



Türk Turizm Araştırmaları Dergisi

2020, 4(3): 3051-3063.

DOI: [10.26677/TR1010.2020.525](https://doi.org/10.26677/TR1010.2020.525)

ISSN: 2587-0890 Dergi web sayfası: <https://www.tutad.org>



KAVRAMSAL MAKALE

Mavi Büyüme Stratejisi: Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Turizmine Yönelik Bir İnceleme

Dr. Öğr. Üyesi Bayram AKAY, Burdur Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi, Turizm İşletmeciliği ve Otelcilik Yüksekokulu, Burdur, e-posta: bakay@mehmetakif.edu.tr
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-4658-6994>

Öz

Mavi Büyüme Stratejisi balıkçılık, deniz turizmi, mavi enerji, deniz tabanı madenciliği ve mavi biyoteknoloji gibi çeşitli denizcilik faaliyetlerini ayrı ayrı yönetmek yerine birlikte yönetilmesinden daha fazla değer elde edilebileceği felsefesine dayanmaktadır. Bu çalışmanın amacı, mavi büyüme stratejisini Türkiye'nin kıyı ve deniz turizmi açısından değerlendirmektir. Araştırma nitel araştırma yöntemlerinden arşiv/doküman taraması tekniğine dayanmaktadır. Sonuç olarak, 2019 yılında Türkiye'nin, Akdeniz ve Ege Denizi kıyılarına yaklaşık 20 milyon turist gelmiş ve deniz turizmi tesisleri 300.000 kurvaziyer turisti ağırlamış ve deniz turizminden 5,9 milyar \$ gelir elde etmiştir. Türkiye'de mavi büyüme sektörlerinden deniz turizmi ve su ürünleri yetiştiriciliği faaliyetleri yapılırken, mavi enerji, mavi biyoteknoloji ve deniz tabanı madenciliği alanında sınırlı faaliyetler söz konusudur. Yarımada şeklindeki Türkiye, mavi büyüme potansiyelinden daha fazla ekonomik katma değer ve istihdam sağlayabilir.

Anahtar Kelimeler: Mavi Büyüme Stratejisi, Deniz Turizmi, Kıyı Turizmi, Türkiye.

Makale Gönderme Tarihi: 03.04.2020

Makale Kabul Tarihi: 06.07.2020

Önerilen Atf:

Akay, B. (2020). Mavi Büyüme Stratejisi: Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Turizmine Yönelik Bir İnceleme, *Türk Turizm Araştırmaları Dergisi*, 4(3): 3051-3063.

© 2020 Türk Turizm Araştırmaları Dergisi.



Journal of Turkish Tourism Research

2020, 4(3): 3051-3063.

DOI: [10.26677/TR1010.2020.525](https://doi.org/10.26677/TR1010.2020.525)

ISSN: 2587-0890 Journal Homepage: <https://www.tutad.org>



CONCEPTUAL PAPER

Blue Growth Strategy: An Examination on Turkey's Coastal and Maritime Tourism

Assistant Prof. Dr. Bayram AKAY, Burdur Mehmet Akif Ersoy University, School of Tourism and Hotel Management, Burdur, e-mail: bakay@mehmetakif.edu.tr
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-4658-6994>

Abstract

The Blue Growth Strategy is based on the philosophy that more value can be obtained from managing various maritime activities such as fisheries, marine tourism, blue energy, seabed mining and blue biotechnology rather than managing them separately. The purpose of this study is to evaluate the blue growth strategy in terms of Turkey's coastal and maritime tourism. The research is based on archive/document scanning technique, which is one of the qualitative research methods. As a result, about 20 million tourists have come to the Mediterranean and Aegean Sea coasts of Turkey and sea tourism facilities has welcomed 300,000 cruise tourists and has earned \$ 5.9 billion in income from marine tourism. While the marine tourism and fisheries are performed in Turkey among the blue growth sector, the activities on blue energy, blue biotechnology and seabed mining are limited. Shaped in a peninsula, Turkey can provide more economic added value and employment than blue growth potential.

Keywords: Blue Growth Strategy, Maritime Tourism, Coastal Tourism, Turkey.

Received: 03.04.2020

Accepted: 06.07.2020

Suggested Citation:

Akay, B. (2020). Blue Growth Strategy: An Examination on Turkey's Coastal and Maritime Tourism, *Journal of Turkish Tourism Research*, 4(3): 3051-3063.

© 2020 Türk Turizm Araştırmaları Dergisi.

GİRİŞ

Doğal kaynak olarak okyanus ve denizler enerji ve gıda tedariki açısından büyük bir potansiyele sahiptir. Son yıllarda artan gıda ve enerji ihtiyacının etkisiyle bu potansiyelin kullanımına yönelik “Mavi Büyüme” ve “Mavi Ekonomi” kavramları iş dünyası ve siyasi gündemin öne çıkan konuları olmuştur (Burg vd., 2019; Mulazzani ve Malorgio, 2017). Avrupa Birliği (2012), su ürünleri yetiştiriciliği, deniz turizmi, deniz biyoteknolojisi, mavi enerji üretimi ve deniz madenciliği sektörlerini birleştirmek amacıyla “Mavi Büyüme Stratejisi” belgesini yayınlamıştır (Katila vd., 2019: 215). Aslında mavi büyüme kavramının kökleri, sürdürülebilir kalkınmanın (SK) kavramsallaştırılmasına kadar uzanmaktadır. Sürdürülebilir kalkınma veya doğal kaynakların sürdürülebilir kullanımının zorluğu, aynı zamanda ekonomik ve sosyal hedefleri güvence altına almak 1960’lardan bu yana uluslararası toplumun odak noktası olmuştur (Eikeset vd., 2018: 177). SK kavramının geliştirilmesinde 1972 Stockholm’de çevre / kaynak boyutu, 1992 Rio’da ekonomik boyutu, 2002 Johannesburg’da sosyal boyutu ve 2012 Rio’da uluslararası finansal krizin zemininde ortaya çıkan “yeşil büyüme” kavramı etkili olmuştur (Mulazzani ve Malorgio, 2016).

