

4. Ulusal Deniz Turizmi Sempozyumu
“Küresel Eğilimler-Yerel Etkiler”
23-24 ŞUBAT 2018 - İZMİR

**ENDEMİK BİR TURİZM TÜRÜ OLARAK MAVİ
YOLCULUK**

¹Tuncay KULELİ, ²Şeyma BAYAZIT, ³Gündüz
NALBANTOĞLU, ⁴Tunç KURTLUOĞLU, ⁵Arif YILMAZ,
⁶Rüştü TEZCAN, ⁷Faruk OKUYUCU

ÖZET

Bu çalışmada, turizm türlerinden biri olan Endemik Turizm konusunda temel tanımlamalar ve Endemik Turizmi oluşturan başlıca bileşenler ortaya konularak, Türkiye'nin güney kıyılarından ortaya çıkmış, Türkiye'ye özgü bir turizm türü olan Mavi Yolculuk, Endemik Turizm açısından değerlendirilmiştir. Çalışmada, Mavi Yolculuk-Endemik Turizm arasındaki ilişkiler tespit edilerek, Mavi Yolculuğun tanımı, öğeleri, mevcut durumu, karşılaşılan zorluklar ve çözüm yolları tespit edilmiştir. Tespit sonucunda, Mavi Yolculuk turizm türünün, Endemik Turizm tanımlamaları ile tamamen örtüştüğü, ülkemizin belli bir bölgesinden türemiş ve o yöreye özgü olduğu ancak yaklaşık 70 yıl önce ortaya çıkan bu turizm türünün uluslararası tanım ve tescilinin yapılmadığı, ilgili turizm mevzuatlarında yeterince tanımlanmadığı, ekonomik getirisinin yüksek olmasına rağmen; idari, hukuki, teknik ve tanıtım açısından daha fazla desteklenmesi gerektiği sonuçlarına varılmıştır.

Anahtar Sözcükler: Deniz turizmi, Endemik Turizm, Mavi Yolculuk.

¹Prof. Dr., Muğla SK Üniversitesi Bodrum Denizcilik MYO, Bodrum.
kulelituncay@gmail.com

²Araş. Gör., Bandırma Onyedİ Eylül Üniv., Denizcilik Fakültesi, Bandırma.
byzt.seyma@gmail.com

³İMEAK Deniz Ticaret Odası Bodrum Şb. Yö. Kur. Bşk., Bodrum.
gunduz@gunduztravel.com

⁴İMEAK Deniz Ticaret Odası Bodrum Şb. Yö. Kur. Üy., Bodrum.
cpt.tunc@gmail.com

⁵İMEAK Deniz Ticaret Odası Bodrum Şb. Yön. Kur. Bşk. Yrd., Bodrum.
denizmarin@gmail.com

⁶İMEAK Deniz Ticaret Odası Bodrum Şb. Meclis Bşk., Bodrum.
rustutezcan@gmail.com

⁷İMEAK Deniz Ticaret Odası İstanbul Merkez Yön.Kur.Üy. İstanbul.
mfokuyucu@hotmail.com

1. GİRİŞ

Mavi Yolculuk, bölgesel ve ulusal anlamda turizminin temel taşlarından biri olup, doğal dengeyi koruyan, çevre dostu, katılanların üzerinde tutku ve macera yaratan bir deniz turizmi türü olarak ortaya çıkmıştır. Bodrum bölgesine özgü Gulet tipi tekneler ile 1950'lerden günümüze gelmiş, Türkiye'de turizmin en değerli ürünlerinden biri olarak görülmektedir. Ancak Mavi Yolculuk her ne kadar kendine has özelliklere sahip, değerli ve doğduğu yerde yapılagelmiş olan bir turizm türü olsa da, endemik öz nitelikleri ile geliştirilmeyen her turistik ürün gibi o da yaşam döngüsünün son evresine yaklaşma problemiyle karşı karşıya kalacaktır.

Turizm endüstrisinde, ulusal ve bölgesel ölçekte planlanan stratejiler, Mavi Turizm gibi endemik niteliği fazla olan turistik ürünlerin geleceği için önem arz etmektedir. Turizm strateji planlarında eleştirilen konulardan birisi kitle turizmidir. Kitle turizmini destekler nitelikteki planlamalarda artan ziyaretçi sayısının mükemmel bir fayda sağlayacağı temel alınmakta olsa da, bu varsayımı haklı gösterecek kanıtları bulmak zordur. Bununla birlikte kitle turizmi, doğal ve kültürel cazibe yerlerinin yaşama kabiliyetini tehlikeye atarken, kar marjının azalmasına da sebep olmaktadır (Oelrichs, 1992: 14-18). Dolayısıyla, alternatifler; kitle turizminin tersine özellikle, ziyaretçi sayısında azalmaya, fakat ziyaretçi başına fayda getirisini arttırmaya yöneliktir. Yani kitle turizmne oranla turizmde verimliliği arttırmak hedeflenmektedir. Turizm endüstrisinin zamanla eko turizm gibi alternatif niş pazarlara yönelmesinin temel nedeni kişi başı fayda getirisinin doğal denge ve çevreyi bozmadan arttırılmasıdır. Ancak eko turizmin uzun vadede fayda getirisinin sürdürülebilirliği konusu tartışmalıdır (Oelrichs, 1992: 14-18).

Kitle turizminin olumsuz etkilerine karşı ortaya atılan alternatif diğer turizm türlerinin yeni bir perspektif getirmenin önemi, karlılık ve çevresel sürdürülebilirlik arasında uzun vadeli bir denge kurmak amacıyla gündeme getirilmiştir. Karlılık ve sürdürülebilir çevre arasındaki denge ilişkisini kurmaya yönelik gayesi bakımından Endemik Turizm, eko turizmin ötesine geçmektedir. Çünkü Endemik Turizm çevresel sürdürülebilirliğin yanı sıra kültürleri ve yaşam biçimlerini de kapsar, ayrıca; turizmin yalnızca olumlu ya da olumsuz sonuçlarına odaklanmanın gerçekçilikten uzak olduğuna dikkat çekmektedir (Oelrichs, 1992: 14-18).

