

Yayın Geliş Tarihi: 13.06.2018

Yayına Kabul Tarihi: 23.10.2018

Online Yayın Tarihi: 26.12.2018

DOI: 10.18613/deudfd.495776

**Araştırma Makalesi (Research Article)**

Dokuz Eylül Üniversitesi

Denizcilik Fakültesi Dergisi

Cilt:10 Sayı:2 Yıl:2018 Sayfa:183-210

ISSN:1309-4246

E-ISSN: 2458-9942

## **DENİZ TURİZMİNİN GELİŞİMİ İÇİN YÖNETİŞİM İHTİYACI: BODRUM BÖLGESİ'NDE NİTEL BİR ARAŞTIRMA<sup>1</sup>**

**Aziz MUSLU<sup>2</sup>**

### **ÖZET**

*Deniz turizmi 'denizde deniz araçları ile yapılan turizm amaçlı meslek faaliyetleri ile onu doğrudan destekleyen diğer meslek faaliyetleri' olarak tanımlanmaktadır. Deniz turizmi doğru yönetildiğinde sürekli artan bir gelir sağlayacak önemli yegâne sektörlerdendir. Deniz turizmi geniş bir yelpazede hizmet sunumu ile karmaşık bir sektör yapısı arz etmektedir. Deniz turizmi kaynaklarının sürdürülebilir şekilde planlanması, turizm endüstrisi ve bu endüstriye girdi sağlayan tüm endüstriler için önemlidir. Deniz turizmi arz verilerinden olan kıyı alanlarının ortak kullanımı, sürdürülebilirlik ve emniyet nedeniyle oluşturulan ulusal ve uluslararası düzenlemeler, deniz turizminde yönetim ihtiyacını arttıran gelişmelerdir. Türkiye'de deniz turizminin temel sorunları açısından sektör temsilcilerince yapılan görüşmelerde yönetim eksikliği ilk sıralara yerleştirilmiştir. Çalışmada deniz turizmi faaliyetlerinin başladığı yer olarak özellikle Bodrum tercih edilmiştir. Bu bağlamda yarı yapılandırılmış derinlemesine mülakatlar gerçekleştirilmiştir. Bu yöntem ile deniz turizminin temel sorunları ile ilgili açık uçlu mülakat soruları sorulmuştur. Bodrum deniz turizmi profesyonelleri ile yarı yapılandırılmış olarak yapılan görüşmeler çalışma sonunda ayrıntılı olarak analiz edilerek yorumlanmıştır. Araştırmadan elde edilen bulgulardan sektörün genelinde bir yönetim eksikliğinin mevcut olduğu anlaşılmıştır.*

**Anahtar Sözcükler:** *Deniz işletmeciliği, Deniz turizmi, Kurumsal yönetim.*

<sup>1</sup> Bu Bildiri 4. Ulusal Deniz Turizmi Sempozyumunda 24 Şubat 2018 tarihinde sunulmuştur.

<sup>2</sup> Dr. Öğretim Üyesi, Ordu Üniversitesi, Fatsa Deniz Bilimleri Fakültesi, Ordu, azizmuslu@gmail.com.

**THE DEMAND OF CORPORATE GOVERNANCE FOR THE  
DEVELOPMENT OF MARINE TOURISM:  
A QUALITATIVE RESEARCH IN BODRUM**

***ABSTRACT***

*Marine tourism is defined as tourism-based activities carried out by marine crafts and other activities that directly support it. Marine tourism is the only major sector that will provide an ever-increasing income when properly managed. Marine tourism offers a complex sector structure with a wide range of services. Sustainable planning of marine tourism resources is important for the tourism industry and all industries that provide input to this industry. It is important that maritime tourism has a complex service structure and that resources are planned in a sustainable way. The national and international regulations created for the common use of coastal areas, sustainability and safety from marine tourism offerings, further reveals the need for governance in marine tourism. Marine tourism sector in Turkey in terms of the basic problems of lack of governance by representatives has been placed in the first row. In this study, especially Bodrum was preferred as the place where the marine tourism activities have started. In this context, semi-structured in depth interviews were conducted. In this method, open-ended interview questions were asked about the basic problems of marine tourism. The subject has been thoroughly analyzed by semi-structured interviews with Bodrum marine tourism professionals. Most of the participants are the people who have produced services in marine tourism over 50 years and have watched the development of marine tourism in Turkey. The findings of the study reveal that there is a lack of governance throughout the sector.*

***Keywords:*** *Corporate governance, Maritime business, Marine tourism.*

## **1. GİRİŞ**

Deniz turizmi yüksek katma değerli hizmet üretilen bir alandır. Denizde deniz araçları ile yapılan, turizm amaçlı meslek faaliyetleri ile onu doğrudan destekleyen diğer meslek faaliyetleri ‘Deniz Turizmi’ olarak tanımlanmaktadır (DTO, 2017). Bu tanımdan yola çıktığımızda deniz turizminin iki bileşeni vardır. Deniz turizmi araçları ve deniz turizmi tesisleri. Deniz turizmi tesisleri, yapılan deniz turizmi faaliyetlerini destekler niteliktedir. Bu tesisler bağlama yerleri, marinalar ve limanlardır. Yönetmelik ve düzenlemelere göre çekek yerleri ve yat imalat bakım onarım yerleri ayrı bir statüde konumlanmış olsa da yatçılık faaliyet alanının olmazsa olmazı uygulamadaki önemli bir bileşenidir. Yatlar, kurvaziyer gemiler, günübirlik gezinti tekneleri, yüzer restoranlar ve tesisler, dalış tekneleri ve rekreasyonel deniz araçları deniz turizmi araçlarıdır. Deniz turizmi kaynaklarının sürdürülmesi, doğru yönetilmesi ve planlanması önemli bir ihtiyaç olarak karşımıza çıkmaktadır. Küresel

turizm pazarında artan rekabet ve büyüme, katılımcı esnek ve yerinden yönetim anlayışını deniz turizmi faaliyet alanı için zorunlu kılmaktadır. Karar alma süreçlerinde tüm tarafların katılımıyla gerçekleşen yönetilenlerle yönetenler arasında hiyerarşinin ortadan kalktığı yönetim biçimi yönetişim olarak isimlendirilmektedir.

Yönetişim, “sadece devlete ve onun resmi işleyişine ait eylemlerle sınırlı değildir. Yönetişim topluma öncülük eden, onu kontrol ve idare eden, yöneten sosyal, siyasal ve yönetsel bütün aktörlerin tüm aktivitelerini açıklamak için kullanılmaktadır” (Okçu, 2011: 46). “Kararların nasıl alındığı, gücün nasıl kullanıldığı ve ülke insanlarının bu sürece nasıl katıldığı konusundaki uygulamalar ise yönetişimin kalitesini belirlemektedir” (Özer, 2006: 65). Genel bir değerlendirme yapmak gerekirse son yirmi beş yılda kamu bürokrasisinde önemli adımlar atılmış olsa da bürokrasinin genel işleyişi iş dünyasının ve toplumun beklentilerini karşılamaktan uzak görünmektedir. Bunun üç temel sebebi vardır. Zihniyet, insan ve sistem (MÜSİAD, 2015:130). “İdareciler ve devlet olarak piyasanın veya gelişmelerin sektörün ihtiyaçlarının hep gerisinden geliyorlar” (Katılımcı 3, 2016). Dördüncü katılımcı deniz turizminde yaşanan sorunlar için yönetişimi çözüm olarak işaret etmiştir. “Kendi işini yapan kurumların ve devletin oluşturdukları kurul yöneticileriyle hep birlikte sorunları çözmeleri lazımdır” (Katılımcı 4, 2015). Deniz turizmi sektörü için özel sektör ve devlet işbirliği yönetişimin geliştirilmesi ile sağlanabilecektir.

Rhodes’a göre (1996: 660) yönetişimin özellikleri şu şekildedir:

- Örgütler arasında karşılıklı dayanışma/bağımlılık olması: Devlet dışı aktörleri de içine alan yönetişim, devletten daha kapsamlıdır. Devletin sınırlarının değişmesi, kamu sektörü, özel sektör ve gönüllülük sektörü arasındaki sınırların daha değişken ve anlaşılmaz hale gelmesi ile oluşur.
- Paylaşılan amaçların müzakere edilmesi ve kaynak değişimi ihtiyacı nedeniyle ağ üyeleri arasında devamlı etkileşim olması.
- Ağ üyeleri tarafından kabul edilen ve müzakere edilen oyunun kuralları tarafından düzenlenen ve güvene dayanan oyun benzeri etkileşimlerin olması.
- Devletten önemli derecede özerlik sağlanması.

Günümüz dünyasında yönetişim, bir ülkenin kaynak yönetiminde resmi ve gayri resmi kurumlar aracılığıyla yetki kullanımı kontrolünün tüm boyutlarını kapsayan çok yönlü bir kavramdır (Canikalp ve Ünlükaplan, 2015). Andrew Taylor yönetişim konusuna ilişkin olarak, “yönetişim, yönetim olmadan oluşabilirken yönetim yönetişimsiz olamaz”

değerlendirmesini yapmıştır. Yönetimden buna olanak sağlayıcı yetki ve görevlerin yerele aktarılması anlamında “yerinden yönetim” in “âdemi merkezîyet” in sağlanmasıdır” (Palabıyık, 2004). “Yeni yönetim anlayışı olarak ifade edilen yönetişim kavramı, devlet merkezli yönetim yerine toplum merkezli ve yapabilir kılma stratejisini esas almaktadır” (Palabıyık, 2004). Yönetişim, “bir tarafın diğer tarafı yönettiği bir ilişkiden, karşılıklı etkileşimlerin öne çıktığı bir ilişkiler bütününe doğru dönüşümü ifade etmektedir” (Toksöz, 2008: 7). Yönetişim süreci organizasyon ve toplumu kendi kendine yönlendiren, iletişimin dinamikliğini ve kontrolünü sürecin merkezi olarak kabul etmektedir (Rosenau, 2004: 180). Yönetişim, yeni bir yönetim sürecine düzenli kuralların değişen durumuna ve toplumun yeni metotlarla yönetilmesine atıfta bulunarak yönetim tanımındaki bir değişikliğe vurgu yapmaktadır (Rhodes, 1996).

Turizm pazarında yaşanan rekabet bölgesel olmaktan çok ulaştırma olanaklarının artmasıyla küresel değerlendirilmektedir. Rekabet koşullarına bağlı olarak piyasalarda yaşanan hızlı değişim hizmet sektörü olan deniz turizmini doğrudan etkilemektedir. Deniz turizmi sektörünün rekabet üstü bir konuma gelmesi için yeni yönetim paradigması olarak yönetişime ihtiyaç vardır.