Mavi büyüme stratejisi, deniz kaynaklarının sömürülmeden en iyi şekilde yönetimi ve deniz ekolojilerini koruyarak deniz sektöründe ekonomik büyümeyi ifade eder (Boonstra vd., 2018). Deniz ve denizcilik sektörlerinde sürdürülebilir büyümeyi destekleyen uzun vadeli bir stratejidir. AB’de “mavi ekonomi” 5,4 milyon istihdam sağlamaktadır ve yılda yaklaşık 500 milyar € brüt katma değer üretmektedir. Bununla birlikte, strateji içinde vurgulanan bazı alanlarda daha fazla büyüme mümkündür (<https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/blue>).

Literatürde mavi büyüme stratejisine yönelik akademik araştırmaların çoğu yenilenebilir enerji, balıkçılık, denizcilik, mavi büyüme ve yatırımları, sürdürülebilir kalkınma, deniz tabanı madenciliği ve deniz ekosistemi hizmetleri ile ilgilidir (Rodriguez vd., 2016; Mulazzani vd., 2016; Boonstra vd., 2018; Burg vd., 2019; Charles, 2017; Hadjimichael, 2018; Burgess vd., 2018; Howard, 2018; Dalton vd., 2019; Eikeset vd., 2018; Rickels vd., 2019; Frazao vd., 2014; Pinto vd., 2015; Mulazzani ve Malorgio, 2017; Lillebo vd., 2017). Canavate vd. (2019), turizmde mavi büyüme stratejisine yönelik model önermiştir. Bu çalışmanın amacı, mavi büyüme stratejisini Türkiye’nin deniz, kıyı ve marina turizmi açısından incelemektir.

KAVRAMSAL ÇERÇEVE

Mavi Büyüme Stratejisi

Avrupa Birliği (2012), iklim değişikliği, ekosistemin hassaslığı, doğal kaynakların kıtlığı, kentleşmenin artması ve kıyılardaki nüfus yoğunluğu gibi nedenlerden dolayı denizlerde ekonomik büyüme stratejisi olarak “Mavi Büyüme” kavramını ortaya atmıştır (Soma vd., 2018). Bu süreçte denizlerinin sürdürülebilir kullanımını düzenlemek için balıkçılık, enerji üretimi ve deniz biyoçeşitliliğinin korunması gibi bir dizi faaliyeti kapsayan politika ve önlemler yer almaktadır (www.eea.europa.eu/tr). Avrupa Komisyonu tarafından 2012 yılında yayınlanan “Mavi Büyüme” gündemi, deniz, denizcilik ve kıyı sürdürülebilirliği büyüme fırsatlarını belirlemektedir (European Commission, 2012). Bu yeni deniz stratejisi, deniz ortamlarının sürdürülebilir kalkınmasından sağlanan faydaları optimize etmeyi amaçlamaktadır (Lillebo vd., 2017). Sürdürülebilir büyümeyi öngören mavi büyüme kavramı aşağıdaki deniz ve denizcilik sektörlerini kapsamaktadır (European Commission, 2012; Lillebo vd., 2017; Canavate vd., 2019):

- a) Mavi enerji,

- b) Su ürünleri yetiştiriciliği,
- c) Marina, kıyı ve deniz turizmi
- d) Deniz mineral kaynakları (Deniz tabanı madenciliği),
- e) Mavi biyoteknoloji.

Mavi Enerji

Denizde rüzgâr enerjisi, gelgit-dalga-akıntı enerjisi ve okyanus termal enerjisi üretimidir. Karada arazi ve kira fiyatlarının enerji fiyatlarını arttırması sonucu devletler enerji ihtiyacını daha ekonomik olan denizlerden sağlamaya başlamıştır (Mulazzani ve Malorgio, 2017). Örneğin AB, 2020'ye kadar açık deniz rüzgar enerjisinden elektrik talebinin %4'ünü ve 2030'a kadar %14'ünü karşılamayı hedeflemektedir (European Commission, 2012).

Su Ürünleri Yetiştiriciliği (Balıkçılık)

Küresel nüfus artışı ile birlikte gıda talebinin karşılanması önemli bir sorun haline gelmiştir. Bilim adamları, avcılıktan elde edilen balık miktarının maksimum seviyeye ulaştığını ve balıkçılık talebinin su ürünleri yetiştiriciliği yoluyla karşılanabileceğini belirtmektedir (Ministry of Environment ve Urbanisation, 2016). Türkiye'de balıkçılık deniz ve iç sularda avcılık ve su ürünleri yetiştiriciliği olarak yapılmaktadır. Türkiye'de deniz ve iç sularda avlanan 354.318 ton balıktan 1.535.689.774 gelir ve deniz ve iç sularda yetiştirilen 276.502 ton balıktan 4.049.886.200 gelir elde edilmektedir (Tarım ve Orman Bakanlığı, 2019).