Kısa vadeli turizm gelirlerini arttırmaya yönelik benimsenen stratejiler ulusal ölçekte turizm endüstrisine yapılan yatırımların en iyi geri dönüşünü sağlamadığı görülmektedir. Doğal ve kültürel cazibe yerlerine yönelik yapılan kitle turizmi için doğal ve kültürel varlıklardan istifade etmek, yararlanılan cazibelerin kalitesiyle birlikte azalacak kısa vadeli bir kâr sağlayabilir (Oelrichs, 1992: 14-18). Mavi Yolculuk gibi

niş talebe karşılık vermeye yönelik icra edilen hizmet alanlarının turizmde uzun vadede ne oranda yatırımlara cevap verdiği sorusu için deneysel çalışmalara ihtiyaç vardır. Öte yandan kitle turizminden önemli ölçüde ayrılan Mavi Yolculuk çevre dostu bir turizm türüdür.

Mavi Yolculuğun öz niteliklerinin bozulmaması ve sürdürülebilir bir sektör olarak turizm endüstrisinde devamlılığının sağlanması için onun beslendiği endemik nitelikleri yoğun olan kaynaklarının dikkatli idare edilmesi gerekmektedir. Ege kıyıları ve özellikle Bodrum için bu kaynakların başında doğal, tarihi, kültürel ve endemik koylar gelmektedir. Bu nedenle, nasıl ki zeki çiftçiler arazilerinin kapasitesini belirleme ve kaynaklarını dikkatli bir şekilde idare etmenin önemini kabul ediyorlarsa, turizm endüstrisinde de Endemik Turizm olarak Mavi Yolculuğun önemi de aynı şekilde kabul edilmesi büyük önem taşımaktadır.

Yapılan bu çalışmanın amacı; Mavi Yolculuk gibi kitle turizmine yönelik olmayıp, niş talebi karşılamaya yönelik, sürdürülebilir çevre ve karlılık arasında dengenin kurulmasına dayanan, alternatif turizm türlerinin ulusal turizm stratejileri ile desteklenmesi sürecine katkı sağlayacağı düşünülen Endemik Turizm yaklaşımı kapsamında yer aldığına dair değerlendirme ve tespitlerin yapılmasıdır. Turizm endüstrisine yeni bir perspektifin getirilmesi konusunda Endemik Turizmin öneminin anlaşılabilmesi için, ulusal deniz turizminin değerli bir parçası olan Mavi Yolculuk ele alınmıştır. Çalışmanın ilerleyen bölümlerinde Endemik Turizm, Mavi Yolculuk, ve Mavi Yolculuk ile Endemik Turizm arasındaki ilişki hakkında ayrıntılı açıklamalara ve analizlere yer verilmiştir.

2. ENDEMİK TURİZM

Endemik kelimesinin kökeni Yunanca'da halk anlamına gelen demos ile yerli anlamındaki endemoios kelimelerinin birleşimiyle, modern latin dilinde endemicus olarak evrilerek 17. yüzyıl ortalarında Fransızca endemique kelimesi ile birleşerek bugünkü "endemic" şekline ulaşmıştır. Türkçe karşılığı ise endemiktir. Yaygın olarak kullanımında ise bir yere özgü, o yerde doğan ve büyüyen, yerel anlamda daha çok endemik bitki veya endemik hastalık olarak bitki biliminde ve tıp biliminde kullanılmaktadır (TDK, 2017).

Turizm alanında ise Endemik Turizm kavramı ilk defa 1992 yılında Pasifik Asya Seyahat Birliği (1992) tarafından kullanılmıştır. Endemik Turizm, daha 1992 yılında, turizm endüstrisinin karşı karşıya kaldığı temel sorunlarla uzun vadeli mücadelesi ve karlılığının devamı için bir çıkış noktası olarak keşfedilmiştir. Pasifik Asya Seyahat Birliği Endemik Turizmi kitle turizminden kesin olarak ayırmıştır. Endemik Turizm ile kitle turizmi arasındaki mesafe Dwyer ve Forstth (1997: 221-

225) tarafından da vurgulanmıştır. Bununla birlikte, Endemik Turizm eko turizmin ötesinde bir olgu olarak değerlendirilmektedir. Endemik Turizmi, kitle turizmi ve eko-turizminden üstün kılan varsayımlar temelde ikiye ayrılmaktadır. Bunlar; (a) her bölge veya topluluğun kendine özgü özel bir karakteri vardır, (b) o belirli özel karakter veya kimlik bölgenin önemli cazibelerini iyi bir şekilde turistlere sunar (Oelrichs, 1992: 14-18). Bu kapsamda, Endemik Turizmi, eko-turizm ve diğer kavramlardan ayıran öznitelikler aşağıdaki gibi değerlendirilebilir:

- Endemik Turizm her destinasyonun, kendi karakterine ve kendi cazibesine sahip olduğunu kabul eder.
- Endemik Turizm, ayrıca, toplulukların kültürel özelliklerinin, ister yerli isterse de tanıtılan fark teşkil etmeksizin, turizm varlıkları olarak büyük değer taşıdığının farkındadır.
- Kitle turizmi ile karşılaştırıldığında Endemik Turizm daha çevre dostu niteliktedir (Dwyer ve Forst, 1997: 221-225)
- Endemik Turizm kavramı yukarıda belirtilen hem destinasyon nitelikleri hem de bu destinasyondaki yerli veya tanınmış toplulukların özelliklerini kapsamı açısından eko-turizmin önüne geçmektedir.
- Endemik Turizm, topluluklarla ve yerel turistik ürünlerin etkileşimini teşvik eden önemli bir unsurdur (Cooper ve Hall, 2008: 31-33).