Kamu, özel sektör ve üçüncü sektör olarak ifade edilen sivil toplum kuruluşları bütünlüklü ve eşgüdümlü olarak yönetilmelidir. Kooiman (2002) yönetim terimini kamu ve özel aktörlerin iştirak ettiği toplumsal problemleri çözmeyi ve toplumsal fırsatlar yaratmayı hedefleyen; bu yönetim etkileşimleri için kaynak sağlama durumundaki kurumlara katılan ve tüm eylemler için normatif bir temel yapı kuran etkileşimler bütünlüğü olarak tanımlamaktadır (Kooiman, 2003). Tam bu tanımlamadan yola çıktığımızda deniz turizminin sürdürülebilirliği için böyle bir yönetim anlayışının geliştirilmesi gerektiği görülmektedir. Kamu otoriteleri ve toplum birlikte sorunları çözmelidir. Yöre halkının süreçlere katılımı sağlanmalıdır. Yöre halkının muhalefetine karşın kararlar uygulandığında yönetişimden söz etmek mümkün değildir. Kavramın kullanımında ve ilgili tanımlamalarda dikkat çeken iki özellik; yönetişimin siyasal boyutu, kamu yararının bu yolla sağlanması ve teknik boyutu, etkin yönetimin bu süreçteki beceri ya da yetenekle gerçekleştirilmesidir” (Palabıyık, 2004). Deniz turizminin tüm paydaşları ile sağlıklı iletişimin başarısı oldukça önemlidir. Bu iletişimin başarısı şeffaflık, katılım, açıklık, koordinasyon, toplumsal sorumluluk gibi kavramlarla ilişkilidir.

Yönetişimle ilgili beş önermeyi Stoker (1998: 18) şöyle sıralamaktadır:

1. Yönetişim, kaynağını devletten alan; ancak onun ötesine geçen kurumlar ve aktörler dizisine işaret eder.



2. Yönetişim, sosyal ve ekonomik sorunlarla mücadelede bulanıklaşan sınırları ve sorumlulukları tanımlar.
3. Yönetişim, ortak harekete katılan kurumlar arasındaki ilişkide güç bağımlılığını tanımlar.
4. Yönetişim, aktörlerin özerk ağlarıyla ilgilidir.
5. Yönetişim, özerkliğini kullanarak devletin gücüne dayanmayan işlerin yürütülme kapasitesini tanımlamaktadır. Devleti yeni araçların ve tekniklerin kullanımını yönlendirmek ve rehberlik etmekte muktedir görmektedir.

Yukarıda yer alan özelliklerde belirtildiği gibi yönetim, devletin dışında diğer kurumların da kararlara katılmasına, kurumlar arasındaki dayanışmaya, rollerin ve sorumlulukların geçirgenliğine, müzakereye, sorunların çözümünde ortak hareket edilmesine, taraflar arasında etkileşime ve güvene, özerk ağlara ve devletin yönlendiriciliğine vurgu yapar. Dolayısıyla yönetimi benimsemek, tarafların birbirini üst düzeyde etkilediği çok yönlü bir ilişki ağının içine girmeyi gerektirir. Deniz turizmi alanında yaşanan gelişmeler kurumların arasında ilişkilerin koordineli bir şekilde düzenlenmesini, sağlıklı iletişimi, kurumlar arasında etkileşim ile iş birlik süreçlerinde engellerin ortadan kaldırılması, kararların alınması ve uygulamaya geçmesi süreçlerinde ilgililerin doğrudan ve dolaylı katılmasına olan gereksinim ortaya çıkmaktadır. Bu gereksinime en çok deniz turizmi sektörü ihtiyaç hissetmektedir.

Dünya Bankası; ülkelerin politikalarını ve kurumsallaşmasını yönetim açısından 16 kritere göre değerlendirmekte ve bu doğrultuda dört kümede gruplandırmaktadır. Bunlar ekonomik yönetim, yapısal politikalar, toplumsal dâhil etme ve eşitlik politikalarıdır (Dünya Bankası, 2017).

Kalkınmanın ve varlıklı bir toplum yaratmanın yolu aşağıdaki hususlar ile doğrudan ilişki halindedir.

- Kolay ve anlaşılır bir mevzuat ve hukuk sistemi,
- Her gün değişmeyen kalıcı bir ekonomik kararlılık,
- Basit ve yaygın bir vergi sistemi,
- Girişimcinin önünü açan bir kamu yönetimi,
- Gerçek serbest ticaret ve üretimde faktör maliyetlerinin dünya standartlarına uyumlu olması.

Türkiye'nin rekabet gücünü arttıramaması yukarıdaki temel hususlarda yaşanan sorunlardan kaynaklanmaktadır. Bu sorunları aşmak için devletimize destek olmak ve yönlendirmek ise bizlerin meselesidir (Katılımcı 10, 2016). Meselenin özünde yönetişimin tüm sektörlerdeki

kamu kurumları, üçüncü sektör, reel sektör, yerel yönetimler, bakanlıklar düzeyinde yerleştirilmesi yer almaktadır. Buradan hareketle hazırlanan çalışmada, deniz turizminin yönetişime olan ihtiyacı net olarak ortaya konulmaya çalışılmıştır.

## **2. ARAŞTIRMANIN METODOLOJİSİ**

Yönetişim konusu kavramsal olarak bilimsel yazın ile ortaya konulmaktadır. Çalışma deniz turizmi faaliyet alanlarının önemli bir kısmının icra edildiği Bodrum Bölgesi'nde yapılan nitel çalışma ile gerçekleştirilmiştir. Bodrum Bölgesi'nin tercih edilmesinin nedeni deniz turizmi ve yatçılık faaliyetlerinin başladığı merkez olmasının yanı sıra sektörün doğup, gelişme evrelerine tanıklık etmiş girişimcilerin olmasıdır.

Nitel araştırmalar çok sayıda yöntem ve kaynak kullanılarak, insan deneyimlerine ilişkin sözlü ve yazılı anlatımları ya da kayıtları inceler (Punch, 2016:165). Nitel araştırma gözlem, görüşme ve doküman analizi gibi nitel veri toplama yöntemlerinin kullanıldığı, algıların ve olayların doğal ortamda gerçekçi ve bütüncül biçimde ortaya konmasına yönelik nitel bir sürecin izlendiği araştırma olarak tanımlanabilir (Yıldırım ve Şimşek, 2016: 41). Nitel araştırmada görüşme, temel veri toplama araçlarındandır (Punch, 2016:165).

Nitel araştırma varsayımlarla ve bireyler veya grupların bir sosyal ya da insan sorununa atfettikleri anlamlara değinen ve araştırma problemlerini içeren yorumlayıcı/kuramsal çerçevelerin kullanımı ile başlar. Bu problemi araştırmak için, nitel araştırmacılar; araştırmada, çalışmadaki insan ve yerlere duyarlı olan doğal ortamdaki veri koleksiyonlarını ve hem tüme varım hem de tümdengelim ile örüntü ve temalar kuran veri analizlerini içeren nitel bir yaklaşım kullanırlar. Nihai yazılı bir rapor veya sunum; katılımcıların seslerini, araştırmacının derin düşüncelerini, problemin kompleks bir açıklama ve yorumlamasını ve literatüre katkısını veya değişim çağrısını içerir (Creswell, 2013:44).

Araştırmanın merkezine deniz turizmi alınarak, araştırmanın yapılacağı doğal ortam olarak Bodrum Bölgesi tercih edilmiştir. Mülakatlara başlamadan konuya ilişkin sistematik gözlemler yapılmış ve notlar alınmıştır. Yarı yapılandırılmış derinlemesine mülakat yöntemi ile deniz turizminde hizmet üreten girişimciler ile randevu alınarak turizm sezonun yoğun olmadığı geniş bir zaman aralığında görüşmeler organize edilmiştir. Yapılan mülakatlarda deniz turizmin temel sorunları ile ilgili açık uçlu sorular sorulmuştur. Katılımcıların çalışma alanları, ofis, tersane, kafeterya, dernek merkezi gibi katılımcılar için uygun gördükleri yerler

tercih edilmiştir. Bu sayede katılımcıların rahat ve iletişime açık olmaları sağlanmıştır. Katılımcıların yönlendirmesi sonucu görüşme yapılması uygun görülen diğer kişiler ile randevular alınarak mülakatlar gerçekleştirilmiştir. Katılımcıları tavsiyeleri ve referansları ile önerdikleri yetkililer ile de mülakatlar gerçekleştirilmiştir. Kartopu örnekleme yöntemi ile ulaşılan katılımcıların vermiş oldukları bilgilerde doygunluğa ulaşılmıştır. Sonraki aşamada nitel araştırmaların temelinde yer alan yorumlayıcı tüme varım yöntemi ile deniz turizminin sorunsallarına ulaşılmıştır. Çalışmanın sonunda sorunların çözümünde yönetişime olan ihtiyaç ortaya konulmuştur. Sorunların ortaya çıkmasının en önemli nedeni olarak yönetişim eksikliği tespit edilmiştir. Şekil 1 yardımıyla deniz turizmindeki sorunlar şematik olarak kategorize edilmiş, tümevarım yöntemi ile yorumlanarak objektif şekilde açıklanmıştır.

Bodrum, Türkiye'deki deniz turizmi faaliyetlerinin mavi yolculuk ile başladığı bir bölgedir. Önemli deniz turizmi kaynaklarına ve Akdeniz çanağında üne ve marka değerine sahip olmuş önemli bir bölgedir. Deniz Ticaret Odası'nda, deniz turizmi ile ilgili meslek komitelerinin başkanları ve deniz turizmi çalışma grubunun üyeleri Bodrum Bölgesi'nde işletmelerinin faaliyetlerini yürütmektedirler. Bu nedenle çalışmada Bodrum Bölgesi tercih edilmiştir.

“Bodrum Denizciler Derneği, Bodrum'dan çıkan Türkiye'nin ilk deniz turizmi ile ilişkili sivil toplum örgütüdür. Turizm alanında Bodrum hep ilkleri ve özel işleri yapar. Denizcilik ve deniz turizmi konusuyla ilgili kurulan ilk sivil toplum örgütü olarak yine ilki ve önceliği başarmıştır. 1970 yılında kurulmuştur O tarihten bu yana da faaliyetine devam etmektedir” (Katılımcı 3, 2016).

“O günden bu güne geçen süreç içerisinde yatçılık sektörünü ve deniz turizmi sektörünü temsilen Bodrum Deniz Ticaret Odası şube olarak kurulmuştur. Şubenin bölgesine ve Türkiye'de deniz turizminin gelişimine yapmış olduğu katkılar olağanüstü şekilde yüksektir. Ayrıca Bodrum Denizciler Derneği, deniz turizminin gelişmesiyle paralel kar amacı gütmeyen üçüncü sektör olarak deniz turizminin gelişimi içinde derneğin evrim geçirmesini sağlayan bir sürece tanıklık etmiştir” (Katılımcı 9, 2016).