Marina, Kıyı ve Deniz Turizmi

Türkiye'nin kıyı alanlarının olağanüstü güzelliği, kültürel zenginliği, 8.333 km'yi bulan kıyı şeridi, Asya ve Avrupa'yı bağlaması, uluslararası ulaşım yolları üzerinde bulunması sebebiyle önemli marina-kıyı ve deniz turizminin önemli bir turizm sektörü haline getirmiştir (Yenal, 2014: 4). Deniz turizmi, deniz araçları (kurvaziyer gemi, yat, dalabilir deniz aracı, günübirlik gezi teknesi vb) ile deniz turizmi tesislerinde (yat limanı, marina) yapılan ticari faaliyetlerdir (Sarışık vd., 2015). Türkiye'de 2019 yılında 12'si kurvaziyer, 83'ü yat limanı olmak üzere 95 deniz turizmi tesisi, 1.819'u Türk bayraklı yat ve 160'ı yabancı bayraklı yat, 39'u yüzer deniz turizmi aracı, 2'si dalabilir deniz aracı ve 2.278'i günübirlik gezi teknesi bulunmaktadır (Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2020b). Ülkemizde kıyı turizmi güneşlenme süresi ve deniz suyu sıcaklığın dolayı özellikle Akdeniz ve Ege Denizi kıyılarında (Çeşme-Alanya arası) gelişme göstermiştir (Ceylan, 2011: 352). Ayrıca, Ege ve Akdeniz koyları, İstanbul Boğazı ve Adalar yat gezilerinin yapıldığı önemli destinasyonlardır (Arıkan vd., 2007: 298).

Deniz Mineral Kaynakları (Deniz Tabanı Madenciliği)

2000-2010 yılları arasında, özellikle gelişmekte olan ekonomilerde tüketici talebinin bir sonucu olarak, birçok enerji dışı hammadde fiyatında yıllık %15 artış olmuştur. Dünya ekonomisi için kritik öneme sahip deniz madenlerinde arz sıkıntısı riski vardır. Bu riske çözüm olarak denizden kum ve çakıl dışındaki minerallerin çıkarılması ve madenciliği başlamıştır. 2020 yılına kadar kobalt, bakır ve çinko dâhil olmak üzere dünyadaki minerallerin %5'i okyanus ve deniz tabanlarından sağlanacaktır. Ayrıca, bor veya lityum gibi çözülmüş mineralleri denizden çıkarmak mümkündür (European Commission, 2012).

Mavi Biyoteknoloji

Mavi biyoteknoloji gıda (su ürünleri yetiştiriciliği), insan sağlığı ve refahı (anti kanser ilaçları, ağrı kesiciler, antibiyotikler, kozmetikler, nutrasötikler), deniz ekosistemlerini koruma (habitat restorasyonu veya deniz ekosistemlerinin iyileştirilmesi) ve yeni endüstriyel ürünlerin üretimini (enzimler, biyopolimerler, biyomalzemeler veya yosun biyorafineri) kapsamaktadır (European Commission, 2017: 15). Mavi biyoteknoloji eczacılık, kozmetik, tıp ve ilaç sektöründe düşük maliyetli üretimdir (Çoban ve Ölmez, 2016: 162). Mavi biyoteknoloji araştırmaları sonucu tıp bilimi, kanser ve alzheimer gibi hastalıkların tedavilerinde kullanılmak üzere denizden birçok yeni bileşim elde edilmiştir (www.virahaber.com).

Mavi Büyüme Stratejisi ile İlgili Ulusal Çalışmalar

Yapılan literatür taraması sonucunda Türkiye’de ilk olarak Çoban ve Ölmez (2016), yeni bir kavram olan mavi büyüme ve mavi ekonomiyi kavramsal boyutlarıyla açıklamış, deniz ve okyanusların sürdürülebilir hale getirilmesinin önemini vurgulamıştır. ODTÜ-Deniz Bilimleri Enstitüsü (2018), sürdürülebilir deniz ekonomisini geliştirmek için ekonomik potansiyeli yüksek denizel biyoteknoloji, okyanus gıdası, yenilenebilir enerji ve derin deniz kaynaklarının sürdürülebilir kullanımı araştırmak üzere “Mavi Büyüme Merkezi”ni kurmuştur.

İzmir’in Çeşme ilçesi, Çeşme Denizciler Derneği, Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi ve Çeşme Belediyesi işbirliği ile Avrupa Birliği’nin ekonomik büyümede önemli bir kaynak oluşturacağını düşündüğü “mavi büyüme” konusunda rol model olmuştur. Su ürünleri yetiştiriciliği, kıyı ve deniz turizmi (mavi turizm) deniz biyoteknolojisi (mavi biyoteknoloji), denizel yenilenebilir enerjiler (mavi enerji) ve deniz yatakları madenciliği olmak üzere 5 sektörde belirlenen büyüme modeline yönelik “Mavi Büyüme Strateji Çalıştayı” düzenlemiştir (Çoşkunürk, 2018). TÜBİTAK (2019), Mavi Büyüme “Deniz ve Denizcilik Araştırmaları” başlıklı proje çağrısı yapmıştır. Proje kapsamında yer alan araştırma başlıkları şunlardır (<https://ufuk2020.org.tr>):

- Sucul yaşamın sürdürülebilir kullanımı ve yönetimi, balıkçılık faaliyetleri,
- Mevcut ve yeni gelişen denizcilik çalışmalarının test edilmesi,
- Deniz ve okyanus gözlemeleme teknolojileri ve deniz platformlarının kullanımı,
- Deniz biyoteknolojisi ve sucul ekosistemlerin korunması.

Coşkunürk (2019), araştırmada nitel araştırma yöntemi kullanılarak denizel alanlarla bağlantılı olan farklı kurum ve kuruluşlardan kişilerle görüşmüştür. Araştırmanın amacı denizcilik sektörüne yönelik farkındalık oluşturmak, Avrupa’nın mavi büyümeyle ilgili yaklaşımlarını Türkiye’ye entegre etmek, denizcilik faaliyetlerinin kara ve kıyı ile birlikte planlanması gerektiğini vurgulamaktır. Araştırmada, deniz alanlarının kullanımı, ilgili yasa ve yönetmelikler, denizcilik ile ilgili sektörler, paydaşlar ortaya konmuş. Daha sonra deniz turizmi ve su ürünleri yetiştiriciliği gibi denizcilik faaliyetleri İzmir yarımadası ölçeğinde incelenmiştir.

