

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

**DENİZ TURİZMİNİN GELİŞİMİ İÇİN YÖNETİŞİM
İHTİYACI: BODRUM BÖLGESİNDE NİTEL BİR
ARAŞTIRMA**

¹Aziz MUSLU

ÖZET

Deniz turizmi yapılan tanımlamalarda deniz tabanlı turizm faaliyetleri ve onu destekleyen faaliyetler olarak ifade edilmektedir. Bu tanımlardan yola çıktığımızda deniz turizmi temel olarak iki bileşene ayrılmaktadır. Deniz Turizmi tesisleri ve deniz turizmi araçları Deniz Turizmi Araçları; Ticari Yatlar, Kurvaziyer Gemiler, Günübirlik Gezi Tekneleri, Yüzer Tesisler, Su Altı ve Su Üstü Sporları Araçları, v. b. diğer Araçları. Deniz Turizmi Tesisleri; Yat Limanları, Kurvaziyer Limanlar, Çeşitli Bağlama Yerleri, İskeleler, v. b. Diğer Deniz Turizmi Tesisleri. Bu bileşenlere ek olarak deniz turizmi arz verileri olarak kıyı yapısı, iklimi, insan kaynağı, deniz kültürü ve sosyal özellikleri, olarak sayabiliriz. Deniz turizmi sektör olarak sağladığı gelire ek yaratmış olduğu dışsallıkla birçok sektörün gelişimine etki eder. Özellikle yat inşa sanayinin gelişimine önemli katkıları vardır. Deniz turizmi doğru yönetildiğinde sürekli artan bir gelir sağlayacak önemli yegâne sektörlerdendir. Deniz turizminin yönetilmesinde önemli sıkıntılar mevcuttur. Yeni turistik hizmet alanı olarak yeterli ve ihtiyaca cevap verecek düzenlemelerin ve mevzuatların olmaması önemli bir sorundur. Kendine özgü mevzuat düzenlemesi gerektiren bir alandır. Deniz turizmi işletmeleri çok fazla bürokrasi ile çok sayıda kamu kurumuyla faaliyetlerini sürdürmek zorundadır. Deniz aracı işletmeciliği için öncelikle turizm ve denizcilikle ilişkili çok fazla kurumdan sertifikasyon ve izin alınmaktadır. Deniz turizmi tesisleri ve özellikle marinalar için izin ve bürokrasi süreçleri zaman ve maliyet oluşturmaktadır. Bu yetkilendirme ve sertifikasyonlarda deniz turizmi ile ilişkisi olmayan görevlilerin yanlış karar ve uygulamaları olabilmektedir. Marinalar yer seçimi yuvarlak masa toplantıları ile tüm toplumun katkısı sağlanarak ve

¹ Yrd. Doç. Dr. , Ordu Üniversitesi, Fatsa Deniz Bilimleri Fakültesi, Deniz Ulaştırma İşletme Yönetimi Anabilim Dalı, azizmuslu@gmail. com.

sürdürülebilir şekilde oluşturulmalıdır. Deniz turizmi doğru yönetildiğinde Türkiye için önemli gelir kaynaklarından biri olacaktır. Geleneksel yönetim anlayışı yerini katılımcı, tüm tarafların katılımı ve sivil toplumun sürece dâhil edilmesi şeklinde organize olan yönetim anlayışına bırakmaktadır. Deniz turizminde karmaşık hizmet yapısı ve kaynakların sürdürülebilir şekilde planlanmasını önemlidir. Deniz turizmi arz verilerinden olan kıyı alanlarının ortak kullanımı, sürdürülebilirlik ve emniyet nedeniyle oluşturulan ulusal ve uluslararası düzenlemeler, deniz turizminde yönetim ihtiyacını daha fazla ortaya çıkarmaktadır. Türkiye’de deniz turizminin temel sorunları açısından sektör temsilcilerince yönetim eksikliği ilk sıralara yerleştirilmiştir. Konu Bodrum deniz turizmi profesyonelleri ile yapılan nitel görüşmelerde derinlikli olarak analiz edilmiştir.

Anahtar Sözcükler: Deniz İşletmeciliği, Kurumsal Yönetişim, Deniz Turizmi.

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, 2015). 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 rekrasyonel 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 yönetim 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 insanların 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 (Müsiad, 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 (Canıkalp 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 merkeziyet”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, s. 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. Koiman 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 (Koiman, 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 yönetimden 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 iletişim 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 muktendir görmektedir.