Bodrum, deniz turizmi için öncü olarak ve stratejik konumuyla deniz turizmi başkenti olarak ifade edebilecek bir niteliğe sahiptir. Bu nedenle Bodrum Bölgesi'nde faaliyet gösteren deniz turizmi profesyonelleri ile görüşme yapılmıştır.

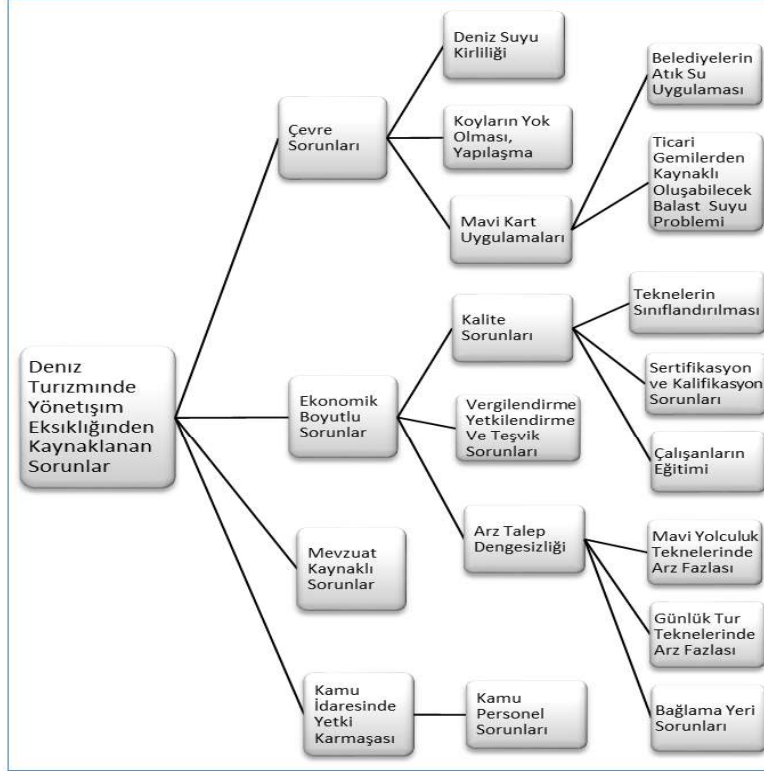
Bodrum Denizciler Derneği başkanı, Bodrum Deniz Ticaret Odası şube başkanı, deniz turizmi sektöründe faaliyet gösteren kuruluşlardaki yöneticiler ve işletme sahipleri ile yapılan derinlemesine yarı yapılandırılmış mülakatlar ile deniz turizminin sorunları ve çözüm önerileri tespit edilmiştir. Yapılan bu mülakatlarda deniz turizmi profesyonellerinin ifadelerinde özellikle yönetim eksikliğinden kaynaklanan sorunlar konusunda yaptıkları değerlendirmeler önemli bir sonuç olarak karşımıza çıkmıştır. Yönetim denmediği halde, yönetim sorunlarına işaret edilmiştir. Türkiye’de özellikle yatçılık ve marinacılığının 50 yılı aşkın gelişimine tanıklık etmiş işletmeci ve girişimcilerinin değerlendirmeleri çalışma içinde yer almaktadır. Aşağıdaki yetkililerle yapılan mülakatlarla doyumluğa ulaşılmış tüm katılımcıların yönetim eksikliğinden kaynaklan sorunları vurguladıkları belirlenmiştir.

**Tablo 1:** Görüşme Yapılan Sektör Profesyonellerine İlişkin Bilgiler

|      | <b>Faaliyet Alanı</b>   | <b>Katılımcılar</b>  |
|------|---|--|
| K 1  | Su sporları ve deniz taşımacılığı   | Bodrum Deniz Ticaret Odası   |
| K 2  | Yat işletmeciliği, kuruluş 1985   | Uzakyol Kaptanı, Bodrum Deniz Ticaret Odası  |
| K 3  | Uzakyol kaptanı ve Turizmci   | Bodrum Denizciler Derneği - Turizm Otelcilik   |
| K 4  | Marinacılık ve yat imalat bakım onarım, sigortacılık, kuruluş 1961                                | Bodrum Deniz Ticaret Odası, ..... Şirketler Grubunun Genel Müdürüdür.  |
| K 5  | Yatçılık ve yat bakım onarım  | Bodrum Deniz Ticaret Odası   |
| K 6  | Yat işletmeciliği, Yat işletmesi kurucu ortak, kuruluş 1985                                       | Bodrum Deniz Ticaret Odası   |
| K 7  | Dalış turizmi işletmecisi   | Deniz Ticaret Odası Merkez Meclis üyesidir.  |
| K 8  | Yat bakım onarım teknik servis, yat acenteliği ve kiralama, yat satış, tüm Türkiye.               | Yatçılık ve bakım onarım işletmesi kurucu ve ortak üyesidir.   |
| K 9  | Yat işletmecisi, yat bakım onarım imalat ve turizmci.   | Bodrum Deniz Ticaret Odası   |
| K 10 | Yat imalatı, bakım onarım, tersane işletmeciliği, alım satım, kiralama, yat işletme, kuruluş 1976 | Bodrum Deniz Ticaret Odası Yatçılık kiralama, imalat, bakım onarım. Diğer faaliyet alanları Turizm otelcilik ve İnşaat sektörüdür. |
| K 11 | Yat işletmeciliği ve deniz yolcu taşımacılığı, kuruluş 1974                                       | Bodrum Deniz Ticaret Odası. Yunan adalarına feribot işletmeciliği yapmaktadır.   |

Nitel araştırmalarda varsayım olarak gerçeklik oluşturulur, asıl olan çalışılan durumdur, değişkenler karmaşık ve iç içe geçmiştir ve bunlar arasında ilişkileri ölçmek zordur. Araştırmacı olguları yakından izler, katılımcı bir tavır gösterir. Amaç ise derinlemesine betimleme,

yorumlamadır (Yıldırım ve Şimşek, 2016:49). Yapılan mülakatlar yorumlandığında tüm katılımcıların ifade ettikleri deniz turizmi sektöründe sorunların temelinde yönetim eksikliği tespit edilmiştir. Aşağıda deniz turizminde yönetimle ilgili tespit edilen sorunlar yer almaktadır.



Şekil 1: Deniz Turizminde Yönetişim Kaynaklı Tespit Edilen Sorunlar

### 3. ÇEVRE SORUNLARI

Deniz turizmi faaliyetlerinin sürdürülmesi deniz turizmi kaynaklarından olan doğal faktörlere doğrudan bağlıdır. Bunların en önemlisi deniz suyu kalitesi ikinci olarak da yatçılığın yapılabilmesi için doğal bakir koylarımızın korunmasıdır. Bodrum Denizciler Derneği başkanı deniz turizminin en önemli sorunlarının ne olduğu sorusunu; “Deniz turizmindeki en önemli sorunumuz çevresel faktörlerden dolayı denizdir. Adı üstünde deniz turizminin yegâne olmazsa olması denizdir” (Katılımcı 3, 2016) diye cevaplamıştır. İMEAK Deniz Ticaret Odası Bodrum şube başkanı; bizim için en büyük tehlike bir yapılaşma, çünkü

*yapılaştığımız zaman o yapıyı oradan geri de alsanız da doğayı eski haline getiremezsiniz. İkincisi deniz kirliliği ve çevre kirliliğidir. Bunun da geri dönüşümü çok zordur (Katılımcı 5, 2016).*

*“Bodrumun kuzeyinde yer alan Mandalya körfezi kıyı yapılaşması ve kirlilik nedeniyle kaybedildi. Merkezimizin bulunduğu Göcek dünyanın deniz turizmi kaynakları açısından harikalarından biridir. Bakirliğiyle dikkatleri üzerine çeken Göcek, 12 ada koyları günümüzde kirlilik tehdidiyle karşı karşıya. Burada bir önemli etken de kara yolu ile ulaşılamayan koyalara kara yolu getirilmiş olmasıdır. Kamusal alanda uygulamalar genelde deniz turizminin sürdürülmesini engelleyici boyutta oluyor” (Katılımcı 8, 2016).*

IMEAK Deniz Ticaret Odası Yat işletmeciliği Meslek Komitesi başkanına göre mavi yolculuk açısından, denizlerimizin iki tehlikesi vardır. *“Denizlerimizi kirletmediğimiz sürece, koylarımızı koruduğumuz sürece, koylarımızda yapılaşmaya izin vermediğimiz sürece mavi yolculuk sürdürülebilir turizm örneği olarak duruyor” (Katılımcı 2, 2016).*

*Deniz turizmi bugün sürdürülebilir turizmin en başında gelmektedir. Zira herhangi bir ağacı kesmeden, beton atmadan, yol yapmadan, doğayı fazla yıpratmadan bu turizm faaliyeti yapılabilmektedir. Bu da deniz turizminin sürdürülebilir bir turizm faaliyeti olduğunu göstermektedir (Katılımcı 5, 2016).*

### **3.1. Deniz Kirliliği**

Deniz turizmi faaliyetlerinden kaynaklanan sorundan çok sektörün dış paydaşlarından kaynaklanan bir çevresel deformasyon söz konusu olmaktadır. Kirliliğinin artan düzeyde olduğu belirli bir noktadan sonra denizin ıslah edilmesinin çok güç ve maliyetli olduğu konusuna araştırmanın katılımcıları özellikle dikkat çekmişlerdir. Su altı ve Su üstü Sporları Meslek Komitesi Başkanı, deniz kirliliğinin sadece % 3’ü oranında bir kısmının deniz turizmi araçlarından kaynaklandığını ifade etmektedir (Katılımcı 1, 2016). Diğer kirliliğin nedeni özellikle Güney Ege Bölgesi’nde belediyelerin atık su arıtmalarının sağlıklı çalışmamasıdır.

IMEAK Deniz Ticaret Odası Bodrum Şube Başkanı Katılımcı 5 kirlilik konusunda arıtmaların önemine değinmiştir: *“En büyük endişemiz deniz turizmi ile ilgili koyların kirlenmesidir. Bununla ilgili önlemler alınmaya başlandı. Ama unutmamız gereken bir şey var bütün sahil beldelerinde veya kasabalarında arıtmaların düzgün çalışması ve denizin kirlenmemesi lazım” (Katılımcı 5, 2016).*

*“Yat turizmi ile otel-tatil köyü turizmi arasında doğal bir çelişki vardır. Otel yatırımcıları yeni sahalar açılmasını ister, yat turizmciler de bütün koyların olabildiğince bakir kalmasını ister. Sürdürülebilir bir kalkınma için bu iki sektörel birim arasında bir mutabakat oluşması gerekmektedir. Şu anda bu mutabakatı göremiyorum”* (Katılımcı 10, 2016). Bu mutabakatın oluşmamasının en önemli nedeni kamu kurumları arasında iletişimin eksik olmasıdır. Aynı zamanda turizmin diğer paydaşları arasında da uyum ve işbirliği ve diyalogun oluşmamasıdır.