YÖNTEM

Deniz ve okyanuslara kıyısı olan ülkeler ve dört tarafı denizlerle çevrili olan ada ülkeler için mavi büyüme stratejisi önem arz etmektedir (Çoban ve Ölmez, 2016: 160). Üç tarafı denizlerle çevrili Türkiye, denizlerle ilgili sektörlerin (deniz turizmi, balıkçılık, mavi biyoteknoloji, yenilenebilir enerji ve deniz tabanı madenciliği) birlikte yönetilmesinden daha fazla değer elde edebilir. Bu çalışmanın amacı, mavi büyüme stratejisine göre Türkiye’nin kıyı ve deniz turizmi açısından

incelemektir. Bu araştırma politikacılara, denizcilik sektörlerine yol göstermesi ve yerli literatüre katkı sağlaması açısından önemlidir.

Araştırma nitel araştırma yöntemlerinden arşiv/doküman taraması tekniğine dayanmaktadır. Arşiv/doküman taraması, kitap, gazete, dergi, rapor, ansiklopedi, mektup, şirket bilançoları, sosyal medya yorumları gibi geçmişe dönük tutulan her türlü yazılı ve sözlü kayıtların taranarak veri elde edilmesidir (Kozak, 2015: 31; Yıldırım ve Şimşek, 2008: 8; Altunışık vd., 2005: 65). Araştırmada Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK), Kültür ve Turizm Bakanlığı, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Tarım ve Orman Bakanlığı istatistikleri, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı çevre durumu raporu, Deniz Ticareti Dergisi, makale, kitapçık, broşür ve raporlar araştırmanın amacına uygun olarak doküman analizi yapılmıştır (Bkz, Ek1).

ARAŞTIRMANIN BULGULARI

Türkiye sahip olduğu uzun kıyıları (8.333 km), temiz denizi ve kumsalları, doğal ve tarihi çekicilikleri ve uygun iklim koşulları sayesinde kıyı turizmi konusunda elverişli bir konumdadır (Kozan vd., 2014: 117). Türkiye’de yıllık güneşli gün sayısı ve deniz suyu sıcaklığın dolayı özellikle Akdeniz ve Ege Denizi kıyılarında (Çeşme-Alanya arası) gelişme göstermiştir (Ceylan, 2011: 352). Türkiye’nin en önemli kıyı turizmi kenti olan Antalya ilini 2019 yılında 15.280.172 turist, Muğla ilini 3.418.481 turist, İzmir ilini 1.974.117 turist (Çeşme, Seferihisar, Dikili, Foça, Karaburun, Menderes Kıyıları) ziyaret etmiştir (TÜİK, 2020).

Harita 1. Türkiye’nin Kıyı ve Marinaları



Kaynak: <https://www.mgm.gov.tr/>

Türkiye’nin en donanımlı marinaları güney Ege ve Akdeniz kıyılarında İzmir, Kuşadası, Bodrum, Datça, Bozburun, Marmaris, Göcek, Fethiye, Kalkan, Kaş, Finike, Kemer ve Antalya’da yer almaktadır (Bkz, Harita 1). Bu limanlarda, yatçılar gereksinim duydukları konaklama, satış, rehberlik, bakım, ikmal, güvenlik, spor, eğlence hizmetleri mevcuttur (Türkiye Bilgi Bankası, 2020).

Türkiye 2017 yılında yaklaşık 38 milyon turist ve 26 milyar \$ turizm geliri, 2018 yılında yaklaşık 46 milyon turist ve 30 milyar \$ turizm geliri, 2019 yılında yaklaşık 52 milyon turist ve 35 milyar \$ turizm geliri elde etmiştir. Deniz turizmi geliri de turizm gelirlerinin yaklaşık %20’sini oluşturmaktadır. 2002’de 1,9 milyar \$ olan deniz turizmi geliri, 2014 yılında 6,8 milyar \$’a kadar ulaşmıştır. Ancak 2015, 2016 ve 2017 yıllarında yaşanan global kriz sebebiyle 2017 yılında 3,2 milyar \$’a gerilemiştir. 2018 yılında gelir kriz öncesi döneme yaklaşarak 5,9 milyar \$’a ulaşmıştır (Deniz Ticareti Dergisi, 2019: 3).

Tablo 1. Türkiye Turizmi ve Deniz Turizmi İstatistikleri

| Yıllar | 2017 | 2018 | 2019 |
|--|--------------|--------------|--------------|
| Turist Sayısı* | 37.969.824 | 46.112.592 | 51.747.199 |
| Turizm Geliri* | 26.287.000\$ | 29.513.000\$ | 34.520.000\$ |
| Kruvaziyer Gemi** | 307 | 248 | 344 |
| Kruvaziyer Turist Sayısı** | 306.887 | 213.771 | 300.896 |
| Türk Bayraklı Turizm İşletme Belgeli Yat*** | 1.537 | 1.571 | 1.819 |
| Yabancı Bayraklı Turizm İşletme Belgeli Yat*** | 607 | 251 | 160 |

Kaynak: (*Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2020a; **Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2020; *** Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2020b).