Özetle, Endemik Turizm genel anlamda, her bir yerel ya da bölgesel destinasyon ve topluluğun birlikte özel bir karaktere veya kimliğe sahip olduğunu ve bu birliktelikten doğan özniteliklerden meydana gelen cazibenin turisti çeken turizm varlığı olduğunu kabul eden bir turizm anlayışı olarak tanımlanmaktadır (Oelrichs, 1992: 14-18).

Endemik Turizme odaklanmak, turist ihtiyacını karşılamak için turizm ürünlerinin sunumunda farklı yaklaşımlar geliştirilmesini sağlamaktadır. Ürün geliştirme ve pazarlama stratejisi belirleme aşamalarında hedef pazarda birçok turist tipine rastlanmaktadır. Turist tipleri, tatil motivasyonları, harcama ölçüleri veya bütçeleri ve tatil süreleri bakımından farklılıklar gösterebilmektedir (Dwyer ve Forst, 1997: 223-225). Asya Pasifik Seyahat Birliği, endemik turist tipini turist tipleri arasında görmemekle birlikte belirli bir yöreye, bölgeye veya ulusa özgü deneyimler ya da ürünler arayan, arzulayan kişileri Endemik Turizmin motive ettiğini tespit etmiştir (Oelrichs, 1992: 14-18). Diğer taraftan, Dwyer ve Forst (1997: 223-225), endemik turist kavramına değinmiştir. Birçok küçük grup ve bireysel seyahat edenlerin ihtiyaçlarını karşılama yeteneği sayesinde Endemik Turizm, ürün geliştirmeyi karakterize edebilmesi gerekmektedir (Oelrichs, 1992: 14-18). Böylece, Endemik Turizm, turizm gelişimine yönelik pazarlama stratejisi olarak yeni veya var olan ürünleri geliştirme konularına da önemli bir bakış açısı getirmektedir.

Endemik Turizm, ulusal pazarlama, ürün geliştirme ve ulusların turizm ürünlerinin sunma konularında bir çeşit düşünme biçimi olarak değerlendirilmektedir (Oelrichs, 1992: 14-18). Endemik ürünler, Endemik Turizmi arayan turistleri cezbetmektedir. Doğal, ekolojik, macera, kırsal, yerli, tarihi, eğitsel, kentsel ya da kültürel arayışlara yönelik ziyaretçi deneyimlerini içerebilen bir dizi turizm ürününün gruplanması için Endemik Turizm bir şemsiye görevi üstlenmektedir. Turistik pazarlama, genellikle bir ülkenin endemik özelliklerini içermekte olup, buna karşın çok azı endemik deneyimi tanımlayıp veya bir dizi ürünün tamamını endemik bir tatil haline getirebilmektedir. Bunun temel nedenlerinden bir tanesi, turizm endüstrisinin rekabet gücünü arttıracak mevcut potansiyelini tanımlıyor olması; diğeri de mevcut değerlerini nasıl bir araya getirerek paketleyeceğini yeterince bilmiyor olması olarak değerlendirilebilir. Turizm sektöründe az endemik ürün olması üçüncü bir neden olarak düşünülebilir. Endemik ürünü az olan sektörler arasında, ulaştırma, konaklama ve perakende sektörleri yer almaktadır. Endemik ürünü az olan sektörler ürün paketlerinin tek bir bölgede bir araya getirilmesini zorlaştırabilmektedir.

Endemik Turizm ayrıca birçok yönüyle sürdürülebilir bir çevre oluşmasına katkıda bulunmaktadır. Endemik Turizm, yerel çevre, kültür ve yaşam biçimlerini olumsuz yönde etkilemek yerine, bir yerel alandaki doğal nitelikleri tanıyan ve tamamlayan turizmi ifade etmek için de kullanılabilir. Bu kapsamda çevre, tüm ekolojik ve kültürel koşulların, değerlerin ve etkilerin toplamı anlamına gelir. Sürdürülebilir çevre terimi, doğal, sosyal ve kültürel çevrenin özelliklerini korumak ve gerektiğinde arttırmak anlamında kullanılmaktadır.

3. MAVİ YOLCULUK

Bu bölümde, Mavi Yolculuk ile ilgili tarihi ve tanımı, ayırt edici özellikleri, Mavi Yolculuk tekneleri, rotalar ve koylar, mürettebat, hizmetler, aktiviteler ve sezonlar konularına ilişkin bilgiler yer almaktadır. Bölüm, İMEAK Deniz Ticaret Odası, Mavi Yolculuk Tanıtım Platformu tarafından hazırlanan/hazırlatılan Mavi Yolculuk Tanıtım Projesi (İMEAK DTO, 2017: 1-44) ve İMEAK Deniz Ticaret Odası, Deniz Ticareti Dergisi, 2016 Mart ayı sayısı, Mavi Yolculuk (İMEAK DTO, 2016: 1-24) ekinde yer alan tespit, tanım ve değerlendirmelerden faydalanılarak hazırlanmıştır.

Mavi Yolculuk 70 yıl kadar önce, Halikarnas Balıkçısı (Cevat Şakir Kabaağaçlı, 17 Nisan 1890, Girit - 13 Ekim 1973, İzmir) ve arkadaşlarının küçük balıkçı teknelerine binerek denize açılması ile başlayan, çağın teknolojik imkanları ile gelişerek, ülke turizminin temel taşlarından biri olan, doğal dengeyi koruyan, çevre dostu, yaşayanda tutku yaratan, serüven ve maceraya dayanan bir deniz turizmi türü olarak

ortaya çıkmıştır (Albachten, 2012: 427-439; İMEAK DTO,2016: 1-24; İMEAK DTO, 2017: 1-44). Türkiye turizminin en değerli ürünlerinden biridir.