Katılımcı 5, Gökova Körfezi’ni tehdit edecek önemli bir projeden söz etmiştir. *“Bir tehlike daha belirdi, şimdi Gökova Körfezi’ne ticari gemilerin girmesi. Termik santralinin liman sahasını özelleştirme idaresi ihaleye çıkarmak istiyor, ihaleye çıktığı zaman oraya bir gemi limanı yapılacak. Gemi limanı yapılması demek Gökova Körfezi’ne yük gemilerinin girmesi demek. Bu da mavi yolculuk açısından Gökova’nın bitirilmesi demek. Çünkü oraya gelecek olan gemiler bekleme durumunda olduğu zaman, oranın yapısı hava şartları dolayısıyla, karşıda gidip bizim yatların demirlediği yerlerde barınmak durumunda kalacaklar. Ayrıca bugün bilinen en büyük gemi kaynaklı sorunlardan bir tanesi balast sularıdır. Gemilerin taşıyacağı balast suları Gökova’nın bilinen endemik yapısını ve faunayı bozacaktır”* (Katılımcı 5, 2016).

*“Ben ve arkadaşlarım gerek Çevre Bakanlığı ile ve gerekse diğer otoriteler ile onlarca toplantı ve inceleme yaptık. Şu anda diyebiliriz ki; denizi kirleten kendi yarattığımız bürokrasidir”* (Katılımcı 1, 2016).

### **3.2. Doğal Koyların Yok Olması ve Yapılaşma**

Deniz turizminin sürdürülmesi yatçılığa uygun doğal koylarımızda yapılaşmanın hiçbir surette oluşturulmamasına bağlıdır. Bu konu ile ilgili mevzuatın eksiksiz uygulanması gerekmektedir. Deniz turizmine uygun koylar hızla yok olmaktadır. Örnek olarak, Deniz Ticaret Odası Bodrum Şubesi’nin yaptığı bir çalışmaya göre; Edremit Körfezi -Antalya Faselis arasında yatçılığa uygun toplam 239 adet koy bulunurken, 2013 yılı itibari ile 41 adet koy geri dönüşümsüz bir şekilde tahrip olmuş, 104 tanesi Milli Park kapsamında koruma altına alınmış, 94 adedi ise yoğun yapılaşma ve çevre baskısı ile korumasız bir şekilde tahribat altında bulunmaktadır (Sapmaz ve Okuyucu, 2014). *“Yat turizmi sahalarının gittikçe daralması sorunu. En büyük sıkıntımız budur”* (Katılımcı 10, 2016). *“Deniz Ticaret Odası Bodrum Şubesi olarak yaptığımız yeni bir çalışma var. Mavi yolculukta kullanılacak koyların envanterini çıkardık ve envanter içinde elimizden kaymış gitmiş olan koylar var. Bir dereceye kadar koruma altında olan koylar var, bir de risk altında olan koylar var. Şimdi*

*mavi yolculukta en büyük risk bu koyların yapılaşmaya açılmamasıdır” (Katılımcı 5, 2016).*

*“Mandalya Körfezi yapılaşmaya açılan ayrıca balık çiftlikleri tarafından kapatılan koylar ile yatçı için cazibesini yitirdi. Yıllar önce Gökova'dan sonra en iyi gezi bölgesi olan bu körfezi bütün yatçılar programlarından çıkarttılar. Gökova, önce Ören Kömür santrali ile ilk darbesini yedi. Bugün de Kisebükü ve Mazı bölgeleri de de ciddi bir imar açılma baskısı altında. Hisarönü, Marmaris ve Fethiye de aynı durumlar söz konusudur” (Katılımcı 10, 2016).*

*Kıyılarda yapılaşmaya giderken mavi yolculuğun sürdürülebilirliğini de düşünmek lazımdır. Bu şekilde bir yapılaşmanın devam etmesi ve Gökova'nın da kaybedilmesi turizme ciddi bir darbe olacaktır (Katılımcı 5, 2016).*

Mavi yolculuk için önemli bir bölge olmasına karşın Gökova su altı dalış aktiviteleri için zengin kaynaklara sahiptir. Ne var ki bu kaynaklar kullanılmamaktadır. Koyların yok olması sonucunda su altı dalış turizmi için de kaynaklarımız tükenecektir.

*“Bugün Gökova gibi bir değeri, bir doğal mirası bu devlet ve bu millet öyle korumalı ki, Karaada'dan Mersincik'e çekilecek bir hattın içerisine her tekne izinle girebilmelidir. Gökova'nın bütünlüklü kıyı kontrolünün sağlanması lazımdır. İngiliz limanının kapasitesi bellidir yani kaç tekne aynı anda orada barınabilir, kaç tekne atıklarıyla makinesiyle gürültüsüyle kaç tekne barınabilir, bunların tespitleri yapılacak her koy için envanteri çıkarılmalıdır. Gökova Körfezi'ne izin ile girilmelidir. Rezervasyonla girilecek limana her gemi geldim ben deyip girememelidir” (Katılımcı 3, 2016).*

*“Bizim şu an mevcut dalış bölgemiz 22 tane. En azından resmi yasal bir koruma olmamasına rağmen ikili ilişkilerle ve diyalog ile burada dalgıçların daldığı bilindiği için orda avlanma gerçekleştirilmiyor. Olta avcılığı, ağ gibi. Fakat Gökova için böyle bir resmi olmayan mutabakat yok, bu yüzden yıllardır da dalmadım Gökova'ya” (Katılımcı 7, 2016).*

*“Kullandığımız değerın korunması gereklidir. Gökova, mavi yolculuğun kalesi deniz turizminin olmazsa olmazıdır. Evet peki biz Gökova körfezini değerini bilerek ne kadar onu koruyabilmışiz?” (Katılımcı 3, 2016).*



“Yat turizmi sahalarının gittikçe daralması sorunu. Sahil yolları denen garabet de başka bir sorun. En güzel koylarımızı sahilden yollar geçirerek, öz varlıklarımızı değersizleştiriyoruz. Hem otelciler hem yatçılar sahil yolları yerine, denize dikey inen yolları tercih ederler. Aslında yatçılar yol da istemez ama dedim ya bir mutabakat da lazım” (Katılımcı 10, 2016).

### **3.3. Mavi Kart Uygulamaları**

Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın 2011 yılında çıkarılmış olan genelgesi ile teknelerden kaynaklanan atık suların kayıt altına alınması ve toplanması ile ilgili bir uygulama başlatılmıştır.

Deniz Ticaret Odası Bodrum Şubesi Başkanı konuya ilişkin bir örnekte bulunarak şunları belirtmiştir; “*Mavi kart diye bir şey çıkardık maalesef altyapısını yapmadan sadece parasal cezai müeyyide ile uygulamaya çalışarak. Bugün artık Bakanlık uygulamayı abarttı. Örnek olarak küçük bir botun takma motoru var, mavi kart aldirmaya kadar giden yanlış tutumları var. Bazı uygulamaları abartmamamız lazım. Neden olarak motorunda yağ olması gösteriliyor. Sektörle işbirliği olmadığında kurallar mantıksız uygulamalara dönüşüyor*” (Katılımcı 5, 2016).

“*Çevre Bakanlığı'ni yönetmeliğin çıkarıldığı andan günümüze kadar bilgilendirmemize karşın Güney Ege Bölgesi'nde arıtma sistemleri ve atık suların mobil olarak toplanması noktasında yatırım yapılmadığını görüyoruz. Dört senedir bu konuda sağlıklı bir alt yapının oluşturulması için bekliyoruz. Çevre Bakanlığı'yla yaptığımız görüşmelerden bir sonuç alamıyoruz*” (Katılımcı 2, 2016).

“*Bodrum'da kâğıt üzerinde kurulan sistemin oturmasını beklerken, denizlerimiz kirlenmeye devam ediyor. Daha önce denizi kirleten yakalandığında Sahil Güvenlik tarafından cezalandırılıyordu, şimdi denizi kirletmese dahi atık boşaltımını sadece elektronik karta kaydını yaptıramadığı için cezaya maruz kaldığını görüyoruz*” (Katılımcı 5, 2016).

“*Öyle bir noktaya geldik ki; işin aslı yani atık alımı ikinci planda kaldı, bürokrasisi yani mavi kartın alınması, bulundurulması, işletilmesi ön plana geçti. Bürokrasi amacını aştı*” (Okuyucu, 2015).

“*Denizler çok aşırı ve çok hızlı kirleniyor. Devlette bunu önlemek için bir takım önlemler alıyor 3-4 senedir uygulamada olan ve Muğla'nın pilot bölge seçildiği bir mavi kart uygulamamız var. Fakat mavi kartın uygulamasında eğer siz bütün gereklileri yerine getiremiyorsanız altyapıyı hazırlamamışsanız mavi kartın tek başına faydalı netice vermesi mümkün*

*olmuyor. Tekneler ve gemiler denize atık bırakamaz, bunun kontrolünü Çevre Bakanlığı yapıyor. Tüm deniz turizmi araçlarına mavi kartlarını vermiş maalesef bu atıkları almak için altyapıları hazırlamamışlar. Bunları almak için fiziksel imkân da yok. Mavi kartlar gidip atık verilmeden işletiliyorsa ve devlet kurumları biz denizleri koruyoruz, geçen ay Muğla Bölgesi'nde şu kadar atık ton almışız diye kendini ve toplumu kandırıyorsa bu daha zararlı bir durumdur. Niyet olarak doğrudur ama bu haliyle deniz kirliliği açısından daha kötü sonuçlar doğurabilir” (Katılımcı 3, 2016).*

“Teknelere takılacak Avrupa Birliği'nin de kabul ettiği bazı arıtmalar var. Bu arıtmalardan çıkan suyu denize vermek mümkündür. Eğer böyle bir sistemi de kabul edip teknelere taktırabilirsek, o zaman bu arıtma ve atık toplama işinin büyük bir kısmı çözülecektir diye düşünüyorum. Çünkü problem toplamakla bitmiyor. Ondan sonra topladığınız atığı vereceğiniz bir arıtma olması lazım. Özellikle Gökova ve Hisarönü Körfezi'nde böyle bir sistem yok. Gerçi Bodrum'daki belediyenin arıtma sistemimiz de sağlıklı değil. Bir sezonda gerektiği kadar arıtma yapabildiğini zannetmiyorum” (Katılımcı 5, 2016). Katılımcı 5, teknelerden alınan atık suların arıtılmadan denize verilmesinin denizlerde büyük kirlenmelere de neden olduğunu özellikle vurgulamıştır.