Türkiye marinaları 2011 yılında 1.615 kruvaziyer gemi ve 2.190.098 kruvaziyer turist, 2012 yılında 1.541 kruvaziyer gemi ve 2.098.381 kruvaziyer turist, 2013 yılında 1.530 kruvaziyer gemi ve 2.259.053 kruvaziyer turist, 2014 yılında 1.401 kruvaziyer gemi ve 1.792.298 kruvaziyer turist, 2015 yılında 1.440 kruvaziyer gemi ve 1.888.522 kruvaziyer turist, 2016 yılında 578 kruvaziyer gemi ve 626.840 kruvaziyer turist, 2017 yılında 306 kruvaziyer gemi ve 306.485 kruvaziyer turist, 2018 yılında 248 kruvaziyer gemi ve 213.771 kruvaziyer turist, 2019 yılında 344 kruvaziyer gemi ve 300.896 kruvaziyer turist ziyaret etmiştir (Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2020). 2015-2018 yıllarında dünyada yaşanan siyasi, ekonomik kriz ve Ortadoğu'daki savaş tehdidi Türkiye'nin kruvaziyer turizmini etkilemiştir. Kruvaziyer turistin %30'u İstanbul, %25,7'si Kuşadası ve %21,7'si İzmir'deki limanları tercih etmektedir (Deniz Ticareti Dergisi, 2019: 19).

Türkiye'de 2017-2018-2019 yıllarında sırasıyla 1.537, 1.571 ve 1.819 Türk bayraklı ve 607, 251 ve 160 yabancı bayraklı turizm işletme belgeli yat mevcuttur (Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2020b). Türk bayraklı turizm işletme belgeli yatlar yıllar bazında artarken, yabancı bayraklı turizm işletme belgeli yatlarda azalma söz konusudur. Bu durum, 2009 yılında 22/08/2009 RG 27327 yabancı bayraklı yatların Türk Bayrağına geçişine imkan sağlayan tebliğinden kaynaklanmaktadır.

Tablo 2. Deniz Turizmi Envanteri (2018)

| Deniz Turizmi Tesisleri | Sayı |
|--|-------|
| Kruvaziyer/Yolcu Limanları | 12 |
| Yat Limanları (Kültür ve Turizm Bakanlığı Belgeli) | 41 |
| Diğer Yat Limanı, İskele, Rıhtım vb. | 42 |
| Dalış İşletmeleri | 263 |
| Su üstü İşletmeleri | 697 |
| Deniz Turizmi Araçları | |
| Yatlar (Guletler vb.) | 1.571 |
| Bare-Boat (KTB İzinli Yabancı Bayraklı) | 220 |
| Günübirlik Gezi Tekneleri | 2.155 |
| Yüzer Restoran | 46 |
| Dalabilir Deniz Turizmi Aracı | 2 |
| İçsular Gezi Teknesi (yaklaşık) | 1.000 |

Kaynak: (Deniz Ticareti Dergisi, 2019:8).

Türkiye'de deniz turizmi tesisi olarak 12 Kruvaziyer/Yolcu Limanı, 41 Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan belgeli Yat Limanı, 42 Turizm işletme belgesi bulunmayan yatların yanaşabileceği

yat limanı, iskele, rıhtım tesis mevcuttur. Deniz turizmi aracı olarak ise, 1.571 yat, 220, Bare-Boat, 2.155 günübirlik gezi teknesi, 46 yüzer restoran, 2 dalabilir deniz aracı ve 1.000 içsular gezi teknesi bulunmaktadır (Bkz, Tablo 2).

Ülkemiz kıyı uzunluğu, deniz turizmi tesisleri ve araçları bakımından önemli deniz turizmi potansiyeline sahiptir. Ekonomik veya siyasi kriz, terör, salgın gibi durgun dönemlerin dışında deniz turizminden önemli gelir elde etmektedir. Deniz turizmi, dağıtım, ulaşım, konaklama ve dinlenme faaliyetleri ile birlikte görünenden daha fazla ekonomik katma değer oluşturmaktadır.

TARTIŞMA, SONUÇ ve ÖNERİLER

Mavi büyüme stratejisi, deniz ve kıyı alanları ile ilgili turizm (deniz-kıyı-kurvaziyer turizm), mavi enerji, su ürünleri yetiştiriciliği, dip deniz madenciliği ve mavi biyoteknoloji sektörlerinin büyük ve yaygın potansiyeline dikkat çekmektedir. Denize kıyısı olan ülkeleri çalışmalar yürütmeye teşvik ederek bu sektörleri geliştirmeye yönelik adımlar atmaya yönlendirmektedir. Üç tarafı denizlerle çevrili ülkemizde bu sektörlerin ayrı ayrı faaliyet gösterdiği görülmektedir. Bu sektörlerin ortak planlanması hem ilave istihdam ve katma değer hem de sürdürülebilirlik sağlayacaktır.

Mavi büyüme stratejisi ile ilgili ulusal düzeyde ODTÜ-Deniz Bilimleri Enstitüsü (2018) "Mavi Büyüme Merkezi"ni kurmuştur. TUBİTAK (2019), Mavi Büyüme "Deniz ve Denizcilik Araştırmaları" başlıklı proje çağrısı yapmıştır, İzmir'in Çeşme ilçesi, Çeşme Denizciler Derneği, Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi ve Çeşme Belediyesi işbirliği ile "Mavi Büyüme Strateji Çalıştayı" düzenlemiştir. Akademik anlamda Çoban ve Ölmez (2016), mavi büyüme ve mavi ekonomiyi kavramını, Çoşkunışık (2019) İzmir yarımadası örneğinde mavi büyüme yaklaşımını ele almıştır. AB, 2012'den beri mavi büyüme stratejisinden somut sonuçlar (denizden en az 15 yeni bileşim, mavi enerji, turizm vb.) elde etmiştir. Türkiye'de bu alanda denizlerden yararlanabilir.

