**Önemli Not:** Tüm Deniz Turizmi Araçları,2011 yılından beri T.C.Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan Deniz Turizmi Aracı İşletme Belgesi almak zorundadır:

- Ticari Yatlar işletme süresince 1 defaya mahsus olmak üzere İl Kültür Turizm Müdürlüklerinden,

- Günübirlik Gezi Tekneleri işletme süresince 1 defaya mahsus olmak üzere Valilik nezdinde yada Kaymakamlık nezdinde kurulan Günübirlik Deniz Turizmi Kurullarından,

- Dalış Turizmi ve Su Üstü Faaliyetleri Ticari Merkezleri her yıl Valilik nezdinde yada Kaymakamlık nezdinde kurulan Sportif Turizm Kurullarından,

-Yüzer Restoran ve Yüzer Oteller işletme süresince 1 defaya mahsus Bakanlıkça belirlenen özel şartları karşılamak üzere Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan,

-Bare-Boat (Mürettebatsız Tekneler) her yıl Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan,

Deniz Turizmi faaliyeti yapabilmesi için “Deniz Turizmi Aracı İşletme Belgesi” almaktadır.

Yabancı Bayraklı Ticari Yatlar ise, bir Türk yat firmasına bağlı olarak, Türkiye’de çalışmak için yatak başına her yıl yeniden 115-275 Dolar ödemektedirler. (Deniz Turizmi Yönetmeliği 35.ve 37.maddeye göre)

## **2.1.AMATÖR DENİZCİLİK**

Hiçbir kar amacı gütmeyen kişinin kendi keyfi doğrultusunda denizde gerçekleştireceği eğlence ve gezi amaçlı faaliyete Amatör Denizcilik denilmektedir.

**Amatör denizcilik Deniz Turizminin ayrılmaz bir parçasıdır.**

Bir ülkede Amatör Denizcilik faaliyetlerinin gelişmesinin o ülkenin ticari denizciliğinin de gelişmesine etkili olduğu bilinmektedir.

Özel Tekneler (Türk Bayraklı) **38.838 Adet**

Amatör Denizciler (ADB Belgesine Sahip) **120.000 Kişi**

## **2.2.DENİZ TURİZMİ MEVZUATI**

Ticari Denizcilik büyük ölçüde IMO (Birleşmiş Milletler Uluslararası Denizcilik Örgütü) ve diğer uluslararası anlaşmalar uyarınca yürütülen küresel bir alandır Deniz Turizmi Sektörü de Denizcilik Sektörünün alt branşı olarak öncelikle bu genel denizcilik kurallarına uymak zorundadır.

Deniz Turizmi Sektörü'nün Yatırım ve İşletme Safhasında İzin Alma ve Denetiminden Sorumlu Bakanlık ve başlıca mevzuat özetele;

**Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı**

●655 Sayılı UDHB'nin Kuruluş Kararnamesi ve Bağlısı Yönetmelikler,

-Her tür gemi ve teknelerin (özel/ticari ) Kaydı, Belgelendirilmesi ve Kontrolü,

- Gemi adamları Sınav ve Belgelendirmeleri İşlemleri,

-Denizde Can ve Mal Güvenliğinin sağlanması,

-Deniz Alanlarında Gemi Trafik Ayrım ve Düzeninin sağlanması,

- Kıyı tesisi işletme izinleri

- Yap-İşlet Devret Modeli ile bazı kıyı yatırımların yönetimi v.b.,

- Gemi ve diğer deniz araçlarının Liman giriş-çıkış işlemleri v.b.

**Kültür ve Turizm Bakanlığı;**

●2634 Sayılı Turizm Teşvik Kanunu (Deniz Turizmi Bölümü) ve Deniz Turizmi Yönetmeliği

Yerli/yabancı ve Ticari/özel yatların Türk Limanlarına giriş-çıkış ve seyir esaslarının düzenlenmesi, (Seyir İzin Belgesi-Transitlog İşlemleri)

Deniz turizmi araçları ve Deniz Turizmi Tesislerine turizm yatırım ve işletme belgelerinin düzenlenmesi,

**Çevre ve Şehircilik Bakanlığı;**

●3621 Sayılı Kıyı Kanunu ve Bağlısı Yönetmelikler v.b.