#### **4. EKONOMİK BOYUTLU SORUNLAR**

Türkiye deniz turizminde 50 yılı aşkın bir geçmişe sahiptir. Sahip olduğu deniz turizmi kaynakları, deniz turizmi konusunda bilgi birikimi, girişimcisi tecrübeli insan kaynağıyla iyi bir noktada olmasına karşın elde edilen gelir açısından mevcut avantajlı konumuna karşın düşük düzeydedir.

*“Sonuç itibariyle geldiğimiz noktaya bakarsanız yatçılık sektörü 80'li yıllardan önceki süreçle mukayese edildiğinde bu gün tabii ki Akdeniz çanağında önemli bir noktadır fakat bu yeterli midir? Değildir” (Katılımcı 9, 2016).*

*“Bana sorarsanız kalite ile ilgili minimum standart olmalı. Buraya gelen bir turist alacağı hizmet ne kadar kaliteli bilmelidir. Denize çıktığı zaman günlük turda o teknenin personelinin ne kadar yeterli olduğunu o teknenin personelinin sunduğu ürünlerin kalitesini bilmesi gereklidir. 50 liraya bir günlük tur satılıyor. Bu tekne sahibine 20 lira veriliyor. İşletmeci ne versin turiste yemekte makarna veriyor, yanında soslu, tavuk veriyor. E şimdi teknelerin kalitesi eskiden yüksekti tekne sayısı azdı, teknedeki insanlar para kazanıyordu şimdi kazanabiliyorlar mı? Tartışılır. Dalış*

*turizminde de aynı şekilde. Bugün benim dalış fiyatlarım uluslararası standartlarda. Dolayısıyla verdiğim hizmette öyle müşteri memnuniyetini sağlıyorum” (Katılımcı 7, 2016).*

“Türkiye doğru ve hızlı kararlarla birkaç yılda dünya deniz turizmi pazarında bir numara olabilme şansına sahiptir. Devlet ve girişimci el ele verirse hiçbir engelimiz olamaz.

- Deniz Turizmi makro pazarlama planı hazırlamalıyız ve derhal uygulamaya koymalıyız.
- Yatların belgelendirilmesi ve sınıflandırılması şarttır.
- Mevzuatın yenilenmesi şarttır. Her şey net olmalı, mevzuat muğlak ve yoruma açık olmamalıdır.
- Akdeniz ülkeleriyle stratejik ortaklıklar kurulmalıdır. Bu bağlamda bir Doğu Akdeniz Deniz Turizmi Birliği kurulmasını öneriyorum” (Katılımcı 10, 2016).

*“Mısır’ın şu anki politik durumundan dolayı biz ilk defa bu sene 400’ün üzerinde broşür dağıttık, daha önceki fuarlarda Mısır’ın egemenliği vardı. Kampları çok büyüktü, devlet desteği alıyorlardı. Sağ olsun bizim Turizm Bakanlığı’mızın tahsis etmiş olduğu fuar standına değişik dernekler altındaki tüm dalış merkezlerinin bir katalogda tüm misafirlere sunduk ve çok talep gördük inşallah bu sene fuardan kaynaklı olarak beklentilerimiz yüksek olacak” (Katılımcı 7, 2016).*

*“Kamu idaresinin düzenleyici ve destekleyici rolünü deniz turizmi sektörünün Pazar arayışında fuar katılımlarını desteklemesi ile sağlaması gerekir” (Katılımcı 8, 2016).*

*“90’lı yıllarda özverili çabalarımızla fuarlara katılıp deniz turizmini tanıttık. Friedrichshafen Interbbot ve Düsseldorf Yatçılık fuarlarına katıldık. Yatçılıkla ilgili tanıtım yayınlarını zengin görsellerle ve farklı dillerde hazırlattık sonraki yıllarda bu çalışmalarımızın meyvelerini topladık. Devlet kurumlarının destekleyici rolü fuar katılımları sektörün gelişimi için önemlidir” (Katılımcı 11, 2016).*

*“Kamu idaresinin fuarlar düzenlemesi yat yarışları festivaller yapması, yapan kurumlara destek olması tüm dünya uygulamalarında görülen ve Türkiye’de olması gereken bir sübvansiyondur. Bodrum’da düzenlenen ve tam uluslararası statüde olmayan bir yelken yarışının bile yiyecek içecek sektörü için kazanç kapısı olduğu görülmektedir. Yelken yarışları ve festivaller tanıtıma katkı sunduğu gibi önemli ekonomik dışsallıklar yaratmaktadır” (Katılımcı 1, 2016).*

#### **4.1. Kalite İle İlişkili Sorunlar**

Deniz turizmi kamu teşviki olmadan kendi içinde gelişerek turizm gelirlerinin %25'ini sağlayacak noktalara ulaşmıştır. Arz ve talep dengesizliğinin oluşması, deniz turizmi araçlarının işletmeciliğinde kalitenin düşmesi sonucunu getirmiştir. Özellikle maliyetleri düşük tutmak isteyen işletmeciler sundukları hizmetler ile müşteri memnuniyetini sağlayamamaktadırlar. Aynı zamanda imal edilen teknelerin kalite standartları ile geçmişte sıkıntılar yaşanmıştır. *“Yat imalatı bu kadar kontrolsüz olmasaydı bugün deniz turizminden kazanılan bedeller çok daha yüksek olurdu”* (Katılımcı 4, 2016).

Katılımcı 1, günlük tur tekneleri için önemli bir konuya dikkat çekmiştir. Acentelerin sattıkları günlük tur fiyatları ve günübirlik tekne işletmecilerin aldıkları fiyatlar arasında bir makas mevcuttur. Tekne işletmecisinin eline geçen rakamla sunmuş olduğu hizmet ile müşterinin ödediği rakam sonucu ortaya çıkan müşteri beklentisi arasında oluşan fark müşteri memnuniyetsizliğini getirmektedir. Kooperatifler, yerel yönetimler, Turizm Bakanlığı, Denizcilik, Haberleşme ve Ulaştırma Bakanlığı tüm paydaş kurumlar bir araya gelerek bu konuda bir planlama yaparak piyasada arz fazlası nedeniyle ortaya çıkan haksız rekabeti önleyici politikalar oluşturulmalıdır (Katılımcı 1, 2016).

Katılımcı 5 de, günübirlik gezinti tekneleri ile ilgili aynı soruna işaret etmiştir. *“Burada yine deniz turizminin bir parçası olan günü birlik gezi tekneleri maalesef çok kötü işletiliyor. Tekneler kötü işletmeler kötü, yani son derece yanlış. Ama bunu bugünkü serbest piyasa koşullarında nasıl zapturapt altına alabilirsiniz. Yani serbest piyasa bir yana bunu devletin rekabeti düzenleyici rolüyle kontrol etmesi lazım. Ayrıca bu yalnız para ve ekonomiyle ilgili değil aynı zamanda can ve mal emniyeti açısından da bana göre iyi durumda değiller”* (Katılımcı 5, 2016).

*“Mavi yolculuk teknelerinin işletilmesinde kalite açısından sorunlar mevcuttur. Kabin kiralama yöntemi eleştirilere neden olsa da kabin kiralama kurallarını ve kullanımına göre yaparsanız zararlı değildir”* (Katılımcı 3, 2016).

*“Türk deniz turizminin bayrağını guletler taşımaktadır. Gerek istihdam, gerek yarattıkları katma değer açısından guletlerin sorunlarına duyarsız kalmamalıyız”* (Katılımcı 10, 2016).

*“Yatçılıkta ve mavi yolculukta sertifikasyon ve kalifikasyon eksikliği vardır”* (Katılımcı 6, 2016). *“Bugün sertifikasyonların denetimlerinin*

*sağlanması önemli bir ihtiyaçtır” (Katılımcı 3, 2016). “Sertifikasyonları kişisel bir iş değil, o işi yapanların kuracağı kurul belirlemelidir” (Katılımcı 4, 2016).*

*“Tek başına hiçbir sivil toplum örgütü sertifikasyon konusuna ilişkin uygulama yapamaz. Sertifikasyonu ve standarttı getirecek olan devlettir. Kuralları koyması gereken devlettir. Sivil toplum örgütleri kural koyamaz. Sivil toplum örgütleri öngörebilir, tavsiye niteliğinde bir şeyler yapabilir. Devlet sivil toplum örgütlerinin önerilerinin uygulanmasını sağlayacak kamu idaresini örgütlemelidir” (Katılımcı 3, 2016).*

*Katılımcı 5, mavi yolculuk teknelerinin sınıflandırılması ile ilgili Deniz Ticaret Odası Bodrum Şubesi olarak yaptıkları çalışmayı ifade etmiştir. “Bugün bir otele gittiğiniz zaman 3 yıldız veya 5 yıldız var. Marinaya gittiğiniz zaman 4 çıpalı marina, 5 çıpalı marina var. Biz de teknelerimizi yumuslayalım, dedik 5 yunuslu, 4 yunuslu gibi bunlar için bir takım kriterler koyduk. Yurtdışına sunduk, onlar da çok doğru ve güzel buldular. Ama bu çalışmayı Turizm Bakanlığı ile paylaştığımız halde onlar bizim çalışmamızı dikkate almadılar. Dolayısıyla bir şey olmadı. Bugün internette baktığımız zaman bir marinanın derecesini, hizmetlerini biliyoruz. Teknelerde de aynı şey olsa mesela 5 yunuslu bir tekneyse genç bir tekne şöyle bir konforu var diye standardizasyona gidilebilir” (Katılımcı 5, 2016).*

*“Sertifikasyon için çalışma yaptık. Sonra TURSAB girdi devreye, otel gibi düşünerek yıldızlar koymaya çalıştılar. Deniz turizmi yönetmeliğini yazarken ben Bodrum Deniz Ticaret Odası yönetim kurulundaydım. TURSAB müdahale etti, yok bone de koyacaksınız terlik olacak işte makyaj masası olacak? Bir şeyler belirlenirken üstüne vazife olmayan firmalar ve kurumlar yetkiyi eline alırsa bu sefer deniz turizmi sektörü sürdürülemez” (Katılımcı 4, 2016).*

*“Biz yunuslandırma önerdik, bunun için de 3-4 yıl çalıştık fakat bir adım atamadık hale turizm bakanlığı ile. Bir yunus, iki yunus, üç yunus, dört yunus gibi teknelere yunus verilsin. Bunların bir sürü manifestosunu da yazdık ama uygulanamadı henüz. Bu yunusu veren kurum sonuçta, yolcu da 4 yunus tekneye bin lira öderken, iki yunus tekneye 500 lira ödeyince bunların arasında ne fark var diye sormayacak” (Katılımcı 2, 2016).*