Türkiye'de enerji üretiminde fosil kaynakların payı %90,2, yenilenebilir enerji kaynaklarının payı %9,8 seviyesindedir (Yılmaz, 2012: 36). Denizden dalga enerjisi, rüzgar enerjisi, deniz akıntı enerjisi gibi yenilenebilir enerjiler üretilebilir. Türkiye kıyılarının dalga enerjisi teknik potansiyeli yaklaşık 18,5 milyar kWh (Örer vd., 2003), rüzgar enerjisi potansiyeli 10.463 MW'tır (Yılmaz, 2012: 36). Karadeniz, Akdeniz, Marmara ve Ege Denizi kıyılarında 350 tesiste yaklaşık 110.840 ton su ürünleri yetiştirilmektedir (Demir, 2011: 43). Türkiye'de deniz tabanı madenciliği olarak altın, elmas veya diğer değerli madenler ile deniz aşırı ruhsatlı alanlardan kum ve çakıl tarama faaliyetleri yapılmaktadır (Kaya, 2018: 7). Mavi biyoteknoloji, deniz ve okyanuslardaki çeşitli canlı veya ekosistemlerden eczacılık, sağlık, kozmetik, nutrasötikler maddeleri/ürünleri geliştirme teknolojileri (Islam ve Shamsuddoha, 2018: 47) ile ilgili faaliyetler ülkemizde henüz yenidir.

Akdeniz ve Ege kıyılarındaki turizm işletmeleri çoğunlukla yabancı turistleri ağırlarken, Karadeniz ve Marmara kıyılarındakiler yerli turistlere hitap etmektedir. Ülkemizde kıyı turizminin gelişme gösterdiği Antalya'yı 2019 yılında 15.280.172 turist, Muğla'yı 3.418.481 turist, İzmir'i 1.974.117 turist (Çeşme, Seferihisar, Dikili, Foça, Karaburun, Menderes) ziyaret etmiştir (TÜİK, 2020). Mavi büyüme stratejisi tüm kıyılarda turistik faaliyetlerin zenginleşmesini, diğer sektörlerle ortak çalışmayı teşvik etmektedir. Örneğin, su altı dalışlar-deniz madenciliği ile su ürünleri yetiştiriciliği-çiftlik turizmi entegre edilebilir. Bu kapsamda çiftliklere organize turlar, tarımsal eğitim programları, su ürünleri yetiştiriciliği, balık besleme ve tutma gibi faaliyetler yapılabilir.

Türkiye deniz turizmi araçları ve tesisleri bakımından potansiyeli yüksek olan bir ülkedir. Deniz turizmi araçlarından 1.571 yat ve 15,644 yat kapasitesi, 2.155 günübirlik gezi teknesi, 46 yüzer restoran, 2 dalabilir deniz aracı bulunmaktadır. Deniz turizmi tesisi olarak 12 kurvaziyer yolcu limanı, 83 yat limanı mevcuttur. Türkiye kurvaziyer turizminde 2015, 2016 ve 2017 yıllarında yaşanan global krizden etkilenmiştir. 2011-2015 yılları arasında yaklaşık 2 milyon olan kurvaziyer turist sayısı 215,000 turist seviyelerine kadar düşmüştür (Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2020). Tersane ve kıyı yapıları mavi büyüme esas alınarak tüm deniz sektörleri için ortak planlanabilir. Böylece kurvaziyer, yat ve turistik gezi tekneleri için yeterli alan ve teknik hizmetler sağlanabilir.

Deniz turizmi, su ürünleri yetiştiriciliği, gemi inşa ve gemi onarımı, mavi biyoteknoloji, mavi enerji, ulaştırma, deniz madenciliği ve deniz aşırı faaliyetler için “Denizcilik Alan Planlaması” (DAP) yapılabilir. DAP, her ekonomik deniz sektörü için en uygun deniz alanlarını tahsis ederek gelir ve istihdamı artırmaya yardımcı olabilir ve böylece deniz alanlarının operasyonel kullanımı sırasındaki çatışmalar azaltılabilir. Bazı denizcilik faaliyetleri sadece gerekli kaynakların bulunduğu yerlerde (madencilik, balıkçılık, rüzgar enerjisi, kurvaziyer-yat limanları) gerçekleştirilebilir.

Sonuç olarak; Türkiye mavi büyüme (deniz turizmi, balıkçılık, mavi biyoteknoloji, yenilenebilir enerji ve deniz tabanı madenciliği) potansiyelinden yararlanabilir. Bunun için ilgili sektörler, politikacılar ve bilim adamları arasında işbirliği yapılmalıdır. Türkiye’de mavi büyüme sektörlerinden deniz turizmi ve su ürünleri yetiştiriciliği faaliyetleri yapılırken, mavi enerji, mavi biyoteknoloji ve deniz tabanı madenciliği alanında sınırlı faaliyetler söz konusudur.

Bu araştırmada dikkate alınması gereken bir dizi sınırlama bulunmaktadır. Araştırma bulguları ve yorumları ikincil verilere dayanmaktadır. Denizcilik ile ilgili sektör paydaşlarının görüşleri alınarak araştırma sonuçlarına eklenebilir. Mavi büyüme stratejisi makro ölçekte dikkate almayıp İstanbul, Antalya, Muğla, Aydın gibi destinasyon bazında mikro ölçekte ele alınabilir. Çalışmanın turizm ve mavi büyüme ilişkisine yönelik yapılan sınırlı araştırmalardan birisi olarak ilgili alan yazına katkı sağlaması düşünülmektedir.

KAYNAKÇA

Altunışık, R., Coşkun, R., Bayraktaroğlu, S. ve Yıldırım, E. (2005). *Sosyal Bilimlerde Araştırma Yöntemleri (SPSS uygulamalı)*. (4. Basım), Sakarya: Sakarya Yayıncılık.

Arıkan, İ., Ahipaşaoglu, S. ve Yüksek, G. (2007). Turizmde Taşımacılık, Ulaştırma Seyahat İşletmeleri Yönetimi (Editör) Bulut, M. Ve Eraslan, H.: *Turizm Sektörü* içinde (ss.290-305) İstanbul: Uluslararası Rekabet Araştırma Kurumu Yayınları.