●644 ve 648 Sayılı Kuruluş Kararnamesi ve 5491 Sayılı Çevre Kanunu

-Kıyı Alanlarının korunması,

-Kıyı alanlarının işletilmesi

- Gemilerden/teknelerden atık alımı,

- Kıyı alanları planlama süreci,

**Maliye Bakanlığı;**

- Liman, İskele v.b. kara ve deniz yüzeyi alanlarından alınan kullanım bedelleri, kiralama ve kıyı irtifak hakları

- Deniz Araçlarının; ruhsat bedelleri, yakıt, inşaa ve malzemeleri üzerinden alınan KDV, ÖTV ve Harç Bedelleri

**Gümrük ve Ticaret Bakanlığı;**

- 4458 Sayılı Gümrük Kanunu ve 2001/9 Gümrük Genel Tebliği

- Yurtdışından Gelen Yatların İthalat Rejimi Kapsamında Yurt İçine Sokulması, Yabancı Bayraklı Yatların Tamir-Bakım-Onarım ile yapılacak hizmetler,

Bunlardan Başka 7 Bakanlık ( Hazine Müsteşarlığı, Kalkınma Bakanlığı, Orman ve Su İşleri Bakanlığı, İçişleri Bakanlığı, Ekonomi Bakanlığı, Sahil Güvenlik Komutanlığı, Özeleştirme İdaresi Başkanlığı) daha Deniz Turizmi Mevzuatını etkilemektedir.

### 2.3. ÖRGÜTLENME

-TOBB Kanuna göre tüm deniz tacirleri Deniz Ticaret Odalarına kayıt olmak zorundadır.

-Türkiye’de İstanbul, Marmara, Ege, Akdeniz ve Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası (İMEAK DTO) ve Mersin Deniz Ticaret Odası (MDTO) olmak üzere 2 Deniz Ticaret Odası bulunmaktadır.

-Odalar, Kamu Kurumu niteliğinde Meslek Kuruluşlarıdır.

-İMEAK DTO (Artvin’den-Hopa’ya kadar) tüm Bölgeleri temsil eden bir **Bölge Odasıdır**.

-İMEAK DTO: Merkezi İstanbul olup, 8000 Kayıtlı Üyesi bulunmaktadır.

Şubeleri; Antalya, Bodrum, Fethiye, İzmir, Marmaris, K.Ereğli ve İskenderun

14 Temsilciliği ve 47 adet Meslek Komitesi bulunmaktadır.

-Bu çerçevede İMEAK DTO bünyesinde Deniz Turizmi Sektörü ile ilgili;

- Marina İşletmeciliği ,

- Hernevi Yolcu Taşımacılığı ve Turistik Amaçlı Gezi İşletmeciliği ,

-Yat İşletmeciliği ,

-Gezi Tekneleri İşletmeciliği,  
-Dalış Turizmi ve Su Üstü Aktiviteleri Hizmetleri ,  
5 adet Meslek Komitesi bulunmaktadır.

#### **2.4.Deniz Turizmi Çalışma Grubu (DTCG);**

İMEAK DTO Bünyesinde, 7 Şube Yönetim Kurulu Başkanı (Antalya, Bodrum, Fethiye, İzmir, Marmaris, K.Ereğli ve İskenderun) ile 5 Meslek Komitesi Başkanından oluşan Deniz Turizmi Çalışma Grubu Kurulmuştur. (2000 Yılı)

DTCG ayda bir kez olağan toplanarak sektörün sorunlarını, sektörler arası ve bölgeler arası olarak değerlendirmekte, Yönetim Kurulu'na tavsiye kararı olarak sunmaktadır.

#### **2.5.Sektörün Döviz Girdisi;**

Deniz Turizmi Sektörü, Genel Turizm gelirlerimizin yaklaşık %20'lik dilimini oluşturmaktadır.( 2015 Yılı için yaklaşık, 5 Milyar Dolar olarak tahmin edilmektedir.)

### **3. KOYLARIMIZ ;**

Yukarıda anlattığımız bu büyük sektörün varlık nedeni kıyılarımızdaki cennet gibi koylarımızdır.