*“Seyahat acenteleri veya kurumsallaşmış tanın bilinen şirketlerden alınan hizmetler müşteri için güven arz etmektedir. Çünkü onların hem geçmişi bir garanti hem de seyahat acentesi kapsamındaysa turizm*

*bakanlığı nezdinde bir garantileri söz konusudur. Hizmet alan müşterinin oraya şikâyetle bulunma imkânı bulunmaktadır. İnternet ortamında oluşan bir haksız rekabet veya haksız rekabetten de öte bir dolandırıcılık vardır. Sizin teknenizi sizin vermiş olduğunuz fiyattan daha ucuza verebileceklerini söyleyen kurumlar çıkmaktadır. Geziye üç gün kala bu tekne bozuldu deyip dolandırıcılık yapanlar olmaktadır. Bunların önüne geçmek için mücadele olsa da bu zor bir iştir. Tüzel kişiliği olan yetkilendirilmiş işletmelerin internet üzerinden satış yapabilmesi sağlanmalıdır” (Katılımcı 5, 2016).*

*“Rakamlarla karşılaştırılabilir ölçüler ile personel sertifika sistemi içinde değerlendirilmelidir. Bizim için kaptan çok önemli, kriterler belirleyip bir değerlendirme yaptığımızda çok kaliteli bir kaptan fakat çekirdekten yetişme bir kaptan eğitimi açısından baktığımızda, puanı düşecek, yabancı dil açısından, yaşı açısından o kaptanın puanı düşecektir. Ama benim değişmeyeceğim bir kaptandır. Burada hizmet sektörü olarak deniz turizminde personel kalitesinin değerlendirilmesi güçtür. Eğitim kurumları özel sektörün ile işbirliğinde ihtiyaca cevap verecek nitelikte iş gücü yetiştirmelidir. Ne fazla ne eksik olacak sürekli eğitim anlayışıyla özel sektör kamu işbirliğiyle kalite artırılabilir” (Katılımcı 6, 2016).*

*“Teknelerin kalitesinin çok daha iyi olmasına rağmen fiyat konusunda Avrupa ile rekabet edemiyoruz. Bunda hizmet sektörü olması nedeniyle personelin de rolü var, eğitim eksikimiz var, gerek turizm konusunda gerek denizcilik konusunda. Eskiden bu kadar eğitim de yoktu. Çok daha yetersiz insanlarla bu işi yapıyorduk. Ama o zaman gelen yolcu farklı idi. Hala öyle olduğuna inanıyorum. Tekne kiralarken 3 parametre var. Birincisi teknenin kendisi; güzelliği bakımı vesairesidir. İkincisi teknenin mutfağı; iyi servis yapılması ciddi bir etkidir. Üçüncüsü de personel; misafire davranışı çok önemlidir. Teknenin personeli iyi değilse bir kere iş yapar bir daha da yapmaz. Bu nedenle deniz turizmi eğitiminin niteliksel olarak artırılması tüm tarafların katılımıyla bütünlüklü ve sürekli eğitim anlayışıyla eğitim sorunun çözülmesi ile kalite sorunu büyük oranda çözüme ulaşacaktır” (Katılımcı 5, 2016).*

*“Valiliklerin ve kaymakamların su sporları işletmelerinin turizm kurulları ile denetlemeleri mevcuttur. Bu denetlemelerin bürokratik engel halini almayacak şekilde yapılması önemli bir ihtiyaçtır. Sezonda bir işletmenin kapatılacak olması o girişimcinin sezonluk iş olması nedeniyle bir yıllık zararına neden olabilir. Yetkili kişilerin bu işlerin ehli olması şarttır. Denetleme mutlaka olmalı sektöre zarar vermeden can ve mal emniyetini koruyarak” (Katılımcı 1, 2016).*

#### 4.2. Kümelenme

“Öncelikli olarak kümelenme özellikle bizim çekek yerlerinde, yat yapım yerlerinde olmak zorunda. Onlarda en az 4, 5 yıldır çalışıyorlar ama bir türlü çok ciddi adımlar atılmadı. Çünkü orda da yapısal, bürokratik sorunlar var, imar durumları işte plan gibi engeller çıkıyor” (Katılımcı 6, 2016).

“Kümelenme konusu Bodrum için önemli bir konudur. Yat imalatı kümelenmesi Bodrum yat kümesi on kümelenmeden biri başı çeken ön sıralarda yer alıyordu. O zamanlar en büyük problemler dış ticaret, sit imar ve bayındırlık ile ilgili problemlerdi. O günden bu güne beş sene geçti hala sorunların çözümü açısından bir gelişme yoktur” (Katılımcı 4, 2016).

“Deniz Turizmi Yönetmeliği’nde deniz turizmi tesisleri ve deniz turizmi araçları diye bir sınıflandırma var ve deniz turizmi tesislerinde marinalar, kurvaziyer limanlar vs. deniz turizmi araçlarında da su altı ve su üstü sporları yat işletmeleri, feribot işletmeciliği, günlük geziler gibi onun da pek çok kendi alt sektörü var. Bunların arasında da işbirlikleri yapılıyor, bunlar da geliştirilebilir. Deniz turizmi kümelenmesi çalışmaları için paydaşların özellikle kamu kurumlarının daha fazla elini taşın altına sokması gerekiyor, yüksek katma değerli deniz turizmi sektörünün sürdürülebilmesi ve ülkenin döviz girdisinin artırılması nedeniyle” (Katılımcı 6, 2016).

“2007’de biz bir dernek kurduk. Bodrum Su altı Derneği diye. Burada derneğe üye olanlar, dalış merkezleri sahipleri, dalış eğitimcileri, asistanlar meslek örgütü gibiydi çalışmaları su altı sporları işletmeleri kümelenmesi olarak dönüştürmekti niyetimiz. Örgütlenme ile ilişkili çalışmalarda bürokrasi önemli bir engelimiz” (Katılımcı 7, 2016)

#### 4.3. Vergilendirme Yetkilendirme ve Teşvik Sorunları

“İnovasyona vakit kalmıyor ki, devlet o kadar cezalandırıyor yat imalatçısını ki inovasyona fırsat kalmıyor. Bırak yenilik yapmayı hayatta kalmaya çalışıyoruz” (Katılımcı 4, 2016).

“Uluslararası standart uygulanıyor uygulanmaya çalışılıyor, yönetmelik ve talimatnameler, üst düzey dalış dediğimiz ileri dalışlar şu anda Türkiye’de yasak. Fakat şimdi bizim dalışlarımız aslında rekreasyonel bir aktivite bir spor değil. Ayrıca aletli dalışın bir yarışması yok. Biz olimpiik bir spor değil yarışması da yok. Bu yüzden bununla ilgili TSSF’nin yaptırımları uygulamaları yetersiz” (Katılımcı 7, 2016)

*“Geldiğimiz noktaya bakınca yatçılık sektörü kendi içerisinde özel sektör teşebbüsünün iş ve devlet desteği olmaksızın Türkiye’de bir gelişim sürecinde olduğunu görmek mümkündür” (Katılımcı 9, 2016).*

#### **4.4. Arz Talep Dengesizliği**

*“Arz talep dengesi bozulduğu için fiyatlar düşüyor, fiyatlar düşünce de kalite düşüyor. Yani bu işi yapmaya çalışan yapıyorum diyen çok fazla firma ve tekne var. Müşteri bulabilmek için fiyat kırıyorlar ama bu bizim yatçılık işinde, tekne işinde kışlık bakımlar, kaliteli personel çok önemli olduğu için bu sefer o gelirlerle o maliyetleri karşılayamadıkları için müşteri memnuniyetsizliği sorunu çıkıyor” (Katılımcı 6, 2016).*

*“Şimdi arz-talep dengesi diyoruz ama bakıyorsun bütün liman dolu. Para kazandı mı geçen sene? Diğer arkadaşların para kazandı mı? Hep dengededir başa baş tamamlarsınız sezonu. Aslında bana sorarsanız özellikle deniz turizmi aracı işletmeciliğinde arz fazlası var” (Katılımcı, 7, 2016).*

*“Devlet kurumları deniz turizmi ile ilgili düzenlemeyi daha yeni iki sene önce yaptı. Deniz turizmi diye bir sektörün varlığının yeni farkına vardı. Kamu kurumları daha deniz turizminden haberdar değil, bırak kaliteyi geliştirmeyi veya standartları uygulamayı deniz turizminde kullandığımız teknelerden devletin kurumlarının haberi yoktu. Kaç tane teknemiz vardır, nasıldır? Özellikleri nedir?” (Katılımcı 3, 2016).*

*“2008 öncesinde kontrolsüz şekilde çok fazla mavi yolculuk tekneleri yapıldı atıldı. Şimdi onların ceremelerini yat imalatçıları çekiyor. Avrupalılar şu teknelere bakın kötü tekneler yapılıyor diye emsal gösterdiler. Türkiye’de ve biz yat imalatçıları olarak bunun zararını gördük” (Katılımcı 4, 2016).*

#### **4.5. Bağlama Yerleri ve Çekme Yerleri Sorunu**

*“Bodrum limanının kapasitesini biliyorsunuz, yazın bağlayacak bir yer bulabiliyor mu teknelere? Zaman zaman yolcu indirme bindirme yerleri bile dolu oluyor” (Katılımcı 7, 2016). “Geçmişte hizmetleri alamıyorduk, şimdi hizmetleri alıyoruz ama bağlama yeri sıkıntısı var” (Katılımcı 6, 2016).*

*“Küçük teknelerle ilgili barınakların olmaması insanları hala düşündürüyor. Yelken konusuna henüz daha kimse değinmiş değil, özel*



*sektör yelken kulüplerini teşvik etmeye çalışıyor. Ama onlar da özel kulüpler yani onların içine girmek de kolay değildir”* (Katılımcı 2, 2016).

*“Hâlihazırda var olan belgeli yat limanları haricindeki genelde belediyelerin hizmet verdiği limanlarda hizmetler yetersizdir. Su, elektrik, çöp, atık su, ikmal ve transferlerde ciddi zorluklar yaşanmaktadır”* (Katılımcı 10, 2016). *“Çekek yerleri yetersiz ve denetimsizdir. Talebi karşılayamamakta ve sektörü son derece olumsuz etkilemektedir”* (Katılımcı 10, 2016).