Boonstra, W. J., Valmana, M. and Björkvik, E. (2018). A sea of many colors – How relevant is Blue Growth for capture fisheries in the Global North, and vice versa? *Marine Policy*, 87, 340–349.

Burg, S.W.K., Aguilar, M., J., Jenness, J. and Torrieh, M. (2019). Assessment of the geographical potential for co-use of marine space, based on operational boundaries for Blue Growth sectors, *Marine Policy*, 100, 43–57.

Burgess, M. G., Clemence, M., McDermott, G.R., Costello, C. and Gaines, S. D. (2018). Five rules for pragmatic blue growth, *Marine Policy*, 87, 331–339.

Canavate, B. M., Conesa, J. A. B., Penalver, A. J. B. and Anunciaçao, P. (2019). Tourism in the Blue Growth strategy: a model proposal, *Anatolia*, 30 (2), 267-278.

Ceylan, M. A. (2011). Türkiye Kıyılarında Üzerinde Şehir Yerleşmesi Bulunan Tombololara Genel Bir Bakış, *Marmara Coğrafya Dergisi*, 23(1), 352-372.

Charles, K. (2017). Marine science and blue growth: Assessing the marine academic production of 123 cities and territories worldwide, *Marine Policy*, 84, 119–129.

Çoban, M. N. and Ölmez, Ü. (2017). Mavi Ekonomi ve Mavi Büyüme, *Turkish Studies -International Periodical for the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic*, 12(3),155-166.

Çoşkunışık, C. (2019). *Blue Growth in Izmir Peninsula*, A Thesis Submitted to the Graduate School of Engineering and Sciences of İzmir Institute of Technology, İzmir.

Çoşkuntürk, B. (2018). *Çeşme “mavi büyüme” ile Türkiye’ye rol model olacak*. [Online], <https://www.dunya.com/sektorler/turizm/cesme-mavi-buyumeyle-turkiyeye-rol-model-olacak-haberi-412547>> [Erişim Tarihi: 28.02.2020].

Dalton, G., Bardócz, T., Blanch, M., Campbell, D., Johnson, K., Lawrence, G., Lilas, T., Friis-Madsen, E., Neumann, F., Nikitas, N., Ortegai, S. T., Pletsas, D., Simali, P. D., Sørensen, H. C., Stefanakouk, A. and Masters, I. (2019). Feasibility of investment in Blue Growth multiple-use of space and multi-use platform projects; results of a novel assessment approach and case studies, *Renewable and Sustainable Energy Reviews*, 107, 338–359.

Demir, O. (2011). Türkiye Su Ürünleri Yetiştiriciliği ve Yem Sektörüne Genel Bakış – II, *Eğirdir Su Ürünleri Fakültesi Dergisi*, 7(1), 39-49.

Deniz Ticareti Dergisi, (2019). *Türkiye’de Deniz Turizmi*, Deniz Ticaret Odası Yayını. [Online] https://www.denizticaretodasi.org.tr/Media/SharedDocuments/DenizTicaretDergisi/agustos_ek_2019.pdf> [Erişim Tarihi: 27.02.2020].

Eikeset, A. M., Mazzarella, A. B., Brynhildur, D., Klinger, D. H, Levin, S., Rovenskaya E. and Stenseth, N. C. (2018). What is blue growth? The semantics of “Sustainable Development” of marine environments, *Marine Policy*, 87, 177–179.

European Commission, (2017). *Staff working document on Blue Growth 2013-2016*. [Online] https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/sites/maritimeaffairs/files/swd-2017-128_en.pdf> [Erişim Tarihi: 27.02.2020].

European Commission, (2012). Blue Growth opportunities for marine and maritime sustainable growth. [Online] https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/sites/maritimeaffairs/files/docs/body/com2012_494_en.pdf > [Erişim Tarihi: 27.02.2020].

Frazao Santos, C., Domingos, T., Ferreira, M. A., Orbach, M., and Andrade, F. (2014). How sustainable is sustainable marine spatial planning? Part II? The Portuguese experience, *Marine Policy*, 49, 48–58.

Hadjimichael, M. (2018). A call for a blue degrowth: Unravelling the European Union's fisheries and maritime policies, *Marine Policy*, 94, 158–164.

Howard, B. C. (2018). Blue growth: Stakeholder perspectives, *Marine Policy*, 87, 375–377.

<https://ufuk2020.org.tr/tr/tematik-alanlar/gida-tarim-denizcilik-biyoteknoloji/sucul-canli-kaynaklari-ve-denizcilik%3A-Mavi-Buyume>, Erişim Tarihi: 15.01.2018> [Erişim Tarihi: 10.01.2020].

<https://www.virahaber.com/mavi-buyumede-5-yillik-durum-degerlendirmesi-44543>> [Erişim Tarihi: 28.02.2020].

<https://www.mgm.gov.tr/deniz/marina-tahmin.aspx?>> [Erişim Tarihi: 10.01.2020].

Islam, M. M. and Shamsuddoha, M. D. (2018). Coastal and marine conservation strategy for Bangladesh in the context of achieving blue growth and sustainable development goals (SDGs), *Environmental Science and Policy*, 87, 45–54.

Katila, J., Ala-Rämil, K., Repka, S., Rendon, E. and Törrönen, J. (2019). Defining and quantifying the sea-based economy to support regional blue growth strategies – Case Gulf of Bothnia, *Marine Policy*, 100, 215–225.

Kaya, O. (2018). *Türkiye'deki Denizdibi Tarama Faaliyetleri ve Geliştirilmesine Yönelik Bir Analiz*, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Yayınlanmamış Denizcilik Uzmanlığı Tezi, Ankara.