Mavi Yolculuk, gerçek Mavi Yolcular için sadece bir tatilden, sıradan bir deniz yolculuğundan ibaret olmayan, Ege kıyılarında ve koylarında doğup büyüdüğü için özgün bir yapıya sahip, kültürümüze ve doğamıza özgü bir turizmdir.

1950'lerin sonu 1960'ların başındaki mavi Yolculuklar, Giritli, Rodoslu mübadillerin ve göçmenlerin getirdiği, tanıttığı tirhandillerle, Karadeniz takaları ile yapılmaya başlamıştır. Tirhandillerin kıcı daha çok yük alsın diye yuvarlatılmaya başlanmış ve karpuz kık denilen form ortaya çıkmıştır. Aslında başlangıçta gövde tipinden çok arma tipini tanımlamak için kullanılan bir terim olan guletler aynı zamanda genellikle yuvarlak kık formunda olduğu için Bodrum bölgesinde bu tip teknelere gulet denmeye başlanmış. Daha sonra kık tarafı dümene kadar düz indirdiğimiz zaman kamaralar için daha geniş alan kazanıldığı görülünce ayna kık dediğimiz form ortaya çıkmıştır. Genel olarak tarif edilen şekilde Mavi Yolculuk tekneleri tirhandil, gulet ve ayna kık olmak üzere üç grupta sınıflandırılabilir. Bunlardan tirhandiller daha küçük hacimlere sahip olduğu için sayıları oldukça azalmış olsa de zarafetleri ile hala denizleri süslemeye devam etmektedir. Gulet formu ise son derece gelişmiş olup, dünya çapında tanınan bir marka ve Bodrum bölgesinde yapılan, çoğunlukla ahşap yatların genel ismi olarak varlıklarını devam ettirmektedir.

Ülkemizde Mavi Yolculuk gezi alanlarının başında Gökova, Hisarönü, Fethiye-Göcek ve Kekova'nın doğal, tarihi, kültürel ve yapılaşmamış koy ve körfezleri gelmektedir. Beyaz travertenler Pamukkale için, peri Bacaları Kapadokya için ne kadar önemliyse, doğal koy ve körfezler de Mavi Yolculuk için o kadar önemlidir. Doğal koy ve körfezler, Mavi Yolculuk teknelerine her türlü havada barınma, sığınma imkanı sağladığı gibi, doğal güzellikleri tarihi değerleri ve yapılaşmamış halleri ile turistler için cazibe merkezi durumundadır. Mavi Yolculuk, doğal koy ve körfezlerde hiçbir yapılaşmaya ve altyapı gereksinimine ihtiyaç duymadığından dolayı hiçbir kalıcı ve yapısal değişiklik yaratmadan kullanıp bıraktığı için sürdürülebilir bir turizm türüdür. Doğal, tarihi, kültürel, yapılaşmamış, binaların olmadığı, yüzlerce yıllık ağaçların, ormanların olduğu, ardarda dizilmiş koylar ve Mavi Yolculuk birlikte, birbirlerinin sürdürülebilirliğini sağlayan en önemli iki faktördür.

Mavi Yolculuk kavramının tarihsel gelişimine kısaca bakıldığında, Osmanlı denizciliğın geçmişte ağırlığın donanmaya verildiği, yük taşımacılığın yabancıların elinde olduğu görülmektedir. Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk yıllarında ise bu durum değişmiş ve denizcilik, ülke kalkınmasının temel taşlarından biri olarak görülmüştür. Bu dönemde büyük bir hızla ikinci el de olsa gemi alımına başlanılmış ve

o zamana dek daha ziyade İstanbul ve Marmara ile sınırlı olan yolcu ve yük taşımacılığı tüm kıyılara yayılmaya, Karadeniz’de Rize’ye, Ege’de İzmir’e, Akdeniz’de İskenderun’a kadar uzanan, yolcu – yük – posta taşımacılığı yapılan, düzenli seferler başlamıştır. Hatta 20. yy’ın ortalarında Batı Akdeniz’e kruvaziyer ve feribot seferleri dahi düzenlenmekteydi.

Ancak 20. yy’ın son çeyreğine gelindiğinde deniz taşımacılığının, özellikle yolcu taşımacılığında, yükseldiği ve hızla söndüğü görülmektedir. Özel sektör yük taşımacılığında büyümeye devam ederken, uluslar arası nakliyatla dünya çapında ülke filoları oluşurken, kamu sektörünün üstlendiği Rize’den İskenderun’a uzanan seferler, Batı Akdeniz’e yapılan kruvaziyer turları ortadan kalkmaya başlamıştır. Buna karşılık Ege Bölgesi’nin süngerciliği ile, denizde yolcu ve yük taşımacılığı ve bu faaliyetlerin yapıldığı yöreye özgü gayıkları ile özel bir tarihi söz konusudur. Bu tarihlerde, 1945 yılında tohumları atılan ve 60’larda filizlenmeye başlayan çok farklı bir yolculuk şekli ortaya çıkmaya başlamıştır. 1945’de 9 kişi İzmir’den başlayıp Bodrum’a ve Gökova’ya kadar uzanan, yapıldığı deniz araçları, gidilen yerler, yapılış şekli, amacı ve felsefesi ile çok yeni bir seyahat şekli olarak belirmiştir. Yeni beliren yolculuk şekli daha sonra 1957 de beş kişi ile tekrarlanmıştır. Bu tarihten itibaren de yirmişer otuzar kişilik gruplarla, birer ikişer tekne ile her yıl yapılarak gelenekselleşmeye başlamıştır.