**İddia ediyoruz, koylarımız dünyada biricik doğal parçalarıdır.!**

Çünkü, Ege ve Akdeniz Bölgesinde yoğunlaşan yüzlerce koyumuz, aynı anda on'dan fazla özelliği bir arada taşımaktadır:

Deniz Turizmi yapılan bölgelerimiz;

- 1) Kış sezonunda 15 derecenin altına inmeyen yegane deniz,
- 2) Akdeniz'in en temiz deniz alanı,
- 3) Denize kadar inen ormanlarımız,
- 4) Koylarımız ile iç içe antik kentler,
- 5) Sualtı, Antik Kent, liman- yapı kalıntıları ve arkeolojik değerler,



- 6) Antik çağlardan günümüze çok değerli bilgiler taşıyan, yüzlerce gemi batığı ve dalış turizmi,
- 7) Her yönden esen rüzgara kapalı yerleşim dışı koylarımız,
- 8) Koyların yakınlarında otantik köyler ve konuksever halkımız,
- 9) Havaalanı ve hastane gibi ulaşım ve sağlık tesislerine kısa sürede ulaşım,
- 10) Dünyada benzeri olmayan Akdeniz Ahşap Tekne Yapım Teknikleri ile yapılmış 1450 Yattan oluşan modern Mavi Yolculuk Filomuz,
- 11) Günübürlük gezmek isteyenler için her bölgede sayıları yüzlerce olan günübürlük gezi teknelerimiz,
- 12) Her tür rüzgar sporuna uygun, bol rüzgarlı bölgelerimiz,
- 13) Dünyada ölçeğinde her gelir grubuna hitap edecek fiyat politikamız,
- 14) Yeni teknolojiler ile donatılmış yat limanlarımız, marinalarımız, çekek yerlerimiz,
- 15) Köpek Balığı, timsah v.b. insana zarar verici canlıların olmadığı güvenli sular,
- 16) Tsunami, kasırga v.b. doğal olaylarının yaşanmadığı güvenli bölgelerimiz,
- 17) Yılın büyük bir kısmı güneşli bölgelerimiz,
- 18) Koylarımız, gelişmiş ülkelerin beton/gürültü/telaş üçlüsüne karşı doğal/sessiz/huzur veren yapılarını korumaktadır.

Deniz Turizminde ülkemiz, coğrafi konumu açısından diğer ülkelere kıyasla yılın 12 ayı deniz turizminden yararlanabilecek durumdadır. Üç tarafı denizle çevrili ülkemizde hala el atılmamış deniz turizmi potansiyeli mevcuttur.

Koylarımız Kuzey Ege'den başlayarak; Saros, Edremit, Dikili, Çandarlı, İzmir, Güzelbahçe, Gerence, Sığacık, Kuşadası, Körfezlerini takip eden Güney Ege-Akdeniz arasında Güllük, Gökova, Hisarönü, Sönbeli, Marmaris, Karaağaç, Fethiye, Finike, Antalya, Körfezleri arasında yoğunlaşmıştır.

### **Odamızca yapılan Çanakkale'den-Antalya'ya kadar Kıyı-Koy Envanter çalışması:**

Edremit Körfezi -Antalya Faselis arasında  
adet koy **239**

2013 yılı itibari ile;

Geri dönüşümsüz bir şekilde yok olmuş  
adet koy **41**

Koruma altına alınmış  
adet koy **104**

Yoğun yapılaşma ve çevre baskısı ile tehdit altında **94**



Deniz Turizminin sürdürülebilirliğini sağlamanın tek şartı, eşsiz koylarımızın yapılaşmaya kapatılarak, koruma ile ilgili mevzuatın tam olarak uygulanmasıdır.

### **3.1. KORUMA;**

Doğal Kaynaklarımız olan koylarımızı yapılaşma başta olmak üzere her tür tahribattan korumak için onlarca yıldır Odamız ve sivil inisiyatifler yoğun bir çaba içindedirler.

Kıyılarımızın korunması ve yönetimi ile ilgili en önemli gelişme, 1989 yılında Sn.Turgut ÖZAL zamanında kurulan Özel Çevre Koruma Kurumudur. (ÖÇK) Başbakanlığa bağlı olarak kurulan Özel Çevre Koruma Kurumu Başkanlığı, uzun yıllar çalışmış, tüm paydaşların çabasıyla koylarımız bugüne kadar sürdürülebilir halde korunmuştur.

648 Sayılı Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın Kuruluş Kararnamesine konulan bir madde ile ( 08.08.2011 ) Özel Çevre Koruma Kurumu kapatılmış, diğer koruma alanlarını kapsayacak şekilde Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nda Tabiat Varlıklarını Koruma Genel Müdürlüğü kurulmuştur. ÖÇK 'da bu Genel Müdürlüğün bir birimi haline gelmiştir.