Yukarıda yer alan özelliklerde belirtildiği gibi yönetim, devletin dışında diğer kurumlarında 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 dahil etme ve eşitlik politikalarıdır (World Bank, 2017).

Kalkınmanın ve varlıklı bir toplum yaratmanın reçetesi bellidir.

- 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 gücü yukarıdaki şu 5 satırda kilitlenmiştir. Kilidi açmaları için Devletimize destek olmak ve yönlendirmek ise halkın yani bizlerin meselesidir (Katılımcı 10, 2016). Meselenin özünde yönetimin tüm sektörlerdeki kamu kurumları, üçüncü sektör, reel sektör, yerel yönetimler, bakanlıklar düzeyinde yerleştirilmesi yer almaktadır. Buradan hareketle hazırlanan çalışmada, deniz turizminin yönetime olan ihtiyacı net olarak ortaya konulmaya çalışılmıştır.

2. ARAŞTIRMANIN METODOLOJİSİ

Giriş bölümünde yönetim konusu kavramsal olarak bilimsel literatür ile ortaya konulmaktadır. Çalışma deniz turizmi faaliyet alanlarının önemli bir kısmının icra edildiği Bodrum bölgesinde yapılan nitel çalışma ile gerçekleştirilmiştir. 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). 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 odasında deniz turizmi ile ilgili meslek komitelerinin başkanları ve deniz turizmi çalışma grubunun üyeleri Bodrum bölgesinde işletmelerinin faaliyetlerini yürütmektedirler.

“Bodrum denizciler derneği bodrumdan çıkan Türkiye'nin ilk deniz turizmi ile ilişkili sivil toplum örgütüdür. Turizm alanında bodrum hep ilkleri ve özel işleri yapar. Denizcilik ve deniz turizmi konusunda ilgili kurulan ilk sivil toplum örgütü olarak gene ilki ve önceliği başarmıştır. 1970 yılında kurulmuştur O tarihten bu yana da faaliyetine devam ediyor” (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 bölgesinde faaliyet gösteren deniz turizmi profesyonelleri ile görüşme yapılmıştır. Nitel araştırmada görüşme, temel veri toplama araçlarından (Punch, 2016: 165).