Halikarnas Balıkçısı (Çevat Şakir Kabaağaçlı)’nın yaratıcısı olduğu yeni beliren seyahatlere, Sabahattin Eyüboğlu da isim babalığı yapmıştır ve Mavi Gezi / Mavi Yolculuk ismi konmuştur. Zamanla Mavi Yolculuk daha çok yerleşen bir isim olmuştur.

Zamanın bir avuç insanı ile başlayan, yük, balıkçı veya sünger tekneleri ile yapılan Mavi Yolculuğun, günümüzde binlerce yat ile yapıldığını, yerli yabancı on binlerce turistin gezdiğini ve dünya çapında isim yapmış, marka olmuş bir turizm ürünü haline gelmiştir. Mavi Yolculuk, Türkiye kıyılarında ve denizlerinde doğup büyüdüğü için özgün ve Ege Bölgesinin iklimi ve coğrafi koşullarının sağladığı rekabet avantajları ile turizm sektöründe çok önemli bir yere sahip olmuştur.

3.1. Ayırt Edici Özellikler

Mavi Yolculuk deneyimini tanımlarken farklı görüşler olduğu gözlemlenmiştir. Fakat farklı görüşleri ortak bir noktada toplamak istenir ise; Mavi Yolculuk, Dünya genelinde “Yacht Charter” yani “Yat Turizmi” olarak tanımlanan seyahat teriminin altında yer almaktadır. Bu noktada Mavi Yolculuğu diğer seyahat deneyimlerinden farklılaştıran en ayırt edici özelliğinin, mürettebatlı bir hizmet olması ve üst seviyede misafirperverlik ile ağırlama hizmetinin müşteriye sunulmasıdır. Yine kapalı grup tekne kiralama olan Motor yat tipi tekneler ile yapılan seyahat

ise Mavi Yolculuk olarak kabul görmemektedir. Genellikle gulet tipi olan ahşap, saç veya fiber tekneler ile yapılan seyahatler Mavi Yolculuk terimi altında birleşmektedir. Bir seyahatin Mavi Yolculuk olarak adlandırılması için en az birkaç gün tekne üzerinde yaşamının gerektiği ortak bir kanı olarak görülmüştür. Gününbirlik yapılan seyahatler ve 3 günün altında olan konaklama seyahatler bu tanımın altında yer almamaktadır.

Mavi Yolculuğun sadece Türk kıyılarında yapıldığını savunan kesimler olmak ile beraber aynı serüvenin diğer Akdeniz ülkelerinde de aynı seviyede tüketiciye sunulduğu da savunulmaktadır. Mavi Yolculuğun Türkiye'ye özgün olduğunu düşünen görüşler, Türk kıyılarının sunduğu rota seçenekleri, lezzet durakları ve tarihi dokusundan dolayı başka bir coğrafi bölgede yapılan seyahatlerin için Mavi Yolculuk teriminin kullanılmaması gerektiğini ileri sürmektedir. Ülkelere göre tekne tipleri gün geçtikçe daha az farklılık göstermekte olduğu görülmektedir. Gulet tipi teknelerin yurtdışında oldukça yaygınlaşmakta olduğu hatta Türk teknelerinin yurtdışında sefer yaptığı bilinmektedir.

Mavi Yolculuk tüketici eğilimlerinden dolayı yıllar içerisinde, Kabin Kiralama ve Kapalı Grup Tekne Kiralama olarak, iki farklı şekilde yolculara sunulmaktadır. Sunulan hizmet aynı olmasına rağmen yolcuların yaşadığı deneyim küçük farklılıklar göstermektedir.

Kabin Kiralama - Kapalı Grup Tekne Kiralama; 1990'lardan itibaren özellikle Hollanda, Almanya ve İngiltere pazarlarının ilgisi üzerine, koltuklarını doldurmak isteyen yabancı tur operatörleri "Kabin Kiralama" sistemini Mavi Yolculuk teriminin altına tanıtmıştır. Kabin kiralamanın bir diğer çıkış noktası ise yolcuların her zaman büyük gruplarla değil, küçük gruplarla seyahat etme isteği olmuştur. Ayrıca o dönemdeki tarifeli seferlerin eksikliği, tur operatörlerinin elini güçlendirmiş, bütün seyahatin paketlenmesi müşterinin işine gelmiştir. Kabin kiralama yapılan seferlerin/teknelerin sayısı bu dönemlerde kapalı grup tekne kiralama sayısının üstüne çıkmıştır. Kabin kiralama yapan acentelerin sayısında, yabancı tur operatörlerinin batması veya düşük karlılıktan dolayı bırakması sonucu, düşüş gözlenmiştir. Halen kapalı tekne ve kabin kiralama yapan tekne sayısı birbirine eşit düzeydedir.

3.2. Tekne Tipleri

"Mavi Yolculuk genelde ahşap teknelerle yapılmasıyla birlikte, saç ve fiber teknelerde kullanılmaktadır. Bu tekneler "gulet", "aynakıç" ve "tırhadil" olarak üç gruba ayrılmasına rağmen, günümüzde ahşap yatlar genelde gulet olarak sınıflandırılmaktadır. Tirhandil yatların sayısı zamanla azalmıştır. Günümüzde kullanım kolaylığı sunan arka güvertesi geniş guletler ve ayakıç yatlar daha çok tercih edilmektedir.

Teknelerin boyutları farklılık göstermektedir. Boyutlar 12 metreden 55 metreye kadar çıkabilmektedir. Yolcu kapasitesi 2 ile 24 kişi arasında değişebilmektedir. Kapalı grup tekne kiralama yapan yatlarda kamara sayısı altıya çıkmakta ve kapasite genellikle maksimum 12 kişi olmaktadır. Kabin kiralamaya yapan yatlarda ise kapasite çok fazla artabilmektedir.