## **5. MEVZUAT KAYNAKLI SORUNLAR**

Türkiye’de 1980 sonrası hızla gelişmekte olan turizm sektöründe yatçılık önemli bir yer tutuyordu. Yönetmelikler ve yasal düzenlemeler ihtiyaçlara cevap vermiyordu. 1974 yılında kurulan motif yatçılığın kurucusu, Yat Turizmi Yönetmeliği hazırlanırken özel sektör olarak haftalarca çalıştıklarını, Doğan Tugay, Sinan Özer gibi sektörün başarılı girişimcileri ve yöneticileri ile birlikte Turizm Bakanlığı ile müzakere ederek yönetmeliği çıkardıklarını ifade etmişlerdir (Katılımcı 11, 2016). *“Günümüzde kamu otoritelerince çok fazla toplantı yapılıyor. Turizm Bakanlığı, Haberleşme Bakanlığı ile oda olarak biz sürekli iletişim halindeyiz geçmişte bu kadar müzakere yoktu günümüzde var. Fakat etkisi yok gibi sonuç odaklı ihtiyaçlara cevap veren düzenlemeler oluşturulamıyor”* (Katılımcı 1, 2016). *“Daha iki sene önce deniz turizm bakanlığından yat işletme belgesi alma zorunluluğu getirildi. Teknelerin niteliklerinin belirlenmesi amacıyla, ama ondan sonra o da değişikliklere uğradı, sektör gerçekleriyle sağlıklı müzakere edilmeden uygulamaya konulduğu için”* (Katılımcı 3, 2016). *“Sadece kuralları abartıp hiç hayata geçirilmez hale getirmemelidir”* (Katılımcı 2, 2016).

*“Turizm Bakanlığı mavi yolculuk teknelerini otel benzeri konaklama tesisi gibi değerlendirmektedir. Denizcilik, Ulaştırma Bakanlığı gemi statüsünde değerlendirmektedir. Bizim mavi yolculuk teknelerimiz ne deve ne de kuştur, devekuşudur. Deniz turizmi araçları olarak kamu idaresince tek bir kurundan deniz turizmi aracı olarak tüm işlemleri yapılmalıdır”* (Katılımcı 5, 2016).

*“Genel dalıcı sayısı şu anda 400 binin üzerinde, bu daha da üstte olabilir çünkü her ne kadar bizim denizlerimiz tropik deniz olmasa bile aile turizmine uygun bu nedenle çocukların da dalabilmesi lazımdır. Çünkü bizler sporcu yetiştirmiyoruz, bizler yarışmalara katılmıyoruz fakat bize bununla ilgili olan kısıtlamalar sanki bir su altı sporcusuymuşuz gibi tahkim kurulu cezalar uyguluyor”* (Katılımcı 7, 2016).

*“En önemli sorunlardan biri son yıllarda o kadar çok yönetmelik ve tüzük çıktı ki, deniz turizmi olgusunu da kimse bilmediği için bizi bir yandan gemilerle eş tutup gemilerden istenen her şeyi istiyor Denizcilik Bakanlığı. Turizm Bakanlığı da verilen turistik hizmetler açısından işi kurallara bağlamak istiyor ki bu bizim de desteklediğimiz bir şey, kayıt altına alınsın tekneler deniz turizmi araçları. Gelirleri ve ülke ekonomisine katkısı belli olsun gibi nedenlerle. Ama işi bilmedikleri için öyle şartlar konuluyor ki uygulamak mümkün değil deniz üzerinde ve tekne üzerinde”* (Katılımcı 6, 2016).

*“Daha önce belirttiğim gibi bizi denetleyen kurum tamamen amatör. Burada her yelken açan gulet, Tekne Yelken Federasyonu’ndan belge almak durumunda mı, değil. Bizler her yıl ruhsatı almak yenilemek durumundayız. Belgeyi aldığımız kurumlar bir TSSF, iki turizm bu iki belge olmadan, şunu söylüyorum ben bir turizm şirketiyim. Benimle ilgili herhangi bir ticari sıkıntıda ticari mahkemeler görevlendirilmiş. Fakat yetki aldığımız yer spor federasyonudur”* (Katılımcı 7, 2016).

*“Sektörün yönetiminde en büyük sıkıntı ya şu yasaya şu maddeyi de koyalım şeklinde. En son Turizm Bakanlığı’nın çıkardığı yönetmelik vardı, önce uluslararası kuralı uygulamadan evvel kendi bayrak ülkesinde tedbirinin alınması, ön hazırlığın yapılması lazım. Gerekli kalite tedbirlerinin, gerekli farklılık konularının tasniflenmesi lazım”* (Katılımcı 2, 2016).

*“Bakanlıklar düzeltereğim derken de o kadar çok bürokratik kirlilik yaratıyor ki, bu sefer yanlış uygulamaların önüne geçemiyorsun. Fazlasıyla ihtiyaç dışı mevzuat, bürokratik engel yaratıyor”* (Katılımcı 6, 2016).

*“1990 yılında Turizm Bakanlığı’nın yayınladığı bir yönetmelik var. Bu yönetmelikte bizim gibi ticaret erbapları hazırlanmasına katkıda bulunmuşlar. 90 yılında yönetmelik Türkiye Su altı Federasyonu’na atıfta bulunuyor çünkü dalış o dönemde tam olarak bilinmediği için 90 yılında Turizm Bakanlığı TSSF sorumludur diyor. TSSF’nin yaptığı yönetmelikle ilgili sıkıntılar olduğu için profesyonel amaçlı kurulmuş şirketlerin amatör bir kurum olan TSSF tarafından yönetilmesi en büyük yanıltır”* (Katılımcı 7, 2016).

*“Türkiye’nin ticari gemi filosunda ISM’den sadece kopya çekerek işlemler yapılıyor. Emniyet ve kalite odaklı olarak zihniyet değişimi yok. Uluslararası bir kod olarak ISM kodun temel noktası bir kere yatlarla gemileri ayırıyor olması. ISM kod yatlarla ISM’i zorunlu tutmuyor. Önemli*

*bir konu da ticaret kanununda her deniz aracının gemi olarak algılandığı için yatların farklı muamele görmesi sağlanamıyor. Gemi gözüyle baktığımız zaman son derece yatlar için uygulaması mümkün olmayan kurallar bütünü halinde karşımıza geliyor idarenin bu konuda çok başarılı adımlar attığını zannetmiyorum. Her şeye rağmen çok çabalyor, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı da Turizm bakanlığı da fakat bazı hukuki engelleri aşamıyor özellikle Türk ticaret kanununda değişiklikler yapılması lazım” (Katılımcı 2, 2016).*

*“Turizm Bakanlığı’nın yönetmeliği ve TSSF’nin yönetmeliğine istinaden bizim dalış teknelerimiz kapasiteyle orantılı olduğu için sadece Bodrum çanağında dalış yapabilir. Biz teknemizi alıp yanımıza da bir yelkenli gulet alıp Gökova’ya gidemeyiz. Çünkü bununla ilgili bir takım yaptırımlar var. Nedir bunlar? Bizim teknelerimiz yolcu motoru statüsünde kapasiteleri 12’den fazla olduğu için görev alacağı bölgeler sadece Bodrum’da belli başlı bölgelerdir. O çanak içinde turlarımızı gerçekleştirebiliriz. Daha önce bu turları ben ve arkadaşlarım çok yaptık hala da yapan arkadaşlarımız oluyor fakat bürokratik engelleri çok fazla” (Katılımcı 7, 2016).*

## **6. KAMU İDARESİNDE YETKİ KARMAŞASI**

Kamu bürokrasisi ile ilişkilerin gelişmesi için yeni yasal düzenlemelere ihtiyaç duyulduğu, mevcut yasaların şirketlerin verimli çalışması için gerekli ortamı sağlamakta yetersiz kaldığı ileri sürülmektedir (MÜSİAD, 2015: 130). Kamu idaresinde dinamizmin sağlanması için piramit tipi hiyerarşik yapılanmanın yerine yatay, dikey çapraz iletişimin mevcut olduğu esnek organizasyonların geliştirilmesi gereklidir. Deniz turizmi sektöründe katılımcıların görüşlerinde belirgin olarak dikkat çeken konu kurumlar arası koordinasyon ve iletişim eksikliğidir.

*“Deniz turizmi yaşamadan anlatılamaz. Mavi yolculuk yapmayan birisine bunun nasıl bir şey olduğunu anlatamazsınız. Yat yaşamını, buradaki koyları, bir sürü ayrıntıyı işte bu bizim bürokrasi ile yaşadığımız temel sorunun kaynağı ve en büyük problemimiz temelinde yatan sorun budur. Turizm Bakanlığı’nın deniz turizmciği bölümüne biri geliyor hayatında daha hiç yat görmemiş, tekne görmemiş. Ondan sonra izin ve işlemleri yapıyor” (Katılımcı 6, 2016).*

*“Marina yeri seçiminde İtalya’da bir uygulama var tüm ilgili taraflar özel sektör temsilcileri, kamu idaresi, üniversiteler, bilim kurumları, sivil toplum örgütleri ve yerel yönetimler bir yuvarlak masa*

*toplantısında ortak karar vermektedir. Bizde de öyle olması gerekir. Maalesef öyle değil” (Katılımcı 1, 2016)*

Bürokratlarla ilgili diğer önemli sorunlar ise iş dünyası hakkında yeterince bilgi sahibi olmamaları, siyasetle gereğinden fazla ilgilenmeleri ve mesleki eğitim bakımından yetersiz olmalarıdır (MÜSİAD, 2015:132).

*“Devlet kendi ayağı bakımından kanunlarla ve yönetmelikle bu işi götürmeye çalışıyor. Diğer tarafta hali hazırda var olan yığma ahşap teknelerin hak ettiği değeri görmesi için tabi ki Avrupa birliği çerçevesinde bir statüye bağlamamız gerekiyor. Sevindirici olan devletin de bunu kendi bünyesinde yavaş yavaş yapmaya çalıştığını görüyoruz ama yeterli mi? Değil” (Katılımcı 9, 2016)*

*“Bizde amatör denizcilik Türkiye’de teşvik edilmedi, yani bugün özel tekneler MTV hala yüksektir” (Katılımcı 2, 2016).*

*“Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı yolcu kapasitesini belirlemiş 12 yolcudur. O zaman standart kendiliğinden ortaya çıkıyor. 12 yolcu, yani altı kamara yapabilirim fazlası verimli değil diyorsun. 30 metrenin üstü olunca düzenlemeler nedeniyle donatılması gereken ek ihtiyaçlar ortaya çıkıyor. Ayrıca Turizm Bakanlığı başka standartlar getiriyor TURSAB başka bir şey istiyor. Kurumsallaşmamanın en önemli nedeni girişimcinin büyümede bir gelecek görmemesi” (Katılımcı 3, 2016).*

*“Deniz turizmine hizmet veren devlet kurumlarının yerel birimleri bilinçli memurlarla donatılmalı, bu memurlara devletin onurunu koruyacak bina, teçhizat ve lojman verilmelidir. Turistik bölgelerdeki memurlar ekonomik bakımdan mağdurdurlar” (Katılımcı 10, 2016).*

Sektörler arasında hem bürokrasi ile ilişkilerde hem de kamu desteklerinden yararlanma noktasında belirgin farklılıkların olduğu görülmüştür (MÜSİAD, 2015:131). Deniz turizmi kaynaklarının yönetilmesi noktasında kamu kurumlarının arasında koordinasyon eksikliği belirgin görülmektedir. Katılımcıların özellikle altını çizerek belirttikleri önemli bir husus olarak karşımıza çıkmaktadır. Kamu idaresinde yetki karmaşasının bertaraf edilmesi yönetim eksikliğinin giderilmesi ile mümkün olacaktır. Yerinden sorunlara müdahale, karar mercilerinin hızlı karar vermesi, bilinçli kamu çalışanlarının istihdam edilmesi, yasal düzenlemelerin tüm kurumlarla istişare edilerek oluşturulması bütünlüklü bir yönetim yaklaşım ile sağlanabilecektir.