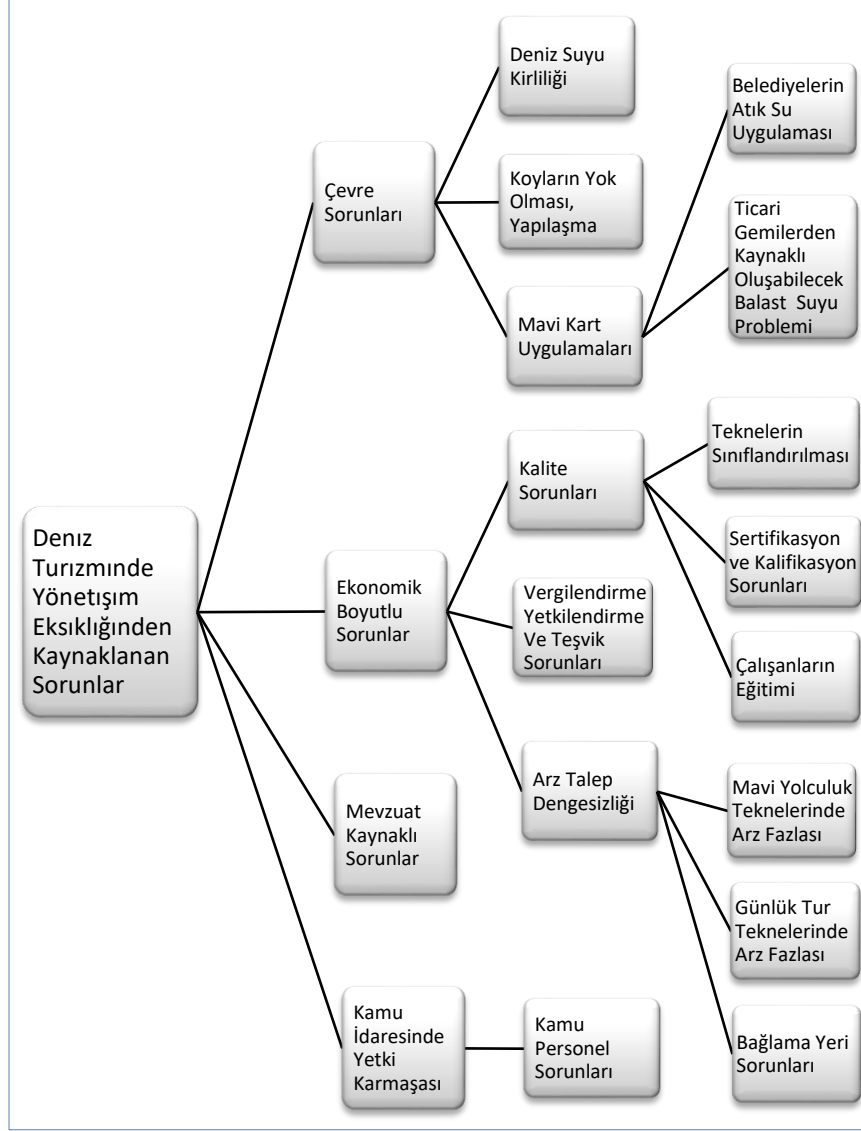
Bodrum denizciler derneği başkanı, Bodrum deniz ticaret odası şube başkanı, deniz turizmi sektöründe faaliyet gösteren kuruluşlardaki yöneticiler ve işletme sahipleri ile yapılan derinlikli yarı yapılandırılmış mülakatlar ile deniz turizminin sorunları ve çözüm önerileri tespit edilmiştir. Yapılan bu mülakatlarda deniz turizmi profesyonellerinin ifadelerinde özellikle yönetim eksikliğinden kaynaklanan sorunlar konusunda yaptıkları değerlendirmeler önemli bir sonuç olarak karşımıza çıkmıştır. Türkiye'de özellikle yatçılık ve marınacılığının 50 yılı aşkın gelişimine tanıklık etmiş işletmeciler ve girişimcilerinin değerlendirmeleri çalışma içinde yer almaktadır. Aşağıdaki yetkililerle yapılan mülakatlarla doygunluğa ulaşılmış tüm katılımcıların yönetim eksikliğinden kaynaklanan sorunları vurguladıkları belirlenmiştir.

Tablo 1. Görüşme yapılan sektör profesyonellerine ilişkin bilgiler

Adı Soyadı	Faaliyet Alanı	Kısa Özgeçmiş
Katılımcı 1	Su sporları ve deniz taşımacılığı	Bodrum Deniz Ticaret Odası'nın üç dönem Yönetim Kurulu Başkan Yardımcılığı yapmıştır. Su Altı ve Su Üstü Sporları Meslek Komitesi Başkanındır.
Katılımcı 2	Yat işletmeciliği, kuruluş 1985	Uzakyol Kaptanıdır. Bodrum Deniz Ticaret Odası Meclis Başkan Yardımcılığı yapmıştır. Deniz Ticaret Odası Yat İşletmeciliği Meslek Komitesi Başkanındır.
Katılımcı 3	Uzakyol kaptanı ve Turizmci	Bodrum Denizciler Derneği Başkanındır. Bu dernek, Deniz turizmi alanında kurulmuş ilk sivil toplum örgütüdür.
Katılımcı 4	Marinacılık ve yat imalat bakım onarım, sigortacılık, kuruluş 1961	ABD'de uçak ve gemi inşa mühendisliği, İngiltere'de yat tasarımı eğitimi almıştır. Bodrum Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Üyeliği yapmıştır. Ağanalar Şirketler Grubunun Genel Müdürüdür.
Katılımcı 5	Yatçılık ve yat bakım onarım	Bodrum Deniz Ticaret Odası Şube Başkanındır. Gündüz Turizm ve Ticaret Ltd. Şti. nin kurucusudur. 40 yıldan fazla bir süredir yat, yatçılık ve denizcilik sektöründe deneyimli bir iş adamıdır.
Katılımcı 6	Yat işletmeciliği, Yat işletmesi kurucu ortak, kuruluş 1985	İTÜ Endüstri Mühendisliği mezunudur. İTÜ İşletme Mühendisliği Yüksek Lisansı yapmıştır. Tez çalışması, deniz turizminde yatlara teşvik üzerinedir. Bodrum Deniz Ticaret Odası'nın iki dönemdir Meclis Başkan Yardımcısıdır.
Katılımcı 7	Dalış turizmi işletmecisi	Deniz Ticaret Odası Merkez Meclis üyesidir.
Katılımcı 8	Yat bakım onarım teknik servis, yat acenteliği ve kiralama, yat satış, tüm Türkiye.	Yatçılık ve bakım onarım işletmesi kurucu ve ortak üyesidir.
Katılımcı 9	Yat işletmecisi, yat bakım onarım imalat ve turizmci.	Bodrum Deniz Ticaret Odası şubesinde Yönetim Kurulu başkan yardımcılığı yapmıştır.