3.3. Rotalar ve Koylar

“Kapalı Grup tekne kiralama” olarak gerçekleştirilen yolculuklarda müşteri, izlenecek rotayı önceden belirleyebilme imkânına sahiptir. Havanın durumuna göre kaptanın tavsiyeleri üzerine rota değişikliği de mümkün olmaktadır.

“Kabin kiralama” seçeneğinde ise seyahat paket olarak ve rota odaklı satılmaktadır. Yolcular rotayı değiştirebilme imkânına sahip değildir.

Son yıllarda Yunan adalarının popüleritesinin giderek artmasından dolayı rota tercihleri bu adalara kaymaktadır. Tekneler Türk kıyılarından çıkarak Yunan adalarına hatta bütün Akdeniz’de rota çizebilmektedir. Hatta tekneler belli dönemlerde yabancı limanlara bağlanıp, hiç Türkiye’de bulunmadan yolcu giriş-çıkışlarını yapabilmektedir.

Bodrum’dan çıkışlı yolculuklarda Gökova Körfezi en çok tercih edilen rotalardan biridir. Karaada, Sedir Adası, Çökertme, Orak Adası, Kleopatra Adası, İngiliz Limanı, Löngöz Koyu, Akvaryum Koyu, Karacasöğüt Koyu, Kargılı, Yalıçiftlik öne çıkan noktalardır.

Marmaris çıkışlı yolculuklarda Ekincik Körfezi, Dalyan, Batık Hamam, Tersane Adası, Göcek Körfezi, Yassıca Adaları, Bedri Rahmi Koyu, Sarsala, Ağa Limanı, Kumlubük Koyu, Cennet Adası, Manastır, Kadirga öne çıkan istikametlerdir. Rotalar çamur banyoları, Caretta-Caretta, kaya mezarları, Ölüdeniz’de gezi olanağı sunmaktadır.

Antalya çıkışlı yolculuklarda Saza Koyu, Çavuş Koyu, Kekova, Kaş, Olympos tercih edilen noktalardır.

Yolcuların Yunan adalarını tercih etmesi durumunda Kos, Simi, Rodos, Kalimnos, Pserimos, Nisyros, Leros, Patmos, Lipsi adaları en çok tercih edilen noktalar olmaktadır.

3.4. Mürettebat

Mavi Yolculuk yapan yatlarda en az bir mürettebat, yani kaptan kesinlikle yer almaktadır. Aşçı, miço, temizlikçi gibi mürettebat verilen hizmete ve tekne büyüklüğüne göre yer almaktadır. Lüks yatlarda mürettebat sayısı altıya kadar çıkmaktadır.

Denizcilik bilgisi, Mavi Yolculuk tarih bilgisi, koy bilgisi, temizlik, güler yüz, yabancı dil, ilkyardım bilgisi, yemek yapma kabiliyeti, yemek sunum meziyeti, takdim edilebilirlik, şıklık ve bakımlılık, eğlendiricilik, arabuluculuk, hoş sohbet mürettebatta olması gereken en önemli özellikler arasında yer almaktadır.

Mürettebatın niteliği ve hizmet kalitesi Mavi Yolculuğun itibarı açısından büyük önem taşımaktadır. Türkiye'deki hizmet sektörünün Yunanistan, Hırvatistan, İtalya gibi Mavi Yolculuk konusunda varlık gösteren ülkelere oranla gelişmiş olması Türk teknelerini rekabette ön plana çıkarmaktadır.

3.5. Hizmetler

Kapalı grup tekne kiralamalarda müşteriler yolculuk öncesinde tekne sahibine veya acente aracılığıyla yeme içme tercihlerini belirtebilmektedirler. Kumanya, mürettebat tarafından yolcu tercihinine göre satın alınmakta ve gerektiğinde takviye edilmektedir. Müşteriler tercih ettikleri ya da istemedikleri ürünleri belirterek kumanya alımına yön verebilmektedir. Bu tercihlerini mürettebata bırakan müşteriler de mevcut.

Kabin kiralamada ise kumanya satın alımını mürettebat yapmakta, müşterilerin buradaki yönlendirmesi daha az olmaktadır.

Yemek çeşitliliğini, aşçının meziyetleri ve mutfağın elverişliliği belirlemektedir. Yeme ve içme konusundaki memnuniyet, genel müşteri memnuniyeti konusunda çok önemli bir yer tutmaktadır.

3.6 Aktiviteler

Mavi Yolculuk'un ilk yapıldığı günlerden bugüne genel tüketici eğilimlerine ayak uydurma amacıyla yolculukta sunulan hizmet çeşidi artmıştır. Başta dalış olmak üzere su sporları en çok sunulan hizmetler arasına girmiştir. Ege kıyılarının sualtı turizmi için çok zengin olması, dalış aktivitesinin Mavi Yolculuk'un tanıtımı ve satışında önemli bir rol oynamasına sebebiyet vermiştir.

Bazı teknelerde su sporları aktivite olarak yolculara sunulmaktadır. Ayrıca kıyılarda da hizmet verilmektedir (başka işletmelerin sunduğu su kayağı, jet-ski, banana-boat, parasailing, ringo gibi seyahati renklendirecek aktiviteler). Ayrıca birçok teknede basit olta takımları bulunmaktadır.

Sağlıklı beslenme ve egzersiz yapma insanların hayatında önemli bir rol oynamaya başlamış ve bu düzenlerini tatillerinde de devam ettirme isteği yoga turları gibi konseptlerin gelişmesine yol açmıştır. Mavi

Yolculuk hizmeti veren bazı yatlar bu hizmetleri müşterilerine sunmaya başlamıştır.

Yolcuların genel olarak yapmaktan keyif aldıkları aktivitelerin başında okuma, kart oyunları oynama, güneşlenme ve yüzme gelmektedir.