## 7. SONUÇ

Yapılan çalışmada sosyal bilimlerde önemli araştırma yöntemlerinden olan nitel araştırma yöntemi kullanılmıştır. En uygun mülakat şekli olarak derinlemesine yarı yapılandırılmış görüşmeler yapılmıştır. Bu sayede sektörle doğrudan ilişkili katılımcılardan konuya ilişkin müspet değerlendirmelerine ulaşılmıştır. Bu sonuçlar bilimsel objektif kriterlere göre yorumlanmıştır. Yapılan yorumlama sonucunda deniz turizmi sektörüne bütünsel olarak yaklaşılmıştır. Deniz turizmi sektörü için yönetim eksikliği tespit olunmuştur. Deniz turizmi kaynaklarının sürdürülebilir planlaması ve yönetilmesi amacıyla sağlıklı iletişim, koordinasyon, yerinden katılımcı yönetimi içine alan yönetişimin önemi kuramsal çerçeve ve katılımcıların görüşleri ile desteklenmiştir.

Deniz turizmi faaliyetlerinin sürdürülmesinde, kamu otoritelerinden alınan izinler birçok sektöre oranla daha fazla ve karmaşıktır. Bürokraside işlemlerin basitleştirilmesi önemli bir ihtiyaçtır. Deniz turizmi aracı işletmeleri çok sayıda kamu kurumundan sertifika ve izin almak zorundadır. Kamu kurumlarının içinde ki yetki karmaşasından kaynaklı olarak çok fazla izin ve belge gereklidir. Deniz turizmi araç ve tesis işletmelerinin izin ve yetkilendirme konuları ile ilgili Çevre Bakanlığı, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Turizm Bakanlığı, Valilikler, Gümrük Bakanlığı, Maliye Bakanlığı, İmar ve İskân Bakanlığı, Belediyeler yer almaktadır. Yapılan çalışmada kamu istihdamına ilişkin özellikle deniz turizmi işinin ehli olmak bir kenara konuyla ilgili hiç bir deneyimi ve eğitimi olmayan kamu çalışanlarıyla ilgili yaşanan sorunlara değinilmiştir. Diğer sektörlerde benzer sorunlar yaşansa da daha spesifik ve niş bir pazarı sahip deniz turizmi sektöründe belirgin olduğu yapılan çalışmada görülmektedir. Bu nedenle engelleyici bürokrasiden destekleyici bürokrasiye geçişi sağlayacak tedbirler hızla alınmalıdır. Kamu yönetiminde insan kaynakları uygulamaları daha rasyonel ve bilimsel kriterlerle yapılmalıdır (MÜSİAD, 2015:136). Deniz turizmi endüstrisinin gelişimi için de kamuda nitelikli sektörü bilen kalifiye insan kaynağına ihtiyaç vardır. Ayrıca deniz turizmi sektöründe âdemi merkezîyetçi bir yönetim ile sorunlara yerinde ve zamanında çözüm bulunması gerekmektedir. Bu noktada yönetişimin geliştirilmesi, deniz turizmi sektöründe birçok kronik sorunun çözümünü sağlayacaktır. İyileştirme amacı ile yapılan uygulamalar iyileştirmeden çok bazı durumlarda firmalara külfetler yüklemekte uygulamayacak ve gerçeklikle bağdaşmayacak kararlar sonucunda deniz turizmi sektörü zarar görmektedir. Araştırma sonuçlarında sektörde deniz turizmi araçlarının işletmeciliğinde kaliteyi belirleme noktasında sertifikasyon eksikliği bulunmaktadır. Mavi kart uygulamaları konusunda yaşanan sorunlar

önemli bir yer tutmaktadır. Kıyı planlaması ile ilgili kamu otoritelerinin almış olduğu kararların deniz turizmine vermiş olduğu zararlar katılımcıların ortak olarak ifade ettikleri bir meseledir. Deniz turizmi arz verilerinin en önemlileri olan, dünya üzerinde nadir bulunan, korunaklı mavi yolculuk koylarının kıyı yapılaşması ve sahil yolu ile yok olması önemli bir sorundur. Tekne bağlama yerleri ve çekek yerlerinin sürdürülebilir bir şekilde kıyı planlaması içinde yer alması önemli bir ihtiyaçtır. Özellikle çekek yerlerinin kalite standartlarının artırılması ve negatif çevresel etkilerin bertaraf edilmesi gerekmektedir. Çekek yerlerinin imar izinlerine ilişkin düzenlemelerin yapılması ve resmi statülerinin belirlenmesi önemli bir ihtiyaçtır. Çekek yerlerinin deniz kirliliğine neden olmayacak şekilde donatılarak işlemlerin çevre standartlarına göre sürdürülebilir şekilde yapılması ve işletilmesi gerekmektedir. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının uluslararası sözleşmelere dayanarak yapılan denetimlerinde ve uygulamalarında, sektörün kendi dinamiklerinin göz ardı edilmektedir. Bu nedenle deniz ticaretinin ticari kargo gemilerde gerçekleşen denetimlerin yapılması deniz turizmi araçları için revize edilmeden uygulanması ve liman otoriterince deniz turizmi araçlarından talep edilmesi önemli bir sorun olarak görülmüştür. Bu düzenlemelerin çoğunun uygulanamayacak nitelikte olduğu yönünde sektör temsilcilerinin görüş birliği mevcuttur. Deniz turizmi araçları özelinde ihtiyaçlara uygun düzenlemelerin oluşturulması gerekmektedir. Deniz turizmi kaynaklarının, planlanması, yönetilmesi noktasında özel sektör kamu işbirliğinin sağlanmadığı, sektörün gerçekleri ile örtüşmeyecek karar ve uygulamaların alındığı yönünde görüş birliği çalışmanın katılımcılarının ifadelerinde görülmektedir. Kamu ile iletişim kanallarının açık olduğu buna ilişkin bir çabanın geçmişe oranla daha fazla olduğu ifade edilse de bir iletişim eksikliğinin hala devam ettiği ifade edilmiştir.

Araştırma sonucunda tümevarım yaklaşımıyla yönetim eksikliğinden kaynaklı tespit edilen sorunlar, gelecek çalışmalarda farklı bilim ve disiplinlerce farklı şekilde ele alınabilir. Bu çalışma şablon niteliği taşıyarak farklı disiplinlerde araştırmacılar için yönlendirici olacaktır. Yönetişimden kaynaklanan her bir alt sorun daha detaylı çalışmalarla farklı bilimsel çözüm önerileri geliştirilerek araştırılabilir niteliktedir. Tespit olunan her bir sorun gelecek çalışmalarda daha spesifik ve derinlikli araştırılabilir konulardır.

Yapılan tüm derinlemesine görüşmelerde yönetim ifade edilmediği halde tüm katılımcılarca yönetişimden kaynaklanan sorunları işaret etmişlerdir. Deniz turizmi sektörü için yönetişim eksikliğinin olduğu çalışma ile ortaya konulmaktadır.

## **KAYNAKLAR**

Canıkalp, E. ve Ünlükaplan, İ. (2015). Yönetişim Kalitesi ve Yönetişimin Ölçülebilirliği. *Çukurova Üniversitesi İİBF Dergisi*, 19(1), 81-100.

Creswell, J.W. (2013). *Nitel Araştırma Yöntemleri*, Çev. Ed. Bütün M. ve Demir S.B., Ankara: Siyasal Kitapevi.

DTO (2017). *Deniz Sektörü Raporu 2016*. İMEAK Deniz Ticaret Odası, İstanbul.

Kooiman, J. (2003). *Governing as Governance*. London: Sage Publications. S.4

MÜSİAD (2015). İşletmeler ve bürokrasi 25 yılda bürokraside neler değişti. Müstakil Sanayici ve İşadamları Derneği, İstanbul.

Okçu, M (2011). *Değişen Dünyayı Anlamak İçin: Önemli Bir Kavram: Yönetişim*, Ankara Sanayi Odası Yayın Organı, Kasım - Aralık

Özer, M. A. (2006). Yönetişim Üzerine Notlar. *Sayıştay Dergisi*, 63, 59–89.

Palabıyık, H. (2004). Yönetimden Yönetişime Geçiş ve Ötesi Üzerine Kavramsal Açıklamalar. *Amme İdaresi Dergisi*, 37(1), 63–85.

Punch, K.F. (2016). *Sosyal Araştırmalara Giriş*. Çev. Ed. Akyüz, Z. vd., Ankara: Siyasal Yayınevi.

Rhodes, R. A. W. (1996). The New Governance: Governing without Government. *Political Studies*. 44(4), 652–667.

Rosenau, J. N. (2004). Governance in the Twenty-first Century, in T. J. Sinclair (Ed.), *Global Governance: Critical Concepts in Political Science*, pp.179-219. London: Palgrave Macmillan.

Stoker, G. (1998) Governance As Theory: Five Propositions, *International Social Science Journal*, 50, 18.

Sapmaz, İ. ve Okuyucu, F. (2014). Deniz Turizminin Dünü, Bugünü, Sürdürülebilirliği. 2. *Ulusal Deniz Turizmi Sempozyumu*, 28 Şubat 2014, Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir.

Taylor, A. (2002). Governance, G. Blakeley, and V. Bryson (Eds.), *Contemporary Political Concepts: A Critical Introduction*, (s.35-53). Londra: Pluto Press.

Toksöz, F. (2008). *İyi Yönetişim El Kitabı*. İstanbul: Tesev Yayınları.

Yıldırım, A. ve Şimşek, H. (2016). *Sosyal Bilimlerde Nitel Araştırma Yöntemleri*. Ankara: Seçkin Yayınevi.

### **İnternet Kaynakları:**

Dünya Bankası (2017). *Ülke politikaları ve kurumsallaşma değerlendirmesi*, <https://data.worldbank.org/data-catalog/CPIA>, Erişim Tarihi: 08.02.2017.

Okuyucu, F. (2015) . “Denizdeki Kirliliğin En Büyük Nedeni Bürokrasi ” Kent Haber Sitesi, <https://www.kenttv.net/haber.php?id=31052>, ( 20 Ekim 2016)