Katılımcı 10	Yat imalatı, bakım onarım, tersane işletmeciliği, alım satım, kiralama, yat işletme, kuruluş 1976	Boğaziçi Üniversitesi İşletme mezunudur. 1976 yılında kurulan firması yatçılık faaliyetlerine devam etmektedir. Yatçılıkta kabin kiralama hizmetini başlatan ilk firmadır. Diğer faaliyet alanları Turizm otelcilik ve İnşaat sektörüdür.
Katılımcı 11	Yat işletmeciliği ve deniz yolcu taşımacılığı, kuruluş 1974	İstanbul Üniversitesi İşletme bölümü mezunudur. 1974 yılından beri Mavi yolculuk hizmeti sunmaktadır. Yunan adalarına feribot işletmeciliği yapmaktadır. Kurumsal davet, etkinlik ve toplantı organizasyonlarına hizmet veren ve bu amaçla donatılmış 350 kişilik gezinti teknesi bulunmaktadır.

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 turizmde yönetim 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 yatılığın yapılabilmesi için doğal bakir koallarımızın korunması yer almaktadır. Bodrum denizciler

Deneği 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 yapılaştığınız 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 Göçek dünyanın deniz turizmi kaynakları açısından harikalarından biridir. Bakirliğiyle dikkatleri üzerine çeken Göçek 12 ada koyları günümüzde kirlilik tehditliyle karşı karşıya burada bir önemli etkende kara yolu ile ulaşılamayan koyalara kara yolu getirilmiş olmasıdır. Kamusal alanda uygulamalar genelde deniz turizminin sürdürülmesini engelleyici boyutta oluyor” (Katılımcı 8, 2016).

İMEAK 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 bölgesinde belediyelerin atık su arıtmalarının sağlıklı çalışmamasıdır.

İMEAK Deniz Ticaret Odası Bodrum Şube Başkanı Gündüz (Katılımcı 5) kirlilik konusunda arıtmaların önemine değinmiştir: “En büyük endişemiz deniz turizmi ile ilgili koyların kirlenmesidir. Bununla ilgili önlemler alınmaya başladı. Ama unutmamız gereken bir şey var

bütün sahil beldelerinde veya kasabalarında arıtmaların düzgün çalışması ve denizin kirletmemesi 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.

Beşinci katılımcı Gökova körfezini tehdit edecek önemli bir projeden söz etmiştir. *“Bir tehlike daha belirdi şimdi Gökova körfezine 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 körfezine 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 yapıyı 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 Şubesinin 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, 2015). *“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 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 tüenecektir.

“Bugün Gökova gibi bir değeri bir doğal mirası bu devlet ve bu millet öyle korumalı ki, Kara adadan 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 çıkarılacak. Gökova körfezine 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 değerlerin korunması gereklidir. Gökova mavi yolculuğun kalesi deniz turizminin olmazsa olmazıdır evet peki biz Gökova körfezini değerini bilerek ne kadar onu koruyabildik?” (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 bakanlığının 2011 yılında çıkarılmış olan genelge 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 uygulamaların abartmamamız lazım. Neden olarak motorunda yağ olması gösteriliyor. Sektörle işbirliği olmadığına kurallar mantıksız uygulamalara dönüşüyor” (Katılımcı 5, 2016).

“Çevre Bakanlığı yönetmeliğin çıkarıldığından günümüze kadar bilgilendirmemize karşın güney ege bölgesinde arıtma sistemleri ve atık suların mobil olarak toplanması noktasında yatırım yapılmadığını görüyoruz. Dört senedir bu konuda sağlıklı bir alt yapının oluşturulması için bekliyoruz. Çevre bakanlığıyla 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 kart in 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 imkânda yok mavi kartlar gidip atık verilmeden işletiliyorsa ve devlet kurumları biz denizleri koruyoruz geçen ay Muğla bölgesinde su 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 birliğinin 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 körfezinde böyle bir sistem yok. Gerçi Bodrum'daki belediyenin arıtma sistemimizde sağlıklı değil. Bir sezonda gerektiği kadar arıtma yapabildiğini zannetmiyorum” (Katılımcı 5, 2016). Beşinci katılımcı 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 tekneden 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 bakanlığımızın tahsis etmiş olduğu fuar standına değişik dernekler altındaki tüm dalış merkezlerinin bir katalogta 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. Bodrumda 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 ile ilişkili 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).