Kozak, M., Kozak, M. ve Kozak, N. (2015). *Genel Turizm İlkeler-Kavramlar*, Ankara: Detay Yayıncılık.

Kültür ve Turizm Bakanlığı, (2020a). <https://yigm.ktb.gov.tr/TR-201116/turizm-gelirleri-ve-giderleri> [Erişim Tarihi: 20.02.2020].

Kültür ve Turizm Bakanlığı, (2020b). <https://yigm.ktb.gov.tr/TR-201146/deniz-turizmi-tesisleri-ve-araclari-istatistikleri.html> [Erişim Tarihi: 20.02.2020].

Lillebo, A. I., Pita, C., Rodrigues, J. G., Ramose, S. and Villasante, S. (2017). How can marine ecosystem services support the Blue Growth agenda? *Marine Policy*, 81, 132–142.

Ministry of Environment and Urbanisation, (2016). *State of the environment report for republic of Turkey*. [Online] https://webdosya.csb.gov.tr/db/ced/editordosya/tcdr_ing_2015.pdf [Erişim Tarihi: 27.02.2020].

Mulazzani, L. and Malorgio, G. (2017). Blue growth and ecosystem services, *Marine Policy*, 85, 17–24.

Mulazzani, L., Trevisi, R., Manrique, R. and Malorgio, G. (2016). Blue Growth and the relationship between ecosystem services and human activities: The Salento artisanal fisheries case study, *Ocean ve Coastal Management*, 134, 120-128.

Pinto, H., Cruz, A. R., and Combe, C. (2015). Cooperation and the emergence of maritime clusters in the Atlantic: Analysis and implications of innovation and human capital for blue growth, *Marine Policy*, 57, 167–177.

Rickels, W., Weigand, C., Grasse, P., Schmidt, J. and Voss, R. (2019). Does the European Union achieve comprehensive blue growth? Progress of EU coastal states in the Baltic and North Sea, and the Atlantic Ocean against sustainable development goal, *Marine Policy*, 106, 103-115.

Sarıışık, M., Kaya, İ., Narin, M. ve Kızıldemir, Ö. (2015). *Deniz Turizmi İşletmeleri*, (Editör): Zengin, B. Ve Demirkol, Ş.: Turizm İşletmeleri İçinde (ss.271-303) Sakarya: Değişim Yayınları.

Soma, K, Sander W. K., Burg, E., Hoefnagela, W.J., Stuver, M. C. and Heide, M. (2018). Social innovation – A future pathway for Blue growth? *Marine Policy*, 87, 363–370.

Tarım ve Orman Bakanlığı (2019). *Su Ürünleri İstatistikleri*. [Online] <https://www.tarimorman.gov.tr/sgb/Belgeler/SagMenuVeriler/BSGM> [Erişim Tarihi: 24.02.2020].

TÜİK (2020). *Temel İstatistikler, İl Göstergeleri*. [Online] <https://biruni.tuik.gov.tr/ilgosterge/?locale=tr> [Erişim Tarihi: 01.03.2020].

Türkiye Bilgi Bankası, (2020). *Turizm, Yatçılık, Türkiye Deniz Turizmi*. [Online] <http://www.tbb.gen.tr/turkce/turizm/deniz/index.html>> [Erişim Tarihi: 05.03.2020].

Örer, G., Gürsel, T., Özdamar, A. ve Özbalta, N. (2003). *Dalga Enerjisi Tesislerine Genel Bakış, Yenilenebilir Enerji Kaynakları Sempozyumu Kitapçığı*, İzmir,

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, (2020). *Kurvaziyer İstatistikleri*. [Online] https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/istatistik_kruvaziyer.aspx> [Erişim Tarihi: 20.02.2020].

Yenal, S. (2011). *Dünyada ve Türkiye’de Uluslararası Deniz Yolu Taşımacılığının Geliştirilmesinin Değerlendirilmesi*. [Online] <http://worldlogistics.com.tr/wpcontent/uploads/dunya-turkiye-uluslararası-deniz-tasima>> [Erişim Tarihi: 20.02.2020].

Yıldırım, A. ve Şimşek, H. (2008). *Sosyal Bilimlerde Nitel Araştırma Yöntemleri*. (7. Basım), Seçkin Yayıncılık: Ankara.

Yılmaz, M. (2012). Türkiye’nin Enerji Potansiyeli ve Yenilenebilir Enerji Kaynaklarının Elektrik Enerjisi Üretimi Açısından Önemi, *Ankara Üniversitesi Çevre Bilimleri Dergisi*, 4(2), 33-54

EKLER

Ek 1: Doküman Analizinde Kullanılan Kaynaklar

| Mavi Büyüme Sektörleri | Analizi Yapılan Doküman ve Kaynaklar |
|---|--|
| Mavi Enerji | a) Yılmaz, (2012). b) European Commission, (2012). c) Örer vd., (2003). |
| Su Ürünleri Yetiştiriciliği | d) Ministry of Environment and Urbanisation, (2016). e) Tarım ve Orman Bakanlığı (2019). f) Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, (2020). |
| Marina, Kıyı ve Deniz Turizmi | g) TÜİK, (2020). h) Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, (2020). ı) Kültür ve Turizm Bakanlığı, (2020a). i) Kültür ve Turizm Bakanlığı, (2020b). j) https://www.mgm.gov.tr/deniz/marina-tahmin.aspx . k) Türkiye Bilgi Bankası, (2020). l) Deniz Ticareti Dergisi, (2019). |
| Deniz Mineral Kaynakları (Deniz Tabanı Madenciliği) | m) European Commission, (2012). n) Kaya, O. (2018). |
| Mavi Biyoteknoloji | o) https://www.virahaber.com . p) European Commission, (2017). q) Islam ve Shamsuddoha, (2018). |