Daha önceden, ilgili Mevzuat gereği ülkemizdeki Deniz-Kıyı alanları ticarete konu olamıyordu; yani bir deniz alanını Kıyı Kanunu kapsamı dışında kiralama yada tahsis yoluyla işletmek mümkün değildi. Bu Kararname ile bu yol açılmış, deniz alanları da Tabiat Varlıklarını Koruma Genel Müdürlüğü tarafından kiraya verilebilecek, işletilecek ve işlettirilecektir. (Bkz. 648 Sayılı Kararname ve Tabiat Varlıkları ve Doğal Sit Alanları ile Özel Çevre Koruma Bölgelerinde Bulunan Devletin Hüküm ve Tasarrufu Altındaki Yerlerin İdaresi Hakkında Yönetmelik) Odamız ve diğer STK'lar bu yöntemin bazı sakıncaları olduğunu ilgili Genel Müdürlüğe yapılan ortak çalışmalarda dile getirmektedir.

### **3.2. YÖNETİM MODELİ;**

Sayıları azalsa da, kalan koylarımızı sürdürülebilir olarak kullanabilmek için bazı bilimsel-pratik çalışmalara gereksinim vardır.

Gelişmiş kıyı ülkelerinde öncelikle Kıyı Master Planları veya benzeri planlar yapılmaktadır.

Bir çalışmaya göre; kıyı bandında bulunan konular çeşitlilik göstermekte olup, 52 adedi bulunmaktadır. (tersane, ticari liman, yat bağlama çekek, marina, iskele, rıhtım vb., balıkçı barınakları, turizm tesisleri, yerleşim alanları, endüstriyel faaliyetler, askeri alanlar, alt ve üst yapı arıtma-fabrika arıtma, maden işleri, boru hatları, rekreasyon alanları, koruma bölgeleri, ulaşım ağı v.b.)

Görece dar bir alanı, bu kadar çok konu başlığı altında yönetilebilmesi için Kıyı Master Planı anlamında stratejik ve büyük ölçekli planlar yapılmalıdır.

İkinci aşama ise, koruma-kullanmayı düzenleyen Bütünleşik Kıyı Yönetimi Planlamasıdır. Bir-iki pilot uygulama dışında ülkemizde henüz bu konu yeterince ele alınmamıştır.

Koylarımızı gelecek kuşaklara, Dünya Doğal Kültür Mirası olarak, aynen, bırakmak zorundayız.

Bizce sihirli kavram o bölgede yaşayanların aktif katılımıdır.

**Koylarımız yok olursa, Deniz Turizmimiz yok olur.**

### **3.4. MAVİ YOLCULUK;**

Özel olarak, söz etmemiz gereken bir konu Geleneksel Akdeniz ahşap gemi yapım tekniklerinin geliştirilerek oluşturulmuş modern yelkenli yatlarla (Guletlerle) koylarımızda yapılan yatılı gezilerdir.

TURSAB Başkanı Sn.Başaran ULUSOY'un özellikle belirttiği gibi, "...Türkiye'nin Dünya Turizmine hediye ettiği özgün bir turizm şeklidir..."

Bugün T.C.Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan Belgeli 1529 adet Türk ve 826 adet Yabancı olmak üzere toplam 2.355 Yat ve 21.938 adet yat yatak kapasitemiz bulunmaktadır.

Kaynağını Gökova Körfezi'nden alan Mavi yolculuk, ülkemiz kıyılarında olduğu gibi, Yunanistan, Hırvatistan gibi komşu ülkelere doğru yayılmakta; Guletlerimiz birçok Avrupa ülkesinin limanlarını süslemektedir.

Ülkemizin, Dünya Çapında Marka Değerini yaratan "Mavi Yolculuk" un sürdürülebilirliği için Koylarımızın Korunarak kullanılmasında gereken hassasiyeti göstermeliyiz.

## KAYNAKÇA

Özelleştirme İdaresi Başkanlığı (2003)

<http://www.oib.gov.tr/portfoy/turban.htm>  
12.12.2015.

Erişim Tarihi:

Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı. (2015). *İstatistik*

<http://www.denizcilik.gov.tr/> Erişim Tarihi: 12.12.2015.