Birinci katılımcı 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).

Beşinci katılımcı da gününbirlik gezinti tekneleri ile ilgili aynı soruna işaret etmiştir. *“Burada gene 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 dıyarsız 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 standartı 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).

Beşinci katılımcı 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 yunuslayalım 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 baktığınız zaman bir marinanın derecesini, hizmetlerini biliyorsunuz. 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 şikâyette 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 vesairedir. 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 eğitimin 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. Kümelene

“Öncelikli olarak kümelene 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).

“Kümelene konusu Bodrum için önemli bir konudur. Yat imalatı kümelene Bodrum yat kümesi on kümeleneden 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 yönetmeliğinde 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 kümelene 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 hani dalışla ilgili dalış merkezleri sahipleri, dalış eğitmenleri, asistanlar meslek örgütü gibiydi çalışmaları su altı sporları işletmeleri kümelene 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 inovasyona fırsat kalmıyor. Bırak yenilik yapmayı hayatta kalmaya çalışıyoruz” (Katılımcı 4, 2016).

“Uluslararası standart uygulanıyor uygulanmaya çalışıyor, yönetmelik ve talimatnameler, üst düzey dalış dediğimiz ileri dalışlar su anda Türkiye’de yasak. Fakat şimdi bizim dalışlarımız aslında rekreasyonel bir aktivite bir spor değil. Ayrıca aletli dalışın bir yarışması yok. Biz olimpik 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 kazandın 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 da ceremelerini yat imalatçıları çekiyor. Avrupalılar şu teknelere bakın kötü tekneler yapıyor 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 ve 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 zorunluğu 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 kurumdan 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 federasyonundan belge almak durumunda mı değil. Bizler her yıl ruhsatı almak yenilemek durumundayız. Belgeyi aldığınız 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 bakanlığının 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 federasyonuna 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 yanlıştır” (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 yatlara ISM’yi zorunlu tutmuyor. Önemli bir konu da ticaret kanununda her deniz aracının gemi olarak algılandığı için yatların farklı muamele görmesi sağlanamıyor. Gemi gözüyle baktığınız 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 çabalıyor, 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 Bakanlığının 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 (Müsiad, 2016: 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 bakanlığının deniz turizmciliği 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 (Müsiad, 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 am 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 (Müsiad, 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

Deniz turizmi faaliyetlerinin sürdürülmesinde, kamu otoritelerinden alınan izinler birçok sektöre oranla daha fazla ve karmaşıktır. Bürokraside ki fazlalık ortadan kaldırılarak işlemlerin basitleştirilmesi önemli bir ihtiyaçtır. Deniz turizmi aracı işletmeleri çok sayıda kamu kurumdan sertifika ve izin almak zorundadır. Kamu otoritesinin yeki karmaşasından kaynaklı olarak çok fazla izin ve belge gereklidir. Çevre Bakanlığı, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Turizm bakanlığı, Valilikler, Gümrük Bakanlığı, Maliye bakanlığı, İmar ve İskân Bakanlığı, Belediyeler deniz turizmi araç ve tesis işletmelerinin izin ve yetkilendirme konuları ile ilgili olarak sorumluluk sahibidir. Yapılan çalışmada özellikle deniz turizmi işinin ehli olmak bir kenara konuyla ilgili bir fikri olmayan kamu çalışanlarıyla