3.7. Sezon ve Mevsimsellik

Ege kıyılarını doğa ve iklim şartları Mavi Yolculuk'a 12 ay izin verse de, genel olarak sezon Nisan-Ekim ayları arası olarak tanımlanmaktadır. Temmuz ve Ağustos ayları en yoğun aylar; Haziran ve Eylül ayları yarı dolulukla geçen aylar; Nisan, Mayıs ve Ekim doluluğun gittikçe düştüğü aylardır.

Mavi Yolculuk'ta genel olarak seyahatler bir hafta sürmektedir. Özellik en yoğun sezon olan Temmuz-Ağustos aylarında, müşterinin talebi bir haftadan az olsa dahi, haftalık fiyat üzerinden rezervasyonlar alınmaktadır.

Cumartesi'den cumartesiye kiralama olarak kurulmuş bir sistem mevcuttur. Fakat yoğunluğun az olduğu dönemlerde kapalı grup tekne kiralamalarda uygunluğuna göre giriş-çıkış günlerinde esneklik gösterilmektedir. Yatlar yakın geçmişe kadar sezonda 17-18 hafta iş yaparken, şu an geline nokta 12 hafta yolculuk normal karşılanmaktadır.

Yattan yata değişiklik gösterse de; 12 hafta üzerinde iş almak başarılı bir sezon geçirildiğine; 10-12 hafta iyi; 8-10 hafta orta; 7-8 hafta ne kar ne zarar; 6 hafta ve aşağısı başarısız bir sezon geçirildiğine işaret etmektedir.

4. MAVİ YOLCULUK-ENDEMİK TURİZM İLİŞKİSİ

Bir ülke ya da bölgede nicelik olarak olmasa da nitelik olarak genellikle bir ürün çeşitliliğine rastlanmaktadır. Mavi Yolculuk, tam da bu noktada önem kazanmaktadır. Mavi yolculuk Ege Bölgesi'nde doğmuş önemli bir turistik üründür. Mavi yolculuk, endemik bir ürün paketi oluşturmak için, endemik ürünü az sektörler (ulaştırma, perkanede gibi) ile birlikte büyüye bilme özelliği sayesinde bölgeye ve yerele sosyal ve ekonomik katkı sağlamaktadır.

Mavi Yolculuk tek başına endemik bir üründür. Ege Bölgesi'nde Bodrum'da inşa edilen endemik bir deniz aracı olan Gulet tipi, kendine has tekne yapısı ile bu bölgede yıllardır yapılmakta olan önemli bir turistik faaliyet olan Mavi Yolculuk'un tarihi 19. yüzyıla dayanmaktadır (İMEAK DTO, 2016: 1-24). Bir paket olarak değerlendirildiğinde bölge ve yerel ekonomiye katkı bakımından Mavi Yolculuk yapacak bir grup

turistin faydalandığı ürün dizini: Havaalanı veya terminal transferi (şehir-içi ve şehir-dışı ulaşım), Mavi Yolculuk hazırlık sürecinde turistlerin küçük çaplı alışverişleri, tekne'nin yolculuğa hazırlık aşamasında kumanya ve yakıt tedarik süreci (perakende sektörü), Mavi Yolculuk ile, endemik özelliklere sahip koy ve körfezlerin gezilmesi, yüzme-dalış gibi su sporları aktiviteleri olarak basitçe sıralanabilir. Ayrıca endemik bir ürün olarak Mavi Yolculuk sayesinde bölgeye çekilen turistler bölgede geçirdikleri tatil süresini uzatmak isteyebilir veya gelecek tatil planları için bölgeyi tekrar ziyaret ederek turizm endüstrisinin büyüme ve gelişmesine katkı sağlayabilir. Bir çarpan etkisi yaratma gücü sayesinde Endemik Turizm; sunulan endemik ürünün öz niteliği ne kadar fazla ise, Mavi Yolculuk'ta olduğu gibi, endemik ürünü az sektörleri olumlu yönde etkileme gücü de o kadar fazla olacaktır.

5. SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Yarattığı katma değer ile günümüz turizm gelirlerinin %20'sini sağlayan Mavi Yolculuk'un tanıtım ve pazarlaması için bugüne kadar yeterli çaba gösterilememesine rağmen, Mavi Yolculuk kendi kendini tanıtmış, pazarlamış, yurt içinde ve dışında saygın bir yere gelebilmiştir.

Mavi Yolculuk, deniz turizminin lokomotif ürünlerinden en önemlisi olarak düşünülebilir. Deniz, kum, güneş turizminin dışında bir ürünü, eğer bir hikayesi-özgünlüğü yoksa, belirli bir tarihi ve kültür üzerine oturmuyorsa, özgün coğrafi özellikleri barındırmıyorsa, değerli ve talep edilir bir ürün haline getirilebilmesi oldukça zordur.

Mavi Yolculuk, bölgede kendi gelişimine paralel olarak yat yapımı ve bakım onarım sektörü gibi sektörleri de yaratmıştır. Son yıllarda küresel krizle birlikte talep azalmış olsa da, yurtdışı ve yurtiçinde özel ve ticari yat yapımı ve yatların renovasyonu konusunda dünya çapında isim yapmış tersanelerimiz ve çekek yerlerimiz mevcut. Mavi Yolculuk yavaş yavaş Yunan adalarında ve Dalmaçya kıyılarında yapılar duruma gelmiştir. Buralara da Bodrum Guletleri ihraç edilmektedir.