ilgili yaşanan sorunlara değinilmiştir. Diğer tüm özel sektörlerde benzer sorunlar yaşansa da daha spesifik ve niş bir markete sahip deniz turizmi sektöründe belirgin olduğu yapılan çalışmada görülmektedir. Bu çerçevede engelleyici bürokrasiden destekleyici bürokrasiye geçişi sağlayacak tedbirler hızla alınmalıdır. Kamu yönetiminde insan kaynakları uygulamaları daha rasyonel ve bilimsel kriterlerle yapılmalıdır (Müsiad, 2015: 136). Deniz turizmi sektöründe âdemi merkeziyetçi 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 faaliyetlerin sürdürülmesi noktasında firmalara külfetler yüklemekte zaman zaman uygulamayacak, gerçeklikle bağdaşmayacak kararlar neticesinde deniz turizmi sektörü zarar görmektedir. Deniz turizmi araçlarının işletmeciliğinde kaliteyi belirleme noktasında sertifikasyon eksikliği mevcuttur. Mavi kart uygulamaları konusunda yaşanan sorunlar önemli bir yer tutmaktadır. Kıyı planlaması ile ilgili kamu otoritelerinin almış olduğu kararların vermiş olduğu zarar ifade edilmiştir. Deniz turizmi arz verilerinin en önemlileri olan dünya üzerinde eşi benzeri bulunmayan mavi yolculuk koyların kıyı yapılaşması, 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 arttırılması 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 yapılması gerekmektedir. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının uluslararası sözleşmelere dayanarak yapılan denetim ve uygulamalarında sektörün kendi dinamiklerinin göz ardı edildiği ve deniz ticaretinin kargo taşımacılığında gerçekleşen uygulamaları deniz turizmi araçları için uygulamaktadır. Bu düzenlemelerin çoğunun uygulanamayacak nitelikte olduğu yönünde sektör temsilcilerinin görüş birliği ortaya çıkmıştır. Deniz turizmi kaynaklarının, planlanması, yönetilmesi noktasında özel sektör kamu işbirliğinin sağlanmadığı, sektörün gerçekleri ile örtüşmeyecek karar ve uygulamaların alındığı yönünde bir bilgi aktarımı olmuştur. Kamu ile iletişim kanallarının açık olduğu buna ilişkin bir çabanın geçmişe oranla daha fazla olduğu ifade edilse de bir iletişim eksikliğinin olduğu ifade edilmektedir. Yapılan tüm derinlikli görüşmelerde kavram olarak ifade edilmese de tüm katılımcıların deniz turizmi sektöründe yönetişim eksikliğinin olduğu ortaya konulmaktadır. Tüm katılımcıların tüm sorunlar konusunda ortak görüş birliği halinde olduğu görülmüştür.

KAYNAKÇA

Kitaplar

- Deniz Sektörü Raporu 2016 (2017). İstanbul, İMEAK Deniz Ticaret Odası .
- İşletmeler ve Bürokrasi 25 Yılda Bürokraside Neler Değişti (2015). Araştırma Raporu, Müstakil Sanayici ve İşadamları Derneği, İstanbul.
- Kooiman, J. (2003). Governing as Governance, Sage Publications, London, s. 4.
- Punch, K. F. (2016). Sosyal Araştırmalara Giriş, Akyüz, Z. v.d. (Çev.) Siyasal Yayınevi, Ankara
- Rosenau, J. N. (2004). Governance in the Twenty-first Century. In T. J. Sinclair (Eds.), Global Governance: Critical Concepts in Political Science. 179-219.
- Toksöz, F. (2008). İyi Yönetişim El Kitabı, İstanbul, Tesev Yayınları.
- Şimşek, H. ve Yıldırım, A. (2016), Sosyal Bilimlerde Nitel Araştırma Yöntemleri, Ankara, Seçkin Yayınevi

Bildiriler

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

Dergideki Makaleler

- Özer, M. A. (2006) Yönetişim Üzerine Notlar. Sayıştay Dergisi, No: 63, 59–89.
- Palabıyık, H. (2004) “Yönetimden Yönetişime Geçiş ve Ötesi Üzerine Kavramsal Açıklamalar. ” Amme İdaresi Dergisi, TODAİE, Cilt: 37 No: 1, 63–85.
- Rhodes, R. A. W. (1996) “The New Governance: Governing without Government” Political Studies. Vol: 44(4), Page: 652–667
- Taylor, A(2012) “Governance”, Georgina Blakeley and Valerie Bryson (Eds.), Contemporary Political Concepts: A Critical Introduction, Pluto Press, London,2002, s. 37.
- Canıkalp, E. Ünlükapla, İ., Yönetişim Kalitesi ve Yönetişimin Ölçülebilirliği Çukurova Üniversitesi İİBF Dergisi Cilt: 19. Sayı:1. Haziran 2015 ss.81-100

İnternet

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