Mavi Yolculuk ile birlikte gelişen geniş bir deniz turizmi sektörü söz konusudur. İhraç edilen yatlar nakliye gemileri ile taşınmakta, yatlar, motor yatlar, marinalar, tersanelerin sigorta sektörüne sağladığı gelirler, Mavi Yolculuğun oluşturduğu ve desteklediği en önemli sektörler arasındadır. Günlük gezi, su sporları, dalış gibi Dalmaçya kıyılarında da Mavi Yolculuk yapılmaya çalışılmaktadır. Ancak kuzeyde olduğu için iklimi ülkemizin Ege kıyılarındaki kadar uygun olmuyup, mevsimleri ve sezonları kısadır. Yunan adalarında biraz daha eskiye dayanan ve ülkemizi örnek alan 1980'lerde başlayan Mavi Yolculuk rotaları oluşmuştur. Aslında bu bölgeyi de değişik programlar üretebilmek, on yıllardır aynı yerlerde dolaşan Mavi Yolculara alternatif yaratmak için daha çok ülkemiz sektörü kullanmaktadır. Ancak adalarda da koylar ve

denize girme olanağı kısıtlı olduğu için klasik Mavi Yolculuktan çok ada gezisi yapılmış olmaktadır. Akdeniz'in hemen her yerinde oldukça fala sayıda koy bulunmaktadır. Ancak, ülkemizin Ege kıyılarındaki kadar korunaklı-güvenli ve doğal- yapılaşmamış koy neredeyse hiçbir yerde bulunmamaktadır. Marina, tatil köyü, otel vb. de Akdeniz'de çok fazla olmasına rağmen, gerek özel yatçı, gerekse turistler ülkemize koylarımız ve temiz denizimiz için gelmektedir.

Mavi Yolculuk ve çeşitli deniz turizmi araçları ile yapılan etkinliklerin hepsi başlı başına birer sektördür. Ege Bölgesi'nde kıyı kentleri ile komşu Yunan Adaları arasında yapılan feribot işletmecilikleri, nihayet önemi farkına varılıp; bir yandan teşvik edilen, bir yandan sorunlarla boğuşan kruvaziyer turizmi hep deniz turizminin bileşenleridir. Bu sektörlerin katma değerleri olan ikmal, kumanyacılık, transfer, lokanta-cafe, çamaşırhane, yakıt ikmal, tamircilik vb. gibi alt sektörler de büyük önem taşımaktadır.

Muğla 1700 kilometre uzunluğa sahip kıyı çizgisi uzunluğu ile Türkiye'nin en uzun kıyı şeridine sahip ilidir. Ancak bu uzunluğa rağmen Muğla'da da, kıyı ve koylarda turizm tesisi veya konut yapacak yerler giderek azalmaktadır. Dolayısı ile, Ege Bölgesi'nde özel ve ticari yatların kullandığı koylarla diğerlerinin ayrılacağı şekilde stratejik bir planlama yapılması, bu planlamanın hangi sektörlerle nerede öncelik verileceğinin belirlenmiş olması, turizm tesislerinin, marinaların, koruma alanlarının, Mavi Yolculuk koylarının işaretlenmesi gerekmektedir. Deniz turizmcileri ile kara tesisleri işletmecileri aynı alanda bulunmak istememektedirler. Örneğin, tatil köyünün işletmecisi de, müşterisi de denize girdiği yere yatların, günlük gezi teknelerinin gelip demirlemesini istemediği gibi, Mavi Yolculuk tekneleri de, yatçılar da bir tesisin, binaların olduğu bir koyda demirlemek istememektedirler. Kalıcı, uzun vadeli yatırımlar yapmak ve müşteri memnuniyetini esas almak için iki tarafın da bu talebini ciddiye alınması önem taşımaktadır. Bu nedenle de coğrafi olarak önceliklerin belirlenmesi, kullanım alanlarının ayrılması gerekmektedir.

Sonuçta, turizme yeni bir bakış açısı kazandıran ve bundan 25 yıl önce ortaya atılan Endemik Turizm kavramı, turizm endüstrisinin yerel, bölgesel ve ulusal ölçekte ayakta kalma ve karlılığına katkı sağlayacak bir anlayış olarak yeniden ve özenle ele alınması gereken bir husustur. Sadece Mavi Yolculuk için değil, ülkemizin deniz turizminde Kruvaziyer Turizmi gibi endemik ürünü fazla olan turizm türlerine yönelik gelişim stratejilerinin de bu yeni bakış açısıyla yeniden değerlendirilmesi önerilmektedir.

Sürdürülebilir bir çevrede turizm endüstrisinin gelişimi, Endemik Turizmin ulusal düzeyde yeniden gündeme gelmesi, bölgesel ve yerel deneyim ve uzmanlık sahibi kişilerden oluşan bir odak grubun oluşturulması için çalışmalara başlanması önerilmektedir.

KAYNAKÇA

- Cooper ve Hall (2008), Contemporary tourism, an international approach. Elsevier Ltd.. s: 31-33.
- Dwyer L. ve Forsty P. (1997), Benefits and yield from foreign tourism. International Journal of Social Economics 24,1/2/3.s: 223-225.
- İMEAK DTO (2017). Mavi Yolculuk Tanıtım Projesi. Mavi Yolculuk Tanıtım Platformu, yayınlanmamış proje taslağı (06.06.2017).s:1-44.
- İMEAK DTO (2016). Deniz Ticareti Dergisi, Mart 2016 sayısı, Mavi Yolculuk Eki.s:1-24.
- Oelrichs I. (1992), Endemic Tourism: a profitable industry in a sustainable environment proceedings of the conference ecotourism business in the Pacific. Australia. s:14-18.
- Albachten, Ö. B.(2012). Mavi Yolculuk (Blue Voyage): a journey of self-discovery during the early decades of the Turkish Republic (1945–1969). Studies in Travel Writing, Vol. 16, Iss. 4. s: 427-439.
- TDK (2017). Güncel Türkçe Sözlük. Türk Dil Kurumu.
http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_bts&view=bts&katgori1=veritbn&kelimesec=112741 . Erişim Tarihi: 01.03.2017